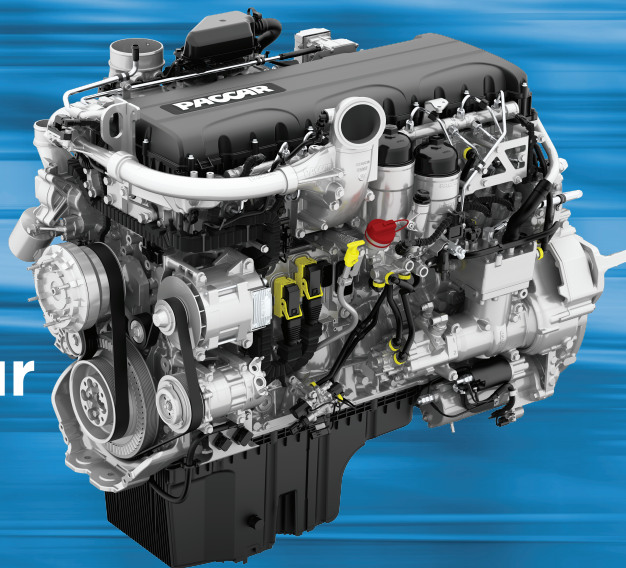


PACCAR ENGINES

MX-11

Manuel Du Conducteur

ESPAÑOL, vea al dorso



Normes antipollution 2026
Garantie de l'année modèle 2026
Y53-1167-1V1
Français

***MANUEL D'UTILISATION
DU MOTEUR PACCAR MX-11***

Le présent manuel illustre et décrit le fonctionnement des fonctions et de l'équipement de série ou en option que comporte ce véhicule. Le présent manuel peut également comprendre une description de fonctions et d'équipements qui ne sont plus disponibles ou qui n'ont pas été demandés sur ce véhicule. Ne pas tenir compte des illustrations ou des descriptions relatives aux fonctions ou à l'équipement dont ce véhicule n'est pas muni. PACCAR se réserve le droit d'abandonner ou de modifier en tout temps les spécifications ou la conception de ses véhicules sans préavis et sans assumer aucune obligation. Le contenu du présent manuel constitue la propriété exclusive de PACCAR. 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.

Fonctionnement du moteur

Entretien du moteur

Garantie sur les moteurs

1

2

3

CHAPITRE 1: FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

1

1	Sécurité – Introduction.....	5
2	Instructions d'utilisation.....	14

1 SÉCURITÉ – INTRODUCTION

1.1 Utilisation du présent manuel

Lire le manuel d'utilisation pour vous familiariser avec votre véhicule. Nous vous recommandons de lire entièrement ce manuel et de le comprendre avant d'utiliser votre véhicule. Le présent manuel contient des renseignements utiles sur le fonctionnement efficace et sécuritaire de cet équipement. Il fournit également des informations sur l'entretien accompagnées d'une description du mode d'exécution des vérifications de sécurité et des inspections d'entretien préventif de base. Si des pièces de remplacement s'avéraient nécessaires, nous recommandons de n'utiliser que des pièces d'origine PACCAR.

Nous essayons ainsi d'y présenter aussi clairement que possible les informations dont vous aurez besoin pour connaître les fonctions, les commandes et le fonctionnement de votre véhicule. Il peut arriver que le manuel ait à être consulté. Nous espérons qu'il sera simple à utiliser.



REMARQUE

Une fois lu, ce manuel doit rester dans la cabine pour être facilement disponible et doit se trouver dans le véhicule au moment de la vente.

Il est possible que votre véhicule ne possède pas toutes les caractéristiques et options mentionnées dans le présent manuel. Il faut donc prêter une attention particulière aux instructions qui se rapportent aux seules caractéristiques et options propres à votre véhicule. S'il est équipé d'options ou d'équipements spéciaux dont il n'est pas fait mention dans le présent manuel, il faut consulter votre concessionnaire ou le fabricant de l'équipement en question.

Le présent manuel comporte de nombreux moyens pour vous aider à trouver rapidement et facilement ce que vous cherchez; tout d'abord, il y a la Table des matières. Situé dans les premières pages du manuel, ce tableau ordonne le sujet en chapitres qui peuvent être rapidement référencés à l'aide des numéros indiqués dans la marge extérieure. La première page de chaque chapitre présente une liste des principaux sujets contenus dans ce chapitre. Les références croisées peuvent également vous

aider à trouver des informations. Si davantage d'informations sur le sujet recherché se trouvent ailleurs dans le manuel, une référence croisée peut être fournie, comme « Se reporter à Messages et notes de sécurité ». En outre, il y a un index pratique par sujets couverts, ordonné alphabétiquement, à la fin du manuel.

Toutes les informations contenues dans ce manuel sont basées sur les dernières informations de production disponibles au moment de la publication. S'il y a des divergences entre vos instruments et les informations indiquées dans ce manuel, il faut communiquer avec un concessionnaire autorisé Kenworth ou Peterbilt. Kenworth Truck Company et Peterbilt Motors Company se réservent le droit d'apporter des changements à n'importe quel moment sans préavis.

1.2 Messages et notes de sécurité

Lire et observer TOUS les messages de sécurité qui se trouvent dans le présent manuel. Les blessures corporelles, les dommages à l'équipement ou aux biens et d'autres dangers sont réduits lorsque ces consignes sont respectées. Les messages et les remarques de sécurité sont

soulignés par un symbole de message de sécurité et l'un des trois mots indicateurs : AVERTISSEMENT, MISE EN GARDE ou REMARQUE. Message à prendre en compte **en tout temps**.

Avertissements



Les messages de sécurité qui suivent ce symbole et le mot indicateur avertissent contre les procédures de fonctionnement, les actions ou l'absence d'action qui pourraient entraîner la mort ou des blessures. Les avertissements non respectés peuvent également entraîner des dommages aux équipements, aux biens ou à l'environnement. Les messages d'avertissement identifieront le danger, comment l'éviter et la conséquence possible si le danger n'est pas évité.

Exemple :



AVERTISSEMENT

NE PAS changer l'huile moteur chaude, car vous pourriez vous brûler. Laisser le moteur refroidir avant de changer l'huile moteur. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des

blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Mises en garde



Les messages de sécurité qui suivent ce symbole et le mot indicateur mettent en garde contre les procédures de fonctionnement, les actions ou l'absence d'action qui pourraient entraîner des dommages aux biens, aux équipements ou à l'environnement. Les messages de mise en garde identifieront le danger, comment le prévenir, et les conséquences probables de ne pas l'éviter.

Exemple :



ATTENTION

NE PAS utiliser votre véhicule si la pression d'huile est insuffisante, car cela endommagera gravement le moteur. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Remarques



Les messages qui suivent ce symbole et ce mot indicateur fournissent des informations importantes qui, bien que n'étant pas liées à la sécurité, doivent néanmoins être respectées. Une remarque fournira des informations qui pourront être utiles au lecteur : elle clarifiera le sujet, apportera un aperçu précieux du sujet ou du processus, ou permettra au lecteur d'économiser temps et efforts.

Exemple :



REMARQUE

Le fait de pomper la pédale d'accélérateur n'aidera pas à faire démarrer le moteur.

1.3 Avant-propos

Ce manuel contient les renseignements nécessaires à l'utilisation et à l'entretien adéquats de votre moteur PAC-CAR. Veuillez lire et observer toutes les consignes de sécurité. Lire les consignes de sécurité générales avant d'utiliser le

moteur. Conserver ce manuel à proximité de l'équipement. Si l'équipement est repris ou vendu, remettre le manuel au nouveau propriétaire.

Les renseignements, spécifications et consignes d'entretien recommandées dans ce manuel sont basés sur les données en vigueur au moment de l'impression. La société PACCAR se réserve le droit d'apporter des modifications à tout moment sans obligation. Si vous découvrez des divergences entre votre moteur et les renseignements indiqués dans ce manuel, contacter le centre de réparation agréé PACCAR de votre localité ou écrire à :

PACCAR c/o PACCAR Engines
PO Box 1518 Bellevue, WA 98009

Une technologie de pointe et des composants de la plus haute qualité ont servi à produire ce moteur. Si des pièces de remplacement s'avéraient nécessaires, nous recommandons de n'utiliser que des pièces d'origine PACCAR.



REMARQUE

Les renseignements sur la garantie, y compris la garantie de l'Agence de protection de l'environnement (EPA) des États-Unis et la garantie de conformité aux normes californiennes antipollu-

tion, se trouvent dans la section intitulée « Garantie sur le moteur ». Veuillez vous familiariser avec les garanties concernant votre moteur.

1.4 Consignes générales de sécurité



AVERTISSEMENT

Les pratiques inadéquates, la négligence ou la non prise en compte des messages de sécurité – Mises en garde et avertissements – peuvent entraîner la mort, des blessures graves, ou des dommages aux équipements et aux biens.

Avant d'effectuer une réparation, veuillez prendre connaissance de l'ensemble des précautions de sécurité et des mises en garde en prenant soin de les comprendre. Cette liste contient les mesures de sécurité générales à respecter pour assurer la sécurité personnelle. Le non-respect de ces consignes peut entraîner des blessures ou la mort. Les procédures contiennent des précautions de sécurité spéciales, le cas échéant.

N'oubliez pas que même s'il est bien entretenu, le véhicule doit être utilisé dans la limite de ses possibilités mécaniques et de capacité de charge. Consultez l'étiquette de capacité de poids sur le rebord de la porte du conducteur.

Tous les nouveaux véhicules sont conçus pour être conformes aux normes sur la sécurité routière qui s'appliquent au moment de leur fabrication. Malgré toutes les mesures de précaution mises en œuvre, la sécurité et la fiabilité dépendent du bon entretien du véhicule. Veuillez suivre les recommandations de la section Entretien. Le respect des recommandations d'entretien permettra à votre véhicule de conserver des conditions de qualité.

Avant de prendre le volant, assurez-vous que votre véhicule est en parfait état de marche, c'est le devoir de tout bon conducteur. Inspectez le véhicule selon la Liste de vérifications du conducteur :

- Assurez-vous de travailler dans un lieu sec, bien éclairé et aéré, exempt de fouillis, d'outils ou de pièces éparpillés, de sources inflammables et de substances dangereuses.
- Portez toujours des lunettes et chaussures de protection au travail.
- Portez des gants de protection lorsque vous travaillez avec des liquides ou

des surfaces chaudes, et lorsque vous travaillez avec des composants qui ont des bords tranchants.

- NE portez PAS de vêtements lâches ou déchirés. Attachez les cheveux longs ou rentrez-les. Retirez tous vos bijoux quand vous travaillez.
- Avant de commencer une réparation, débranchez la batterie (câble négatif [-]) et déchargez les condensateurs.
- Apposez une étiquette avec la mention « NE PAS UTILISER » dans la cabine du conducteur ou sur les commandes.
- Laissez le moteur refroidir avant de desserrer lentement le bouchon du réservoir pour relâcher la pression du système de refroidissement.



AVERTISSEMENT

NE PAS dévisser le bouchon de remplissage du liquide de refroidissement quand le moteur est chaud. Attendre que la température du liquide de refroidissement soit inférieure à 50 °C (120 °F). De la vapeur et du liquide bouillant sous pression peuvent s'en échapper et causer de graves brûlures. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures cor-

porelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



AVERTISSEMENT

NE PAS essayer de réparer le circuit de carburant à haute pression à moins d'être un technicien certifié. Il est dangereux de laisser s'échapper du carburant sous haute pression. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

- Utilisez toujours des cales ou des chandelles appropriées pour soutenir le véhicule ou ses composants avant d'effectuer des travaux d'entretien ou de réparation. NE réalisez PAS de travaux sur un composant soutenu seulement par des crics de levage ou un pont élévateur. Avant d'installer les chandelles sous le véhicule, veillez à ce qu'elles soient homologuées en fonction de la charge à supporter.
- Avant de desserrer ou de débrancher des conduites, des raccords ou des éléments connexes, il faut toujours libérer la pression dans les conduites. Veillez à utiliser le point et la méthode

du système approuvés pour le système spécifique (carburant, huile). Les fluides sous haute pression qui s'échappent peuvent provoquer des blessures graves. PACCAR ne fournit pas les points et méthodes du système approuvé dans les manuels du conducteur. La documentation relative à l'entretien fournit ces informations. Vous pouvez obtenir de la documentation relative à l'entretien par l'intermédiaire d'un centre d'entretien et de réparation certifié.

- Portez toujours des vêtements de protection lorsque vous travaillez sur des conduites de fluide frigorigène et assurez-vous que le lieu de travail est bien aéré. L'inhalation de vapeurs peut provoquer des blessures corporelles ou la mort. Par mesure de protection de l'environnement, les circuits de liquide frigorigène doivent faire l'objet d'une vidange appropriée et d'un remplissage à l'aide d'un équipement qui empêche la libération du gaz frigorigène. La réglementation fédérale exige la récupération et le recyclage du fluide frigorigène.
- Assurez-vous d'observer les techniques appropriées et de demander l'aide nécessaire si vous devez déplacer ou soulever des

pièces ou de l'équipement lourds. Assurez-vous du bon état et de la capacité de charge appropriée de tous les appareils de levage comme les chaînes, les crochets ou les élingues. Assurez-vous que tous les appareils de levage font l'objet d'un positionnement adéquat.

- Les inhibiteurs de corrosion et les huiles de graissage peuvent contenir des alcalis. Évitez TOUT contact de la substance avec les yeux et évitez tout contact prolongé ou répété avec la peau. Faites attention de NE PAS avaler ce produit. En cas d'ingestion, consultez immédiatement un médecin. NE faites PAS vomir. En cas de contact avec la peau, lavez immédiatement avec de l'eau savonneuse. En cas de contact nocif, appelez immédiatement un médecin. Gardez toujours les produits chimiques HORS DE LA PORTÉE DES ENFANTS.
- Lors de la réparation du véhicule, faites attention aux parties chaudes des éléments qui viennent d'être mis hors fonction, aux gaz d'échappement et aux liquides chauds dans les conduites, les tubes et les compartiments. Le contact avec une surface chaude peut causer des brûlures.

- Utilisez toujours des outils en bon état. Assurez-vous de bien comprendre le mode d'utilisation des outils avant d'effectuer un travail d'entretien ou de réparation quelconque. Utilisez seulement des pièces de rechange d'origine PACCAR.
- Lors du remplacement des organes d'assemblage, utilisez toujours ceux qui portent le même numéro de pièce (ou l'équivalent). NE vous servez PAS d'un organe d'assemblage de qualité moindre si un remplacement est nécessaire. (P. ex., NE REMPLACEZ PAS une attache de classe 10.9 métriques par une autre de classe 8.8).
- Serrez toujours les attaches et les raccords de carburant selon les spécifications recommandées. Des fuites peuvent survenir si vous serrez trop ou pas assez.
- Fermez les robinets manuels d'alimentation en carburant avant d'effectuer des réparations ou un entretien et au moment de remiser le véhicule à l'intérieur.
- NE faites AUCUNE réparation avec les facultés affaiblies, sous l'effet de la fatigue ou après avoir consommé de l'alcool ou des drogues qui altèrent la conscience.

- Les organismes fédéraux des États-Unis et ceux de certains États ont établi que l'huile à moteur usagée peut s'avérer cancérigène et toxique à l'égard des fonctions de la reproduction. Évitez d'en inhaler les vapeurs, de l'ingérer et de rester en contact prolongé avec l'huile à moteur.
- Le liquide de refroidissement est un produit toxique. S'il ne fait pas l'objet d'une réutilisation, il faut se débarrasser du liquide de refroidissement conformément à la réglementation locale sur l'environnement.



ATTENTION

NE PAS utiliser de produits chimiques corrosifs sur une partie du véhicule, sauf instruction expresse. Les produits chimiques corrosifs peuvent endommager le moteur. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Avertissement California Proposition 65

- Les échappements des moteurs diesel et certaines des substances qu'ils contiennent sont reconnus par l'état de

Californie comme pouvant entraîner entre autres le cancer et des anomalies congénitales.

- Le substrat catalyseur situé dans le filtre à particules diesel (DPF) contient de l'anhydride vanadique dont l'État de la Californie a déterminé qu'il peut causer le cancer. Portez toujours des vêtements et lunettes de protection lors de la manipulation d'un catalyseur. Il faut se débarrasser du catalyseur conformément aux réglementations en vigueur dans votre région. Si la substance que renferme le catalyseur entre en contact avec les yeux, rincez-les abondamment et immédiatement à l'eau pendant au moins 15 minutes. Évitez le contact prolongé avec la peau. En cas de contact avec la peau, lavez immédiatement avec de l'eau savonneuse. En cas de contact nocif, appelez immédiatement un médecin.
- Selon l'État de la Californie, d'autres produits chimiques dans ce véhicule provoquent le cancer et des défaillances congénitales, ou nuisent à la reproduction.
- Les batteries, les bornes et leurs accessoires contiennent du plomb et des composés de plomb, des produits chimiques reconnus par l'état de Californie comme pouvant entraîner

entre autres le cancer et des anomalies congénitales. Se laver les mains après toute manipulation de ces composants.

1.5 Urgence – Marche à suivre

ASSISTANCE ROUTIÈRE

Ouvert en tout temps, appeler sans frais pour parler à quelqu'un au Centre d'assistance aux véhicules de PACCAR :

- Clients Kenworth

1-800-KW-Assist
(1 800 592-7747)

- Clients Peterbilt

1-800-4Peterbilt
(1 800 473-8372)

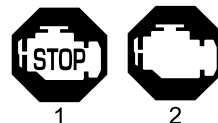
Le Centre d'assistance aux véhicules de PACCAR

- A recours à un système personnalisé de cartographie qui localise les distributeurs PACCAR Powertrain et les prestataires de services indépendants (ISP) près de chez vous, répertoriant les services offerts, les heures d'ouverture et les personnes-

ressources.

- Fournit de l'assistance pour les démarrages de secours, les pneus, les remorques, les amendes et permis, les chaînes, le remorquage, les nettoyages dangereux, les pannes de carburant (assistance routière), les réparations mécaniques et les entretiens préventifs.
- Emploie des agents multilingues et a accès à un service de traduction, offrant une assistance de qualité aux clients dans plusieurs langues.
- Vous met en contact avec un distributeur PACCAR Powertrain qui est en mesure de répondre à vos questions sur la garantie.
- Fournit ces services GRATUITEMENT.

TÉMOIN DE COUPURE DU MOTEUR



Le témoin de coupure du moteur s'allume et une alarme retentit en cas de problème important du moteur. Votre véhicule est équipé de l'un des témoins ci-dessus, 1 ou 2, selon le modèle du moteur.

AVERTISSEMENT

Si le témoin d'avertissement d'arrêt du moteur s'allume, un grave problème du système moteur s'est produit. Arrêter le véhicule en toute sécurité et COUPER le contact. NE PAS conduire le véhicule avant que celui-ci ait été vérifié et au besoin réparé. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

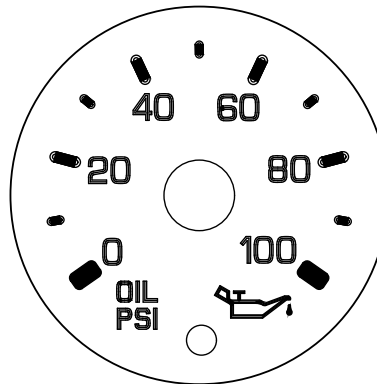
Dans le cas des moteurs dont le dispositif d'arrêt automatique est en fonction, le témoin de coupure du moteur se met à clignoter 30 secondes avant l'arrêt automatique du moteur. Le témoin de coupure du moteur informe le conducteur d'un arrêt imminent.

Le témoin s'allume également lorsque le réservoir de fluide d'échappement diesel (DEF) est presque vide ou que le niveau de suie dans le filtre à particules diesel (DPF)

atteint le maximum de sa capacité. À ce niveau d'avertissement, la régénération ne peut plus être effectuée et la puissance du moteur sera réduite.

Il se peut que le moteur s'arrête automatiquement si le témoin de vérification du moteur et le témoin de coupure du moteur s'allument et que le conducteur ne remédie pas à la situation.

LE TÉMOIN DE PRESSION D'HUILE MOTEUR S'ALLUME



Il est important de maintenir la pression d'huile dans des limites acceptables. Si la pression tombe sous le seuil minimum,

un témoin d'avertissement rouge s'allume sur le manomètre de pression d'huile et le témoin d'arrêt du moteur s'allume (ON).

ATTENTION

NE PAS utiliser votre véhicule si la pression d'huile est insuffisante, car cela endommagera gravement le moteur. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

- Si la pression d'huile ne s'élève pas dans les 10 secondes suivant le démarrage du moteur, arrêtez-le et cherchez-en la cause.
- Consultez la rubrique Spécifications d'huile moteur pour connaître les plages de pression d'huile propres à votre moteur.
- Si la pression d'huile diminue soudainement, que l'alarme sonore retentit ou que le témoin d'avertissement de pression d'huile moteur s'allume en cours de conduite, faites ce qui suit :

1. Ralentissez prudemment.
2. Éloignez-vous à distance sécuritaire

des voies de circulation et immobilisez le véhicule.

3. Mettez la boîte de vitesses au point mort et serrez le frein de stationnement. (Pour plus de renseignements sur les changements de vitesse et le frein de stationnement, consultez les rubriques Soupape de frein de stationnement et Utilisation du frein de stationnement dans le manuel du conducteur.)
4. Couper le moteur.
5. Mettez en marche le signal de détresse et employez d'autres dispositifs pour alerter les usagers de la route.
6. Attendez 15-20 minutes, le temps de laisser l'huile s'écouler dans le carter d'huile moteur, puis vérifiez-en le niveau. Reportez-vous à la rubrique Niveau d'huile moteur.
7. Ajoutez de l'huile au besoin. Si le problème persiste, communiquez avec un concessionnaire de moteurs PACCAR agréé dès que possible.

VÉRIFIER QUE LE TÉMOIN DU MOTEUR S'ALLUME



Ou



Témoin d'anomalie du moteur – Le témoin s'allume en cas de problème, mais le véhicule peut être conduit en toute sécurité. Le véhicule nécessite un entretien visant à résoudre le problème, mais la situation n'est pas considérée comme une urgence.

Le témoin s'allume également si la régénération du filtre à particules diesel (DPF) ou l'ajout de fluide d'échappement diesel (DEF) s'impose. Le témoin de vérification du moteur sert également à informer le conducteur d'une coupure imminente du régime de ralenti. Lorsque la minuterie de coupure du régime de ralenti est à 30 secondes d'arriver à expiration, le module de commande électronique (ECM) fait alors clignoter le témoin de vérification du moteur une fois par seconde. Après

l'expiration de la minuterie, le module de commande électronique (ECM) éteint le témoin en question et arrête le moteur.

LE MOTEUR SURCHAUFFE



ATTENTION

Inspectez régulièrement les tuyaux et les colliers du système de refroidissement pour détecter tout dommage. Un tuyau ou un collier fissuré, fendu, usé ou desserré peut entraîner une fuite, provoquant une perte soudaine de liquide de refroidissement et une surchauffe. Le non-respect de cette consigne peut causer des bris d'équipement ou des dommages matériels.

REMARQUE

Il se peut également que le moteur surchauffe temporairement dans des conditions d'exploitation difficiles comme les suivantes :

- Montée d'une côte par temps chaud

- Arrêt après une conduite à haute vitesse ou avec une charge importante
- Débris bloquant l'écoulement de l'air dans le module de refroidissement (radiateur)

Si le moteur surchauffe, **NE COUPEZ PAS LE MOTEUR À MOINS** qu'un dispositif d'avertissement de niveau d'eau bas n'indique une perte de liquide de refroidissement. Les règles suivantes s'appliquent si la température du liquide de refroidissement du moteur augmente ou est déjà supérieure à la normale : (De plus, aucune autre alarme d'avertissement ne peut être affichée sur le tableau de bord.) Si tel est le cas, procédez comme suit :

1.



AVERTISSEMENT

NE PAS dévisser le bouchon de remplissage du liquide de refroidissement quand le moteur est chaud. Attendre que la température du liquide de refroidissement soit inférieure à 50 °C (120 °F). De la vapeur et du liquide bouillant sous pression peuvent s'en échapper et causer

de graves brûlures. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



AVERTISSEMENT

NE PAS laisser le moteur tourner au ralenti sans présence d'un conducteur averti. Si le moteur surchauffe, comme indiqué par le témoin de température de liquide de refroidissement, prendre immédiatement des mesures. Un fonctionnement sans surveillance, même brièvement, peut endommager gravement le moteur ou provoquer un incendie. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Réduisez le régime du moteur. Vous pouvez aussi arrêter le véhicule. Si vous êtes arrêté, placez la transmission au point mort (N). Serrez le frein

de stationnement. Laissez tourner le moteur.



REMARQUE

Laissez le moteur tourner au ralenti. Arrêtez le moteur seulement si une icône d'avertissement indique de le faire.

2. Vérifiez que la jauge de pression d'huile indique une valeur normale.
3. Assurez-vous que le ventilateur du moteur tourne en commutant **l'interrupteur du ventilateur du moteur** (si équipé) de AUTO à MAN (manuel).
4. Faites tourner le moteur au ralenti pour réduire la température du liquide de refroidissement. Si la température ne commence pas à baisser, éteignez le moteur. Contactez ensuite le détaillant autorisé le plus proche.
5. Si la température commence à revenir à la normale, laissez le moteur tourner au ralenti pendant 3 à 5 minutes. Éteignez-le seulement une fois que la température est revenue à la normale. Le ralenti du

moteur permet au moteur de refroidir graduellement et uniformément.

6. Si la surchauffe est causée par des conditions de fonctionnement difficiles, la température devrait baisser pendant le stationnement. Si ce n'est pas le cas, arrêtez le moteur. Laissez-le refroidir avant de vérifier si le niveau de liquide de refroidissement est bas.
7. Stationnez-vous sur un terrain plat pour obtenir des relevés précis. Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement au réservoir de liquide de refroidissement.

Résultats:

Vérifiez le niveau du liquide de refroidissement après chaque trajet quand le moteur est froid. Le niveau du liquide de refroidissement doit être visible dans le réservoir d'équilibre. Si nécessaire, ajoutez du liquide de refroidissement.

2 INSTRUCTIONS D'UTILISATION

2.1 Témoins d'avertissement du moteur

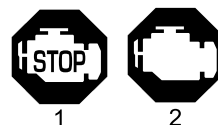
La section suivante sur les témoins d'avertissement du moteur ne couvre que ceux contrôlés par le module de commande électronique (ECM). Pour plus de renseignements sur les témoins, veuillez vous reporter au manuel du conducteur et aux manuels « Systèmes de post-traitement du moteur ».

ATTENTION

L'installation de dispositifs électroniques sur le connecteur du diagnostic embarqué (OBD), le réseau CAN du véhicule ou son câblage connexe n'est pas autorisée. Si vous le faites, vous risqueriez de réduire la performance du véhicule ou de provoquer la génération de codes d'anomalie. Le connecteur de diagnostic embarqué (OBD) est livré aux fins de raccordement temporaire des outils d'entretien et de diagnostic exclusivement. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des

dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

2.2 Témoin de coupure du moteur



Le témoin de coupure du moteur s'allume et une alarme retentit en cas de problème important du moteur. Votre véhicule est équipé de l'un des témoins ci-dessus, 1 ou 2, selon le modèle du moteur.

AVERTISSEMENT

Si le témoin d'avertissement d'arrêt du moteur s'allume, un grave problème du système moteur s'est produit. Arrêter le véhicule en toute sécurité et COUPER le contact. NE PAS conduire le véhicule avant que celui-ci ait été vérifié et au besoin réparé. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à

l'équipement ou des dommages matériels.

Dans le cas des moteurs dont le dispositif d'arrêt automatique est en fonction, le témoin de coupure du moteur se met à clignoter 30 secondes avant l'arrêt automatique du moteur. Le témoin de coupure du moteur informe le conducteur d'un arrêt imminent.

Le témoin s'allume également lorsque le réservoir de fluide d'échappement diesel (DEF) est presque vide ou que le niveau de suie dans le filtre à particules diesel (DPF) atteint le maximum de sa capacité. À ce niveau d'avertissement, la régénération ne peut plus être effectuée et la puissance du moteur sera réduite.

Il se peut que le moteur s'arrête automatiquement si le témoin de vérification du moteur et le témoin de coupure du moteur s'allument et que le conducteur ne remédie pas à la situation.

2.3 Moteur, vérification du moteur



Ou



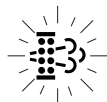
Il s'allume en cas de problème non lié aux émissions, mais le véhicule peut être conduit en toute sécurité. Le véhicule nécessite un entretien visant à résoudre le problème, mais la situation n'est pas considérée comme une urgence.

2.4 Témoin d'eau dans le carburant (WIF)



Si la notification WIF est présente, vidangez manuellement l'eau au niveau du filtre à carburant primaire monté sur le moteur dès que possible. Si l'eau n'est pas évacuée et que le moteur continue de fonctionner, elle peut être renvoyée dans le réservoir de carburant. Dans ce cas, il peut être nécessaire de vider le réservoir de carburant. Cette procédure peut être évitée si l'opérateur ou le technicien draine fréquemment l'eau du module de filtrage du carburant au niveau du filtre primaire.

2.5 Filtre à particules diesel (DPF)



Ce témoin signifie que le DPF doit être régénéré et apparaît quand la suie dans le DPF dépasse une certaine quantité acceptable ou qu'une quantité importante d'hydrocarbures (HC) est détectée.

Cet avertissement peut également s'afficher si le système effectue une tentative de régénération automatique alors que le véhicule se trouve en mode d'utilisation de la prise de force (PTO).

Pour plus d'informations à propos de cet avertissement, consultez le manuel d'utilisation du système de post-traitement des gaz d'échappement.



REMARQUE

Ce manuel décrit seulement les informations de post-traitement de base essentielles pour permettre à un conducteur de conduire le véhicule en toute sécurité. Pour obtenir une explication plus détaillée du système

d'échappement, regardez la vidéo accessible via le code QR ci-dessous ou consultez le Manuel d'utilisation des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement.



2.6 Température élevée du circuit d'échappement (HEST)



AVERTISSEMENT

Si le témoin d'avertissement de température élevée du circuit d'échappement (HEST) est allumé, NE PAS stationner le véhicule près des personnes, des matières combustibles ou des vapeurs combustibles. Toute personne se trouvant à moins de 5 pi (1,5 m) du flux d'échappement (sortie) ou entrant en

contact avec un composant du système de post-traitement du moteur (EAS) peut subir de graves brûlures. Les matières combustibles doivent se trouver à une distance supérieure à 5 pi (1,5 m) du flux d'échappement sortant du tuyau d'échappement arrière. Le non-respect de cette marge pourrait enflammer la matière combustible ou provoquer une explosion. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



AVERTISSEMENT

Lorsque le témoin de température élevée du système d'échappement (HEST) est allumé, allouez un temps de refroidissement suffisant avant de tenter d'approcher ou d'intervenir sur n'importe quelle partie du système d'échappement ou des composants environnants. Lorsque le témoin HEST est allumé, la température du système d'échappement est élevée et peut provoquer de graves brûlures. Ce système comprend le pot d'échappement, les tuyaux d'échappement, le filtre à particules diesel (DPF), le dispositif de

réduction catalytique sélective (SCR) et les composants environnants, y compris les boîtiers et les marchepieds. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Le but du témoin d'avertissement de température élevée du circuit d'échappement (HEST) est d'informer l'utilisateur de températures élevées à proximité du tuyau d'échappement arrière, du filtre à particules diesel (DPF) et des composants adjacents lors d'une régénération. Le témoin d'avertissement HEST s'allume seulement quand le véhicule est stationné ou avance lentement : à moins de 5 mi/h (8 km/h). Durant une régénération, certains composants EAS peuvent atteindre des températures supérieures à 650 °C (1 202 °F). Par conséquent, il est important de faire attention aux avertissements HEST avant, durant et immédiatement après une régénération.

2.7 Témoin de fluide d'échappement diesel (DEF)

Le système de post-traitement du moteur comporte une lampe témoin de fluide d'échappement diesel (DEF) sur la jauge DEF et des lampes témoins ou des messages de notification supplémentaires au niveau du tableau de bord. Consultez le manuel d'utilisation pour plus de détails.

Illustration 1: Témoin de niveau de fluide d'échappement diesel (DEF) sur le tableau de bord



Le système informe l'opérateur quand le niveau de fluide est bas dans le réservoir de fluide d'échappement diesel (DEF). Consultez le manuel d'utilisation pour plus de détails. Si le témoin s'allume, mais que le repère de niveau indique que le réservoir est plein, faites vérifier immédiatement la qualité du fluide d'échappement diesel (DEF) ou faites réparer l'équipement qui s'y rapporte.

2.8 Système de frein moteur

SYSTÈME DE FREIN MOTEUR

Un frein moteur par compression est monté de série sur les moteurs. Il se peut que ce moteur soit équipé en option d'un ralentisseur sur échappement. Lorsqu'ils sont activés, ces dispositifs complètent les freins de service en créant un effet de freinage sur les roues motrices, ce qui contribue à empêcher les freins de service de votre véhicule de surchauffer ou de s'user davantage. Le frein moteur par compression ou le ralentisseur sur échappement n'est pas un frein de secours et n'est pas destiné à remplacer les freins de service.



AVERTISSEMENT

N'utilisez PAS de ralentisseur (comme le frein moteur, le ralentisseur sur échappement, le ralentisseur de transmission ou le freinage régénératif) lorsque vous conduisez votre véhicule en mode tracteur solo ou avec une remorque vide. Il se peut que le poids de l'essieu arrière ne soit pas suffisant pour assurer la traction, ce qui entraîne une perte de contrôle du véhicule et

un accident. Assurez-vous que le frein moteur est mis hors fonction (position « OFF ») lorsque vous conduisez votre véhicule en mode tracteur solo ou avec une remorque vide. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



AVERTISSEMENT

Les freins de service doivent être utilisés en cas d'urgence. Les ralentisseurs seuls (tels que le frein moteur, le ralentisseur sur échappement, le ralentisseur de transmission ou le freinage régénératif) pourraient ne pas arrêter le véhicule assez rapidement pour éviter un accident. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



ATTENTION

NE faites PAS fonctionner le frein moteur par compression ou par échappement avant que la température de

l'huile moteur n'atteigne 30 °C (86 °F). Le fonctionnement sous 30 °C (86 °F) pourrait gravement endommager le moteur. Faites tourner le moteur au ralenti pendant 4 minutes à environ 1 000 tours/minute pour réchauffer le moteur avant d'activer le frein moteur.



REMARQUE

Si votre véhicule est équipé de freins antiblocage (ABS), le fonctionnement du frein moteur par compression ou ralentisseur sur échappement (si en position ON) peut faire l'objet d'une neutralisation si le système ABS détecte le moindre patinage résultant de la conduite sur des surfaces glissantes.

Idéalement (sur revêtements normaux), vous ralentissez votre véhicule à l'aide du frein moteur par compression ou du ralentisseur sur échappement (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 de service.

FREIN MOTEUR PAR COMPRESSION

Quand vous mettez le frein moteur par compression en fonction (ON), il produit automatiquement un effet de freinage dès que vous levez le pied de la pédale d'accélérateur.

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

1. N'utilisez pas le frein moteur par compression pour ralentir le véhicule lorsque vous conduisez en mode tracteur solo ou avec une remorque vide.
2. Assurez-vous que le frein est en position « OFF » avant de mettre le moteur en marche.
3. Après démarrage et réchauffement du moteur, lorsque vous êtes prêt à prendre la route, mettez le commutateur de commande du frein moteur par compression en position « ON » pour accroître l'effet de freinage.

**REMARQUE**

Si votre véhicule est équipé du système Eaton Vorad®, le freinage par compression est automatiquement activé.

COMMANDES DE FREIN MOTEUR PAR COMPRESSION

Deux commandes sur le tableau de bord actionnent le frein moteur par compression. Une commande principale met en marche ou arrête le système. Une autre commande, à côté de la commande principale, module l'effet de freinage. Cette commande vous permet de choisir un effet de freinage plus ou moins fort pour ralentir votre véhicule.

Les commandes de frein moteur par compression comprennent :

- Interrupteur marche-arrêt (ON/OFF)
- Commutateur de sélecteur à trois positions
- Contacteur d'embrayage
- Capteur de position du papillon
- Mancontacteur des freins de service
- Système de freinage antiblocage Eaton Vorad®

Conditions d'activation du frein moteur par compression :

- Le régime du moteur doit être supérieur à 1 000 tr/min.
- La température du liquide de refroidissement doit être supérieure à 15°C (59°F).

Conditions de désactivation du frein moteur par compression :

- La pédale d'accélérateur est enfoncée.
- La pédale d'embrayage est enfoncée.
- Le régime du moteur chute sous 800 tr/min.
- La commande ABS est activée.
- L'ECM détecte un problème au niveau du système.

**ATTENTION**

Le moteur peut subir de graves dommages internes si on l'utilise avec un frein moteur par compression ne faisant pas l'objet d'une neutralisation automatique (lorsque la commande sur tableau de bord est hors fonction [OFF], que la pédale d'embrayage est enfoncée ou que le papillon est engagé par exemple). NE faites PAS fonctionner le moteur si le frein moteur

par compression ne se met pas hors fonction. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

FONCTIONNEMENT DE L'INTERRUPTEUR DU NIVEAU DE FREIN MOTEUR À COMPRESSION

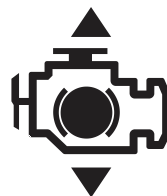
Lorsque la commande de la force de freinage par frein moteur à compression à trois positions est en position HIGH, le freinage moteur donne lieu à un ralentissement de 100 %. En position MEDIUM, le freinage moteur donne lieu à un ralentissement de 66 %. En position LOW, le freinage moteur donne lieu à un ralentissement de 33 %.

Avec l'interrupteur de frein moteur à compression en fonction (ON), le frein moteur à compression s'engage lors du serrage du frein de service. Si le régulateur de vitesse automatique fonctionne avec le frein moteur à compression, ce dernier s'enclenche automatiquement pour maintenir la vitesse définie sur le régulateur de vitesse automatique.

Illustration 2: Marche/arrêt du frein moteur à compression



Illustration 3: Réglage du frein moteur à compression



2.9 En conduite

EN CONDUITE

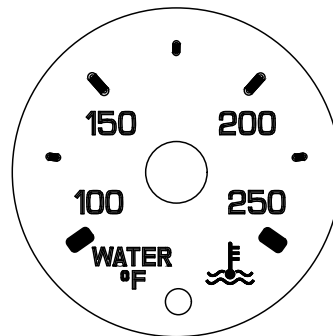
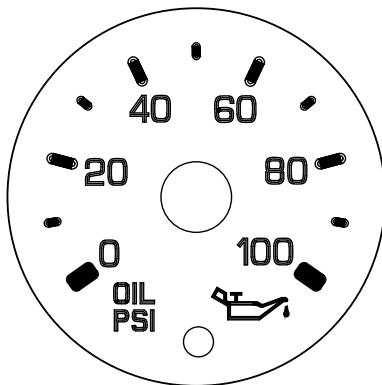
Le bon entretien du moteur augmente sa longévité, améliore son rendement et optimise l'économie de son fonctionnement.

Respectez les points d'entretien quotidien indiqués sous la rubrique Programme d'entretien.

Vérifiez quotidiennement les indicateurs de pression d'huile et de liquide de refroidissement du moteur, les témoins et autres

jauges, puis assurez-vous de leur bon fonctionnement. Chaque indicateur effectue habituellement une oscillation complète lors de la mise du contact afin d'indiquer le bon fonctionnement de l'indicateur.

Illustration 4: Jauges génériques. Vos jauges peuvent être différentes.



REMARQUE

Avec le moteur en marche, n'augmentez pas le régime et ne conduisez pas le véhicule avant que le voyant de basse pression d'huile ne s'éteigne.

ATTENTION

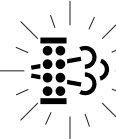
Si le démarreur est engagé pendant plus de 30 secondes sur une période de 5 minutes, il peut surchauffer et subir des dommages. Si le démarreur est actionné en continu pendant 30 secondes, il faut attendre 5 minutes

avant d'effectuer une nouvelle tentative de démarrage du moteur. Cela permettra au démarreur de refroidir.

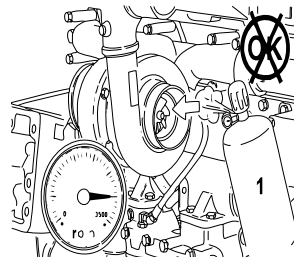
Lorsque le contact est mis (ON), les témoins du moteur s'allument brièvement, puis s'éteignent. Les témoins du moteur sont les suivants :

Symboles de fonctionnement du moteur

Description	Icône	Couleur
Témoin d'anomalie du moteur	 ou 	Orange
Témoin de coupure du moteur		Rouge

Description	Icône	Couleur
Témoin d'état du filtre à particules diesel (DPF)		Orange
Témoin de température élevée du système d'échappement (HEST)		Orange

Vapeurs combustibles



1 N'utilisez PAS de gaz combustible dans le turbocompresseur.

AVERTISSEMENT

NE conduisez PAS de votre véhicule dans un endroit où il peut y avoir des produits chimiques ou des vapeurs combustibles. Les vapeurs combustibles près du système d'admission d'air peuvent être aspirées par le moteur, entraînant une accélération soudaine et un dépassement du régime moteur maximal. Cette situation pourrait provoquer une perte de contrôle du véhicule si le régime moteur augmente de manière inattendue. Les vapeurs combustibles peuvent également provoquer un incendie. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

REMARQUE

LE PROPRIÉTAIRE ET LE CONDUCTEUR ONT LA RESPONSABILITÉ D'UTILISER LE VÉHICULE DANS UN ENVIRONNEMENT SÉCURITAIRE.

PROCÉDURE DE DÉMARRAGE NORMAL

Suivre la procédure de démarrage du moteur lorsque la température extérieure est supérieure à 10 °C (50 °F).

1. S'assurer que le frein de stationnement est serré (ON) et que le levier de vitesse est en position neutre (N). Dans le cas des boîtes automatiques, veiller à ce que le levier de vitesse soit en position neutre (N). Dans le cas des boîtes automatiques, dotées d'une position de stationnement (P), mettre le levier de vitesse en position de stationnement.



REMARQUE

Si la température extérieure est inférieure à 10 °C (50 °F), passer à la procédure de démarrage par temps froid. Commencer à l'étape 2 et suivre les instructions jusqu'à ce qu'elles vous renvoient à l'étape 2 de cette procédure.

2. Après avoir mis la pédale d'accélérateur en position de ralenti, mettre la clé de contact en position

START (démarrage) pour lancer le moteur.

3. Si le moteur ne se met pas en marche dans les 10 secondes, relâcher la clé. Attendre 10 secondes supplémentaires afin de laisser refroidir le démarreur, puis essayer de faire démarrer de nouveau le moteur.
4. Après démarrage du moteur, attendre que la pression d'huile monte et que le témoin d'avertissement de basse pression d'huile s'éteigne avant d'augmenter le régime du moteur.
Si le moteur ne démarre pas, ou qu'il fonctionne de manière erratique, se reporter à Amorçage du circuit de carburant.

DÉMARRAGE PAR TEMPS FROID

Suivre la procédure de démarrage du moteur lorsque la température extérieure est inférieure à 10 °C (50 °F).



ATTENTION

Pour réduire l'endommagement possible du carter d'huile de graissage en

raison des matériaux utilisés dans la fabrication du carter, il ne faut en aucun cas y appliquer une source de chaleur externe directe ou indirecte.

1. Si vous ne l'avez pas encore fait, commencer par suivre la Procédure de démarrage normal jusqu'à ce qu'elle vous renvoie à l'étape 2 de cette procédure par temps froid. Consulter les directives du manuel du conducteur pour plus de procédures de démarrage par temps froid.
2. Laisser le préchauffeur du module de combustible de 12 Volts chauffer le combustible. Laisser la clé en position ON (Marche) pendant deux minutes complètes, avant d'engager le démarreur.

Par temps froid, l'utilisation de mélanges de carburant pour l'hiver peut améliorer considérablement la facilité de démarrage et la fiabilité globale de votre véhicule. Les mélanges de carburant pour l'hiver sont conçus pour réduire la gélification de la cire dans le filtre à carburant et les conduites.

En faisant démarrer un moteur froid, il faut augmenter graduellement le régime. Cette façon de faire permet

d'assurer une lubrification adéquate des paliers et de donner à la pression d'huile amplement de temps pour se stabiliser. De plus, dans le cas des températures de liquide de refroidissement inférieures à 70 °C (150 °F), sélectionner un rapport de vitesse inférieur et conduire à un régime modéré jusqu'à ce que le liquide de refroidissement atteigne sa température de fonctionnement. Ne pas faire tourner inutilement le moteur au ralenti. Si le véhicule ne peut pas être conduit, un régime de ralenti élevé peut être utilisé pour réchauffer le moteur.

- Retour à l'étape 2 de la procédure de démarrage normal



ATTENTION

Le recours à des dispositifs d'assistance de démarrage, comme l'éther, peut endommager le moteur et le dispositif de post-traitement du moteur.

PROCÉDURE DE DÉMARRAGE APRÈS UN ARRÊT PROLONGÉ OU UNE VIDANGE D'HUILE

Après un arrêt prolongé ou une vidange d'huile, suivez la Procédure de démarrage normale.

FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

Surveillez fréquemment les jauges de pression d'huile et de température du liquide de refroidissement. Se reporter à la section Capacités et pressions de l'huile moteur et Caractéristiques du liquide de refroidissement pour connaître les pressions et températures de fonctionnement recommandées. Coupez le moteur si la pression ou la température NE correspondent PAS aux normes.

Contrôle variable du ralenti de la transmission manuelle



REMARQUE

Si votre camion est équipé d'une transmission manuelle, le régime de ralenti de votre moteur peut varier dans certaines conditions. Le module de com-

mande du moteur contrôlera le régime en fonction de diverses données telles que le poids du véhicule, le rapport de l'essieu arrière, la pente de la route et l'altitude. Lors d'un démarrage à l'arrêt, en fonction de ces conditions, le régime du moteur peut augmenter pour compenser la charge afin d'assurer une transition en douceur vers le mouvement.

PLAGE DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

- Régime à plein régime
- Couple maximal



ATTENTION

Faire tourner le moteur à plein régime en dessous du couple maximal raccourcit la durée de vie du moteur avant révision, peut causer de graves dommages au moteur et est considéré comme une utilisation abusive du moteur. NE faites PAS tourner le moteur à plein régime en dessous du couple maximal pendant plus de 30 secondes. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Les moteurs PACCAR sont conçus pour fonctionner à plein régime dans des conditions momentanées jusqu'au régime moteur à couple maximal. Cela est conforme aux pratiques d'utilisation recommandées.



ATTENTION

Faire fonctionner le moteur au-delà de la vitesse maximale peut causer des dommages graves au moteur. Utilisez les techniques de conduite appropriées pour éviter de dépasser la vitesse maximale du moteur. Voir la section Caractéristiques du moteur pour la vitesse maximale recommandée. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

MARCHE AU RALENTI PROLONGÉE



ATTENTION

NE PAS FAIRE tourner le moteur au ralenti pendant plus de cinq minutes à bas régime (400 à 600 tr/min). NE PAS LAISSER le moteur tourner au ralenti pendant de longues périodes à

une température égale ou inférieure à 71°C (160°F). Les longues périodes de ralenti après que le moteur a atteint sa température de fonctionnement peuvent entraîner le gommage des segments de piston, l'encrassement des injecteurs et la dégradation de la lubrification du moteur, ce qui peut l'endommager. Les vibrations torsionnelles au ralenti peuvent provoquer l'usure de la transmission. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



ATTENTION

Si le camion possède de l'équipement de prise de force (PTO), le système d'arrêt du moteur peut être désactivé lorsque la PTO est en fonction, les périodes de ralenti du moteur ne devant toutefois pas dépasser cinq minutes, dans la mesure du possible. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

De longues périodes d'inactivité (3 heures ou plus) risquent de provoquer l'accumulation de suie dans le filtre

à particules diesel (DPF), en particulier par temps froid. Le système allume alors l'indicateur DPF et affiche un message afin d'indiquer que le filtre à particules diesel (DPF) nécessite une régénération. Consulter le manuel d'utilisation pour plus de détails.

Il ne s'agit pas d'un problème avec le véhicule, mais cela indique que le conducteur doit démarrer une régénération du DPF en stationnement pour prévenir les dommages causés à l'équipement par l'accumulation de suie. Si le témoin DPF s'allume et que le conducteur est invité à le faire par le biais des notifications de conducteur, effectuer une régénération DPF en stationnement.



ATTENTION

Il ne faut pas ignorer le témoin du filtre à particules diesel (DPF). Le témoin alerte l'utilisateur que le DPF doit être régénéré. Si de la suie remplit le DPF et qu'une régénération n'est pas effectuée, le DPF se bloquera et devra être retiré pour être nettoyé. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Si un moteur doit tourner au ralenti pendant une période prolongée, faites tourner le moteur au ralenti au régime le plus bas qui maintient le liquide de refroidissement du moteur à 70°C (150°F) ou plus. Le respect de ces lignes directrices aidera à réduire l'usure du moteur au ralenti et la fréquence des régénérations de DPF.

ARRÊT DU MOTEUR



NE PAS couper le moteur immédiatement après utilisation, surtout après un long trajet ou si le moteur a été soumis à une charge élevée. Le moteur est chaud et doit être refroidi. Faire tourner le moteur au ralenti à 1 000 tr/min pendant au moins 4 minutes, puis au ralenti pendant 30 secondes supplémentaires avant de couper le moteur. Le non-respect de cette consigne peut endommager le moteur et réduire sa durée de vie.

Laissez le moteur tourner au ralenti à 1 000 tr/min pendant quatre minutes. Laissez-le ensuite tourner au ralenti lent pendant 30 secondes avant de couper le contact. 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.

Tournez la clé du commutateur d'allumage jusqu'à la position « OFF ». Si le moteur ne s'arrête **pas**, contactez votre concessionnaire.

PERTURBATION ÉLECTROMAGNÉTIQUE

Certains accessoires du marché secondaire (postes de bande publique, émetteurs mobiles, etc.) peuvent générer une énergie radioélectrique susceptible de provoquer une perturbation électromagnétique (EMI). Ces interférences peuvent perturber le circuit de carburant à commande électronique. Dans ces conditions, PACCAR n'est pas responsable des problèmes de rendement du circuit de carburant ou de l'accessoire. PACCAR ne considère pas l'EMI comme une panne de moteur et n'accorde pas de garantie.

Sensibilité du système à l'EMI

PACCAR conçoit des produits pour une sensibilité minimale à l'énergie électromagnétique entrante. L'EMI du circuit de car-

burant présente une tolérance élevée à l'égard de l'EMI des appareils émettant de l'énergie électromagnétique. Cette déclaration suppose qu'un appareil répond aux exigences légales de la Commission fédérale des communications.

Niveaux de rayonnement EMI du système

PACCAR exige que les composants électroniques soient conformes à diverses spécifications EMI de PACCAR et de l'industrie. Lorsqu'il est correctement installé et entretenu, les tests montrent que le moteur ne provoque pas d'interférences.

Si des interférences sont constatées, voici quelques suggestions qui pourront réduire le niveau d'EMI :

1. Écarter l'antenne de réception de l'accessoire le plus loin possible.
2. Vérifier auprès d'un fournisseur d'accessoires de la région pour :
 - Étalonner précisément l'accessoire pour obtenir la fréquence, la puissance de sortie et la sensibilité adéquates.
 - Obtenir les données de mesure de l'énergie de réflexion de l'antenne pour en déterminer l'emplacement idéal.
 - Utiliser le type d'antenne et

le mode de fixation les plus appropriés.

CONDUITE SUR CHAUSSÉE SÈCHE ET DE NIVEAU

AVERTISSEMENT

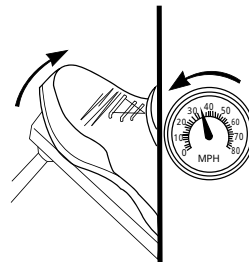
N'utilisez PAS de ralentisseur (tel que le frein moteur, le ralentisseur sur échappement, le ralentisseur de transmission ou le freinage régénératif) lorsque vous roulez sur des chaussées à faible adhérence (comme des routes mouillées, verglacées ou enneigées, ou du gravier). Un ralentisseur peut provoquer le dérapage des roues sur une surface glissante. Vous pourriez perdre la maîtrise du véhicule ou causer sa mise en portefeuille, si les roues commencent à déraiper, et provoquer un accident. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

AVERTISSEMENT

N'utilisez PAS de ralentisseur (comme le frein moteur, le ralentisseur sur échappement, le ralentisseur de trans-

mission ou le freinage régénératif) lorsque vous conduisez votre véhicule en mode tracteur solo ou avec une remorque vide. Il se peut que le poids de l'essieu arrière ne soit pas suffisant pour assurer la traction, ce qui entraîne une perte de contrôle du véhicule et un accident. Assurez-vous que le frein moteur est mis hors fonction (position « OFF ») lorsque vous conduisez votre véhicule en mode tracteur solo ou avec une remorque vide. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Illustration 5: Levez le pied de l'accélérateur



Pour réduire la vitesse du véhicule, mettez l'interrupteur de marche-arrêt (ON/OFF) du frein moteur par compression/ralentisseur sur échappement à la position de marche (ON). Relâchez l'accélérateur et la pédale d'embrayage. Les freins moteur par compression/échappement se mettront immédiatement en fonction et ralentiront le véhicule.

Pour la conduite sur des chaussées sèches et plates, si une puissance de freinage plus grande n'est pas requise, mettez le sélecteur à deux positions sur « LOW ».

Aux fins de conduite sur une chaussée sèche, si une puissance maximum de freinage s'impose, mettez le sélecteur à trois positions sur « HI ».

CONDUITE SUR CHAUSSÉE SÈCHE ET SUR LES PENTES

! AVERTISSEMENT

Les freins de service doivent être utilisés en cas d'urgence. Les ralentisseurs seuls (tels que le frein moteur, le ralentisseur sur échappement, le ralentisseur de transmission ou le freinage régénératif) pourraient ne pas arrêter le véhicule assez rapidement pour éviter un accident. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

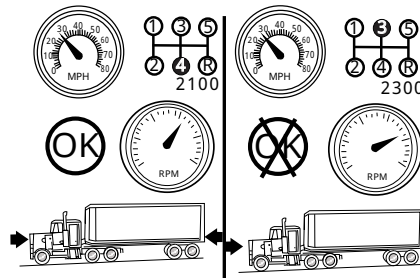
! AVERTISSEMENT

NE comptez PAS uniquement sur un ralentisseur (comme le frein moteur, le ralentisseur sur échappement, le ralentisseur de transmission ou le freinage régénératif) pour arrêter votre véhicule. Si le moteur s'arrête, le ralentisseur

cessera de fonctionner. Soyez toujours prêt(e) à appliquer les freins de service. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

On entend par « vitesse régulée » la vitesse à laquelle les forces exercées sur un véhicule en descente sont égales à celles qui le retiennent.

Illustration 6: Ne pas dépasser le régime maximal du moteur



! AVERTISSEMENT

N'utilisez PAS de ralentisseur (tel que le frein moteur, le ralentisseur sur échappement, le ralentisseur de transmission ou le freinage régénératif) lorsque vous

roulez sur des chaussées à faible adhérence (comme des routes mouillées, verglacées ou enneigées, ou du gravier). Un ralentisseur peut provoquer le dérapage des roues sur une surface glissante. Vous pourriez perdre la maîtrise du véhicule ou causer sa mise en portefeuille, si les roues commencent à déraiper, et provoquer un accident. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

! ATTENTION

Le module de contrôle électronique (ECM) du moteur conserve un registre du régime maximal atteint. Tout dépassement du régime maximal est considéré comme utilisation abusive et affecte la garantie du moteur. Voir la section Caractéristiques du moteur. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



AVERTISSEMENT

N'utilisez PAS de ralentisseur (comme le frein moteur, le ralentisseur sur échappement, le ralentisseur de transmission ou le freinage régénératif) lorsque vous conduisez votre véhicule en mode tracteur solo ou avec une remorque vide. Il se peut que le poids de l'essieu arrière ne soit pas suffisant pour assurer la traction, ce qui entraîne une perte de contrôle du véhicule et un accident. Assurez-vous que le frein moteur est mis hors fonction (position « OFF ») lorsque vous conduisez votre véhicule en mode tracteur solo ou avec une remorque vide. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



ATTENTION

Ne faites jamais tourner le moteur à un régime supérieur au régime maximal, il pourrait subir des dommages. Un moteur qui tourne à un régime supérieur au régime maximal peut exercer une tension supplémentaire sur le dispositif de commande des sou-

papes et les composants internes du moteur. Faites fonctionner le moteur à un régime inférieur au régime maximal.



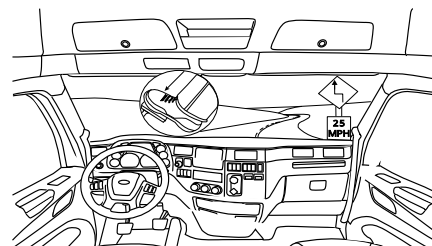
REMARQUE

Après avoir déterminé la vitesse de sécurité pour votre véhicule, actionnez le frein moteur par compression ou le ralentisseur sur échappement avec la boîte de vitesses dans le rapport le plus bas qui ne fera pas dépasser le régime nominal du moteur. La puissance de freinage du frein moteur par compression ou du ralentisseur sur échappement est atteinte au régime nominal. Par conséquent, la sélection de vitesse adéquate est essentielle.

Le sélecteur de frein moteur peut servir à faire varier la puissance de freinage du moteur en fonction des conditions routières changeantes.

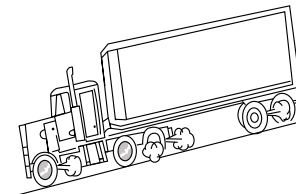
Les freins de service du véhicule doivent être utilisés lorsqu'une puissance de freinage supplémentaire est requise.

Illustration 7: Ralentir à l'approche des virages



Le frein moteur par compression ou le ralentisseur sur échappement n'est **PAS** destiné à faire fonction de frein principal du véhicule; ce n'est pas non plus un frein d'urgence. Le frein moteur par compression aide uniquement les freins de service en utilisant la pression pour ralentir la transmission. Utilisez les freins de service pour les arrêts urgents.

Illustration 8: Freinage du camion sur une pente

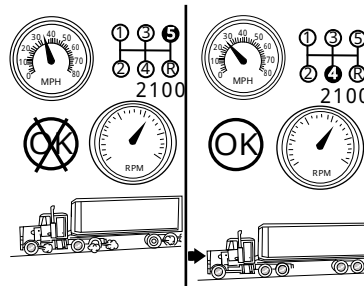


**AVERTISSEMENT**

N'utilisez PAS fréquemment ou continuellement les freins de service. Réduisez votre vitesse avant de descendre une pente longue ou raide, passez à une vitesse inférieure et activez le ralentisseur. Un freinage fréquent ou continu peut surchauffer les freins, réduire leur efficacité et augmenter la distance d'arrêt du véhicule. Cela peut entraîner un accident. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

**REMARQUE**

Plus les pentes sont longues ou raides, plus il est important d'utiliser le frein moteur. Tirez le meilleur parti de votre frein moteur en rétrogradant et en laissant le frein moteur faire le travail.

Illustration 9: Passez à un rapport inférieur sur une pente

Si l'utilisation fréquente des freins de service est nécessaire, il est recommandé de diminuer la vitesse de régulation en passant à un rapport de boîte de vitesses inférieur.

CONSEILS POUR LA CONDUITE SUR ROUTES GLISSANTES**AVERTISSEMENT**

Afin de diminuer les risques de blessures corporelles ou de dommages matériels, laissez toujours un espace suffisant entre votre véhicule et les autres objets lorsque vous utilisez les freins de service ou les freins moteur sur des chaussées glissantes. Le non-

respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Il est difficile de prévoir le comportement des véhicules sur une route glissante. Les premières 10 à 15 minutes de pluie sont les plus dangereuses, c'est à ce moment que la poussière et l'huile sur la route se mélangent et contribuent à rendre la surface très glissante.

**AVERTISSEMENT**

Les freins de service doivent être utilisés en cas d'urgence. Les ralentisseurs seuls (tels que le frein moteur, le ralentisseur sur échappement, le ralentisseur de transmission ou le freinage régénératif) pourraient ne pas arrêter le véhicule assez rapidement pour éviter un accident. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



AVERTISSEMENT

N'utilisez PAS de ralentisseur (tel que le frein moteur, le ralentisseur sur échappement, le ralentisseur de transmission ou le freinage régénératif) lorsque vous roulez sur des chaussées à faible adhérence (comme des routes mouillées, verglacées ou enneigées, ou du gravier). Un ralentisseur peut provoquer le dérapage des roues sur une surface glissante. Vous pourriez perdre la maîtrise du véhicule ou causer sa mise en portefeuille, si les roues commencent à déraiper, et provoquer un accident. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Lorsque vous conduisez sur des routes glissantes, commencez par mettre le commutateur de sélecteur de frein moteur en position « OFF » et le sélecteur à deux positions en position « LOW ». Si votre tracteur est muni d'un pont arrière tandem, positionnez l'interrupteur du répartiteur de puissance à la position déverrouillée. Retirez votre pied de la pédale d'accélérateur pour vous assurer que le véhicule maintienne la traction à partir de

la puissance de freinage du moteur seulement. Si les roues motrices du véhicule commencent à déraiper, ou en présence d'un mouvement de zigzag, N'actionnez PAS les freins moteur par compression ou le ralentisseur sur échappement. Si la traction est maintenue uniquement grâce à la puissance de freinage du moteur et qu'une puissance de freinage supplémentaire est nécessaire, placez le commutateur de sélecteur à deux positions en position « LOW » et activez le frein moteur ou le ralentisseur sur échappement en plaçant le commutateur « ON/OFF » en position « ON ». Si les roues motrices du véhicule commencent à déraiper, ou en présence d'un mouvement de zigzag, mettez le commutateur « ON/OFF » en position « OFF ». Si l'adhérence est maintenue lorsque le frein moteur par compression ou le ralentisseur sur échappement est actionné, mais qu'une puissance supplémentaire de freinage s'impose, déplacez le commutateur de sélecteur à deux positions à « HI ». Encore une fois, en présence d'une perte d'adhérence ou d'un mouvement de zigzag, mettez le commutateur « ON/OFF » en position « OFF ». NE tentez PAS d'utiliser les freins moteur par compression ou le ralentisseur sur échappement en position « HI ».

TÉMOIN D'AVERTISSEMENT D'ANOMALIE (MIL)



Ce témoin s'allume en cas de défaillance des émissions du moteur. Une défaillance des émissions n'est pas une situation d'urgence, et il est possible de conduire le véhicule en toute sécurité, mais ce dernier doit faire l'objet d'une réparation afin de remédier à la défaillance. Dans certains cas, le témoin d'avertissement d'anomalie (MIL) s'allumera conjointement avec les témoins d'avertissement de température élevée du système d'échappement (HEST), du filtre à particules diesel (DPF) et du fluide d'échappement diesel (DEF).



REMARQUE

Le MIL s'allume si le système de diagnostic embarqué (OBD) détecte une potentielle panne du système d'émissions. Pour s'assurer que le problème est corrigé, le véhicule devra être amené à l'atelier pour réparation dès que possible.

CHAPITRE 2: ENTRETIEN DU MOTEUR

1	Entretien du moteur.....	33
2	Nettoyage du moteur.....	33
3	Vérifications d'entretien quotidiennes ou au ravitaillement.....	34
4	Vérification d'entretien aux deux semaines.....	36
5	Intervalles d'entretien préventif MX.....	36
6	Caractéristiques du moteur PACCAR.....	58
7	Procédures d'entretien.....	72
8	Identification du moteur.....	104

1 ENTRETIEN DU MOTEUR

Chez PACCAR, on recommande que l'entretien du moteur s'effectue suivant le calendrier fourni dans cette section.

Si la température ambiante est inférieure à -18°C (0°F) ou supérieure à 38°C (100°F), il faut effectuer l'entretien du moteur plus fréquemment. C'est d'autant plus vrai si le camion roule dans un environnement poussiéreux ou s'il fait des arrêts fréquents.

Certaines de ces procédures d'entretien requièrent un équipement particulier et doivent être effectuées par des ouvriers qualifiés. Communiquez avec un centre de réparation PACCAR autorisé pour de plus amples informations.

Si votre moteur est équipé d'une pièce ou d'un accessoire qui n'est pas fabriqué par PACCAR Inc., consultez les recommandations d'entretien du fabricant.



AVERTISSEMENT

NE PAS INHALER les gaz d'échappement du moteur. Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz toxique, incolore et inodore. Les gaz d'échappement peuvent pénétrer dans la cabine à partir d'un système

d'échappement mal entretenu ou de véhicules à proximité. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



AVERTISSEMENT

Ne laissez jamais le véhicule tourner au ralenti pendant des périodes prolongées si vous sentez que les gaz d'échappement pénètrent dans la cabine. Recherchez la cause de cette pénétration de gaz et corrigez-la le plus rapidement possible. Si le véhicule doit rouler dans ces conditions, ne conduisez qu'avec les fenêtres ouvertes. Le fait de ne pas éliminer la source des gaz d'échappement peut entraîner des blessures corporelles, des dommages matériels ou la mort.



AVERTISSEMENT

Inspecter et entretenir régulièrement le système d'échappement de votre véhicule. Un système d'échappement mal entretenu, endommagé ou corrodé peut permettre aux gaz d'échappement

de pénétrer dans la cabine. Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, un gaz toxique, incolore et inodore. Si le système d'échappement de votre véhicule n'est pas entretenu correctement, le monoxyde de carbone pourrait pénétrer dans la cabine, entraînant la mort, des blessures corporelles, des dommages matériels ou des dommages matériels.

2 NETTOYAGE DU MOTEUR

Vous devez nettoyer le châssis, le compartiment moteur et le moteur selon les besoins, mais au moins une fois par année. Le nettoyage permet d'éliminer le sel de déneigement et les débris qui peuvent être corrosifs ou autrement nocifs pour le système électrique. Un nettoyage insuffisant du châssis du camion peut augmenter le risque d'incendie d'origine électrique. Lors du nettoyage du moteur, suivez les instructions du manuel d'utilisation du constructeur du véhicule et respectez toutes les instructions relatives à la protection de l'environnement.



AVERTISSEMENT

Ne dirigez pas l'eau à haute pression sur les composants électriques, les connecteurs à fiche, les joints d'étanchéité ou les flexibles sur le moteur. La non-conformité peut accélérer la corrosion et dégrader le composant électrique, ce qui peut causer un incendie ou endommager l'équipement. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



ATTENTION

Ne dirigez pas l'eau à haute pression sur les joints ou les tuyaux flexibles. De l'eau pourrait pénétrer dans la pièce et contaminer les lubrifiants et les liquides du système. Pour éviter d'endommager ces composants, il convient de maintenir en permanence un léger débit d'eau. Le non-respect de cette consigne peut causer des dommages à l'équipement.

3 VÉRIFICATIONS D'ENTRETIEN

QUOTIDIENNES OU AU RAVITAILLEMENT

3.1 Filtre à carburant/séparateur d'eau

Cette procédure doit s'effectuer dans le cadre des vérifications d'entretien quotidiennes et lors du ravitaillement.

1. Vidange de l'eau emprisonnée (le cas échéant). Se reporter à la section Procédure de vidange de l'eau du filtre à carburant.

3.2 Tuyauterie d'admission d'air

Cette procédure doit s'effectuer dans le cadre des vérifications d'entretien quotidiennes et lors du ravitaillement.

1. Inspectez l'état des flexibles et des tuyaux afin d'y déceler des signes de détérioration ou de fuite.
2. Inspectez les colliers de serrage des flexibles afin d'en vérifier le serrage et d'y déceler des pincements ou des entailles.
3. Vérifiez le jeu par rapport aux autres

composants.

4. Vérifiez l'indicateur de colmatage du filtre à air.

3.3 Tuyauterie d'échappement post-traitement

Cette procédure doit s'effectuer dans le cadre des vérifications d'entretien quotidiennes et lors du ravitaillement.

1. Vérifiez afin de déceler des fissures.
2. Vérifiez le jeu par rapport aux autres composants (les faisceaux électriques par exemple).
3. Inspectez l'état des flexibles et des tuyaux afin d'y déceler des signes de détérioration ou de fuite.

3.4 Ventilateur de refroidissement

Cette procédure doit s'effectuer dans le cadre des vérifications d'entretien quotidiennes et lors du ravitaillement.

1. Vérifiez afin de déceler des fissures.
2. Vérifiez le jeu par rapport aux autres

composants.

3.5 Niveau de liquide de refroidissement

Accomplissez les étapes suivantes aux fins de vérification du niveau de liquide de refroidissement :

Si vous devez faire le plein de liquide de refroidissement, utilisez toujours la même concentration d'antigel et de produit inhibiteur de corrosion que le liquide d'origine dans le système de refroidissement. Lors de la conduite à des températures inférieures au point de congélation, il est possible de mélanger l'antigel à l'eau distillée dans une proportion de 60/40.

Diluez toujours l'antigel à la concentration convenable, en fonction de la protection contre le gel recherchée, avant de faire le plein. L'ajout d'antigel concentré à 100 % dans un système de refroidissement peut provoquer son colmatage et la surchauffe du moteur.

Cette procédure doit s'effectuer dans le cadre des vérifications d'entretien quotidiennes et lors du ravitaillement.

1. Stationnez le véhicule sur une surface de niveau.

2. Veillez à ce que le moteur soit au repos depuis quelques heures.



ATTENTION

En raison de la dilatation thermique, le niveau du liquide de refroidissement **NE PEUT** être vérifié s'il est supérieur à la température ambiante ou si le moteur n'est pas complètement refroidi. Le niveau du liquide de refroidissement sur un système réchauffé sera imprécis et peut entraîner des conditions de liquide de refroidissement basses lors des démarrages à froid. Le non-respect de cette consigne peut causer des dommages à l'équipement.

3. Vérifiez le niveau de liquide de refroidissement. Il doit être visible par le réservoir d'équilibre en plastique transparent.
4. Ajoutez du liquide de refroidissement si nécessaire, jusqu'à atteindre le bon niveau; consultez les instructions de remplissage spéciales si le réservoir était vide au moment du remplissage.



REMARQUE

Il ne faut **JAMAIS** enlever le bouchon de radiateur (situé sur le côté du réservoir d'équilibre). Le bouchon de remplissage (situé sur le goulot de remplissage ergonomique et non sur le réservoir d'équilibre) constitue le point de remplissage approprié.

3.6 Liquide d'échappement diesel

Cette procédure doit s'effectuer dans le cadre des vérifications d'entretien quotidiennes et lors du ravitaillement.

1. Vérifiez le niveau de fluide d'échappement diesel (DEF).



REMARQUE

Il est recommandé de faire le plein de fluide d'échappement diesel (DEF) lors du ravitaillement. Pour plus de renseignements sur le fluide d'échappement diesel (DEF), reportez-vous au guide

d'utilisation des systèmes de post-traitement du moteur.

3.7 Inspection visuelle du moteur

Cette procédure doit s'effectuer dans le cadre des vérifications d'entretien quotidiennes et lors du ravitaillement.

1. Vérifiez afin de déceler des signes de fuite.
2. Assurez-vous que tous les bouchons et les couvercles d'accès sont installés et bien serrés.

4 VÉRIFICATION D'ENTRETIEN AUX DEUX SEMAINES

4.1 Contrôle du niveau d'huile moteur

Cette procédure doit s'effectuer dans le cadre des vérifications d'entretien périodique.

1. Reportez-vous à la rubrique Niveau d'huile moteur.

5 INTERVALLES D'ENTRETIEN PRÉVENTIF MX

5.1 Intervalles du calendrier d'entretien préventif (EP)

Effectuer l'entretien à la première éventualité. Lors des intervalles d'entretien, effectuez toutes les vérifications d'entretien précédentes qui doivent s'effectuer dans le cadre de l'entretien systématique.

ATTENTION

Le processus de vidange d'huile doit être terminé, le moteur redémarré et laissé au ralenti pendant cinq minutes avant de commencer le processus de remplacement du filtre à carburant. Le non-respect de cette consigne provoquera une panne moteur non couverte par la garantie.

REMARQUE

Ce calendrier d'entretien s'applique aux moteurs fonctionnant dans le cadre d'un cycle de service normal. Les utilisations spécialisées ou de service intensif nécessitent le réglage du kilométrage, des heures de service ou des durées en fonction des intervalles de filtration et de lubrification du moteur.

5.2 Définitions des catégories d'utilisation

Il est possible que votre véhicule corresponde à plusieurs « catégories d'utilisation ». Toujours utiliser l'intervalle d'entretien le plus fréquent pour une tâche donnée.

Connaître le cas d'utilisation quand le calendrier d'entretien est référé. Se reporter à TOUT ce qui s'applique au véhicule.

SERVICE NORMAL DE TRANSPORT LONGUE DISTANCE (deux catégories : > 20 % de temps de ralenti et < 20 % de temps de ralenti. Chaque catégorie a un calendrier d'entretien unique) :

- Économie de carburant supérieure à 2,6 km/l (6 mi/g).

- Poids nominal brut du véhicule inférieur à 36 300 kg/80 000 lb.

RAMASSAGE/LIVRAISON/DÉCHETS

- Économie de carburant inférieure à 2,6 km/l (6 mi/g).
- Poids nominal brut du véhicule supérieur à 36 300 kg/80 000 lb.

SERVICE INTENSIF/PROFESSIONNEL

- Économie de carburant inférieure à 2,6 km/l (6 mi/g)
- Poids nominal brut du véhicule supérieur à 36 300 kg/80 000 lb
- Les applications des véhicules spécialisés comprennent :
 - agriculture
 - bétonnières
 - construction
 - grues
 - camions-bennes
 - urgence et incendie
 - équipement lourd
 - grumiers
 - exploitation minière
 - exploitation pétrolière
 - chasse-neige et dépanneuses lourdes

5.3 Intervalles d'entretien préventif MX – Utilisation normale/transport longue distance

UTILISATION NORMALE/TRANSPORT LONGUE DISTANCE

Suivez les procédures d'entretien recommandées par les fabricants de ces composants : démarreur, alternateur, batteries, composants électriques, frein sur échappement, refroidisseur d'air de suralimentation, radiateur, compresseur d'air, filtre à air, compresseur de fluide frigorigène et embrayage de ventilateur.

DURÉE DE RALENTI INFÉRIEURE À 20 % – RÉGLAGE DE LA SOUPAPE

Réglage de la soupape	
Réglage initial de la soupape	96 000 km ou 60 000 milles
	4 500 heures (24 mois)/2 ans
Réglage de la soupape – Suivant	480 000 km ou 300 000 milles
	6 750 heures (36 mois)/3 ans

INTERVALLE A – DURÉE DE RALENTI INFÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 37 000 MI/60 000 KM/1 125 HEURES/6 MOIS

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 37 000 mi/60 000 km/1 125 h/6 mo ¹
Système d'air et compresseur - Se reporter à <u>Compresseur d'air</u> pour obtenir les instructions d'entretien. - Se reporter au manuel d'utilisation du véhicule pour les instructions d'entretien du filtre à air.
Système d'air de charge - Se reporter à <u>Conduite d'air de charge</u> pour obtenir les instructions d'entretien. - Se reporter à <u>Refroidisseur d'air de charge</u> pour obtenir les instructions d'entretien.
Système de charge et de démarrage Se reporter à <u>Câbles et faisceaux électriques</u> pour obtenir les instructions d'entretien.
Système de refroidissement Se reporter à <u>État du liquide de refroidissement ou de l'antigel</u> pour obtenir les instructions d'entretien.

¹ Veiller à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

INTERVALLE B – DURÉE DE RALENTI INFÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 75 000 MI / 120 000 KM / 2 250 HEURES / 12 MOIS (1 AN)

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 75 000 mi / 120 000 km / 2 250 h / 12 mo (1 an) ¹
Système de charge et de démarrage Reportez-vous à la section <u>Batteries, câbles et branchements</u> pour les instructions d'entretien.
Courroies d'entraînement - Se reporter à la section <u>Vérifications de la courroie du moteur</u> pour les instructions d'entretien. - Se reporter à la section <u>Tendeur de courroie de ventilateur (selon l'équipement)</u> pour les instructions d'entretien.
Lubrification du moteur Se reporter à la section <u>Intervalles de filtration et de lubrification du moteur</u> pour les instructions d'entretien.
Circuit de carburant Se reporter à la section <u>Filtre à carburant – Remplacer</u>²

¹ Veiller à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

² L'utilisation d'un carburant de piètre qualité peut nécessiter un entretien plus fréquent de l'élément du filtre à carburant.

INTERVALLE C – DURÉE DE RALENTI INFÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 150 000 MI / 240 000 KM / 4 500 HEURES / 24 MOIS (2 ANS)

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 150 000 mi / 240 000 km / 4 500 heures / 24 mois (2 ans) ¹
Système de refroidissement Se reporter à la section <u>Inspection des flexibles de radiateur</u> pour connaître les instructions d'entretien.
Vilebrequin Se reporter à <u>Vilebrequin – amortisseur de vibrations</u> pour les instructions d'entretien.

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 150 000 mi / 240 000 km / 4 500 heures / 24 mois (2 ans) ¹
Boulons de fixation Se reporter aux <u>Boulons de fixation du moteur</u> pour connaître les instructions d'entretien.
Réglage de la soupape Veillez vous renseigner sur cette procédure auprès d'un revendeur ou d'un prestataire de services PACCAR agréé. ²

¹ Veiller à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

² C-Service pour service normal (transport de ligne) – temps de ralenti inférieur et supérieur à 20 % : Effectuer le réglage initial à 240 000 km (150 000 mi) / 6 750 heures), puis tous les 480 000 km (300 000 mi) par la suite.

INTERVALLES D ET E – DURÉE DE RALENTI INFÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 300 000 MI OU 480 000 KM/6 750 HEURES/36 MOIS (3 ANS)

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 300 000 mi ou 480 000 km/6 750 heures/36 mois (3 ans) ¹
Système de post-traitement des gaz d'échappement - Reportez-vous à <u>Stratégie d'entretien du filtre à particules diesel (DPF)</u> – Stratégie de nettoyage à sec - Reportez-vous à <u>Accès au filtre de fluide d'échappement diesel (DEF)</u> pour les instructions d'entretien.
Système de refroidissement Reportez-vous à <u>Remplacement du filtre à liquide de refroidissement</u> pour les instructions d'entretien.
Réglage de la soupape Veillez vous renseigner sur cette procédure auprès d'un revendeur ou d'un prestataire de services PACCAR agréé. ²

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

² C-Service pour service normal (transport de ligne) – temps de ralenti inférieur et supérieur à 20 % : Effectuer le réglage initial à 240 000 km (150 000 mi) / 6 750 heures), puis tous les 480 000 km (300 000 mi) par la suite.

INTERVALLE G – DURÉE DE RALENTI INFÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 450 000 MI / 725 000 KM / 13 500 HEURES / 48 MOIS (4 ANS)

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 450 000 mi / 725 000 km / 13 500 h / 48 mo (4 ans) ¹

Courroies d'entraînement

- Se reporter à la section Retrait de la courroie du ventilateur (selon l'équipement) pour les instructions d'entretien.

¹ Veiller à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

INTERVALLE J – DURÉE DE RALENTI INFÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 750 000 MI / 1 200 000 KM / 24 000 HEURES / 96 MOIS (8 ANS)

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 750 000 mi / 1 200 000 km / 24 000 h / 96 mo (8 ans) ¹

Système de refroidissement

- Se reporter à la section Remplacer le liquide de refroidissement longue durée pour les instructions d'entretien.

¹ Veiller à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

DURÉE DE RALENTI SUPÉRIEURE À 20 % – RÉGLAGE DE LA SOUPAPE

Réglage de la soupape	
Réglage initial de la soupape	96 000 km ou 60 000 milles
	4 500 heures (24 mois)/2 ans
Réglage de la soupape – Suivant	480 000 km ou 300 000 milles
	6 750 heures (36 mois)/3 ans

INTERVALLE A – DURÉE DE RALENTI SUPÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 25 000 MI / 40 000 KM / 750 HEURES / 6 MOIS

Durée de ralenti supérieure à 20 % – 25 000 mi/40 000 km/750 h/6 mo ¹
Circuit pneumatique et compresseur - Se reporter à la section <u>Compresseur d'air</u> pour les instructions d'entretien. - Se reporter au manuel d'utilisation du véhicule pour les instructions d'entretien du filtre à air.
Système d'air de charge - Se reporter à la section <u>Conduite d'air de charge</u> pour les instructions d'entretien. - Se reporter à la section <u>Refroidisseur d'air de charge</u> pour les instructions d'entretien.
Système de charge et de démarrage Se reporter à la section <u>Câbles et faisceaux électriques</u> pour les instructions d'entretien.
Système de refroidissement Se reporter à la section <u>État du liquide de refroidissement ou de l'antigel</u> pour les instructions d'entretien.

¹ Veiller à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

INTERVALLE B – DURÉE DE RALENTI SUPÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 50 000 MI / 80 000 KM / 1 500 HEURES / 12 MOIS (1 AN)

Durée de ralenti supérieure à 20 % – 50 000 mi / 80 000 km / 1 500 h / 12 mo (1 an) ¹	
Système de charge et de démarrage	
Reportez-vous à la section <u>Batteries, câbles et branchements</u> pour les instructions d'entretien.	
Courroies d'entraînement	
- Se reporter à la section <u>Vérifications de la courroie du moteur</u> pour les instructions d'entretien. - Se reporter à la section <u>Tendeur de courroie de ventilateur (selon l'équipement)</u> pour les instructions d'entretien.	
Lubrification du moteur	
Se reporter à la section <u>Intervalles de filtration et de lubrification du moteur</u> pour les instructions d'entretien.	
Circuit de carburant	
Se reporter à la section <u>Filtre à carburant – Remplacer</u>²	

¹ Veiller à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

² L'utilisation d'un carburant de piètre qualité peut nécessiter un entretien plus fréquent de l'élément du filtre à carburant.

INTERVALLE C – DURÉE DE RALENTI SUPÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 150 000 MI / 240 000 KM / 4 500 HEURES / 24 MOIS (2 ANS)

Réglage de la soupape	
Réglage initial de la soupape	96 000 km ou 60 000 milles
	4 500 heures (24 mois)/2 ans
Réglage de la soupape – Suivant	480 000 km ou 300 000 milles
	6 750 heures (36 mois)/3 ans

Durée de ralenti supérieure à 20 % – 150 000 mi/240 000 km/4 500 h/24 mo (2 ans) ¹
Système de refroidissement Se reporter à la section <u>Inspection des flexibles de radiateur</u> pour les instructions d'entretien.
Vilebrequin Se reporter à <u>Vilebrequin – amortisseur de vibrations</u> pour les instructions d'entretien.
Boulons de fixation Se reporter aux <u>Boulons de fixation du moteur</u> pour connaître les instructions d'entretien.
Réglage de la soupape Veuillez vous renseigner sur cette procédure auprès d'un revendeur ou d'un prestataire de services PACCAR agréé. ²

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

² C-Service pour service normal (transport de ligne) – temps de ralenti inférieur et supérieur à 20 % : Effectuer le réglage initial à 240 000 km (150 000 mi) / 6 750 heures), puis tous les 480 000 km (300 000 mi) par la suite.

INTERVALLES D ET E – DURÉE DE RALENTI SUPÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 300 000 MI / 480 000 KM / 6 750 HEURES / 36 MOIS (3 ANS)

Durée de ralenti supérieure à 20 % – 300 000 mi/480 000 km/6 750 h/36 mo (3 ans) ¹

Système de post-traitement des gaz d'échappement

- Reportez-vous à Stratégie d'entretien du filtre à particules diesel (DPF) – Stratégie de nettoyage à sec
- Reportez-vous à Accès au filtre de fluide d'échappement diesel (DEF) pour les instructions d'entretien.

Système de refroidissement

- Reportez-vous à Remplacement du filtre à liquide de refroidissement pour les instructions d'entretien.

Réglage de la soupape

- Veuillez vous renseigner sur cette procédure auprès d'un revendeur ou d'un prestataire de services PACCAR agréé. ²

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

² C-Service pour service normal (transport de ligne) – temps de ralenti inférieur et supérieur à 20 % : Effectuer le réglage initial à 240 000 km (150 000 mi) / 6 750 heures), puis tous les 480 000 km (300 000 mi) par la suite.

INTERVALLE G – DURÉE DE RALENTI SUPÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 450 000 MI / 725 000 KM / 13 500 HEURES / 48 MOIS (4 ANS)

Durée de ralenti supérieure à 20 % – 450 000 mi / 725 000 km / 13 500 h / 48 mo (4 ans) ¹

Courroies d'entraînement

- Se reporter à la section Retrait de la courroie du ventilateur (selon l'équipement) – Remplacer pour les instructions d'entretien.

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

INTERVALLE J – DURÉE DE RALENTI SUPÉRIEURE À 20 % – TOUS LES 750 000 MI / 1 200 000 KM / 24 000 HEURES / 96 MOIS (8 ANS)

Durée de ralenti supérieure à 20 % – 750 000 mi / 1 200 000 km / 24 000 h / 96 mo (8 ans) ¹

Système de refroidissement

- Se reporter à la section Remplacer le liquide de refroidissement longue durée pour les instructions d'entretien.

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

5.4 Intervalles d'entretien préventif MX – Utilisation intensive/professionnelle

UTILISATION INTENSIVE/SPÉCIALISÉE – RÉGLAGE DE LA SOUPAPE

Les applications des véhicules spécialisés comprennent : L'agriculture, le mélange du béton, la construction, le levage (grues), les bennes basculantes, les urgences et les incendies, le transport d'équipement lourd, l'exploitation forestière, minière ou pétrolière, les chasse-neige et les dépanneuses.

Réglage de la soupape	
Réglage initial de la soupape	96 000 km ou 60 000 milles
	1 600 heures (12 mois)/1 an
Réglage de la soupape – Suivant	480 000 km ou 300 000 milles
	9 000 heures (36 mois)/3 ans

INTERVALLE A – SERVICE INTENSIF/PROFESSIONNEL – TOUS LES 15 000 MI / 24 000 KM / 400 H / 6 MOIS

Utilisation intensive et spécialisée – 15 000 mi/24 000 km/400 h/6 mo ¹
Système d'air et compresseur - Se reporter à la section <u>Compresseur d'air</u> pour les instructions d'entretien. - Se reporter au manuel d'utilisation du véhicule pour les instructions d'entretien du filtre à air.
Système d'air de charge - Se reporter à la section <u>Conduite d'air de charge</u> pour les instructions d'entretien. - Se reporter à la section <u>Refroidisseur d'air de charge</u> pour les instructions d'entretien.

Utilisation intensive et spécialisée – 15 000 mi/24 000 km/400 h/6 mo¹
Système de charge et de démarrage Se reporter à la section <u>Câbles et faisceaux électriques</u> pour les instructions d'entretien.
Système de refroidissement Se reporter à la section <u>État du liquide de refroidissement ou de l'antigel</u> pour les instructions d'entretien.

¹ Veiller à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

INTERVALLE B – UTILISATION INTENSIVE ET SPÉCIALISÉE – TOUS LES 30 000 MI / 48 000 KM / 800 HEURES / 12 MOIS (1 AN)

Utilisation intensive et spécialisée – 30 000 mi / 48 000 km / 800 h / 12 mo (1 an)¹
Système de charge et de démarrage Reportez-vous à la section <u>Batteries, câbles et branchements</u> pour les instructions d'entretien.
Courroies d'entraînement - Se reporter à la section <u>Vérifications de la courroie du moteur</u> pour les instructions d'entretien. - Se reporter à la section <u>Tendeur de courroie de ventilateur (selon l'équipement)</u> pour les instructions d'entretien.
Lubrification du moteur Se reporter à la section <u>Intervalles de filtration et de lubrification du moteur</u> pour les instructions d'entretien.
Circuit de carburant Se reporter à la section <u>Filtre à carburant – Remplacer²</u>

¹ Veuillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

² L'utilisation d'un carburant de piètre qualité peut nécessiter un entretien plus fréquent de l'élément du filtre à carburant.

INTERVALLE C – UTILISATION INTENSIVE ET SPÉCIALISÉE – TOUS LES 60 000 MI / 96 000 KM / 1 600 HEURES / 24 MOIS (2 ANS)

Utilisation intensive et spécialisée – 60 000 mi / 96 000 km / 1 600 h / 24 mo (2 ans) ¹
Système de refroidissement Se reporter à la section <u>Inspection des flexibles de radiateur</u> pour les instructions d'entretien.
Vilebrequin Se reporter à <u>Vilebrequin – amortisseur de vibrations</u> pour les instructions d'entretien.
Réglage de la soupape Veuillez vous renseigner sur cette procédure auprès d'un revendeur ou d'un prestataire de services PACCAR agréé. ²

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

² C-Service pour service normal (transport de ligne) – temps de ralenti inférieur et supérieur à 20 % : Effectuer le réglage initial à 240 000 km (150 000 mi) / 6 750 heures), puis tous les 480 000 km (300 000 mi) par la suite.

INTERVALLE D – SERVICE INTENSIF/PROFESSIONNEL – TOUS LES 150 000 MI / 240 000 KM / 4 500 HEURES / 24 MOIS (2 ANS)

Utilisation intensive et spécialisée – 150 000 mi/240 000 km/4 500 h/24 mo (2 ans) ¹
Système de post-traitement des gaz d'échappement Reportez-vous à <u>Stratégie d'entretien du filtre à particules diesel (DPF)</u> – Stratégie de nettoyage à sec

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

INTERVALLE F – UTILISATION INTENSIVE ET SPÉCIALISÉE – TOUS LES 300 000 MI / 480 000 KM / 9 000 HEURES / 36 MOIS (3 ANS)

Utilisation intensive et spécialisée – 300 000 mi / 480 000 km / 9 000 h / 36 mo (3 ans) ¹
Système de post-traitement des gaz d'échappement Se reporter à la section <u>Accès au filtre à fluide d'échappement diesel (DEF)</u> pour les instructions d'entretien.
Système de refroidissement Se reporter à la section <u>Remplacement du filtre à liquide de refroidissement</u> pour les instructions d'entretien.
Réglage de la soupape Veuillez vous renseigner sur cette procédure auprès d'un revendeur ou d'un prestataire de services PACCAR agréé. ²

¹ Veuillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

² C-Service pour service normal (transport de ligne) – temps de ralenti inférieur et supérieur à 20 % : Effectuer le réglage initial à 240 000 km (150 000 mi) / 6 750 heures), puis tous les 480 000 km (300 000 mi) par la suite.

INTERVALLE G – UTILISATION INTENSIVE ET SPÉCIALISÉE – TOUS LES 450 000 MI / 725 000 KM / 13 500 HEURES / 48 MOIS (4 ANS)

Utilisation intensive et spécialisée – 450 000 mi / 725 000 km / 13 500 h / 48 mo (4 ans) ¹
Courroies d'entraînement Se reporter à la section <u>Retrait de la courroie du ventilateur (selon l'équipement)</u> pour les instructions d'entretien.

¹ Veuillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

INTERVALLE J – UTILISATION INTENSIVE ET SPÉCIALISÉE – TOUS LES 750 000 MI / 1 200 000 KM / 24 000 HEURES / 96 MOIS (8 ANS)

Utilisation intensive et spécialisée – 750 000 mi / 1 200 000 km / 24 000 h / 96 mo (8 ans) ¹
Système de refroidissement
Se reporter à la section <u>Remplacer le liquide de refroidissement longue durée</u> pour les instructions d'entretien.

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

5.5 Intervalles d'entretien MX – Enlèvement/Livraison/Déchets

RAMASSAGE/LIVRAISON/DÉCHETS – RÉGLAGE DE LA SOUPAPE

Réglage de la soupape	
Réglage initial de la soupape	96 000 km ou 60 000 milles
	1 600 heures (12 mois)/1 an
Réglage de la soupape – Suivant	480 000 km ou 300 000 milles
	9 000 heures (36 mois)/3 ans

INTERVALLE A – RAMASSAGE/LIVRAISON/DÉCHETS – TOUS LES 15 000 MI / 24 000 KM / 400 HEURES / 6 MOIS

Ramassage/Livraison/Déchets – 15 000 mi / 24 000 km / 400 h / 6 mo ¹
Système d'air et compresseur - Se reporter à la section <u>Compresseur d'air</u> pour les instructions d'entretien. - Se reporter au manuel d'utilisation du véhicule pour les instructions d'entretien du filtre à air.
Système d'air de charge - Se reporter à la section <u>Conduite d'air de charge</u> pour les instructions d'entretien. - Se reporter à la section <u>Refroidisseur d'air de charge</u> pour les instructions d'entretien.

Ramassage/Livraison/Déchets – 15 000 mi / 24 000 km / 400 h / 6 mo ¹
Système de charge et de démarrage Se reporter à la section <u>Câbles et faisceaux électriques</u> pour les instructions d'entretien.
Système de refroidissement Se reporter à la section <u>État du liquide de refroidissement ou de l'antigel</u> pour les instructions d'entretien.

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

INTERVALLE B – RAMASSAGE/LIVRAISON/DÉCHETS – TOUS LES 30 000 MI / 48 000 KM / 800 HEURES / 12 MOIS (1 AN)

Ramassage/Livraison/Déchets – 30 000 mi / 48 000 km / 800 h / 12 mo (1 an) ¹
Système de charge et de démarrage Reportez-vous à la section <u>Batteries, câbles et branchements</u> pour les instructions d'entretien.
Courroies d'entraînement - Se reporter à la section <u>Vérifications de la courroie du moteur</u> pour les instructions d'entretien. - Se reporter à la section <u>Tendeur de courroie de ventilateur (selon l'équipement)</u> pour les instructions d'entretien.
Lubrification du moteur Se reporter à la section <u>Intervalles de filtration et de lubrification du moteur</u> pour les instructions d'entretien.
Circuit de carburant Se reporter à la section <u>Filtre à carburant – Remplacer²</u>

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

² L'utilisation d'un carburant de piètre qualité peut nécessiter un entretien plus fréquent de l'élément du filtre à carburant.

INTERVALLE C – RAMASSAGE/LIVRAISON/DÉCHETS – TOUS LES 60 000 MI / 96 000 KM / 1 600 HEURES / 12 MOIS (1 AN)

Ramassage/Livraison/Déchets – 60 000 mi/96 000 km/1 600 h/12 mo (1 ans) ¹
Système de refroidissement Se reporter à la section <u>Inspection des flexibles de radiateur</u> pour les instructions d'entretien.
Vilebrequin Se reporter à <u>Vilebrequin – amortisseur de vibrations</u> pour les instructions d'entretien.
Boulons de fixation Se reporter aux <u>Boulons de fixation du moteur</u> pour connaître les instructions d'entretien.
Réglage de la soupape Veuillez vous renseigner sur cette procédure auprès d'un revendeur ou d'un prestataire de services PACCAR agréé. ²

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

² C-Service pour service normal (transport de ligne) – temps de ralenti inférieur et supérieur à 20 % : Effectuer le réglage initial à 240 000 km (150 000 mi) / 6 750 heures), puis tous les 480 000 km (300 000 mi) par la suite.

INTERVALLE D – RAMASSAGE/LIVRAISON/DÉCHETS – TOUS LES 150 000 MI / 240 000 KM / 4 500 HEURES / 24 MOIS (2 ANS)

Ramassage/Livraison/Déchets – 150 000 mi/240 000 km/4 500 h/24 mo (2 ans) ¹
Système de post-traitement des gaz d'échappement Reportez-vous à <u>Stratégie d'entretien du filtre à particules diesel (DPF)</u> – Stratégie de nettoyage à sec

¹ Veillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

INTERVALLE F – RAMASSAGE/LIVRAISON/DÉCHETS – TOUS LES 300 000 MI / 480 000 KM / 9 000 HEURES / 36 MOIS (3 ANS)

Ramassage/Livraison/Déchets – 300 000 mi / 480 000 km / 9 000 h / 36 mois (3 ans) ¹

Système de post-traitement des gaz d'échappement

- Se reporter à la section Accès au filtre à fluide d'échappement diesel (DEF) pour les instructions d'entretien.

Système de refroidissement

- Se reporter à la section Remplacement du filtre à liquide de refroidissement pour les instructions d'entretien.

¹ Veuillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

INTERVALLE G – RAMASSAGE/LIVRAISON/DÉCHETS – TOUS LES 450 000 MI / 725 000 KM / 13 500 HEURES / 48 MOIS (4 ANS)

Ramassage/Livraison/Déchets – 450 000 mi / 725 000 km / 13 500 h / 48 mo (4 ans) ¹

Courroies d'entraînement

- Se reporter à la section Retrait de la courroie du ventilateur (selon l'équipement) pour les instructions d'entretien.

¹ Veuillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

INTERVALLE J – RAMASSAGE/LIVRAISON/DÉCHETS – TOUS LES 750 000 MI / 1 200 000 KM / 24 000 HEURES / 96 MOIS (8 ANS)

Ramassage/Livraison/Déchets – 750 000 mi / 1 200 000 km / 24 000 h / 96 mo (8 ans) ¹

Système de refroidissement

- Se reporter à la section Remplacer le liquide de refroidissement longue durée pour les instructions d'entretien.

¹ Veuillez à ce que tous les intervalles d'entretien conduisant à ce point soient répétés avant la fin de ceux listés ci-dessous.

6 CARACTÉRISTIQUES DU MOTEUR PACCAR

2

6.1 Caractéristiques du moteur

Tableau 1: Caractéristiques du moteur PACCAR MX-11

Puissance en hp	Consultez l'étiquette EPA située sur le dessus du couvercle de culasse ou de la tubulure du mélangeur.
Ordre d'allumage	1, 5, 3, 6, 2, 4
Rotation du vilebrequin (vue depuis l'avant du moteur)	Sens horaire
Cylindrée	10,8 L (659 po ³)
Alésage et course	123 mm (4,84 po) × 152 mm (5,97 po)
Poids à sec (à l'exclusion du volant moteur et du compresseur d'air)	988 kg (2 178 lb)
Vitesse de ralenti	Environ 550 à 650 tr/min
Ralenti accéléré	2 200 tr/min
Régime maximum continu du moteur lors du serrage du frein moteur par compression	2 100 tr/min
Établissement d'un code d'anomalie lors du serrage du frein moteur par compression	2 300 tr/min
Vitesse maximum régulée sans charge en régime continu	2 200 tr/min
Emballement du moteur	2 301 à 2 499 tr/min
Mauvais usage	2 300 tr/min ou plus
Rapport et rotation de la prise de force avant (FEPTO)	Sens horaire, 1:1

Tableau 1: Caractéristiques du moteur PACCAR MX-11

Limite de couple de la prise de force avant (FEPTO)	700 Nm (516 lb-pi) (continu)
Rapport et rotation de la prise de force avant (REPTO)	Sens horaire 1,3:1 (1 heure) et 1,46:1 (11 heures)
Limite de couple de la prise de force arrière (REPTO) (1 heure)	1 000 Nm (738 lb-pi) (maximum), 800 Nm (590 lb-pi) (continu)
Limite de couple de la prise de force arrière (REPTO) (11 heure)	700 Nm (330 lb-pi) (continu)

6.2 Nettoyage du moteur

Vous devez nettoyer le châssis, le compartiment moteur et le moteur selon les besoins, mais au moins une fois par année. Le nettoyage permet d'éliminer le sel de déneigement et les débris qui peuvent être corrosifs ou autrement nocifs pour le système électrique. Un nettoyage insuffisant du châssis du camion peut augmenter le risque d'incendie d'origine électrique. Lors du nettoyage du moteur, suivez les instructions du manuel d'utilisation du constructeur du véhicule et respectez toutes les instructions relatives à la protection de l'environnement.



AVERTISSEMENT

Ne dirigez pas l'eau à haute pression sur les composants électriques, les connecteurs à fiche, les joints d'étanchéité ou les flexibles sur le moteur. La non-conformité peut accélérer la corrosion et dégrader le composant électrique, ce qui peut causer un incendie ou endommager l'équipement. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



ATTENTION

Ne dirigez pas l'eau à haute pression sur les joints ou les tuyaux flexibles. De l'eau pourrait pénétrer dans la pièce et contaminer les lubrifiants et les liquides du système. Pour éviter d'endommager ces composants, il convient de maintenir en permanence un léger débit d'eau. Le non-respect de cette consigne peut causer des dommages à l'équipement.

6.3 Lubrification du moteur

RECOMMANDATIONS ET SPÉCIFICATIONS SUR L'HUILE DE LUBRIFICATION MOTEUR

L'utilisation appropriée des huiles de graissage conjointement avec les intervalles de vidange et de remplacement du filtre adéquats constituent des facteurs essentiels au rendement et à la durabilité du moteur. Le fait de prolonger l'intervalle de vidange d'huile et de changement de filtre au-delà des recommandations du fabricant peut entraîner une diminution de la durée de vie du moteur en raison de la corrosion, des dépôts et de l'usure.

Reportez-vous à la rubrique Intervalles de graissage et de remplacement du filtre afin de déterminer l'intervalle de vidange d'huile appropriée à votre utilisation.



REMARQUE

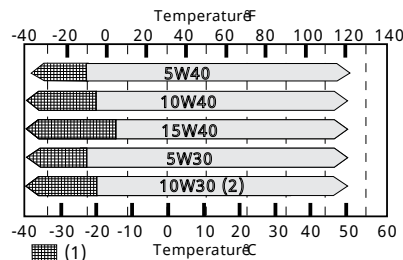
Il incombe à l'opérateur de suivre ces recommandations afin de s'assurer que la garantie du moteur ne soit pas affectée.

PACCAR recommande l'utilisation d'une huile moteur de haute qualité et de haute tenue SAE 10W-30 conforme à la norme API CK-4.

La principale recommandation de PACCAR concerne l'utilisation de l'huile de lubrification multigrade 10W-30 pour un fonctionnement normal à une température ambiante supérieure à 5°F (-15°C). Pour un fonctionnement à une température ambiante inférieure à 5°F (-15°C), de l'huile SAE 5W-30 peut être utilisée à condition qu'elle soit conforme à la norme API CK-4; les mélanges de carburant de biodiesel ou le biodiesel ne doivent pas servir de carburant pour le moteur. L'utilisation d'une huile multigrade permet d'améliorer le démarrage du moteur par

temps froid, de diminuer la formation de dépôts, d'augmenter la durabilité du moteur et d'accroître l'économie de carburant.

Illustration 10: Tableau de viscosité de l'huile moteur



1. Nécessite l'utilisation d'un dispositif de chauffage de carter d'huile actif avant le démarrage du moteur.
2. Remplissage d'huile initial en usine : API CK-4 10W-30
3. Remplissages de service futurs : API CK-4 10W-30



REMARQUE

Les densités des huiles répertoriées dans le tableau ci-dessus sont d'une utilisation acceptable dans la mesure où l'huile est conforme à la norme API CK-4.

Huiles pour rodage de nouveaux moteurs

PACCAR ne recommande pas l'utilisation des huiles de graissage servant au « rodage » des moteurs PACCAR neufs ou réusinés. Il est recommandé d'utiliser la même huile de graissage aux fins de rodage du moteur que celle que l'on utilise pour son fonctionnement normal.

Utilisation d'un additif pour huile de rechange

PACCAR ne recommande pas l'utilisation d'additif pour huile de rechange. Les huiles de graissage de moteur de haute qualité actuelles sont très sophistiquées. La plupart contiennent des quantités précises d'additifs mélangés à l'huile de graissage pour répondre aux normes de rendement les plus rigoureuses.

Ces huiles répondent aux caractéristiques de rendement conformes aux normes de l'industrie des lubrifiants et constituent une protection suffisante lorsqu'elles servent conformément aux recommandations. Les additifs pour huiles de graissage qu'on trouve sur le marché ne sont pas nécessaires aux fins d'amélioration du rendement de l'huile à moteur et, dans certains cas, peuvent même réduire le pouvoir de protection du moteur.

CAPACITÉS ET PRESSIONS DE L'HUILE MOTEUR

Tableau 2: Capacités et pressions d'huile moteur acceptables

PACCAR MX-11	
Pression d'huile au ralenti décéléré (minimum admissible) de 650 -50/+100 tr/min	100 kPa à une température d'huile de 115 °C (14,5 psi à 239 °F)
À une vitesse sur route de 900-1 300 tr/min (minimum admissible)	150 à 230 kPa à une température d'huile de 115 °C (22 à 33 psi à 239 °F)
À une vitesse sur route de 1 300-2 100 tr/min (minimum admissible)	230 kPa à une température d'huile de 115 °C (33 psi à 239 °F)
Pression d'huile régulée (nominale)	240 kPa $\pm$ 30,3 kPa à une température d'huile de 115 °C (34,8 psi $\pm$ 4,4 psi à 239 °F)
Capacité totale du circuit (carter d'huile et filtres à huile neufs)	36,5 litres (38,5 pintes U.S.)

INTERVALLES DE FILTRATION ET DE LUBRIFICATION DU MOTEUR

L'intervalle de vidange d'huile dépend du véhicule et du cycle de service du moteur. PACCAR recommande l'utilisation d'une huile de graissage de qualité supérieure, comme mentionné dans la section Recommandations et spécifications relatives à l'huile de graissage du moteur.

Effectuez ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.



ATTENTION

Le prolongement de l'intervalle de remplacement de l'huile et des filtres au-delà des recommandations prescrites contribue à réduire la durée de vie utile du moteur en raison de facteurs tels que la corrosion, les dépôts et l'usure. Un filtre à huile d'un moteur capte les impuretés et élimine les dépôts d'huile afin de prolonger la durée de vie des organes mobiles internes. Respectez l'intervalle

de vidange d'huile et de remplacement du filtre recommandé dans cette section du manuel. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Tableau 3: Détermination du type d'utilisation correspondant aux intervalles de vidange d'huile du moteur

	Service intensif – Utilisation spécialisée*	Service normal – Transport longue distance
Consommation de carburant	Moins de 2,6 km/L (6 MPG)	2,6 km/L (6 MPG) ou plus
poids nominal brut du véhicule	Supérieur à 36 300 kg (80 000 lb)	36 300 kg (80 000 lb) ou moins
* Les applications des véhicules spécialisés comprennent : L'agriculture, le mélange du béton, la construction, le levage (grues), les bennes basculantes, les urgences et les incendies, le transport d'équipement lourd, l'exploitation forestière, minière ou pétrolière, les chasse-neige et les dépanneuses.		

Tableau 4: Intervalles de vidange d'huile et de remplacement du filtre

	Application du véhicule	Intervalle de remplacement
Intervalle de vidange d'huile et de remplacement du filtre	Service normal (transport de ligne) – durée de ralenti de moins de 20 %	75 000 miles (120 000 km)2 250 heures ou 12 mois
	Service normal (transport de ligne) – durée de ralenti de plus de 20 %	50 000 miles (80 000 km)1 500 heures ou 12 mois
	Ramassage/Livraison/Déchets	30 000 miles (48 000 km)800 heures ou 12 mois
	Service intensif (utilisation spécialisée*)	30 000 miles (48 000 km)800 heures ou 12 mois
Les applications des véhicules spécialisés comprennent : L'agriculture, le mélange du béton, la construction, le levage (grues), les bennes basculantes, les urgences et les incendies, le transport d'équipement lourd, l'exploitation forestière, minière ou pétrolière, les chasse-neige et les dépanneuses.		

**REMARQUE**

En cas d'utilisation de carburant biodiesel B6-B20, l'huile et le filtre doivent faire l'objet d'un remplacement à tous les 40 000 mi (64 000 km), dans le cas du transport longue distance, ou à tous les 20 000 mi (32 000 km) dans le cas des utilisations de service intensif ou à tous les six mois.

6.4 Refroidissement moteur

ENTRETIEN DU SYSTÈME DE REFOIDISSEMENT

Le système de refroidissement dans votre véhicule a été rempli en usine avec un liquide de refroidissement longue durée qui répond ou dépasse les normes ASTM D6210, Cummins Engineering Standard 14603 pour les moteurs de séries ISX et PX et MAT74002 lorsque le véhicule est équipé d'un moteur de série MX. Lors de la vidange du système de refroidissement, PACCAR recommande l'utilisation d'un mélange d'eau distillée et de liquide de refroidissement longue durée (ELC) dans une proportion de 50/50. Un mélange 50/50 de liquide de refroidissement longue durée (ELC) et d'eau distillée offre une protection contre le gel jusqu'à -36,7°C (-34°F), ce qui convient à la plupart des climats en Amérique du Nord. En ce qui concerne les conditions de fonctionnement par temps extrêmement froid, un mélange 60/40 (rapport liquide de refroidissement-eau) peut servir à fournir une protection contre le gel jusqu'à -52,2°C (-62°F).

Sauf indication contraire, le liquide de refroidissement rempli en usine est une formule à base d'éthylène glycol utilisant une technologie d'acide organique nitraté (NOAT) à durée de vie prolongée, mélangée dans une proportion de 50:50 avec de l'eau distillée. La formule provenant de l'usine est conforme ou supérieure à la norme ASTM D6210 et à la norme d'ingénierie Cummins 14603 pour les moteurs ISX et PX, et à la norme MAT74002 pour les moteurs PACCAR MX-11 et MX-13. Pour la durée et l'état du moteur et du système de refroidissement, il est important de maintenir la protection contre le gel et la chimie du liquide de refroidissement.

AVERTISSEMENT

NE PAS toucher, inhaler ou consommer d'antigel ou de liquide de refroidissement. En cas de contact de l'antigel/liquide de refroidissement avec les yeux, rincer abondamment à l'eau pendant 15 minutes. En cas de contact prolongé ou répété avec la peau, laver immédiatement la peau à l'eau et au savon. En cas de consommation d'antigel/liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Ne PAS faire vomir. Le non-respect

de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

ATTENTION

Le système de refroidissement du moteur nécessite des inspections et un entretien précis. Ne pas respecter les exigences peut endommager le moteur. Au nombre des dommages du moteur, mentionnons notamment le gel, l'ébullition, la corrosion et des chemises de cylindres rongées. 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 manuel du propriétaire du fabricant du moteur. Le non-respect de cette consigne peut endommager le moteur.

ATTENTION

Toujours utiliser un filtre à liquide de refroidissement PACCAR d'origine. Les filtres PACCAR d'origine sont conformes aux spécifications des composants et optimisent le fonc-

tionnement du circuit de refroidissement. L'utilisation d'un filtre à liquide de refroidissement autre qu'un filtre PACCAR d'origine peut causer de graves dommages aux composants du véhicule. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

i REMARQUE

Le liquide de refroidissement nuit à l'environnement. Le liquide de refroidissement inutilisé doit être considéré comme une matière dangereuse et être entreposé dans un contenant étanche. Après usage, il doit être traité comme un déchet industriel. Suivre les recommandations HAZMAT à la fois pour les liquides de refroidissement usagés et non utilisés.

Concentration

Vérifiez le niveau de protection contre le gel ou l'ébullition, lequel est déterminé par la concentration du glycol. Utilisez un réfractomètre de glycol pour déterminer le niveau de glycol. Ajoutez du liquide de refroidissement afin d'obtenir le rapport

eau-liquide de refroidissement qui vous offre la protection dont vous avez besoin. Un mélange 50/50 d'eau et de liquide de refroidissement convient à la plupart des utilisations. Dans des conditions de fonctionnement par temps extrêmement froid, il est possible d'augmenter la concentration de liquide de refroidissement.

i REMARQUE

La concentration maximale recommandée d'ELC est de 60 % d'ELC pour 40 % d'eau par volume (un mélange de liquide de refroidissement 60/40). La concentration minimale recommandée est de 40 % d'ELC pour 60 % d'eau par volume (un mélange de liquide de refroidissement 40/60).

Tableau 5: Niveau de concentration de glycol

Niveau	Rapport liquide de refroidissement/ eau désiré	Point de congélation °C (°F)
Niveaux recommandés	40 %	-24 (-12)
	45%	-31 (-23)
	50 %	-37 (-34)
	55%	-46 (-50)
	60 %	-52 (-62)

Condition

Effectuez une inspection visuelle du liquide de refroidissement. 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 contami-

nation du liquide de refroidissement ou à des problèmes mécaniques, soumettez un échantillon de liquide de refroidissement pour analyse. Un mauvais entretien peut conduire à la dégradation du liquide de refroidissement, à l'endommagement du système de refroidissement et des composants du moteur. Consultez votre concessionnaire ou le représentant du fabricant du liquide de refroidissement longue durée pour obtenir les nécessaires de vérification, les bandes d'essai et les procédures d'échantillonnage en laboratoire recommandés pour le liquide de refroidissement longue durée.

Prolongateur de liquide de refroidissement

Le cas échéant, ajoutez un prolongateur de liquide de refroidissement longue durée, conformément à la concentration d'inhibiteur de corrosion requise. NE PAS ajouter de composé de prolongement de la durée de vie à un liquide de refroidissement sans nitrite.

Vérification du niveau de liquide de refroidissement

Vérifiez tous les jours le niveau de liquide de refroidissement. Voir Niveau de liquide de refroidissement.



ATTENTION

Évitez de mélanger différentes marques et formules lorsque vous ajoutez du liquide de refroidissement. Si le liquide de refroidissement est mélangé avec plus de 25 % d'une formule différente (p. ex., un mélange des liquides de refroidissement NOAT et OAT), cela pourrait causer des dommages par corrosion au moteur. Si le mélange dépasse 25 % du volume total du système, il est recommandé de vidanger et remplir complètement le système avec un seul type de liquide de refroidissement.

Filtre de liquide de refroidissement

Votre moteur est également muni d'un filtre de liquide de refroidissement conçu pour capter et éliminer les dépôts nocifs du système de refroidissement afin de prolonger la durée de vie du système. Il s'agit d'un « filtre vierge » qui ne contient aucun produit chimique ou additif à libération lente. Remplacez-le uniquement avec un filtre vierge à l'intervalle indiqué dans le calendrier d'entretien préventif. N'utilisez JAMAIS de filtres contenant des additifs

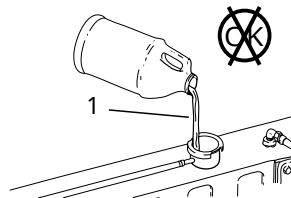
supplémentaires pour liquide de refroidissement (SCA) dans un système rempli de liquide de refroidissement longue durée.



ATTENTION

Toujours utiliser un filtre à liquide de refroidissement PACCAR d'origine. Les filtres PACCAR d'origine sont conformes aux spécifications des composants et optimisent le fonctionnement du circuit de refroidissement. L'utilisation d'un filtre à liquide de refroidissement autre qu'un filtre PACCAR d'origine peut causer de graves dommages aux composants du véhicule. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Additifs et huiles solubles pour système de refroidissement



1 N'utilisez pas d'huiles solubles ni d'additifs d'étanchéité.



ATTENTION

L'utilisation d'additifs d'étanchéité ou d'huiles solubles dans le circuit de refroidissement peut endommager le moteur. Ces additifs peuvent obstruer diverses zones du radiateur, du circuit EGR et du refroidisseur d'huile. L'obstruction du circuit de refroidissement peut empêcher ou ralentir les transferts de chaleur, causant des dommages internes au moteur. NE PAS utiliser d'additifs d'étanchéité ou d'huiles solubles dans le circuit de refroidissement. L'utilisation d'additifs d'étanchéité peut donner lieu à :

- une accumulation dans les

zones à faible débit du liquide de refroidissement;

- une obstruction du radiateur et du refroidisseur d'huile;
- des dommages au joint d'étanchéité de la pompe à eau;
- des dommages aux surfaces de transfert de chaleur;
- des dommages aux joints d'étanchéité et aux flexibles;
- la corrosion du laiton et du cuivre.

Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

CARACTÉRISTIQUES DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Tableau 6: Caractéristiques du liquide de refroidissement du moteur PACCAR MX-11

Volume de liquide de refroidissement	Environ 47 litres (12,5 gallons) ¹
Pression minimale recommandée du bouchon à pression	1,03 bar/103 kPa (15 psi)
Température maximale de sortie du liquide de refroidissement	106 °C (223 °F)

¹ Varie en fonction de l'équipement du véhicule



REMARQUE

Les volumes de liquide de refroidissement dépendent du modèle de châssis et des options de chauffage de cabine ou de couchette.

EXTENDED LIFE COOLANT

Effectuer ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.

- Effectuer des vérifications d'entretien du liquide de refroidissement, y compris de son point de congélation, de son pH, ainsi que des essais de présence de nitrite et de carboxylate au moins deux fois par an pour assurer la protection du moteur.

Liquide de refroidissement longue durée nitrité

Pour les formules nitrées (NOAT), un liquide de refroidissement longue durée résistant qui répond aux normes ASTM D6210, Cummins Engineering Standard 14603 pour les moteurs ISX et PX, et MAT74002 pour les moteurs PACCAR MX-11 et MX-13 doit être utilisé.

Sauf indication contraire, le liquide de refroidissement rempli en usine est une formule à base d'éthylène glycol utilisant une technologie d'acide organique nitré (NOAT) à durée de vie prolongée, mélangée dans une proportion de 50:50 avec de l'eau distillée. La formule provenant de l'usine est conforme ou

supérieure à la norme ASTM D6210 et à la norme d'ingénierie Cummins 14603 pour les moteurs ISX et PX, et à la norme MAT74002 pour les moteurs PACCAR MX-11 et MX-13. Pour la durée et l'état du moteur et du système de refroidissement, il est important de maintenir la protection contre le gel et la chimie du liquide de refroidissement.

L'intervalle prescrit pour le remplacement d'un liquide de refroidissement à durée de vie prolongée comportant du nitrite et du molybdate est de 1 200 000 km (750 000 mi) ou 12 000 heures de conduite sur route (8 ans ou 15 000 heures, conduite hors-route), remplissage initial sans liquide longue durée ajouté. L'intervalle prescrit pour le remplacement est de 1 600 000 km (1 000 000 de miles) ou 20 000 heures ou 8 ans. Ajouter 800 000 km (500 000 miles) ou 10 000 heures ou 4 ans avec du liquide longue durée.

Liquide de refroidissement longue durée sans nitrite

Un liquide de refroidissement à technologie d'acide organique (OAT) sans nitrite peut être utilisé s'il respecte l'exigence DAF 74002.

L'intervalle de vidange du liquide de refroidissement sans nitrite est de 1 000 000 km (600 000 mi) ou 6 ans, sans besoin de composé de prolongement de la durée de vie. NE PAS ajouter de composé de prolongement de la durée de vie à un liquide de refroidissement sans nitrite. Respecter les pourcentages de vidange/rinçage/remplissage/dilution du fournisseur de liquide de refroidissement pour effectuer l'entretien d'un véhicule rempli de liquide de refroidissement sans nitrite.

Recommandations supplémentaires :

- L'antigel est essentiel contre le gel, la surchauffe et la corrosion. L'usage d'additifs n'est pas recommandé pour des liquides de refroidissement à durée de vie étendue.

Fournisseurs de liquide de refroidissement longue durée recommandés



6.5 Carburant

TUYAUTERIE D'ADMISSION D'AIR

Cette procédure doit s'effectuer dans le cadre des vérifications d'entretien quotidiennes et lors du ravitaillement.

1. Inspectez l'état des flexibles et des tuyaux afin d'y déceler des signes de détérioration ou de fuite.
2. Inspectez les colliers de serrage des flexibles afin d'en vérifier le serrage et d'y déceler des pincements ou des entailles.
3. Vérifiez le jeu par rapport aux autres composants.
4. Vérifiez l'indicateur de colmatage du filtre à air.

GARANTIE ET UTILISATION DE CARBURANTS DIESEL RENOUVELABLES ET AUTRES

CARBURANTS DIESEL PARAFFINIQUES

PACCAR Inc. approuve l'utilisation de diesel paraffinique à tout niveau de mélange ou comme carburant autonome, sous réserve de conformité aux conditions suivantes :

- Le diesel paraffinique contenu dans le carburant est conforme à la norme EN 15940;
- Le carburant fini répond aux propriétés de la norme ASTM D975.

L'utilisation de carburant diesel paraffinique approuvé n'a aucune incidence sur la garantie du moteur PACCAR ou sur ses intervalles d'entretien. Les pannes causées par des carburants non approuvés présentant une qualité non conforme ou qui ne respectent pas les normes spécifiques de l'industrie ne seront pas considérées comme étant des défaillances relatives aux pièces ou à la main-d'œuvre de PACCAR, et ne sont par conséquent pas couvertes par la garantie des moteurs PACCAR. Plus précisément, les huiles végétales brutes ou non transformées diffèrent fortement du diesel paraffinique et ne sont pas approuvées.

PACCAR recommande aux clients qui ont l'intention d'utiliser du diesel paraffinique de se familiariser avec les propriétés de ces carburants. Veuillez consulter les renseignements techniques du fournisseur de carburant et demander une copie du certificat d'analyse s'il n'est pas clair que le carburant est conforme aux spécifications. Les utilisateurs doivent être particulièrement conscients du fait que les carburants paraffiniques sont plus sujets au fluage (gélification) et aux problèmes d'obstruction des filtres s'ils ne sont pas formulés pour répondre à des exigences propres au climat. Les utilisateurs doivent également savoir que la teneur en énergie d'un diesel paraffinique (par volume) est inférieure à celle du carburant diesel au pétrole, ce qui peut augmenter la consommation de carburant jusqu'à quatre pour cent en tant que carburant autonome.

GARANTIE ET UTILISATION DE CARBURANT BIODIESEL

PACCAR Inc. approuve l'utilisation de mélanges de carburants biodiesel comportant jusqu'à 20 % par volume de carburant diesel, sous réserve de conformité aux conditions suivantes :

- Le biodiesel utilisé dans le mélange doit répondre à la norme ASTM D6751

ou EN 14214.

- Le biodiesel utilisé dans le mélange provient d'un producteur agréé BQ-9000.
- Le mélange final doit être conforme aux propriétés assorties à la norme ASTM D975 (jusqu'au mélange B5) ou ASTM D7467 (mélange B6 à B20).
- Si vous utilisez un mélange de B6 à B20, il faut changer l'huile à moteur et le filtre à huile selon le calendrier d'entretien modifié. Reportez-vous au calendrier d'entretien préventif.
- Si vous utilisez un mélange de B6 à B20, il faut remplacer le filtre à carburant tous les 40 000 km (26 000 mi).

L'utilisation de carburant biodiesel approuvé n'a aucune incidence sur la garantie du moteur PACCAR. Les pannes causées par un carburant biodiesel non approuvé ou d'autres additifs pour carburants de qualité inacceptable ou qui ne répondent pas aux normes prescrites par l'industrie ne sont pas considérées par PACCAR comme des vices de pièces ou de fabrication et ne sont par conséquent pas couvertes par la garantie sur les moteurs PACCAR.

PACCAR recommande que la clientèle ayant l'intention d'utiliser des mélanges de carburants biodiesel se familiarise avec les propriétés supplémentaires de manutention qui les caractérisent, à savoir leur vieillissement, leur compatibilité métallique et leur tendance à absorber l'eau. Reportez-vous aux données techniques du fabricant de carburants ou aux directives de l'industrie, comme celles contenues dans le document RP 357 du Conseil d'entretien des camions de l'Association américaine de camionnage (ATA).

Les utilisateurs doivent être particulièrement conscients du fait que les mélanges de carburants sont davantage sujets à la gélification et aux problèmes de blocage du filtre que le carburant diesel ordinaire. Si les véhicules doivent servir à des températures inférieures au point de congélation, il faut alors veiller à utiliser le carburant diesel et les chauffe-accessoires du système d'alimentation en carburant appropriés.

Les utilisateurs doivent également être au courant que la teneur en énergie du biodiesel (par volume) est inférieure à celle du carburant diesel, ce qui peut augmenter la consommation de carburant jusqu'à deux pour cent.

TUYAUTERIE D'ÉCHAPPEMENT POST-TRAITEMENT

Cette procédure doit s'effectuer dans le cadre des vérifications d'entretien quotidiennes et lors du ravitaillement.

1. Vérifiez afin de déceler des fissures.
2. Vérifiez le jeu par rapport aux autres composants (les faisceaux électriques par exemple).
3. Inspectez l'état des flexibles et des tuyaux afin d'y déceler des signes de détérioration ou de fuite.

7 PROCÉDURES D'ENTRETIEN

7.1 Niveau d'huile moteur

NIVEAU D'HUILE MOTEUR

Cette procédure doit s'effectuer dans le cadre des vérifications d'entretien périodique.

Pour vérifier le niveau d'huile moteur, immobiliser le véhicule sur un sol de niveau et attendre 15 minutes après l'arrêt du moteur. Après l'arrêt du moteur, il faut au

moins 15 minutes pour que l'huile moteur retourne dans le carter.

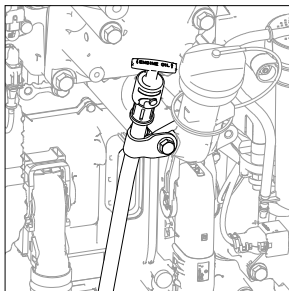


REMARQUE

Lorsque le moteur est chaud, environ 15 minutes sont nécessaires pour que toute l'huile retourne dans le carter. Si le niveau est vérifié immédiatement après avoir coupé le moteur, la jauge indique un niveau d'huile bas.

S'assurer que la suspension du véhicule repose à plat, tant dans le sens de la longueur que de la largeur. Vérifier ce point soigneusement si le véhicule est un véhicule à suspension pneumatique.

1. Tourner la jauge pour la débloquent, puis la sortir de son support.



2. Essuyer la jauge d'huile à l'aide d'un chiffon non pelucheux.
3. Replacer la jauge dans son support.
4. Retirer la jauge de son support et vérifier le niveau d'huile. Le niveau d'huile doit toujours être compris entre les deux repères sur la jauge.
5. Replacer la jauge et la tourner pour la verrouiller.

INDICATION DU NIVEAU D'HUILE SUR LA JAUGE

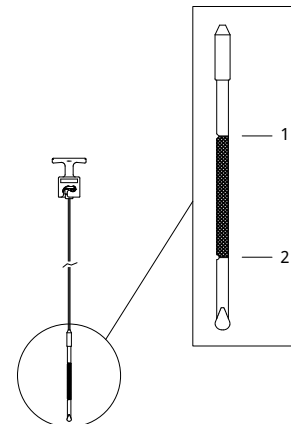


REMARQUE

Sur la jauge d'huile moteur, la différence entre le repère de niveau d'huile inférieur (2) et le repère de niveau

d'huile supérieur (1) équivaut à 9 litres (9,5 quarts américains).

Illustration 11: Repères de la jauge d'huile à moteur



- 1 Haut niveau d'huile (1)
- 2 Bas niveau d'huile (2)

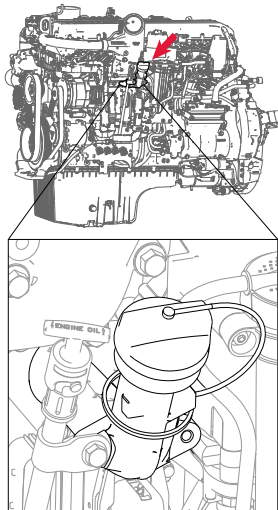
FAIRE L'APPOINT D'HUILE MOTEUR

Suivre cette procédure lorsque le niveau d'huile est bas et qu'il faut faire l'appoint.

Pour vérifier le niveau d'huile moteur tout juste après l'arrêt du moteur, attendre plutôt 15 minutes, le temps que l'huile s'écoule dans le carter.

1. Si nécessaire, faire l'appoint d'huile par l'orifice de remplissage. Utiliser la bonne quantité d'une huile avec l'indice approprié.
2. Après l'appoint, attendre une minute et vérifier à nouveau le niveau d'huile.
3. Replacer le bouchon de remplissage d'huile et le faire tourner pour le verrouiller.

Illustration 12: Emplacement du goulot de remplissage d'huile moteur



BOUCHON DE VIDANGE D'HUILE POUR LE CARTER COMPOSITE

ATTENTION

Le bouchon de vidange se trouve au fond du carter d'huile. N'utilisez pas d'autre bouchon sur le carter comme vidange. Cela pourrait endommager le carter, faire fuir l'huile et endommager le moteur.

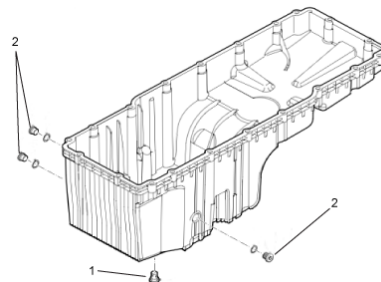
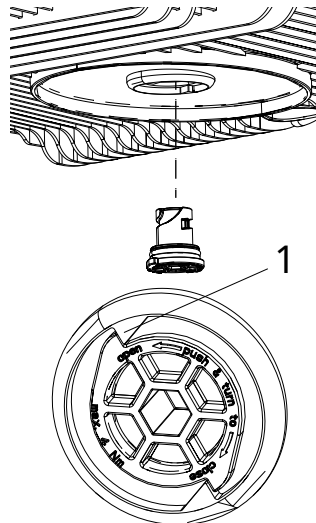


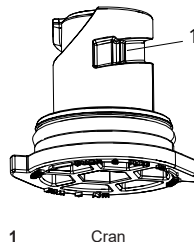
Illustration 13: Pose du bouchon de vidange du carter d'huile



1 Arrêter

Serrez le bouchon de vidange à fond.

Illustration 14: Cran du bouchon de vidange d'huile



1 Cran

i REMARQUE

Ce moteur est équipé d'un carter et d'un bouchon de vidange en matériau composite. Il faut faire très attention de ne pas trop serrer le bouchon de vidange.

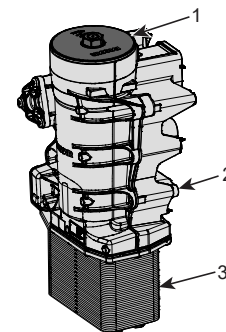
Remplacez le bouchon de vidange :

- Si le bouchon fuit;
- Si le joint torique est manquant;
- Si l'ensemble bouchon et joint torique est endommagé;
- Si le cran de retenue reste imperceptible lors de l'installation.

7.2 Filtre à huile moteur

FILTRE À HUILE MOTEUR

Illustration 15: Module de filtration d'huile



- 1 Capot de filtre à huile
- 2 Carter de filtre
- 3 Module de refroidissement d'huile

Votre moteur est équipé d'un filtre à huile plein débit conçu pour capturer les contaminants et éliminer les dépôts d'huile afin de prolonger la durée de vie des composants mobiles internes.

Utilisez toujours des huiles de graissage appropriées et un intervalle de vidange d'huile et de remplacement du filtre adéquat. Reportez-vous à la rubrique Inter-

valles de graissage et de remplacement du filtre afin de déterminer les intervalles de vidange d'huile et de remplacement du filtre recommandés.



ATTENTION

L'utilisation de filtres à huile PACCAR non authentiques peuvent causer de graves dommages au moteur.

PRÉPARATION AU RETRAIT DU FILTRE À HUILE



ATTENTION

Le processus de vidange d'huile doit être terminé, le moteur redémarré et laissé au ralenti pendant cinq minutes avant de commencer le processus de remplacement du filtre à carburant. Le non-respect de cette consigne provoquera une panne moteur non couverte par la garantie.



ATTENTION

Avant de retirer ou débrancher un composant, attendre au moins cinq minutes après avoir placé le commutateur

d'allumage à la position d'arrêt (OFF) de sorte que le doseur du système de traitement à la sortie puisse évacuer le fluide d'échappement diesel. Le système DEF se purge pour éviter tout dommage causé par le gel. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



AVERTISSEMENT

Arrêter le moteur et couper le contact avant de débrancher les cosses de la batterie. Ne poser AUCUN outil ou tout autre objet sur les batteries ou à proximité de celles-ci. Cela pourrait provoquer un court-circuit haute tension très dangereux au niveau des batteries, voire leur explosion. Tenir tout objet éloigné des bornes de la batterie. Toujours couper la connexion entre la cosse et la borne négative de la batterie avant d'effectuer des travaux sur le véhicule. Travailler sur un véhicule alors que la batterie est branchée risque de provoquer des blessures ou des dommages par choc électrique. Toujours débrancher la borne négative de la batterie pour effectuer des tâches d'entretien. Le non-respect de cette

consigne peut entraîner des blessures corporelles, des dommages matériels ou la mort.



AVERTISSEMENT

Risques de décharge électrique : Ne jamais débrancher la cosse de batterie lorsque le moteur tourne. Débrancher les cosses de la batterie pendant que le moteur est en marche peut provoquer la mort, des blessures, des dommages matériels dus à un arc électrique ou, encore, endommager les composants électroniques.

1. Débranchez le câble de batterie du châssis relié à la borne négative.
2. Placez un récipient directement sous le filtre pour récupérer l'huile.

RETRAIT DU FILTRE À HUILE

Suivre la procédure ci-dessous après avoir lu la section « Préparation pour le retrait du filtre à huile ».

1.



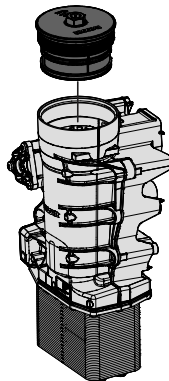
ATTENTION

La saleté présente dans le système de lubrification d'huile peut causer de graves dommages au moteur. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Nettoyer le capot du filtre à huile et la zone environnante de manière à ce qu'aucune saleté ne pénètre dans le module de filtre à huile.

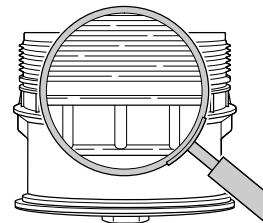
2. Dévisser le manchon protecteur de vis du module d'huile. Utiliser une douille hexagonale ou une clé polygonale pour éviter d'endommager le capot du filtre à huile.

Illustration 16: Retrait du bouchon de filtre à huile



3. Retirer le joint torique du capot de filtre.
4. Inspecter la rainure du joint torique à la recherche de dommages.

Illustration 17: Inspection de la rainure du joint torique



M205109

5.

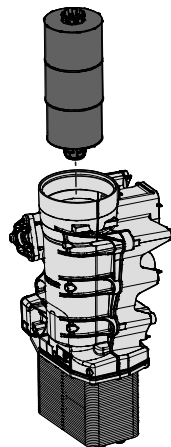


AVERTISSEMENT

L'huile de lubrification peut provoquer des irritations ou des lésions cutanées. Afin de prévenir toute lésion cutanée, éviter tout contact avec l'huile. Lors de la manipulation d'huile de graissage, portez des vêtements, lunettes et gants de protection. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des blessures corporelles.

Retirer la cartouche de filtre en la saisissant fermement et en la tirant directement vers le haut.

Illustration 18: Retrait du filtre à huile



INSTALLATION DU FILTRE À HUILE



REMARQUE

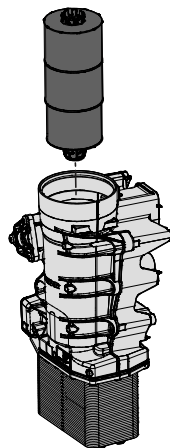
Si la pièce PACCAR étant installée comprend des instructions ou des des-

sins qui semblent être en contradiction avec ce manuel, suivre les instructions fournies avec la pièce. Les instructions qui accompagnent votre pièce ont priorité sur ce manuel. Toujours se reporter aux instructions de service en ligne pour obtenir des instructions de service à jour.

Utiliser la procédure suivante pour installer le filtre à huile.

1. Terminer le retrait du filtre à huile.

Illustration 19: Installation du filtre à huile



2. Enduire légèrement le nouveau joint torique d'huile moteur pour son insertion dans le capot.
3. Installer le nouveau joint torique dans le capot.
4. Insérer la cartouche de filtre dans le carter. Vérifier les repères de direction sur le filtre pour s'assurer qu'il est correctement installé.
5. Placer soigneusement le manchon protecteur de vis sur le module d'huile.
6. Serrer manuellement le manchon protecteur de vis jusqu'à ce qu'il atteigne sa position finale.
7. Serrer le manchon protecteur de vis au couple de 70 Nm·(52 lb-po). Utiliser une douille hexagonale ou une clé polygonale pour éviter d'endommager le capot de filtre à huile.

APRÈS LE REMPLACEMENT DU FILTRE À HUILE MOTEUR

Suivre les étapes ci-dessous après l'installation du nouveau filtre à huile :

1. Rebrancher le câble de batterie du châssis à la borne négative de la batterie. Se reporter à la section

Préparation au retrait du filtre à huile.

2. Ajouter de l'huile moteur homologuée SAE CK-4 jusqu'au repère de niveau maximum sur la jauge. Si le moteur utilise une viscosité d'huile différente, s'assurer de faire le plein avec une huile à moteur de marque et de viscosité identique.
3. S'assurer que tous les composants électriques sont hors tension et que la boîte de vitesses du véhicule est au point mort avant de démarrer le moteur.
4. Démarrer et faire tourner le moteur au ralenti pendant au moins une minute pour permettre à l'huile d'atteindre tous les composants nécessaires. Vérifier s'il y a des fuites d'huile.



ATTENTION

Augmenter le régime du moteur immédiatement après l'entretien ou les réparations du système de lubrification peut endommager divers composants du moteur.



ATTENTION

Le témoin rouge de pression d'huile sur le tableau de bord devrait disparaître dans les dix secondes suivant le démarrage du moteur. Si ce n'est pas le cas, arrêtez le moteur et enquêtez recherchez la cause du problème. Le non-respect de cette consigne peut endommager divers composants du moteur.

5. Retirer le bac de récupération d'huile et la mettre au rebut de manière appropriée.
6. Couper le moteur et attendre au moins 15 minutes, le temps que l'huile s'écoule dans le carter d'huile. Vérifier le niveau d'huile et faire le plein au besoin. Se reporter à la section Niveau d'huile moteur.

7.3 Filtre à carburant

FILTRE À CARBURANT

Exécutez ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.



AVERTISSEMENT

NE fumez PAS et n'autorisez aucune flamme nue à proximité du filtre à carburant. Lorsque vous retirez le filtre à carburant, du carburant s'échappe, ce qui peut provoquer un incendie ou une explosion. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.



ATTENTION

Remplacer les filtres à carburant par des pièces ayant le même numéro de pièce. PACCAR change périodiquement sa conception de filtre, et les filtres ayant des numéros de pièces différents ne sont pas interchangeables. L'utilisation de filtres à numéros de pièces incorrects ou de filtres non authentiques peut entraîner des codes d'erreur de basse pression de carburant ou des dommages graves au moteur. Communiquer avec un concessionnaire Kenworth ou Peterbilt pour vérifier les numéros de pièces corrects des filtres à carburant.

i REMARQUE

Le filtre à carburant et la pompe manuelle se trouvent sur le côté gauche du moteur, vu depuis le siège conducteur.

i REMARQUE

L'utilisation d'un carburant de mauvaise qualité peut nécessiter l'entretien plus fréquent de la cartouche du filtre de carburant.

Description

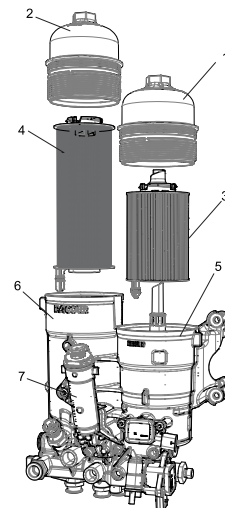
Le module filtre à carburant et séparateur d'eau assure la filtration des particules fines, la séparation de l'eau, la détection de la présence d'eau dans le carburant, un préchauffage de 12 V et un amorçage manuel du système dans un seul module facile d'entretien.

Biodiesel

Pour des renseignements sur les carburants de substitution comme le biodiesel et pour de plus amples renseignements sur les recommandations et caractéristiques de carburant, consultez [Garantie et utilisation de carburant biodiesel](#).

INSTALLATION DES FILTRES À CARBURANT (PRINCIPAL ET SECONDAIRE)

Illustration 20: Module de filtre à carburant – détails



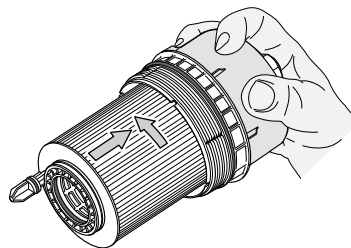
- 1 Capot du filtre principal
- 2 Capot du filtre secondaire
- 3 Filtre principal
- 4 Filtre secondaire
- 5 Carter du filtre principal
- 6 Carter du filtre secondaire
- 7 Pompe d'amorçage manuel

Suivre les étapes suivantes pour installer un nouveau filtre à carburant principal ou secondaire :

1. Retirer les anciens joints toriques à l'aide d'un crochet. Ne pas couper les joints toriques. L'utilisation d'une lame peut endommager la rainure du joint torique et nuire à son étanchéité.
2. Lubrifier les rainures du joint torique avec de l'huile moteur propre.
3. Installer les nouveaux joints toriques sur les capots de filtre à carburant principal et secondaire (1)(2). Les nouveaux joints toriques sont livrés avec les filtres (3)(4). Ne pas réutiliser les anciens joints toriques.
4. Enduire légèrement les joints toriques avec de l'huile moteur propre.
5. Installer les nouvelles cartouches de filtre dans les capots de carter de filtre à carburant (5)(6). Enfoncer une cartouche de filtre dans un capot de carter. Faire ensuite tourner la cartouche dans le sens ANTIHORAIRE jusqu'à ce qu'elle s'enclenche. Fixer le filtre au capot avant de le manipuler ou d'essayer de réinstaller l'ensemble capot-filtre (1)(2). Installer le filtre

dans le capot de filtre à carburant (5) (6).

6. Réinstaller l'ensemble capot-filtre (1) (2) dans le carter du filtre à carburant (5)(6). Faire tourner (visser) le capot dans le sens horaire jusqu'à ce que le joint torique du capot entre en contact avec le carter.



7. Serrer ensuite les capots à 80 Nm + 5 (708 lb-pi + 44) comme indiqué sur les capots (1)(2).
8. Amorcer le circuit de carburant en utilisant la pompe d'amorçage manuel (7). (Voir Amorçage du circuit de carburant et suivre attentivement la procédure. Cette étape comprend le démarrage du moteur.
9. Réinstaller le bouchon de remplissage du réservoir de carburant (1) (2).

i REMARQUE

S'assurer que le carburant diesel et vos mains sont propres.

i REMARQUE

Selon la configuration du système d'alimentation du véhicule, il se peut que le carter du filtre à carburant n'assure pas la vidange complète du carburant. Si du carburant reste dans le carter, veuillez à éviter toute fuite de carburant lors de l'installation du nouveau filtre.

RETRAIT DU FILTRE À CARBURANT (PRINCIPAL ET SECONDAIRE)

Se reporter à la section sur le remplacement du jeu de cartouches de filtre à carburant (circuit de carburant).

ATTENTION

Ne remplacez PAS les filtres à huile et à carburant du moteur en même temps. Après la vidange, laissez le moteur tourner au ralenti pendant au moins cinq minutes pour assurer une bonne circulation de l'huile avant de remplacer le filtre à carburant. Le non-respect de cette consigne peut entraîner une panne du moteur non garantie en raison de composants du moteur ayant une pression d'huile inadéquate.

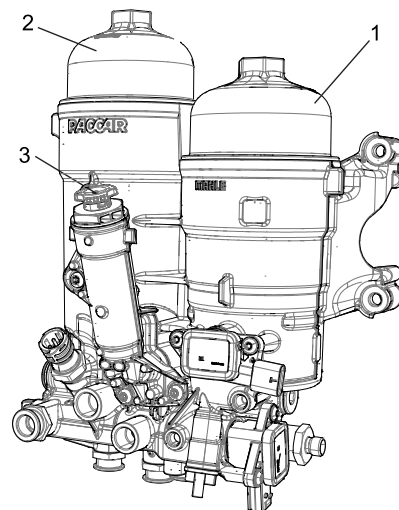
ATTENTION

NE PAS UTILISER de nettoyant pour freins ou d'autres nettoyants à base d'acétone sur les capots en plastique transparent du filtre à carburant (selon l'équipement). Cette procédure les opacifie de manière irréversible et ils devront être remplacés. Au besoin, utiliser du savon et de l'eau ou de l'alcool à friction pour nettoyer les bouchons de filtre à carburant en plastique. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner des dommages matériels non garantis.

ATTENTION

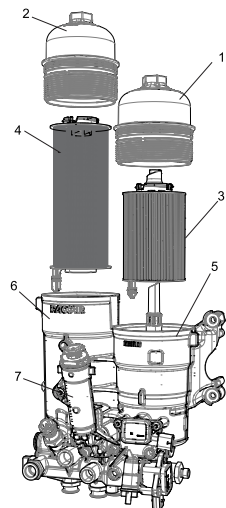
Ajouter du carburant dans le réservoir correspondant uniquement. **Ne jamais ajouter de carburant** dans le circuit de carburant par un autre endroit ou par un autre moyen. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner des dommages matériels non garantis.

Illustration 21: Module de filtre à carburant



- 1 Carter du filtre principal (capot installé)
- 2 Carter du filtre secondaire (capot installé)
- 3 Poignée de la pompe principale

Illustration 22: Module de filtre à carburant – détails



- 1 Capot du filtre principal
- 2 Capot du filtre secondaire
- 3 Filtre principal
- 4 Filtre secondaire
- 5 Carter du filtre principal
- 6 Carter du filtre secondaire
- 7 Pompe d'amorçage manuel

Suivre les étapes ci-dessous pour retirer les filtres à carburant :

1.



AVERTISSEMENT

Éliminez la saleté du circuit de carburant chaque fois que cela est possible (par exemple, mais sans s'y limiter, lors du remplacement des filtres à carburant). La présence de saletés dans le carburant peut endommager gravement les composants du circuit de carburant et provoquer des blocages imprévisibles du moteur. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages injustifiés à l'équipement, des dommages matériels généraux, des blessures corporelles, voire un décès.



ATTENTION

Après avoir installé de nouvelles cartouches filtrantes, avant de démarrer le moteur, reportez-vous à la procédure d'amorçage et suivez-la attentivement. Toute absence d'amorçage d'un nou-

veau filtre à carburant (sec) peut causer de graves dommages au moteur en raison du démarrage à sec du moteur. Le non-respect de cette consigne peut entraîner une panne injustifiée du moteur.



AVERTISSEMENT

Vidangez le module de filtre à carburant lors de l'entretien. Si la vidange n'est pas complète, il peut y avoir une contamination croisée du carburant sale dans la partie propre du module. Un calage imprévisible du moteur peut se produire. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages injustifiés à l'équipement, des dommages matériels généraux, des blessures corporelles, voire un décès.



REMARQUE

La cartouche du filtre à carburant est composée d'un filtre à usage unique. Elle ne doit donc être ni nettoyée ni réutilisée. Reti-

rer le filtre en le traitant comme un déchet chimique.

Nettoyer les capots de filtre à carburant et la zone environnante à l'aide d'un chiffon propre.

2. Desserrer le capot du réservoir de carburant pour en évacuer toute la pression.
- 3.



AVERTISSEMENT

Desserrer le capot du carter principal dans les 30 secondes suivant le desserrage du capot secondaire jusqu'à ce que le joint torique soit visible. Cette opération permet d'éviter toute contamination croisée entre le carburant filtré et le carburant non filtré. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages non garantis à l'équipement, des dommages matériels généraux, des blessures corporelles, voire la mort.



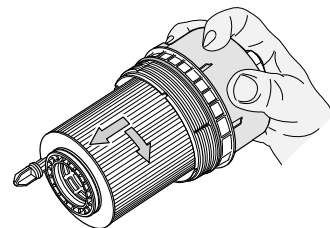
ATTENTION

Ne pas utiliser d'outils électriques pour retirer les capots de filtre des carters. Les capots sont en plastique et les outils électriques peuvent les endommager gravement. Le non-respect de cette consigne peut causer des dommages non garantis à l'équipement.

Desserrer le capot du carter de filtre secondaire (2) jusqu'à ce que le joint torique soit visible.

4. Dans les 30 secondes qui suivent le desserrage du capot secondaire, desserrer le capot du carter de filtre à carburant principal (2) jusqu'à ce que le joint torique soit visible.
5. Attendre 2 minutes afin que le carburant s'écoule complètement pour éviter que le carburant ne fuie ou ne dégouline sur le démarreur.
6. Retirer complètement les capots de filtre à carburant (les cartouches de filtre à carburant sortent avec les capots, car les cartouches en papier y sont attachées).
7. Retirer les cartouches de filtre à

carburant de leurs capots (2) en les faisant tourner dans LE SENS HORAIRE à l'intérieur du capot tout en tirant sur le filtre. Mettre les filtres usés au rebut en suivant un processus respectueux de l'environnement, conformément aux lois étatiques et fédérales.



8. Nettoyer les cuves et les carters de filtre à carburant pour enlever les résidus. Inspecter les carters de filtre par le haut pour détecter toute trace de résidus. Si nécessaire, utiliser une lampe. Retirer tous les résidus visibles.

AMORÇAGE DU SYSTÈME D'ALIMENTATION

Pour démarrer le moteur après une panne sèche du réservoir de carburant ou après

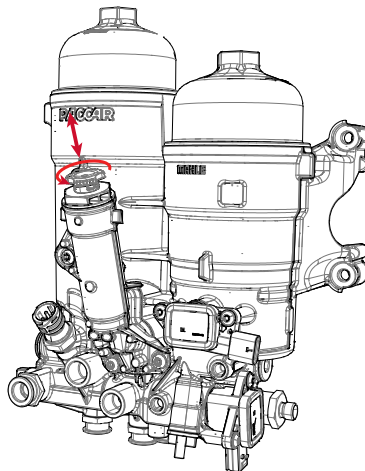
l'entretien du système d'alimentation, suivez les étapes ci-dessous :



ATTENTION

Suivez ces instructions dans les situations d'urgence. Elles sont également utilisées lorsque le réservoir de carburant est à sec. Elles s'appliquent également à l'entretien du système d'alimentation. Le non-respect de cette consigne peut causer des bris d'équipement ou des dommages matériels.

Illustration 23: Module de filtration du carburant — Pompe d'amorçage — MX-11



REMARQUE

Pour les moteurs qui ne sont pas équipés de filtres à carburant PACCAR, consultez les instructions du fabricant relatives au moteur ou au filtre pour l'amorçage du moteur.

1. Desserrez le bouton de la pompe d'amorçage de carburant en le

tournant dans le sens antihoraire.

2. Actionnez ensuite la pompe d'amorçage en poussant le bouton et en le tirant pendant 150 secondes. Pendant ce temps, la résistance au pompage augmente. Cette résistance indique que l'air est purgé du système. Il faut encore 150 secondes pour amorcer complètement le système d'alimentation.



ATTENTION

Faire fonctionner la pompe d'amorçage à un régime maximal de 100 coups par minute pour éviter d'endommager la pompe.

3. Vérifiez le couvercle du filtre à carburant afin d'y déceler des signes de fuite. Serrez, si nécessaire.



AVERTISSEMENT

NE fumez PAS et n'autorisez aucune flamme nue à proximité du filtre à carburant. Lorsque vous retirez le filtre à carburant, du carburant s'échappe, ce qui peut provoquer un incendie

ou une explosion. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

4. Serrez le bouton de la pompe d'amorçage de carburant en le tournant dans le sens horaire.
5. Démarrer le moteur. Laissez tourner au ralenti pendant 2 à 3 minutes. Le démarrage du moteur peut prendre jusqu'à 15 secondes. L'enclenchement du démarreur pendant plus de 20 secondes sans démarrage nécessite un amorçage supplémentaire.



REMARQUE

Le fait de faire tourner le moteur de manière excessive déclenche la protection du démarreur. Cette fonction limite l'engagement du démarreur pendant 10 minutes.

6. Vérifiez le système pour déceler la présence de fuites pendant la marche au ralenti. Coupez ensuite le moteur et vérifiez de nouveau s'il y a

présence de fuites.

7. Si le moteur ne démarre pas pendant cette période, répétez les étapes deux et trois. Essayez de redémarrer le moteur. Si le moteur ne démarre toujours pas, laissez refroidir le démarreur pendant au moins 5 minutes. Essayez de redémarrer le moteur.



AVERTISSEMENT

Ne desserrez PAS les raccords des conduites de carburant afin de purger le circuit d'alimentation de son air. Le circuit est constamment sous pression et si la pression est relâchée, cela pourrait entraîner la mort, des blessures graves ou des dommages matériels.

PROCÉDURE DE VIDANGE DE L'EAU DU FILTRE À CARBURANT

Suivre les étapes ci-dessous pour vidanger l'eau du carter de filtre à carburant principal. Porter des gants de protection contre le carburant. Disposer d'un bocal ou d'un bidon d'un litre ou plus, et d'un endroit pour

éliminer l'eau contaminée de manière responsable.

1. Trouver le robinet de vidange au fond du carter de filtre à carburant. C'est une vanne à papillon utilisable manuellement. La vanne est en plastique; toute mauvaise utilisation avec un outil peut l'endommager.



REMARQUE

Il est possible de placer un flexible 6 mm (¼ de pouce) sur l'ouverture du robinet de vidange. Le robinet est prévu pour la fixation d'un flexible. Cette caractéristique peut aider à placer le contenant de collecte à un emplacement plus convenable.

2.



ATTENTION

Collecter toujours le carburant ou l'eau dans un contenant. Si un contenant N'EST PAS utilisé pour collecter le carburant ou l'eau, le liquide peut tomber directement dans le démarreur, et finalement sur le sol. Le non-respect de cette consigne peut provoquer

une défaillance de l'équipement ou provoquer un risque environnemental.

Placer un bidon, ou de préférence un bocal transparent, sous le drain ou le flexible pour récupérer le mélange eau/carburant.

3. Tout en observant l'extrémité du drain ou du flexible, ouvrir le robinet de vidange jusqu'à ce que le liquide commence à se vidanger (environ quatre rotations).
4. Fermer le robinet lorsqu'il n'y a visiblement plus d'eau qui s'écoule du carburant extrant.
5. Éliminer les déchets de carburant/ eau de manière appropriée.

7.4 Système de refroidissement

SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Votre moteur peut être muni d'un filtre à liquide de refroidissement conçu pour capter et éliminer les dépôts nocifs du système de refroidissement afin de prolonger la durée de vie utile du système. Reportez-

vous à la rubrique Calendrier d'entretien préventif pour connaître l'intervalle de remplacement du filtre à liquide de refroidissement recommandé.

AVERTISSEMENT

NE PAS dévisser le bouchon de remplissage du liquide de refroidissement quand le moteur est chaud. Attendre que la température du liquide de refroidissement soit inférieure à 50 °C (120 °F). De la vapeur et du liquide bouillant sous pression peuvent s'en échapper et causer de graves brûlures. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

AVERTISSEMENT

NE PAS retirer le bouchon de remplissage du liquide de refroidissement lorsque le système est chaud. Attendre que la température du liquide de refroidissement soit inférieure à 50 °C (120 °F). De la vapeur et du liquide bouillant sous pression peuvent s'en échapper et causer de graves brû-

lures. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des blessures ou la mort.

AVERTISSEMENT

Utilisez uniquement l'orifice de remplissage pour remplir le réservoir d'équilibre. N'essayez PAS de remplir le réservoir à l'aide de l'orifice de pression. De la vapeur ou du liquide brûlant sous pression risque de s'échapper et de provoquer de graves blessures. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

AVERTISSEMENT

NE PAS toucher, inhaler ou consommer d'antigel ou de liquide de refroidissement. En cas de contact de l'antigel/ liquide de refroidissement avec les yeux, rincer abondamment à l'eau pendant 15 minutes. En cas de contact prolongé ou répété avec la peau, laver immédiatement la peau à l'eau et au savon. En cas de consommation d'antigel/liquide de refroidissement, consulter immédiatement un méde-

cin. Ne PAS faire vomir. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

**REMARQUE**

Entreposer le liquide de refroidissement et l'antigel avec précaution. Entreposer uniquement dans un récipient dédié et scellable (idéalement, dans l'emballage d'origine). Éliminer le liquide de refroidissement et l'antigel de manière responsable.

REMPLISSAGE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Les instructions de vérification et de remplissage du liquide de refroidissement spécifiques au véhicule sont dans le manuel d'utilisation du véhicule.

ÉTAT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT OU DE L'ANTIGEL

Exécutez ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.

**REMARQUE**

Testez le liquide de refroidissement deux fois par année afin de déterminer s'il doit faire l'objet d'un remplacement. Si on établit qu'il faut remplacer le liquide de refroidissement, assurez-vous de rincer le système de refroidissement. Communiquez avec un atelier de réparation PACCAR® agréé pour le rinçage du système de refroidissement.

1. Vérifiez l'état suivant de l'antigel :
 - Niveau du liquide de refroidissement.
 - Point de congélation
 - Niveau de pH
 - Niveau de nitrite
 - Niveau du carboxylate

VÉRIFICATION DE L'ÉTAT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Pour s'assurer que le liquide de refroidissement longue durée (ELC) dans votre véhicule fournit toujours une protection maximum, effectuez les essais suivants :

1. Vérifiez la couleur du liquide de refroidissement aux intervalles d'entretien. Il ne doit pas être brouillé ni avoir de débris flottants ni d'huile.
2. Vérifiez le point de congélation au moins deux fois par année. Mesurez le niveau de protection à l'aide d'un réfractomètre ou de bandes d'essais.
3. Déterminez le pH ainsi que le niveau de concentration de l'inhibiteur chimique au moyen d'une trousse d'essai ou des bandes d'essais spécialement conçues pour liquides de refroidissement longue durée.
4. Maintenez le circuit de refroidissement à son niveau maximum en faisant le plein au moyen d'un mélange de liquide de refroidissement longue durée (ELC) dilué au préalable dans une proportion de 50/50, à moins qu'un mélange eau-antigel de rapport différent lui ait été substitué (selon

les conditions de fonctionnement).



ATTENTION

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 à votre concessionnaire. Un mauvais entretien peut conduire à la dégradation du liquide de refroidissement, à l'endommagement du système de refroidissement et des éléments du moteur. Consultez votre concessionnaire ou le représentant du fabricant du liquide de refroidissement pour obtenir les trousse d'essai, les bandes d'essais et les procédures d'échantillonnage en laboratoire recommandées pour le liquide de refroidissement longue durée.

INSPECTION DES FLEXIBLES DE RADIATEUR

Effectuer cette procédure pour l'inspection des flexibles de radiateur.

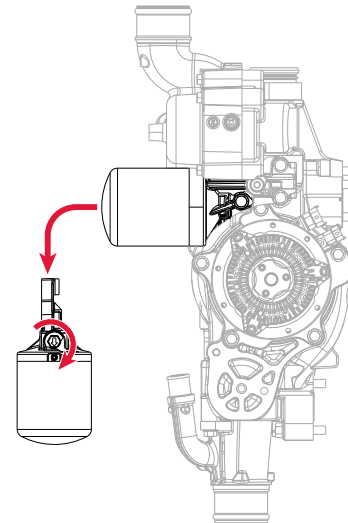
1. Vérifier l'état suivant des flexibles de radiateur :
 - Déterioration/signes de fuite
 - Colliers bien serrés.

REMPACEMENT DU FILTRE À LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Reportez-vous à la section Remplacement du filtre à liquide de refroidissement (système de refroidissement).

Exécutez ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.

Illustration 24: Robinet d'arrêt du liquide de refroidissement



1. Desserrez lentement le bouchon du radiateur pour relâcher la pression du circuit de refroidissement.
2. Fermez le robinet d'arrêt du filtre à liquide de refroidissement en tournant la clé hexagonale vers la droite jusqu'à la position « O ».
3. Nettoyez le filtre à liquide de refroidissement et la surface autour.

4. Utilisez un récipient approprié pour collecter les éventuelles fuites de liquide de refroidissement quand le filtre est desserré.
5. Utilisez une clé de filtre pour retirer le filtre à liquide de refroidissement en le tournant dans le sens antihoraire.

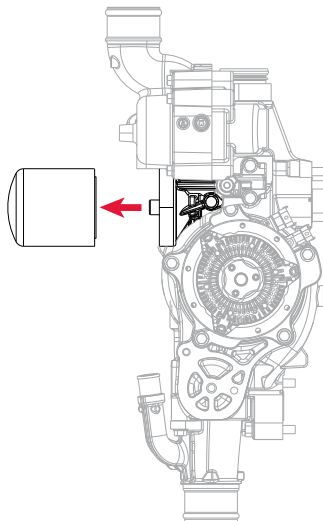


REMARQUE

La cartouche du filtre à liquide de refroidissement est un filtre jetable et ne peut être nettoyée et réutilisée. Retirer le filtre en le traitant comme un déchet chimique.

6. Retirez le joint torique du boîtier de filtre à liquide de refroidissement, le cas échéant.

Illustration 25: Dépose du filtre à liquide de refroidissement



d'étanchéité du nouveau filtre à liquide de refroidissement.

2. Installer le filtre en le tournant dans le sens horaire jusqu'à ce que la bague d'étanchéité entre en contact avec le carter de filtre. Serrer ensuite à la main de 1/2 à 3/4 de tour.
3. Tourner la soupape d'arrêt jusqu'à la position OUVRETE.
4. Réinstaller le bouchon de remplissage du radiateur.
5. Faire démarrer le moteur et le laisser tourner au régime de ralenti pendant plusieurs minutes. Vérifier la présence de fuites.

INSTALLATION DU FILTRE À LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

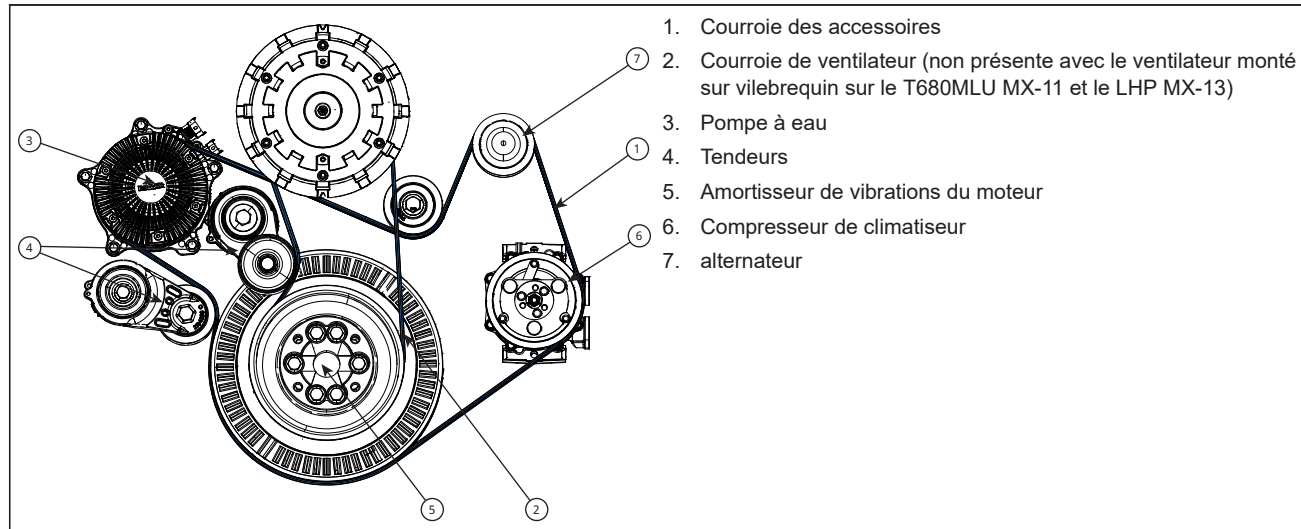
Suivre les étapes ci-dessous pour installer le filtre à liquide de refroidissement :

1. Enduire d'une petite quantité de liquide de refroidissement la bague

7.5 Courroies d'entraînement

COURROIES D'ENTRAÎNEMENT

Tableau 7: Courroies d'entraînement des accessoires du moteur MX-11



REMARQUE

Toujours effectuer le remplacement des courroies par le même type de courroie.

VÉRIFICATIONS DES COURROIES DU MOTEUR

Exécuter cette procédure d'entretien au kilométrage ou aux heures de fonctionnement du moteur précisés dans le calendrier d'entretien préventif.

- Vérifier l'état suivant des courroies du moteur :
 - Un jeu excessif indique que le tendeur de courroie est grippé ou défaillant
 - Les fissures, craquelures, décolorations ou signes de surchauffe peuvent indiquer du patinage
 - La poussière ou des copeaux sur les courroies indiquent un frottement
 - Fils des courroies effilochés ou exposés
 - Des signes d'activité animale comme des marques de morsures
 - Un mauvais alignement de la courroie à la poulie
 - Présence d'huile, de graisse ou de liquide de refroidissement
 - Un corps étranger pincé entre

la courroie et les poulies ou des signes de présence antérieure de corps étrangers comme des débris dans les gorges de la courroie ou de la poulie

- Écouter le bruit du moteur au démarrage ou à l'accélération pour détecter un grincement. Cela indique qu'une courroie est peut-être en train de patiner.
Si des signes de défaillance prématurée de la courroie sont détectés, identifier et traiter le problème sous-jacent dès que possible, et remplacer la courroie en s'assurant qu'elle est installée et alignée, et que le tendeur fonctionne correctement (la courroie doit être tendue).

TENDEUR DE LA COURROIE DE VENTILATEUR (SELON L'ÉQUIPEMENT)

Exécutez cette procédure d'entretien au kilométrage ou aux heures de fonctionnement du moteur spécifiés dans le calendrier d'entretien préventif.

- Vérifiez le tendeur de courroie du ventilateur et réglez au besoin.
 - Serrez au couple les boulons de fixation. Le couple correct est de

60 N•m (44,25 lb•pi)

- Le tendeur maintient la courroie bien tendue.

VENTILATEUR DU MOTEUR



AVERTISSEMENT

NE PAS travailler sur le ventilateur de moteur ou à proximité de celui-ci du pendant que le moteur tourne. Le ventilateur peut démarrer à tout moment, sans avertissement, et pourrait blesser toute personne se trouvant à proximité lorsqu'il s'allume. Si l'interrupteur manuel du ventilateur est réglé sur MANUAL, le ventilateur s'allumera lorsque l'interrupteur à clé de démarrage sera tourné en position ON. Si l'interrupteur est réglé sur AUTO, il pourrait s'enclencher soudainement n'importe quand, sans avertissement. Avant de démarrer le moteur ou de changer la position de l'interrupteur manuel du ventilateur de AUTO à MANUAL, il faut vérifier s'il y a quelqu'un à proximité du ventilateur. Si vous ne respectez pas cette consigne, vous pourriez causer la mort, des blessures corporelles, des dommages à

l'équipement ou des dommages matériels.

Suivez ces directives pour vérifier le ventilateur de votre moteur :

- Lorsque le moteur est arrêté, vérifiez que les roulements du moyeu du ventilateur ne sont pas desserrés et qu'il n'y a pas de fuite de lubrifiant ni de conditions anormales (désalignement de la courroie du ventilateur, usure ou dégât excessif, etc.).
- Pendant que le moteur tourne au ralenti et que le capot est ouvert, tenez-vous devant le véhicule. Écoutez attentivement tout bruit provenant du moyeu de ventilateur. Les roulements qui ont perdu du lubrifiant et qui sont secs grincent lorsque le moteur atteint sa température de fonctionnement et que l'embrayage du ventilateur est engagé. Si vous détectez du bruit, faites inspecter les roulements de ventilateur par un concessionnaire agréé.

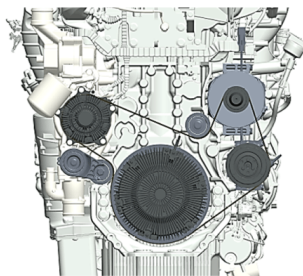
Pales du ventilateur de moteur

Vérifiez qu'il y a un dégagement suffisant entre les pales du ventilateur et le déflecteur. La distance recommandée autour du déflecteur de ventilateur, 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 postérieur d'une pale ne doit pas être à moins de 3/8 po (9 mm) de l'élément du moteur le plus proche. S'il est impossible d'obtenir l'espacement nécessaire, l'entretoise 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.

TRACÉ DE LA COURROIE AVEC UN VENTILATEUR MONTÉ SUR VILEBREQUIN



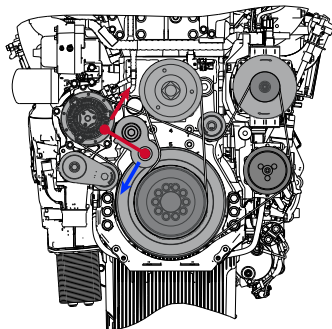
Il n'y a PAS de courroie de ventilateur avec les véhicules T680 Next Generation équipés de moteurs LHP MX-13 et de ventilateurs montés sur vilebrequin.

RETRAIT DE LA COURROIE DU VENTILATEUR (SELON L'ÉQUIPEMENT)

Exécuter cette procédure d'entretien au kilométrage ou aux heures de fonctionnement du moteur spécifiés dans le calendrier d'entretien préventif.

1. Débrancher le fil de mise à la terre de la batterie.
2. Passer entre les pales du ventilateur et retirer les boulons de montage des pales de ventilateur à l'aide d'une douille de 9/16 po. Retirer le ventilateur et le conserver temporairement à un endroit où il ne risque pas d'être endommagé.
3. Placer une poignée articulée munie d'une douille de 15 mm sur la fixation du galet du tendeur automatique de courroies, comme sur l'illustration.

Illustration 26: Poignée articulée sur tendeur — Courroie trapézoïdale et courroie d'entraînement du ventilateur



4. Tourner la poignée articulée pour relâcher la tension de la courroie, comme sur le schéma.
5. Lorsque la pression sur le tendeur de courroie est relâchée, retirer la courroie trapézoïdale des poulies.
 - Le tendeur peut être temporairement bloqué à l'aide d'une goupille de 0,16 à 0,2 po (4 à 5 mm) d'épaisseur (alésage). La dépose et la pose de la courroie trapézoïdale multiple en sont facilitées.
6. Après le retrait de la courroie, laisser

doucelement le ressort du tendeur de courroie revenir à la position d'arrêt (s'il n'était pas temporairement bloqué).

7. Inspecter les poulies à la recherche de dommages, de rouille et de dépôts de graisse. Le nettoyer ou le remplacer au besoin.

INSTALLATION DE LA COURROIE DU VENTILATEUR (SELON L'ÉQUIPEMENT)

Suivez les étapes ci-dessous pour installer la courroie du ventilateur :

1. Mettez une nouvelle courroie trapézoïdale par-dessus la poulie en veillant à ce que la courroie vienne s'insérer dans les gorges de la poulie. Cela va assurer un alignement correct.

i REMARQUE

Lors de l'installation des courroies, n'enroulez pas la courroie autour du tendeur avant d'avoir enroulé la courroie autour de toutes les autres poulies et tous les galets.

2. Après l'installation de la courroie, prenez soin de laisser le tendeur de la courroie revenir à sa position normale. Si le tendeur a été temporairement bloqué, relâchez suffisamment la pression sur le tendeur pour retirer la goupille de verrouillage, puis laissez le tendeur reprendre sa position normale.

i REMARQUE

Ne réutilisez pas les écrous de blocage avec bourrelets de nylon. Remplacez-les par des écrous de blocage neufs lors de la réinstallation des pièces.

3. Réinstallez les pales du ventilateur en utilisant des bagues-jauges NEUVES 5/16-18 UNC-2A sur les ventilateurs Horton ou 3/8-24 UNF-2A sur les ventilateurs Borg-Warner, avec des écrous de blocage en nylon.
4. Branchez le fil électrique de mise à la terre sur la batterie.

RETRAIT DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT DES ACCESSOIRES

Une courroie trapézoïdale en serpentin unique assure l'entraînement de l'alternateur, du compresseur de climatiseur et de la pompe à liquide de refroidissement. Cette courroie est appelée « courroie d'entraînement des accessoires ». Pour la retirer, suivez les instructions ci-dessous :

1. Selon le modèle de votre véhicule et les options du moteur qui vous sont propres, il PEUT être nécessaire de commencer par retirer la courroie de ventilateur comme décrit dans la rubrique « Retrait des courroies de ventilateur (si équipé). »



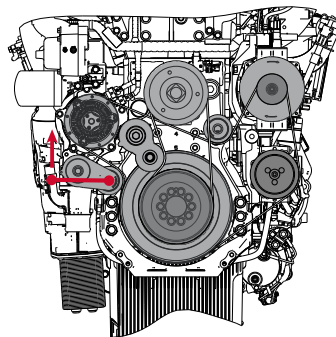
REMARQUE

La dépose de la pale de ventilateur n'est pas nécessaire si seule la courroie d'entraînement des accessoires est enlevée. Après le retrait de la courroie d'entraînement de ventilateur de ses poulies, il est possible d'enlever la courroie d'entraînement des accessoires

en la passant par-dessus la pale de ventilateur.

2. Placez une poignée articulée munie d'une douille de 15 mm sur l'organe d'assemblage du galet de tendeur de courroie de la commande d'alternateur et du compresseur de climatiseur, comme sur l'illustration. Déplacez la poignée dans la direction illustrée pour relâcher la pression sur le tendeur de courroie.

Illustration 27: Poignée articulée sur tendeur — Compresseur et courroie de la pompe à liquide de refroidissement



3. Lorsque la pression sur le tendeur de courroie est relâchée, retirer la

courroie trapézoïdale des poulies.

- Le tendeur peut être temporairement bloqué à l'aide d'une gouille de 4 à 5 mm (0,16 à 0,2 po) d'épaisseur (alésage). La dépose et la pose de la courroie trapézoïdale multiple en sont facilitées.
4. Après le retrait de la courroie, laissez le ressort du tendeur de courroie revenir doucement à la position d'arrêt (s'il n'était pas temporairement bloqué).
 5. S'assurer que les poulies ne sont ni endommagées, ni rouillées, et exemptes de graisse. Le nettoyer ou le remplacer au besoin.

MISE EN PLACE DE LA COURROIE D'ENTRAÎNEMENT DES ACCESSOIRES

Une courroie trapézoïdale en serpentin unique assure l'entraînement de l'alternateur, du compresseur de climatiseur et de la pompe à liquide de refroidissement. Cette courroie est appelée « courroie d'entraînement des accessoires ».

1. Mettez la nouvelle courroie trapézoïdale sur les poulies en veillant à ce que la courroie neuve

vienne s'insérer dans les gorges de la poulie afin d'assurer un alignement correct.



REMARQUE

Lors de l'installation des courroies, n'enroulez pas la courroie autour du tendeur avant d'avoir enroulé la courroie autour de toutes les autres poulies et tous les galets.

2. Après l'installation de la courroie, prenez soin de laisser le tendeur de courroie revenir à sa position normale. Si le tendeur a été temporairement bloqué, relâchez suffisamment la pression sur le tendeur pour retirer la goupille de verrouillage, ensuite laissez le tendeur reprendre sa position normale.
3. Réinstallez la courroie trapézoïdale d'entraînement du ventilateur comme décrit précédemment dans Pose de la courroie du ventilateur – selon l'équipement.
4. Branchez le fil électrique de mise à la terre sur la batterie.

7.6 Système de post-traitement des gaz d'échappement

STRATÉGIE D'ENTRETIEN DU FILTRE À PARTICULES DIESEL (DFP)

Il existe deux stratégies d'entretien du filtre à particules diesel :

- Nettoyage à sec
- Remplacement DPF



REMARQUE

L'intervalle de nettoyage du filtre à particules diesel (DPF) est établi en fonction des huiles de graissage SAE 10W-30 conformes à la norme API CK-4.

Nettoyage à sec

La stratégie de nettoyage à sec (à l'aide d'un FSX ou d'une machine équivalente) utilise l'air à haute pression ou la chaleur pour éliminer les cendres affectées du milieu filtrant. Le nettoyage à sec peut être effectué chez un revendeur PACCAR

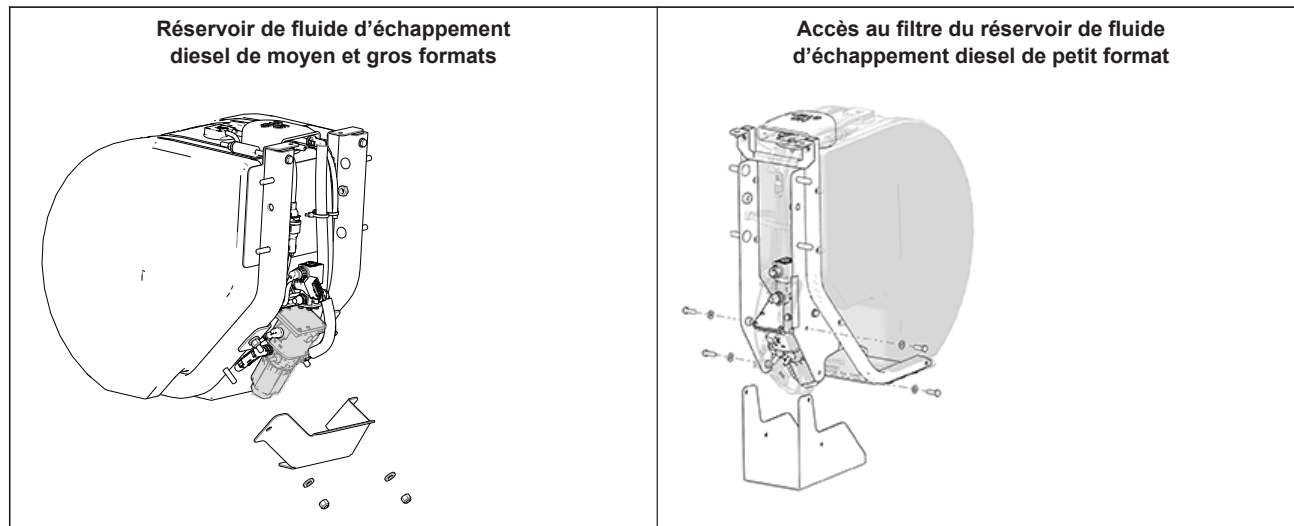
agréé. Un filtre qui a été nettoyé en utilisant une méthode autre que le nettoyage à sec prescrit devra être remplacé.

Remplacement du filtre à particules diesel

Si le filtre à particules diesel a été compromis, l'élément filtrant doit être remplacé par de nouvelles pièces.

ACCÈS AU FILTRE À FLUIDE D'ÉCHAPPEMENT DIESEL (DEF)

Effectuer ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.



1. Remplacer le filtre du dispositif de dosage de post-traitement de fluide d'échappement diesel (module DEF) conformément au calendrier d'entretien.
2. Depuis le fond du réservoir, retirer la plaque de protection en retirant les diverses attaches qui la retiennent, puis la laisser tomber.

7.7 Système d'air

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, vérifier soigneusement l'état et l'étanchéité des tubes, coudes, colliers, supports et attaches.

Vérifier 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. Pour obtenir du service, consulter votre concessionnaire agréé.



ATTENTION

NE PAS utiliser les conduites d'entrée d'air et les branchements comme marche ou pour vous soulever. Les branchements pourraient être endommagés et exposer le système à de l'air non filtré, ce qui pourrait endommager le moteur. Le non-respect de

cette consigne peut entraîner des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

COMPRESSEUR D'AIR



AVERTISSEMENT

Le non-respect de la ou des procédures de purge de l'eau de frein pneumatique peut entraîner de l'humidité résiduelle dans le système de frein pneumatique. L'humidité résiduelle peut dégrader ou désactiver le fonctionnement du système de frein. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des dommages matériels non couverts, des blessures, voire la mort.



REMARQUE

Si votre véhicule possède deux réservoirs d'air, faire la vidange des deux. Vidanger également tous les réservoirs.

Effectuer ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.

1. Amener le moteur à la température

de fonctionnement et laisser le système d'air se remplir jusqu'à la pression d'arrêt du régulateur du compresseur d'air (de 120 à 130 psi en général).

2. Si le véhicule est équipé d'une suspension pneumatique, vérifier qu'il se trouve à la hauteur de châssis normale.
3. Vidanger le réservoir d'alimentation, ou le premier réservoir situé en ligne avec la sortie du dessiccateur d'air, s'il en est équipé.

TUYAUTERIE D'AIR DE CHARGE

Effectuer ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.

1. Vérifier les composants suivants de la tuyauterie d'air de charge et corriger la situation :
 - État des flexibles et tuyaux – détérioration et signes de fuites
 - Colliers bien serrés.
 - Dégagement.

REFROIDISSEUR D'AIR DE CHARGE

Effectuer ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.

1. Vérifier les composants suivants du refroidisseur d'air de charge et corriger la situation :
 - Tuyaux fissurés.
 - Tuyaux et ailettes obstrués.
 - État des flexibles et tuyaux – détérioration et signes de fuites
 - Colliers bien serrés.

FILTRES À AIR DU MOTEUR

Les données d'entretien suivantes sont les mêmes pour toutes les marques et tous les modèles de filtres à air de moteurs.



AVERTISSEMENT

N'utilisez PAS des carters de filtres à air comme des poignées montoirs. Ces composants peuvent se briser si vous les utilisez pour supporter votre poids. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des blessures corporelles ou

endommager les composants du véhicule.



AVERTISSEMENT

NE poussez PAS sur le volet d'aération sous le capot avec les mains. Ce volet est maintenu fermé au moyen d'un ressort et peut se fermer de manière inattendue. Le non-respect de cette consigne peut entraîner des blessures corporelles.



ATTENTION

Le fait de ne pas remplacer le filtre à air aux intervalles appropriés peut provoquer l'infiltration de débris ou de saletés dans le moteur ou un empoussièrement du moteur susceptible de l'endommager gravement.

Votre véhicule est équipé de série d'un indicateur de restriction d'admission d'air sur le carter du filtre à air (une jauge de restriction dans la cabine est facultative). Procédez à l'entretien des éléments de filtre lorsque l'indicateur de restriction de l'admission d'air indique qu'un entretien est nécessaire. Les éléments en papier néces-

sitent des soins et une manipulation appropriés, car ils sont importants pour la durée de vie du moteur.

Le filtre à air se trouve sur le dessus du moteur, juste sous le capot. Quatre organes d'assemblage retiennent le couvercle au carter de filtre.

Si le véhicule comporte l'option d'admission d'air sous le capot, il faudra déposer le solénoïde d'admission d'air et le circuit d'alimentation en air pour pouvoir accéder au filtre à air.



REMARQUE

Lors de l'entretien du filtre à air du moteur, assurez-vous de vérifier si votre véhicule est équipé d'un filtre à charbon actif ou d'un filtre à air prénettoyant.

Exécutez les procédures d'entretien suivantes conformément au calendrier d'entretien préventif.

Vérifiez-le afin d'y déceler des signes de colmatage, puis corrigez la situation :

- Procédez à l'entretien des éléments de filtre à air lorsque l'indicateur de restriction de l'admission d'air indique qu'un entretien est nécessaire. Consultez le manuel de l'opérateur du véhicule pour plus de détails.

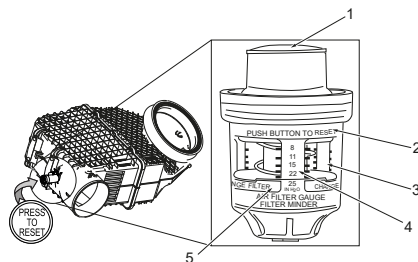
- Vérifiez l'état des flexibles et des tuyaux afin d'y déceler des signes de détérioration ou de fuite
- Vérifiez le couple des colliers de flexible

TÉMOIN D'OBSTRUCTION DU FILTRE À AIR (EN OPTION)

Le témoin d'obstruction du filtre à air peut être installé sur le carter du filtre à air ou sur la tuyauterie d'admission d'air pour accéder à l'air propre filtré.

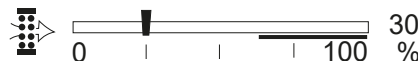
Lorsque le filtre s'encrasse et que l'obstruction augmente, un témoin rouge apparaît dans une fenêtre sur l'indicateur. Une fois que le témoin s'allume, le filtre à air doit être remplacé. Le témoin peut être remis à zéro en appuyant sur le bouton à l'extrémité de ce dernier.

Illustration 28: Rappel d'obstruction du filtre à air



- 1 Bouton-poussoir de réinitialisation
- 2 Boîtier du témoin d'obstruction du filtre à air
- 3 Fenêtre de mesure
- 4 Échelle de mesure (H₂O po)
- 5 Échelle indicatrice rouge (changer le filtre)

Illustration 29: Témoin d'obstruction du filtre à air



La jauge d'obstruction du filtre à air unique est un témoin optionnel et représente la spécification d'obstruction dans une seule barre avec la valeur d'obstruction en pourcentage (0 à 100 %) avec le témoin, c'est-à-dire la valeur restreinte de l'air contaminé entrant dans le système moteur, et indique à quel point l'air entrant dans la

combustion est propre ou contaminé. Voici les principales spécifications que ce témoin représente :

- Plage : 0 à 100 %
- Seuil d'avertissement : 60 à 100 %
- Erreur de données : s.o.

7.8 Turbocompresseur



AVERTISSEMENT

NE PAS laisser tourner le 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. Ceci pourrait causer des blessures. S'assurer que la tuyauterie d'admission est bien en place lorsque le moteur est mis en marche. Le non-respect de cette consigne pourrait entraîner la mort, des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou des dommages matériels.

Lors de la vérification de l'admission et de l'échappement sur un moteur à turbocompresseur, vérifier les éléments ci-dessous :

Système de lubrification

Vérifier les conduites d'huile, le carter et les raccords. Vérifier s'il y a des fuites, des dommages ou des détériorations. Une fuite pourrait indiquer que des joints ou conduites d'huile sont endommagés.

Collecteur

Avec le moteur en marche, vérifier si le collecteur et les joints de bride ne comportent pas de fuite.

Vibrations haute fréquence

Ces vibrations peuvent être l'indice d'un déséquilibre du rotor du turbocompresseur. Le cas échéant, faire vérifier immédiatement par votre concessionnaire. Si une défaillance est détectée, conduire le véhicule chez un concessionnaire autorisé aux fins d'entretien ou de réparation. Ne pas attendre avant de faire réparer, pour éviter de subir des dommages graves et coûteux.

7.9 Circuit d'échappement

Le circuit d'échappement fait partie du système de réduction du bruit et des émissions polluantes. Vérifier périodiquement si le circuit d'échappement a des fuites, s'il est usé ou desserré ou s'il manque des pièces. Pour plus de renseignements sur

le mode d'entretien des composants anti-pollution intégrés au circuit d'échappement, se reporter à la rubrique « Bruit et système antipollution » du manuel d'utilisation du véhicule. Consulter le manuel d'utilisation du moteur pour obtenir plus de détails concernant l'entretien des composants en matière d'émissions dans le circuit d'échappement.

7.10 Charge – Système de démarrage**CÂBLES ET FAISCEAUX DE FILS ÉLECTRIQUES**

Effectuer ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.

1. Vérifier les composants électriques suivants :
 - Vérifier s'il y a des branchements desserrés, de la corrosion, de l'usure par frottement et des pinces de fixation brisées

BATTERIES, CÂBLES ET BRANCHEMENTS

Effectuer ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.

1. Vérifiez les composants électriques suivants :
 - Condition – niveau d'électrolyte, fissures, signes de fuite, surcharge
 - Dispositifs de retenue – serrage
 - Boulon de fixation du boîtier de batterie – couple de serrage

7.11 Vilebrequin – Amortisseur de vibrations

Effectuer ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif.

1. Vérifiez la présence de fissures, d'entailles ou de tout autre dommage physique.
2. Vérifiez si les fixations ne sont pas desserrées ou manquantes.
3. Pour les amortisseurs en caoutchouc, vérifiez si l'anneau de

caoutchouc est endommagé.

4. Pour les amortisseurs visqueux, vérifiez s'il y a des fuites.

respect de cette consigne peut entraîner des dommages matériels.

7.12 Boulons de fixation du moteur

Exécutez ces procédures d'entretien conformément au calendrier d'entretien préventif. Vérifier les conditions suivantes :

- Inspectez les fixations des supports et des pattes. Vérifiez pour déceler des boulons desserrés ou brisés. Remplacez au besoin.
- Vérifiez la présence de fissures, de bris ou de déformation sur les supports et les pattes. Remplacez au besoin.
- Vérifiez que le support de moteur est complètement inséré. Remplacez au besoin.



ATTENTION

NE PAS resserrer ou réutiliser les boulons à tête à épaulement existants. Ces boulons sont serrés à l'usine au couple prescrit. Si les boulons sont desserrés ou endommagés, ils doivent être remplacés par des boulons neufs. Le non-

7.13 Soupapes du moteur



REMARQUE

Le réglage des soupapes de vos moteurs est une tâche complexe qui nécessite des outils et une formation spécialisés. Veuillez vous renseigner sur cette procédure auprès d'un revendeur ou d'un prestataire de services PACCAR agréé.

Faites effectuer les procédures d'entretien du jeu des soupapes selon les intervalles suivants.

Tableau 8: Intervalles d'ajustement de la soupape du moteur

	Application du véhicule	Intervalle
Intervalles d'ajustement de la soupape	Service normal (transport de ligne) – durée de ralenti de moins de 20 %	Réglage initial à 240 000 km (150 000 miles, 6 750 heures), à 725 000 km (450 000 miles, 13 500 heures), puis à tous les 480 000 km (300 000 mi) par la suite
	Service normal (transport de ligne) – durée de ralenti de plus de 20 %	
	Usage intensif (spécialisé) ¹	Réglage initial à 96 000 km (60 000 miles, 1 600 heures), à 576 000 km (360 000 miles, 9,600 heures), puis à tous les 480 000 km (300 000 mi) par la suite
	Véhicules de livraison et camions à ordures	

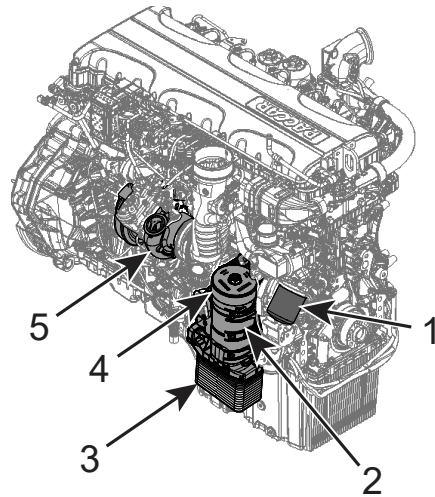
¹ Les applications des véhicules spécialisés comprennent : L'agriculture, le mélange du béton, la construction, le levage (grues), les bennes basculantes, les urgences et les incendies, le transport d'équipement lourd, l'exploitation forestière, minière ou pétrolière, les chasse-neige et les dépanneuses.

8 IDENTIFICATION DU MOTEUR

2

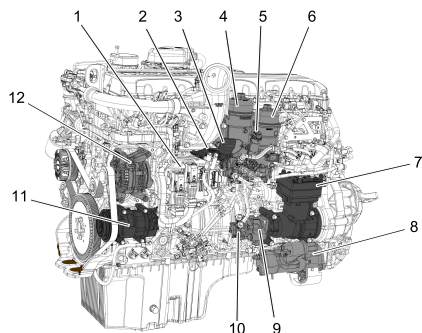
8.1 Emplacements des composants

Tableau 9: Moteur – Côté droit



1. Filtre de liquide de refroidissement
2. Filtre à huile à passage total
3. Refroidisseur d'huile
4. Capot de filtre
5. Turbocompresseur

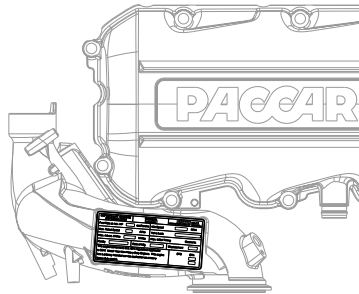
Tableau 10: Moteur – Côté gauche



1. Module de commande électronique (ECM)
2. Jauge
3. Remplissage d'huile
4. Carter de filtre à carburant secondaire
5. Pompe d'amorçage du module de carburant
6. Carter de filtre à carburant primaire
7. Compresseur, FREINS
8. Démarreur
9. Pompe de direction assistée
10. Pompe à carburant basse pression
11. Compresseur de climatiseur
12. alternateur

8.2 Étiquette du moteur

L'étiquette du moteur fournit d'importants renseignements sur le moteur. Cette étiquette se trouve sur le dessus du couvercle de culasse du moteur ou de la tubulure du mélangeur. L'étiquette du moteur ne doit pas faire l'objet d'une modification sans l'autorisation de PAC-CAR.

Emplacement de l'étiquette moteur MX PACCAR

L'étiquette du moteur fournit de nombreux renseignements sur le moteur. Certains renseignements se trouvant sur l'étiquette EPA comprennent les suivants :

- Débit de carburant
- Régime de ralenti
- Vitesse nominale maximale
- Jeu de soupapes
- Puissance nominale maximale
- Date de fabrication
- Déplacement du moteur

Étiquette du moteur MX. Les données correspondront au moteur en option.

IMPORTANT ENGINE INFORMATION		Engine No. XXXXXXXX		D2133AIR NOX-CA MANUFACTURED BY 10/10/2010	
Fuel Rate at Adv. HP	XXXX mm/stroke	Idle Speed	800 - 800 RPM		
Rated Speed at Adv. HP	1000 RPM	Valve Lash (mm)	0.40 Int. 0.65 exh.		
Max. Advert. kW/HP	XXXXXXX kW/HP	Initial Injection Timing	Electronic		
Family	Date of Mfg. mm / yyyy	Displacement	NR:		
This legacy engine is certified under the provisions of 18 CCR (1608.60)(2)(3) applicable to 2011 model year. This engine conforms to US EPA and California regulations applicable to 2011 Model Year New Heavy-Duty Diesel Engines. This engine has primary intended service application as heavy heavy-duty engines. This engine is certified to operate on ultra-low sulfur diesel fuel only. Exhaust Emissions Control Systems: DOLTO, CAG, BSM, BSR, C, OO, BCR, U, PTO, C, AMOK 2418004			EPA	CARB	
			STD	FEL	
			NOx	XX	XX
			PM	XX	XX

1. Numéro de série du moteur
2. Fabricant du moteur
3. Applicabilité des émissions :

Définition d'un moteur Legacy (traditionnel) : La condition Legacy a été ajoutée pour certifier les HDDE à la norme fédérale antipollution la moins stricte en vigueur.

NR : CA : Moteur conforme à la norme fédérale antipollution pouvant être vendu en Californie

NR : MA : Moteur conforme à la norme fédérale antipollution pouvant être vendu dans le Massachusetts

NR : OR : Moteur conforme à la norme fédérale antipollution pouvant être vendu dans l'Oregon

NR : - : Moteur conforme à la norme fédérale antipollution pouvant être vendu aux États-Unis, en dehors de la Californie, de l'Oregon et du Massachusetts

4. Date de la fabrication du moteur
5. Déclaration identifiant les réglementations antipollution spécifiques auxquelles le moteur est conforme. Cette déclaration varie selon le niveau spécifique de conformité antipollution du moteur.
6. Famille de moteurs.
7. Limites d'émissions pour les moteurs en option.
8. Spécification en litre (11 ou 13).

CHAPITRE 3: GARANTIE SUR LES MOTEURS

1	Garantie sur les moteurs aux États-Unis et au Canada.....	110
---	---	-----

1 GARANTIE SUR LES MOTEURS AUX ÉTATS-UNIS ET AU CANADA

1.1 Garantie sur les moteurs d'utilisation standard

GARANTIE SUR LES MOTEURS D'UTILISATION STANDARD

Produits garantis

La présente garantie s'applique aux nouveaux moteurs faisant l'objet d'une vente et d'une utilisation aux États-Unis (ce qui inclut les Samoa américaines, le Commonwealth des îles Mariannes du Nord, Guam, Porto Rico et les îles Vierges des É.-U.) ou au Canada aux fins de transport routier à une exception près, les moteurs servant aux camions d'incendie sont couverts par une garantie différente.

Le moteur fait l'objet d'une garantie offerte directement par PACCAR au premier acheteur ou locateur.

Garantie de base sur les moteurs

Cette garantie porte sur les défaillances du moteur qui résultent, dans des conditions d'utilisation et d'entretien normaux, d'un vice de matière ou de fabrication en usine (défaut sous garantie). Cette garantie entre en vigueur à la date de livraison du moteur à l'acheteur ou au locataire initial et se termine deux ans, 250 000 milles (400 000 kilomètres) ou 6 250 heures après sa date de livraison, selon la première éventualité.

La garantie supplémentaire fait l'objet d'une description sous la rubrique Garanties sur les systèmes d'émission.

GARANTIE SUR LES COMPOSANTS PRINCIPAUX DU MOTEUR

Il s'agit d'une garantie de 60 mois, 500 000 milles (800 000 kilomètres) ou 12 500 heures, selon la première éventualité, à compter de la date de livraison du moteur à l'acheteur ou au locataire initial des pièces de moteur suivantes :

- Culbuteurs
- Arbre à cames
- Pignon d'arbre à cames
- Pignon intermédiaire d'arbre à cames

- Bielles
- Vilebrequin
- Pignon de vilebrequin
- Bloc-cylindres moulé
- Boulons de culasse
- Culasse moulée
- Carter de volant moteur
- Pignon de pompe à huile
- Boulons du palier principal
- Carter de thermostat
- Boîtier de pompe à eau

RESPONSABILITÉS DE PACCAR ET DU PROPRIÉTAIRE

Responsabilités de PACCAR

PACCAR remboursera toutes les pièces et la main-d'œuvre nécessaires à la réparation des dommages au moteur résultant d'un défaut sous garantie.

PACCAR remboursera l'huile de graissage, l'antigel, les cartouches de filtre, les courroies, les flexibles et les autres articles d'entretien non réutilisables en raison d'un défaut sous garantie.

PACCAR remboursera les frais de main-d'œuvre raisonnables pour le retrait du moteur et pour sa réinstallation lorsque nécessaire à la réparation d'un défaut sous garantie.

Pendant la période de garantie de base sur les moteurs, PACCAR prend en charge les frais raisonnables de remorquage d'un véhicule en panne en raison d'un défaut sous garantie au centre de réparation agréé le plus près. En guise et lieu de frais de remorquage et à sa seule discrétion, PACCAR remboursera des frais raisonnables de déplacement d'un mécanicien sur les emplacements et depuis les emplacements du véhicule si la réparation du moteur est effectuée sur le site de la panne.

Responsabilités du propriétaire

Vous êtes responsable de l'utilisation et de l'entretien du moteur comme le stipule le manuel d'utilisation PACCAR applicable. Vous avez la responsabilité de vous assurer que toutes les campagnes du fabricant et tous les rappels fédéraux liés au véhicule sont respectés. Vous avez également la responsabilité de fournir la preuve que tous les travaux d'entretien recommandés ont été effectués. Cela comprend, sans toutefois s'y limiter, les vérifications d'entretien de routine, les changements

d'huile, les rotations de pneus et toute autre tâche d'entretien préventif mentionnée dans les manuels d'utilisation ou du propriétaire. En l'absence de documents attestant le respect de la maintenance préventive, la validité de la garantie peut être affectée. PACCAR se réserve le droit d'exiger une preuve de conformité aux exigences d'entretien avant de traiter une réclamation. Une documentation inadéquate ou manquante peut entraîner le refus de la couverture de la garantie pour les réparations ou les services liés au véhicule.

Avant l'expiration de la garantie applicable, vous devez informer un concessionnaire de moteurs PACCAR agréé de tout défaut sous garantie et mettre le moteur à disposition de ce dernier aux fins de réparation. Le défaut sous garantie doit faire l'objet d'un signalement à un concessionnaire de moteurs PACCAR agréé dans les 30 jours de sa découverte. Sauf dans le cas des moteurs en panne à la suite d'un défaut sous garantie, vous devez en outre livrer vous-même le moteur au centre de réparation.

Vous devez assumer les coûts de l'huile de graissage, de l'antigel, des cartouches de filtre et des autres articles d'entretien fournis lors des réparations couvertes par la garantie, à moins que ces articles ne soient pas réutilisables en raison du défaut sous

garantie. Vous devez assumer les frais de communication, de repas, d'hébergement et les autres frais semblables engagés en raison d'un défaut sous garantie.

Vous devez assumer les frais non associés aux réparations du moteur et pour le temps d'immobilisation, les dommages au chargement, les amendes, les taxes applicables, les frais d'entreprise et les autres pertes résultant d'un défaut sous garantie.

LIMITATIONS DE LA GARANTIE – UTILISATIONS STANDARD

Votre seul et unique recours contre PACCAR et le concessionnaire vendeur concernant l'achat et l'utilisation du présent moteur se limite à la réparation des « défauts sous garantie » ou au remplacement des pièces chez les concessionnaires de moteurs PACCAR agréés au Canada et aux États-Unis, ou encore dans un centre de réparation de moteurs PACCAR agréé, le cas échéant, selon les limites maximales de durée, de kilométrage et d'heures d'utilisation de la garantie sur les moteurs PACCAR. Les limites maximales de durée, de kilométrage et d'heures d'utilisation figurant sur la garantie moteur entrent en vigueur à compter de la date de livraison du véhicule au premier acheteur ou au locataire. Le temps, le kilométrage et

le nombre d'heures accumulés font l'objet d'un calcul au moment où le moteur est acheminé chez un concessionnaire agréé aux fins de réparation des défauts sous garantie.

Les défaillances autres que celles résultant de vices de matière ou de fabrication en usine ne sont pas couvertes en vertu de la présente garantie. PACCAR ne doit en aucun cas être tenue responsable des défaillances ou des dommages résultant d'un usage abusif ou de négligence, y compris notamment des dommages causés par un accident, de l'utilisation du véhicule sans lubrifiants ou liquides de refroidissement appropriés, du trop-plein de carburant, de la vitesse excessive, du manque d'entretien des systèmes de refroidissement, de graissage ou d'admission, des modes inappropriés d'entreposage, de démarrage, de réchauffement, de rodage ou d'arrêt, de l'échec d'exécution de la régénération en temps opportun, puis des modifications du véhicule faites sans autorisation. PACCAR n'est pas non plus responsable des pannes causées par l'utilisation inadéquate d'huile, de carburant ou de liquide d'échappement diesel, ou par la présence d'eau, d'impuretés ou d'autres contaminants dans le carburant, dans l'huile ou dans le liquide d'échappement diesel. La défaillance des

pièces de rechange utilisées aux fins de réparation d'une anomalie hors garantie n'est pas couverte par la garantie.

Cette garantie ne s'applique pas aux accessoires fournis par les fabricants d'équipement d'origine (OEM) du véhicule qui sont couverts par la garantie des équipementiers en question.

Les défaillances résultant d'une consommation excessive d'huile sont couvertes pendant la durée de la garantie, 250 000 milles (400 000 km) ou 6 250 heures à compter de la date de livraison du moteur au premier acheteur ou locataire, selon la première éventualité. Avant la prise en considération d'une demande d'indemnisation pour consommation excessive d'huile, le propriétaire doit fournir la documentation adéquate permettant de constater que la consommation dépasse les normes publiées par PACCAR.

Les défaillances des courroies fournies par PACCAR sont couvertes pendant les 90 premiers jours/25 000 milles, à compter de la date de livraison du moteur au premier acheteur ou locataire.

Les pièces servant à la réparation d'un défaut sous garantie peuvent être des pièces neuves, des pièces remises à neuf faisant l'objet d'une approbation ou encore des pièces réparées. PACCAR n'est pas

responsable des pannes résultant de l'utilisation de pièces non approuvées par PACCAR. Une pièce neuve ou remise à neuf approuvée servant à la réparation d'un défaut sous garantie est considérée comme pouvant remplir les fonctions de la pièce remplacée, ce qui la rend admissible à la couverture restante ci-dessous.

PACCAR ne doit pas être tenue responsable des dommages résultant des améliorations apportées à la puissance et au couple du moteur.

PACCAR se réserve le droit d'interroger le module de commande électronique (ECM) aux fins d'analyse des anomalies.

PACCAR ne couvre pas l'antigel, les lubrifiants, les filtres, les éléments de filtres ou toute autre pièce vouée à l'entretien. PACCAR ne garantit pas les services d'élimination des cendres du filtre à particules diesel (DPF) à ou avant un intervalle d'entretien régulier comme indiqué dans le calendrier d'entretien ou lorsque le système indique que le DPF nécessite un nettoyage, sauf si l'entretien est requis dans le cadre d'une réparation couverte par la garantie.

PACCAR NE COUVRE PAS L'USURE DES PIÈCES GARANTIES.

CETTE GARANTIE ET LA GARANTIE ANTIPOLLUTION DÉCRITE CI-APRÈS SONT LES SEULES ÉTABLIES PAR PACCAR À L'ÉGARD DE CES MOTEURS.

CETTE GARANTIE LIMITÉE EST LA SEULE ÉTABLIE PAR PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR. À L'EXCEPTION DE LA GARANTIE LIMITÉE CI-DESSUS, PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR N'OFFRENT AUCUNE AUTRE GARANTIE, EXPRESSE OU IMPLICITE. PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR REJETTENT EXPRESSÉMENT TOUTE GARANTIE QUANT À LA VALEUR MARCHANDE OU À L'APTITUDE À UN EMPLOI PARTICULIER.

PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR NE DOIVENT EN AUCUN CAS ÊTRE TENUS RESPONSABLES DES DOMMAGES INDIRECTS OU ACCESSOIRES, Y COMPRIS NOTAMMENT : LA PERTE DE REVENUS OU DE PROFITS; LE TEMPS D'INUTILISATION DU MOTEUR OU DU VÉHICULE; LES DOMMAGES À DES TIERS, Y COMPRIS LES DOMMAGES OU PERTES LIÉS À D'AUTRES MOTEURS, DES VÉHICULES OU DES BIENS, DES ACCESSOIRES, DES REMORQUES ET

DES MARCHANDISES; LES PERTES OU DOMMAGES DE BIENS PERSONNELS; LES FRAIS DE COMMUNICATION; LES FRAIS D'HÉBERGEMENT OU DE REPAS; LES AMENDES, LES TAXES APPLICABLES, LES PERTES OU LES FRAIS COMMERCIAUX; LES FRAIS D'AVOCAT; ET LA RESPONSABILITÉ À L'ÉGARD DE TOUTE AUTRE PERSONNE OU ENTITÉ.

La présente garantie vous offre des droits spécifiques reconnus par la loi et vous pouvez également disposer de droits supplémentaires pouvant varier d'un État ou d'une province à l'autre.

1.2 Garantie du moteur pour les engins d'incendie

GARANTIE MOTEUR POUR LES APPLICATIONS DE CAMIONS D'INCENDIE

La présente garantie s'applique aux nouveaux moteurs faisant l'objet d'une vente et d'une utilisation aux États-Unis (ce qui inclut les Samoa américaines, le Commonwealth des Îles Mariannes du Nord, Guam, Porto Rico et les Îles Vierges des É.-U.) ou au Canada aux fins d'utilisation sur des camions d'incendie.

Le moteur fait l'objet d'une garantie offerte directement par PACCAR au premier acheteur ou locateur.

Garantie de base sur les moteurs

La présente garantie sur les moteurs de série couvre toutes les défaillances du moteur qui résultent, dans des conditions d'utilisation et d'entretien normales, d'un vice de matière ou de fabrication en usine (défaut sous garantie). La présente garantie prend effet à compter de la date de livraison au premier acheteur ou locataire ou après 100 000 milles (160 000 kilomètres), selon la première éventualité.

RESPONSABILITÉS DE PACCAR ET DU PROPRIÉTAIRE

Responsabilités de PACCAR

PACCAR remboursera toutes les pièces et la main-d'œuvre nécessaires à la réparation des dommages au moteur résultant d'un défaut sous garantie.

PACCAR remboursera l'huile de graissage, l'antigel, les cartouches de filtre, les courroies, les flexibles et les autres articles d'entretien non réutilisables en raison d'un défaut sous garantie.

PACCAR remboursera les frais de main-d'œuvre raisonnables pour le retrait du moteur et pour sa réinstallation lorsque nécessaire à la réparation d'un défaut sous garantie.

Pendant la période de garantie de base sur les moteurs, PACCAR prend en charge les frais raisonnables de remorquage d'un véhicule en panne en raison d'un défaut sous garantie au centre de réparation agréé le plus près. En guise et lieu de frais de remorquage et à sa seule discrétion, PACCAR remboursera des frais raisonnables de déplacement d'un mécanicien sur les emplacements et depuis les emplacements du véhicule si la réparation du moteur est effectuée sur le site de la panne.

Responsabilités du propriétaire

Vous êtes responsable de l'utilisation et de l'entretien du moteur comme le stipule le manuel d'utilisation PACCAR applicable. Vous avez la responsabilité de vous assurer que toutes les campagnes du fabricant et tous les rappels fédéraux liés au véhicule sont respectés. Vous avez également la responsabilité de fournir la preuve que tous les travaux d'entretien recommandés ont été effectués. Cela comprend, sans toutefois s'y limiter, les vérifications d'entretien de routine, les changements

d'huile, les rotations de pneus et toute autre tâche d'entretien préventif mentionnée dans les manuels d'utilisation ou du propriétaire. En l'absence de documents attestant le respect de la maintenance préventive, la validité de la garantie peut être affectée. PACCAR se réserve le droit d'exiger une preuve de conformité aux exigences d'entretien avant de traiter une réclamation. Une documentation inadéquate ou manquante peut entraîner le refus de la couverture de la garantie pour les réparations ou les services liés au véhicule.

Avant l'expiration de la garantie applicable, vous devez informer un concessionnaire de moteurs PACCAR agréé de tout défaut sous garantie et mettre le moteur à disposition de ce dernier aux fins de réparation. Le défaut sous garantie doit faire l'objet d'un signalement à un concessionnaire de moteurs PACCAR agréé dans les 30 jours de sa découverte. Sauf dans le cas des moteurs en panne à la suite d'un défaut sous garantie, vous devez en outre livrer vous-même le moteur au centre de réparation.

Vous devez assumer les coûts de l'huile de graissage, de l'antigel, des cartouches de filtre et des autres articles d'entretien fournis lors des réparations couvertes par la garantie, à moins que ces articles ne soient pas réutilisables en raison du défaut sous

garantie. Vous devez assumer les frais de communication, de repas, d'hébergement et les autres frais semblables engagés en raison d'un défaut sous garantie.

Vous devez assumer les frais non associés aux réparations du moteur et pour le temps d'immobilisation, les dommages au chargement, les amendes, les taxes applicables, les frais d'entreprise et les autres pertes résultant d'un défaut sous garantie.

LIMITATIONS DE LA GARANTIE – CAMIONS D'INCENDIE

Votre seul et unique recours contre PACCAR et le concessionnaire vendeur concernant l'achat et l'utilisation du présent moteur se limite à la réparation des « défauts sous garantie » ou au remplacement des pièces chez les concessionnaires de moteurs PACCAR agréés au Canada et aux États-Unis, ou encore dans un centre de réparation de moteurs PACCAR agréé, le cas échéant, selon les limites maximales de durée, de kilométrage et d'heures d'utilisation de la garantie sur les moteurs PACCAR. Les limites maximales de durée, de kilométrage et d'heures d'utilisation figurant sur la garantie moteur entrent en vigueur à compter de la date de livraison du véhicule au premier acheteur.

ou au locataire. Le temps, le kilométrage et le nombre d'heures accumulés font l'objet d'un calcul au moment où le moteur est acheminé chez un concessionnaire agréé aux fins de réparation des défauts sous garantie.

Les défaillances autres que celles résultant de vices de matière ou de fabrication en usine ne sont pas couvertes en vertu de la présente garantie. PACCAR ne doit en aucun cas être tenue responsable des défaillances ou des dommages résultant d'un usage abusif ou de négligence, y compris notamment des dommages causés par un accident, de l'utilisation du véhicule sans lubrifiants ou liquides de refroidissement appropriés, du trop-plein de carburant, de la vitesse excessive, du manque d'entretien des systèmes de refroidissement, de graissage ou d'admission, des modes inappropriés d'entreposage, de démarrage, de réchauffement, de rodage ou d'arrêt, de l'échec d'exécution de la régénération en temps opportun, puis des modifications du véhicule faites sans autorisation. PACCAR n'est pas non plus responsable des pannes causées par l'utilisation inadéquate d'huile, de carburant ou de liquide d'échappement diesel, ou par la présence d'eau, d'impuretés ou d'autres contaminants dans le carburant, dans l'huile ou dans le liquide

d'échappement diesel. La défaillance des pièces de rechange utilisées aux fins de réparation d'une anomalie hors garantie n'est pas couverte par la garantie.

Cette garantie ne s'applique pas aux accessoires fournis par les fabricants d'équipement d'origine (OEM) du véhicule qui sont couverts par la garantie des équipementiers en question.

Les défaillances résultant d'une consommation excessive d'huile sont couvertes pendant la période de garantie de base sur les moteurs à compter de la date de livraison du moteur au premier acheteur ou locataire, selon la première éventualité. Avant la prise en considération d'une demande d'indemnisation pour consommation excessive d'huile, le propriétaire doit fournir la documentation adéquate permettant de constater que la consommation dépasse les normes publiées par PACCAR.

Les défaillances des courroies fournies par PACCAR sont couvertes pendant les 90 premiers jours/25 000 miles, à compter de la date de livraison du moteur au premier acheteur ou locataire.

Les pièces servant à la réparation d'un défaut sous garantie peuvent être des pièces neuves, des pièces remises à neuf faisant l'objet d'une approbation ou encore des pièces réparées. PACCAR n'est pas

responsable des pannes résultant de l'utilisation de pièces non approuvées par PACCAR. Une pièce neuve ou remise à neuf approuvée servant à la réparation d'un défaut sous garantie est considérée comme pouvant remplir les fonctions de la pièce remplacée, ce qui la rend admissible à la couverture restante ci-dessous.

PACCAR ne doit pas être tenue responsable des dommages résultant des améliorations apportées à la puissance et au couple du moteur.

PACCAR se réserve le droit d'interroger le module de commande électronique (ECM) aux fins d'analyse des anomalies.

PACCAR ne couvre pas l'antigel, les lubrifiants, les filtres, les éléments de filtres ou toute autre pièce vouée à l'entretien. PACCAR ne garantit pas les services d'élimination des cendres du DPF à ou avant un intervalle d'entretien régulier comme indiqué dans le calendrier d'entretien ou lorsque le système indique que le DPF nécessite un nettoyage, sauf si l'entretien est requis dans le cadre d'une réparation couverte par la garantie.

PACCAR NE COUVRE PAS L'USURE DES PIÈCES GARANTIES.

CETTE GARANTIE ET LA GARANTIE ANTIPOLLUTION DÉCRITE CI-APRÈS SONT LES SEULES ÉTABLIES PAR PACCAR À L'ÉGARD DE CES MOTEURS.

CETTE GARANTIE LIMITÉE EST LA SEULE ÉTABLIE PAR PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR. À L'EXCEPTION DE LA GARANTIE LIMITÉE CI-DESSUS, PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR N'OFFRENT AUCUNE AUTRE GARANTIE, EXPRESSE OU IMPLICITE. PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR REJETTENT EXPRESSÉMENT TOUTE GARANTIE QUANT À LA VALEUR MARCHANDE OU À L'APTITUDE À UN EMPLOI PARTICULIER.

PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR NE DOIVENT EN AUCUN CAS ÊTRE TENUS RESPONSABLES DES DOMMAGES INDIRECTS OU ACCESSOIRES, Y COMPRIS NOTAMMENT : LA PERTE DE REVENUS OU DE PROFITS; LE TEMPS D'INUTILISATION DU MOTEUR OU DU VÉHICULE; LES DOMMAGES À DES TIERS, Y COMPRIS LES DOMMAGES OU PERTES LIÉS À D'AUTRES MOTEURS, DES VÉHICULES OU DES BIENS, DES ACCESSOIRES, DES REMORQUES ET

DES MARCHANDISES; LES PERTES OU DOMMAGES DE BIENS PERSONNELS; LES FRAIS DE COMMUNICATION; LES FRAIS D'HÉBERGEMENT OU DE REPAS; LES AMENDES, LES TAXES APPLICABLES, LES PERTES OU LES FRAIS COMMERCIAUX; LES FRAIS D'AVOCAT; ET LA RESPONSABILITÉ À L'ÉGARD DE TOUTE AUTRE PERSONNE OU ENTITÉ.

La présente garantie vous offre des droits spécifiques reconnus par la loi et vous pouvez également disposer de droits supplémentaires pouvant varier d'un État ou d'une province à l'autre.

1.3 Garanties sur les systèmes d'émission

GARANTIES SUR LES SYSTÈMES D'ÉMISSION

Les présentes garanties du système antipollution s'appliquent à tous les moteurs neufs PACCAR faisant l'objet d'une fabrication par PACCAR et d'une utilisation aux États-Unis (ce qui inclut les Samoa américaines, le Commonwealth des Îles Mariannes du Nord, Guam, Porto Rico et les Îles Vierges des É.-U.) et le Canada

dans les véhicules destinés au transport des personnes ou des biens dans la rue ou sur la route.

Votre couverture diffère selon la certification antipollution

La garantie antipollution qui s'applique à votre véhicule varie selon la certification antipollution qui a été choisie au moment de l'achat (EPA, CARB, ou Legacy). L'équipement et l'entretien requis pour répondre aux différents ensembles de normes varient en conséquence, et ainsi votre garantie. Les trois normes réglementaires que les États appliquent sont :

- les moteurs traditionnels;
- la Commission californienne des ressources de l'air (California Air Resources Board, CARB);
- la Federal Environmental Protection Agency (Agence fédérale de protection de l'environnement, EPA).

i REMARQUE

Les moteurs traditionnels sont une disposition prévue pour fournir aux fabricants de la flexibilité à court terme afin de certifier les moteurs diesel à usage intensif à la norme fédérale antipollution la moins stricte en vigueur pour

NOx et PM. L'étiquette d'identification du moteur indique à quelle norme antipollution le moteur est conforme (EPA, CARB, ou Legacy).

Notez que la norme CARB contient toutes les lois et réglementations incluses dans la norme EPA également.

Limites de la garantie antipollution de base	
Certification EPA Moteur	5 ans / 100 000 mi / 160 000 km
Certification CARB Ou moteurs traditionnels	5 ans / 350 000 mi / 560 000 km

Couverture – EPA et Canada

PACCAR garantit à l'acheteur ou au locataire initial, et à chaque propriétaire ultérieur, que le moteur a été conçu, construit et équipé dans un but de conformité, au moment de la vente par PACCAR, à toute la réglementation antipollution des États-Unis en vigueur au moment de la construction, et qu'il est exempt de vices de matériaux ou de fabrication en usine qui pourraient faire en sorte qu'il soit non conforme à la réglementation en question pendant

la plus longue des périodes suivantes : (A) Cinq ans ou 100 000 miles (160 000 kilomètres) de fonctionnement, selon la première éventualité, durée établie à partir de la date de livraison du moteur à l'acheteur ou au locataire initial, ou (B) la garantie de base sur les moteurs.

Si le véhicule dans lequel le moteur est installé fait l'objet d'une immatriculation dans l'État de la Californie, un énoncé de garantie indépendante sur les normes californiennes antipollution s'applique également. Reportez-vous à la garantie antipollution de la Californie.

REEMPLACEMENT DES PIÈCES LIÉES AUX ÉMISSIONS

PACCAR recommande que les pièces servant à l'entretien, à la réparation ou au remplacement des systèmes antipollution, soient des pièces neuves, sinon des pièces ou composants d'origine remis à neuf et approuvés, et que les travaux de réparation du moteur soient effectués par un concessionnaire de moteurs PACCAR agréé. Votre véhicule contient des composants relatifs à l'air, au carburant et à l'électricité pouvant affecter le système antipollution. L'utilisation de pièces de rechange, de dispositifs auxiliaires ou de consommables non originaux (tels que filtres, huiles, cata-

lyseurs, additifs et carburants) peut entraîner des défaillances qui ne seront pas couvertes par la garantie du fabricant. PACCAR n'évalue pas tous les dispositifs auxiliaires, accessoires ou consommables du marché de l'après-vente promus par d'autres fabricants et leur effet sur les produits PACCAR. Les clients qui utilisent de tels articles assument TOUS les risques liés aux effets qui résultent de cette utilisation.

LIMITATIONS DE LA GARANTIE – ÉMISSIONS

Votre seul et unique recours contre PACCAR et le concessionnaire vendeur concernant l'achat et l'utilisation du présent moteur se limite à la réparation des « défauts sous garantie » ou au remplacement des pièces chez les concessionnaires de moteurs PACCAR agréés au Canada et aux États-Unis, ou encore dans un centre de réparation de moteurs PACCAR agréé, le cas échéant, selon les limites maximales de durée, de kilométrage et d'heures d'utilisation de la garantie sur les moteurs PACCAR. Les limites maximales de durée, de kilométrage et d'heures d'utilisation figurant sur la garantie moteur entrent en vigueur à compter de la date de livraison du véhicule au premier acheteur

ou au locataire. Le temps, le kilométrage et le nombre d'heures accumulés font l'objet d'un calcul au moment où le moteur est acheminé chez un concessionnaire agréé aux fins de réparation des défauts sous garantie.

Les défaillances autres que celles résultant de vices de matière ou de fabrication en usine ne sont pas couvertes en vertu de la présente garantie. PACCAR ne doit en aucun cas être tenue responsable des défaillances ou des dommages résultant d'un usage abusif ou de négligence, y compris notamment des dommages causés par un accident, de l'utilisation du véhicule sans lubrifiants ou liquides de refroidissement appropriés, du trop-plein de carburant, de la vitesse excessive, du manque d'entretien des systèmes de refroidissement, de graissage ou d'admission, des modes inappropriés d'entreposage, de démarrage, de réchauffement, de rodage ou d'arrêt, de l'échec d'exécution de la régénération en temps opportun, puis des modifications du véhicule faites sans autorisation. PACCAR n'est pas non plus responsable des pannes causées par l'utilisation inadéquate d'huile, de carburant ou de liquide d'échappement diesel, ou par la présence d'eau, d'impuretés ou d'autres contaminants dans le carburant, dans l'huile ou dans le liquide

d'échappement diesel. La défaillance des pièces de rechange utilisées aux fins de réparation d'une anomalie hors garantie n'est pas couverte par la garantie.

PACCAR ne doit pas être tenue responsable des frais non associés aux travaux de réparation du moteur et des frais qui relèvent du temps d'immobilisation, de l'endommagement de la cargaison, des amendes, des taxes en vigueur, des frais commerciaux et des autres pertes résultant d'un défaut sous garantie.

PACCAR ne couvre pas l'antigel, les lubrifiants, les filtres, les éléments de filtres ou toute autre pièce vouée à l'entretien. PACCAR ne garantit pas les services d'élimination des cendres du DPF à ou avant un intervalle d'entretien régulier comme indiqué dans le calendrier d'entretien ou lorsque le système indique que le DPF nécessite un nettoyage, sauf si l'entretien est requis dans le cadre d'une réparation couverte par la garantie.

CETTE GARANTIE ANTIPOLLUTION LIMITÉE EST LA SEULE ÉTABLIE PAR PACCAR RELATIVEMENT À L'ÉQUIPEMENT ANTIPOLLUTION. À L'EXCEPTION DE LA GARANTIE LIMITÉE CI-DESSUS, PACCAR N'OFFRE AUCUNE AUTRE GARANTIE, EXPRESSE OU IMPLICITE. PACCAR REJETTE EXPRESSÉMENT TOUTE

GARANTIE QUANT À LA VALEUR MARCHANDE OU QUANT À L'APTITUDE À L'EMPLOI.

PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR NE DOIVENT EN AUCUN CAS ÊTRE TENUS RESPONSABLES DES DOMMAGES INDIRECTS OU ACCESSOIRES, Y COMPRIS NOTAMMENT : LA PERTE DE REVENUS OU DE PROFITS; LE TEMPS D'INUTILISATION DU MOTEUR OU DU VÉHICULE; LES DOMMAGES À DES TIERS, Y COMPRIS LES DOMMAGES OU PERTES LIÉS À D'AUTRES MOTEURS, DES VÉHICULES OU DES BIENS, DES ACCESSOIRES, DES REMORQUES ET DES MARCHANDISES; LES PERTES OU DOMMAGES DE BIENS PERSONNELS; LES FRAIS DE COMMUNICATION; LES FRAIS D'HÉBERGEMENT OU DE REPAS; LES AMENDES, LES TAXES APPLICABLES, LES PERTES OU LES FRAIS COMMERCIAUX; LES FRAIS D'AVOCAT; ET LA RESPONSABILITÉ À L'ÉGARD DE TOUTE AUTRE PERSONNE OU ENTITÉ.

1.4 Déclaration de la garantie du contrôle des émissions de la Californie

Droits et obligations relatifs à votre garantie

PACCAR et la Commission californienne des ressources de l'air (CARB) sont heureuses d'expliquer les modalités de la garantie applicable au système de contrôle des émissions de votre moteur diesel de l'année modèle 2026. En Californie, les nouveaux moteurs de véhicules automobiles doivent être conçus, fabriqués et équipés de façon à répondre aux rigoureuses normes antismog de l'État. PACCAR doit garantir le système de contrôle des émissions de votre moteur diesel pendant les périodes indiquées ci-dessous, pourvu que votre moteur diesel ne fasse pas l'objet d'un usage abusif, de négligence ou d'un entretien inadéquat.

Votre système de contrôle des émissions peut inclure des pièces comme le système d'injection de carburant et le module de commande électronique du moteur. Les flexibles, les connecteurs et les autres ensembles relatifs aux émissions peuvent également être inclus.

En cas de défaut lié au matériel ou à la fabrication d'une pièce du système de contrôle des émissions de votre moteur, la réparation ou le remplacement de cette pièce sera effectué par PACCAR. Voici votre garantie contre les défauts du système de contrôle des émissions.

Garantie sur les émissions des véhicules sur autoroute dans l'État de la Californie
La garantie du système de contrôle des émissions s'applique, dès le début de 2013, aux moteurs diesel (ci-après appelés moteurs) certifiés par la Commission californienne des ressources de l'air (CARB), mis en marché par PACCAR, puis immatriculés en Californie et destinés à un usage sur les autoroutes.

Couverture de la garantie du fabricant

La présente couverture de la garantie s'applique pendant une durée de cinq ans ou pour 350 000 mi (560 000 km), selon la première éventualité, à compter de la date de livraison du moteur à l'acheteur ou au locataire initial. En cas de défaut sous garantie, PACCAR s'engage à effectuer sans frais les travaux de réparation de votre moteur, y compris le diagnostic, les pièces et la main-d'œuvre.

Responsabilités du propriétaire au titre de la garantie

En tant que propriétaire du moteur, il vous incombe d'effectuer les travaux d'entretien nécessaires indiqués dans le manuel d'utilisation PACCAR. Il vous incombe également d'apporter votre moteur chez un concessionnaire PACCAR agréé dès la détection d'un problème. Les réparations en vertu de la garantie devraient être effectuées dans un délai raisonnable, sans excéder 30 jours.

PACCAR vous recommande de conserver tous les reçus.

En tant que propriétaire du moteur, vous devez par ailleurs savoir que PACCAR peut refuser d'honorer votre couverture de la garantie si le moteur ou une pièce a subi des dommages résultant d'un usage abusif, de négligence, d'un entretien inadéquat ou de modifications non approuvées.

Si vous avez des questions concernant vos droits et responsabilités au titre de la garantie, vous devez communiquer avec l'entreprise Kenworth Truck Company en composant le numéro de téléphone 1 425 828-5000, ou l'entreprise Peterbilt Motors Company en composant le 1 940 591-4220 ou contacter la Commission californienne des ressources de l'air (CARB) à l'adresse :

California Air Resources Board, 4001
Iowa Avenue, Riverside, CA 92507

Une pièce garantie devant être remplacée dans le cadre de l'entretien requis est garantie jusqu'au premier remplacement programmé.

Avant l'expiration de la garantie en vigueur, le propriétaire doit informer un concessionnaire de moteurs PACCAR agréé de tout défaut sous garantie du système de contrôle des émissions et lui apporter le moteur aux fins de réparation.

Le propriétaire est responsable des frais accessoires, à savoir des frais de communication, de repas et d'hébergement engagés par le propriétaire ou ses employés, qui résultent d'une anomalie sous garantie.

Le propriétaire est responsable des frais qui relèvent du temps d'immobilisation, de l'endommagement de la cargaison, des amendes, des taxes en vigueur, des frais commerciaux et d'autres pertes résultant d'une anomalie sous garantie.

1.5 Pièces de rechange

PACCAR recommande que les pièces de rechange servant à l'entretien, à la réparation ou au remplacement des systèmes antipollution soient des pièces ou

des ensembles neufs, sinon des pièces ou des ensembles d'origine remis à neuf et approuvés, et que les travaux de réparation du moteur soient effectués par un concessionnaire de moteurs PACCAR agréé. Votre véhicule contient des composants relatifs à l'air, au carburant et à l'électricité pouvant affecter le système antipollution. L'utilisation d'un moteur autre qu'un moteur d'origine ou de pièces de rechange qui ne sont pas équivalentes aux pièces d'origine du fabricant de moteurs PACCAR ou de l'équipementier risque d'entraver le bon fonctionnement du moteur et du système de contrôle des émissions polluantes du véhicule ou leur utilisation efficace, puis de mettre en péril votre garantie antipollution.

Le propriétaire peut choisir de faire appel à une autre entreprise qu'un concessionnaire PACCAR agréé aux fins d'entretien, de remplacement ou de réparation des pièces du système antipollution et il peut choisir d'utiliser des pièces autres que des pièces et composants d'origine remis à neuf faisant l'objet d'une approbation aux fins d'entretien, de remplacement ou de réparation, le coût des pièces ou des travaux de réparation, ainsi que celui des défauts subséquentes résultant de ces pièces ou de ces travaux de réparation

n'étant toutefois pas couverts par la garantie du système antipollution, à l'exception des réparations d'urgence

1.6 Responsabilités de PACCAR

La présente garantie prend effet après livraison du moteur au premier acheteur ou locataire. Les travaux de réparation et d'entretien sont effectués par un concessionnaire PACCAR agréé à l'aide de pièces ou de composants neufs ou d'origine remis à neuf et approuvés. PACCAR s'engage à effectuer la réparation des pièces du système antipollution, pour lesquelles PACCAR aura constaté une défaillance, sans frais de pièces et de main-d'œuvre (y compris le diagnostic établissant qu'il y a eu défaillance d'une pièce du système antipollution sous garantie).

1.7 Réparations d'urgence

En cas d'urgence, lorsqu'on ne peut faire appel à un concessionnaire de moteurs PACCAR agréé, les travaux de réparation peuvent être effectués par n'importe quel centre de réparation ou une personne quelconque au moyen des pièces de rechange à sa disposition. Une pièce non disponible

avant 30 jours ou une réparation ne pouvant être effectuée avant 30 jours constituent une urgence. PACCAR s'engage à rembourser les frais engagés par le propriétaire (y compris le diagnostic), sans dépasser le prix suggéré du fabricant, pour toutes les pièces garanties et les frais de main-d'œuvre en fonction du temps recommandé par le fabricant pour la réparation sous garantie et du taux horaire de main-d'œuvre correspondant à la région géographique.

Les pièces remplacées et les factures payées doivent être présentées chez un concessionnaire de moteurs PACCAR agréé comme condition de remboursement des travaux de réparation d'urgence non effectués par ces derniers ou par .

1.8 Limitations de la garantie

Votre seul et unique recours contre PACCAR et le concessionnaire vendeur concernant l'achat et l'utilisation du présent moteur se limite à la réparation des « défauts sous garantie » ou au remplacement des pièces chez les concessionnaires de moteurs PACCAR agréés au Canada et aux États-Unis , ou encore dans un centre de réparation de moteurs

PACCAR agréé, le cas échéant, selon les limites maximales de durée, de kilométrage et d'heures d'utilisation de la garantie sur les moteurs PACCAR. Les limites maximales de durée, de kilométrage et d'heures d'utilisation figurant sur la garantie moteur entrent en vigueur à compter de la date de livraison du véhicule au premier acheteur ou au locataire. Le temps, le kilométrage et le nombre d'heures accumulés font l'objet d'un calcul au moment où le moteur est acheminé chez un concessionnaire agréé aux fins de réparation des défauts sous garantie.

Les défaillances autres que celles résultant de vices de matière ou de fabrication en usine ne sont pas couvertes en vertu de la présente garantie. PACCAR ne doit en aucun cas être tenue responsable des défaillances ou des dommages résultant d'un usage abusif ou de négligence, y compris notamment des dommages causés par un accident, de l'utilisation du véhicule sans lubrifiants ou liquides de refroidissement appropriés, du trop-plein de carburant, de la vitesse excessive, du manque d'entretien des systèmes de refroidissement, de graissage ou d'admission, des modes inappropriés d'entreposage, de démarrage, de réchauffement, de rodage ou d'arrêt, de l'échec d'exécution de la régénération en temps opportun, puis

des modifications du véhicule faites sans autorisation. PACCAR n'est pas non plus responsable des pannes causées par l'utilisation inadéquate d'huile, de carburant ou de liquide d'échappement diesel, ou par la présence d'eau, d'impuretés ou d'autres contaminants dans le carburant, dans l'huile ou dans le liquide d'échappement diesel. La défaillance des pièces de rechange utilisées aux fins de réparation d'une anomalie hors garantie n'est pas couverte par la garantie.

PACCAR ne doit en aucun cas être tenue responsable des défauts résultant d'une réparation inadéquate ou de l'utilisation de pièces autres que des pièces d'origine approuvées par PACCAR.

PACCAR ne doit pas non plus être tenue responsable du coût des matériaux et de la main-d'œuvre de remplacement des pièces et ensembles du système antipollution lors de l'entretien systématique du moteur, tel que mentionné dans les guides d'utilisation PACCAR.

PACCAR ne couvre pas l'antigel, les lubrifiants, les filtres, les éléments de filtres ou toute autre pièce vouée à l'entretien. PACCAR ne garantit pas les services d'élimination des cendres du filtre à particules diesel (DPF) à ou avant un intervalle d'entretien régulier comme indiqué dans le calendrier d'entretien ou lorsque le sys-

tème indique que le DPF nécessite un nettoyage, sauf si l'entretien est requis dans le cadre d'une réparation couverte par la garantie.

CETTE GARANTIE, ET LES GARANTIES EXPRESSES COMMERCIALES, SONT LES SEULES ÉTABLIES PAR PACCAR EN REGARD DE CES MOTEURS.

CETTE GARANTIE RESTREINTE EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS EST LA SEULE ÉTABLIE PAR PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR. À L'EXCEPTION DE LA GARANTIE LIMITÉE CI-DESSUS, PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR N'OFFRENT AUCUNE AUTRE GARANTIE, EXPRESSE OU IMPLICITE. PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR REJETTENT EXPRESSÉMENT TOUTE GARANTIE QUANT À LA VALEUR MARCHANDE OU À L'APTITUDE À UN EMPLOI PARTICULIER.

PACCAR ET LE CONCESSIONNAIRE VENDEUR NE DOIVENT EN AUCUN CAS ÊTRE TENUS RESPONSABLES DES DOMMAGES INDIRECTS OU ACCESSOIRES, Y COMPRIS NOTAMMENT : LA PERTE DE REVENUS OU DE PROFITS; LE TEMPS D'INUTILISATION DU MOTEUR OU DU VÉHICULE; LES DOMMAGES À DES TIERS, Y COMPRIS LES DOMMAGES OU PERTES LIÉS À DES MOTEURS,

DES VÉHICULES OU DES BIENS, DES ACCESSOIRES, DES REMORQUES ET DES MARCHANDISES; LES PERTES OU DOMMAGES DE BIENS PERSONNELS; LES FRAIS DE COMMUNICATION; LES FRAIS D'HÉBERGEMENT OU DE REPAS; LES AMENDES, LES TAXES APPLICABLES, LES PERTES OU LES FRAIS COMMERCIAUX; LES FRAIS D'AVOCAT; ET LA RESPONSABILITÉ À L'ÉGARD DE TOUTE AUTRE PERSONNE OU ENTITÉ.

A

Accès au filtre à fluide d'échappement diesel 97
Acheminement de la courroie 91
Additifs pour le système de refroidissement 66
Amorçage du système d'alimentation 84
Antigel 88
Après le remplacement du filtre à huile moteur 78
Arrêt du moteur 25
Assistance routière 10
Avant-propos 6

B

Batteries, câbles et branchements 101
Biodiesel 79
Bouchon de vidange du carter d'huile 74
Boulons de fixation du moteur 102

C

Câbles et faisceaux de fils électriques 101
Capacités et pressions de l'huile moteur 63
Caractéristiques des liquides de refroidissement et recommandations qui s'y rapportent 66

Caractéristiques du liquide de refroidissement 69
Caractéristiques du moteur correspondant au guide d'utilisation 59
Carburant diesel 79
Carter de filtre à air 99
Carter de filtre à air sous le capot 99
Carter d'huile composite 74
Catégorie d'utilisation 36
Circuit d'échappement 101
Commandes de frein par compression 19
Compresseur d'air 98
Conduite sur chaussée sèche et de niveau 26
Conduite sur chaussée sèche et sur les pentes 27
Consignes générales de sécurité 7
Contrôle du niveau d'huile moteur 36
Courroies 91
Courroies d'entraînement 91
Courroies de ventilateur 93
Courroie trapézoïdale et courroies d'entraînement du ventilateur 93

D

Démarrage après une panne sèche du réservoir de carburant 84
Démarrage par temps froid 22

Dépose de la courroie trapézoïdale, de l'alternateur, de la commande du compresseur de climatiseur et de la pompe à liquide de refroidissement 95

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 37 000 mi/60 000 km/1 125 h/6 mo 39

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 75 000 mi / 120 000 km / 2 250 h / 12 mo (1 an) 40

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 150 000 mi / 240 000 km / 4 500 heures / 24 mois (2 ans) 40

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 300 000 mi ou 480 000 km/6 750 heures/36 mois (3 ans) 41

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 450 000 mi / 725 000 km / 13 500 h / 48 mo (4 ans) 42

Durée de ralenti inférieure à 20 % – 750 000 mi / 1 200 000 km / 24 000 h / 96 mo (8 ans) 42

Durée de ralenti supérieure à 20 % – 25 000 mi/40 000 km/750 h/6 mo 43

Durée de ralenti supérieure à 20 % – 50 000 mi / 80 000 km / 1 500 h / 12 mo (1 an) 44

Durée de ralenti supérieure à 20 % – 150 000 mi/240 000 km/4 500 h/24 mo (2 ans) 44

Durée de ralenti supérieure à 20 % –
300 000 mi/480 000 km/6 750 h/36 mo
(3 ans) 46

Durée de ralenti supérieure à 20 % –
450 000 mi / 725 000 km / 13 500 h /
48 mo (4 ans) 46

Durée de ralenti supérieure à 20 % –
750 000 mi / 1 200 000 km / 24 000 h /
96 mo (8 ans) 47

E

ELC 88

Embrayage, ventilateur 93

En conduite 20

Entraînement des accessoires 91

Entretien du moteur 33

Entretien du système de refroidissement 66

Extended Life Coolant 70, 88

F

Faire l'appoint d'huile moteur 73

Filtre à carburant 79

Filtre à carburant/séparateur d'eau 34

Filtre à huile 78

Filtre à huile moteur 75, 78

Filtres 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81

Flexibles de radiateur 89

Y53-1167-1V1 (10/25)

Fonctionnement de l'interrupteur du niveau
de frein moteur à compression 19

Fonctionnement du moteur 23

Frein par compression 18

G

Garantie et utilisation de carburant biodie-
sel 71

Garantie et utilisation de carburants diesel
renouvelables et autres carburants diesel
paraffiniques 71

H

Huile moteur 61, 75

I

Indication du niveau d'huile sur la jauge 73

Inspection visuelle du moteur 36

Installation de la courroie trapézoïdale, de
l'alternateur, de la commande du compres-
seur de climatiser et de la pompe à liquide
de refroidissement 95

Installation de la courroie trapézoïdale du
ventilateur 94

Installation du filtre à carburant 80

Installation du filtre à huile 78

Installation du filtre à liquide de refroidisse-
ment 90

Installer le filtre à carburant 80

Intervalle de réglage des soupapes 103

Intervalles de filtration et de lubrification du
moteur 63

Intervalles d'entretien en service nor-
mal/transport longue distance, durée de
ralenti inférieure à 20 % 39

Intervalles d'entretien en service nor-
mal/transport longue distance, durée de
ralenti supérieure à 20 % 42

Intervalles du calendrier d'entretien préven-
tif (EP) 36

L

Le témoin de pression d'huile moteur
s'allume 11

Liquide d'échappement diesel 35

M

Manque de carburant 84

Marche au ralenti par temps de gel, prolon-
gée 24

Messages et notes de sécurité 5

Moteur, vérification du moteur 15

N

Nettoyage du moteur 33, 61

Niveau de liquide de refroidissement 35
Niveau d'huile moteur 72

P

Perturbation électromagnétique 25
Plage de fonctionnement du moteur 23
Préparation au retrait du filtre à huile 76
Procédure de démarrage après un arrêt prolongé ou une vidange d'huile 23
Procédure de démarrage normal 22

R

Ralentisseur sur échappement 17
Ramassage/Livraison/Déchets –
15 000 mi / 24 000 km / 400 h / 6 mo 53
Ramassage/Livraison/Déchets –
30 000 mi / 48 000 km / 800 h / 12 mo
(1 an) 54
Ramassage/Livraison/Déchets – 60 000
mi/96 000 km/1 600 h/12 mo (1 an) 55
Ramassage/Livraison/Déchets – 150 000
mi/240 000 km/4 500 h/24 mo (2 ans) 55
Ramassage/Livraison/Déchets –
300 000 mi / 480 000 km / 9 000 h / 36 mo
(3 ans) 56
Ramassage/Livraison/Déchets –
450 000 mi / 725 000 km / 13 500 h /
48 mo (4 ans) 56

Ramassage/Livraison/Déchets –
750 000 mi / 1 200 000 km / 24 000 h /
96 mo (8 ans) 56

Recommandations et spécifications sur
l'huile de lubrification moteur 61

Refroidisseur d'air de charge 99

Remplacement des pièces liées aux émis-
sions 117

Remplacement du filtre à liquide de refroi-
dissement 89

Remplissage du liquide de refroidisse-
ment – (voir le manuel d'utilisation du
VÉHICULE) 88

Retirer le filtre à carburant 81

Retirer le filtre à huile 76, 77

Retrait du filtre à carburant 81

Retrait du filtre à huile 76, 77

S

Service intensif/utilisation spécialisée 48,
53

Soupapes du moteur 103

Stratégie d'entretien du filtre à particules
diesel (DFP) 96

Surchauffe du moteur 12

Surchauffe du système de refroidisse-
ment 12

Système d'admission d'air 98

Système de frein moteur 17

Système de refroidissement 87

T

Témoin de coupure du moteur 10, 14

Témoin de fluide d'échappement diesel
(DEF) 17

Témoin d'obstruction du filtre à air 100

Témoins d'avertissement

Température élevée du circuit
d'échappement (HEST) 16

Témoins d'avertissement du moteur 14

Température élevée du circuit
d'échappement (HEST)

Témoin d'avertissement 16

Tendeur de courroie du ventilateur 92

Turbocompresseur 100

Tuyauterie d'admission d'air 34, 71

Tuyauterie d'air de charge 98

Tuyauterie d'échappement post-traite-
ment 34, 72

U

Utilisation du présent manuel 5

Utilisation intensive et spécialisée –
15 000 mi/24 000 km/400 h/6 mo 48

Utilisation intensive et spécialisée –
30 000 mi / 48 000 km / 800 h / 12 mo
(1 an) 49

Utilisation intensive et spécialisée –
60 000 mi / 96 000 km / 1 600 h / 24 mo
(2 ans) 50

Utilisation intensive et spécialisée –
150 000 mi/240 000 km/4 500 h/24 mo
(2 ans) 50

Utilisation intensive et spécialisée –
300 000 mi / 480 000 km / 9 000 h / 36 mo
(3 ans) 51

Utilisation intensive et spécialisée –
450 000 mi / 725 000 km / 13 500 h /
48 mo (4 ans) 51

Utilisation intensive et spécialisée –
750 000 mi / 1 200 000 km / 24 000 h /
96 mo (8 ans) 52

Utilisation normale/transport longue dis-
tance 38

V

Ventilateur de refroidissement 34

Ventilateur du moteur 92, 93

Ventilateur monté sur vilebrequin 93

Vérification de l'état du liquide de refroidis-
sment 88

Vérifications des courroies du moteur 92

Vérifier que le témoin du moteur
s'allume 12

Vidange d'huile 78

Vidanger l'eau du filtre à carburant 86

Vidanger l'huile moteur 78

Vilebrequin – Amortisseur de vibra-
tions 101

Viscosité de l'huile 61

Voyants d'avertissement

Filtre à particules diesel (DPF) 16

Témoin d'avertissement d'anomalie
(MIL) 30

W

WIF, eau dans le carburant, module de fil-
trage du carburant 15



PRECAUCIÓN

Respirar los residuos del escape del motor diésel lo expone a sustancias químicas que según el estado de California causan cáncer, defectos de nacimiento y otros daños reproductivos.

- Siempre arranque y opere el motor en un área bien ventilada.
- Si se encuentra en un área cerrada, ventile el escape hacia el exterior.
- No modifique ni altere el sistema de escape.
- No ralentice el motor excepto cuando sea necesario.

Para más información, vaya a: www.P65warnings.ca.gov/diesel