

MEDIUM DUTY MODELS

OWNER'S MANUAL



A **PACCAR** COMPANY

Table des matières à consultation facile

•Introduction	<u>3</u>
•Accès à la cabine et au cadre de châssis . . .	<u>10</u>
•Votre moteur	<u>13</u>
•Commandes et affichages	<u>16</u>
•Sièges et dispositifs de retenue	<u>84</u>
•Listes de contrôle du conducteur	<u>95</u>
•Démarrage et utilisation du véhicule	<u>103</u>
•Entretien et réparations	<u>172</u>
•Information des consommateurs et identification des véhicules	<u>302</u>
•Index de matières	<u>309</u>

© 2009 PACCAR Inc. – Tous droits réservés.

Ce manuel illustre et décrit le fonctionnement des caractéristiques et de l'équipement pouvant être de série ou en option sur ce véhicule. Ce manuel peut également comprendre une description des caractéristiques et de l'équipement qui ne sont plus disponibles ou qui n'ont pas été commandés sur ce véhicule. Veuillez ne pas tenir compte des illustrations ou descriptions relatives aux caractéristiques ou à l'équipement qui ne se trouvent pas sur ce véhicule.

Peterbilt se réserve le droit d'abandonner ou de modifier des spécifications ou la conception de ses véhicules en tout temps sans préavis et sans assumer d'obligation.

Le contenu de ce manuel est la propriété exclusive de Peterbilt. Toute reproduction, en tout ou en partie, par quelque moyen que ce soit est strictement interdite sans obtenir d'abord la permission écrite de PACCAR Inc.

Introduction

Comment utiliser ce manuel

Le présent manuel du conducteur contient des renseignements utiles qui vous permettront d'utiliser avec le maximum de sécurité et d'efficacité votre Poids moyen véhicule. Il fournit aussi des renseignements sur l'entretien du véhicule afin de le garder dans le meilleur état possible; ceux-ci comportent un sommaire relatif à la réalisation des vérifications de sécurité et des contrôles d'entretien préventif.

Nous avons essayé de présenter l'information dont vous avez besoin pour connaître les fonctions, les commandes et le fonctionnement de votre véhicule de la façon la plus claire possible. Nous espérons que vous trouverez ce manuel facile à utiliser. Dans certaines occasions, vous aurez besoin de consulter ce manuel ailleurs que dans la cabine de votre véhicule Peterbilt. Dans ces cas, assurez-vous de le remettre dans la cabine lorsque vous aurez fini de vous en servir. Il sera ainsi ici lorsque vous en aurez besoin la prochaine fois ou lorsque vous passerez le véhicule à l'utilisateur suivant.

Il est possible que votre véhicule Poids moyen ne comporte pas la totalité des caractéristiques et des options mentionnées dans le présent manuel. Vous devrez donc faire particulièrement attention aux instructions correspondant à son équipement. De plus, s'il est équipé de dispositifs ou d'options qui ne sont pas mentionnés dans le présent manuel, veuillez consulter votre concessionnaire ou le fabricant de cet équipement.

Les renseignements présentés dans le présent ouvrage proviennent de la documentation la plus récente existant au moment de la mise sous presse. La Peterbilt Motors Company se réserve le droit d'y apporter des changements sans préavis.

Avertissements de sécurité

Ce manuel contient plusieurs messages d'avertissement. Veuillez lire et observez ces messages. Ces messages ont pour but de vous protéger et de vous informer. Ils peuvent aider à éviter des blessures accidentelles à vous-même et à vos passagers, et contribuer à prévenir des dégâts coûteux à votre véhicule.

Des symboles et des mots clés servent à indiquer le type de message qui suit. Faites particulièrement attention aux directives précédées des symboles et des mots MISE EN GARDE - ATTENTION - REMARQUE. Ils sont destinés à attirer votre attention. Veuillez en tenir compte.

AVERTISSEMENT



Ce mot clé indique que le message qui suit est particulièrement important. Il signale une **situation potentiellement dangereuse** qui, si elle n'est pas évitée, pourrait provoquer des blessures corporelles ou mortelles. Ce message vous indique le type du danger; ce qui peut se produire si vous ne respectez pas l'avertissement, et comment éviter ce danger.

Exemple :



AVERTISSEMENT ! Ne transportez pas de bidons de carburant de secours dans votre véhicule. Ces bidons, pleins ou vides,

peuvent présenter des fuites et provoquer ainsi une explosion ou un incendie en cas d'accident.

ATTENTION



Il signale une **situation potentiellement dangereuse** qui, si elle n'est pas évitée, pourrait provoquer des blessures graves ou mortelles.

Exemple :



ATTENTION : Ne poursuivez pas votre route si la pression d'huile est insuffisante, sous peine d'endommager gravement le moteur.

REMARQUE



Ce message fournit des renseignements d'ordre général : par exemple, vous proposer une façon plus efficace de conduire.

Exemple :



NOTA : pour faire démarrer le moteur, il est inutile de pomper la pédale d'accélérateur.

Prenez le temps de lire ces avertissements, et n'oubliez pas :

AVERTISSEMENT !

Quelque chose qui pourrait provoquer des blessures corporelles ou mortelles ou endommager le véhicule.

ATTENTION :

Un risque de dommages matériels ou d'endommagement du véhicule.

NOTA :

Information utile.

Sécurité du véhicule

Avant de prendre le volant, assurez-vous que votre véhicule Poids moyen est en parfait état de marche - vous en êtes entièrement *responsable*. Inspectez le véhicule selon la "Liste de contrôle du conducteur", page 95.



AVERTISSEMENT ! Ne buvez pas d'alcool avant de conduire. Vos réflexes, vos perceptions et votre jugement peuvent être modifiés même par une très petite quantité d'alcool. Si vous conduisez après avoir bu, vous risquez un accident grave ou mortel. Soyez prudent : ne buvez pas avant de conduire et n'accompagnez pas un conducteur qui a bu.

N'oubliez cependant pas que ce manuel n'est pas un manuel de formation. Il ne peut tout expliquer au sujet de la conduite de votre véhicule Peterbilt. Pour cela, vous devez suivre un bon programme de formation ou le cours d'une école de conduite de camion. Si vous n'avez pas de formation, vous devez suivre un cours avant de conduire. Les conducteurs qualifiés seulement doivent conduire ce véhicule.

Tous les nouveaux véhicules Peterbilt sont conçus pour être conformes aux normes fédérales des États-Unis sur la sécurité routière pertinentes au moment de leur fabrication. Toutefois, malgré toutes les mesures prises, la sécurité et la fiabilité dépendent largement du bon entretien du véhicule. Ce véhicule doit être utilisé dans la limite de ses possibilités mécaniques et de capacité de

charge. (Consultez l'étiquette de capacité de poids des pneus et roues sur l'étiquette d'homologation du véhicule située sur le cadre de la porte du conducteur). Ce véhicule n'est pas homologué pour la conduite tout-terrain.

Comment s'y retrouver dans le manuel

Ce manuel comporte plusieurs outils pour vous aider à trouver rapidement et facilement ce que vous cherchez. Voyons d'abord la table des matières du manuel. Située au début du manuel, elle énumère tous les principaux sujets couverts et donne les numéros des pages où vous pouvez trouver ces sujets. Consultez cette table pour vous renseigner sur des sujets généraux comme « Utilisation de la boîte de vitesses ».

Dans le texte, on a prévu des renvois pour vous aider à trouver les renseignements que vous cherchez. Si une autre partie du manuel traite aussi du sujet auquel vous vous intéressez, nous l'indiquons à l'aide d'un renvoi, par exemple : « Consultez [page 85](#) pour d'autres renseignements sur les ceintures de sécurité ».

En outre, vous trouverez à la fin du manuel un index pratique par sujet, ordonné alphabétiquement. Si vous cherchez, par exemple, des renseignements sur les freins, il suffit de consulter la rubrique « Freins », dans l'index. Vous y trouverez les numéros de toutes les pages traitant de freins ou de freinage.

Mention spéciale sur les réparations

Le présent volume n'est pas un manuel de réparation ou d'atelier. Le centre de service de votre concessionnaire Peterbilt est l'endroit idéal pour faire réparer votre Poids moyen. Le réseau de concessionnaires Peterbilt s'étend à tout le pays; il est doté de personnel compétent et de l'équipement spécial nécessaire; tout sera fait pour vous permettre de reprendre la route au plus vite.

Votre Poids moyen est une machine complexe. Quiconque veut entreprendre des réparations sur ce véhicule doit avoir une bonne formation de mécanicien, posséder la documentation technique et l'outillage appropriés. Si vous êtes certain de répondre à ces exigences, vous pouvez alors probablement effectuer certaines réparations vous-même. Toutefois, si vous n'êtes pas un mécanicien expérimenté, et si vous ne

disposez pas de l'outillage ou de la formation adéquate, veuillez laisser les réparations à un atelier autorisé, équipé pour travailler de façon sécuritaire et compétente. Ceux-ci sont équipés pour effectuer ces réparations de façon adéquate et sécuritaire.



AVERTISSEMENT ! Ne tentez pas d'effectuer des réparations sans avoir la formation, la documentation et l'outillage appropriés. Vous pourriez vous tuer, vous blesser ou rendre votre véhicule dangereux. N'effectuez les travaux que pour lesquels vous êtes qualifié.

Manuels d'atelier

Si vous décidez d'effectuer vous-même des travaux de réparation complexes, vous aurez besoin du **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen**. Ce manuel contient les détails d'intervention, des renseignements sur les pièces et sur les principaux organes de votre véhicule, comme les suspensions, la chaîne cinématique, les essieux et le chauffage/climatiseur.

Vous trouverez ci-dessous la liste des manuels disponibles chez votre concessionnaire Peterbilt. (Ces manuels sont disponibles moyennant un coût d'achat.)

Pour vous assurer de commander les manuels appropriés à votre véhicule, veuillez indiquer le numéro de série du châssis.

Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen. Ce manuel contient le détail des séquences d'intervention spécialement compilées en fonction de l'équipement de votre véhicule : données électriques, entretien, démontage, montage, réparation, révision et dépannage. Le contenu de ce manuel est le même que celui qui est utilisé par les concessionnaires Peterbilt.

Catalogue principal de pièces détachées des véhicules de poids moyen. Il renferme la liste de pièces détachées avec illustrations et vues éclatées pour les véhicules de la série Poids moyen.

Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen. Il contient des directives d'ordre général sur les modifications mécaniques et électriques demandées par votre concessionnaire pour ajouter des organes, des accessoires et de l'équipement spécial aux configurations des camions porteurs.



AVERTISSEMENT ! Votre véhicule peut devenir dangereux si vous le modifiez. En effet, certaines interventions peuvent agir sur les circuits électriques, la stabilité ou des fonctions importantes du véhicule. Avant de modifier le véhicule, il faut d'abord vérifier avec le concessionnaire pour s'assurer que cela peut être fait en toute sécurité. Des modifications inappropriées peuvent causer des blessures graves ou mortelles.

Section Entretien préventif

La section Entretien préventif (commence page 172) présente des renseignements d'ordre général sur l'entretien. Exemples : points de graissage, réglages et autres renseignements utiles. Il s'agit uniquement de renseignements sommaires utilisés pour l'entretien général des principaux organes de votre véhicule Poids moyen. Pour toute information détaillée sur l'entretien, consultez **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen**.

Avant d'effectuer d'importants travaux de réparation ou d'entretien, votre concessionnaire Peterbilt ou atelier autorisé aura besoin d'informations sur votre véhicule et

sur son équipement. Pour rassembler ces renseignements, reportez-vous à « Information destinée aux consommateurs et identification des véhicules » à la page 302. Cette section explique l'identification du véhicule et permet de noter les numéros de modèle et de série des principaux organes installés sur celui-ci.

Sources supplémentaires de renseignements

Équipement installé - Manuels du conducteur

Les principaux sous-traitants de Peterbilt fournissent également des manuels d'utilisation de leurs produits. Vous trouverez donc dans votre boîte à gants d'autres manuels et brochures à ce sujet : moteur, siège du conducteur, boîte de vitesses, essieux, pneus et radio. Si cette documentation manque, demandez-en des exemplaires à votre concessionnaire Peterbilt.

Autres sources

Les écoles de conduite sont d'autres sources d'information sur la conduite des camions. Renseignez-vous sur les cours qu'elles offrent dans votre localité.

INTRODUCTION

Les organismes officiels, comme le service des permis de conduire, peuvent également vous fournir des renseignements utiles. L'administration nationale de la sécurité routière (National Highway Traffic Safety Administration - NHTSA) et l'administration fédérale en

matière de sécurité routière peut vous donner l'information sur la réglementation régissant le transport routier entre les États des États-Unis. Les différents organismes des États ou des provinces publient des règlements qui diffèrent d'une région à l'autre.

Accès à la cabine et à la plate-forme

Introduction

La section suivante traite de l'accès à la cabine et à la plate-forme.

Serrures et clés de porte

Il est possible de verrouiller les portes de l'intérieur à l'aide du bouton de verrouillage. Fermez la porte, puis enfoncez le bouton de verrouillage. Les portes se déverrouillent automatiquement lorsque vous les ouvrez de l'intérieur; elles peuvent être verrouillées de l'extérieur uniquement à l'aide de la clé.

Deux clés de porte et de contact sont fournies pour tous les véhicules. En cas de besoin, on peut se procurer des serrures et des clés supplémentaires pour les compartiments de rangement.



AVERTISSEMENT ! Pour aider à réduire le risque et la gravité de blessures infligées par un accident, verrouillez toujours les portes quand vous êtes au volant. Combiné à l'utilisation d'une ceinture de sécurité à baudrier convenablement portée, le verrouillage des portes devrait empêcher une ouverture non intentionnelle qui risquerait d'éjecter les occupants du véhicule.

Pour verrouiller ou déverrouiller les portes de l'extérieur de la cabine :

- Insérez la clé dans la serrure.
- Tournez la clé en direction du montant arrière de la porte pour verrouiller et dans le sens contraire pour déverrouiller.

Accès à la cabine et à la plate-forme

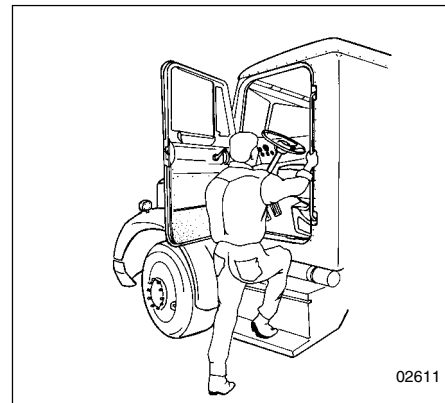
Les recommandations qui suivent ont été rédigées dans un souci de sécurité pour les personnes devant monter dans la cabine ou en descendre.



AVERTISSEMENT ! Évitez de sauter de la cabine ou d'y monter précipitamment. Vous pourriez glisser ou tomber ce qui aurait pour conséquence des blessures mortelles ou corporelles. Vous pourriez glisser ou tomber si l'embarquement est mouillé ou glacé, ou si vos chaussures sont enduites de carburant, d'huile, de graisse ou de boue.

Pour éviter de vous blesser en glissant ou en tombant :

- RESTEZ TOUJOURS FACE À LA CABINE EN GARDANT TROIS POINTS DE CONTACTS (DEUX PIEDS ET UNE MAIN OU UN PIED ET DEUX MAINS) AVEC LES MARCHES OU LES MAINS COURANTES, CHAQUE FOIS QUE C'EST POSSIBLE, ET REGARDEZ OÙ VOUS METTEZ LES PIEDS.



- Soyez extrêmement prudent si les marches et les mains courantes (ou vos chaussures) sont mouillées, ou enduites de glace, de neige, de boue, d'huile, de carburant ou de graisse.



AVERTISSEMENT ! Remettez toujours en place le couvercle (marche) du compartiment des batteries avant de monter dans la cabine. Si le couvercle du compartiment des batteries n'est pas en place, vous pouvez glisser ou vous blesser.



AVERTISSEMENT ! Ne posez pas les pieds sur des parties du véhicule dont la surface n'est pas antidérapante, et ne montez pas sur des parties du véhicule qui ne sont pas conçues dans ce but. Vous pouvez tomber, vous blesser ou vous tuer si vous mettez le pied sur une surface glissante. Par exemple :

- Ne montez pas sur un réservoir de carburant. Un réservoir de carburant n'est pas une marche. La surface peut être très glissante et vous pourriez être incapable d'éviter une chute.
- Utilisez uniquement les marches ou mains courantes, à l'exclusion des crochets d'attache, ailes, etc.
- Ne montez pas sur le tablier et n'en descendez pas - utilisez les marches et les poignées prévues à cet effet. Si le châssis ne comporte pas de tablier, ou si le véhicule n'est pas muni de marches ou de poignées appropriées, évitez de monter à l'arrière de la cabine.

- Ne montez pas sur les longerons. Les longerons sont très glissants et risquent de vous faire tomber, ce qui aurait pour conséquence des blessures mortelles ou corporelles.
- Maintenez les marches propres. Nettoyez le carburant, l'huile, les débris, la neige ou la graisse se trouvant sur les marches avant de pénétrer dans la cabine ou de monter sur le tablier.



NOTA : Toute modification (ajout de cloisons, gabarits de sécurité, botes à outils, etc.) derrière la cabine ou le compartiment couchette qui affecte l'utilisation des poignées, plaques de plancher ou marches d'accès au châssis installées par Peterbilt doit être conforme au règlement n° 399 de la Federal Motor Carrier Safety Regulation.

Accès du moteur

Attaches et bascule du capot

Le capot est verrouillé en position fermée au moyen d'attaches extérieures situées de chaque côté. Ces deux dispositifs servent à le maintenir fermé et à l'empêcher de s'ouvrir inopinément.



ATTENTION : *Si vous n'attachez pas votre capot correctement, celui-ci pourrait s'ouvrir inopinément et causer des dommages matériels. Assurez-vous que le capot est correctement fermé avant de vous asseoir derrière le volant.*

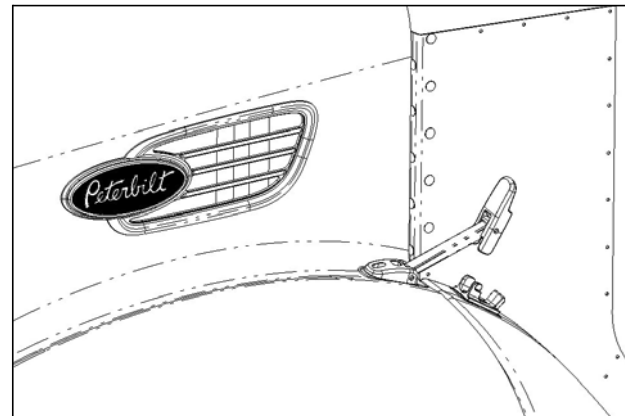


AVERTISSEMENT ! *Un capot qui pivote peut blesser quelqu'un ou être endommagé. Avant d'ouvrir ou d'abaisser le capot, assurez-vous que personne ni aucun objet ne se trouve sur son trajet. Ne pas respecter une position de sécurité peut causer des blessures mortelles ou corporelles.*

Pour ouvrir le capot, verrouillez les deux attaches.

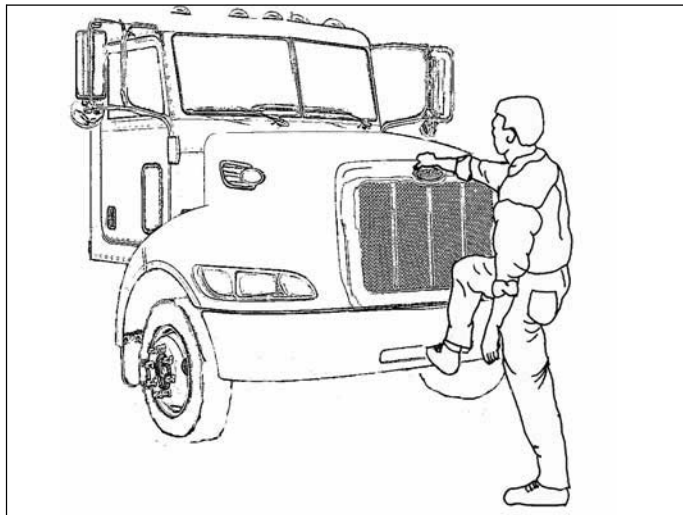


AVERTISSEMENT ! *Avant d'ouvrir le capot, assurez-vous d'être bien en équilibre. Le moteur peut provoquer une fermeture involontaire du capot qui pourrait entraîner des blessures corporelles ou mortelles.*



DÉVERROUILLÉE

Mettez une main sur la poignée du capot (juste au-dessus de l'emblème Peterbilt), un pied sur le pare-chocs et un pied au sol. Inclinez le capot vers l'avant jusqu'à son verrouillage.



AVERTISSEMENT ! Chaque fois que vous travaillez dans le compartiment moteur, le verrou doit être engagé pour maintenir le capot ouvert. Le non respect de cette consigne peut provoquer une fermeture involontaire du capot qui pourrait entraîner des blessures corporelles ou mortelles.

Avant de refermer le capot, libérez d'abord son verrou de sécurité.

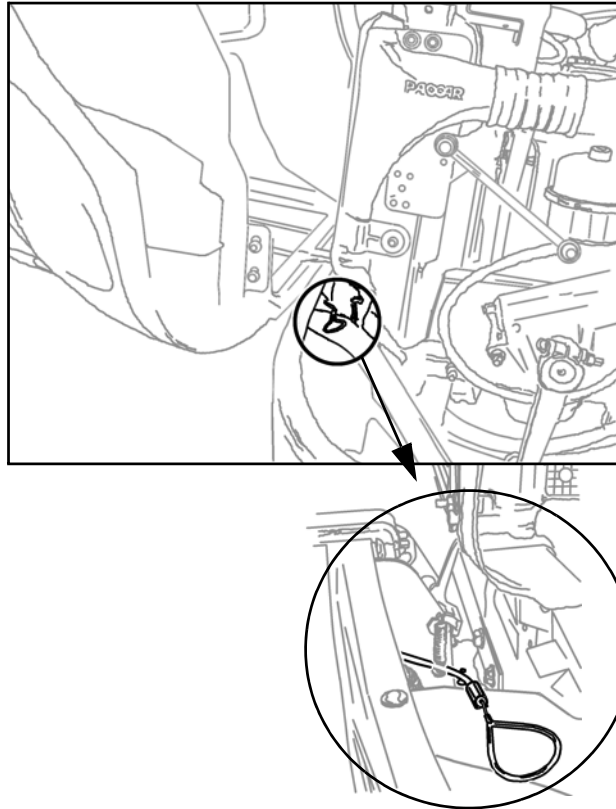


AVERTISSEMENT ! Avant d'abaisser le capot, éloignez les personnes et les objets qui se trouvent sur son trajet. Il y a risque de mort ou de blessures si cette consigne est ignorée.



ATTENTION : Pour éviter d'endommager le capot lorsque vous le fermez, tirez fermement sur le câble pour ouvrir le verrou.

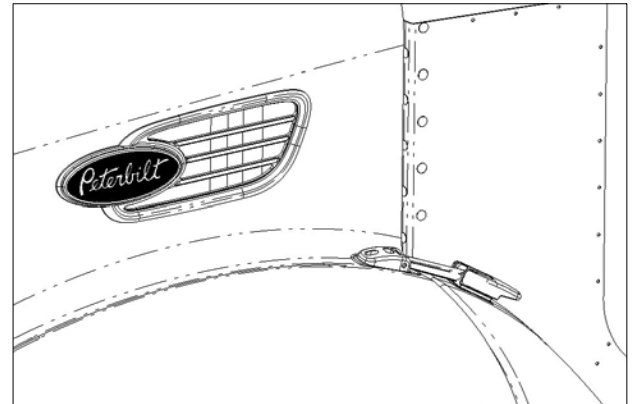
Localisez le câble d'ouverture du capot comme indiqué sur l'illustration ci-dessous. Le câble se trouve sur le pare-chocs, côté conducteur. Il est visible quand le capot est ouvert.



Après avoir abaissé le capot, verrouillez celui-ci en position fermée à l'aide des attaches.



AVERTISSEMENT ! *Un capot qui n'est pas correctement verrouillé peut s'ouvrir inopinément et entraîner un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Assurez-vous du bon verrouillage du capot avant de rouler.*



VERROUILLÉ

Commandes et affichages

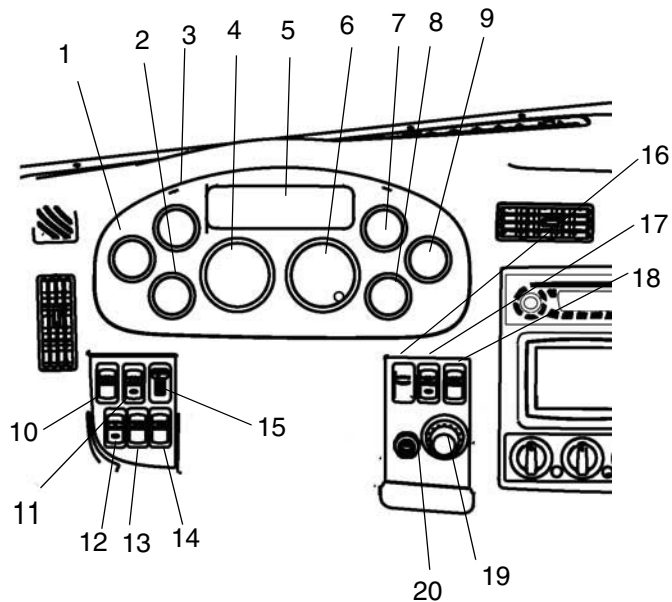
Commandes et instruments

Introduction

Le tableau de bord de votre véhicule Poids moyen est illustré à la page suivante.

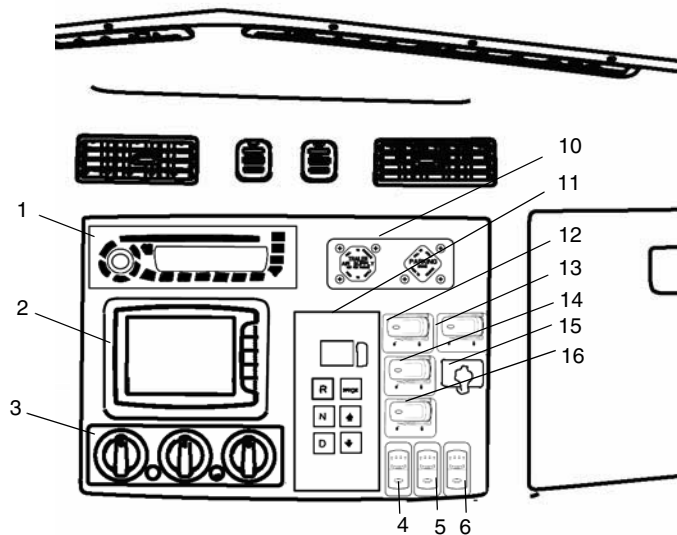
Le tableau de bord comprend plusieurs indicateurs et commutateurs de série. Votre véhicule peut être équipé, le cas échéant, de certains ou de tous les indicateurs et commutateurs décrits dans cette section. L'emplacement des commutateurs du tableau de bord peut différer selon les options choisies et la configuration du véhicule.

CÔTÉ GAUCHE



1	Pression d'huile du moteur
2	Indicateur de liquide d'échappement diesel
3	Niveau de carburant
4	Compte-tours
5	Afficheur multifonction
6	Compteur de vitesse
7	Pression d'air primaire
8	Pression d'air secondaire
9	Température de l'eau
10	Phares
11	Témoins de charge
12	Interrupteur de feu de détresse
13	En option
14	En option
15	Éclairage du tableau de bord
16	En option
17	Marche/arrêt du régulateur automatique de vitesse
18	Sélection de régulateur automatique de vitesse
19	Contacteur de commande de menu
20	Allumage

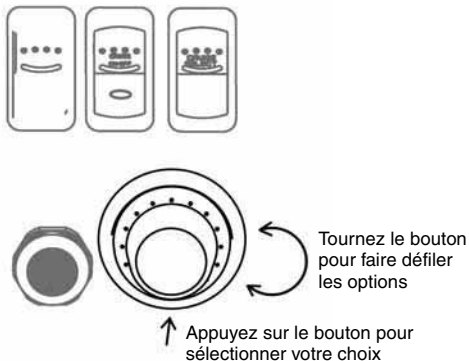
CÔTÉ DROIT



1	Autoradio
2	Navigation
3	Commandes de chauffage, ventilation et climatisation
4	Contrôles des émissions
5	Marche/arrêt du frein moteur
6	Sélecteur de frein moteur
7	Bouton en option*
8	Bouton en option*
9	Bouton en option*
10	Commandes de frein de stationnement
11	Affichage de la boîte de vitesses (automatique)
12	Bouton en option
13	Bouton en option
14	Bouton en option
15	Port USB en option
16	Bouton en option
<p>*Ces boutons ne sont pas présentés. Ces boutons ne sont disponibles que si le sélecteur de boîte de vitesses automatique n'est pas installé (élément 11).</p>	

Bouton de commande de menu (MCS)

Le bouton MSC permet de naviguer au sein de l'afficheur multifonction. Le bouton MCS est situé sur le panneau D, voir l'illustration ci-dessous.



Le bouton MCS possède les fonctions suivantes :

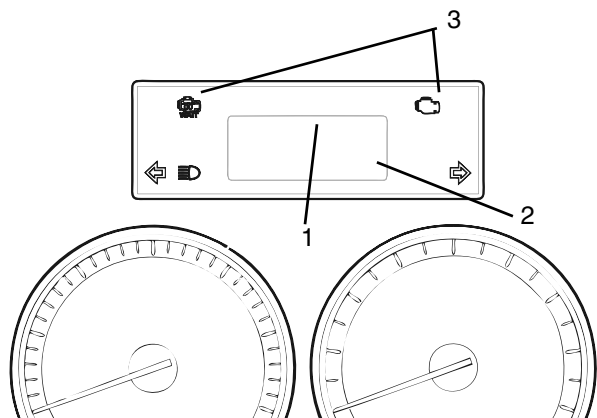
- Rotation du bouton MCS
 - Sélection de l'affichage
 - Réglage des valeurs
- Enfoncement du bouton MCS
 - Confirmation de la sélection désirée

Témoins et alarmes sonores de série

Les témoins et alarmes sonores peuvent indiquer une anomalie de fonctionnement des systèmes. Contrôlez fréquemment ces témoins et prenez les mesures adéquates dès que l'un d'eux s'allume. Ces témoins peuvent vous permettre d'éviter un grave accident.



AVERTISSEMENT ! Ne négligez pas un témoin lumineux ou une alarme sonore. Ces alarmes indiquent que quelque chose ne fonctionne pas dans votre véhicule. Cela peut être une défaillance d'un système important, comme les freins, qui peuvent entraîner un accident et des blessures corporelles ou mortelles. Faites faire immédiatement les vérifications appropriées.



1. Afficheur multifonction

2. Indicateur d'état

3. Barre de témoins inférieure

Les témoins et symboles lumineux apparaissent dans les zones 1 et 2. La zone 3 est réservée aux symboles lumineux des clignotants et des feux de route.

1. Afficheur multifonction :

L'écran peut afficher jusqu'à six témoins lumineux. Les témoins peuvent s'afficher à différents endroits de l'écran,

par ordre de priorité. Un témoin ou avertissement prioritaire s'affichera en haut de l'écran, sur la gauche. Lorsque le système reçoit plus de six avertissements, le bouton MCS permet de faire défiler les avertissements additionnels.

2. Indicateur d'état :

D'autres témoins et symboles lumineux peuvent s'afficher dans la zone de l'indicateur d'état. Parmi ceux-ci :

- a. Frein de stationnement
- b. Position de gamme (boîte automatique seulement)
- c. Avertissements :

1

Nombre d'avertissements actifs.



Un avertissement rouge est actif.



Un avertissement ambre est actif.

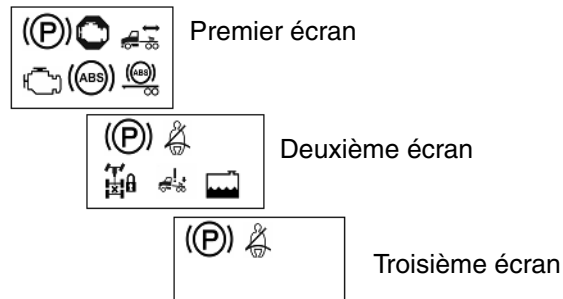
- d. Régulateur de vitesse - activé
- e. Alarme de l'horloge

Consultez la section « Symboles des témoins / témoins lumineux », à la page 22 pour l'information relative à chaque symbole.

Autotest des instruments :

L'autotest des instruments s'exécute chaque fois que le contact est établi. Ce test permet de vérifier le fonctionnement des indicateurs et témoins lumineux.

Durant l'autotest des instruments, trois écrans affichent des témoins lumineux de façon séquentielle (environ trois secondes par écran) à l'afficheur multifonction. Ces écrans sont les suivants :



Consultez la section « Symboles des témoins / témoins lumineux », à la page 22 pour l'information relative à chaque symbole.

La fin de cette séquence indique la réussite de l'autotest. Faites vérifier vos instruments par un technicien qualifié en cas d'échec de l'autotest.

Alarme sonore :

L'alarme sonore retentit durant l'autotest des instruments. L'alarme sonore retentit également de pair avec certains témoins lumineux. Ces événements peuvent inclure les avertissements de phares demeurés allumés, de la sellette d'attelage, de l'arrêt du moteur, de la pression

d'air primaire ou secondaire, de la porte du conducteur mal fermée, etc.

Témoins facultatifs :

Des témoins supplémentaires peuvent être opérationnels en fonction de l'équipement du véhicule. Dans ce cas, ils feront automatiquement parti de l'autotest des instruments.



NOTA : Certains témoins facultatifs peuvent s'allumer même si votre véhicule n'est pas muni de cette caractéristique particulière.

Symboles des témoins / témoins lumineux

Ce qui suit correspond à une liste des symboles de témoin / témoin lumineux. De gauche à droite, le haut du tableau identifie

- le nom du symbole
- l'apparence du symbole
- la couleur du symbole quand il est allumé
- si le symbole est standard (Std) ou en option (Opt)
- le numéro de la page en référence aux renseignements supplémentaires.










Les symboles sont listés par sections qui commencent par le composant principal.

Exemple : Moteur, puis une liste en ordre alphabétique.










Symboles des témoins / témoins lumineux

Nom du symbole	Symbole	Couleur	Std	Opt	Page
1. Avertissements actifs, point d'exclamation	!	Rouge	•		25
2. Avertissements actifs, chiffre	1	Jaune	•		25
3. Avertissements actifs, triangle	△	Jaune	•		25
4. Alternateur		Rouge		•	25
5. Système de freinage antiblocage (ABS)		Jaune	•		25
6. Système de freinage antiblocage (ABS), remorque		Jaune	•		26
7. Essieu, différentiel inter-essieux verrouillé (essieux tandem)		Jaune	•		27









Symboles des témoins / témoins lumineux

Nom du symbole	Symbole	Couleur	Std	Opt	Page
8. Système de freinage				•	27
9. Alarme de l'horloge		Jaune	•		27
10. Régulateur de vitesse, activé		Jaune	•		27
11. Camion-benne, benne relevée		Jaune		•	27
12. Camion-benne, benne de semi-remorque relevée		Jaune		•	27
13. Émissions, filtre à particules diesel (DPF)		Jaune	•		28
14. Émissions, température élevée du système d'échappement (HEST)		Jaune	•		28
15. Moteur, anomalie du moteur		Jaune	•		28
16. Moteur, démarrage à l'éther		Vert		•	28







Symboles des témoins / témoins lumineux

Nom du symbole	Symbole	Couleur	Std	Opt	Page
17. Moteur, chauffe-moteur		Jaune		•	28
18. Moteur, niveau de liquide de refroidissement bas		Jaune	•		28
19. Moteur, surrégime		Rouge		•	28
20. Moteur, ralentisseur (frein)		Vert		•	28
21. Moteur, arrêt		Rouge	•		29
22. Moteur, attente démarrage		Jaune		•	29
23. Sellette d'attelage, verrouillage du pivot d'attelage		Rouge		•	29
24. Sellette d'attelage, coulissement en position déverrouillée		Rouge	•		29
25. Phares, feux de route		Bleu	•		30

Symboles des témoins / témoins lumineux

Nom du symbole	Symbole	Couleur	Std	Opt	Page
26. Message en attente		Vert		•	30
27. Frein de stationnement		Rouge	•		30
28. Prise de force (PTO)		Vert		•	30
29. Prise de force (PTO), mode pompe	PUMP MODE	Vert		•	30
30. Réfrigérateur		Vert		•	30
31. Ceinture de sécurité, boucler		Rouge	•		31
32. Suspension, décharge		Jaune	•		31
33. Gonflage des pneus		Jaune		•	31
34. Boîte de vitesses, auxiliaire		Jaune		•	31

Symboles des témoins / témoins lumineux

Nom du symbole	Symbole	Couleur	Std	Opt	Page
35. Boîte de vitesses, vérification		Rouge		•	31
36. Boîte de vitesses, gamme interdite	RANGE INHIBIT	Rouge		•	32
37. Boîte de vitesses, filtre à huile		Jaune		•	32
38. Boîte de vitesses, température d'huile élevée		Jaune		•	32
39. Clignotant, gauche		Vert	•		32
40. Clignotant, droit		Vert	•		32
41. Tension		Orange	•		32

Description des témoins et symboles lumineux

**1. Avertissements actifs, point d'exclamation**

Il s'allume lorsqu'un avertissement rouge est actif. Tournez le bouton MCS pour afficher les avertissements actifs. Consultez la Figure « Symboles des témoins / témoins lumineux », à la page 22 qui précède pour connaître la classification de couleur de l'avertissement.

1**2. Avertissements actifs, chiffre**

Il s'allume pour indiquer le nombre total d'avertissements actifs de couleur rouge ou jaune. Utilisez le bouton MCS pour consulter les avertissements actifs si l'écran affiche le symbole >.

**3. Avertissements actifs, triangle**

Il s'allume lorsqu'un avertissement jaune est actif. Tournez le bouton MCS pour afficher les avertissements actifs. Consultez la Figure « Symboles des témoins / témoins lumineux », à la page 22 qui précède pour connaître la classification de couleur de l'avertissement.

**4. Alternateur**

Il s'allume si l'alternateur ne charge pas (pour les alternateurs avec signal de sortie de témoin lumineux).

**5. Système de freinage antiblocage (ABS)**

Il s'allume durant l'autotest des instruments. Faites vérifier le système ABS par un concessionnaire Peterbilt si le témoin ABS s'allume pendant plus de trois secondes.

Il s'allume dans des conditions de fonctionnement normales pour indiquer une anomalie du système ABS. Voir « Témoin lumineux ABS », à la page 146 pour plus d'information.

Il s'allume en cas d'anomalie du dispositif d'antipatinage en option. Voir « Témoin de patinage de roue », à la page 134 pour plus de renseignements.



6. Système de freinage antiblocage (ABS), remorque

Il s'allume au cours de l'autotest des instruments **et** lorsque le tracteur/camion est accouplé à une semi-remorque équipée d'un système ABS.

Il s'allume dans des conditions de fonctionnement normales pour indiquer une anomalie du système ABS de la semi-remorque. Faites faire une vérification sans tarder par un concessionnaire Peterbilt. Voir

« Témoin lumineux ABS », à la page 146 pour plus d'information.



NOTA :

• *Les tracteurs/camions et semi-remorques fabriqués après le 1er mars 2001 doivent permettre d'allumer dans la cabine un témoin relié au système ABS de semi-remorque (conformément au règlement FMVSS121). L'industrie a choisi le mode de communication par circuit électrique pour allumer témoin. Voir « Témoin lumineux ABS », à la page 146 pour plus d'information.*

• *Dans le cas de semi-remorques fabriquées avant le 1er mars 2001, vérifiez l'état du système ABS à l'aide du témoin externe obligatoire monté sur la semi-remorque. Le témoin de la semi-remorque doit être de couleur jaune et identifié par la mention « ABS ».*



7. Essieu, différentiel inter-essieux verrouillé (essieux tandem)

Il s'allume lorsque le commutateur du différentiel inter-essieux est actionné, ce qui a pour effet de verrouiller ce dernier. Ceci alimente les différentiels du pont milieu et du pont arrière de manière égale. Lorsque le commutateur coupe le circuit (déverrouillage du différentiel inter-essieux), la puissance du moteur circule au niveau des quatre roues selon l'effet du différentiel (la majeure partie cependant est appliquée au niveau du différentiel avant de l'essieu arrière). (Cette fonction est disponible pour tous les véhicules équipés d'essieux tandem).



8. Système de freinage

S'allume pour indiquer une anomalie dans le circuit de freinage hydraulique (si équipé).



9. Alarme de l'horloge

Il s'allume lorsque l'alarme est en fonction. Il clignote lorsque l'alarme de l'horloge est activée.



10. Régulateur de vitesse, activé

Il s'allume lorsque le régulateur de vitesse est activé.



11. Camion-benne, benne relevée

Il s'allume quand la benne est relevée.



12. Camion-benne, benne de semi-remorque relevée

Il s'allume quand la benne de semi-remorque est relevée.



13.Émissions, filtre à particules diesel (DPF)

Il s'allume lorsque le filtre à particules diesel est bouché. Ce témoin s'allume également lorsque la fonction de régénération est désactivée.



14.Émissions, température élevée du système d'échappement (HEST)

Il s'allume lorsque la température des gaz d'échappement et des composants du système d'échappement est très élevée.



15.Moteur, anomalie du moteur

Il s'allume en cas de problème, mais le véhicule peut être conduit en toute sécurité. Le véhicule nécessite une intervention pour résoudre le problème, mais la situation n'est pas considérée comme une urgence.



16.Moteur, démarrage à l'éther

Il s'allume quand le commutateur de démarrage à l'éther est activé.



17. Moteur, chauffe-moteur

Il s'allume quand le commutateur de chauffage du moteur est activé.



18. Moteur, niveau de liquide de refroidissement bas

Il s'allume et une alarme retentit lorsque le niveau de liquide de refroidissement est dangereusement bas. Le véhicule nécessite une intervention pour résoudre le problème, mais la situation n'est pas considérée comme une urgence.



19. Moteur, surrégime

Il s'allume lorsque le moteur est en surrégime.



20. Moteur, ralentisseur (frein)

Il s'allume lorsque le commutateur du ralentisseur de moteur (frein à compression ou frein sur échappement) est en fonction. (Les ralentisseurs de moteur sont offerts en option).



21. Moteur, arrêt

Il s'allume et une alarme retentit quand un problème majeur du moteur est présent.



AVERTISSEMENT ! *Cet avertissement doit être considéré comme une urgence. Immobilisez le véhicule de la façon la plus sûre possible et coupez le contact. Faites vérifier le véhicule et corriger le problème avant de reprendre la route. Ne pas respecter cette consigne, pourrait gravement endommager le véhicule ou entraîner des blessures corporelles ou mortelles.*



22. Moteur, attente démarrage

S'allume quand la résistance du moteur fonctionne (PACCAR PX-6 et PX-8).



23. Sellette d'attelage, verrouillage du pivot d'attelage

S'allume quand le pivot d'attelage de la sellette à réglage pneumatique est déverrouillé.



24. Sellette d'attelage, coulissement en position déverrouillée

Il s'allume et une alarme retentit lorsque le commutateur de la sellette d'attelage coulissante à réglage pneumatique est actionné, déverrouillant ainsi la sellette d'attelage coulissante. La situation ne doit PAS être considérée comme une urgence, mais seulement comme un rappel pour mettre le commutateur sur arrêt afin de verrouiller la sellette d'attelage réglable avant de reprendre la route. N'utilisez pas le commutateur lorsque le véhicule roule. (Les sellettes d'attelage réglables sont offertes en option).



25. Phares, feux de route

Il s'allume quand les feux de route sont allumés. Avec les phares allumés et la porte ouverte, ce témoin clignote et une alarme sonore retentit. En outre, cette icône clignote, mais sans alarme sonore, en cas de problème avec les feux de croisement ou leur câblage. Dans une telle situation, les feux de route s'allumeront à 50 % de leur intensité normale.



26. Message en attente

Il s'allume quand le véhicule est équipé de la messagerie télématique.



AVERTISSEMENT ! N'essayez pas de lire la messagerie télématique en roulant. Cela pourrait vous distraire. Votre conduite ne serait plus sécuritaire et pourrait entraîner des blessures corporelles ou mortelles.



27. Frein de stationnement

Il s'allume dans la barre d'état lorsque les freins de stationnement sont serrés et que le véhicule est immobilisé. Ce témoin apparaît également à l'afficheur multifonction si les freins de stationnement sont serrés et que le véhicule roule.



28. Prise de force (PTO)

Il s'allume quand la prise de force est engagée.



NOTA : Ne conduisez pas le véhicule quand la prise de force est utilisée.

**PUMP
MODE**

29. Prise de force (PTO), mode pompe

Il s'allume avec l'application distante de l'accélérateur. Il indique que le mode pompe est actif.



30. Réfrigérateur

Il s'allume quand le réfrigérateur est en circuit et que le contact est coupé.



31. Ceinture de sécurité, boucler

Il s'allume à l'établissement du contact pour vous rappeler de boucler votre ceinture de sécurité.



AVERTISSEMENT ! *Ne conduisez pas votre véhicule sans que votre ceinture de sécurité ou celles de vos passagers soient bouclées. La conduite sans ceinture de sécurité adéquatement bouclée peut aggraver les blessures et entraîner la mort en cas d'accident. Les passagers non attachés peuvent être projetés sur le pare-brise ou toute autre pièce de la cabine ou même être éjectés de celle-ci. Ils peuvent heurter une autre personne. Les blessures peuvent être beaucoup plus graves lorsque les passagers ne sont pas attachés. Attachez toujours votre ceinture de sécurité et assurez-vous que tous vos passagers font de même.*



32. Suspension, décharge

Ce témoin s'allume lorsque les ressorts pneumatiques de la suspension sont dégonflés.



33. Gonflage des pneus

Il s'allume quand la pression des pneus doit être vérifiée. (Le système de surveillance de la pression des pneus est proposé en option)



34. Boîte de vitesses, auxiliaire

S'allume pour indiquer que la boîte de vitesses auxiliaire est en position point mort.



35. Boîte de vitesses, vérification

Il s'allume quand la boîte de vitesses a enregistré un code d'anomalie. Ce témoin peut également apparaître au menu d'affichage de la boîte de vitesses de l'afficheur multifonction (voir la rubrique G; page 37). Lorsque ce témoin apparaît dans le menu d'affichage, il n'indique pas une anomalie.

**RANGE
INHIBIT****36. Boîte de vitesses, gamme interdite**

S'allume avec les boîtes de vitesses Allison 1000/2000 avec sortie «°Gamme interdite°».

**37. Boîte de vitesses, filtre à huile**

Il s'allume quand un entretien est nécessaire (boîte de vitesses Allison seulement).

**38. Boîte de vitesses, température d'huile élevée**

S'allume quand la température du lubrifiant de la boîte de vitesse est trop élevée. L'information affiche la température d'huile actuelle quand l'icône est allumée.

**Température boîte de vitesse**

302 F



ATTENTION : Cet avertissement doit être considéré comme une urgence. Immobilisez le véhicule de la façon la plus sûre possible et coupez le contact. Faites vérifier le véhicule et corriger le problème avant de reprendre la route. Ne pas respecter cette consigne peut gravement endommager la boîte de vitesses.

**39. Clignotant, gauche**

Il clignote pour indiquer le fonctionnement du clignotant gauche ou des feux de détresse.

**40. Clignotant, droit**

Il clignote pour indiquer le fonctionnement du clignotant droit ou des feux de détresse.

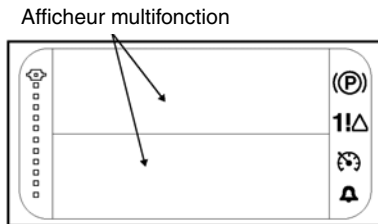
**41. Tension**

S'allume quand la température du lubrifiant de la boîte de vitesse est trop élevée. L'information affiche la tension du système quand l'icône est allumée.

**Tension**

12,6 Volts

Afficheur multifonction



AVERTISSEMENT ! Ne consultez pas l'afficheur multifonction trop longtemps lorsque le véhicule roule. Jetez-y seulement de brefs coups d'œil lorsque le véhicule roule. Sinon, vous pourriez manquer d'attention et faire dévier votre véhicule, ce qui pourrait entraîner des dommages matériels, des blessures corporelles ou mortelles.

L'afficheur multifonction, situé au-dessus de l'ensemble d'instruments, donne d'importants renseignements sur le

véhicule par l'entremise d'une surveillance constante des systèmes dans les conditions suivantes :

- le commutateur d'allumage est en position de marche (ON) ou des accessoires (ACC)
- le temporisateur d'allumage est activé (ON)
- Le bouton MCS est enfoncé (peu importe la position de la clé dans le commutateur)
- l'alarme de l'horloge retentit
- la porte du conducteur ou du passager est ouverte
- l'interrupteur des feux de détresse est en position de marche (ON)

Faites défiler les écrans de menus avec le bouton MCS pour accéder aux diverses fonctions du système. Reportez-vous à « Bouton de commande de menu (MCS) », à la page 19 pour plus de détails sur l'utilisation du bouton MCS.

Les points dans la barre de menus donnent accès à chaque article en appuyant sur le bouton MCS lorsque le point souhaité est en surbrillance.

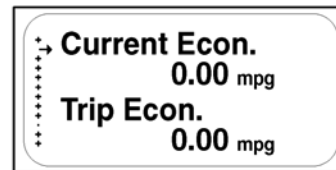


Barre de menu

En plus d'un écran vide, vous trouverez ci-dessous les articles de menus ainsi que l'information disponible dans chaque sélection de menu.

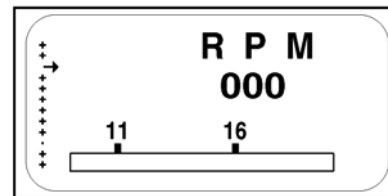
i *NOTA : Certaines fonctions de l'afficheur multifonction ne sont accessibles que lorsque le véhicule est en stationnement. D'autres fonctions sont accessibles lorsque le véhicule est en mouvement ou lorsqu'il est stationné. Chacune des fonctions est identifiée dans les descriptions qui suivent.*

A. **Consommation de carburant** (Accessible lorsque le véhicule est en stationnement ou qu'il est conduit)



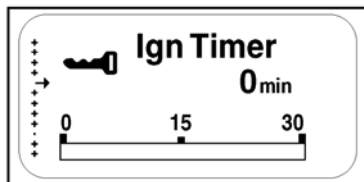
1. Consommation de carburant courante – Indique la consommation de carburant instantanée.
2. Consommation de carburant de parcours – Indique la consommation de carburant d'un parcours.

B. **Détail RPM** (Accessible lorsque le véhicule est en stationnement ou qu'il roule)



Relevé du régime du moteur réel. Le régime du moteur dans le graphique à barres indique que le moteur est exploité dans sa plage de régime optimale. La couleur de l'affichage change si vous quittez cette plage de régime.

- C. **Temporisateur d'allumage** (Accessible en position de stationnement seulement)



Le temporisateur d'allumage est réglé à partir de ce menu. Le temporisateur d'allumage peut être programmé pour une durée allant jusqu'à 30 minutes.

- D. Information sur les trajets



NOTA : Lorsque vous accédez au menu d'information sur les trajets, appuyez sur le MCS sur ce menu (gros point). Pour sortir, appuyez à nouveau sur le MCS. Pour remettre à zéro les valeurs de trajets,

appuyez sur le bouton de remise à zéro du totalisateur journalier sur l'indicateur principal de l'ensemble d'instruments.



Certains renseignements de parcours sont accessibles lorsque le véhicule roule ou est en stationnement :

- Consommation de carburant du parcours
- Vitesse moyenne du parcours

D'autres renseignements de parcours sont accessibles uniquement en stationnement :

- Distance du parcours
- Heures de marche du moteur du parcours
- Heures de ralenti du parcours
- Pourcentage d'heures de ralenti du parcours (%)
- Heures d'utilisation de la prise de force

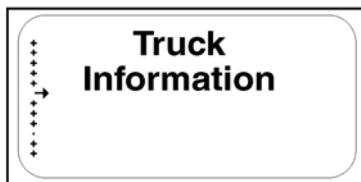
- Heures d'utilisation de la prise de force du parcours
- Pourcentage d'utilisation de la prise de force du parcours (%)

Pour remettre à zéro les valeurs de trajets, appuyez sur le bouton de remise à zéro du totalisateur journalier sur l'indicateur principal de l'ensemble d'instruments.

E. Information sur le camion (Accessible en position de stationnement seulement)



NOTA : Lorsque vous accédez au menu d'information sur le camion, appuyez sur le MCS sur ce menu (gros point). Pour sortir, appuyez à nouveau sur le MCS.



1. Numéro de châssis
2. Marque de moteur

3. Modèle de moteur
4. Version du logiciel du moteur
5. Marque de boîte de vitesses
6. Modèle de boîte de vitesses
7. Version du logiciel de la boîte de vitesses
8. Marque du système de freinage antiblocage (ABS)
9. Modèle ABS
10. Version du logiciel du système ABS
11. Version logicielle CECU (unité de commande électronique de la cabine)
12. Version matérielle d'unité de commande électronique de la cabine

F. Affichage de diagnostic (Accessible en position de stationnement seulement)



NOTA : Le témoin « Fault Found » (défaillance trouvée) ne sera actif que si un témoin rouge ou jaune est allumé.



Le menu d'affichage de diagnostic (gros point) indique une défaillance produite par le moteur du véhicule, les systèmes ABS ou de boîte de vitesses. Lorsque cet article de menu est sélectionné, l'affichage indique « No Faults Found » (aucune défaillance trouvée) ou « Faults Found » (défaillance trouvée). Lorsque vous appuyez sur le bouton MCS alors que le message « Faults Found » est actif, l'écran affiche de nouveaux menus pour fournir des renseignements additionnels.

- G. **Affichage de la boîte de vitesses** (boîtes de vitesses automatisées seulement – accessible lorsque le véhicule est en stationnement ou qu'il roule)



NOTA : Consultez le Manuel de l'utilisateur de la boîte de vitesses automatisée pour de plus amples renseignements.



Ce menu montre le numéro du rapport qui correspond au rapport courant sélectionné. Ce menu affiche également le témoin de la boîte de vitesses pour identifier l'écran (il n'indique pas la présence d'un code d'anomalie).

- H. **Affichage de réglages** (Accessible en position de stationnement seulement)

L'écran du menu de réglages permet au conducteur de ou de changer les articles de menus suivants :

- Le format d'affichage de l'heure, 12 heures (AM/PM) ou 24 heures (militaire)
- Horloge avec heure locale ou domicile
- Marche-arrêt de l'alarme
- Réglage de l'alarme
- Unités de mesure

- Langues (anglais, espagnol ou français)



Pour régler le format d'affichage de l'horloge :

1. Lorsque vous êtes dans le menu de réglages, défilez dans la liste des articles de menus jusqu'à « Format ».
2. Appuyez sur le bouton MCS pour afficher 12 heures (AM/PM) ou 24 heures (heure militaire).



Pour régler l'horloge avec l'heure locale ou domicile et l'alarme :

1. Lorsque vous êtes dans le menu de réglages, défilez dans la liste des articles de menus. Appuyez sur le bouton MCS pour sélectionner la fonction à régler.
- 2.



3. Tournez le bouton MCS pour changer l'heure. Appuyez sur le MCS.

Indicateurs standard

Dans les pages qui suivent, vous trouverez la description de certains indicateurs du tableau de bord. Pour plus de détails concernant leur utilisation, voir « Démarrage et utilisation du véhicule ». Vous pouvez aussi consulter l'index sous le nom de l'indicateur ou de la fonction sur lequel ou laquelle vous voulez en savoir plus.



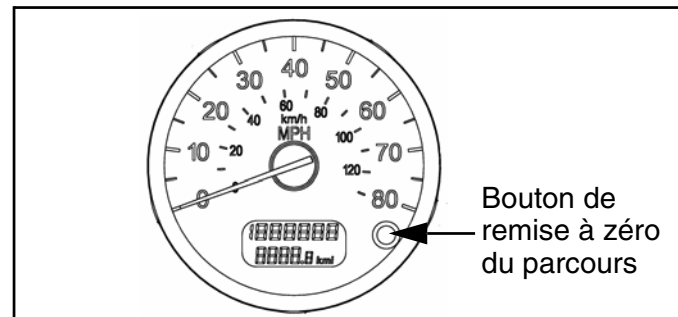
AVERTISSEMENT ! Ne négligez pas un témoin lumineux ou une alarme sonore. Ces alarmes indiquent que quelque chose ne fonctionne pas dans votre véhicule. Cela peut être une défaillance d'un système important, comme les freins, qui peuvent entraîner un accident et des blessures corporelles ou mortelles. Faites faire immédiatement les vérifications appropriées.

Certains indicateurs feront allumer un témoin à DEL rouge, parfois accompagné d'une alarme sonore, lorsque les limites de la fonction affichée sont dépassées.

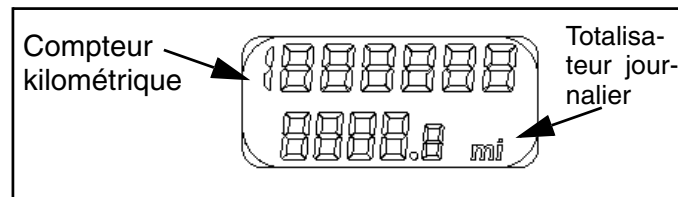
Compteur de vitesse

Le compteur de vitesse indique la vitesse du véhicule en kilomètres par heure (km/h) et en milles par heure (MPH).

L'indicateur de vitesse comporte également un compteur kilométrique, un totalisateur partiel et un bouton de remise à zéro du parcours.



Compteur kilométrique / Totalisateur journalier



L'affichage à cristaux liquides en bas du compteur de vitesse contient le compteur kilométrique et le compteur journalier.

Le compteur kilométrique affiche la distance totale parcourue par votre véhicule. Celle-ci est affichée en milles sur les indicateurs de vitesse impériaux, ou en kilomètres sur les indicateurs de vitesse métriques. La distance maximale qui peut être affichée sur le compteur est « 1 999 999 », puis il repasse à zéro.

Le totaliseur journalier affiche la distance parcourue par le véhicule sur un circuit donné. Celle-ci est affichée en miles sur les indicateurs de vitesse impériaux ou en kilomètres sur les indicateurs de vitesse métriques. La distance maximum qui peut être affichée sur le compteur est « 9999,9 », puis il repasse à zéro.

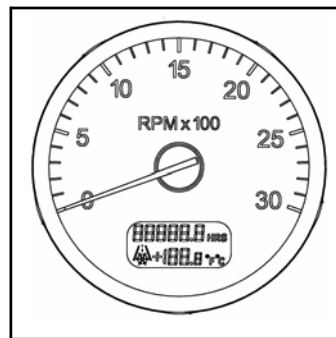
Pour remettre le totaliseur journalier à zéro, appuyez de manière prolongée sur le bouton de remise à zéro du parcours de l'indicateur de vitesse. Il se remet à zéro et recommence à compter la nouvelle distance en miles/km parcourue. Les valeurs du parcours à l'afficheur multifonction sont également remises à zéro.

Le bouton de remise à zéro du parcours permet également de choisir entre les unités anglo-saxonnes et métriques. (Voir page 41).



NOTA : Le compteur kilométrique/totalisateur journalier s'active quand la porte est ouverte ou que le commutateur d'allumage est en position Accessoires ou Contact. Le compteur kilométrique/totalisateur journalier reste allumé pendant 3 secondes après avoir fermé la porte ou après avoir coupé le contact. Ceci permet au conducteur et au personnel chargé des réparations de lire le compteur kilométrique sans avoir à mettre le contact.

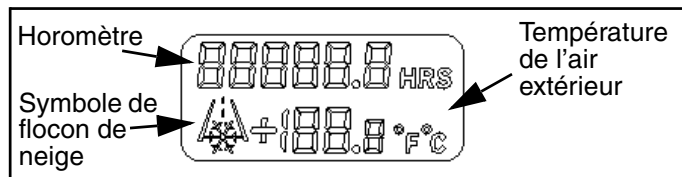
Compte-tours



Le compte-tours indique le régime du moteur en tours par minute (rpm). Le tachymètre comporte également un horomètre du moteur et un affichage de la température de l'air extérieur.

Il est important de surveiller le compte-tours afin d'optimiser sa façon de conduire. Le compte-tours permet d'accorder la vitesse de progression du véhicule au rapport de boîte selon la meilleure plage de fonctionnement de votre moteur. Si le régime du moteur est trop élevé, sélectionnez un rapport supérieur pour le réduire. Si le régime du moteur est trop faible, sélectionnez un rapport inférieur pour l'augmenter.

Horomètre / Température de l'air extérieur



L'écran à cristaux liquide en bas du compte-tours affiche l'horomètre et la température de l'air extérieur.

L'horomètre affiche le nombre total d'heures de fonctionnement du moteur. Le maximum d'heure est de « 99999.9 » avant que le compteur ne repasse à zéro.

L'affichage de la température d'air extérieur donne la température à l'extérieur du véhicule. La température peut afficher de -40 ° à 158 ° en degrés Fahrenheit ou de -40 ° à 70 ° en degrés Celsius. L'affichage prévient aussi le conducteur quand il gèle à l'extérieur (32 °F ou 0 °C) en affichant un flocon de neige. Le symbole s'allume quand la température descend en dessous de 34 °F ou 11 °C et clignote pendant les 3 premières secondes, puis reste allumé jusqu'à ce que la température augmente au-dessus de 37 °F ou 28 °C.

La température peut être affichée en degrés Fahrenheit ou en degrés Celsius. Appuyez quatre fois sur le bouton de remise à zéro du parcours de l'indicateur de vitesse dans un délai de quatre secondes. Les unités qui apparaissent à l'afficheur multifonction sont également changées.

Reportez-vous à « Unités de mesure », à la page 37 pour connaître une nouvelle méthode pour changer les unités.



NOTA : La température de l'air extérieur (OAT) s'affiche quand la porte est ouverte et que la clé est en position accessoires ou que le contact est mis. L'affichage OAT s'éteint quand le contact est coupé.

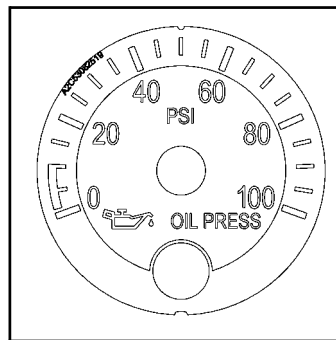


NOTA : L'OAT utilise une sonde (située au bas du rétroviseur du conducteur) pour mesurer uniquement la température de l'air extérieur. La température de la surface de la route ne peut être affichée sur l'écran de température ou l'icône de flocon de neige.



NOTA : Le rayonnement direct du soleil ou le chauffage du rétroviseur fera augmenter l'affichage de la température extérieure si le véhicule ne roule pas.

Manomètre de pression d'huile du moteur



Il est important de maintenir la pression d'huile dans des limites acceptables. Le manuel du moteur indique la pression de fonctionnement normale de celui-ci.



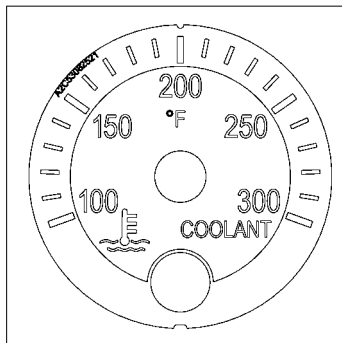
ATTENTION : Ne poursuivez pas votre route si la pression d'huile est insuffisante, sous peine d'endommager gravement le moteur.

- Si la pression d'huile ne commence pas à s'élever dans les dix secondes suivant la mise en marche du moteur, arrêtez-le et cherchez-en la cause.

- Si la pression d'huile chute soudainement lorsque le véhicule roule, arrêtez-le dès que possible à un endroit sûr hors de la route et arrêtez le moteur. Attendez quelques minutes pour laisser l'huile retomber dans le carter moteur, puis vérifiez-en le niveau. Ajoutez de l'huile au besoin. Si le problème persiste, consultez un centre de service autorisé.

Vérifiez les limites de pression d'huile acceptables pour votre moteur dans le manuel du fabricant.

Indicateur de température d'eau



L'indicateur de température d'eau affiche la température du liquide de refroidissement du moteur. En fonctionnement normal, la température indiquée doit être de 165 °F à 205 °F (74 °C à 90 °C). Dans certaines conditions, des températures un peu plus élevées peuvent être acceptables. La température maximale admissible est de 210 °F (99 °C) lorsque le système de refroidissement est sous pression, sauf dans le cas de certains modèles de moteur. Vérifiez-la dans le manuel du moteur.

Surchauffe du moteur



AVERTISSEMENT ! *Garez le véhicule dans un lieu sûr si l'indicateur de température du moteur indique une surchauffe. Le non respect de cette consigne peut conduire à des dommages matériels, des blessures corporelles ou mortelles.*

Attendez que la température du liquide de refroidissement soit inférieure à 122 °F (50 °C). Protégez votre visage, vos mains et vos bras en couvrant le bouchon du radiateur d'un épais chiffon pour vous prémunir contre la projection de liquide et de vapeur. Avant de complètement retirer le bouchon, tournez-le lentement et avec précaution pour

que la pression en excès s'échappe. Poussez ensuite dessus et tournez-le pour le retirer.

Le système de refroidissement peut surchauffer si le niveau du liquide de refroidissement est inférieur au niveau normal ou s'il se produit une soudaine perte de liquide, en cas de rupture de boyau par exemple. Il peut aussi surchauffer temporairement dans des conditions de fonctionnement rigoureuses, comme lors de la montée d'une longue côte un jour de grande chaleur ou à l'arrêt après avoir roulé à haute vitesse.



AVERTISSEMENT ! Ne dévissez pas le bouchon du radiateur quand le moteur est chaud. De la vapeur et du liquide bouillant sous pression peuvent s'en échapper et causer des blessures corporelles ou mortelles. Vous pourriez être gravement brûlé.

- **Attendez que la température du liquide de refroidissement soit inférieure à 122 °F (50 °C).**
- **Protégez votre visage, vos mains et vos bras en couvrant le bouchon du radiateur d'un épais chiffon pour vous prémunir contre la projection de liquide et de vapeur.**
- **Tournez lentement et avec précaution le bouchon d'un quart de tour ou jusqu'au premier cran, pour laisser la pression en excès s'échapper peu à peu, puis enfoncez et tournez le bouchon pour l'enlever.**

Si le témoin de température du liquide de refroidissement du moteur s'allume ou si vous pensez que le moteur pourrait surchauffer :

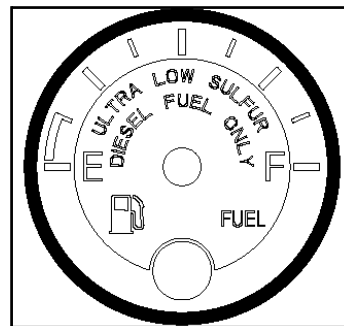
- Arrêtez le véhicule **SANS COUPER LE CONTACT**, à moins que l'un des témoins de bas niveau n'indique une fuite de liquide de refroidissement.



ATTENTION : Laissez le moteur tourner s'il y a surchauffe et que l'alarme de niveau bas de liquide de refroidissement retentit. En laissant tourner le moteur avec le liquide de refroidissement dans le système, vous protégez le moteur de la surchauffe et réduisez ainsi l'endommagement du moteur.

- Mettez la boîte de vitesses au point mort et assurez-vous que le manomètre de pression d'huile indique une pression normale. Augmentez le régime du moteur jusqu'à 1 000 à 1 200 tr/min au maximum. Remettez le moteur au ralenti normal après 2 ou 3 minutes. Si le témoin ne s'éteint pas ou si l'indicateur n'indique pas une baisse de température, arrêtez le moteur.
- Si la surchauffe a été causée par des conditions extrêmes, la température du moteur devrait alors s'être refroidie. Si ce n'est pas le cas, arrêtez le moteur et laissez-le refroidir avant de vérifier le niveau du liquide de refroidissement.

Indicateur de niveau de carburant



AVERTISSEMENT ! Ne dévissez pas le bouchon d'un réservoir de carburant à proximité d'une flamme nue. Les vapeurs de carburant chaudes sont combustibles et peuvent causer une explosion ou un incendie pouvant entraîner des dommages, des blessures corporelles ou mortelles.

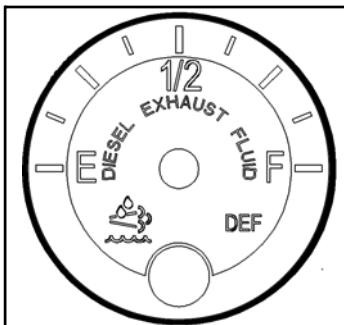


ATTENTION : N'utilisez que du carburant diesel d'une très basse teneur en soufre. L'utilisation de tout autre carburant pourrait endommager les composants du moteur et du filtre à particules diesel (DPF).



ATTENTION : L'indicateur de niveau du carburant indique la quantité approximative de carburant se trouvant dans les réservoirs. Outre les indications de vide et de plein, il est gradué à 1/4, 1/2 et 3/4 de la capacité totale. Nous recommandons également de garder les réservoirs pleins à plus de la moitié afin d'éviter la condensation dans ces derniers. La condensation peut endommager le moteur.

Réservoir de liquide d'échappement diesel (DEF)



L'indicateur de liquide d'échappement diesel indique la quantité approximative de liquide d'échappement diesel se trouvant dans le réservoir DEF. Outre les indications de

vide et de plein, il est gradué à 1/4, 1/2 et 3/4 de la capacité totale. Le liquide d'échappement diesel est nécessaire pour être en conformité avec certaines normes antipollution. Ne laissez pas le réservoir DEF vide. Veuillez vous reporter au supplément du guide des émissions polluantes pour plus de détails sur le liquide d'échappement diesel.



ATTENTION : N'utilisez que du liquide d'échappement diesel. L'utilisation de tout autre carburant pourrait endommager les composants du filtre à particules diesel (DPF).

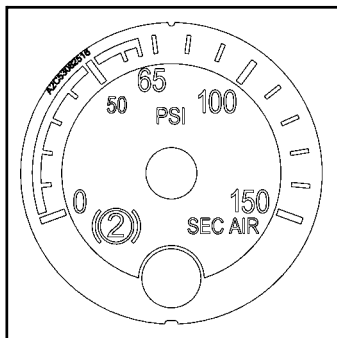
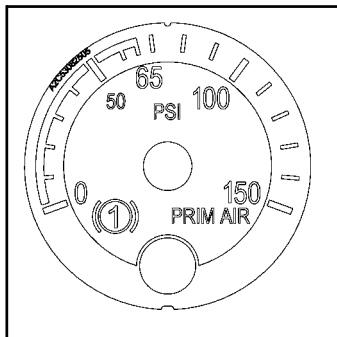
Manomètre de pression d'air principal (secondaire) (réservoir d'air comprimé)

Le manomètre de pression d'air indique la pression d'air du système de freinage en livres par pouce carré (lb/po² ou psi).

- Le manomètre principal indique la pression d'air à l'intérieur du réservoir avant.
- Le manomètre secondaire indique la pression à l'intérieur du réservoir arrière.

Assurez-vous que les deux aiguilles indiquent une pression supérieure à 100 psi (689 kPa) avant de faire

rouler le véhicule. Si la pression dans l'un des circuits est trop faible pour un fonctionnement normal du système de freinage, le témoin s'allume et une alarme sonore retentit.



AVERTISSEMENT ! Le témoin de pression d'air et l'alarme sonore indiquent une situation dangereuse. La pression d'air dans les réservoirs est insuffisante pour permettre un fonctionnement répétitif des freins, et le système de freinage est en panne. Si la pression d'air devient inférieure à 60 psi (414 kPa), les freins à ressort pourraient fonctionner brutalement en entraînant un blocage des roues, la perte de maîtrise du véhicule ou la collision par l'arrière de véhicules qui le suivent. Vous pourriez être impliqué dans un accident et subir des blessures corporelles ou mortelles. Si ces témoins s'allument alors que vous conduisiez, arrêtez immédiatement votre véhicule sur le côté. Si le témoin ne s'éteint pas et l'alarme sonore ne s'interrompt pas au démarrage, ne tentez pas de conduire le véhicule tant que le problème n'a pas été identifié et résolu.

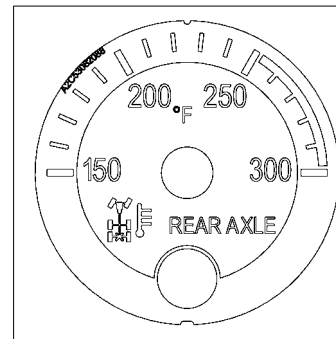
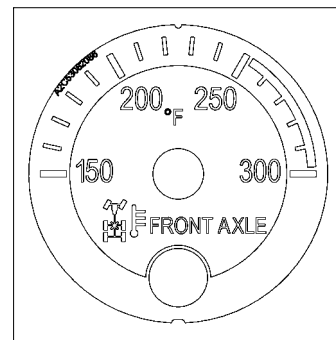
Témoins facultatifs

La température maximale de la boîte de vitesses peut varier en fonction de la boîte de vitesses et du type d'huile. Vérifiez dans le manuel du propriétaire de la boîte de vitesses.

Indicateur de température de l'essieu moteur avant

Indicateur de température d'essieu moteur arrière

Ces instruments indiquent la température du lubrifiant des essieux de votre véhicule. Ces températures varient en fonction de la charge transportée et des conditions de conduite. La température maximale des essieux peut varier en fonction de ces derniers et du type d'huile. Des températures très élevées indiquent que la lubrification du ou des essieux devrait être vérifiée.





ATTENTION : La conduite à des températures d'essieux moteurs très élevées peut gravement endommager les roulements et les joints d'essieux. Si vous remarquez des signes de surchauffe, faites vérifier la lubrification des essieux.

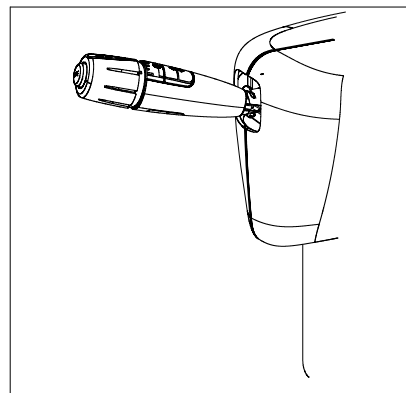
Commandes montées sur la colonne de direction

Clignotants et voyants lumineux



NOTA : Le contact doit être établi pour que cette commande fonctionne.

Le levier de clignotants multifonction est situé sur le côté gauche de la colonne de direction, sous le volant de direction. Les voyants lumineux verts de changement de direction se trouvent sur le tableau de bord. Pour allumer ces voyants, déplacez le levier dans la direction du virage. Chaque fois que le conducteur actionne la commande des clignotants, l'alarme sonore émet un bref bip.



Feux de route



NOTA : Les phares doivent être allumés pour que l'inverseur de feux de route fonctionne.

- Pour passer des feux de route (faisceaux à longue portée) aux feux de croisement ou inversement, tirez le levier de commande des clignotants légèrement en direction du volant, jusqu'à ce que vous entendiez un déclic et que les faisceaux changent. Le témoin bleu du tableau de bord s'allume en même temps que les feux de route.

- Pour retourner aux feux précédents : tirez de nouveau sur le levier vers le volant.

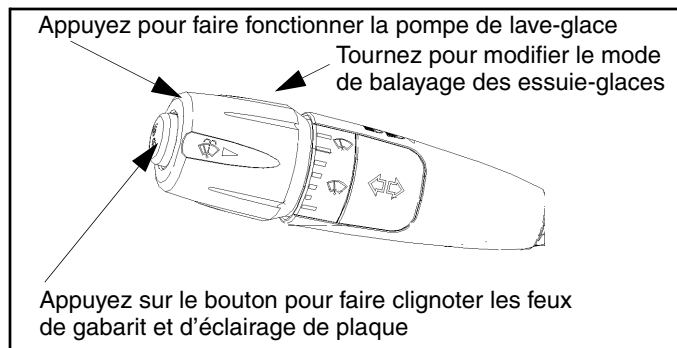
Appel de phares

Pour effectuer un appel de phares, éloignez le levier de commande des clignotants du volant de direction jusqu'à ce que vous entendiez et sentiez un déclic. Relâchez le levier pour désactiver.

- Si vos phares sont éteints, les feux de croisement clignoteront.
- Si vos phares sont allumés, ils baisseront. La durée maximale de la variation d'intensité est de 3 secondes. À la fin de l'appel de phares, ceux-ci reviennent aux feux de croisement.

Clignotement des feux de gabarit et d'éclairage de plaque

Pour faire clignoter vos feux, maintenez enfoncé le bouton à l'extrémité du levier de commande des clignotants. Pour annuler le clignotement, relâchez le bouton.



Si vos feux de gabarit et d'éclairage de plaque sont allumés, ils se mettent à clignoter.

Essuie-glace/lave-glace

Votre véhicule est équipé d'un système d'essuie-glace intermittent à deux vitesses. Une commande d'essuie-glace rotative à quatre positions (située sur le levier de commande des clignotants) permet de faire fonctionner les essuie-glaces et le lave-glace du pare-brise (reportez-vous à la prochaine illustration). Tournez l'extrémité du levier de commande des clignotants pour changer le mode de balayage des essuie-glaces.



NOTA : La clé de contact doit être en position ON ou ACC pour que les essuie-glaces/lave-glace fonctionnent.

La première position après OFF correspond au cycle de balayage intermittent (1). Les positions suivantes correspondent aux balayages intermittents 2, 3 et 4. Les deux dernières positions correspondent à la vitesse lente et à la vitesse rapide des essuie-glaces, respectivement. Consultez le tableau de réglage suivant de la commande d'essuie-glace pour les délais d'essuie-glace intermittent.



AVERTISSEMENT ! Nettoyez régulièrement les balais d'essuie-glace avec un chiffon humide pour enlever les accumulations de saleté et les dépôts de cire. Ne prenez pas la route avec des lames d'essuie-glace usées ou sales. La visibilité risque d'être réduite et la conduite pourrait être dangereuse et provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.



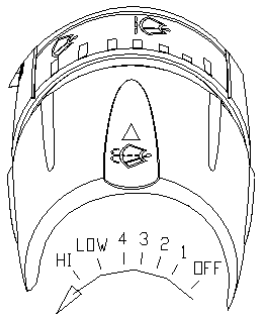
ATTENTION :

• N'utilisez pas d'antigel ou de liquide de refroidissement pour moteur dans le réservoir de lave-glace. Vous pourriez endommager les joints et autres éléments du système.

Vous pouvez endommager le moteur de la pompe électrique si vous la faites fonctionner à sec trop longtemps (plus de 15 secondes).

Pour laver le pare-brise

Poussez sur le bouton de lave-glace/essuie-glace rotatif (vers la colonne de direction), maintenez-le pendant 0,8 seconde et relâchez-le. Maintenez le levier enfoncé pour prolonger le cycle de lavage. Une fois le levier relâché, les essuie-glaces s'arrêtent automatiquement ou reprennent leur vitesse de balayage réglée.

Réglages de la commande d'essuie-glace

Position de la commande d'essuie-glace	Vitesse des essuie-glaces
Arrêt	Arrêt
Balayage intermittent N 1	Délai de 20 secondes
Balayage intermittent N 2	Délai de 17 secondes
Balayage intermittent N 3	Délai de 7 secondes
Balayage intermittent N 4	Délai de 4 secondes
Basse	Basse vitesse
Haute	Haute vitesse

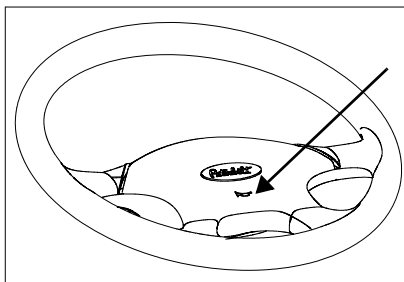
Pour que les essuie-glaces effectuent un cycle de balayage sans mettre en marche le lave-glace (fonction de giclage), poussez sur le levier de commande des clignotants (vers la colonne de direction) et relâchez-le en moins de 0,5 seconde. Les essuie-glaces effectuent un balayage puis reviennent à leur vitesse de balayage réglée.

Contrôler le niveau de liquide de lave-glace quotidiennement. Remplissez le réservoir au besoin.

Nettoyez régulièrement les glaces intérieurement et extérieurement. Utilisez une solution de nettoyage à base d'alcool et essuyez à l'aide d'un chiffon non pelucheux ou d'une peau de chamois. Évitez de faire fonctionner les essuie-glaces sur un pare-brise sec que vous risqueriez de rayer. Pulvérisez d'abord du liquide de lave-glace. Un pare-brise rayé perd de sa transparence.

Klaxon électrique

Votre véhicule Peterbilt comporte un klaxon électrique. Pour le faire fonctionner, appuyez sur le symbole du klaxon près du centre du volant de direction.

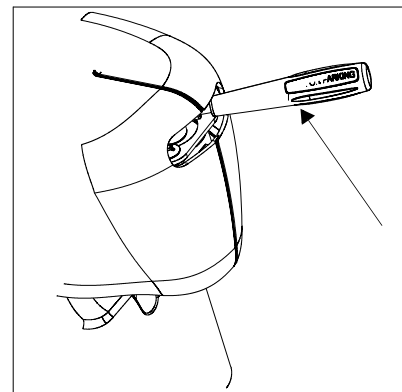


Klaxon pneumatique (en option)

Votre véhicule Poids moyen peut être équipé d'un klaxon pneumatique. Pour les actionner, tirez sur le cordon fixé au panneau de traverse supérieure.

Robinet de commande manuelle de frein de semi-remorque

Ce robinet manuel fournit la pression d'air nécessaire au serrage des freins de la semi-remorque seulement. Il fonctionne indépendamment de la pédale de frein.



Pour commander le frein manuel de la semi-remorque : Poussez vers le bas le levier situé sous le côté droit du volant.



AVERTISSEMENT ! Si vous disposez de ces leviers, ils peuvent être proches l'un de l'autre sur votre colonne de direction. Prenez garde de choisir le levier approprié. Le levier BrakeSaver est situé plus bas et plus près du conducteur sur la colonne de direction (reportez-vous à page 66). Agripper le levier de frein de semi-remorque au lieu du levier du BrakeSaver peut provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.

Voir « Sécurité et urgence relative aux freins », à la page 129 pour de plus amples informations sur la façon et le moment d'utiliser le frein de la semi-remorque. Consultez aussi l'index sous Frein



NOTA : N'utilisez pas le frein de la semi-remorque comme principal moyen de freinage. Si l'on utilise ce dispositif de freinage trop fréquemment au lieu du frein de service normal, on peut provoquer l'usure prématurée des freins de la semi-remorque.



AVERTISSEMENT ! Il faut toujours serrer les freins de stationnement pour stationner ou immobiliser un véhicule sur une pente. Il est dangereux d'utiliser les freins pneumatiques de la semi-remorque pour le stationnement ou l'immobilisation d'un véhicule. La pression du circuit pneumatique peut diminuer et les freins peuvent se desserrer. Cela pourrait vous faire perdre le contrôle du véhicule et provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.

Colonne de direction inclinable télescopique

Suivant la configuration choisie pour votre véhicule, vous pouvez avoir une colonne de direction inclinable et télescopique ou une colonne de direction inclinable.

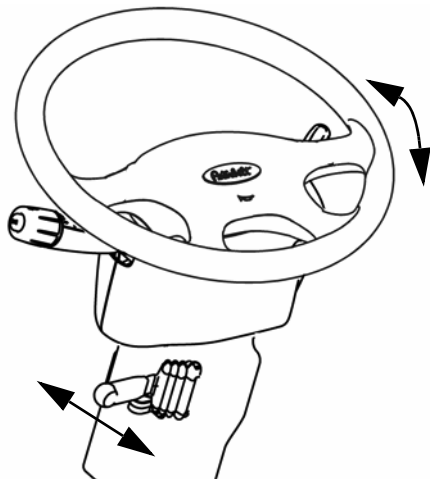
- Le dispositif d'inclinaison permet le déplacement du volant d'avant en arrière.
- Une colonne de direction télescopique peut se déplacer vers le bas et le haut.

Pour actionner ces dispositifs, utilisez le levier de direction inclinable et télescopique sur la gauche de la colonne de direction.

Pour régler le volant de direction, TIREZ et MAINTENEZ le levier. Poussez ou tirez le volant à la hauteur et à l'angle voulus, puis RELÂCHEZ le levier pour verrouiller la volant à la position voulue.



AVERTISSEMENT ! Modifiez la position du volant de direction seulement quand le véhicule est arrêté. N'ajustez pas l'inclinaison ou la hauteur du volant lorsque le véhicule est en mouvement; vous pourriez perdre la maîtrise du véhicule. Vous ne pourriez alors pas manœuvrer correctement et risqueriez un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.

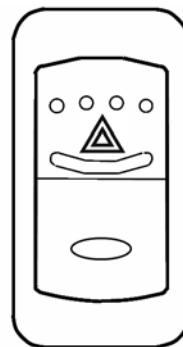
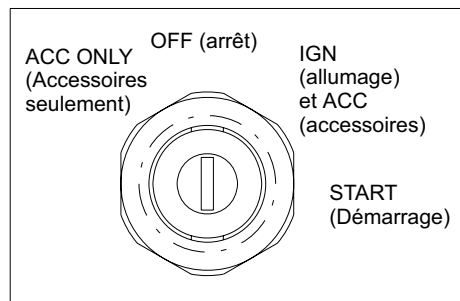


Fonctions montées sur le tableau de bord et la porte

Commutateur d'allumage

Votre commutateur d'allumage comporte quatre positions (non identifiées), soit :

- ACC (Accessoires) : Lorsque la clé est à cette position, le moteur ne tourne pas, mais l'autoradio et les autres accessoires peuvent être utilisés.
- OFF (Arrêt) : Dans cette position, tous les systèmes sont hors fonction et vous ne pouvez pas retirer la clé.
- IGN (Allumage) et Activez cette case à cocher (accessoires) : Cette position vous permet de mettre en marche le moteur et d'alimenter tous les accessoires.
- START (Démarrage) : Mise en marche du démarreur pour faire démarrer le moteur.

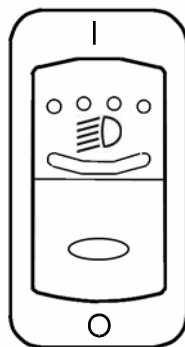


Feux de détresse

Le commutateur des feux de détresse « toutes directions » est situé à la droite du commutateur d'allumage. Lorsque la commande est en position ON (marche), les quatre clignotants (avant et arrière) clignotent simultanément. Les feux de détresse fonctionnent indépendamment de la position du commutateur d'allumage. Utilisez toujours le signal de détresse en cas de panne ou de stationnement en situation d'urgence.



AVERTISSEMENT ! Allumez toujours vos feux de détresse si vous vous arrêtez sur le bas-côté de la route ou hors de la route, de jour comme de nuit. Un véhicule peu visible peut être la cause d'un grave accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Un autre véhicule pourrait emboutir le vôtre si vos feux de détresse ne clignotaient pas et si vous n'aviez pas observé l'emplacement des signaux d'urgence selon la norme FMCSR 392.22. En cas de panne, ou d'arrêt inopiné, gardez toujours votre véhicule à bonne distance des voies de circulation. Votre véhicule en panne pourrait être dangereux pour vous-même et pour autrui.



Feux de circulation de jour

Sur les véhicules équipés de feux de circulation de jour (FCJ), les feux de croisement s'allument automatiquement à une intensité lumineuse réduite (destinée à prolonger la durée de vie des phares).

Si le commutateur des phares et feux est en position éteinte, le système des feux de circulation de jour s'allume automatiquement après la mise en marche du moteur et

le desserrage du frein de stationnement. Si on allume les phares, le système est neutralisé et les phares fonctionnent normalement.

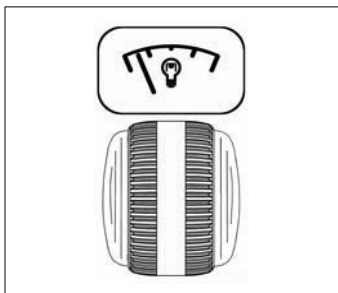


AVERTISSEMENT ! Les feux de circulation de jour (FCJ) ne sont pas destinés à être utilisés dans l'obscurité ou quand la visibilité est réduite. Ne les utilisez pas à la place des phares ou autre éclairage lorsque la conduite du véhicule nécessite un éclairage normal. Vous risqueriez de provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.



NOTA : Sur les véhicules munis de feux de circulation de jour (FCJ), les feux de route s'allument automatiquement lorsque la luminosité est réduite si le moteur tourne et si le commutateur des phares est en position d'arrêt. Les feux de circulation de jour s'éteignent automatiquement lorsque le frein de stationnement est serré. Si on allume les phares, le système de FCJ est neutralisé et les phares fonctionnent normalement.

Gradateur d'intensité d'éclairage du tableau de bord

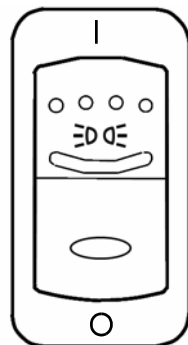


Le gradateur d'intensité d'éclairage du tableau de bord permet de modifier l'intensité de l'éclairage de celui-ci.

Pour utiliser le gradateur d'intensité d'éclairage :

1. Allumez les phares ou les feux de gabarit.
2. Pour augmenter la luminosité des voyants de l'ensemble d'instruments, tournez la molette vers le haut.
3. Pour diminuer la luminosité des voyants de l'ensemble d'instruments, tournez la molette vers le bas.

Commutateur des feux de gabarit et d'éclairage de plaque



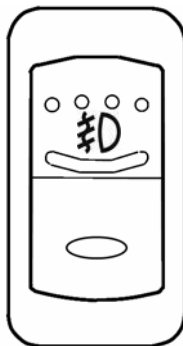
Il s'agit des cinq feux de couleur ambre situés au sommet de la cabine, à l'avant et sur les côtés de la semi-remorque et des cinq feux rouges situés à l'arrière du tracteur ou de la semi-remorque. Ils sont commandés par le commutateur du tableau de bord portant l'étiquette CL LPS ou comportant le symbole illustré ci-dessus.

Plafonnier

On utilise le plafonnier à montage central en appuyant doucement sur la lentille jusqu'à ce qu'un déclic se fasse

entendre. Cette même action fait allumer ou éteindre le plafonnier, selon son état précédent.

Interrupteur des phares antibrouillard

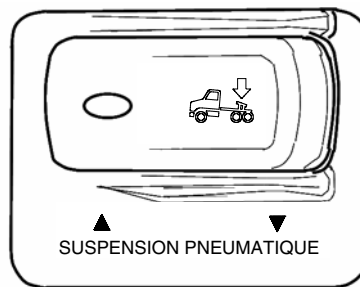


Si votre véhicule est équipé de phares antibrouillard, vous pouvez les allumer et les éteindre au moyen de l'interrupteur portant le symbole illustré ci-dessus.



NOTA : Aux États-Unis et au Canada, les règlements varient localement pour ce qui est de l'utilisation simultanée des feux de route et des phares de brouillard. Dans certains États, on ne peut utiliser que quatre phares simultanément; ailleurs on peut en utiliser un plus grand nombre. Selon l'agencement de vos phares, il peut être admis ou interdit d'utiliser simultanément les feux de route et les phares de brouillard; respectez toujours les règlements de l'état ou de la province quand vous êtes au volant.

Commande de dégonflage de la suspension pneumatique (électrovalve de décharge)



Votre véhicule Peterbilt peut être équipé d'une commande de dégonflage de la suspension pneumatique, installée sur le tableau de bord, permettant d'évacuer l'air de la

suspension. Sur un tracteur, la commande de dégonflage vous permet d'abaisser la sellette d'attelage avant de l'engager sous la semi-remorque. La commande de dégonflage est munie d'un dispositif de sécurité. Ce dispositif empêche toute utilisation accidentelle de la commande de dégonflage.

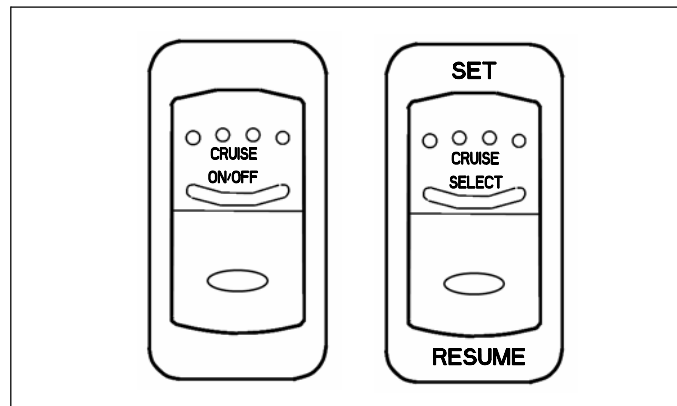


AVERTISSEMENT ! *N'utilisez pas la commande de dégonflage (électrovalve de décharge) de la suspension quand le véhicule est en mouvement pour éviter un accident qui aurait pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Un dégonflage soudain alors que le véhicule roule peut en faire perdre la maîtrise et provoquer un accident. N'utilisez cette commande que si le véhicule est immobilisé.*



ATTENTION : *Circuler avec un véhicule dont les ressorts pneumatiques de la suspension sont surgonflés ou dégonflés peut endommager les composants de l'arbre de transmission. Si un véhicule doit circuler dans ces conditions, ne pas dépasser 5 mi/h (8 km/h).*

Contacteur du régulateur automatique de vitesse



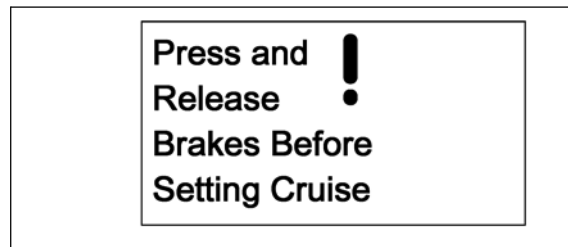
L'interrupteur principal met en marche (ON) ou annule (OFF) le fonctionnement du régulateur automatique de vitesse. Le second bouton permet de régler (SET) la vitesse désirée ou de reprendre (RESUME) la vitesse choisie après une mise hors fonction du régulateur automatique de vitesse.



AVERTISSEMENT ! N'utilisez pas le régulateur de vitesse lorsque vous conduisez sur une route dont le revêtement n'est pas suffisamment adhérent (route humide, verglacée, ou enneigée); de plus, il ne faut pas l'utiliser en période de circulation intense. Les accélérations dues au fonctionnement normal du régulateur automatique de vitesse peuvent vous amener à perdre la maîtrise du véhicule et à provoquer un accident grave ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.



NOTA : Le fonctionnement et les caractéristiques du régulateur de vitesse peuvent varier suivant le moteur qui équipe votre véhicule. Pour toute explication spécifique sur votre régulateur automatique de vitesse, reportez-vous au manuel du régulateur automatique de vitesse ou du moteur fourni avec le véhicule.



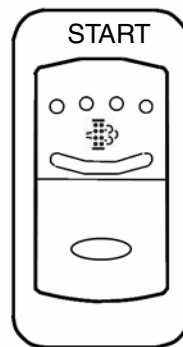
Le système électronique de ce véhicule exécutera une « vérification de rationalité » à chaque démarrage du véhicule. Cette vérification permet de s'assurer que les freins de service fonctionnent avant de faire fonctionner le régulateur de vitesse. Ce dispositif de sécurité est conçu pour s'assurer que le conducteur peut désactiver la vitesse de croisière du régulateur à l'aide de la pédale de frein de service. Le système n'autorisera pas le fonctionnement du régulateur de vitesse en cas d'échec de la « vérification de rationalité ». L'afficheur multifonction vous invitera à enfoncer la pédale de frein de service si cela n'a pas été effectué depuis le démarrage du véhicule.

Commutateur de régénération

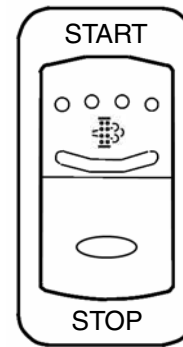
Afin de répondre aux exigences d'émissions de gaz d'échappement de l'EPA pour 2007, les véhicules sont maintenant équipés d'un commutateur à deux ou trois positions pour mieux contrôler et entretenir le filtre à particules diesel d'échappement. Veuillez vous reporter au Supplément concernant les émissions polluantes du Manuel du conducteur Peterbilt (Y53-6005) pour de plus amples renseignements concernant le système antipollution et ses incidences sur les procédures de fonctionnement normales.

START (Démarrage)

On peut lancer une régénération en stationnement en enfonçant le bouton START pendant quatre (4) à huit (8) secondes. Relâchez le bouton pour que le système commence le cycle de régénération.



Deux positions



Trois positions

CENTRE (commutateur trois positions uniquement)

La position centrale est celle à laquelle se trouve le commutateur en temps normal.

La position centrale permettra l'exécution d'une régénération automatique.

STOP (commutateur trois positions uniquement)

Si le bouton STOP est enfoncé, le système n'effectue aucune régénération, quelles que soient les conditions.



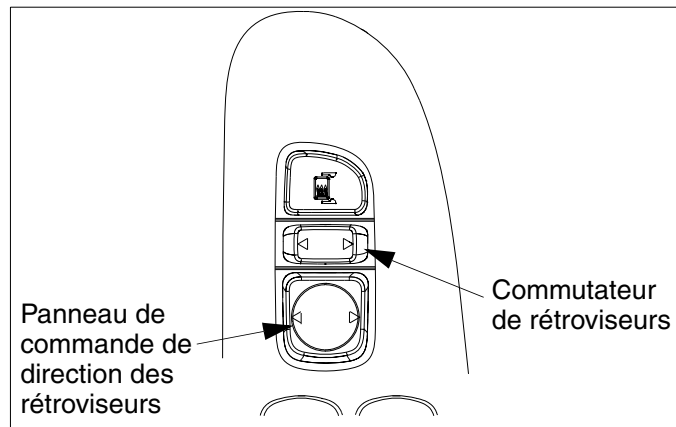
ATTENTION : Veillez à ne pas laisser le commutateur à trois positions à la position STOP à moins de vouloir annuler ou interrompre une régénération. Si le commutateur demeure en position STOP pendant de longues périodes, cela entraînera l'augmentation du niveau de suie dans le filtre DPF. Ceci pourrait diminuer le rendement du moteur ou neutraliser le moteur.

Contacteur de rétroviseur à commande électrique

Si votre véhicule est pourvu de rétroviseurs à commande électrique, leurs commandes se trouvent sur le rembourrage de la porte du conducteur. Les mouvements des rétroviseurs de style aérodynamique sont commandés sur 4 directions ajustables, alors que les rétroviseurs Moto le sont sur 2 directions ajustables.



AVERTISSEMENT ! Les miroirs convexes peuvent déformer les images et faire paraître les objets qui s'y reflètent plus petits et plus éloignés qu'ils ne le sont en réalité. Vous risquez de provoquer un accident entraînant des blessures corporelles ou mortelles si vous vous approchez trop d'un autre véhicule ou objet. Conservez des distances suffisantes entre votre véhicule et les autres lorsque vous changez de direction ou de voie de circulation. Souvenez-vous que les objets sont plus proches qu'ils ne semblent l'être.





NOTA : Le contacteur de rétroviseur à commande électrique ne change pas la position des miroirs convexes.

Pour régler les rétroviseurs Moto

1. Déplacez le sélecteur de rétroviseur vers la droite ou la gauche à partir de la position centrale neutre pour choisir le rétroviseur à régler.



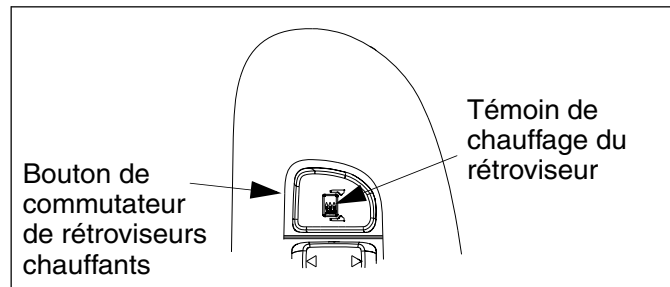
NOTA : Si le rétroviseur gauche est fixe (non motorisé), le sélecteur de rétroviseur ne permet QUE la sélection de la position neutre et du rétroviseur droit.

2. Appuyez sur l'une des flèches vers la droite ou la gauche du panneau de commande du rétroviseur pour régler celui-ci vers l'intérieur/extérieur.



NOTA : Une fois les rétroviseurs réglés, remettre le sélecteur de rétroviseurs à la position centrale neutre pour éviter tout réglage accidentel d'un des rétroviseurs.

Commutateur de rétroviseurs chauffants



Votre véhicule peut être équipé de rétroviseurs chauffants facultatifs. Le dégivrage des rétroviseurs est commandé par le bouton de dégivrage des rétroviseurs qui se trouve sur le module du commutateur de rétroviseurs situé sur le rembourrage de la porte du conducteur. Les rétroviseurs dégivrants à commande électrique sont pourvus d'une fonction de « temporisation » de 15 minutes qui fonctionne lorsque le module de dégivrage est désactivé automatiquement.

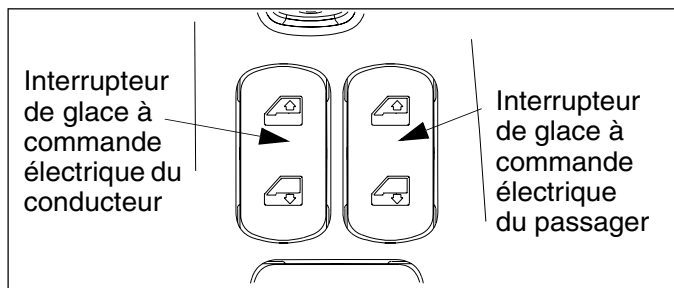
Par temps froid, pour dégivrer vos rétroviseurs, appuyez sur l'interrupteur de vos rétroviseurs chauffants et relâchez-le. Le symbole de dégivrage du rétroviseur dans le bouton s'allume pour indiquer que la fonction de

dégivrage des rétroviseurs a été activée. Appuyez et relâchez une nouvelle fois le bouton-poussoir pour arrêter le chauffage des rétroviseurs et éteindre le témoin.



NOTA : Le rayonnement direct du soleil ou le chauffage du rétroviseur fera augmenter l'affichage de la température extérieure si le véhicule ne roule pas.

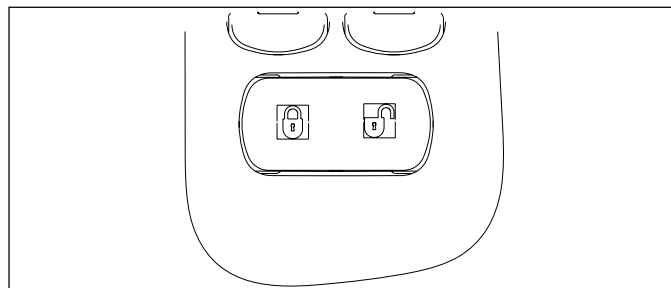
Interrupteur de glace à commande électrique



AVERTISSEMENT ! Pour fermer les glaces à commande électrique, assurez-vous que rien n'empêche la fermeture, y compris vos mains et votre corps, ainsi que celui du passager. Il y a risque de mort ou de blessures si cette consigne est ignorée.

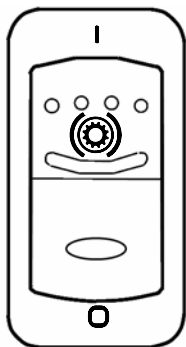
Votre véhicule est probablement doté de glaces à commande électrique. Les interrupteurs à bascule des glaces à commande électrique sont situés sur le rembourrage des portes (un interrupteur pour la glace du passager se situe également sur le rembourrage de la porte du côté conducteur, tel qu'illustré ci-dessus). Pour baisser ou lever une glace, appuyez sur l'interrupteur de cette glace; l'interrupteur comporte une flèche ascendante ou descendante, respectivement, dans le symbole de la glace sur la face de l'interrupteur. Relâchez l'interrupteur pour faire cesser le mouvement de la glace.

Interrupteur de verrouillage électrique des portes



Votre véhicule est probablement doté d'interrupteurs de verrouillage électrique des portes. Les interrupteurs à bascule de verrouillage électrique des portes sont situés sur les rembourrages des portes (un interrupteur sur le rembourrage de la porte du côté conducteur est illustré ci-dessus). Pour verrouiller ou déverrouiller les deux portes de la cabine, ainsi qu'une porte de la cabine couchette, il suffit d'appuyer sur un interrupteur de verrouillage de porte portant sur sa face le symbole d'un cadenas fermé ou ouvert, respectivement.

Commande manuelle - automatique

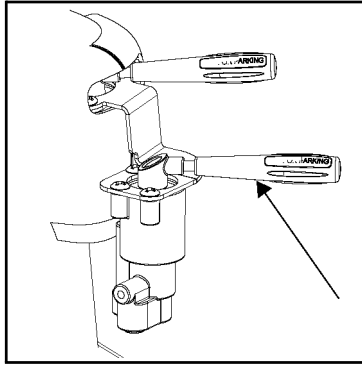


Lorsque la commande est en position AUTOMATIC (automatique), le ralentisseur BrakeSaver fonctionne entièrement automatiquement dès que le conducteur embraye et relâche la pédale d'accélérateur.

Lorsque la commande est en position ON (marche), le ralentisseur BrakeSaver fonctionne en permanence, que le conducteur embraye ou relâche la pédale d'accélérateur.

Levier de commande manuelle

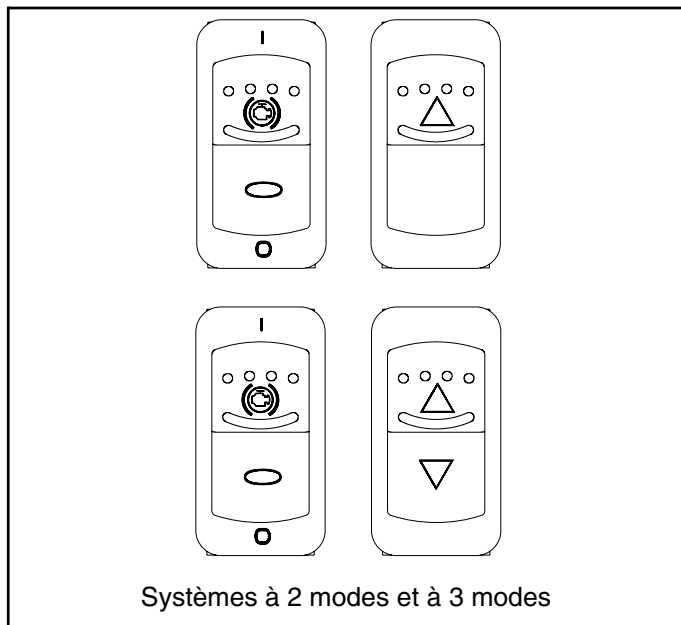
Le levier de commande manuelle permet de moduler l'utilisation du dispositif BrakeSaver en mode manuel ou de marche (ON) (reportez-vous à la prochaine illustration). L'intensité de freinage dépend de l'amplitude du déplacement du levier.



Le ralentisseur BrakeSaver comporte un manomètre de pression d'air de commande et un thermomètre de l'huile à moteur.

Commande de frein moteur Jacobs ou Cummins C

L'interrupteur met en marche (ON) le système ou interrompt (OFF) son fonctionnement. Le second commutateur commande la fonction de freinage progressif qui détermine le degré de ralentissement.



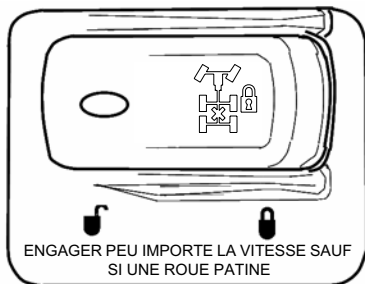
- Si votre véhicule est muni d'un système à deux modes, vous pouvez sélectionner HIGH (fort) ou LOW (moyen).
- S'il comporte un système à trois modes, vous pouvez choisir un ralentissement lent, moyen ou rapide.



AVERTISSEMENT ! N'utilisez pas le frein Jacobs comme mode de freinage principal pour ralentir ou pour arrêter le véhicule. Ce frein est conçu pour fonctionner avec les freins de service. Il y a risque de mort ou de blessures si cette consigne est ignorée.

Commutateur de blocage de différentiel inter-essieux

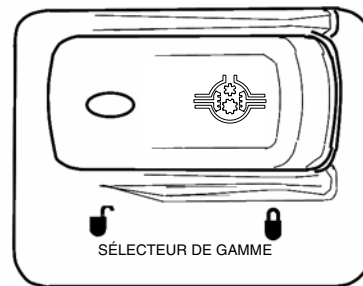
Les différentiels inter-essieux permettent d'effectuer différentes opérations entre le pont avant et le pont arrière. Le commutateur de blocage de différentiel inter-essieux permet au conducteur de BLOQUER ou de DÉBLOQUER le différentiel. Cette commande est munie d'un dispositif de protection destiné à empêcher l'activation accidentelle du blocage.



AVERTISSEMENT ! Mettre le différentiel bloquant en position de BLOCAGE lorsque les roues patinent peut provoquer une perte de maîtrise ou endommager l'essieu. Cela peut entraîner un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Ne passez en position de BLOCAGE que si les roues ne patinent pas.

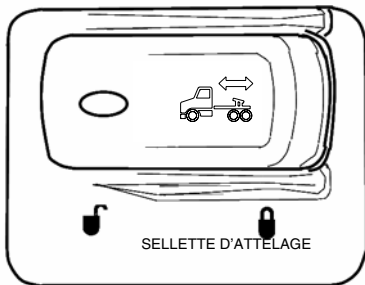
Pour toute information supplémentaire sur l'utilisation du différentiel inter-essieux, reportez-vous à « Tandem à différentiel bloquant », à la page 148.

Commande d'essieu arrière deux vitesses (rapport)



Si votre véhicule est équipé d'un essieu arrière deux vitesses, vous pouvez choisir le rapport désiré au moyen de la commande illustrée ci-dessus, montée sur le tableau de bord. Le rapport inférieur permet d'obtenir un couple maximal hors route. Le rapport supérieur permet de rouler à plus grande vitesse sur route.

Commande de verrouillage de sellette d'attelage (réglable)



AVERTISSEMENT ! Ne déplacez pas la sellette d'attelage alors que la semi-semi-remorque est en mouvement. Le déplacement de la sellette d'attelage pendant que la semi-remorque et le tracteur sont en mouvement peut provoquer un grave accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Votre charge pourrait bouger de façon soudaine, entraînant la perte de contrôle du véhicule. Ne conduisez jamais le véhicule lorsque la commande est en position

déverrouillée. Inspectez toujours la sellette d'attelage après le verrouillage de la commande pour vous assurer qu'elle est bien engagée.

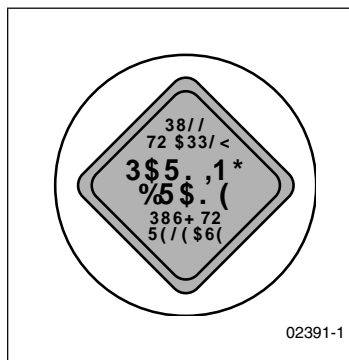
Les véhicules dont la sellette d'attelage coulissante est à réglage pneumatique sont pourvus d'un verrou sur le dispositif coulissant, commandé à partir du tableau de bord. En mettant le commutateur en position de déverrouillage, vous pouvez faire glisser la sellette d'attelage dans diverses positions en fonction de la répartition de masse recherchée. Cette commande est munie d'un dispositif de sécurité pour empêcher le conducteur de l'actionner accidentellement ou de déverrouiller le système.

Clapet de frein de stationnement et commande du circuit d'air comprimé du tracteur

Ne quittez pas votre cabine sans serrer le frein de stationnement.

- pour les véhicules équipés de freins pneumatiques :

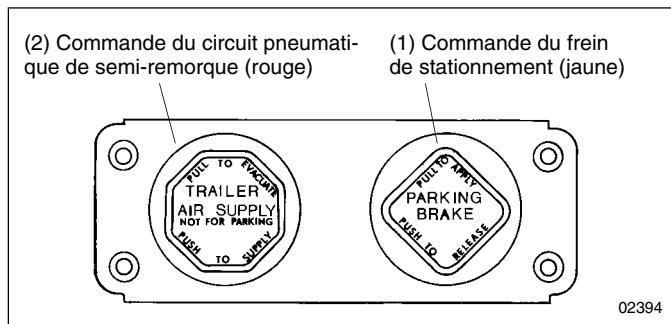
1. Serrez tous les freins de stationnement. Tirez la commande de frein de stationnement (1) **jaune**, située sur le tableau de bord. Le bouton **rouge** (octogonal) d'alimentation en air de la semi-remorque (2), sur le tracteur, ressort automatiquement.



Robinet du frein de stationnement du camion porteur



AVERTISSEMENT ! *Ne quittez pas votre cabine sans serrer le frein de stationnement. Le camion pourrait rouler et provoquer un grave accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Il faut toujours serrer le frein de stationnement avant de quitter la cabine.*



Soupapes de commande des freins de stationnement, combinaison tracteur-remorque

2. Mettez le levier de vitesse à la position PARK (stationnement). (Consultez les informations sur le changement des vitesses et sur le frein de stationnement aux pages 119 et 168).
3. Coupez le contact.

4. Retirez la clé.



AVERTISSEMENT ! Ne tirez jamais le bouton de commande du frein de stationnement avant que le véhicule ne soit immobilisé. L'utilisation du frein de stationnement pour arrêter le véhicule peut provoquer un blocage brutal des roues entraînant une perte de maîtrise du véhicule ou la collision d'autres véhicules par l'arrière. Ceci peut provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.



AVERTISSEMENT ! Si votre véhicule été garé, avant de l'utiliser, n'oubliez pas d'enfoncer le bouton de frein de stationnement pour relâcher les freins de stationnement. Le non respect de cette consigne avant de faire rouler le véhicule peut causer un incendie ou la perte de contrôle du véhicule ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.

Voir « Utilisation du système de freinage » à la page 120 pour plus d'information.

- pour les véhicules équipés de freins hydrauliques :

Le frein de stationnement utilise un tambour de frein sur l'arbre de transmission actionné par un levier et un câble. Le levier, monté sur le plancher de la cabine, permet de tirer et de relâcher le câble qui commande le frein. Lorsque l'on tire sur le levier du frein de stationnement, le câble écarte les segments de frein qui agissent sur le tambour de frein.

Pour desserrer le frein de l'arbre de transmission, repoussez le levier à sa position la plus basse.



NOTA : Un desserrement partiel du frein de stationnement peut faire surchauffer les freins.



ATTENTION : Ne tirez jamais sur le levier du frein de stationnement avant que le véhicule ne soit immobilisé. Le fait de freiner le véhicule au moyen du frein de stationnement peut endommager les organes de transmission, la boîte de vitesses ou le mécanisme du frein de stationnement.

Utilisation du frein de stationnement

1. Immobilisez totalement votre véhicule.
2. Serrez le frein de stationnement. Tirez sur le levier du frein de stationnement jusqu'en position supérieure. (Le témoin PARK s'allume sur le tableau de bord).



NOTA : Assurez-vous que le levier est en position supérieure. Le témoin s'allume avant le serrage complet du frein de stationnement.



LEVIER DU FREIN DE STATIONNEMENT

Commandes de chauffage-climatisation

Les commandes de chauffage et de climatisation sont situées sur le tableau de bord en « D » des modèles classiques.



AVERTISSEMENT ! Les gaz d'échappement du moteur contiennent du monoxyde de carbone, gaz incolore et inodore. Ne pas inhaler les gaz d'échappement du moteur. Lorsque le système d'échappement est mal entretenu, endommagé ou corrodé, du monoxyde de carbone peut pénétrer dans la cabine ou le compartiment couchette. Le monoxyde de carbone entrant dans la cabine peut aussi provenir des autres véhicules se trouvant à proximité. Si votre véhicule n'est pas correctement entretenu, le monoxyde de carbone peut pénétrer dans la cabine et causer de graves maladies, des blessures corporelles ou mortelles.



AVERTISSEMENT ! Ne jamais laisser le moteur du véhicule tourner au ralenti pendant de longues périodes si vous décelez que des fumées d'échappement entrent dans la cabine ou la cabine couchette. Rechercher la cause de l'entrée des fumées et effectuer les réparations dès que possible. Si le véhicule doit rouler dans ces conditions, ne conduisez qu'avec les glaces ouvertes. Tout défaut de réparer la source des fumées d'échappement peut conduire à des blessures corporelles ou mortelles.



REMARQUES :

•Entretien adéquatement le système d'échappement du moteur, ainsi que le système de ventilation de la cabine et/ou de la couchette du véhicule. Il est recommandé de faire inspecter le circuit d'échappement du véhicule, la cabine et le compartiment couchette :

- Par un technicien compétent tous les 15 000 miles (24 000 km)
- dès que le son du système d'échappement se modifie

- dès que le système d'échappement, le dessous de caisse, la cabine ou le compartiment couchette est endommagé

•Pour permettre le bon fonctionnement du circuit de ventilation du véhicule, gardez en permanence la grille d'admission à la base du pare-brise dégagée de neige, de glace, de feuilles et autres obstructions.

•Si vous devez laisser le moteur de votre véhicule tourner au ralenti pendant longtemps, installez un chauffage auxiliaire ou une commande automatique de ralenti. Ces dispositifs auxiliaires peuvent réduire la consommation de carburant et vous faire faire des économies.

•Si d'autres véhicules dont le moteur tourne au ralenti sont stationnés à proximité, déplacez votre véhicule ou ne restez pas à l'intérieur de celui-ci pendant une longue période.

•Lorsque le moteur tourne au ralenti pendant de courtes durées,

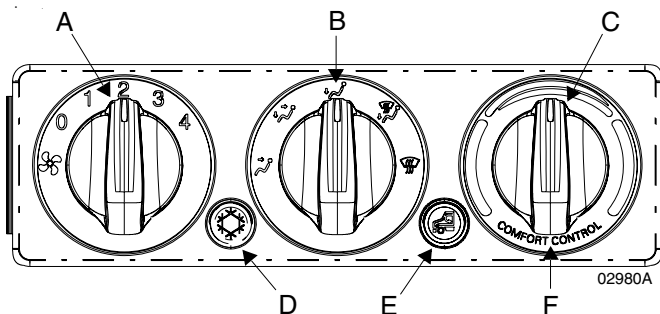
- Sélectionnez Heat - A/C
- Réglez le ventilateur sur vitesse moyenne ou haute.
- Mettez la commande sur FRESH AIR.

Pour régler les commandes de chauffage-climatisation

Les commandes de la cabine classique peuvent se composer d'une unité de commande sur le tableau de bord :

- un bouton rotatif (A) à cinq réglages (y compris OFF (arrêt)) dans la partie gauche pour commander la vitesse de la soufflante.
- Un bouton rotatif (B) dans la partie centrale pour commander le mouvement de l'air dans la cabine. Cette commande est à variation continue dans les cinq modes (dans le sens des aiguilles d'une montre) :
 - Panneau
 - Panneau/plancher
 - Plancher
 - Dégivrage/plancher
 - Dégivrage

- Un bouton rotatif (C) dans la partie droite pour commander la température de l'air.
- Un interrupteur à bouton-poussoir (D) dans la partie centrale gauche pour embrayer le compresseur du climatiseur (uniquement dans les véhicules avec climatisation).
- Un interrupteur à bouton-poussoir (E) dans la partie centrale droite pour choisir le mode air frais ou air recyclé.



- **Pour chauffer la cabine**, choisir le mode de soufflage désiré, tourner le bouton de température à la position chaude (position rouge de la commande) et le bouton de la soufflante à la vitesse désirée.

- **Pour désembuer le pare-brise**, placez le sélecteur de débit d'air sur Defrost et réglez la vitesse du ventilateur à rapide. Tournez le bouton de réglage de la température à la position chaude (position rouge de la commande). Le climatiseur est mis en fonction automatiquement pour extraire l'humidité de la cabine. Une fois le pare-brise dégagé, réglez le mode, la vitesse de la soufflante et la température pour votre confort.



AVERTISSEMENT ! *Ne conduisez pas avec une visibilité réduite par la présence de buée, de condensation ou de givre sur le pare-brise. Votre vision pourrait être réduite ce qui pourrait entraîner des blessures graves, mortelles ou des dommages matériels. Pour avoir une bonne visibilité de la route et conduire en toute sécurité, il est extrêmement important de suivre les instructions concernant la bonne utilisation et le fonctionnement du système de chauffage/ventilation et de dégivrage/désembuage. En cas de doute, consultez votre concessionnaire. On ne peut obtenir le chauffage maximal et un dégivrage rapide que si le moteur a atteint la température normale de service.*



ATTENTION : Par temps extrêmement froid, évitez de diriger de l'air chaud du dégivreur sur un pare-brise froid. Le pare-brise pourrait se fendre. Placez le sélecteur de débit d'air sur Defrost et réglez la vitesse du ventilateur en conséquence pendant que le moteur chauffe. Si le moteur est déjà chaud, mettez le sélecteur de température sur Cool (froid), puis augmentez graduellement la température quand le pare-brise commence à se réchauffer.

- **Pour rafraîchir la cabine**, mettez en fonction le climatiseur, tournez le bouton de réglage de la température à la position froide (position bleue de la commande) et le bouton de la soufflante à la vitesse élevée jusqu'à ce que la cabine soit refroidie. Réglez ensuite la soufflante à la vitesse désirée.

Pour un refroidissement efficace :

1. Assurez-vous que toutes les commandes de chauffage et de climatisation sont à la position d'arrêt.
2. Mettez le moteur en marche. Laissez le moteur se réchauffer.



ATTENTION : Un compresseur froid peut provoquer la liquéfaction du fluide frigorigène et déformer les plaques porte-soupapes ou causer un verrouillage hydraulique. Laissez réchauffer le moteur avant de mettre le climatiseur en marche.



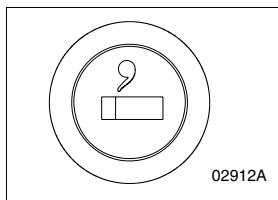
ATTENTION : Pour éviter d'endommager les moteurs du compresseur et de la soufflante, mettez toutes les commandes à la position d'arrêt lorsqu'un système est inutilisé.

3. Réglez la commande d'air au mode RECIRC (recirculation).
4. Fermez toutes les glaces.
5. Faire tourner le moteur au ralenti entre 1000 et 1500 tr/min et faire tourner la soufflante à haute vitesse.
6. Une fois la cabine rafraîchie et confortable, réglez la soufflante et les commandes pour maintenir la température désirée.



NOTA : Lorsque le climatiseur n'est pas souvent utilisé, actionnez le compresseur pendant au moins 15 minutes une fois par mois ou tous les 5 000 milles (8 000 km) selon la première éventualité. Cela permet de graisser les joints du climatiseur. La climatisation est en fonction lorsque le mode Defrost (dégivrage) est sélectionné.

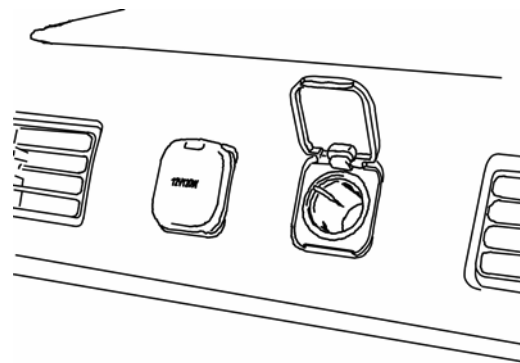
Allume-cigare



L'allume-cigare se trouve sur le devant du porte-gobelet. Pour utiliser l'allume-cigare, appuyez sur la partie centrale du bouton. Après quelques instants, celui-ci s'éjecte automatiquement, prêt à l'utilisation. Après usage, insérer le bouton, mais sans l'enfoncer. Le circuit de l'allume-cigare est protégé par un fusible de 10 A pour éviter tout dommage au cas où le bouton resterait coincé en position enfoncée. Pour remplacer le fusible, assurez-vous d'abord que l'allume-cigare n'est pas resté enfoncé.



AVERTISSEMENT ! N'excédez pas les capacités de tension et d'intensité de votre allume-cigarette. Il pourrait y avoir un risque d'incendie ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Conformez-vous aux mises en garde et aux directives figurant dans le manuel de l'utilisateur de l'appareil que vous désirez utiliser.



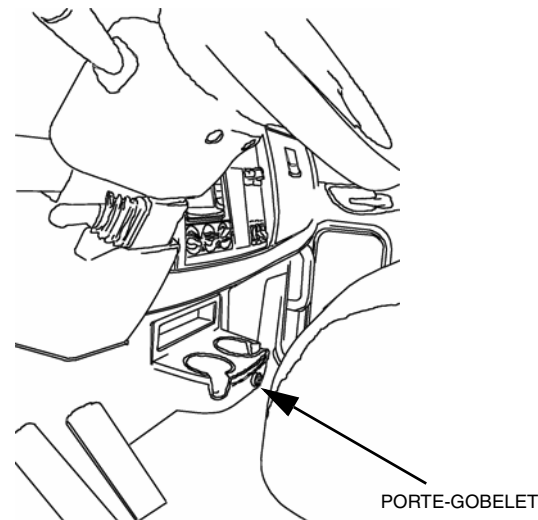
La prise d'alimentation sur le dessus du tableau de bord peut servir à alimenter du matériel auxiliaire qui ne tire pas plus de 15 A au maximum. Les appareils conçus pour ce genre de prise ne peuvent pas se brancher sur la prise de l'allume-cigare.

Porte-gobelet/Cendrier

Les deux porte-gobelets sont des éléments de série qui se trouvent au centre de la cabine, sous le tableau de bord. Le véhicule peut avoir un cendrier en option conçu pour s'adapter dans un porte-gobelet.



AVERTISSEMENT ! *Ne jetez pas de papier ou autres matières combustibles dans un cendrier où elles pourraient s'enflammer et provoquer des blessures corporelles ou mortelles. Enlevez du cendrier toute matière combustible autre que les mégots.*



Grille de changement de vitesse

La grille de changement de vitesse de votre véhicule est apposée sur le panneau de commande ou sur le pare-brise ou sur un médaillon se trouvant sur le pommeau du levier de vitesse. Il est important que vous en sachiez plus sur la boîte de vitesses que ce qui est indiqué sur la grille de changement de vitesse. Veuillez lire le manuel du fabricant fourni avec le véhicule.

Accessoires

Système de navigation Peterbilt

Votre véhicule peut être équipé d'un système de navigation Peterbilt. Ce système utilise le positionnement global par satellites (GPS). Il reçoit ses informations de sources multiples afin de localiser précisément votre véhicule. Le guide d'utilisation supplémentaire du système de navigation doit être lu et compris, et les mises en garde, avertissements et remarques qui suivent doivent être observés avant l'utilisation du système.



AVERTISSEMENT ! Vérifiez les restrictions concernant le poids et la hauteur permis par la réglementation en vigueur de l'itinéraire suggéré par le système de navigation. Vous risquez de subir des dommages, des blessures corporelles ou mortelles si vous ne vérifiez pas les restrictions concernant la hauteur. Vous risquez une contravention si vous ne vérifiez pas les restrictions concernant le poids.



AVERTISSEMENT ! Jetez seulement de brefs coups d'œil à l'écran du système de navigation lorsque le véhicule roule. Si vous quittez la route des yeux trop longtemps, vous pourriez perdre la maîtrise de votre véhicule et provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.



AVERTISSEMENT ! Ne programmez pas le système de navigation pendant que vous conduisez. Il faut toujours immobiliser le véhicule avant de programmer le système de navigation ou d'en changer les paramètres. Le fait de programmer le système en conduisant peut vous forcer à quitter la route des yeux, ce qui peut causer un accident entraînant des blessures corporelles ou mortelles ou des dommages.



ATTENTION : Ne vous fiez pas au système de navigation pour vous diriger vers les services d'urgence les plus proches. La base de données ne comprend pas tous les services d'urgence.



NOTA : Peu importe comment et où le système vous dirige, vous avez la responsabilité de conduire le véhicule en toute sécurité et en respectant les lois en vigueur.



NOTA : Assurez-vous que le volume de tous les appareils d'écoute est ajusté de façon à vous permettre de bien entendre la circulation extérieure et les véhicules de secours.



NOTA : La base de données cartographiques est la meilleure disponible en ce moment. La base de données est conçue pour vous fournir des suggestions d'itinéraire et ne tient pas compte de la sécurité relative d'un itinéraire proposé ou des facteurs qui peuvent avoir une incidence sur la durée du trajet. Consultez le guide d'utilisation supplémentaire du système de navigation pour plus de détails.

Autoradio

Votre véhicule est équipé en option d'un récepteur stéréophonique AM/FM ou d'un combiné stéréophonique AM/FM avec lecteur de cassette ou de disque compact.

Pour savoir comment utiliser votre poste radio, consultez le Guide de fonctionnement de l'autoradio qui se trouve dans la boîte à gants du véhicule.

Compartment de rangement du tableau de bord

La cabine est équipée d'une boîte à gants de tableau de bord où peuvent être rangés les documents importants, la documentation du véhicule (comme le manuel du conducteur) ou tout autre document connexe. La boîte s'ouvre en appuyant sur le bouton placé à l'avant.

- Pour la refermer, poussez le volet et appuyez pour le verrouiller.
- Vous pouvez verrouiller et déverrouiller le volant de la boîte à gants à l'aide de la clé de contact; tournez la clé vers la droite pour verrouiller et vers la gauche pour déverrouiller.



AVERTISSEMENT ! Il peut être dangereux de laisser la boîte à gants ouverte en roulant. En cas d'accident ou d'arrêt brutal, votre passager ou vous-même pourriez être projeté contre le volet ouvert et être victime de blessures corporelles ou mortelles. Pour éviter tout risque de blessures corporelles ou mortelles au cours d'un accident ou d'un arrêt brutal, fermez la boîte à gants lorsque le véhicule est en mouvement.



AVERTISSEMENT ! Il peut être dangereux de transporter des objets non arrimés dans la cabine. Lors d'un arrêt brusque ou même lors d'un cahot routier, ils peuvent être projetés en l'air et vous heurter ainsi que votre passager.

Quelqu'un pourrait être blessé ou même tué. Arrimez ou attachez tous les objets se trouvant dans la cabine avant de prendre la route.

Sièges

Introduction

Cette section traite du fonctionnement et de la bonne utilisation des sièges de votre véhicule Poids moyen. Pour tout renseignement sur la conception et le réglage des sièges, consultez le manuel du fabricant fourni avec le véhicule.

Réglage du siège



AVERTISSEMENT ! Ne réglez pas votre siège lorsque vous conduisez le véhicule. En effet, le siège peut alors se déplacer brusquement en faisant perdre au conducteur la maîtrise de son véhicule ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Ajustez votre siège quand le véhicule est immobilisé.

- *Après avoir réglé votre siège, assurez-vous qu'il est bien verrouillé avant de démarrer.*

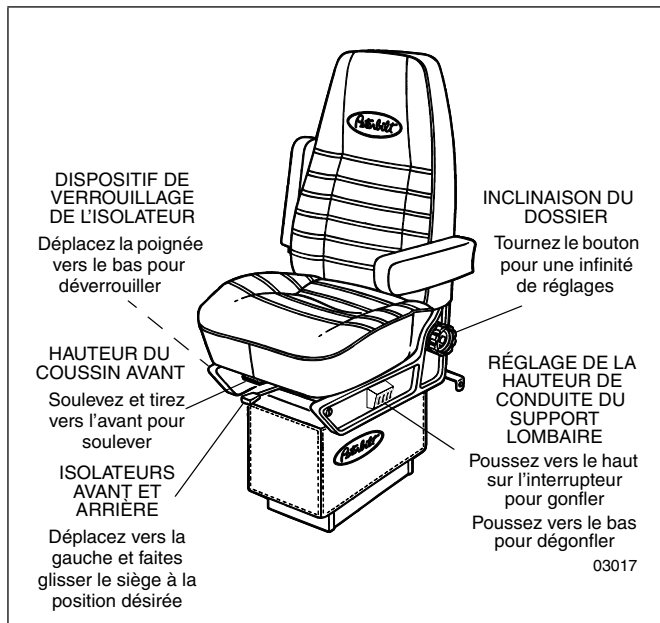
Siège du conducteur (standard)

Le siège du conducteur (équipement de série) peut être réglé d'avant en arrière. Ces mouvements sont contrôlés chacun par des leviers situés à l'AVANT du siège.

Siège de conducteur à suspension pneumatique (option)



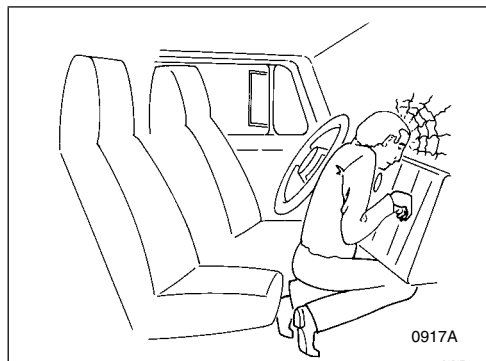
AVERTISSEMENT ! Avant de prendre la route, que vous soyez conducteur ou passager du véhicule, assurez-vous que la hauteur du plafond est suffisante lorsque le siège est réglé à sa hauteur maximale. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures corporelles ou mortelles.



Siège pneumatique Peterbilt Ultraride II Highback

Ceintures de sécurité

Les sièges gauche et droit sont munis de ceintures de sécurité sous-abdominales et baudrier à trois points de fixation. Il est prouvé que les ceintures de sécurité sont le moyen le plus efficace de réduire les risques de blessures graves ou mortelles en cas d'accident de la circulation. Il est donc important de lire les instructions suivantes et de toujours respecter les mises en garde pertinentes aux ceintures de sécurité.



Passager sans ceinture de sécurité lors d'une collision



AVERTISSEMENT ! Ne conduisez pas votre véhicule sans que votre ceinture de sécurité ou celles de vos passagers soient bouclées. La conduite sans ceinture de sécurité adéquatement bouclée peut aggraver les blessures et entraîner des blessures corporelles ou mortelles en cas d'accident. Les passagers non attachés peuvent être projetés sur le pare-brise ou toute autre pièce de la cabine ou même être éjectés de celle-ci. Ils peuvent heurter une autre personne. Les blessures peuvent être beaucoup plus graves lorsque les passagers ne sont pas attachés. Attachez toujours votre ceinture de sécurité et assurez-vous que tous vos passagers font de même.

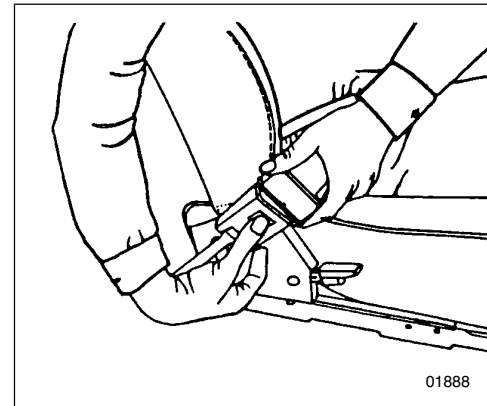
Ceintures sous-abdominales et baudrier

La combinaison d'une ceinture sous-abdominale et d'un baudrier comporte un mécanisme de verrouillage. Le système s'adapte automatiquement à la corpulence et aux mouvements de la personne, tant que la traction sur la ceinture est lente.

En cas de freinage brutal ou de collision, la ceinture se bloque. Elle se bloque aussi dans les montées et dans les descentes à fortes pentes, ainsi que dans les virages serrés.

Pour boucler la ceinture de sécurité :

1. Saisissez la languette de verrouillage.
2. Tirez la ceinture en un mouvement lent et continu vers le côté opposé du corps.



3. Insérez la languette dans la boucle du côté intérieur du siège.

4. Poussez pour la verrouiller (déclat audible). Tirez sur la sangle pour vérifier la solidité de l'attache.
 - Tirez sur le baudrier pour vous assurer qu'il est bien ajusté sur la poitrine.
 - Le baudrier doit passer sur l'épaule et ne jamais reposer contre le cou.
 - La ceinture de sécurité doit être portée sur le bassin et sur la poitrine. Assurez-vous que l'enrouleur reprend le mou de la ceinture.

Pour détacher la ceinture de sécurité :

Enfoncez le bouton de déverrouillage se trouvant sur la boucle. La languette de verrouillage sortira d'elle-même de la boucle.

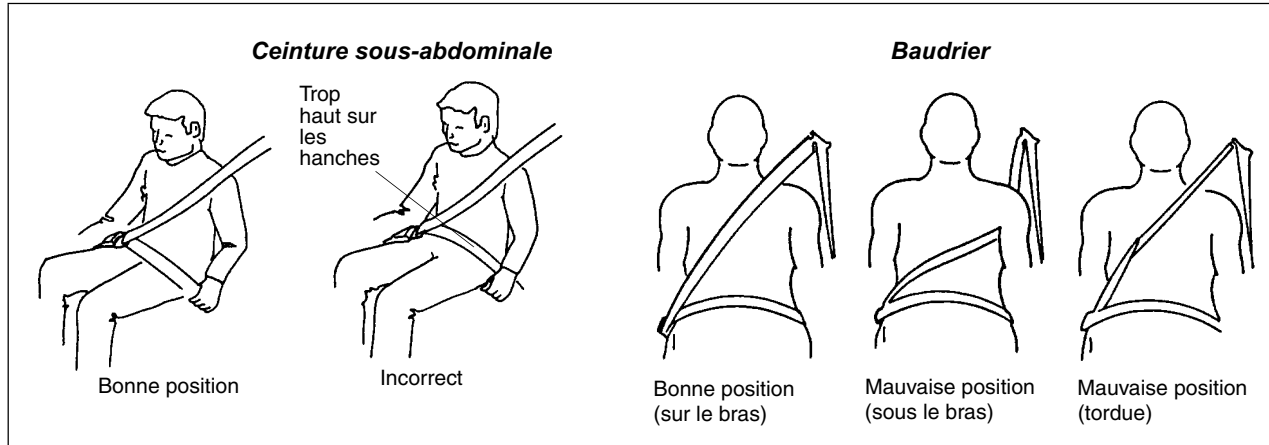
- Pour détacher une ceinture bloquée, repoussez le corps contre le siège pour libérer la traction s'exerçant sur la ceinture.

- Au repos, laissez la ceinture se réenrouler dans l'enrouleur en accompagnant le mouvement de la languette de verrouillage jusqu'à l'arrêt.

Réglage des ceintures de sécurité

Votre ceinture sous-abdominale/baudrier peut nécessiter un réglage. La ceinture de sécurité doit être convenablement ajustée.

- La ceinture sous-abdominale doit être portée le plus bas et le plus étroitement possible sur les hanches. Assurez-vous que le mécanisme d'enroulement reprend le « mou ».
- Le baudrier doit être ajusté en travers du corps. Il doit passer au milieu de l'épaule (proche de la porte) et ne jamais reposer sur le cou.



Ceintures de sécurité

- Assurez-vous également que votre ceinture n'est pas trop desserrée. En cas d'accident, vous pourriez glisser sous elle et celle-ci pourrait s'enrouler autour de votre abdomen.
- Ne tordez pas votre baudrier en le mettant. Une sangle tordue ne vous protégera pas aussi bien.



AVERTISSEMENT ! Portez toujours la ceinture le plus bas possible sur le bassin.

- **Une ceinture portée trop haute peut causer des blessures corporelles ou mortelles. En cas de collision, une force s'exerce sur l'abdomen et non sur les os du bassin. Le résultat pourrait se traduire par des blessures corporelles internes ou mortelles.**
- **Ne conduisez pas avec une ceinture lâche. Vous risqueriez d'être projeté trop vers l'avant, ce qui vous exposerait à des blessures à la tête et à la nuque ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Vous pourriez heurter le volant ou le pare-brise. Ajustez votre ceinture de sécurité de façon qu'elle n'ait pas plus de 1 po (25 mm) de mou.**



AVERTISSEMENT ! Ne portez pas le baudrier de votre ceinture de sécurité sous l'aisselle ou d'une façon anormale. En cas de collision, votre corps se déplacera trop vers l'avant, ce qui augmentera les risques de blessure à la tête et au cou. De plus, le baudrier appliquerait une pression trop forte à la cage thoracique qui n'est pas aussi résistante que l'ossature des épaules. Vous pourriez ainsi subir des lésions internes. Portez toujours le baudrier au travers de l'épaule (consultez « Ceintures de sécurité » à la page 85).



AVERTISSEMENT ! Ne tordez pas votre ceinture en la mettant. Une sangle tordue ne vous protégera pas aussi bien. En cas de collision, vous ne seriez pas protégé par toute la largeur de la sangle. De plus, une ceinture tordue peut pénétrer dans les chairs et provoquer des blessures corporelles ou mortelles. Tendez la ceinture avant de la boucler. Si cela vous est impossible, faites-le faire chez votre concessionnaire ou votre réparateur le plus tôt possible.

Port de la ceinture de sécurité - quelques conseils



NOTA : FMCSR 392.60 - Transport de personnes non autorisées interdit. La réglementation fédérale interdit le transport de personnes dans des véhicules commerciaux à moins de détenir une autorisation écrite du transporteur routier à cet effet. Consultez l'article cité ci-haut (FMCSR) pour une description complète du règlement et des exceptions qu'il contient.

- Toute personne autorisée transportée dans votre véhicule doit porter une ceinture de sécurité. En tant que conducteur, vous avez la responsabilité de vos passagers - ce qui exige le port d'une ceinture de sécurité.
- Chaque personne doit avoir sa propre ceinture de sécurité.
- Ne portez pas la ceinture de sécurité sur des objets rigides ou fragiles se trouvant dans les vêtements (par exemple des lunettes, des stylos, des clés, etc.). Ces objets pourraient causer des blessures en cas d'accident.
- Plusieurs couches de vêtements épais peuvent empêcher le bon positionnement des sangles et réduire l'efficacité du système de retenue.
- Enlevez des boucles de ceinture tout ce qui pourrait les empêcher de se verrouiller.
- Les ceintures usées ou endommagées qui ont été soumises à des efforts de traction excessifs au cours d'un accident, qui sont coupées ou déchirées, ou anormalement usées, doivent être remplacées; elles pourraient ne pas vous protéger en cas d'accident.
- Si des pièces de la ceinture de sécurité telles les sangles, les attaches, les boucles ou les enrouleurs sont endommagées, il faut remplacer la ceinture de sécurité.
- Évitez d'endommager les ceintures de sécurité en les coinçant dans les portes ou dans les ferrures des sièges ou en les laissant frotter sur des arêtes vives.
- Les ceintures doivent rester propres, sinon les enrouleurs risquent de ne pas fonctionner correctement.
- Il ne faut jamais décolorer ou teindre les ceintures de sécurité. Les produits chimiques peuvent en affaiblir la résistance. Cependant, il faut les garder propres et suivre les recommandations de l'étiquette d'entretien qui se trouvent sur elles. Laissez-les sécher complètement avant de les laisser s'enrouler.

- Si le siège du passager est inoccupé, assurez-vous que la ceinture est complètement enroulée et que la languette de verrouillage de la sangle est bien en retrait. Ainsi, elle ne pourra pas devenir un projectile en cas d'arrêt brutal.
- Ne modifiez pas et ne démontez pas les ceintures de sécurité de votre véhicule. Si vous le faites, vous ne pourrez les utiliser pour vous protéger et protéger vos passagers.
- Si une ceinture de sécurité ne fonctionne pas convenablement, adressez-vous à un centre de service autorisé pour la faire réparer ou remplacer.



AVERTISSEMENT ! *Que vous soyez conducteur ou passager du véhicule, assurez-vous avant de prendre la route que l'espace entre la tête et le plafond est suffisant lorsque le siège est réglé à sa hauteur maximale. Raccourcir les sangles d'attache pour obtenir un dégagement approprié de la tête. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures corporelles ou mortelles.*

Sangles d'attache

Des sangles d'attache sont fixées aux sièges à suspension. Elles ont pour fonction d'arrimer le siège au plancher et de le retenir en cas d'arrêt brusque ou d'accident.

Attaches fixes

Si votre véhicule Poids moyen est équipé d'attaches de longueur fixe, aucun ajustement manuel ne doit être fait. Suivez les instructions concernant l'inspection et le remplacement, précisées sous la rubrique [page 269](#).



AVERTISSEMENT ! *Ne retirez pas et ne modifiez pas le système de sangles d'attache et ne le remplacez pas par un système d'attache différent. En cas d'accident, une sangle d'attache défailante ou manquante pourrait permettre au siège de se soulever complètement, ce qui aggraverait encore le risque de blessures graves ou mortelles.*



AVERTISSEMENT ! Des sangles d'attache mal réglées peuvent provoquer le déplacement excessif du siège en cas d'accident. Cela pourrait être la cause de blessures corporelles ou mortelles. Les sangles d'attache doivent être ajustées de sorte qu'elles soient tendues lorsque le siège est à sa position la plus avancée et la plus haute.

Réglage des sangles d'attache

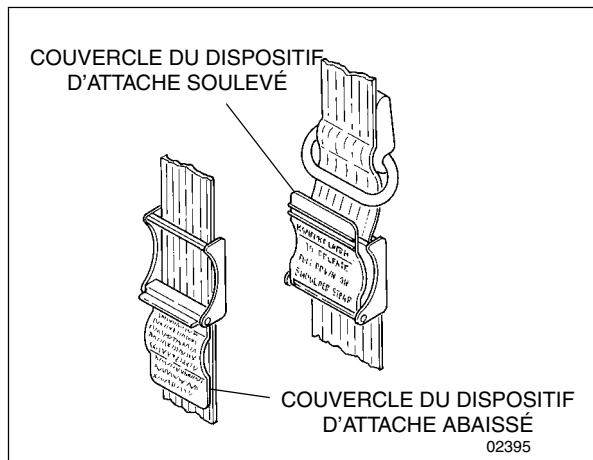
- Assurez-vous que la sangle d'attache est fixée au plancher de la cabine et au cadre du siège. La sangle doit passer, de chaque côté, dans la boucle.
- Les fixations sont souvent pourvues d'un crochet fendu. Assurez-vous que les deux moitiés du crochet entourent le support d'ancrage.
- Pour tendre la sangle, faire un angle droit avec la boucle et la sangle de la ceinture de sécurité. Tirez ensuite sur la boucle. Pour raccourcir la sangle, tirer dessus.

Dispositif Komfort-Lok®

Votre Peterbilt comporte une fonction conçue pour éliminer tout effet de serrage et améliorer la sécurité et le confort. Le serrage est l'effet produit par une ceinture devenant de plus en plus serrée en raison des secousses produites par un parcours accidenté ou cahoteux. Cette fonction est d'autant plus nécessaire sur des chaussées déformées, particulièrement sur les longues distances. Pour éliminer le serrage, il suffit d'actionner au moment voulu le dispositif Komfort-Lok® placé sur la sangle de ceinture de sécurité.

1. Bouclez la ceinture de sécurité en observant les directives données à la section Ceinture de sécurité.
2. Vous pouvez maintenant actionner le dispositif Komfort-Lok. Penchez-vous vers l'avant pour obtenir un peu de jeu dans la ceinture [1 po (25 mm) au maximum, mesuré entre le baudrier et la poitrine]. Le jeu ne doit pas être important.
3. Lorsque le jeu est adéquat, soulevez le couvercle du dispositif d'attache de la ceinture, ce qui le verrouille en place.

4. Pour débloquer le dispositif Komfort-Lok, ouvrez la boucle ou tirez sur la ceinture vers le bas.
5. Pour sortir de la cabine, ouvrez le dispositif d'attache, puis poussez sur le bouton de la boucle.



Dispositif Komfort-Lok

Femmes enceintes

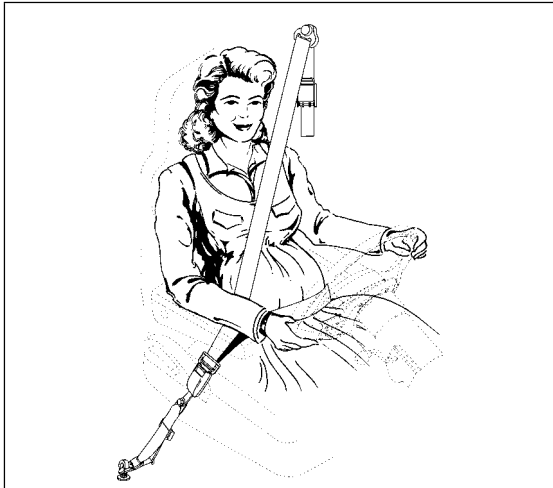
Les femmes enceintes devraient toujours porter la ceinture de sécurité combinée sous-abdominale et baudrier. La ceinture sous-abdominale doit se porter en position basse et serrée sur le bassin. Pour éviter la pression sur l'abdomen, la ceinture ne doit jamais remonter sur la taille. Les femmes enceintes s'inquiètent parfois du fait que, lors d'une collision, la ceinture de sécurité puisse blesser le bébé. Cependant, si elles utilisent la ceinture convenablement - en position basse sur le bassin, sous l'abdomen - la ceinture ne fera pas de mal au bébé même en cas d'accident. Il faut se souvenir aussi que la meilleure façon d'assurer la sécurité d'un bébé avant sa naissance est d'assurer celle de sa mère.

Passagers

Toute personne voyageant dans votre véhicule doit boucler sa ceinture de sécurité. En tant que conducteur, vous avez la responsabilité de vos passagers - ce qui exige le port d'une ceinture de sécurité.

Réparations des ceintures endommagées

Dans la cabine, les ceintures endommagées doivent être remplacées. Les ceintures étirées, coupées ou usées peuvent être inefficaces en cas d'accident.



Port correct d'une ceinture de sécurité par une femme enceinte

Si une ceinture de sécurité ne fonctionne pas convenablement, adressez-vous à un centre de service autorisé pour la faire réparer ou remplacer.

Pour tout autre renseignement sur les ceintures de sécurité et leur entretien, consultez « Ceintures de sécurité, inspection, » page 269.

Liste de contrôle du conducteur

Conduite sécuritaire du véhicule

Pour maintenir votre véhicule Poids moyen en bon état de marche et assurer votre propre sécurité, celle de vos passagers et celle de votre chargement, effectuez une inspection complète chaque jour avant de vous mettre au volant. Vous économiserez ainsi par la suite des heures d'entretien, et les vérifications de sécurité peuvent vous aider à éviter un grave accident. Souvenez-vous aussi que la législation fédérale exige une inspection avant le départ et que les entreprises de camionnage commercial ont adopté cette pratique.

On ne vous demande pas de devenir mécanicien professionnel. Le but de ces inspections est de découvrir tout ce qui pourrait nuire à la sécurité et à l'efficacité du transport pour vous-même, pour vos passagers et pour votre chargement. Si vous découvrez une anomalie et que vous n'êtes pas en mesure de la réparer vous-même, adressez-vous immédiatement à un centre de service autorisé ou à un mécanicien qualifié pour faire réparer votre véhicule.

Les activités décrites ci-dessous doivent être effectuées par le conducteur. C'est en effectuant ces vérifications et en suivant le programme d'entretien recommandé dans le présent manuel que vous maintiendrez votre véhicule Poids moyen en bon état de marche.

Pour votre propre sécurité autant que pour celle d'autrui, conservez le sens des responsabilités au volant de votre véhicule :

- Si vous avez bu, ne conduisez pas.
- Ne conduisez pas si vous êtes fatigué, malade ou en état de stress émotif.

La fabrication de votre véhicule Poids moyen a fait appel à des ressources considérables : technologie de pointe, inspections et contrôle de qualité rigoureux. C'est vous-même, le conducteur prudent, qui tirerez parti de ces qualités du matériel et de l'exécution, à condition :

- de bien connaître le véhicule, ses particularités et sa conduite
- de l'entretenir de façon appropriée
- de le conduire avec sagesse et compétence

Pour tout renseignement, reportez-vous au règlement 392.7 du Department of Transportation (É.-U.) : les véhicules commerciaux à moteur effectuant des transports entre États ne doivent être mis sur la route que si le conducteur s'est assuré que certaines pièces et certains accessoires sont en bon état de fonctionnement.



AVERTISSEMENT ! Ne buvez pas d'alcool avant de conduire. Vos réflexes, vos perceptions et votre jugement peuvent être modifiés même par une très petite quantité d'alcool. Si vous conduisez après avoir bu de l'alcool, vous risquez un accident grave ou mortel. Soyez prudent : ne buvez pas avant de conduire et n'accompagnez pas un conducteur qui a bu.

- *L'usage d'alcool, de drogues et de certains médicaments peut gravement altérer les sensations, les réactions et la capacité de conduire. L'usage de ces produits peut beaucoup augmenter le risque d'accident et de blessures corporelles ou mortelles.*

Chargement du véhicule

Comparez la capacité de charge de votre véhicule au chargement que vous transportez. Si le chargement est trop lourd, faites l'ajustement nécessaire - ne conduisez pas un véhicule surchargé. En cas de surcharge ou de déplacement de la charge, votre véhicule peut devenir dangereux à conduire.



AVERTISSEMENT ! Ne dépassez pas les limites de charge spécifiées. Le dépassement de la charge permise peut entraîner la perte de maîtrise du véhicule et des blessures corporelles, soit en provoquant des défaillances de composants ou en modifiant le comportement du véhicule. De plus, les charges excessives peuvent aussi abréger la vie utile du véhicule.

- *Les organes de votre véhicule sont conçus pour fournir un service satisfaisant à condition qu'il ne soit pas chargé au-delà de son PNBV (poids nominal brut du véhicule) ou de son PNBE (poids nominal brut par essieu avant et arrière). (Les*

charges nominales par essieu sont indiquées sur le bord de la porte du conducteur.)

Voici différents types de poids que vous devez connaître :

PNBV : Poids nominal brut du véhicule. C'est le POIDS MAXIMAL que votre véhicule a le droit de transporter; il comprend les poids du véhicule vide, de la plate-forme de chargement, des occupants, du carburant et des autres charges. Ne dépassez jamais le PNBV de votre véhicule.

PBC : Poids brut combiné de votre véhicule et de son chargement : le tracteur, la ou les semi-remorques, plus la charge transportée.

PNBE : Poids nominal brut par essieu. Il s'agit du poids total qu'un essieu peut transmettre au sol. Ce chiffre est indiqué sur le bord de la porte, côté conducteur.

Répartition de la charge : Assurez-vous que le chargement que vous transportez est réparti de telle manière que le poids sur aucun essieu ne dépasse le poids nominal brut par essieu (PNBE).



AVERTISSEMENT ! Un chargement inégalement distribué ou trop lourd pour un essieu peut nuire au freinage et à la conduite de votre véhicule, et causer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Même si le chargement est d'un poids inférieur aux limites légales, assurez-vous qu'il est réparti également.

Matériel de secours

Il est fortement recommandé d'emporter dans son véhicule un certain nombre d'objets de première nécessité. Si vous devez faire face à une situation d'urgence, les objets suivants pourraient vous être très utiles :

- un grattoir à vitre
- un balai à neige
- un récipient ou un sac plein de sable ou de sel
- une lampe de secours
- une petite pelle
- une trousse de premiers soins
- un extincteur

Vérifications préliminaires

- Vérifiez l'apparence et l'état général du véhicule. Les vitres, les rétroviseurs, les dispositifs d'éclairage sont-ils propres et non obstrués ?
- Regardez sous le véhicule. Voyez-vous des traces de fuites de carburant, d'huile ou d'eau ?
- Recherchez des pièces endommagées, desserrées ou manquantes. Ces pièces présentent-elles des signes d'usure excessive ou de manque de lubrification ? Demandez à un mécanicien d'examiner les éléments douteux et de les réparer sans délai.
- Vérifiez votre chargement. Est-il arrimé convenablement ?

Vérifications quotidiennes

NOTA : Les éléments ci-dessus (compartiment moteur, du châssis, de la cabine et préparation au démarrage) devraient faire l'objet de vérifications au moins quotidiennes. Ces vérifications s'ajoutent aux dispositions de la législation fédérale en matière de sécurité routière et ne les remplacent pas. On se procurera les textes des règlements en vigueur en écrivant à :

Superintendent of Documents
U.S. Government Printing Office
Washington, DC 20402 États-Unis

Vérifications du compartiment moteur - Journalière

1. Niveau des liquides - en ajouter au besoin.
 - Huile à moteur
 - Liquide de refroidissement (vérifiez à froid)
 - Niveau de liquide de direction assistée
 - Si votre camion comporte des freins hydrauliques, vérifiez le niveau du liquide dans le réservoir du maître-cylindre. Voir [page 216](#) pour plus d'information.
2. Courroies d'entraînement - vérifiez la tension et l'état des courroies. Cette vérification est importante pour assurer le bon fonctionnement du compresseur d'air et du moteur.
 - Mesurez la tension des courroies sur la plus longue portée. Pour tout renseignement sur la vérification de la tension des courroies, consultez [page 201](#).



NOTA : La flexion d'une courroie devrait être égale à son épaisseur pour chaque pied de distance entre les axes des poulies.

- Si la courroie est endommagée par des cassures ou des déchirures, il faut la remplacer avant d'utiliser le véhicule.
3. Filtre à carburant et séparateur d'eau - vérifiez et purgez. Suivant le type de stockage du carburant, il peut être nécessaire de purger l'eau plus fréquemment.
 4. Niveau de liquide de lave-glace - faites le plein au besoin.
 5. Fermez le capot avant de vous mettre au volant. Est-il convenablement attaché ?

Vérification du châssis et de la cabine - Journalière

Avant de vous mettre au volant et de démarrer, vérifiez le bon état des dispositifs suivants :

1. Éclairage - les phares, les clignotants, les feux de détresse et les feux extérieurs fonctionnent-ils et sont-ils propres et bien réglés ?
2. Vitres et rétroviseurs - sont-ils propres et bien ajustés ?

3. Pneus et roues - les pneus sont-ils convenablement gonflés ? Les écrous de roue sont-ils en place et bien serrés ? Resserrez-les s'il y a lieu. Vérifiez les niveaux d'huile des roulements des roues avant. Vérifiez l'état des pneus et des roues. Réparez-les s'il y a lieu.
4. Suspension – vérifiez si des fixations sont desserrées ou manquantes. Vérifiez l'état des ressorts et des autres éléments de la suspension.
5. Freins - vérifiez les conduites, les timoneries, les récepteurs, les tubes de came (pièces cassées ou fissures) et le fonctionnement des freins.
6. Si votre camion est muni de freins hydrauliques, vérifiez :
 - qu'il n'y a pas de fuite dans le circuit de freinage.
 - que les canalisations hydrauliques ne sont pas fendues ni pliées.
 - que les étriers ne fuient pas.
7. Circuits pneumatiques - y a-t-il des fuites ?
 - Réservoirs d'air comprimé - purgez l'eau des réservoirs. Assurez-vous que les purgeurs sont fermés. Cette vérification est aussi exigée pour les réservoirs de suspension pneumatique équipés de purgeurs automatiques.

- Pour tout renseignement sur l'utilisation des systèmes de freinage, consultez [page 120](#).
8. Emmarchement et poignées - vérifiez si les surfaces sont usées et si les fixations sont desserrées ou manquantes.
 9. Réservoirs de liquide - vérifiez sous le véhicule s'il y a des traces de fuite. Si c'est le cas, apportez les corrections nécessaires avant d'utiliser le véhicule.
 10. Bouchons des réservoirs de carburant - sont-ils bien serrés?



AVERTISSEMENT ! Le carburant diesel en présence d'une source d'inflammation (par exemple une cigarette allumée) peut causer une explosion. Vous pourriez être sérieusement blessé ou même tué. Le mélange d'essence ou d'alcool avec ce carburant augmente le risque d'explosion.

•Ne retirez pas le bouchon d'un réservoir de carburant à proximité d'une flamme.

•N'utilisez que le carburant et les additifs recommandés pour votre moteur.

•Voir [page 170](#) pour plus d'information.

11. Connexions de semi-remorque (tracteurs) - sont-elles bien fixées et les conduites dégagées ? Si elles ne sont pas utilisées, sont-elles correctement attachées ?
 - La roue de secours de la semi-remorque est-elle bien fixée et gonflée ?
 - La béquille de semi-remorque est-elle remontée et la manivelle fixée ?
12. Vérifiez la sellette d'attelage. Le pivot d'attelage est-il verrouillé ?
 - La sellette d'attelage réglable est-elle bloquée ?

Préparation – Journalière

1. Siège - ajustez le siège pour atteindre facilement les commandes.
2. Si votre véhicule est équipé d'une colonne de direction réglable, réglez le volant de direction à une position confortable.
3. Rétroviseurs - vérifiez et réglez les rétroviseurs au besoin.

4. Témoins lumineux - tournez la clé de contact en position IGN & ACC et vérifiez le fonctionnement des témoins et des alarmes sonores. Vérifiez le fonctionnement des clignotants et des feux de détresse.
 5. Instruments - vérifiez tous les instruments du tableau de bord.
 6. Pare-brise - vérifiez le fonctionnement des essuie-glaces et des lave-glaces.
 7. Klaxon - vérifiez le fonctionnement du klaxon.
 8. Vérifiez la charge de l'extincteur et le contenu de la trousse de première nécessité.
 9. Carburant - vérifiez le niveau de carburant. Le plein est-il fait ?
 10. Ceintures de sécurité - attachez et réglez les ceintures de sécurité.
2. Écrous de roue- sont-ils en place et convenablement serrés - serrez-les s'il y a lieu. Voir « Couple de serrage des écrous de roue, » page 238.
 3. Autres dispositifs de commande et câblage - vérifiez leur état et leur réglage.
 4. Organes de direction - vérifiez la bielle pendante, la barre de direction, les conduites de direction assistée, etc., et assurez-vous qu'aucune pièce n'est desserrée, cassée ou manquante.
 5. Autres vérifications dans le compartiment moteur
 - Vérifiez l'état des courroies d'entraînement, des flexibles et boyaux, des colliers, du radiateur et de leurs fixations.
 - Vérifiez le filtre à air, le silencieux et les tuyaux d'échappement. Sont-ils bien assemblés et fixés ?
 - Après réchauffement du moteur
 - Boîte automatique (le cas échéant) - vérifiez le niveau d'huile dans la boîte automatique.

Vérifications hebdomadaires

1. Batteries - vérifiez les batteries et les cosses de batterie. Vérifiez s'il y a des signes de frottements sur les câbles de batterie et d'alternateur.

Démarrage et utilisation du véhicule

Introduction

Pour plus d'informations concernant la mise en marche et le fonctionnement du moteur, reportez-vous au *Guide de fonctionnement et d'entretien du moteur* fourni avec votre véhicule Poids moyen.

Comme chaque véhicule possède un équipement différent, toutes les instructions concernant le fonctionnement du moteur présentées dans ce chapitre sont d'ordre général. Vous devez consulter le guide propre à votre moteur afin de connaître ses exigences particulières. La procédure appropriée à votre véhicule pourrait différer légèrement de celle élaborée dans ces lignes.



AVERTISSEMENT ! *Pour faciliter les démarrages à froid, n'utilisez pas d'éther ou d'autres fluides de démarrage dans votre véhicule Poids moyen. Votre moteur utilise une bougie à flamme ou un réseau de résistances chauffantes à l'intérieur de la*

tubulure d'admission qui chauffe le mélange air-carburant lors d'un démarrage par temps froid. Si l'éther ou un autre produit de démarrage est utilisé avec ce système, le mélange combustible s'enflammera à l'intérieur de la tubulure, ce qui pourrait causer une explosion et des blessures corporelles ou mortelles.



AVERTISSEMENT ! *Ne mettez pas votre moteur en marche, ou ne le laissez pas tourner, dans un local fermé, sans ventilation. Les gaz d'échappement du moteur contiennent du monoxyde de carbone, gaz incolore et inodore. Inhalé, le monoxyde de carbone peut être mortel.*

- *Ne stationnez pas et ne conduisez pas votre véhicule aux endroits où le système d'échappement chaud pourrait être en contact avec de l'herbe sèche, des branchages, du carburant déversé ou d'autres matières susceptibles de s'enflammer.*



ATTENTION : L'utilisation d'un couvre-radiateur peut faire augmenter excessivement la température du liquide de refroidissement, de l'huile et de l'air de suralimentation (admission) et conduire à une surchauffe du moteur et à des dommages éventuels. Si vous utilisez un couvre-radiateur

- **Reportez-vous au manuel de fonctionnement et d'entretien du moteur pour les restrictions et les recommandations de fonctionnement.**
- **N'utiliser qu'un couvre-radiateur fourni par votre concessionnaire Peterbilt, compatible avec un système de refroidissement conforme à la norme de l'EPA. Ces couvre-radiateurs sont spécialement conçus pour être utilisés avec les nouveaux modèles d'agrafes de calandre.**

Démarrage - Températures normales

La méthode décrite ci-dessous vous permet de faire démarrer votre véhicule Poids moyen lorsque les températures extérieures sont normales ou

SUPÉRIEURES à la température normale de démarrage. Le *Guide de fonctionnement et d'entretien du moteur* indique les températures normales de démarrage.

1. Serrez le frein de stationnement.



NOTA : Si l'une des conditions suivantes s'applique, versez de l'huile dans l'orifice d'entrée d'huile du turbocompresseur : (1) le moteur n'a pas tourné depuis plus de 25 jours; (2) la température extérieure est extrêmement froide ou (3) le filtre d'huile a été remplacé.

• À l'aide d'une burette à huile, introduisez environ une 1/2 tasse (120 ml) d'huile moteur propre (de type préconisé) dans l'orifice d'entrée d'huile du turbocompresseur. Ainsi, les roulements du turbocompresseur seront lubrifiés jusqu'à ce que la pression d'huile du moteur atteigne sa valeur normale.

2. Insérez la clé de contact.
3. Neutralisez (sur OFF) les dispositifs suivants avant de mettre le moteur en marche : le frein sur échappement, l'essieu arrière double réduction (mettre sur LOW) et le chauffe-moteur (le cas échéant).

4. Débrayez : mettez le levier de vitesse au point mort.
5. Enfoncez la pédale d'embrayage (boîte de vitesses manuelle).
6. Tournez la clé de contact jusqu'à la position IGN & ACC. Par température normale, il est inutile de toucher à l'accélérateur. Consultez « Utilisation de l'accélérateur » ci-dessous. Si le témoin WAIT TO START (attente démarrage) s'allume, attendez qu'il s'éteigne (environ 60 secondes) avant de tenter de mettre le moteur en marche (les cycles de préchauffage varient avec le moteur et la température ambiante).
7. Tournez la clé de contact en position IGN & START pour actionner le démarreur. Maintenez l'action du démarreur jusqu'au démarrage du moteur. Si le moteur ne se met pas en marche dans les 30 secondes, relâchez la clé.

Utilisation de l'accélérateur

- Par température douce ou chaude, supérieure à 60°F (16°C), ne touchez pas à l'accélérateur en phase de démarrage. Si le moteur ne se met pas en marche au bout de 5 secondes, enfoncez l'accélérateur à fond.
- Par température inférieure à la température normale de démarrage, appuyez à fond sur la pédale d'accélérateur **après** que le démarreur ait entraîné le moteur.



NOTA : pour faire démarrer le moteur, il est inutile de pomper la pédale d'accélérateur.



ATTENTION : Pour éviter de trop solliciter le démarreur ou les batteries, ou d'endommager le moteur, suivez les recommandations ci-dessous :

- Ne laissez pas le démarreur tourner plus de 30 secondes à la fois.
- Attendez 2 minutes entre chaque tentative de démarrage. Ainsi, le démarreur peut refroidir et les batteries se rétablir.

- Si le moteur ne démarre pas après deux tentatives, il s'agit peut-être d'un mauvais fonctionnement du moteur ou d'un autre organe apparenté. Effectuez les réglages ou réparations nécessaires avant de tenter de nouveau de mettre le moteur en marche.

Quand le moteur se met en marche :

- Surveillez le manomètre de pression d'huile. La pression devrait commencer à monter au bout de 15 secondes. Si la pression ne s'élève pas, arrêtez le moteur. Recherchez la cause avant de remettre le moteur en marche. Consultez le *Guide de fonctionnement et d'entretien du moteur* pour connaître les valeurs de pression d'huile de votre moteur. Pour la plupart des moteurs, la pression au ralenti devrait être d'environ 15 lb/po².



ATTENTION : N'actionnez jamais le démarreur si le moteur est en marche. Le démarreur et la couronne dentée pourraient grincer ou se bloquer, ce qui les endommagerait gravement.

- Attendez que la pression d'huile indiquée par le manomètre soit normale avant de mettre le moteur au ralenti ou de l'accélérer à plus de 1000 tr/min.

- Surveillez le manomètre de pression d'air. Attendez qu'ils indiquent 100 lb/po² (689 kPa) avant de desserrer les freins à ressort et de mettre le véhicule en mouvement. Vérifiez aussi que le système d'alarme fonctionne parfaitement ou effectuez le dépannage nécessaire avant de déplacer le véhicule.



ATTENTION : Ne tentez pas de mettre le véhicule en marche tant que la pression de l'air n'a pas atteint 100 lb/po² (689 kPa), car les roues resteraient bloquées par les freins à ressort.

- **Une contrainte inutile sur les freins pourrait entraîner une panne de freinage si le véhicule était forcé de se déplacer avant que la pression d'air n'atteigne 100 psi (689 kPa).**

Procédure de démarrage - temps froid

Outre les directives concernant le démarrage par température normale, utilisez les présentes indications quand la température de l'air tombe sous d'un certain seuil. Vérifiez dans votre *Guide de fonctionnement et d'entretien du moteur* pour plus de détails concernant les dispositifs d'aide au démarrage à froid.

L'utilisation d'un dispositif d'assistance au démarrage permettra une mise en marche plus facile du moteur. Par temps froid, le démarrage rapide du moteur allège la charge imposée aux circuits électriques et au démarreur. En suivant quelques directives simples, vous pouvez prolonger la durée de vie utile du moteur de votre véhicule :

- Conservez les circuits électriques en bon état.
- Utilisez la meilleure qualité de carburant du type recommandé (voir le *Guide de fonctionnement et d'entretien du moteur*).
- Utilisez l'huile recommandée pour votre moteur.
- Comme il est indiqué dans les procédures de démarrage par température normale, lorsque les températures sont **inférieures** à la normale, enfoncez la pédale d'accélérateur à fond après avoir actionné le démarreur.

Chauffe-moteur (option)

Pour réchauffer le moteur avant de le mettre en marche, branchez le chauffe-moteur sur un circuit électrique c.a. (secteur) convenablement mis à la terre. Ne mettez pas le moteur en marche tant que le chauffe-moteur demeure branché.



AVERTISSEMENT ! *Mal entretenu ou mal utilisé, un chauffe-moteur peut être la cause d'un incendie entraînant la mort, des blessures corporelles et/ou des dommages matériels graves. Vérifiez régulièrement le câblage de votre chauffe-moteur et assurez-vous qu'il ne comporte pas de fils endommagés ou dénudés. N'utilisez pas le chauffe-moteur s'il est dans un état douteux. Si vous avez besoin de réparation ou d'information, veuillez vous mettre en rapport avec votre centre de service autorisé ou avec le fabricant du chauffe-moteur.*



ATTENTION : *Avant de mettre le moteur en marche, débranchez toujours le chauffe-moteur. Si celui-ci n'est pas débranché, vous pouvez endommager le circuit de refroidissement de votre véhicule.*

Lorsque la température tombe sous 0°F (−18°C) pour les moteurs Caterpillar ou sous −10°F (−24°C) pour les moteurs Cummins, le chauffe-moteur est nécessaire.

- Pour obtenir la meilleure efficacité de votre chauffe-moteur, utilisez une solution mi-éthylène glycol mi-eau. Ne dépassez pas une concentration d'antigel de 65 % sous peine d'abrégier la vie utile de votre chauffe-moteur. Voir [page 204](#) pour plus d'information.
- Après l'entretien du système de refroidissement, utilisez le véhicule pendant un jour ou deux avant de recourir au chauffe-moteur. Laissez à l'air emprisonné à l'intérieur du moteur le temps de s'échapper.

Démarrage par temps froid —Réchauffeur d'admission d'air

Pour faciliter les démarrages à froid, n'utilisez pas d'éther ou d'autres fluides de démarrage dans votre Poids moyen. Les conditions de fonctionnement du moteur sont automatiquement contrôlées et, au besoin, le mélange air/carburant est préchauffé dans la tubulure d'admission.



AVERTISSEMENT ! Pour faciliter les démarrages à froid, n'utilisez pas d'éther ou d'autres fluides de démarrage dans votre véhicule Poids moyen. Votre moteur utilise une bougie à flamme ou un réseau de résistances chauffantes à l'intérieur de la tubulure d'admission qui chauffe le mélange air-carburant lors d'un démarrage par temps froid. Si l'éther ou un autre produit de démarrage est utilisé avec ce système, le mélange combustible s'enflammera à l'intérieur de la tubulure, ce qui pourrait causer une explosion et des blessures corporelles ou mortelles.

Avec chaque moteur fabriqué, le système de chauffage de l'admission d'air fonctionne différemment. Pour parfaitement comprendre comment le système de chauffage de votre moteur fonctionne, consultez le guide de fonctionnement et d'entretien du moteur.

Dans la plupart des cas, la température du bloc-cylindres est surveillée au démarrage; par contre, certains systèmes mesurent la température d'huile du moteur, la température du liquide de refroidissement, en plus du

temps écoulé. Lorsque les conditions programmées sont respectées, le réchauffeur se met automatiquement en fonction.

Réchauffeur d'admission d'air

Le réchauffeur d'air d'admission signale au conducteur si le moteur nécessite une période de préchauffage. Le système utilise le témoin WAIT TO START du tableau de bord (consultez [page 29](#)). Ce témoin avertit le conducteur avant qu'il n'actionne le démarreur.

Tournez la clé à la position IGN & ACC : Le témoin WAIT TO START du tableau de bord s'allume pour contrôler le bon état de l'ampoule.

Attendez que le témoin WAIT TO START s'éteigne avant de faire démarrer le moteur.

Lorsque le témoin s'éteint, le cycle de préchauffage est terminé et vous pouvez faire démarrer le moteur normalement.

Après le démarrage du moteur, et avant que certaines conditions de fonctionnement ne soient atteintes, le système demeure en fonction afin d'éliminer la fumée blanche à l'échappement.

Réchauffement et ralenti du moteur

Le but du réchauffement du moteur est de permettre à la pellicule d'huile lubrifiante de se former entre les pistons et les chemises, les arbres et les paliers, pendant que le moteur atteint graduellement sa température de fonctionnement.

Procédure de réchauffement

1. Après avoir mis le moteur en marche, maintenez le ralenti à environ 600 tr/min pendant que vous vérifiez ses paramètres critiques :
 - pression d'huile
 - pression d'air
 - tension de sortie de l'alternateur (à l'aide du voltmètre optionnel)
2. Avant d'imposer une charge au moteur, laissez-le se réchauffer au régime de 900 à 1000 tr/min pendant trois à cinq minutes.
 - Quand on fait démarrer un moteur froid, il faut augmenter graduellement le régime (tr/min) pour s'assurer que la lubrification des paliers est adéquate et permettre à la pression d'huile de se stabiliser. Par temps extrêmement froid, vous devrez sans doute augmenter la vitesse de ralenti.



NOTA : Dans les régions froides où les températures sont fréquemment au-dessous du point de congélation, il est particulièrement important de veiller au réchauffement des moteurs équipés d'un turbocompresseur. Les conduites externes froides menant au turbocompresseur ralentissent l'écoulement de l'huile tant que celle-ci n'est pas réchauffée, ce qui réduit la lubrification des roulements. Vérifiez la température du moteur et attendez que le moteur commence à se réchauffer avant d'augmenter la vitesse du ralenti.

3. Laissez le moteur chauffer jusqu'à ce que la température du liquide de refroidissement atteigne au moins 130 °F (54 °C). À cette température, vous pouvez accélérer partiellement. Attendez que la température du liquide de refroidissement ait atteint au moins 160°F (71°C) avant d'utiliser la pleine puissance du moteur. Voir « Utilisation des boîtes de vitesses manuelles » à la page 114.



AVERTISSEMENT ! Les gaz d'échappement du moteur contiennent du monoxyde de carbone, gaz incolore et inodore. Lorsque le système d'échappement est mal entretenu, endommagé ou corrodé, du monoxyde de carbone peut pénétrer dans la cabine ou le compartiment couchette. Si votre véhicule n'est pas correctement entretenu, le monoxyde de carbone peut pénétrer dans la cabine et causer des blessures corporelles ou mortelles.



AVERTISSEMENT ! Ne laissez jamais trop longtemps tourner le moteur de votre véhicule au ralenti si vous avez l'impression que des gaz d'échappement pénètrent dans la cabine. Rechercher la cause de l'entrée des fumées et effectuer les réparations dès que possible. Si le véhicule doit rouler dans ces conditions, ne le conduisez qu'avec les glaces légèrement ouvertes. Tout défaut de réparer la source des fumées d'échappement peut conduire à la mort, à des blessures corporelles ou de graves maladies.

Ralenti du moteur

Dans la plupart des cas, le fonctionnement du moteur au ralenti pendant de longues périodes ne fait que gaspiller du carburant. Toutefois, dans le climat rigoureux de l'Arctique, il faut souvent laisser le moteur tourner plus longtemps pour être sûr que toutes les pièces mobiles soient bien lubrifiées.



ATTENTION : Ne laissez pas votre moteur tourner au ralenti à faible régime (400 à 600 tr/min) pendant plus de cinq minutes. De longues périodes de ralenti lorsque le moteur a atteint sa température de fonctionnement peuvent abaisser sa température et entraîner le gommage des segments de piston, l'obstruction des injecteurs, et elles risquent d'endommager le moteur à cause du manque de lubrification. Les oscillations de couple peuvent aussi entraîner l'usure prématurée de la boîte de vitesses.

- Le temps de boire une tasse de café suffit à faire baisser la température du moteur d'au moins 60 °F (33 °C) sous la température normale de

fonctionnement. Pour que votre moteur reste chaud pendant une courte pause, arrêtez-le. Ne laissez pas votre moteur tourner au ralenti pendant plus de cinq minutes.

Commande de ventilateur du moteur (en option)

Votre véhicule Poids moyen peut être équipé d'une commande de ventilateur de refroidissement en option. La commande, montée sur le panneau des commutateurs des accessoires, permet de faire fonctionner celui-ci manuellement ou automatiquement.

- Lorsque le contact est mis et que la commande du ventilateur est dans la position de marche, le ventilateur tourne quelle que soit la température du moteur.
- Lorsque la commande du ventilateur est en position AUTO (automatique), le ventilateur se met automatiquement en marche dès que la température atteint 200 °F (93 °C).



AVERTISSEMENT ! Ne travaillez pas sur le ventilateur, ou à proximité de celui-ci, lorsque le moteur tourne. Quiconque se trouverait à proximité du ventilateur risque d'être tué ou gravement blessé. Si le ventilateur est réglé à **MANUAL**, il se met en marche dès que l'on tourne la clé de contact à la position **ON**. En fonctionnement automatique, le ventilateur pourrait se mettre en marche brusquement sans avertissement. Avant de tourner la clé de contact ou de passer du fonctionnement automatique au fonctionnement manuel, assurez-vous que personne ne se trouve à proximité du ventilateur.



ATTENTION : Le ventilateur ou tout objet se trouvant à proximité pourrait être endommagé s'il se met en marche brusquement, de façon imprévisible. Conservez vos outils et autres objets à distance du ventilateur.



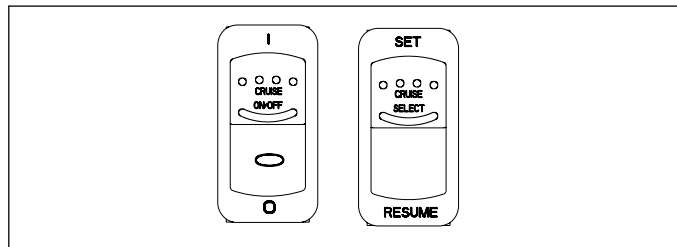
NOTA : Ne laissez pas fonctionner le ventilateur du moteur en position **MANUAL** pendant trop longtemps. Le moyeu du ventilateur est conçu pour fonctionner de façon intermittente. Le fonctionnement continu du ventilateur peut

abrégier la durée de service du moyeu et augmenter la consommation de carburant du véhicule.

Régulateur automatique de vitesse (option)

Ce dispositif peut réduire la consommation de carburant et la fatigue du conducteur en maintenant une vitesse constante du véhicule. Le régulateur automatique de vitesse ne fonctionne qu'au-dessus d'une vitesse minimale programmée (15 mi/h pour le moteur CAT 3126B, 30 mi/h pour le moteur Cummins ISC).

Activation du régulateur automatique de vitesse



NOTA : Vérifiez que la vitesse du véhicule est supérieure à la vitesse minimale du régulateur automatique de vitesse et que le régime du moteur est supérieur à 1100 tr/min.

1. Déplacez l'interrupteur à la position de marche (ON).



NOTA : Le basculement du commutateur SET/RESUME (réglage/reprise) à la position RESUME (reprise) à ce stade a pour effet de sélectionner la vitesse préalablement programmée.

2. Accélérez jusqu'à la vitesse désirée.
3. Faites basculer le commutateur SET/RESUME (réglage/reprise) à la position SET (réglage) pour programmer le régulateur automatique de vitesse. Cet interrupteur à bascule comporte des fonctions supplémentaires qui sont réglées par le fabricant. Ces deux fonctions sont les suivantes :
 - Pour **diminuer** la vitesse de croisière, maintenez le commutateur SET/RESUME en position RESUME pour que le véhicule décélère.
 - Pour **augmenter** la vitesse de croisière, maintenez le commutateur SET/RESUME en position SET pour que le véhicule accélère.

Mise hors fonction du régulateur automatique de vitesse

Effectuez **l'une** des actions suivantes pour mettre le régulateur automatique de vitesse hors fonction :

- Déplacez l'interrupteur à la position d'arrêt (OFF).
ou
- Appuyez sur la pédale de frein.
ou
- Appuyez sur la pédale d'embrayage.

Remise en fonction du régulateur automatique de vitesse

1. Déplacez l'interrupteur à la position de marche (ON).
ou
2. Faites basculer le commutateur SET/RESUME à la position RESUME.

Utilisation de la boîte de vitesses

Introduction

Votre véhicule Poids moyen peut être équipé d'une boîte de vitesses manuelle ou automatique, en plus d'incorporer certaines caractéristiques ou rapports de pont adaptés à vos besoins particuliers. En tant que conducteur, vous devez connaître la façon dont votre boîte de vitesses fonctionne. Pour ce faire, vous disposez

de deux sources d'informations : Vous pouvez consulter le *guide du conducteur* et le *manuel de l'opérateur de la boîte de vitesses*. Suite au large choix de boîtes de vitesses installées dans les véhicules Poids moyen, les procédures de fonctionnement de votre boîte de vitesses ne sont pas incluses dans le présent manuel; toutefois, vous devez lire et bien comprendre les deux manuels mentionnés. Lisez les directives et indications générales qui suivent, ainsi que les instructions particulières figurant dans le manuel de l'opérateur fourni par le fabricant de la boîte de vitesses.



NOTA : Vous trouverez dans la cabine un schéma de la grille de changement de vitesse. Assurez-vous de connaître la bonne séquence des vitesses de votre boîte.

Utilisation des boîtes de vitesses manuelles

Si votre camion est muni d'une boîte automatique, allez à la page [119](#).

Manuelle à 6, 9, 10 et 11 rapports

La boîte de vitesses manuelle synchronisée à 6 rapports comporte 6 rapports en marche avant et un rapport en marche arrière. La boîte de vitesses manuelle à 9

rapports comporte 9 rapports en marche avant, constitués d'une section gamme basse de 5 rapports et d'une section gamme haute de 4 rapports, ainsi que 2 rapports en marche arrière.

Pour toute directive sur le fonctionnement des boîtes de vitesses manuelle à 10 ou 11 rapports, consultez le manuel de l'opérateur de la boîte de vitesses du fabricant de la boîte de vitesses manuelle.

Réchauffement de la boîte de vitesses

Par temps froid [au-dessous 32° F (0° C)], les changements de vitesse peuvent sembler imprécis avant le réchauffement de la boîte. Le réchauffement de la boîte de vitesses est extrêmement important dans ce cas, mais il est toujours bon de réchauffer la boîte de vitesses avant de prendre la route.

Réchauffement de l'huile de la boîte de vitesses durant la période de réchauffage du moteur :

1. Mettez le levier des vitesses au point mort.

2. Relâchez la pédale d'embrayage (boîtes manuelles) et laissez tourner la boîte au point mort pendant 3 à 5 minutes avant de passer en marche arrière ou en marche avant.

Mise en route du véhicule

Après vous être assuré que la pression d'huile et la pression d'air sont appropriées et que tous les éléments et systèmes du véhicule sont en ordre de marche :

1. Si votre camion est muni d'une manette de ralenti, désactivez cette dernière avant de faire rouler le véhicule.
2. Débrayez à fond (boîtes de vitesses manuelles) jusqu'au contact du frein d'embrayage (consultez [page 117](#)). Ce contact se produit à environ 1 po (2,5 cm) maximum du plancher.
 - La course totale de la pédale d'embrayage est d'environ 10 po (25,40 cm). Le premier pouce et demi (3,8 cm) est la garde de l'embrayage. Plus bas, la pédale effectue le débrayage qui libère complètement le moteur de la boîte de vitesses. Le dernier pouce (2,5 cm) de la course de la pédale actionne le frein d'embrayage.

- Il faut toujours mettre le véhicule en marche en utilisant l'un des premiers rapports de vitesse. La mise en marche dans un rapport plus élevé, même si le chargement est léger, peut rendre le démarrage extrêmement saccadé et provoquer une usure inutile.



ATTENTION : Mettez toujours votre véhicule en mouvement en utilisant le premier rapport ou la gamme basse. Si vous démarrez dans un rapport ou une gamme de vitesses plus élevé, vous risquez de soumettre le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesses à des contraintes susceptibles de les endommager.

3. Évaluez le relief du terrain et le type de revêtement sur le parcours suivi. Choisissez un rapport de vitesse suffisamment bas pour que votre véhicule se mette en mouvement avant que vous n'agissiez sur la pédale d'accélérateur.
4. Repoussez la commande du frein de stationnement (jaune) vers le tableau de bord pour desserrer ce frein.

5. Relâchez la pédale d'embrayage (boîtes manuelles), puis accélérez progressivement pour que le démarrage se fasse sans à-coups.
6. Ne laissez pas votre véhicule rouler en sens inverse (aussi peu que ce soit) en embrayant. Si vous devez démarrer dans une côte, serrez les freins de service avant de relâcher le frein de stationnement. Ensuite, relâchez le frein de service tout en embrayant et en accélérant.

Pour tout autre renseignement concernant le fonctionnement de votre boîte de vitesses, consultez le manuel du fabricant fourni avec le véhicule.

S'il se produit un chevauchement d'engrenages dans la boîte de vitesses empêchant la boîte de s'engager, débrayez tout doucement pour rétablir le bon alignement des dents. Le pignon menant pourra alors se déplacer suffisamment pour permettre un bon alignement des dents et le passage du rapport.

On obtient du moteur le meilleur rendement et une économie maximale quand on utilise les rapports de vitesse appropriés. Cette efficacité s'obtient en choisissant toujours le rapport de vitesse correspondant

au régime optimal du moteur, c'est-à-dire celui qui donne le maximum de couple moteur et de puissance. Pour toute information supplémentaire, consultez « Autres conseils et techniques de conduite » à la page 151.

Maniement de la boîte d'un véhicule neuf

Si vous conduisez un véhicule neuf, changez de vitesse avec précaution. Les vitesses peuvent être difficiles à passer. Ménagez les pignons en respectant les directives ci-dessous.

Si vous conduisez un véhicule neuf ou un véhicule qui a été soumis à de basses températures, il faut que le lubrifiant de la boîte de vitesses circule et enduise toutes les surfaces de contact des pignons. Le contact métal-métal à nu de pièces en mouvement peut gravement endommager votre boîte de vitesses; ne restez pas dans le même rapport de vitesses trop longtemps, tant que le lubrifiant n'a pas eu le temps de revêtir toutes les surfaces de contact. Surveillez la garde de l'embrayage pendant les quelques premières centaines de kilomètres. À mesure que la garniture d'embrayage s'use et se rode, la garde d'embrayage diminue.

Frein d'embrayage et course d'embrayage (boîtes à 9, 10 et 11 rapports uniquement)

Ces boîtes de vitesses comportent un frein d'embrayage plutôt qu'un synchroniseur. Le frein d'embrayage sert à immobiliser les pignons de la boîte de vitesses pour permettre le passage en première vitesse ou en marche arrière en douceur. La course totale de la pédale d'embrayage est d'environ 10 po (25,40 cm). La première partie est la course de débrayage : c'est la partie qui libère complètement l'embrayage. Le dernier pouce (2,5 cm) de la course de la pédale actionne le frein d'embrayage.

Passage d'un rapport véhicule à l'arrêt

- Pour employer le frein d'embrayage (à l'arrêt), enfoncez la pédale d'embrayage au plancher pour immobiliser les pignons de la boîte de vitesses. Le moteur tournant au ralenti, passez en première vitesse puis relâchez la pédale pour mettre le véhicule en mouvement jusqu'à ce que l'embrayage soit complètement engagé. Pour tout détail supplémentaire, veuillez lire le manuel du fabricant de la boîte de vitesses fourni avec le véhicule.

Conduite normale

Si vous désirez passer directement à une vitesse autre que la première ou la marche arrière, enfoncez la pédale d'embrayage suffisamment pour débrayer. Si vous enfoncez la pédale à fond, vous actionnez le frein d'embrayage et vous risquez de bloquer les pignons.



ATTENTION : N'actionnez jamais le frein d'embrayage avant que le véhicule soit immobilisé. Le frein d'embrayage sert à immobiliser les pignons pour permettre le passage en première vitesse ou en marche arrière en douceur. L'application du frein d'embrayage lorsque le véhicule est en mouvement peut causer un effet de ralentissement sur la transmission et provoquer une usure prématurée de votre frein d'embrayage.

Double débrayage

Que vous passiez à une vitesse supérieure ou que vous rétrogradiez, il est préférable d'effectuer un double débrayage. Le double débrayage soulage la boîte de

vitesse et le moteur, en synchronisant la vitesse du moteur par rapport aux organes de transmission afin d'éviter les à-coups de changement de rapports.

Pour effectuer un double débrayage :

1. Enfoncez la pédale d'embrayage pour débrayer.
2. Mettez le levier de vitesse au point mort.
3. Relâchez la pédale pour embrayer. Vous pouvez alors moduler la vitesse de rotation des pignons de l'arbre primaire et l'accorder à celle des pignons de l'arbre secondaire.
 - Passage des rapports supérieurs : laissez le moteur et les pignons ralentir à la vitesse de rotation nécessaire au passage du rapport de vitesse supérieur.
 - Pour rétrograder : à l'aide de l'accélérateur, augmentez la vitesse du moteur et des pignons de la boîte pour atteindre la vitesse de rotation nécessaire au rapport de vitesse inférieur.
4. Débrayez rapidement en enfonçant la pédale et mettez le levier de vitesse dans la position du rapport de vitesse suivant.

5. Relâchez la pédale pour embrayer.

Autres conseils et techniques

Conduite de l'embrayage

La pédale d'embrayage n'est pas un repose-pied. Ne conduisez pas en laissant votre pied reposer sur la pédale d'embrayage. Cette habitude provoque le glissement de l'embrayage, cause d'échauffement, d'usure et d'avarie potentielle.

Usure de la butée de débrayage

Si votre moteur doit tourner au ralenti pendant un certain temps, passez au point mort et relâchez la pédale d'embrayage. Ainsi, vous éviterez une usure inutile de la butée de débrayage, et la fatigue du pied et de la jambe.

Réglage de l'embrayage

Vérifiez l'embrayage conformément aux recommandations du fabricant. L'entretien doit être effectué régulièrement pour assurer le réglage convenable de l'embrayage. Faites faire les réglages nécessaires à l'atelier de votre concessionnaire.

Quelques conseils

- Utilisez toujours l'embrayage pour passer aux rapports de vitesse supérieurs ou inférieurs.
- Choisissez toujours un rapport initial offrant une multiplication appropriée en fonction du chargement et du terrain.
- Ne rétrogradez jamais lorsque le véhicule roule trop vite.
- Ne forcez jamais le levier de changement de vitesse pour passer un rapport.
- Ne conduisez jamais le véhicule en « roue libre », la boîte de vitesses au point mort et débrayée.
- Changez de vitesse en souplesse, veillez à bien coordonner la manœuvre du levier de vitesse et celle de la pédale d'embrayage.

Utilisation de la boîte de vitesses automatique

Une boîte de vitesses automatique facilite le passage des rapports; toutefois, il est essentiel de comprendre comment utiliser la boîte de vitesses de manière efficace. Veuillez lire le guide d'utilisation du fabricant de la boîte de vitesses qui accompagne votre véhicule.

Il se peut que votre boîte de vitesses automatique ne comporte pas de position de stationnement (« P »). Assurez-vous de toujours serrer le frein de stationnement avant de quitter la cabine.



AVERTISSEMENT ! Ne quitter pas la cabine sans avoir serré le frein de stationnement. Le camion pourrait rouler et provoquer un grave accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Il faut toujours serrer le frein de stationnement avant de quitter la cabine.

Utilisation du système de freinage



NOTA : Les moteurs diesel d'aujourd'hui produisent une puissance de démarrage et un couple considérables à faible régime. L'association du régime moteur et du couple disponible peut être plus puissante que les freins de stationnement du véhicule.



AVERTISSEMENT ! Ne conduisez jamais le véhicule avec le frein de stationnement serré. Desserrez toujours le frein de stationnement avant de déplacer le véhicule. Si les freins de stationnement ne sont pas desserrés avant que le véhicule ne roule, la température du circuit de freinage peut s'élever de façon excessive et déclencher un incendie ayant pour conséquence des blessures corporelles et mortelles.



NOTA : Si votre camion est muni de freins hydrauliques, passez à [page 141](#).

Le fonctionnement du système de freinage et de nombreux accessoires du véhicule dépend du stockage et de l'application d'une alimentation en air à pression élevée.

Le système de freinage pneumatique est à double circuit : un circuit commande le freinage des roues avant, un circuit séparé commande celui des roues arrière; un autre circuit assure le freinage de la semi-remorque (sur les tracteurs seulement). Le système est alimenté par un compresseur entraîné par le moteur. Le compresseur du véhicule comprime de l'air extérieur sous une pression de 100 à 130 lb/po² (690 à 896 kPa). Une fois comprimé, cet air est stocké dans des réservoirs jusqu'à utilisation.

Lorsque vous actionnez les freins pneumatiques, de l'air comprimé s'écoule vers les récepteurs de freinage qui l'utilisent pour serrer les freins du véhicule et de la semi-remorque. C'est pour cette raison que vous ne percevez pas la même résistance à la pression sur la pédale que lorsque vous actionnez les freins d'une voiture. En effet, la pédale de frein du camion ouvre simplement une valve pour laisser l'air pénétrer dans les récepteurs de freinage.



AVERTISSEMENT ! Les freins sont indispensables à la sécurité du véhicule. Pour votre propre sécurité et celle d'autrui, faites faire périodiquement les vérifications d'entretien préventif indiquées dans le programme d'entretien, et faites examiner immédiatement votre véhicule dans un centre de service autorisé si vous soupçonnez un problème de freinage. Un circuit de freinage qui n'est pas entretenu de façon appropriée peut provoquer de graves accidents avec blessures corporelles ou mortelles.

Fonctionnement des freins



AVERTISSEMENT ! Ne roulez pas dans l'eau si elle est d'une profondeur suffisante pour mouiller les freins; ceux-ci fonctionneront alors de façon moins efficace que normalement. Les distances de freinage pourraient alors augmenter; de plus, le véhicule pourrait tirer à droite ou à gauche pendant le freinage, ce qui pourrait être une cause d'accident.

Pour éliminer ces inconvénients, assurez-vous de l'absence d'autres véhicules immédiatement à l'arrière et sur les côtés, puis serrez doucement et relâchez les freins à plusieurs reprises pour les faire sécher et rétablir leur fonctionnement normal. Il faut toujours vérifier les freins après avoir traversé une flaque d'eau profonde afin d'éliminer si possible le risque de blessures ou d'accident.

Circuit de freinage avant

Lorsqu'on enfonce la pédale de freins, la partie de la valve de freinage qui commande le circuit avant laisse passer l'air du réservoir de service avant dans les récepteurs de freinage de l'essieu avant, en passant par une valve de desserrage rapide.

En même temps (dans la version camion porteur), de l'air est envoyé dans l'orifice de commande du modulateur. S'il se produit alors une défaillance du circuit de freinage arrière, le modulateur évacue l'air des récepteurs de freins à ressort, ce qui a pour effet d'actionner ceux-ci proportionnellement au degré de serrage des freins du circuit avant.

Circuit de freinage arrière

Lorsqu'on enfonce la pédale de freins, la partie de la valve de freinage qui commande le circuit arrière laisse passer l'air du réservoir de service arrière dans l'orifice de commande de la valve relais du frein de service. L'air passe ensuite directement du réservoir de service arrière aux récepteurs de freinage arrière, proportionnellement à la pression exercée sur la pédale.

Sur les tracteurs ne comportant pas de système ABS, la valve relais fait partie de la valve de freinage BP-R1 qui applique proportionnellement la pression de freinage sur l'essieu moteur, dans le cas de conduite haut-le-pied (c'est-à-dire sans semi-remorque). La valve de répartition de freinage BP-R1 permet ainsi l'usage normal des freins sur l'essieu directionnel (avant) et réduit le risque de blocage de l'essieu moteur. Le système de répartition du freinage en conduite haut-le-pied est automatiquement neutralisé quand on attelle la semi-remorque.

Utilisation du frein de stationnement

Le bouton jaune en forme de losange se trouvant sur le tableau de bord commande les freins de stationnement du tracteur et de la semi-remorque. Il s'agit de freins à

ressort que l'on actionne en évacuant la pression d'air de leurs récepteurs. Lorsqu'ils ne sont pas utilisés, les ressorts sont comprimés par la pression d'air et les freins sont desserrés. Lorsqu'on agit sur la commande des freins de stationnement en la tirant vers soi, l'air est évacué des récepteurs et laisse les ressorts se détendre en serrant les freins.



AVERTISSEMENT ! Ne tirez jamais le bouton de commande du frein de stationnement avant que le véhicule ne soit immobilisé. L'utilisation du frein de stationnement pour arrêter le véhicule peut provoquer un blocage brutal des roues entraînant une perte de maîtrise du véhicule ou la collision d'autres véhicules par l'arrière. Vous pourriez subir des blessures corporelles ou mortelles.

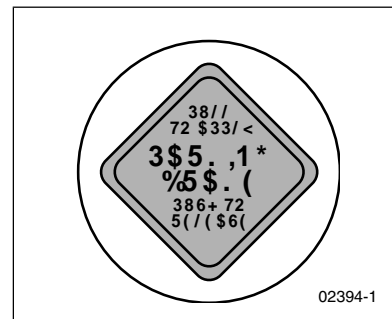


AVERTISSEMENT ! Ne quittez pas votre cabine sans serrer le frein de stationnement. Le camion pourrait rouler et provoquer un grave accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Il faut toujours serrer le frein de stationnement avant de quitter la cabine.

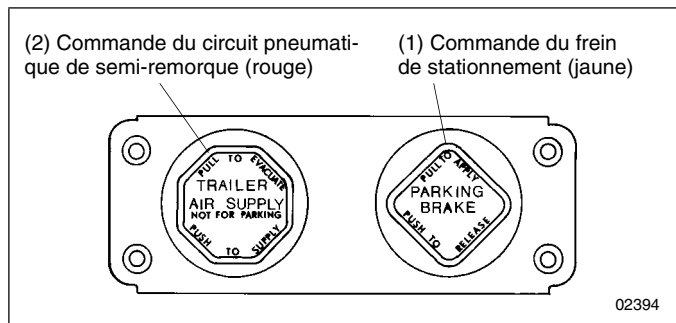
Avant de quitter la cabine :

1. Serrez tous les freins de stationnement. Tirez la commande de frein de stationnement de couleur **jaune**, située sur le tableau de bord. Le bouton **rouge** (de forme octogonale) d'alimentation en air de la semi-remorque, sur le tracteur, ressort automatiquement. (Un témoin optionnel au tableau de bord indique le serrage des freins).
2. Mettez le levier de vitesse en position de stationnement :
 - boîte de vitesses manuelle - choisissez la première vitesse ou la marche arrière
 - boîte de vitesses automatique - mettez le sélecteur au point mort.

3. Coupez le contact.
4. Retirez la clé.



Bouton de commande du frein de stationnement du camion porteur



Souppes de commande des freins de stationnement, combinaison tracteur-remorque

Les freins de stationnement agissent sur les roues arrière seulement. Ils sont serrés par des ressorts et la pression d'air les relâche. Cette pression est fournie par les réservoirs du circuit avant et du circuit arrière, par l'intermédiaire d'un clapet à deux voies.

Pour relâcher le frein de stationnement du camion ou du tracteur **UNIQUEMENT** :

- Enfoncez le bouton **jaune** se trouvant sur le tableau de bord. Les freins de la semi-remorque restent en position de stationnement.

Au-dessous de 60 psi (414 kPa), la commande du frein de stationnement **jaune** reste en position tirée (freins serrés). Si la pression de l'air ne remonte pas au-dessus de 60 psi (414 kPa), le bouton revient automatiquement à la position tirée si vous tentez de le pousser contre le tableau de bord. Voir [page 46](#) pour plus d'information.

Pour desserrer les freins de la semi-remorque **SEULEMENT** :

- Enfoncez le bouton **rouge** se trouvant sur le tableau de bord. Les freins (camion ou tracteur) restent en position de stationnement.

Pour desserrer les freins de l'ensemble tracteur - semi-remorque :

- Enfoncez les **DEUX** boutons se trouvant sur le tableau de bord.
- Si la pression de l'air tombe au-dessous de la limite de sécurité : le témoin lumineux de faible pression d'air s'allume. Si la pression d'air continue à baisser, la commande du frein de stationnement ressort en serrant automatiquement les freins à ressort.



ATTENTION : Ne tentez pas de mettre le véhicule en marche avant que la pression n'atteigne 100 lb/po² (689 kPa) dans le système, car les roues sont bloquées sous l'action des freins à ressort.

•Une contrainte inutile sur les freins pourrait entraîner une panne de freinage si le véhicule était forcé de se déplacer avant que la pression d'air n'atteigne 100 psi (689 kPa).

•Au-dessous de 60 psi (414 kPa), la commande du frein de stationnement reste en position tirée (position serrée). Si la pression d'air n'est pas rétablie, la commande reprend automatiquement sa position initiale.



AVERTISSEMENT ! Si la pression d'air dans le système tombe au-dessous de 60 psi (414 kPa), les freins à ressort risquent d'arrêter brutalement le véhicule et de provoquer un accident et des blessures corporelles ou mortelles. Surveillez le témoin rouge de chaque manomètre. Si l'un de ces voyants s'allume, faites réparer le véhicule avant de reprendre la route.



AVERTISSEMENT ! N'utilisez pas le frein manuel de la semi-remorque ou les freins de service pour immobiliser un véhicule en stationnement sans surveillance; utilisez les freins de stationnement. Comme les freins de service sont des freins pneumatiques, ils peuvent se desserrer progressivement. Votre véhicule pourrait se mettre en mouvement et causer un accident grave. Quelqu'un pourrait être renversé ou tué. Ne vous fiez jamais aux freins de service pour immobiliser un véhicule stationné.

Commande du circuit d'air comprimé du tracteur et de la semi-remorque

Charge initiale

Le bouton rouge, de forme octogonale, commande l'alimentation en air de la semi-remorque. Lorsque le système est complètement déchargé, le bouton rouge (alimentation en air de la semi-remorque) et le bouton jaune (frein de stationnement) sont SORTIS. Ainsi, les deux freins de stationnement (à ressorts) du tracteur et de la semi-remorque sont serrés.

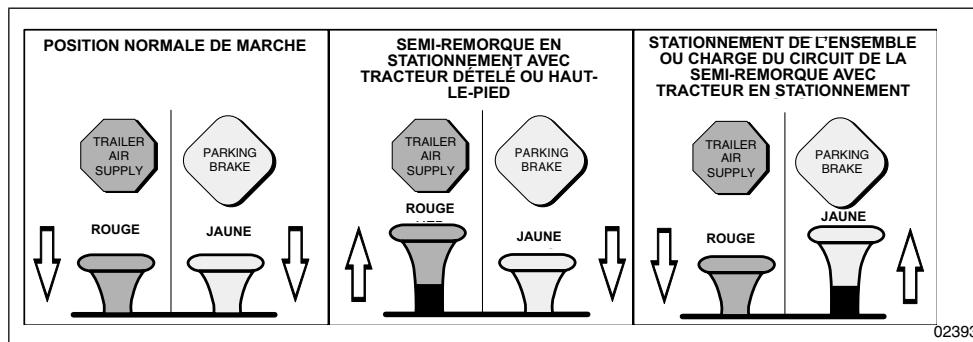
Pour fournir de l'air au circuit de la remorque et desserrer ses freins de stationnement :

1. Laissez monter la pression d'air du tracteur jusqu'à la pression de service.
2. Lorsque la pression atteint 50 lb/po² (345 kPa), vous pouvez alors REPOUSSER le bouton **rouge**.
3. Maintenez ENFONCÉ le bouton **rouge** jusqu'à ce que la pression d'air atteigne un niveau fixé d'avance d'environ 45 lb/po². À ce niveau, le bouton reste enfoncé; le circuit de la semi-remorque se charge et libère seulement les freins de stationnement de celle-ci.
4. Le bouton **jaune** reste SORTI (les freins du tracteur sont serrés).

Position normale de marche

- On peut maintenant ENFONCER le bouton **jaune** (freins de stationnement de l'ensemble), ce qui applique la pression d'air aux freins à ressort du tracteur et les desserre.
- Les deux boutons étant ENFONCÉS, l'air arrive maintenant aux freins à ressort de la semi-remorque et du tracteur; tous les freins se desserrent.

Les freins de stationnement agissent sur les roues arrière seulement. Ils sont serrés par des ressorts et la pression d'air les relâche. Cette pression est fournie par les réservoirs du circuit avant et du circuit arrière, par l'intermédiaire d'un clapet à deux voies.



Serrage des freins en cas d'urgence ou stationnement de la semi-remorque seulement

En cas de défaillance du circuit pneumatique ou de débranchement de la conduite d'alimentation d'air comprimé de la semi-remorque, les freins de stationnement de celle-ci se serrent. Dans ce cas, le bouton **rouge** SORT automatiquement et verrouille les réservoirs d'air comprimé du tracteur pour conserver la pression dans son circuit.

Pour serrer les freins de la semi-remorque seulement :

TIREZ sur le bouton **rouge**. Tirez sur le bouton rouge pour évacuer l'air contenu dans la conduite d'alimentation de la semi-remorque, ce qui ferme le clapet de protection du tracteur et serre les freins à ressort de la semi-remorque. La semi-remorque est alors en mode de freinage d'urgence ou de stationnement. C'est le mode dans lequel on peut dételer le tracteur et le conduire sans semi-remorque (en mode haut-le-pied).



AVERTISSEMENT ! N'utilisez pas le frein manuel de la semi-remorque ou les freins de service pour immobiliser un véhicule en stationnement sans surveillance; utilisez les freins de stationnement. Comme les freins de service sont des freins pneumatiques, ils peuvent se desserrer progressivement. Votre véhicule pourrait se mettre en mouvement et causer un accident grave. Quelqu'un pourrait être renversé ou tué. Ne vous fiez jamais aux freins de service pour immobiliser un véhicule stationné.

Stationnement du tracteur et de la semi-remorque

- Les deux boutons étant repoussés, en position de conduite normale, on peut actionner les freins de stationnement du tracteur et de la semi-remorque en TIRANT le bouton **jaune**. La pression d'air est évacuée des freins à ressort du tracteur; en même

temps le bouton **rouge** SORT, ce qui serre les freins de la semi-remorque. Cette séquence est conforme aux exigences du FMVSS121, selon lesquelles une seule commande doit permettre de serrer tous les freins de stationnement du véhicule.

Charge du circuit pneumatique de la semi-remorque

- Les deux boutons étant SORTIS (véhicule stationné avec sa semi-remorque), si l'on désire recharger le circuit pneumatique de la semi-remorque, on peut REPOUSSER le bouton **rouge** pour remettre sous pression la conduite d'alimentation en air de la semi-remorque. Le tracteur reste en mode de stationnement. Pour tout renseignement au sujet des pressions nécessaires dans les circuits pneumatiques, voir [page 125](#).

Sécurité et urgence relative aux freins



AVERTISSEMENT ! Ne conduisez pas le véhicule en cas de défaillance d'un circuit de frein pneumatique. Le véhicule ne devrait pas rouler tant que le système n'a pas été réparé et que les deux circuits de freinage, avec leurs éléments pneumatiques et mécaniques, ne fonctionnent pas correctement. La perte de pression d'air peut empêcher les freins de service de fonctionner et entraîner le serrage brutal des freins à ressort, entraînant un blocage des roues, une perte de maîtrise du véhicule et la collision d'autres véhicules par l'arrière. Vous pourriez être impliqué dans un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.

Freins avant — camion

Particularités concernant les camions porteurs :

En cas de perte de pression d'air dans le circuit de freinage avant, les freins avant du camion ne fonctionneront pas. Des clapets anti-retour isolent le circuit arrière de façon à protéger les freins de service

arrière et les freins de stationnement. Les freins à ressort ne se serreront pas automatiquement tant que la pression du circuit de freinage arrière sera maintenue.



AVERTISSEMENT ! Si, par une sollicitation répétée des freins, la pression résiduelle chute à moins de 60 psi (414 kPa), les freins à ressort se serreront automatiquement, ce qui entraînerait un arrêt brutal du véhicule et possiblement des blessures graves. Surveillez le témoin BRAKE AIR sur le tableau de bord. Si le témoin s'allume, ne poursuivez pas votre route tant que le véhicule n'est pas réparé ou dépanné de façon appropriée.

Freins arrière — camion

Particularités concernant les camions porteurs :

Si la pression d'air du circuit de freinage arrière est perdue, les clapets anti-retour isolent le circuit avant de façon à conserver le freinage aux roues avant. Possédant deux circuits, ce système n'entraîne pas le serrage des freins à ressort tant que la pression dans le circuit avant est maintenue.

Lorsque la pédale de frein est enfoncée, le modulateur détecte une chute ou l'absence de pression de service du circuit arrière, évacue l'air des récepteurs de freins à ressort, ce qui a pour effet d'actionner ceux-ci proportionnellement au degré de serrage des freins du circuit avant.

Une fois la pédale de frein relâchée, le modulateur utilise l'air du circuit de service avant pour alimenter les freins à ressort, ce qui produit leur desserrage proportionnellement au degré de serrage des freins du circuit avant.

Ainsi, en cas de panne des freins de service arrière, l'application modulée des freins à ressort du pont arrière vient en aide aux freins de l'essieu avant.



AVERTISSEMENT ! L'efficacité du freinage d'urgence dépend du volume d'air disponible dans le réservoir du circuit avant, lequel suffit généralement pour un nombre limité de serrages/desserrages des freins.

- **SOUVENEZ-VOUS :** *Si la pression résiduelle du circuit tombe à moins de 60 psi (414 kPa), les freins à ressort se serrent automatiquement, ce qui entraînerait un arrêt brutal du véhicule et possiblement des blessures corporelles ou mortelles. Surveillez le témoin BRAKE AIR du tableau de bord ; il s'allume avant le serrage des freins à ressort. Si le témoin s'allume, ne poursuivez pas votre route tant que le véhicule n'est pas réparé ou dépanné de façon appropriée.*

Freins - tracteur/semi-remorque

Particularités concernant les tracteurs/semi-remorques :

En cas de perte de pression dans le circuit avant ou arrière du tracteur, des clapets anti-retour isolent le circuit intact afin qu'il puisse continuer de fonctionner normalement. Les freins de la semi-remorque continuent de fonctionner.

- En cas de perte de pression d'air dans le circuit d'alimentation-stationnement de la semi-remorque, et si cette pression tombe au-dessous de 60 psi (414 kPa), les freins à ressort de la semi-remorque sont automatiquement serrés et les circuits pneumatiques du tracteur restent en service.
- En cas de perte de pression d'air dans le circuit du frein de service de la semi-remorque, et si la pression dans les circuits avant et arrière du tracteur tombe au-dessous de 60 psi (414 kPa), les freins à ressort du tracteur et de la semi-remorque se serrent automatiquement.

Freinage d'urgence



AVERTISSEMENT ! À moins de disposer d'un système de freinage antiblocage, évitez toujours, si possible, d'enfoncer complètement le pédale des freins de service, même en cas de freinage d'urgence. Un coup de frein trop vigoureux peut provoquer le blocage des roues et un dérapage incontrôlable pouvant entraîner un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.

Véhicules sans système ABS : En cas d'urgence, pour arrêter votre véhicule, faites varier la pression appliquée sur la pédale des freins de service pour obtenir un freinage maximal sans blocage des roues. Utilisez le frein-moteur pour faciliter le freinage en n'enfonçant pas la pédale d'embrayage tant que le régime du moteur n'est pas tombé à la vitesse du ralenti.

Surchauffe des freins

Dans les conditions de freinage normales, l'énergie libérée porte la température interne du tambour de frein à environ 500 °F (260 °C). C'est une température dans la

zone de sécurité : la température maximale des garnitures de freins à tambour est d'environ 800 °F (427 °C).

Cependant, lors d'un freinage d'urgence effectué de façon anormale ou prolongée, la température interne du tambour de frein peut dépasser 800 °F (427 °C). Cet échauffement des freins est détectable à cause de l'odeur de brûlé ou de la fumée dégagée par un tambour. Si cela se produit, vous devriez vous arrêter immédiatement et vérifier si vos tambours de frein ne sont pas fissurés ou si les garnitures ne sont pas en cours de combustion. Dans la négative, remettez-vous au volant et reprenez la route à faible vitesse dès que possible pour refroidir les freins. Si le véhicule devait rester immobilisé, le transfert de chaleur pourrait détruire les garnitures et déformer les tambours.

Pour prévenir la déformation des tambours pendant le refroidissement :

- Immobilisez le véhicule sur une surface plane et calez les roues.
- Desserrez les freins de stationnement et laissez les freins refroidir. Voir [page 122](#).

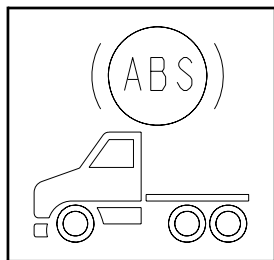
Système de freinage antiblocage

Ce véhicule peut être muni d'un système de freinage antiblocage (ABS). Ce système ABS réduit les possibilités de blocage des roues. Si l'une des roues est sur le point de se bloquer au cours du freinage, le système ABS ajuste automatiquement la pression d'air dans le récepteur de freinage de cette roue, pour éviter son blocage. Le système ABS devient automatiquement actif au moment où vous mettez le contact.

Témoins de système ABS

Témoins de système ABS de camion/tracteur

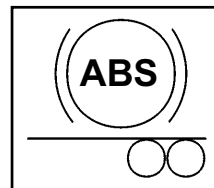
Dans les camions/tracteurs, un témoin de système ABS s'allume lorsque le contact est mis, et reste allumé jusqu'à ce que l'autodiagnostic soit terminé et ne détecte aucune anomalie. Normalement, ce témoin ABS reste allumé jusqu'à ce que le véhicule atteigne la vitesse de 9 mi/h (14 km/h) et que le signal de sortie des capteurs de vitesse ait été vérifié. Le témoin doit alors s'éteindre et ne s'allumer que lorsqu'une anomalie est détectée dans le système. Le témoin ABS des camions/tracteurs se trouve dans l'ensemble de témoins.



ATTENTION : Si le témoin ABS du camion/tracteur ne s'allume pas lorsque le contact est mis, l'ampoule ou le câblage est défectueux. Ceci doit être vérifié le plus rapidement possible.

Témoin lumineux du système ABS de la semi-remorque

Les camions, tracteurs et remorques construits après le 1 mars 2001 sont munis d'une liaison électrique conformément à la norme des États-Unis FMVSS 121, y compris d'un témoin ABS de remorque dans la cabine.



ATTENTION : Si le témoin ABS de la remorque ne s'allume pas lorsque le contact est mis, l'ampoule ou le câblage est défectueux. Le conducteur doit faire vérifier cette anomalie le plus vite possible.



NOTA : Que le témoin s'allume et que l'ampoule soit vérifiée lorsque le contact est mis ne signifie pas que la remorque attelée comporte un système ABS de remorque. Vous devez personnellement vérifier chaque remorque pour déterminer son type de système de freinage.

Le témoin ABS de remorque s'allume lors de la vérification de son ampoule lorsque le contact est mis, qu'une remorque soit attelée ou non au véhicule. Si l'ampoule fonctionne, le témoin va ensuite réagir de la façon suivante :

1. Si aucune remorque n'est attelée ou si une remorque sans freins ABS est attelée, le témoin ABS de remorque s'éteint au bout de quelques secondes.

i *NOTA : Une remorque munie d'un système ABS adéquatement attelée est*

- *une remorque dont la liaison électrique est raccordée au connecteur J560.*
- *une remorque sans liaison électrique qui est attelée à un connecteur optionnel ISO 3731.*

i *NOTA : Pour les remorques doubles ou triples : La liaison électrique ne différentie pas les remorques. Une anomalie du système ABS de l'une des remorques provoque l'allumage du témoin ABS de remorque.*

2. Lorsqu'une remorque à système ABS est bien raccordée, le témoin ABS de remorque reste allumé pendant quelques secondes lors de la vérification du système ABS de la remorque.
 - Si aucune anomalie n'est détectée dans le système ABS, le témoin s'éteint.

- Si une anomalie est détectée dans le système ABS, le témoin reste allumé. Le conducteur doit faire réparer le système ABS avant de circuler avec cette remorque.



AVERTISSEMENT ! Ne vous fiez pas à un système de freinage antiblocage qui ne fonctionne pas bien. Vous pourriez perdre la maîtrise de votre véhicule, provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Si l'un des témoins du système ABS s'allume lorsque le camion roule ou reste allumé après l'autodiagnostic, ce système de freinage antiblocage est peut-être défectueux. Dans ce cas, il ne vous fournira aucune protection en cas d'urgence. Vos freins fonctionneront, mais seront dépourvus de la protection antiblocage. Si le témoin signale un problème, faites vérifier votre système ABS.

Témoin de patinage de roue

Le système ABS de votre camion/tracteur peut être muni d'un dispositif d'antipatinage à l'accélération (ASR) ou d'antipatinage automatique (ATC). Ces deux dispositifs

sont surveillés par un témoin d'antipatinage de roue. Le témoin ABS des camions/tracteurs se trouve dans l'ensemble de témoins.

Le témoin d'antipatinage de roue s'allume brièvement puis s'éteint lorsque le contact est mis. Le témoin d'antipatinage de roue s'allume si l'ASR ou l'ATC détecte qu'une roue patine. Le témoin reste allumé tant que le patinage de la roue est détecté par l'ASR ou l'ATC qui serre les freins ou réduit le couple du moteur. Ne laissez pas le témoin d'antipatinage allumé en permanence pendant une période prolongée. L'utilisation prolongée et continue du dispositif ASR/ATC peut entraîner un échauffement des freins des roues motrices. Le couple du moteur ou la vitesse du véhicule doit être réduit pour éliminer le patinage de roue et éviter l'utilisation excessive du système ASR /ATC.

À l'exception de la vérification du fonctionnement des témoins ABS et d'antipatinage lorsque le contact est mis, et de la surveillance de ces témoins pendant la conduite, aucune procédure de fonctionnement spéciale n'est requise. Pour une description détaillée, consultez la documentation d'entretien de votre système ABS particulier fournie avec le véhicule.

Robinet de commande manuelle de frein de semi-remorque

Les tracteurs/semi-remorques sont équipés d'un frein manuel de semi-remorque situé sur le côté droit de la colonne de direction. Ce robinet manuel fournit la pression d'air nécessaire au serrage des freins de la semi-remorque seulement. Elle fonctionne indépendamment de la pédale de frein.

Pour commander le frein manuel de la semi-remorque :

- Tirez sur le levier.
- Ce dispositif revient automatiquement en position initiale. Lorsque la pression n'agit plus sur le levier de commande, il revient à la position OFF.



NOTA : N'utilisez pas le frein de la semi-remorque à la place des freins de service du véhicule. Si l'on utilise ce dispositif de freinage trop fréquemment, au lieu du frein de service normal, on peut provoquer l'usure prématurée des freins de la semi-remorque.



AVERTISSEMENT ! N'utilisez pas le frein manuel de la semi-remorque ou les freins de service pour immobiliser un véhicule en stationnement sans surveillance; utilisez les freins de stationnement. Comme les freins de service sont des freins pneumatiques, ils peuvent se desserrer progressivement. Votre véhicule pourrait se mettre en mouvement et causer un accident grave. Quelqu'un pourrait être renversé ou tué. Ne vous fiez jamais aux freins de service pour immobiliser un véhicule stationné.

Conduite haut-le-pied ou à vide



NOTA : Les informations qui suivent ne s'appliquent qu'aux tracteurs.

N'utilisez pas le ralentisseur de moteur (par exemple le frein sur échappement) pour ralentir le véhicule lorsque vous conduisez en mode haut-le-pied ou à vide.



AVERTISSEMENT ! N'utilisez pas votre ralentisseur de moteur lorsque vous conduisez en mode haut-le-pied ou à vide. L'utilisation d'un ralentisseur peut provoquer un blocage des roues entraînant une perte de maîtrise ou la « mise en portefeuille » du véhicule. En effet, la semi-remorque pourrait ne pas charger suffisamment les roues arrière du tracteur pour assurer la traction nécessaire. Lorsque vous circulez en mode haut-le-pied, vous pouvez provoquer un grave accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles si les roues de votre véhicule se bloquent soudainement pendant le freinage.

Système de répartition de freinage en conduite haut-le-pied

Lorsqu'une remorque n'est pas attelée, la pression de serrage du frein de l'essieu moteur est automatiquement limitée par le système de répartition de pression des freins.

Le système de répartition de freinage module la pression de serrage des freins sur l'essieu moteur arrière. Pour fournir une puissance de freinage équivalente, les

tracteurs (en mode haut-le-pied ou dépourvus de système ABS) nécessitent un effort plus grand sur la pédale de frein que les véhicules non munis d'un système de répartition du freinage.

Sur les tracteurs qui ne sont pas pourvus de système antiblocage (ABS), un système de répartition du freinage en mode haut-le-pied est installé. En l'absence de semi-remorque (c'est-à-dire en mode haut-le-pied), la pression du freinage (sur l'essieu moteur arrière) est automatiquement limitée par le système de répartition.

Ralentisseur de moteur (option)

Un ralentisseur de moteur ou un frein sur échappement peut être installé (en option) pour créer un effet de freinage sur les roues motrices. Ces dispositifs utilisent la puissance du moteur pour ralentir votre véhicule. En empêchant les freins de surchauffer, ils peuvent réduire l'usure des freins de service. Toutefois, un ralentisseur n'est pas un frein d'urgence.

Idéalement (sur revêtements normaux), vous ralentissez votre véhicule à l'aide du ralentisseur (dans la mesure où la loi le permet) et vous utilisez les freins de service seulement pour immobiliser votre véhicule. Vous pouvez ainsi prolonger considérablement la vie utile de vos freins.



AVERTISSEMENT ! Les freins de service doivent obligatoirement être utilisés en cas d'urgence. Le frein moteur ou le ralentisseur seul pourrait ne pas ralentir suffisamment votre véhicule pour prévenir un accident. Vous pourriez être blessé corporellement ou mortellement si vous fiez uniquement à l'efficacité de freinage du ralentisseur.

- **Le ralentisseur n'est PAS destiné à faire fonction de frein principal du véhicule; ce n'est pas non plus un frein d'urgence. Le ralentisseur n'est qu'un auxiliaire des freins de service, car il utilise la compression du moteur pour ralentir les organes de transmission. Utilisez les freins de service pour les arrêts urgents.**

Frein sur échappement

Quand vous actionnez le frein sur échappement, celui-ci crée automatiquement un effet de freinage dès que vous levez le pied de la pédale de l'accélérateur.

Le commutateur de frein sur échappement est situé sur le tableau de bord des accessoires. Il permet de mettre le frein sur échappement en position de marche (prêt à ralentir le véhicule) ou en position d'arrêt (sans effet de freinage).

- N'utilisez pas le ralentisseur de moteur (par exemple le frein sur échappement) pour ralentir le véhicule lorsque vous conduisez en mode haut-le-pied ou à vide.
- Assurez-vous que la commande est en position OFF avant de mettre le moteur en marche.
- Lorsque le moteur en marche est réchauffé, dès que vous êtes prêt à prendre la route, mettez le commutateur de commande du frein sur échappement en position ON pour utiliser son effet de freinage.



AVERTISSEMENT ! N'utilisez pas le ralentisseur sur une route glissante (chaussée mouillée, glacée, enneigée ou en gravier). Un ralentisseur peut provoquer le dérapage des roues sur une surface glissante. Vous pourriez perdre la maîtrise du véhicule et causer sa mise en portefeuille, et provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.

Si votre véhicule est équipé de freins antiblocage (ABS) Rockwell/WABCO, le fonctionnement du frein sur échappement (position ON) est commandé par le système ABS. Pour toute information supplémentaire sur le système ABS, consultez « Système de freinage antiblocage » à la page 132.

Pour toute information supplémentaire sur le moment et la façon d'utiliser le frein moteur de votre véhicule, consultez le manuel du propriétaire fourni avec le véhicule.

Organes de freinage

Voici une description succincte du système de freinage pneumatique. Les informations données sont d'ordre général et expliquent le fonctionnement du système. Pour des informations plus détaillées, consultez le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen**.

Compresseur : fournit l'air comprimé au système de freinage. La pression est limitée par le régulateur.

Régulateur de pression : commande la pression d'air dans le système en actionnant le mécanisme de refoulement d'air du compresseur. La pression de déclenchement est de 115 à 125 psi (793 à 862 kPa). La pression d'enclenchement est réglée d'avance entre 13 et 25 lb/po² (90 à 172 kPa) au-dessous de la valeur de réglage de la pression de déclenchement (l'intervalle enclenchement-déclenchement n'est pas modifiable).

Clapet de surpression : installé en sortie du réservoir d'air. Ce clapet libère l'excédent de pression d'air à partir de 150 lb/po² (1 034 kPa).

Dessiccateur d'air (en option) : recueille et élimine l'humidité et les contaminants dans l'air envoyé par le compresseur dans le réservoir d'alimentation (humide).

Réservoirs d'air comprimé : Les réservoirs d'alimentation et de service humides sont situés derrière la boîte à batterie, sur le longeron de châssis; le réservoir d'alimentation en air se trouve sous le réservoir de service avant. Consultez la section Réservoirs d'air [page 225](#).

Le réservoir d'alimentation (humide) reçoit l'air du dessiccateur d'air et le refroidit quelque peu, en laissant l'humidité se condenser pour être purgée. De l'air relativement sec est alors envoyé dans les deux réservoirs de service d'où il est distribué aux circuits de freinage. Les réservoirs de service sont isolés entre eux par des clapets anti-retour.

Pédale de valve des freins pneumatiques à double circuit : envoie de l'air comprimé dans les deux circuits des freins de service.

Clapet à deux voies : dirige l'air comprimé à la pression plus élevée, soit du réservoir primaire (arrière), soit du réservoir secondaire (avant), vers le modulateur.

Modulateur (SR -1) : utilisé seulement sur les camions porteurs, et non sur les tracteurs. Ce système gère quatre fonctions :

- Il limite la pression d'air de retenue des freins dans les récepteurs des freins à ressort.
- Il assure une évacuation rapide de l'air comprimé des récepteurs de freins à ressort pour accélérer leur serrage.
- Il module l'action des freins à ressort proportionnellement à l'utilisation des freins de service avant, en cas de défaillance du circuit de freinage arrière.
- Il évite l'effet combiné du freinage des freins de service et des freins à ressort.

Valve relais (camions porteurs) : accélère le serrage des freins de service arrière. Cet organe comporte également une fonction de desserrage rapide.

Valve de répartition de freinage (BP-R1) (tracteur) : envoie de l'air comprimé dans les récepteurs de frein de service du tracteur. Elle proportionne automatiquement la pression de serrage des freins de l'essieu moteur lors de la conduite haut-le-pied (sans semi-remorque attelée). La

valve de répartition de freinage permet ainsi l'usage normal des freins sur l'essieu directionnel et réduit le risque de blocage des freins de l'essieu moteur. Le système de répartition du freinage en conduite haut-le-pied est automatiquement neutralisé quand on attelle la semi-remorque.

Valves à desserrage rapide : accélère l'évacuation de la pression d'air des récepteurs de freinage. Quand cela se produit, l'air est évacué par la valve de desserrage rapide plutôt que renvoyé vers la valve (pédale) de freinage de service.

Clapet anti-retour à une voie : permet l'écoulement d'air dans une direction seulement.

Commande de freins de stationnement : bouton jaune en forme de losange. Il commande le serrage et le desserrage des freins de stationnement (à ressort) dans les camions ou combinaisons tracteur/semi-remorque, ou tracteurs seuls. Si l'on doit recharger complètement le circuit pneumatique à partir d'une pression nulle, la commande des freins de stationnement ne peut rester en position desserrée tant que la pression dans le système

ne dépasse pas 60 psi (414 kPa), pression nécessaire pour neutraliser le ressort de rappel du plongeur de la valve.

Valve d'alimentation des freins de semi-remorque

(tracteur) : Le bouton octogonal **rouge** protège le circuit pneumatique du tracteur. Il fonctionne conjointement avec la valve du frein de stationnement (jaune). La commande d'alimentation des freins de la semi-remorque détermine la synchronisation des freins de stationnement et d'urgence du tracteur et de la semi-remorque. Si l'on doit recharger complètement le circuit pneumatique à partir d'une pression nulle, la valve d'alimentation de la semi-remorque ne peut rester en position serrée tant que la pression du circuit ne dépasse pas 50 psi (345 kPa). Si la pression d'air d'alimentation tombe au-dessous de 60 psi (414 kPa), ce bouton sort automatiquement en évacuant l'air du système.

Valve de protection du tracteur : Ce dispositif a pour fonction (1) de recueillir les signaux pneumatiques relatifs au fonctionnement du circuit de freinage de la semi-remorque; (2) de transmettre ces signaux à la semi-

remorque; (3) de protéger l'alimentation en air du tracteur en cas de séparation des conduites d'air comprimé reliant le tracteur à la semi-remorque.

Freins hydrauliques



AVERTISSEMENT ! Ne conduisez pas le véhicule en cas de défaillance d'un circuit de freinage pneumatique ou hydraulique. Un tel défaut de fonctionnement peut empêcher le système de freinage de fonctionner convenablement et peut entraîner un accident grave ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Le véhicule ne devrait pas rouler tant que le système n'a pas été réparé et que les deux circuits de freinage, notamment leurs éléments pneumatiques, hydrauliques et mécaniques, ne fonctionnent pas correctement.

Le fonctionnement du système de freinage du véhicule repose sur des principes de base en hydraulique. L'action hydraulique débute par la force exercée sur la pédale de frein. Cette force engendre une pression hydraulique dans le maître-cylindre, laquelle est amplifiée par le servofrein. La pression d'assistance additionnelle est créée lorsque le liquide de direction assistée sous pression provenant

de la pompe de direction assistée agit sur le piston du maître-cylindre. Par mesure de sécurité, le liquide pressurisé provenant du maître-cylindre utilise deux circuits indépendants : Le circuit primaire alimente les roues avant alors que le circuit secondaire alimente les roues arrière. Le liquide de frein refoulé par le maître-cylindre parcourt les canalisations de frein pour aboutir aux cylindres de roue qui actionnent les mécanismes agissant sur les plaquettes de frein. Ces mécanismes repoussent les plaquettes de frein contre les disques de frein pour freiner les roues.

Une pompe électrique de secours fournit une alimentation redondante au servofrein hydraulique en cas d'interruption de débit de la pompe de direction assistée. Le freinage manuel est également disponible en cas de panne du servofrein et de l'alimentation de secours.



AVERTISSEMENT ! Ne conduisez jamais le véhicule avec le frein de stationnement serré. Desserrer toujours le frein de stationnement avant de déplacer le véhicule. Si les freins de stationnement ne sont pas desserrés avant que le véhicule ne roule, la température du circuit de freinage peut s'élever de façon

excessive et déclencher un incendie ayant pour conséquence des blessures corporelles et mortelles ou des dommages matériels.



NOTA : *Les moteurs diesel électroniques d'aujourd'hui délivrent un couple et une puissance de démarrage importants à bas régime. Des combinaisons de régimes du moteur et de couples disponibles peuvent vaincre la capacité des freins de stationnement du véhicule.*



AVERTISSEMENT ! Les freins sont indispensables à la sécurité du véhicule. Pour votre propre sécurité et celle d'autrui, faites faire périodiquement les vérifications d'entretien préventif indiquées dans le programme d'entretien, et faites examiner immédiatement votre véhicule dans un centre de service autorisé si vous soupçonnez un problème de freinage. Un circuit de freinage qui n'est pas entretenu de façon appropriée peut provoquer de graves accidents avec blessures corporelles ou mortelles.

Organes de freinage

Voici une description succincte du système de freinage hydraulique. Les informations données sont d'ordre général et expliquent le fonctionnement du système. Pour tout renseignement complémentaire, consultez le manuel d'entretien des véhicules de poids moyen Peterbilt.

Modulateur du système de freinage antiblocage (ABS) : équilibre le débit du liquide de frein entre le maître-cylindre et les étriers de roue afin d'éviter le blocage des roues.

Témoin ABS : s'allume lorsque le contrôleur du système ABS détecte le blocage de l'une des roues et qu'il active le système ABS. Le témoin s'allume également en cas d'anomalie du système ABS.

Réservoir de liquide de frein emmagasine le liquide de frein et sert de point de remplissage du système au besoin.

Maître-cylindre de frein : transforme la force exercée sur la pédale de frein en pression hydraulique dans les circuits primaire et secondaire.

Pédale de frein : transmet la force issue du pied de l'opérateur aux pistons du maître-cylindre de frein.

Témoin des freins : s'allume lorsque le débit de liquide de direction assistée est interrompu ou lorsqu'une pression différentielle se crée entre les circuits primaire et secondaire. Dans les deux cas, le fonctionnement du système de freinage s'en trouve perturbé.

Manocontacteur de pression différentielle : mesure la pression différentielle entre les circuits hydrauliques primaire et secondaire.

Pompe électrohydraulique : La pompe électrohydraulique sert de pompe d'assistance de secours. La pompe électrohydraulique fournit la pression d'assistance de secours au servo hydraulique de freinage en cas d'interruption de débit de liquide de direction assistée au module d'assistance.

Étriers de frein avant et arrière : convertissent la pression du liquide hydraulique en une force appliquée à chaque disque de frein pour ralentir la vitesse de rotation de la roue.

Servo hydraulique de freinage : le servo hydraulique de freinage applique une force hydraulique additionnelle fournie par le boîtier de direction assistée au piston du maître-cylindre lorsque la pédale de frein est enfoncée.

Témoin du frein de stationnement : s'allument lorsque le frein de stationnement est serré (levier de frein en position haute.)

Levier de frein de stationnement : le levier manuel du frein de stationnement, situé dans la cabine, permet de serrer ou de desserrer le frein de stationnement à tambour monté sur l'arbre de transmission.

Débitmètre de direction assistée : détecte le débit de liquide de direction assistée.

Réservoir de liquide de direction assistée : emmagasine le liquide de direction assistée et sert de point de remplissage du système au besoin.

Boîtier de direction assistée : offre une assistance à la direction et fournit le liquide de direction assistée sous pression au servo hydraulique de freinage.

Pompe de direction assistée : puise le liquide de direction assistée du réservoir et le pompe vers le boîtier de direction assistée.

Alarme sonore : retentit lorsque le débit de liquide de direction assistée est interrompu ou lorsqu'une pression différentielle se crée entre les circuits de frein primaire et secondaire. Dans les deux cas, le fonctionnement du système de freinage s'en trouve perturbé.

Témoin des freins

Lorsque le témoin des freins s'allume, il y a une anomalie dans le système de freinage. Les causes possibles de l'anomalie incluent une chute de pression hydraulique dans le circuit de la direction assistée ou une pression différentielle entre les circuits de frein primaire et secondaire.



AVERTISSEMENT ! N'utilisez pas le véhicule si le témoin des freins s'allume ou si l'alarme retentit. Le témoin ou l'alarme sonore indique la défaillance de l'un des organes/systèmes de freinage. Arrêtez immédiatement le véhicule sur le bord de la route. Le non respect de cette consigne peut provoquer un grave accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.



TÉMOIN DES FREINS DE SERVICE

Si une alarme retentit ou si le témoin BRAKE s'allume sur la route, procédez de la manière suivante :

1. Ralentissez prudemment.

Voici quelques suggestions pour vous aider à ralentir votre véhicule :

- **Rétrogradez** - Passer à un rapport inférieur aide à ralentir le véhicule.
- **Pompez les freins** - Pomper la pédale de frein peut produire une pression hydraulique suffisante pour arrêter le véhicule.
- **Utilisez le frein de stationnement** - Le frein de stationnement ou frein d'urgence est distinct du système de freinage hydraulique. Il peut donc servir à ralentir le véhicule.

2. Éloignez-vous à bonne distance des voies de circulation et immobilisez le véhicule.
3. Serrez le frein de stationnement. (Voir [page 122](#)).

4. Allumez les feux de détresse et utilisez vos divers dispositifs d'avertissement pour avertir les autres usagers de la route.

Freins humides ou surchauffés

- Freins humides

Si vous avez roulé par une forte pluie ou si vous avez traversé de profondes flaques d'eau, vos freins risquent d'être humides. Des freins humides peuvent être affaiblis, se serrer inégalement ou alors s'engager brutalement. Ces conditions peuvent provoquer une perte d'efficacité des freins, un blocage des roues, ou une tendance au louvoiement.

Évitez si possible de franchir de profondes flaques d'eau. Sinon, observez les précautions suivantes :

- Ralentissez.
- Passez un rapport inférieur.
- Appuyez légèrement sur la pédale de frein.
- Augmentez le régime du moteur tout en maintenant une légère pression sur la pédale de frein sur une courte distance pour assécher les garnitures de frein.

- Surchauffe des freins

Lorsque vous franchissez une pente descendante, la force de gravité vous entraîne et augmente votre vitesse. Vous devez donc diminuer votre vitesse suffisamment pour ne pas faire surchauffer vos freins. Si vous gardez le pied sur la pédale de frein et que vous faites surchauffer les freins, vous risquez une perte d'efficacité, vous incitant à appuyer toujours davantage pour conserver votre puissance de freinage. Éventuellement, cette condition peut s'aggraver au point de rendre les freins totalement inutilisables.

L'emploi d'un rapport inférieur peut aider à conserver une vitesse adéquate. L'emploi d'un rapport inférieur permet d'utiliser la compression et la friction des organes du moteur pour ralentir le véhicule. Assurez-vous d'engager le bon rapport **avant** d'aborder la descente, plus spécialement si votre véhicule est équipé d'une boîte manuelle. Sinon, vous pourriez être contraint de rester au point mort et d'être dans l'impossibilité d'utiliser le frein moteur. La descente en « roue libre » est illégale et peut s'avérer TRÈS dangereuse.

Système de freinage antiblocage (ABS)

Ce véhicule est doté d'un système de freinage antiblocage (ABS). Le système ABS limite la possibilité de blocage des roues. Si l'une des roues est sur le point de se bloquer au cours du freinage, le système ABS ajuste automatiquement la pression hydraulique dans l'étrier de cette roue, pour éviter son blocage. Le système ABS devient automatiquement actif au moment où vous mettez le contact.



ATTENTION : La broche centrale du connecteur du faisceau à 7 fils des feux de semi-remorque peut alimenter sous tension constante le système ABS. Assurez-vous qu'elle ne mette pas accidentellement sous tension d'autres dispositifs de la semi-remorque.

Témoin lumineux ABS

Le témoin ABS s'allume brièvement puis s'éteint lorsque le contact est mis. Si le témoin reste allumé jusqu'à une vitesse de 4 mi/h (6 km/h), puis s'éteint, un code d'anomalie peut être mémorisé. Si le témoin **reste** allumé à une vitesse supérieure à 4 mi/h (6 km/h), le système ABS peut être défectueux.



ATTENTION : Si le témoin ABS ne s'allume pas lorsque le contact est mis, l'ampoule ou le câblage est défectueux. Vous devriez faire vérifier cette anomalie sans tarder.



AVERTISSEMENT ! Aucune indication ne sera transmise via les témoins ou alarmes sonores du tableau de bord si des pneus de taille inadéquate sont montés sur votre véhicule. Le système de freinage antiblocage (ABS) est étalonné en fonction d'un nombre de tours spécifique par mille ou kilomètre. L'utilisation d'une taille de pneu ou de jante différente peut causer un dysfonctionnement du système ABS en cas de freinage d'urgence. Cela peut provoquer un accident et entraîner des blessures corporelles ou mortelles. Avant d'équiper votre véhicule de pneus ou de jantes de taille différente, il serait sage de prendre conseil auprès de votre concessionnaire Peterbilt.

Rodage du frein de stationnement



AVERTISSEMENT ! Si un tambour neuf ou des garnitures neuves sont posés, le frein de l'arbre de transmission doit être rodé. Ne pas roder adéquatement le frein de stationnement avant de le mettre en service peut le rendre inapproprié, permettre au véhicule de rouler et entraîner des dommages matériels ainsi que des blessures corporelles ou mortelles.

Cette procédure est recommandée pour les nouveaux véhicules dans lesquels une force inférieure est demandée pour actionner le levier. Cette procédure est **obligatoire** après le remplacement des garnitures de freins de la transmission ou des tambours de frein.

1. Conduisez le véhicule à 15 mi/h (24 km/h) dans un rapport boîtes automatiques (premier ou deuxième) sur une chaussée sèche et dure.
2. Serrez le frein de stationnement avec une force modérée (environ 40 lb) pour arrêter le véhicule. Ne bloquez pas les roues.

3. Après l'arrêt, desserrez le frein de stationnement et conduisez le véhicule à 20 mi/h (32 km/h) dans une rapport boîtes automatiques sur approximativement 2,5 mi pour permettre au frein de se refroidir.
4. Répétez les étapes 1, 2 et 3 ci-dessus une dizaine de fois.
5. Réglez le levier du frein de stationnement. Consultez le manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen.

Utilisation de l'essieu moteur arrière

Introduction

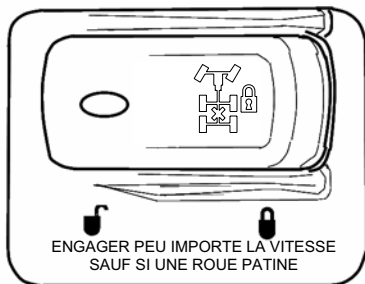
Le présent chapitre traite du fonctionnement de votre essieu moteur arrière. Les instructions ci-dessous s'appliquent aux caractéristiques les plus courantes des essieux moteurs. Pour tout renseignement complémentaire sur le fonctionnement de l'essieu, reportez-vous aux directives du fabricant.

Si votre véhicule est équipé d'un essieu arrière simple autobloquant Rockwell Tractech™, le dispositif de blocage du différentiel s'enclenche et se déclenche automatiquement. Lorsqu'une des roues commence à patiner sur une surface glissante, ce dispositif de l'essieu arrière améliore la traction.

Tandem à différentiel bloquant

Sur les véhicules munis d'essieux arrière tandem, le différentiel inter-essieux permet à chaque essieu de tourner indépendamment l'un de l'autre. L'action du différentiel entre les essieux tandem supprime la contrainte entre les essieux et réduit l'usure. Le commutateur de blocage de différentiel inter-essieux permet au conducteur de BLOQUER ou de DÉBLOQUER le différentiel en fonction de la surface de la route.

Lorsque vous conduisez sur une chaussée pavée sèche, laissez le différentiel inter-essieux à la position DÉBLOQUÉ.



Dans la position LOCK, un dispositif d'embrayage pneumatique verrouille l'un avec l'autre les deux essieux, pour permettre une meilleure traction sur les revêtements de route glissants; toutefois, dans les virages et sur un revêtement sec, il est alors plus difficile de diriger le véhicule. La conduite continue sur une surface pavée sèche crée des contraintes dans les essieux tandem et peut causer des dommages internes.

N'utilisez ce dispositif que pour conduire sur des surfaces présentant une mauvaise adhérence, par exemple dans la boue, la neige, ou le gravier meuble. Ne l'utilisez pas dans les descentes ou à des vitesses supérieures à 25 mi/h (40 km/h).

Bloquez le différentiel inter-essieux dans les conditions routières suivantes :

- Verglas ou neige - avec ou sans chaînes antidérapantes
- Routes non pavées
- Chemins sablonneux, boueux ou autre chaussée déformée.



AVERTISSEMENT ! Ne mettez pas le dispositif de verrouillage du différentiel en position de verrouillage pendant que les roues tournent librement (patinent). Vous pourriez perdre le contrôle du véhicule ou endommager les essieux ce qui peut avoir pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Passez en position LOCK seulement lorsque les roues ne patinent pas.

- Surveillez la route pour repérer les endroits humides, boueux ou verglacés; arrêtez votre véhicule et bloquez le différentiel suffisamment à l'avance.



AVERTISSEMENT ! Ne conduisez pas le véhicule sur une route pavée et sèche lorsque le différentiel est bloqué. Cela peut provoquer un accident et entraîner des blessures corporelles ou mortelles. Sur un revêtement sec, vous ne pouvez pas diriger le véhicule convenablement si le différentiel est bloqué. Ne bloquez le différentiel que si vous roulez sur une surface présentant une mauvaise adhérence, sur une route humide ou glissante ou sur du gravier meuble, par exemple.

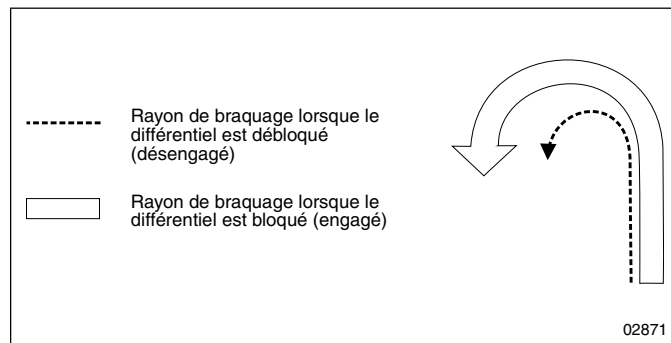
Utilisation du blocage du différentiel inter-essieux



AVERTISSEMENT ! Ne bloquez pas le différentiel inter-essieux en montée ou à des vitesses supérieures à 25 mi/h (40 km/h). En bloquant le différentiel à cette vitesse, vous modifiez la tenue de route du véhicule qui devient « sous-vireur ». Dans cet état, votre véhicule ne pourra pas prendre les virages aussi rapidement et nécessitera plus d'efforts pour les changements de direction, ce qui pourrait être la cause d'un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.

Pour verrouiller le différentiel inter-essieux :

1. Prévoyez le moment où vous pourriez nécessiter un surplus de traction; ralentissez à une vitesse constante inférieure à 25 mi/h (40 km/h) ou immobilisez le véhicule. Ne bloquez pas le différentiel inter-essieux dans une descente ou à une vitesse supérieure à 25 mi/h (40 km/h), pendant que les roues patinent ou alors que l'adhérence est réduite.



Comportement sous-vireur

2. Mettez la commande de verrouillage du différentiel inter-essieux en position, appelée MAIN DIFFERENTIAL LOCK, à la position LOCK. Un témoin (DIFF LOCK) s'allume dans le module du

tableau de bord pour indiquer que le différentiel est bloqué.

3. Si vous BLOQUEZ ou DÉBLOQUEZ le différentiel inter-essieux sans vous arrêter, levez brièvement le pied de la pédale d'accélérateur pour réduire le couple s'exerçant sur les organes de transmission et faciliter le fonctionnement du dispositif embrayeur (le mécanisme verrouillant les roues).



NOTA : Si votre véhicule est équipé d'une boîte automatique, il peut être nécessaire de passer à la position de point mort pendant un instant pour que les cannelures du dispositif de blocage du différentiel principal inter-essieux puissent s'engager ou se séparer complètement.

4. Conduisez le véhicule sur le tronçon glissant, en maintenant votre vitesse à moins de 25 mi/h (40 km/h).

Pour débloquer le différentiel inter-essieux :

1. Dès que vous atteignez un tronçon de route sec ou une route en meilleur état, où le blocage du différentiel n'est pas nécessaire, DÉBLOQUEZ celui-ci.

2. Levez le pied de la pédale d'accélérateur pendant un instant pour réduire le couple moteur et faciliter le débrayage du mécanisme.
3. Dès que vous débloquez le différentiel, la conduite normale peut reprendre et le témoin du module de tableau de bord s'éteint.

Autres conseils et techniques de conduite



AVERTISSEMENT ! Une pression pneumatique faible peut rendre les freins non sécuritaires pour la conduite. Avant de conduire le véhicule, vérifiez que la pression atteint plus de 100 lb/po² (689 kPa) pour que les freins fonctionnent normalement. Si la pression pneumatique n'atteint pas 100 lb/po² (689 kPa), ne pas essayer de faire rouler le véhicule. Il y a risque d'accident qui pourrait avoir pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.



ATTENTION : Circuler avec un véhicule dont les ressorts pneumatiques de la suspension sont surgonflés ou dégonflés peut endommager les composants de l'arbre de transmission. Si un véhicule doit circuler dans ces conditions, ne pas dépasser 5 mi/h (8 km/h).

Conseils et techniques de conduite

Ce chapitre porte sur des conseils et techniques supplémentaires sur la façon de conduire plus efficacement votre véhicule.

Utilisation de l'afficheur multifonction

L'afficheur multifonction fournit au conducteur des renseignements permettant d'optimiser l'efficacité du véhicule. Consultez la section « Afficheur multifonction », à la page 33 pour plus de détails. Le conducteur trouvera des renseignements particulièrement utiles dans la section portant sur les parcours et le régime du moteur.

Roue libre



AVERTISSEMENT ! La conduite « en roue libre », la boîte de vitesses au point mort ou la pédale d'embrayage enfoncée, est une pratique dangereuse. Le véhicule dépourvu de frein moteur peut atteindre une vitesse dangereuse. À très hautes vitesses, vous pouvez être incapable de mettre la boîte de vitesses en prise directe. À haute vitesse, vous pouvez gravement endommager votre véhicule ou provoquer un accident lorsque vous tentez de mettre la boîte de vitesses en prise directe. Le régime du moteur peut dépasser le régime maximal régulé et un accident grave peut être provoqué par des défaillances mécaniques. Ceci peut avoir pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.

Ne roulez pas en roue libre en mettant la boîte de vitesses au point mort ou en débrayant. En dehors du fait que cette pratique est interdite et dangereuse, elle est également coûteuse. Elle entraîne une défaillance ou une détérioration prématurée de l'embrayage et de la boîte de vitesses, et elle surcharge le système de freinage.

Rouler en roue libre en mettant la boîte de vitesses au point mort empêche aussi la lubrification appropriée des composants de cette dernière. En effet, celle-ci est alors entraînée par les roues motrices et le pignon récepteur de l'arbre intermédiaire (qui lubrifie par barbotage les engrenages de la boîte) ne tourne plus qu'à la vitesse de ralenti.

Descente d'une côte



AVERTISSEMENT ! *Ne maintenez pas la pédale de freins trop longtemps enfoncée, ou ne l'enfonchez pas trop souvent dans la descente d'une côte longue ou d'une forte pente. Les freins pourraient surchauffer et perdre de leur efficacité. Le véhicule ne ralentirait pas alors de la façon habituelle. Pour réduire le risque d'accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles, il faut réduire la vitesse et rétrograder avant de descendre une côte ou une longue pente pour mieux contrôler la vitesse du véhicule. Si cette procédure n'est pas suivie pour descendre une pente, vous pouvez perdre le contrôle du véhicule.*

Emballement du moteur



ATTENTION : *Pour éviter d'endommager le moteur, il ne faut pas que le régime du moteur dépasse le régime maximal régulé; au-delà de cette limite, les soupapes peuvent être endommagées en cas d'emballement du moteur.*



NOTA : *En raison de la circulation et des conditions routières, ces recommandations pour garder une vitesse adéquate et sécuritaire sont souvent secondaires.*

Faites tourner le moteur dans sa plage de régime optimale sans excéder la valeur imposée par le régulateur. Pour tout renseignement concernant le régime du moteur, consultez votre *Guide de fonctionnement et d'entretien du moteur*. Lorsque le moteur sert de frein pour réduire la vitesse du véhicule (lors de la descente d'une pente, par exemple), il ne faut pas que son régime dépasse le régime maximal régulé.

Dans les conditions normales de chargement et d'état de la route, faites tourner le moteur dans sa plage de régime inférieure.

Utilisation du tachymètre

Le tachymètre est un instrument qui aide à obtenir le meilleur rendement du moteur et de la boîte de vitesses manuelle en servant de guide pour les changements de vitesses.

Pour toute information sur le régime optimal du moteur, consultez le *manuel d'utilisation et d'entretien du moteur*.

- Si le régime du moteur dépasse le régime maximal régulé, ce qui correspond à une survitesse, serrez le frein de service ou changez de vitesse vers le haut pour que le régime atteigne la gamme optimale.
- Dans une descente : rétrogradez, utilisez le frein moteur (le cas échéant) et serrez le frein de service en gardant le régime du moteur sous 2100 tr/min.

Quand le moteur atteint son régime maximal régulé, le régulateur de la pompe d'injection coupe l'alimentation en carburant. Cependant, le régulateur n'agit pas sur le régime du moteur lorsque celui-ci est accéléré par le véhicule, par exemple en descente. Serrez les freins de service ou changez de vitesse vers le haut.

La consommation de carburant et le rendement du moteur sont aussi en rapport direct avec les habitudes de conduite :

- On obtient les meilleurs résultats au point de vue de la durée de trajet et de l'économie de carburant lorsqu'on conduit à une vitesse constante.
- Passez au rapport de vitesse supérieur ou inférieur (ou actionnez les freins) pour maintenir le moteur près de la limite inférieure de sa plage de régime optimale.
- Évitez les accélérations et les freinages brusques.



AVERTISSEMENT ! Ne dépassez pas les limites de charge spécifiées. Le dépassement de la charge permise peut entraîner la perte de maîtrise du véhicule et des blessures corporelles ou mortelles, soit en provoquant des défaillances de composants ou en modifiant le comportement du véhicule. De plus, les charges excessives peuvent aussi abréger la vie utile du véhicule.

- **Les organes de votre véhicule sont conçus pour fournir un service satisfaisant à condition qu'il ne soit pas chargé au-delà de son PNBV (poids nominal brut du**

véhicule) ou de son PNBE (poids nominal brut par essieu avant et arrière). (Les charges nominales par essieu sont indiquées sur le bord de la porte du conducteur.)



NOTA : Pour assurer votre sécurité et celle d'autrui, faites faire les vérifications d'entretien de routine et périodiques de tous les éléments de votre véhicule. Consultez Tableau 2, « Programme d'entretien, » page 180.

Hauteur et pression d'air de la suspension pneumatique

Votre véhicule peut être équipé d'une suspension pneumatique. Une commande de dégonflage, située sur le tableau de bord, permet d'évacuer l'air de la suspension, ce qui abaisse la hauteur de châssis du véhicule pour faciliter le chargement. Sur un tracteur, la commande de dégonflage vous permet d'abaisser la sellette d'attelage avant de l'engager sous la semi-remorque.

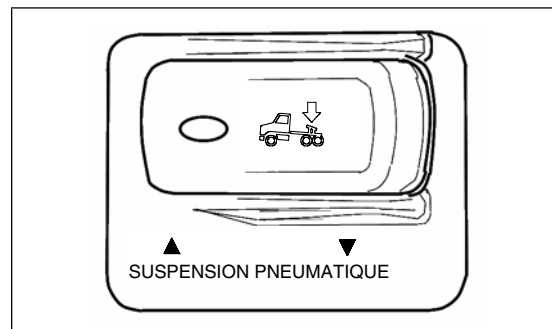
Cette commande est munie d'un dispositif de protection destiné à empêcher le dégonflage accidentel de la suspension.



AVERTISSEMENT ! N'utilisez pas la commande de dégonflage (soupape de décharge) de la suspension quand le véhicule roule. Un dégonflage soudain en conduisant peut faire perdre le contrôle du véhicule et provoquer un accident. N'utilisez cette commande que si le véhicule est immobilisé.



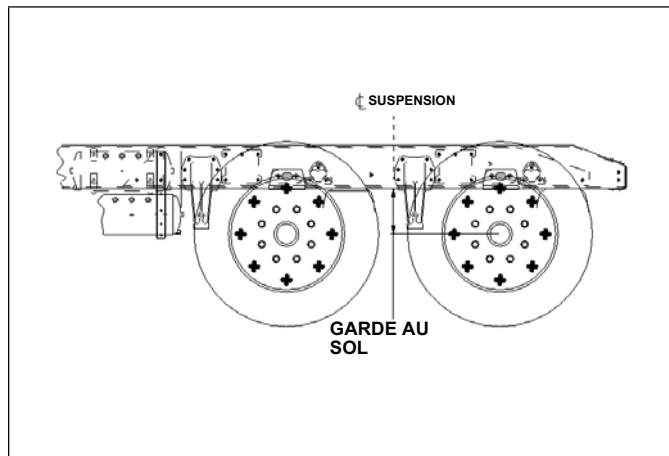
ATTENTION : Circuler avec un véhicule dont les ressorts pneumatiques de la suspension sont surgonflés ou dégonflés peut endommager les composants de l'arbre de transmission. À défaut d'autres solutions dans ce cas, ne dépassez pas 5 mi/h (8 km/h).



Commande de dégonflage de la suspension pneumatique

Réglage de la garde au sol

La garde au sol et l'angle ou les angles des essieux (pignon) des véhicules munis de suspensions pneumatiques à l'arrière sont pré-réglés à l'usine. Il s'agit de réglages de précision qui ne doivent pas être modifiés. Si la garde au sol est réglée de façon inappropriées, les angles de fonctionnement des joints universels inter-essieux peuvent être inadéquats. L'arbre de transmission peut s'user prématurément et générer des vibrations. Si votre véhicule est muni de suspensions pneumatiques arrière Peterbilt, et s'il est nécessaire de régler la garde au sol, vous pouvez la régler provisoirement en suivant la procédure ci-dessous. L'illustration et le tableau suivants indiquent les mesures et les valeurs appropriées de la garde au sol.



Mesure de la garde au sol (emplacement dans le cas d'essieux tandem montré)

Suspension pneumatique arrière exclusive	Garde au sol [po (mm)]*	
	Essieu simple	Essieux tandem
Air Trac	11.00 (279)	11.00 (279)
Low Air Leaf	6.50 (165)	8.50 (216)

*Ces valeurs sont celles d'un véhicule complètement équipé

Suivez cette procédure pour régler provisoirement la garde au sol.



AVERTISSEMENT ! Pour éviter toute blessure corporelle ou mortelle ou dommage matériel possible, vérifiez que le véhicule est stationné et que les roues sont calées avant le début de la procédure.



ATTENTION : Effectuer cette procédure vous permet de rejoindre l'installation de réparation Peterbilt autorisée la plus proche afin de faire régler la garde au sol et l'angle des pignons à l'aide du matériel et des techniques appropriés. Effectuez ce réglage le plus rapidement possible pour éviter d'endommager l'arbre de transmission.



NOTA : Les cales de roue appropriées ont une longueur minimum de 18 po (46 cm) 4x4.

1. Vérifiez que l'air comprimé et la tubulure de distribution de la valve de correction de la garde au sol correspondent aux illustrations suivantes.



NOTA : Au moins un des trous de fixation du support de la valve de correction de la garde au sol doit être fendu pour permettre la rotation de la valve.



NOTA : Sur les systèmes à valves doubles, commencez par la valve gauche à l'étape suivante.

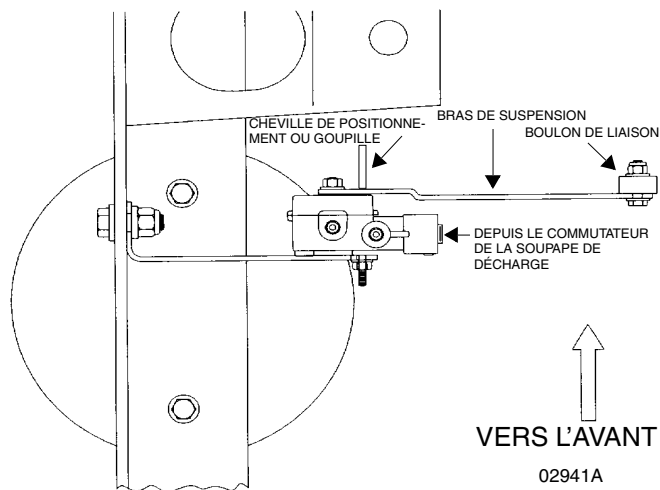
2. Desserrez les attaches de fixation d'une valve de correction de la garde au sol à son support.



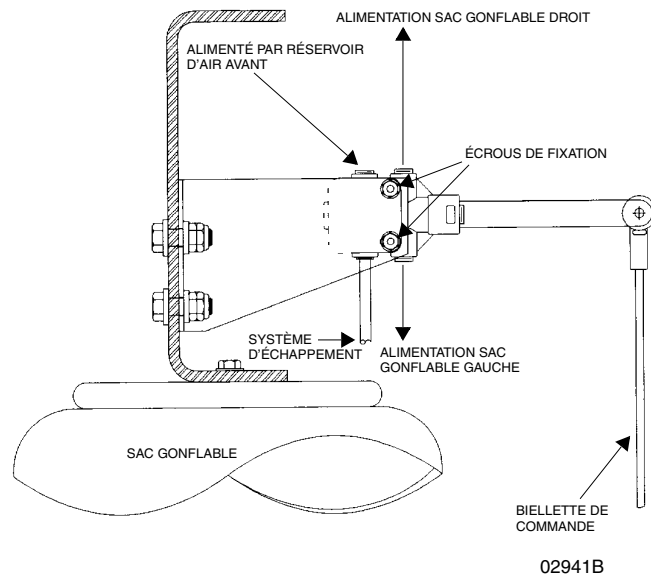
AVERTISSEMENT ! Faites très attention lorsque vous dégonflez les ressorts pneumatiques. L'arrière d'un véhicule baisse d'environ 3 ½ po (88 mm) lorsque les ressorts pneumatiques sont dégonflés. Vérifiez que personne ne puisse être blessé corporellement ou mortellement ou qu'aucun objet ne soit endommagé sous le véhicule avant de dégonfler les ressorts pneumatiques.

Pour minimiser les risques de dommage ou de blessure corporelle ou mortelle, ne pas utiliser de soupape de décharge pour dégonfler les ressorts pneumatiques. Faites pivoter manuellement la valve de correction de la garde au sol pour contrôler de façon serrée le dégonflage des ressorts.

Pour minimiser les risques de blessure corporelle ou mortelle, s'éloigner des ressorts pneumatiques pendant leur dégonflage.



Valve de correction de la garde au sol (vue de dessus)



Exemple de soupape de commande de hauteur
(Vue arrière, en regardant vers l'avant)

3. Faites pivoter la valve dans un sens ou dans l'autre jusqu'à ce que la pression d'air dans les ressorts pneumatiques donnent la garde au sol spécifiée de

cette suspension. Mesurez la garde au sol entre le bas du longeron de cadre et l'axe central approximatif du moyeu de l'essieu moteur le plus à l'arrière.

- Dans le cas des essieux tandem, effectuez la mesure verticale sur l'axe central de la suspension (consultez l'illustration [page 156](#)).
 - Dans le cas d'un essieu simple, effectuez la mesure à l'avant de l'essieu, dans la zone arrière des pneus mais pas après le support de suspension.
4. Lors de la correction de la garde au sol, vérifiez que le levier de la valve de correction de la garde au sol est en position neutre, puis posez la cheville de positionnement intégrée ou une goupille de 1/8 po (3 mm) (consultez [page 156](#)).
 5. Appliquez un couple de 55 — 75 lb-po. (6,2 — 8,5 N.m.) aux attaches de fixation.
 6. Retirez la cheville de positionnement ou la goupille.
 7. Répétez les étapes 2 à 6 ci-dessus pour la valve droite sur les véhicules munis d'un système à doubles valves

Conduite avec ressorts pneumatiques dégonflés

Véhicules à suspension pneumatique (option) : Si l'un des ressorts pneumatiques éclate, il restera suffisamment de pression d'air pour immobiliser le véhicule en sécurité à l'écart des voies de circulation, afin d'examiner le problème.



AVERTISSEMENT ! Ne conduisez pas avec des ressorts pneumatiques crevés. La chute de pression dans le système pourrait engager les freins à ressort et le frottement des freins pourrait entraîner la combustion des garnitures, ce qui pourrait causer un grave accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Ne poursuivez pas votre route dans ces conditions.

Pour atteindre l'atelier de réparation le plus proche :

1. Détachez la barre de réglage de hauteur reliant l'essieu au levier de commande de la soupape pneumatique de la suspension. Le levier de commande de la soupape se centre alors en position fermée.

2. Le circuit pneumatique peut alors être regonflé jusqu'à la pression normale pour vous permettre de reprendre la route.



AVERTISSEMENT ! Une pression d'air insuffisante peut rendre les freins dangereux pour la conduite à cause du manque de pression en cas d'urgence, ce qui pourrait entraîner un grave accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Avant de rouler, vérifiez que la pression d'air du système est supérieure à 100 lb/po² (689 kPa) afin d'assurer le fonctionnement normal du système de freinage. Si la pression n'atteint pas 100 lb/po² (689 kPa), ne roulez pas.



ATTENTION : Ne faites pas rouler un véhicule dont les sacs de la suspension pneumatique sont trop ou pas assez gonflés. Cela peut endommager les organes de la chaîne cinématique. Si vous devez conduire le véhicule dans ces conditions, ne dépassez pas 5 mi/h (8 km/h).

Sellette d'attelage

Particularités concernant les tracteurs :



AVERTISSEMENT ! Assurez-vous que tout travail d'entretien, de réglage ou de remise à neuf de la sellette d'attelage est effectué par un mécanicien qualifié. Un entretien maladroit de la sellette d'attelage peut provoquer le décrochage de la semi-remorque. Il y a risque d'accident ayant pour conséquence des dommages matériels, des blessures corporelles ou mortelles.

Votre Poids moyen est équipé d'une sellette d'attelage fixe ou à réglage pneumatique. Dans les deux cas, quand on recule le tracteur sous la semi-remorque, le pivot d'attelage, en actionnant les taquets de verrouillage, doit verrouiller automatiquement l'attelage.

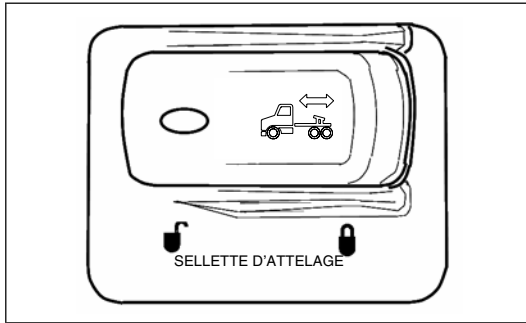
Verrouillage des mâchoires de la sellette d'attelage

Pour déverrouiller la sellette d'attelage :

- Tirez sur le levier (situé généralement du côté gauche de la sellette) jusqu'à ce qu'il reste en position de basculement.

Attelage de la semi-remorque :

- Après avoir attelé le tracteur à la semi-remorque avant de prendre le volant, vérifiez toujours les mâchoires pour vous assurer qu'elles sont bien refermées sur le pivot d'attelage.



Commande de réglage de la sellette d'attelage

Sellette d'attelage à réglage pneumatique

Les véhicules dont la sellette d'attelage est à réglage pneumatique sont pourvus d'un verrou sur le dispositif coulissant, commandé à partir du panneau des accessoires. Pour actionner ce verrou, déplacez la commande dans la position appropriée. En mettant la commande en position UNLOCK, vous pouvez faire glisser la sellette d'attelage dans diverses positions en fonction de la répartition de masse recherchée. Cette commande est munie d'un dispositif de protection pour empêcher le conducteur de l'actionner accidentellement ou de déverrouiller le système.



AVERTISSEMENT ! Ne déplacez pas la sellette d'attelage alors que le tracteur/semi-remorque est en mouvement. Votre chargement pourrait se déplacer brutalement et provoquer une perte de maîtrise du véhicule entraînant un grave accident. Ne conduisez jamais le véhicule lorsque la commande est en position UNLOCK (déverrouillée). Après avoir verrouillé la sellette d'attelage, vérifiez-la toujours pour vous assurer qu'elle est bien bloquée.

Lubrification de la sellette d'attelage

- Pour éviter la corrosion, il est recommandé de faire fonctionner et de lubrifier fréquemment les sellettes d'attelage mobiles ou réglables.



ATTENTION : Nettoyez et lubrifiez périodiquement la sellette et les rails de guidage (s'il s'agit d'une sellette réglable), afin qu'elle pivote et coulisse sans difficulté. Une sellette d'attelage insuffisamment lubrifiée peut être la cause de dommages au châssis ou à la chaîne cinématique du véhicule.

Voir [page 294](#) pour plus d'information.

Remorquage et freins à ressort

Introduction

Votre Poids moyen est équipé d'un dispositif de remorquage intégré conçu pour être utilisé sur de courtes distances. Si votre véhicule doit être remorqué, dissocier l'arbre de transmission au niveau du joint universel arrière, et démontez ou attachez le dernier tronçon de l'arbre de transmission. En effet, au cours d'un remorquage, si la boîte de vitesses est entraînée par

l'arbre de transmission (les roues arrière roulant sur le sol), les pignons et les paliers de la boîte ne seront pas lubrifiés, ce qui peut l'endommager.



ATTENTION : Déposez l'arbre de transmission ou les demi-arbres de roue ou alors soulevez du sol les roues motrices avant le remorquage. Voir « [Autres conseils et techniques de conduite](#) » à la [page 151](#). La pression d'huile de lubrification et d'actionnement des divers embrayages est fournie par une pompe entraînée par le moteur; cette pompe ne débite pas avec le moteur à l'arrêt. Vous pourriez endommager gravement votre véhicule en le faisant remorquer avec l'arbre de transmission accouplé et les roues motrices au sol.

De plus, quand on remorque un véhicule soit en le soulevant par l'avant, soit en le transportant, le lubrifiant se trouvant à la partie supérieure avant de l'essieu moteur migre vers l'arrière. Ce qui laisse les composants supérieurs sans lubrifiant. La friction qui en résulterait pourrait les endommager gravement. C'est pourquoi il faut toujours enlever l'arbre de transmission principal et les demi-arbres de roue avant de remorquer le véhicule.



NOTA : Pour toute information supplémentaire sur le remorquage de poids lourds, se reporter aux pratiques n° 602-A « Front Towing Devices For Trucks and Tractors » et n° 626 « Heavy Duty Truck Towing Procedures » recommandées par le Truck Maintenance Council. Pour obtenir un exemplaire, écrivez à l'adresse suivante :

*The Maintenance Council
American Trucking Association Inc.
2200 Mill Rd.
Alexandria, VA 22314 États-Unis
(703) 838-1763*

Recommandations pour le remorquage de votre véhicule

Pour éviter tout dommage, reportez-vous aux consignes ci-dessous lorsque vous désirez faire remorquer votre véhicule :

- Utilisez un équipement de remorquage approprié pour éviter d'endommager votre véhicule.

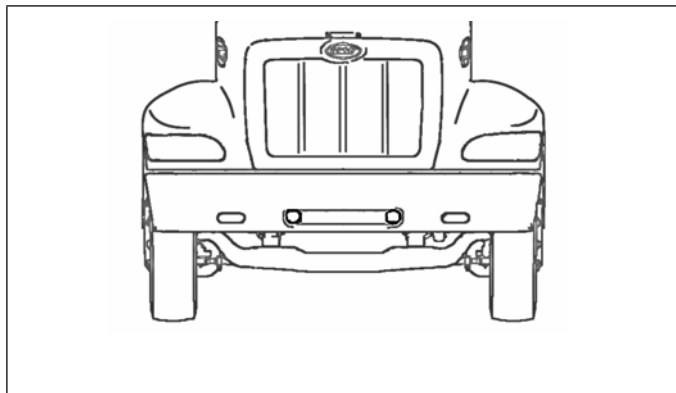


ATTENTION : Raccorder le dispositif de remorquage tel que décrit ci-après. Un accrochage sur d'autres parties structurelles du véhicule pourrait l'endommager. N'utilisez pas les pare-chocs ou supports de pare-chocs. Utilisez uniquement l'équipement conçu à cet effet.

- Utilisez des chaînes de sécurité et les dispositifs (2) de remorquage du véhicule. Utilisez les deux dispositifs de remorquage pour réparer un véhicule.
- Dissociez l'arbre de transmission.
- Observez les réglementations de remorquage en vigueur dans votre État ou province.
- Ne dépassez pas 55 mi/h (90 km/h) en remorquage.

Équipement de remorquage

Pour attacher le véhicule Poids moyen, fixez la chaîne ou le câble et les dispositifs de remorquage au crochet récepteur en passant par le trou d'accès situé dans le pare-chocs.



Crochets récepteurs de remorquage avant

Remise en service du véhicule

Si votre véhicule a été remorqué, vous devrez ajouter du lubrifiant pour éviter des dommages éventuels.

1. Dans le boîtier du pignon, ajoutez 1 chopine (0,47 litre) de lubrifiant.
2. Dans le différentiel inter-essieux, ajoutez 2 chopines (0,94 litre) de lubrifiant approuvé.
 - Voir « Types de lubrifiants recommandés, » page 194.

3. Après avoir ajouté la quantité nécessaire de lubrifiant du type spécifié, faites rouler le véhicule. Le véhicule doit rouler à vide. Conduisez-le sur 1 ou 2 milles (1,5 à 3 km), à une vitesse inférieure à 25 mi/h (40 km/h). Vous obtiendrez ainsi une circulation complète du lubrifiant dans le mécanisme.

Freins à ressort - Desserrage manuel

Pour pouvoir remorquer un véhicule si la pression de l'air comprimé est insuffisante pour libérer le frein de stationnement, il est possible de desserrer manuellement les freins à ressort.



AVERTISSEMENT ! Ne conduisez pas un véhicule dont les freins fonctionnent mal. Si l'un des circuits de freinage subit une défaillance, les distances de freinage peuvent augmenter considérablement et le comportement du véhicule sera différent au cours du freinage. Cela pourrait vous faire perdre la maîtrise du véhicule et provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Faites remorquer votre véhicule jusqu'à l'atelier du concessionnaire ou du réparateur qualifié le plus proche.

Il est parfois nécessaire de desserrer manuellement les freins à ressort de votre véhicule. Cette action sera nécessaire si la pression du système n'atteint pas la pression de consigne suite à une panne du compresseur ou du moteur. Dans ce cas, vous devrez détendre les ressorts des récepteurs de frein.



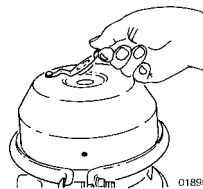
AVERTISSEMENT ! Ne démontez pas un récepteur de freins à ressort. Ces récepteurs renferment un puissant ressort comprimé. La libération soudaine de ce ressort peut entraîner des blessures corporelles ou mortelles.

- **Ne conduisez pas un véhicule dont les freins à ressort ont été desserrés à la main. La conduite d'un véhicule dont les freins à ressort ont été desserrés manuellement est extrêmement dangereuse. Il est probable qu'aucun freinage ne soit possible. Vous pourriez alors être victime d'un accident grave ou mortel.**
- **Desserrer les freins à ressort d'un véhicule qui n'est pas convenablement immobilisé pourrait entraîner un accident. Le véhicule**

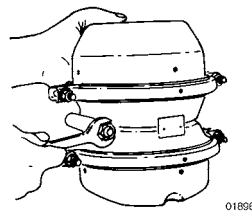
pourrait se mettre en mouvement et causer des blessures graves. Avant de desserrer manuellement les freins à ressort, immobilisez toujours le véhicule en calant les roues, ou à l'aide de chaînes ou autre moyen susceptible de l'empêcher de rouler.

Pour pouvoir déplacer un véhicule immobilisé par les freins à ressort à la suite de la perte de la pression d'air dans le système de freinage :

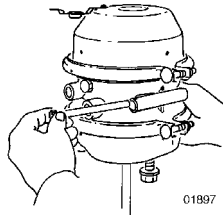
1. Enlevez le capuchon anti-poussière du récepteur.



2. Retirez le goujon de détente de son logement latéral; enlevez l'écrou et la rondelle du goujon.

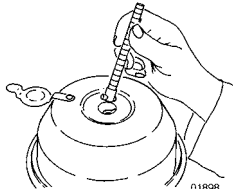


3. Sortez le goujon.



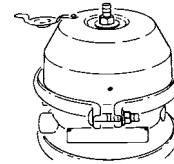
01897

4. Insérez le goujon dans l'ouverture du récepteur dont on a retiré le capuchon anti-poussière. Insérez-le dans le plateau de pression. Tournez le goujon dans le sens des aiguilles d'une montre de 1/4 tour dans le plateau de pression. Cette action permet de loger le croisillon dans le logement correspondant du plateau et de le verrouiller en position de détente manuelle.



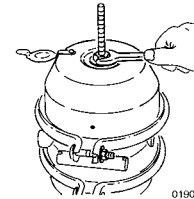
01898

5. Remontez la rondelle et l'écrou sur le goujon.



01899

6. À l'aide d'une clé, tournez l'écrou du goujon jusqu'à ce que le ressort de compression soit détendu à 90 ou 95 %. Pendant cette opération, vérifiez que la tige-poussoir (tige-poussoir de l'adaptateur ou tige-poussoir de service) se rétracte. Ne serrez pas trop fortement le goujon. (type came en S, maximum : 50 pi-lb (67 N.m), type à serrage en coin, maximum : 30 pi-lb (40 N.m). Le frein à ressort est maintenant desserré mécaniquement.



01900

Dégager le véhicule immobilisé par le sable, la boue, la neige ou la glace



AVERTISSEMENT ! Ne faites pas patiner les roues à plus de 35 mi/h (55 km/h). Un patinage excessif des roues à une vitesse supérieure à celle-ci au compteur de vitesse peut être dangereux; les pneus peuvent exploser s'ils patinent trop vite. Dans certains cas, un pneu peut patiner à une vitesse double de celle qui est indiquée par le compteur de vitesse. L'explosion d'un pneu pourrait entraîner des blessures graves ou mortelles pour un tiers ou un passager, ainsi que des dégâts considérables pour le véhicule : défaillance des pneus, de la boîte de vitesses ou d'essieux arrière.

Si le véhicule est immobilisé par le sable, la boue, la neige ou la glace :

- Déplacez le levier ou sélecteur de vitesse de la première vitesse à la marche arrière.
- Enfoncez légèrement la pédale d'accélérateur tant que la boîte de vitesses est en prise.

- Levez le pied de l'accélérateur tout en changeant de vitesse.
- N'emballez pas le moteur.
- Pour obtenir une bonne traction et par mesure de sécurité, évitez de faire patiner les roues.

Pour éviter d'endommager la boîte de vitesses, conformez-vous aux instructions suivantes :

- Mettez toujours le véhicule en marche en première vitesse.
- Assurez-vous que la vitesse est bien enclenchée avant d'embrayer (boîte de vitesses manuelle).
- Ne passez pas en marche arrière alors que le véhicule est en mouvement.
- Ne faites pas remorquer le véhicule sur de longues distances sans avoir d'abord démonté l'arbre de transmission.

Chaînes antidérapantes

Si vous avez besoin de chaînes antidérapantes, posez-les des deux côtés sur les roues motrices.



ATTENTION : L'installation de chaînes sur les roues d'un seul essieu d'un tandem peut endommager les joints universels et le différentiel inter-essieux. Les réparations pourraient être coûteuses et longues.

Arrêt du véhicule

Introduction

Après avoir immobilisé votre véhicule de façon sécuritaire, vérifiez-le afin d'être prêt pour le trajet suivant. Pour vous assurer que votre véhicule est prêt à repartir après une longue étape (après une nuit de repos, par exemple), veuillez suivre les suggestions suivantes : Votre véhicule repartira plus facilement lorsque vous serez prêt, et il offrira une plus grande sécurité pour tous ceux qui s'en approcheront.

Souvenez-vous aussi que dans certains États des États-Unis, il est illégal de laisser tourner le moteur d'un véhicule laissé sans surveillance.

Une fois arrivé à destination

1. Serrez le frein de stationnement avant de quitter le siège du conducteur.

Pour maintenir votre véhicule immobilisé en stationnement, NE COMPTEZ PAS :

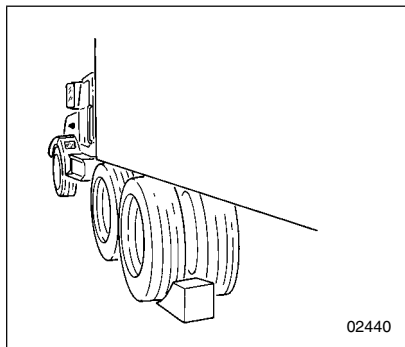
- freins pneumatiques
- commande de frein manuel de la semi-remorque
- compression du moteur

Serrez toujours vos freins de stationnement !



AVERTISSEMENT ! N'utilisez pas le frein manuel de la semi-remorque ou les freins de service pour immobiliser un véhicule en stationnement sans surveillance; utilisez les freins de stationnement. Comme les freins de service sont des freins pneumatiques, ils peuvent se desserrer progressivement. Le camion pourrait rouler et provoquer un grave accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Quelqu'un pourrait être renversé ou tué. Ne vous fiez jamais aux freins de service pour immobiliser un véhicule stationné.

2. Si vous devez stationner en côte, CALEZ TOUJOURS LES ROUES.



Roues calées

3. Purgez l'eau des réservoirs d'air.
 - Lorsque le moteur et les circuits d'air comprimé sont encore chauds, vidangez l'eau contenue dans les réservoirs d'air. Ouvrez les purgeurs des réservoirs suffisamment pour que l'eau s'en échappe. Ne videz pas entièrement les réservoirs de l'air qu'ils contiennent. Assurez-vous de bien fermer les purgeurs avant de quitter le véhicule.
4. Fermez la cabine et toutes les glaces, et verrouillez les portes.

Avant d'arrêter le moteur

N'arrêtez pas le moteur immédiatement. Un moteur chaud emmagasine une grande quantité de chaleur et ne refroidit pas immédiatement après l'arrêt. Laissez toujours le moteur refroidir avant de l'arrêter. Ainsi, vous augmenterez considérablement sa durée de vie.

Laissez le moteur tourner à 1000 tr/min pendant cinq minutes. Ensuite, laissez-le tourner au ralenti pendant trente secondes avant de l'arrêter. Le liquide de refroidissement et l'huile de lubrification en circulation continueront ainsi à évacuer la chaleur de la culasse, des soupapes, des pistons, des chemises de cylindre, du turbocompresseur et des paliers. De cette manière, vous contribuerez à éviter la détérioration du moteur qu'un refroidissement inégal peut provoquer.

Turbocompresseur

Cette méthode de refroidissement progressive est particulièrement importante pour un moteur suralimenté. Le turbocompresseur de votre véhicule contient des paliers et des joints qui sont exposés aux gaz d'échappement chauds. Lorsque le moteur est en marche, la chaleur est évacuée par l'huile en circulation.

Si vous arrêtez le moteur brusquement après avoir roulé à haute vitesse, la température du turbocompresseur peut s'élever de 55 °C (100 °F) au-dessus de la température atteinte en cours de route. Une telle élévation soudaine de la température peut entraîner le grippage des paliers et la détérioration des joints d'huile.

Plein de carburant

L'humidité peut se condenser dans l'air au-dessus du carburant dans les réservoirs. Pour prévenir cette condensation quand le véhicule est en stationnement prolongé, remplissez les réservoirs à 95 % de leur capacité. Ne remplissez jamais le réservoir à plus de 95 % de sa capacité de façon à tenir compte de la dilatation du liquide due aux variations de température. Lorsque vous faites le plein d'un véhicule équipé de plusieurs réservoirs, ajoutez une quantité approximativement égale de carburant dans chacun de ceux-ci.



AVERTISSEMENT ! *Ne transportez pas de bidons de carburant de secours dans votre véhicule. Qu'ils soient pleins ou vides, les bidons de carburant peuvent fuir, exploser et provoquer ou alimenter un incendie ayant pour conséquence des blessures corporelles et mortelles. Ne transportez pas de bidons de carburant; même vides, ils peuvent être dangereux.*



AVERTISSEMENT ! *Le carburant diesel en présence d'une source d'inflammation (par exemple une cigarette allumée) peut causer une explosion. Vous pourriez être sérieusement blessé ou même tué. Le mélange d'essence ou d'alcool avec ce carburant augmente le risque d'explosion.*

- **Ne retirez pas le bouchon d'un réservoir de carburant à proximité d'une flamme.**
- **N'utilisez que le carburant et les additifs recommandés pour votre moteur.**

Spécification : Utilisez uniquement du carburant diesel d'indice 2-D, recommandé par le fabricant du moteur. Si vous avez besoin d'autres renseignements sur les caractéristiques du carburant d'indice 2-D, consultez le *guide de fonctionnement et d'entretien du moteur*.

Emplacement des robinets de coupure de carburant

Si votre véhicule est équipé de robinets de coupure sur les conduites d'alimentation et de retour de carburant, ils se trouvent sur les conduites entrant à la partie supérieure des réservoirs. Les robinets de coupure installés sur la conduite d'intercommunication entre réservoirs se trouvent à la partie inférieure de ceux-ci.

ENTRETIEN PRÉVENTIF

INTRODUCTION

Le présent chapitre a pour but de vous aider à maintenir votre véhicule Poids moyen en bon état de marche. Vous êtes en mesure d'effectuer plusieurs vérifications vous-même, ainsi que certains travaux d'entretien. Par contre, tous travaux pouvant nécessiter des connaissances ou outils spéciaux doivent être effectués par votre concessionnaire Peterbilt ou par un centre d'entretien autorisé. Les mécaniciens autorisés ont la formation voulue pour effectuer les interventions techniques et de sécurité nécessaires au bon entretien de votre véhicule Poids moyen.

De bonnes habitudes de conduite, des inspections d'entretien quotidiennes et hebdomadaires effectuées par le conducteur, ainsi que des inspections de service périodiques effectuées dans un centre de service autorisé vous aideront à conserver votre véhicule Poids moyen en bon état de marche, en vous assurant de nombreuses années de service fiable.



AVERTISSEMENT! Il est dangereux de tenter d'effectuer des réparations sans avoir la formation suffisante et l'outillage adéquat. Vous pourriez vous tuer ou vous blesser, endommager votre véhicule ou rendre sa conduite dangereuse. N'entreprenez que les tâches pour lesquelles vous êtes qualifié, et pour lesquelles vous disposez de l'outillage approprié.

•Avant toute intervention dans le compartiment moteur, arrêtez le moteur et laissez-le refroidir. Les pièces chaudes peuvent causer des brûlures par simple contact.

•Restez toujours prudent tant que le moteur tourne.

•Si certains travaux doivent être effectués pendant que le moteur tourne, commencez toujours par (1) serrer le frein de stationnement, (2) caler les roues et (3) vous assurer que le levier de changement de vitesse est au point mort.

•Exercez la plus grande prudence pour empêcher cravates, bijoux, cheveux longs ou vêtements amples d'être happés par les pales du ventilateur ou par toute autre pièce en rotation du moteur.

•Débranchez toujours la tresse de masse de la batterie si vous travaillez sur le système d'alimentation en carburant ou sur un circuit électrique. Lorsque vous travaillez à proximité du carburant, ne fumez pas et ne travaillez pas à proximité d'appareils de chauffage ou d'autres sources de chaleur dangereuse. Conservez un extincteur d'un modèle approuvé à portée de main.

•Si vous devez travailler sous le véhicule, supportez-le toujours à l'aide de chandelles appropriées. Un cric conventionnel ne convient pas dans ce cas.

•Si vous travaillez sous le véhicule sans les chandelles adéquates, mais que les roues sont sur le sol (sans support), assurez-vous que (1) le véhicule est immobilisé sur une surface dure et plane, (2) le frein de stationnement est serré, (3) que toutes les roues (avant et arrière) sont calées et (4) qu'il est impossible de faire démarrer le moteur. Enlever la clé de contact.

•Ne laissez jamais un moteur tourner dans un local clos, non aéré. Les gaz d'échappement du moteur contiennent du monoxyde de carbone, gaz incolore et inodore. Inhalé, le monoxyde de carbone peut être mortel.



AVERTISSEMENT ! Portez des vêtements de protection lorsque vous manipulez du liquide hydraulique. Ce liquide est légèrement toxique et peut irriter la peau ou les yeux.



ATTENTION : Le liquide de frein peut abîmer la peinture de votre véhicule.

Des réparations ou opérations d'entretien incomplètes ou inadéquates peuvent être la cause de problèmes de conduite. Si vous avez des doutes sur la qualité de l'entretien, faites-le faire par votre centre de service autorisé. Un mauvais entretien pendant la période de garantie peut nuire à la couverture de la garantie.

Votre véhicule peut devenir dangereux si vous le modifiez. En effet, certaines modifications peuvent agir sur les circuits électriques, la stabilité ou d'autres fonctions importantes du véhicule. Avant d'apporter des modifications à votre véhicule,

consultez votre concessionnaire Peterbilt pour vous assurer de pouvoir le faire en toute sécurité et de manière appropriée.

Protection de l'environnement et substances dangereuses

Certains des ingrédients contenus dans l'huile moteur, l'huile hydraulique, l'huile de boîte de vitesses et d'essieux, le liquide de refroidissement du moteur, le carburant diesel, le fluide frigorigène du climatiseur (R-134a et huile PAG), les batteries, etc. sont susceptibles de contaminer l'environnement s'ils se répandent ou s'ils ne sont pas éliminés de façon appropriée. La non-conformité aux règlements en matière d'environnement peut donner lieu à des amendes ou à des sentences d'emprisonnement. Pour en savoir plus sur l'élimination de ces substances, renseignez-vous auprès de l'organisme gouvernemental local approprié.



AVERTISSEMENT! Selon l'État de la Californie, les gaz d'échappement d'un moteur diesel et certains de ses constituants peuvent causer le cancer, provoquer des anomalies congénitales ou nuire à la reproduction. Selon l'État de la Californie, d'autres produits chimiques dans ce véhicule provoquent le cancer et des anomalies congénitales ou nuisent à la reproduction. Cette mise en garde est requise par la loi en vigueur en Californie (proposition 65) et ne découle nullement d'un changement dans la fabrication des camions de la Peterbilt Motors Company.



AVERTISSEMENT! Manipulez les lubrifiants avec prudence. Les lubrifiants de votre véhicule (huiles et graisses) sont toxiques et peuvent causer la mort, des blessures ou certaines maladies.

Commandes de pièces de rechange

Vous pouvez commander des pièces détachées chez votre concessionnaire Peterbilt. Pour obtenir des renseignements sur les pièces détachées, vous pouvez consulter deux catalogues de pièces, le catalogue des pièces de l'opérateur Poids moyen et le catalogue électronique des pièces

Peterbilt (ECAT). Au moment de commander vos pièces de rechange, veuillez indiquer le numéro de série du châssis de votre véhicule Poids moyen. Voir [Page 304](#).

Catalogue des pièces du conducteur : catalogue complet de pièces sans illustrations représentant la nomenclature définitive des pièces du châssis. Cette nomenclature comprend toutes les pièces utilisées pour fabriquer sur commande votre Poids moyen.

Catalogue électronique des pièces liste illustrée et complète des pièces de votre véhicule, avec planches et vues éclatée, offerte seulement sous forme de disque compact.

PROGRAMME D'ENTRETIEN ET LUBRIFICATION

Introduction

Le présent chapitre résume les exigences d'entretien de votre véhicule Poids moyen, en matière d'entretien préventif et de lubrification. Pour plus de précisions sur les des procédures et directives d'entretien et de lubrification des divers organes du véhicule, consultez le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen** et les manuels de réparation du constructeur. Vous pouvez vous procurer ces manuels à peu de frais auprès de votre concessionnaire Peterbilt ou directement chez le fabricant de l'organe visé. De plus, vous trouverez différents manuels et documents d'information dans le compartiment du tableau de bord de votre véhicule Poids moyen.

Périodicités et programme d'entretien préventif

Votre programme d'entretien préventif débute par les vérifications quotidiennes. Voir « Liste de contrôle du conducteur » à la page 95. Si l'entretien de votre véhicule Poids moyen fait l'objet d'un suivi régulier, vous pouvez éviter des frais de réparation et d'immobilisation importants, tout en assurant de nombreuses années de fonctionnement sans souci. De plus, vous devez savoir que le fait de négliger l'entretien recommandé peut, dans certains cas, entraîner une annulation de la garantie du véhicule. Pour assurer votre sécurité et la longévité de votre véhicule, veuillez observer les recommandations du Tableau 2, « Programme d'entretien, » page 180. Souvenez-vous cependant que certaines procédures d'entretien nécessitent des qualifications et un équipement que vous ne possédez peut-être pas. Dans ce cas, pour votre propre sécurité et le bon maintien du rendement de votre véhicule, veuillez confier l'entretien de votre véhicule Poids moyen à un mécanicien spécialisé.



AVERTISSEMENT! Il peut être dangereux d'effectuer des travaux d'entretien sans avoir une formation suffisante, les manuels appropriés ou l'outillage adéquat. Vous pourriez vous tuer, vous blesser ou rendre votre véhicule dangereux. N'entreprenez que les tâches pour lesquelles vous êtes pleinement qualifié et équipé.

Lorsque le véhicule est utilisé pour des activités telles que les activités minières, l'exploitation forestière, les terrassements, vous devrez prévoir des vérifications et des interventions d'entretien plus fréquentes. Parmi les autres « conditions de service intense », il y aurait lieu de citer : les conditions climatiques extrêmes, le transport de chargements lourds, les environnements contaminés, des pentes raides. Pour tout renseignement sur les méthodes

d'entretien appropriées à ces conditions, consultez les manuels d'entretien du fabricant des différents organes de votre véhicule.

Périodicités d'entretien

Le Tableau 1, « Périodicités d'entretien préconisées » montre les intervalles prévus dans des conditions de service normales et intenses.

Pour tout renseignement complémentaire sur « [Circuit de refroidissement du moteur](#) », consultez la [Page 204](#). Pour tout renseignement complémentaire sur « [Circuit pneumatique](#) », consultez la [Page 222](#).



NOTA : Des périodicités d'entretien ou des lubrifiants différents de ceux qui figurent ci-dessous pourraient être requis.

Tableau 1 Périodicités d'entretien préconisées

COMPOSANT	PÉRIODICITÉ	REMARQUES
Charnière de capot	Aucun	
Arbre à cames de frein avant	10,000–15,000	Graisse synthétique avec graisseurs spéciaux
Embouts de biellette	10,000–15,000	
Réservoir de direction assistée		
- Vérifiez le niveau de liquide	10,000–15,000	
- Changez le liquide et le filtre	60,000	2 fois l'an (après l'été et l'hiver)
Biellette de direction	10,000–15,000	

Tableau 1 Périodicités d'entretien préconisées

COMPOSANT	PÉRIODICITÉ	REMARQUES
Boîtier de direction	Aucun	
Joint universels de direction	10,000–15,000	
Joint coulissant de direction	10,000–15,000	t
Pédale de frein	10,000–15,000	
Axe de pédale d'embrayage	Aucun	
Boîte de vitesse		
- Vérifiez	10,000–15,000	
- Vidange et remplissage - guide	50,000	
- Vidange et remplissage -	25,000	
Pont arrière		
- Vérifiez le niveau de liquide	10,000–15,000	
- (Essieu arrière) vidange, rinçage,	500,000	Lubrifiant synthétique :
Roulements de roues arrière	100,000	Avec moyeu de roue LMS
Arbre à cames de frein arrière	10,000–15,000	Graisse synthétique avec graisseurs spéciaux
Sellette d'attelage	10,000–15,000	40 000 à 60 000 pour réglage
Axes de ressort	10,000–15,000	Axes avec bagues de ressort caoutchouc – sans
Rattrapeurs d'usure avant et arrière	10,000–15,000	Graisse synthétique avec graisseurs spéciaux
Pivots d'attelage	10,000–15,000	
Roulements de roue avant	100,000	Eaton LMS
Tringlerie d'accélérateur	Aucun	
Huile moteur		
- Vérifiez le niveau de liquide	Vérifications journalières	
- Changez l'huile	10,000–15,000	Doit être conforme aux spécifications du fabricant du
Axes de jumelle de ressort	10,000–15,000	Axes avec bagues de ressort caoutchouc – sans
Tringlerie d'embrayage	10,000–15,000	

Tableau 1 Périodicités d'entretien préconisées

COMPOSANT	PÉRIODICITÉ	REMARQUES
Butée de débrayage	10,000–15,000	Graisseurs avec rallonges
Relais d'embrayage	10,000–15,000	Graisseurs avec rallonges
Bourrelets d'étanchéité de porte	Au besoin	
Barillet de serrure	Au besoin	
Charnières de porte	Au besoin	Bague Téflon
Loquets et gâches de portes	Au besoin	
Arbre de transmission		
- Joints universels	10,000–15,000	Organes de transmission SPL, jusqu'à 100 000 milles
- Joints coulissants	10,000–15,000	Organes de transmission SPL
Palier intermédiaire	Aucun	
Suspension	Selon les spécifications	Graisse synthétique avec graisseurs spéciaux –
Freins hydrauliques		
Inspections des plaquettes de frein	7 500 milles (12 070 km)	Au moins 3/16 po d'épaisseur
Inspection de rotor	15 000 milles ou 15 mois	
Inspection du frein de stationnement	15 000 milles ou 15 mois	
Réservoir de liquide de frein		
Vérifiez le niveau de liquide	7 500 milles (12 070,08)	N'utilisez que le liquide de freins DOT 3
Vidangez le liquide	tous les 2 ans	N'utilisez que le liquide de freins DOT 3
Réservoir de liquide de direction		
Vérifiez le niveau de liquide	7 500 milles (12 070 km)	Utilisez l'huile de boîte de vitesses automatique
Vidangez le liquide	tous les 60 000 milles (96 500 km) ou deux fois par an	Utilisez l'huile de boîte de vitesses automatique

Programme d'entretien

Utilisez le Tableau 2, « Programme d'entretien, » comme guide pour planifier vos travaux d'entretien. Assurez-vous de suivre les périodicités recommandées pour votre véhicule.

LÉGENDE DU TABLEAU

i *NOTA : Si une périodicité programmée est ombrée, passez à la suivante. La fréquence de chaque intervention d'entretien est identifiée par une case blanche (non ombrée).*

LÉGENDE DU TABLEAU

C2	Inspection fédérale annuelle tous les 120 000 mi/192 000 km uniquement.
C4	Inspection fédérale annuelle tous les 386 242,56 km/384 000 km uniquement.
E2	Périodicité d'entretien 50 000 milles
G2	Lubrifiant synthétique obligatoire - vidangez tous les 500 000 mi (800 000 km)

Tableau 2 Programme d'entretien

INTERVENTION/FRÉQUENCE	PÉRIODICITÉ			REMARQUES
	7 500 milles 12 000 km	15 000 milles 24 000 km	60 000 milles 96 000 km	
PREMIÈRE INSPECTION	A	B	C	
Frein d'embrayage				
Course libre de la pédale d'embrayage _____ po (mm)				
Glaces fissurées ou ébréchées				
Fonctionnement des glaces de portes				
Radio				
Éclairage intérieur				
Aménagement d'intérieur : Sièges				
Tapis				
Panneaux de porte				

Tableau 2 Programme d'entretien

INTERVENTION/FRÉQUENCE	PÉRIODICITÉ			REMARQUES
	7 500 milles 12 000 km	15 000 milles 24 000 km	60 000 milles 96 000 km	
Garniture de pavillon				
Couchette				
Tableau de bord				
Revêtements				
Fonctionnement des essuie-glaces				
État des balais d'essuie-glace				
Avertisseurs (électrique et pneumatique)				
Rétroviseurs				
ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ	A	B	C	
Vidange de l'eau des réservoirs d'air				
Clapet de réservoir d'air				
Fonctionnement d'urgence des freins à ressort				
Pression d'air Temps de mise en pression : _____ min				
Pression d'air régulée : _____ lb/po ²				
Pression d'air Chute de pression – freins non serrés : ____				
Pression d'air Chute de pression – freins serrés : ____				
Charge d'extincteur				
Nécessaire torches/réfecteurs				
INSPECTION CIRCULAIRE	A	B	C	
Dommages matériels :				
Tôles extérieures				
Calandre et radiateur				
Câble électrique et connecteurs de la remorque				
Conduites d'air et coupleurs				

Tableau 2 Programme d'entretien

INTERVENTION/FRÉQUENCE	PÉRIODICITÉ				REMARQUES
	7 500 milles 12 000 km	15 000 milles 24 000 km	60 000 milles 96 000 km		
Montage et état de la sellette d'attelage					
État des crochets et anneaux d'attelage					
Phares – feux de route et de croisement					
Feux de route					
Feux de gabarit					
Clignotants					
Feux de détresse					
Feux d'arrêt					
Feux de recul/chargement					
Plaques d'immatriculation : Permis et montage					
Garde-boue/réparables					
Montage des réservoirs de carburant					
Échappement - état et boulons de montage					
Couple de serrage des attaches du châssis : NE s'applique PAS aux fixations du châssis Le Jeune.			C2		
Lubrifiez : les charnières de porte et serrures					
les supports de carrosserie (camion porteur seulement)					
les panneaux latéraux et de pavillon (camion porteur seulement)					
Cabine : Sangles de retenue					
Supports					
Pivots avant					
Fonctionnement des vérins et fuites					
Verrou de sûreté, butée d'ouverture					

Tableau 2 Programme d'entretien

INTERVENTION/FRÉQUENCE	PÉRIODICITÉ			REMARQUES
	7 500 milles 12 000 km	15 000 milles 24 000 km	60 000 milles 96 000 km	
ENTRETIEN DU MOTEUR	A	B	C	
Système de refroidissement : Entretien du liquide de refroidissement longue durée se trouve à la page 204 du présent manuel				
Niveau du liquide de refroidissement				
Essais de pression				
Remplacez le filtre à eau				Modèle récent, à 100 000-120 000 – Selon les recommandations du fabricant du filtre du moteur
Montage du radiateur				
Carénage du ventilateur				
Ventilateur et galet tendeur				Aucun entretien nécessaire
Recherchez des fuites et vérifiez le jeu de la pompe à eau				
Radiateur - état externe				
Remplacez le liquide refroidissement			C4	Remplissez au besoin – périodicité de vidange prolongée selon les spécifications du fabricant.
Filtre à air :				
Accumulation d'impuretés				
Restriction du filtre à air _____ (remplacez si supérieure à 20)				
Robinet Vacuator - fonctionnement et état				
Boulons de montage				
Fuites				
Interférence				

Tableau 2 Programme d'entretien

INTERVENTION/FRÉQUENCE	PÉRIODICITÉ			REMARQUES
	7 500 milles 12 000 km	15 000 milles 24 000 km	60 000 milles 96 000 km	
Niveau d'huile du moteur				Inspection quotidienne nécessaire
Direction assistée - niveau du réservoir				
Liquide de direction assistée - remplacez				Entretien 2 fois l'an – périodicité 60 000 milles (96 000 km)
Filtre de direction assistée - remplacez			C2	
Courroies d'entraînement, état et réglage				
Montage du compresseur de climatiseur				
Dispositifs de démarrage à froid				
Plombage de sécurité - régulateur et pompe - OK				
Ralenti accéléré : _____ tr/min				
Arrêt automatique d'urgence				
État de l'amortisseur de vibrations				
Vidangez l'eau du circuit d'alimentation en carburant				
Huile moteur - remplacez				Périodicité de vidange tous les 25 000 milles – doit être conforme aux spécifications du fabricant du moteur.
Filtres à huile - remplacez				
Filtres à carburant - remplacez				
Mise au point du moteur			C2	
Système de démarrage :				
Contrôle visuel/connexions desserrées				
Consommation du démarreur : _____ V				
Alternateur/système de charge :				
Contrôle visuel/connexions desserrées				
Tension de sortie : _____ V				

Tableau 2 Programme d'entretien

INTERVENTION/FRÉQUENCE	PÉRIODICITÉ			REMARQUES
	7 500 milles 12 000 km	15 000 milles 24 000 km	60 000 milles 96 000 km	
SOUS LE VEHICULE	A	B	C	
Éléments de la direction – état :				
Boîtier de direction				
Arbre de direction - cannelures et joints de cardan				
Bielle pendante				
Biellette de direction				
Bras de direction				
Bras de biellettes de direction				
Embouts de biellette de direction				
Barres d'accouplement/bras de torsion				
Châssis - fissures ou bris				
Jumelles et mains de ressort				Aucun entretien nécessaire
Axes de ressort				Aucun entretien nécessaire
Usure des pivots d'attelage				
Roulement de roue de l'essieu de direction – réglage et inspection du jeu axial				350 000 milles (565 000 km) avec ensembles de roue LMS • Aucune fuite – pas d'entretien
Niveau de lubrifiant des moyeux avant				
Lames de ressort				
Couple de serrage des étriers et fixations de suspension				Serrez les étriers après les 500 premiers milles (800 km). Fixations de suspension arrière : Resserrez après les 2 000 premiers milles (3 200 km)
Fuites :				
Liquide de refroidissement				

Tableau 2 Programme d'entretien

INTERVENTION/FRÉQUENCE	PÉRIODICITÉ				REMARQUES
	7 500 milles 12 000 km	15 000 milles 24 000 km	60 000 milles 96 000 km		
Huile-moteur					
Direction assistée					
Carburant					
Boîte de vitesse					
Essieux					
Joints de moyeu intérieur et extérieur					
Supports du moteur et de la boîte de vitesses					
Organes de transmission - joint universels et joints coulissants					
Niveau de lubrifiant des essieux arrière					
Rinçage et remplissage du lubrifiant des essieux arrière			C4	À 250 000 mi (400 000 km).	
Reniflards d'essieu arrière - nettoyez					
Valves de protection du tracteur - essai de rupture					
Serrage des boulons de montage, récepteurs de freinage					
Flexibles de freins - fissures et usure					
Réglage des freins					
Lubrification des tubes d'axe de came de freins avant et arrière					Graisse synthétique préconisée - graisseurs spéciaux
Axe de pédale d'embrayage					Aucun entretien nécessaire
Tringlerie d'embrayage					
Raccords de suspension					AG 200 -250 000 milles (80 000 km)
Butée de débrayage					Raccords avec rallonges obligatoires
Palier intermédiaire d'arbre de transmission					Aucun entretien nécessaire
Rattrapeurs d'usure automatiques					Graisse synthétique préconisée - graisseurs spéciaux

Tableau 2 Programme d'entretien

INTERVENTION/FRÉQUENCE	PÉRIODICITÉ			REMARQUES
	7 500 milles 12 000 km	15 000 milles 24 000 km	60 000 milles 96 000 km	
Freins : Épaisseur minimale des garnitures (remplacez au besoin)				
Avant droit _____ Arrière avant droit _____				
Arrière arrière droit _____				
Avant gauche _____ Arrière avant gauche _____				
Arrière arrière gauche _____				
État des tambours :				
Avant droit _____ Arrière avant droit _____				
Arrière arrière droit _____				
Avant gauche _____ Arrière avant gauche _____				
_____ Arrière arrière gauche _____				
Lubrification du châssis				
Niveau de liquide de la boîte de vitesses				
Vidange du liquide de la boîte de vitesses et changement du filtre			C2	Lubrifiant synthétique obligatoire - vidangez tous les 500 000 mi (800 000 km)
Vidange du pont arrière			C2	Lubrifiant synthétique obligatoire - vidangez tous les 500 000 mi (800 000 km)
Changez le lubrifiant des moyeux avant			C2	Lubrifiant synthétique obligatoire - vidangez tous les 500 000 mi (800 000 km)
BATTERIES	A	B	C	
Câbles de batterie - signes d'abrasion				
Signes de surcharge				
Enlevez la corrosion et scellez les bornes				
Boîtier et dispositifs de retenue – boulons de montage				
Essai de charge des batteries				

Tableau 2 Programme d'entretien

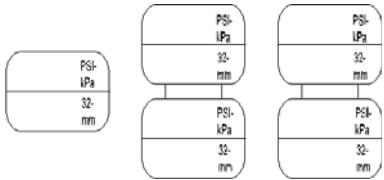
INTERVENTION/FRÉQUENCE	PÉRIODICITÉ			REMARQUES
	7 500 milles 12 000 km	15 000 milles 24 000 km	60 000 milles 96 000 km	
Étanche – état :				
(Couleur du densimètre pour chaque batterie)				
1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____				
PNEUS ET ROUES	A	B	C	
Bouchons et écrous de tiges de valve manquants				
Écrous de roue fendus ou desserrés				
Essieux tandem, appariement				
Usure irrégulière				
Pression de gonflage des pneus (consignez ci-dessous)				
Profondeur de sculpture (indiquez ci-dessous)				
Inspection des pneus et roues				
Droite				
				

Tableau 2 Programme d'entretien

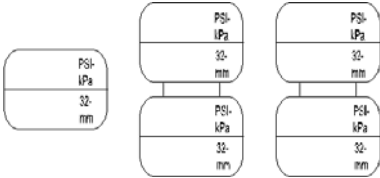
INTERVENTION/FRÉQUENCE	PÉRIODICITÉ			REMARQUES
	7 500 milles 12 000 km	15 000 milles 24 000 km	60 000 milles 96 000 km	
<p style="text-align: center;">Gauche</p>  <p>Pression d'air réglée à : _____</p>				
ALIGNEMENT	A	B	C	
Pincement : _____ po (mm)				
Chasse : Gauche _____ Droite _____				
Réglage de l'alignement des essieux arrière			C2	
ESSAI SUR ROUTE	A	B	C	
Direction/jeu dans la direction				
Changements de vitesses				
Freins				
Fonctionnement du moteur (bruit, à-coups, fumée noire)				
Tringlerie de papillon				
Fonctionnement du ralentisseur				
Ceintures de sécurité				
Fonctionnement du siège pneumatique				

Tableau 2 Programme d'entretien

INTERVENTION/FRÉQUENCE	PÉRIODICITÉ			REMARQUES
	7 500 milles 12 000 km	15 000 milles 24 000 km	60 000 milles 96 000 km	
Chauffage de la cabine				
Climatiseur				
Instruments et indicateurs :				
Compteur de vitesse/odomètre				
Compte-tours				
Pression d'huile				
Température du moteur				
Éclairage				
CARROSSERIE	A	B	C	
Aménagement intérieur abîmé				
Fonctionnement des portes				
Coulisses de porte ascendantes - lubrifiez				
Fonctionnement du hayon				
AUTRES	A	B	C	
Charnières de capot				
Éléments de la sellette d'attelage				Réglage à 40 000 à 60 000
Pivot et rouleau de pédale de frein				
Barillet de serrure				
Charnières de porte				
Loquets et gâches de portes				
Bourrelets d'étanchéité de porte				
Dessiccateur d'air				Vidangez les réservoirs, remplacez le dessicatif au besoin.

Lubrifiants prescrits

Dans le *Guide de fonctionnement et d'entretien du moteur*, vous trouverez un guide complet de lubrification du moteur. Dans ce guide, le fabricant du moteur explique en détail les procédures d'entretien destinées au conducteur et au mécanicien qualifié. Point à retenir : Un des facteurs importants permettant d'obtenir un fonctionnement économique et de longue durée de votre véhicule Poids moyen est le respect des procédures de lubrification. Si vous négligez cet aspect essentiel des soins à apporter à votre véhicule, vous risquez, à long terme, de le payer cher en temps perdu et en argent dépensé.

Vous trouverez ci-dessous les renseignements de base nécessaires au respect des procédures de lubrification. Naturellement, vous n'omettez pas de prévoir des interventions plus fréquentes si vous utilisez votre véhicule dans des conditions d'utilisation intense, par temps extrêmement froid ou extrêmement chaud, pour le transport de très lourds chargements, conduite sur chemins non

pavés, etc. En cas de conditions de service spéciales, veuillez consulter vos manuels et votre fournisseur de produits lubrifiants. Les spécifications et exigences du fabricant de composant prévalent sur toutes autres spécifications.



AVERTISSEMENT! Manipulez les lubrifiants avec prudence. Les lubrifiants de votre véhicule (huiles et graisses) sont toxiques et peuvent causer la mort, des blessures ou certaines maladies. Ils peuvent également endommager la peinture de votre véhicule.



ATTENTION : Ne mélangez pas des lubrifiants de types différents. Le mélange de lubrifiants (huile et graisse) de différentes marques ou types pourrait entraîner des dommages aux composants du véhicule; par conséquent, vidangez (ou éliminez) les lubrifiants usagés avant d'effectuer le remplissage.

•Si vous désirez changer de type de lubrifiant, commencez par vidanger complètement l'ancien lubrifiant.

Types de lubrifiants

Consultez Tableau 3 à la page 194 et la liste des lubrifiants ci-dessous pour établir le type de lubrifiant à utiliser sur votre Poids moyen. Pour un récapitulatif rapide de chaque point de lubrification, consultez Tableau 1 à la page 177.

Huile de boîte de vitesses automatique DEXRON® III/MERCON® - liquide de boîte de vitesses automatique approuvé.

BB Graissage de roulement à billes

CB : Huile à moteur pour besoins moyens à modérés

CC/CD : Huile à moteur pour besoins intenses (MIL-L-2104B / MIL-L-45199B à teneur maximale en cendres sulfatées de 1,85 %)

CD : Huile à moteur correspondant à la séquence de cinq essais de moteur (Five engine test sequence) de l'API

CD50 : Liquide de boîte de vitesses synthétique SAE50W

CE : Huile à moteur correspondant à un usage intensif pour moteurs à turbocompresseur à injection directe.

CL : Graisse de châssis tout usage

EP : Lubrifiant pression extrême

GL : Lubrifiant minéral pur pour engrenage

HD : Huile pour engrenage hypoïde, A.P.I. – GL-5, SAE 80W-90

HT : Graisse haute température (Spéc. Timken 0-616)

MP : Lubrifiant d'engrenage tout usage (MIL-L-2 105B)

SD : Huiles à moteur à protection accrue contre les dépôts, la rouille, l'usure et la corrosion.

WB : Graisse pour roulement de roue ((Spéc. Timken 0-610)

APPLICATION	LUBRIFIANT
Joint universels	EP
Cannelures d'arbre d'entraînement	CL
Roulements de roue (moyeux d'entraînement)	HD
Roulements de roue (moyeux non entraînés)	CD50
Colonne de direction	CL
Palier d'alternateur	BB*
Moyeu de ventilateur	BB*
Réservoir servo-direction	ATF
Biellette de direction	CL
Fusées de direction	CL
Axes de ressort	CL
Butées de débrayage	BB
Points fixes de sabot de frein	HT

APPLICATION	LUBRIFIANT
Coussinets de came de frein	HT
Rattrapeurs d'usure	CL
Paliers de démarreur	CC
Anéroïde de turbocompresseur	CC
Pompe à eau	BB*
*Consultez le fabricant ou le fournisseur de lubrifiants pour plus de précisions.	



NOTA : Le fournisseur des lubrifiants a la responsabilité de fournir des produits qui correspondent à ces caractéristiques, à la qualité du produit et à son rendement.

Réservoirs d'huile

Dans les réservoirs d'huile munis d'un bouchon de remplissage latéral (boîtes de vitesses, essieux, boîtier de direction, boîtes de transfert, etc.) l'huile doit être au niveau de l'orifice de remplissage.



NOTA : Quand vous vérifiez le niveau d'huile avec le doigt, faites-le avec précaution. Ce n'est pas parce que vous pouvez atteindre le niveau d'huile avec un doigt que ce niveau est approprié.

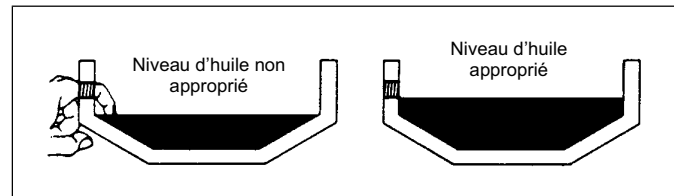



Tableau des lubrifiants

Les directives de lubrification qui suivent (consultez le Tableau 3 à la page 194) correspondent à une plage de température de -15 à + 100 °F (-26 à + 38 °C). En cas de conduite par températures extrêmes, consultez les manuels du fabricant des composants.

Tableau 3 Types de lubrifiants recommandés

COMPOSANTS	LUBRIFIANT PRÉCONISÉ
Boîtier de direction assistée	Utilisez l'huile de boîte de vitesses automatique
Joints universels d'arbre de transmission Cannelures de joint coulissant Charnières de capot Entraînement de ventilateur Éléments de sellette d'attelage Axe de pédale d'embrayage Tringlerie de l'embrayage Autres graisseurs de châssis non mentionnés ci-dessous.	Graisse EP pour châssis à base d'hydroxystéarate-12 de lithium ou complexe de lithium, NLGI 2.
Roulements de roue, essieux non moteurs	LUBRIFIÉS À L'HUILE : Huile d'engrenages SAE 80W-90 EP, MIL-L-2105D, API GL5; ou huile synthétique SAE 75W-90
	LUBRIFIÉS À LA GRAISSE : Graisse EP pour châssis à base d'hydroxystéarate-12 de lithium ou complexe de lithium, NLGI 2.
Goupilles et bagues filetées (par exemple goupilles et bagues élastiques)	Graisse EP à base d'hydroxystéarate-12 de lithium ou complexe de lithium, NLGI 2, avec additif 3 % molybdène : Mobil Grease Special (Mobil), Molygrease EP (Chevron), ou l'équivalent.
Graisseurs de suspension (autres que les goupilles et bagues filetées)	Graisse EP pour châssis à base d'hydroxystéarate-12 de lithium ou complexe de lithium, NLGI 2.
Essieu directeur : Graisseurs sur bras de direction, embouts de biellettes de direction, barre de direction, pivots d'attelage	Graisse EP pour châssis à base d'hydroxystéarate-12 de lithium, NLGI 2.
Butée de débrayage (enlevez la tôle d'inspection pour y accéder), palier intermédiaire d'arbre de transmission	Graisse pour roulements à billes haute température. Chevron SRI, Mobil Grease HP, Texaco Multifax 2 ou l'équivalent.
Tout écart dans le choix de la liste de lubrifiants doit être dicté par les directives publiées dans les manuels du fabricant des composants ou autrement approuvé par ce dernier.	

Tableau 3 Types de lubrifiants recommandés

COMPOSANTS	LUBRIFIANT PRÉCONISÉ
Régulateurs de jeu automatique; éléments de freins à coin; étrier de freins à disque	Graisse EP haute température; Texaco Thermotex EP-1, Shell Darina EP-1, Mobilith AW-1, Rockwell 0-616A ou l'équivalent.
Cannelures d'axe de came de frein; cannelures d'axe de freins à disques et axes d'étrier; axes à épaulement de freins	Graisse antigrippage, Rockwell spécification 0-637.
Bagues d'axe de came de frein	Graisse EP pour châssis à base d'hydroxystéarate-12 de lithium, NLGI 2.  <i>ATTENTION : Veillez à ne pas contaminer les garnitures de freins avec de la graisse.</i>
Graisseurs d'arbre de direction	Graisse EP pour châssis à base d'hydroxystéarate-12 de lithium, NLGI 2.
Pivot et rouleau de pédale de frein	Huile à moteur
Barillet de serrure	Lubrifiant pour serrures
Charnières de porte	Non requis - bagues téflon
Serrures et gâches de porte	Bâton de graisse à base de polyéthylène
Bourrelets d'étanchéité de porte	Lubrifiant à base de silicone
Autres éléments	Consultez les manuels des fabricants.
Tout écart dans le choix de la liste de lubrifiants doit être dicté par les directives publiées dans les manuels du fabricant des composants ou autrement approuvé par ce dernier.	

ENTRETIEN DU MOTEUR



AVERTISSEMENT! Les gaz d'échappement du moteur contiennent du monoxyde de carbone, gaz incolore et inodore. Lorsque le système d'échappement est mal entretenu, endommagé ou corrodé, du monoxyde de carbone peut pénétrer dans la cabine ou le compartiment couchette. Si votre véhicule n'est pas correctement entretenu, le monoxyde de carbone peut pénétrer dans la cabine et causer de graves maladies, des blessures graves ou mortelles.



AVERTISSEMENT! Ne laissez jamais trop longtemps tourner le moteur de votre véhicule au ralenti si vous avez l'impression que des gaz d'échappement pénètrent dans la cabine. Rechercher la cause de l'entrée des fumées et effectuer les réparations dès que possible. Si le véhicule doit rouler dans ces conditions, ne le conduisez qu'avec les glaces légèrement ouvertes. Tout défaut de réparer la source des fumées d'échappement peut conduire à la mort, à des blessures corporelles ou de graves maladies.



NOTA : Gardez en bon état le système d'échappement du moteur et le système de ventilation de la cabine. Il est recommandé de faire inspecter le circuit d'échappement du véhicule et la cabine.

- par un technicien compétent tous les 15 000 mi (24 000 km)
- lorsqu'un changement est noté dans le bruit du système d'échappement
- lorsque le circuit d'échappement, le dessous de caisse, la cabine ou le compartiment couchette sont endommagés

Lubrification du moteur

Une lubrification efficace du moteur dépend de la température ambiante et de l'endroit où le véhicule est en service. Utilisez l'huile recommandée en fonction des conditions extérieures.



NOTA : Pour les spécifications de l'huile à moteur, la périodicité de vidange d'huile, les exigences de filtre du moteur ou les procédures générales d'entretien du moteur, reportez-vous au manuel d'entretien du moteur qui se trouve dans votre véhicule ou au manuel d'entretien du fabricant du moteur.

Périodicité d'entretien

- Vérifiez tous les jours le niveau d'huile moteur.

Vidange de l'huile :

- Reportez-vous au *Guide de fonctionnement et d'entretien du moteur* publié par le fabricant; ce manuel est fourni avec le véhicule; il contient des détails sur la vidange et le remplissage de l'huile moteur, la capacité du carter du moteur, le type d'huile à utiliser, les changements de filtre à huile, etc.



AVERTISSEMENT! *L'huile à moteur chaude peut être dangereuse. Vous pourriez vous brûler gravement. Laissez refroidir le moteur avant de vidanger l'huile.*

- Vidangez l'huile dans un récipient conçu à cet effet.
- Pour vidanger l'huile, retirez le bouchon de carter à l'aide d'une clé appropriée et tenez-vous aussi loin que possible du point d'écoulement. Gardez les avant-bras parallèles au sol afin d'éviter que l'huile ne s'écoule le long des bras.
- Le bouchon de l'orifice de remplissage d'huile doit être en place pour éviter de répandre de l'huile, ce qui constituerait un risque d'incendie.

Vérification du niveau d'huile

- Pour vérifier le niveau d'huile du moteur, immobilisez le véhicule en terrain plat et attendez cinq minutes après avoir ARRÊTÉ le moteur. Ainsi, l'huile a le temps de s'écouler dans le carter.
- Retirez la jauge et essuyez-la à l'aide d'un chiffon propre non pelucheux.
- Réinsérez la jauge à fond et retirez-la pour vérifier le niveau d'huile. Le niveau d'huile approprié se trouve entre les repères L (bas) et H (haut) sur la jauge.

Pour tout renseignement concernant le niveau de l'huile, reportez-vous au *Guide de fonctionnement et d'entretien du moteur* fourni avec le véhicule.

Circuit d'alimentation

Spécification : N'utilisez que du carburant Diesel, indice 2-D, recommandé par le fabricant du moteur. Si vous avez besoin d'autres renseignements sur les caractéristiques du carburant d'indice 2-D, consultez le Guide de fonctionnement du moteur dans la boîte à gants.



AVERTISSEMENT! Le carburant diesel en présence d'une source d'inflammation (par exemple une cigarette allumée) peut causer une explosion. Vous pourriez être sérieusement blessé ou même tué. Le mélange d'essence ou d'alcool avec ce carburant augmente le risque d'explosion.



ATTENTION : Si de l'essence est versée dans votre réservoir de carburant, il faut purger le circuit d'alimentation entier. Si ce n'est pas fait, la pompe et le moteur seront endommagés. N'essayez pas de diluer l'essence en ajoutant du carburant diesel (reportez-vous à la rubrique Avertissement présentée ci-dessus).



AVERTISSEMENT! N'utilisez que du carburant diesel d'une très basse teneur en soufre. L'utilisation de tout autre carburant pourrait endommager les composants du moteur et du filtre à particules diesel (DPF).

Observez les recommandations ci-dessous lorsque vous changez les filtres à carburant ou les éléments filtrants. Le moteur de votre véhicule durera plus longtemps et fonctionnera mieux ainsi. Reportez-vous aux recommandations du fabricant concernant la présence d'eau et l'indice de filtration.

Installation des filtres à carburant

Avant d'enlever le filtre, recouvrez l'équipement et le câblage électrique sur lesquels du carburant pourrait se répandre. Le carburant diesel peut endommager définitivement les isolants électriques.

Avant d'installer les filtres à visser (jetables) :

1. Remplissez le filtre à carburant.
 2. Lubrifiez le joint à l'aide de carburant diesel.
 3. Serrez le filtre à la main de 1/2 à 2/3 de tour seulement après contact du joint. Le serrage de ce type de filtre à l'aide d'un outil peut déformer ou fendre la tête du filtre.
- Pour remplacer un élément de filtre à carburant, n'utilisez pas un filtre de modèle différent. N'installez que des éléments de filtre conçus pour filtrer du carburant. Nettoyez et vérifiez d'abord le corps de filtre. Glissez ensuite le nouvel élément filtrant dans le corps de filtre et remplissez l'ensemble au moins au 2/3 avant de mettre le filtre en place.



NOTA : Pour éliminer l'air présent dans les crépines à densité, faites-les tremper dans du carburant propre avant de les installer.

- Jetez les joints usés. Remplacez les joints pour garantir une bonne étanchéité.
- Positionnez correctement le corps de filtre et le joint. Serrez ensuite suffisamment l'écrou ou le boulon du corps pour éviter toute fuite de carburant.
- Après avoir mis le moteur en marche, vérifiez s'il y a des fuites autour du filtre.

Vidange des filtres

Vérifiez quotidiennement le filtre à carburant/séparateur d'eau. Coupez le contact pour faire cette vérification. Suivant le type de stockage du carburant, il peut être nécessaire de purger l'eau plus fréquemment.

1. Ouvrez le robinet de vidange (à la main seulement) : tournez le robinet vers la gauche d'environ 1 1/2 à 2 tours pour obtenir l'écoulement de liquide. Vidangez la cuve de décantation de l'eau qu'elle contient jusqu'à l'obtention d'un écoulement de carburant clair.

Si le volume d'eau emprisonné excède la capacité de la cuve, vous pouvez :

- A. fermer le robinet de vidange et laisser le moteur tourner jusqu'à ce que le ralenti devienne stable, puis reprendre l'opération de vidange, ou
 - B. démonter le filtre, vidanger tout le liquide qu'il contient et le remonter. Assurez-vous de bien suivre les instructions concernant les filtres neufs.
2. Pour fermer le robinet de vidange, tournez-le vers la droite d'environ 1 1/2 à 2 tours.



ATTENTION : Évitez de trop serrer le robinet. Vous pourriez endommager son filetage.

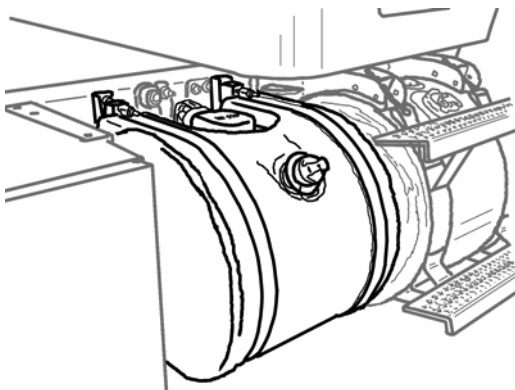
Réservoirs de carburant

1. Inspectez les réservoirs de carburant, les flexibles à carburant et les raccords pour vous assurer qu'ils sont bien placés et fixés, recherchez des fuites.
2. Inspectez les supports de montage, les sangles et goupilles pour vous assurer qu'ils sont bien montés et fixés, tous les 15 000 milles/24 000 km (consultez l'étiquette sur le réservoir à carburant et les données ci-dessous) :

Type de réservoir	Sangle de réservoir, serrage de l'écrou de boulon en T
Aluminium	30 lb-pi (41 N.m.)
Cylindrique en acier	30 lb-pi (11 N.m.)

Composants antipollution

Réservoir de liquide d'échappement diesel



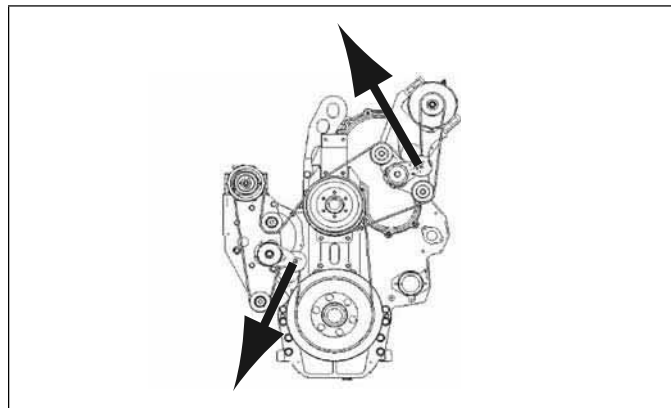
Les véhicules fabriqués selon les normes antipollution 2010 EPA sont munis d'un réservoir de liquide d'échappement diesel (DEF) installé sur le châssis du véhicule. En condition de fonctionnement normal, votre véhicule peut consommer 1 gallon (3,7 litres) de liquide diesel. Le réservoir DEF doit toujours être suffisamment plein pour maintenir le rendement approprié du véhicule.

Accessoires du moteur : Courroies d'entraînement d'accessoires

Vous pouvez prolonger la durée de vie utile des courroies d'entraînement de votre véhicule en veillant soigneusement à leur installation et à leur entretien. Négliger cet entretien pourrait aboutir à une défaillance d'une courroie. La négligence peut entraîner une rupture, dont la conséquence serait une panne des systèmes électriques ou pneumatiques, et le risque de détérioration par surchauffe du moteur. Par conséquent, il est recommandé de vérifier les courroies fréquemment et de les remplacer dès que vous décelez un problème.

Pour installer une courroie d'entraînement des accessoires, observez les directives ci-dessous :

1. Acheminez la nouvelle courroie autour des poulies, puis faites tourner le tendeur automatique de manière à ce que la poulie de renvoi bascule vers l'acheminement de la courroie. Un exemple du sens de rotation nécessaire pour dégager le tendeur est illustré à la Figure 1.
2. Faites glisser la courroie autour de la poulie de renvoi fixée au tendeur automatique.
3. Dégagez le tendeur automatique.
4. Vérifiez l'alignement de la courroie sur chaque poulie. La courroie doit se situer entre les flasques de chaque poulie.



Ventilateur

Ventilateur thermostatique à débrayage



AVERTISSEMENT! Ne travaillez pas sur le ventilateur lorsque le moteur tourne. Le ventilateur peut se mettre soudainement en marche. Quiconque se trouverait à proximité du ventilateur risque d'être tué ou gravement blessé. Avant de mettre le contact, assurez-vous que personne ne se trouve près du ventilateur.

Pour vérifier le ventilateur :

- Assurez-vous que les boulons de montage du ventilateur sont bien serrés. Vérifiez si les pales ne sont pas endommagées.
- Assurez-vous du bon fonctionnement de l'embrayage en faisant démarrer le moteur à froid. Faites-le tourner ensuite au ralenti à environ 800 tr/min. Recherchez des fuites d'air.
- Assurez-vous que le ventilateur ne tourne pas pendant le réchauffement du moteur. Quand le ventilateur se met en marche, notez la température du liquide de refroidissement sur le thermomètre de bord. Si l'embrayage met le ventilateur en marche à faible température du moteur, ou s'il s'arrête et repart de façon répétitive, plus fréquemment qu'il ne le devrait (réception de « mauvais signaux » de température), faites corriger le problème dans un centre de service autorisé.

Entraînement et pales du ventilateur

Jeu des pales de ventilateur : Autour du déflecteur de ventilateur, la distance recommandée entre le bord avant d'une pale et un élément latéral du radiateur est de 1 po (25 mm). Le jeu minimal est de 3/4 po (19 mm).

- Le bord arrière d'une pale ne doit pas être à moins de 3/8 po (9 mm) de l'élément du moteur le plus proche. Si l'espacement obtenu est inférieur, la bague intercalaire ou le ventilateur est mal installé.
- Le bord d'attaque de chaque pale doit tourner à au moins 1 po (25 mm) du bord inférieur du déflecteur.

Système d'échappement

Le système d'échappement fait partie du système amortisseur de bruit. Vérifiez périodiquement si le système d'échappement est usé ou desserré ou s'il manque des pièces. Pour plus de détails, voir « Insonorisation et système antipollution », à la page 295.



AVERTISSEMENT! *La tubulure d'échappement, le silencieux, le silencieux du convertisseur ou un convertisseur indépendant deviennent extrêmement chauds lorsque le moteur fonctionnent et peuvent provoquer des brûlures graves de la peau ou la mort. Accordez un laps de temps adéquat pour le refroidissement avant de travailler sur ou à proximité de toute partie du système d'échappement.*

Circuit de refroidissement du moteur

Le système de refroidissement de votre moteur comporte de série du liquide de refroidissement à durée prolongée. Le liquide de refroidissement longue durée est constitué d'un mélange d'éthylène glycol, d'eau et d'inhibiteurs chimiques propres à la technologie des acides organiques. Le liquide de refroidissement longue durée empêche la formation de corrosion et de calamine et offre une protection contre les points de congélation et d'ébullition.



ATTENTION : Le système de refroidissement du moteur nécessite un entretien et des inspections précis. Le défaut de respecter les exigences peut donner lieu à un dommage au moteur. Le dommage au moteur peut comprendre, mais non de façon limitative :

- Le gel
- L'ébullition
- La corrosion
- Des chemises de cylindre piquées

Cette information se trouve dans le guide du propriétaire du fabricant du moteur. Il incombe au propriétaire de respecter toutes les exigences mentionnées dans le guide du propriétaire du fabricant du moteur.

Ce qu'il faut vérifier dans un système de refroidissement contenant un liquide de refroidissement longue durée

Concentration de liquide de refroidissement longue durée

Vérifiez le niveau de protection contre le gel/l'ébullition; celui-ci est déterminé par la concentration de liquide de refroidissement longue durée. Utilisez un réfractomètre de glycol pour déterminer le niveau de glycol. Ajoutez du liquide de refroidissement longue durée afin d'obtenir le rapport de liquide de refroidissement longue durée à l'eau qui vous offrira la protection dont vous avez besoin. Consultez le tableau ci-dessous pour déterminer la quantité de liquide de refroidissement longue durée que vous devez ajouter.



NOTA : La concentration maximale recommandée de liquide de refroidissement longue durée est de 60 % de liquide de refroidissement longue durée pour 40 % d'eau par volume (un mélange de liquide de refroidissement 60/40). La concentration minimale recommandée est de 40 %.

Dans un système de refroidissement rempli de liquide de refroidissement longue durée, on doit maintenir le point de congélation entre -30°F et -45°R (-34°C et -43°C).

Rapport souhaitable de liquide de refroidissement longue durée/eau :	0%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	100%
Point de congélation $^{\circ}\text{F}$ ($^{\circ}\text{C}$)	+32 (0)	+25 (-4)	+20 (-7)	+15 (-9)	+10 (-12)	+5 (-15)	-5 (-21)	-12 (-24)	-23 (-31)	-34 (-37)	-50 (-46)	-65 (-54)	-75 (-59)	-84 (-64)	-70 (-57)	-55 (-48)	-43 (-42)	-30 (-34)	-5 (-21)

État du liquide de refroidissement longue durée (contamination et concentration d'inhibiteur)

Effectuez une inspection visuelle du liquide de refroidissement longue durée. Il ne doit comporter aucun trouble ni débris flottants. Déterminez la concentration de l'inhibiteur chimique au moyen d'un nécessaire de vérification ou des bandes d'essai, spécialement conçus pour liquides de refroidissement longue durée. Le niveau de concentration de l'inhibiteur détermine la protection contre la corrosion. Si vous avez des doutes quant à la qualité, à la contamination du liquide de refroidissement

ou à des problèmes mécaniques, soumettez un échantillon de liquide de refroidissement pour analyse. Un mauvais contrôle peut conduire à la dégradation du liquide de refroidissement, à l'endommagement du système de refroidissement et d'organes du moteur. Consultez votre concessionnaire ou le représentant du fabricant du liquide de refroidissement longue durée pour obtenir des nécessaires de vérification, des bandes d'essai et des procédures d'échantillonnage en laboratoire, recommandés pour le liquide de refroidissement longue durée.

Diluant de liquide de refroidissement longue durée

Ajoutez du diluant de liquide de refroidissement longue durée au besoin aux périodicités d'entretien spécifiées sous « Refroidissement », à la page 209.

Remplissage



AVERTISSEMENT! Le fait d'enlever le bouchon de remplissage sur un moteur chaud peut provoquer un jaillissement de liquide de refroidissement chaud pouvant vous brûler gravement. Si le moteur tournait encore au cours des 30 minutes précédentes, soyez très prudent lorsque vous enlevez le bouchon de remplissage. Protégez-vous le visage, les mains et les bras en couvrant le bouchon d'un grand chiffon épais afin de vous protéger contre une projection possible de liquide ou de vapeur. Si vous voyez de la vapeur ou du liquide de refroidissement qui s'échappe, ne tentez pas d'enlever le bouchon avant que le réservoir d'équilibre se soit refroidi. Dans quelque situation que ce soit, enlevez le

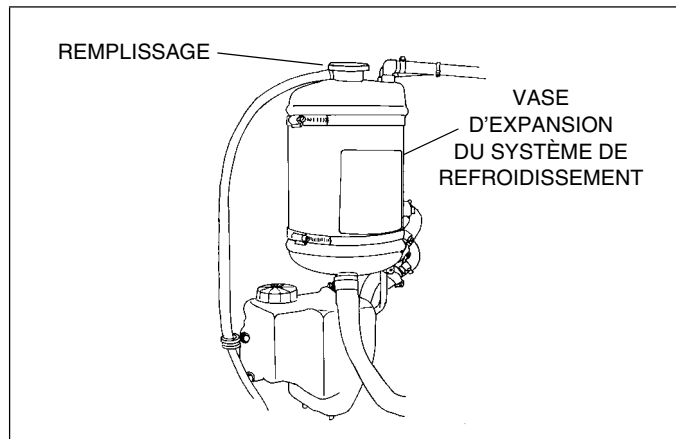
bouchon très lentement et prudemment. Soyez prêt à vous éloigner si de la vapeur ou du liquide s'échappe.



NOTA : Si vous devez refaire fréquemment l'appoint de liquide de refroidissement sans qu'il n'y ait trace de fuite lorsque le moteur est froid, recherchez des fuites lorsque le moteur tourne à la température de fonctionnement normale.



AVERTISSEMENT! Manipulez prudemment le liquide de refroidissement et l'antigel. L'antigel à l'éthylène glycol est un produit toxique qui peut provoquer la mort ou des blessures corporelles. Ne l'entreposez que dans son récipient d'origine, et assurez-vous qu'il est toujours hors de portée des enfants.



Réservoir d'expansion du système de refroidissement

Niveau adéquat de liquide de refroidissement



NOTA : Ne remplissez pas excessivement le circuit de refroidissement. Le trop-plein de liquide de refroidissement peut provoquer un débordement, la perte d'antigel et une diminution de la protection contre la corrosion.

Vérifiez le niveau de liquide de refroidissement après chaque parcours. Ajoutez du liquide de refroidissement au besoin. Peu après avoir rempli le radiateur, vous

constaterez peut-être que le niveau du liquide n'est pas suffisamment élevé. Cela peut être causé par la présence d'air emprisonné dans le système, qui n'a pas encore été purgé. Il faut laisser un peu de temps au système pour que l'air emprisonné s'échappe après le remplissage du radiateur.

Remplissage du radiateur

1. Assurez-vous que les robinets de vidange du radiateur et du moteur sont fermés.
2. Réglez le chauffage à la position de température maximale.
3. Enlevez le bouchon de pression du vase d'expansion.
4. Remplissez le circuit de liquide prémélangé par le vase d'expansion. Versez à débit constant jusqu'à ce que le radiateur soit plein.
5. Mettez le moteur en marche.
6. Faites tourner le moteur au grand ralenti.
7. Finissez le remplissage. Faites le remplissage le plus vite possible.
8. Laissez tourner le moteur au ralenti jusqu'à ce qu'il atteigne la température normale de fonctionnement.

9. Remplissez le radiateur au besoin de façon à atteindre le niveau de liquide de refroidissement approprié.
Remplacez le bouchon du vase d'expansion.



ATTENTION : Avant de mettre le moteur en marche, débranchez toujours le chauffe-moteur. Si celui-ci n'est pas débranché, vous pouvez endommager le circuit de refroidissement de votre véhicule.

Chauffe-(bloc) moteur (option)



AVERTISSEMENT! N'utilisez pas le chauffe-moteur s'il est dans un état douteux. Mal entretenu ou mal utilisé, un chauffe-moteur peut être la cause d'un incendie entraînant la mort, des blessures corporelles et des dommages matériels graves. Vérifiez régulièrement le câblage de votre chauffe-moteur et assurez-vous qu'il ne comporte pas de fils endommagés ou dénudés. Si vous avez besoin de réparation ou d'information, veuillez vous mettre en rapport avec votre centre de service autorisé ou avec le fabricant du chauffe-moteur.

Pour obtenir la meilleure efficacité de votre chauffe-moteur, utilisez une solution mi-éthylène glycol mi-eau. N'utilisez pas une concentration d'antigel supérieure à 65 % sous peine de réduire la vie utile du chauffe-moteur.

Après l'entretien du système de refroidissement, utilisez le véhicule pendant un jour ou deux avant de recourir au chauffe-moteur. Laissez à l'air emprisonné à l'intérieur du moteur le temps de s'échapper.

PÉRIODICITÉS D'ENTRETIEN PRÉVENTIF (EP)

I	A	B	C	D	E
Aux 15 000 premiers mi/ 24 000 premiers km ou au premier EP	15 000 mi/24 000 km/ mensuellement	30 000 mi/48 000 km	60 000 mi/96 000 km 6 mois	120 000 mi/ 192 000km/ annuellement	240 000 mi/384 000 km

SYSTÈME	COMPOSANT	ACTIVITÉ D'ENTRETIEN	Intervalle EP recommandé					
			I	A	B	C	D	E
Refroidissement	Boyaux	Vérifier si le radiateur et les boyaux de chauffage fuient.	X			X		
	Liquide de refroidissement longue durée	Vérifiez le point de congélation (reportez-vous à la page page 204).			X			
		À l'aide de bandes d'essai, vérifiez s'il y a contamination (reportez-vous à page 205).			X			
		Remplacez le filtre à eau vide, le cas échéant.					X	
		Effectuez une analyse de laboratoire (reportez-vous à page 205).					X	
		Si l'analyse de laboratoire révèle que le liquide de refroidissement ne convient pas à un usage continu Rincez, vidangez et remplissez (reportez-vous à page 204). Ajoutez du liquide de refroidissement longue durée (reportez-vous à page 205).						
	Rincez, vidangez et remplissez de liquide de refroidissement neuf (reportez-vous à page 204).						X	
Carter d'embrayage de ventilateur	Vérifiez s'il y a des fuites d'air.	X			X			
Bouchon de remplissage du réservoir d'équilibre	Vérifiez le joint d'étanchéité du bouchon de remplissage à chaque vidange d'huile.	X	X	X	X	X	X	

SYSTÈME DE FREINAGE

Si votre camion est doté d'un circuit de freinage pneumatique, consultez les pages ci-dessous.

Si votre camion est doté d'un circuit de freinage hydraulique, passez à « Circuit de freinage hydraulique » à la page 214.

Introduction

Pour utiliser votre véhicule en toute sécurité, vous devez connaître le fonctionnement de ses circuits de freinage. Le réglage et l'équilibrage des freins doivent être effectués avec soin pour que les forces de décélération soient égales sur toutes les roues. Les pneus sont aussi un élément important de l'ensemble. La rapidité d'arrêt de votre véhicule dépend de la friction des pneus sur le revêtement de la route.



ATTENTION : Le circuit de freinage pneumatique de ce véhicule est conçu pour L'UNE des opérations suivantes : tracteur ou camion, et il est conforme aux sections des FMVSS 121 respectives. Un tracteur ne doit pas être utilisé ou configuré comme un camion, et inversement, un camion ne doit pas être utilisé ou configuré comme un tracteur sans que des modifications significatives soient apportées au système de freinage pneumatique de manière à toujours être conforme aux normes FMVSS 121. Communiquez avec votre concessionnaire Peterbilt pour obtenir des consignes.

Tous les éléments de la liste ci-dessous sont interdépendants; ils doivent être conformes aux spécifications techniques d'origine :

- taille des pneus
- angle de coin
- garnitures de frein
- rattrapeurs d'usure
- rayon de came
- rayon de tambour
- récepteurs de freinage

Une fois qu'un système de freinage a été réglé conformément aux spécifications, le remplacement de l'un de ses composants ou d'une combinaison de ceux-ci peut provoquer un fonctionnement inadéquat du système. Il est

indispensable que tous les éléments du système fonctionnent ensemble pour donner le résultat escompté.

Comme votre véhicule est équipé de freins pneumatiques, reportez-vous à la section « Circuit pneumatique », à la page 222 pour plus de détails au sujet de la vérification des freins.

Les pièces de rechange du système de freinage doivent être identiques ou supérieures aux pièces d'origine. Tout écart par rapport aux spécifications originales peut nuire au fonctionnement de l'ensemble du système.



AVERTISSEMENT! N'utilisez jamais une pièce de rechange de frein qui ne soit pas exactement conforme aux spécifications originales. La présence d'une pièce non conforme dans le système de freinage de votre véhicule peut entraîner un accident grave ou la mort. Les dimensions et les types sont si étroitement liés qu'une modification apparemment anodine peut entraîner un changement dans le comportement du véhicule au freinage sur la route. Si les éléments du système ne se comportent pas exactement comme ils le devraient, vous pourriez perdre la maîtrise de votre véhicule et provoquer un accident grave.



AVERTISSEMENT! Ne travaillez pas sur le système de freinage de votre véhicule sans avoir serré le frein de stationnement et calé les roues. Si le véhicule n'est pas complètement immobilisé, il pourrait se mettre à rouler et causer la mort, des blessures graves ou d'importants dommages matériels.

•Utilisez des blocs de bois de 4 po x 4 po (10 cm x 10 cm) ou plus, calés contre les semelles avant et arrière des pneus. Assurez-vous que le véhicule ne peut se déplacer.

Lubrification

Les éléments de frein à came comme les points fixes et les axes de came de frein sont soumis à des températures élevées et doivent être lubrifiés à l'aide de graisse non fusible et résistante à l'eau, conformément à la spécification R-S 0-616 (NLG1-classe 1).

- Lubrifiez conformément au Tableau 1, « Périodicités d'entretien préconisées, » page 177.



AVERTISSEMENT! N'appliquez pas trop de lubrifiant sur les éléments de frein - lubrifiez modérément. Une quantité excessive de lubrifiant pourrait contaminer les garnitures, ce qui réduirait l'efficacité de freinage et pourrait entraîner la mort ou des blessures.

Lubrification des freins et des rattrapeurs d'usure

Aux périodicités indiquées, lubrifiez sous pression le rattrapeur d'usure et l'axe de came de frein (support/tube). Deux graisseurs sont prévus pour le rattrapeur d'usure et l'axe de came.

- Utilisez un lubrifiant conventionnel pour châssis (qualité n° 1 pour haute température, hydrofuge).
- N'utilisez pas de lubrifiant - graisse ou huile - chargé de bisulfure de molybdène (pouvant abréger la durée de vie utile des rattrapeurs d'usure).
- Pour lubrifier les rattrapeurs d'usure, n'utilisez pas de dispositif graisseur à détente de pression.

Vérifications et réglages

Le conducteur devrait toujours contrôler le système de freinage de son véhicule. Les freins doivent toujours être réglés à froid.

- Immobilisez votre véhicule sur une surface plane et horizontale, et calez les roues avant de tenter une vérification ou un réglage quelconque des freins.

Garnitures de frein



AVERTISSEMENT! N'utilisez pas de garnitures de frein d'une épaisseur inférieure au minimum spécifié. Les têtes de rivet ressortiraient et pourraient endommager le tambour de frein et réduire l'efficacité du freinage en causant la mort, un accident grave ou en endommageant le matériel.

- L'usure des garnitures de frein doit être contrôlée par un mécanicien qualifié d'un des centres de service autorisé. Voir Tableau 2, « Programme d'entretien, » page 180. Les périodicités de contrôle des garnitures seront rapprochées en cas de conditions d'utilisation intensives.

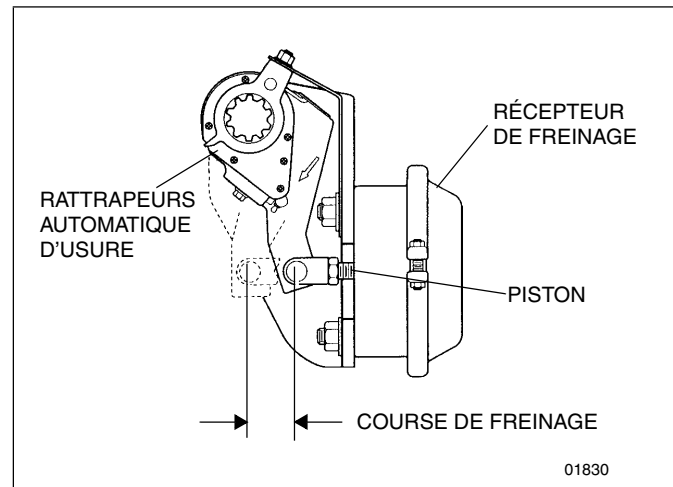
Rattrapeurs d'usure automatiques

Votre véhicule Poids moyen est équipé de rattrapeurs d'usure automatiques de frein.

Le réglage des freins devrait être vérifié périodiquement de la manière suivante :

1. Vérifiez les freins lorsque la température des garnitures des freins de service est basse et que la pression d'air dans le système est d'au moins 100 lb/po² (690 kPa).
2. Desserrez les freins de stationnement pour que les rattrapeurs d'usure s'effacent.
3. Mesurez la longueur du piston rentré entre la face du récepteur de freinage et le centre de l'axe du piston.
4. Appliquez une pression de freinage de 80 à 90 lb/po² et refaites la même mesure.
5. La différence obtenue est la distance de déplacement du piston (course de freinage).

Vérifiez si le résultat obtenu est dans les limites spécifiées (voir Tableau 4, « Course du rattrapeur d'usure de frein »). Les freins convenablement installés et fonctionnant correctement (rattrapage automatique d'usure), donnent les valeurs de course indiquées pour chaque type de récepteur de freinage.



Mesure de la course du piston

Tableau 4 Course du rattrapeur d'usure de frein

PRESSION DE FREINAGE DE 80 à 90 lb/po ² (552 à 621 kPa)		
TYPE DE CHAMBRE (taille)	FREIN	COURSE DE PISTON (course de freinage)
20	Avant	1 à 1 3/4 po (25 à 44 mm)
30	Arrière	1 1/4 à 2 po (32 à 51 mm)



AVERTISSEMENT! *Le réglage manuel des rattrapeurs d'usure automatiques est une pratique dangereuse qui pourrait entraîner un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Cela donne un faux sentiment de sécurité à l'opérateur à propos de l'efficacité des freins. Communiquez avec le service après-vente de votre concession si la course est supérieure aux caractéristiques techniques ci-dessus. Une course qui est supérieure à ces valeurs peut constituer un indice d'anomalie du rattrapeur d'usure ou du système de freinage.*

- Si le déplacement du piston atteint les valeurs spécifiées ci-dessus, vérifiez l'installation du rattrapeur d'usure. Assurez-vous que le rattrapeur et le support d'ancrage ne sont pas endommagés. Ce dernier devrait être bien serré.
- Le circuit pneumatique étant sous pression de 100 lb/po² (690 kPa) ou plus, serrez le frein.

Si un ajustement est nécessaire, quand le rattrapeur d'usure fonctionne, l'écrou hexagonal de réglage tourne pendant la course de rappel dans le récepteur de freinage. Cette rotation se voit plus facilement si on pose une clé sur l'écrou.

À chaque mouvement du piston par la suite, la valeur de l'ajustement et la course du récepteur diminuent.

De constants réglages manuels des rattrapeurs automatiques d'usure peuvent abrégier la vie utile de l'embrayage interne. Si l'installation semble en bon état et si la valeur de la course de freinage spécifiée n'est pas atteinte, il faut remplacer le rattrapeur d'usure.



*NOTA : Le rattrapeur d'usure seul n'assure pas un bon fonctionnement des freins. Vérifiez tous les composants du système de freinage. Tous ces éléments sont interdépendants et doivent être vérifiés périodiquement pour s'assurer que le système de freinage fonctionne convenablement. Voir le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen** pour plus d'information sur l'entretien du système de freinage.*

Circuit de freinage hydraulique

Introduction

Pour utiliser votre véhicule en toute sécurité, vous devez connaître le fonctionnement de ses circuits de freinage. Le réglage et l'équilibrage des freins doivent être effectués avec soin pour que les forces de décélération soient égales sur

toutes les roues. Les pneus sont aussi un élément important de l'ensemble. La rapidité d'arrêt de votre véhicule dépend de la friction des pneus sur le revêtement de la route.

Tous les éléments de la liste ci-dessous sont interdépendants; ils doivent être conformes aux spécifications techniques d'origine :

- taille des roues
- taille des pneus
- plaquettes de freins
- disques de frein
- roulements de roue avant
- réglage du train avant
- rayon du tambour de frein de stationnement

Une fois qu'un système de freinage a été réglé conformément aux spécifications, le remplacement de l'un de ses composants ou d'une combinaison de ceux-ci peut provoquer un fonctionnement inadéquat du système. Il est indispensable que tous les éléments du système fonctionnent ensemble pour donner le résultat escompté.

Votre système de freinage est de type hydraulique. Reportez-vous à la rubrique intitulée « Inspection des composants des freins de service », à la page 217 pour plus de précision sur l'inspection des freins.

Les pièces de rechange du système de freinage doivent être identiques ou supérieures aux pièces d'origine. Tout écart par rapport aux spécifications originales peut nuire au fonctionnement de l'ensemble du système.



AVERTISSEMENT! N'utilisez jamais une pièce de rechange de frein qui ne soit pas exactement conforme aux spécifications originales. La présence d'une pièce non conforme dans le système de freinage de votre véhicule peut entraîner des blessures graves ou la mort. Consultez votre concessionnaire pour connaître le type de pièce de rechange approprié.



AVERTISSEMENT! Ne travaillez pas sur le système de freinage de votre véhicule sans avoir serré le frein de stationnement, retiré la clé de contact et calé efficacement les roues. Si le véhicule n'est pas complètement immobilisé, il pourrait se mettre à rouler et causer la mort, des blessures graves ou d'importants dommages matériels.

- **Utilisez des blocs de bois de 4 po x 4 po (10 cm x 10 cm) ou plus calés contre les semelles avant et arrière des pneus. Assurez-vous que le véhicule ne peut se déplacer.**

Niveau de liquide de frein et remplissage

AVERTISSEMENT! Portez des vêtements de protection lorsque vous manipulez du liquide hydraulique. Ce liquide est légèrement toxique et peut irriter la peau ou les yeux.



AVERTISSEMENT! Utilisez uniquement un liquide hydraulique préconisé pour votre véhicule. Ne mélangez pas des liquides hydrauliques de types différents. Un liquide hydraulique inapproprié peut endommager les composants en caoutchouc du système de freins, provoquer une perte de freinage et possiblement un accident pouvant impliquer la mort ou de sérieuses blessures.



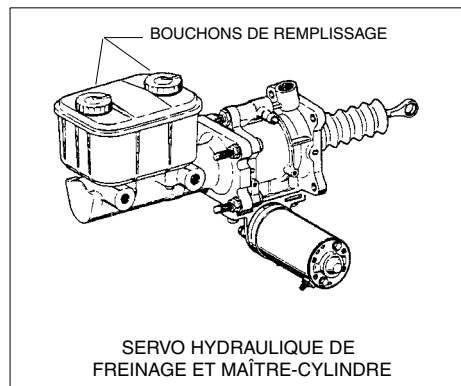
ATTENTION : Les systèmes de freinage hydrauliques utilisent deux types de liquide différents et incompatibles. Le servo hydraulique de freinage utilise du liquide de direction assistée. Du liquide de frein est utilisé dans le maître-cylindre et les canalisations de frein. Lorsque vous faites l'appoint d'un système, ne mélangez pas ces deux liquides sous peine d'endommager les joints.



ATTENTION : Le liquide de frein peut abîmer la peinture de votre véhicule.

Assurez-vous que le niveau de liquide est égal ou au-dessus du repère moulé sur le réservoir. Ajoutez au besoin comme suit :

1. Retirez le bouchon de chaque réservoir et retirez les membranes en caoutchouc.
2. Remplissez chaque réservoir de liquide hydraulique propre et préconisé pour votre véhicule (liquide de freins DOT 3).
3. Insérez les membranes en caoutchouc dans les réservoirs.



4. Avant de remettre les bouchons de réservoir en place, assurez-vous que les joints de bouchon sont en bon état afin d'éviter une fuite.



AVERTISSEMENT! Si vous devez ajouter une quantité importante de liquide de frein dans le réservoir, vérifiez l'étanchéité de tout le système à la recherche de fuites et réparez au besoin (consultez votre concessionnaire Peterbilt). Si le système de freinage n'est pas maintenu en parfait état, vous pourriez subir une perte de freinage et possiblement un accident impliquant la mort ou de sérieuses blessures.

Inspection des composants des freins de service

Déposez chacune des roues pour vérifier les composants de frein.

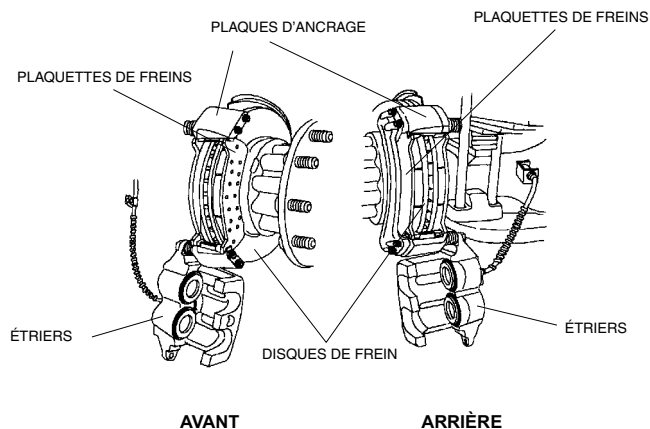


AVERTISSEMENT! Lorsque vous remplacez les plaquettes, assurez-vous d'utiliser le même matériau de friction pour les deux essieux. Le choix de différents types de garnitures peut déséquilibrer le freinage, accélérer le taux d'usure ou affaiblir la force de freinage et possiblement créer un accident ayant pour conséquence la mort ou de sérieuses blessures. Consultez le concessionnaire Peterbilt le plus proche.

Plaquettes de frein

Effectuez un contrôle visuel de toutes les plaquettes de frein. Le remplacement des plaquettes de frein s'impose lorsque l'épaisseur de garniture est de 3/16 po ou moins.

Il est conseillé de remplacer toutes les plaquettes de frein au même moment, ce qui assure le bon équilibre du système de freinage. Dans une moindre mesure, il faut remplacer les plaquettes des deux roues d'un même essieu.



COMPOSANTS DU SYSTÈME

Étriers

Recherchez visuellement des fuites de liquide de frein et contrôlez l'état des soufflets de piston ou des pistons. Remplacez ou réparez les étriers en cas de fuite, de dommage ou autres problèmes évidents.

Disques de frein

Contrôlez visuellement si les disques sont rayés, voilés, fendus, s'ils présentent des traces de surchauffe, autres dommages, etc. Si l'inspection révèle l'un de ces défauts, rectifiez ou remplacez les disques de frein selon les méthodes recommandées par le fabricant.

Plaques d'ancrage

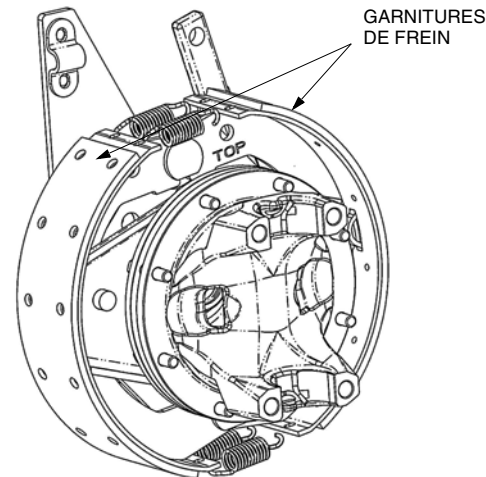
Vérifiez visuellement si les surfaces de glissement des plaques d'ancrage sont usées ou endommagées ou si les soufflets d'axes d'étrier sont délogés ou endommagés, recherchez d'autres défauts. Si l'inspection révèle l'un de ces défauts, faites réparer ou remplacer les plaques d'ancrage de votre véhicule.

Inspection des composants du frein de stationnement



NOTA : Si votre niveau d'expertise ne vous permet pas d'intervenir sur le système de freinage de votre véhicule ou d'en effectuer la vérification, confiez ce travail au concessionnaire Peterbilt le plus proche.

Recherchez visuellement des signes d'usure, de fissures ou de rupture du matériau dans les garnitures de frein. Si les garnitures sont usées au point qu'il ne reste 2,5 mm (0,10 po) d'épaisseur, remplacez les garnitures. Vérifiez si les tambours de frein présentent des rayures profondes, des coups de feu, des fissures ou d'autres défauts. Remplacez au besoin.



COMPOSANTS DU FREIN DE STATIONNEMENT

Freins antiblocage (ABS)

Le véhicule Poids moyen est muni d'un système de freinage antiblocage (ABS). Pour des informations détaillées sur l'entretien, voir le Peterbilt **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen**. Les travaux d'entretien

devraient toujours être effectués par un technicien qualifié, dans un centre de service autorisé. Le système de freinage de base doit être en bon état de marche pour que le système ABS fonctionne convenablement.



ATTENTION : Avant d'entreprendre des travaux de soudage sur votre véhicule, débranchez le connecteur du module de commande électronique du système ABS et tous les autres dispositifs de commande électronique. Un poste à souder peut transmettre un courant de surcharge aux composants électroniques et les endommager. Débranchez tous les modules de commande électroniques avant d'intervenir avec le poste à souder.



ATTENTION : Ne débranchez jamais le connecteur du module de commande lorsque le contact est mis. Le débranchement des connecteurs pourrait provoquer un effet de claquage et endommager les composants électroniques. Coupez le contact avant de débrancher tout dispositif électronique.

Autres précautions

- Vérifiez périodiquement si les faisceaux de câblage du système ABS ne présentent pas de traces d'abrasions ou d'autres défauts. Les éléments du système ABS ne nécessitent aucun entretien régulier.
- Lors d'un équilibrage de roues, d'un essai au banc ou chaque fois que le contact est mis pendant que le système ABS est débranché, un code d'anomalie est enregistré. Pour effacer ce code d'anomalie, consultez votre concessionnaire Peterbilt ou un centre de service autorisé.

Si, en raison des conditions de fonctionnement, le serrage des freins est sur le point de faire patiner l'une ou l'autre roue du même essieu, des capteurs de vitesse de rotation des roues envoient instantanément un signal à la commande antiblocage dans le modulateur. Le dispositif de commande réagit immédiatement en actionnant les électrovannes du modulateur, qui commandent les soupapes pneumatiques afin de réduire la pression de freinage selon les besoins et d'empêcher ainsi les roues de se bloquer. Si la correction se fait de façon efficace, le serrage des freins peut alors s'exercer à la pression initiale.

Tout mauvais fonctionnement du système antiblocage sur un ou plusieurs essieux déclenche le système de sécurité intégré, et le témoin de couleur ambre monté sur le tableau de bord s'allume, indiquant un mauvais fonctionnement et un arrêt automatique du système. Si le système de freinage de base est intact, les freins de service continuent à fonctionner normalement, mais sans l'aide du système antiblocage.



NOTA : Si une roue sur un essieu mené continue de glisser ou de pivoter pendant environ 4 secondes, le contrôleur du système antiblocage correspondant à cet essieu passera au mode de sécurité et le témoin fournira un signal de fermeture.

• Dans ce cas, il est possible de remettre le système antiblocage en fonction, et d'éteindre ainsi le témoin, en tournant la clé de contact sur OFF et sur ON après avoir immobilisé le véhicule. Lorsque le contact est remis, le témoin s'allume et reste allumé durant 3 à 5 secondes. Il s'agit d'un essai de fonctionnement intégré du témoin.



AVERTISSEMENT! Ne tentez pas de remettre en fonction le système antiblocage en tournant la clé de contact sur OFF, puis sur ON, tant que le véhicule n'a pas été complètement immobilisé et que les freins de stationnement n'ont pas été serrés. Vous pourriez nuire au fonctionnement de la direction et des freins, perdre la maîtrise du véhicule et causer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.



AVERTISSEMENT! Ne conduisez pas le véhicule en cas de défaillance d'un circuit de freinage pneumatique ou hydraulique. Un tel défaut de fonctionnement peut empêcher le système de freinage de fonctionner convenablement et peut entraîner un accident grave ayant pour conséquence la mort ou des blessures corporelles. Le véhicule ne devrait pas rouler tant que le système n'a pas été réparé et que les deux circuits de freinage, notamment leurs éléments pneumatiques, hydrauliques et mécaniques, ne fonctionnent pas correctement.

CIRCUIT PNEUMATIQUE

Introduction



AVERTISSEMENT! Avant d'enlever tout composant du système pneumatique, bloquez et maintenez toujours le véhicule en utilisant un moyen sûr autre que les freins du véhicule. La perte de pression d'air pourrait laisser le véhicule se mettre soudainement en mouvement et causer un accident ayant pour conséquence la mort ou des blessures. Éloignez les mains des tiges de pistons des récepteurs de freins et des ratrapeurs d'usure; la baisse de pression d'air pourrait les mettre en marche.

- Ne tentez jamais de brancher ou de débrancher un boyau ou une canalisation pneumatique sous pression. Le boyau ou canalisation pourrait vous échapper violemment lorsque l'air s'échappe. N'enlevez jamais un élément ou un bouchon de conduite sur un circuit pneumatique à moins d'être certain qu'il n'est plus sous pression.

- Ne dépassez jamais la pression d'air recommandée et portez toujours des lunettes de sécurité pour travailler sur des dispositifs pneumatiques. Ne dirigez jamais un jet d'air vers vos yeux ou vers quiconque.
- Ne tentez jamais de démonter un élément avant d'avoir lu et compris la méthode recommandée. Certains organes renferment de puissants ressorts et une méthode de démontage inappropriée peut entraîner des blessures graves ou mortelles. N'utilisez que les outils appropriés et prenez toutes les précautions nécessaires à leur utilisation.
- La dérivation complète d'un déshydrateur Bendix AD-IS entraîne la dérivation des valves de protection de pression du système. Cette dérivation pourrait provoquer une perte de pression ou endommager le système pneumatique du véhicule et par conséquent, être à l'origine d'un accident ayant pour conséquence la mort ou des blessures corporelles. Respectez toujours la procédure du fabricant s'il est nécessaire, en cas d'urgence, de dériver temporairement un déshydrateur de la série AD-IS.



AVERTISSEMENT! Ne desserrez pas le frein de stationnement et ne tentez pas de déplacer le véhicule avant que la pression n'atteigne 100 lb/po² (690 kPa) dans les deux circuits de freinage, valeur de pression nécessaire au fonctionnement normal des freins.

- **N'utilisez pas le frein à main de la remorque pour immobiliser le véhicule immobile, lorsqu'il est stationné. Ce dispositif nécessite de la pression d'air pour maintenir les freins serrés. Comme des fuites d'air normales diminuent la pression d'air dans les circuits pneumatiques, votre véhicule pourrait se mettre en mouvement et causer un accident et la mort ou des blessures.**

- **Serrez toujours les freins de stationnement du tracteur et de la semi-remorque lorsque le véhicule est laissé sans surveillance.**

La contamination d'un système d'alimentation en air est la principale cause des problèmes liés aux organes pneumatiques, comme les clapets de freins, les moteurs d'essuie-glace et les électrovalves de correction de hauteur de la suspension. Pour maintenir la contamination à son niveau le plus bas, veuillez vous conformer à ces méthodes d'entretien.

Entretien programmé

Utilisez le Tableau 5, « Entretien programmé des circuits pneumatiques, » pour planifier les interventions d'entretien et les essais des circuits pneumatiques.

Tableau 5 Entretien programmé des circuits pneumatiques

ESSAI	PÉRIODICITÉ MAXIMALE				
	HEBDOMADAIRE	MENSUEL (10 000 milles) (16 000 km)	TRIMESTRIEL (25 000 milles) (40 000 km)	SEMESTRIEL (50 000 milles) (80 000 km)	ANNUEL (100 000 milles) (160 000 km)
Compresseur d'air			•		
Régulateur d'air			•		
Fuites de circuit	•				
Pédale de valve des freins pneumatiques à double circuit			• – ou – •		
Valve de freinage manuel de semi-remorque			• – ou – •		
Valve de stationnement de tracteur			•		
Robinet de frein de stationnement			•		
Alimentation en air de la semi-remorque			•		
Valves de protection de tracteur					•
Valve relais					•
Valve d'inversion des freins à ressort					•
Valve régulatrice automatique					•
Clapets simples				•	
Clapets doubles	•				
Contacteur de feux d'arrêt				•	

Tableau 5 Entretien programmé des circuits pneumatiques

ESSAI	PÉRIODICITÉ MAXIMALE				
	HEBDOMADAIRE	MENSUEL (10 000 milles) (16 000 km)	TRIMESTRIEL (25 000 milles) (40 000 km)	SEMESTRIEL (50 000 milles) (80 000 km)	ANNUEL (100 000 milles) (160 000 km)
Signaux oscillants de basse pression d'air	•				
Manocontacteur de basse pression		•			
Robinet de purge automatique		•			
Soupape de sûreté			•		
Valves à desserrage rapide					•
Robinet de purge manuelle				•	

Essai de fonctionnement des circuits pneumatiques

Il est essentiel d'effectuer l'entretien périodique du circuit pneumatique de votre véhicule Poids moyen, tel qu'indiqué au **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen** et au Tableau 5. Effectuez également un essai de fonctionnement au moins tous les 3 mois, ou dès que des signes de défaillance se manifestent.

Réservoirs d'air

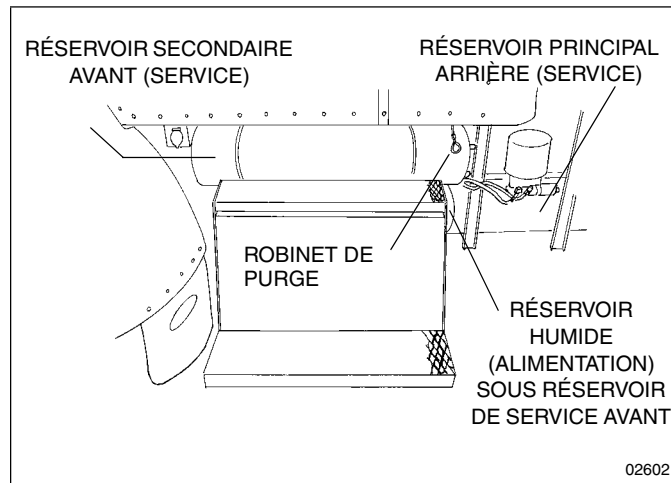
Le réservoir de service avant (secondaire) se trouve sous la cabine, côté conducteur; le réservoir d'alimentation (humide) se trouve au-dessous du réservoir de service avant, derrière le boîtier de la batterie, et le réservoir de service arrière (primaire) est fixé à la partie gauche du châssis, juste derrière la cabine.

Il faut purger le réservoir d'alimentation (ou réservoir « humide ») chaque jour. Purgez le réservoir d'alimentation en tirant sur le cordon du robinet de purge. Laissez le robinet ouvert jusqu'à ce que l'air évacué soit exempt d'eau.

Il faut purger les deux réservoirs de service (ou réservoirs « secs ») chaque jour. Purgez les deux réservoirs de service en ouvrant les robinets de purge. Tournez les poignées des robinets vers la gauche et laissez-les ouverts jusqu'à ce que l'air évacué soit exempt d'eau.



AVERTISSEMENT! *Si les réservoirs d'alimentation et de service ne sont pas vidangés à la fréquence recommandée, l'eau se trouvant à l'intérieur pourrait se répandre dans toutes les conduites et valves. La présence de cette eau peut entraîner de la corrosion et des obstructions susceptibles de compromettre la sécurité du freinage et de causer éventuellement un accident ayant pour conséquence la mort ou des blessures.*



Emplacement des réservoirs d'air

Périodiquement : Nettoyez les tamis de filtre en amont des robinets; enlevez les tamis et trempez-les dans du solvant. Séchez-les à l'air comprimé avant de les réinstaller.



ATTENTION : *N'utilisez pas d'huile pénétrante, de liquide de frein ou d'huile à base de cire dans le circuit d'air comprimé. Ces liquides pourraient détériorer gravement les organes pneumatiques.*

- Assurez l'entretien du compresseur de façon à prévenir le passage d'huile en quantité excessive. Pour plus d'information concernant l'entretien, voir le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen**.
- Remplacez les garnitures usées des valves et des moteurs pneumatiques au besoin. Votre concessionnaire Peterbilt peut vous fournir les nécessaires de remise à neuf pour la plupart de ces dispositifs.

Manomètre jumelé et fuites d'air

Votre véhicule Poids moyen est muni d'un manomètre principal et secondaire. Le manomètre indique la pression d'air en livres par pouce carré (psi = lb/po²). [Voir « Manomètre de pression d'air principal \(secondaire\) \(réservoir d'air comprimé\) » à la page 46.](#)

Si la pression dans l'un des circuits ou dans les deux est trop basse pour permettre un fonctionnement normal des freins, par exemple l'une des aiguilles tombe au-dessous 60 psi (414 kPa), un témoin s'allume au manomètre et l'alarme sonore retentit. Si le témoin ne s'éteint pas et l'alarme sonore

ne s'interrompt pas au démarrage, ne tentez pas de conduire le véhicule tant que le problème n'a pas été identifié et résolu.



AVERTISSEMENT! N'utilisez pas le véhicule en cas de fuite dans un circuit pneumatique. Effectuez la vérification suivante et adressez-vous à un centre de service autorisé (ou autre centre de service convenablement équipé) en cas de détection d'une fuite. À défaut, vous pourriez provoquer une défaillance du système et augmenter le risque d'un accident ayant pour conséquence la mort ou des blessures corporelles.

Pour détecter les fuites dans les circuits d'air comprimé, suivez les instructions ci-dessous :

1. Périodiquement ou après l'entretien ou le remplacement d'un dispositif pneumatique :
2. Mettez le système sous pression pour atteindre le point de déclenchement du régulateur, ou 120 lb/po² (827 kPa).
3. Arrêtez le moteur et desserrez les freins de service.
4. Sans agir sur la pédale de frein, observez le débit de baisse de pression d'air. Ce débit ne doit pas dépasser 2,0 lb/po² (14 kPa) par minute.

5. Mettez le moteur en marche et laissez la pression se rétablir dans le système.
6. Arrêtez le moteur et serrez complètement les freins. Enfoncez la pédale de frein et maintenez-la enfoncée pendant 5 minutes. La baisse de pression ne doit pas dépasser 3,0 lb/po² (21 kPa) par minute.
7. Si la fuite d'air est excessive (la perte de pression est supérieure à 3,0 lb/po² (21 kPa) après 5 minutes de freinage), il faut effectuer un essai d'étanchéité sur les raccords des conduites d'air et sur les dispositifs de commande des freins. Ces essais devraient permettre de repérer la fuite.

Compresseur d'air

Fonctionnement

Tous les compresseurs, quelle que soit la marque ou le modèle, fonctionnent de façon continue tant que le moteur tourne. La pression est limitée par le régulateur. Le régulateur travaille de pair avec le mécanisme de délestage logé dans la tête de cylindre du compresseur pour assurer la charge et la décharge du compresseur. Le compresseur se déleste lorsque la pression du circuit atteint 120 lb/po² (827 kPa) et le cycle de compression se rétablit lorsque la pression chute à 100 lb/po² (690 kPa).

Entretien préventif

Les vérifications suivantes sont décrites à titre d'information seulement; elles devraient être effectuées par un mécanicien certifié. Pour tout renseignement concernant l'entretien des compresseurs d'air, adressez-vous à votre concessionnaire Peterbilt ou consultez le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen** ainsi que le Guide du fabricant sur l'entretien du moteur. Après toute réparation sur un circuit pneumatique, effectuez toujours un essai d'étanchéité, et vérifiez le bon fonctionnement des freins avant de remettre le véhicule sur la route.

Selon le Tableau 5, « Entretien programmé des circuits pneumatiques, » page 224 :

- Vérifiez le filtre à air du compresseur, le cas échéant, et remplacez l'élément s'il est obstrué. Vérifiez l'alignement et la tension de la courroie du montage et de l'entraînement du compresseur. Réglez au besoin.
- Enlevez les écrous du couvercle du clapet de refoulement du compresseur et assurez-vous qu'il n'y a pas une quantité excessive de carbone. Le cas échéant, nettoyez ou remplacez la culasse du compresseur. De plus, vérifiez s'il n'y a pas de carbone dans la conduite de refoulement du compresseur et nettoyez-la ou remplacez-la s'il y a lieu.

- Démontez le compresseur, nettoyez-le à fond et vérifiez toutes les pièces. Réparez ou remplacez les pièces usées ou endommagées ou remplacez le compresseur par un compresseur remis à neuf en usine.



ATTENTION : Si vous vidangez le circuit de refroidissement du moteur pour prévenir les effets du gel, il faut aussi vidanger la culasse et le bloc-cylindres du compresseur. Si le système de refroidissement n'est pas périodiquement vidangé et vérifié, le moteur pourrait être endommagé. Consultez le « [Circuit de refroidissement du moteur](#), » page 204 et le [Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen pour de plus amples renseignements](#).

Dessiccateur d'air



AVERTISSEMENT! L'utilisation d'un dessiccateur d'air non approprié pourrait provoquer une défaillance du système, entraînant la perte de maîtrise du véhicule et des blessures corporelles graves ou mortelles. Si votre véhicule est équipé d'un dessiccateur d'air Bendix AD-IS, il est important que les pièces de rechange suivantes soient de conception identique ou similaire.

Toute déviation par rapport au déshydrateur de type Bendix AD-IS exigerait des modifications du système pneumatique du véhicule. Certains véhicules sont équipés d'un système pneumatique double composé d'un réservoir d'alimentation, d'un réservoir de service avant et d'un réservoir de service arrière. Les réservoirs de service sont munis d'un clapet simple dans l'admission du réservoir. Les clapets anti-retour permettent d'éviter une perte complète d'air en cas de défaillance du système pneumatique (défaillance de réservoir ou de flexible). Cela assure un arrêt contrôlé (avec capacité de freinage réduite). D'autres véhicules sont équipés d'un dessiccateur d'air Bendix AD-IS qui élimine le besoin d'un réservoir d'alimentation et de clapets dans les réservoirs de service.



NOTA : Il est normal qu'une petite quantité d'huile se trouve dans le système. Il ne s'agit pas d'une raison suffisante pour remplacer la cartouche de dessiccatif; un dessiccatif taché d'huile continue à fonctionner adéquatement.

Après 900 heures de fonctionnement, 25 000 milles (40 000 km) ou tous les trois (3) mois, vérifiez la présence d'humidité dans le système de freinage pneumatique en

ouvrant les réservoirs, les robinets de purge ou les soupapes afin d'y déceler la présence d'eau. L'équivalent d'une cuillère à table d'eau trouvée dans le réservoir peut nécessiter le remplacement de la cartouche de dessiccateur. Cependant, il faut d'abord tenir compte de ce qui suit :

- Utilisation d'air exceptionnellement élevée et anormale pour un véhicule destiné à une conduite sur route pavée. Cette situation peut être causée par une demande d'air des accessoires ou tout besoin d'air inhabituel qui ne permet pas au compresseur de charger et de décharger de façon normale. Il peut aussi s'agir de fuites excessives dans le circuit pneumatique.
- Dans les régions où les variations de température au cours d'une même journée peuvent être supérieures à 30°F (17°C), de petites quantités d'eau peuvent s'accumuler dans le système de freinage pneumatique à cause de la condensation. Dans de telles conditions, la présence de petites quantités d'humidité est normale et ne doit pas être prise comme une indication que le dessiccateur ne fonctionne pas de manière appropriée.
- Une source d'air extérieure peut avoir été utilisée pour charger le circuit pneumatique; dans ce cas, cet air n'est pas passé à travers le lit de séchage.

Système d'admission d'air

La chaleur, les vibrations et l'usure se combinent pour desserrer les raccords du système d'admission d'air et causer des fissures dans les tubes et les coudes. Un défaut d'étanchéité dans l'admission d'air laisse pénétrer dans le moteur des poussières abrasives qui provoquent rapidement des dégâts coûteux. Au cours de votre inspection quotidienne, vérifiez soigneusement l'état et l'étanchéité des tubes, coudes, colliers, supports et fixations.

- Dans des conditions de service normal, Peterbilt recommande un démontage et un nettoyage complet du système d'admission d'air après chaque 25 000 milles (40 000 km). Dans des conditions de service rigoureuses, le démontage et le nettoyage devraient être plus fréquents. Remplacez les éléments défectueux. À l'exception des supports de montage, ne réparez pas les pièces défectueuses.
- Vérifiez chaque année l'étanchéité du refroidisseur d'air de suralimentation. Les fuites d'air pourraient être causées par des fissures dans les tubes ou le collecteur. Faites exécuter les réparations et l'entretien par votre concessionnaire Peterbilt ou par un centre de service autorisé.

Turbocompresseur

Lors de la vérification de l'admission et de l'échappement sur un moteur suralimenté, vérifiez les éléments ci-dessous.



AVERTISSEMENT! *Ne laissez pas tourner votre moteur si la tuyauterie d'admission du turbocompresseur a été enlevée. Le fonctionnement du moteur crée une aspiration. Cette aspiration pourrait aspirer votre main ou tout autre objet à proximité de la turbine. Vous pourriez être sérieusement blessé ou même tué. Assurez-vous que la tuyauterie d'admission est bien en place lorsque vous mettez le moteur en marche.*

Système de lubrification : Vérifiez les conduites d'huile, le carter et les raccords. Vérifiez s'il y a des fuites, des dommages ou des détériorations. Une fuite pourrait indiquer que des joints ou conduites d'huile sont endommagés.

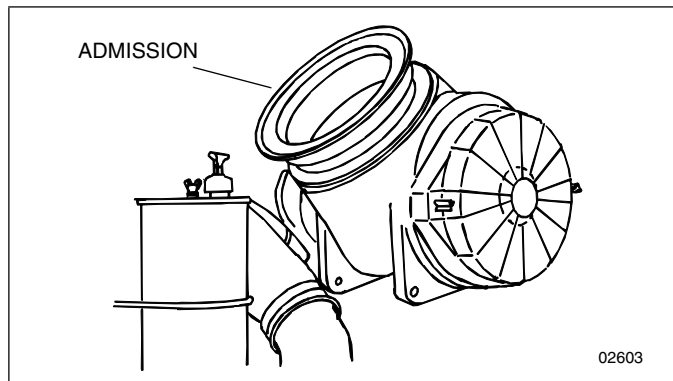
Tubulure d'admission : Le moteur en marche, vérifiez s'il n'y a pas de fuite à la tubulure d'admission et aux brides de joint.

Vibrations à haute fréquence : Ces vibrations peuvent être l'indice d'un déséquilibre du rotor du turbocompresseur. Faites-le vérifier immédiatement par votre concessionnaire Peterbilt ou par un centre de service autorisé. Si vous détectez une anomalie, faites réparer votre véhicule dans un centre de service autorisé. Faites-le sans attendre, pour ne pas risquer de subir des dommages graves et coûteux.

Remplacement du filtre à air

Procédez à l'entretien des éléments de filtre lorsque l'indicateur de colmatage (option) du filtre à air se trouve bloqué à une valeur très haute. Faites vérifier l'élément chez un concessionnaire Peterbilt ou dans un centre de service autorisé. Les éléments en papier nécessitent des soins appropriés, car ils sont importants pour la durée utile du moteur.

Effectuez périodiquement l'entretien du filtre à air. Si le véhicule roule sur des routes poussiéreuses, cet entretien devrait être plus fréquent. Pour enlever le filtre à air, suivez les instructions ci-dessous.

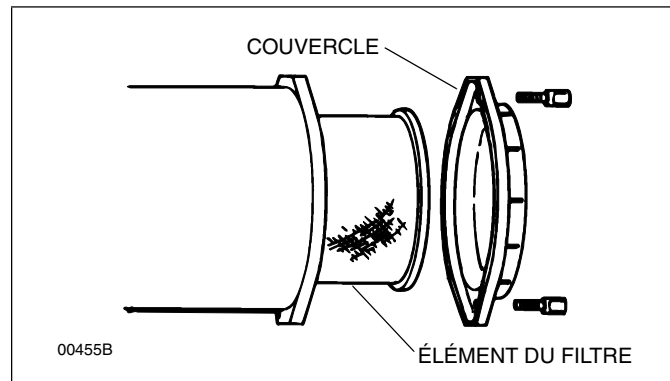


Système d'admission d'air

Pour retirer le filtre à air :

1. Retirez les deux vis à oreilles.
2. Enlevez le couvercle du filtre à air.
3. Retirez le filtre.

Nettoyez l'intérieur du boîtier de filtre à air et le tube de sortie à l'aide d'un chiffon sec.



Élément du filtre à air.

Pour installer l'élément du filtre à air :

1. Glissez l'élément du filtre à air dans son boîtier.
2. Posez la plaque d'extrémité du filtre à air.
3. Posez les écrous à oreilles autour de la plaque d'extrémité du boîtier de filtre à air.



*NOTA : L'étanchéité interne du filtre à air est assurée par un joint radial logé autour du tube d'entrée d'air de l'élément filtrant. Si vous désirez plus d'informations sur l'entretien du filtre à air, consultez le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen**.*

PNEUS ET ROUES

Introduction

Il est essentiel pour la sécurité et l'efficacité d'utilisation de votre véhicule Poids moyen de maintenir les pneus en bon état. Des vérifications régulières et fréquentes et des soins appropriés sont une garantie d'utilisation sûre et fiable de vos pneus.



AVERTISSEMENT! *Utilisez uniquement des pièces d'origine. L'utilisation d'autres pièces pourrait entraîner des ruptures de roues ou leur séparation du véhicule aboutissant à un accident ayant pour conséquence la mort ou des blessures corporelles. Chaque dispositif de montage est conçu pour être employé uniquement avec les pièces correspondantes. Assurez-vous que les pièces utilisées dans chaque type d'installation sont appariées. Le tableau de comparaison de la Page 244 illustre les différences entre les pièces utilisées dans les montages sur moyeu et les montages à portées sphériques. Seules les roues fournies par les fabricants d'origine pour les deux types de montage peuvent être utilisées sur ce véhicule.*

- *Si vous n'avez pas les qualifications, l'outillage et le matériel nécessaire, ne tentez pas de soulever le véhicule ou de démonter et remonter une roue ou un pneu endommagé. Faites-vous aider par un spécialiste. Une personne peut se blesser ou se tuer et/ou endommager gravement son véhicule si elle utilise des méthodes de réparation et d'entretien non adaptées. Les pneus et roues de camion ne doivent être réparés que par un personnel formé à l'utilisation d'équipement approprié. Ne regonflez pas un pneu à plat ou dans lequel la pression d'air est très faible, sans avoir démonté le pneu de la jante et l'avoir inspecté, à la recherche de dommage.*
- *Conformez-vous aux règlements de l'OSHA, section 1910.177.*
- *Ne dépassez pas la vitesse limite des pneus. Une vitesse excessive peut entraîner l'éclatement du pneu et la perte de maîtrise du véhicule.*
- *Suivez les mises en garde et avertissements figurant dans la documentation des fabricants des roues et pneus.*

- ***L'entretien des pneus et roues doit être effectué uniquement par un personnel qualifié.***
- ***Consultez la [page 246](#) pour en savoir plus sur les besoins particuliers en sécurité des camions à freins hydrauliques.***

Pneus avec limitation de vitesse



AVERTISSEMENT! Ce véhicule peut être équipé de pneus à vitesse limitée. Vérifiez le marquage de limitation de vitesse figurant sur le flanc du pneu. Vous ne devez pas conduire votre véhicule à des vitesses soutenues dépassant celle indiquée sur le pneu. Sinon, les pneus pourraient éclater de façon soudaine et provoquer la mort, des blessures ou des dommages matériels.

Inspection et remplacement des pneus

Examinez fréquemment vos pneus pour repérer des anomalies, abrasions, gonflements et zones d'usure inégale. Faites cette vérification immédiatement après avoir heurté - ou si vous pensez avoir heurté - un objet sur la route ou un

nid de poule, ou après avoir roulé sur une route cahoteuse, ou encore après un freinage intense. Rapportez ces faits à un centre de réparation de pneu autorisé afin de faire réparer ou de remplacer les pneus. N'utilisez pas le véhicule avec un pneu dans de telles conditions.

Si le pneu semble dégonflé, arrêtez-vous sur le bord de la route et vérifiez si la roue n'est pas endommagée. Cette vérification peut se faire en comparant la roue en cause aux autres roues du véhicule. Dans le cas de roues jumelées, vérifiez les détériorations possibles entre les roues. Si la roue est endommagée ou si vous soupçonnez une détérioration, ne tentez pas de la réparer. Adressez-vous à un spécialiste des pneus.

Gonflage et charge des pneus

Une pression de gonflage insuffisante est le pire ennemi d'un pneu. La pression insuffisante entraîne une mauvaise flexion du pneu et son échauffement. La chaleur accumulée peut endommager le pneu et provoquer cassures, fissures radiales et séparation des plis. De plus, un gonflage insuffisant peut nuire à la maîtrise de votre véhicule, et en particulier celle des roues directrices.



AVERTISSEMENT! Ne conduisez pas un véhicule dont les pneus sont insuffisamment gonflés. L'échauffement en raison d'une pression insuffisante peut entraîner une défaillance, comme la combustion ou l'éclatement d'un pneu entraînant un accident ayant pour conséquence la mort ou de sérieuses blessures. Une pression insuffisante dans les pneus avant peut aussi vous faire perdre la maîtrise du véhicule et provoquer un accident et des blessures graves. Maintenez les pneus de votre véhicule gonflés à la pression recommandée par le fabricant.

Gonflage des pneus

La plupart des problèmes d'usure de pneus sont causés par une pression insuffisante en raison de faibles fuites d'air. Il est donc recommandé de vérifier la pression des pneus régulièrement. Examinez vos pneus chaque jour et vérifiez-en la pression une fois par semaine.

Lorsque vous vérifiez la pression d'air de vos pneus, recherchez des détériorations aux parois latérales, des coupures, fissures, usure inégale, présence de pierres entre

roues jumelées, etc. Si un pneu semble dégonflé, vérifiez si la roue n'est pas endommagée. N'oubliez pas de regarder entre les roues jumelées. Si une roue est endommagée, faites-la réparer par un spécialiste.



AVERTISSEMENT! Ne réparez pas vous-même vos pneus endommagés à moins d'être pleinement qualifié et équipé pour le faire. Il est déconseillé de travailler sur des roues et des pneus sans disposer de l'outillage et de l'équipement approprié, comme : les cages de sécurité et dispositifs de retenue. Faites exécuter toutes vos réparations de pneu par un spécialiste. Et tenez-vous à l'écart pendant qu'il travaille. Il y a risque de mort ou de blessures si cette consigne est ignorée.



ATTENTION : La pression des pneus doit être contrôlée à froid. Des pneus chauds ou brûlants ont une pression plus élevée et vous donneront une indication inexacte. Ne dégonflez jamais un pneu chaud pour l'amener à la pression spécifiée.

Une pression insuffisante modifie le comportement du véhicule et des pneus :

- limitent la maniabilité de la direction
- causent une déformation excessive des parois latérales des pneus
- réduisent la durée utile de la semelle à cause des températures élevées provenant de la flexion exagérée des pneus
- Gonflez les pneus à la pression à froid recommandée par le fabricant et marquée sur le flanc du pneu.

Une pression basse ne donne pas plus de traction sur la glace ou sur la neige. En réalité, une pression insuffisante réduit la traction et la maîtrise de la direction. Pour tout renseignement additionnel sur l'utilisation des pneus, consultez le *Manuel de conduite* du fabricant de pneus.

00137a



SURFACE DE
LA SEMELLE AU
CONTACT DE LA ROUTE

Gonflage approprié : profil souhaitable pour un contact maximal avec la route

00138a



SURFACE
DE LA SEMELLE
AU CONTACT DE LA ROUTE

Gonflage insuffisant :

entraîne une flexion anormale du pneu, un échauffement excessif entraînant un risque de rupture. De plus, l'usure est irrégulière.

00139a



SURFACE
DE LA SEMELLE
AU CONTACT DE LA ROUTE

Gonflage excessif : réduit la surface de contact avec la route, plaçant tout le poids du véhicule sur le centre de la semelle. Cette condition cause une usure prématurée du pneu.

- Un gonflage excessif réduit la surface d'adhérence de la semelle et entraîne une usure rapide de la partie centrale. De plus, la dureté de roulement rend le pneu plus vulnérable aux impacts et autres irrégularités de la route.



AVERTISSEMENT! Des pneus trop gonflés peuvent entraîner des accidents. Ils s'usent plus rapidement que les pneus normalement gonflés et sont plus souvent sujets à des crevaisons, fissures et autres détériorations. En cas de rupture d'un pneu, vous pouvez perdre la maîtrise de votre véhicule, ce qui entraînerait un accident ayant pour conséquence la mort ou des blessures corporelles. Assurez-vous que tous les pneus sont gonflés correctement, selon les recommandations du fabricant.

Si vous remarquez une augmentation de la pression des pneus en cours de route, ne les dégonflez pas. Cette augmentation est causée par une hausse de la température pendant la conduite. Le fabricant du pneu tient compte de ce phénomène. Laissez vos pneus refroidir, vérifiez-les à nouveau et modifiez la pression s'il y a lieu.

Charge des pneus



AVERTISSEMENT! Ne dépassez pas la limite de charge de vos pneus (indiquée sur le flanc des pneus) ou le poids nominal brut du véhicule, s'il est plus faible. Une surcharge peut entraîner une défaillance prématurée des pneus pouvant provoquer la perte de maîtrise de votre véhicule et un accident grave. Le poids nominal brut du véhicule (PNBV) est indiqué sur l'étiquette apposée sur la porte, côté conducteur.

Il est aussi dommageable pour les pneus de surcharger un véhicule que de rouler avec des pneus sous-gonflés. La vie utile des pneus (le kilométrage parcouru) peut s'en trouver sérieusement réduite. Le tableau qui suit montre dans quelle proportion la négligence ou le mauvais traitement délibéré des pneus peut réduire leur vie utile.

Tableau 6 Effet de la charge sur la durée des pneus

Charge du véhicule	Normal	20°% en plus	40°% en plus	60°% en plus	80°% en plus	100°% en plus
Pression des pneus	Normal	20°% en moins	30°% en moins	35°% en moins	45°% en moins	55°% en moins
Kilométrage prévisible total	Normal	70%	50%	40%	30%	25%

Montage et fixation des roues

Après avoir parcouru entre 50 et 100 milles (80 et 160 km) sur route, le montage des roues du véhicule « se place ». Il perd un peu de son serrage initial. Vérifiez alors le montage moyeu-roue et resserrez les écrous.

Couple de serrage des écrous de roue

Au moment du premier graissage, tous les écrous de roue doivent être serrés au couple préconisé. Consultez le [Tableau 7, « Couple de serrage des écrous de roue, » page 240](#). Après ce resserrage initial, vérifiez le serrage des écrous de roue au moins une fois par semaine. Informez-vous de la méthode convenant aux roues de votre camion auprès de votre centre de service autorisé. C'est un travail que vous ne pourrez peut-être pas faire vous-même si vous n'avez pas le matériel de serrage approprié.



AVERTISSEMENT! Il ne faut jamais graisser ou huiler les goujons ou les écrous de roue; vous obtiendriez une valeur de couple inexacte susceptible d'entraîner un blocage et une rupture causant un accident ayant pour conséquence la mort ou des blessures corporelles.

Réglage des roulements de roue

Pour assurer une durée de vie utile adéquate et un fonctionnement sûr et fiable, il est essentiel de faire vérifier et régler les roulements de roue de votre véhicule aux périodes recommandées. Consultez « [Périodicités d'entretien préconisées, » page 177](#) et [Tableau 2, « Programme d'entretien, » page 180](#). C'est le mécanicien de votre centre de service autorisé qui est le mieux équipé pour faire ce travail.

Couple et ordre de serrage

La précision du serrage des écrous de roue sera supérieure sur un sol de niveau. Commencez par mettre en place les écrous et les serrer à la main dans l'ordre indiqué ci-dessous, voir « [Ordre de serrage en croix, » à la page 242](#). Cette méthode permet de serrer peu à peu et de façon égale la roue contre le moyeu. Appliquez à chaque écrou la valeur de couple indiquée dans [Tableau 7 à la page 240](#).



AVERTISSEMENT! Serrez les écrous de roue correctement. S'ils ne sont pas convenablement serrés, les écrous de roue finiront par se desserrer, ce qui risque de détacher la roue du véhicule en mouvement. Ceci peut causer éventuellement la perte de maîtrise du véhicule, d'importants dommages au véhicule, la mort ou des blessures corporelles.

Tableau 7 Couple de serrage des écrous de roue

ROUES ET ÉCROUS CONFIGURATION	DIMENSION DES GOUJONS	COUPLES DE SERRAGE DYNAMIQUE POUR ÉCROUS INTERNES ET EXTERNES ET ÉCROUS DE CRAPAUD	
		N.m	lb-pi
Roue à voile d'acier; montage double écrous; standard avec écrous à portée sphérique ou à embase de 7/8 po :	3/4-16	545–630	400–465
	1-1/8-16	545–630	400–465
Roue en Roue à voile; montage double écrous; standard avec écrous à portée sphérique ou à embase de 7/8 po :	3/4-16	530–625	390–460
	1-1/8-16	530–625	390–460
Roue à voile d'acier extra-robuste; montage double écrous; écrous ordinaires à portée sphérique de 1-3/16 po de rayon	15/16-12	1020–1090	750–800
	1-1/8-16	885–950	650–700
	1-15/16-12	1020–1090	750–800
Roue à voile à centrage sur moyeu avec écrou à embase deux pièces : Écrou Budd à revêtement en Téflon	Roue en acier	505–590	370–435
	Roue en aluminium	475–580	350–425
Écrous de roues :	Roue en acier	545–630	400–465
	Roue en aluminium	530–625	390–460
Écrou de blocage de goujon (si utilisé)	3/4-16	240–270	175–200
	1-14	240–410	175–300
Roue moulée extra-robuste à jante démontable	1-8	585–640	430–470
	1-12	585–640	430–470
	1-14	585–640	430–470
Jantes démontables Rockwell ou Clark sur essieux à réducteurs dans les moyeux	3/4-10	270–305	200–225

Tableau 7 Couple de serrage des écrous de roue

ROUES ET ÉCROUS CONFIGURATION	DIMENSION DES GOUJONS	COUPLES DE SERRAGE DYNAMIQUE POUR ÉCROUS INTERNES ET EXTERNES ET ÉCROUS DE CRAPAUD	
		N.m	lb-pi
Roue moulée à jante démontable :	Dayton : 5/8-11 Avant et arrière	220–240	160–175
	3/4-10, Avant – écrous cadmiés	306–340	225–250
	Arrière	272–340	220–250
	3/4-10, Avant et arrière – écrous mazoutés et PHOS	238–258	175–190
Roue moulée à jante démontable :	Gunite : 5/8-11 Avant et arrière	220–250	160–185
	3/4-10 Avant/plus de 14 000 lb PNBE	325–359	240–265
	Autre avant et arrière	271–305	200–225

Roues à disque

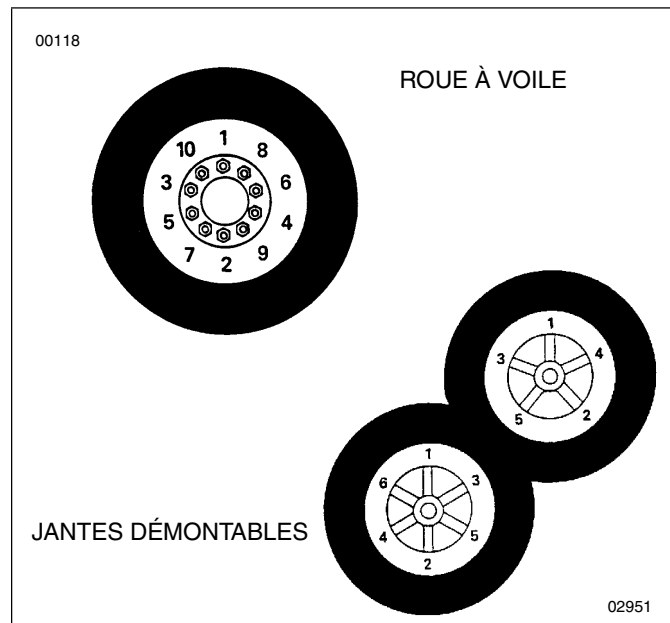


AVERTISSEMENT! *Utilisez des pièces et l'outillage approprié pour monter ou démonter les roues. Un voile de roue rainuré ou endommagé peut affaiblir la roue et causer son détachement éventuel. Vous pouvez perdre la maîtrise de votre véhicule, ce qui entraînerait un accident ayant pour conséquence la mort ou des blessures corporelles.*

L'extrémité de la clé à boulon de roue doit être lisse. Si elle comporte des irrégularités, elle risque de rainurer le voile. Ces rainures peuvent entraîner une fissure du voile et sa rupture.

Jantes démontables

Observez l'ordre de serrage en croix illustré ci-dessous pour vérifier le couple de serrage d'une jante démontable. Voir le Tableau 7, « Couple de serrage des écrous de roue, » page 240 pour connaître les couples de serrage préconisés.



Ordre de serrage en croix



AVERTISSEMENT! Il est dangereux de monter et de démonter les pneus et jantes de façon inadéquate. À défaut de prendre des précautions suffisantes, l'ensemble pneu-jante peut éclater brutalement en causant des blessures graves. Reportez-vous à la documentation du fabricant des roues, indiquant la manière appropriée de monter et de démonter les pneus et les jantes. Suivez exactement les précautions indiquées.

Comparaison des montages à centrage sur moyeu et à portées sphériques



AVERTISSEMENT! Ne montez pas ensemble des pièces de types différents. Un équipement qui n'est pas exactement conforme aux caractéristiques d'origine ou qui n'est pas apparié pourrait causer une rupture de la roue et sa séparation du véhicule ayant pour conséquence la mort ou des blessures corporelles. Chaque système de montage de roue est conçu pour être utilisé uniquement avec les pièces concordantes. Assurez-vous d'utiliser des éléments assortis dans chaque type de montage.

La comparaison qui suit (Tableau 8, « Montages à centrage sur moyeu et à portées sphériques - Comparaison ») indique les différences existant entre les deux types de montage.

Tableau 8 Montages à centrage sur moyeu et à portées sphériques - Comparaison

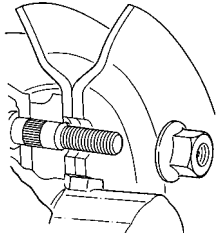
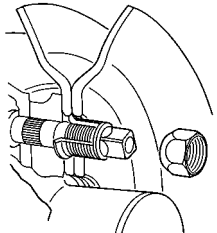
<p style="text-align: center;">MONTAGE SUR MOYEU</p>  <p style="text-align: right;">00187</p>	<p style="text-align: center;">MONTAGE À PORTÉES SPHÉRIQUES</p>  <p style="text-align: right;">00203</p>
Ensemble moyeu, tambour et goujons	
<p>Le système de montage sur moyeu comporte des pas de vis métriques M22 x 1,5 (environ 7/8 po (22 mm) de diamètre). La saillie du goujon dépasse d'au moins 1,9 po (4,93 cm) le tambour de frein. Tous les goujons sont filetés à droite. Les bossages usinés sur le moyeu s'adaptent exactement à l'alésage central de la roue.</p>	<p>Le système à portées sphériques comporte des filets de 3/4 x 16 ou de 1-1/8 x 16 Les goujons de montage doubles dépassent de 1,30 po à 1,44 po (33 à 36,6 mm). Ils comportent un double filetage à droite et à gauche. Les boulons intérieurs et extérieurs de la roue permettent de centrer celle-ci en se logeant contre les cuvettes sphériques.</p>
Roues	
<p>Les roues montées sur moyeu comportent des trous de goujon alésés d'un bord à l'autre (sans cuvette sphérique). Le diamètre de l'alésage central est de 8-21/32 po (221,5 mm).</p>	<p>Les roues à portées sphériques comportent des cuvettes sphériques usinées sur chaque trou de goujon. Le diamètre de l'alésage central est de 8-23/32 po (221,5 mm).</p>

Tableau 8 Montages à centrage sur moyeu et à portées sphériques - Comparaison

Écrous de roues	
Les roues montées sur moyeu ont des écrous de forme hexagonale et une embase permettant le serrage contre la surface de la roue. La partie hexagonale est de 1-5/16 po (33 mm).	Les écrous intérieurs et extérieurs s'appuient sur les cuvettes sphériques de la roue. L'écrou intérieur présente une extrémité carrée de 13/16 po (21,6 mm). La partie hexagonale de l'écrou extérieur est de 1-1/2 po (38,1 mm).

Changements de pneus

Avant : remplacez les pneus avant lorsque la semelle ne présente plus que 4/32 po (3,2 mm) de profondeur de sculpture. Vérifiez la profondeur des sculptures à trois endroits également espacés autour du pneu.

Roues motrices ou de semi-remorque : remplacez les pneus des roues motrices quand il reste moins de 2/32 po (1,6 mm) de profondeur de l'une des sculptures principales. Vérifiez la profondeur des sculptures à trois endroits également espacés autour du pneu.



AVERTISSEMENT! *Ne montez pas des pneus retallés ou rechapés sur des essieux directeurs. En cas de rupture imprévue d'un pneu, vous pouvez perdre la maîtrise de votre véhicule, ce qui entraînerait un accident ayant pour conséquence la mort ou des blessures corporelles.*



AVERTISSEMENT! *Ne remplacez pas les pneus originaux par des pneus ayant une capacité de charge inférieure. Vous pourriez involontairement surcharger vos pneus et causer une défaillance provoquant la perte de maîtrise du véhicule et un accident grave.*



NOTA : *Pour prolonger la durée utile de vos pneus et en améliorer la sécurité, faites vérifier par votre concessionnaire Peterbilt leur excentricité et leur voile latéral. Naturellement, n'oubliez pas de faire équilibrer vos pneus à chaque changement.*

Compatibilité

Assurez-vous de bien acheter des pneus appariés pour votre véhicule, en particulier pour les essieux arrière. Des pneus dépareillés peuvent causer des contraintes entre les essieux et provoquer une surchauffe de leur lubrifiant. Avec des pneus appariés, les organes de transmission dureront plus longtemps et vous obtiendrez un kilométrage plus élevé de vos pneus.



AVERTISSEMENT! *Des pneus dépareillés peuvent être dangereux. Ne montez jamais des pneus de types différents, comme les pneus à carcasse radiale ceinturés d'acier et les pneus à carcasse diagonale. La combinaison de différents types et tailles de pneus nuiront à la tenue de route et causer la perte de maîtrise du véhicule et la mort ou des blessures graves.*

Assurez-vous également d'utiliser les pneus de la dimension appropriée sur chaque roue. Sur certains camions, les pneus avant et arrière sont de tailles différentes. Par mesure de sécurité, utilisez toujours les catégories et dimensions de pneu recommandées.

Remplacement des roues et pneus



AVERTISSEMENT! *Le système de freinage antiblocage (ABS) est étalonné en fonction d'un nombre de révolution spécifique par mille ou kilomètre. L'utilisation d'une taille de pneu ou de jante différente peut causer un dysfonctionnement du système ABS en cas de freinage d'urgence. Cela peut provoquer un accident et entraîner des blessures corporelles ou mortelles. Avant d'équiper votre véhicule de pneus ou de jantes de taille différente, il serait sage de prendre conseil auprès de votre concessionnaire Peterbilt.*



ATTENTION : *Aucune indication ne sera transmise via les témoins ou alarmes sonores du tableau de bord si des pneus de taille inadéquate sont montés sur votre véhicule. Prenez note des avertissements suivants concernant la monte de pneus de taille inadéquate.*

CHAUFFAGE ET CLIMATISATION

Introduction

Le système de chauffage-climatisation combiné assure le confort des personnes se trouvant dans la cabine grâce à une commande appropriée de la climatisation de la cabine par tous les temps. Si vous apportez des soins réguliers aux éléments décrits ci-dessous, vous conserverez votre système de chauffage-climatisation en bon état de fonctionnement.



AVERTISSEMENT! *Une chaleur trop intense peut faire exploser les éléments sous pression de votre système de climatisation ayant pour conséquence probable la mort ou des blessures corporelles. N'effectuez jamais de soudure, de brasure ou de nettoyage à la vapeur et n'utilisez jamais un chalumeau à proximité du système de climatisation.*

- *En cas de perte de fluide frigorigène en présence d'une source de chaleur ou d'une flamme nue, une réaction chimique peut produire des gaz toxiques. La présence de ces gaz peut entraîner la perte de conscience ou la mort. Si vous découvrez une fuite de fluide frigorigène dans votre véhicule, faites vérifier immédiatement votre système de climatisation et prenez les précautions suivantes :*
- *Éloignez-vous du moteur chaud jusqu'à ce que le collecteur d'échappement soit refroidi.*
- *Interdisez l'utilisation d'une flamme nue à proximité. Même une allumette ou un briquet peut produire une quantité dangereuse de gaz toxiques.*
- *Ne fumez pas. L'inhalation de fluide frigorigène gazeux par le biais d'une cigarette peut causer des malaises intenses.*

Chaufferette

- Vérifiez les commandes de chauffage sur toute leur gamme de fonctionnement.
- Vérifiez l'état et l'étanchéité des boyaux, des raccords et du radiateur de chauffage.
- Vérifiez qu'il n'y a pas d'eau emprisonnée dans le bac de récupération de la prise d'air extérieur, avant de supposer que le dispositif de chauffage fuit. Si le radiateur de chauffage présente une fuite, un atelier de réparation de radiateurs devrait être en mesure de le réparer.
- Vérifiez si aucun débris ne bloque l'écoulement de l'air à travers de radiateur de chauffage. Si la soufflante et les commandes de débit d'air fonctionnent correctement, et si le chauffage ne fonctionne pas, le radiateur de chauffage ou les soupapes d'eau chaude peuvent être bouchés ou fermés. Nettoyez le radiateur de chauffage au besoin. Si le problème n'est pas résolu, faites réparer le système chez votre concessionnaire Peterbilt.



ATTENTION : *Par temps extrêmement froid, évitez de diriger de l'air chaud du dégivreur sur un pare-brise froid. Le pare-brise pourrait se fendre. Mettez le levier de réglage d'air sur Defrost (dégivrage) et réduisez la vitesse de la soufflante pendant que le moteur chauffe. Si le moteur est déjà chaud, déplacez le sélecteur de température et mettez-le sur Cool (air froid) puis augmentez graduellement la température dès que vous voyez que le pare-brise commence à se réchauffer.*

Climatiseur



AVERTISSEMENT! *Le système de climatisation est sous pression. S'il n'est pas manipulé prudemment, il peut exploser et provoquer des blessures corporelles ou mortelles ou endommager votre véhicule. Toute intervention nécessitant la décharge et la recharge du circuit pressurisé du climatiseur doit être effectuée par un technicien qualifié disposant du matériel nécessaire.*

- Vérifiez le niveau de bruit et de vibration du compresseur et de son embrayage. En cas de problème, faites vérifier le système en profondeur. Un mauvais fonctionnement de cet embrayage annonce habituellement des problèmes ailleurs.
- Vérifiez l'évaporateur et le condenseur au cas où des débris restreindraient l'écoulement d'air. Nettoyez-les au besoin. Vous pouvez éliminer les petites particules à l'aide d'un jet d'air comprimé projeté dans le sens opposé à celui de l'écoulement normal de l'air.



AVERTISSEMENT ! Portez des lunettes de protection chaque fois que vous utilisez de l'air comprimé. Les petites particules projetées par un jet d'air comprimé pourraient blesser les yeux.

- Assurez-vous que la courroie du compresseur est en bon état et bien tendue.

- Assurez-vous de l'absence de plis, détériorations, abrasions et fuites dans les boyaux. Redressez les boyaux repliés ou portant des traces d'abrasion, afin d'éliminer les obstructions et éviter d'autres détériorations.
- Vérifiez l'absence de fuite de fluide frigorigène sur toutes les pièces et aux points de raccordement. Si vous constatez une fuite, ne tentez pas de resserrer le raccord. Le resserrage d'un raccord pourrait aggraver la fuite. Faites réparer le problème par un technicien qualifié.



NOTA : Un évaporateur ou un condenseur percé ne peut pas être réparé; il faut le remplacer.

Faites effectuer l'entretien complet du système de climatisation chaque année par votre concessionnaire Peterbilt ou par un centre de service autorisé. Le système doit être déchargé et rechargé par des techniciens qualifiés.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE



ATTENTION : Ne modifiez pas et ne réparez pas temporairement le boîtier de distribution ou les circuits électriques du véhicule. Les réparations des circuits électriques doivent être effectuées uniquement par un concessionnaire Peterbilt autorisé. Des modifications ou réparations incorrectes annuleront la garantie ou endommageront gravement le véhicule.

Emplacement des fusibles

Les fusibles se trouvent à l'intérieur de la cabine, à gauche, près de la porte du conducteur.

Inspection et remplacement des fusibles



AVERTISSEMENT! Ne remplacez jamais un fusible par un autre fusible de plus fort calibre. Ceci pourrait endommager le système électrique et provoquer un incendie ayant pour conséquence probable des blessures corporelles, mortelles ou des dommages matériels.



ATTENTION : Avant de remplacer un fusible, éteignez tous les phares, lampes et accessoires, et retirez la clé de contact pour éviter d'endommager le système électrique.



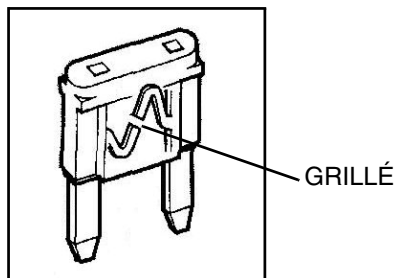
AVERTISSEMENT! Ne remplacez jamais un fusible par un morceau de fil métallique ou par du papier d'aluminium. Vous pourriez gravement endommager des circuits électriques et même provoquer un incendie ce qui aurait pour conséquence probable des blessures corporelles, mortelles ou des dommages matériels.



ATTENTION : Lorsqu'un fusible grille de façon répétitive, faites contrôler sans tarder le système électrique par votre concessionnaire Peterbilt, car il pourrait y avoir un court-circuit ou une surcharge. Sinon, le système électrique ou le véhicule pourrait être sérieusement endommagé.



NOTA : Lorsqu'un fusible identique n'est pas disponible, utilisez un fusible de plus faible calibre pour vous dépanner. Vous pouvez aussi utiliser provisoirement le fusible d'un autre circuit (par exemple, celui d'un accessoire quelconque ou de la radio).



Tous les circuits électriques sont protégés contre les courts-circuits ou les surcharges au moyen de fusibles. Lorsqu'un équipement électrique de votre véhicule cesse de fonctionner, la première chose à faire est de vérifier d'abord les fusibles.

1. Avant de remplacer un fusible, éteignez tous les phares, lampes et accessoires, et retirez la clé de contact pour éviter d'endommager le système électrique.
2. Consultez le diagramme du panneau des fusibles afin d'identifier le fusible intéressé.
3. Extrayez le fusible et contrôlez son état.
4. Si le fusible est grillé, remplacez-le par un fusible de même calibre.

Ajout d'options électriques



AVERTISSEMENT! *N'utilisez jamais un fusible d'un calibre supérieur à 30 A. Ceci pourrait endommager le système électrique et provoquer un incendie ayant pour conséquence probable des blessures corporelles, mortelles ou des dommages matériels.*



ATTENTION : *Observez les recommandations du constructeur visant la protection des circuits si vous ajoutez des composants électriques ou du câblage.*

Le câblage du tableau de bord comporte des circuits en réserve. Pour assurer un fonctionnement optimal du circuit électrique, consultez le schéma de câblage de votre châssis avant d'ajouter de l'équipement en option.

Connexion Camion-Carosserie

Votre véhicule comprend une boîte de jonction montée sur le châssis qui relie la carrosserie du véhicule au faisceau de câblage principal du châssis.

Reportez-vous au Guide du fabricant de carrosserie pour plus de précisions sur l'utilisation de la connexion Camion-Carrosserie.

Câbles de batterie



AVERTISSEMENT! *S'ils sont mal entretenus ou mal installés, les câbles de batterie peuvent être la cause d'un incendie entraînant la mort, des blessures corporelles et/ou des dommages matériels graves. Vérifiez régulièrement l'état et l'isolation des câbles de batterie et des connecteurs. Veuillez vous mettre en rapport avec votre centre de service autorisé ou avec le fabricant du chauffe-moteur.*

Coupez le contact et débranchez le câble de batterie négatif.

Les câbles de batterie ont une isolation qui recouvre le câble en métal. Veuillez vous mettre en rapport avec votre centre de service autorisé pour remplacer les câbles en cas de frottements, d'usure ou d'endommagement dans l'isolation et si le câble est visible.

Batteries



AVERTISSEMENT! *Les bornes de batterie et accessoires connexes contiennent du plomb et des composés de plomb, qui sont des produits chimiques reconnus par l'État de Californie comme produits cancérigènes et pouvant nuire à la reproduction. Lavez-vous les mains après avoir manipulé une batterie.*

Accès aux batteries

À l'origine, le véhicule est équipé de deux batteries. Les batteries de rechange doivent être conformes aux spécifications suivantes : sans entretien, groupe 31, goujon vissé, 12 V/650 A démarrage à froid et 160 minutes de capacité de réserve. Le compartiment des batteries peut recevoir en option une troisième batterie.

Le compartiment des batteries est situé sous les marches d'accès à gauche du véhicule.

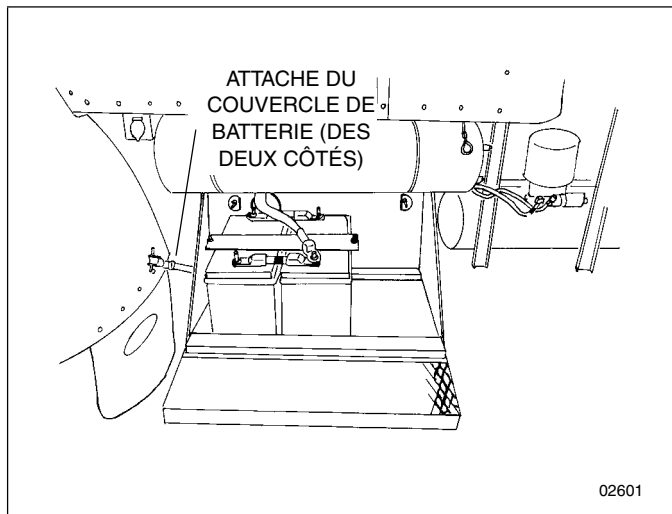
Le couvercle est maintenu en place par deux loquets, un de chaque côté.



AVERTISSEMENT! Remettez toujours en place le couvercle (marche) du compartiment des batteries avant de monter dans la cabine. Si la marche n'est pas en place, vous pouvez glisser et tomber ce qui aurait pour conséquence des blessures mortelles ou corporelles.



AVERTISSEMENT! Retirez tous vos bijoux avant d'intervenir sur les batteries ou le circuit électrique. Si un bijou ou autre objet métallique entre en contact avec des circuits électriques, un court-circuit peut se produire entraînant des dommages au véhicule, des blessures corporelles ou mortelles.



Compartiment des batteries

Dépose et repose des batteries :

1. Assurez-vous que tous les commutateurs du véhicule sont à la position OFF.
2. Débranchez le câble négatif relié à la masse.
3. Débranchez le câble positif.
4. Dévissez le boulon de la plaque de retenue à l'aide d'une clé à fourche.

Pour reposer les batteries :

1. Logez les batteries dans le véhicule et serrez le boulon de la plaque de retenue.
2. Rebranchez le câble positif.
3. Rebranchez le câble négatif relié à la masse.

Entretien des batteries

Un entretien régulier du système de charge aide à prolonger la vie utile des batteries. Voici quelques causes habituelles de panne de batteries :

Surcharge : cette condition est provoquée par un mauvais réglage du régulateur de tension. Le résultat se traduit par une surchauffe de la batterie, une déformation des plaques et l'évaporation de l'électrolyte.

Charge insuffisante : le régulateur de tension est défectueux ou dérégulé, la courroie d'entraînement patine ou votre véhicule a été utilisé sur de longues périodes au ralenti ou pour de courtes distances répétées. Des dépôts durs ont tendance à se former sur les plaques de batterie dans ces conditions.

Vibration : le desserrage des dispositifs de fixations des batteries peut endommager les plaques.

Courts-circuits : les courts-circuits déchargent la batterie en libérant le courant.

Connexions sales ou desserrées : de mauvaises connexions peuvent freiner la circulation du courant en direction ou en provenance de la batterie.

Démarrage-secours

En raison des divers montages des batteries et des circuits électriques optionnels, Peterbilt ne recommande pas le démarrage-secours de votre véhicule. En cas de problèmes de batterie, il est préférable de communiquer avec un concessionnaire Peterbilt ou un service de dépannage de bonne réputation.

Toutefois, si vos batteries sont déchargées (à plat), vous pouvez mettre votre véhicule en marche à l'aide d'une batterie en bon état d'un autre véhicule. Cette procédure s'appelle « démarrage par survoltage ». Assurez-vous de bien suivre les précautions et directives ci-dessous.



AVERTISSEMENT! *Les batteries contiennent de l'acide pouvant brûler et des gaz susceptibles d'exploser. Si vous ignorez ces procédures de sécurité, vous pourriez vous brûler gravement, brûler d'autres personnes ou vous tuer.*



AVERTISSEMENT! Ne faites pas démarrer votre moteur à l'aide de câbles volants à proximité d'un feu, de flammes nues ou d'étincelles électriques. Les batteries produisent des gaz explosifs pouvant causer des blessures corporelles graves ou mortelles. Tenez les sources d'étincelles, de flammes, ainsi que les cigarettes allumées à l'écart des batteries.



AVERTISSEMENT! Évitez tout contact de l'électrolyte des batteries avec les yeux, la peau, des vêtements ou des surfaces peintes. Portez toujours des lunettes de protection. Des éclaboussures d'acide de batterie au cours de la charge doivent être lavées à l'aide d'une solution d'eau tiède et de bicarbonate de soude pour neutraliser l'acide. Si vous recevez accidentellement des éclaboussures d'acide dans les yeux ou sur la peau, faites immédiatement un rinçage à l'eau froide pendant plusieurs minutes, puis appelez un médecin.

•Prenez soin de ne pas laisser des outils métalliques (ou n'importe quel objet métallique) entrer en contact avec la borne positive d'une batterie et toute autre pièce métallique du véhicule en même temps. Enlevez vos bijoux et évitez de vous pencher sur une batterie.

•Si un bijou ou autre objet métallique entre en contact avec des circuits électriques, un court-circuit peut se produire entraînant des blessures corporelles ou mortelles, la défaillance du système électrique et des dommages au véhicule.

•Si la batterie est gelée, ne tentez pas de la charger ou d'effectuer un démarrage à l'aide d'une batterie d'appoint. (une batterie présente un danger s'il y a formation de particules de glace à la surface de l'électrolyte). Laissez-la dégeler d'abord. Il faut la laisser dégeler graduellement, sans la soumettre à une source de chaleur directe. Le gaz emprisonné dans la glace peut exploser.

Pour mettre en marche votre moteur à l'aide de câbles volants



AVERTISSEMENT! La tension de la batterie d'appoint utilisée doit être de 12 V. La capacité de la batterie d'appoint ne doit pas être inférieure à celle de la batterie déchargée. L'utilisation de batteries de tensions différentes et de capacité sensiblement différente peut causer une explosion et des blessures corporelles graves ou mortelles.



ATTENTION : L'utilisation d'une batterie d'appoint dont la tension est plus forte entraînerait des dommages coûteux aux éléments électroniques sensibles comme les relais et la radio.

•Un mauvais branchement des câbles volants ou le non-respect de ces procédures peut abîmer l'alternateur ou causer d'importants dommages aux deux véhicules.



AVERTISSEMENT! Pour éviter toutes blessures corporelles ou mortelles, ainsi que d'endommager votre véhicule, conformez-vous aux mises en garde et aux instructions du fabricant des câbles volants.

•Les câbles volants doivent être suffisamment longs pour que les deux véhicules ne se touchent pas.

Si l'une des batteries comporte des bouchons d'évents, enlevez ceux-ci et vérifiez le niveau du liquide. Si le niveau est bon, revissez les bouchons avant de continuer. Si le niveau de l'électrolyte est bas, ajoutez de l'eau distillée et revissez les bouchons. Si vous n'avez pas d'eau sous la main, retirez les bouchons et recouvrez la batterie à l'aide d'un chiffon. Après avoir mis en marche votre moteur à l'aide d'une batterie d'appoint, jetez le chiffon utilisé.



AVERTISSEMENT! Si vous ne recouvrez pas les ouvertures de remplissage des accumulateurs, l'électrolyte pourrait déborder et provoquer des blessures corporelles ou mortelles ou endommager le véhicule. Remettez en place les bouchons, si la batterie a son plein d'électrolyte. Si le niveau de l'électrolyte est bas et si vous ne disposez pas d'eau, recouvrez les ouvertures d'un chiffon.

Mise en place des véhicules :

1. Rapprochez les deux véhicules l'un de l'autre, mais sans les laisser se toucher.
2. Éteignez les phares et toutes les lampes, le chauffage, la radio et autres accessoires.
3. Serrez les freins de stationnement : tirez vers vous le bouton **jaune** situé sur le tableau de bord.
4. Passez en position de stationnement. (Consultez les informations sur les changements de vitesse et le frein de stationnement aux pages 113 et 120).
5. Arrêtez le moteur du véhicule d'appoint.
6. Débranchez le câble de masse de la batterie d'appoint.

Branchement des batteries :

AVERTISSEMENT! Quand vous branchez les câbles volants, assurez-vous qu'ils ne se trouvent pas sur la trajectoire de pièces mobiles dans le compartiment moteur. Vous pourriez être sérieusement blessé ou même tué.

1. Branchez une extrémité d'un câble volant sur la borne positive de la batterie déchargée (à plat). Cette borne est identifiée par un signe + rouge de grande dimension ou par un P sur la batterie, sur la borne ou sur la pince.
2. Branchez l'autre extrémité du même câble sur la borne positive (+) de la batterie d'appoint.
3. Branchez l'autre câble volant D'ABORD sur la borne négative (noire - ou N) de la batterie chargée.
4. Branchez l'autre extrémité du câble négatif à une pièce de métal nue boulonnée au bloc-cylindres ou directement au bloc-cylindres si possible.

IMPORTANT : Branchez toujours la borne positive (+) à la borne positive (+) et la borne négative (-) à la borne négative (-).

5. Démarrage des moteurs :
 - Mettez d'abord en marche le véhicule dont la batterie est chargée. Laissez-le tourner pendant quelques minutes.
 - Mettez ensuite en marche le véhicule dont la batterie est déchargée (à plat).

Si le moteur refuse de démarrer, ne continuez pas à actionner le démarreur, mais adressez-vous au centre de service autorisé le plus proche.

Débranchez les câbles volants :



AVERTISSEMENT! *Quand vous débranchez les câbles volants, assurez-vous qu'ils ne se trouvent pas sur la trajectoire de pièces mobiles dans le compartiment moteur. Vous pourriez être sérieusement blessé ou même tué.*

Pour débrancher les câbles volants, suivez exactement la séquence inverse. Le moteur restant en marche, débranchez les câbles volants des deux véhicules dans l'ordre inverse (étapes 4 à 1), en vous assurant de bien débrancher en premier le câble négatif du véhicule dont la batterie est déchargée.

Recharge des batteries

Exception faite du recours aux charges d'entretien à faible débit (voyez l'explication à la [Page 260](#)) dans le but de les maintenir en bon état, vous devriez faire recharger les batteries de votre véhicule dans un établissement qualifié.



AVERTISSEMENT! *Les batteries peuvent causer de graves blessures. Elles contiennent de l'acide, produisent des gaz toxiques et explosifs et débitent un courant électrique d'une intensité suffisante pour causer des brûlures. De plus, une étincelle ou une flamme à proximité d'une batterie en charge peut provoquer une violente explosion.*

Pour réduire le risque de blessures corporelles, veuillez suivre les instructions ci-dessous lorsque vous rechargez une batterie :

- Avant toute intervention sur l'installation électrique du véhicule, débranchez le câble négatif de la batterie.
- Ne permettez pas la présence d'étincelles ou de flammes nues à proximité de la batterie en charge.
- Ne chargez une batterie que dans un local bien aéré, à l'extérieur ou dans un garage ouvert ne comportant aucune veilleuse ou autre flamme. Les gaz produits au cours de la charge doivent pouvoir se disperser.
- Maintenez le niveau d'électrolyte dans les batteries. Ainsi, le volume de gaz dans les accumulateurs en sera réduit d'autant. Le niveau d'électrolyte devrait toujours être de 0,4 à 0,6 po (10 à 15 mm) au-dessus des plaques. **N'ajoutez que de l'eau distillée.** Après avoir

ajouté de l'eau distillée, attendez au moins une demi-heure avant de mesurer la densité de la solution (gravité spécifique). Celle-ci devrait être entre 1,258 et 1,265 ou le niveau de l'électrolyte devrait être entre les marques MIN et MAX.

- Pour effectuer une charge rapide, retirez les bouchons des accumulateurs pour que la pression ne s'accumule pas.
- Assurez-vous toujours que le chargeur est hors circuit avant de brancher ou de débrancher les câbles.
- Pour éviter les courts-circuits susceptibles de vous blesser ou d'endommager votre véhicule, ne placez jamais d'outils métalliques ou de câbles volants sur la batterie ou à proximité. Tout objet métallique en contact accidentel avec la borne positive d'une batterie ou autre surface métallique du véhicule (en contact avec la borne positive) peut causer un court-circuit ou une explosion.

Quelques rappels

- Utilisez des lunettes de protection.
- Les batteries ne doivent pas être à portée des enfants.
- N'intervertissez jamais les bornes d'une batterie.
- Ne tentez jamais de déplacer un véhicule ou de faire tourner le moteur quand les batteries sont débranchées.

- Gardez les batteries propres et sèches.
- Recherchez les signes de détérioration.



AVERTISSEMENT! N'utilisez jamais d'entonnoir métallique pour ajouter de l'eau distillée. L'entonnoir pourrait entrer en contact avec une borne et créer un court-circuit susceptible de vous causer des blessures corporelles ou mortelles ou d'endommager votre véhicule.



AVERTISSEMENT! Protégez toujours vos yeux et évitez de vous pencher au-dessus d'une batterie. L'électrolyte contenu dans les accumulateurs pourrait être projeté dans vos yeux et vous brûler ou vous blesser gravement.

- Les bornes de batterie ne doivent pas être enduites d'une graisse inappropriée. Utilisez de la vaseline ou un enduit pour bornes commercial, non corrosif et non conducteur.
- Des éclaboussures d'acide de batterie au cours de la charge doivent être lavées à l'aide d'une solution d'eau tiède et de bicarbonate de soude pour neutraliser l'acide. Si vous recevez accidentellement des éclaboussures d'acide dans les yeux ou sur la peau, faites immédiatement un rinçage à l'eau froide pendant plusieurs minutes, puis appelez un médecin.

- Ne chargez pas une batterie gelée; laissez-la d'abord dégeler. Il faut la laisser dégeler graduellement, sans la soumettre à une source de chaleur directe. Le gaz emprisonné dans la glace peut exploser.
- N'utilisez jamais un chargeur rapide pour faire démarrer le moteur. Vous pourriez endommager gravement des composants électroniques sensibles, comme les relais, la radio, etc., ainsi que le chargeur. Il est dangereux d'effectuer une charge rapide, et seul un mécanicien compétent, disposant du matériel approprié, pourrait se risquer à le faire.

Charge lente de la batterie



NOTA : Suivez les directives fournies avec votre chargeur de batterie.

- Il n'est pas nécessaire d'enlever la batterie du compartiment.



AVERTISSEMENT! Les câbles de chargeur doivent être connectés positif à positif (+ à +) et négatif à négatif (- à -). En cas de mauvais branchement, les batteries peuvent exploser en causant des blessures corporelles ou mortelles.

•Assurez-vous toujours que le chargeur est hors circuit avant de brancher ou de débrancher les câbles. Pour réduire le danger d'explosion et de blessures corporelles ou mortelles qui pourraient en découler, ne branchez, ni débranchez les câbles du chargeur pendant qu'il fonctionne.

1. Assurez-vous que le niveau d'électrolyte dans chaque accumulateur se trouve entre les marques MIN et MAX. Si le niveau est au-dessous de la marque MIN, effectuez la correction nécessaire.
2. Débranchez les câbles de la batterie.
3. Branchez les câbles du chargeur.
4. Mettez la batterie en charge à 6 A maximum. Normalement, une batterie ne doit pas être mise en charge à plus de 10 % de sa capacité nominale.
5. Après la charge, arrêtez le chargeur et débranchez ses câbles.

Remplacement d'ampoule

Feux rouges arrière

Pour remplacer les feux rouges arrière, retirez les lentilles. Les ampoules sont toutes à baïonnette.

1. Pour retirer les ampoules, tournez la baïonnette vers la gauche et tirez-la vers vous.
2. Pour installer, mettez l'ampoule dans la douille, poussez-la en place et tournez la baïonnette vers la droite.

Remplacement des ampoules

DESCRIPTION	N° DE PIÈCE
Phares	9007BULB (AMPOULE 9007)
Clignotant avant	AMPOULE 3157K LL
Gabarit	AMPOULE1895
Feu d'arrêt/clignotant arrière	AMPOULE1157
Feu de recul	AMPOULE1156
Feu de gabarit du capot	AMPOULE 4157NAK LL
Feu de gabarit du pavillon	AMPOULE194
Plafonnier	AMPOULE1141
Module de voyants	No37 ou 73 (T1 3/4 à culot poussoir

Circuits électriques et alternateur, précautions

Pour éviter de griller les diodes de l'alternateur, prenez les précautions suivantes :

- Ne mettez pas le moteur en marche lorsque l'alternateur est hors circuit (débranché).
- Avant tout travail de soudage, débranchez toutes les connexions de dispositifs électroniques aux batteries du véhicule.
- Débranchez les câbles des batteries et isolez-les du véhicule.
- Ne laissez pas tourner le moteur quand les batteries sont débranchées.
- Ne débranchez pas les câbles de batterie ou les câbles de connexion de l'alternateur pendant que le moteur tourne.
- Ne tournez jamais la clé de contact de la position ON à la position START pendant que le moteur tourne.
- Quand vous chargez les batteries (installées dans le véhicule), débranchez leurs câbles.
- N'inversez pas les câbles de l'alternateur, du démarreur ou des batteries.

- Ne polarisez pas l'alternateur. Un alternateur ne doit pas être polarisé comme une dynamo. Pour assurer le respect des polarités, utilisez une lampe d'essai ou un voltmètre.

ENTRETIEN DE LA CABINE

Entretien extérieur

Surfaces peintes

Lavez fréquemment les surfaces peintes pour enlever la saleté et les dépôts alcalins susceptibles de tacher le fini de la peinture. Voir « Nettoyage, protection et bourrelets d'étanchéité », à la page 264.

Surfaces en aluminium et chromées

Comme précaution contre la rouille, maintenez les parties chromées propres et protégées à l'aide de cire, surtout en hiver lorsque les routes sont imprégnées de sels.

- Utilisez, s'il y a lieu, un produit commercial pour nettoyer les chromes, afin d'enlever l'oxydation de surface.
- Il est recommandé de nettoyer les surfaces chromées à l'eau. Essayez-les pour conserver leur fini lustré. Un produit de nettoyage commercial pour les chromes éliminera l'oxydation de surface. Après le nettoyage,

cirez les surfaces planes et appliquez une mince couche de lubrifiant antirouille autour des boulons et autres fixations.

- Nettoyez les roues et pare-chocs en aluminium à l'eau chaude. Un détachant à goudron permet d'éliminer les dépôts épais de saleté de la route. Pour éviter les taches, essuyez les surfaces en aluminium pour les sécher après le lavage.
- Pour éviter la corrosion due à l'épandage du sel, nettoyez les pièces en aluminium à la vapeur ou à l'eau sous pression. Une solution de savon doux peut s'avérer utile. Rincez abondamment.

Acier inoxydable

Même les pièces en acier inoxydable de haute qualité peuvent s'oxyder au contact prolongé d'eau salée, particulièrement lorsque l'humidité-saline s'accumule sur la surface métallique par les souillures de la route. Il est donc important de nettoyer fréquemment les dépôts humides chargés de sel s'accumulant sur les surfaces d'acier inoxydable.

- Si vous détectez de l'oxydation de surface, lavez la surface et utilisez un produit à polir commercial pour l'éliminer, puis une couche de cire (n'appliquez pas de cire sur les pièces chaudes, comme les tuyaux d'échappement).
- N'utilisez jamais de laine d'acier pour nettoyer l'acier inoxydable, car de minuscules particules d'acier pourraient s'incruster dans la surface et la marquer par des taches de rouille.

Nettoyage, protection et boudins d'étanchéité

Il faut effectuer de fréquents lavages pour éliminer la saleté et les contaminants susceptibles de tacher et d'oxyder la peinture, et d'accélérer la corrosion des surfaces polies et métallisées.

L'application de cire constitue une protection supplémentaire contre les taches et l'oxydation. Pour donner à la couche de peinture suffisamment de temps pour durcir, attendez environ 30 jours après la date de fabrication du véhicule

avant de la cirer. N'appliquez pas de cire en plein soleil et attention de ne pas brûler la peinture en la frottant à l'aide d'une polisseuse mécanique.

Vaporisez de temps en temps les caoutchoucs d'étanchéité des portes et des vitres à l'aide d'un produit à base de silicone pour en préserver la souplesse. Cette vaporisation est particulièrement utile par temps froid pour empêcher les portes et les glaces de rester collées par la glace.

Nettoyage du véhicule

Précautions



AVERTISSEMENT! Utilisez les agents de nettoyage avec prudence. Certains agents de nettoyage peuvent être toxiques et causer des blessures corporelles ou mortelles en cas d'inhalation ou d'ingestion. Gardez-les hors de portée des enfants.

- Conformez-vous aux étiquettes de mise en garde.
- Lisez toujours les directives de l'emballage avant d'utiliser un produit.
- N'utilisez pas de solution susceptible d'endommager la peinture de la carrosserie.

- La plupart des nettoyants chimiques sont concentrés et doivent être dilués.
- N'utilisez les liquides détachants que dans des locaux bien ventilés.
- N'utilisez pas les produits suivants : essence, kérosène, pétrole, dissolvant pour vernis à ongle et autres liquides nettoyants volatiles. Ils peuvent être toxiques, inflammables ou autrement dangereux.
- Ne nettoyez pas le dessous du châssis, des ailes, etc. sans vous protéger les bras et les mains. Vous pourriez vous couper sur des bords métalliques tranchants.
- L'humidité, la glace et les sels de voirie peuvent nuire à l'efficacité du freinage. Essayez vos freins avec prudence après chaque lavage du véhicule.

Tous les véhicules peuvent se détériorer en raison des fumées industrielles, de la neige, de la glace, des sels de voirie corrosifs, etc., pour n'en nommer que quelques-uns. Un véhicule bien entretenu peut paraître neuf pendant de nombreuses années. Un entretien régulier et bien conçu contribuera à maintenir la beauté et la valeur de votre véhicule.

Votre concessionnaire Peterbilt peut vous fournir un certain nombre de produits d'entretien, et vous conseiller sur leur utilisation pour le nettoyage intérieur et extérieur de votre véhicule.



ATTENTION : Ne dirigez pas un jet d'eau directement sur les serrures ou les dispositifs de verrouillage. Placez du ruban adhésif sur les orifices pour empêcher l'eau de s'infiltrer dans les barilletts de serrure. Si de l'eau pénètre dans les barilletts, il faut la chasser à l'aide d'un jet d'air comprimé. Pour empêcher les serrures de geler en hiver, projetez dans les barilletts de la glycérine ou un dégivreur de serrure.

Lavage extérieur

1. Commencez par pulvériser de l'eau sur la surface sèche pour enlever toutes les saletés non adhérentes avant le lavage et l'application de cire.
 - Ne lavez pas votre véhicule en plein soleil.
 - Ne dirigez pas le jet d'eau directement dans les ouvertures de ventilation.
2. Lavez le véhicule à l'eau savonneuse à l'aide d'un linge doux et propre ou d'une brosse douce pour lavage de voitures.

- Employez de l'eau tiède ou froide et du savon de ménage doux. Il n'est pas recommandé d'utiliser un détergent ou produit de nettoyage industriel.
 - N'utilisez pas de brosse dure, serviettes de papier, laine de verre ou produit nettoyant abrasif, qui pourraient rayer les surfaces métalliques peintes, métallisées ou polies.
3. Rincez fréquemment tout en lavant afin d'éliminer la saleté susceptible de rayer la surface.
 4. Essuyez toutes les surfaces à l'aide d'une peau de chamois pour éviter les taches de calcaire.
 - Pour prévenir la formation de taches de calcaire, nettoyez la surface à l'aide d'un chiffon propre ou d'une peau de chamois.
 5. Enlevez les taches de goudron à l'aide d'un détachant à goudron pour automobiles de bonne qualité.
 6. Après nettoyage et séchage, appliquez une couche de cire de bonne qualité pour automobiles.

NOTA : Pour que la peinture de votre camion ait le temps de durcir, attendez au moins trente jours, après la date de fabrication, pour la cirer.

- Ne cirez pas votre véhicule en plein soleil.
- N'essuyez jamais la poussière sur une surface sèche, car vous risquez de rayer la peinture.

Nettoyage du châssis

- Nettoyez au jet d'eau la poussière et la saleté sur tout le châssis. Vous pourrez ensuite repérer plus facilement une fuite d'huile, le cas échéant.
- Les matières corrosives utilisées pour faire fondre la glace et la neige et fixer la poussière peuvent s'accumuler sous le véhicule. Si ces matières ne sont pas enlevées, une corrosion (rouille) accélérée peut se produire au niveau des conduites de carburant, du châssis, du plancher et du système d'échappement, même s'ils sont protégés contre la corrosion.

Chaque printemps au moins, éliminez ces matières au jet d'eau. Assurez-vous de nettoyer tous les endroits où de la boue et d'autres débris sont susceptibles de s'accumuler. La saleté durcie s'accumulant à certains endroits difficiles d'accès doit être détachée avant l'arrosage. Si vous le désirez, votre concessionnaire Peterbilt ou votre centre de service autorisé peut effectuer ce travail pour vous.

Nettoyage de l'intérieur de la cabine

L'intérieur d'une cabine et d'une cabine couchette Peterbilt est construit à l'aide de différents matériaux, y compris des tissus, des tapis, du polyuréthane et des

surfaces de plastique peint. Ces procédures de nettoyage vous assureront que les composants intérieurs demeureront en bon état pendant toute la durée de vie du véhicule.

Directives générales de nettoyage



AVERTISSEMENT!

• Les agents de nettoyage peuvent contenir des agents nocifs. Veuillez lire, comprendre et observer les directives du fabricant lorsque vous utilisez un agent de nettoyage, afin d'éviter toute possibilité de blessure corporelle ou mortelle et de dommage matériel.

• Utilisez les produits de nettoyage avec précaution. Tenez-les hors de la portée des enfants. Certains agents de nettoyage commerciaux peuvent être toxiques.



ATTENTION : Pour éviter toute possibilité de dommage matériel

• Évitez de vaporiser directement quelque liquide que ce soit sur les instruments ou les commandes. Appliquez d'abord le produit nettoyant sur un linge, puis nettoyez les instruments et les indicateurs. Un excès de liquide pourrait endommager l'utilisation et le fonctionnement des instruments et des indicateurs.

• Effectuez toujours un essai d'un agent de nettoyage commercial sur une surface dissimulée avant d'utiliser le produit.

• Ne nettoyez jamais les composants intérieurs à l'aide de produits chimiques ou de solvants tels que

- L'essence
- Le naphta
- L'acétone
- La térébenthine
- Le benzène
- La tétrachlorure de carbone
- Un diluant à peinture-laque
- Du dissolvant pour vernis à ongles
- Des produits à base d'ammoniaque

- **Nettoyez dès que possible les taches rebelles telles que l'huile, la graisse ou la moutarde. Plus une tache est laissée non traitée longtemps, plus il sera difficile de la faire disparaître.**
- **Évitez d'appliquer sur la surface supérieure du tableau de bord des produits revitalisants qui contiennent de la silicone ou de la cire. Cela peut provoquer un éblouissement qui risque de distraire le conducteur.**

Habillage intérieur, coquille du tableau de bord et planches de bord



ATTENTION : Pour éviter tout dommage possible à ces composants, évitez d'utiliser des produits nettoyants abrasifs, des brosses, des solvants chimiques et des détergents industriels.

- Utilisez un linge propre et non pelucheux.
- Pour nettoyer, utilisez un linge humide et une solution de savon doux et d'eau.

- Enlevez le savon à l'aide d'un linge propre et humide.
- Pour faire disparaître les taches rebelles des surfaces de plastique peintes telles que la coquille du tableau de bord, utilisez le produit nettoyant Dupont™ Sontara®, numéro de pièce PS-3909S. Ce produit est disponible auprès de Dupont en format de tampon présaturé.

Tapis



ATTENTION : N'appliquez pas d'eau directement sur le tapis. Une quantité excessive d'eau peut endommager le tapis. Assurez-vous que le tapis demeure aussi sec que possible.

- Utilisez un linge propre et non pelucheux ou une brosse propre à soies douces.
- Pour nettoyer, utilisez le linge ou la brosse humide et une solution de savon doux et d'eau.
- Enlevez le savon à l'aide d'un linge propre et humide.
- Si une solution nettoyante plus forte est requise, utilisez un shampoing moussant pour tapis.

Garnissage en vinyle et en tissu



ATTENTION : Pour éviter tout dommage possible au garnissage, évitez d'utiliser des solvants chimiques et des détergents industriels sur ces composants.

- Utilisez un linge propre et non pelucheux.
- Pour nettoyer, utilisez un linge humide et une solution de savon doux et d'eau.
- Enlevez le savon à l'aide d'un linge propre et humide.
- Pour faire disparaître les taches rebelles, utilisez un nettoyant de vinyle ou de tissu commercial.

Ceintures de sécurité, inspection

Les ceintures de sécurité, qui comprennent les sangles, les boucles, les dispositifs de verrouillage et les accessoires de montage, sont soumises à une utilisation intensive dans les camions de poids moyen, beaucoup plus que dans les voitures de tourisme. Les utilisateurs devraient se rendre compte des facteurs contribuant à cette utilisation intensive et à la durée réduite des ceintures de sécurité.



AVERTISSEMENT! Tout défaut de vérification adéquate et d'entretien des systèmes de retenue peut conduire à de graves blessures ou à des pertes de vie. S'ils ne sont pas périodiquement vérifiés pour repérer un mauvais état éventuel, les systèmes de retenue peuvent s'user et ne plus vous protéger en cas d'accident.

Facteurs contribuant à réduire la durée des ceintures de sécurité :

- Kilométrage élevé - les camions de poids moyen accumulent souvent des kilométrages dépassant 500 000 milles ou 800 000 km au cours de leur vie utile. Ce kilométrage est bien supérieur à celui d'une voiture personnelle qui habituellement ne dépasse guère 125 000 milles ou 200 000 km.
- Mouvement des sièges et de la cabine - dans les camions, il se produit un mouvement presque constant des ceintures de sécurité en raison des caractéristiques de ces véhicules et de la conception des sièges. Le frottement constant des sangles contre les ferrures et le contact fréquent avec la structure de la cabine et autres pièces du véhicule contribuent à l'usure des dispositifs de retenue.

- Facteurs environnementaux - poussière, rayons ultraviolets du soleil, ces facteurs réduisent la durée des ceintures de sécurité.

En raison de tous ces facteurs, les ceintures de sécurité à trois points d'ancrage qui sont installées dans votre véhicule nécessitent une inspection complète tous les 20 000 milles (32 000 km). Si le véhicule est exposé à un environnement ou à des conditions de service particulièrement dures, il peut être nécessaire d'effectuer ces inspections plus fréquemment.

Toute sangle de ceinture de sécurité coupée, effilochée ou usée de façon exagérée ou inhabituelle, visiblement décolorée par l'exposition aux ultraviolets, entamée par l'usure ou endommagée au niveau des boucles, des dispositifs de verrouillage ou d'enroulement, ou présentant toute autre anomalie doit être remplacée immédiatement, quel que soit le kilométrage parcouru.



AVERTISSEMENT! Il est important de ne pas oublier que chaque fois qu'un véhicule est impliqué dans un accident, le système complet de ceinture de sécurité doit être remplacé. Des dommages invisibles causés par les tensions d'un accident peuvent empêcher le système de fonctionner adéquatement la prochaine fois qu'il s'avère nécessaire, ce qui peut provoquer de graves blessures et même la mort.

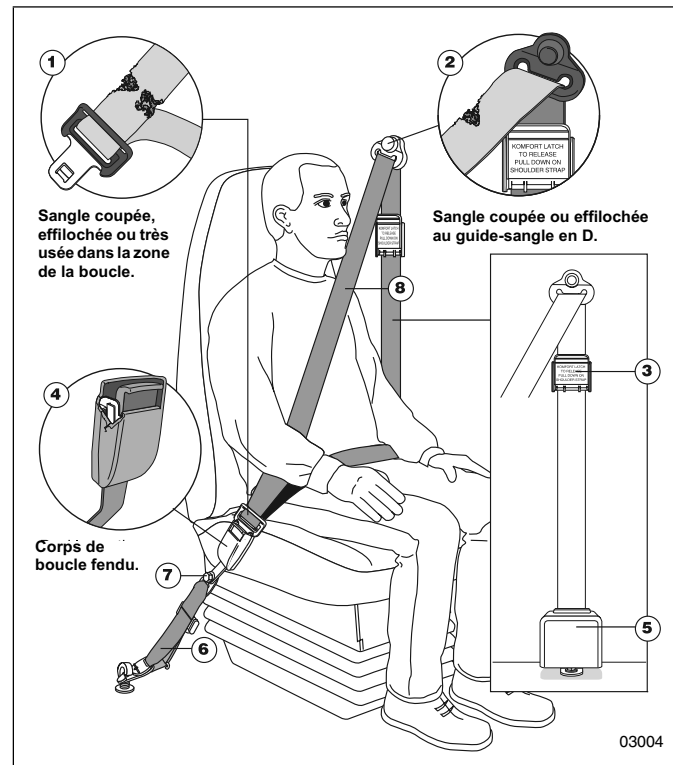
Instructions pour l'inspection

Suivez les instructions ci-dessous lors des inspections ayant pour but de repérer les sangles « coupées, effilochées ou usées de façon exagérée ou inhabituelle, ou endommagées au niveau des boucles, des dispositifs de verrouillage ou d'enroulement, ou présentant d'autres anomalies ». Ces détériorations signalent la nécessité de remplacer la ceinture de sécurité.



AVERTISSEMENT! Remplacez le système entier de ceinture de sécurité (côtés enrouleur et boucle) en cas de remplacement nécessaire d'une des pièces. Le défaut de fonctionnement d'une ou de plusieurs pièces de la ceinture de sécurité en raison d'une détérioration invisible, pourrait empêcher le dispositif de fonctionner correctement et entraîner des blessures graves ou même mortelles.

1. Vérifiez l'usure des sangles du système. Les sangles doivent être examinées de près pour déterminer si elles entrent en contact avec des surfaces coupantes ou rugueuses sur les sièges ou d'autres pièces à l'intérieur de la cabine. Ces surfaces sont habituellement celles où la sangle pourrait se couper ou s'user par frottement. Les coupures, l'effilochage ou une usure excessive indiquent qu'il est nécessaire de remplacer le système de ceinture de sécurité.
2. Le guide de la sangle (anneau de renvoi) au niveau du montant latéral est l'endroit où un mouvement constant de la ceinture se produit à cause du déplacement relatif du siège dans la cabine.
3. Vérifiez le dispositif de verrouillage Komfort-Lok au cas où il serait fendu ou endommagé, ou ne fonctionnerait pas correctement.



Points de contrôle des ceintures de sécurité

4. Vérifiez la boucle et la languette de verrouillage, et assurez-vous de son bon fonctionnement et de l'absence d'usure, de déformation ou autre dommage.
5. Vérifiez le dispositif d'enroulement qui est monté sur le plancher du véhicule, à la recherche de dommages. L'enrouleur est le cœur du système de retenue de l'occupant du siège et peut souvent être endommagé en raison d'abus, même involontaires. Vérifiez son fonctionnement pour vous assurer qu'il n'est pas bloqué et qu'il enroule et déroule facilement la sangle.



AVERTISSEMENT ! Des sangles d'attache mal réglées peuvent provoquer le déplacement excessif du siège en cas d'accident. Cela pourrait être la cause de blessures corporelles ou mortelles. Les sangles d'attache doivent être ajustées de façon à être tendues lorsque le siège est dans la position la plus avancée et la plus haute.

6. Si votre véhicule est équipé de sangles d'attache réglables, assurez-vous qu'elles sont réglées conformément aux directives d'installation. Vérifiez aussi leur degré d'usure et le serrage des points d'ancrage.
7. Le matériel de fixation doit être examiné pour déceler toute corrosion, ainsi que tout boulon ou écrou desserré.

8. Vérifiez les zones des sangles exposées aux rayons ultraviolets du soleil. Si sa décoloration va de gris à marron clair, la résistance physique de la toile peut s'être détériorée sous l'action des ultraviolets. Remplacez le dispositif de retenue.

Lorsqu'une ceinture de sécurité doit être remplacée, il faut s'assurer de choisir uniquement une ceinture de sécurité faisant partie des pièces de rechange autorisées par PACCAR.

Même si l'inspection révèle que seule une partie de la ceinture de sécurité doit être remplacée, il faut remplacer toute la ceinture. Un guide d'installation est fixé à chaque ceinture de sécurité de rechange. Utilisez le guide d'installation correspondant au type de siège de votre véhicule et conformez-vous étroitement aux instructions données. Il est extrêmement important que toutes les pièces soient montées dans la même position que les éléments d'origine et que les attaches soient serrées au couple indiqué. Cela permet de conserver l'intégrité de la conception des points de montage de l'ensemble de ceinture de sécurité. Pour toute question concernant le remplacement des ceintures de sécurité, adressez-vous à votre concessionnaire Peterbilt autorisé.

Essuie-glaces/Lave-glace

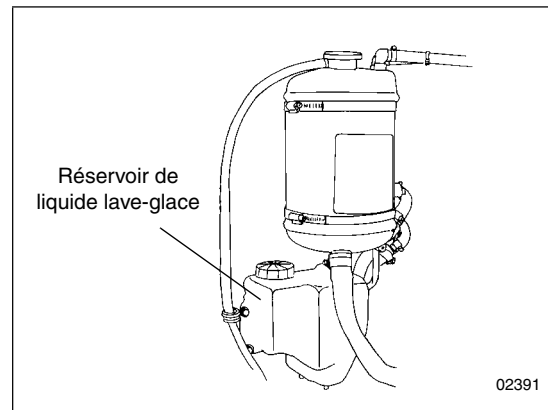
Vérifiez les balais annuellement ou tous les 60 000 milles (96 000 km). Il est recommandé d'utiliser des balais d'essuie-glace de marque Anco 18 po (450 mm).

Le réservoir de liquide de lave-glace est situé dans le compartiment moteur, sous le vase d'expansion du radiateur. Voir « Réservoir de lave-glace » à la page 273. Vérifiez hebdomadairement le niveau de liquide de lave-glace. Remplissez le réservoir au besoin.



ATTENTION : Vous pouvez endommager le rotor de la pompe électrique si vous la faites fonctionner à sec trop longtemps (plus de 15 secondes).

Nettoyez régulièrement les glaces intérieurement et extérieurement. Utilisez une solution de nettoyage à base d'alcool et essuyez à l'aide d'un chiffon non pelucheux ou d'une peau de chamois. Évitez de faire fonctionner les essuie-glace sur un pare-brise sec que vous risqueriez de rayer. Pulvérisez d'abord du liquide de lave-glace. Un pare-brise rayé perd de sa transparence.



Réservoir de liquide lave-glace

Réservoir de lave-glace



ATTENTION : N'utilisez pas d'antigel ou de liquide de refroidissement pour moteur dans le réservoir de lave-glace. Vous pourriez endommager les joints et autres éléments du système.

Hebdomadaire : Vérifiez le niveau de liquide dans le réservoir, qui est situé dans le compartiment moteur, sous le vase d'expansion du liquide de refroidissement. Remplissez au bon niveau, au besoin.

BOÎTE DE VITESSES ET EMBRAYAGE

Introduction

Suivez les indications ci-dessous pour assurer la lubrification appropriée des pièces :

- Maintenez le bon niveau d'huile et vérifiez-le régulièrement
- Faites une vidange d'huile régulièrement
- Utilisez l'indice de viscosité et le type d'huile appropriés
- Achetez votre huile chez un commerçant réputé

Boîtes de vitesses de tous types

Vidange d'huile : Vidangez et remplacez selon le Tableau 1, « Périodicités d'entretien préconisées, » page 177 et le Guide d'entretien de la boîte de vitesses. Utilisez le type d'huile recommandé dans le *Guide de fonctionnement et d'entretien* (fourni avec le véhicule). Choisissez le lubrifiant approprié en fonction de la température ambiante (de l'air extérieur).

Lubrifiants pour boîtes de vitesses



ATTENTION : *Quand vous refaites le plein d'huile, ne mélangez pas les types et marques d'huiles en raison d'incompatibilités possibles entre les produits, qui pourraient affaiblir la qualité du lubrifiant ou endommager les organes de la boîte.*

Boîte de vitesses manuelle


Les boîtes de vitesses manuelles sont conçues de telle sorte que leurs éléments internes tournent dans un bain d'huile que fait circuler le mouvement des pignons et des arbres.

Périodicité d'entretien

Pour connaître les types et marques des lubrifiants recommandés, consultez le *Manuel d'entretien* du fabricant de la boîte de vitesses et le Tableau 1, « Périodicités d'entretien préconisées, » page 177.

Tableau 9 Lubrification de la boîte de vitesses – boîtes de vitesses manuelles

MODÈLE	LUBRIFIANTS RECOMMANDÉ (voir note)	PLAGE DE TEMPÉRATURE AMBIANTE		INDICE DE VISCOSITÉ (SAE)
		DEG. C	DEG. F	
Eaton-Fuller	Huile moteur de service intense : API CE ou CF-4.	Au-dessus de -12	Au-dessus de +10	50
	Huile synthétique : Chevron RPM Huile de boîte synthétique ou l'équivalent, conforme aux spécifications MIL-L-2104D et Eaton PS-081.	Au-dessus de -40	Au-dessus de -40	50

 *NOTA : N'utilisez pas de l'huile à viscosité multiple ou EP (pression extrême) - comme les huiles d'essieux - dans les boîtes de vitesses. Les huiles à viscosité multiple ou de type EP peuvent endommager les composants.*

Niveau d'huile, boîte manuelle



NOTA : Le véhicule doit être immobilisé en terrain plat.

- Rétablissez le niveau d'huile et vérifiez-le régulièrement. L'huile devrait atteindre le bas de l'orifice de remplissage.

Embrayage, introduction

La course libre de la pédale d'embrayage est la distance que parcourt la pédale quand on l'enfoncé d'une pression très légère. La fourchette de débrayage se déplace alors jusqu'à ce que ses appuis entrent en contact avec la butée de débrayage. Ce mouvement de la fourchette de débrayage s'appelle la course libre. La garde de la pédale d'embrayage et la course libre de l'embrayage sont synonymes.

Si l'on continue à enfoncer la pédale de façon plus énergique, la fourchette de débrayage éloigne la butée de débrayage du moteur. Le plateau de pression se sépare alors du disque d'embrayage. C'est ce qu'on appelle la course de débrayage. Finalement, sur les boîtes de vitesses à 9, 10 et 11 rapports, pendant que la pédale est enfoncée sur la distance du dernier 1/2 po à 1 po (25 à 13 mm), la butée de débrayage s'appuie sur le frein de débrayage et l'entraîne. C'est la course du frein d'embrayage. À mesure que l'embrayage s'use, la butée de débrayage se déplace graduellement en direction du moteur et réduit la garde et le jeu de l'embrayage (course libre). Quand la garde d'embrayage a disparu, l'embrayage doit être réajusté.

Pour régler l'embrayage, il faut tourner un anneau de réglage incorporé à l'embrayage. En tournant cet anneau, la butée de débrayage se déplace en direction de la boîte de vitesses en rétablissant la garde de l'embrayage. Dans les conditions normales d'usure, c'est le seul réglage nécessaire. Ne tentez pas de changer d'autres éléments de l'embrayage. Pour plus de détails, voir le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen**.

Réglage de l'embrayage, usure normale

La course libre de la pédale d'embrayage mesure habituellement de 1 ¾ po à 2 po (34 à 51 cm). Cette valeur doit vous guider pour déterminer si l'embrayage de votre camion nécessite un réglage. De plus, si vous éprouvez de plus en plus de difficultés à changer de vitesse ou si le camion glisse lorsque la pédale d'embrayage est enfoncée, un réglage de votre embrayage est nécessaire. Pour plus d'information concernant le bon réglage, voir le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen**.

Sur certains véhicules, le réglage de l'embrayage est automatique. Si votre camion n'est pas muni de cette fonction, le réglage doit être effectué par un mécanicien certifié compétent. Effectuez ce réglage avant que la course libre de la pédale d'embrayage ne soit réduite au minimum permis qui est de ½ po (13mm).

Tringlerie d'embrayage

Le Poids moyen est équipé d'une tringlerie d'embrayage mécanique à tiges et à leviers. Lubrifiez chaque pivot de la tringlerie d'embrayage.

Boîtes de vitesses automatiques

Périodicité d'entretien

À vérifier chaque jour, pendant que le moteur tourne au ralenti. Pour connaître la périodicité d'entretien, consultez le Tableau 1, « Périodicités d'entretien préconisées, » page 177.

Boîte de vitesses automatique, niveau d'huile



NOTA : Le véhicule doit être immobilisé en terrain plat.

Conservez le niveau d'huile et vérifiez-le quotidiennement. L'huile devrait toucher la marque « HOT » (chaud) de la jauge lorsque (1) le moteur tourne, (2) la boîte de vitesses est à la température de fonctionnement et (3) la boîte de vitesses est au point mort. Pour tout renseignement sur la vérification du niveau d'huile de la boîte de vitesses, consultez le Manuel de l'utilisateur de la boîte de vitesses dans la boîte à gants.

Tableau 10 Lubrification de boîtes de vitesses - Boîtes automatiques

MODÈLE	LUBRIFIANTS RECOMMANDÉS	PLAGE DE TEMPÉRATURE AMBIANTE		INDICE DE VISCOSITÉ (SAE)
		DEG. C	DEG. F	
ALLISON	TranSynd (Castrol)	Au-dessus de -23	Au-dessus de -10	10W

DIRECTION ET ORGANES DE TRANSMISSION

Direction assistée

De l'huile (sous faible pression) transmet l'effort nécessaire au fonctionnement du boîtier de direction. Elle sert également à lubrifier les pièces mobiles et à les refroidir. Une perte d'efficacité de la direction se produit si on laisse la chaleur s'accumuler dans le système.



AVERTISSEMENT! N'utilisez pas le véhicule si la direction ne fonctionne pas convenablement. Vous pourriez perdre la maîtrise de votre véhicule, si la direction ne fonctionne pas bien, ce qui pourrait provoquer un accident grave ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Pour des raisons de sécurité de conduite, examinez le boîtier de direction et les éléments qui le constituent. Des vérifications fréquentes sont importantes pour la sécurité, en particulier après un voyage sur des routes cahoteuses.



NOTA : Si la direction semble louvoyer d'un côté à l'autre en virage, examinez les causes possibles suivantes :

- pression d'air inégale dans les pneus
- surcharge ou chargement mal réparti
- Dérèglement de géométrie des roues
- roulements de roues mal réglés

Si vous n'êtes pas en mesure de corriger le défaut, consultez un centre de service autorisé.

Le véhicule Poids moyen est équipé d'une direction à servomécanisme intégré. Le système comprend une pompe entraînée par le moteur, un réservoir de liquide de direction assistée, le boîtier de direction et des boyaux de raccordement. Grâce à l'assistance hydraulique, peu d'efforts sont nécessaires pour tourner le volant. Lorsqu'aucun effort ne s'exerce sur le volant, le boîtier de direction revient en position neutre. S'il arrivait, pour une raison quelconque, que le servomécanisme ne fonctionne plus, il serait encore possible de diriger le véhicule, mais avec beaucoup plus d'efforts.

Vérifiez les éléments suivants :

- Barre d'accouplement : Est-elle bien droite ?

- Demi-collier de barre d'accouplement : Vérifiez si elles sont desserrées ou si elles frottent.
- Joints à rotule et joints universels de direction : Vérifiez le jeu.
- Jeu excessif dans le volant. Vérifiez d'abord les causes probables les plus simples :
 - pression d'air inégale dans les pneus
 - écrous de roues desserrés
 - barre d'accouplement tordue
 - manque de lubrification

Si ces vérifications ne suffisent pas pour trouver le problème ou, si après correction, la direction reste déséquilibrée, consultez un concessionnaire Peterbilt autorisé pour le faire évaluer.

Niveau de liquide de direction assistée et remplissage

Faites changer le liquide de direction assistée et les filtres dans un centre de service autorisé.

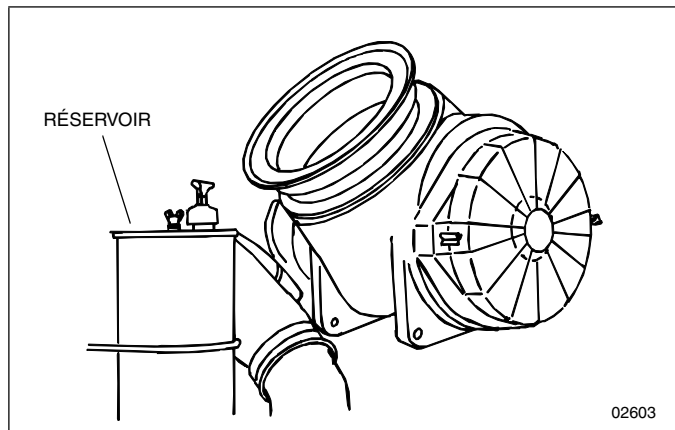
- Vérifiez le niveau de liquide de direction assistée avant de le renouveler conformément au Tableau 1, « Périodicités d'entretien préconisées, » page 177. Observez les procédures ci-dessous :



NOTA : Avant d'enlever le couvercle du réservoir, essayez à l'extérieur du couvercle de façon à ce qu'aucune saleté ne puisse tomber dans le réservoir.

Le réservoir du liquide de direction assistée est fixé à un support sous le capot à gauche du moteur.

- Les niveaux maximal et minimal sont indiqués sur le réservoir. Ces niveaux sont également indiqués par deux lignes gravées sur la jauge du réservoir.
- Il existe deux manières de vérifier si le liquide de direction assistée est au bon niveau. Ces deux vérifications se font quand le moteur est à l'ARRÊT.



Réservoir de liquide de direction assistée

1. Si vous vérifiez le niveau du liquide de direction assistée lorsque le moteur et la direction sont FROIDS, le niveau devrait correspondre au moins à l'indication minimale, et ne devrait généralement pas dépasser le point moyen entre les indications des niveaux maximal et minimal.
2. Si vous vérifiez le niveau du liquide quand le moteur et la direction sont CHAUDS, ce niveau ne devrait PAS dépasser l'indication de niveau maximal, et ne devrait généralement pas descendre au-dessous du point moyen entre les indications maximale et minimale.

Remplissage

Utilisez du liquide de boîte de vitesses automatique (ATF) type E ou F ou Dexron® II.. Pour connaître les autres types et marques de liquide approuvés, voir **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen**.

Direction et organes de transmission

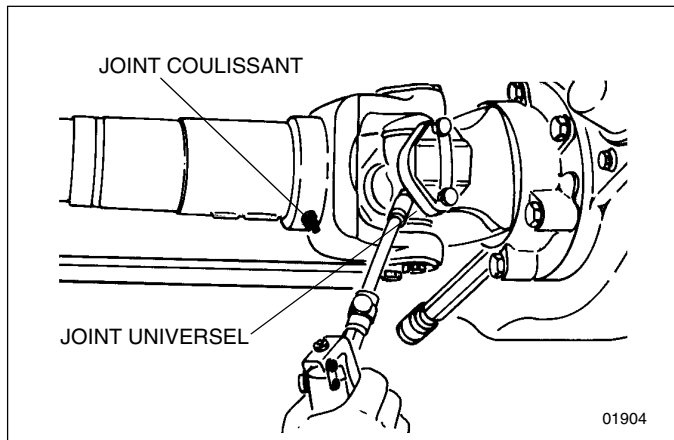
- Serrez le boulon et l'écrou de joint universel au couple de 45 à 55 lb-pi (61 à 75 N.m), lubrifié.
- Serrez le boulon et l'écrou de bielle pendante : 180 à 210 lb-pi (244 à 285 N.m.), lubrifié.

Joints universels et arbre de transmission

Il est recommandé de lubrifier les joints coulissants et universels de l'arbre de transmission selon le Tableau 1, « Périodicités d'entretien préconisées, » page 177.

- Utilisez une graisse de qualité pour pression extrême (EP) à base de savon de lithium NLGI classe 2.

Consultez « Recommandations pour le remorquage de votre véhicule », à la page 163 pour les instructions concernant le « Remorquage » et la « Remise en service d'un véhicule remorqué ».



Lubrification de l'arbre de transmission



AVERTISSEMENT! Une lubrification inappropriée des joints universels peut causer leur défaillance prématurée. L'arbre de transmission pourrait se détacher du véhicule et entraîner un accident grave ainsi que des dégâts matériels importants. Assurez-vous que le lubrifiant est purgé aux quatre extrémités de chaque joint universel et desserrez les bouchons, au besoin. De plus, recherchez régulièrement une usure ou un jeu excessif dans les joints universels et réparez ou remplacez au besoin.

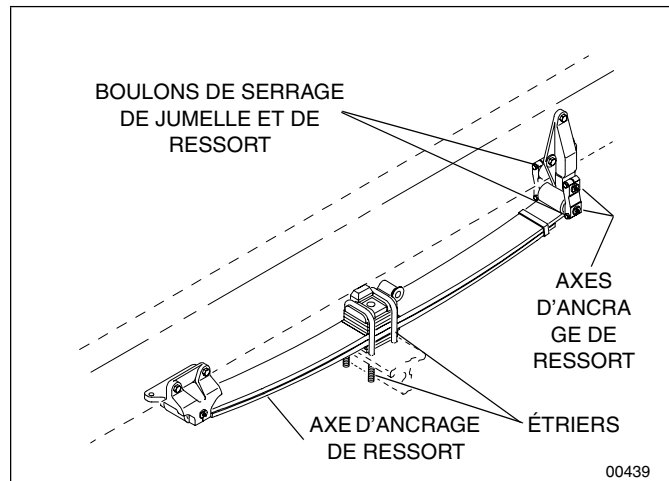
ESSIEU ET SUSPENSION AVANT

Inspection

Sur tous les véhicules, l'entretien obligatoire comprend le resserrage de tous les étriers et l'inspection de la suspension pour repérer les attaches desserrées ou lâches, l'usure anormale ou les détériorations. Toutefois, même si l'entretien est convenablement effectué, la durée des ressorts et des éléments de la suspension dépend de nombreux facteurs comme : la fatigue, le poids brut du véhicule, le type de charge, l'état des routes et la vitesse de déplacement.

- Recherchez des fissures, traces d'usure, crevasses et autres défauts
- à la surface du ressort. Il faut remplacer les éléments défectueux. Comme il est impossible de restituer aux ressorts réparés leur durée utile d'origine, remplacez l'ensemble du ressort si des fissures ou autres défauts sont observés.

- Faites une inspection des amortisseurs et des bagues en caoutchouc. Voir le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen** pour vous renseigner sur l'entretien de la suspension.



Suspension avant

Lubrification de l'essieu

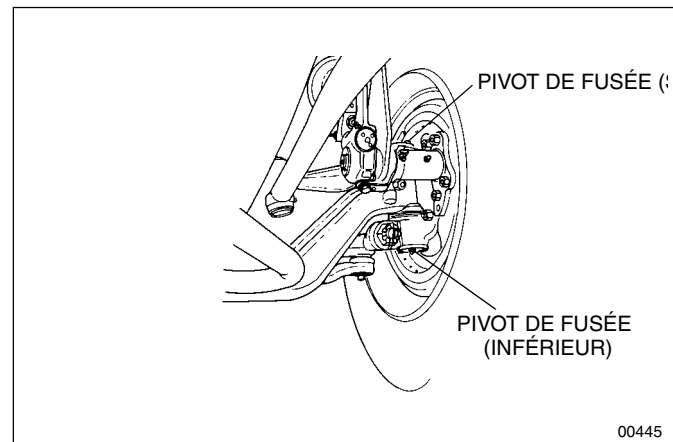
- Lubrifiez les roulements au moment de remplacer les joints d'étanchéité ou les garnitures de freins. Voir Tableau 1, « Périodicités d'entretien préconisées, » page 177.
- Nettoyez soigneusement les moyeux et roulements de roues au solvant, à l'aide d'une brosse à poils durs, puis séchez les pièces et vérifiez le degré d'usure et de détérioration des composants. Lubrifiez à nouveau à l'aide d'un lubrifiant pour essieu approuvé.

Lubrification des pivots d'attelage

- Lubrifiez à l'aide d'un lubrifiant approuvé. Lubrifiez les coussinets de fusée, axes de fusée et embouts de biellette. Voir Tableau 1, « Périodicités d'entretien préconisées, » page 177. Un manque de lubrification provoque une usure prématurée et alourdit la direction. Les périodicités de lubrification peuvent être rapprochées, au besoin.

Lubrification de la suspension

Chaque axe de fixation de ressort comporte un graisseur. Lubrifiez sous pression les axes de ressort selon le Tableau 1, « Périodicités d'entretien préconisées, » page 177 à l'aide de graisse EP à base d'hydroxystéarate-12 de lithium ou complexe de lithium, NLGI 2, avec additif à 3 % de molybdène (graisse EP Mobil ou l'équivalent).



Essieu avant

- Lubrifiez périodiquement les lames de ressort avec une huile antirouille, à l'aide d'un pistolet à peinture ou d'un pinceau.
- Lubrifiez tous les axes de ressort en faisant ressortir la graisse des deux côtés de la bague. Recherchez des traces de rouille ou la présence d'eau dans la graisse. Si un axe ne laisse pas pénétrer la graisse, démontez-le, nettoyez-le et vérifiez-le.



ATTENTION : Ne pulvérisez pas de produits chimiques ou d'huile minérale sur la suspension, vous risquez d'endommager les bagues.

Couple

Étriers, boulons de serrage de jumelles et de ressorts

Il est important que les étriers conservent leur serrage. L'utilisation intense du véhicule peut accélérer leur desserrage. Il est toutefois nécessaire de vérifier les étriers des véhicules et de les serrer régulièrement. Voir « Programme d'entretien », à la page 180. Assurez-vous

qu'un spécialiste ayant la formation appropriée et l'outillage nécessaire vérifie et resserre les étriers de votre véhicule Poids moyen.

Des ressorts neufs peuvent « s'asseoir » après installation, en libérant une partie de la tension s'exerçant sur les étriers. Des étriers desserrés peuvent causer des bris de lame de ressort, le désalignement de l'essieu, un durcissement de la direction et une usure anormale des pneus.

- Sur tous les véhicules, il est recommandé de resserrer les étriers de suspension après les 500 premiers milles (800 km). Serrez les étriers de suspension avant au couple de 245 à 300 lb-pi (333 à 408 N.m).



AVERTISSEMENT! N'utilisez pas votre véhicule si les étriers ne sont pas convenablement serrés. Des étriers desserrés ne fixent pas l'essieu adéquatement à la suspension. Cela pourrait vous faire perdre la maîtrise du véhicule et provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Des étriers desserrés peuvent aussi provoquer une usure inégale des pneus et le désalignement des roues.

Les étriers sont difficiles à serrer si l'on ne dispose pas du matériel approprié. Si vous n'êtes pas en mesure de le faire convenablement vous-même, faites-les vérifier et resserrer régulièrement par un mécanicien autorisé.



AVERTISSEMENT! Ne remplacez pas les étriers et leurs écrous par des étriers ou écrous standards. N'utilisez que des étriers et des écrous SAE de classe 8, au minimum. Ces pièces sont cruciales pour la sécurité du véhicule. Si vous utilisez des étriers ou des

écrous inappropriés, l'essieu pourrait se desserrer ou se séparer du véhicule et causer un accident grave ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles.

- Lorsque vous resserrer les étriers, resserrer également les boulons de serrage des ressorts et jumelles au couple de 105 lb-pi (142 N. m.)

ESSIEUX ET SUSPENSION ARRIÈRE

Entretien général



AVERTISSEMENT! Ne travaillez pas sur le véhicule sans avoir serré les freins de stationnement et solidement calé les roues. Si le véhicule n'est pas complètement immobilisé, il pourrait se mettre à rouler et causer des blessures corporelles ou mortelles ou d'importants dommages matériels.

•Utilisez des blocs de bois de 4 po x 4 po (10 cm x 10 cm) ou plus, calés contre les semelles avant et arrière des pneus. Assurez-vous que le véhicule ne peut se déplacer.

La suspension de votre véhicule est conçue pour nécessiter un minimum d'entretien. Toutefois, pour les activités « point à point », les suspensions ont besoin d'une inspection périodique pour assurer un fonctionnement sans panne.



AVERTISSEMENT! N'utilisez pas votre véhicule si les étriers ne sont pas convenablement serrés. Des étriers desserrés ne fixent pas l'essieu adéquatement à la suspension. Cela pourrait vous faire perdre la maîtrise du véhicule et provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Des étriers desserrés peuvent aussi provoquer une usure inégale des pneus et le désalignement des roues.



AVERTISSEMENT! À défaut de maintenir les couples de serrage spécifiés ou de remplacer les pièces usées, vous risquez une rupture susceptible d'entraîner un accident grave ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Des étriers de suspension mal serrés (desserrés) peuvent rendre la conduite du véhicule dangereuse notamment : une direction trop lourde, un dérèglement de l'alignement des essieux ou une usure anormale des pneus. Consultez les valeurs de couple de serrage spécifiées dans les tableaux appropriés.



ATTENTION : Ne pulvérisez pas de produits chimiques ou d'huile minérale sur la suspension, vous risquez d'endommager les bagues.



*NOTA : Le non-respect de ces directives pourrait invalider la garantie. Voir le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen** pour vous renseigner sur l'entretien de la suspension arrière.*

Inspection visuelle

Pour tous les véhicules, les activités d'entretien obligatoire comprennent le resserrage des étriers et une inspection complète. Toutefois, même si l'entretien est convenablement effectué, la durée des ressorts et des éléments de la suspension dépend de nombreux facteurs comme : la fatigue, le poids brut du véhicule, le type de charge, l'état des routes et la vitesse de déplacement.

Il est important que les étriers conservent leur serrage. Une utilisation intense de votre véhicule peut entraîner un desserrage plus rapide qu'à l'ordinaire. Il est toutefois nécessaire de vérifier les étriers des véhicules et de les serrer régulièrement. Assurez-vous qu'un spécialiste ayant la formation appropriée et l'outillage nécessaire vérifie et resserre les étriers de votre véhicule Poids moyen.

Les ressorts neufs « s'assoient » après la période de service initiale du véhicule, ce qui entraîne un relâchement des étriers. Après les 500 premiers milles (800 km), inspectez la suspension de façon périodique comme suit :

- Repérez les fixations desserrées ou manquantes, les fissures dans les mains de ressort ou les supports d'essieu.
- Vérifiez si les ressorts sont centrés dans les mains de ressorts et en bon état.
- Recherchez des fissures, traces d'usure, crevasses et autres défauts à la surface du ressort.
- Remplacez les éléments défectueux. Comme il est impossible de restituer aux ressorts réparés leur durée utile d'origine, remplacez l'ensemble du ressort si des fissures ou autres défauts sont observés.
- Après le remplacement d'une pièce ou la découverte d'éléments desserrés, vérifiez le couple de serrage de toutes les fixations.

Lubrification de l'essieu arrière

- Vérifiez le niveau d'huile lorsque le véhicule est immobilisé sur une surface plane et que l'huile est toujours tiède. Le niveau devrait atteindre la partie inférieure de l'orifice de remplissage.



ATTENTION : Ne mélangez pas des lubrifiants de viscosités différentes; bien que le mélange de marques différentes de lubrifiants de même viscosité (norme MIL-L-2105-C) soit acceptable. Les lubrifiants de viscosités différentes ne sont pas compatibles et peuvent endommager l'essieu.



NOTA : Dans tous les cas, le fournisseur de lubrifiants est responsable du rendement de son produit, du produit comme tel et du brevet correspondant.

Vidange initiale : Remplacez le lubrifiant dans les ponts neufs ou reconstruits dans les 3 000 à 5 000 milles (4 800 à 8 000 km) initiaux. Demandez à votre concessionnaire Peterbilt ou à votre centre de service autorisé les types et marques de lubrifiant qu'il recommande. Pour tout renseignement sur l'entretien des essieux moteurs, consultez le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen** et le manuel de réparation du fabricant de l'essieu.

Tableau 11 Lubrification des essieux moteurs

MODÈLE	LUBRIFIANTS RECOMMANDÉS	PLAGE DE TEMPÉRATURES AMBIANTES		INDICE DE VISCOSITÉ (SAE)
		°C	°F	
EATON ROCKWELL	Huile à engrenage EP, MIL-L-2105D, API GL-5.	-26 à +38	-15 à +100	80W-90
	Lubrifiant synthétique : Chevron RPM Lubrifiant synthétique pour engrenage, ou l'équivalent, conforme aux normes MIL-L-2105D et Eaton PS-037.	-40 à +38	-40 à +100	75W-90

- Aucune vidange initiale n'est nécessaire sur les essieux Eaton remplis en usine d'un lubrifiant synthétique approuvé par Eaton.
- Les lubrifiants contenant des produits pétroliers doivent être vidangés au cours des 5 000 milles (8 000 km) initiaux, avant la conversion à un lubrifiant synthétique approuvé.

Voir le Tableau 1, « Périodicités d'entretien préconisées, » page 177 pour connaître les périodicités de lubrification normales pour les essieux arrière.

- Dans les essieux utilisant des lubrifiants dérivés de produits pétroliers, utilisez un lubrifiant conforme à la norme MIL-L-2105-C/D ou un lubrifiant synthétique approuvé. N'utilisez pas d'additifs.

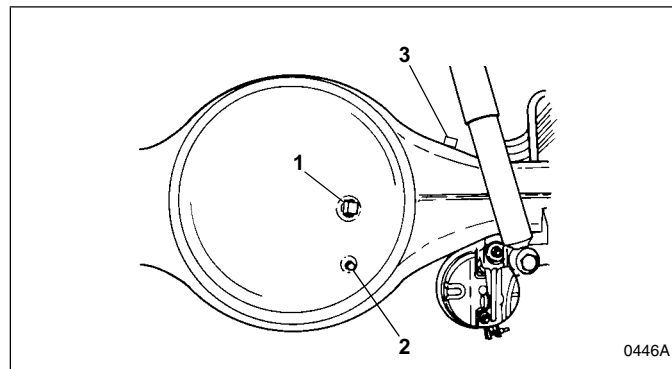
Vidange du pont :

1. Stationnez le véhicule en terrain plat pendant que le lubrifiant du pont demeure à la température de fonctionnement.
2. Retirez le bouchon de remplissage (1) et le bouchon de vidange (2).
3. Vidangez entièrement l'huile et nettoyez le bouchon de vidange.



ATTENTION : Ne dépassez pas le niveau de remplissage du pont.

4. Posez le bouchon de vidange (2) et ajoutez l'huile préconisée de façon à atteindre le fond de l'orifice du bouchon de remplissage.
5. Posez le bouchon de remplissage (1).



Orifices de remplissage/de vidange et évent du pont arrière

Évent de carter d'essieu

- Vérifiez et nettoyez l'évent de carter de pont (3) à chaque vérification des niveaux d'huile.

Fixations de la suspension arrière

Il est possible que les chocs subis sur la route et les contraintes causées par le chargement entraînent un désalignement des essieux arrière. Si vous notez une usure rapide des pneus sur les essieux arrière, vos essieux sont peut-être désalignés. Faites vérifier l'alignement de vos essieux arrière, et faites-le corriger par un concessionnaire Peterbilt ou un centre de service autorisé.

Tous les 5 000 milles (8 000 km) ou tous les 180 jours, selon la première éventualité et ultérieurement, resserrez toutes les fixations de la suspension aux couples préconisés. Consultez les valeurs de couple de serrage spécifiées dans les tableaux appropriés.

Avant de ressermer les étriers, chargez le véhicule à son poids brut normal. Le chargement du véhicule assure un réglage approprié des étriers et des ressorts.

Les étriers sont difficiles à serrer si l'on ne dispose pas du matériel approprié. Si vous n'êtes pas en mesure de le faire convenablement vous-même, faites-les vérifier et ressermer régulièrement par un mécanicien autorisé.



AVERTISSEMENT! Ne remplacez pas les étriers et leurs écrous par des étriers ou écrous standards. Ces pièces sont cruciales pour la sécurité du véhicule. Si vous utilisez des étriers ou des écrous inappropriés, l'essieu pourrait se desserrer ou se séparer du véhicule et causer un accident grave ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. N'utilisez que des étriers et des écrous SAE de classe 8, au minimum.



AVERTISSEMENT! N'utilisez pas votre véhicule si les étriers ne sont pas convenablement serrés. Des étriers desserrés ne fixent pas l'essieu adéquatement à la suspension. Cela pourrait vous faire perdre la maîtrise du véhicule et provoquer un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Des étriers desserrés peuvent aussi provoquer une usure inégale des pneus et le désalignement des roues.

L'alignement de la suspension devrait être vérifié dans chacun des cas suivants :

- Découverte d'attaches de suspension desserrées (serré à un couple inférieur à la valeur recommandée).
- Trous ovalisés dans un élément de la suspension

- Remplacement de bagues
- Usure excessive ou anormale des pneus



NOTA : Pour que la valeur du couple de serrage se fasse avec précision, utilisez des clés dynamométriques bien entretenues et étalonnées.

Couples de serrage de classe 5 pour les vis d'assemblage		
Dimension de corps de vis d'assemblage (pouces - filetage)	Couple	
	lb-pi	N.m
1/4-20	6—9	8—12
-28	7—10	9.5—14
5/16-18	13—18	18—24
-24	14—20	19—27
3/8-16	22—32	30—43
-24	25—40	34—54
7/16-14	35—50	47—68
-20	39—56	53—76
1/2-13	54—77	73—104
-20	58—87	79—118
9/16-12	78—111	105—151
-18	87—124	118—168
5/8-11	108—154	147—209
-18	122—174	166—236
3/4-10	192—273	260—370
-16	214—305	290—414
7/8-9	309—441	419—598
-14	341—486	462—659
1 -8	464—662	629—898
1-12	508—724	689—982

Couples de serrage de classe 8 pour les vis d'assemblage		
Dimension de corps de vis d'assemblage (pouces - filetage)	Couple	
	lb-pi	N.m
1/4-20	9—12	12—16
-28	10—14	14—19
5/16-18	18—25	24—34
-24	20—28	27—38
3/8-16	31—44	42—60
-24	35—50	47—68
7/16-14	50—71	68—96
-20	56—80	53—108
1/2-13	76—109	103—149
-20	86—123	117—167
9/16-12	110—158	149—214
-18	123—176	167—239
5/8-11	153—218	208—296
-18	173—247	235—335
3/4-10	271—386	367—523
-16	303—431	411—583
7/8-9	437—624	593—846
-14	482—589	654—799
1 -8	656—935	889—1268
1-12	718—1023	973—1386

Les couples des tableaux ci-dessus sont basés sur l'utilisation de filets propres et secs.

Pour les vis d'assemblage standard

1. Il faut toujours utiliser les couples indiqués dans le tableau des vis d'assemblage.
2. Réduisez le couple de 10 % lorsque de l'huile à moteur est utilisée comme lubrifiant.
3. Réduisez le couple de 20 % lorsqu'une vis d'assemblage plaquée neuve est utilisée.

CHÂSSIS ET SELLETTE D'ATTELAGE

Peinture du moteur

N'effectuez pas de travaux de peinture par méthode électrostatique sur les moteurs à commande électronique, ni sur des véhicules équipés de ces moteurs.

Longerons de châssis



AVERTISSEMENT! Il est interdit de sectionner, d'assembler ou de souder des longerons de châssis ou de percer les ailes supérieure et inférieure des longerons. Ce genre d'intervention pourrait réduire la solidité des longerons de châssis et entraîner un accident ayant pour conséquence des blessures corporelles ou mortelles. Laissez toujours les réparations de châssis à votre concessionnaire Peterbilt.

Entretien de la sellette d'attelage

Un bon entretien préventif est essentiel pour garantir un service fiable et un fonctionnement sécuritaire de la sellette d'attelage.

Tous les 2 mois ou 25 000 milles (80 000 km) :

- Consultez les directives du fabricant pour toute procédure spéciale.
- Nettoyez la sellette à la vapeur.
- Vérifiez le fonctionnement du système de verrouillage à l'aide d'un appareil d'essai de type commercial.
- Nettoyez et huilez toutes les pièces mobiles.
- Lubrifiez les pièces qui suivent à la graisse au lithium.
 - Le mécanisme de verrouillage.
 - Tous les graisseurs (en particulier ceux qui lubrifient la surface supérieure de la sellette).
- Recherchez des écrous et boulons manquants ou desserrés sur la sellette et les supports de montage. Resserrez les boulons desserrés selon le couple de serrage préconisé. Remplacez les boulons manquants ou endommagés.

Tous les 6 mois ou 50 000 milles (80 000 km) :

- Consultez les directives du fabricant pour toute procédure spéciale.
- Déposez la sellette d'attelage. Voir le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen**, « Dépose de la sellette d'attelage ».
- Nettoyez à la vapeur la sellette et ses supports de montage.
- Vérifiez si les pièces mobiles ne sont pas excessivement usées ou endommagées. Remplacez les pièces usées ou cassées.
- Procédure d'entretien complet 60 jours.

- Installez la sellette d'attelage. Voir le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen**, « Pose de la sellette d'attelage ».

Sellette d'attelage réglable

- Lubrifiez la surface d'appui du support au moyen des graisseurs situés sur le côté de la plaque de la sellette. Utilisez une graisse hydrofuge à base de lithium.



NOTA : La plaque doit être légèrement soulevée pour la soulager du poids du support lors du graissage.

INSONORISATION ET SYSTÈME ANTIPOLLUTION

Garantie du système d'insonorisation

Peterbilt Motors Company garantit à l'acheteur original du véhicule (pour raisons autres que la revente) et à tous les acheteurs subséquents : que ce véhicule, tel que construit par Peterbilt Motors Company, fut à l'origine conçu, assemblé et équipé afin d'être conforme, au moment où il quittait les chaînes de contrôle de Peterbilt, aux normes d'émission de bruit EPA en application aux États-Unis.

Cette garantie vise le véhicule tel qu'il a été conçu, fabriqué et équipé par Peterbilt, et ne se limite pas à une pièce, un élément ou un système particulier fabriqué par Peterbilt. Les défauts dans la conception, l'assemblage, ou les pièces, éléments et systèmes du véhicule Peterbilt, qui étaient causes d'émissions sonores excédant les normes fédérales, au moment de sa livraison chez Peterbilt, sont couvertes par la présente garantie pendant toute la vie utile du véhicule.

Modification du système d'insonorisation

La loi fédérale interdit :

1. Le retrait ou la neutralisation, sauf pour des raisons d'entretien, de réparation ou de remplacement, tout dispositif ou élément de conception incorporé à un véhicule neuf dans le but de réduire l'insonorisation avant sa vente ou sa livraison à son dernier acheteur, ou tant qu'il est utilisé; ou
2. La conduite du véhicule après que ce dispositif ou élément a été enlevé ou neutralisé.

Les interventions considérées comme modifiant ou altérant le système d'insonorisation sont les suivantes :

Système d'admission d'air

- Enlèvement ou neutralisation du filtre à air, des silencieux ou des conduites d'admission d'air.

Système de refroidissement du moteur

- Retrait ou neutralisation de l'embrayage du ventilateur.
- Retrait du déflecteur du ventilateur.

Moteur

- Retrait ou neutralisation du régulateur de vitesse du moteur dans le but de permettre un dépassement des vitesses de rotation spécifiées par le fabricant.

- Modification des paramètres du module de commande électronique.

Système d'échappement

- Retrait ou neutralisation d'éléments du système d'échappement.

Directives d'inspection et d'entretien

Les directives suivantes sont fondées sur des vérifications périodiques du système d'insonorisation.

Au cours des activités normales d'inspection ou d'entretien d'autres éléments ou systèmes, si vous trouvez que certaines parties du système d'insonorisation méritent une plus grande attention, nous recommandons que vous inspectiez ces parties plus fréquemment pour vous assurer de leur bon état et rendement.

Système d'admission d'air

- Effectuez les vérifications et suivez les séquences d'entretien figurant dans le présent manuel sous la rubrique Système d'admission d'air et filtre à air. Voir « Système d'admission d'air », à la page 230.

- Vérifiez la tuyauterie d'admission, les coudes, les colliers, supports et attaches pour détecter les détériorations et les fissures et vous assurer de la sécurité du système.
- Si vous repérez une fuite d'air entre le filtre à air et le moteur, réparez-la immédiatement.



ATTENTION : Les fuites d'air peuvent causer un bruit excessif et des dommages graves au moteur. Si vous ne les réparez pas, les dommages ne seront pas couverts par votre garantie. Réparez toutes les fuites d'air dès que vous les décelez.

Système d'échappement

- Recherchez les fuites d'échappement, indiquant une défectuosité dans le joint du collecteur; remplacez le joint s'il y a lieu.
- Vérifiez le serrage des vis de montage, y compris les vis des brides. Reportez-vous au guide d'entretien du fabricant du moteur pour vous assurer du bon ordre et des couples de serrage.

Jointes et colliers

- Recherchez les fuites et resserrez au besoin. Vérifiez s'il existe, sur les conduits et colliers, des détériorations susceptibles de causer des fuites de gaz d'échappement.

Tuyauterie

- Vérifiez l'absence de rouille, de corrosion et de détérioration. Si la tuyauterie est détériorée, remplacez-la avant perforation. Si la tuyauterie est perforée, une réparation temporaire est acceptable jusqu'à ce qu'on puisse faire une réparation permanente. Sur les moteurs équipés d'un turbocompresseur, vérifiez l'étanchéité des joints aux brides et le serrage des supports de montage.

Silencieux



NOTA : Utilisez uniquement un silencieux de rechange exact dans les systèmes d'échappement. Certains silencieux contiennent des convertisseurs catalytiques intégrés essentiels pour leur conformité aux normes de l'EPA sur les émissions. L'utilisation d'un silencieux non conforme comme silencieux de rechange pourrait violer ces normes et annuler la garantie visant le système d'échappement.

- Vérifiez le silencieux, les colliers et les supports de montage. Resserrez s'il y a lieu. Vérifiez si le silencieux montre des signes de rouille ou de corrosion.
- Vérifiez les chicanes internes. Vous pouvez le faire en recherchant des bruits métalliques en frappant le silencieux à l'aide d'un maillet en caoutchouc ou en accélérant et en ralentissant tour à tour le moteur sur toute sa plage normale de vitesse de fonctionnement.

Extrémité du tuyau d'échappement

- Vérifier le montage. Resserrez au besoin. La partie en biais de l'extrémité du tuyau doit être orientée vers l'arrière du véhicule. Ne modifiez en aucune façon l'extrémité du tuyau d'échappement.

Ventilateur de refroidissement et carénage



AVERTISSEMENT! Ne travaillez pas sur le ventilateur lorsque le moteur tourne. Le ventilateur peut se mettre soudainement en marche. Quiconque se trouverait à proximité du ventilateur risque d'être tué ou gravement blessé. Avant de mettre le contact, assurez-vous que personne ne se trouve près du ventilateur.

- Vérifiez le serrage des attaches. Vérifiez s'il y a des fissures dans le carénage. Assurez-vous que le carénage est ajusté de façon à ne pas toucher aux pales du ventilateur.
- Vérifiez que le ventilateur n'est pas embrayé (qu'il ne tourne pas) quand le moteur tourne à la température de service normale (plage de températures entre le froid et la température normale de mise en marche du ventilateur).
- Vérifiez les boulons de montage des pales du ventilateur. Vérifiez les pales pour vous assurer qu'elles ne sont ni fissurées ni déformées. En cas de problème, reportez-vous aux directives d'entretien détaillées portant sur le système de refroidissement, dans le **Manuel d'entretien pour véhicules de poids moyen.**

Boîte de vitesses et organes de transmission

- Si vous remplacez la boîte de vitesses ou les organes de transmission d'origine par des pièces différentes, vous risquez d'augmenter les émissions sonores du véhicule.

Registre d'entretien

Pour vous assurer de bien satisfaire aux exigences d'insonorisation de votre véhicule Poids moyen, notez les vérifications d'entretien effectuées. Utilisez la feuille de la page suivante (voir le Tableau 12) et conservez des copies des documents relatifs aux services d'entretien exécutés et aux pièces remplacées sur le véhicule.

Tableau 12 Registre d'entretien

Date de l'entretien	Kilométrage	Entretien effectué	Nom et adresse du centre de service

Tableau 12 Registre d'entretien

Date de l'entretien	Kilométrage	Entretien effectué	Nom et adresse du centre de service

Tableau 12 Registre d'entretien

Date de l'entretien	Kilométrage	Entretien effectué	Nom et adresse du centre de service

INFORMATION DESTINÉE AUX CONSOMMATEURS ET IDENTIFICATION DES VÉHICULES

Signalement de défauts de sécurité

Si vous estimez que votre véhicule comporte un défaut susceptible d'entraîner un accident ou de causer des blessures graves ou mortelles, veuillez en aviser immédiatement l'administration nationale de la sécurité routière (National Highway Traffic Safety Administration - NHTSA) et en avertir la Peterbilt Motors Company.

Si la NHTSA reçoit d'autres plaintes similaires, elle peut ouvrir une enquête et ordonner le lancement d'une campagne de rappel et de réparation dans le cas où elle déterminerait qu'un groupe de véhicules présente un défaut compromettant la sécurité. Toutefois, la NHTSA ne peut pas traiter les problèmes individuels pouvant surgir entre vous-même, votre concessionnaire Peterbilt et la Peterbilt Motors Company.

Pour communiquer avec la NHTSA, vous pouvez soit appeler sans frais la ligne d'assistance Auto Safety Hotline au 1-888-327-4236, 1-800-424-9153 pour les malentendants (TTY) ou écrire à : Administrator, NHTSA, 1200 Seventh Street, S.E., Washington, D.C. 20590 ou consultez le site Web www.safercar.gov. Vous pouvez également obtenir des renseignements sur la sécurité automobile à l'aide de la ligne d'assistance Auto Safety Hotline.

Information au consommateur canadien

Les clients canadiens qui désirent signaler un défaut compromettant la sécurité à Transports Canada, Enquêtes sur les défauts des véhicules et rappels, peuvent appeler à la ligne sans frais 1-680-333-0510 ou écrire à Transports Canada à l'adresse suivante :

Transports Canada, ASFAD
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

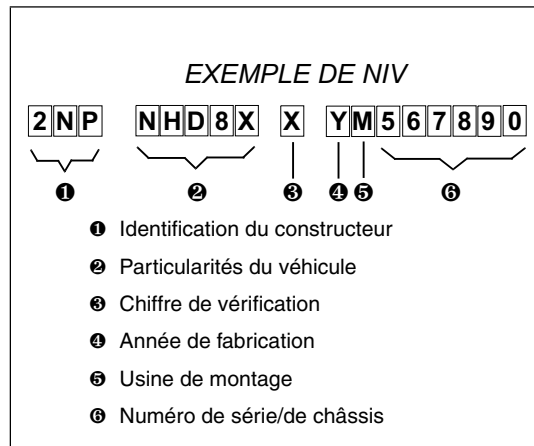
Pour toute information supplémentaire sur la sécurité routière, veuillez visiter le site Web Sécurité routière à : <http://www.tc.gc.ca/securetroutiere/menu.htm>

Avertissement, Proposition 65, Californie

Selon l'État de la Californie, les gaz d'échappement d'un moteur diesel et certains de ses constituants peuvent causer le cancer, provoquer des anomalies congénitales ou nuire à la reproduction. Selon l'État de la Californie, d'autres produits chimiques dans ce véhicule provoquent le cancer et des anomalies congénitales, ou nuisent à la reproduction. Les bornes de batteries et accessoires connexes contiennent du plomb et des composés de plomb qui, selon l'État de la Californie, causent le cancer et nuisent à la reproduction. Lavez-vous les mains après avoir manipulé une batterie.

Identification du véhicule

Tous les véhicules Peterbilt sont identifiés par un numéro d'identification de véhicule (NIV) comportant 17 chiffres ou lettres. Cette combinaison unique de chiffres et de lettres identifie le fabricant, l'année de fabrication et autres attributs du véhicule. Le NIV respecte le règlement fédéral 49 CFR 565, Code of Federal Regulations. À titre d'exemple, l'année de fabrication et l'usine d'assemblage sont désignées par une lettre aux positions 10 et 11 de la séquence (voyez 4 et 5 ci-après).



Numéro d'identification de véhicule (NIV)

- Le numéro de série/de châssis est composé des sept derniers caractères du NIV et comprend une lettre désignant l'usine de montage (en onzième position) et un numéro de série à six chiffres. Ce numéro permet à votre concessionnaire Peterbilt d'identifier votre véhicule. C'est ce numéro qui vous sera demandé lorsque vous présenterez votre véhicule pour le faire entrer en atelier.

Tableau 13 Lettres désignant l'année de fabrication

CODE	ANNÉE
6	2006
7	2007
8	2008
9	2009
A	2010

Emplacements du NIV

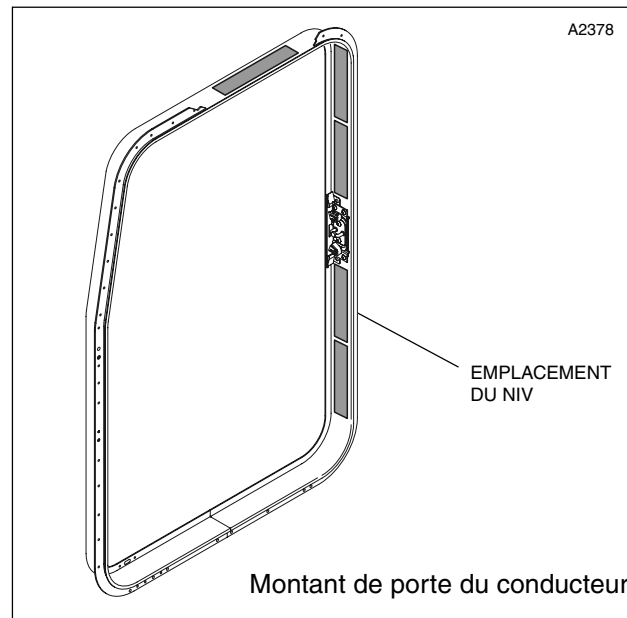
Le NIV est inscrit sur l'étiquette d'homologation de véhicule partiel (camions) ou sur l'étiquette des pneus, jantes et poids nominaux du véhicule (tracteurs). Ces deux étiquettes sont apposées sur le montant de porte du conducteur.

Emplacements du numéro de châssis

Le numéro de série/de châssis figure à trois endroits :

- Sur l'aile supérieure du longeron droit, à environ 3 pi (1 m) de l'extrémité avant

- L'étiquette des composants et poids se trouve sur le montant de porte du conducteur.
- L'étiquette des pneus et jantes se trouve sur le montant de la porte du conducteur.



Étiquette d'homologation de véhicule complet

L'étiquette d'homologation de véhicule complet certifie que le véhicule est conforme à toutes les normes fédérales de sécurité applicables aux véhicules motorisés. Elle se trouve sur le montant de porte, côté conducteur et comprend les renseignements suivants :

- Date de fabrication
- PNBV - Poids nominal brut du véhicule
- PNBE AVANT et ARRIÈRE - Poids nominal brut par essieu avant et arrière
- PNEU/JANTE - DIMENSIONS ET PRESSIONS DE GONFLAGE, indiquant la taille et la pression minimale à froid

- NIV - numéro d'identification de véhicule



AVERTISSEMENT! Ne dépassez pas les limites de charge spécifiées. Le dépassement de la charge permise peut entraîner la perte de maîtrise du véhicule et des blessures corporelles ou mortelles, soit en provoquant des défaillances de composants ou en modifiant le comportement du véhicule. De plus, les charges excessives peuvent aussi abrégé la vie utile du véhicule.



NOTA : Le PBC (poids brut combiné) correspond au POIDS BRUT TOTAL que le véhicule est destiné à transporter. Cela comprend le poids du véhicule à vide, celui de la plate-forme de chargement et ceux des occupants, du carburant et des charges transportées.

MANUFACTURED BY		FR. GAWR		TIRE SIZE		SUITABLE TIRE RIM CHOICE		PSI COLD		THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE SHOWN ABOVE
PETERBILT MOTORS CO.		2ND GAWR		TIRE SIZE		RIM SIZE		PSI COLD		
DIVISION OF PACCAR Inc.		3RD GAWR		TIRE SIZE		RIM SIZE		PSI COLD		
DATE MFD		4TH GAWR		TIRE SIZE		RIM SIZE		PSI COLD		
GWR		GAWR		TIRE SIZE		RIM SIZE		PSI COLD		VIN
										TYPE VEH. TRUCK TRACTOR
										LABEL NO. 22-00709 REV. H

ÉTIQUETTE D'HOMOLOGATION DE VÉHICULE COMPLET - EXEMPLE

Les dimensions des pneus et jantes (et la pression de gonflage à froid qui correspond à cette combinaison) énumérées sous la rubrique « Suitable Tire Rim Choice » (Choix convenable de pneus et jante) sur l'étiquette d'homologation ne sont que des exemples représentatifs des poids par essieu. Ces composants pourraient ne pas être installés sur l'essieu, en raison des nombreuses combinaisons appropriées.

La pression de gonflage à froid « lb /po² » sur l'étiquette d'homologation correspond à la combinaison pneu-jante de l'exemple et pourrait ne pas être la même pression de gonflage recommandée pour les pneus effectivement installés sur l'essieu.

Consultez les renseignements fournis par le fabricant des pneus et jantes effectivement montés sur chaque essieu pour obtenir la pression de gonflage recommandée.

Étiquette d'homologation de véhicule partiel

L'étiquette d'homologation de véhicule partiel (camions) se trouve sur le montant de porte du conducteur. Elle contient les renseignements suivants :

- DATE DE FABRICATION
- NIV - numéro d'identification de véhicule
- LISTE DES NORMES FÉDÉRALES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES APPLIQUABLES

Étiquette - émissions sonores

L'étiquette d'émission sonore se trouve dans le vide-poche. Elle comporte des renseignements concernant la réglementation des États-Unis en matière d'émissions sonores et la date de fabrication du véhicule.

Étiquette sur les données de peinture

L'étiquette de données de peinture indique les couleurs de peinture utilisée à l'usine pour peindre votre véhicule. Elle donne la liste des couleurs du châssis, des roues, de l'intérieur et de l'extérieur de la cabine. Cette étiquette se trouve dans le vide-poche.

Étiquette de certification Federal Safety Standard

Les règlements de la NHTSA exigent une étiquette certifiant la conformité du véhicule à la norme fédérale de sécurité (Federal Safety Standard), pour les États et les territoires des

États-Unis, qui doit être apposée sur chaque véhicule motorisé; le règlement prescrit également l'endroit où cette étiquette doit être placée. Cette étiquette de certification, qui indique la date de fabrication et autres données nécessaires, est située sur le montant de la porte du conducteur.

Identification des composants du véhicule

Chacun des composants ou organes principaux de votre véhicule possède sa propre étiquette d'identification. Pour pouvoir vous y reporter facilement, notez le numéro (par exemple de modèle, de série et d'organe) de l'élément visé. Voir le « [Registre de composants du véhicule](#) »(dernière page du présent manuel).

Moteur : Pour tout renseignement, veuillez vous reporter au *Guide de fonctionnement et d'entretien du moteur*.

Embrayage : À l'intérieur du carter d'embrayage. L'endroit dépend du fabricant.

Boîte de vitesses : Le numéro de la boîte de vitesses, automatique ou manuelle, est marqué sur une plaque fixée à l'arrière, du côté droit de la boîte de vitesses.

Essieu directeur : Le numéro de série de l'essieu avant est marqué sur une plaque située au centre de la poutre d'essieu.

Essieux moteurs : Le système de numérotation des essieux moteurs comprend trois étiquettes ou marquages :

1. Le numéro de spécification d'essieu est marqué habituellement sur le côté arrière droit du carter d'essieu. Ce numéro identifie l'essieu complet.
2. Le numéro de carter d'essieu figure sur une plaque généralement fixée sur le côté avant gauche du carter. Il a pour fonction d'identifier le carter d'essieu.
3. L'identification de la tête de pont est habituellement située à la partie supérieure de la tête de pont. Les renseignements suivants sont soit gravés, soit marqués sur une plaque métallique : Numéro de modèle, numéro de montage de la production, numéro de série, rapport de démultiplication et numéro de pièce.

INDEX

Symboles

Commandes de chauffage, ventilation et climatisation 18

A

Accessoires 80

Admission d'air 230, 295

Afficheur multifonction 17

Allumage 17

Alternateur, précautions 261

Amortisseurs 282

Arbre de transmission 280

 lubrification 280

Arrêt du véhicule 168

Attaches et bascule du capot 12, 13

Autoradio 18, 81

Avertisseurs pneumatiques 53

Axes de ressort 284

B

Batterie

 accès 252

 charge lente de la batterie 260

 couvercle de compartiment 11

 des batteries 258

 entretien 254

 recharge 258, 259

Baudrier 87

Boîte à gants 81

Boîte automatique 101, 119, 277

 liquide 280

 niveau d'huile 277

Boîte de vitesse

 automatique 119

 embrayage 114

 entretien 275

 fonctionnement 114

 identification 307

 lubrification 274, 275, 277

 manuel 114

 remarques sur l'entretien 274

Boîte de vitesses manuelle 114

 changements de vitesse 114

 lubrifiants 274

 niveau d'huile 275

C

Cabine

 accès 10

 entretien 269

 entretien du système de chauffage 247

câble d'ouverture du capot 14

Capacité de charge 96

- Carburant
 - filtre 99, 199
 - ravitaillement 170
 - système 171
 - vidange du filtre 200
- Carburant diesel 171
- Catalogue de pièces 7, 175
- Ceinture sous-abdominale 87
- Ceintures
 - de sécurité 85
- Ceintures de sécurité 85, 89
 - Dispositif Komfort-Lok 92
 - dommages et réparation 94
 - inspection 269
 - instructions 270
 - pièce de rechange 272
 - sangles d'attache 272
- Ceintures sous-abdominales et baudrier 86
- Changements de vitesse 105, 114, 116, 117, 118, 119, 153, 154, 167
- Changements de vitesse dans un véhicule neuf 116
- Charge par essieu 96, 97, 154, 305
- Châssis
 - graisse 192
 - numéro 303, 304
- Châssis, précautions 293
- Chauffage et climatisation
 - entretien 247
- Chauffe-moteur 107, 208
- Circuit de frein arrière 122
- Circuit de frein avant 121
- Circuit électrique 252
 - alternateur 261
 - batteries 252, 254, 258
 - câbles volants 255
 - recharge des batteries 254, 257, 258, 260
- Clapet à deux voies 139
- Clapet anti-retour à une voie 140
- Clés 10
- Clés et serrures
 - Commutateur d'allumage 55
- Climatiseur 248
- Commandes
 - BrakeSaver 66
 - Clapet de frein de stationnement et commande du circuit d'air comprimé de semi-remorque 70
 - Colonne de direction inclinable télescopique 54
 - Commande d'essieu arrière deux vitesses (rapport) 69
 - Commande de dégonflage de la suspension pneumatique (électrovalve de décharge) 59
 - Commande de verrouillage de sellette d'attelage (réglage du dispositif coulissant) 70
 - Commandes de chauffage-climatisation 74
 - Commutateur de blocage de différentiel inter-essieux 68
 - Commutateur de rétroviseurs chauffants 64
 - Commutateur des feux de gabarit et d'éclairage de plaque 58

- Contacteur de rétroviseur à commande électrique 63
- Contacteur du régulateur automatique de vitesse 60
- Feu de détresse 56
- Gradateur d'intensité d'éclairage du tableau de bord 58
- Interrupteur de glace à commande électrique 65
- Interrupteur de plafonnier 58
- Interrupteur de verrouillage électrique des portes 65
- Interrupteur des phares antibrouillard 59
- Klaxon électrique 52
- Lave-glace et essuie-glace de pare-brise 50
- Robinet de commande manuelle de frein de semi-remorque 53
- Commandes montées sur la colonne de direction 49
- Commutateur de régénération 62
- Compartiment de rangement 81
- Composants antipollution 201
- Composants des freins de service 217
- Compresseur 139
- Compte-tours 17, 154
- Conducteur -
 - conseils 119
 - liste de vérification 95
 - siège 84
 - vérifications quotidiennes et hebdomadaires 97, 98, 99, 101
- Conduite
 - avec ressorts pneumatiques dégonflés 159
 - haut-le-pied 136, 142
 - inspection du véhicule 95
 - Conduite économique 152
 - Conduite sécuritaire du véhicule 95
 - Conduite tout-terrain 6
 - Contacteur de commande de menu 17
 - Contrôle du bruit et des émissions 295
 - échappement 296
 - embrayage du ventilateur 295
 - instructions, inspection et entretien 296
 - moteur 295
 - système d'admission d'air 295
 - Couple de serrage des étriers 284
 - cylindres de roue 142
- D**
- DEF 201
- Des pneus insuffisamment gonflés 236
- Dessiccateur d'air 229
- Différentiel inter-essieux 150
- Direction assistée 278
 - lubrification 278
 - niveau de liquide 279
 - remplissage 280
- Dispositif Komfort-Lok 92
- Disques de frein 218
- E**
- Électrolyte 258
- Embrayage 114
 - conduite de l'embrayage 118
 - course d'embrayage 117

embrayage du ventilateur 298
fonctionnement de l'embrayage 114
frein d'embrayage 117
réglage de l'embrayage 118
Entretien de la direction 278
Entretien sous carrosserie 266
Équipement facultatif 119, 137, 150
Essieu arrière 288
 évent de carter de pont 289
 identification 307
 lubrification 288, 289
 niveau d'huile 288
 vidange d'huile 288
Essieu avant 283
 identification de l'essieu avant 307
Éther 103
Étiquette d'homologation de véhicule partiel 306
Étiquette d'identification de peinture 306
Étiquette de norme fédérale de sécurité 307
Étriers 218
Étriers de roues arrière 143
Étriers de roues avant 143
F
FCJ 57
Federal motor regulations 96, 98
Feux de circulation de jour 57
Feux de détresse 145
Feux de route 49

Fils volants 255
 utilisation 256
Filtre à air 231
Frein de stationnement 122
 automatique 124, 125
 fonctionnement du système de freinage 72, 122, 123, 124,
 125, 129, 164
 freins, fonctionnement tracteur/semi-remorque 126
 utilisation 71, 104, 115, 116, 145, 168
 valve 141
Frein de stationnement - tracteur 128
Frein manuel 135, 168
Freins
 charge du circuit pneumatique de la semi-remorque 128
 circuit – sécurité et urgence 129, 221
 combinaison 140
 commande de frein manuelle, semi-remorque 135
 défaillance du système 164
 fonctionnement 121
 frein de stationnement de l'ensemble - tracteur 128
 frein manuel de semi-remorque 135
 freinage d'urgence 131
 garnitures 212
 lubrification 211
 manomètre de pression d'air 227
 organes 139
 pédale de frein 139
 réglage 213

sécurité – arrière 129
sécurité – avant 129
sécurité – tracteur/semi-remorque 131
stationnement 122
surchauffe 132
système - remorquage et freins à ressorts 164
valve de répartition 122
vérification de circuit 210, 214
vérifications et réglages 211
Freins à ressort – desserrage manuel 165
Freins antiblocage 131, 134, 146, 147
Freins humides 145
Freins hydrauliques 72, 98, 99, 141
Freins mode haut-le-pied 127, 137
Fuites d'air 227

G

Garantie 173, 176, 287, 295, 296

Gaz

d'échappement 173

frein 136, 138

Graisse de roulement à billes 192

H

Huile

manomètre 106

niveau 198

vidange 198

Huile pour engrenage hypoïde 192

I

Index de graissage 192

Index de lubrification des composants 192

Indicateur de liquide d'échappement diesel 17

Indicateur de vitesse 17

Indicateurs et affichages 39

Compte-tours 40

Indicateur de niveau de carburant 45

Indicateur de température d'essieu moteur 48

Indicateur de température d'eau 43

Indicateur de vitesse / Compteur kilométrique 33, 39

Manomètre de pression d'huile moteur 42

Témoins et avertisseurs sonores 19

Voltmètre 45

Information destinée aux consommateurs 302

Inspection des composants du frein de stationnement 219

Inspection du réservoir de carburant 200

Inspections du véhicule 95

Interrupteur de feu de détresse 17

J

Jauge 198

Jumelle, boulons de serrage 285

L

Levier de frein de stationnement 144

Liquide

frigorigène 174

Liquide d'échappement diesel 201

Liquide d'échappement diesel (DEF) 46

Lubrification 212, 283
 arbre de transmission 280
 boîte de vitesses 274, 275
 de la direction assistée 278
 direction assistée 279
 essieu 283
 essieu arrière 288, 289
 essieu avant 283
 freins 211, 212
 moteur 197, 198
 ralenti 109, 111
 roue libre 153
 roulements de roue 283
 suspension avant 284
 tableau 193
 types et marques 191

M

maître-cylindre 141
Maître-cylindre de frein 143
Manomètre de pression d'air 227
Manomètre jumelé de pression d'air 106
Manuels d'atelier 7
Marche/arrêt du régulateur automatique de vitesse 17
Mesures de sécurité, entretien 172
Modifications 173
Modulateur 140
Montage à portées sphériques de roue 244

Moteur

arrêt du moteur 169
cache-radiateur 104
chauffe-moteur 107, 208, 246, 250
commande du ventilateur 112
compression 168
identification 307
lubrification 197
paramètres critiques 109
procédure de réchauffement 109
procédures de démarrage 103
ralenti 111
ralentisseur 136
remarques sur l'entretien 197
surrégime 153
tension des courroies 98, 254
tr/min 169
vérification du niveau d'huile 198
vérifications hebdomadaires 101
vérifications quotidiennes 98
vidange d'huile 198

N

Nettoyage du véhicule 264
NHTSA, information destinée aux consommateurs 302
Niveau de carburant 17
Normes fédérales de sécurité des véhicules moteurs 5
Numéro de série 304

P

- Pales du ventilateur 298
 - commutateur 112
- Pare-brise
 - réservoir de lave-glace 273
- PBC - poids brut combiné 97
- Phares 17
- Pièces sur moyeu et des portées sphériques 244
- Plaquettes de frein 217
- PNBE
 - défini 97
- PNBE - poids nominal brut par essieu 96, 154, 305
- PNBV
 - défini 97
- PNBV - poids nominal brut du véhicule 96, 154, 237, 305
- Pneu
 - chaînes 167
 - inspection 234
 - pneu, profondeur de sculpture 245
 - pression de gonflage 235
- Poids nominal 96, 154
- Pression d'air trop faible 160
- Pression d'huile du moteur 17
- Pression d'air primaire 17
- Pression d'air secondaire 17
- Procédure de démarrage
 - Températures normales 104
 - Temps froid 106

- Programme
 - d'entretien 176
 - manuel 7
- Protection de l'environnement 174

R

- Ralenti du moteur 111
- Ralentisseurs
 - moteur 137
- Rattrapeurs automatiques d'usure 213
- Refroidisseur de suralimentation 230
- régénération en stationnement 62
- Réglage du siège 84
- Réglages
 - des ceintures de sécurité 87
- Réglementation des transports (392.7) 96
- Régulateur automatique de vitesse
 - fonctionnement 112
- Régulateur de pression 139
- Remorquage 162, 164, 167
 - précautions de remorquage 162
- Remplacement des roues et pneus, freins hydrauliques 246
- Réparations 6, 7
- Répartition du chargement 97
- Réservoir de lave-glace 51
- Réservoir de liquide de frein 143
- Réservoir humide 139
- Réservoir sec 139
- Réservoirs d'air 99, 139, 169

- Réservoirs d'air comprimé 99, 139, 225
- Réservoirs de carburant 200
- Ressorts 282
- Rétrogradation 119
- Rodage du frein de stationnement 147
- Roue libre 119
- Roues et pneus
 - couple de serrage des écrous de roue 238
 - gonflage approprié 236
 - gonflage excessif 236
 - gonflage insuffisant 236
 - inspection des pneus 234
 - limite de charge 237
 - ordre de serrage 238
 - profondeur des sculptures 245
 - remplacement 233, 245
- Roulement de roue
 - graisse 192
 - lubrification 283
- S**
- Sangles d'attache 91, 272
 - réglage 92
- Schéma de la grille de changement de vitesse 114, 117
- Sécurité
 - conseils sur le port de la ceinture de sécurité 90, 94
 - passagers 90
 - sangles d'attache 91
- Sélection de régulateur automatique de vitesse 17
- Sellette d'attelage 160
 - commande de verrouillage 161
 - entretien 293
 - entretien de la glissière 294
 - fixe 160
 - réglage pneumatique 161
- Semi-remorque
 - frein manuel 135
 - freins à ressort 131
 - stationnement 127
 - valve d'alimentation, rouge 141
- Serrure de porte 10
- Serrures de porte 65, 265
- Servo hydraulique de freinage 144
- Sièges 84
- Signaux de
 - de sécurité 173
 - sécurité 3
- Silencieux 297
- Soudage 261
- Stationnement de la semi-remorque 125
- Surchauffe des freins 145
- Suspension 287
 - fixations 287
 - serrage des fixations 286
- Suspension arrière 287
 - fixations (ordinaires) 286

Suspension avant
étriers 282

Suspension pneumatique
commande, fonctionnement 155
ressort pneumatique dégonflé 159

Système ABS de camion/tracteur 132

Système ABS de semi-remorque 133

Système de dégivrage/désembuage 76

Système de freinage antiblocage 25

Système de refroidissement
appoint 206
liquide de refroidissement de type courant 207
liquide de refroidissement longue durée 204
température 44

T

tableau de bord 16

Tableau des témoins et symboles lumineux 22

Témoin de frein de stationnement 73

Témoin des freins 144

Témoin du système de freinage antiblocage (ABS) 146

Témoin lumineux ABS 25

Témoin WAIT TO START 105

Témoins de charge 17

Température de l'eau 17

tr/min 109, 116, 169

Tubulure de protection du tracteur 141

Turbocompresseur 170, 231

U

Urgence
freinage 131
matériel 97

Usure de la butée de débrayage 118

Utilisation de l'essieu moteur arrière 148

Utilisation de la boîte de vitesses 114

Utilisation du frein
de stationnement 172, 257
fonctionnement du système de freinage 71
réglage 213

Utilisation du moteur 103

V

Valve de desserrage rapide 140

Valve relais 140

Véhicule
capacité de charge 96, 154, 305
chargement 96, 97
conduite 95

Vérification du liquide de frein 216

Vérification du niveau de liquide hydraulique 98

Vérifications hebdomadaires 101

Vérifications quotidiennes 99

Autres publications

Commandez l'une des deux publications illustrées ci-dessous par l'intermédiaire de votre concessionnaire Peterbilt. Elles sont à votre disposition moyennant un coût d'achat. Veuillez prévoir un délai de livraison de quatre semaines.

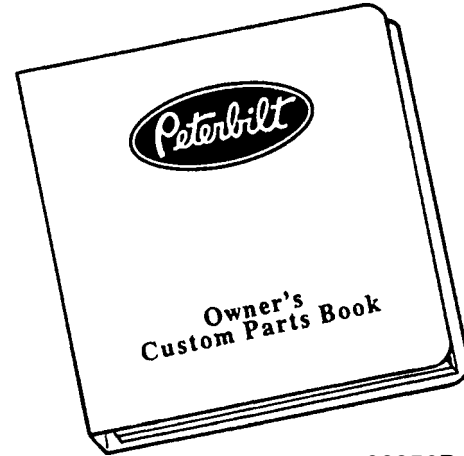


02956A

Manuel d'entretien individualisé.

Ce manuel contient des renseignements exclusifs et sur les services des fournisseurs spécialement compilés en fonction des composants de votre véhicule.

Le contenu de ce manuel est le même que celui utilisé par les concessionnaires Peterbilt. Il comprend les procédures d'inspection, d'entretien, de révision et de dépannage.



02956B

Catalogue individualisé des pièces du propriétaire

Ce livre correspond à une liste complète, sans illustrations et générée par ordinateur des pièces utilisées pour fabriquer sur commande votre véhicule Peterbilt. Veuillez fournir votre numéro de série de châssis lorsque vous passez votre commande.

