

Manuel conducteur

Volvo 9700 É.-U./CAN

B13R, EPA14



W0110945

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». Il est équipé du système électrique multiplexé de troisième génération **BEA-3** (architecture électrique d'autocar, version 3) et du protocole de diagnostic **OBD 16** (*Diagnostic embarqué, 2016*).

Les renseignements contenus dans ce manuel s'appliquent aux véhicules conformes à la norme antipollution **EPA 14**.

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.

Volvo Bus Corporation

Göteborg, Sweden

Numéro de commande: 89248400

©2016 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

Pour obtenir des renseignements techniques, veuillez consulter les manuels de réparation les autres documents d'entretien. La section «En cas d'incident», page 150 présente des renseignements et des instructions à suivre lorsqu'un événement inattendu survient.

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.

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.

Veuillez garder ce manuel en permanence dans le véhicule.

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

Volvo Bus Corporation

Göteborg, Sweden

Numéro de commande: 89248400

©2016 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
Portes et trappes	6
Portes.....	6
Ouverture de l'autocar depuis l'intérieur	7
Fermeture de l'autocar	8
Avertissement de trappes et portes ouvertes	9
Configurations de portes et de trappes	9
Configuration de portes et de trappes	10
Configuration des portes et des trappes (autocar avec élévateur pour fauteuil roulant [WCL]).....	12
Trappes de toit.....	14
Zone du conducteur	15
Zone du conducteur.....	15
Siège conducteur	16
Étiquette des caractéristiques du siège conducteur	17
Avertisseur sonore.....	18
Tableau de bord.....	19
Instruments et commandes	21
Pannes et avertissements	21
Pédale d'accélérateur désactivée	22
Message de STOP (arrêt)	23
Message d'avertissement.....	23
Message d'arrêt au prochain arrêt de bus	23
Instruments.....	25
Types d'instruments.....	25
Témoins et symbole du panneau d'instrument.....	31
Interrupteur d'éclairage	33
Commutateurs	35
Contacteur d'arrêt d'urgence.....	35
Système de baraquage.....	36
Commande de niveau.....	37
Augmentation de la charge sur l'essieu moteur (élévateur de tandem).....	38
Traction Control System (TCS)	38
Blocage de différentiel	39
Aide au démarrage en côte (en option)	39
Ralentisseur activé (si le véhicule en est équipé).....	40
Éclairage du compartiment passagers	40

Éclairage de nuit (en option).....	41
Éclairage clair-obscur	41
Éclairage du compartiment conducteur	42
Éclairage individuel des passagers.....	42
Feux de position.....	43
Rideau de destination (en option)	43
Rétroviseurs chauffants électriques	44
Chauffage de la fenêtre du conducteur	44
Ventilateur du conducteur	45
Verrouillage centralisé	45
Pare-soleil	45
Activation des toilettes.....	46
Système audio	46
Ouverture de la porte de service depuis l'extérieur	47
Système élévateur pour fauteuil roulant (WCL); (en option)	48
Témoin d'ouverture d'une fenêtre d'urgence	49
Témoin du système élévateur pour fauteuil roulant (WCL)	49
Commutateurs dans le centre électrique	50
Commandes.....	52
Contact d'allumage.....	52
Réglage des rétroviseurs externes	54
Frein de porte ouverte	55
Réglage du volant	57
Indicateur de direction, inverseur feux de croisement/route.....	58
Essuie-glace du pare-brise, lave-glace du pare-brise/phares	59
Boîte de vitesses.....	60
Lever sélectionneur de boîte de vitesses I-Shift (en option).....	60
Pavé sélectionneur de boîte de vitesses I-Shift	61
Boîte de vitesses automatique Allison (en option)	62
Sélectionneur de boîte de vitesses Allison	63
Boîte de vitesses Allison, fonction Mode	64
Surchauffe de la boîte de vitesses	65
Ralentisseur (si le véhicule en est équipé)	66
Surchauffe du ralentisseur.....	68
Freins.....	69
Frein de stationnement.....	69
Soupape de blocage.....	71
Freins de service	72
EBS (système de freinage à commande électronique).....	74
Compenser la différence dans l'usure des plaquettes de frein.....	75
Alerte de température élevée des freins.....	76
Contrôleur de climatiseur (système de multiplexage)	77
Rideau de destination (en option)	78
Rideau de destination Innova.....	79
Rideau de destination Mobitec.....	80

Équipement intérieur.....	81
Équipement intérieur.....	81
Toilettes.....	82
Poubelle arrière.....	82
Écran température et horloge pour passagers.....	83
Panneau des passagers.....	84
Prises électriques 110 V c.a. (courant alternatif) de passagers.....	85
Système TGW (Telematics Gate Way) et système de communication Liaison.....	87
Sièges coulissants de passager.....	88
Boîtier de commande suspendu (pour équipement de levage de fauteuil roulant).....	89
Système audiovisuel.....	90
Système audiovisuel.....	90
Panneau de commande audiovisuelle.....	91
Système vidéo.....	91
Système audio.....	92
Microphone du guide ou du conducteur (en option).....	93
Équipement d'urgence et de sécurité.....	94
Aperçu général.....	94
Extincteur.....	95
Système d'extinction d'incendie automatique.....	96
Système Park Pilot.....	98
Système de contrôle de la pression des pneus (TPMS).....	99
Triangle de présignalisation.....	101
Trousse de premiers soins.....	101
Valve de gonflage des pneus.....	102
Raccord externe d'alimentation pneumatique.....	102
Cric hydraulique.....	103
Boîte à outils.....	104
Boîte de contrôle moteur dans le compartiment moteur.....	105
Sorties d'urgence.....	106
Portes.....	106
Trappes de toit.....	107
Fenêtres d'urgence.....	108
Démarrer et conduire.....	109
Vérification avant de prendre la route.....	109
Nettoyage et entretien de l'intérieur et de l'extérieur de l'autocar.....	110
Vérification des témoins d'avertissement.....	111
Inspection quotidienne.....	112
Niveau d'huile moteur.....	112
Niveau d'huile hydraulique pour le ventilateur de liquide de refroidissement du moteur.....	113
Niveau d'huile hydraulique de servodirection.....	113
Niveau de liquide du circuit de refroidissement du moteur.....	114

Liquide lave-glace de pare-brise	115
Ravitaillement en carburant	116
Réservoir de solution d'urée (DEF)	118
Chauffe-bloc moteur	120
Démarrage du moteur	121
Démarrage.....	121
Témoins allumés après le démarrage du moteur.....	123
Réglage du régime de ralenti du moteur	124
Activation du régulateur de vitesse.....	126
Ralentisseur (si le véhicule en est équipé)	128
Direction assistée	133
Composants du système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS)	134
Système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS), avertissements	135
Icône de régénération du filtre à particules (DPF) requise	137
Température des gaz d'échappement du moteur élevée	138
Garantie au sujet des organes à émissions de gaz à effet de serre	139
Système I-Start.....	140
Système I-Start (suite).....	141
Système I-Start, ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique).....	142
Relais de puissance du système I-Start	143
Chargeur de batteries	144
Estimation de la durée de charge de masse.....	145
Quelques conseils de conduite.....	146
Conduite prudente	146
Conduite économique	147
Conduite par temps froid	148
Étiquettes de code QR.....	149
En cas d'incident	150
Assistance et secours sur l'autoroute.....	150
Sécurité	151
Si le moteur ne fonctionne pas	152
Perforations	154
Soufflets d'air perforés	154
Remorquage	155
Remorquage (suite).....	156
Considérations relatives au remorquage de l'autocar.....	157
Autre procédure de remorquage.....	158
Système de détection d'incendie supplémentaire (multiplexé).....	160
Relâchement du frein de stationnement.....	161
Relâcher le frein de stationnement avec l'air des pneus de l'autocar	161
Relâchement mécanique du frein de stationnement.....	162
Frein de stationnement sur relâchement mécanique des freins à disque	163
Remplacement des batteries.....	164
Assistance au démarrage.....	166

Procédure de démarrage par batterie d'appoint.....	167
Avertissements relatifs à la procédure de démarrage par batterie d'appoint.....	168
Goujon de masse pour batteries de démarrage par batterie d'appoint.....	169
Interrupteur d'arrêt de batterie.....	170
Remplacement d'ampoule.....	172
Phares.....	172
Phares Xenon.....	173
Feux arrière.....	173
Éclairage de plaque d'immatriculation.....	174
Dépannage général d'une anomalie électrique.....	175
Centre électrique de l'autocar.....	176
Relais du circuit électrique de châssis.....	177
Fusibles du circuit électrique de châssis.....	180
Relais du circuit électrique de carrosserie.....	187
Fusibles du circuit électrique de carrosserie.....	188
Boîtiers de fusibles à l'intérieur des compartiments à batteries.....	191
Boîtier électrique à fusibles et relais à l'intérieur du compartiment à batteries droit.....	192
Mini porte-fusibles à l'intérieur du compartiment à batteries gauche.....	195
Remplacement de roues.....	196
Roue de secours.....	197
Recommandations pour éviter l'usure inutile des pneus.....	198
Pressions de gonflage des pneus recommandées.....	199
Vérification de l'usure des pneus.....	200
Données techniques.....	205
Dimensions générales.....	205
9700 É.-U./CAN (6x2 seulement).....	205
Caractéristiques techniques du système électrique.....	206
Ampoules pour les lampes d'éclairage.....	207
Caractéristiques techniques du moteur.....	208
Caractéristiques techniques de la boîte de vitesses automatique.....	209
Rapports de boîte de vitesses.....	209
Caractéristiques techniques de l'essieu arrière.....	210
Caractéristiques techniques des roues et des pneus.....	211
Caractéristiques de l'équilibrage des roues avant.....	212
Caractéristiques techniques du réservoir de solution d'urée (DEF).....	213
Identification du véhicule.....	214
Plaque produit de l'autocar.....	215
Numéro d'identification du véhicule (VIN).....	216
Moteur étiquettes d'identification.....	217
Étiquette d'information sur le contrôle des émissions du véhicule.....	218
Plaque produit de la boîte de vitesses I-Shift (si le véhicule en est équipé).....	219
Boîte de vitesses Allison (plaque produit).....	220
Plaque produit de l'essieu arrière.....	221
Plaque produit de ralentisseur (si le véhicule en est équipé).....	222
Intervalles d'entretien.....	223

Répertoire alphabétique.....	225
-------------------------------------	------------

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 avertisseurs, le registre des immatriculations et les plaques d'immatriculation.
- 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.

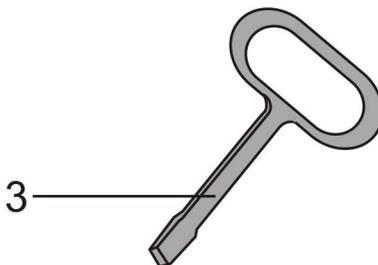
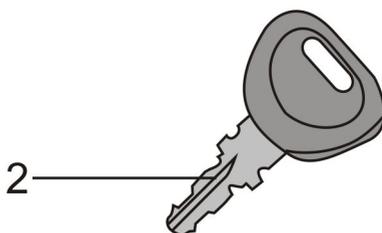
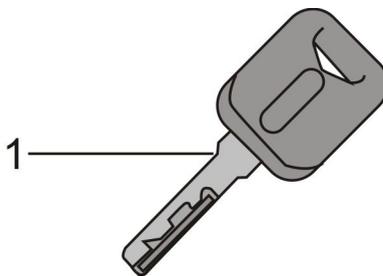
2 Introduction

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 barilletts 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.

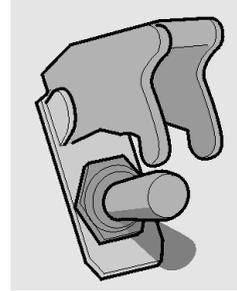


T8012405

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, fermer 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 : «Système I-Start, ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique)», page 142) qui déconnecte l'alimentation des principaux consommateurs de courant comme : les chauffages électriques, certains éclairages extérieurs, etc.

L'alimentation de ces consommateurs est coupée environ **120 secondes** après l'arrêt de l'autocar et le déplacement du commutateur d'allumage en position **I**. L'alimentation est rétablie (**ON**) une fois que le moteur a démarré et que son régime a atteint au moins **1 000 tr/min** pendant **10 secondes**.

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 140 et «Système I-Start, ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique)», page 142.

Consulter également les directives d'utilisation séparées : «I-Start».



T0014333

6 Portes et trappes

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.

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.

8 Portes et trappes

Fermeture de l'autocar

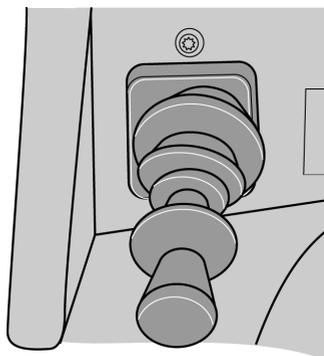
Pour fermer l'autocar, procéder comme suit :

- 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 : «Contact d'allumage», page 52.
- 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.

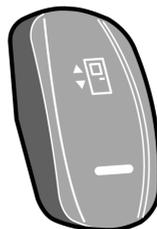
Une fois l'alimentation coupée par le commutateur d'allumage, la lumière au-dessus de l'entrée de porte reste allumée environ **90 secondes**.

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 extérieure de la porte de service.

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 le tableau des instruments.

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 105



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.

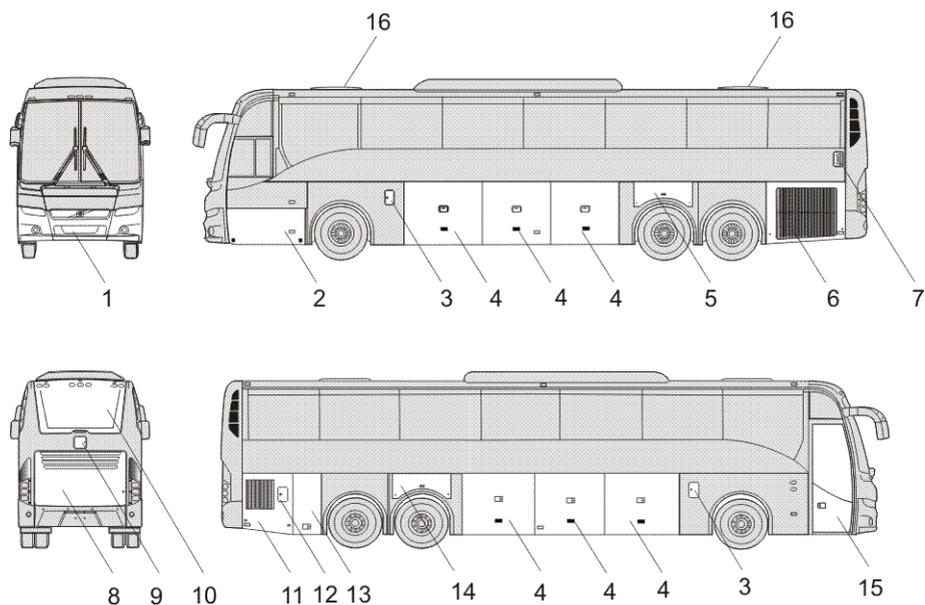
Les configurations possibles selon la version de l'autocar sont montrées à la page suivante.

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

10 Portes et trappes

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 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 démarreur*), l'interrupteur de batterie («*interrupteur général*») et le boîtier de fusibles.
- 15 Porte de service (*accès des passagers*).

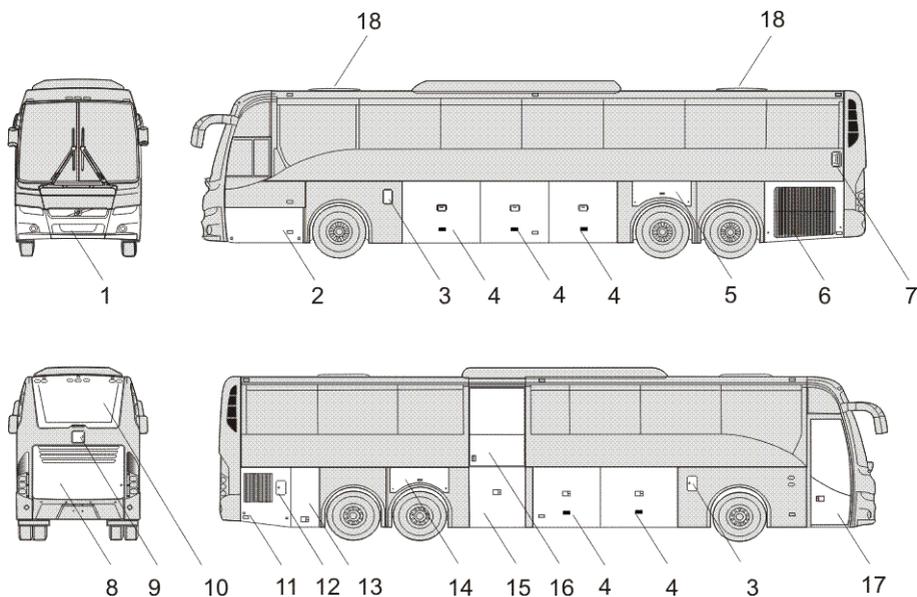
16 Trappes de toit (*ventilation/sorties de secours*).

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

12 Portes et trappes

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*

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.

14 Portes et trappes

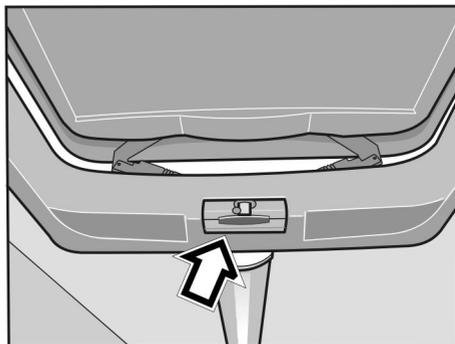
Trappes de toit

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 107. 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.



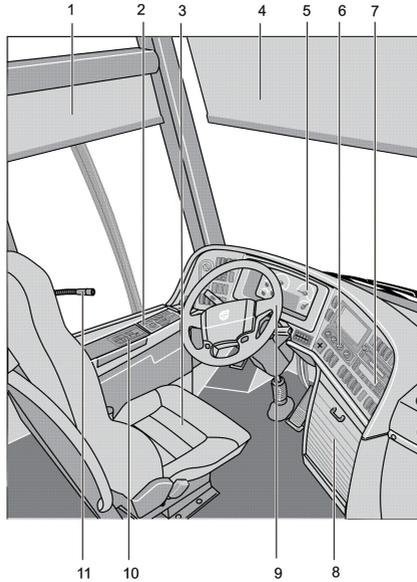
T8010110



ATTENTION

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

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.

16 Zone 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 93. 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.

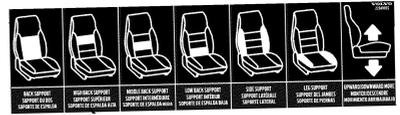
Note: Lorsqu'elle est bien mise, la ceinture de sécurité ne doit pas être tordue ni bloquée.

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.

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

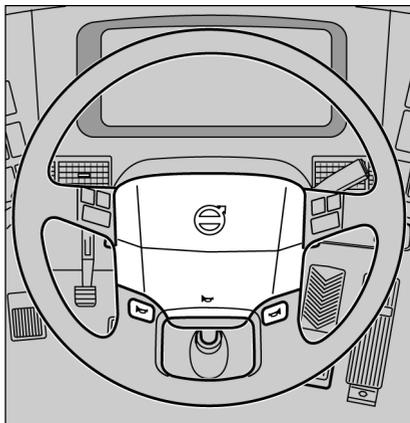
(B) Emplacement de l'étiquette des caractéristiques du siège conducteur dans la zone du conducteur (1).

18 Zone du conducteur

Avertisseur sonore

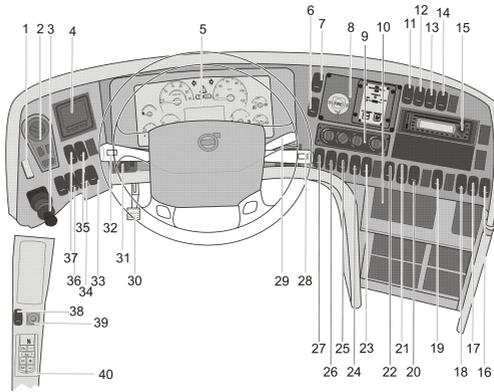
Le bus Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un avertisseur électrique (diaphragme) et d'un avertisseur à air comprimé. Enfoncer la partie centrale du volant de direction active l'avertisseur électrique et enfoncer l'un des deux petits boutons sous la partie centrale active l'avertisseur pneumatique.

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



T6010187

Tableau de bord



W0101128

20 Zone du conducteur

- 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 temporisateur d'extinction automatique d'incendie.
- 7 Avertissement d'ouverture des vitres d'issues de secours.
- 8 Système d'extinction d'incendie automatique.
- 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).

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».



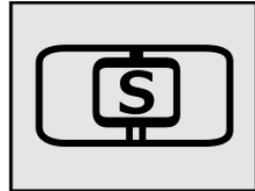
T3014364

Message d'arrêt.



T3014365

Message d'avertissement.



W3079585

Message d'arrêt au prochain arrêt de bus.

22 Instruments et commandes

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 activés 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 69).

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 37). 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.

Message de STOP (arrêt)

 AVERTISSEMENT
<p>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.</p>



T3014364

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

Message d'avertissement

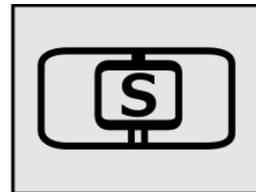
Si cette lampe s'allume, le véhicule doit être conduit dans un atelier pour y être réparé dès que possible. Il n'existe aucun danger immédiat de panne du véhicule et dans des circonstances normales, il est possible de terminer le trajet. Cette lampe sert également à attirer l'attention du conducteur 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.



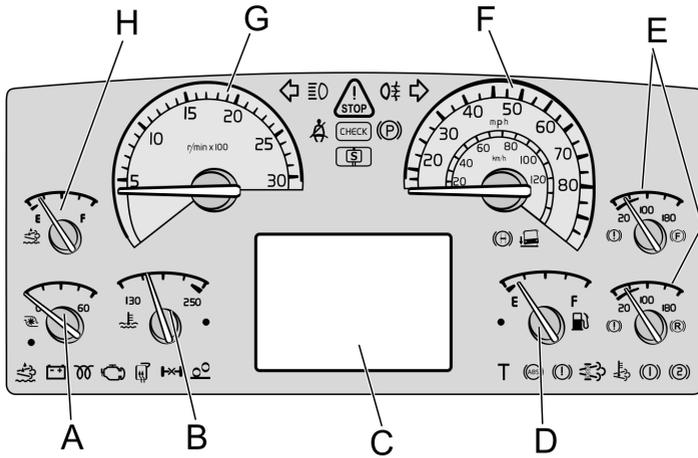
W3079585

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. °

24 Instruments et commandes

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

Instruments



W3081293

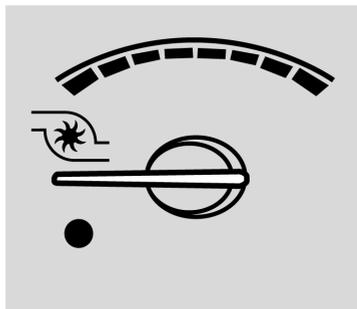
Types d'instruments

- 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.

26 Instruments et commandes

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.

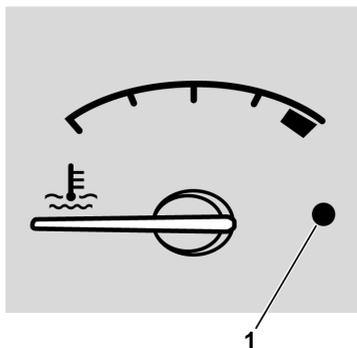


T0082692

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 augment davantage car le moteur risque d'être endommagé.

1 Témoin d'avertissement, rouge.

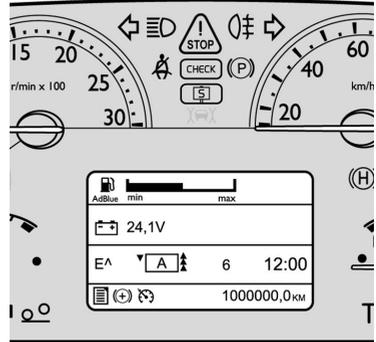
Un témoin indique lorsque la température du système de refroidissement est trop élevée.

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

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».



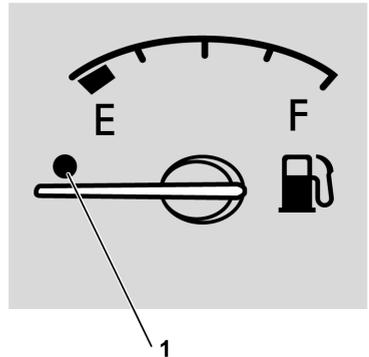
T0098814

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

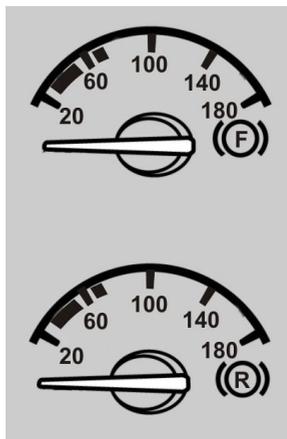
Manomètre du circuit pneumatique (E)

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.



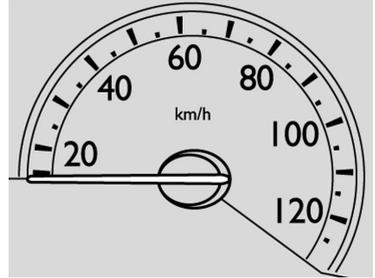
T0015292

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

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

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

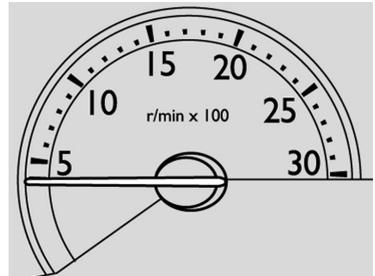
Compte-tours (G)

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.



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.



T0082694

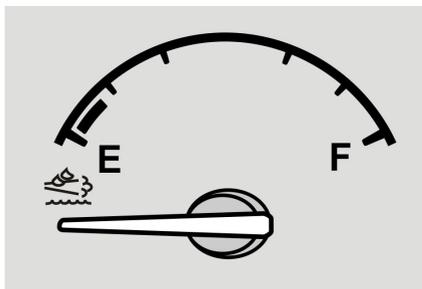
30 Instruments et commandes

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

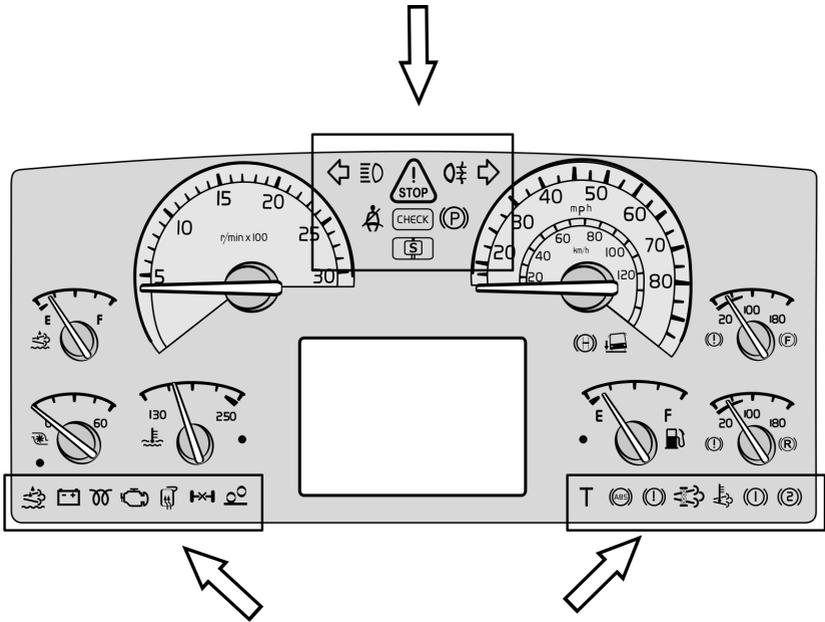
Jauge de solution d'urée (**DEF**) dans le groupe d'instruments.



T8061207

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

Témoins et symbole du panneau d'instrument



W3081294

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).

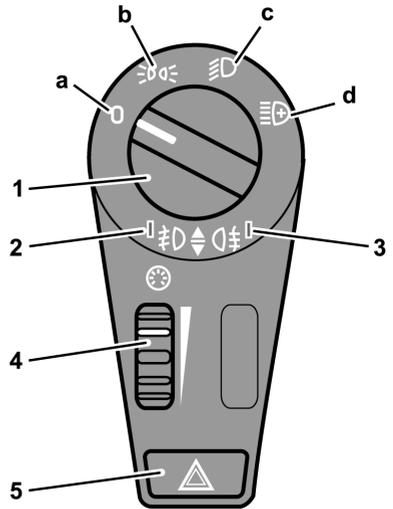
32 Instruments et commandes

Témoins et symbole du panneau d'instrument (suite)

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

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



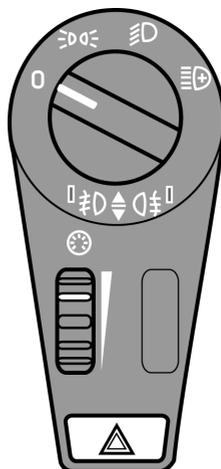
34 Instruments et commandes

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 fonctionnent même si le contact et l'alimentation sont coupés (avec le commutateur principal).

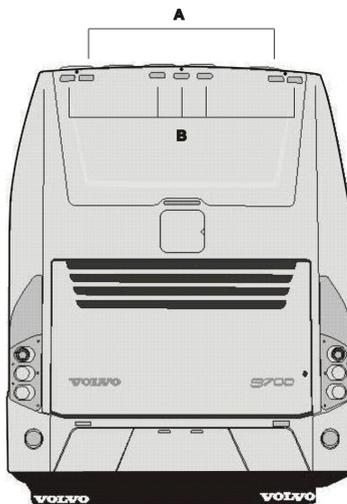
DANGER

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.

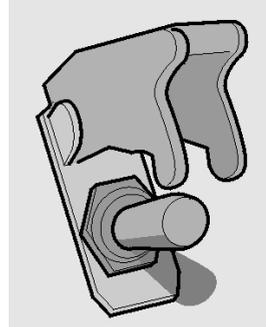
Contacteur d'arrêt d'urgence

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 : «Contact d'allumage», page 52).

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 pannes 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 : «Contact d'allumage», page 52 ou utiliser **l'interrupteur uniquement dans des conditions normales**) (consulter la section suivante du présent manuel : «Interrupteur d'arrêt de batterie», page 170 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 contact 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.

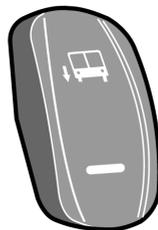
Lorsque la fonction de baraquage est activée, une icône dans le groupe d'instruments s'allume et une lampe clignotante est activée au niveau de la porte, ainsi qu'un signal sonore.

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.

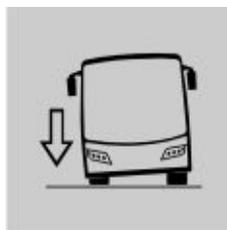
Conditions pour le baraquage :

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



T0012054

Commutateur dans la planche de bord.



W 0081879

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

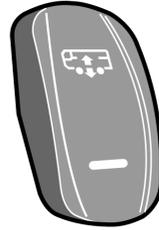
La garde au sol de l'autocar (hauteur de la suspension) peut être réglée avec ce commutateur.

- Pour baisser 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 22).



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)

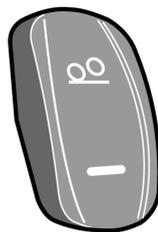
La charge de l'essieu moteur augmente lorsqu'on appuie sur ce commutateur.

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).

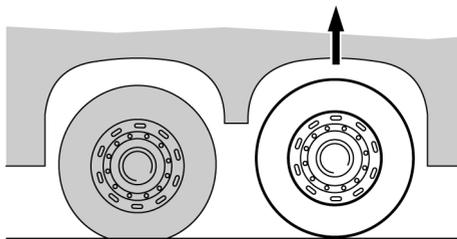
L'allègement se poursuit jusqu'à ce que soit :

- 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

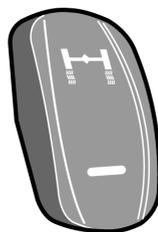
Élévation de l'essieu traîné.

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



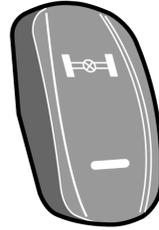
ATTENTION

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».



T0012041

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



ATTENTION

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

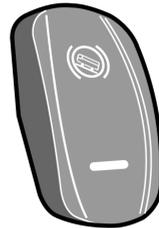
Aide au démarrage en côte (en option)

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

Le mode d'opération de cette fonction dépend de la transmission 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.



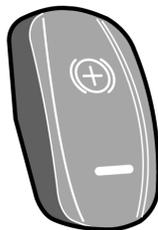
T0012045

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 128.

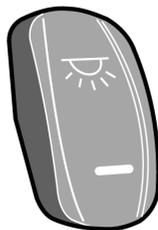


T1008547

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.

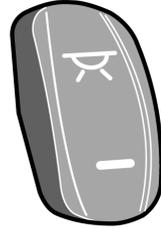


T1008556

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.



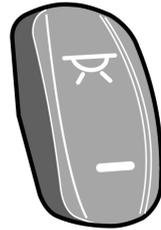
T1008549

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 les lumières bleues du compartiment passagers.
- Appuyer deux fois — pour allumer les lumières bleues du compartiment conducteur.
- Appuyer trois fois — pour allumer toutes les lampes bleues.
- Appuyer et maintenir enfoncé pendant **3 secondes** — pour éteindre toutes les lumières bleues.



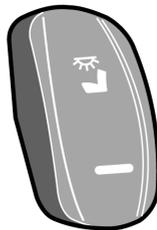
T1008549

42 Instruments et commandes

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.



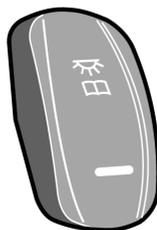
T1008557

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 84.

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.

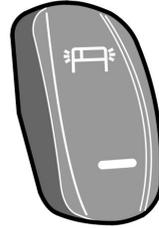


T1008548

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 clignent.



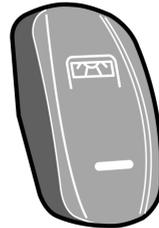
W0111159

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 contact 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 78.

Rétroviseurs chauffants électriques

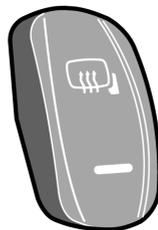
L'autocar Volvo 9700 É-U./CAN est équipé de rétroviseurs chauffants électriques commandés par un commutateur situé sur le panneau latéral.

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.



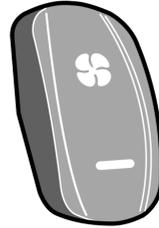
T1008580

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.

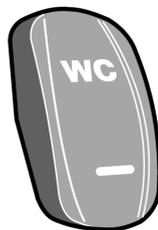


T3018180

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 82 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).

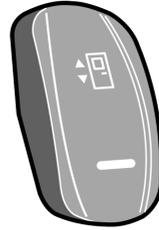


W0082466

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 :



T100855

- 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.



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».



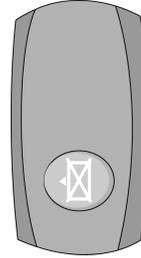
W3081609

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 108.



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».

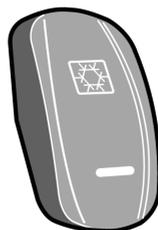
Commutateurs dans le centre électrique

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 140.



T1008543

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



T0014716

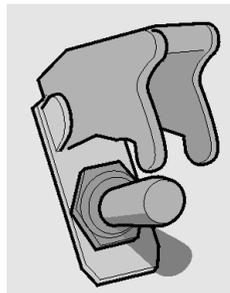
Symbole de commutateur de service de module de commande maître (MCM) activé affiché dans l'écran d'information du conducteur.

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 55.



T0009170

Commandes

Contact 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 est constitué par 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 (fonction de coupe-circuit principal remplacée par la position I de la clé de contact).

Commutateur d'allumage (suite)

Le contact d'allumage comporte quatre positions :

- 0 **Position arrêt.** L'alimentation électrique est coupée (**OFF**).
- I **Position accessoires électriques / radio.** Source d'alimentation +30, dans cette position, les dispositifs électriques peuvent être utilisés (radio et accessoires).
- 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 140).

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

Note: La source d'alimentation +30 peut être coupés par le module MCM (*module de commande maître*) qui ouvre le relais d'alimentation K400 à la détection d'une basse tension.

Pour en apprendre davantage sur cette fonction, consulter la section suivante du présent manuel : «Système I-Start», page



W3001302

Positions de la clé de contact.



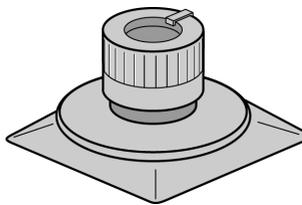
DANGER

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 51).
- 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 :

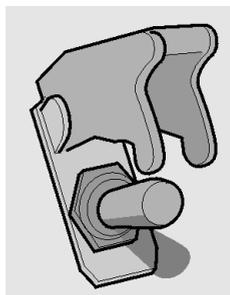
- 1 L'accélérateur ne doit pas être actif (relâcher complètement l'accélérateur).
- 2 La portière précisée ou les portières doivent être complètement fermées.
- 3 L'accélérateur doit être de nouveau désactivé (enfoncer de nouveau sur l'accélérateur).

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 51).



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.

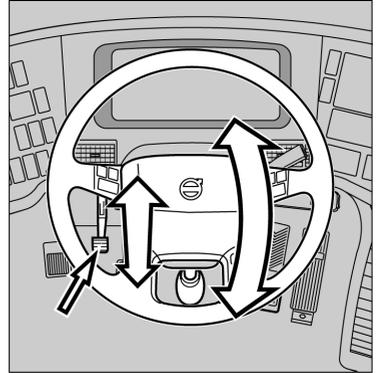
Régler le volant de direction comme suit :

- 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).

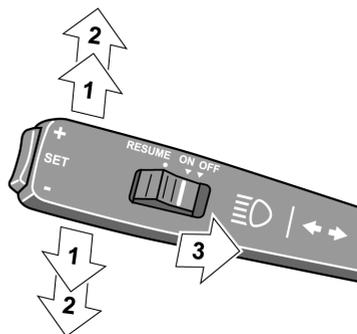
Le phare restera allumé tant que la manette n'est pas relâchée.

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 124.



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.

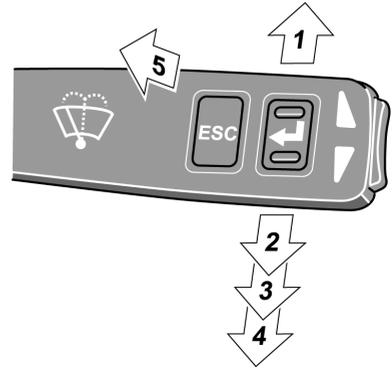
3 Essuie-glaces, vitesse normale.

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

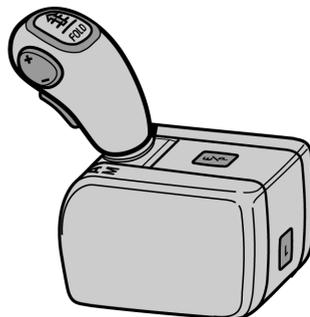
Levier sélecteur de boîte de vitesses I-Shift (en option)

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

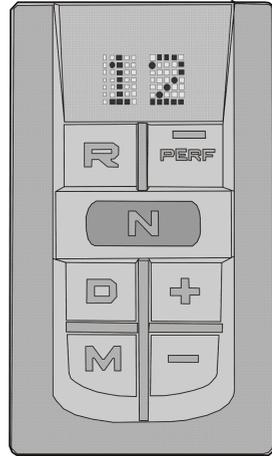
L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est doté d'un pavé sélecteur de boîte de vitesses **I-Shift** situé dans le panneau latéral pour la gestion des changements de rapport de cette boîte de vitesses automatisée.

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.

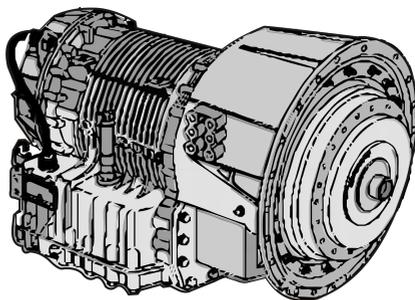
Pour de plus amples renseignements, consulter le mode d'emploi : «pavé sélecteur de vitesse I-Shift».



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.



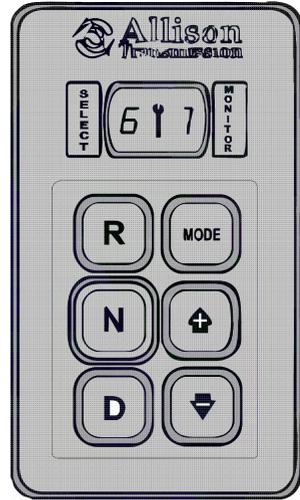
W0095730

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 150).



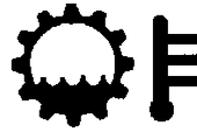
T3014365

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 40).

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.

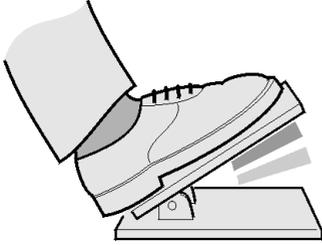


DANGER

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.

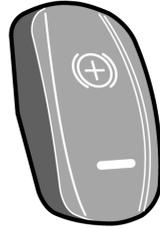
Note: Le ralentisseur empêche l'arbre principal de raccorder l'essieu moteur à la boîte de vitesses et, de cette façon, retarde l'effet sur les roues motrices. Si l'autocar est équipé d'un système de freinage antiblocage (ABS), le ralentisseur est automatiquement désactivé dès que les roues se bloquent.

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



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 est 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 à main.

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

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



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.

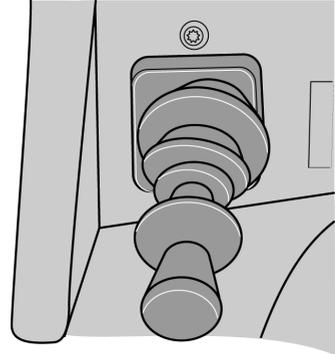
Freins

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.

70 Instruments et commandes

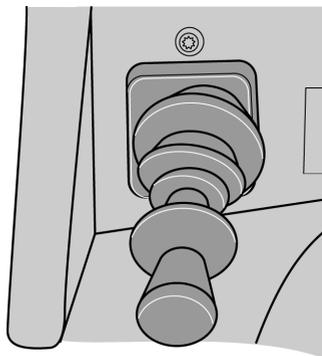
Freins de secours

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

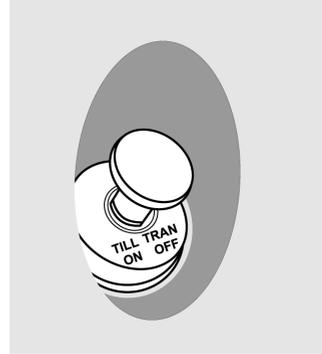
Soupape de blocage

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 69).

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 74).

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 128.

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 71).



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».



T0009682

Symbole affiché sur l'écran du conducteur.



T3008834

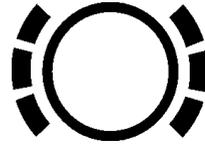
Icône allumée sur la planche de bord.

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.



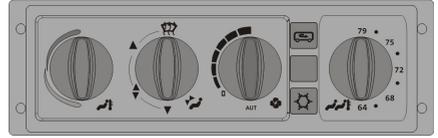
T3014365

Icône allumée sur la planche de bord.

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

78 Instruments et commandes

Rideau de destination (en option)

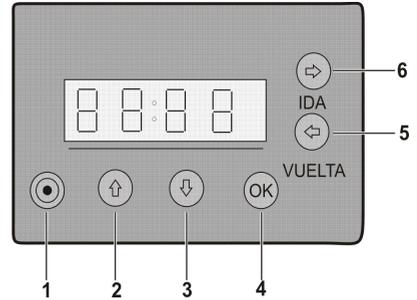
L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN peut être équipé de deux rideaux de destination haute définition en option, de marque «Mobitec» ou «Innova».

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



W0091881

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 :

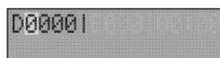
- Sélection du texte de destination : Appuyer sur le bouton «check mark» (coche), la valeur numérique à changer se met à clignoter. Utiliser les boutons «up» (vers le haut) et «down» (vers le bas) pour augmenter ou diminuer la valeur numérique à changer. Utiliser les boutons «left» (gauche) et «right» (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**».



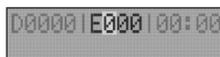
W0097186

Commande numérique du rideau de destination «Mobitec».



W0097187

Sélecteur de l'écran de destination.



W0097188

Sélecteur de l'écran du texte en extra.

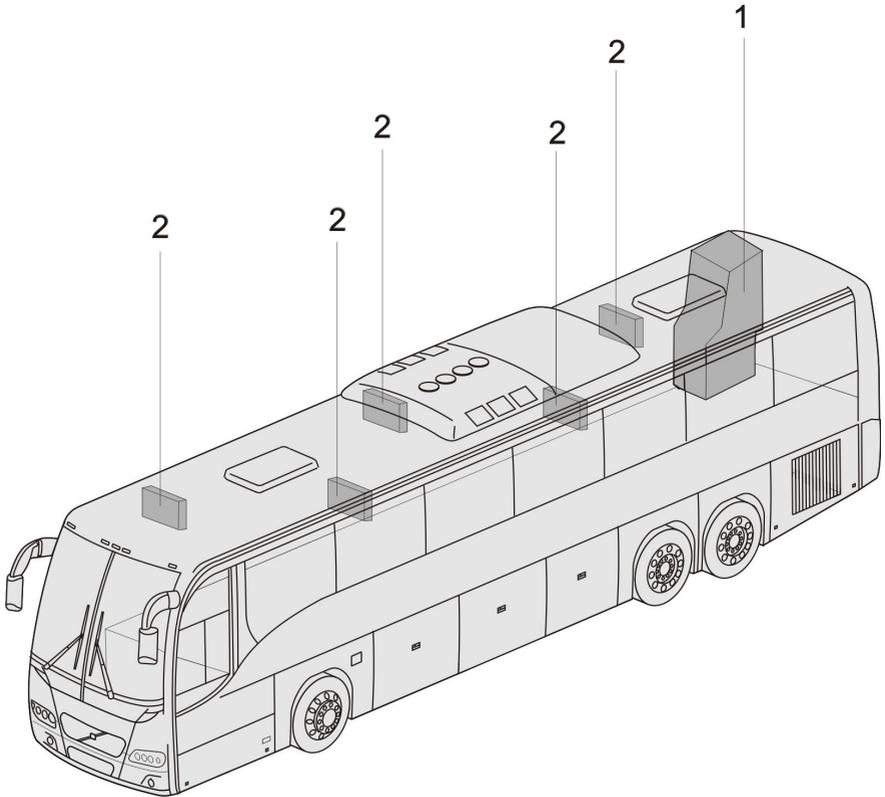


W0097189

Sélecteur de l'écran du temps de départ.

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.

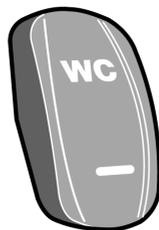
82 Équipement intérieur

Toilettes

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de toilettes, situées sur le côté droit à l'arrière du véhicule. En appuyant sur le contact de la planche de bord, il est possible d'utiliser les toilettes, 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.

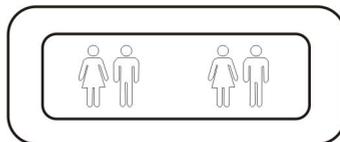
Dans le compartiment toilettes se trouve un bouton-poussoir d'urgence avec rétroéclairage. Après l'avoir enfoncé, la lampe indicatrice des toilettes clignote sur la planche de bord.

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

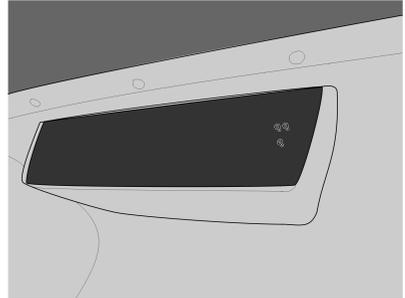
Écran température et horloge pour passagers

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».



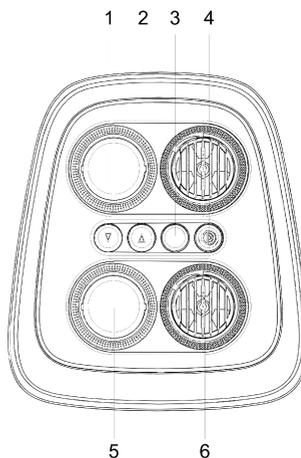
W3081817

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 :

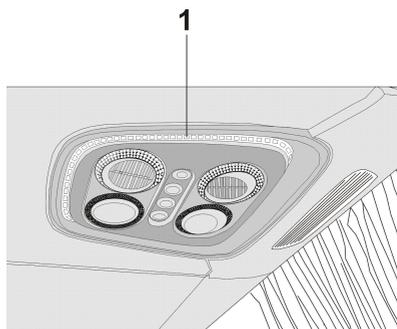
- 1 Interrupteur **ON/OFF** (allumée/éteinte) de lampe de lecture de siège gauche.
- 2 Interrupteur **ON/OFF** (allumée/éteinte) de lampe de lecture de siège droit.
- 3 Interrupteur **MARCHE/ARRÊT** de haut-parleur.
- 4 Non utilisée.
- 5 Lampes de lecture (une par siège passager).
- 6 Bouches d'air de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



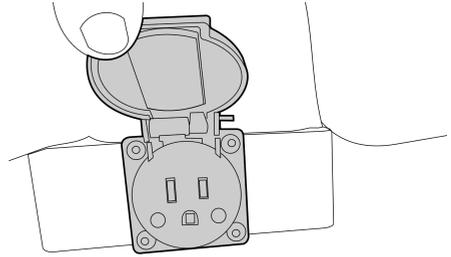
W0089617

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.



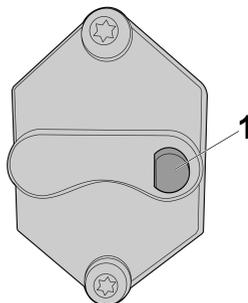
AVERTISSEMENT

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».

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».

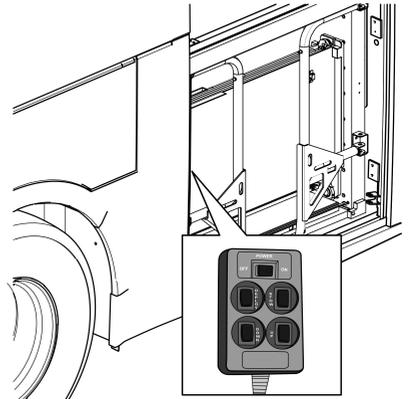
Boîtier de commande suspendu (pour équipement de levage de fauteuil roulant)

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.



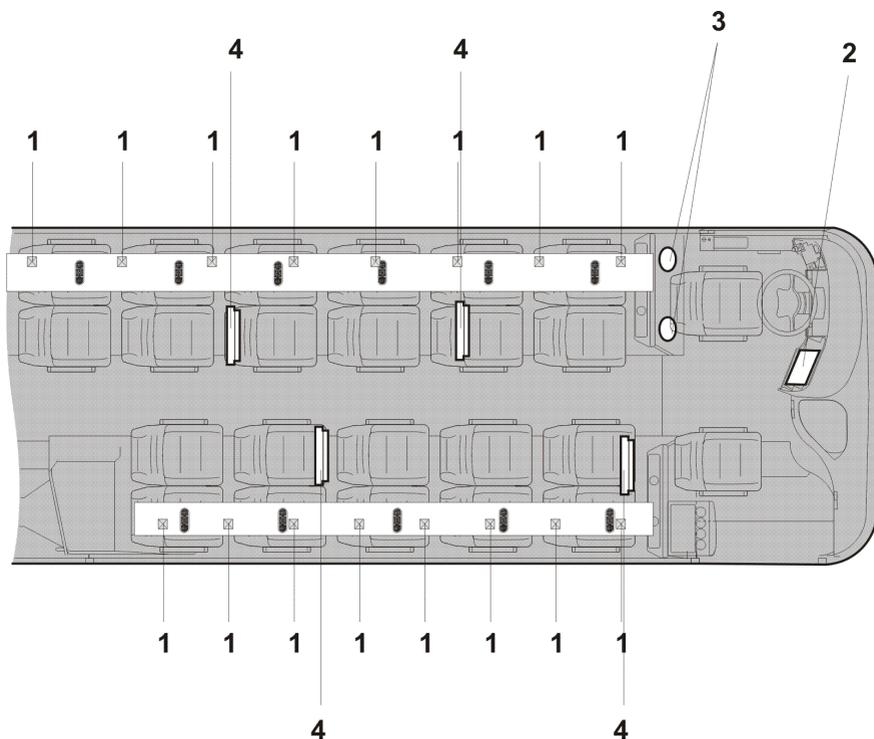
W0095900

Boîtier de commande suspendu.

90 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 :



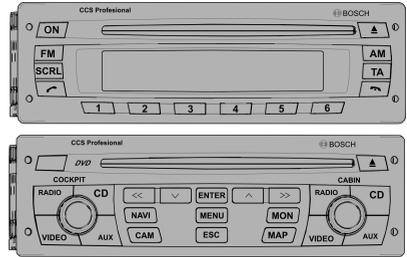
W0089970

- 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».



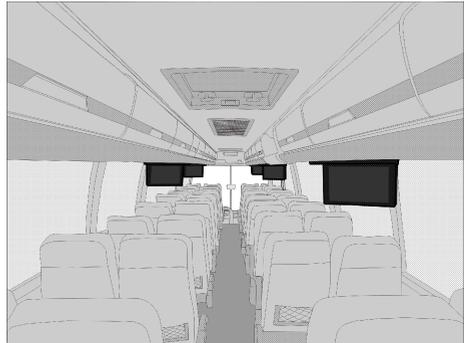
T8057538

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).

92 Système audiovisuel

Système audio

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

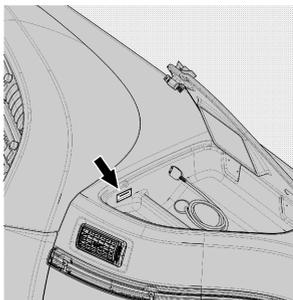
Les principaux éléments du système audio sont :

- 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).

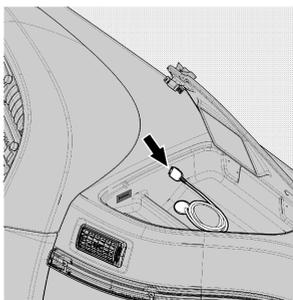
Le système audio est activé par un commutateur situé sur la planche de bord (consulter la section suivante du présent manuel : «Système audio», page 46) et il est commandé par la sélection de la source de signal «AUDIO» sur le panneau de commande du système audio posé dans l'autocar.

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



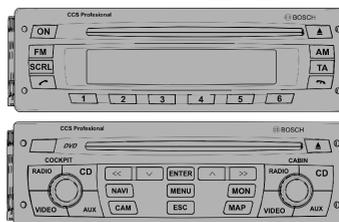
W0101223

(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».

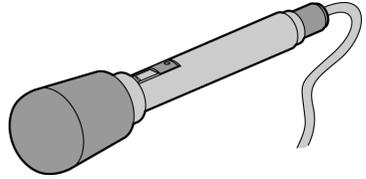
Microphone du guide ou du conducteur (en option)

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

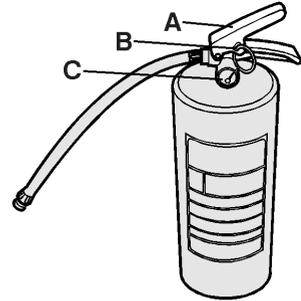
L'extincteur se trouve à l'avant de l'autobus (la plupart du temps monté sous le tableau de bord sur le côté droit).

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 :

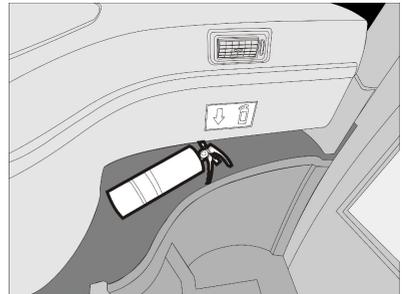
- 1 Retirer l'extincteur de son support.
- 2 Tenir d'une main, l'extincteur par sa poignée et tirer la goupille de sécurité de l'autre.
- 3 Pointer le tuyau caoutchouc au cœur de l'incendie et appuyer sur la gâchette.

Pour en apprendre davantage sur la trousse de premiers soins, consulter la section suivante du présent manuel : «Trousse de premiers soins», page 101.



T0008196

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



W0111065

Emplacement de l'extincteur dans l'autocar.

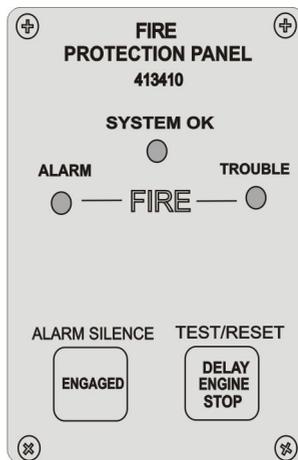
Système d'extinction d'incendie automatique

L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un système d'extinction d'incendie automatique. 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, consulter le mode d'emploi : «Système d'extinction d'incendie automatique».

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 160.



T8061163

Panneau de protection incendie.

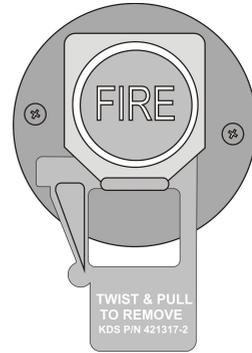
Décharge manuelle du système d'extinction d'incendie automatique

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.



Bouton de décharge manuelle (rouge).



ATTENTION

Faire l'entretien du système d'extinction d'incendie automatique avant de remettre l'équipement en service.

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.



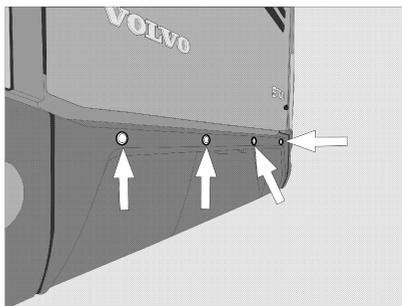
W0090067

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.

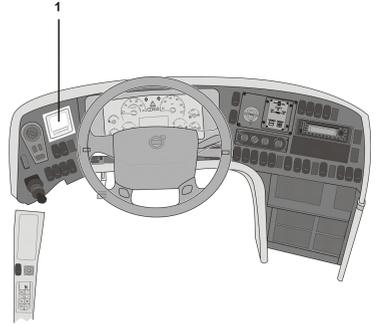
Système de contrôle de la pression des pneus (TPMS)

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».

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.



W0089756

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

100 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).

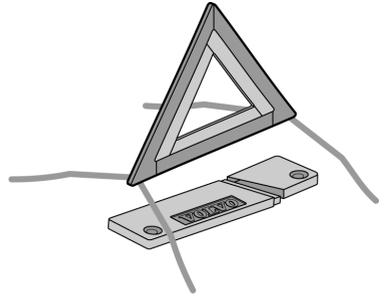


Écran du système de contrôle de la pression des pneus (TPMS).

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.

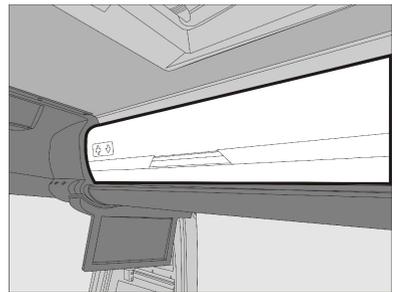
La trousse de premiers soins est située dans un compartiment à l'intérieur du premier compartiment de la galerie droite dans la zone des passagers (pour l'extincteur, consulter la section suivante du présent manuel : «Extincteur», page 95).

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

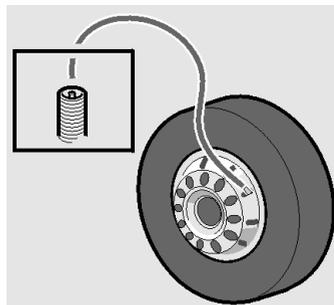
L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'une valve pneumatique de sortie située à côté du siège conducteur ou à l'intérieur de la première trappe de service.

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 :

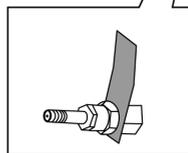
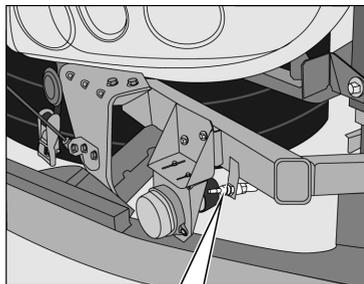
- Gonfler un pneu à l'aide du système pneumatique du bus.
- Relâcher le frein à main avec l'air d'un pneu.



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.

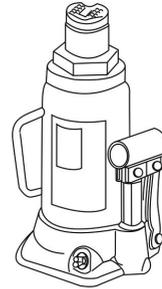


T0015390

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 196) 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.

104 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

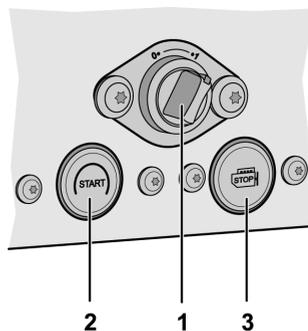
Boîte de contrôle moteur dans le compartiment moteur

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.



T2023998

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.

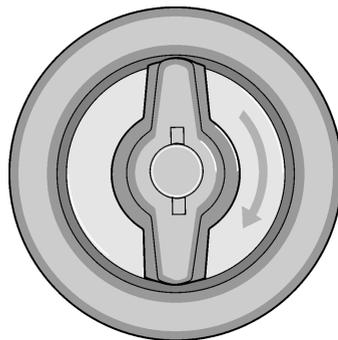
Appuyer sur le bouton rouge pour arrêter le moteur (3).

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 7).



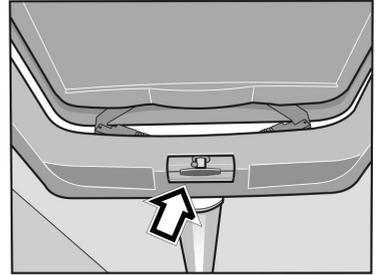
T8009617

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.

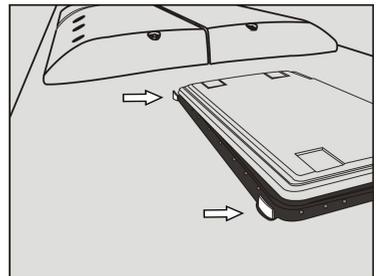
- De l'intérieur, tirer les poignées d'ouverture rouges de trappe et pousser la trappe vers le haut.
- De l'extérieur, tirer les poignées d'ouverture rouges de trappe et pousser la trappe vers le haut.

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.

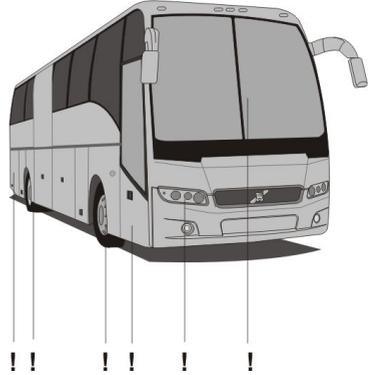


T8061781

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 bourrelets 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 à sensibilité 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 :

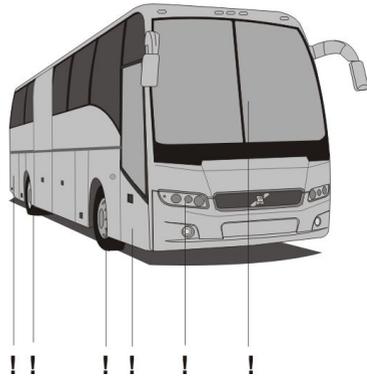
- Toutes les trappes sont fermées.
- Tout l'éclairage fonctionne correctement.
- Les essuie-glaces et le lave-glace de pare-brise fonctionnent correctement.
- Le matériel de sécurité est à l'emplacement approprié.
- Les clignotants et le klaxon fonctionnent correctement.
- La pression de gonflage des 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>	



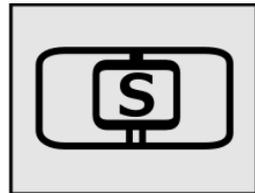
T3014364

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**.

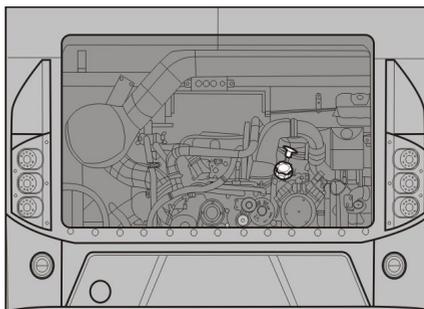
Tous les réservoirs de liquide sont situés à l'arrière de l'autocar.

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.

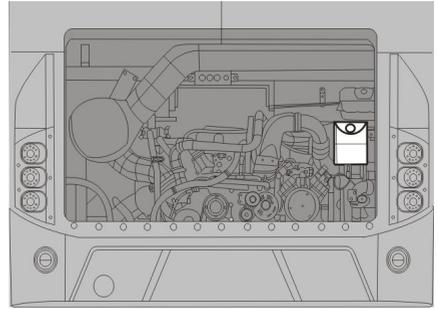


T8056919

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.

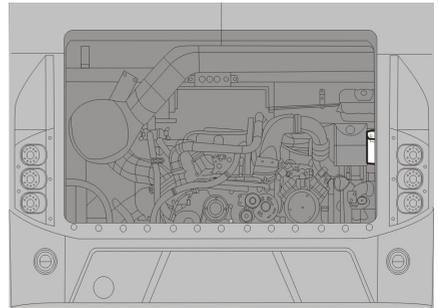


T8056920

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

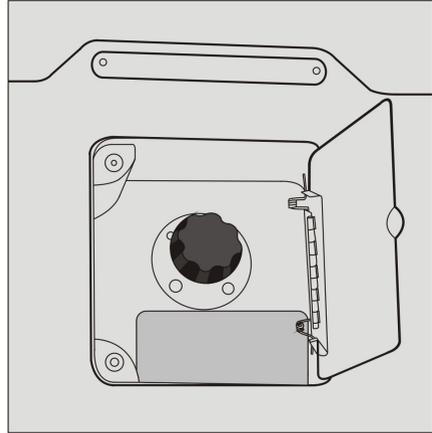
114 Démarrer et conduire

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 10 ou «Configuration des portes et des trappes (autocar avec élévateur pour fauteuil roulant [WCL])», page 12) 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

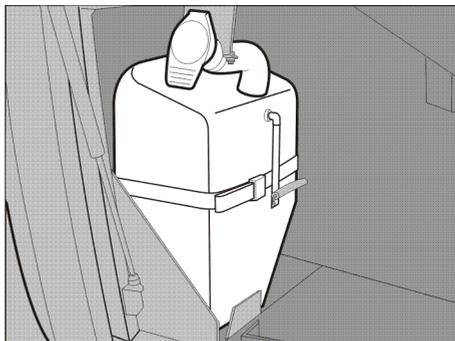
Liquide lave-glace de pare-brise

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 10 ou «Configuration des portes et des trappes (autocar avec élévateur pour fauteuil roulant [WCL])», page 12).
- 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.



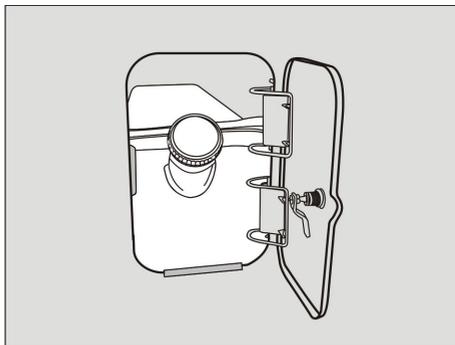
W0100282

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 les 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 avec 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 14».

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



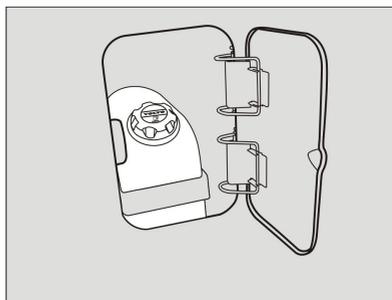
AVERTISSEMENT

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.

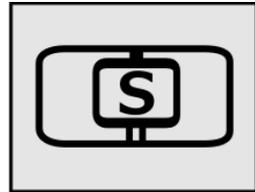
Si une anomalie survient dans le système de post-traitement, une icône d'anomalie correspondante s'affiche sur l'écran du conducteur de la planche de bord et un témoin clignote dans le groupe d'instruments, ce qui indique un problème lié au système antipollution.

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».



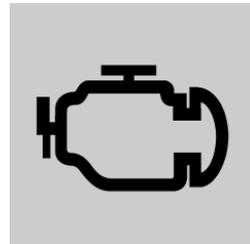
T3014365

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 %**.

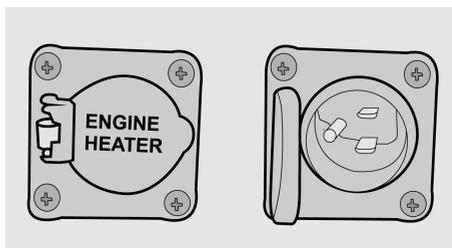
Chauffe-bloc moteur

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 : «Contact d'allumage», page 52.

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 : «Contact d'allumage», page 52.

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 : «Contact d'allumage», page 52.

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 35.



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

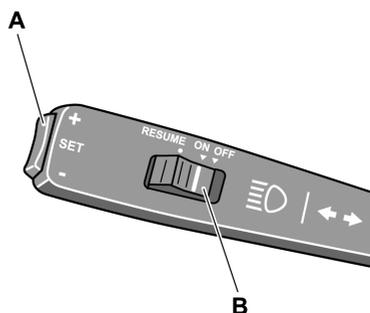
Le régime de ralenti normal du moteur se situe entre **575 et 625 tr/min**. Le maintien d'un ralenti régulier revient au système de contrôle électronique du moteur, ce qui rend les ajustements manuels inutiles. Lorsque l'autobus est stationnaire, le ralenti peut être temporairement augmenté à **1200 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 qu'on déplace bouton à cette position, on réduit le régime de ralenti de **10 tr/min**.

Note: Le changement de la vitesse 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 :

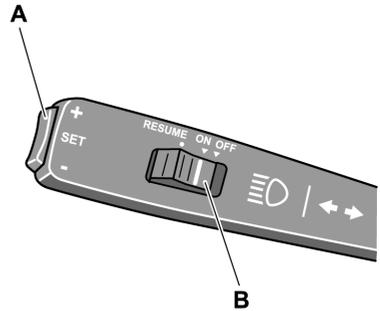
- Maintenir le pied sur la pédale de frein.
- Régler le nouveau régime de ralenti conformément à la procédure précédente.
- Déplacer le commutateur **B** du levier de commande à gauche de la colonne de direction en position **RESUME** (reprise) lorsque le régime ralenti est adéquat, puis relâcher l'interrupteur.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

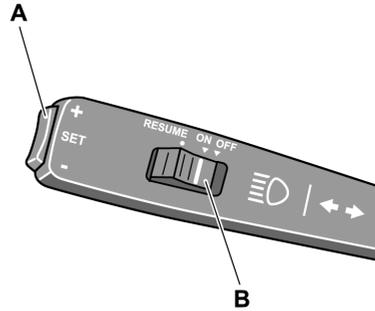
Note: Si le moteur ne «tourne pas doucement» au régime par défaut programmé par le constructeur, veuillez visiter un centre de service Volvo agréé.

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.



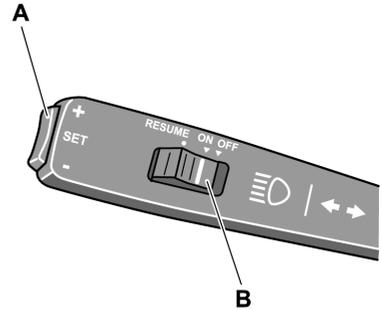
T0012078

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).



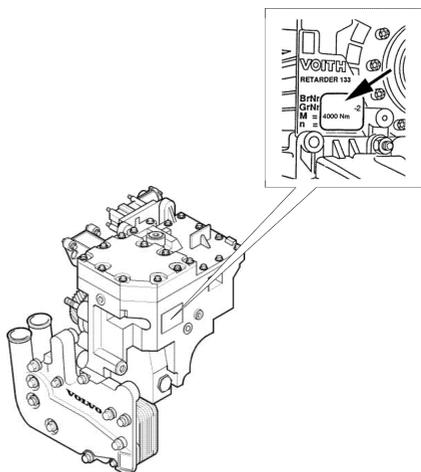
T0012078

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.

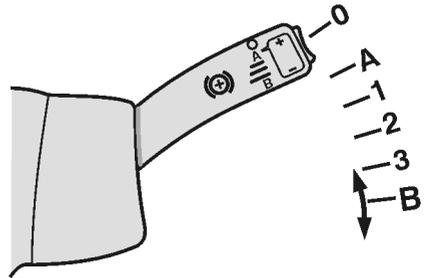


W0089959

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.

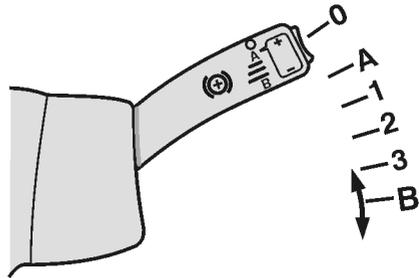
Dans certains autocars, le ralentisseur peut être activé ou désactivé avec la pédale de frein.

Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Freins de service», page 72. 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

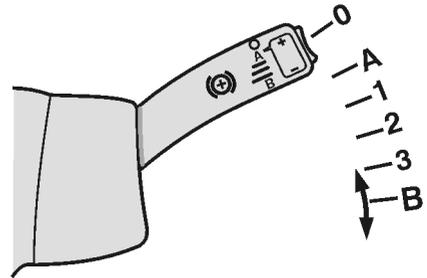
Éviter d'utiliser le ralentisseur sur des routes glissantes en raison des risques de blocage des roues et de glissement causés par le fait que le ralentisseur freine uniquement les roues motrices; dans ces conditions, conserver une distance sécuritaire suffisante. L'omission de le faire peut provoquer 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 126), 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 128.



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».

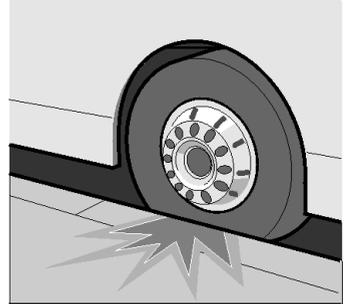
Direction assistée

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 150).



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)

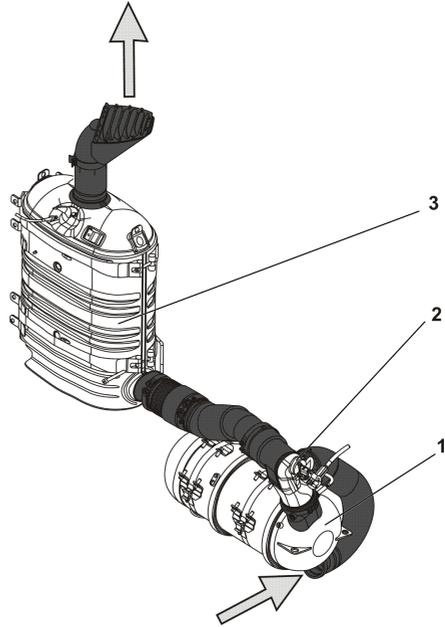
L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé d'un système de post-traitement des gaz d'échappement, qui est conforme à la réglementation sur les émissions **EPA 14**. Le système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS) est conforme à la réglementation sur les émissions **EPA 14**. Il comprend les 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 14**.



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.

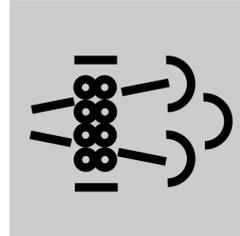


DANGER

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.



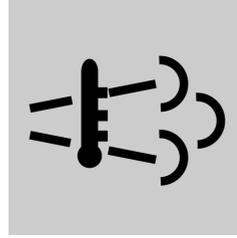
T0015482

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 des personnes, ou de tout matériau, vapeurs ou 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 équipé du système I-Start afin d'améliorer le démarrage du moteur, de prolonger la vie des batteries et de protéger les batteries contre la décharge lorsque l'autocar n'est pas utilisé pendant une longue période.

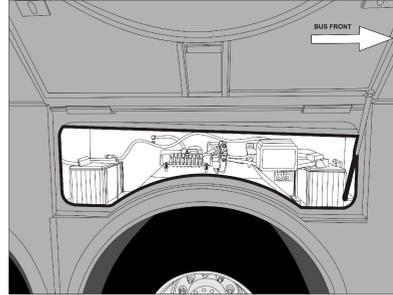
Le système I-Start est un système à deux batteries qui séparent la batterie de démarreur de la batterie commerciale. Ce système est conçu pour protéger le lancement du moteur et accroître la durée de vie des batteries mêmes si les consommateurs déchargent complètement les batteries.

Grâce à cette solution, 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».

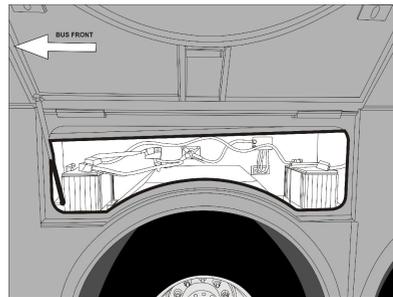
Pour accomplir cette fonction, les charges du véhicule sont divisées en deux systèmes :

- 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*).



W0110919

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



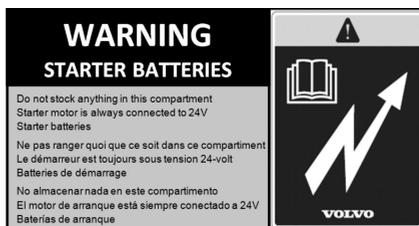
W0110920

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 qu'elles 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.



W0111068

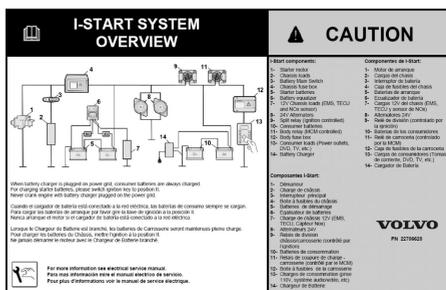
Autocollant des batteries de démarreur.



W0111069

Autocollant des batteries commerciales.

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



W0111070

Autocollant de description du système I-Start.

Système I-Start, ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique)

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 170.

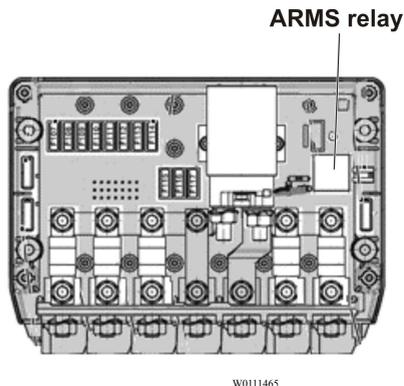
Afin de conserver l'énergie pour le lancement du moteur, le système I-Start a été pourvu du relais ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique). Le relais ARMS a pour fonction de couper la source d'alimentation +30 pour éviter le drainage des batteries de démarreur à la détection de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

Cette fonction agit uniquement si la clé de contact est en position **I**; pour de plus amples renseignements sur les positions de la clé de contact, consulter la section suivante du présent manuel : «Contact d'allumage», page 52.

Lorsqu'une anomalie est détectée sur la sortie du relais ARMS, une icône et/ou un témoin et du texte sont affichés sur l'écran d'information du conducteur. Pour de plus amples renseignements sur les symboles affichés à l'écran du conducteur, consulter le mode d'emploi : «Écran d'informations du conducteur».

De plus, le 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)**. Si ces conditions de défaillance sont observées, deux messages ont également été créés pour signaler un problème. Les messages ci-dessous s'affichent sur l'écran ACL du groupe d'instruments.

Pour de plus amples renseignements sur le module MCM (module de commande maître), consulter la section suivante du présent manuel : «Commutateur de service



Relais ARMS dans le boîtier de fusibles I-Start, 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 : «Contact d'allumage», page 52.

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.



W011071

Autocollant du relais de puissance **K300**.



W011072

Autocollant du relais de puissance **K400**.

Chargeur de batteries

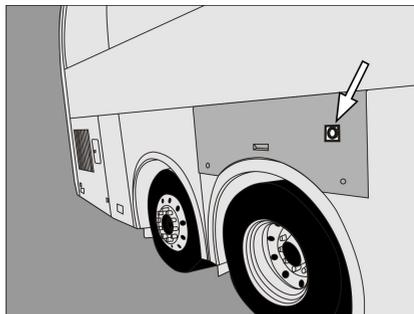
L'autocar Volvo 9700 É.-U. est équipé d'un chargeur de batteries (120 V c.a. $\pm 10\%$, 60 Hz $\pm 10\%$), installé dans la soute à bagages, du côté gauche.

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 :

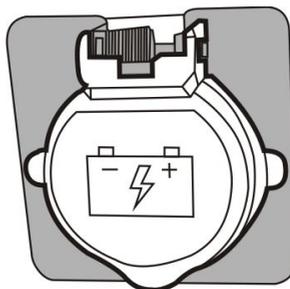
- Si la clé de contact est en position **contact coupé**, position **0** ou **I**, seules les batteries commerciales sont chargées.
- Si la clé de contact est en position **II**, les batteries de démarreur et les batteries commerciales sont chargées.

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 (contact **coupé**, position **0** ou position **I**) :

- 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 **60 % 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 : «Contact d'allumage», page 52.



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 128). 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 :

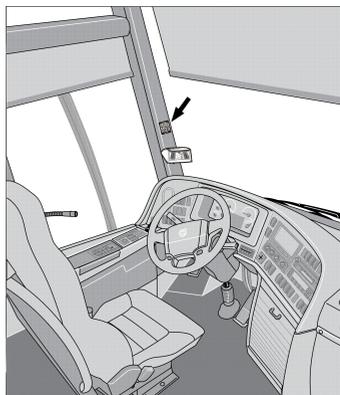
<https://www.prevastcar.com/QRPassP-revost>

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

Lien :

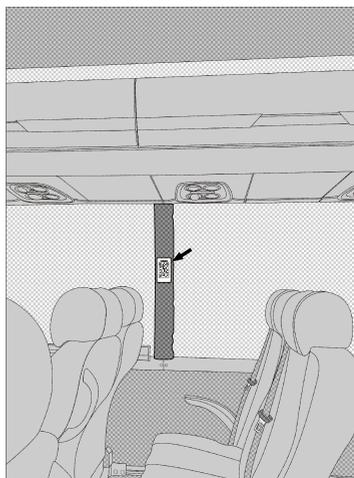
<https://www.prevastcar.com/QRDrivV-2014>

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 215), 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 34.
- 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 35.
- 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 : «Contact d'allumage», page 52).
- 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 150.

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 35.
- 2 Le commutateur d'allumage est en position **III**.
Pour de plus amples renseignements, consulter la section suivante du présent manuel : «Contact d'allumage», page 52.
- 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 69).
- 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 105).
- 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 écope l'alimentation des charges du châssis (pour de plus amples renseignements sur la fonction ARMS, consulter la section suivante du présent manuel : «Système I-Start, ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique)», page 142).

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 : «Contact d'allumage», page 52.

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 150.

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

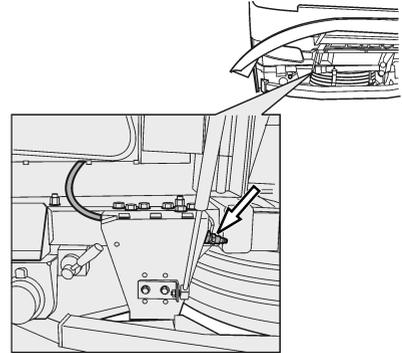
Si l'un ou l'autre des soufflets d'air du véhicule est perforé, le véhicule ne doit plus prendre la route. L'alternative à privilégier est le remplacement du soufflet à l'endroit où se trouve le véhicule, sinon ce dernier doit être remorqué jusqu'à l'atelier Volvo le plus près.

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 150).

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».

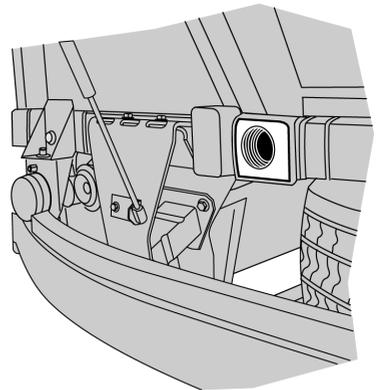
Remorquage

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 205. 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.

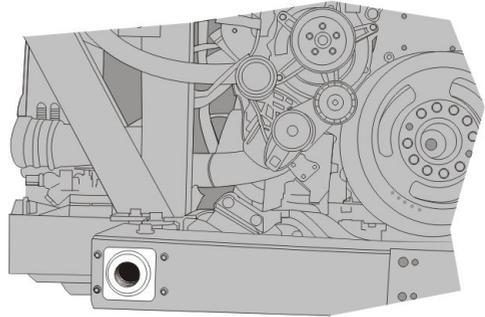


T8012390

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 des dommages sévères 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 audible 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 150).

Également, pour obtenir de plus amples renseignements sur le système d'extinction d'incendie automatique supplémentaire (AFSS), consulter la section suivante du présent manuel : «Système d'extinction d'incendie automatique», page 96.



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

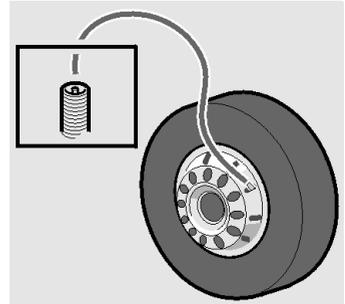
Relâchement du frein de stationnement

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 69).
- 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

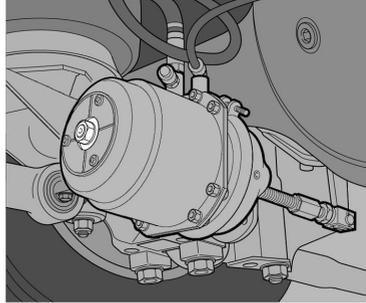
Bloquer les roues motrices pour empêcher l'autobus de bouger lorsque le frein de stationnement est relâché. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

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 155 ou «Autre procédure de remorquage», page 158.



T5014634

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



DANGER

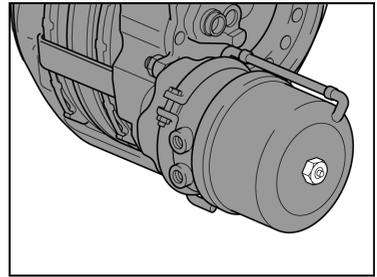
Bloquer les roues motrices pour empêcher l'autobus de bouger lorsque le frein de stationnement est relâché. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

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 155 ou «Autre procédure de remorquage», page 158.



T5014635

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



DANGER

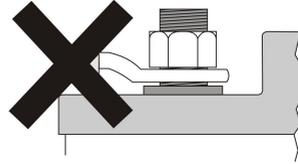
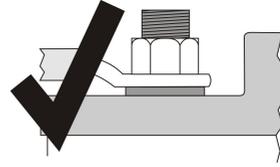
Bloquer les roues motrices pour empêcher l'autobus de bouger lorsque le frein de stationnement est relâché. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

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 166).

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 : «Contact d'allumage», page 52).
- 2 Ouvrir la trappe de compartiment à batteries (*côté droit ou côté gauche*).
- 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 170.
- 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.



W011158

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 170.

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 : «Contact d'allumage», page 52).

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.

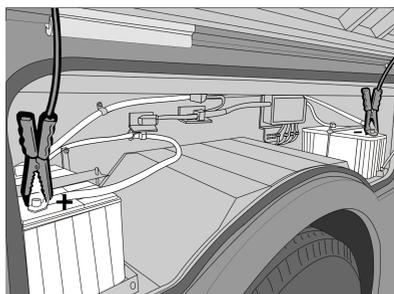
Ces batteries sont connectées en parallèle avec les batteries ordinaires de l'autobus.

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:

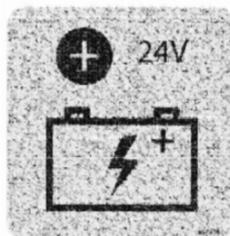
Note: La polarité des batteries est indiquée par des autocollants apposés sur les deux compartiment à batteries.

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.



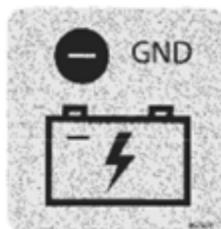
W0101443

Démarrage par batterie d'appoint.



W0111075

Autocollant de polarité du pôle positif.



W0111076

Autocollant de polarité du pôle de masse.

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.

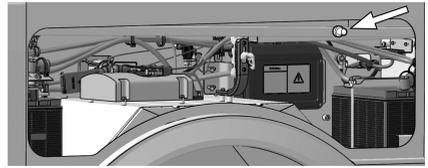


DANGER

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. Si l'acide se déverse 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, il y a un goujon pour le démarrage par batterie d'appoint 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, mettre l'interrupteur d'arrêt de la batterie sur la position **0** ou **OFF** (hors tension).

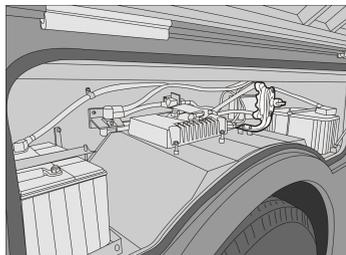
Pour de plus amples renseignements sur l'alimentation des batteries et le fonctionnement de l'interrupteur général, consulter le mode d'emploi : «I-Start».

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).

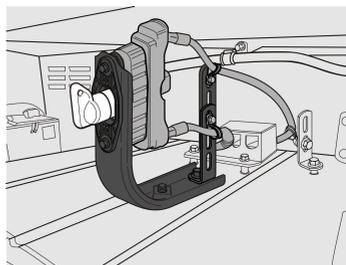
Pour se référer au système I-Start dans le présent manuel, consulter la section suivante : «Système I-Start», page 140.

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



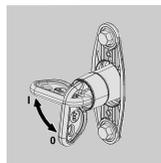
W0100418

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 direction en position **0** (pour connaître les positions

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 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)».

Remplacement d'ampoule

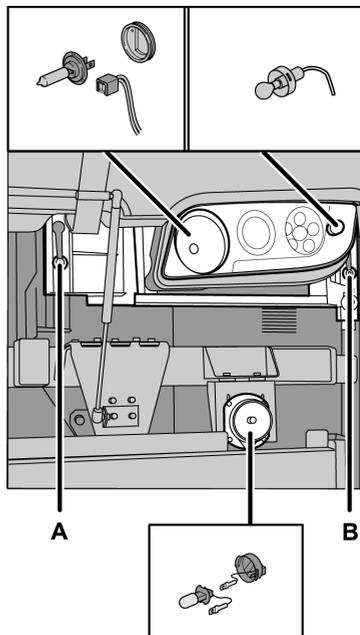
Phares

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 207).



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.

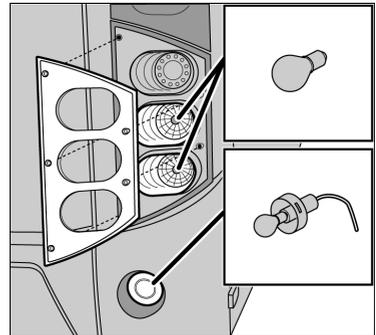
Feux arrière

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 207).



T3019941

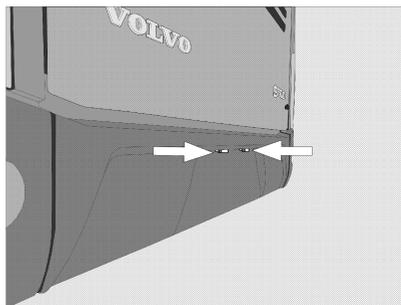
Éclairage de plaque d'immatriculation

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 fonctionnement correct.
- 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 207).



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

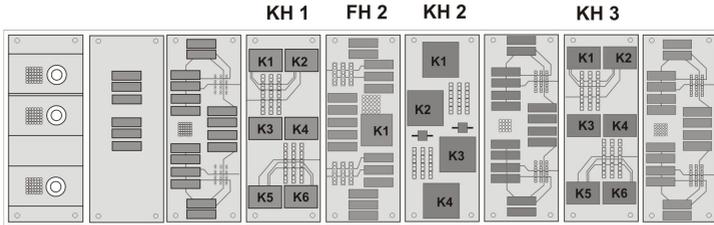


AVERTISSEMENT

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.



W0110753

Relais de la «section KH1»					
K1	SPARE	Réserve.	K2		Indicateur de surcharge.
K3		ECS (suspension à commande électronique).	K4		Boîte de vitesses «I-Shift».
K5	SPARE	Réserve.	K6	SPARE	Réserve.

Relais de la «section KH2»					
K1		Faire démarrer le moteur.	K2 ¹		VECU (module de commande électronique du véhicule). EMS (système de gestion du moteur).
K3 ¹		Moteur essuie-glace. Rondelle.	K4	SPARE	Réserve.

1 Dépend des versions.

178 En cas d'incident

Relais du circuit électrique de châssis (suite)

Relais de la «section KH3»					
K1		Empêche le démarrage du moteur.	K2		Éclairage de la soute à bagages.
K3		Relais de commutateur d'urgence.	K4		Bogie.
K5 ¹		Réserve. Commande de ralentisseur.	K6 ¹		Réserve. RECU (module de commande électronique du ralentisseur).

¹ Dépend des versions.

Relais de la «section FH2»		
K1		Allumage «+15».

Autre relais du circuit électrique de châssis

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.	K300 ³		Relais principal I-Start.
K400 ⁴	BODY +30	Relais +30 I-Start (carrossier-constructeur).	K911 ⁵		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.

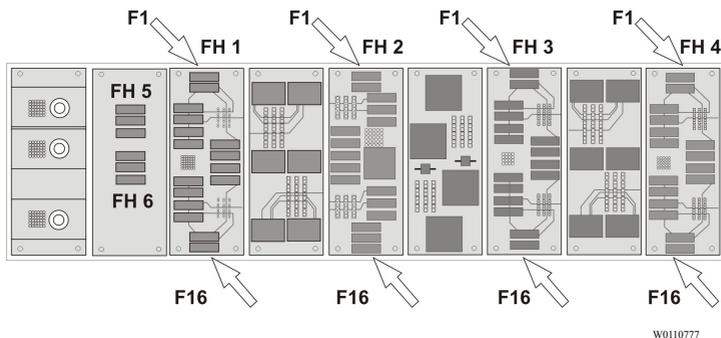
4 Situé à l'intérieur du coffre à batteries gauche.

5 Situé à l'intérieur du centre électrique.

180 En cas d'incident

Fusibles du circuit électrique de châssis

Ce module de distribution électrique est situé dans le centre électrique de l'autocar.



Fusibles de la «section FH1»							
F1	5A		Suspension commandée électroniquement (ECS).	F2	10A		Groupe d'instruments (IC08).
F3	–	SPARE	Réserve.	F4 ¹	20A		Système de freinage électronique (EBS). Système de freinage antiblocage (ABS).
F5	5A		Avertisseur sonore.	F6	–	SPARE	Réserve.
F7 ¹	10A		Module de commande électronique de rapport (GECU) I-Shift.	F8	5A		Pavé ou levier sélecteur de vitesse (boîte de vitesses I-Shift). ¹
F9	5A		Panneau de commande de compartiment moteur à «démarrage/arrêt».	F10	5A		Alarme d'incendie.
F11	10A	FMS	Dynafleet. Système de gestion de parc de véhicules (FMS).	F12	5A	BODY +30	Carrosserie + 30.
F13	10A	SPARE	Réserve.	F14	5A	BBM	Module de carrossier (BBM).
F15	15A		Module de commande électronique du moteur (EECU).	F16	5A	VECU	Module de commande électronique du véhicule (VECU).

¹ Dépend des versions.

182 En cas d'incident

Fusibles du circuit électrique de châssis (suite)

Fusibles de la «section FH2»							
F1	5A		Alimentation du contact.	F2	5A		Alternateur.
F3	10A	HYMER	Hymer.	F4 ¹	10A		Système de freinage électronique (EBS). Système de freinage antibloqué (ABS).
F5	15A		Essuie-glace et lave-glace de pare-brise.	F6	–	SPARE	Réserve.
F7 ¹	5A	FMS	Régulateur d'allure et d'espacement (ACC). Système de gestion de parc de véhicules (FMS).	F8	5A		Groupe d'instruments (IC08).
F9	15A		Moteur de lave-glace.	F10	5A		Suspension commandée électroniquement (ECS).
F11	–	SPARE	Réserve.	F12	10A		Module de commande électronique de ralentisseur (RECU).
F13	5A	BODY +DR	Carrosserie + DR (commutateur d'allumage).	F14	–	SPARE	Réserve.
F15 ¹	10A		Huile hydraulique. Module de commande du système de nettoyage de post-traitement DNOx2.	F16	5A		Tacographe.

¹ Dépend des versions.

Fusibles du circuit électrique de châssis (suite)

Fusibles de la «section FH3»							
F1	5A		Soupape de coupure de carburant.	F2	-	SPARE	Réserve.
F3	5A		La radio.	F4	10A		Éclairage de la soute à bagages.
F5 ¹	10A		Soupape de commande d'essieu tandem. Séparateur d'eau de réchauffeur.	F6 ¹	5A		Trappes de soute à bagages. Trappe de compartiment moteur.
F7 ¹	10A		Régulateur de pression des gaz d'échappement (EPG). Relais de préchauffage. Vitesse du ventilateur.	F8	10A		Frein moteur Volvo (I-VEB).
F9	5A		Commutateur d'allumage.	F10	5A		Dispositif de surveillance du réservoir de carburant (FTM).
F11	-	SPARE	Réserve.	F12	-	SPARE	Réserve.
F13 ¹	10A		Éclairage. Soute à bagages.	F14	20A		Éclairage de compartiment à couchette.
F15 ¹	5A	SPARE	Réserve.	F16	10A		Indicateur de charge.

¹ Dépend des versions.

184 En cas d'incident

Fusibles du circuit électrique de châssis (suite)

Fusibles de la «section FH4»							
F1	5A		Groupe d'instruments (IC08).	F2	–	SPARE	Réserve.
F3	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).	F4	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).
F5	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).	F6	–	SPARE	Réserve.
F7 ¹	25A		Module de commande du système de nettoyage de post-traitement DNOx2.	F8	5A		Protection de tension.
F9	20A		La radio.	F10 ¹	5A		Court-circuit principal.
F11	–	SPARE	Réserve.	F12	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).
F13	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).	F14	25A		Module de commande d'éclairage (LCM).
F15	5A		Feux de gabarit gauche.	F16	5A		Feux de gabarit droit.

¹ Dépend des versions.

Fusibles du circuit électrique de châssis (suite)

Fusibles de la «section FH5»							
F1	30 A		Selon la configuration de l'autocar.	F2	15A		Selon la configuration de l'autocar.
F3 ¹	–	SPARE	Réserve.				

¹ Dépend des versions.

Fusibles de la «section FH6»							
F1	30 A		Selon la configuration de l'autocar.	F2 ¹	–	SPARE	Réserve.
F3 ¹	–	SPARE	Réserve.				

¹ Dépend des versions.

186 En cas d'incident

Autres fusibles du circuit électrique de châssis

Autres fusibles du circuit électrique de châssis.

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).				

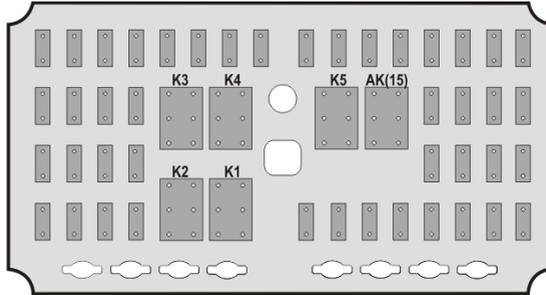
1 Situé à l'intérieur du coffre à batteries droit.

2 Situé à l'intérieur du boîtier de fusibles arrière, dans le compartiment moteur (VPDUR).

3 Situé à l'intérieur du coffre à batterie droit (sur le porte-fusibles FH1).

Relais du circuit électrique de carrosserie

Ce module de distribution électrique est situé dans le centre électrique de l'autocar.



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

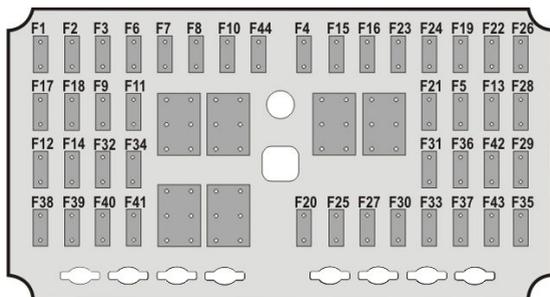
Autres relais de carrosserie					
K910 ¹		Panneau de protection KIDDE (système d'extinction d'incendie automatique, AFSS).	K911 ¹		Audio et vidéo sur demande.
K912 ¹		Relais du système de contrôle de la pression des pneus (TPMS).			

1 Situé à l'intérieur du centre électrique.

188 En cas d'incident

Fusibles du circuit électrique de carrosserie

Ce module de distribution électrique est situé dans le centre électrique de l'autocar.



T8058916

Fusibles de carrosserie					
F1	20A	Trousse de réparation alimentation +30.	F13 ¹	7,5A	Module I/O B toilette du milieu et du côté gauche.
F2 ¹	5A	Système de divertissement Bosch. DRL (feux de circulation de jour).		15A	FSS (Système d'extinction d'incendie).
F3	20A	Audio & Vidéo 12V.	F14	20A	Vitre électrique.
F4	30 A	Relais libre K5.	F15	30 A	Élévateur pour fauteuil roulant (WCL).
F5	30 A	Module I/O B plancher.	F16	30 A	Module I/O toit gauche.
F6	5A	Module I/O A climatisation.	F17	5A	Minuterie Webasto 2.
F7	5A	Module I/O A climatisation.	F18	20A	Audio et Vidéo 24 V.
F8 ¹	30 A	Chaufferette auxiliaire. Éclairage avant SEL.	F19	7,5A	Module toilette I/O B.
F9	5A	Commutateurs à DEL rouge.	F20 ¹	15A	Convertisseur de planche de bord. Sortie d'allume-cigares.
F10	20A	Dégivreur.	F21 ¹	5A	Copiloto. TD7. Wi — Fi.
F11	30 A	Module 2 I/O B plancher gauche.	F22	15A	MCM d'alimentation B+.
F12 ¹	7,5A	Commande Innova. Alimentation du MCM (module de commande maître).	F23	5A	Éclairage sous les sièges.

1 Dépend des versions.

190 En cas d'incident

Fusibles du circuit électrique de carrosserie (suite)

Fusibles de carrosserie (circuits électriques de carrosserie, suite)					
F24	5A	Module I/O A portière du milieu.	F35	10A	Système Park Pilot.
F25	5A	Minuterie Webasto 3.	F36	5A	Afficheur heure et température.
F26	5A	Module I/O A de planche de bord.	F37	15A	TPMS (Système de contrôle de la pression des pneus).
F27	30 A	Prise 24 volts c.c. côté conducteur.	F38	3A	Liaison Volvo.
F28	5A	Interrupteur de pression.	F39	7,5A	Trappe de toit avant.
F29 ¹	3A	Copiloto. Liaison Volvo.	F40	7,5A	Trappe de toit arrière.
F30	5A	Panneau de commande air.	F41	5A	Minuterie Webasto 1.
F31	3A	Alimentation +15 TD7.	F42	15A	Liant électrique.
F32 ¹	5A	Innova (+15).	F43	5A	Rabat dégivreur.
F33	15A	DRC climatisation.	F44	15A	Relais surintensité libre.
F34	20A	Audio & Vidéo (+15).			

1 Dépend des versions.

Autres fusibles du circuit électrique de carrosserie

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.

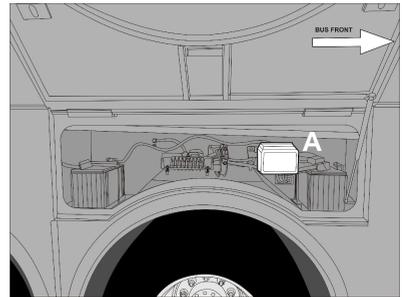
L'autocar Volvo 9700 É.-U./CAN est équipé de deux centres électriques à fusibles et relais, montés à l'intérieur des compartiments à batteries.

Ces boîtiers à fusibles et relais sont les suivants :

- (A) Boîtier à fusibles et relais 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.

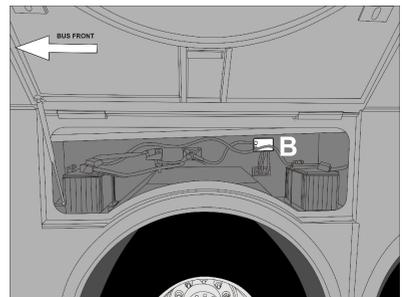
Le couvercle du boîtier à fusibles et relais du système «I-Start» porte une étiquette sur l'un de ses côtés. L'étiquette présente une description de chaque relais et de chaque fusible installé dans le boîtier.

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) Boîtier à fusibles et relais «I-Start» à l'intérieur du compartiment à batteries droit.

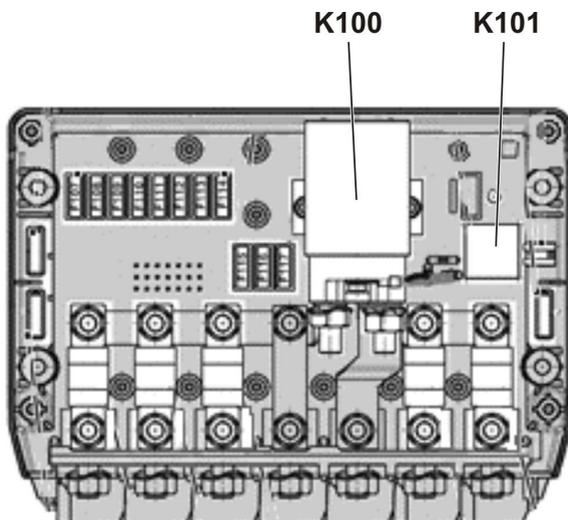


W0111080

(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

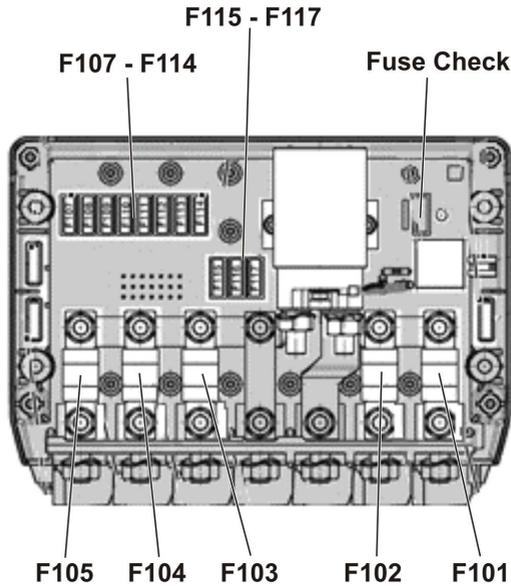


W0108044

Relais dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start

K100		Relais principal.	K101		Coupe-circuit principal de réinitialisation automatique (ARMS).
------	---	-------------------	------	---	---

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.

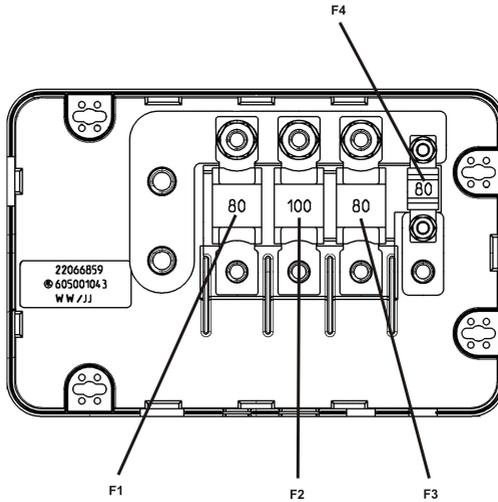
194 En cas d'incident

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					
F1	80A	Centre électrique de carrosserie +30.	F2	100A	Inverseur.
F3	80A	Climatiseur.	F4 (mini)	80A	Élévateur pour fauteuil roulant (WCL).

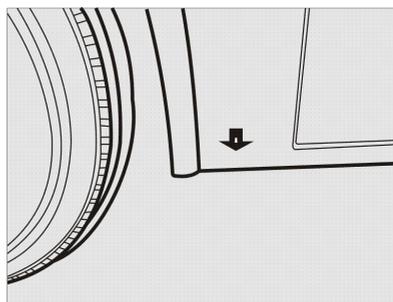
Remplacement de roues

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 103). 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».



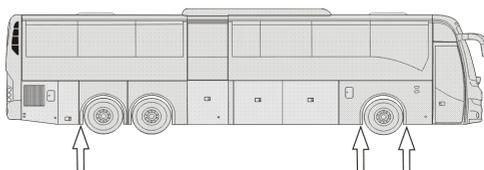
ATTENTION

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

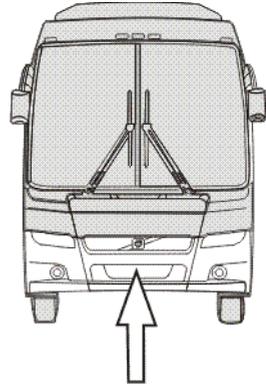
Tous les autocars Volvo sont munis d'une roue de secours installée à l'usine. En ce qui concerne l'autobus Volvo 9700 É.-U./CAN, la roue de secours est montée à l'avant de l'autobus sous le plancher de la cabine du conducteur.

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 le 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 ressorts 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.

Pressions de gonflage des pneus recommandées

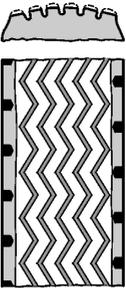
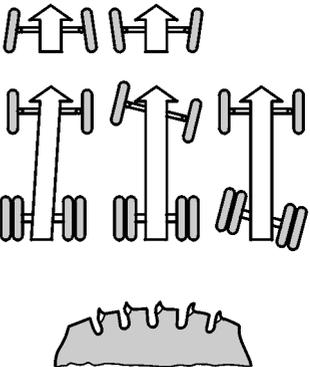
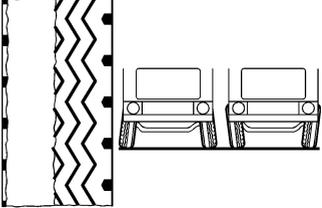
Toujours respecter les recommandations du fabricant de pneus. Lorsque ces renseignements ne sont pas disponibles, vous pouvez utiliser temporairement les pressions de gonflage des pneus indiquées dans le tableau ci-dessus à titre de référence.

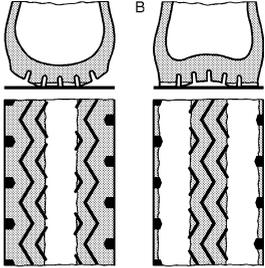
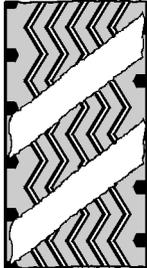
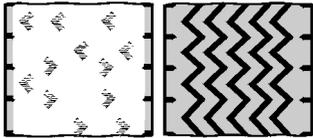
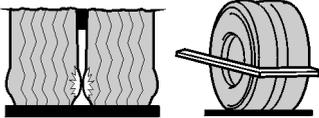
Note: Les valeurs indiquées dans le tableau des pressions de gonflage des pneus ci-dessous sont celles de la (Latin American Tire and Rim Association).

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	230 0	242 0	254 0	266 0	278 0	289 5	301 0	312 5	324 0	335 0	-
		S	257 5	271 0	284 5	298 0	311 0	324 0	337 0	350 0	362 5	375 0	-

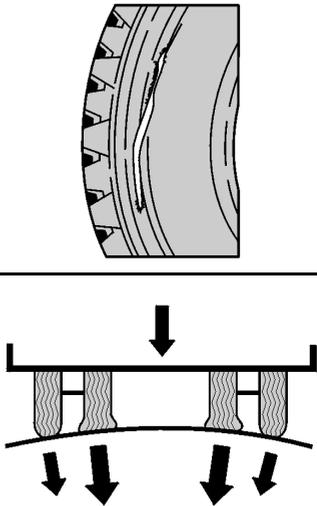
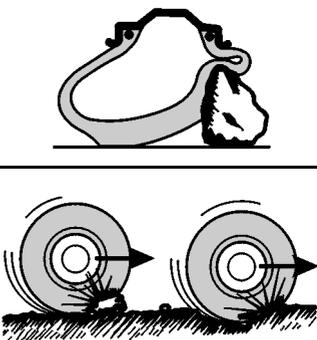
Vérification de l'usure des pneus

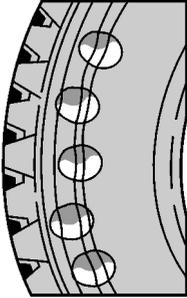
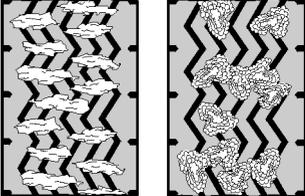
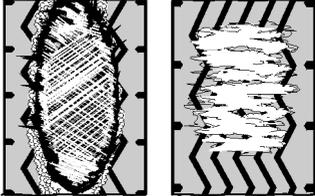
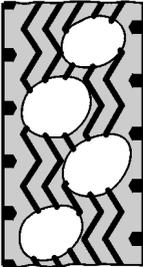
Vérifier que les pneus s'usent normalement.
Comparer l'usure avec celle des illustrations
et rechercher différents types d'usure.

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. 	

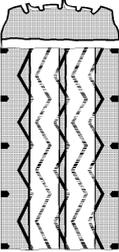
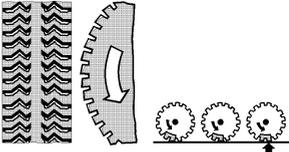
Symptômes	Cause du problème	Illustration
<p>Usure centrale (A) et usure des épaulements (B).</p>	<p>Mauvaise pression :</p> <p>A Pression supérieure aux recommandations.</p> <p>B Pression inférieure aux recommandations.</p>	
<p>Usure diagonale</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 Fluctuation du pneu. 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. 	

202 En cas d'incident

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 sidewall with a vertical crack. The bottom part shows a simplified chassis with two wheels on a wavy road surface, with arrows indicating downward forces on the wheels.</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 with a large, irregular hole on the sidewall. The bottom part shows two wheels on a road with a small object caught between them, with arrows pointing inward to indicate the pinching force.</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 against the ground.</p>

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. 	

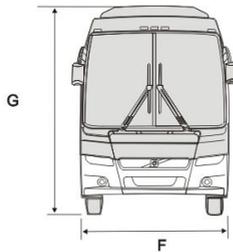
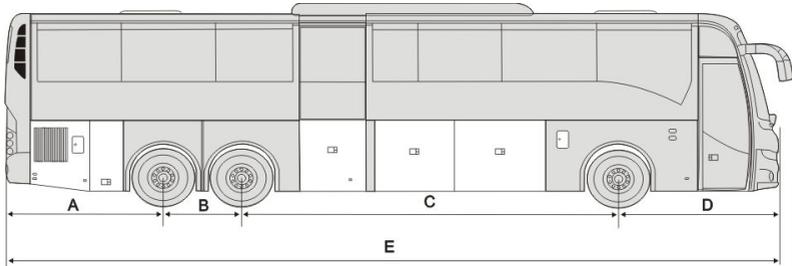
204 En cas d'incident

Symptômes	Cause du problème	Illustration
Rainures longitudinales.	1 Normal pour les roues non motrices, sur les bonnes routes et les longs parcours.	 A vertical cross-section of a tire tread showing several parallel longitudinal grooves. The tread pattern is symmetrical about a central vertical line.
Usure sur le bord des rainures («bande de roulement»).	1 Usure normale, selon la dimension de la bande de roulement; l'usure augmente avec un poids plus élevé.	 An illustration showing a cross-section of a tire tread with wavy grooves. To the right, a separate piece of the tread is shown with a curved arrow indicating the direction of wear on the edges. Below this, three small gears are shown on a horizontal surface, with arrows pointing to the contact points between the gear teeth and the surface, illustrating the concept of a rolling band.

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.....	- — Ah ou — —Ah
Densité de l'électrolyte.....	- —g/cm ³ (chargée) - —g/cm ³ (demi-charge) - —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	D13J
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 14
Filets et fixations.....	Métrique.

Caractéristiques techniques de la boîte de vitesses automatique

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.

210 Données techniques

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

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

212 Données techniques

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.

**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 VIN est le même numéro qui se trouve 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 VIN est le même numéro qui se trouve sur le longeron du châssis.

AXLES/ISSIENS		G.A.W.R./P.A.R.B.E.		TIRES/PNEUS	RIMS/JANTES	COLD INFLATION PRESS./PNEUS A FROID		SINGLE OR DUAL/SIMPLE OU DOUBLE
		KG	LBS			KPA	PSI	
FRONT/AVANT	7484	(165 00)	315 / (R0R22.5J)	22.5/0.00		830	(120)	S
REAR/ARRIERE	10024	(221 00)	315 / (R0R22.5J)	22.5/0.00		620	(90)	D
REAR/TANDEM	4800	(108 00)	315 / (R0R22.5J)	22.5/0.00		500	(85)	S

MANUFACTURED BY: VOLVO BUS CORPORATION
FABRIQUE PAR: VIM

G.V.W.R.: 22407 KG. (49400 LBS) DATE OF MFG:

P.N.B.V.: DATE DE FAB:

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 ON THIS LABEL. EST CONFORME A TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DES REGLEMENT SUR LA SECURITE DES VEICULES AUTOMOBILES DU CANADA EN VIGUEUR A LA DATE DE SA FABRICATION INDIQUEE CI-HAUT.

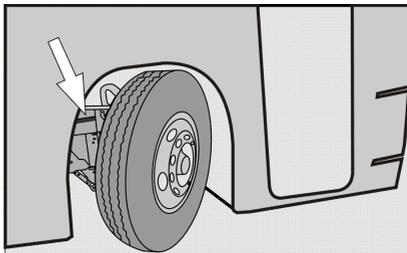
VEHICLE IDENTIFICATION NO. TYPE: BUS B1A
NO. IDENTIFICATION VEHICULE

T0015663

216 Données techniques

Numéro d'identification du véhicule (VIN)

Il est estampé sur le châssis à poutre en C à l'extrémité avant droite du véhicule, dans l'arc de roue à 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

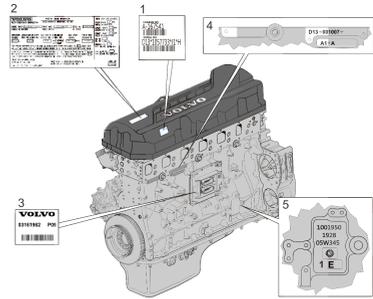
Deux étiquettes sont apposées du côté droit du cache-soupapes pour identification du moteur.

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) :

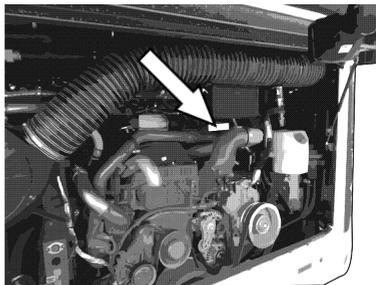
- Numéro de pièce du module de commande du moteur (étiquette apposée sur le module).
- Type de moteur et application.
- Numéro de série du moteur estampé.
- Certifications du moteur.



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	VIN3CETZ221F5171421
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

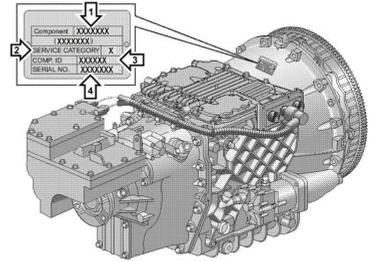
(B) Renseignements de l'étiquette de contrôle des émissions du véhicule.

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.



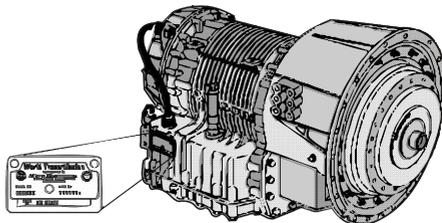
W0091964

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.



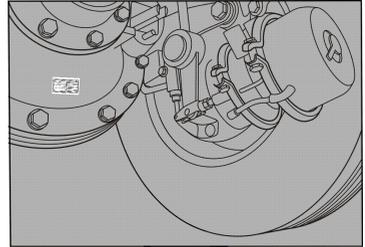
W0095903

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.

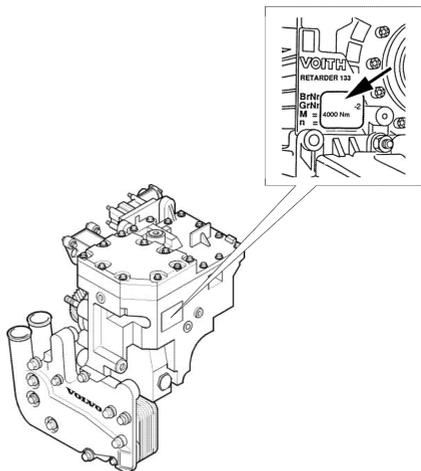


W0089943

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 originales 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 Prévost, dans le centre d'entretien/fourniture Prévost.

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.....	46
Activation du régulateur de vitesse.....	126
Aide au démarrage en côte.....	39
Alerte de température élevée des freins.....	76
Ampoules pour les lampes d'éclairage.....	207
ARMS (coupe-circuit principal de réinitialisation automatique).....	142
Arrêt d'urgence.....	5
Arrêt du moteur.....	122
Assistance au démarrage.....	166
Assistance et secours sur l'autoroute (VAS, Volvo Action Service).....	150
Augmentation de la charge sur l'essieu moteur (élévateur de tandem).....	38
Autocollants de compartiments de batteries du système I-Start.....	141
Autre procédure de remorquage.....	158
Autre relais du circuit électrique de châssis.....	179
Autres fusibles de carrosserie.....	190
Autres fusibles du circuit électrique de carrosserie.....	190
Autres relais de carrosserie.....	187
Autres relais du circuit électrique de carrosserie.....	187
Avertissement de trappes et portes ouvertes.....	9
Avertissements relatifs à la procédure de démarrage par batterie d'appoint.....	168

Avertissements relatifs au ravitaillement en carburant.....	117
Avertisseur sonore.....	18

B

Balais d'essuie-glace des phares.....	59
Bande lumineuse à DEL.....	84
Blocage de différentiel.....	39
Boîte à outils.....	104
Boîte de contrôle moteur dans le compartiment moteur.....	105
Boîte de vitesses Allison, fonction Mode.....	64
Boîte de vitesses automatique Allison.....	62
Boîte de vitesses I-Shift plaque produit.....	219
Boîtier de commande suspendu (pour élévateur de fauteuil roulant, équipement WCL).....	89
Boîtier électrique à fusibles et relais à l'intérieur du compartiment à batteries droit.....	192
Boîtiers de fusibles à l'intérieur des compartiments à batteries.....	191

C

Caractéristiques de l'équilibrage des roues avant.....	212
Caractéristiques techniques de l'essieu arrière.....	210
Caractéristiques techniques de la boîte de vitesses automatique.....	209
Caractéristiques techniques des roues et des pneus.....	211

226 Répertoire alphabétique

Caractéristiques techniques du moteur.....	208
Caractéristiques techniques du réservoir de solution d'urée (DEF).....	213
Caractéristiques techniques du système électrique.....	206
Centre électrique de l'autocar.....	176
Chargeur de batteries.....	144
Chauffage de la fenêtre du conducteur.....	44
Chauffe-bloc moteur.....	120
Clés.....	2
Commande de niveau.....	37
Commande de rideau de destination.....	78
Commutateur d'essai de climatisation.....	50
Commutateur de service du module de commande maître (MCM).....	50
Commutateurs dans le centre électrique.....	50
Commutateurs.....	35
Compenser la différence dans l'usure des plaquettes de frein.....	75
Composants du système de post-traitement des gaz d'échappement (EATS).....	134
Compte-tours.....	29
Conduite économique.....	147
Conduite par temps froid.....	148
Conduite prudente.....	146
Configurations de portes et de trappes.....	9
Considérations relatives au remorquage de l'autocar.....	157
Contact d'allumage.....	52
Contacteur d'arrêt d'urgence.....	35

Contrôleur de climatiseur, système de multiple-xage.....	77
Cric hydraulique.....	103

D

Décharge manuelle du système d'extinction descendit automatique.....	97
Démarrage d'un moteur chaud.....	122
Démarrage d'un moteur froid.....	121
Démarrage du moteur.....	121
Démarrer et conduire.....	109
Dépannage général d'une anomalie électrique.....	175
Désactivation du frein de porte ouverte.....	56
Désactivation du régulateur de vitesse.....	127
Désactivation générale du frein de porte.....	56
Dimensions générales, autocar Volvo 9700 É.-U./CAN (6x2).....	205
Direction assistée.....	133
Disjoncteur de prises électriques 110 V c.a. de passagers.....	86
Données techniques.....	205

E

EBS, système de freinage à commande électronique.....	74
Éclairage clair-obscur.....	41
Éclairage de nuit.....	41
Éclairage de plaque d'immatriculation.....	174
Éclairage du compartiment conducteur.....	42
Éclairage du compartiment passagers.....	40

Éclairage individuel des passagers.....	42	Freins de secours.....	70
Écran du conducteur.....	27	Freins de service.....	72
Écran du système de contrôle de la pression des pneus (TPMS).....	100	Fusibles à l'intérieur du boîtier électrique du compartiment à batteries droit.....	194, 193
Écran température et horloge pour passagers.....	83	Fusibles châssis.....	186
Émissions critiques - Entretien connexe.....	139	Fusibles dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start.....	193
En cas d'incident.....	150	Fusibles de carrosserie.....	189
Entrée dans l'autocar.....	4	Fusibles de carrosserie, suite.....	190
Équipement d'urgence et de sécurité.....	94	Fusibles de la section FH1.....	181
Équipement d'urgence et de sécurité.....	94	Fusibles de la section FH2.....	182
Équipement intérieur.....	81	Fusibles de la section FH3.....	183
Équipement intérieur.....	81	Fusibles de la section FH4.....	184
Essuie-glace du pare-brise, lave-glace du pare-brise/phares.....	59	Fusibles de la section FH5.....	185
Essuie-glaces.....	59	Fusibles de la section FH6.....	185
Estimation de la durée de charge de masse.....	145	Fusibles du circuit électrique de carrosserie.....	188
Étiquette d'information sur le contrôle des émissions du véhicule.....	218	Fusibles du circuit électrique de châssis.....	180
Étiquette des caractéristiques du siège conducteur.....	17		
Étiquettes de code QR.....	149		
Extincteur.....	95		
F			
Fenêtres d'urgence.....	108		
Fermeture de l'autocar.....	8		
Feux arrière.....	173		
Feux de détresse.....	34		
Feux de position.....	43		
Fonction de freinage prioritaire.....	22		
Frein de porte ouverte.....	55		
Frein de stationnement sur relâchement mécanique des freins à disque.....	163		
Frein de stationnement.....	69		
		G	
		Garantie au sujet des organes à émissions de gaz à effet de serre.....	139
		Goujon de masse pour batteries de démarrage par batterie d'appoint.....	169
		Groupe d'instruments.....	25
		I	
		Icône de régénération du filtre à particules (DPF) requise.....	137

228 Répertoire alphabétique

Identification du véhicule.....	214
Indicateur de direction, inverseur feux de croisement / route.....	58
Indicateur de température du liquide de refroidissement du moteur.....	26
Indicateur de vitesse.....	29
Informations concernant la sécurité.....	11
Inspection quotidienne.....	112
Instruments et commandes.....	21
Interrupteur d'arrêt de batterie.....	170
Interrupteur d'éclairage.....	33
Interrupteur d'éclairage.....	33
Interrupteur de frein de porte.....	51
Intervalles d'entretien.....	223
Introduction.....	1

J

Jauge de carburant.....	27
Jauge de solution d'urée.....	30

L

Lave-glaces.....	59
Levier sélecteur de boîte de vitesses I-Shift.....	60
Limitation de vitesse.....	131
Liquide lave-glace de pare-brise.....	115

M

Manomètre de suralimentation.....	26
Manomètre du circuit pneumatique.....	28
Message d'arrêt au prochain arrêt de bus.....	23
Message d'ARRÊT.....	23

Message d'avertissement.....	23
Messages relatifs au niveau de solution d'urée (DEF).....	119
Microphone du guide ou du conducteur.....	93
Mini porte-fusibles à l'intérieur du compartiment à batteries gauche.....	195
Mini porte-fusibles.....	195
Moteur étiquettes d'identification.....	217

N

Nettoyage et entretien de l'intérieur et de l'extérieur de l'autocar.....	110
Niveau d'huile hydraulique de servodirection.....	113
Niveau d'huile hydraulique pour le ventilateur de liquide de refroidissement du moteur.....	113
Niveau d'huile moteur.....	112
Niveau de liquide du circuit de refroidissement du moteur.....	114
Numéro d'identification du véhicule (VIN).....	216

O

Ouverture de l'autocar depuis l'intérieur.....	7
Ouverture de la porte de service depuis l'extérieur.....	47

P

Panneau de commande audiovisuelle.....	91
Panneau des passagers.....	84
Pannes et avertissements.....	21

Pare-soleil.....	45	Ralentisseur.....	66, 128
Passage phares/feux de croisement (éclairage allumé).....	58	Rapports de boîte de vitesses.....	209
Pavé sélecteur de boîte de vitesses I-Shift.....	61	Ravitaillement en carburant.....	116
Pédale d'accélérateur désactivée.....	22	Recommandations pour éviter l'usure inutile des pneus.....	198
Perforations.....	154	Réduction catalytique sélective (SCR).....	171
Phares Xenon.....	173	Réglage des rétroviseurs externes.....	54
Phares.....	172	Réglage du régime de ralenti du moteur.....	124
Plaque produit Allison.....	220	Réglage du volant.....	57
Plaque produit de l'autocar.....	215	Régulateur de vitesse et limitation de vitesse combinés.....	132
Plaque produit de l'essieu arrière.....	221	Relâchement mécanique du frein de stationnement.....	162
Plaque produit de ralentisseur.....	222	Relâcher le frein de stationnement avec l'air des pneus de l'autocar.....	161
Points de levage structuraux de l'autocar.....	196	Relais à l'intérieur du boîtier électrique du compartiment à batteries droit.....	192
Portes et trappes.....	6	Relais châssis.....	179
Portes.....	6	Relais dans le boîtier de distribution électrique correspondant au système I-Start.....	192
Poubelle, arrière.....	82	Relais de carrosserie.....	187
Pressions de gonflage des pneus recommandées.....	199	Relais de la section FH2.....	178
Prises électriques 110 V c.a. (courant alternatif) de passagers dans les sièges passagers.....	85	Relais de la section KH1.....	177
Procédure de démarrage par batterie d'appoint.....	167	Relais de la section KH2.....	177
Protection contre la décharge de batterie.....	5	Relais de la section KH3.....	178
 		Relais de puissance du système I-Start.....	143
Q		Relais du circuit électrique de carrosserie.....	187
Quelques conseils de conduite.....	146	Relais du circuit électrique de châssis.....	177
R			
Raccord externe d'alimentation pneumatique.....	102		
Ralentisseur activé.....	40		

230 Répertoire alphabétique

Remorquage.....	155
Remplacement d'ampoule de phare.....	172
Remplacement d'ampoule.....	172
Remplacement de feu arrière.....	173
Remplacement de la clé et du barillet.....	3
Remplacement de la rampe d'éclairage de plaque d'immatriculation.....	174
Remplacement de roues.....	196
Remplacement des batteries.....	164
Réservoir de solution d'urée (DEF).....	118
Responsabilité du conducteur.....	1
Rétroviseurs chauffants électriques.....	44
Rideau de destination.....	43
Rideau de destination, Innova.....	79
Rideau de destination, Mobitec.....	80
Roue de secours.....	197

S

Sécurité.....	151
Sélecteur de boîte de vitesses Allison.....	63
Si le moteur ne fonctionne pas.....	152
Siège conducteur.....	16
Sièges coulissants de passager.....	88
Sorties d'urgence – Portes.....	106
Soufflets d'air perforés.....	154
Soupape de blocage.....	71
Surchauffe de la boîte de vitesses.....	65
Surchauffe du ralentis- seur.....	68

Système audio.....	46, 92
Système audiovisuel.....	90
Système audiovisuel.....	90
Système d'extinction d'incendie automatique.....	96
Système de baraquage.....	36
Système de communication Liaison.....	87
Système de contrôle de la pression des pneus (TPMS).....	99
Système de détection d'incendie supplémentaire (multiplexé).....	160
Système de post- traitement des gaz d'échappement (EATS), avertissements.....	135
Système élévateur pour fauteuil roulant (WCL); (en option).....	48
Système I-Start.....	140
Système Park Pilot.....	98
Système Telematics Gate Way.....	87
Système vidéo.....	91

T

Tableau de bord.....	19
Témoin d'ouverture d'une fenêtre d'urgence.....	49
Témoin du système élévateur pour fauteuil roulant (WCL).....	49
Témoins allumés après le démarrage du moteur.....	123
Témoins et symbole du tableau de bord.....	31
Température des gaz d'échappement du moteur élevée.....	138
Toilettes.....	82
Traction Control System (TCS).....	38
Trappes de toit.....	14
Trappes de toit.....	107

Triangle de signalisation..... 101

Trousse de premiers soins..... 101

U

Utilisation de ralentisseur..... 129

Utilisation des freins de service..... 73

V

Valve de gonflage des pneus..... 102

Ventilateur du conducteur..... 45

Vérification avant de prendre la route..... 109

Vérification de l'usure des pneus..... 200

Vérification des témoins d'avertissement..... 111

Verrouillage centralisé..... 45

Z

Zone du conducteur..... 15

Zone du conducteur..... 15

VOLVO

Volvo Bus Corporation

Göteborg, Sweden