

Manuel conducteur

Volvo 9700 É.-U./CAN

B13R, EPA17



W0142363

VOLVO

Avant-propos

Dans cette documentation technique, nous utilisons différents niveaux pour attirer particulièrement l'attention.

Danger: Indique une méthode dangereuse pouvant entraîner des accidents graves et même la mort.

Avertissement: Indique une méthode dangereuse pouvant entraîner des dommages personnels ou matériels graves.

Attention: Indique une méthode dangereuse pouvant entraîner des dommages sur le produit.

Note: Indique une procédure, une méthode ou des conditions qui doivent être suivies pour que le véhicule ou le composant fonctionne comme il est prévu.

Le présent manuel contient des renseignements sur l'utilisation et le fonctionnement du Volvo 9700, version des «États-Unis et Canada». Équipé du système électrique multiplex de 3e génération **BEA-3** (*Architecture électrique de bus, version 3*).

Le présent manuel contient des renseignements généraux sur les instruments et les commandes, ainsi que les instructions de conduite. En raison de l'adaptation personnalisée et des différents niveaux d'équipement, il est possible qu'un autocar ne soit pas équipé de toutes les fonctions décrites dans le présent manuel.

Les données techniques, les renseignements sur la construction, les descriptions et les illustrations contenus dans ce manuel du conducteur et qui étaient actuels au moment de la parution du livre peuvent avoir changé. La société Volvo se réserve le droit d'apporter des modifications sans préavis.

Pour obtenir des renseignements techniques, veuillez consulter les manuels de réparation les autres documents d'entretien.

La section «En cas d'incident», page 156 présente des renseignements et des instructions à suivre lorsqu'un événement inattendu survient.

Volvo Bus Corporation

Göteborg, Sweden

Numéro de commande: 89379470

©2018 Volvo Bus Corporation, Göteborg, Sweden

Toute représentation, traduction, adaptation ou reproduction, même partielle, par tous procédés, en tous pays, faite sans autorisation écrite par Volvo Bus Corporation est illicite.

Avant-propos

Si vous avez des raisons de croire que votre véhicule a un problème susceptible de provoquer un accident, des blessures, voire la mort, vous devez immédiatement en informer l'Administration nationale américaine de la sécurité routière (NHTSA) et Prévost.

Contactez la NHTSA en appelant la ligne d'urgence Auto Safety Hotline au 1 (888) 327-4236, en écrivant à la NHTSA, Département des Transports, Washington, DC 20590, par TTY au 1 (800) 424-9153, ou visitez son site web www.nhtsa.dot.gov.

Note: Les illustrations présentes dans ce manuel sont utilisées à des fins de référence uniquement et peuvent différer légèrement du véhicule réel. Cependant, les composants principaux concernés par ce document sont représentés aussi précisément que possible.

Veuillez garder ce manuel en permanence dans le véhicule.

Volvo Bus Corporation

Göteborg, Sweden

Numéro de commande: 89379470

©2018 Volvo Bus Corporation, Göteborg, Sweden

Toute représentation, traduction, adaptation ou reproduction, même partielle, par tous procédés, en tous pays, faite sans autorisation écrite par Volvo Bus Corporation est illicite.

Avant-propos

Avertissement important concernant la sécurité



AVERTISSEMENT

Inhaler des gaz d'échappement de moteur diesel vous expose à des substances chimiques reconnues dans l'État de la Californie pour causer des cancers et des malformations congénitales et affecter l'appareil reproducteur.

— Toujours faire démarrer et fonctionner le moteur dans un endroit bien aéré.

— Dans un endroit fermé, évacuer l'échappement vers l'extérieur.

— Ne pas modifier ou altérer le système d'échappement.

— Ne pas laisser tourner le moteur au ralenti, sauf lorsque nécessaire.

Pour en savoir davantage, aller à www.P65warnings.ca.gov/diesel

Volvo Bus Corporation

Göteborg, Sweden

Numéro de commande: 89379470

©2018 Volvo Bus Corporation, Göteborg, Sweden

Toute représentation, traduction, adaptation ou reproduction, même partielle, par tous procédés, en tous pays, faite sans autorisation écrite par Volvo Bus Corporation est illicite.

Avant-propos

Avis de confidentialité à l'égard des données de véhicules

Lorsque vous conduisez un camion, un bus ou un autocar vendu ou produit par des entreprises qui appartiennent au groupe Volvo, le véhicule génère des données qui pourraient être recueillies et traitées par ces entreprises. De telles données pourraient inclure des renseignements personnels qui vous concernent à titre de conducteur.

Les données sont traitées par le groupe Volvo à des fins de développement et d'amélioration des produits et services de l'entreprise. Les entreprises du groupe Volvo pourraient traiter des renseignements personnels à des fins de contrôle des données, en vertu de la réglementation de l'UE en matière de protection des données. La base juridique concernant le traitement est basée sur les intérêts légitimes des entreprises du groupe Volvo ou, dans certains cas, le besoin de se conformer à la législation. Nous souhaitons que vous soyez bien informés à propos de la façon dont les entreprises du groupe Volvo pourraient traiter les données, ainsi que de vos droits. Nous reconnaissons les droits de chacun à titre d'individu envers les activités de traitement des données et nous accordons à ces droits toute l'importance qu'ils méritent. Nous afficherons en tout temps toute la transparence possible envers la nature des données recueillies et la façon dont nous les utilisons, ainsi qu'avec qui nous les partageons et qui vous devez communiquer en cas de préoccupations.

Si vous souhaitez en savoir davantage sur la nature des renseignements personnels recueillis par les entreprises du groupe Volvo, visitez le site Web du groupe Volvo – www.volvogroup.com/privacy.

Volvo Bus Corporation

Göteborg, Sweden

Numéro de commande: 89379470

©2018 Volvo Bus Corporation, Göteborg, Sweden

Toute représentation, traduction, adaptation ou reproduction, même partielle, par tous procédés, en tous pays, faite sans autorisation écrite par Volvo Bus Corporation est illicite.

Sommaire

Introduction	1
Responsabilité du conducteur	1
Clés	2
Remplacement de la clé et du barillet	3
Entrée dans l'autocar	4
Arrêt d'urgence	5
Protection contre la décharge de batterie	5
Interrupteur d'arrêt de batterie.....	6
Portes et trappes	7
Portes.....	7
Ouverture de l'autocar depuis l'intérieur	8
Fermeture de l'autocar.....	9
Avertissement de trappes et portes ouvertes	10
Configurations de portes et de trappes	10
Configuration de portes et de trappes.....	11
Configuration des portes et des trappes (autocar avec élévateur pour fauteuil roulant [WCL]).....	13
Trappes de toit.....	15
Zone du conducteur	16
Zone du conducteur.....	16
Siège conducteur.....	17
Étiquette des caractéristiques du siège conducteur	18
Avertisseur sonore.....	19
Tableau de bord.....	20
Instruments et commandes	22
Pannes et avertissements	22
Pédale d'accélérateur désactivée	23
Message de STOP (arrêt).....	24
Message d'avertissement.....	24
Message d'arrêt au prochain arrêt de bus	24
Instruments.....	26
Types d'instruments.....	26
Témoins et symbole du panneau d'instrument.....	32
Interrupteur d'éclairage	34
Commutateurs	36
Contacteur d'arrêt d'urgence.....	36
Système de baraquage.....	37
Commande de niveau.....	38
Augmentation de la charge sur l'essieu moteur (élévateur de tandem).....	39
Traction Control System (TCS).....	39
Blocage de différentiel.....	40
Aide au démarrage en côte (en option)	40
Ralentisseur activé (si le véhicule en est équipé).....	41

Éclairage du compartiment passagers	41
Éclairage de nuit (en option).....	42
Éclairage clair-obscur	42
Éclairage du compartiment conducteur	43
Éclairage individuel des passagers.....	43
Feux de position	44
Rideau de destination (en option)	44
Rétroviseurs chauffants électriques	45
Chauffage de la fenêtre du conducteur	45
Ventilateur du conducteur	46
Verrouillage centralisé	46
Pare-soleil	46
Activation des toilettes.....	47
Système audio	47
Ouverture de la porte de service depuis l'extérieur	48
Système élévateur pour fauteuil roulant (WCL); (en option)	49
Témoin d'ouverture d'une fenêtre d'urgence	50
Témoin du système élévateur pour fauteuil roulant (WCL)	50
Commutateurs dans le centre électrique	51
Commandes.....	53
Commutateur d'allumage	53
Réglage des rétroviseurs externes	55
Frein de porte ouverte	56
Réglage du volant	58
Indicateur de direction, inverseur feux de croisement/route.....	59
Essuie-glace du pare-brise, lave-glace du pare-brise/phares	60
Boîte de vitesses.....	61
Lévier sélecteur de boîte de vitesses I-Shift (en option)	61
Pavé sélecteur de boîte de vitesses I-Shift	62
Boîte de vitesses automatique Allison (en option)	63
Sélecteur de boîte de vitesses Allison	64
Boîte de vitesses Allison, fonction Mode	65
Surchauffe de la boîte de vitesses	66
Ralentisseur (si le véhicule en est équipé)	67
Surchauffe du ralentisseur.....	69
Freins.....	70
Frein de stationnement.....	70
Soupape de blocage.....	72
Freins de service	73
EBS (système de freinage à commande électronique).....	75
Compenser la différence dans l'usure des plaquettes de frein.....	76
Alerte de température élevée des freins	77
Contrôleur de climatiseur (système de multiplexage)	78
Rideau de destination (en option)	79
Rideau de destination Innova.....	80

Rideau de destination Mobitec.....	81
Équipement intérieur.....	82
Équipement intérieur.....	82
Toilettes.....	83
Poubelle arrière.....	83
Écran température et horloge pour passagers.....	84
Panneau des passagers.....	85
Prises électriques 110 V c.a. (courant alternatif) de passagers.....	86
Système TGW (Telematics Gate Way) et système de communication Liaison.....	88
Mécanisme ELR/ALR des ceintures de sécurité du passager.....	89
Mécanisme ELR/ALR des ceintures de sécurité du passager (suite).....	90
Sièges coulissants de passager.....	92
Boîtier de commande suspendu (pour équipement de levage de fauteuil roulant).....	93
Système audiovisuel.....	94
Système audiovisuel.....	94
Panneau de commande audiovisuelle.....	95
Système vidéo.....	95
Système audio.....	96
Microphone du guide ou du conducteur (en option).....	97
Équipement d'urgence et de sécurité.....	98
Aperçu général.....	98
Extincteur.....	99
Système d'extinction d'incendie automatique (AFES).....	100
Système Park Pilot.....	102
Système de contrôle de la pression des pneus (TPMS).....	103
Triangle de présignalisation.....	105
Trousse de premiers soins.....	105
Valve de gonflage des pneus.....	106
Raccord externe d'alimentation pneumatique.....	106
Cric hydraulique.....	107
Boîte à outils.....	108
Boîte de contrôle moteur dans le compartiment moteur.....	109
Sorties d'urgence.....	110
Portes.....	110
Trappes de toit.....	111
Fenêtres d'urgence.....	112
Démarrer et conduire.....	113
Vérification avant de prendre la route.....	113
Nettoyage et entretien de l'intérieur et de l'extérieur de l'autocar.....	114
Vérification des témoins d'avertissement.....	115
Inspection quotidienne.....	116
Niveau d'huile moteur.....	116

Niveau d'huile hydraulique pour le ventilateur de liquide de refroidissement du moteur	117
Niveau d'huile hydraulique de servodirection	117
Niveau de liquide du circuit de refroidissement du moteur	118
Liquide lave-glace de pare-brise	119
Ravitaillement en carburant	120
Réservoir de solution d'urée (DEF)	122
Chauffe-bloc moteur	124
Démarrage du moteur	125
Démarrage	125
Témoins allumés après le démarrage du moteur	127
Réglage du régime de ralenti du moteur	128
Activation du régulateur de vitesse	130
Ralentisseur (si le véhicule en est équipé)	132
Direction assistée	137
Composants du système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS)	138
Système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS), avertissements	139
Icône de régénération du filtre à particules (DPF) requise	141
Température des gaz d'échappement du moteur élevée	142
Garantie au sujet des organes à émissions de gaz à effet de serre	143
Système I-Start	144
Système I-Start (suite)	145
Détection d'un échec du système I-Start	146
ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique)	148
Relais de puissance du système I-Start	149
Chargeur de batteries	150
Estimation de la durée de charge de masse	151
Quelques conseils de conduite	152
Conduite prudente	152
Conduite économique	153
Conduite par temps froid	154
Étiquettes de code QR	155
En cas d'incident	156
Assistance et secours sur l'autoroute	156
Sécurité	157
Si le moteur ne fonctionne pas	158
Perforations	160
Soufflets d'air perforés	160
Remorquage	161
Remorquage (suite)	162
Considérations relatives au remorquage de l'autocar	163
Autre procédure de remorquage	164
Système de détection d'incendie supplémentaire (multiplexé)	166
Relâchement du frein de stationnement	167

Relâcher le frein de stationnement avec l'air des pneus de l'autocar	167
Relâchement mécanique du frein de stationnement.....	168
Frein de stationnement sur relâchement mécanique des freins à disque	169
Remplacement des batteries.....	170
Assistance au démarrage.....	172
Procédure de démarrage par batterie d'appoint.....	173
Avertissements relatifs à la procédure de démarrage par batterie d'appoint.....	174
Goujon de masse pour batteries de démarrage par batterie d'appoint.....	175
Interrupteur d'arrêt de batterie.....	176
Détection d'un échec du système I-Start.....	178
Remplacement d'ampoule.....	179
Phares.....	179
Phares Xenon.....	180
Feux arrière.....	180
Éclairage de plaque d'immatriculation.....	181
Dépannage général d'une anomalie électrique.....	182
Centre électrique de l'autocar.....	183
Relais du circuit électrique de châssis	184
Fusibles du circuit électrique de châssis.....	187
Relais du circuit électrique de carrosserie	197
Fusibles du circuit électrique de carrosserie.....	198
Boîtiers de fusibles à l'intérieur des compartiments à batteries.....	202
Boîtier électrique à fusibles et relais à l'intérieur du compartiment à batteries droit.....	203
Mini porte-fusibles à l'intérieur du compartiment à batteries gauche.....	206
Remplacement de roues.....	207
Roue de secours	208
Recommandations pour éviter l'usure inutile des pneus.....	209
Pressions de gonflage des pneus recommandées	210
Vérification de l'usure des pneus	211
Données techniques.....	216
Dimensions générales	216
9700 É.-U./CAN (6x2 seulement)	216
Caractéristiques techniques du système électrique.....	217
Ampoules pour les lampes d'éclairage.....	218
Caractéristiques techniques du moteur	219
Spécifications relatives à la boîte de vitesses automatique et automatisée.....	220
Rapports de boîte de vitesses	220
Caractéristiques techniques de l'essieu arrière.....	221
Caractéristiques techniques des roues et des pneus.....	222
Caractéristiques de l'équilibrage des roues avant	223
Caractéristiques techniques du réservoir de solution d'urée (DEF).....	224
Identification du véhicule.....	225
Plaque produit de l'autocar.....	226
Numéro d'identification du véhicule (VIN).....	227
Moteur étiquettes d'identification.....	228

Étiquette d'information sur le contrôle des émissions du véhicule.....	229
Plaque produit de la boîte de vitesses I-Shift (si le véhicule en est équipé).....	230
Boîte de vitesses Allison (plaque produit).....	231
Plaque produit de l'essieu arrière.....	232
Plaque produit de ralentisseur (si le véhicule en est équipé).....	233
Intervalles d'entretien.....	234

Répertoire alphabétique.....	235
-------------------------------------	------------

Informations concernant la sécurité

IMPORTANT : Avant de conduire ce véhicule, assurez-vous d'avoir lu et bien compris chaque étape des informations de conduite et de manipulation de ce manuel. Assurez-vous de comprendre et de suivre à la lettre tous les avertissements concernant la sécurité.

IL EST IMPORTANT DE LIRE
COMPRENDRE ET TOUJOURS
RESPECTER LES INFORMATIONS
SUIVANTES.

Les types d'avis de sécurité suivants sont utilisés dans ce manuel :



DANGER

Danger indique une manipulation dangereuse qui pourrait entraîner la mort ou des blessures graves. Un bandeau d'avis de danger figure en caractères **blancs** sur un fond **noir** avec une bordure **noire**.



AVERTISSEMENT

Warning (avertissement) indique une pratique dangereuse qui peut causer des blessures. Un bandeau d'avis d'avertissement figure en caractères **noirs** sur un fond **gris** avec une bordure **noire**.



ATTENTION

« Caution » (attention) indique une pratique dangereuse qui peut causer des dégâts au produit. Un avis de mise en garde figure en caractères **noirs** sur un fond **blanc** avec une bordure **noire**.

Note: N.B : indique une procédure, une pratique ou une condition qui devra être respectée afin d'assurer un fonctionnement adéquat du véhicule ou d'un composant.

Responsabilité du conducteur

- En tant que conducteur, vous êtes responsable de la sécurité et du confort des passagers pendant le voyage. Par conséquent, ne pas conduire le bus avant d'avoir lu ce manuel du conducteur. Vous devez vous familiariser avec tous les indicateurs et les témoins, et savoir quoi faire si quelque chose d'inhabituel se produit.
- En tant que conducteur du véhicule, vous devez connaître le poids du véhicule et sa capacité de charge. Veuillez lire les consignes sur les autocollants d'avertissement, le registre immatriculation du véhicule et la plaque produit.
- En tant que conducteur, votre devoir est de prévoir tous risques pouvant menacer vos passagers.
- Vous êtes également tenu de vérifier que tout l'équipement de sécurité de l'autobus est en place. Par conséquent, vérifiez régulièrement l'état de fonctionnement des ceintures de sécurité, l'ouverture de la porte et des fenêtres d'urgence, les rebords sensibles de la porte, les extincteurs d'incendie et la trousse de premiers soins.
- Les freins sur l'autobus fonctionnent à l'air comprimé. Ne prenez jamais la route si la pression de l'air est trop basse ou si vous constatez d'autres problèmes sur les freins.
- Portez une attention particulière aux anomalies au niveau de la direction. Le véhicule peut quand même être dirigé si la servodirection ne fonctionne pas, bien que la direction sera dure.
- Ne rampez jamais sous l'autocar soutenu uniquement par un «cric hydraulique». Utilisez des supports approuvés pour le véhicule ou une palette solide en cas de crevaisons ou de remplacement de roue.
- Les dispositifs de levage et les supports doivent être posés sur une surface horizontale de manière sécuritaire. Il faut bloquer les roues qui ne sont pas soulevées afin que le véhicule ne risque pas de bouger.
- Resserrer les écrous de roue après environ **200 km (125 mi)** si les roues ont été remplacées.
- Serrer les écrous de roues tous les **6 mois** peu importe que les roues ont été remplacées ou non.
- Suivre le programme de service et d'entretien recommandé afin de maintenir le bon état et la fiabilité de l'autobus.
- Porter une attention particulière aux émissions de gaz et aux odeurs de carburant. Toute fuite doit être circonscrite immédiatement par les mécaniciens.
- Les pneus et les jantes de l'autobus doivent être approuvés en fonction de la charge et de la vitesse prévue, conformément aux exigences légales en vigueur.

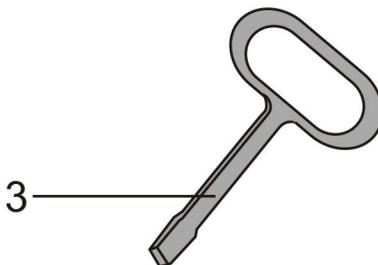
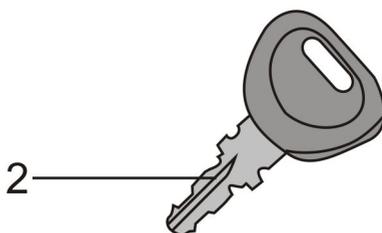
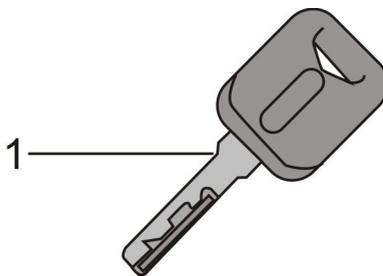
2 Introduction

Clés

Les clés suivantes sont livrées avec le bus :

- 1 Clé de contact.
- 2 Trappes et portes intérieures et extérieures.
- 3 Trappe d'entretien arrière droite et trappe d'accès d'entretien de radiateur.

Note: Il peut exister plusieurs versions des clés, en fonction du type de serrures installées.



W0089523

Note: Notez le numéro de la clé de contact pour permettre la commande de clés de réserve.



T0013333

Remplacement de la clé et du barillet

Le tableau ci-dessous indique les numéros de pièce pour le remplacement des barillets et des clés.

Remplacement de la clé et du barillet	
Emplacement	Numéro de pièce
Trappes et portes intérieures et extérieures.	70348099 (cylindre) 70364098 (clé). ¹
Clé de contact.	8159908 (1 verrouillage de l'allumage + contacteur, 2 verrouillages de porte, 2 clés).
Trappe d'entretien arrière droite et trappe d'accès d'entretien de radiateur.	70348255 (cylindre) 70319047 (clé).

¹ Les deux pièces (cylindre et clé) doivent être commandées.

4 Introduction

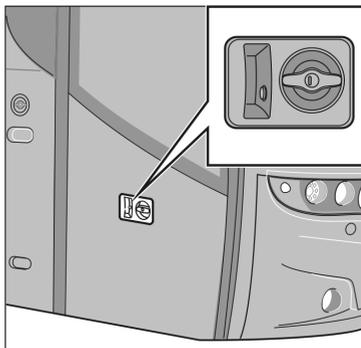
Entrée dans l'autocar

Pour ouvrir la porte de service avant, procéder comme suit :

- Tourner la clé dans la serrure à la position horizontale.
- Tourner la poignée à la position verticale.
- Pousser le bouton d'ouverture de la porte pneumatique.

Le bouton de l'ouverture pneumatique de la première porte se trouve dans la poignée de porte.

Note: Si le système pneumatique de la porte est partiellement ou entièrement vide, ouvrir la porte en poussant le côté droit de la porte.

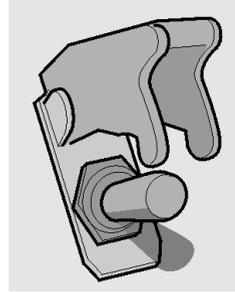


T8012405

Arrêt d'urgence

Un interrupteur d'urgence se trouve sur le côté gauche du tableau de bord. Selon les spécifications du marché, l'interrupteur d'urgence peut déconnecter l'alimentation électrique de l'autobus, **couper** l'alimentation en carburant et activer les feux de détresse.

Note: Utiliser ce mode d'interruption uniquement en cas d'urgence.



T0009170

Protection contre la décharge de batterie

Pour empêcher la batterie de se décharger lorsque l'autobus est arrêté, l'autobus Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'une fonction de coupe-circuit principal de réinitialisation automatique (ARMS; consulter la section suivante du présent manuel : «ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique)», page 148) qui déconnecte l'alimentation des principaux consommateurs de courant comme : les chauffages électriques, certains éclairages extérieurs, etc. Si le commutateur d'allumage est en position **I + a clic**, l'alimentation à ces consommateurs est **coupée** pendant un délai approximatif de **120 secondes** (pour les batteries du démarreur, il est de **120 secondes** une fois la tension inférieure à **23,5 V** et pour les batteries commerciales, il est de **130 secondes** une fois la tension inférieure à **23 V**).

Note: Tourner le commutateur d'allumage en position **0 (OFF)** chaque fois que l'autocar est hors service.

Pour de plus amples renseignements sur la fonction ARMS, se reporter aux sections du présent manuel «Système I-Start», page 144 et «ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique)», page 148. Consulter également les directives d'utilisation séparées : «I-Start».

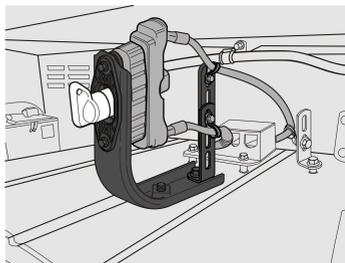


T0014333

6 Introduction

Interrupteur d'arrêt de batterie

Également appelé «Interrupteur général ».
Cet interrupteur est utilisé pour complètement **COUPER** l'alimentation électrique afin d'éviter de décharger les batteries.
Utiliser cet interrupteur si l'autocar est hors service pendant **24 heures** ou plus.
Pour de plus amples renseignements sur ce commutateur, consulter la section suivante du présent manuel : «Interrupteur d'arrêt de batterie», page 176.

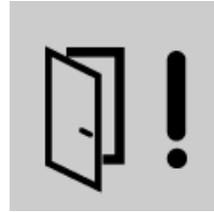


W0108406

Bouton de l'interrupteur d'arrêt des batteries.

Portes

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'une ouverture à battant unique vers l'extérieur. La porte est normalement actionnée par des vérins pneumatiques. La porte peut être équipée d'un système pour éviter que les passagers soient coincés dans la porte pendant son ouverture ou sa fermeture ; ce système possède des capteurs qui mesurent la pression de l'air dans le système de porte.



T0012008

Note: En cas d'une très grande chute de la pression de l'air du système pneumatique, le témoin avertisseur « Défaillance de la porte » s'allume dans le coin inférieur droit du groupe d'instruments de l'autobus.

8 Portes et trappes

Ouverture de l'autocar depuis l'intérieur

Il existe un bouton pour l'ouverture de la porte sur le côté droit de la planche de bord du conducteur. En poussant le bouton, la porte s'ouvre. La lampe indicatrice du bouton est allumée lorsque la porte est ouverte.



T3018176



ATTENTION

Avant de fermer la porte, s'assurer qu'aucun passager ne soit dans le passage.

Fermeture de l'autocar

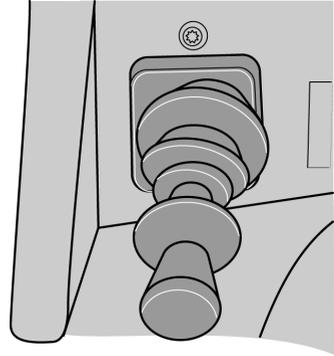
Pour fermer l'autocar, procéder comme suit :

- 1 Sélectionner le point mort sur le sélecteur de vitesses.
- 2 Tirer le frein de stationnement.
- 3 Tourner l'interrupteur qui active le bouton-poussoir d'ouverture de portière dans la poignée de porte.
- 4 Ouvrir la porte.
- 5 Couper l'alimentation (**OFF**) avec la clé de contact en position **0**; se reporter à la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53.
- 6 Descendre de l'autobus et fermer la portière par le bouton-poussoir dans la poignée de portière.
- 7 Verrouiller la portière avec la clé.

Note: Une fois que la porte est fermée avec la clé, le bouton-poussoir dans la poignée devient inactif.

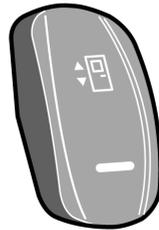
Une fois l'alimentation coupée par le commutateur d'allumage, la lumière au-dessus de l'entrée de porte reste allumée environ **90 secondes**.

Si le bouton qui active le bouton dans la poignée pour l'ouverture de portière **n'est pas allumé**, afin de monter à nouveau dans l'autobus, il faut utiliser la valve d'urgence.



T5014881

Commande du levier de frein à main.



T1008555

Bouton pour ouverture extérieur de la porte de service.

10 Portes et trappes

Avertissement de trappes et portes ouvertes

Si l'une des trappes de l'autocar est ouverte ou mal fermée, un icône représentant une «trappe ouverte» apparaîtra sur l'écran d'information du conducteur.

Note: Le moteur ne peut être démarré à moins que la trappe du moteur soit fermée.

Note: Une fois la trappe du moteur ouverte, il est possible de démarrer le moteur au moyen d'un bouton dans le boîtier de contrôle; se reporter à la section suivante du présent manuel : «Boîte de contrôle moteur dans le compartiment moteur», page 109



T3018116

Configurations de portes et de trappes

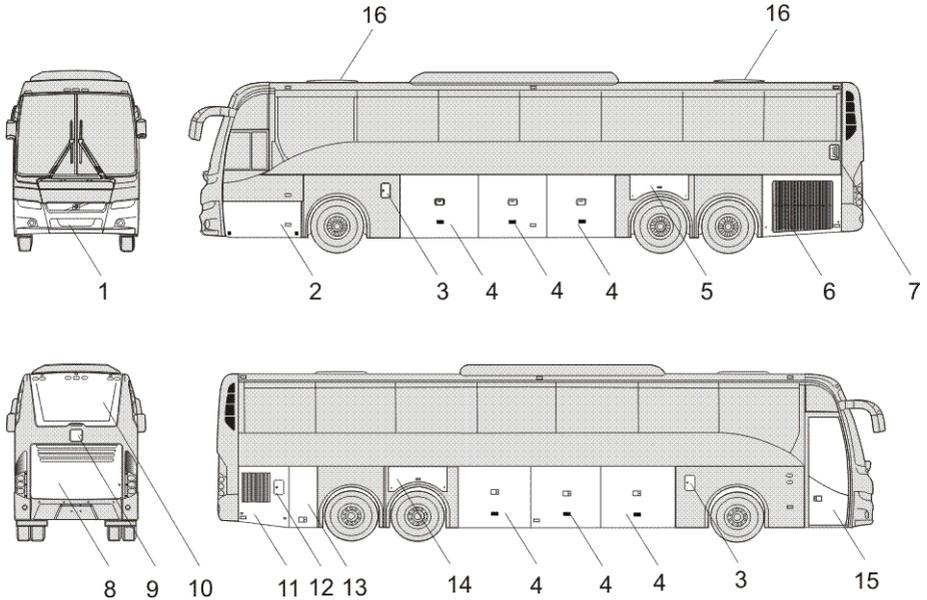
La configuration des portes de service, des trappes et des trappes de soute à bagages dépend de la version de l'autocar.

Les configurations possibles selon la version de l'autocar sont montrées à la page suivante.

La description donnée fait référence aux articles situés derrière la porte ou la trappe.

Configuration de portes et de trappes

9700 É.-U./CAN UWCL (sans élévateur pour fauteuil roulant)



W0100254

- 1 Trappe de compartiment pour l'accès au clapet d'air externe, au point de remorquage avant et à la roue de secours.
- 2 Trappe de compartiment pour l'accès à la caisse à outils et au réservoir de lave-glace.
- 3 Trappes de goulot de remplissage de carburant (*gauche et droite*).
- 4 Trappes de soute à bagage (*gauche et droite*).
- 5 Trappe de compartiment pour l'accès au coffre à batterie «I-Start» (*côté commercial*) et au boîtier de fusible.
- 6 Accès à la trappe de service de radiateur.
- 7 Accès à la trappe de service d'injecteur de solution d'urée (DEF*).
- 8 Accès à la trappe de compartiment moteur et au point de remorquage arrière.
- 9 Accès à la trappe de remplissage de liquide de refroidissement.
- 10 Couverture de panneau de compartiment de catalyseur de post-traitement pour accès d'entretien.
- 11 Accès à la trappe de service de la chaufferette auxiliaire.
- 12 Trappe de remplissage de solution d'urée (DEF*).
- 13 Accès à la trappe de compartiment de fosse septique.
- 14 Trappe de compartiment d'accès pour le coffre à batterie «I-Start» (*côté démarreur*), l'interrupteur de batterie (>«*interrupteur général*») et le boîtier de fusibles.
- 15 Porte de service (*accès des passagers*).

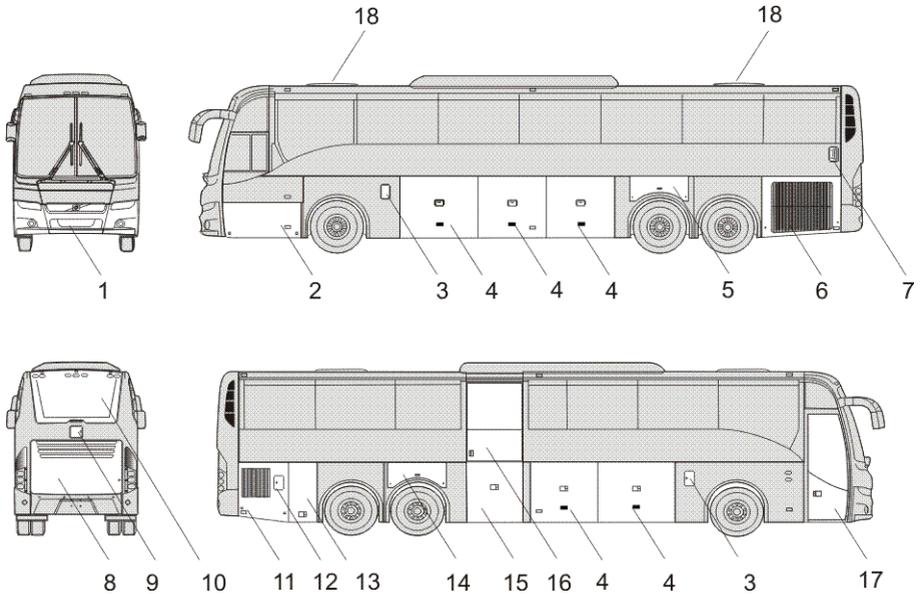
12 Portes et trappes

16 Trappes de toit (*ventilation/sorties de secours*).

* Liquide d'échappement diesel (urée ou également AdBlue®).

Configuration des portes et des trappes (autocar avec élévateur pour fauteuil roulant [WCL])

9700 É.-U./CAN WCL (avec élévateur pour fauteuil roulant)



W0100253

- 1 Trappe de compartiment pour l'accès au clapet d'air externe, au point de remorquage avant et à la roue de secours.
- 2 Trappe de compartiment pour l'accès à la caisse à outils et au réservoir de lave-glace.
- 3 Trappes de goulot de remplissage de carburant (*gauche et droite*).
- 4 Trappes de soute à bagage (*gauche et droite*).
- 5 Trappe de compartiment pour l'accès au coffre à batterie «I-Start» (*côté commercial*) et au boîtier de fusible.
- 6 Accès à la trappe de service de radiateur.
- 7 Accès à la trappe de service d'injecteur de solution d'urée (DEF*).
- 8 Accès à la trappe de compartiment moteur et au point de remorquage arrière.
- 9 Accès à la trappe de remplissage de liquide de refroidissement.
- 10 Couvercle de panneau de compartiment de catalyseur de post-traitement pour accès d'entretien.
- 11 Accès à la trappe de service de la chaufferette auxiliaire.
- 12 Trappe de remplissage de solution d'urée (DEF*).
- 13 Accès à la trappe de compartiment de fosse septique.
- 14 Trappe de compartiment d'accès pour le coffre à batterie «I-Start» (*côté*

14 Portes et trappes

démarreur), l'interrupteur de batterie (>«*interrupteur général*») et le boîtier de fusibles.

15 Porte du compartiment pour l'accès au système élévateur WCL* et au dispositif de commande WCL*.

16 Accès à la porte pour fauteuil roulant.

17 Porte de service (*accès des passagers*).

18 Trappes de toit (*ventilation/sorties de secours*).

* Liquide d'échappement diesel (urée ou également AdBlue®).

* (WCL) Élévateur pour fauteuil roulant.

Trappes de toit

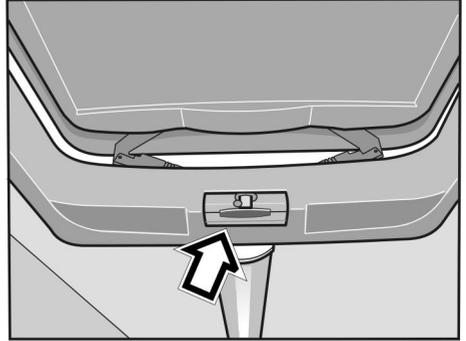
L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé de deux trappes de toit à commande manuelle.

Ces trappes fonctionnent à commande manuelle au moyen d'une poignée disposée de chaque côté de la trappe que l'on pousse vers le haut pour ouvrir et permettre la ventilation.

De plus, les trappes de toit peuvent être utilisées comme sortie de secours.

Pour savoir comment fonctionne le mécanisme d'ouverture de sortie de secours, consulter la section suivante du présent manuel : «Trappes de toit», page 111. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les trappes de toit, consulter le mode d'emploi : «Fonctionnement des trappes de toit manuelles».

Note: Lorsque la climatisation de l'autobus est en marche, les trappes doivent être fermées, car l'air pénétrant depuis l'extérieur peut interférer avec le fonctionnement de l'équipement contrôlant la température à l'intérieur de l'autobus.



T8010110

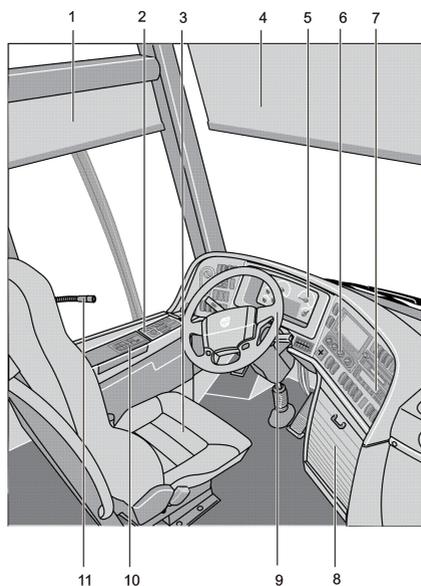


ATTENTION

Bien fermer les trappes lorsqu'il pleut et lorsque vous quittez l'autobus pour une période prolongée.

16 Zone du conducteur

Zone du conducteur



W0089969

- 1 Pare-soleil latéral.
- 2 Panneau latéral.
- 3 Siège conducteur.
- 4 Pare-soleil avant.
- 5 Planche de bord, groupe d'instruments.
- 6 Contrôleur, climatisation.
- 7 Contrôleurs, système audiovisuel.
- 8 Casier, équipement audio.
- 9 Volant.
- 10 Support inférieur de sélecteur de vitesses.
- 11 Microphone du conducteur.

Siège conducteur

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un siège conducteur «National Seating». Dans certains autocars 9700 É.-U./CAN, un microphone est installé dans l'appui-tête du siège conducteur. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Microphone du guide ou du conducteur (en option)», page 97. Pour de plus amples renseignements sur le siège conducteur, consulter le mode d'emploi : «Siège conducteur».



W0089527



DANGER

Le réglage de la position du siège ou le bouclage de la ceinture doit être réalisé uniquement lorsque le véhicule est immobile. Ne pas tenter de régler le siège pendant que le véhicule se déplace au risque de provoquer un accident causant de graves blessures voire la mort.

Note: Lorsqu'elle est bien mise, la ceinture de sécurité ne doit pas être tordue ni bloquée.

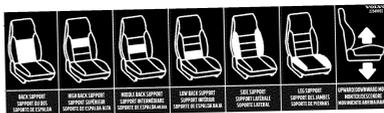
Note: Avant d'apporter des réglages, vérifier à l'avant et à l'arrière du siège s'il y a des objets qui pourraient entraver le réglage.

18 Zone du conducteur

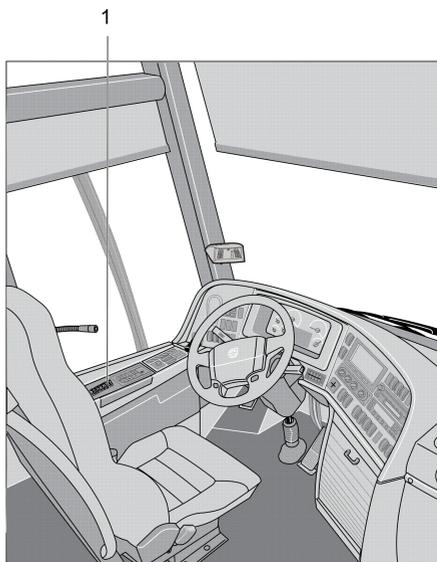
Étiquette des caractéristiques du siège conducteur

Une étiquette informative (A) est apposée sur le panneau latéral de la zone du conducteur. L'étiquette contient des renseignements sur les caractéristiques ergonomiques pour le conducteur. Elle est apposée de la façon indiquée sur l'image (B).

Pour de plus amples renseignements sur l'utilisation du siège conducteur, consulter le mode d'emploi : «Siège conducteur».



(A) Étiquette des caractéristiques du siège conducteur.



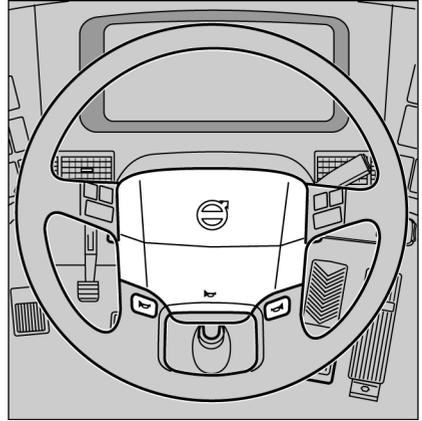
W0101026

(B) Emplacement de l'étiquette des caractéristiques du siège conducteur dans la zone du conducteur (1).

Avertisseur sonore

Le bus Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un avertisseur électrique (diaphragme) et d'un avertisseur à air comprimé. Enfoncer la partie centrale du volant de direction active l'avertisseur électrique et enfoncer l'un des deux petits boutons sous la partie centrale active l'avertisseur pneumatique.

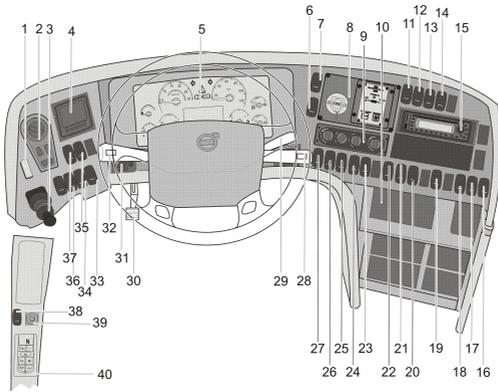
Note: Tenir compte des réglementations en vigueur sur l'utilisation des klaxons.



T6010187

20 Zone du conducteur

Tableau de bord



W0101128

- 1 Contacteur d'arrêt d'urgence.
- 2 Interrupteur d'éclairage.
- 3 Frein de stationnement.
- 4 Système de surveillance des pneus.
- 5 Groupe d'instruments.
- 6 Système d'extinction d'incendie automatique retardé (AFES).
- 7 Avertissement d'ouverture des vitres d'issues de secours.
- 8 Système d'extinction d'incendie automatique (AFES).
- 9 Contrôleur de climatisation.
- 10 Réserve.
- 11 Éclairage de la position conducteur.
- 12 Pare-soleil avant.
- 13 Activation du système de levage de fauteuil roulant et d'entrebaillement de porte.
- 14 Coupe-circuit principal de levage de fauteuil roulant.
- 15 Système audio et vidéo.
- 16 Activation des toilettes.
- 17 Ventilateur du conducteur.
- 18 Réserve.
- 19 Serrure centrale.
- 20 Microphone du conducteur activé.
- 21 Feux de position.
- 22 Première porte de service.
- 23 Serrure de porte.
- 24 Éclairage de nuit sous les sièges.
- 25 Éclairage intérieur.
- 26 Lampe de lecture.
- 27 Éclairage de nuit.
- 28 Manette de commande d'affichage, manette de commande d'essuie-glace et de lave-glace.
- 29 Ralentisseur.
- 30 Pédale de réglage du volant.
- 31 Prise d'air.
- 32 Manette de commande au volant, Indicateurs de direction et régulateur de vitesse.
- 33 Système antipatinage.
- 34 Auxiliaire de démarrage en côte.
- 35 Bogie.
- 36 Niveau de l'autocar.
- 37 Baraquage.
- 38 Réchauffeur de rétroviseur.
- 39 Réglage des rétroviseurs.
- 40 Boîtier sélecteur I-Shift ou levier de changement de vitesse Allison (selon la configuration de l'autobus).

22 Instruments et commandes

Pannes et avertissements

Il existe trois types différents de signaux qui donnent au conducteur toutes les informations nécessaires sur le véhicule :

- Message de **STOP** (arrêt).
- Message d'**AVERTISSEMENT**.
- Message d'**arrêt au prochain arrêt d'autobus**.

Au-dessus de l'écran se trouvent trois lampes (pour l'*arrêt au prochain arrêt d'autobus*, messages d'**AVERTISSEMENT** et d'**ARRÊT**), qui attirent l'attention du conducteur au besoin.

Les messages accompagnés des symboles appropriés apparaissent automatiquement à l'écran.

Plusieurs messages peuvent être actifs en même temps. Un nouveau message remplacera le message affiché à l'écran, si la priorité devient plus élevée. Ceci signifie que l'écran affichera toujours le message ayant la priorité la plus élevée.

Pour obtenir davantage d'information à propos des fonctions de l'écran, consulter le mode d'emploi : «Écran».



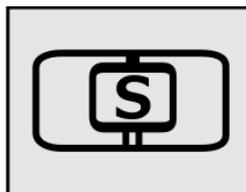
T3014364

Message d'arrêt.



T3014365

Message d'avertissement.



W3079585

Message d'arrêt au prochain arrêt de bus.

Pédale d'accélérateur désactivée

L'autocar 9700 É.-U./CAN est équipé de la fonction de freinage prioritaire.

Cette fonction désactive une demande d'accélération si la pédale de l'accélérateur **ainsi que** la pédale de freinage ou le frein de stationnement ont été activé en même temps. Si la situation ci-dessus se produit, la pédale d'accélérateur demeure désactivée jusqu'à ce que la fonction (fonction de freinage prioritaire) soit désactivée. Pour que la fonction se désactive, la pédale de frein de service doit être entièrement relâchée ou, dans ce cas, le frein de stationnement doit être desserré (consulter également la section suivante du présent manuel : «Frein de stationnement», page 70).

Pour de plus amples renseignements sur cette fonction, consulter le mode d'emploi : «Système EBS».

Note: Le symbole s'affiche également sur l'écran du conducteur lorsque la fonction de freinage prioritaire est activée et que la vitesse de l'autocar excède la limite permise lorsque la suspension pneumatique de l'autocar est à la position la plus haute ou la plus basse (consulter la section suivante du présent manuel : «Commande de niveau», page 38). Pour de plus amples renseignements, consulter également le mode d'emploi : «écran».



T0013511

Symbole affiché sur l'écran du conducteur lorsque la fonction de freinage prioritaire est activée.

24 Instruments et commandes

Message de STOP (arrêt)



AVERTISSEMENT

Si cette lampe s'allume en route, arrêter immédiatement le bus et couper le moteur. Le fait de continuer à rouler peut mettre en danger le véhicule, le conducteur ou les passagers. Si le message **STOP** (arrêt) s'affiche lorsque le moteur est en marche, une sonnerie d'avertissement retentit également.

Note: Si le message **STOP** (arrêt) s'affiche lorsque le moteur est en marche, il est accompagné du retentissement d'une sonnerie d'avertissement. °



T3014364

Message d'avertissement

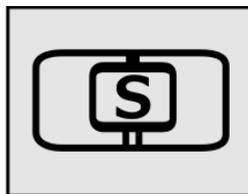
Si cette lampe s'allume, le véhicule doit être conduit dans un atelier pour y être réparé dès que possible. Il n'existe aucun danger immédiat de panne du véhicule et dans des circonstances normales, il est possible de terminer le trajet. Cette lampe sert également à attirer l'attention du conducteur sur des problèmes autres que des pannes du véhicule, par ex. comme avertissement en cas d'ouverture d'une trappe de soute à bagage. °



T3014365

Message d'arrêt au prochain arrêt de bus

En même temps que l'éclairage de cette lampe, un nouveau message est affiché à l'écran. L'illumination de cette lampe ne signifie pas qu'un problème est présent dans le véhicule. Par exemple, cette lampe peut s'allumer pour attirer l'attention du conducteur sur un faible niveau de carburant.



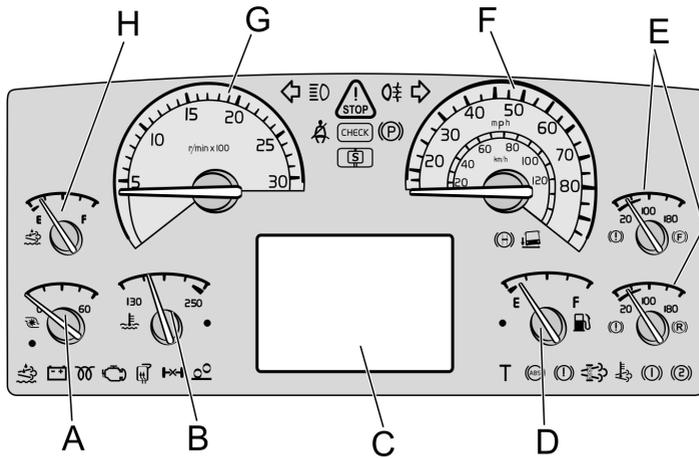
W3079585

Accuser réception du message avec **ESC** clé. Si le message d'information reste actif, il sera à nouveau affiché lors du prochain passage de la clé de contact en position de démarrage. °

° Pour obtenir davantage d'information à propos des fonctions de l'écran, consulter le mode d'emploi : «Écran».

26 Instruments et commandes

Instruments



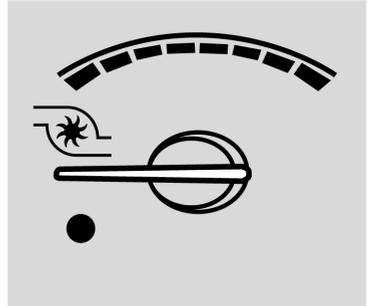
W3081293

Types d'instruments

- A Manomètre de suralimentation.
- B Indicateur de température du liquide de refroidissement.
- C Pour l'écran, consulter le mode d'emploi : «Écran».
- D Jauge de carburant.
- E Manomètre d'air pour les freins à circuit.
- F Indicateur de vitesse.
- G Compte-tours.
- H Jauge de solution d'urée.

Manomètre de suralimentation (A)

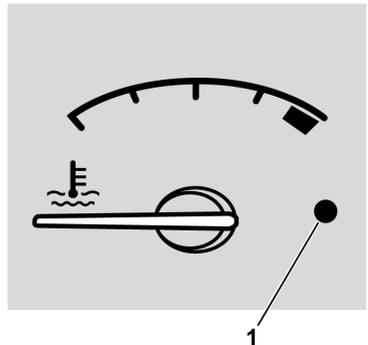
Le manomètre de suralimentation indique la pression dans la tubulure d'admission. Une pression de suralimentation élevée augmente la consommation de carburant. Cette jauge vous aide à conduire de façon la plus économique. En conduisant sur des routes horizontales à vitesse constante, le pointeur doit toujours rester dans la zone verte.



T0082692

Indicateur de la température du liquide de refroidissement du moteur (B)

Cette jauge indique la température dans le circuit de liquide de refroidissement du moteur. Dans des conditions de conduite normales, le pointeur doit rester juste en dessous de la zone rouge (la température normale de fonctionnement est comprise entre **80 °C (176 °F)** et **100 °C (212 °F)**). Le moteur est doté d'une protection contre la surchauffe, réduisant la puissance du moteur à **50 %** si la température atteint la zone rouge. Il est possible de conduire l'autobus même après que la protection contre la surchauffe est actionnée.



T0082691



ATTENTION

Il ne faut pas conduire l'autobus si la température augmente davantage car le moteur risque d'être endommagé.

1 Témoin d'avertissement, rouge.

Un témoin indique lorsque la température du système de refroidissement est trop élevée.

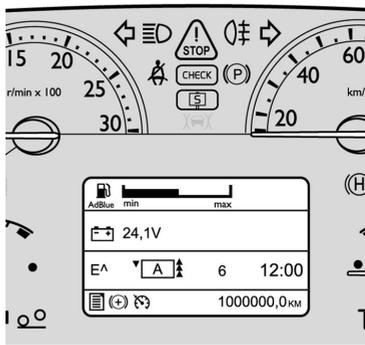
- Témoin d'avertissement (1).
- Témoin **STOP** (arrêt).
- Le signal sonore retentit (si le moteur tourne).

28 Instruments et commandes

Écran du conducteur (C)

L'écran du conducteur comprend le menu principal et plusieurs sous-menus, avec leurs fonctions correspondantes.

Pour de plus amples renseignements, se reporter au mode d'emploi séparé : «Écran».



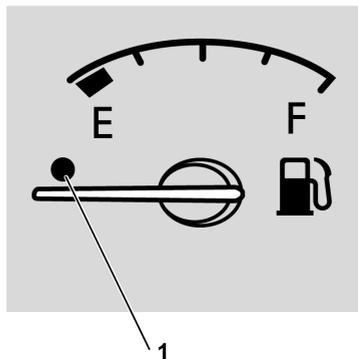
T0098814

Jauge de carburant (D)

La jauge de carburant indique la quantité de carburant dans le réservoir. La zone rouge et le témoin d'avertissement (1) avertissent en cas de niveau faible de carburant.

L'écran procure passablement d'information sur le carburant, par ex. la consommation de carburant, information sur **A** et **B** et le carburant restant.

Pour de plus amples renseignements, se reporter aux directives d'utilisation : «Écran».



T0082696

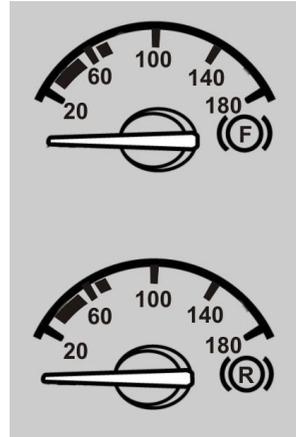
Manomètre du circuit pneumatique (E)

**DANGER**

Arrêter immédiatement l'autobus si l'un des témoins avertisseur s'allume! Un témoin avertisseur s'allumera en cas de chute importante de la pression dans le système de freinage. Rechercher l'origine de la chute de pression. Le défaut de la faire peut se traduire par une défaillance des freins pouvant entraîner un accident et à des blessures corporelles graves, voire la mort.

Si le moteur reste coupé pendant une longue période, la pression de l'air comprimé peut chuter jusqu'à un niveau qui empêche de démarrer immédiatement le bus. Le témoin lumineux reste allumé jusqu'à ce que la pression dans le circuit pneumatique augmente jusqu'à un niveau suffisant. Si l'air comprimé dans le circuit de freinage s'est complètement échappé, un long moment peut être nécessaire avant que la pression ne commence à remonter.

Pendant la conduite, l'indicateur du manomètre doit rester dans la zone verte, mais il peut tomber temporairement sous cette zone lors du freinage.



T0015292

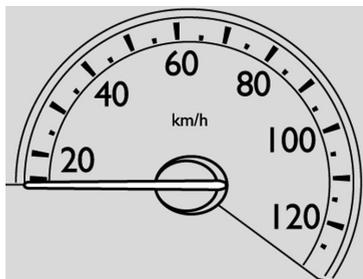
F – Pression d'air pour le circuit de frein avant.

R – Pression d'air pour le circuit de frein arrière.

30 Instruments et commandes

Indicateur de vitesse (F)

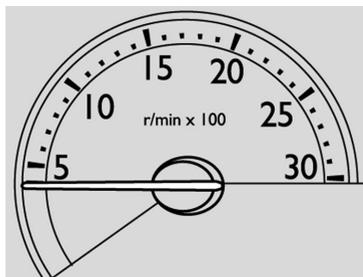
L'indicateur vitesse indique la vitesse du bus en mph. Pour certains marchés, des indicateurs de vitesse sont également disponibles à la fois en mph et en km/h.



T0082695

Compte-tours (G)

L'échelle du compte-tours est divisée en trois zones. En conduisant normalement, vous devez rester dans la zone verte pour obtenir la meilleure économie de carburant.



T0082694



ATTENTION

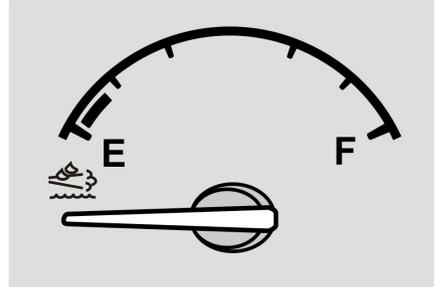
Éviter d'opérer le véhicule lorsque le tachymètre est dans la zone rouge. Un régime aussi élevé peut produire des dommages au moteur et à la transmission.

Jauge de solution d'urée (H)

La jauge de solution d'urée (DEF) indique la quantité de **DEF** dans le réservoir. La zone rouge et le témoin lumineux (1) avertissent en cas de niveau faible de **DEF**.

Ce qui suit sera indiqué si le niveau du **DEF** descend trop bas :

- Si le niveau est égal ou inférieur à environ **12 %** du volume du réservoir, le témoin sur le tableau de bord s'allumera continuellement, il avertit le conducteur de remplir le réservoir.
- Si l'avertissement est ignoré et l'indicateur indique vide, le témoin sur le tableau de bord clignotera et le moteur aura une réduction de couple de **25 %**.
- Si le conducteur continue d'ignorer les avertissements et l'autocar passera au mode stationnaire, la vitesse de l'autocar sera limitée à **5 mi/h**.



T0061352

Jauge de solution d'urée (**DEF**) dans le groupe d'instruments.

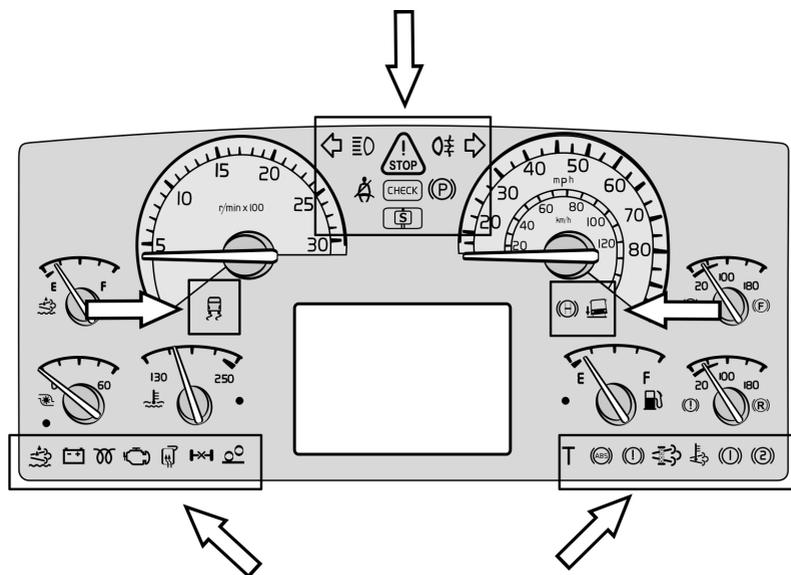


T8061207

Témoin de bas niveau de solution d'urée (**DEF**) dans les témoins du tableau de bord.

32 Instruments et commandes

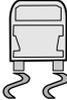
Témoins et symbole du panneau d'instrument



W0142212

Symbole	Signification	Symbole	Signification
	Indicateur gauche allumé.		Phare.
	S'il y a un problème avec l'autobus, vous devez arrêter.		Feu antibrouillard arrière.
	Indicateur droit allumé.		Rappel du port de la ceinture de sécurité.
	Vérification.		Frein de stationnement tiré.
	Arrêt au prochain arrêt de bus.		Abaissement actionné (pour faciliter l'accès).

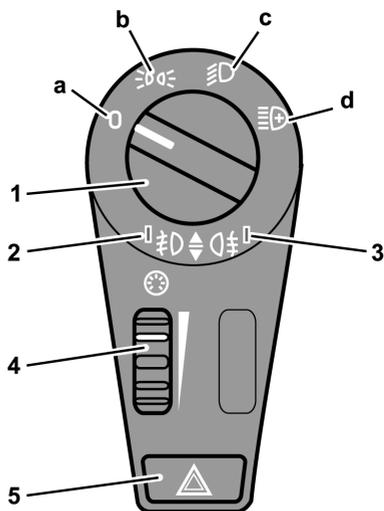
Témoins et symbole du panneau d'instrument (suite)

Symbole	Signification	Symbole	Signification
	Frein de porte activé.		Dysfonction du système ESP détectée.
	Bas niveau de solution d'urée (DEF).		Batterie ne charge pas.
	Pré-chauffage allumé.		Moteur, témoin d'anomalie (MIL).
	Chauffage pare-brise / rétroviseurs en marche.		Blocage de différentiel actionné.
	L'interrupteur pour l'augmentation de la charge sur l'essieu moteur (élévateur de tandem) du bogie est allumé.		Le système ABS ne fonctionne pas.
	Événement du tachygraphe.		Demande de régénération DPF.
	Pression d'air des freins faible.		Circuit 1 de pression d'air des freins faible.
	Température du système d'échappement élevée (HEST).		Circuit 2 de pression d'air des freins faible.

34 Instruments et commandes

Interrupteur d'éclairage

- a Feux éteints ou activation automatique des feux de croisement
 - b Feux de stationnement
 - c Feux de croisement
 - d Projecteurs auxiliaires de recherche
- 1 Interrupteur d'éclairage
Une pression sur le contacteur allume et éteint les phares antibrouillard avant. En le tirant, les feux antibrouillard arrière **s'allument et s'éteignent**.
- 2 Lampe indicatrice (témoin), Phare antibrouillard avant.
- 3 Témoin indicateur, Feu antibrouillard, Arrière.
- 4 Rhéostat d'éclairage des instruments.
- 5 Feux de détresse.



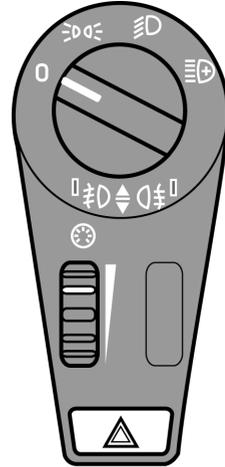
T0012036

Feux de détresse

En appuyant sur ce bouton, tous les feux de détresse du bus s'allument (les deux ensembles d'indicateurs de direction). Les feux de détresse fonctionneront même si l'allumage et l'alimentation électrique sont **COUPÉS** (avec l'alimentation principale activée par la clé d'allumage en position **I**).

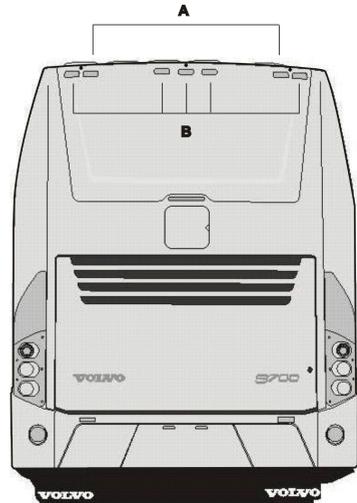
⚠ DANGER

Utiliser les feux de panne lorsque l'arrêt de l'autobus peut présenter des risques pour les autres usagers de la route. L'omission de le faire peut provoquer un accident et, par conséquent, de graves blessures corporelles voire la mort.



T0014325

Deux feux supérieurs arrière (**A; de chaque côté du bus**) fonctionnent comme des clignotants ou comme feux de détresse. Lorsque l'interrupteur d'éclairage extérieur est en position « **ON** », cinq feux supérieurs arrière (**B**) s'allument.



W0089559

Commutateurs

Le nombre de commutateurs dépend des caractéristiques de l'autocar.

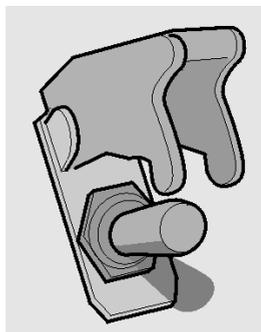
Contacteur d'arrêt d'urgence

Note: Utiliser uniquement le contacteur d'arrêt d'urgence dans une situation d'urgence comme : Un incendie, une collision ou un accident; **pour couper l'alimentation électrique de l'autocar dans des conditions normales, mettre la clé de contact en position 0** (consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53).

Lorsque l'arrêt d'urgence est activé, les événements suivants se produisent (variable selon le pays) :

- L'air est évacué du système des portes.
- Le moteur est arrêté.
- L'alimentation électrique aux principaux consommateurs est coupée (**OFF**).
- L'alimentation de carburant au moteur est coupée (**OFF**) ainsi que l'écoulement du carburant des réservoirs.
- Les feux de détresse sont **allumés**.
- Les lumières au-dessus des portes sont **allumées**.

Soulever le cache (rouge) vers le haut et appuyer sur le commutateur pour actionner l'arrêt d'urgence. Lorsque le cache rouge est fermé, le commutateur est automatiquement enfoncé sur la position de déconnexion.



T0009170



ATTENTION

Si le contacteur d'arrêt d'urgence est utilisé pour couper (**OFF**) l'alimentation électrique de l'autocar, il y a un risque de décharge complète des batteries ou des accumulateurs, car certains composants de l'autocar sont mis sous tension pour le mode d'urgence et demeurent activés jusqu'à ce que le contacteur d'arrêt d'urgence soit tourné en position d'arrêt (**OFF**). Pour éviter cette situation, tourner la clé de contact en position **0** (consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53 ou utiliser **l'interrupteur uniquement dans des conditions normales**) (consulter la section suivante du présent manuel : «Interrupteur d'arrêt de batterie», page 176 pour couper l'alimentation électrique de l'autocar).

Système de baraquage

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un système de baraquage qui facilite l'entrée dans l'autocar. Le système est commandé par un commutateur situé sur la planche de bord. Ce commutateur permet d'abaisser le côté droit du bus (*baraquage*) jusqu'à un niveau qui facilite l'entrée et la sortie des passagers. Il existe deux modes de fonctionnement possibles pour le commutateur de baraquage :

- 1 L'autobus baisse lorsque le commutateur de baraquage est enfoncé. Une fois le niveau le plus bas atteint, p. ex. niveau entrée/sortie, le baraquage arrête et le commutateur peut être relâché. Si le commutateur est relâché avant d'avoir atteint son niveau le plus bas l'autobus risque de revenir à sa hauteur normale de déplacement.
- 2 Une pression sur le contact abaisse le bus jusqu'à son niveau le plus bas pour entrer/sortir.

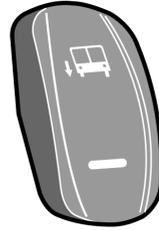
Lorsque la fonction de baraquage est activée, une icône dans le groupe d'instruments s'allume et une lampe clignotante est activée au niveau de la porte, ainsi qu'un signal sonore.

Diverses façon de revenir à la hauteur normale de déplacement :

- Appui sur la partie supérieure du contact.
- Fermeture de la porte.
- Démarrage de l'autobus et accélération au-delà d'une vitesse sur route de **5 km/h (3 mi/h)** (uniquement les autobus sans frein de porte).
- Redémarrage du moteur.

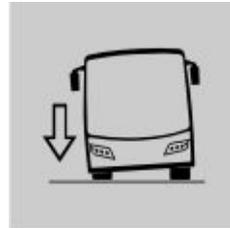
Conditions pour le baraquage :

- Moteur en marche au ralenti (véhicule arrêté).
- Autocar sans marche-pied d'accueil.



T0012054

Commutateur dans la planche de bord.



W0081879

Icône allumée sur la planche de bord.



AVERTISSEMENT

Vérifier que l'autobus peut baraquer sans que les passagers risquent de se coincer les pieds entre le seuil et le trottoir. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures graves.

Commande de niveau

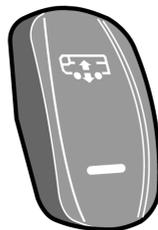
La garde au sol de l'autocar (hauteur de la suspension) peut être réglée à l'aide de ce commutateur.

- Pour abaisser l'autocar, appuyer la partie inférieure du commutateur, p. ex. lors d'un passage sous un pont bas.
- Pour élever l'autocar, appuyer sur la partie supérieure du commutateur, par ex., en montant sur un traversier.

Note: Le contrôle du niveau doit être utilisé uniquement de manière temporaire. Lorsque la conduite est normale, le commutateur **doit** être au milieu.

Lorsque le bus atteint le niveau sélectionné, un symbole s'affiche sur le tableau d'affichage. Le système de suspension tente de maintenir le bus à une hauteur d'assiette constante indépendamment de la charge. Toute anomalie du système est indiquée par un symbole sur le tableau d'affichage.

Note: Si la suspension pneumatique de l'autocar est en position la plus élevée ou la plus basse et que la vitesse de l'autocar excède **20 km/h (12 mi/h)**, un message d'alerte s'affiche sur l'écran du conducteur et la pédale d'accélération est désactivée (le symbole correspondant s'affiche sur l'écran du conducteur; consulter la section suivante du présent manuel : «Pédale d'accélérateur désactivée», page 23).



T0012058

Commutateur dans la planche de bord.



W0108964

Le système de suspension pneumatique fonctionne.



T0012224

Faible pression dans le système de suspension pneumatique.



W0108966

Anomalie dans le système de suspension pneumatique.

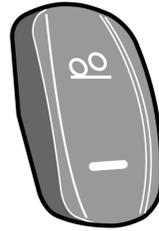
Augmentation de la charge sur l'essieu moteur (élevateur de tandem)

La charge de l'essieu moteur augmente lorsqu'on appuie sur ce commutateur. L'augmentation de la charge de l'essieu moteur présente un avantage lorsqu'on roule sur des surfaces glissantes.

Appuyer sur ce commutateur pour augmenter la charge sur l'essieu moteur en retirant la charge de la suspension sur l'essieu traîné (non moteur).

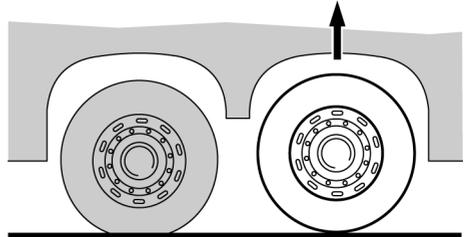
L'allègement se poursuit jusqu'à ce que soit :

- La vitesse de l'autobus passe au-dessus de **30 km/h (20 mi/h)**.
- Le commutateur est de nouveau enfoncé.



T0012046

Commutateur sur la planche de bord.



T6009559

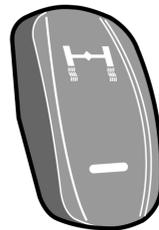
Élévation de l'essieu traîné.

Traction Control System (TCS)

Le système antipatinage (TCS) réduit automatiquement le couple actif du moteur si les roues motrices commencent à patiner.

À une vitesse inférieure à **40 km/h (25 mi/h)**, le système TCS fonctionne aussi comme un frein de différentiel automatique et freine les roues motrices lorsqu'elles commencent à patiner.

Pour de plus amples renseignements, se reporter aux directives d'utilisation : «système EBS».



T0012059



ATTENTION

Éteindre le TCS avant le remorquage. Le défaut de respecter cette consigne peut endommager les composants du système.

Blocage de différentiel

Blocage de différentiel permet de raccorder ensemble les arbres de l'essieu moteur. Les roues tournent alors à la même vitesse, ce qui facilite la conduite sur des surfaces glissantes. Le blocage de différentiel doit être utilisé uniquement sur des surfaces glissantes. Enclencher dès que l'autobus est sur une surface glissante. Il peut être accouplé pendant que le véhicule roule, à n'importe quelle vitesse, mais il ne s'enclenchera que lorsque l'autobus roulera à moins de **15 km/h (10 mi/h)**.

Note: Ne pas oublier de désembrayer le blocage de différentiel lorsque l'autobus n'est plus sur une surface glissante! Pour de plus amples renseignements, se reporter au manuel du conducteur : «système EBS».



ATTENTION

Le blocage de différentiel doit être utilisé uniquement sur des surfaces glissantes. D'autres utilisations risquent d'abîmer l'essieu moteur.

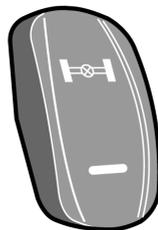
Aide au démarrage en côte (en option)

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé de la fonction d'aide au démarrage en côte. Cette fonction permet au conducteur de monter des côtes en tenant l'autobus immobilisé jusqu'à ce que le couple nécessaire soit appliqué sur les roues.

Le mode d'opération de cette fonction dépend de la boîte de vitesses installée sur l'autobus, manuelle ou automatique.

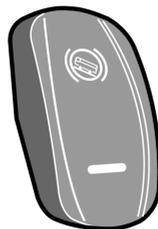
Pour de plus amples renseignements, se reporter aux directives d'utilisation : «système EBS».

Note: Cette fonction ne s'applique pas avec les autocars équipés d'une boîte de vitesses Allison.



T0012041

Commutateur 3 phases pour l'accouplement manuel/automatique du blocage de différentiel.



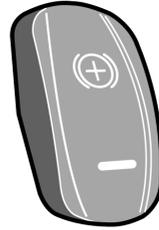
T0012045

Ralentisseur activé (si le véhicule en est équipé)

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé d'un ralentisseur qui agit comme un composant de freinage auxiliaire (si le véhicule en est équipé); son fonctionnement est activé par un commutateur situé sur la planche de bord.

Le commutateur permet de commander le ralentisseur avec la pédale de frein ou par la manipulation d'un levier situé du côté droit de la colonne de direction.

Pour de plus amples renseignements sur le ralentisseur, consulter la section suivante du présent manuel : «Ralentisseur (si le véhicule en est équipé)», page 132.



T1008547

Éclairage du compartiment passagers

Ce contact active l'éclairage du compartiment passagers de la manière suivante :

- Appuyer une fois sur le bouton — après **3 secondes**, toutes les lampes s'éclairent à **50 %** d'intensité.
- Appuyer deux fois sur le bouton — après **3 secondes**, toutes les lampes du compartiment passagers s'éclairent à **100 %** d'intensité.
- Appuyer trois fois ou plus — la commutation dans un intervalle de **3 secondes** provoque la diminution de **100 % à 50 %** de l'intensité de la lumière et vice versa.
- Appuyer sur le bouton et le maintenir enfoncé pendant **3 secondes** — pour désactiver l'éclairage du compartiment passagers.

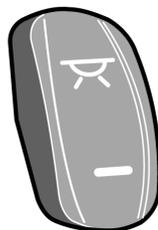


T1008556

Éclairage de nuit (en option)

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé d'un éclairage de nuit pour le compartiment passager. L'éclairage est activé au moyen d'un commutateur situé dans la planche de bord. Ce commutateur comporte deux positions, **ON (activé)** et **OFF (désactivé)**. L'activation de l'éclairage de nuit allume les feux d'éclairage de l'allée centrale situés sous les sièges.

Lorsque l'éclairage de nuit est **activé**, le niveau d'éclairage du compartiment passagers est atténué à **30 %** quelles que soient les positions des autres contacts.



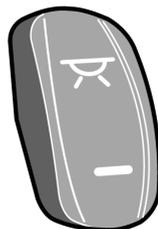
T1008549

Éclairage clair-obscur

Ce commutateur allume l'éclairage clair-obscur dans le compartiment passager et allume également les lumières bleues autour des lampes de lecture.

Ce commutateur fonctionne de la façon suivante :

- Appuyer une fois — pour allumer uniquement (**ON**) les lumières bleues de la cabine passagers.
- Appuyer deux fois — pour allumer (**ON**) les lumières bleues de la cabine conducteur.
- Appuyer trois fois — pour allumer (**ON**) toutes les lumières bleues.
- Appuyer et maintenir enfoncé pendant **3 secondes** — pour éteindre (**OFF**) toutes les lumières bleues.



T1008549

Éclairage du compartiment conducteur

Le contact comporte trois positions qui sont les suivantes :

- Position I — ou position basse, tout l'éclairage est éteint (**OFF**).
- Position II — ou position intermédiaire, l'éclairage est éteint (**OFF**) si la porte est fermée, mais l'éclairage est activé si la porte est ouverte.
- Position III — ou position haute, l'éclairage est activé sans aucune restriction.



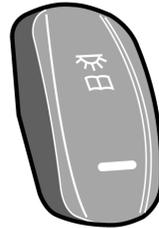
T1008557

Éclairage individuel des passagers

Activation/désactivation de l'éclairage individuel des passagers. Les lampes sont situées dans les panneaux au-dessus des sièges passagers. Consulter la section suivante du présent manuel : «Panneau des passagers», page 85.

Le contact comporte trois positions qui sont les suivantes :

- Position I – ou position basse, toutes les lampes sont allumées (**ON**).
- Position II — ou position intermédiaire, toutes les lampes sont éteintes (**OFF**).
- Position III — ou position haute, chaque passager peut activer individuellement l'éclairage avec le bouton-poussoir du panneau.

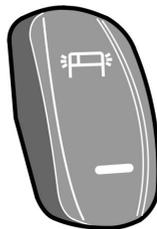


T1008548

Feux de position

Le commutateur de feux de position allume (**ON**) ou éteint (**OFF**) les feux de position de l'autocar et fonctionne de la façon suivante :

- Si les feux de position sont éteints (**OFF**), appuyer sur le contact et le relâcher pour allumer les feux de position.
- Si les feux de position sont allumés (**ON**), appuyer sur le contact et le relâcher pour éteindre (**OFF**) les feux de position.
- Appuyer et relâcher et ainsi de suite pour que les feux de position clignotent.



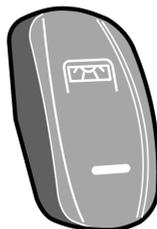
W0111159

Rideau de destination (en option)

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé d'un rideau de destination activé par un commutateur.

Le contact comporte trois positions qui sont les suivantes :

- Position I — ou position basse, l'éclairage du rideau de destination est éteint **OFF**.
- Position II — ou position intermédiaire, l'éclairage du rideau de destination est activé (**ON**) lorsque les feux de stationnement sont allumés.
- Position III — ou position haute, l'éclairage est activé (**ON**) lorsque le commutateur d'allumage est sur la position **II**.



T1008545

Pour de plus amples renseignements sur le rideau de destination, consulter la section suivante du présent manuel : «Rideau de destination (en option)», page 79.

Rétroviseurs chauffants électriques

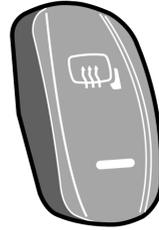
L'autocar Volvo 9700 É-U./CAN est équipé de rétroviseurs chauffants électriques commandés par un commutateur situé sur le panneau latéral.

Ce commutateur fonctionne de la façon suivante :

- Une brève pression sur le bouton (moins d'**une seconde**) active le chauffage pendant **8 minutes**.
- Une pression de plus d'une seconde **active** le chauffage de façon permanente jusqu'à ce qu'on appui de nouveau sur le bouton.

Le chauffage peut être utilisé pour faire disparaître les gouttes d'eau et le givre présents sur le verre miroir. **S'assurer que les rétroviseurs sont exempts de buée ou de givre lors de la conduite.**

Note: Sur certains autobus, ce commutateur, en plus de chauffer les rétroviseurs arrière, allume également le chauffage sur la vitre du conducteur et la vitre de portière avant.



T1008551

Chauffage de la fenêtre du conducteur

L'autocar Volvo 9700 É-U./CAN est équipé du chauffage de fenêtre du conducteur commandé par un commutateur situé sur la planche de bord.

Ce commutateur fonctionne de la façon suivante :

- En appuyant sur le bouton, le chauffage est **activé** pendant **8 minutes**.
- Le chauffage est **désactivé** en appuyant de nouveau sur le bouton.



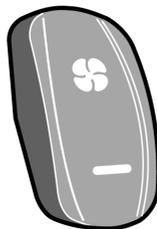
T1008580

Ventilateur du conducteur

Ce commutateur **active** ou **désactive** deux petits ventilateurs situés au-dessus des sièges du conducteur et du guide.

Ce commutateur fonctionne de la façon suivante :

- Enfoncer le commutateur pour **activer** les deux ventilateurs.
- Appuyer de nouveau sur le commutateur pour **désactiver** les ventilateurs du conducteur.



T1008550

Verrouillage centralisé

Ce contact verrouille ou déverrouille toutes les trappes de soute à bagages.

En outre, ce commutateur **active** les lampes de coffre à bagages (*l'éclairage du coffre à bagages est désactivé après 10 minutes lorsque les trappes du coffre à bagages restent ouvertes*).



T1008543

Pare-soleil

Ce commutateur facilite l'abaissement et le relevage du pare-soleil de pare-brise avant de la manière suivante :

- Baisser - Appuyer au bas pour baisser la visière pare-soleil, appuyer pour interrompre le mouvement.
- Lever - Appuyer en haut pour lever la visière pare-soleil, appuyer pour interrompre le mouvement.



T3018180

Activation des toilettes

Le conducteur peut activer ou désactiver la fonction toilette avec un commutateur situé sur la planche de bord. Ce commutateur **active** ou **coupe** l'alimentation de toutes les fonctions de toilette et désengage la serrure de porte.

Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Toilettes», page 83 et le mode d'emploi : «Toilettes».



T3018183



ATTENTION

Vérifier que ce ou ces commutateurs sont toujours en position **désactivée** avant d'arrêter le moteur. **Ne pas activer ce commutateur si le moteur n'est pas en marche.**

Système audio

La planche de bord contient un commutateur utilisé pour activer ou désactiver le système audio de l'autocar.

Le commutateur comporte deux positions et fonctionne de la façon suivante :

- Position I — ou position basse, radio, CD ou mp3 audio pour passagers activés (microphones désactivés).
- Position II — ou position haute, microphones activés (pour le chauffeur ou pour le guide).



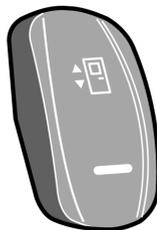
W0082466

Ouverture de la porte de service depuis l'extérieur

Ce commutateur, situé sur la planche de bord, permet ou empêche l'ouverture de la porte de service depuis l'extérieur au moyen du «bouton-poussoir» externe situé sur la poignée de la porte de service.

Le commutateur est doté d'un témoin qui indique si la fonction est activée ou désactivée. Le commutateur fonctionne de la façon suivante :

- Activée (lampe indicatrice **allumée**) – Il n'est pas possible d'ouvrir la porte de service depuis l'extérieur au moyen du «bouton-poussoir» de la poignée.
- Désactivée (lampe indicatrice **éteinte**) – Il est possible d'ouvrir la porte de service depuis l'extérieur sans aucune limitation.



T1008555



ATTENTION

Toujours appuyer sur ce commutateur pour quitter l'autocar.

Système élévateur pour fauteuil roulant (WCL); (en option)

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé d'un système élévateur pour fauteuil roulant doté d'une commande à distance. Le système peut être activé ou désactivé par un commutateur situé sur la planche de bord. Ce commutateur fonctionne de la façon suivante :

- Position I – ou commutateur vers le bas, le système élévateur pour fauteuil roulant (WCL) est désactivé.
- Position II – ou commutateur vers le haut, le système élévateur pour fauteuil roulant (WCL) est activé.

Note: Pour de plus amples renseignements sur le fonctionnement du système élévateur pour fauteuil roulant (WCL), consulter le mode d'emploi fourni par le fabricant de l'élévateur «RICON».



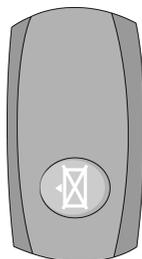
W3081609

Témoin d'ouverture d'une fenêtre d'urgence

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de fenêtres latérales dotées d'un mécanisme d'ouverture utilisé uniquement en cas d'urgence.

Ce témoin s'allume pour indiquer qu'une ou plusieurs fenêtres d'urgence sont ouvertes.

Pour de plus amples renseignements sur ce type de fenêtres d'urgence, consulter la section suivante du présent manuel : «Fenêtres d'urgence», page 112.



T0015524

Témoin du système élévateur pour fauteuil roulant (WCL)

Ce témoin indique au conducteur l'état de fonctionnement du système élévateur pour fauteuil roulant (WCL).

Ce témoin fonctionne de la façon suivante :

- Le témoin supérieur indique que le système élévateur pour fauteuil roulant (WCL) est activé.
- Le témoin inférieur indique que la porte de l'élévateur pour fauteuil roulant (WCL) est entrouverte.



W0110531

Note: Pour de plus amples renseignements sur le fonctionnement du système élévateur pour fauteuil roulant (WCL), consulter le mode d'emploi fourni par le fabricant de l'élévateur «RICON».

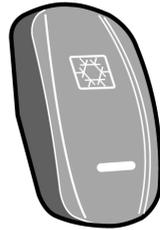
Commutateurs dans le centre électrique

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de commutateurs à «bouton-poussoir» supplémentaires situés dans le centre électrique.

Ces commutateurs supplémentaires sont :

Essai de climatisation

À l'aide de ce commutateur, le conducteur peut vérifier si la climatisation fonctionne.



T3018175

Commutateur de service du module de commande maître (MCM)

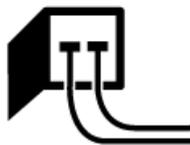
Il y a un commutateur dans le compartiment du centre électrique (avec un symbole de cadenas) qui doit être activé lors de la programmation du module MCM. Il doit uniquement être utilisé lorsqu'une mise à jour du logiciel MCM est requise. Ce commutateur a été ajouté parce que le module MCM n'a pas le contrôle sur ces signaux de sortie pendant la programmation. Dans ce cas, le relais de carrosserie (**K400**) continuent de s'ouvrir et de se fermer, empêchant ainsi le processus de programmation du module MCM. Si ce commutateur est activé, le démarrage est désactivé et un témoin s'affiche dans le groupe d'instruments (pour des renseignements supplémentaires sur ce symbole, consulter le mode d'emploi : «Écran d'informations du conducteur»).

Pour de plus amples renseignements sur le relais d'alimentation **K400**, consulter la section suivante du présent manuel : «Système I-Start», page 144.



T1008543

Commutateur de service du module de commande maître (MCM).



T0014716

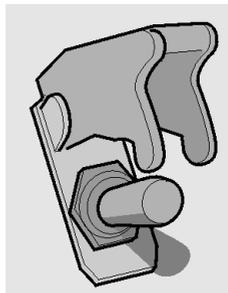
Symbole de commutateur de service de module de commande maître (MCM) activé affiché dans l'écran d'information du conducteur.

Interrupteur de frein de porte

Un «interrupteur à bascule» à deux positions et un cache de protection (rouge) est posé dans le centre électrique pour l'activation et la désactivation de la fonction de frein de porte. L'interrupteur fonctionne de la façon suivante :

- Lorsque le contact est en position haute, le frein de porte est activé.
- Lorsque le contact est en position basse, le frein de porte est désactivé.

Pour de plus amples renseignements sur la fonction de frein de porte, consulter la section suivante du présent manuel : «Frein de porte ouverte», page 56.



T0009170

Commandes

Commutateur d'allumage

Le commutateur d'allumage se trouve sur le côté droit de la colonne de direction, juste sous le volant.

L'équipement de série comporte un commutateur d'allumage normal. Un verrou de volant est offert en option. Lorsque la clé est retirée, une goupille d'arrêt empêche la colonne de volant de tourner.

Note: Le véhicule est livré avec 2 clés identiques. Si un plus grand nombre de clés s'avère nécessaire, commandez-les chez votre concessionnaire Volvo agréé. **Les clés sont taillées au laser et leur reproduction requiert une machine spéciale, détenue par le concessionnaire Volvo. Consigner le code de clé et le conserver en lieu sûr. Il est possible de tailler une nouvelle clé avec le code de clé, en cas de perte.** pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Clés», page 2.



T0014333

Commutateur d'allumage :

- La fonction du coupe-circuit principal est remplacée par la clé d'allumage en position **I + un clic**.
- La fonction ARMS du *coupe-circuit à réinitialisation automatique* fonctionne à la position de clé d'allumage **I + un clic**.

Commutateur d'allumage (suite)

Le commutateur d'allumage comporte quatre positions :

0 Position arrêt. L'alimentation électrique est coupée (**OFF**).

I + Position accessoires électriques / un radio. Source d'alimentation +30, clic dans cette position, les dispositifs électriques peuvent être utilisés (radio et accessoires).

La position >«I + un clic» active la fonction ARMS (*coupe-circuit principal de réinitialisation automatique*) pour économiser les batteries afin d'éviter de drainer la charge et ferme le **coupe-circuit principal** intégré au commutateur d'allumage.

II Position de marche. Source d'alimentation +30, source d'alimentation +DR (le groupe d'instruments **s'allume**).

Entre les positions **II et III**, il y a une position de ressort de rappel pour le préchauffage (pour de plus amples renseignements sur le préchauffage, consulter la section suivante du présent manuel : «Système I-Start», page 144).

Remarque : À cette position, les batteries de démarreur et les batteries commerciales sont branchés en parallèle.

III Position démarrage. Démarrage / lancement et rappel de ressort en position **II**.

Le coupe-circuit principal (*généralement situé sur la planche de bord*) a été retiré et remplacé par un couvercle; ce coupe-circuit activait la source d'alimentation +30. Cette source d'alimentation est maintenant activée en plaçant la clé d'allumage en position **I + un clic** (position accessoires/radio). Cette position permet d'utiliser les accessoires de l'autocar lorsque le contact est coupé (**OFF**); il faut maintenir la clé d'allumage dans cette position.

Note: La source d'alimentation +30 (*pour les charges de carrosserie*) peut être déconnectée



W3001302

Positions de la clé de contact.



DANGER

Le commutateur d'allumage est doté d'un dispositif de neutralisation de redémarrage qui verrouille la position de démarrage après une tentative, ce qui signifie que la clé doit être ramenée en position **0** avant de tenter un autre démarrage.

Retirer la clé du contacteur de démarrage enclenche le verrouillage de la direction.

La clé peut seulement être enlevée du commutateur d'allumage lorsqu'elle est en position d'arrêt (position **0** ou **OFF**).

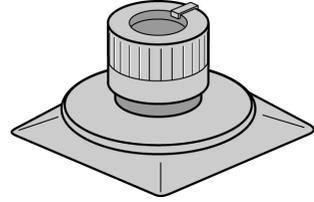
Ne pas retirer la clé du contacteur d'allumage pendant que l'autobus est remorqué!

Toujours retirer la clé du contacteur d'allumage en quittant l'autobus.

Réglage des rétroviseurs externes

Les deux rétroviseurs extérieurs sont réglés à l'aide du même commutateur. Le commutateur peut être mis dans une des deux positions (réglage du rétroviseur de droite ou de gauche). La flèche indique le rétroviseur sélectionné. Le rétroviseur sélectionné est réglé en déplaçant le contact dans le sens approprié.

Note: Le rétroviseur doit être réglé avant de prendre la route.



T0014718

Frein de porte ouverte

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de la fonction de frein de porte ouverte.

Cette fonction fonctionne de la façon suivante :

- Si l'autocar est arrêté et que les portes de service sont ouvertes. L'autocar ne pourra pas se déplacer (car le signal d'accélération est désactivé et le sélecteur de vitesse de la boîte de vitesses est verrouillé; ceci s'appliquait précédemment seulement aux autocars équipés de la boîte de vitesses **I-Shift**, ou d'une boîte de vitesses multiplexée au système électrique l'autocar). Le frein à main demeure également serré. Il faut donc être en mesure de fermer la porte de service pour que l'autocar puisse se déplacer.
- Si l'autocar est en mouvement, les portes de service ne peuvent pas être ouvertes avant l'arrêt complet de l'autocar.

La fonction de frein de porte ouverte s'active uniquement en présence des conditions suivantes :

- Le bouton d'activation générale du frein d'ouverture de porte doit être activé dans le centre électrique l'autocar (consulter la section suivante du présent manuel : «Interrupteur de frein de porte», page 52).
- L'autocar doit se déplacer à des vitesses inférieures à **5 km/h (3 mi/h)**. Si le bouton

d'activation générale de frein d'ouverture de porte est activé et que l'autocar se déplace à des vitesses supérieures à la vitesse indiquée, le témoin ne s'allume pas sur la planche de bord, ce qui indique que la fonction de frein d'ouverture de porte n'est pas activée.

- L'autocar ne doit pas dépasser la vitesse maximale de **5 km/h (3 mi/h)** pour que la fonction de frein d'ouverture de porte puisse être activée et prête à entrer en fonction une fois l'autocar entièrement arrêté (l'activation de la fonction est indiquée par l'illumination du témoin dans la planche de bord).

Note: Le frein de porte ouverte ne s'enclenche **pas** à une vitesse supérieure à **5 km/h (3 mi/h)**.



ATTENTION

Le frein de porte ouverte ne s'enclenche **pas** si le système de freinage enregistre une mauvaise traction lorsque l'autobus s'arrête sur une surface glissante. Ceci empêche le dérapage de l'autobus lorsqu'il s'arrête sur une surface glissante.

Désactivation du frein de porte ouverte

Pour désactiver la fonction de frein de porte ouverte, procéder comme suit :

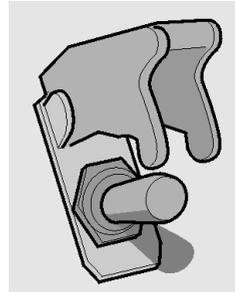
- 1 L'accélérateur ne doit pas être actif (relâcher complètement l'accélérateur).
- 2 La portière précisée ou les portières doivent être complètement fermées.
- 3 L'accélérateur doit être de nouveau désactivé (enfoncer de nouveau sur l'accélérateur).

Dans le cas où, parce que l'autobus s'arrête sur une surface glissante, le système de frein n'actionne pas le frein de porte, il faut répéter le freinage (dans un endroit où il n'y a aucune surface glissante) pour permettre de remettre en marche ce frein.

Désactivation générale du frein de porte

Le centre électrique est également doté d'un *interrupteur à bascule* utilisé pour la désactivation générale de la fonction de frein de porte («interrupteur de dérivation»).

Cet interrupteur désactive uniquement la fonction de frein de porte, indépendamment des autres fonctions de l'autocar (consulter également la section suivante du présent manuel : «Interrupteur de frein de porte», page 52).



T0009170



AVERTISSEMENT

Le commutateur qui sert à désengager la fonction de frein de porte doit uniquement être utilisé en cas d'urgence, si l'autocar ne peut être déplacé de façon normale. Normalement, la fonction de frein de porte doit **toujours** être **activée**. L'autocar ne doit pas pouvoir se déplacer avant la fermeture des portes de service.

Réglage du volant

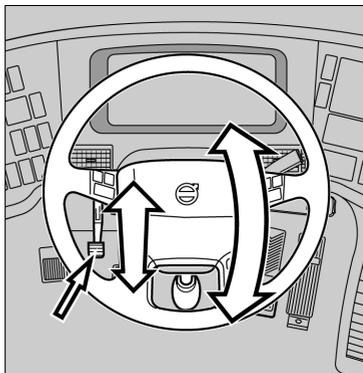
La hauteur du volant et son inclinaison sont toutes deux réglables en permanence.

Régler le volant de direction comme suit :

- Enfoncer la manette en direction de l'une des flèches.
- Réglage du volant de direction.
- Après avoir relâché la manette, le volant de direction se verrouille en place.

DANGER

Les réglages du volant de direction doivent se faire uniquement lorsque l'autobus est immobilisé. Ne pas tenter de régler le siège pendant que le véhicule se déplace au risque de provoquer un accident causant de graves blessures voire la mort.



T6010216

Indicateur de direction, inverseur feux de croisement/route

1 Emplacement du point de résistance.

Lors de manœuvres nécessitant seulement de légers mouvements du volant (changements de voie, dépassements), déplacer la manette vers le haut ou vers le bas et l'y maintenir. Dès qu'elle est relâchée, la manette revient immédiatement sur sa position neutre.

2 Déplacer la manette au-delà du point de résistance. .

Les indicateurs de changement de direction continuent à clignoter jusqu'à ce que la manette soit déplacée manuellement vers la position neutre, ou que le volant soit ramené en position de ligne droite après le virage.

3 Phare «appel».

Tirer la manette vers le volant de direction (jusqu'à ce qu'une légère résistance se fasse sentir).

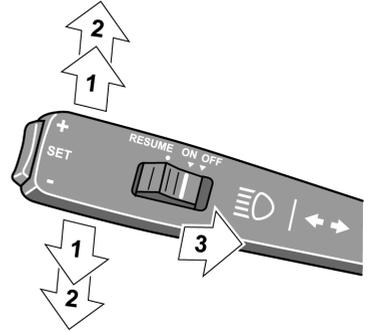
Le phare restera allumé tant que la manette n'est pas relâchée.

Commutation des **feux principaux/croisement** (phares allumés).

Tirer la manette vers le volant de direction au delà du «point d'appel» et la relâcher.

Chaque fois que la manette est tirée, l'éclairage avant basculera entre les phares et les feux de croisement.

De plus, le régime de ralenti du moteur peut être commandé par cette manette. Consulter : «Réglage du régime de ralenti», page 128.



T0012077

Levier de commande pour changement de phare et feux de direction.

Essuie-glace du pare-brise, lave-glace du pare-brise/phares

Note: Cette manette procure également le contrôle de l'écran, pour obtenir de plus amples informations à ce propos, consulter le mode d'emploi : «Écran».

1 Balayage intermittent

Utilisé lorsqu'il y a du brouillard ou une pluie légère.

Les essuie-glace font un balayage toutes les **10 secondes**. Pour diminuer le temps entre les balayages, mettre la manette à la position normale, puis, après que l'intervalle souhaité s'est écoulé, remettre la manette sur le balayage intermittent. Ceci permet de régler l'intervalle du balayage entre **une et dix secondes**.

2 Balayage unique.

Pour que le balais d'essuie-glace passe une ou deux fois seulement (p. ex. pluie fine), mettre la manette sur la position balayage unique et la maintenir avec le doigt.

Le balayage s'arrêtera sur la position stationnée lorsque la manette est relâchée.

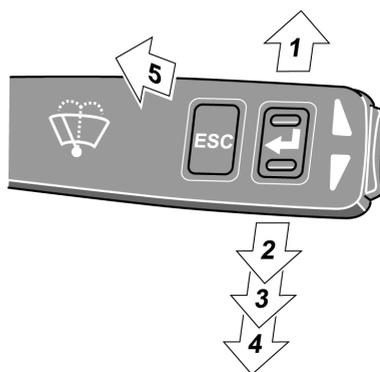
3 Essuie-glaces, vitesse normale.

4 Balais d'essuie-glace de pare-brise, haute vitesse.

5 Lave-glaces + balais d'essuie-glace des phares.

Le déplacement de la manette sur cette position active également les essuie-glace et permet **2 à 3 balayages** supplémentaires une fois que la manette a été relâchée.

Les balais d'essuie-glace des phares et du pare-brise ont un réservoir de liquide commun.



T0012079

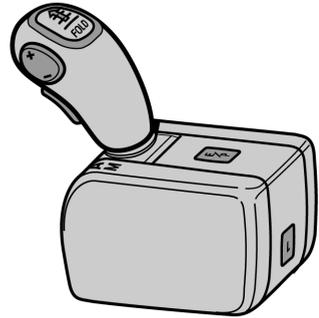
Boîte de vitesses

Levier sélecteur de boîte de vitesses I-Shift (en option)

L'autobus Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé d'un levier sélecteur de boîte de vitesses **I-Shift** pour la gestion des changements de rapport de cette boîte de vitesses automatisée, généralement situé à la base du côté droit du siège conducteur. Dans cette boîte de vitesses, le fonctionnement de l'embrayage et les changements de rapport sont entièrement automatisés. Au besoin, il est possible de changer les rapports manuellement en plaçant le levier en position **M** et en appuyant sur les boutons «+» et «-» situés sur le côté du levier sélecteur.

La partie supérieure de la poignée du levier sélecteur est dotée du bouton «FOLD» (rabattre). Lorsqu'on appuie sur ce bouton et qu'on le maintient enfoncé, le levier se rabat en position verticale de niveau avec le siège, ce qui procure plus d'espace en position de conduite.

Pour de plus amples renseignements, consulter le mode d'emploi : «I-Shift».



T4021276

Pavé sélecteur de boîte de vitesses I-Shift

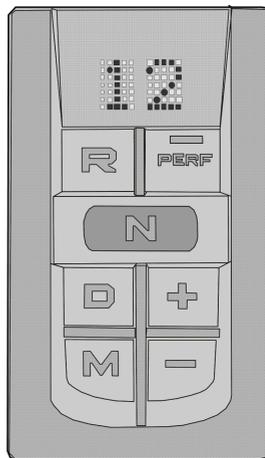
L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est doté d'un pavé sélecteur de boîte de vitesses **I-Shift** situé dans le panneau latéral pour la gestion des changements de rapport de cette boîte de vitesses automatisée.

Dans cette boîte de vitesses, le fonctionnement de l'embrayage et les changements de rapport sont entièrement automatisés. Au besoin, il est possible de changer manuellement les rapports en appuyant sur les boutons «+» et «-».

Le sélecteur de rapport à bouton-poussoir comprend six boutons : R, N, D, M et «+» et «-». Voir la description ci-dessous :

- R - Marche arrière : Le véhicule doit être à l'arrêt pour la sélection de ce rapport.
- N - Point mort : Aucun rapport n'est engagé.
- D - Marche avant : Mode d'entraînement automatique. La transmission choisit le rapport le mieux adapté aux conditions de route, telles que la charge, la vitesse, la position de la pédale d'accélérateur, les montées, etc.
- M – Mode manuel : Le conducteur peut changer les vitesses (rétrogradation et passage supérieur) de façon entièrement manuelle, selon son style de conduite en utilisant les boutons «+» et «-» du pavé sélecteur.

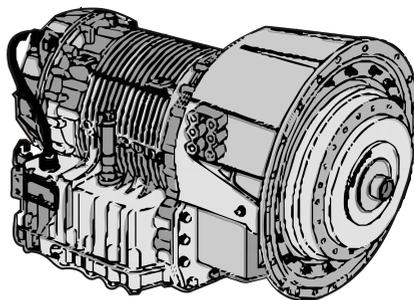
Pour de plus amples renseignements, consulter le mode d'emploi : «pavé sélecteur de vitesse I-Shift».



W0089562

Boîte de vitesses automatique Allison (en option)

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé en option d'une boîte de vitesses automatique : *Série 4000 Allison modèle 6B500*, qui est une boîte de vitesses automatique à six rapports de marche avant et un rapport de marche arrière.



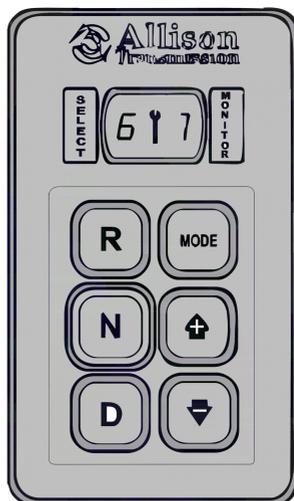
W0095730

Sélecteur de boîte de vitesses Allison

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé d'un sélecteur de boîte de vitesses Allison, si l'autocar est doté de la boîte de vitesses automatique Allison.

Le sélecteur de boîte de vitesses Allison est doté de six «boutons-poussoirs» : R, N, D, Mode et «+» et «-». Voir la description ci-dessous :

- R - Marche arrière : Le véhicule doit être immobilisé en passant en marche arrière (R).
- N - Point mort : Aucune vitesse engagée.
- D - Conduite : Appuyer sur ce bouton pour sélectionner la fonction de marche avant (D), la gamme de marche avant la plus élevée disponible s'affiche sur la fenêtre d'affichage numérique sous **SELECT**. La boîte de vitesses démarre dans la plus basse gamme de marche avant disponible, affichée sous **MONITOR**, et passe automatiquement à la gamme la plus élevée.
- Mode – Le bouton **MODE** peut permettre au conducteur d'activer un mode de passage de rapport secondaire programmé dans le module de commande de boîte de vitesses (TCM). Appuyer sur le bouton **MODE** active le programme de changement de rapport **PERFORMANCE** et allume le témoin de mode (*DEL*).
- Boutons + ou – : Appuyer respectivement sur le bouton flèche («passage au rapport supérieur») ou («rétrogradation») lorsqu'en mode « **DRIVE** » (marche avant) pour demander le rapport supérieur ou inférieur suivant. Une pression change la vitesse d'un rapport. Si le bouton est maintenu enfoncé, la sélection défile vers le haut ou vers le bas jusqu'à ce qu'on relâche le bouton ou jusqu'à ce que le rapport le plus élevé ou le plus bas possible soit sélectionné. Des mécanismes de protection neutralisent la sélection de



W0095731

Boîte de vitesses Allison, fonction Mode

Le bouton **MODE** présente la fonction ci-dessous. Les modes **ÉCONOMIE** (mode par défaut au démarrage du moteur) et **PERFORMANCE** (mode de changement de rapport secondaire) sont équivalents du premier au quatrième rapport lorsque la boîte de vitesses passe au rapport supérieur à environ **2000 tr/min**.

Le mode **ÉCONOMIE** permet des passages au rapport supérieur en cinquième et sixième rapport à environ **1700 tr/min**. Il s'agit d'un mode de fonctionnement plus efficace de la boîte de vitesses qui permet ainsi d'améliorer l'économie de carburant.

Le mode **PERFORMANCE** maintient les passages aux rapports supérieurs à **2000 tr/min** au cinquième et sixième rapports. Il permet une meilleure performance que le mode économie, mais augmente la consommation de carburant. Ce mode est recommandé lorsque le véhicule monte ou descend des pentes. Le témoin de mode (*DEL*) est allumé lorsque le mode **PERFORMANCE** est sélectionné.

Lorsqu'un bouton est enfoncé sur le panneau de commande de la boîte de vitesses, la lettre ou le numéro correspondant est affiché pour indiquer que la boîte de vitesses est prête à fonctionner dans le rapport sélectionné. Si le module de commande de boîte de vitesses (**TCM**) détecte un problème grave dans la boîte de vitesses, le témoin «CHECK» (vérification) s'allume sur la planche de bord. Pour de plus amples renseignements se reporter aux directives d'utilisation : « Guide d'utilisation série autocar d'Allsion » fourni par le fabricant de la boîte de vitesses.

Surchauffe de la boîte de vitesses

Si la boîte de vitesses surchauffe, le témoin «CHECK» s'allume et l'écran affiche un symbole rouge.

Si la température augmente encore, la lampe rouge «STOP» s'allume. Ralentir et arrêter le bus dès que possible.

Communiquer avec un centre de service agréé Volvo pour demander le service de secours de l'assistance routière (consulter la section suivante du présent manuel : «Assistance et secours sur l'autoroute», page 156).



T3014365

Icône **CHECK** (vérification) allumée sur la planche de bord.



T3014364

Icône **STOP** (arrêt) allumée sur la planche de bord.



T0008817

Symbole affiché sur l'écran du conducteur.

Ralentisseur (si le véhicule en est équipé)

La boîte de vitesses de l'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé d'un ralentisseur «hydraulique compact». Si l'autocar en est équipé, le ralentisseur aide à réduire la vitesse de l'autocar et la charge sur les freins de service. Il s'engage automatiquement au mouvement initial de la pédale de frein (avant même le serrage des freins de roue) ou au moyen du levier situé à droite de la colonne de direction.

Le fonctionnement du ralentisseur peut être activé ou désactivé de façon générale au moyen d'un commutateur situé sur la planche de bord (consulter la section suivante du présent manuel : «Ralentisseur activé (si le véhicule en est équipé)», page 41).

Le contact comporte deux positions qui sont les suivantes :

- Position I – Commutateur vers le bas, le ralentisseur est désactivé.
- Position II – Commutateur vers le haut, le ralentisseur est activé.

Lorsque le ralentisseur est activé, un symbole le représentant s'affiche à l'écran.



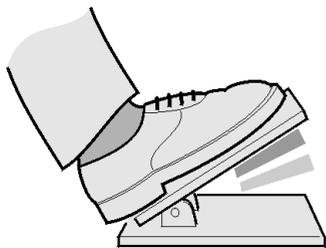
DANGER

Éviter d'utiliser le ralentisseur sur les routes glissantes à cause des risques de blocage des roues et de dérapage (le ralentisseur freine uniquement les roues motrices). L'omission de le faire peut provoquer un accident et, par conséquent, de graves blessures corporelles voire la mort.

Note: Le ralentisseur empêche l'arbre principal de raccorder l'essieu moteur à la boîte de vitesses et, de cette façon, retarde l'effet sur les roues motrices. Si l'autocar est équipé d'un système de freinage antiblocage (ABS), le ralentisseur est automatiquement désactivé dès que les roues se bloquent.

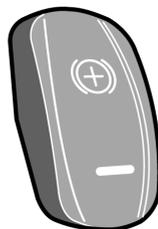
Note: Dans des conditions normales de conduite, le ralentisseur ne doit pas être désactivé.

68 Instruments et commandes



T0009004

Zone d'activation du ralentisseur dans la pédale de frein (en option).



T1008547

Commutateur d'activation ou de désactivation du ralentisseur situé sur la planche de bord.



T3018117

Symbole affiché sur l'écran du conducteur.

Surchauffe du ralentisseur

Note: Il suffit de l'appliquer, si l'autocar est équipé du ralentisseur hydraulique.

Si le ralentisseur reste engagé un long moment (par ex. pendant une longue descente), il peut surchauffer et faire augmenter la température d'huile du ralentisseur.

La première indication d'une surchauffe du ralentisseur et l'illumination du témoin «CHECK» et le symbole de température s'affiche à l'écran. Si cela se produit, sélectionner un rapport inférieur et utiliser davantage les freins principaux.

Si la température continue à monter, le témoin rouge «STOP» (ARRÊT) s'allumera et il y aura une augmentation de la température accompagnant le symbole sur l'écran. Arrêter l'autocar dès que possible et mettre au point mort, p. ex. N. Pour augmenter la circulation du liquide de refroidissement, faire tourner le moteur à un ralenti plus élevé jusqu'à ce que la température retombe à un niveau normal.

 ATTENTION
<p>Ne pas éteindre le moteur avant que la température ne soit normale. Le non respect de cette consigne peut endommager le composant.</p>



T3014365

Icône **CHECK** (vérification) allumée sur la planche de bord.



T3008844

Symbole affiché sur l'écran du conducteur.



T3014364

Icône **STOP** (arrêt) allumée sur la planche de bord.

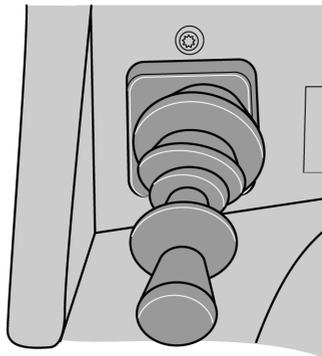
Freins

Frein de stationnement

Le frein à main agit sur les roues motrices. Lorsque la commande à main est en position avant avec le système à air comprimé chargé et la soupape de blocage enfoncée, le frein à main est relâché.

Lorsque la commande manuelle du frein de stationnement est tirée vers l'arrière, le frein de stationnement est progressivement appliqué. Il est complètement tiré lorsque la commande manuelle est dans sa position la plus en arrière et verrouillée.

Pour relâcher la commande manuelle du frein de stationnement de la position verrouillée, soulever la bague vers le haut et avancer le levier.



T5014881

DANGER

Prendre note des conseils suivants :

- Ne jamais quitter l'autocar sans mettre le frein de stationnement.
- Ne jamais prendre la route lorsque le témoin avertisseur du système de frein est allumé.
- Si le témoin d'avertissement s'allume en conduisant, arrêter immédiatement l'autobus.

Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

Freins de secours

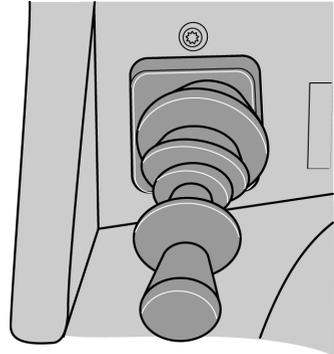
Pour utiliser le frein de stationnement comme frein de secours, tirer le levier progressivement vers l'arrière à la position de stationnement. Maintenir le taquet tiré en tout temps, sinon la commande se fixera en position verrouillée.



DANGER

Le frein de stationnement doit être utilisé uniquement pour le stationnement ou comme frein de secours en cas de dysfonctionnement du système de frein de service. Comme le frein de stationnement ne bloque que les roues motrices, il y a un risque élevé que l'autocar glisse, ce qui entraînerait l'augmentation de la distance de freinage; pour éviter le blocage des roues, utiliser les freins de service.

La mauvaise utilisation du frein de stationnement risque de causer un accident, et par conséquent des blessures graves, voire mortelles.



T5014881

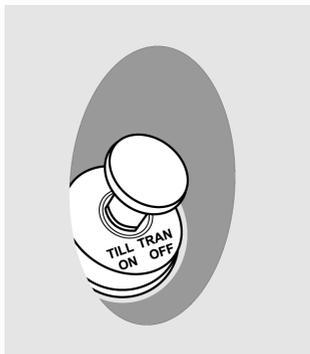
Soupape de blocage

La fonction de cette soupape est d'activer le blocage du frein de stationnement au moyen de la soupape de commande pneumatique qui neutralise le fonctionnement de la soupape de frein de stationnement. Dans le cas où la pression du circuit pneumatique de l'autocar est trop basse, la soupape de blocage est activée automatiquement (enclenchement de la soupape).

Pour desserrer le frein de stationnement, procéder comme suit :

- 1 Démarrer le moteur et charger le circuit pneumatique de l'autocar (jusqu'à ce que le témoin du système de frein pneumatique **s'éteigne** dans le tableau de bord).
- 2 Appuyer sur la soupape de blocage.
- 3 Mettre le levier de commande du frein de stationnement en position de desserrage du frein (consulter la section suivante du présent manuel : «Frein de stationnement», page 70).

Note: Une fois la soupape de blocage activée, le frein de stationnement ne peut pas se desserrer même si le levier de commande de frein de stationnement est en position avancée (frein desserré). Pour desserrer le frein de stationnement, il faut rétablir la pression du circuit pneumatique de l'autocar et appuyer sur la soupape de blocage.



T0015484

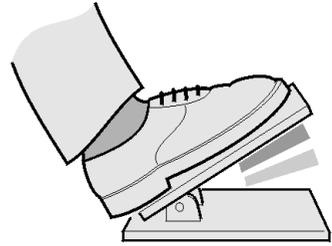
Freins de service

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un système de frein EBS (Système de freinage à commande électronique). Ce système surveille et régule le fonctionnement des freins (consulter également la section suivante du présent manuel : «EBS (système de freinage à commande électronique)», page 75).

Si les freins de service sont utilisés sans prêter attention en descente et sur le longues pentes, ils chauffent très rapidement jusqu'à des températures extrêmes. La vitesse lente, qui est généralement la règle dans des cas semblables, implique que les freins ne sont pas refroidis aussi efficacement qu'en conduisant sur des routes horizontales. En descente, utiliser en premier lieu le frein ralentisseur et ne le compléter au besoin qu'avec les freins principaux.

Pour de plus amples renseignements sur le ralentisseur, consulter la section suivante du présent manuel : «Ralentisseur (si le véhicule en est équipé)», page 132.

Si vous devez utiliser les freins de service en descendant une pente, **NE PAS** pomper le frein de service, car cela utilise l'air comprimé, ce qui entraîne l'enclenchement de la soupape de blocage et, par conséquent, l'activation imprévue du frein de stationnement. Cette situation augmente le risque de renversement (pour de plus amples renseignements sur la soupape de blocage, consulter la section suivante du présent manuel : «Soupape de blocage», page 72).



T0009004

Zone foncée - seulement ralentisseur.
Zone claire - ralentisseur et frein au pied.



T0009682

Symbole affiché sur l'écran du conducteur.



T3008834

Icône allumée sur la planche de bord.

Utilisation des freins de service

Dans une pente descendante, freiner suffisamment fort, puis relâcher complètement la pédale de frein, ou uniquement à la position de la pédale où seul le ralentisseur est engagé. La chaleur s'accumule très rapidement dans les freins, et augmente l'usure des plaquettes de frein en réduisant l'efficacité des freins.

DANGER

Ne pas commencer à rouler si le témoin de basse pression pneumatique est allumé sur la planche de bord. Charger complètement le circuit pneumatique et attendre que le témoin s'éteigne sur la planche de bord avant de commencer à rouler.

Si le témoin de basse pression pneumatique s'allume pendant que le véhicule roule.

Arrêter l'autocar immédiatement et le stationner dans un endroit sûr en raison du risque de serrage du frein de stationnement ou du frein d'urgence, qui augmentent les risques de renversement.

EBS (système de freinage à commande électronique)

La fonction principale du système de freinage électronique (EBS) est d'augmenter l'efficacité et le rendement du frein de service (en réduisant la distance de freinage), augmentant par le fait même la sécurité de la conduite. Le système de freinage électronique (EBS) est commandé par le système de freinage antiblocage (ABS) et par le système antiglisement (ASR).

Le système de freinage électronique (EBS) équipe les autocars munis de freins à disque; le système de freinage antiblocage (ABS) commande le système de freinage électronique (EBS), qui fonctionne de façon entièrement automatique.

Le système de freinage antiblocage (ABS) empêche les roues de bloquer pendant un freinage. En cas de défaillance du système de freinage antiblocage (ABS), le symbole approprié s'affiche sur l'écran de la planche de bord.

Note: L'efficacité du système de freinage antiblocage (ABS) est limitée. Tenir compte que le système de freinage antiblocage (ABS) sur des surfaces glissantes ne raccourcit pas la distance de freinage de manière importante. Il contribue, toutefois, à éviter des obstacles pendant le freinage.

Pour de plus amples renseignements sur le système de freinage électronique (EBS), consulter le mode d'emploi : «EBS».



T3009682

Symbole affiché sur l'écran du conducteur.



T3008834

Icône allumée sur la planche de bord.

Compenser la différence dans l'usure des plaquettes de frein

Si les plaquettes de freins s'usent davantage sur un essieu, une force de freinage plus grande est répartie sur les autres roues afin d'égaliser l'usure.

Lorsque le freinage des plaquettes de frein est réduit à **20 %** de l'épaisseur de plaquettes neuves, un symbole avertisseur s'affiche à l'écran.

Note: Cette fonction est appliquée lors d'un freinage léger. Lors d'un freinage brusque, la force de freinage est répartie afin d'obtenir le freinage le plus efficace.



T5013668

DANGER

Lorsque le symbole avertisseur des plaquettes de frein apparaît, se diriger immédiatement vers une station de service la plus proche afin de remplacer les plaquettes de freins. Continuer à conduire l'autobus avec des plaquettes de freins usées peut mener à la perte de contrôle du véhicule et causer un accident entraînant de graves blessures corporelles, voire la mort.

Alerte de température élevée des freins

Si la température des freins augmente de façon trop importante, le témoin «CHECK» (vérification) s'allume sur la planche de bord et le symbole connexe s'affiche à l'écran.

Note: Si on laisse la température continuer à monter, il faudra une plus grande pression sur la pédale de frein pour maintenir la même force de freinage.



T5013670

Symbole affiché sur l'écran du conducteur.



T3014365

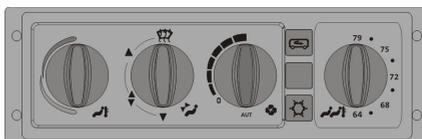
Icône allumée sur la planche de bord.

78 Instruments et commandes

Contrôleur de climatiseur (système de multiplexage)

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un contrôleur de climatiseur «AQuattro» pour la commande du système de climatiseur multiplexé. Grâce à cette commande, le conducteur peut maintenir une température constante dans l'autocar.

Pour de plus amples renseignements sur la commande du système multiplex de climatiseur «AQuattro», consulter le mode d'emploi : «AQuattro, contrôleur de climatiseur».



T8061140

Rideau de destination (en option)

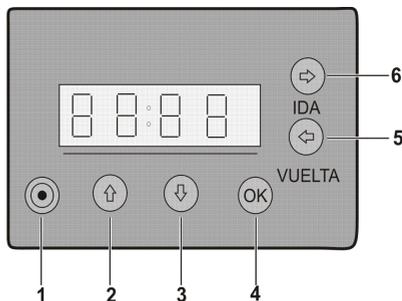
L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé de deux rideaux de destination haute définition en option, de marque «Mobitec» ou «Innova».

Pour savoir comment l'utiliser, suivre les instructions des pages suivantes :

Rideau de destination Innova

Le pavé de commande du rideau de destination «Innova» est doté des boutons décrits ci-dessous :

- Texte de destination : Appuyer sur le bouton (1), puis utiliser les boutons (2) ou (3) jusqu'à ce que la fonction de réglage du message d'itinéraire s'affiche à l'écran à côté du nom suivant «RUTA»; appuyer ensuite sur le bouton (4) pour accéder à cette fonction. Dans cette fonction, utiliser les boutons (2) ou (3) pour sélectionner le texte de la destination souhaitée et appuyer sur le bouton (4) pour insérer la sélection. Presser le bouton (1) pour revenir au menu principal.
- Texte supplémentaire : Appuyer sur le bouton (1), puis utiliser les boutons (2) ou (3) jusqu'à ce que la fonction de texte supplémentaire s'affiche à l'écran à côté du nom suivant «EXTRA»; appuyer ensuite sur le bouton (4) pour accéder à la fonction. Le message « P-01 » s'affiche à l'écran, appuyer sur le bouton (4) pour confirmer la sélection et le message « P-ON » s'affiche à l'écran; utiliser les boutons (5) et (6) pour insérer le texte supplémentaire souhaité. Appuyer sur le bouton (4) et le message « 01:ON » s'affiche. Utiliser les boutons (5) et (6) pour régler le temps d'affichage du texte supplémentaire. Appuyer sur le bouton (4) pour appliquer les réglages et retourner au menu principal.
- Heure de départ : Appuyer sur le bouton (1) et utiliser les boutons (2) ou (3) jusqu'à ce que la fonction heure de départ s'affiche à l'écran à côté du nom suivant «HrSd». Appuyer ensuite sur le bouton (4) pour sélectionner la fonction et utiliser les boutons (2) et (3) pour régler l'heure, appuyer sur le bouton (4) pour entrer l'heure et utiliser de nouveau les boutons (2) et (3) pour régler les minutes, appuyer sur le bouton (4) pour entrer les minutes et



Commande numérique du rideau de destination «Innova».

Rideau de destination Mobitec

Le pavé de commande du rideau de destination «Mobitec» est doté des boutons décrits ci-dessous :

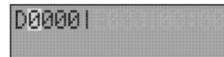
- Sélection du texte de destination : Appuyer sur le bouton «check mark» (coche), la valeur numérique à changer se met à clignoter. Utiliser les boutons «up» (vers le haut) et «down» (vers le bas) pour augmenter ou diminuer la valeur numérique à changer. Utiliser les boutons «left» (gauche) et «right» (droit) afin de changer le bouton à modifier.
- Sélection du texte en extra : Appuyer sur le bouton qui comporte un «crochet» pour passer au mode du sélecteur de texte de destination. Appuyer sur le bouton «right» (droite), pour changer le texte en extra. Utiliser les boutons «up» (vers le haut) et «down» (vers le bas) pour augmenter ou diminuer la valeur du chiffre à changer. Utiliser les boutons «right» (droite) ou «left» (gauche), pour changer le caractère à modifier.
- Sélection du temps de départ : Appuyer sur le bouton qui comporte un «crochet» pour passer au mode du sélecteur de texte de destination. Appuyer sur le bouton «right» (droite), pour changer le texte du temps de départ. Utiliser les boutons «up» (vers le haut) et «down» (vers le bas) pour augmenter ou diminuer la valeur du chiffre à changer. Utiliser les boutons «right» (droite) ou «left» (gauche), pour changer le caractère à modifier.

Après chaque configuration (temps de départ, destination et informations sur le texte en extra), appuyer sur le bouton qui comporte un «crochet», pour confirmer, ou sur le bouton qui comporte une «croix», pour annuler. Pour de plus amples informations, voir le guide d'utilisation, fourni par >«**Mobitec**».



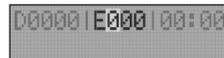
W0097186

Commande numérique du rideau de destination «Mobitec».



W0097187

Sélecteur de l'écran de destination.



W0097188

Sélecteur de l'écran du texte en extra.



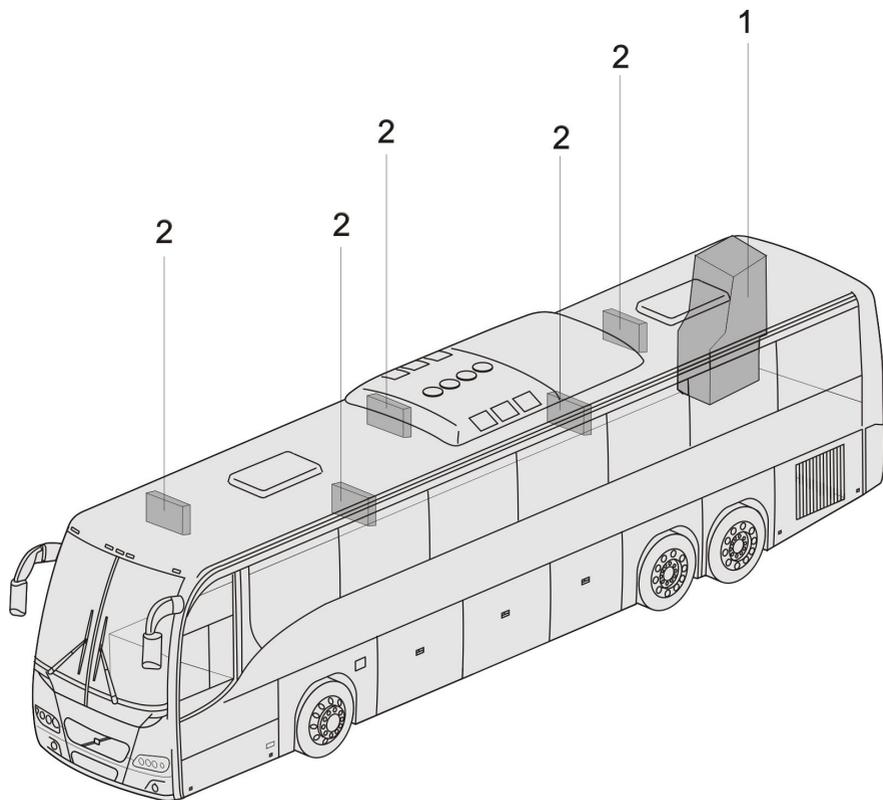
W0097189

Sélecteur de l'écran du temps de départ.

82 Équipement intérieur

Équipement intérieur

Pour améliorer le confort de roulement, l'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est muni d'équipement intérieur supplémentaire, comme :



W0089616

- 1 Toilettes.
- 2 Écrans de surveillance.

Toilettes

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de toilettes, situées sur le côté droit à l'arrière du véhicule. Il est possible d'autoriser l'utilisation des toilettes en appuyant sur un commutateur de la planche de bord, en relâchant sa serrure centrale et en activant l'alimentation électrique des toilettes.

Lorsque les toilettes sont occupées (après avoir verrouillé la porte), une enseigne s'allume dans l'habitacle.

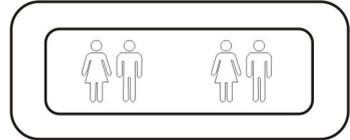
Dans le compartiment toilettes se trouve un bouton-poussoir d'urgence avec rétroéclairage. Après l'avoir enfoncé, la lampe indicatrice des toilettes clignote sur la planche de bord.

Pour de plus amples renseignements et des directives concernant l'entretien et la maintenance des toilettes, se reporter au mode d'emploi : « Toilettes ».



T3018183

Commutateur d'activation situé sur la planche de bord.



T0015272

Témoin dans le cabinet de toilette.

Poubelle arrière

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'une poubelle intégrée au panneau arrière intérieur, situé à la base du compartiments de passagers à côté des toilettes.

Pour de plus amples renseignements sur l'accès et l'entretien de la poubelle arrière, consulter le mode d'emploi : « Toilettes ».



W0095904

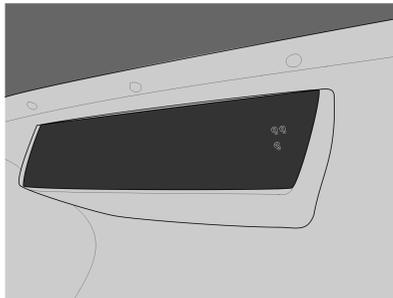
Écran température et horloge pour passagers

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un écran d'affichage de la température et de l'heure situé à l'avant du compartiment de passagers (plafond de la cabine).

L'écran affiche les renseignements suivants :

- Heure.
- Date.
- Toilettes occupées.
- Toilettes libres.

Pour de plus amples renseignements, se reporter aux directives d'utilisation : «Écran d'horloge du compartiment de passagers».



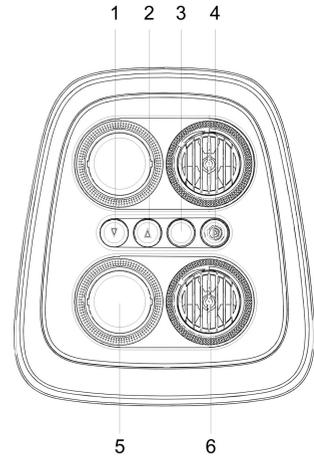
W3081817

Panneau des passagers

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est doté de panneaux au-dessus de chaque pair de sièges passagers.

Les panneaux présentent les éléments suivants :

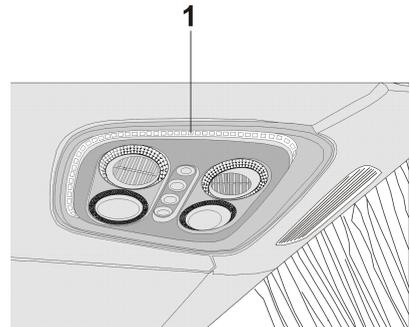
- 1 Interrupteur **ON/OFF** (allumée/éteinte) de lampe de lecture de siège gauche.
- 2 Interrupteur **ON/OFF** (allumée/éteinte) de lampe de lecture de siège droit.
- 3 Interrupteur **MARCHE/ARRÊT** de haut-parleur.
- 4 Non utilisée.
- 5 Lampes de lecture (une par siège passager).
- 6 Bouches d'air de ventilation et de climatisation (une par siège passager).



W3081339

Bande lumineuse à DEL

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'une bande lumineuse à DEL (1) montée de chaque côté du panneau des passagers. La bande lumineuse s'allume à **100 %** lorsque la clé de contact est tournée en position **ON** (contact mis) ou en position **I**, et lorsque le frein de stationnement est desserré et que le véhicule se déplace, les bandes lumineuses s'atténuent automatiquement à **50 %**.



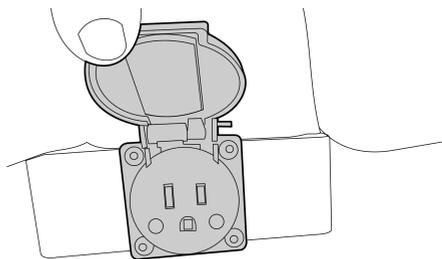
W0089617

Prises électriques 110 V c.a. (courant alternatif) de passagers

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de prises électriques **110 V c.a.** (courant alternatif) de passagers. Pour chaque pair de sièges passagers, il y a une prise électrique au centre du cadre inférieur avant pour le branchement de dispositifs électriques, comme :

- Chargeur de téléphone cellulaire.
- Ordinateurs portables.
- Lecteurs mp3.

Pour de plus amples renseignements sur l'utilisation et l'entretien des prises électriques de l'autocar, consulter le mode d'emploi : «Prises électriques 110 V c.a. de passagers ».



W0096345

Prise électrique à la base de chaque pair de sièges passagers.



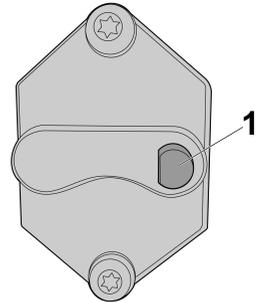
AVERTISSEMENT

Il ne faut jamais insérer d'objets dans les fentes des prises électriques. Le non-respect de cet avertissement pose un risque élevé de blessures et de dommages permanents au circuit électrique de l'autocar.

Disjoncteur de prises électriques 110 V c.a. de passagers

En cas de surcharge électrique, le circuit des prises électriques est équipé d'un disjoncteur protégé thermiquement qui désactive le circuit de prises électriques. Le conducteur peut réinitialiser le circuit en appuyant sur le bouton bleu (1) intégré au dispositif de protection situé dans la console centrale inférieure de la planche de bord.

Pour de plus amples renseignements sur l'utilisation du disjoncteur thermique de circuit de prises électriques de l'autocar, consulter le mode d'emploi : «Prises électriques de passagers 110 V c.a.».



W3081815

Bouton de disjoncteur sur le dispositif de protection thermique.



ATTENTION

Il est interdit aux passagers de brancher des dispositifs électriques à consommation élevée, comme : Les sècheurs à cheveux, les fer à friser et autres dispositifs semblables causent des dommages permanents au circuit électrique de l'autocar lorsqu'ils sont branchés dans les prises électriques.

Système TGW (Telematics Gate Way) et système de communication Liaison

Le bus Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un système TGW utilisant le nouveau protocole de communication 3G.

Pour les marchés américains et canadiens, l'autocar utilise le logiciel de communication Liaison, qui utilise des composants de l'architecture du système TGW-3G.

Le TGW-3G est un module de commande électronique utilisé pour la collecte de données et la communication entre le véhicule et l'ordinateur de gestion du parc de véhicules.

Les fonctions principales du TGW sont les suivantes :

- Fonctionne comme une passerelle pour les services à distance. GSM (Global System for Mobile Communications) / GPRS (General Packet Radio Services) / 3G et WLAN.
- Recueil et transmet les données du véhicule et du conducteur qui ont été recueillies dans d'autres unités du véhicule.
- Localisation géographique du véhicule (GPS).
- Fonctionne comme une interface d'ordinateur pour transfert de fichiers de tiers.
- Fonctionne comme une passerelle pour l'AIC au réseau du véhicule.

Le système TGW est également doté d'un lecteur SIM (Subscriber Identity Module) et d'une interface USB. Le TGW est connecté à :

- Systèmes électronique et électrique du véhicule.
- AIC

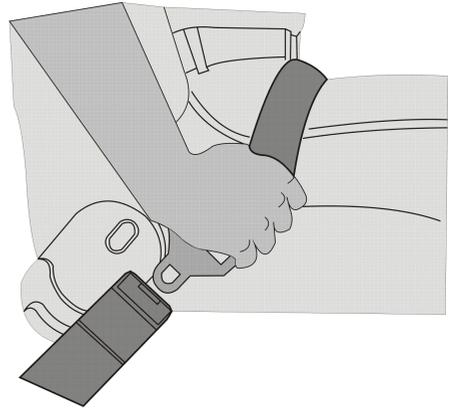
Note: Pour de plus amples renseignements sur le système de communication Liaison, consulter le mode d'emploi : «Système de communication Liaison 2.0».

Mécanisme ELR/ALR des ceintures de sécurité du passager

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est doté de ceintures de sécurité pour les passagers avec modes de verrouillage commutables du rétracteur **ELR (rétracteur de verrouillage d'urgence)** / **ALR (rétracteur de verrouillage automatique)**

Ces modes sont brièvement décrits.

Note: Pour de plus amples détails sur les ceintures de sécurité pour passager **ELR/ALR**, se reporter aux instructions séparées : «Ceintures de sécurité».



Rétracteur de verrouillage d'urgence (ELR)

Ce mode permet à la ceinture de se déplacer librement et elle ne se verrouille que lorsque le véhicule ou son occupant ralentit abruptement ou s'arrête soudainement.



AVERTISSEMENT

Il ne sécurise pas un siège de sécurité pour enfant.

Rétracteur de verrouillage automatique (ALR)

Verrouille et maintient une longueur de ceinture de sécurité fixe (ceinture abdominale) durant l'utilisation. La ceinture ne peut pas se tirer davantage.

Note: Pour utilisation avec un siège de sécurité pour enfant.

Mécanisme ELR/ALR des ceintures de sécurité du passager (suite)

Recommandations d'utilisation des ceintures de sécurité ELR/ALR

- Il est fortement recommandé que les passagers portent leur ceinture de sécurité en tout temps.
- Les enfants peuvent utiliser une ceinture de sécurité pour passager s'ils sont assez grands pour la porter correctement.
- Le baudrier doit être correctement positionné par-dessus l'épaule de l'enfant et ne doit pas toucher le cou de l'enfant ou reposer sous l'épaule.
- Pour la serrer, tirer la ceinture de sécurité hors du rétracteur et insérer la plaque de verrouillage dans la boucle jusqu'à ce qu'un clic se fasse entendre.

Note: Aucun réglage spécial n'est requis puisque le rétracteur se règle automatiquement.



AVERTISSEMENT

DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANT

> **Les occupants dont la taille est inférieure à 101 cm (40 po) doivent utiliser un siège pour enfant/rehausseur**

Les ceintures de siège sont dotées d'un mode de verrouillage du rétracteur **ELR/ALRS** commutable. Activer le mode de verrouillage du rétracteur **ALR** pour maintenir un dispositif de retenue pour enfant en déroulant complètement la courroie d'épaule. La laisser ensuite se rétracter jusqu'à la longueur désirée. S'assurer que les courroies de ceinture sont entièrement resserrées et que le rétracteur et les sangles sont verrouillés.

Ne pas utiliser le mode de verrouillage **ALR** aura pour résultat que le siège de sécurité pour enfant ne sera pas correctement fixé.

Lorsqu'un **siège d'appoint** est utilisé, la sangle d'épaule ne doit pas être complètement tirée. Lorsqu'elle est tirée à l'excès, le mode de verrouillage **ALR** s'enclenche, ce qui n'est pas recommandé avec un siège d'appoint.

Installez le *siège d'appoint* ou le *siège* d'enfant conformément aux instructions du fabricant.

Note: Détacher la ceinture et la laisser se rétracter entièrement désactive le rétracteur **ALR**.



AVERTISSEMENT

Si le fonctionnement de la ceinture de sécurité se dégrade, signaler immédiatement le fait au personnel de maintenance qui doit effectuer la réparation sans attendre.

92 Équipement intérieur

Sièges coulissants de passager

Note: Applicable uniquement pour la version de l'autocar 9700 É.-U./CAN doté de l'élévateur pour fauteuil roulant (WCL).



ATTENTION

Les bords du piédestal doivent être alignés avec les flèches de la plaque latérale afin de bien fixer les dispositifs de retenue de siège en appuyant sur les pédales du piédestal. Ne pas tenter d'appuyer sur les pédales du piédestal si le piédestal n'est pas aligné avec les flèches, car les dispositifs de retenue de siège ne s'appliqueront pas correctement.



W0089974

Seuls les autocars 9700 É.-U./CAN équipés du système de levage de fauteuil roulant (WCL) sont équipés de quatre paires de sièges passagers rabattables et coulissants et de deux paires de sièges passagers rabattables, dont l'utilisation est requise pour accueillir une personne en fauteuil roulant.

Pour de plus amples renseignements sur le fonctionnement des sièges passagers rabattables et coulissants, se reporter au mode d'emploi : «Équipement de levage pour fauteuil roulant».

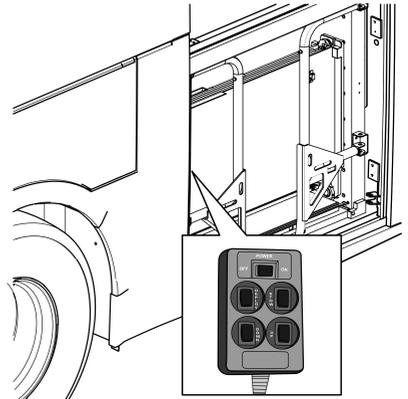
Boîtier de commande suspendu (pour équipement de levage de fauteuil roulant)

Le système de levage pour fauteuil roulant est commandé avec un boîtier de commande manuelle à distance suspendu et câblé. Ce boîtier de commande suspendu se trouve du côté gauche du compartiment d'élèveur pour fauteuil roulant (WCL).

Le boîtier de commande suspendu du système de levage pour fauteuil roulant (WCL) est doté des boutons de commande ci-dessous :

- Interrupteur – Mise sous tension du système de levage pour fauteuil roulant.
- Déploiement – Sortie de la plate-forme du plateau de rangement.
- Rangement – Retour de la plate-forme dans le plateau de rangement.
- Abaissement – Abaissement de la plate-forme vers le sol.
- Levage – Levage de la plate-forme vers le plancher du véhicule.

Pour de plus amples renseignements sur le fonctionnement de l'élèveur pour fauteuil roulant (WCL), consulter le mode d'emploi : «Équipement de levage pour fauteuil roulant».



W9089525

Emplacement du boîtier de commande suspendu dans le compartiment d'élèveur pour fauteuil roulant (WCL) de l'autocar.



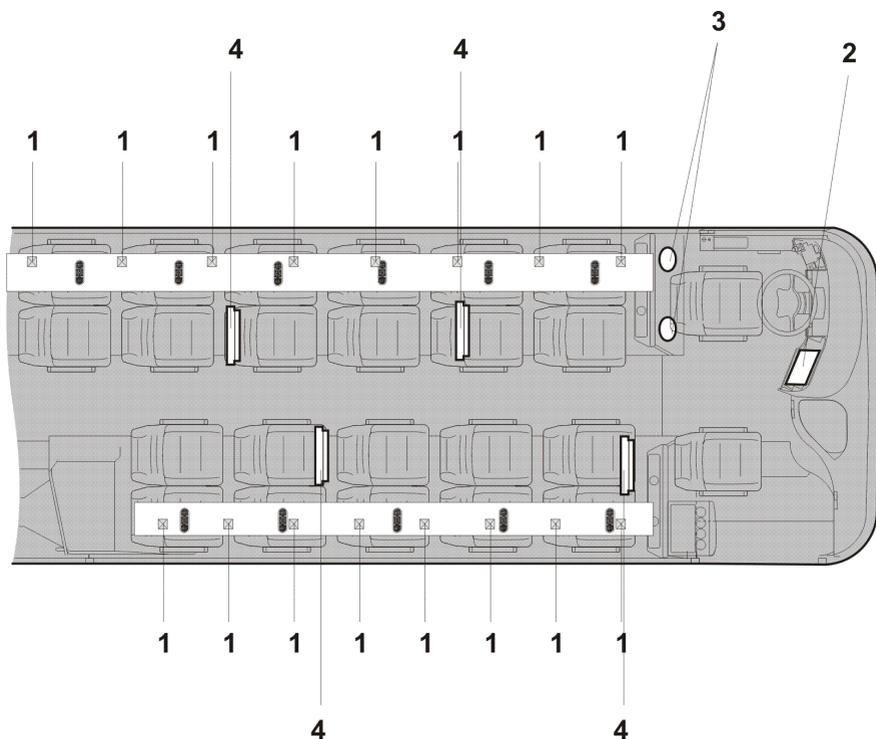
W0095900

Boîtier de commande suspendu.

94 Système audiovisuel

Système audiovisuel

Pour accroître le confort des passagers pendant les trajets, le bus Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un système audiovisuel, dont les composants principaux sont :



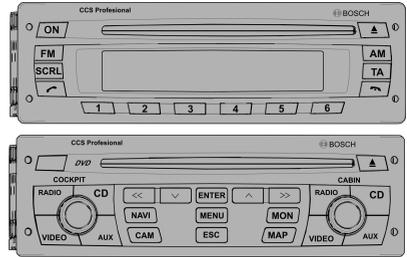
W0089970

- 1 Haut-parleurs dans les galeries à bagages.
- 2 Lecteur CD, DVD.
- 3 Haut-parleurs du conducteur.
- 4 Écran ACL (monté sur la galerie, maximum de cinq).

Panneau de commande audiovisuelle

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé d'une unité principale qui permet au conducteur de contrôler totalement le système.

Pour de plus amples renseignements, consulter le mode d'emploi fourni le fabricant selon le système audiovisuel installé dans l'autocar : «Bosch» ou «Blaupunkt».



W8081374

Panneau de commande «Bosch».



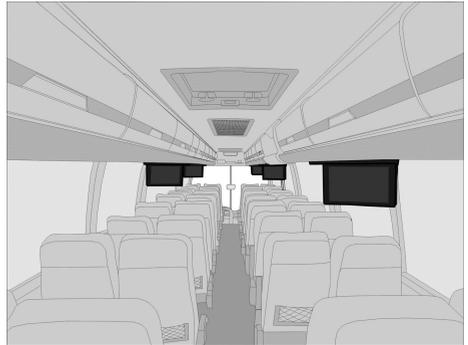
T8057538

Panneau de commande «Blaupunkt».

Systeme vidéo

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de série d'un système vidéo pour les passagers constitué de quatre ou cinq écrans ACL. Ces écrans ACL à sont installés sur la galerie. Les écrans système vidéo sont activés en sélectionnant la source du signal VIDÉO sur le contrôleur audiovisuel.

Pour de plus amples renseignements, consulter le mode d'emploi fourni le fabricant selon le système audiovisuel installé dans l'autocar : «Bosch» ou «Blaupunkt».



W0089755

Écran vidéo ACL monté sur la galerie (maximum de cinq).

Système audio

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de série d'un système audio pour les passagers.

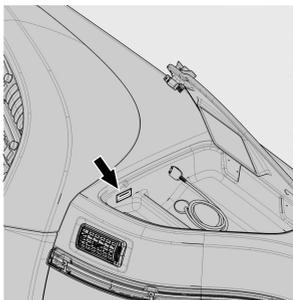
Les principaux éléments du système audio sont :

- La radio.
- Lecteur CD.
- Port USB pour lecteur MP3.
- Haut-parleurs.
- Connexion de câble de dispositifs.

Note: Le port USB et la connexion de câbles de dispositifs sont situés dans la boîte à gants au centre de la planche de bord, comme indiqué sur les images (A) et (B).

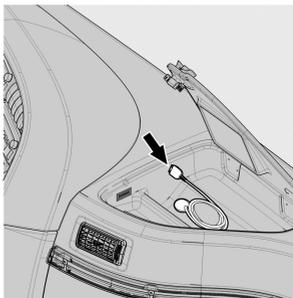
Le système audio est activé par un commutateur situé sur la planche de bord (consulter la section suivante du présent manuel : «Système audio», page 47) et il est commandé par la sélection de la source de signal «AUDIO» sur le panneau de commande du système audio posé dans l'autocar.

Pour de plus amples renseignements, consulter le mode d'emploi fourni le fabricant selon le système audio installé dans l'autocar : «Bosch» ou «Blaupunkt».



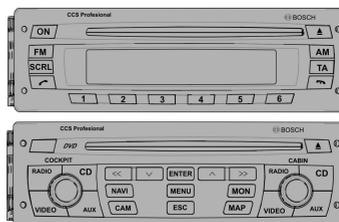
W0101223

(A) Port USB pour connecter une clé USB avec fichiers mp3 ou une prise pour la charge d'autres dispositifs électroniques.



W0101195

(B) Connexion de câbles pour dispositifs.



W8081374

Panneau de commande «Bosch».

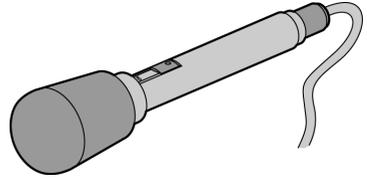
Microphone du guide ou du conducteur (en option)

L'autocar Volvo 9700 É.-U. peut être équipé d'un ou deux microphones (pour le conducteur ou le guide, pour les deux) afin qu'ils puissent transmettre des informations aux passagers pendant le voyage.

Pour activer le ou les microphones, sélectionner la source de signal «MICROPHONE» sur le panneau de commande du système audio posé dans l'autocar.

L'activation des microphones met en sourdine les autres sources de signal de haut-parleurs des passagers et seul le signal des microphones est audible.

Pour de plus amples renseignements, consulter le mode d'emploi fourni le fabricant selon le système audio installé dans l'autocar : «Bosch» ou «Blaupunkt».



T3019220

Le microphone est situé dans la console centrale inférieure de la planche de bord.



W0089527

Microphone installé dans l'appuie-tête du siège conducteur.

Aperçu général

Le conducteur est tenu de connaître l'emplacement de l'équipement d'urgence sur l'autobus et savoir comment l'utiliser.

Il est important de vérifier régulièrement le bon fonctionnement et l'emplacement de tout l'équipement d'urgence. L'emplacement de l'équipement de sécurité et sa portée peuvent varier en fonction des règlements du pays traversé. Il est donc important de s'assurer de son emplacement et que rien ne manque.

Extincteur

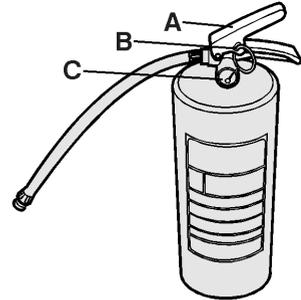
L'extincteur se trouve à l'avant de l'autobus (la plupart du temps monté sous le tableau de bord sur le côté droit).

L'extincteur peut servir à éteindre des incendies de liquides volatils, bois, tissus, papier et équipement électrique. Vérifier régulièrement que l'indicateur du manomètre est dans la zone verte.

Directives d'utilisation d'un extincteur :

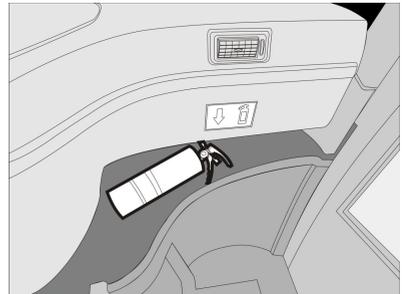
- 1 Retirer l'extincteur de son support.
- 2 Tenir d'une main, l'extincteur par sa poignée et tirer la goupille de sécurité de l'autre.
- 3 Pointer le tuyau caoutchouc au cœur de l'incendie et appuyer sur la gâchette.

Pour en apprendre davantage sur la trousse de premiers soins, consulter la section suivante du présent manuel : «Trousse de premiers soins», page 105.



T0008196

- A Gâchette.
- B Goupille de sécurité.
- C Manomètre de pression.



W0111065

Emplacement de l'extincteur dans l'autocar.

Système d'extinction d'incendie automatique (AFES)

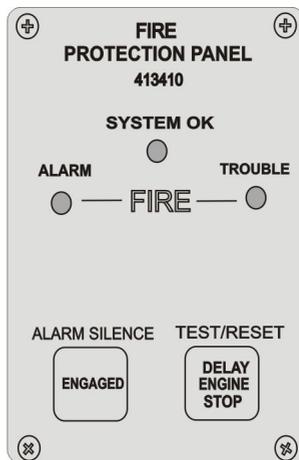
L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est doté du système d'extinction d'incendie automatique (AFES). Ce système fournit une surveillance continue des zones à risque dans le compartiment moteur. Il réagit aux incendies causés par le diesel, l'huile, les lubrifiants et autres liquides inflammables.

Si un incendie est détecté, le système alertera le conducteur à l'aide des alarmes, sonore et visuelle, tout en fermant immédiatement le système de climatisation. Une temporisation permet au conducteur la possibilité d'amener le véhicule à un arrêt sécuritaire avant l'activation de l'extincteur et l'arrêt du moteur.

Note: Si du temps supplémentaires est requis, il est possible de réinitialiser la minuterie en appuyant sur le «bouton d'arrêt moteur temporisé» situé sur le **panneau de protection incendie** de la planche de bord.

Pour de plus amples renseignements sur le fonctionnement du système d'extinction d'incendie automatique (AFES), consulter le mode d'emploi séparé : «Système d'extinction d'incendie automatique (AFES)».

De plus, pour obtenir de plus amples renseignements sur le système de détection d'incendie multiplexé supplémentaire situé dans la baie du moteur, consulter la section suivante du présent manuel : «Système de détection d'incendie supplémentaire (multiplexé)», page 166.



T8061163

Panneau de protection incendie.

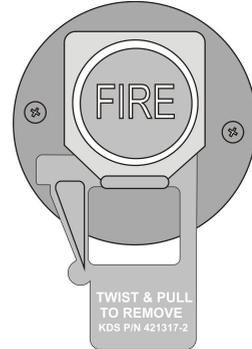
Décharge manuelle du système d'extinction d'incendie automatique (AFES)

En cas d'incendie, procéder comme suit :

- 1 Tordre et tirer sur le dispositif inviolable pour enlever.
- 2 Soulever le couvercle.
- 3 Appuyer sur le bouton rouge.

Si le conducteur actionne l'interrupteur de décharge manuelle, ce qui suit se produira :

- 1 Le témoin «FIRE» (incendie) s'allumera et la sonnerie d'alarme retentira.
- 2 L'extincteur se déchargera.
- 3 Le moteur s'arrêtera.



T8061299

Bouton de décharge manuelle (rouge).



ATTENTION

Effectuer la réparation du système d'extinction automatique d'incendie (AFES) avant de redémarrer l'équipement.

Système Park Pilot

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé du système Park Pilot. Ce système est une aide au stationnement de l'autocar constitué de quatre capteurs à ultrasons qui aide le conducteur à réduire les risques de collision avec des obstacles ou d'autres véhicules pendant les manœuvres de stationnement. Le système park pilot est constitué des éléments suivants :

- Unité de commande électronique (ECU).
- Affichage conducteur (monté sur une base située dans le pied avant «A» gauche).
- Quatre capteurs à ultrasons (montés sur le pare-chocs arrière).

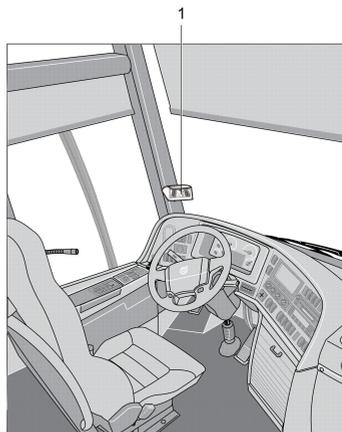
Le système détecte la distance entre le pare-chocs arrière et un obstacle au moyen de ses quatre capteurs à ultrasons (montés dans le pare-chocs arrière). Ces capteurs génèrent un signal affiché sur l'écran du conducteur pour signaler la distance par rapport à un obstacle; il y a également un indicateur à barres DEL sur l'écran qui offre une information graphique de la distance entre le pare-chocs arrière et un obstacle, et une alarme d'avertissement retentit lorsque la distance de l'obstacle est inférieure à 2 mètres.

Pour de plus amples renseignements, consulter le mode d'emploi fourni par le fabricant «Activa».



W0095901

Écran du conducteur Park Pilot.



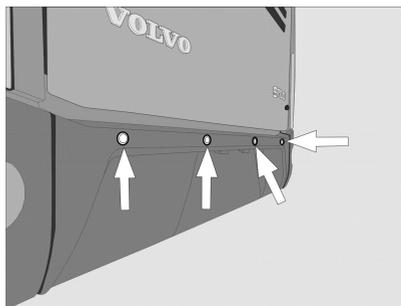
W0090067

Emplacement de l'écran du conducteur Park Pilot (1).



AVERTISSEMENT

Le système Park Pilot ne remplace pas l'utilisation des rétroviseurs, il faut tout de même conduire le véhicule avec précaution.



W0090016

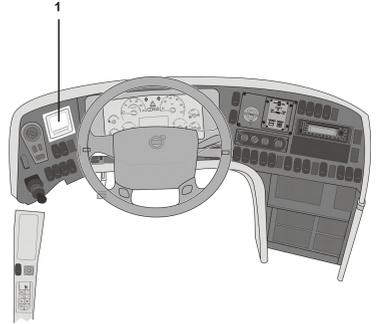
Les capteurs à ultrasons du système Park Pilot sont situés sur le pare-chocs arrière.

Système de contrôle de la pression des pneus (TPMS)

Le système de contrôle de la pression des pneus (TPMS) est un système de détection (1) conçu pour identifier, afficher des données de fonctionnement des pneus et activer une alerte ou un avertissement lorsque des anomalies de pression ou de température sont détectées.

Le système contrôlera tous les pneus du véhicule incluant le pneu de secours lorsque ce dernier est fourni.

Pour de plus amples renseignements sur le système de contrôle de pression des pneus, consulter le mode d'emploi : «Système de contrôle de la pression des pneus».



W0089756

Note: Il incombe au conducteur de réagir promptement et avec discernement aux alertes et aux avertissements. Des pressions de pneus anormales doivent être corrigées à la première occasion.

(1) Emplacement de l'écran du système de contrôle de la pression des pneus (TPMS) sur la planche de bord.

104 Équipement d'urgence et de sécurité

Écran du système de contrôle de la pression des pneus (TPMS)

L'écran du système de contrôle de la pression des pneus connaît l'emplacement des capteurs. Il reçoit les relevés bruts de température et de pression du récepteur TPMS, il fait la lecture de plusieurs signaux provenant du véhicule et fait le calcul nécessaire pour générer les différents écrans.

Lorsqu'il n'y a aucune lecture de l'emplacement de pneu ou lorsque les données reçues correspondent à une plage de paramètres définis comme étant non disponibles, deux lignes pointillées « __ » apparaissent.

Voici d'autres caractéristiques de l'écran du système de contrôle de la pression des pneus (TPMS) :

- L'écran TPMS a été configuré pour définir le nombre d'essieux et de pneus qui sont présents sur le véhicule.
- L'écran TPMS est également configuré avec plusieurs autres paramètres, y compris les niveaux des seuils pour les alarmes.
- L'alimentation à l'écran TPMS est **coupée** lorsque la clé de contact est sur la position **OFF** (ARRÊT).



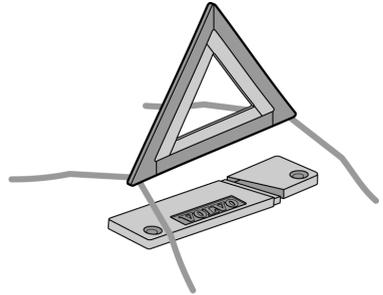
W0089757

Écran du système de contrôle de la pression des pneus (TPMS).

Triangle de présignalisation

Le triangle de présignalisation est situé soit dans la boîte à outils à l'intérieur du coffre à bagages, soit dans un support à droite du conducteur.

Le triangle de présignalisation est utilisé à chaque fois qu'une anomalie oblige le bus à s'arrêter dans un endroit dangereux. Allumer les feux de détresse et placer le triangle de présignalisation à une distance définie par les règles de circulation du pays en question.



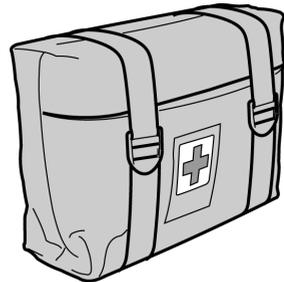
T8011683

Trousse de premiers soins

La trousse de premiers soins contient du matériel de premiers soins de base.

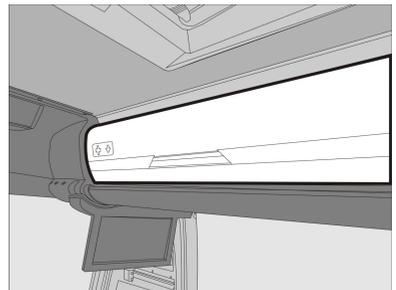
La trousse de premiers soins est située dans un compartiment à l'intérieur du premier compartiment de la galerie droite dans la zone des passagers (pour l'extincteur, consulter la section suivante du présent manuel : «Extincteur», page 99).

Note: Le compartiment de la trousse de premiers soins est identifié avec les étiquettes correspondantes.



T1008716

Trousse de premiers soins.



W011066

Emplacement de la trousse de premiers soins dans l'autocar.

Valve de gonflage des pneus

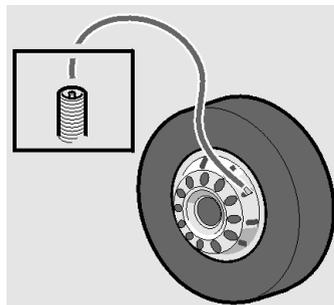
L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'une valve pneumatique de sortie située à côté du siège conducteur ou à l'intérieur de la première trappe de service.

La valve relâche le frein de stationnement lorsque cela est nécessaire, par exemple une défaillance du moteur.

Le coffre à outils de l'autobus contient un tuyau qui se raccorde entre le pneu et la soupape de gonflage du pneu.

La valve de gonflage des pneus doit être utilisée pour :

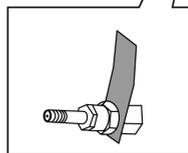
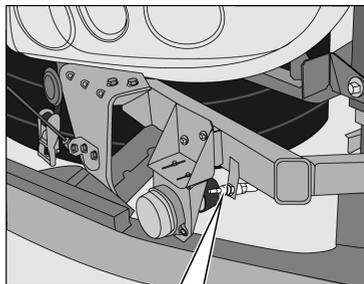
- Gonfler un pneu à l'aide du système pneumatique du bus.
- Relâcher le frein à main avec l'air d'un pneu.



T0009182

Raccord externe d'alimentation pneumatique

Derrière la trappe avant de l'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN se trouve une valve à laquelle on peut raccorder une alimentation externe. Celle-ci peut être utilisée pour stationner le bus jusqu'au lendemain et éviter de vider le système à air comprimé.

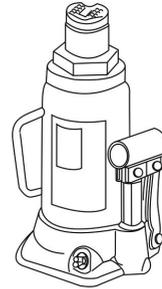


T0015390

Cric hydraulique

L'autobus est doté de points de levage spéciaux respectant les règlements de sécurité. Pour de plus amples renseignements sur l'utilisation du cric hydraulique et le remplacement de roues, consulter le mode d'emploi : «Remplacement de roues».

Note: Le cric hydraulique fourni avec l'autocar est utilisé pour soulever l'autocar au niveau des points de levage prévus (consulter la section suivante du présent manuel : «Remplacement de roues», page 207) pour remplacer une roue à la fois.



T0015345



DANGER

S'assurer que l'autobus est sur une surface plane et bloquer les roues afin de l'immobiliser. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

108 Équipement d'urgence et de sécurité

Boîte à outils

La boîte à outils et les outils peuvent être achetés chez votre distributeur local. Une boîte à outils complète contient :

Boîte à outils	
Article	Numéro de pièce
Cric hydraulique (deux unités).	3124497
Adaptateur pour le cric hydraulique.	3178753
Clé à roue.	9521826
Trousse de remorquage.	205465449
Marteau.	962207
Tuyau de pompage.	942868
Triangle de signalisation.	3176488
Clé pour les trappes.	70319047
Clé femelle.	70344906
Clé mâle.	70344905
Pinces.	962042
Clé à molette.	755
Tournevis avec embouts.	978201
Clé pour roue de secours.	1062412
Manivelle de treuil.	1590997
Rallonge pour la valve de pompage.	1621456
Clé à douille 19 et 24 mm.	8189085
Rallonge de cric hydraulique.	1586079
Rallonge de cric hydraulique.	1577686
Rallonge de clé à roue.	20592217
Sac à outils.	1577384
Cales de roue (2).	8158698

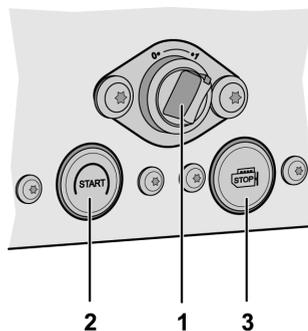
Boîte de contrôle moteur dans le compartiment moteur

La panneau de commande du moteur se trouve derrière la trappe du moteur à l'arrière de l'autocar. Elle sert à l'entretien.



ATTENTION

Afin d'éviter le démarrage accidentel du moteur pendant que vous travaillez dans le compartiment moteur, l'interrupteur (1) doit être dans la position 0.



Le panneau de commande est doté de trois commandes :

1 Commutateur de démarrage.

Lorsque le commutateur (1) est sur la position 1, le moteur peut être démarré soit du bouton de démarrage sur le panneau de commande ou de la clé d'allumage au tableau de bord. Lorsque le commutateur (1) est sur la position 0, le moteur ne peut être démarré depuis le compartiment moteur, ni depuis le tableau de bord.

2 Bouton de démarrage.

Lorsque le commutateur (1) est sur la position 1, appuyer sur ce bouton (2) pour démarrer le moteur. La boîte de vitesses doit être au point mort (N) pour démarrer le moteur depuis le panneau de commande du moteur, et la clé de contact doit être en position «DRIVE» (marche avant).

3 Bouton d'arrêt d'urgence.

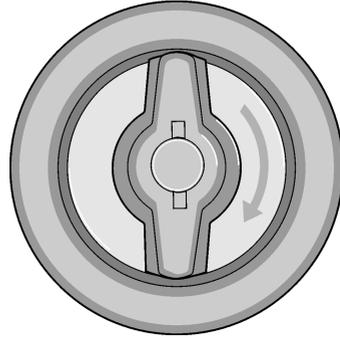
Appuyer sur le bouton rouge pour arrêter le moteur (3).

Sorties d'urgence

Portes

Il y a une vanne pour l'ouverture de porte d'urgence au-dessus de la porte de service. Le fait de tourner le bouton coupe l'alimentation en air comprimé de la porte, et peut être rétablie manuellement.

Après avoir tourné le bouton de soupape et par conséquent coupé l'alimentation en air comprimé, un témoin lumineux s'allume et un ronfleur retentit. Pour remettre le circuit d'air comprimé à l'état normal, remettre le bouton à la position initiale et appuyer sur le bouton d'ouverture de porte approprié sur la planche de bord (consulter la section suivante du présent manuel : «Ouverture de l'autocar depuis l'intérieur», page 8).



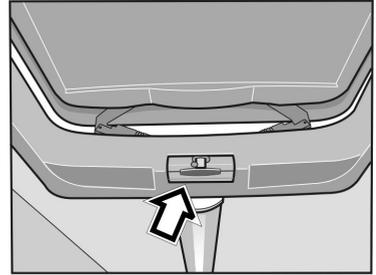
T8009617

Trappes de toit

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de deux trappes de toit utilisées pour la ventilation et comme sortie de secours. Pour ouvrir les trappes de toit en cas d'urgence, tirer les poignées d'ouverture rouges de trappe et pousser la trappe vers le haut.

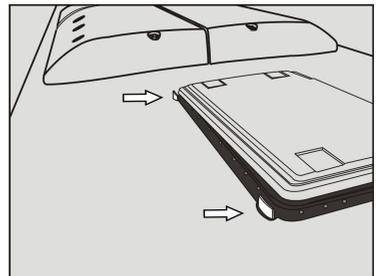
- De l'intérieur, tirer les poignées d'ouverture rouges de trappe et pousser la trappe vers le haut.
- De l'extérieur, tirer les poignées d'ouverture rouges de trappe et pousser la trappe vers le haut.

Pour de plus amples renseignements, se reporter aux directives d'utilisation : «Fonctionnement des trappes de toit manuelles».



T8010110

Ouverture d'une trappe de toit depuis l'intérieur.



T8061298

Ouverture d'une trappe de toit depuis l'extérieur.

Fenêtres d'urgence

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipée de fenêtres d'urgence mécaniques réparties le long du compartiment de passagers. Ces fenêtres peuvent s'ouvrir de l'intérieur du véhicule comme des sorties de secours. Un autocollant sur les seuils des vitres indique l'emplacement des vitres de secours.

Pour ouvrir une vitre de secours, soulever la barre de dégagement de la vitre (seuil) et ouvrir en poussant la vitre depuis le bas. Pour fermer, soulever la barre de dégagement et tirer la vitre pour la mettre en place. Appuyer sur la barre de dégagement pour verrouiller la serrure de vitre.

Pour sortir de l'autocar, procéder comme suit :

- 1 Tirer sur la barre rouge située à base de chaque fenêtre d'urgence.
- 2 Pousser et tenir la fenêtre avec deux mains.
- 3 Sortir prudemment.

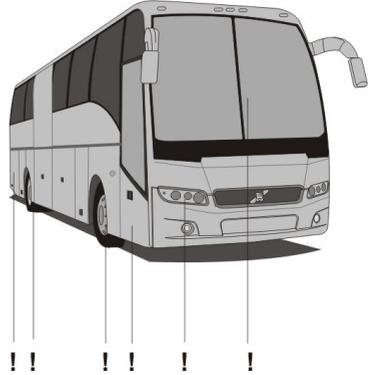


T8061781

Fenêtres d'urgence avec mécanisme d'ouverture à la base du verre de la fenêtre.

Vérification avant de prendre la route

Avant de démarrer le bus et de rouler, vérifier les rebords sensibles à la pression sur les portes. Si le battant de la porte rencontre un obstacle en s'ouvrant, la porte doit s'arrêter. Si le battant de la porte rencontre un obstacle en se fermant, la porte doit à nouveau s'arrêter. Il ne doit pas être possible d'ouvrir les portes à la main lorsque le moteur est en marche.



T0015270



AVERTISSEMENT

S'assurer que les rebords sensibles de la portière fonctionnent avant d'utiliser le véhicule. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures corporelles aux passagers.

Toujours s'assurer des éléments suivants :

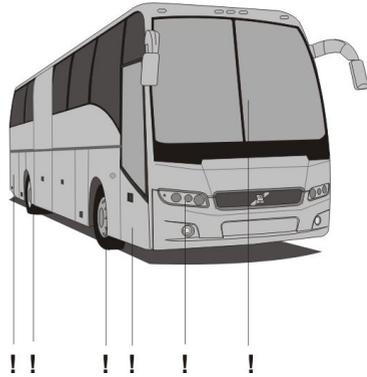
- Toutes les trappes sont fermées.
- Tout l'éclairage fonctionne correctement.
- Les essuie-glaces et le lave-glace de pare-brise fonctionnent correctement.
- Le matériel de sécurité est à l'emplacement approprié.
- Les clignotants et le klaxon fonctionnent correctement.
- La pression de gonflage des pneus est appropriée et aucun objet n'est coincée entre les roues arrière doubles.
- L'information et le numéro de ligne affichés sur le rideau de destination sont appropriés.
- Le système d'ouverture d'urgence des portes de service fonctionne correctement.

Nettoyage et entretien de l'intérieur et de l'extérieur de l'autocar

Il est recommandé de nettoyer l'autocar quotidiennement pour le maintenir attrayant, et pour s'assurer de maintenir sa durée de vie et les conditions de fonctionnement optimal. Pour de plus amples renseignements sur les soins et les précautions à prendre pendant le nettoyage de l'intérieur de l'autocar, consulter le mode d'emploi : «Nettoyage et entretien de l'intérieur».

Pour le lavage de l'extérieur de l'autocar, utiliser uniquement des produits conçus à cette fin. Consulter le mode d'emploi : «Nettoyage et entretien de l'extérieur».

Note: Les zones soumises à une utilisation intensive des passagers requièrent une plus grande attention.



T0015270

Vérification des témoins d'avertissement

Lorsque la clé de contact est en position **I**, le système de contrôle vérifie que tous les témoins d'avertissement fonctionnent correctement.

Tous les témoins d'avertissement de la planche de bord s'allument pendant environ **5 secondes**. Le témoin du système ABS demeure allumé un peu plus longtemps que les autres témoins.

	<h3>ATTENTION</h3>
<p>Si le témoin ABS est allumé, et que le témoin d'anomalie (MIL) ou le témoin «CHECK» (vérification) demeure allumé pendant plus de 5 secondes lorsque la clé de contact est en position I, ceci indique un ou plusieurs problèmes électroniques avec les systèmes de l'autobus. Si cela se produit, vous devez immédiatement vous rendre dans un centre de service Volvo agréé pour faire réparer les problèmes existants.</p>	



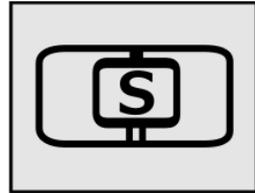
T3014364

Message d'arrêt.



T3014365

Message d'avertissement.



W3079585

Message d'arrêt au prochain arrêt de bus.

Inspection quotidienne

Il faut vérifier quotidiennement le niveau des liquides de l'autocar, comme l'huile moteur, le liquide de servodirection et le liquide de refroidissement. Ces vérifications doivent être réalisées lorsque le moteur est **chaud** et **arrêté**.

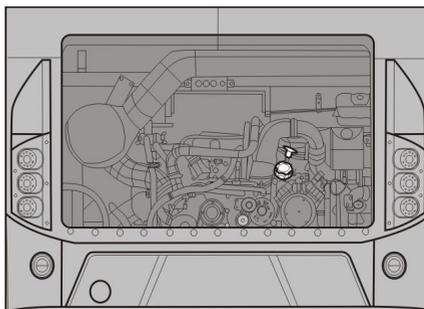
Tous les réservoirs de liquide sont situés à l'arrière de l'autocar.

Note: Il est recommandé d'effectuer ces vérifications après un trajet lorsque le moteur est à la température de fonctionnement normal.

Niveau d'huile moteur

Pour vérifier le niveau de l'huile moteur, procéder comme suit :

- Stationner l'autocar sur une surface de niveau et ouvrir la trappe du compartiment moteur (utiliser la clé appropriée; consulter la section suivante du présent manuel : «Clés», page 2).
- Si le moteur est froid, le laisser tourner au ralenti pendant au moins **une à trois minutes**.
- Arrêter le moteur. Attendre au moins **5 minutes** avant d'effectuer la vérification.
- Sortir la jauge d'huile.
- Vérifier le niveau d'huile moteur au moyen des repères de la jauge d'huile. Le niveau d'huile moteur doit se situer entre les repères «>MAX» et «>MIN»; nettoyer la jauge d'huile avec un linge propre.
- Ajouter l'huile nécessaire.
- Fermer le tuyau d'huile avec le bouchon.
- Fermer la trappe du compartiment moteur.

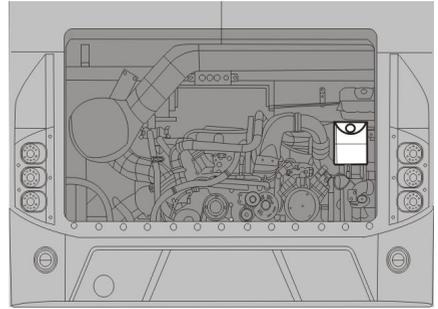


T8056919

Niveau d'huile hydraulique pour le ventilateur de liquide de refroidissement du moteur.

Stationner l'autocar sur une surface de niveau, ouvrir la trappe de compartiment moteur (utiliser la clé appropriée; consulter la section suivante du présent manuel : «Clés», page 2) et vérifier que le niveau d'huile hydraulique se situe entre les repères «>MAX» et «>MIN» du réservoir de liquide du ventilateur de liquide de refroidissement du moteur.

Ajouter de l'huile hydraulique au besoin, puis fermer le réservoir de liquide correspondant et la trappe de compartiment moteur.

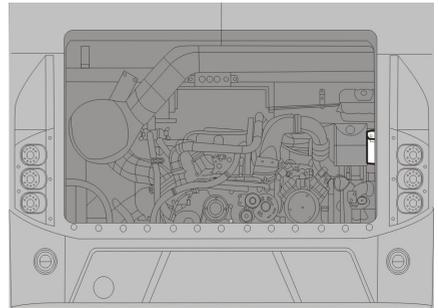


T8056920

Niveau d'huile hydraulique de servodirection

Stationner l'autocar sur une surface de niveau, ouvrir la trappe de compartiment moteur (utiliser la clé appropriée; consulter la section suivante du présent manuel : «Clés», page 2) et vérifier que le niveau d'huile hydraulique de servodirection se situe entre les repères «>MAX» et «>MIN» du réservoir de liquide correspondant.

Ajouter de l'huile hydraulique au besoin, puis fermer le réservoir de liquide et la trappe de compartiment moteur.



W0108035

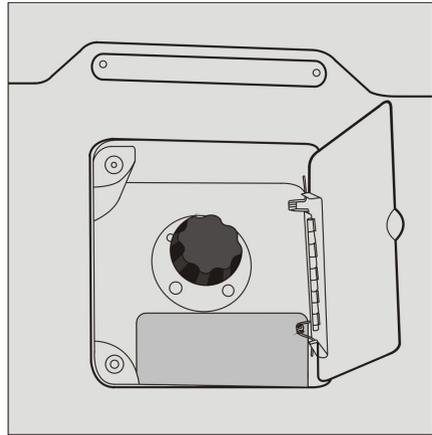
118 Démarrer et conduire

Niveau de liquide du circuit de refroidissement du moteur

Stationner l'autocar sur une surface de niveau et ouvrir la trappe du compartiment de réservoir de liquide de refroidissement (consulter les sections suivantes du présent manuel : «Configuration de portes et de trappes», page 11 ou «Configuration des portes et des trappes (autocar avec élévateur pour fauteuil roulant [WCL])», page 13) et vérifier que le niveau de liquide du circuit de refroidissement du moteur se situe entre les repères «>MAX» et «>MIN» du réservoir de liquide correspondant.

Ajouter du liquide de refroidissement au besoin, puis fermer le réservoir de liquide et la trappe de compartiment moteur.

Note: Le réservoir se trouve au-dessus du portillon du compartiment moteur.



T8061297

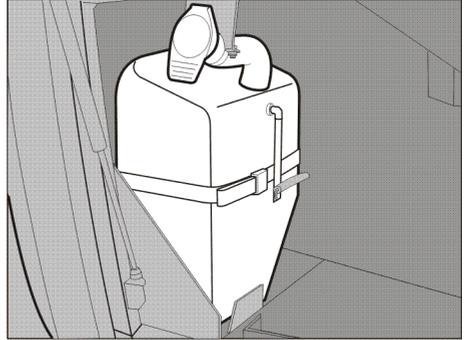
Liquide lave-glace de pare-brise

Vérifier le niveau du liquide lave-glace dans le réservoir. Compléter, si nécessaire.

Pour ajouter du liquide lave-glace, procéder comme suit :

- Ouvrir la trappe latérale inférieure gauche avant (consulter les sections suivantes du présent manuel : «Configuration de portes et de trappes», page 11 ou «Configuration des portes et des trappes (autocar avec élévateur pour fauteuil roulant [WCL])», page 13).
- Soulever le capuchon du réservoir de liquide.
- Placer un entonnoir dans le goulot de remplissage de réservoir de liquide et verser le liquide lave-glace.
- Ajouter du liquide lave-glace jusqu'à un niveau situé entre les repères «>MAX» et «>MIN» du réservoir de liquide correspondant.
- Fermer le réservoir de liquide lave-glace.
- Fermer la trappe latérale inférieure gauche avant.

Note: En hiver, utiliser du liquide lave-glace pour basse température afin d'éviter que le gel du liquide dans le réservoir.



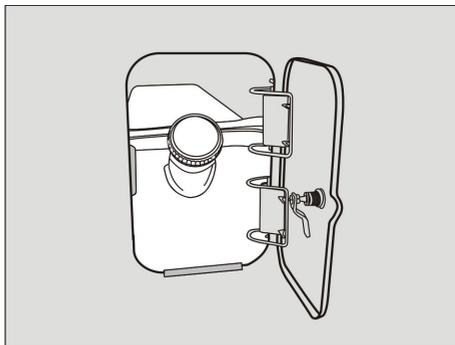
W0100282

Ravitaillement en carburant

Le bus Volvo 9700 É.-U./CAN est doté de deux réservoirs d'une capacité de **400 litres (105 gallons)** chacun.

Pour le ravitaillement en carburant de l'autocar, procéder comme suit :

- Ouvrir la trappe du bouchon de remplissage de carburant (utiliser la clé appropriée; consulter la section suivante du présent manuel : «Clés», page 2).
- Ouvrir le bouchon de remplissage du réservoir de carburant. Pour ouvrir le bouchon, presser fermement avec la paume de la main pour dégager le loquet du verrou et déverrouiller le bouchon de remplissage.
- Insérer l'extrémité du boyau de distributeur de carburant dans le col de remplissage de réservoir de carburant.
- Remplir le réservoir de carburant avec du carburant diesel. Le réservoir de carburant doit être rempli à **95 %** de sa capacité maximale afin de laisser un espace dans la partie supérieure aux vapeurs de carburant et pour éviter les déversements pendant le parcours.
- Une fois le réservoir de carburant rempli, retirer le boyau du distributeur de carburant et le remettre sur le distributeur de carburant.
- Fermer le bouchon de remplissage de réservoir de carburant. Pour fermer le bouchon de remplissage, presser fermement le bouchon de remplissage avec la paume de la main sur le col de remplissage de réservoir de carburant pour engager le loquet dans le verrou, puis relâcher le bouchon de remplissage.
- Fermer la trappe du bouchon de remplissage de carburant.



T2061889

Avertissements relatifs au ravitaillement en carburant



ATTENTION

L'usage d'un carburant diesel autre que l'ULSD réduit les performances, l'efficacité et la durabilité du système DPF et du moteur, jusqu'à la panne totale du moteur. Les garanties du constructeur peuvent être rendues nulles et non avenues en cas d'utilisation de carburant inapproprié. Les additifs de carburant non homologués (y compris huile moteur) NE sont PAS autorisés. Des mélanges de **grades n° 1D et n° 2D de carburant ULSD** sont recommandés et autorisés pour un fonctionnement par temps froid.



ATTENTION

Utiliser uniquement des carburants qui satisfont aux caractéristiques Volvo recommandées. Communiquer avec le conseiller technique Volvo pour connaître les caractéristiques du carburant appropriées au moteur installé dans l'autocar.



ATTENTION

Lors du remplissage du réservoir de carburant, éviter de déverser du carburant sur les surfaces peintes pour ne pas endommager le fini de la peinture.



AVERTISSEMENT

Pour votre sécurité et celle des passagers, ravitailler l'autocar en carburant uniquement aux emplacements désignés.

Réservoir de solution d'urée (DEF)

Sur le côté droit et à l'arrière se trouve le réservoir de solution d'urée (DEF). Pour accéder au bouchon de remplissage de réservoir de solution d'urée, ouvrir le compartiment de la trappe latérale droite arrière à l'aide de la clé appropriée (consulter la section suivante du présent manuel : «Clés», page 2).

La capacité du réservoir de solution d'urée est de **60 litres**. À titre de guide, utiliser une solution d'urée de **5 – 7 %** relativement au carburant pour les systèmes de post-traitement «EPA 17».

Note: Éviter de déverser du DEF sur les surfaces peintes. En cas de déversement, rincer immédiatement les surfaces peintes.



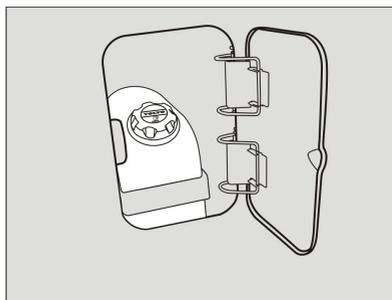
AVERTISSEMENT

Utiliser uniquement du DEF pur certifié provenant d'un distributeur agréé ou d'un récipient scellé.



ATTENTION

Ne pas mettre du carburant diesel dans le réservoir de DEF. Le carburant diesel, s'il est pulvérisé dans les gaz d'échappement chauds avec le DEF, peut être explosif et entraîner un incendie d'où blessure et dommage du système d'échappement.



Messages relatifs au niveau de solution d'urée (DEF)

Le niveau de solution d'urée (DEF) est affiché sur l'écran du conducteur de la planche de bord, dans le menu «Gauges» (jauges), puis dans le sous-menu «DEF tank, level» (réservoir de solution d'urée, niveau).

Si le niveau de solution d'urée (DEF) est en deçà d'un niveau défini (**20 % de la capacité du réservoir**) et qu'un message d'avertissement est affiché sur l'écran du conducteur de la planche de bord, il faut remplir le réservoir de solution d'urée dès que possible.

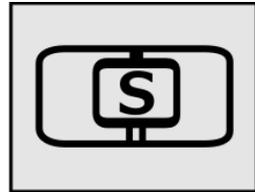
Si une anomalie survient dans le système de post-traitement, une icône d'anomalie correspondante s'affiche sur l'écran du conducteur de la planche de bord et un témoin clignote dans le groupe d'instruments, ce qui indique un problème lié au système antipollution.

Pour de plus amples renseignements sur les systèmes de post-traitement des gaz d'échappement et antipollution utilisés dans les moteurs «EPA17», consulter le mode d'emploi : «Système de post-traitement des gaz d'échappement».



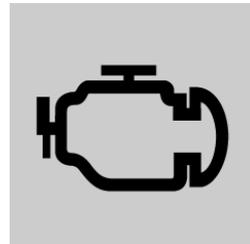
T3014365

Le témoin «CHECK» (vérification) s'allume sur le groupe d'instruments lorsque le niveau du réservoir de solution d'urée (DEF) est bas.



W3079585

Le témoin «Stop at the next bus stop» (arrêter au prochain arrêt d'autobus) s'allume sur le groupe d'instruments lorsque le niveau du réservoir de solution d'urée (DEF) est bas.



T3019966

L'icône d'anomalie s'affiche sur l'écran du conducteur si le niveau du réservoir de solution d'urée est inférieur à **20 %**.

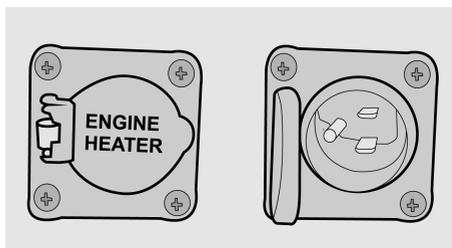
Chauffe-bloc moteur

Un réchauffeur électrique de bloc-moteur peut être installé pour maintenir la température du liquide de refroidissement lorsque le camion est stationné

Cet équipement présente les caractéristiques suivantes :

- Le réchauffeur est implanté sur le côté du bloc-moteur, avec les résistances chauffantes dans la chemise du liquide de refroidissement.
- Le réchauffeur ne gêne en rien le fonctionnement normal et peut être monté de manière permanente.
- Le réchauffeur est alimenté par **120 V** et possède un bouchon aisément accessible, placé sur le côté droit du moteur.

Note: La prise s'accroche à un câble de rallonge classique.



T0015492

Démarrage du moteur

Démarrage

Au démarrage du moteur, le frein de stationnement doit être serré et le sélecteur de vitesse doit être au point mort (N). Tourner le commutateur d'allumage en position III («position de démarrage») et, une fois le moteur en marche, relâcher la clé de contact. Pour de plus amples renseignements sur les positions du commutateur d'allumage, consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53.

Démarrage d'un moteur froid

Lors du démarrage du moteur à des températures d'environ 10 °C (50 °F) et inférieures, l'air qui entre dans le moteur doit être chauffé. Pour éviter une usure ou un dommage éventuel au moteur lorsqu'il est froid, amenez-le progressivement à la température de fonctionnement avant de l'utiliser à haut régime ou à pleine charge. Après le démarrage et avant de rouler laissez tourner le moteur à **800 à 1 000 tr/min** pendant **3 à 5 minutes**. Limitez la charge du moteur jusqu'à ce que la température du liquide de refroidissement atteigne **75 °C (167 °F)**.

Pour un démarrage à froid du moteur, **procéder comme suit** :

- Tourner la clé de contact à **ON** entre les positions **II** et **III** pour démarrer le préchauffage.
- Le témoin du relais de préchauffage s'allume sur la planche de bord pendant le préchauffage, qui peut prendre jusqu'à **50** secondes, selon la température du liquide de refroidissement.
- Une fois le témoin de préchauffage **éteint** et l'aiguille de la jauge de température au-delà de la limite inférieure, le moteur peut être démarré.



T0014333



ATTENTION

Ne pas laisser le moteur froid tourner à plus de **1000 tr/min** à très basses températures (< -20 °C (-68 °F)). Le non respect de cette consigne peut causer des dommages internes au moteur.

Démarrage d'un moteur chaud

Le moteur démarre lorsque la clé de contact est tournée en position de démarrage (**III**).

Pour de plus amples renseignements sur les positions du commutateur d'allumage, consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53.

Arrêt du moteur

Pour arrêter le moteur, tourner la clé de contact en position **0**.

Pour de plus amples renseignements sur les positions du commutateur d'allumage, consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53.

Dans une situation d'urgence, le moteur peut être arrêté à l'aide du commutateur d'arrêt d'urgence.

Pour de plus amples renseignements sur le commutateur d'arrêt d'urgence, consulter la section suivante du présent manuel : «Contacteur d'arrêt d'urgence», page 36.



ATTENTION

Avant d'**éteindre** le moteur. Si le moteur tourne à température élevée pendant une période importante avant son arrêt, laisser le moteur tourner au ralenti pendant **3 minutes** avant de l'**arrêter** pour le refroidir afin d'éviter un échange thermique.

Témoins allumés après le démarrage du moteur.

Témoins allumés au démarrage du moteur :

- Le témoin d'avertissement du niveau de liquide de refroidissement s'allume quelques secondes au démarrage du moteur.
- Le témoin avertisseur du frein de stationnement est allumé lorsque le frein de stationnement est serré.
- Après avoir relâché le frein de stationnement, le témoin devrait rester allumé jusqu'à ce que la pression augmente à environ **540 kPa (78 psi)**.
- Le témoin avertisseur du frein au pied et le témoin «STOP» (ARRÊT) doivent rester allumés jusqu'à ce que la pression dans les réservoirs d'air comprimé atteignent un niveau suffisamment haut.



DANGER

Ne pas conduire le véhicule avant que les témoins avertisseurs ne soient éteints, car le système de freinage a besoin d'une pression pneumatique adéquate pour fonctionner correctement. L'omission de le faire peut provoquer un accident et, par conséquent, de graves blessures corporelles voire la mort.

Réglage du régime de ralenti du moteur

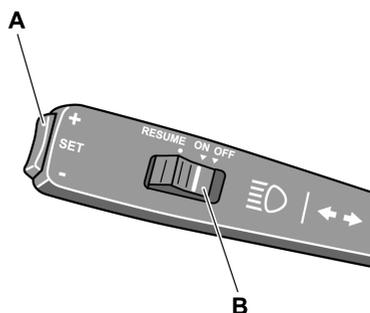
Le régime de ralenti normal du moteur se situe entre **575 et 625 tr/min**. Le maintien d'un ralenti régulier revient au système de contrôle électronique du moteur, ce qui rend les ajustements manuels inutiles. Lorsque l'autobus est stationnaire, le ralenti peut être temporairement augmenté à **1200 tr/min**.

Réglage du régime de ralenti

Avant de commencer le réglage du régime de ralenti du moteur, le moteur doit être réchauffé à sa température de fonctionnement. Procéder au réglage du régime de ralenti de la façon suivante :

- Le commutateur (B) situé sur le levier de commande du côté gauche de la colonne de direction doit être en position **ON**.
- Appuyer sur le bouton «SET» (régler) (A), situé à l'extrémité du même levier pour le mettre en position «>+». Chaque fois qu'on déplace ce bouton à cette position, on augmente le régime de ralenti de **10 tr/min**.
- Si le régime de ralenti est trop élevé, il est possible de le réduire en déplaçant le bouton «SET» (régler) (A) en position «<-». Chaque fois que le bouton est placé à cette position, on réduit le régime de ralenti de **10 tr/min**.

Note: Le changement de régime du ralenti est seulement temporaire. Après avoir appuyé sur la pédale, passer une vitesse ou relâcher le frein de stationnement, le ralenti reviendra aux réglages du constructeur (**575-625 tr/min**).



T0012078

Réglage du régime de ralenti du moteur (suite)

Si la reprogrammation du régime de ralenti (tr/min) est requise, procéder comme suit :

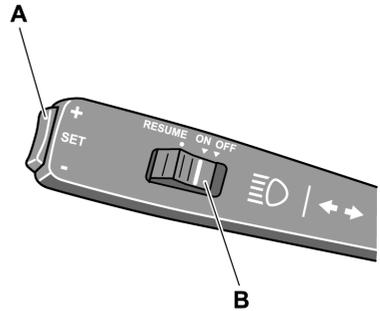
- Maintenir le pied sur la pédale de frein.
- Régler le nouveau régime de ralenti conformément à la procédure précédente.
- Déplacer le commutateur **B** du levier de commande à gauche de la colonne de direction en position **RESUME** (reprise) lorsque le régime du ralenti est adéquat, puis relâcher l'interrupteur.
- Arrêter le moteur pour la programmation du régime de ralenti.

Au prochain démarrage du moteur, si on souhaite que le moteur tourne au dernier régime de ralenti programmé, procéder comme suit :

- Démarrez le moteur.
- Laisser le régime de ralenti par défaut se stabiliser.
- Déplacer le commutateur **B** du même levier de commande en position **RESUME** (reprise), puis relâcher l'interrupteur.

Le moteur tourne alors au dernier régime de ralenti programmé (cette fonction ne fonctionne pas avec un historique de programmation); pour quitter le régime de ralenti programmé afin que le moteur tourne au régime de ralenti par défaut, procéder comme suit :

- Enfoncer la pédale d'accélérateur.
- Enfoncer la pédale de frein.
- Déplacer le commutateur **B** du levier de commande en position **OFF** (désactivé).



T0012078

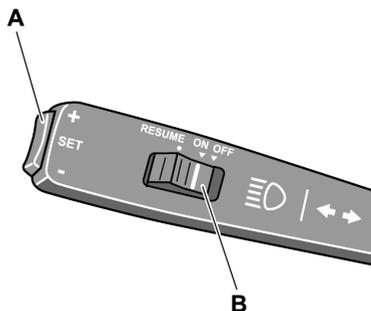
Note: Si le moteur ne «tourne pas doucement» au régime par défaut programmé par le constructeur, veuillez visiter un centre de service Volvo agréé.

Activation du régulateur de vitesse

Pour activer le régulateur de vitesse, procéder comme suit :

- Déplacer le commutateur **B** du levier de commande du côté gauche de la colonne de direction en position **ON** (activé).
- Lorsque l'autocar atteint la vitesse souhaitée, appuyer sur le bouton «SET» (régler) **A** situé sur le même levier vers la position «>+» ou «>-» pour atteindre le régime de ralenti défini.
- Appuyer sur le bouton «SET» **A** du même levier vers la position «>+» pour augmenter le régime de ralenti défini.
- Appuyer sur le bouton «SET» **A** du même levier vers la position «>-» pour réduire le régime de ralenti défini.

Note: Si on souhaite augmenter la vitesse temporairement, par exemple, pour dépasser un autre véhicule, il suffit d'accélérer et, une fois la manœuvre terminée, de relâcher la pédale d'accélérateur et de déplacer le commutateur **B** du levier de commande à gauche de la colonne de direction à la position **RESUME** (reprise), puis de relâcher le bouton. L'autocar reprend la vitesse définie.



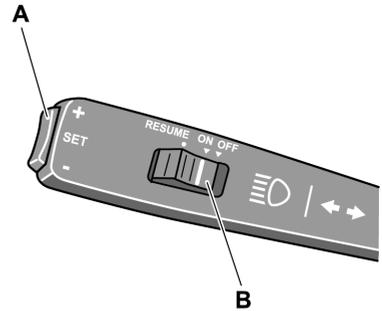
T0012078

Désactivation du régulateur de vitesse

Le régulateur de vitesse se désactive dans les situations suivantes :

- La pédale de frein est enfoncée.
- La pédale d'embrayage est enfoncée.
- Le levier de commande de ralentisseur est déplacé à autre position.
- Le commutateur **B** du levier de commande du côté gauche de la colonne de direction est en position **OFF** (désactivé).

Note: Lorsque le régulateur de vitesse est interrompu, la dernière vitesse programmée peut être reprise en mettant le commutateur (**B**) sur **RESUME** (reprise). Toutefois, ceci n'est pas valable si le régulateur de vitesse a été désactivé en mettant le commutateur (**B**) sur sa position **OFF** (désactivé).



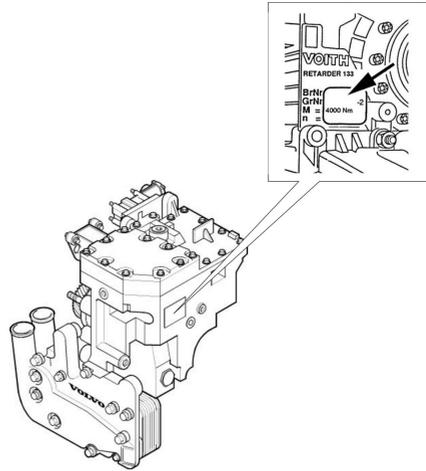
T0012078

Ralentisseur (si le véhicule en est équipé)

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé d'un équipement de freinage auxiliaire nommé «ralentisseur». La fonction du ralentisseur est complémentaire au frein de service; il agit directement sur l'essieu moteur principal qui raccorde l'arbre de la boîte de vitesses à l'arbre porteur et réduit sa vitesse. Il sert alors d'assistance supplémentaire au freinage.

Le ralentisseur fonctionne conjointement avec le **VEB** (frein moteur breveté par Volvo), l'**EPG** (clapet de gaz d'échappement) et le frein de service pour accroître l'effet de retard et rendre de freinage plus efficace, tout en permettant de prévenir la surchauffe du frein de service.

Le ralentisseur peut être entièrement activé ou désactivé au moyen d'un commutateur situé sur la planche de bord. Toutefois, pour activer ou désactiver le ralentisseur en conduisant, utiliser le levier de commande situé à droite de la colonne de direction, légèrement au-dessus du levier de commande d'essuie-glace.

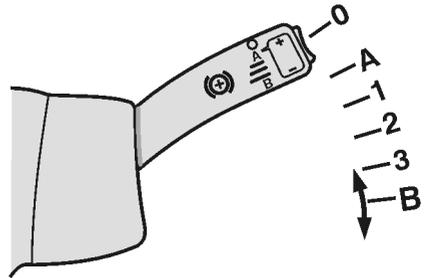


W0089959

Utilisation du ralentisseur (si le véhicule en est équipé)

Ce levier de commande compte plusieurs positions :

- Position **0** : le ralentisseur est désactivé.
- Position **A** : le ralentisseur est couplé en mode automatique, ce qui signifie que le ralentisseur est activé chaque fois que le conducteur enfonce la pédale de frein avant que le **RECU** (module de commande électronique de ralentisseur) sélectionne le niveau d'intensité de freinage approprié selon les paramètres de fonctionnement obtenus en temps réel. Cette fonction permet l'utilisation optimale du ralentisseur.
- Position **1** : faible intensité de freinage du ralentisseur.
- Position **2** : intensité moyenne de freinage du ralentisseur.
- Position **3** : intensité élevée de freinage du ralentisseur.
- Position **B** : dans cette position, le levier de commande peut être tiré vers l'arrière et reprendre sa position automatiquement; cette sélection active un programme de freinage qui combine automatiquement le ralentisseur avec le moteur et le frein sur échappement (si ces systèmes de freinage auxiliaires sont installés sur le moteur) et comprend un réglage automatique des intensités de freinage réalisé par le système **EBS** selon la vitesse du véhicule, le poids, l'inclinaison, le régime moteur et d'autres paramètres de fonctionnement. Cette fonction de freinage doit être utilisée lorsqu'il faut diminuer rapidement la vitesse de l'autocar sans serrer les freins de service.



T0010263

Note: La position **B** du levier de commande de ralentisseur est une position présente uniquement sur les autocars munis de la boîte de vitesses **I-Shift**.

Pour de plus amples renseignements, se reporter aux directives d'utilisation : «EBS».

Utilisation du ralentisseur (suite)

Lorsque le levier de commande de ralentisseur est en position **1** ou **3**, l'autocar est freiné par le ralentisseur et l'intensité de freinage correspondante dès que la pédale d'accélérateur est relâchée. La puissance du ralentisseur augmente graduellement lorsqu'on descend le levier de commande de ralentisseur et la puissance du ralentisseur diminue graduellement lorsqu'on relève le levier de commande.

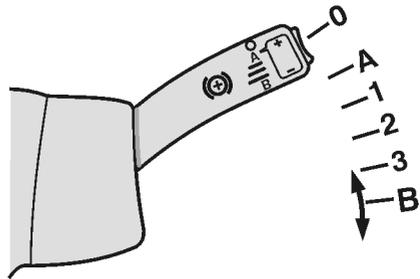
Dans certains autocars, le ralentisseur peut être activé ou désactivé avec la pédale de frein.

Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Freins de service», page 73. Il est important de mentionner que si le ralentisseur fonctionne continuellement pendant que le véhicule roule et que le frein d'urgence est serré à ce moment, le système **ABS** s'active et le témoin s'allume sur la planche de bord. Lorsque ceci se produit, le ralentisseur est désactivé automatiquement. Ceci est entièrement normal et sert à éviter d'endommager des composants du système de freinage.

Le fonctionnement du ralentisseur et les fonctions de commande sont entièrement gérés par le système **EBS**.

Pour de plus amples renseignements, se reporter aux directives d'utilisation : «EBS».

Note: La vitesse minimale de l'autocar à laquelle le ralentisseur peut être activé est de **30 km/h (19 mi/h)**. En deçà de cette vitesse, le ralentisseur est désactivé automatiquement.



T0010263



DANGER

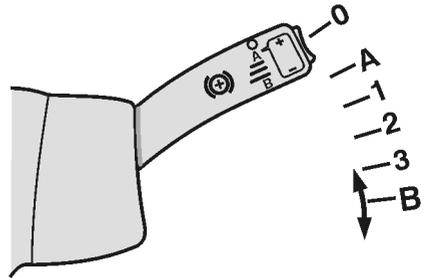
Éviter d'utiliser le ralentisseur sur des routes glissantes en raison des risques de blocage des roues et de glissement causés par le fait que le ralentisseur freine uniquement les roues motrices; dans ces conditions, conserver une distance sécuritaire suffisante. L'omission de le faire peut provoquer un accident et, par conséquent, de graves blessures corporelles voire la mort.

Limitation de vitesse

Lorsque l'autobus est en descente et que la manette de ralentisseur est sur la position **A**, le ralentisseur agit comme limiteur de vitesse. Pour utiliser le ralentisseur dans ce mode de fonctionnement, procéder comme suit :

- Lorsque l'autocar a atteint la vitesse souhaitée, appuyer légèrement sur le bouton «SET» (régler) **A** situé à l'extrémité du levier de commande ralentisseur (du côté droit de la colonne de direction) vers la position «>+» ou «>-». Le ralentisseur maintient la vitesse de l'autocar au dernier réglage lorsqu'on appuie sur le bouton «SET» **A**.
- La vitesse définie peut être augmentée ou diminuée en appuyant sur le bouton «SET» **A** du levier de commande vers la position «>+» ou «>-». Chaque pression du bouton augmente ou diminue la vitesse par incrément de **1 km/h (0,6 mi/h)**.
- Si on maintient enfoncé le bouton «SET» **A** du levier de commande, la vitesse est réglée par incrément de **1 km/h (0,6 mi/h)** par seconde.

Note: Les autocars dotés d'un commutateur d'activation du ralentisseur au lieu du levier de commande ne sont pas munis de cette fonction.



T0010263

Utiliser le bouton «SET» **A** du levier de commande de ralentisseur pour commander le limiteur de vitesse.

Régulateur de vitesse et limitation de vitesse combinés

Si l'autocar est doté du régulateur de vitesse (voir la section du présent manuel «Activation du régulateur de vitesse», page 130), ce système peut fonctionner conjointement avec le ralentisseur. Pour que cela soit possible, le levier de commande du ralentisseur doit être en position «A». Lorsque le régulateur de vitesse est activé, le ralentisseur s'active si l'autocar excède la vitesse définie du régulateur de vitesse par **5 km/h (3 mi/h)**. Cette valeur de vitesse définie peut être modifiée à tout moment en appuyant sur le bouton «SET» (régler) **A**, situé à l'extrémité du levier de commande à la cause la colonne de direction, vers la position «>+» et «<->». Cette valeur de survitesse peut être modifiée à une valeur située dans la plage de **3 à 15 km/h (2 à 9 mi/h)**.

Note: Le ralentisseur est automatiquement désactivé s'il y a un risque de blocage de roue; ceci est tout à fait normal.

Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Ralentisseur (si le véhicule en est équipé)», page 132.



T3008844



ATTENTION

Si le symbole de température élevée du ralentisseur s'affiche, il faut descendre à un rapport inférieur pour lui permettre de refroidir.

Pour de plus amples renseignements, se reporter aux directives d'utilisation : «Écran».

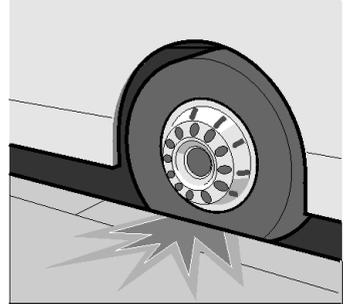
Direction assistée

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'une direction assistée qui augmente le confort de conduite, particulièrement pour la réalisation de manœuvres dans les cours ou les stationnements.

Si la roue est bloquée sur un côté, par exemple contre un trottoir, avancer prudemment et tourner le volant pour permettre au bus de s'éloigner de la bordure du trottoir. Ne jamais essayer de forcer le braquage des roues.

Ne pas tenter de faire tourner l'autocar en exerçant une force excessive sur le volant. L'utilisation d'une force excessive sur le volant augmente la pression du circuit de refroidissement, ce qui cause un risque de surchauffe qui peut endommager la pompe de direction hydraulique.

Si la direction assistée fonctionne mal, cela peut donner l'impression que le boîtier de direction est bloqué ou est très difficile. Si cela se produit, ne pas démarrer le trajet et communiquer immédiatement avec un centre de service Volvo agréé pour demander les services d'intervention de l'assistance routière afin de faire déplacer et réparer l'autocar (consulter la section suivante du présent manuel : «Assistance et secours sur l'autoroute», page 156).



T0008960



DANGER

Ne jamais conduire lorsque le système de direction est défaillant ou endommagé. L'omission de le faire peut provoquer un accident et, par conséquent, de graves blessures corporelles voire la mort.

Composants du système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS)

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un système de post-traitement des gaz d'échappement, qui est conforme à la réglementation sur les émissions **EPA 17**.

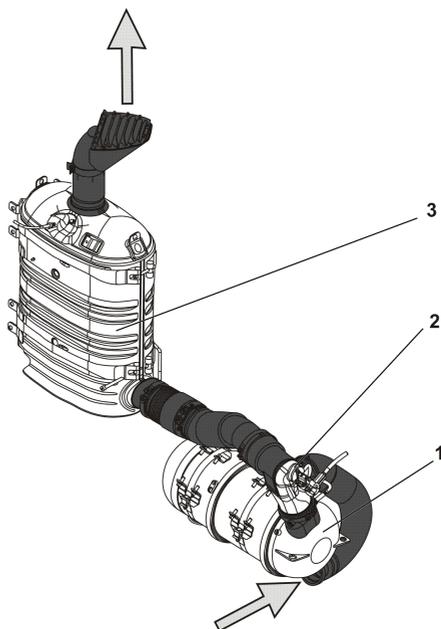
Le système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS) est conforme à la réglementation sur les émissions **EPA 17**. Il comprend les composants principaux suivants :

- 1 Filtre à particules diesel (DPF).
- 2 Soupape de dosage de solution d'urée (DEF).
- 3 Convertisseur catalytique.

Dans des conditions de fonctionnement normal, la surface du catalyseur peut atteindre des températures élevées d'environ **350 °C (662 °F)**, il faut donc être extrêmement prudent afin d'éviter de se brûler si, pour une raison quelconque, il est nécessaire d'inspecter les composants à proximité du catalyseur ou du filtre à particules diesel (DPF) lorsque le moteur est en marche ou en cours de déplacement.

Inspection des composants du **système de post-traitement des gaz d'échappement** pour la détection d'une défaillance possible et la réparation par des techniciens autorisés, dès que possible. Il est important de vérifier dans le catalyseur ou dans le filtre DPF pour voir si les surfaces ne présentent pas des traces de substances potentiellement inflammables qui peuvent causer un incendie en raison des températures élevées du système dans des conditions de fonctionnement normal.

Les nouvelles normes sévères de contrôle des émissions commencent avec l'année de fabrication de moteur US 2017. Le système de filtre à particules diesel (DPF) a été développé pour fonctionner en association avec du carburant diesel à très faible teneur en soufre (ULSD) afin de réduire les émissions des particules. Le système de post-traitement d'échappement (EATS) inclut tous les composants de contrôle des émissions du moteur et de l'échappement nécessaires pour satisfaire à la sévère norme **EPA 17**.



W0100283

Système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS), avertissements



ATTENTION

Le filtre à particules diesel (DPF), la soupape de dosage de solution d'urée (DEF), le réducteur catalytique et les composants connexes font partie du système antipollution des moteurs certifiés par l'EPA des États-Unis et par le California Air Resources Board (CARB). Ces composants **ne doivent pas être déplacés, transformés ou modifiés par rapport à l'installation d'origine d'une façon ou d'une autre**; toute modification peut endommager un composant et est interdite par la loi.

La modification de ces systèmes rend nulle et non avenue la garantie antipollution et peut résulter en des pénalités éventuelles par l'EPA ou le CARB.



AVERTISSEMENT

Lorsqu'on termine un parcours ou que le moteur est en marche et que le système d'échappement est chaud, ne pas demeurer à proximité du filtre à particules diesel (DPF) s'il est nécessaire d'effectuer une inspection des composants adjacents ou du système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS). Il faut laisser le système d'échappement du moteur refroidir pour éviter les risques de brûlures.

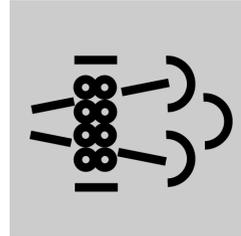


DANGER

Le couvercle du filtre à particules diesel (DPF) et du réducteur catalytique ne doit pas être enlevé du véhicule lorsque celui-ci est utilisé. De plus, ne retirer ce couvercle que si le véhicule est inutilisé et le réducteur catalytique et le filtre à particules diesel (DPF) ont suffisamment refroidi. Le non respect de ces précautions peut entraîner un incendie et, par conséquent, des dommages des composants, des blessures graves, voire la mort.

Icône de régénération du filtre à particules (DPF) requise

Si l'icône «Régénération DPF requise» s'allume, cela indique que le filtre à particule diesel est bientôt plein et qu'il faudra exécuter une régénération, l'icône clignote lorsque le filtre est plein. Maintenir une vitesse d'autoroute ininterrompue pour une régénération automatique ou garer l'autobus dans un endroit sûr et lancer une régénération avec véhicule immobilisé.

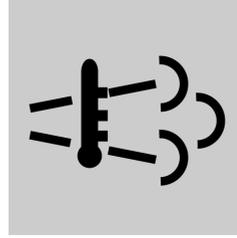


T0015482

Température des gaz d'échappement du moteur élevée

L'icône «Température du système d'échappement du moteur élevée» s'allume quand la régénération avec véhicule immobilisé est lancée. Il indique également une température des gaz d'échappement élevée lors de génération passive (véhicule roulant). Lorsque l'icône de température du système d'échappement élevée est allumée, ne pas garer ni utiliser le véhicule à proximité de personnes, ou de tout matériau, toutes vapeurs ou toutes structures inflammables. Pour de plus amples renseignements sur le système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS), consulter le mode d'emploi : «Système de post-traitement des gaz d'échappement».

Note: Il est important d'activer la régénération dès que possible pour éviter des problèmes moteur. Le fonctionnement du moteur à long terme avec la régénération désactivée entraîne une perte de rendement du moteur, y compris de sa puissance, une perte de couple et des diminutions de régime.



T0015483

Garantie au sujet des organes à émissions de gaz à effet de serre

Émissions critiques - Entretien connexe

- **Source des pièces et réparation** : Un atelier de réparation ou une personne du choix du propriétaire doit entretenir, remplacer ou réparer les dispositifs et les systèmes de contrôle des émissions conformément aux recommandations du fabricant.
- **Remplacement des pneus certifiés GHG** : Les pneus de l'équipement d'origine montés sur ce véhicule à l'usine sont certifiés conformes aux normes de rendement du carburant de l'administration nationale de sécurité de la circulation sur route (NHTSA) et des gaz à effet de serre (GHG) de l'EPA des États-Unis. Ces pneus doivent être remplacés par des pneus dont les niveaux de résistance au roulement sont équivalents ou inférieurs (TRRL ou Crr). Veuillez consulter les fournisseurs de pneus à propos des pneus de remplacement adéquats.
- **Entretien des pneus certifiés GHG** : Afin de maintenir la résistance au frottement certifiée des pneus qui permettent d'optimiser l'économie en carburant, les procédures de maintenance fournies par le fabricant doivent être suivies. *Veuillez visiter le site Web de Prevost pour d'autres informations concernant la garantie.*

Système I-Start

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est doté du système I-Start, qui est un système à double batteries où les batteries du démarreur sont séparées des batteries commerciales.

Le système I-Start est conçu pour améliorer et sécuriser le lancement du moteur ainsi que pour permettre une durée de vie utile prolongée des batteries, même si le consommateur a choisi des batteries à charge profonde.

Le système I-Start évite que les batteries ne se déchargent lorsque l'autocar n'est pas utilisé pendant une certaine période. Il est pris en charge par la fonction de coupe-circuit principal lorsque la clé d'allumage est en position (I).

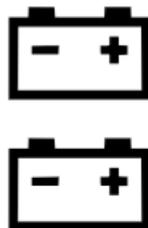
Grâce à ce système I-Start, les charges peuvent être activées plus longtemps sans risquer de nuire à la capacité de lancement, car les batteries de démarreur sont protégées contre le drainage.

Pour de plus amples renseignements sur le système I-Start, consulter le mode d'emploi : «I-Start».

Les charges du circuit électrique de l'autobus sont séparées en deux circuits comme suit :

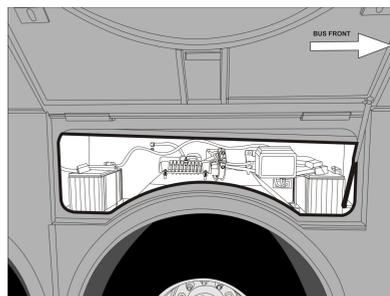
- L'électronique de châssis raccordé aux batteries de démarreur (*compartiment de batteries droit*).
- L'électronique de carrosserie raccordé aux batteries commerciales (*compartiment de batteries gauche*).

Note: Un coupe-circuit de batteries est installé à l'intérieur du compartiment de batteries droit (>«*coupe-circuit général*»); pour de plus amples renseignements sur ce coupe-circuit, consulter la section suivante du présent manuel : «Interrupteur d'arrêt de batterie», page 176.



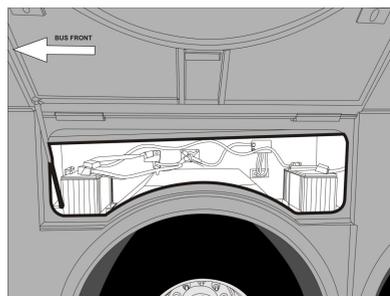
C0080351

Symbole du système I-Start



W0110919

Compartiment de batteries de démarreur
(*compartiment de batterie droit*).



W0110920

Compartiment de batteries commerciales
(*compartiment de batterie gauche*).

Système I-Start (suite)

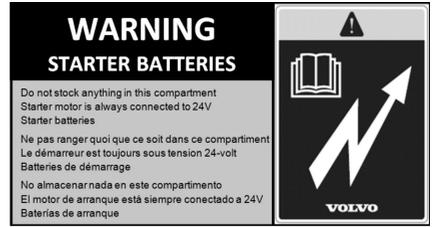
Un boîtier de fusibles se trouve à l'intérieur de chaque compartiment de batteries. Ces boîtiers de fusibles sont identifiés par un autocollant apposé sur chaque boîtier pour indiquer quelles batteries se trouvent dans le compartiment :

- Boîtier de fusibles de châssis dans le compartiment de batteries de démarreur.
- Boîtier de fusibles de carrosserie dans le compartiment de batteries commerciales.

Pour de plus amples renseignements sur les positions des relais et fusibles à l'intérieur de ces boîtes électriques, consulter les sections suivantes de ce manuel :

- «Relais dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start», page 203.
- «Fusibles dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start», page 204.
- «Mini porte-fusibles à l'intérieur du compartiment à batteries gauche», page 206.

Un autocollant sur lequel est décrit le système en trois langues est apposé à l'endos de la trappe du compartiment de batterie droit.



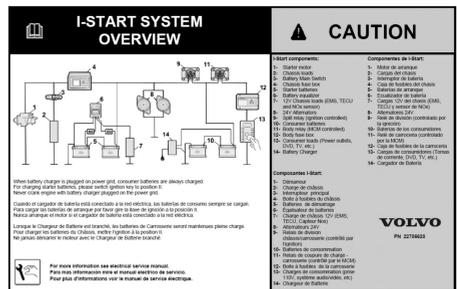
W0111068

Autocollant des batteries de démarreur.



W0111069

Autocollant des batteries commerciales.



W0111070

Autocollant de description du système I-Start.

Détection d'un échec du système I-Start

Puisque le système I-Start est multiplexé au bus de l'architecture bus électrique (BEA2), son fonctionnement est surveillé en continu par le système de diagnostic automatique qui informe le conducteur (par le biais de l'écran d'information au conducteur qui se trouve sur le tableau de bord) des conditions suivantes (les plus courantes) :

- Module MCM (*module de commande Maître*) vérifie et signale les niveaux de tension des batteries supérieurs à **28 V** lorsque le moteur est **arrêté**. Lorsque le moteur est **en marche**, le seuil de tension a été établi à **23,5 V (basse)** et **31 V (haute)**.
- Deux messages ont également été créés pour vous informer en cas de problème dans les relais K300 (*PID 158 FMI 1*) ou K400 (*PID 158 FMI 12*). Les messages ci-dessous apparaîtront à l'écran ACL (*écran à cristaux liquides*) d'information au conducteur du groupe d'instruments lorsque le MCM (*module de commande maître*) transmet les codes d'anomalie au BIC (*groupe d'instruments de l'autocar*).
- Le MCM transmet l'information au BBM (*module de constructeur-carrossier*) par le biais du bus CAN et le BBM (>*module de constructeur-carrossier*) transmet les codes d'anomalie à l'écran d'information au conducteur du tableau de bord. Pour de plus amples renseignements sur le module MCM (*module de commande maître*), consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur de service du module de commande maître (MCM)», page 51.

Note: Pour de plus amples renseignements sur les anomalies du système I-Start, consulter le mode d'emploi séparé : «I-Start» et pour les symboles affichés dans l'écran d'information au conducteur en rapport avec les diagnostics du système I-Start, consulter le mode d'emploi séparé : «Écran d'informations du conducteur».

Détection de défectuosité des batteries commerciales et du démarreur

Pour les batteries du démarreur, l'état de charge est contrôlé par le module BIC (*groupe d'instruments de l'autocar*). Le module BIC (*groupe d'instruments de l'autocar*) fera les vérifications et avertira si une tension basse ou élevée est détectée dans les batteries du démarreur.

Dans le cas des batteries commerciales, pour pouvoir les protéger contre le drainage et prolonger leur durée de vie utile, on utilise un système basé sur ARMS (*réinitialisation de l'interrupteur principal*). Le MCM (*module de commande maître*) surveille la tension des batteries commerciales et ouvre le relais d'alimentation **K400** (consulter aussi : «Relais de puissance du système I-Start», page 149) lorsqu'une tension de **23 V** est détectée pendant plus de **130 secondes**, puis coupe la source d'alimentation à la carrosserie **+30**.

Note: Pour le contrôle de la tension des batteries commerciales, cette fonction ne s'exécutera que si la clé d'allumage est en position **I** (pour les positions de la clé d'allumage, voir la section suivante de ce manuel : «Commutateur d'allumage», page 53).

Note: Pour de plus amples renseignements sur les anomalies du système I-Start, consulter le mode d'emploi séparé : «I-Start» et pour les symboles affichés dans l'écran d'information au conducteur en rapport avec les diagnostics du système I-Start, consulter le mode d'emploi séparé : «Écran d'informations du conducteur».

ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique)

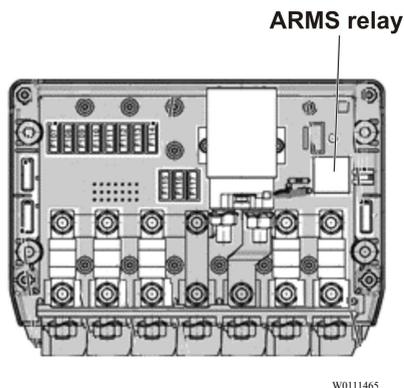
Afin de conserver l'énergie pour le lancement du moteur, le système I-Start a été pourvu du relais ARMS (*coupe-circuit principal de réinitialisation automatique*). Le relais ARMS a pour fonction de couper la source d'alimentation +30 pour éviter le drainage des batteries de démarreur à la détection de **23,5 V** pendant plus de **120 secondes**. La régulation est effectuée par le BBM (*module de constructeurs-carrossier*) par l'entreprise du relais du système ARMS (*coupe-circuit principal de réinitialisation automatique*), situé dans le boîtier de fusibles à l'intérieur du compartiment de batteries droit.

Cette fonction agit uniquement si la clé d'allumage est en position **I + un clic**; pour de plus amples renseignements sur les positions de la clé d'allumage, consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53.

Détection d'une défaillance du système ARMS

Lorsqu'une anomalie est détectée à la sortie de relais ARMS (*coupe-circuit principal de réinitialisation automatique*), le BBM (*module de constructeur-carrossier*) génère un code d'anomalie dans le cas d'un circuit ouvert du relais ARMS (*coupe-circuit principal de réinitialisation automatique*) et une icône et/ou un témoin accompagné d'un texte s'afficheront dans l'écran d'information au conducteur.

Note: Pour de plus amples renseignements sur les anomalies du système I-Start, consulter le mode d'emploi séparé : «I-Start» et pour les symboles affichés dans l'écran d'information au conducteur en rapport avec les diagnostics du système I-Start, consulter le mode d'emploi séparé : «Écran d'informations du conducteur».



W0111465

Relais ARMS dans le boîtier de fusibles du châssis situé sur le côté droit du compartiment de batteries (*batteries du côté démarreur*).

Relais de puissance du système I-Start

Le système I-Start est doté de deux relais de puissance :

- Le relais de carrosserie (**K400**) qui sépare les batteries commerciales et les charges de la carrosserie. Ce relais de puissance est commandé par le module MCM (*module de commande maître*).
- Le relais partagé (**K300**) qui établit la connexion de l'électronique de châssis et de l'électronique de carrosserie. Ce relais de puissance est activé lorsque la clé de contact est en position **II**; pour de plus amples renseignements sur les positions de la clé de contact, consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53.

Comme le relais de puissance **K300** est commandé par la position de clé de contact **II**, les jeux de batteries sont mis en parallèle avant le démarrage, ce qui procure des ADF (*ampères de démarrage à froid*) plus élevés et facilite le lancement du moteur.

Note: Les deux relais de puissance sont dotés d'autocollants en trois langues pour faciliter leur identification.



W0111071

Autocollant du relais de puissance **K300**.



W0111072

Autocollant du relais de puissance **K400**.

Chargeur de batteries

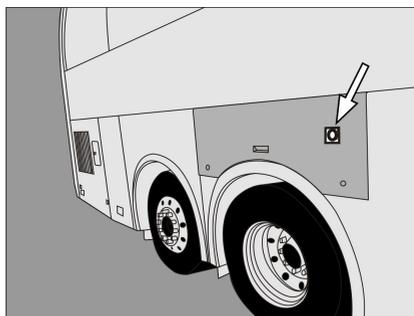
L'autocar Volvo 9700 É.-U. est équipé d'un chargeur de batteries (**120 V c.a. $\pm 10\%$, 60 Hz $\pm 10\%$**), installé dans la soute à bagages, du côté gauche.

Dans le compartiment de batteries droit, une prise électrique est installée pour le branchement du chargeur sur le réseau électrique.

Le chargeur de batteries possède les modes de charge suivants :

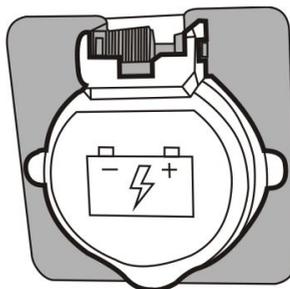
- Si la clé d'allumage est en position **contact coupé**, en position **0** ou en position **I + un clic**, seules les batteries commerciales sont chargées.
- Si la clé de contact est en position **II**, les batteries de démarreur et les batteries commerciales sont chargées.

Note: Il ne faut pas démarrer l'autocar lorsque le chargeur de batteries est branché sur le réseau électrique.



W0111073

Emplacement de la prise électrique du chargeur de batteries dans l'autocar.



W0111074

Prise électrique de chargeur de batteries.

Estimation de la durée de charge de masse

Charge des batteries commerciales uniquement (clé d'allumage en position **coupé**, position **0** ou position **I + un clic**) :

- État de charge de **50 % à 80 %** : environ **45 minutes**.*
- État de charge de **60 % à 80 %** : environ **30 minutes**.*
- État de charge de **70 % à 80 %** : environ **15 minutes**.*

Charge des batteries commerciales et des batteries de démarreur (clé de contact en position **II**); à cette position, la ligne d'alimentation **+DR** et activée et entraîne une plus grande consommation (*plus faible courant de charge des batteries*) :

- Batteries de démarreur et batteries commerciales avec un état de charge de **50 % à 80 %** : environ **6 heures**.*
- Batteries de démarreur et batteries commerciales avec un état de charge de **60 % à 80 %** : environ **4 heures**.*
- Batteries de démarreur et batteries commerciales avec un état de charge de **70 % à 80 %** : environ **2 heures**.*

* Si l'état de santé (SOH) est de **100 %** et la température **25 °C**.

Les valeurs découlent d'une estimation et peuvent varier selon des conditions particulières.

Pour de plus amples renseignements sur les positions de la clé de contact, consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53.



W3001302

Positions de la clé de contact.

Conduite prudente

Prêter attention à ces conseils et les respecter pour assurer une conduite sécuritaire tout au long du trajet :

- 1 Après le démarrage et régulièrement pendant le trajet, vérifier que la lecture des instruments est normale. Si l'un des témoins avertisseur s'allume en conduisant, arrêter l'autobus et rechercher la cause.
- 2 Ne jamais pousser un moteur froid ! Éviter également de laisser le moteur tourner au ralenti pendant de longues périodes.
- 3 Ne jamais couvrir le radiateur ! Le thermostat maintient la température constante indépendamment des conditions ambiantes. Vérifier régulièrement le niveau du liquide de refroidissement et toujours utiliser le bon type de liquide de refroidissement. Vérifier les durites, tuyaux et la tension des courroies. Ne pas conduire avec des fuites du système de refroidissement ou de chauffage.
- 4 Ne jamais partir si les témoins avertisseurs du système de freinage ne sont pas éteints sur la planche de bord.
- 5 Ne pas oublier de desserrer le frein à main.
- 6 Les témoins **ABS/EBS** peuvent s'allumer pendant le trajet ou demeurer allumés après le démarrage du moteur. Si cela se produit, il est tout de même possible de conduire l'autocar, car les témoins indiquent uniquement que le système de diagnostic automatique **ABS/EBS** a détecté une défaillance.
- 7 Si l'une des roues avant est bloquée sur le côté, ne jamais tenter une rotation forcée en appliquant une force excessive sur le volant, car cela risque d'endommager la pompe hydraulique du mécanisme servo.
- 8 En conduisant dans une pente descendante ou en réalisant un freinage graduel, utiliser la ralentisseur (pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Ralentisseur (si le véhicule en est équipé)», page 132). Faire preuve de prudence en conduisant dans des conditions glissantes, car il y a un risque de bloquer les roues motrices avec le ralentisseur, ou de désactiver la ralentisseur dans ces conditions pour prévenir le risque de blocage des roues et ainsi éviter un glissement.
- 9 En conduisant sur des surfaces glissantes, p. ex., dans la neige ou par forte pluie, réduire la vitesse et éviter les mouvements rapides du volant de direction. Freiner et accélérer délicatement pour que le voyage soit aussi sécuritaire que possible pour les passagers. La conduite lorsque les routes sont glissantes demande plus de prudence lorsqu'il y a des vents de travers. Les vents latéraux peuvent produire une force de levée suffisante sur l'essieu avant et provoquer une perte complète du contrôle directionnel.

Conduite économique

En tant que conducteur, vous êtes le lien le plus important de la chaîne en ce qui a trait à une conduite économique en général.

Suivre ces conseils pour obtenir une conduite économique acceptable :

- 1 **Réchauffer le moteur aussi rapidement que possible.** Un moteur chaud (température de fonctionnement normal) consomme moins de carburant qu'un moteur froid et subit moins d'usure, ce qui prolonge la durée de vie du moteur.
- 2 **Traiter la pédale de l'accélérateur avec délicatesse.** Ne pas «pomper» la pédale d'accélérateur. Le pompage augmente la consommation de carburant sans augmenter la vitesse. L'information fournie par l'indicateur de pression de suralimentation du turbocompresseur aide à conduire de façon économique.
- 3 **Les vitesses élevées augmentent la consommation de carburant.** La résistance de l'air augmente brusquement lorsque la vitesse augmente. Les forts vents de face et latéraux augmentent encore plus la consommation de carburant.
- 4 **Entretien approprié et en temps opportun.** L'entretien approprié et en temps opportun maintient l'autocar en bon état, ce qui permet également de préserver une faible consommation de carburant.

Conduite par temps froid

Avant de rouler dans des conditions climatiques froides à des températures ambiantes de **41 °F (5 °C)** ou inférieure, faire attention aux points suivants :

- 1 Le système de refroidissement doit être protégé contre le gel.
- 2 Le réservoir de liquide lave-glace doit être rempli de liquide pour l'hiver.
- 3 Les batteries doivent être en bon état. À basse température, la capacité des batteries à fournir du courant chute, c'est-à-dire au démarrage du moteur. Vérifier que les pôles de batteries sont bien propres, que les bornes sont bien serrées et couvertes de graisse et qu'il y a suffisamment d'électrolyte dans chaque cellule.
- 4 L'huile moteur ainsi que l'huile de la transmission et du pont arrière doivent avoir la bonne viscosité.
- 5 Remplir les réservoirs de carburant d'hiver. Ceci réduit le risque de dépôt de cire dans le système d'alimentation. Si tel est le cas, remplacer les filtres à carburant et remplir les réservoirs de carburant d'hiver. Maintenir les réservoirs aussi pleins que possible.
- 6 Le système d'air comprimé est particulièrement sensible aux températures froides. Une condensation trop importante dans le réservoir principal indique que le dessiccateur ne fonctionne pas correctement. Vidanger le réservoir et remplacer la cartouche du dessiccateur. Si aucune de ces mesures ne règle le problème, utiliser une source de chauffage externe pour dégeler le système.

Étiquettes de code QR

Certaines étiquettes de code QR se trouvent dans le bus. Les étiquettes de code QR fournissent des renseignements de base sur le bus aux passagers et au conducteur.

Pour accéder à ces renseignements, il faut utiliser un téléphone intelligent avec l'application lecteur d'étiquettes de code QR. Les étiquettes de code QR de l'autocar sont les suivantes :

- 1 Pour le conducteur, l'étiquette est située sur le montant de pare-brise gauche et sur le montant de structure de cadre droit de la porte de cabine (système de levage pour fauteuil roulant).

Lien :

<https://www.prevostcar.com/QRPassPrevost>

- 2 Pour les passagers, elles se situent dans les montants des vitres latérales.

Lien :

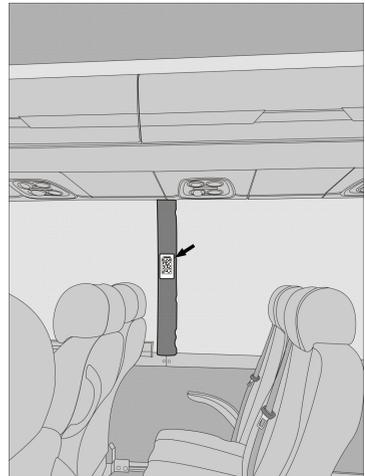
<https://www.prevostcar.com/QRDrivV2014>

Note: Les codes QR peuvent être lus par des appareils portables.



W0091714

Étiquette de code QR pour conducteur.



W0095902

Étiquettes de code QR pour passagers.

Assistance et secours sur l'autoroute

(VAS, Volvo Action Service)

Une étiquette est collée dans le coin inférieur droit de la fenêtre du siège conducteur de tous les autocars Volvo. Cette étiquette contient les numéros de téléphone pour demander le service d'assistance et de secours sur route en tout temps (**24 h, 365 jours par année**) offert par Volvo et son réseau de concessionnaires (service offert au Mexique et aux États-Unis).

Note: Avant de demander l'aide du service d'assistance et de secours sur route, il faut avoir en main les renseignements suivants : Numéro d'identification du véhicule (**VIN**). Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Plaque produit de l'autocar», page 226), l'emplacement du véhicule (le plus précis possible) et une brève description claire du problème.



W0086993

Étiquette avec les coordonnées du service d'assistance et de secours sur route **VAS** au Mexique et aux États-Unis.

Sécurité

Note: Toujours faire de la sécurité des passagers votre première priorité !

En cas d'incident imprévu, vous devez toujours respecter les consignes suivantes :

- 1 Arrêter le bus en lieu sûr pour les passagers et où le bus lui-même ne constitue pas un obstacle pour les autres usagers de la route, puis allumer les feux de détresse. Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Feux de détresse», page 35.
- 2 Activer le contacteur d'arrêt d'urgence. Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Contacteur d'arrêt d'urgence», page 36.
- 3 Mettre le commutateur d'allumage en position **0** (pour de plus amples renseignements sur les positions du commutateur d'allumage, consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53).
- 4 Ouvrir la ou les portes de service. Au besoin, utiliser la soupape d'urgence située dans la partie supérieure de chaque porte.
- 5 Laisser les passagers sortir.
- 6 Placer un triangle de signalisation derrière l'autobus. Tenir compte que la distance entre le triangle de signalisation et le véhicule dépend de la réglementation locale.
- 7 Communiquer immédiatement avec un centre de service Volvo agréé pour décrire le problème et demander le service d'assistance et de secours sur route. Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Assistance et secours sur l'autoroute», page 156.

Si le moteur ne fonctionne pas

Si le moteur ne démarre pas, vérifier les éléments suivants :

- 1 Le contacteur d'urgence n'est pas activé (le couvercle du contacteur d'urgence est abaissé).
Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Contacteur d'arrêt d'urgence», page 36.
- 2 Le commutateur d'allumage est en position **III**.
Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53.
- 3 Le sélecteur de vitesse est au point mort (**N**).
Pour de plus amples renseignements, consulter le mode d'emploi : «I-Shift».
- 4 Le frein de stationnement est engagé (consulter la section suivante du présent manuel : «Frein de stationnement», page 70).
- 5 Le commutateur du compartiment moteur est en position (**1**) (consulter la section suivante du présent manuel : «Boîte de contrôle moteur dans le compartiment moteur», page 109).
- 6 Tension appropriée des batteries de démarreur (*compartiment de batterie droit*), le moteur ne peut pas être démarré lorsque la tension de batterie est trop basse (inférieure à **18 V**).
Pour de plus amples renseignements sur la tension appropriée du système de charge électrique, consulter le mode d'emploi : «I-Start».
- 7 Le moteur ne pourra démarrer si la trappe du moteur ou la trappe de service avant

est ouverte. Dans ce cas, un symbole apparaîtra à l'écran. Fermer la trappe avant d'essayer de démarrer le moteur.



T3018116

Symbole affiché sur l'écran d'information du conducteur relativement aux trappes actuellement ouvertes dans l'autocar.

Pour de plus amples renseignements sur les symboles affichés sur l'écran d'information du conducteur, consulter le mode d'emploi : «Écran».

Note: Le véhicule est équipé d'un système de prévention de décharge des batteries. Si, lorsque le frein de stationnement est serré, la tension de batterie chute en deçà de **23,5 V**, le système ARMS (*coupe-circuit principal de réinitialisation automatique*) réagit et coupe l'alimentation des charges du châssis (pour de plus amples renseignements sur la fonction ARMS, consulter la section suivante du présent manuel : «ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique)», page 148).

Lorsque le système ARMS (*coupe-circuit de réinitialisation principale*) est activé, pour redémarrer l'autocar, il faut mettre le commutateur d'allumage à **OFF** (contact coupé) puis à **ON** (contact mis), ou tourner le coupe-circuit des batteries du véhicule à **OFF** (hors tension) puis à **ON** (sous tension). Pour de plus amples renseignements sur les positions de la clé de contact, consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53.

Si le moteur ne fonctionne pas (suite)

Note: Lorsque le système ARMS (*coupe-circuit principal de réinitialisation automatique*) agit, pour compléter la procédure, il faut tourner le commutateur d'allumage à **OFF** (contact coupé) puis à **ON** (contact mis).

Si ces procédures ne permettent pas de démarrer le moteur, communiquer immédiatement avec un centre de service Volvo agréé pour demander le service d'assistance et de secours sur route. Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Assistance et secours sur l'autoroute», page 156.

Perforations

Il faut tenir compte de plusieurs exigences de sécurité dans le cas d'un pneu perforé.

Pour de plus amples renseignements sur le remplacement de roue, consulter le mode d'emploi : «Remplacement de roue et remorquage».

Soufflets d'air perforés

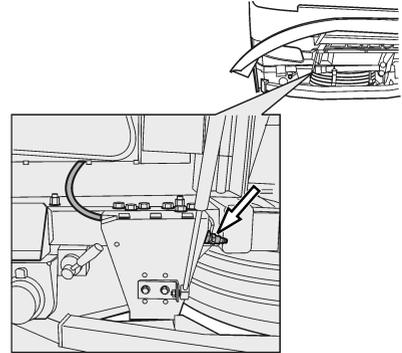
Si l'un ou l'autre des soufflets d'air du véhicule est perforé, le véhicule ne doit plus prendre la route. L'alternative à privilégier est le remplacement du soufflet à l'endroit où se trouve le véhicule, sinon ce dernier doit être remorqué jusqu'à l'atelier Volvo le plus près. Le véhicule ne peut prendre la route que si toutes les autres options sont impossibles.

Dans un tel cas, le véhicule ne doit pas rouler à plus de **20 km/h (12 mi/h)** et la durée maximale du trajet doit être de **1/2 heure (30 minutes)** afin d'éviter toute défaillance indirecte. Ou bien, stationner l'autobus dans un endroit sécuritaire à l'écart de la circulation et arrêter le moteur, puis communiquer avec le centre de services Volvo autorisé le plus près pour demander l'assistance du service routier (consulter la section suivante du présent manuel : «Assistance et secours sur l'autoroute», page 156).

Pour connaître la façon de changer les soufflets d'air, consulter les instructions de montage qui concerne ce sujet en particulier : «Remplacement des roues et des soufflets».

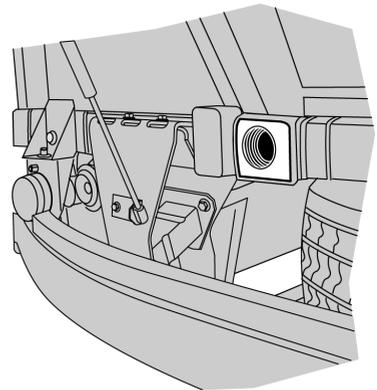
Remorquage

L'autocar est doté de points de traction avant et arrière; voir l'illustration à droite pour connaître l'emplacement général. Pour les remorquages longue distance, s'assurer que le véhicule de remorquage est doté de l'équipement nécessaire pour atteindre l'essieu avant, selon les spécifications de l'autocar; pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Données techniques», page 216. Le remorquage ou le déplacement de l'autocar sur de courtes distances peut également être réalisé avec une barre ou une tige de remorquage. Pour connaître l'emplacement des points de fixation, voir les illustrations. Il peut être nécessaire pour le véhicule de remorquage de fixer une arrivée d'air sur le bus pendant le remorquage. Pour le remorquage, il est nécessaire d'utiliser une barre de traction et de la déployer au point de traction correspondant (à l'avant ou à l'arrière), puis de relâcher mécaniquement le frein de stationnement et de débrayer mécaniquement la boîte de vitesses (en retirant l'arbre de roue ou l'arbre de transmission principal des roues motrices). L'arbre de transmission ou les deux arbres d'entraînement doivent être retirés en cas de remorquage, autrement la boîte de vitesses risque d'être endommagée par manque de lubrification. Pour de plus amples renseignements sur l'utilisation de la boîte de vitesses en cas de remorquage (pour les autocars équipés de la boîte de vitesses I-Shift Volvo), consulter le mode d'emploi : «I-Shift».



W1000252

Emplacement du raccord d'alimentation pneumatique avant.

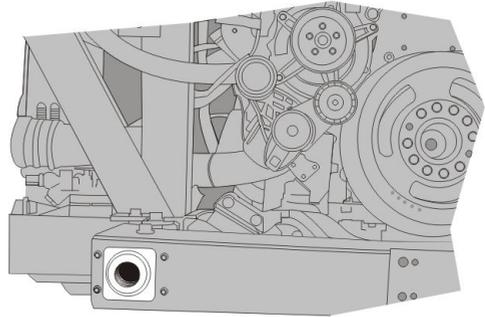


T8012390

Emplacement de la fixation de la barre de remorquage (avant).

Remorquage (suite)

Pendant la préparation de l'autocar pour le remorquage, porter une attention particulière en tout temps au relâchement mécanique du frein de stationnement de l'autocar, car une fois le frein relâché, l'autocar ne peut être arrêté (avec le frein de service ou le frein de stationnement). Bloquer d'abord les roues motrices, ou raccorder une barre de traction sur un autre véhicule de façon à ce que l'autocar ne puisse commencer à se déplacer après le relâchement du frein de stationnement. Après avoir relâché mécaniquement le frein de stationnement, il n'est plus possible de freiner l'autobus avec le frein à main ni le frein de stationnement. Bloquer les roues ou connecter au véhicule de remorquage afin que l'autobus ne bouge pas une fois que le frein de stationnement a été relâché.



T8059309

Endroit pour la fixation de la barre de remorquage (arrière).

Note: Le système antipatinage (TCS) doit être désactivé si l'un des essieux est soulevé pendant le remorquage et, en cas de perforation d'un pneu, ce dernier doit être réparé avant de commencer le remorquage.



ATTENTION

Le défaut de ne pas déconnecter l'arbre de transmission, de ne pas retirer le ou les arbres de l'essieu moteur ou de ne pas soulever les roues motrices du sol avant de remorquer ou de pousser le véhicule, peut causer de graves dommages à la boîte de vitesses et annuler la garantie de la boîte de vitesses.

Considérations relatives au remorquage de l'autocar

Lors du remorquage autocar, tenir également compte des indications suivantes :

- La direction hydraulique ne fonctionne pas pendant le remorquage du véhicule car le moteur n'est pas en marche, il sera donc très difficile de diriger le véhicule.
- Un pneu perforé ou à plat doit être réparé avant le remorquage du véhicule.
- Les points de fixation de la barre de traction doivent uniquement être utilisés pour le remorquage de l'autocar. Ils ne doivent pas être utilisés à d'autres fins.
- Un accouplement surbaissé qui équipe un autocar conditionné pour l'utilisation d'une remorque réduit la garde au sol. Tout contact avec le sol peut endommager l'autocar!
- Le système antipatinage (TCS) doit être désactivé si un essieu est soulevé pendant le remorquage du véhicule.



ATTENTION

Le remorquage exige le retrait de l'arbre de roue ou des deux arbres principaux de roues motrices, sinon la boîte de vitesse risque d'être endommagée en raison d'une lubrification insuffisante.

Autre procédure de remorquage

Note: Cette procédure s'applique uniquement aux autocars équipés de la boîte de vitesse I-Shift AMT-D (boîte de vitesses manuelle automatisée) et munis du logiciel de gestion qui comprend l'autre fonction de remorquage.

S'il n'est pas possible de suivre la procédure normale de remorquage de l'autocar en raison des conditions de la route ou de tout autre circonstance, la boîte de vitesses I-Shift dispose d'une autre fonction pour le remorquage de l'autocar qui permet le remorquage sans retirer les essieux moteurs, ou les arbres principaux de roues motrices, peu importe la distance sur laquelle le véhicule doit être remorqué.

Pour que l'autre procédure de remorquage soit possible, il faut engager le rapport **3 HR** de la boîte de vitesses. Pour que ceci soit possible, certaines conditions doivent être satisfaites. Suivre la procédure de remorquage décrite à la page suivante.



ATTENTION

Ne pas remplacer la procédure standard de remorquage ; cette procédure n'a aucun indicateur ; si l'une des étapes ci-après n'est pas effectuée, la boîte de vitesses peut être endommagée.

Autre procédure de remorquage (suite)

Autre procédure de remorquage de l'autocar :

- Le levier sélecteur de rapport ou le pavé de sélection de rapport doit être au point mort (N). Pour de plus amples renseignements, consulter le mode d'emploi : «I-Shift».
- Le moteur ne tourne pas.
- La pression d'air vers le servomécanisme de la boîte de vitesses doit être suffisante (minimum **4 bar/58 psi**).
- La puissance électrique des batteries de véhicule doit être suffisante.
- La clé de contact doit être en position «ON» (contact mis).
- Le véhicule doit être remorqué en avant.



ATTENTION

Le remorquage en marche arrière n'est pas autorisé avec cette procédure alternative de remorquage. Le remorquage en marche arrière peut endommager la boîte de vitesses.

Système de détection d'incendie supplémentaire (multiplexé)

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un système multiplexé de détection d'incendie dans le compartiment moteur. Ce système est multiplexé à l'architecture électrique de l'autocar «BEA3». En cas de détection d'un incendie dans le compartiment moteur, le témoin «STOP» (arrêt) s'allume sur la planche de bord et un signal sonore est émis, puis un symbole s'affiche sur l'écran du conducteur de la planche de bord.

Stationner l'autocar hors de la route dans un endroit sûr, arrêter le moteur et communiquer immédiatement avec le service d'assistance et de secours sur route en composant le numéro inscrit sur l'étiquette apposée dans le coin inférieur droit de la fenêtre du conducteur (pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Assistance et secours sur l'autoroute», page 156).

Également, pour obtenir de plus amples renseignements sur le système d'extinction d'incendie automatique (AFES), consulter la section suivante du présent manuel : «Système d'extinction d'incendie automatique (AFES)», page 100.



T0012298

DANGER

En présence de cet avertissement, stationner l'autocar hors de la route dans un endroit sûr et arrêter immédiatement le moteur! Si cette consigne n'est pas respectée le ventilateur du radiateur continuera à tourner ce qui pousse l'air dans le compartiment moteur et alimente le feu en oxygène. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

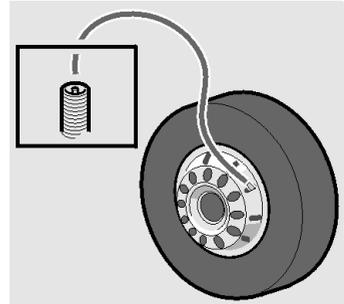
Relâchement du frein de stationnement

Relâcher le frein de stationnement avec l'air des pneus de l'autocar

En situation d'urgence seulement, il est possible d'utiliser la pression d'air d'un pneu ou d'une roue de l'autocar pour relâcher le frein de stationnement dans le cas où il n'y aurait plus de pression d'air dans le circuit pneumatique.

Pour effectuer cette procédure, procéder comme suit :

- 1 Bloquer les roues motrices ou fixer une barre de traction à un autre véhicule afin d'empêcher l'autocar de se déplacer lorsque le frein de stationnement est relâché.
- 2 Raccorder la prise du tuyau de gonflement de pneu à la valve d'une des roues.
- 3 Déplacer la commande du frein de stationnement en position de marche avant (relâchement de frein de stationnement; pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Frein de stationnement», page 70).
- 4 Tout en appuyant l'autre extrémité du tuyau de gonflage contre le mamelon de la pompe, appuyer sur la valve de blocage. Le système de freinage est maintenant rempli de l'air provenant de la roue. Le remplissage peut être interrompu dès que le débit d'air s'arrête.



T0009182



DANGER

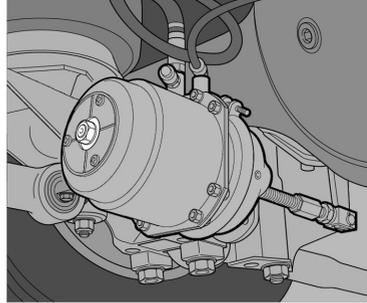
Bloquer les roues motrices pour empêcher l'autobus de bouger lorsque le frein de stationnement est relâché. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

Relâchement mécanique du frein de stationnement

Pour effectuer la procédure de remorquage de l'autocar, s'il n'y a pas suffisamment de pression d'air pour relâcher les freins de stationnement, ces derniers peuvent être relâchés mécaniquement.

Pour ce faire, procéder comme suit :

- 1 Bloquer les roues motrices ou fixer une barre de remorquage à un autre véhicule afin d'empêcher l'autocar de se déplacer au relâchement du frein de stationnement.
- 2 Les deux cylindres de frein de l'essieu moteur disposent de boulons de libération. Visser jusqu'à l'apparition d'un bouton en plastique rouge au centre de la vis et procéder de la même façon de l'autre côté; les freins de stationnement sont alors relâchés. La compression complète du ressort de frein de stationnement requiert environ **45 tours**; utiliser la clé, la douille et la tige la fixation comprises dans la caisse à outils. Chaque fois que possible, tenter de remplir d'air les cylindres du frein de stationnement, il est alors plus facile de tourner les écrous du mécanisme de relâchement.
- 3 Il est possible de remorquer l'autocar lorsque les freins de stationnement sont entièrement relâchés. Se rappeler que le remorquage de l'autocar d'être réalisé avec la barre de traction.
Pour de plus amples renseignements sur les deux procédures de remorquage de l'autocar, consulter les sections suivantes du présent manuel : «Remorquage», page 161 ou «Autre procédure de remorquage», page 164.



T5014634

Note: Ne pas oublier de remettre les boulons à leur emplacement d'origine et de fixer le cache plastique après le remorquage.



DANGER

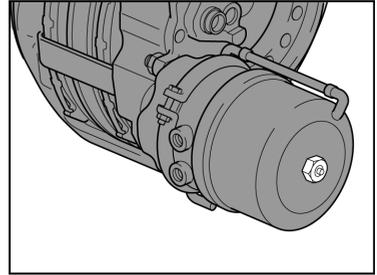
Bloquer les roues motrices pour empêcher l'autobus de bouger lorsque le frein de stationnement est relâché. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

Frein de stationnement sur relâchement mécanique des freins à disque

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de freins à disque sur tous les essieux. Ces freins peuvent être relâchés mécaniquement sur l'essieu moteur s'il n'y a pas suffisamment de pression d'air pour relâcher les freins de stationnement.

Pour ce faire, procéder comme suit :

- 1 Bloquer les roues motrices ou fixer une barre de remorquage à un autre véhicule afin d'empêcher l'autocar de se déplacer au relâchement du frein de stationnement.
- 2 Les cylindres des freins à disque des roues motrices sont munis d'une vis de libération. Visser jusqu'à l'apparition d'un bouton en plastique rouge au centre de la vis et procéder de la même façon de l'autre côté; les freins de stationnement sont alors relâchés. La compression complète du ressort de frein de stationnement requiert environ **45 tours**; utiliser la clé, la douille et la tige la fixation comprises dans la caisse à outils. Chaque fois que possible, tenter de remplir d'air les cylindres du frein de stationnement, il est alors plus facile de tourner les écrous du mécanisme de relâchement.
- 3 Il est possible de remorquer l'autocar lorsque les freins de stationnement sont entièrement relâchés. Se rappeler que le remorquage de l'autocar d'être réalisé avec la barre de traction.
Pour de plus amples renseignements sur les deux procédures de remorquage de l'autocar, consulter les sections suivantes du présent manuel : «Remorquage», page 161 ou «Autre procédure de remorquage», page 164.



T5014635

Note: Ne pas oublier de remettre les boulons à leur emplacement d'origine et de fixer le cache plastique après le remorquage.



DANGER

Bloquer les roues motrices pour empêcher l'autobus de bouger lorsque le frein de stationnement est relâché. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

Remplacement des batteries

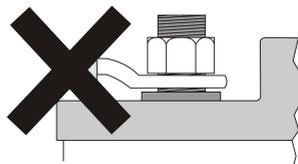
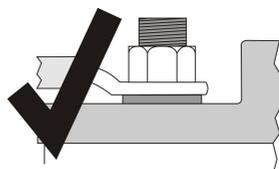
Les deux batteries, lors de leur remplacement, doivent être de même capacité et du même âge. Lors du branchement des batteries, il faut respecter la polarité appropriée (pour de plus amples renseignements sur la polarité des batteries appropriée, consulter la section suivante du présent manuel : «Assistance au démarrage», page 172).

Pour remplacer une batterie, procéder comme suit :

- 1 **Couper** l'alimentation avec le commutateur d'allumage situé du côté gauche la colonne de direction (consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53).
- 2 Ouvrir la trappe de compartiment à batteries (*côté droit ou côté gauche*)

Note: Utiliser la clé appropriée pour ouvrir, consulter la section suivante de ce manuel : «Clés», page 2.

- 3 Couper l'alimentation électrique (**OFF**) générale au moyen du *coupe-batterie* («interrupteur général»).
À titre de référence, consulter la section suivante du présent manuel : «Interrupteur d'arrêt de batterie», page 176.
- 4 Débrancher la cosse de câble du pôle négatif de la batterie.
- 5 Débrancher la cosse de câble du pôle positif de la batterie.
- 6 Remplacer la batterie ou les batteries.
- 7 Nettoyer les cosses de câbles et les deux pôles de la batterie.



W0111158

Supérieur : Pour obtenir un montage approprié, il faut serrer fermement la cosse sur le pôle de la batterie.

Inférieur : Si le montage est inadéquat, la cosse est mal serrée sur le pôle de la batterie.

Remplacement des batteries (suite)

8 — Connecter la cosse de câble positive au pôle de la batterie (serrer fermement).

9 — Connecter la cosse de câble négative au pôle de la batterie (serrer fermement).

10 — Appliquer un agent anti-corrosif sur les pôles avec cosses.

11 — Rétablir l'alimentation électrique (**ON**) des batteries au moyen du *coupe-batterie* («interrupteur général»).

À titre de référence, consulter la section suivante du présent manuel : «Interrupteur d'arrêt de batterie», page 176.

12 — Rétablir l'alimentation (**ON**) avec le commutateur d'allumage (pour de plus amples renseignements sur les positions du commutateur d'allumage, consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur d'allumage», page 53).

13 — Fermer les trappes de compartiment à batteries (*côté droit ou côté gauche*).

Pour de plus amples renseignements sur les soins et la manutention des batteries de l'autocar, consulter le mode d'emploi : «I-Start».

Note: Lors du branchement des cosses de câble aux pôles de la batterie, il faut serrer fermement afin d'éviter un mauvais contact, qui peut causer la surchauffe des câbles.



ATTENTION

Un mauvais raccordement de la polarité des batteries cause d'importants dommages au système électrique.



AVERTISSEMENT

Si un serre-câble est mal installé (inséré), la borne de batterie doit être alésée afin que la surface de contact soit suffisante lorsque bien installé (inséré). Une mauvaise installation occasionne un risque élevé d'oxydation de l'espace entre le haut de la borne de batterie et la pince du câble de batterie.

Assistance au démarrage

Dans le cas où des batteries ne peuvent démarrer le moteur, des batteries auxiliaires peuvent être utilisées pour aider au démarrage.

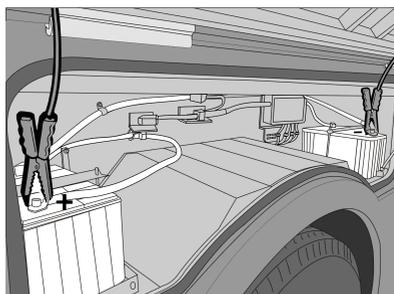
Ces batteries sont connectées en parallèle avec les batteries ordinaires de l'autobus.

Pour de plus amples renseignements sur le raccordement des batteries auxiliaires au système électrique de l'autocar, consulter le mode d'emploi : «I-Start».

Pour le branchement des batteries en cas d'assistance au démarrage, procéder comme suit :

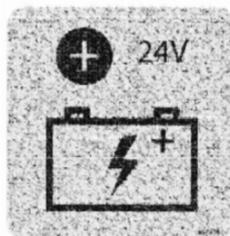
Note: La polarité des batteries est indiquée par des autocollants apposés sur les deux compartiment à batteries.

Assurer la polarité plus à plus et moins à moins. Il est important de manipuler la batterie dans un environnement approprié, communiquer avec un concessionnaire Volvo pour la décharge ou l'entreposage des batteries.



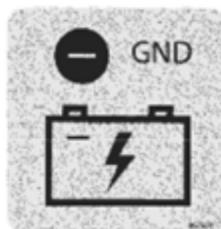
W0101443

Démarrage par batterie d'appoint.



W0111075

Autocollant de polarité du pôle positif.



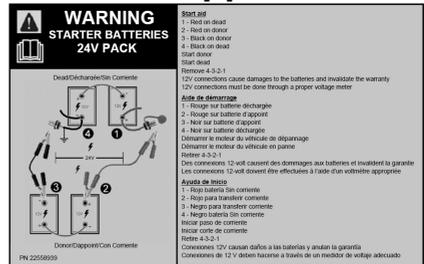
W0111076

Autocollant de polarité du pôle de masse.

Procédure de démarrage par batterie d'appoint

Pour effectuer un démarrage par batterie d'appoint, procéder comme suit :

- 1 Placer le commutateur d'allumage en position **0**.
- 2 S'assurer que les batteries auxiliaires ont une tension totale de **24 V** ou que la tension du système est de **24 V**.
- 3 **Arrêter** le moteur du «véhicule d'assistance» et s'assurer que les véhicules ne se touchent pas.
- 4 Ouvrir la trappe du compartiment à batteries droit.
- 5 Brancher une des pinces de câble rouges à la borne positive de la batterie auxiliaire. La borne positive est identifiée par la couleur rouge ou par le symbole **P** ou +.
- 6 Brancher l'autre pince de câble rouge à la borne positive de la batterie de l'autocar. La borne positive est identifiée par la couleur rouge ou par le symbole **P** ou +.
- 7 Brancher l'une des pinces de câble noires à la borne négative de la batterie auxiliaire identifiée par la couleur bleue, ou le symbole **N** ou -.
- 8 Brancher l'autre pince de câble noire au goujon de masse pour démarrage d'appoint, situé à l'intérieur du compartiment à batteries droit.
- 9 Démarrer le moteur du «véhicule d'assistance». Laisser le moteur tourner pendant environ **une minute**, à environ **1000 tr/min**.
- 10 Démarrer le moteur de l'autre véhicule.
- 11 Retirer la pince du câble noir de la borne de masse.
- 12 Retirer la pince du câble noir de la borne négative de la batterie auxiliaire.
- 13 Retirer le câble rouge.
- 14 Fermer la trappe du compartiment à batteries droit.



W0111077

Autocollant de directives de démarrage par batterie d'appoint.

Note: Pour en connaître davantage sur le goujon de masse pour démarrage par batterie d'appoint, consulter la section suivante du présent manuel : «Goujon de masse pour batteries de démarrage par batterie d'appoint», page 175.

Pour l'identification de la polarité des batteries, consulter les autocollants de polarité apposés dans les compartiments à batteries.

Sur le côté arrière de la trappe de compartiment à batteries droit, il y a un autocollant sur lequel figurent les directives relatives au démarrage par batterie d'appoint en trois langues.

Avertissements relatifs à la procédure de démarrage par batterie d'appoint



ATTENTION

S'assurer que les serre-câbles sont fermement fixés aux pôles de la batterie pour éviter les risques d'étincelles, et conséquemment d'explosion.



ATTENTION

Les chargeurs de batteries avec une fonction de suralimentation au démarrage ne doivent pas être utilisés comme aide au démarrage. Le défaut de respecter cette consigne peut endommager les composants du circuit électrique.



ATTENTION

Ne pas toucher les câbles des batteries auxiliaires ou les bornes lors du démarrage du moteur (risque d'étincelles).
Ne pas se pencher au-dessus des batteries.



AVERTISSEMENT

Ne pas brancher de chargeurs de batterie auxiliaire pour démarrer le véhicule, car ils fonctionnent à haute tension et peuvent endommager les modules de commande électroniques (ECU).

Toujours utiliser un autre véhicule ou d'autres batteries pour le démarrage par batterie d'appoint du moteur.

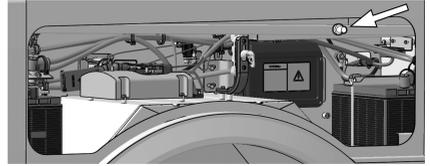


DANGER

Les batteries contiennent de l'acide sulfurique, une substance corrosive et toxique, qui peut causer de graves brûlures. Si l'acide entre en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements, rincer à l'eau abondante. En cas de déversement d'acide sur les yeux, consulter immédiatement un médecin. Ne pas se pencher au-dessus des batteries ou se tenir debout sur les batteries.

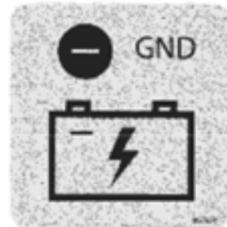
Goujon de masse pour batteries de démarrage par batterie d'appoint

Dans le compartiment à batteries droit, un goujon pour le démarrage par batterie d'appoint est situé à la droite sur le dessus du cadre de compartiment à batteries. Un autocollant d'identification de masse est apposé à côté du goujon.



W0111078

Emplacement du goujon de masse pour le démarrage par batterie d'appoint dans le compartiment à batteries droit.



W0111076

Autocollant d'indication du goujon de masse.

Interrupteur d'arrêt de batterie

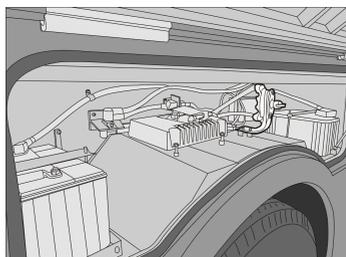
Également nommé «interrupteur général», cet interrupteur est situé dans le compartiment à batteries droit; il sert à couper complètement l'alimentation électrique de l'autocar. Pour éviter que la batterie se décharge lorsque l'autocar est arrêté pendant **24 heures** ou plus, **couper (OFF)** l'interrupteur d'arrêt de la batterie en le plaçant à la position **0** ou à la position **OFF**.

Pour de plus amples renseignements sur l'alimentation des batteries et le fonctionnement de l'interrupteur général, consulter le mode d'emploi : «I-Start».

Note: Après avoir utilisé l'interrupteur d'arrêt de la batterie, une disposition permet d'éviter la perte des fonctions de mémoire de l'équipement du véhicule. Par exemple, le code de radio ou les enregistrements de codes d'anomalie causés par le manque de puissance vers les modules de commande. L'alimentation positive de la batterie (B+) provient directement des batteries commerciales I-Start, qui ne sont pas coupées par l'interrupteur d'arrêt des batteries. Ceci est spécialement prévu pour conserver la mémoire de l'horloge et de la radio lorsqu'il est nécessaire de tourner l'interrupteur d'arrêt des batteries en position **OFF** (hors tension).

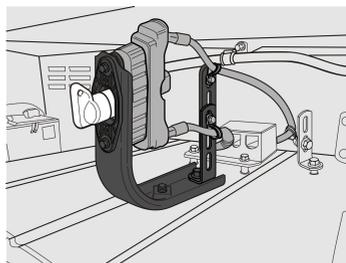
Pour se référer au système I-Start dans le présent manuel, consulter la section suivante : «Système I-Start», page 144.

Pour de plus amples renseignements sur le système I-Start, consulter le mode d'emploi : «I-Start».



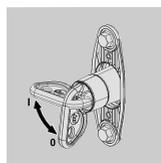
W0100418

Emplacement de l'interrupteur d'arrêt des batteries (compartiment à batteries droit).



W0108406

Bouton de l'interrupteur d'arrêt des batteries.



T0076655

Position de l'interrupteur d'arrêt des batteries

:

Position I : sous tension.

Position 0 : hors tension.



ATTENTION

Toujours **couper** le courant par l'interrupteur d'arrêt pendant une charge de batteries et lors de la connexion d'une batterie auxiliaire afin de démarrer le moteur.

Avant d'utiliser l'interrupteur d'arrêt de la batterie, l'alimentation doit toujours être coupée (**OFF**) en mettant la clé de contact à la droite de la colonne de

Fonctionnement du système de réduction catalytique sélective (SCR)

Lorsque le moteur est arrêté **OFF()**, le système d'injection SCR continue de fonctionner pour éliminer la solution d'urée (DEF) de l'injecteur et des tuyaux d'alimentation. Ce processus requiert environ **90 secondes**.



ATTENTION

Attendre au moins **5 minutes** après l'**arrêt** du moteur pour mettre le coupe-circuit principal **hors tension** (en plaçant la clé d'allumage la position **0**) afin que puisse être réalisé le processus de nettoyage. Sinon, la solution d'urée (DEF) risque de geler dans le système SCR à basse température.

Pour de plus amples renseignements, se reporter aux directives d'utilisation : «Système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS)».

Détection d'un échec du système I-Start

Le système I-Start poursuit son diagnostic automatique du statut de fonctionnement à l'aide du MCM (*module de commande maître*) pour vérifier l'état du faisceau de câblage, la température des batteries, le degré de tension des batteries, le fonctionnement du système ARMS (*coupe-circuit principal de réinitialisation automatique*) et tout autre problème de fonctionnement du système I-Start.

En cas de détection d'une ou plusieurs anomalies, ces dernières s'affichent à l'écran d'information au conducteur du tableau de bord par un symbole et un message d'information ou d'avertissement.

Pour en apprendre davantage à propos de ces symboles et messages diagnostic affichés dans l'écran d'information au conducteur, consulter les instructions d'utilisation séparées : «Écran d'informations du conducteur».



T3113158

Symbole d'anomalie I-Start affiché à l'écran d'information au conducteur.

Remplacement d'ampoule

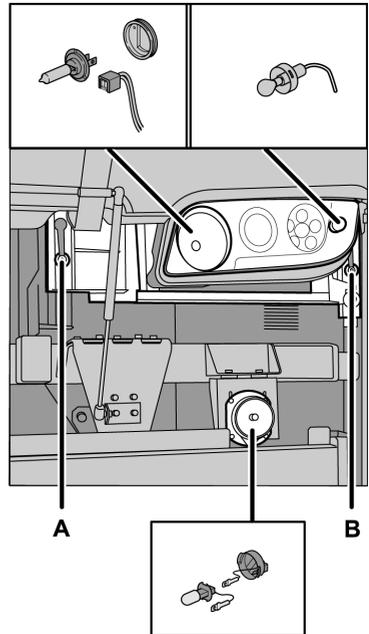
Phares

Remplacement d'ampoule de phare

Pour le remplacement d'une ampoule de phare (côté gauche ou côté droit), procéder comme suit :

- 1 Soulever le pare-chocs avant.
- 2 Desserrer les vis de fixation (A) et (B), délicatement baisser le module des phares et le basculer pour l'ouvrir.
- 3 Débrancher les câbles d'alimentation.
- 4 Déposer la ou les ampoules.
- 5 Remplacer la ou les ampoules, au besoin.
- 6 Vérifier le bon fonctionnement des phares.
- 7 Poser le module de lampe.
- 8 Fermer le pare-chocs avant.

Note: Remplacer l'ampoule par une ampoule neuve de **24 V** du même type et de la même puissance nominale (voir le numéro de pièce de l'ampoule dans la section suivante du présent manuel : «Ampoules pour les lampes d'éclairage.», page 218).



Phares Xenon

DANGER

Les phares Xenon doivent être réparés uniquement par un atelier de réparation autorisé.

Ne jamais essayer de réparer les phares. La tension d'allumage dans les ampoules xenon sont de **28 000 volts**. La réparation de ces phares sans la connaissance nécessaire et les informations pertinentes peut se terminer par de graves blessures corporelles, voire la mort.

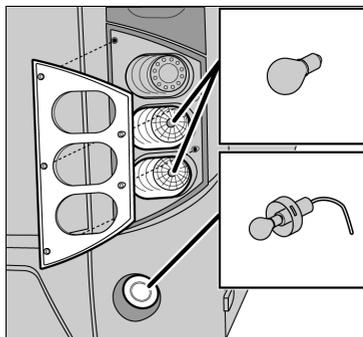
Feux arrière

Remplacement de feu arrière

Pour le remplacement d'un feu arrière (côté gauche ou côté droit), procéder comme suit :

- 1 Dévisser les cinq vis de couvercle du feu arrière.
- 2 Remplacer le ou les feux, au besoin.
- 3 Vérifier le bon fonctionnement des feux arrière.
- 4 Assembler le jeu de feu arrière.

Note: S'assurer que le feu est remplacé par un feu neuf de **24 V**, du même type et de la même puissance nominale (voir le numéro de pièce du feu dans la section suivante du présent manuel : «Ampoules pour les lampes d'éclairage.», page 218).



T3019941

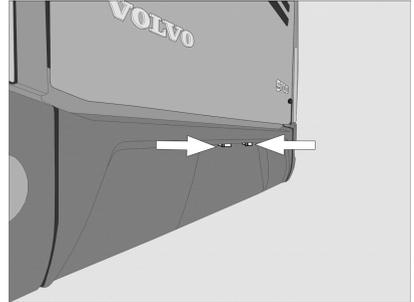
Éclairage de plaque d'immatriculation

Remplacement de la rampe d'éclairage de plaque d'immatriculation

Remplacer la lampe de la plaque d'immatriculation comme suit :

- 1 Dévisser les vis de couvercle de la lampe.
- 2 Remplacer le ou les feux, au besoin.
- 3 Vérifiez le bon fonctionnement.
- 4 Assembler le jeu de lampe.

Note: S'assurer que le feu est remplacé par un feu neuf de **24 V**, du même type et de la même puissance nominale (voir le numéro de pièce du feu dans la section suivante du présent manuel : «Ampoules pour les lampes d'éclairage.», page 218).



W0089795

Dépannage général d'une anomalie électrique

La première étape à suivre pour le dépannage du système électrique consiste à vérifier les fusibles du centre électrique de l'autocar et à vérifier les messages affichés sur le système de diagnostic embarqué (OBD).

Un fusible grillé est visible à l'œil nu. Dans ce cas, retirer le fusible du porte-fusible et le remplacer. Si le même fusible grille de façon répétée, il faut apporter l'autocar à un concessionnaire Volvo ou Prevost agréé pour faire réparer le système électrique.



AVERTISSEMENT

Ne jamais remplacer des fusibles par des fusibles de capacité supérieure ou par des éléments en métal comme des fils, des pièces de monnaie, etc.

Centre électrique de l'autocar

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un centre électrique où se trouvent les fusibles de protection et les relais des circuits électriques du châssis et de la carrosserie. Ce centre électrique est situé à l'avant droit de l'autocar, près des escaliers d'entrée et sous la paroi intermédiaire.

Note: Une étiquette est apposée derrière la trappe du centre électrique; elle contient la description de chaque relais et de chaque fusible installés dans le centre de charge électrique des circuits électriques du châssis. Une étiquette est également apposée sur le boîtier de fusibles et de relais des circuits électriques de carrosserie; elle contient la description de chaque fusible et de chaque relais installés dans le boîtier.

De plus, la description de chaque symbole est présentée dans ce manuel.

L'étiquette des circuits électriques de châssis du module de distribution électrique utilise uniquement des symboles d'identification.



W0089803

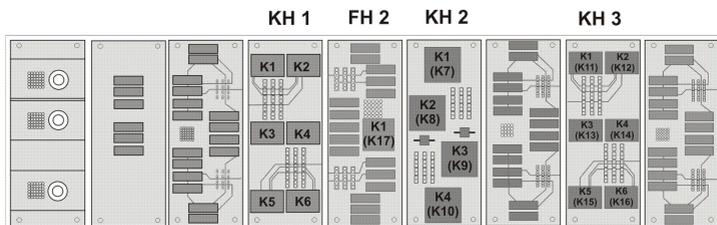


AVERTISSEMENT

Les relais du module de distribution électrique accompagnés de ce symbole sont obligatoires au fonctionnement du véhicule. Ne pas utiliser ces relais pour remplacer d'autres relais défectueux.

Relais du circuit électrique de châssis

Ce module de distribution électrique est situé dans le centre électrique de l'autocar, qui est du côté gauche, juste à côté de la porte de service.



W0114430

La numérotation des relais se fait conformément à la position du relais sur la plaque de circuits et indique entre parenthèses la position équivalente imprimée sur les étiquettes de distribution électrique.

Relais de la «section KH1»					
K1 ¹	— —	Non utilisée.	K2		Indicateur de surcharge.
K3		ECS (suspension à commande électronique).	K4		Boîte de vitesses «I-Shift».
K5 ¹	— —	Non utilisée.	K6 ^{2 1}	— —	Non utilisée.

1 Dépend des versions.

2 Relais 12 V seulement.

Note: La position de numérotation des relais dans la plaque de circuits correspond à celle des positions de relais

imprimées sur les étiquettes d'unités de distribution électrique.

Relais du circuit électrique de châssis (suite)

Relais de la «section KH2»					
K1 (K7)		Faire démarrer le moteur.	K2 (K8) ¹		VECU (module de commande électronique du véhicule). EMS (système de gestion du moteur).
K3 (K9) ¹		Moteur essuie-glace. Rondelle.	K4 (K10) ¹	— —	Non utilisée.

¹ Dépend des versions.

Relais de la «section KH3»					
K1 (K11)		Empêche le démarrage du moteur.	K2 (K12)		Éclairage de la soute à bagages.
K3 (K13)		Relais de commutateur d'urgence.	K4 (K14) ¹	SPARE	Réserve.
K5 (K15) ¹	SPARE	Réserve.	K6 (K16) ¹	SPARE	Réserve.

¹ Dépend des versions.

Relais de la «section FH2»		
K1 (K17)		Allumage «+15».

Note: La numérotation des relais se fait comme suit :
Position sur la plaque de circuits / (position de l'étiquette).

186 En cas d'incident

Autre relais du circuit électrique de châssis

Les relais du circuit électrique de châssis sont à l'extérieur du centre électrique de l'autocar.

Relais châssis					
K35 ¹		Relais de coupure de lave-glace de phare.	K48 ²		Relais de préchauffage du moteur.
K53 ³		Relais de clé de contact.	K79 ⁴		Relais de prévention du démarrage.
K300 ³		Relais principal I-Start.	K400 ⁵	BODY +30	Relais +30 I-Start (carrossier-constructeur).
K911 ⁶		Relais de feux de circulation de jour avant.	K918 ³		Relais du module de commande électronique de sélecteur de vitesse Allison, TECU I-Shift, Capteurs d'oxydes d'azote de post-traitement, Relais 12 V EMS2 (système de gestion du moteur, version 2), Électroaimant AVU, frein moteur/EPG.
K919 ³		Module de commande électronique de sélecteur de vitesses Allison, Module de commande Allison, relais d'alimentation électrique. Relais 12 V IVS.			

1 Dépend des versions.

2 Situé à l'intérieur du compartiment arrière sous le plancher, du côté arrière du compartiment des passagers.

3 Situé à l'intérieur du coffre à batteries droit.

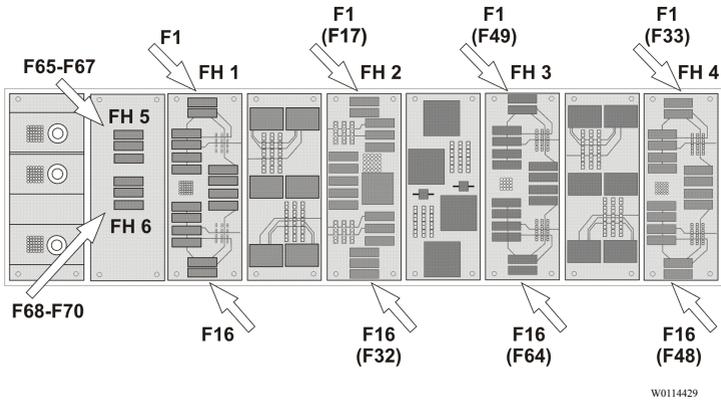
4 À l'intérieur du compartiment moteur.

5 Situé à l'intérieur du coffre à batteries gauche.

6 Situé à l'intérieur du centre électrique.

Fusibles du circuit électrique de châssis

Ce module de distribution électrique est situé dans le centre électrique de l'autocar, qui est du côté gauche, juste à côté de la porte de service.



La numérotation des fusibles est conforme à la position du relais sur la carte à circuits imprimés et, entre les parenthèses, la position équivalente imprimée sur les étiquettes d'unités de distribution électrique.

188 En cas d'incident

Fusibles du circuit électrique de châssis (suite)

Fusibles de la «section FH1»							
F1	5A		Suspension commandée électroniquement (ECS).	F2	10A		Groupe d'instruments (IC08).
F3 ¹	15A	— —	Non utilisée.	F4 ¹	20A		Système de freinage électronique (EBS). Système de freinage antiblocage (ABS).
F5	5A		Avertisseur sonore.	F6 ¹	5A	— —	Non utilisée.
F7 ¹	15A		Unité de commande de la boîte de vitesses Allison Module de commande électronique de la boîte de vitesses (TECU) I-Shift.	F8 ¹	5A		Module de commande électronique de l'embrayage (GECU) Sélecteur de levier de vitesse.
F9	5A		Panneau de commande de compartiment moteur à «démarrage/arrêt».	F10	5A		Alarme d'incendie.
F11 ¹	10A	FMS	Module de commande TGW II (portail télématiques). Dynafleet. Système de gestion de parc de véhicules (FMS).	F12	5A	BODY +30	Constructeur-carrossier (BB) + 30.
F13 ¹	10A		Protection du relais K919 (12 V IVS) utilisée pour l'unité de commande de boîte de vitesses Allison et les circuits du levier de vitesses Allison.	F14	5A	BBM	Module de carrossier (BBM).
F15 ¹	15A		Essieu avant de soupape de coupure de carburant. Protection de relais K918 (12 V EMS2) utilisée pour le porte-fusible FH1 12 V. Unité de commande du châssis d'interface du véhicule (VIC). Relais K48 (préchauffage du moteur ou EST-AID) Électroaimant AHI. Protection du relais K53 utilisée pour l'alimentation des circuits commerciaux.	F16	5A	VECU	Module de commande électronique du véhicule (VECU).

¹ Dépend des versions.

Note: La position de numérotation des fusibles dans la plaque de circuits correspond à la position des fusibles

imprimées sur les étiquettes d'unités de distribution électrique.

Fusibles du circuit électrique de châssis (suite)

190 En cas d'incident

Fusibles de la «section FH2»						
F1 (F17) ¹	5A		Alimentation de mise à niveau de l'interrupteur. Retardateur d'interrupteur. Interrupteur principal d'éclairage, type sélecteur. Interrupteur du système de contrôle de la traction (TCS). Module de commande TGW II (portail télématiques). Interrupteur de retenue des freins. Interrupteur de blocage du mécanisme de différentiel des roues arrière. Interrupteur de niveau de véhicule dépendant.	F2 (F18)	5A	 Alternateur(s).
F3 (F19) ¹	10A		Protection de relais K7 utilisée pour démarrer le circuit du moteur. Module de commande électronique du véhicule (VECU). Module de commande d'éclairage (LCM).	F4 (F20) ¹	10A	 Système de freinage électronique (EBS). Système de freinage antiblocage (ABS).
F5 (F21) ¹	15A		Essuie-glace et lave-glace de pare-brise. Protection de relais K9 utilisée pour le circuit des essuie-glaces et du lavage.	F6 (F22) ¹	10A	 Pavé ou levier sélecteur de vitesse (boîte de vitesses I-Shift).
F7 (F23) ¹	5A	FMS	Régulateur d'allure et d'espacement (ACC). Unité de commande du système de gestion de parc de véhicules (FMS).	F8 (F24) ¹	5A	 Groupe d'instruments (IC08). Connecteur OBD (diagnostic embarqué).
F9 (F25)	15A		Protection du relais K35 (déconnexion lave-phares) utilisée pour le circuit du moteur de lave-glace.	F10 (F26)	5A	 Module de suspension commandée électroniquement (ECS).
F11 (F27) ¹	10A	---	Non utilisée.	F12 (F28) ¹	10A	 Module de commande électronique de l'embrayage (GECU) pour boîte de vitesses I-Shift.
F13 (F29)	5A	BODY +DR	Constructeur-carrossier + DR (commutateur d'allumage).	F14 (F30) ¹	20A	 Système de freinage électronique (EBS); signal non utilisé.
F15 (F31) ¹	10A		Capteur de niveau d'huile hydraulique. Capteur de niveau hydraulique 2. Module de commande de DEF (fluide d'échappement diesel).	F16 (F32) ¹	5A	 Tacographe (pour version 9700 É.-U./CAN transfrontalière SEULEMENT).

¹ Dépend des versions.

Note: La numérotation des fusibles se fait comme suit :
Position sur la plaque de circuits / (position de l'étiquette).

192 En cas d'incident

Fusibles du circuit électrique de châssis (suite)

Fusibles de la «section FH3»							
F1 (F49) ¹	5A	— —	Non utilisée.	F2 (F50) ¹	10A	— —	Non utilisée.
F3 (F51)	5A		Convertisseur de tension	F4 (F52)	10A		Protection de relais K12 utilisée pour l'éclairage du coffre à bagages.
F5 (F53) ¹	10A		Soupape de commande d'essieu tandem. Protection de relais K14 utilisée pour l'interrupteur du capteur de débit d'huile hydraulique et l'électroaimant d'essieu tandem dirigé.	F6 (F54) ¹	5A		Faisceaux constructeur-carrossier (BB) aux écrouilles du compartiment à bagages et à l'écrouille du compartiment moteur.
F7 (F55) ¹	10A	VIC	Unité de commande du châssis d'interface du véhicule (VIC). Électroaimant AHL.	F8 (F56) ¹	10A	VIC	Unité de commande du châssis d'interface du véhicule (VIC). Protection du relais K53 utilisée pour l'alimentation des circuits commerciaux.
F9 (F57) ¹	5A		Commutateur d'allumage. Protection de relais K13 utilisée pour relais de commutateur d'urgence, clé de démarreur, circuits d'alimentation du démarreur. Protection de relais K11 utilisée pour prévenir le démarrage du circuit du moteur.	F10 (F58)	5A	BIO	Unité de commande BIO (admissions bus - sorties).
F11 (F59) ¹	10A	BIO	Unité de commande BIO (admissions bus - sorties).	F12 (F60) ¹	10A		Capteur robinet de commande de frein au pied. Lever de vitesse I-Shift.
F13 (F61) ¹	10A		Éclairage. Soute à bagages. Faisceau de câblage du constructeur-carrossier (BB).	F14 (F62) ¹	20A		Protection de relais K911 utilisée pour le circuit d'éclairage DRL. Convertisseur de tension (bi-xénon). Éclairage du compartiment couchette. (version 9700 É.-U./CAN transfrontalière SEULEMENT).
F15 (F63) ¹	5A		Indicateur de surcharge (non utilisé).	F16 (F64)	10A		Indicateur de charge.

¹ Dépend des versions.

Note: La numérotation des fusibles se fait comme suit :

Position sur la plaque de circuits / (position de l'étiquette).

194 En cas d'incident

Fusibles du circuit électrique de châssis (suite)

Fusibles de la «section FH4»							
F1 (F33)	5A		Groupe d'instruments (IC08).	F2 (F34) ¹	5A		Groupe d'instruments (IC08).
F3 (F35)	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).	F4 (F36)	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).
F5 (F37)	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).	F6 (F38) ¹	–	SPARE	Réserve.
F7 (F39) ¹	25A		Module de commande de post-traitement (ACM).	F8 (F40) ¹	–	SPARE	Réserve.
F9 (F41)	20A		Convertisseur de tension	F10 (F42) ¹	5A		Interrupteur de coupure d'urgence.
F11 (F43) ¹	–	SPARE	Réserve.	F12 (F44)	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).
F13 (F45)	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).	F14 (F46)	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).
F15 (F47)	5A		Feux de gabarit gauche.	F16 (F48)	5A		Feux de gabarit droit.

¹ Dépend des versions.

Note: La numérotation des fusibles se fait comme suit :

Position sur la plaque de circuits / (position de l'étiquette).

Fusibles du circuit électrique de châssis (suite)

Fusibles de la «section FH5»							
F65 ¹	30 A	BODY +30	Alimentation +30 «A». (Non utilisée).	F66 ¹	15A	BODY +30	Alimentation +30 «B». (Non utilisée).
F67 ¹	–	SPARE	Réserve.				

1 Dépend des versions.

Fusibles de la «section FH6»							
F68 ¹	30 A	B+	Alimentation B+ «B». (Non utilisée).	F69 ¹	–	SPARE	Réserve.
F70 ¹	–	SPARE	Réserve.				

1 Dépend des versions.

Note: La numérotation des fusibles correspond à la position imprimée sur les étiquettes d'unités de distribution électrique.

196 En cas d'incident

Autres fusibles du circuit électrique de châssis

Les fusibles du circuit électrique de châssis sont à l'extérieur du centre électrique de l'autocar.

Fusibles châssis							
F76 ¹	80A		Égaliseur 12 V.	F77 ¹	40A		Égaliseur 24 V,
F99 ¹	15A		Alimentation +30 de l'unité de commande de boîte de vitesses Allison.	F100 ¹	10A		Branchement à la tension positive de la batterie (B+) du système de diagnostic embarqué (OBD).
F206 ²	5A		Préchauffeur externe.	F907 ³	20A		12 V I-Shift.
F915 ³	30 A	EMS	12 V EMS2 (système de gestion du moteur).	F955 ³	20A	EMS	12 V EMS (système de gestion du moteur).
F956 ³	10A		Pompe à carburant 12 V.	F957 ³	20A		Ventilateur de refroidissement 12 V.
F958 ³	10A		Boîte de vitesses Allison 12 V, connecteur de boîte de vitesses et de diagnostic embarqué (OBD).				

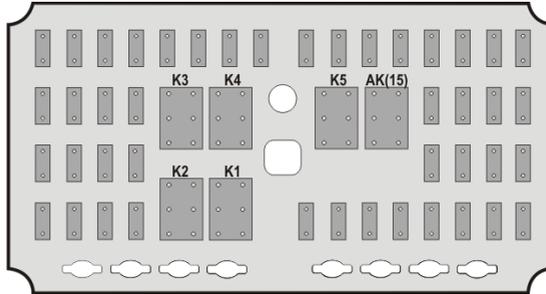
1 Situé à l'intérieur du coffre à batteries droit.

2 Situé dans le boîtier à fusibles arrière posé dans le compartiment moteur (VPDUR; Volvo Power Distribute Unit Rear).

3 Situé à l'intérieur du coffre à batterie droit (sur FH1; carte porte-fusibles 1).

Relais du circuit électrique de carrosserie

Ce module de distribution électrique est situé dans le centre électrique de l'autocar, qui est du côté gauche, juste à côté de la porte de service.



T8059319

Relais de carrosserie					
AK (15)	BODY +15	Charges +15.	K3		Dégivrant vitesse 2.
K1		Commande de survitesse 95 km/h (59 mi/h).	K4		Dégivrant vitesse 3.
K2		Dégivrant vitesse 1.	K5 ¹		Relais libre.
					Éclairage de nuit.

¹ Dépend des versions.

Autres relais du circuit électrique de carrosserie

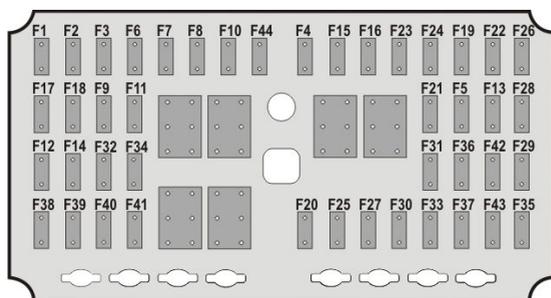
Les relais du circuit électrique de carrosserie sont à l'intérieur du centre électrique de l'autocar.

Autres relais de carrosserie					
K910 ¹		Panneau de protection KIDDE (système d'extinction d'incendie automatique AFES).	K911 ¹		Audio et vidéo sur demande.
K912 ¹		Relais du système de contrôle de la pression des pneus (TPMS).			

¹ Situé à l'intérieur du centre électrique.

Fusibles du circuit électrique de carrosserie

Ce module de distribution électrique est situé dans le centre électrique de l'autocar, qui est du côté gauche, juste à côté de la porte de service.



T8058916

Fusibles de carrosserie							
F1	3A	BODY +30	Trousse de réparation alimentation +30.	F7	5A	BIO	Module I/O A climatisation.
F2 ¹	5A		Système de divertissement Bosch. DRL (feux de circulation de jour).	F8 ¹	15A		Rabat dégivreur.
F3	20A		Audio & Vidéo 12V.	F9	5A		Commutateurs à DEL rouge.
F4	30 A		Relais libre K5.	F10	20A		Dégivreur.
F5	30 A	BIO	Module I/O B plancher.	F11	30 A	BIO	Module 2 I/O B plancher gauche.
F6	5A	BIO	Module I/O A climatisation.	F12 ¹	7,5A		Commande Innova. Alimentation du MCM (module de commande maître).

¹ Dépend des versions.

Fusibles du circuit électrique de carrosserie (suite)

Fusibles de carrosserie (circuits électriques de carrosserie, suite)							
F13 ¹	7,5A	BIO	Module I/O B toilette du milieu et du côté gauche.	F22	15A	B+	MCM d'alimentation B+.
	15A		AFES (Système d'extinction d'incendie automatique).				
F14	20A		Vitre électrique.	F23	5A		Éclairage sous les sièges.
F15	30 A		Élévateur pour fauteuil roulant (WCL).	F24	5A	BIO	Module I/O A portière du milieu.
F16	30 A	BIO	Module I/O toit gauche.	F25	5A		Minuterie Webasto 3.
F17	5A		Minuterie Webasto 2.	F26	5A	BIO	Module I/O A de planche de bord.
F18	20A		Audio et Vidéo 24 V.	F27	30 A		Prise 24 volts c.c. côté conducteur.
F19	7,5A	BIO	Module toilette I/O B.	F28	5A		Interrupteur de pression.
F20 ¹	15A		Convertisseur de planche de bord. Sortie d'allumecigares.	F29 ¹	3A		Copiloto. Liaison Volvo.
F21 ¹	5A		Copiloto. TD7. Wi — Fi.	F30	5A		Panneau de commande air.

1 Dépend des versions.

200 En cas d'incident

Fusibles du circuit électrique de carrosserie (suite)

Fusibles de carrosserie (circuits électriques de carrosserie, suite)							
F31 ¹	3A	BODY +15	Alimentation +15 TD7.	F38	3A		Liaison Volvo.
F32 ¹	5A	BODY +15	Innova (+15).	F39 ¹	7,5A		Trappe de toit avant.
F33	15A		DRC climatisation.	F40 ¹	7,5A		Trappe de toit arrière.
F34	20A		Audio & Vidéo (+15).	F41	5A		Minuterie Webasto 1.
F35	10A		Système Park Pilot.	F42	15A		Volet électrique.
F36	5A		Afficheur heure et température.	F43	5A		Chaufferette auxiliaire.
F37	15A		TPMS (Système de contrôle de la pression des pneus).	F44	15A		Relais surintensité libre.

¹ Dépend des versions.

Autres fusibles du circuit électrique de carrosserie

Les fusibles du circuit électrique de carrosserie sont à l'intérieur du centre électrique de l'autocar.

Autres fusibles de carrosserie			
F107 ¹	40A		Alimentation B+ I-Start du centre électrique de carrosserie (boîtier de distribution).

¹ Situé à l'intérieur du centre électrique.

Boîtiers de fusibles à l'intérieur des compartiments à batteries.

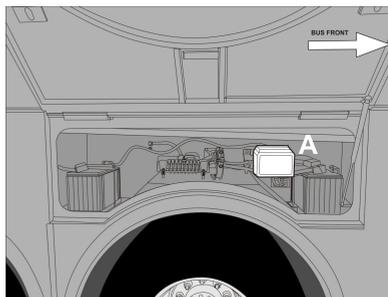
L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de deux centres électriques à fusibles et relais, montés à l'intérieur des compartiments à batteries.

Ces boîtiers à fusibles et relais sont les suivants :

- (A) Boîtier à fusibles de châssis et relais, incluant les éléments de protection pour le système «I-Start» (pour de plus amples renseignements, consulter le mode d'emploi : «I-Start»).
- (B) Mini porte-fusibles pour la répartition électrique de l'équipement des carrossiers-constructeurs.

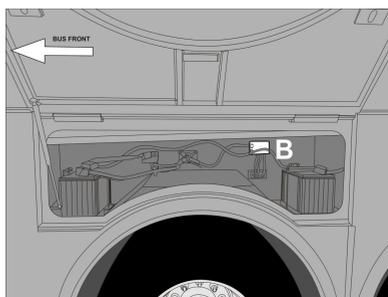
Le couvercle du boîtier à fusibles et relais du système «I-Start» porte une étiquette sur l'un de ses côtés. L'étiquette présente une description de chaque relais et de chaque fusible installé dans le boîtier.

Les renseignements ci-dessous présentent la description des fusibles et des relais installés dans les deux boîtiers électriques; ces renseignements servent de guide de référence rapide.



W0111079

(A) Boîte à fusibles et relais du châssis à l'intérieur du compartiment de batteries droit.

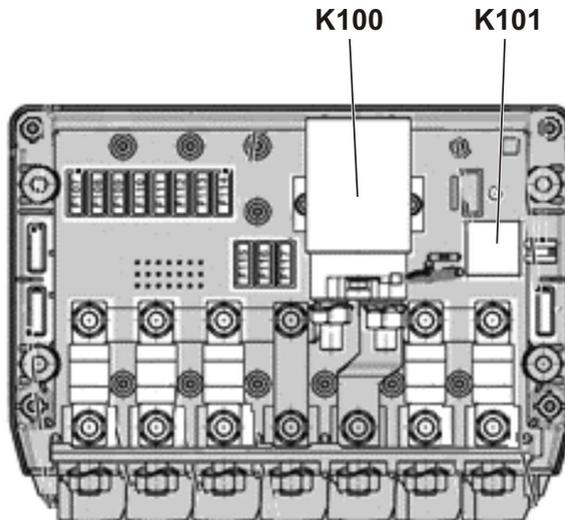


W0111080

(B) Mini porte-fusibles à l'intérieur du compartiment à batteries gauche.

Boîtier électrique à fusibles et relais à l'intérieur du compartiment à batteries droit

Relais dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start

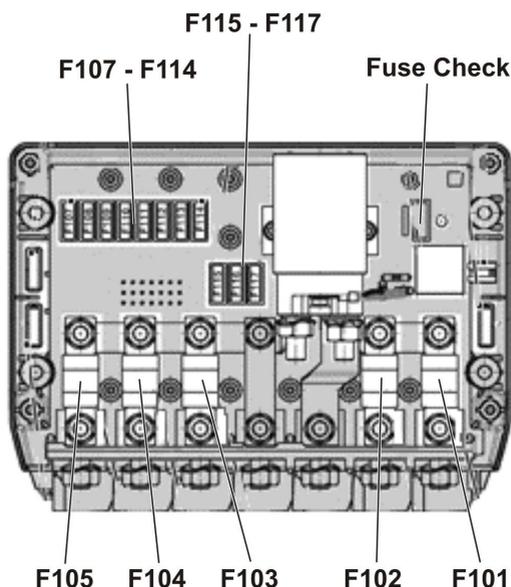


W0108044

Relais dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start					
K100		Relais principal.	K101		Coupe-circuit principal de réinitialisation automatique (ARMS).

204 En cas d'incident

Fusibles dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start



W0108045

Fusibles dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start

F101	150 A	B+	Tension positive de la batterie (B+) du châssis.	F102 ¹	100 A	B+	Tension positive de la batterie (B+) du châssis.
F103	150 A	+30	Châssis +30.	F104	150 A		Tension positive de la batterie (B+) de l'alternateur.
F105 ¹	200 A		Tension positive de la batterie (B+) de l'alternateur.	F107	5 A		Tension positive de la batterie (B+) de l'alternateur.

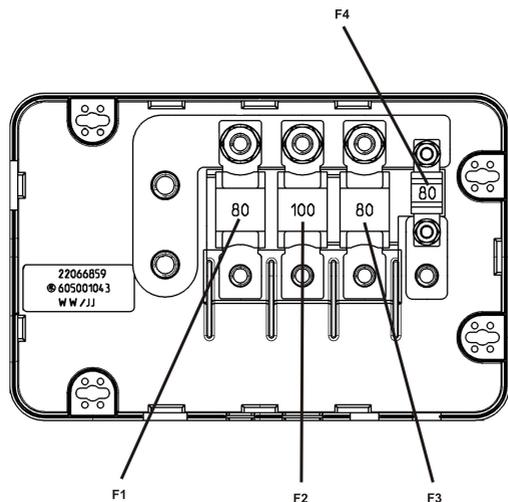
¹ Fusible inutilisé.

Fusibles dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start (suite)

Fusibles dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start							
F108 ¹	10 A		Tension positive de la batterie (B+) de l'alternateur.	F109	10 A		Tension positive de la batterie (B+) de l'alternateur.
F110 ¹	10 A		Tension positive de la batterie (B+) de l'alternateur.	F111 ¹	10 A		Tension positive de la batterie (B+) de l'alternateur.
F112 ¹	20 A	B+	Tension positive de la batterie (B+) du châssis.	F113	10 A	B+	Tension positive de la batterie (B+) du châssis.
F114	5 A	B+	Tension positive de la batterie (B+) du châssis.	F115 ¹	15 A	B+	Tension positive de la batterie (B+) du châssis.
F116 ¹	20 A	B+	Tension positive de la batterie (B+) du châssis.	F117 ¹	20 A	B+	Tension positive de la batterie (B+) du châssis.

¹ Fusible inutilisé.

Mini porte-fusibles à l'intérieur du compartiment à batteries gauche



W0108046

Mini porte-fusibles

Mini porte-fusibles							
F1	80A	BODY +30	Centre électrique de carrosserie +30.	F2	100A		Inverseur.
F3	80A		Climatiseur.	F4 (mini)	60A		Élévateur pour fauteuil roulant (WCL).

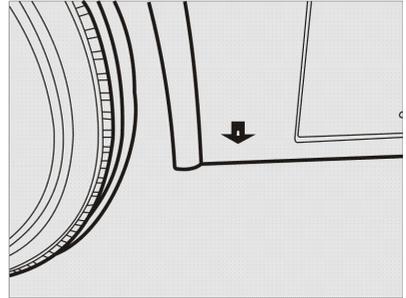
Remplacement de roues

Tous les autocars Volvo sont munis de points de levage structuraux (des deux côtés) pour le levage de l'autocar et le maintien sans problème en position levée pour le remplacement d'un pneu perforé. Ces points structuraux sont marqués par une étiquette apposée sur l'autocar à l'emplacement exact où sont situés les points de levages structuraux de l'autocar. Il faut placer le cric hydraulique fourni dans le coffre à outils de l'autocar uniquement à ces points (consulter également la section suivante du présent manuel : «Cric hydraulique», page 107). Pour de plus amples renseignements sur les mises en garde et la procédure de remplacement d'une roue sur la route, consulter le mode d'emploi : «Remplacement de roues et de ressorts pneumatiques».



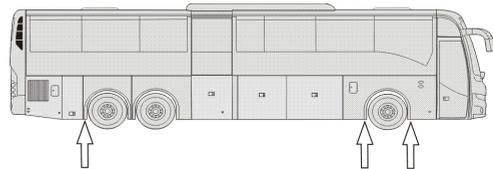
ATTENTION

Le fait de placer le cric hydraulique à un autre point que les points de structure marqués. Présente un risque important de dommages à la structure de la carrosserie de l'autocar.



W0089967

Autocollant pour indiquer l'emplacement des points de levage structuraux de l'autocar.



W0089962

Emplacement des points de levage structuraux (symétrique des deux côtés, configuration 6x2).

Valide pour les modèles avec élévateur pour fauteuil roulant (WCL) ou sans WCL.

Roue de secours

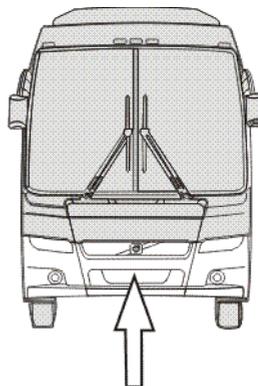
Tous les autocars Volvo sont munis d'une roue de secours installée à l'usine. En ce qui concerne l'autobus Volvo 9700 É.-U./CAN, la roue de secours est montée à l'avant de l'autobus sous le plancher de la cabine du conducteur.

Procéder comme suit pour accéder au mécanisme de maintien de la roue de secours :

- 1 Descendre de l'autocar et ouvrir la trappe avant.
- 2 Décrocher le système d'attache de la roue de secours.
- 3 Descendre le support de roue de secours au sol.
- 4 Tirer la roue de secours à l'extérieur.
- 5 Effectuer le remplacement avec la roue de secours.
- 6 Mettre la roue perforée sur le support de roue de secours.
- 7 Soulever le support de secours et verrouiller le système d'attache.
- 8 Fermer la trappe avant.

Note: Vous devez vérifier régulièrement la pression de gonflage de la roue de secours afin de la maintenir prête à l'utilisation à tout moment en cas d'événement imprévu.

Pour de plus amples renseignements sur le dégagement et la mise en place de la roue de secours, consulter le mode d'emploi : «Remplacement de roues et de soufflets pneumatiques».



W0089968

Emplacement de la roue de secours dans l'autocar.

Recommandations pour éviter l'usure inutile des pneus

- Effectuer des inspections périodiques.
- Maintenir la bonne pression d'air en effectuant une vérification sous charge.
Note: Toujours vérifier la pression lorsque le pneu est froid.
- L'usure augmente lorsque la vitesse augmente.
- Ne pas surcharger les pneus avec une charge mal répartie.
- Ne pas conduire lorsque les pneus ne sont pas équilibrés et qu'ils sont à des pressions différentes.
- Vérifier le parallélisme de roue périodiquement.
- Faire la permutation des roues régulièrement.
- Maintenir les pneus exempts de cailloux et d'autres objets insérés dans les rainures de la bande de roulement.
- Ne pas laisser les pneus entrer en contact avec des solvants, des carburants ou des lubrifiants minéraux.

Note: Utiliser uniquement des lubrifiants végétaux pour monter le pneu sur la jante.

210 En cas d'incident

Pressions de gonflage des pneus recommandées

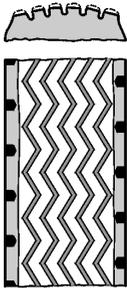
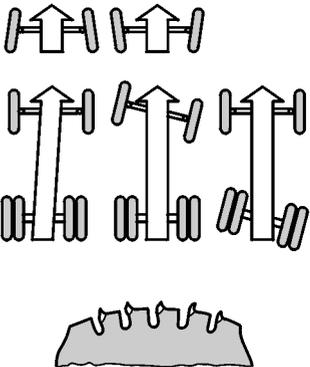
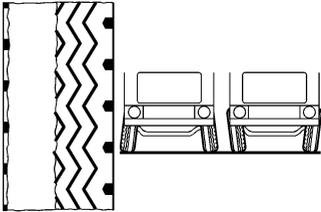
Toujours respecter les recommandations du fabricant de pneus. Lorsque ces renseignements ne sont pas disponibles, vous pouvez utiliser temporairement les pressions de gonflage des pneus indiquées dans le tableau ci-dessus à titre de référence.

Note: Les valeurs indiquées dans le tableau des pressions de gonflage des pneus ci-dessous sont celles de la (Latin American Tire and Rim Association).

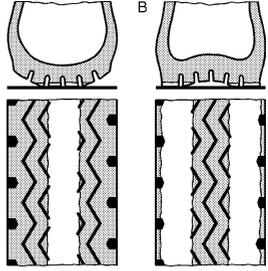
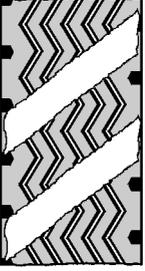
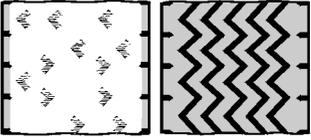
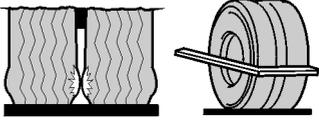
Pneu / Dimension	Indice de charge	Pression de gonflage – lb/pl ² (bar)											
		75 (5,2)	80 (5,5)	85 (5,8)	90 (6,2)	95 (6,5)	100 (6,9)	105 (7,3)	110 (7,6)	115 (8,0)	120 (8,3)	125 (8,5)	
		Charge par pneu en kg											
315/80 R22,5	154 / 150	D	2300	2420	2540	2660	2780	2895	3010	3125	3240	3350	-
		S	2575	2710	2845	2980	3110	3240	3370	3500	3625	3750	-

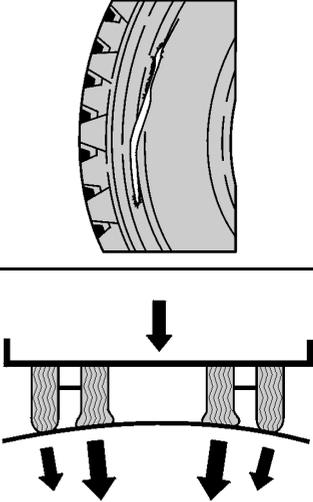
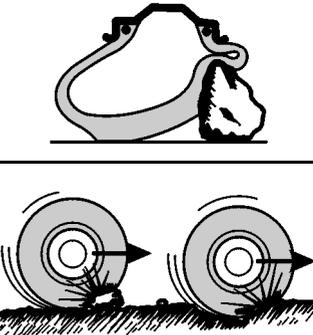
Vérification de l'usure des pneus

Vérifier que les pneus s'usent normalement.
 Comparer l'usure avec celle des illustrations
 et rechercher différents types d'usure.

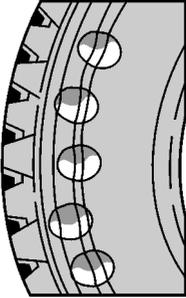
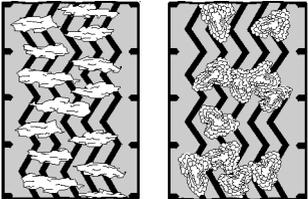
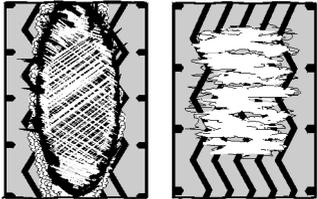
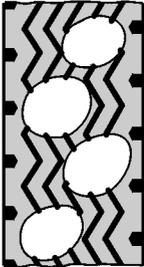
Symptômes	Cause du problème	Illustration
Usure normale, rapide.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Route montagneuse mal pavée avec plusieurs courbes. 2 Température ambiante élevée. 3 Pneu inapproprié au type d'utilisation. 4 Mauvaises habitudes de conduite, particulièrement une utilisation inappropriée des freins et de la conduite à vitesses élevées. 	
Usure inégale, rapide.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Parallélisme inapproprié des roues avant. 2 Parallélisme inapproprié entre les essieux. 3 Inspections régulières insuffisantes. 	
Usure, un côté.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Carrossage positif ou négatif excessif. 2 Déformation excessive de l'essieu en raison d'une surcharge. 	

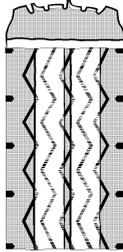
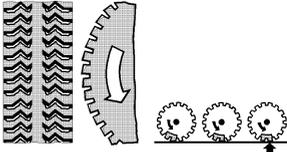
212 En cas d'incident

Symptômes	Cause du problème	Illustration
<p>Usure centrale (A) et usure des épaulements (B).</p>	<p>Mauvaise pression :</p> <p>A Pression supérieure aux recommandations.</p> <p>B Pression inférieure aux recommandations.</p>	
<p>Usure diagonale</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Fluctuation du pneu. 2 Doubles mal combinés. 3 Fonctionnement irrégulier des freins. 4 Charges lourdes («répartition»). 5 Basse pression d'air ou différence de pression entre les doubles. 6 Rupture du pneu. 	
<p>Usure rapide dans l'un des pneus de l'ensemble double.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Pneus de diamètre différent. 2 Étalonnage. 3 Essieu plié. 4 Surcharge. 	
<p>Usure causée par le frottement entre les pneus («ensemble double»).</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Pressions inappropriées. 2 Roues mal centrées. 3 Espacement minimal entre les pneus hors recommandations. 4 Mauvais type de pneus. 	

Symptômes	Cause du problème	Illustration
<p>Carcasse brisée sur les flancs.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Pneu sous gonflé. 2 Charge répartie de façon irrégulière sur le véhicule. 3 Mauvais ensemble de double (dimensions, usure différente, etc.). 4 Routes cahoteuses. 5 Coupure causée par un accident. 	 <p>The illustration consists of two parts. The top part shows a close-up of a tire tread with a vertical crack on the sidewall. The bottom part is a schematic diagram showing a horizontal line representing a road surface with several downward-pointing arrows of varying lengths, indicating an uneven or bumpy road. Below this, a cross-section of a tire is shown with arrows pointing downwards from the tread area, suggesting uneven pressure distribution.</p>
<p>Carcasse brisée suite à un impact.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Pression excessive. 2 Vitesse élevée en circulant sur un gros obstacle. 3 Surcharge. 4 Problèmes de suspension, ressorts et amortisseurs. 5 Pincement causé par un obstacle. 	 <p>The illustration consists of two parts. The top part shows a tire that has burst, with the tread and sidewall separated. The bottom part shows two wheels on a road. A small obstacle is positioned between the two wheels, causing them to be pinched together.</p>
<p>Pneu utilisé à vide ou à basse pression.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Défaillance de la chambre à air du pneu. 2 Pénétration d'un objet. 3 Petite fuite. 	 <p>The illustration shows a top-down view of a tire that is completely flat, with the tread and sidewall pressed against the ground.</p>

214 En cas d'incident

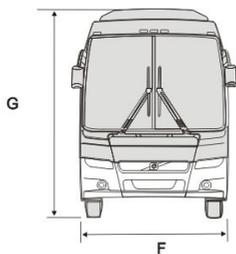
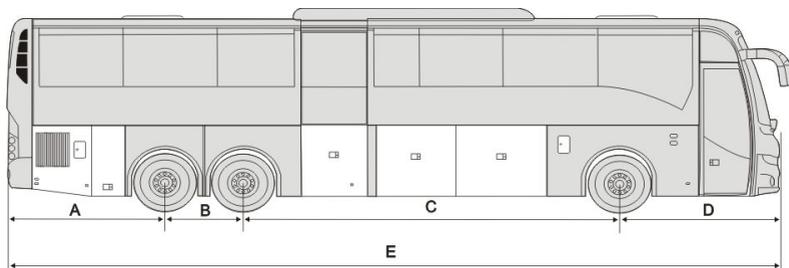
Symptômes	Cause du problème	Illustration
Contamination du caoutchouc.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Contact du pneu avec du carburant, des lubrifiants, de l'huile brûlé, de la graisse, etc. 	
Multiples coupures.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Pneu inapproprié au type d'utilisation. 2 Pression excessive. 3 Routes de gravier, routes mal entretenues, chantiers, mines, etc. 4 Accélération excessive («utilisation abusive»). 	
Usure localisée en raison des freins.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Nouveaux freins non rodés. 2 Freinage brusque. 3 Système de frein déséquilibré. 	
Usure du type onduleuse, à bulles, etc.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Mauvais assemblages. 2 Mauvaise union des ensembles doubles. 3 Anomalies du fonctionnement du circuit de carburant. 4 Pression trop basse ou pression déséquilibrée dans l'ensemble de pneus doubles. 5 Amortisseurs ou ressorts usés. 	

Symptômes	Cause du problème	Illustration
<p>Rainures longitudinales.</p>	<p>1 Normal pour les roues non motrices, sur les bonnes routes et les longs parcours.</p>	
<p>Usure sur le bord des rainures («bande de roulement»).</p>	<p>1 Usure normale, selon la dimension de la bande de roulement; l'usure augmente avec un poids plus élevé.</p>	

Dimensions générales

9700 É.-U./CAN (6x2 seulement)

Dimensions générales pour l'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN en configuration d'essieu 6x2 seulement.
Dimensions générales valides également : «9700 É.-U./CAN WCL; avec élévateur pour fauteuil roulant».



T8061190

Dimensions générales	
	3 essieux (seulement); 13,7 m
A	2 780 mm (109 po)
B	1 400 mm (55 po)
C	6 660 mm (262 po)
D	2 850 mm (112 po)
E	13 690 mm (539 po)
F	2 600 mm (102 po) ¹
G	3 671 mm (145 po) ²

1 Les dimensions ne tiennent pas compte des rétroviseurs latéraux.

2 L'équipement de climatisation est pris en compte.

Caractéristiques techniques du système électrique

Tension.....	24 V et 12 V (circuits séparés).
Nombre de batteries.....	4
Connexion à la masse.....	Pôles négatifs raccordés au châssis.
Tension (1 batterie).....	12 V
Capacité en 20 heures.....	105 Ah (batteries commerciale et du démarreur).
Densité de l'électrolyte.....	1,3 g/cm ³ (chargée) 1,18 g/cm ³ (demi-charge) 1,09 g/cm ³ (non chargée)
Alternateur.....	150 A x 2
Démarrage du moteur.....	5,6 kW (à +68 °F, résistance de la batterie et du câblage 8 Ω).

Ampoules pour les lampes d'éclairage.

Le tableau ci-dessous indique les numéros de pièce des ampoules pour les lampes d'éclairage. Ces numéros sont requis pour commander des pièces de remplacement.

Éclairage	Puissance nominale	N/P Volvo
Phare.	70 W	990037
Feux de croisement.	35 W	21008653
Clignotant, avant.	21 W	982558
Clignotant, droit, arrière.	21 W	982558
Feu antibrouillard, avant.	70 W	943903
Lampe indicatrice de direction arrière (DEL).	–	22393677
Feu de recul (DEL).	–	22393680
Feu arrière central (DEL).	–	70324417
Phares antibrouillard arrière.	21 W	945091
Éclairage de plaque d'immatriculation (DEL).	–	21135967
Feu de gabarit directionnel (DEL).	2,64 W	22273875
Feu latéral de navigation (ambre).	1,2 W	22358184
Feu latéral de navigation (rouge).	1,2 W	22358181
Lampe supérieure du poste de conduite.	–	21599992

Caractéristiques techniques du moteur

Type	D13M
Nombre de cylindres	6
Puissance maximale	324 kW (435 hp) à 1700 tr/min
Couple maximal	2250 Nm (1650 lb-pi) à 1100 tr/min
Cylindrée	781 po ³ (12,8 L)
Taux de compression	16:1
Séquence d'injection	1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4
Réglementation relative aux émissions	EPA 17
Filets et fixations	Métrique.

Spécifications relatives à la boîte de vitesses automatique et automatisée

Rapports de boîte de vitesses

Vitesse	Réductions, Volvo I-Shift AT2612D	Réductions, Allison 6B500 ¹
1ère	14,94:1	3,51:1
2nde	11,73:1	1,91:1
3ème	9,04:1	1,43:1
4ème	7,09:1	1,00:1
5ème	5,54:1	0,74:1
6ème	4,35:1	0,64:1
7ème	3,44:1	S.O. ²
8ème	2,70:1	S.O.
9ème	2,08:1	S.O.
10ème	1,63:1	S.O.
11ème	1,27:1	S.O.
12ème	1,00:1	S.O.
Marche arrière R1	17,48:1	4,80:1
Marche arrière R2	13,73:1	S.O.
Marche arrière R3	4,02:1	S.O.
Marche arrière R4	3,16:1	S.O.

¹ Les rapports de boîte n'incluent pas la multiplication du convertisseur de couple.

² S.O.

Caractéristiques techniques de l'essieu arrière

Désignation	RS1228 C
Type de différentiel	MS17X
Transmission finale/rapport	2,64:1
Nombre de dents sur le différentiel (couronne/pignon).....	45 / 17

222 Données techniques

Caractéristiques techniques des roues et des pneus

Roues		Pneus
Roues à disque en alliage (avec fini DuraBrite™).	9,00 X 22,5	315/80R22,5

Caractéristiques de l'équilibrage des roues avant

Parallélisme.	1 à 3 mm	
Angle de chasse.	$+3^\circ \pm 0,25^\circ$	
Véhicule à position du conducteur gauche :		
Carrossage. ¹	Gauche	Droit
	$+0,4^\circ$	$-0,2^\circ$
Inclinaison du pivot de fusée.	$5,75^\circ$	$6,5^\circ$
Angle de verrouillage (°) pour virages à droite et à gauche.	Essieu avant $\pm 1,0^\circ$	
	Roue intérieure	Roue extérieure (non réglable)
	50	41.4
	Essieu traîné (direction) $+1^\circ / -2^\circ$	
	- - -	- - -

¹ Tolérance pour les véhicules en service en poids à vide = $\pm 0,5^\circ$

Note: Mesure avec véhicule vide.

224 Données techniques

Caractéristiques techniques du réservoir de solution d'urée (DEF)

Capacité 60 L

Identification du véhicule

Certains composants de l'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN, par exemple le moteur, la boîte de vitesses, le ralentisseur (*si le véhicule en est équipé*), l'essieu moteur, etc. peuvent être munis d'une plaque ou d'une étiquette utilisée pour identifier les composants. Ces plaques ou ces étiquettes contiennent des renseignements utiles pour identifier les composants, notamment :

- Constructeur.
- Date et emplacement de construction.
- Numéro de série.
- Modèle de composant.
- Données techniques importantes liées à la configuration des composants.
- Renseignements de contrôle du constructeur de composants internes.

Voici quelques-unes des plaques ou des étiquettes d'identification les plus importantes de l'autocar données aux fins de familiarisation.

Plaque produit de l'autocar

Le numéro d'identification du véhicule de l'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est indiqué sur la plaque produit de l'autocar située dans la partie inférieure avant des escaliers d'accès de l'autocar.

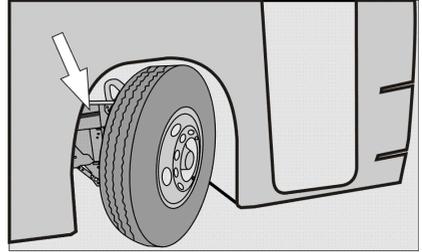
À l'intérieur des frontières, la plaque produit est divisée en sections exigées par la loi, ainsi qu'en trois cases pour le numéro du châssis, la transmission et l'empattement. Ces derniers ne sont pas utilisés pour les bus, uniquement pour les camions. La plaque produit est située près du siège du conducteur et contient les informations suivantes :

- Le P.N.B.V. (Poids nominal brut du véhicule), est le poids total maximum autorisé pour le véhicule.
- Le P.N.B.E. (Poids nominal brut de l'essieu) est le poids réparti maximum pouvant être supporté par un essieu, le NIV est le même numéro que celui qui apparaît sur le longeron du châssis.
- Poids nominal brut du véhicule (kg / lb). Le poids technique réfère au poids auquel l'autocar a été construit.
- Le poids maximal (kg / lb) pour le 3e essieu (essieu auxiliaire ou traîné).
- Dimensions des pneus
- Dimensions des jantes
- Pression gonflement à froid, est la pression de gonflage des pneus avant de conduire le véhicule et que les pneus sont réchauffés.
- Le NIV est le même numéro que celui qui apparaît sur le longeron du châssis.

VOLVO		9700 US/CAN			
MANUFACTURED BY / FABRIQUE PAR			VOLVO GROUP MEXICO, S.A. DE C.V.	DATE OF MFG. / DATE DE FAB.	OCTOBER 2016
G.V.W.R.: 22600 KG (50400 LBS)					
AXLE / ESSIEU	G.A.W.R. / P.N.B.E.	TIRE / PNEUS	RIMS / JANTES	COLD-INFLATION PRESS. / PNEUS À FROID	SEATBELT ORALBU / SÉCURITÉ DU DOUBLE
	KG (LBS)			KPA (PSI)	
FRONT / AVANT	7484 (16590)	315 80R22.5 (L)	22.500.00	830 (120)	S
REAR / ARRIÈRE	10024 (22100)	315 80R22.5 (L)	22.500.00	630 (90)	D
TRAILER / RANDONNÉ	4822 (10600)	315 80R22.5 (L)	22.500.00	350 (50)	S
THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE U.S. FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS AND CANADIAN MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE SHOWN ABOVE. CE VÉHICULE EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DES RÈGLEMENTS SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA EN VIGUEUR À LA DATE DE SA FABRICATION INDIQUÉE CI-HAUT.					
VEHICLE IDENTIFICATION NO. / IDENTIFICATION VÉHICULE			3CET2V226H5181087		TYPE: BUS B1A

Numéro d'identification du véhicule (VIN)

Il est estampé sur la poutre en C du châssis à l'extrémité avant droite du véhicule, dans l'arc de roue, devant ou derrière l'essieu avant.



W0089910

Le numéro **VIN** comprend 17 caractères alphanumériques avec lesquels sont notamment indiqués les caractéristiques, l'emplacement d'origine du véhicule, la date et l'emplacement de construction ainsi que le numéro consécutif ou le numéro de série de construction.

Par exemple, le numéro **VIN YV3R7G62151106335** indique les renseignements ci-dessous :

YV3	Identification du constructeur.
R7	Modèle de châssis.
G6	Modèle du moteur.
2	Type de système de freinage.
1	Chiffre de contrôle (conformément à ISO 13779).
5	Année modèle.
1	Usine d'assemblage.
106335	Numéro de châssis.

Moteur étiquettes d'identification

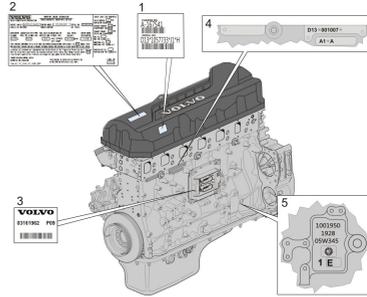
Deux étiquettes sont apposées du côté droit du cache-soupapes pour identification du moteur.

Ces étiquettes comprennent les renseignements suivants :

- Type d'application.
- Numéro de pièce.
- Numéro de série du moteur.
- Numéro de série du châssis.
- Information sur la certification relative aux émissions.

Les renseignements suivants sont également indiqués sur le bloc-moteur (marqués par un poinçon au centre du bloc-moteur près de la pompe de transfert) :

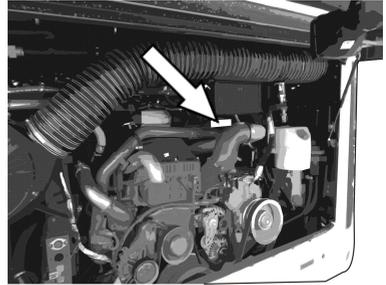
- Numéro de pièce du module de commande du moteur (étiquette apposée sur le module).
- Type de moteur et application.
- Numéro de série du moteur estampé.
- Certifications du moteur.



W0089939

Étiquette d'information sur le contrôle des émissions du véhicule

Une étiquette supplémentaire se trouve dans le compartiment moteur (A). Cette étiquette contient des renseignements sur le contrôle des émissions du véhicule (B). L'emplacement de cette étiquette est indiqué sur l'image (A).



W0101024

(A) Emplacement de l'étiquette de contrôle des émissions du véhicule à l'intérieur du compartiment moteur.

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION	
VOLVO BUS CORPORATION A DIVISION OF VOLVO GROUP	
VEHICLE FAMILY IDENTIFICATION: FVPT2V0VCF00	VIN3CET2V221F5171421
REGULATORY SUB-CATEGORY: Heavy duty vocational vehicle.	
DATE OF MANUFACTURE: 02/2015	
VEHICLE EMISSION CONTROL SYSTEM: LRRA	
THIS VEHICLE COMPLIES WITH U.S. EPA REGULATIONS FOR MY 2015 HEAVY DUTY VEHICLES.	22204124

W0101015

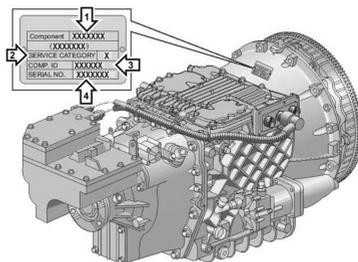
(B) Renseignements de l'étiquette de contrôle des émissions du véhicule.

Plaque produit de la boîte de vitesses I-Shift (si le véhicule en est équipé)

La désignation du type et le numéro de série de la boîte de vitesses **I-Shift** sont indiqués sur la plaque produit située sur le dessus de la boîte de vitesses.

Les renseignements fournis par la plaque sont les suivants :

- Modèle de boîte de vitesses.
- Type d'utilisation.
- Numéro de pièce.
- Numéro de série.



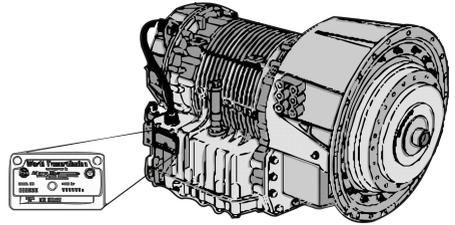
W0091964

Boîte de vitesses Allison (plaque produit)

La série, le modèle et le numéro de série de la boîte de vitesses sont poinçonnés sur la plaque située du côté gauche de la boîte de vitesses.

Les renseignements fournis sur la plaque sont les suivants :

- Série et modèle de la boîte de vitesses.
- Numéro de série.
- Numéro de pièce.



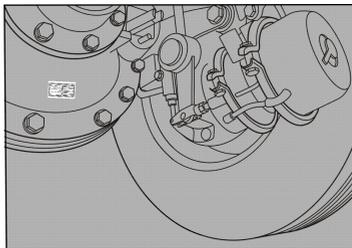
W0095903

Plaque produit de l'essieu arrière

La plaque est située sur le carter de l'essieu moteur.

Les renseignements fournis par la plaque sont les suivants :

- Modèle de tête de pont.
- Rapport de la tête de pont.
- Catégorie ou type de service.
- Numéro de pièce de l'essieu moteur.
- Numéro du carter.
- Numéro de série du châssis assigné.
- Numéro de série de l'essieu.



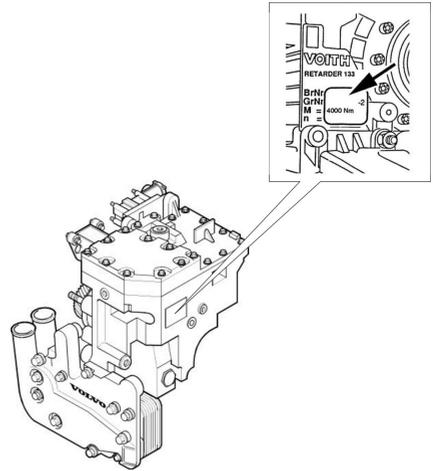
W0089943

Plaque produit de ralentisseur (si le véhicule en est équipé)

Le numéro de série et le modèle du ralentisseur sont poinçonnés sur le côté arrière du carter du ralentisseur.

Les renseignements fournis par la plaque sont les suivants :

- Modèle de ralentisseur.
- Numéro de série.
- Date de fabrication.
- Numéro de pièce assigné par «VOITH».
- Numéro de pièce assigné par «Volvo».



Intervalles d'entretien

Un entretien régulier, conformément à un programme d'entretien spécial, est nécessaire pour maintenir le bus dans ses caractéristiques d'origine tout au long de sa durée de vie.

Effectuer toutes les opérations d'entretien et de maintenance de l'autobus dans un atelier Volvo ou, pour les véhicules d'assistance Prevost, dans un centre d'entretien/ ou un fournisseur Prevost.

Ces ateliers disposent de personnel qualifié, d'outils spéciaux et de la documentation d'entretien nécessaire, essentiels pour assurer la qualité de l'entretien. Cette qualité dépend aussi de l'utilisation de pièces d'origine Volvo, qui sont d'une qualité identique à celle des composants installés à l'usine de fabrication Volvo.

Consulter les documents d'entretien pour connaître les intervalles d'entretien. Consulter les renseignements techniques séparés relatifs aux modèles 9700 BSTAR - NAM-SPEC et B13R EM-USA17.

Note: Pour le lavage de l'autocar, utiliser uniquement des produits conçus à cette fin. Consulter le mode d'emploi : «Entretien intérieur» et «Entretien extérieur».

A

Activation des toilettes.....	47
Activation du régulateur de vitesse.....	130
Aide au démarrage en côte.....	40
Alerte de température élevée des freins.....	77
Ampoules pour les lampes d'éclairage.....	218
ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique).....	148
Arrêt d'urgence.....	5
Arrêt du moteur.....	126
Assistance au démarrage.....	172
Assistance et secours sur l'autoroute (VAS, Volvo Action Service).....	156
Augmentation de la charge sur l'essieu moteur (élévateur de tandem).....	39
Autocollants de compartiments de batteries du système I-Start.....	145
Autre procédure de remorquage.....	164
Autre relais du circuit électrique de châssis.....	186
Autres fusibles de carrosserie.....	201
Autres fusibles du circuit électrique de carrosserie.....	201
Autres fusibles du circuit électrique de châssis.....	196
Autres relais de carrosserie.....	197
Autres relais du circuit électrique de carrosserie.....	197
Avertissement de trappes et portes ouvertes.....	10
Avertissements relatifs à la procédure de démarrage par batterie d'appoint.....	174

Avertissements relatifs au ravitaillement en carburant.....	121
Avertisseur sonore.....	19
Avis.....	5

B

Balais d'essuie-glace des phares.....	60
Bande lumineuse à DEL.....	85
Blocage de différentiel.....	40
Boîte à outils.....	108
Boîte de contrôle moteur dans le compartiment moteur.....	109
Boîte de vitesses Allison, fonction Mode.....	65
Boîte de vitesses automatique Allison.....	63
Boîte de vitesses I-Shift plaque produit.....	230
Boîtier de commande suspendu (pour élévateur de fauteuil roulant, équipement WCL).....	93
Boîtier électrique à fusibles et relais à l'intérieur du compartiment à batteries droit.....	203
Boîtiers de fusibles à l'intérieur des compartiments à batteries.....	202

C

Caractéristiques de l'équilibrage des roues avant.....	223
Caractéristiques techniques de l'essieu arrière.....	221
Caractéristiques techniques des roues et des pneus.....	222
Caractéristiques techniques du moteur.....	219

236 Répertoire alphabétique

Caractéristiques techniques du réservoir de solution d'urée (DEF).....	224
Caractéristiques techniques du système électrique.....	217
Centre électrique de l'autocar.....	183
Chargeur de batteries.....	150
Chauffage de la fenêtre du conducteur.....	45
Chauffe-bloc moteur.....	124
Clés.....	2
Commande de niveau.....	38
Commande de rideau de destination.....	79
Commutateur d'allumage.....	53
Commutateur d'essai de climatisation.....	51
Commutateur de service du module de commande maître (MCM).....	51
Commutateurs dans le centre électrique.....	51
Commutateurs.....	36
Compenser la différence dans l'usure des plaquettes de frein.....	76
Composants du système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS).....	138
Compte-tours.....	30
Conduite économique.....	153
Conduite par temps froid.....	154
Conduite prudente.....	152
Confidentialité.....	5
Configurations de portes et de trappes.....	10
Considérations relatives au remorquage de l'autocar.....	163
Contacteur d'arrêt d'urgence.....	36
Contrôleur de climatiseur, système de multiple-xage.....	78
Cric hydraulique.....	107
D	
Décharge manuelle du système d'extinction d'incendie automatique (AFES).....	101
Démarrage d'un moteur chaud.....	126
Démarrage d'un moteur froid.....	125
Démarrage du moteur.....	125
Démarrer et conduire.....	113
Dépannage général d'une anomalie électrique.....	182
Désactivation du frein de porte ouverte.....	57
Désactivation du régulateur de vitesse.....	131
Désactivation générale du frein de porte.....	57
Détection d'un échec du système I-Start.....	146, 178
Détection d'une défaillance du système ARMS.....	148
Détection de défectuosité des batteries commerciales et du démarreur.....	147
Diesel.....	4
Dimensions générales, autocar Volvo 9700 É.-U./CAN (6x2).....	216
Direction assistée.....	137
Disjoncteur de prises électriques 110 V c.a. de passagers.....	87
Données techniques.....	216
Données.....	5

E

EBS, système de freinage à commande électronique.....	75
Échappement.....	4
Éclairage clair-obscur.....	42
Éclairage de nuit.....	42
Éclairage de plaque d'immatriculation.....	181
Éclairage du compartiment conducteur.....	43
Éclairage du compartiment passagers.....	41
Éclairage individuel des passagers.....	43
Écran du conducteur.....	28
Écran du système de contrôle de la pression des pneus (TPMS).....	104
Écran température et horloge pour passagers.....	84
Émissions critiques - Entretien connexe.....	143
En cas d'incident.....	156
Entrée dans l'autocar.....	4
Équipement d'urgence et de sécurité.....	98
Équipement d'urgence et de sécurité.....	98
Équipement intérieur.....	82
Équipement intérieur.....	82
Essuie-glace du pare-brise, lave-glace du pare-brise/phares.....	60
Essuie-glaces.....	60
Estimation de la durée de charge de masse.....	151
Étiquette d'information sur le contrôle des émissions du véhicule.....	229
Étiquette des caractéristiques du siège conducteur.....	18
Étiquettes de code QR.....	155
Extincteur.....	99

F

Fenêtres d'urgence.....	112
Fermeture de l'autocar.....	9
Feux arrière.....	180
Feux de détresse.....	35
Feux de position.....	44
Fonction de freinage prioritaire.....	23
Frein de porte ouverte.....	56
Frein de stationnement sur relâchement mécanique des freins à disque.....	169
Frein de stationnement.....	70
Freins de secours.....	71
Freins de service.....	73
Fusibles à l'intérieur du boîtier électrique du compartiment à batteries droit.....	204–205
Fusibles châssis.....	196
Fusibles dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start.....	204
Fusibles de carrosserie.....	198
Fusibles de carrosserie, suite.....	199–200
Fusibles de la section FH1.....	188
Fusibles de la section FH2.....	190
Fusibles de la section FH3.....	193
Fusibles de la section FH4.....	194
Fusibles de la section FH5.....	195
Fusibles de la section FH6.....	195
Fusibles du circuit électrique de carrosserie.....	198
Fusibles du circuit électrique de châssis.....	187

238 Répertoire alphabétique

G

Garantie au sujet des organes à émissions de gaz à effet de serre.	143
Goujon de masse pour batteries de démarrage par batterie d'appoint.	175
Groupe d'instruments.	26

I

Icône de régénération du filtre à particules (DPF) requise.	141
Identification du véhicule.	225
Indicateur de direction, inverseur feux de croisement / route.	59
Indicateur de température du liquide de refroidissement du moteur.	27
Indicateur de vitesse.	30
Informations concernant la sécurité.	13
Inspection quotidienne.	116
Instruments et commandes.	22
Interrupteur d'arrêt de batterie.	6, 176
Interrupteur d'éclairage.	34
Interrupteur d'éclairage.	34
Interrupteur de frein de porte.	52
Interrupteur général.	6
Intervalles d'entretien.	234
Introduction.	1

J

Jauge de carburant.	28
Jauge de solution d'urée.	31

L

Lave-glaces.	60
-------------------	----

Législation.	5
Levier sélecteur de boîte de vitesses I-Shift.	61
Limitation de vitesse.	135
Liquide lave-glace de pare-brise.	119

M

Manomètre de suralimentation.	27
Manomètre du circuit pneumatique.	29
Mécanisme ELR/ALR des ceintures de sécurité du passager.	89
Message d'arrêt au prochain arrêt de bus.	24
Message d'ARRÊT.	24
Message d'avertissement.	24
Messages relatifs au niveau de solution d'urée (DEF).	123
Microphone du guide ou du conducteur.	97
Mini porte-fusibles à l'intérieur du compartiment à batteries gauche.	206
Mini porte-fusibles.	206
Moteur étiquettes d'identification.	228
Moteur.	4

N

Nettoyage et entretien de l'intérieur et de l'extérieur de l'autocar.	114
Niveau d'huile hydraulique de servodirection.	117
Niveau d'huile hydraulique pour le ventilateur de liquide de refroidissement du moteur.	117
Niveau d'huile moteur.	116

Niveau de liquide du circuit de refroidissement du moteur.....	118
Numéro d'identification du véhicule (VIN).....	227

O

Ouverture de l'autocar depuis l'intérieur.....	8
Ouverture de la porte de service depuis l'extérieur.....	48

P

Panneau de commande audiovisuelle.....	95
Panneau des passagers.....	85
Pannes et avertissements.....	22
Pare-soleil.....	46
Passage phares/feux de croisement (éclairage allumé).....	59
Pavé sélecteur de boîte de vitesses I-Shift.....	62
Pédale d'accélérateur désactivée.....	23
Perforations.....	160
Phares Xenon.....	180
Phares.....	179
Plaque produit Allison.....	231
Plaque produit de l'autocar.....	226
Plaque produit de l'essieu arrière.....	232
Plaque produit de ralentisseur.....	233
Points de levage structuraux de l'autocar.....	207
Portes et trappes.....	7
Portes.....	7
Poubelle, arrière.....	83
Pressions de gonflage des pneus recommandées.....	210

Prises électriques 110 V c.a. (courant alternatif) de passagers dans les sièges passagers.....	86
Procédure de démarrage par batterie d'appoint.....	173
Protection contre la décharge de batterie.....	5

Q

Quelques conseils de conduite.....	152
------------------------------------	-----

R

Raccord externe d'alimentation pneumatique.....	106
Ralentisseur activé.....	41
Ralentisseur.....	67, 132
Rapports de boîte de vitesses.....	220
Ravitaillement en carburant.....	120
Recommandations d'utilisation des ceintures de sécurité ELR/ALR.....	90
Recommandations pour éviter l'usure inutile des pneus.....	209
Réduction catalytique sélective (SCR).....	177
Réglage des rétroviseurs externes.....	55
Réglage du régime de ralenti du moteur.....	128
Réglage du volant.....	58
Réglementation.....	5
Régulateur de vitesse et limitation de vitesse combinés.....	136
Relâchement mécanique du frein de stationnement.....	168
Relâcher le frein de stationnement avec l'air des pneus de l'autocar.....	167

240 Répertoire alphabétique

Relais à l'intérieur du boîtier électrique du compartiment à batteries droit.....	203
Relais châssis.....	186
Relais dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start.....	203
Relais de carrosserie.....	197
Relais de la section FH2.....	185
Relais de la section KH1.....	184
Relais de la section KH2.....	185
Relais de la section KH3.....	185
Relais de puissance du système I-Start.....	149
Relais du circuit électrique de carrosserie.....	197
Relais du circuit électrique de châssis.....	184
Remorquage.....	161
Remplacement d'ampoule de phare.....	179
Remplacement d'ampoule.....	179
Remplacement de feu arrière.....	180
Remplacement de la clé et du barillet.....	3
Remplacement de la rampe d'éclairage de plaque d'immatriculation.....	181
Remplacement de roues.....	207
Remplacement des batteries.....	170
Réservoir de solution d'urée (DEF).....	122
Responsabilité du conducteur.....	1
Rétracteur de verrouillage automatique (ALR).....	89
Rétracteur de verrouillage d'urgence (ELR).....	89

Rétroviseurs chauffants électriques.....	45
Rideau de destination.....	44
Rideau de destination, Innova.....	80
Rideau de destination, Mobitec.....	81
Roue de secours.....	208

S

Sécurité.....	157
Sélecteur de boîte de vitesses Allison.....	64
Si le moteur ne fonctionne pas.....	158
Siège conducteur.....	17
Sièges coulissants de passager.....	92
Sorties d'urgence – Portes.....	110
Soufflets d'air perforés.....	160
Soupape de blocage.....	72
Spécifications relatives à la boîte de vitesses automatique et automatisée.....	220
Surchauffe de la boîte de vitesses.....	66
Surchauffe du ralenti- seur.....	69
Système audio.....	47, 96
Système audiovisuel.....	94
Système audiovisuel.....	94
Système d'extinction d'incendie automatique.....	100
Système de baraquage.....	37
Système de communication Liaison.....	88
Système de contrôle de la pression des pneus (TPMS).....	103
Système de détection d'incendie supplémentaire (multiplexé).....	166
Système de post-traitement des gaz	

d'échappement (EATS), avertissements.....	139
Système élévateur pour fauteuil roulant (WCL); (en option).....	49
Système I-Start.....	144
Système Park Pilot.....	102
Système Telematics Gate Way.....	88
Système vidéo.....	95

T

Tableau de bord.....	20
Témoin d'ouverture d'une fenêtre d'urgence.....	50
Témoin du système élévateur pour fauteuil roulant (WCL).....	50
Témoins allumés après le démarrage du moteur.....	127
Témoins et symbole du tableau de bord.....	32
Température des gaz d'échappement du moteur élevée.....	142
Toilettes.....	83
Traction Control System (TCS).....	39
Trappes de toit.....	15
Trappes de toit.....	111
Triangle de signalisa- tion.....	105

Trousse de premiers soins.....	105
-----------------------------------	-----

U

Utilisation de ralenti- seur.....	133
Utilisation des freins de service.....	74

V

Valve de gonflage des pneus.....	106
Véhicule.....	5
Vent.....	4
Ventilateur du conduc- teur.....	46
Vérification avant de prendre la route.....	113
Vérification de l'usure des pneus.....	211
Vérification des témoins d'avertissement.....	115
Verrouillage centralisé.....	46

Z

Zone du conducteur.....	16
Zone du conducteur.....	16

VOLVO

Volvo Bus Corporation

Göteborg, Sweden