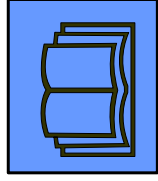
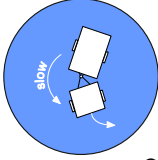
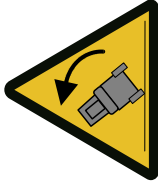


WICHTIG! Bitte beachten!

Dies ist eine zusätzliche Beilage zur Betriebsanleitung, die immer mit dem Fahrzeug mitzuführen ist. Unbedingt vor dem Gebrauch des Fahrzeuges sorgfältig durchlesen und das Fahrzeug erst in Betrieb nehmen, wenn einem die Gefahren beim Umgang mit dem Fahrzeug bewusst sind.
Originalbetriebsanleitung lesen!



Allgemein

Bei der MC / MIC handelt es sich um ein Fahrzeug mit hydrostatischem Fahrentrieb und Knicklenkung. Dadurch hat es ein anderes Fahrverhalten als vom Pkw bekannt.



Kippgefahr



Beachten Sie, dass das Fahrverhalten eines knickgelenkten Fahrzeuges sich wesentlich von dem eines Pkws unterscheidet.

- Kurven mit angepasster Geschwindigkeit und gleichmäßig durchfahren. Dies gilt besonders bei Berg- / Talfahrten und Fahrten quer zum Hang.
- Schwerpunktsverlagerung in Abhängigkeit von Aufbauten und Füllstand des Kehrgutbehälters beachten.
- Fahrgeschwindigkeit bei Geradeaus- und Kurvenfahrt den Umgebungsverhältnissen, z.B. Fahrbahnbeschaffenheit und Beladungszustand, anpassen.
- Entkopplung von Vorder- und Hinterwagen durch zentrales Pendelgelenk beachten.

Bremsverhalten

Das Loslassen des Fahrpedals der MC / MIC wirkt als aktive Verzögerung. Anders als beim Pkw, bei dem lediglich die Motorbremse wirkt.
ACHTUNG: Im Transportmodus ist die Bremsverzögerung beim Loslassen des Fahrpedals deutlich geringer als im Arbeitsmodus.

Lenkverhalten

Knickgelenkte Fahrzeuge reagieren, vor allem bei schneller Kurvenfahrt, auf Schnee, Eis, Regennässe, losem Untergrund und bei Wendemanövern am Hang, direkter auf Lenkbewegungen, als dies bei Pkws der Fall ist. Schnell aufeinanderfolgende Lenkbewegungen vermeiden.

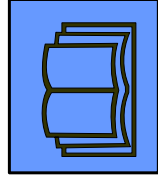
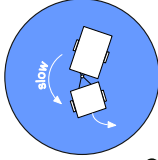
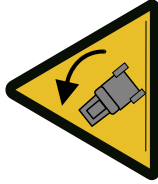
Schwerpunkt / Pendelverhalten

Heckaufbauten und Beladungszustände beeinflussen die Lage des Fahrzeugschwerpunkts und somit das Fahrverhalten. Besonders nach dem Wechsel von Aufbauten und bei veränderlichen Beladungszuständen muss der Fahrer sich auf ein verändertes Fahrverhalten einstellen. Grenzbereiche können früher erreicht werden.

Um eine hohe Geländegängigkeit zu erreichen verfügt die MC / MIC über ein zentrales Pendelgelenk. Dieses ermöglicht, dass sich beide Fahrzeughälften quer zur Fahrtrichtung unabhängig voneinander bewegen können. Durch diese Besonderheit bekommt der Fahrer keine zeitnahe Rückmeldung von der hinteren Fahrzeughälfte. Daher müssen während der Fahrt die Fahrzeugbewegungen des Hecks über die Spiegel beobachtet werden.

IMPORTANT! Please note!

This is a supplement to the operating instructions and must always be kept with the vehicle. Make sure you read it carefully before using the vehicle and that the vehicle is only commissioned once you are aware of the dangers when operating the vehicle. **Read the original operating instructions!**



General

The MC / MIC is a vehicle with hydrostatic drive and articulated steering. It is for this reason that it exhibits different driving characteristics than when driving a motorcar.



Danger of tipping

Please note that the driving characteristics of a vehicle with articulated steering differ considerably from those of a motorcar.

- Drive around curves steadily and at a suitable speed. This applies, in particular, for driving uphill/downhill and driving across the face of a slope.
- Beware that the centre of gravity shifts depending on attachments and the filling level of the waste container.
- Adjust driving speed to the ambient conditions, e.g. road conditions and the load status, when driving in a straight line and when driving around bends.
- Note decoupling of the front and rear part of the vehicle via a central pendulum joint.

Centre of gravity / pendulum

characteristics

Rear attachments and load statuses have an impact on the vehicle's centre of gravity and thus on the driving characteristics.

Particularly after changing attachments and in the case of changeable load statuses, the driver must adjust to changed driving characteristics. Limit ranges may be reached earlier.

The MC / MIC has a central pendulum joint in order to provide a high level of all-terrain mobility. This enables both vehicle halves to move transversely to the direction of travel independently from one another.

Due to this special feature, the driver does not receive timely feedback from the rear half of the vehicle. It is for this reason that the driver has to use the mirrors to watch the movements of the rear half the vehicle.

Braking characteristics

Speed is actively reduced when you release the gas pedal of the MC / MIC. This differs from a motorcar where only the motor brake reduces vehicle speed.

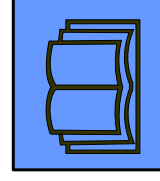
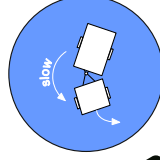
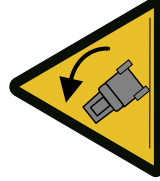
CAUTION: In transport mode, the speed reduction due to braking when you let go of the gas pedal is lower than in work mode.

Steering characteristics

Vehicles with articulated steering exhibit a more direct response to steering movements than motorcars – particularly when taking bends at high speed, on snow, ice and wet/loose ground as well as during turning manoeuvres on slopes. Avoid steering movements in quick succession.

IMPORTANT ! Attention !

Ceci est une annexe supplémentaire au manuel d'utilisation qui doit toujours accompagner le véhicule. A lire impérativement avec attention avant d'utiliser le véhicule et ne mettre le véhicule en service qu'après vous être familiarisé avec les dangers émanant de l'utilisation du véhicule. **Lire le manuel d'instructions original !**



KÄRCHER

Général

Le MC / MIC est un véhicule avec commande de traction hydrostatique et direction articulée. Son comportement de conduite est donc différent de celui des petits véhicules.



Risque de basculement

Veillez noter que le comportement de conduite des véhicules à direction articulée est considérablement différent de celui des petits véhicules.

- Rouler régulièrement dans les virages et avec une vitesse adaptée. Ceci vaut particulièrement lors de conduite en montagne / vallée et pour la conduite en pente.
- Respecter le déplacement du centre de gravité en fonction du montage et du niveau de remplissage de la cuve à poussière.
- Adapter la vitesse de déplacement en marche droite et dans les virages en fonction de l'environnement, p.ex. l'état de la route, et de l'état de charge.
- Observer le découplage des chariots avant et arrière par articulation pendulaire centrale.

Comportement au freinage

Le relâchement de la pédale de conduite du MC / MIC a un effet de temporisation active. Cet effet est différent des petits véhicules où seul le frein moteur a un effet.

ATTENTION : En mode transport, la temporisation de freinage lors du relâchement de la pédale est moindre que pendant le mode travail.

Comportement de la direction

Les véhicules articulés réagissent de manière plus directe aux mouvements de direction, surtout en cas de conduite rapide dans les virages, sur la neige, sur la glace, par temps humide, sur les sols meubles et lors de manœuvres de demi-tour dans les pentes, que les petits véhicules. Éviter les mouvements de direction consécutifs.

Centre de gravité / Effet pendulaire

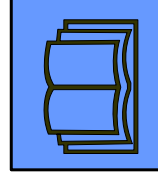
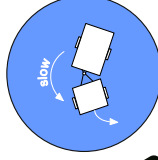
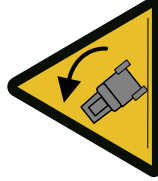
Les montages à l'arrière et les états de charge ont une influence sur la position du centre de gravité du véhicule et par conséquent sur la conduite.

En cas de changements d'équipement hiver/été ou en cas d'états de charge variables, le conducteur doit adopter une conduite différente. Les zones limites peuvent être atteintes plus rapidement.

La machine MC / MIC dispose d'une articulation pendulaire centrale pour offrir des capacités tout-terrain maximales. Cela permet aux deux parties du véhicule de bouger transversalement au sens de la marche indépendamment l'une de l'autre. Grâce à cette spécificité, le conducteur ne reçoit pas de message de retour rapide de la partie arrière du véhicule. Il doit donc surveiller les mouvements de la partie arrière du véhicule dans les rétroviseurs pendant la conduite.

IMPORTANTE! Osservare prego!

Questo è un ulteriore allegato alle istruzioni per l'uso che deve sempre essere tenuto insieme al veicolo. Prima di utilizzare il veicolo, si prega di leggere assolutamente e con cura l'allegato; mettere in funzione il veicolo solo quando si sono conosciuti i pericoli legati all'utilizzo del veicolo. **Leggere le istruzioni per l'uso!**



Generale

In caso di MC / MIC si tratta di un veicolo con trazione idrostatica e sterzo pieghevole. In questo modo si ha un comportamento di guida diverso da quello dell'autovettura.



Pericolo di ribaltamento



Si prega di osservare che il comportamento di guida di un veicolo articolato si differenzia notevolmente da quello di un'autovettura.

- Effettuare le curve con velocità adeguata e in modo uniforme. Ciò vale soprattutto nella guida in salita, in discesa o trasversale.
- Osservare lo spostamento del baricentro in funzione delle sovrastrutture e del livello di riempimento del contenitore della spazzatura.
- Adeguare la velocità di marcia durante la guida in linea retta e in curva alle condizioni ambientali, ad es. alle caratteristiche della carreggiata, e alla condizione di carico.
- Fare attenzione al disaccoppiamento del carrello anteriore e superiore tramite lo snodo del pendolo centrale.

Comportamento di frenata

Il rilascio del pedale acceleratore dell'MC / MIC agisce come ritardo attivo. Diversamente dall'autovettura, nella quale soltanto il freno motore è efficace.

ATTENZIONE: La decelerazione al rilascio del pedale acceleratore è nettamente inferiore in modalità di trasporto rispetto alla modalità di lavoro.

Comportamento di sterzata

I veicoli articolati reagiscono, soprattutto nella guida veloce in curva, a neve, ghiaccio, umidità della pioggia, suolo sciolto e, in caso di manovre di virata su pendii, reagiscono in modo più diretto ai movimenti dello sterzo, come nel caso di questa autovettura.

Evitare rapidi e consecutivi movimenti dello sterzo.

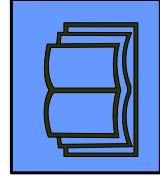
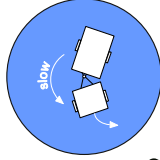
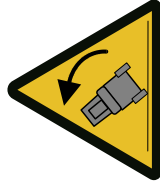
Baricentro / Comportamento del pendolo

Le sovrastrutture posteriori e le condizioni di carico influiscono sulla posizione del baricentro del veicolo e quindi sul comportamento di guida. Soprattutto dopo il cambio di sovrastrutture e in condizioni di carico variabili, il conducente deve impostare un comportamento di guida modificato. I campi estremi possono essere raggiunti prima. Per raggiungere un movimento elevato sui terreni, l'MC / MIC è dotato di snodo a pendolo centrale. Questo consente che entrambe le metà del veicolo possano muoversi indipendentemente e trasversalmente alla direzione di marcia.

Con questa particolarità il conducente non riceve nessun messaggio immediato dalla metà del veicolo posteriore. Durante la guida, si devono quindi osservare i movimenti del veicolo della parte posteriore attraverso gli specchietti.

VIKTIG! OBS!

Dette er et ekstra vedlegg til bruksanvisningen og det skal alltid befinne seg i kjøretøyet. Les nøye gjennom det før du tar kjøretøyet i bruk, og ikke start kjøretøyet før du er klar over farene ved bruken. Les oversettelsen av den originale bruksanvisningen!



Generelt

MC / MIC er et kjøretøy med hydrostatisk fremdrift og sentertappstyring. Derfor har den andre kjøreegenskaper en de man kjenner til fra personbiler.



Veltefare

Vær oppmerksom på at kjøreegenskapene til et sentertappstyrt kjøretøy er svært forskjellige fra en personbils kjøreegenskaper.

- Kjør jevnt og med tilpasset hastighet gjennom svinger. Dette gjelder spesielt ved kjøring i oppover- og nedoverbakke og på tvers av hellingene.
- Vær oppmerksom på forskyvning av tyngdepunkt avhengig av påbygg og fyllnivået i feieavfallsbeholderen.
- Tilpass kjørehastigheten ved kjøring rett fram og i svinger i henhold til omgivelsesforholdene, som f.eks. kvaliteten på veibanene og lasten på kjøretøyet.
- Vær oppmerksom på at for- og bakvogn frakobles med et sentralt pedalledd.

Bremseegenskaper

Når kjørepedalen på MC / MIC slippes, virker dette som en aktiv forsinkelse. Dette i motsetning til personbiler, der kun motorbremsen virker.

OBS: Når kjørepedalen slippes i transportmodus, er bremseforsinkelsen klart lavere enn i arbeidsmodus.

Styreegenskaper

Spesielt ved rask kjøring i svinger, på snø, is, regnvåte veier, løst underlag og ved sruing i hellingene reagerer sentertappstyrte kjøretøy mer direkte på styremanøvre enn personbiler gjør. Unngå flere raske manøvre etter hverandre.

Tyngdepunkt / pendelegenskaper

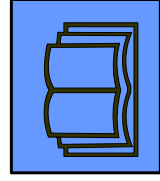
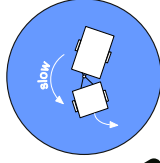
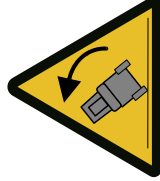
Hekkpåbygg og last har innvirkning på posisjonen for kjøretøyet tyngdepunkt og dermed også på kjøreegenskapene.

Spesielt når påbygg har vært skiftet ut og når lasttilstanden kan forandres, må sjåføren innstille seg på endrede kjøreegenskaper. Grenseverdier kan nås tidligere.

MC / MIC har et sentralt pedalledd for å kunne gå godt i terrenget. Dette gjør det mulig at de to kjøretøyhalvdelen kan bevege seg på tvers av kjøreretningen uavhengig av hverandre. Dermed får føreren ingen umiddelbar tilbagemelding fra den bakre halvdel av kjøretøyet. Under kjøring må føreren derfor følge med på bakdelens kjørebegivelser i speilet.

VIKTIGT! Observera!

Detta är en bilaga till bruksanvisningen, som alltid ska medfölja fordonet. Den ska läsas noggrant innan fordonet används och fordonet får endast tas i drift när operatören är medveten om farorna vid hantering av fordonet. **Läs originalbruksanvisningen!**



Allmänt

MC / MIC är ett fordon med hydrostatisk kördrivning och ramstyrning. Det har därför ett annat körbeteende än en personbil.



Risk för vältning

Observera att fordon med ramstyrning har ett körbeteende som skiljer sig avsevärt från en personbil.

- Ta kurvor med anpassad hastighet och jämn körning. Detta gäller särskilt vid körning upp och ned för backar och körning i slänter.
- Observera att tyngdpunkten ändras beroende på påbyggnader och skräpbehållarens fyllnadsnivå.
- Anpassa körhastigheten vid körning rakt fram och i kurvor till omgivningsförhållandena, t.ex. körbanans beskaffenhet och belastningen.
- Observera att fram- och bakvagn kopplas ur med en central pendelled.

Bromsbeteende

Om gaspedalen på MC / MIC släpps fungerar det som en aktiv fördröjning. Detta skiljer sig från en personbil, där endast motorbromsen har effekt.

OBSERVERA: I transportläge är bromsfördröjningen när gaspedalen släpps betydligt mindre än i arbetsläge.

Styrbeteende

Fordon med ramstyrning reagerar snabbare på styrrörelser än personbilar, särskilt vid snabb kurvtagning, på snö, is, regnvatten, löst underlag och vid vändningar på slänter. Undvik att göra snabba på varandra följande styrrörelser.

Tyngdpunkt/pendelbeteende

Bakre påbyggnader och belastningar påverkar fordonstyngdpunktens läge och därmed körbeteendet.

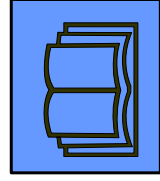
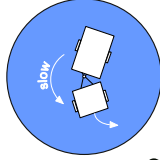
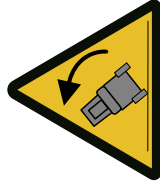
Särskilt efter byte av påbyggnader och vid förändringar i belastningar måste föraren vara förberedd på ett förändrat körbeteende.

Gränsområden kan nå tidigare.

För att uppnå hög mobilitet i terräng har MC / MIC en central pendelled. Det gör det möjligt för båda fordonsdelarna att röra sig tvärs emot körriktningen oberoende av varandra. Denna egenskap innebär att föraren inte får någon omedelbar återkoppling från den bakre fordonsdelen. Därför måste den bakre fordonsdelens rörelser observeras i spegeln under körning.

WAŻNE! Uwaga!

Niniejszy dokument jest dodatkiem do instrukcji obsługi, która powinna zawsze znajdować się w pojeździe. Przed użyciem pojazdu należy go koniecznie dokładnie przeczytać i uruchamiać pojazd dopiero po zapoznaniu się z zagrożeniami związanymi z jego użytkowaniem. **Przeczytać oryginalną instrukcję obsługi!**



Informacje ogólne

MC / MIC to pojazd z hydrostatycznym napędem jezdnym i zginanym wahadłowym układem kierowniczym. Dlatego podczas jazdy zachowuje się inaczej niż samochód osobowy.



Niebezpieczeństwo

przewrócenia się

Należy pamiętać, że zachowanie pojazdu posiadającego zginany wahadłowy układ kierowniczy znacznie różni się w trakcie jazdy od zachowania samochodu osobowego.

- Zakręty pokonywać z równomierną i odpowiednio dostosowaną prędkością. Dotyczy to zwłaszcza przejazdów w górach i dolinach oraz przejazdów w poprzek zbocza.
- Zwracać uwagę na przesunięcie się środka ciężkości w zależności od nadwozia oraz poziomu napełnienia pojemnika na śmieci.
- Prędkość jazdy dostosować do warunków otoczenia, np. właściwości podłoża i stanu załadowania pojazdu, zarówno podczas jazdy po prostej drodze, jak i podczas pokonywania zakrętów.
- Pamiętać o możliwości rozłączenia przedniej i tylnej części pojazdu w miejscu centralnego przegubu wahadłowego.

Zachowanie podczas hamowania

Zwolnienie pedału jazdy pojazdu MC / MIC działa jak aktywne opóźnienie. Inaczej niż w samochodzie osobowym, w którym w ten sposób działa tylko hamulec silnika.

UWAGA: W trybie transportu opóźnienie hamowania po zwolnieniu pedału jazdy jest znacznie mniejsze niż w trybie roboczym.

Zachowanie podczas kierowania pojazdem

Pojazdy posiadające zginany wahadłowy układ kierowniczy reagują, zwłaszcza podczas szybkiego pokonywania zakrętów, jazdy po śniegu, lodzie, jazdy w deszczu oraz po luźnym podłożu, a także podczas manewrów zawracania wykonywanych na stoku, bardziej dynamicznie na manewry układu kierowniczego niż ma to miejsce w przypadku samochodów osobowych. Unikać wykonywania szybko następującej po sobie kombinacji manewrów skrętu.

Środek ciężkości/zachowanie podczas ruchów nieskoordynowanych

Nadwozia z tyłu pojazdu i stany załadowania mają wpływ na położenie środka ciężkości pojazdu, a tym samym na zachowanie się pojazdu podczas jazdy.

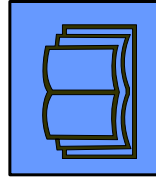
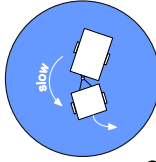
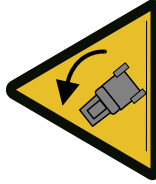
Zwłaszcza w przypadku wymiany nadwozia oraz zmieniających się stanów załadowania kierowca musi się liczyć ze zmianą zachowania pojazdu podczas jazdy. Granice tolerancji mogą zostać osiągnięte wcześniej.

MC / MIC posiada centralny przegub wahadłowy umożliwiający sprawną jazdę w terenie. Pozwala on na to, aby obie części pojazdu mogły niezależnie od siebie poruszać się nierównoległe do kierunku jazdy.

Ta właściwość sprawia, że kierowca nie otrzymuje w krótkim czasie sygnałów zwrotnych z tylnej części pojazdu. Dlatego podczas jazdy musi obserwować jej ruchy w lusterku.

ВАЖЛИВО! Увага!

Це додаток до інструкції з експлуатації, яка повинна завжди знаходитись у транспортному засобі. Перед використанням транспортного засобу слід уважно ознайомитись з цим додатком та починати експлуатувати транспортний засіб лише після усвідомлення усіх ризиків, що можуть виникнути під час роботи з транспортним засобом. **Прочитати оригінальну інструкцію з експлуатації!**



Загальна інформація

МС / МІС – транспортний засіб з гідростатичним приводом та керуванням шарнірним зчленуванням рами. Тому він має інший характер руху, ніж легковий автомобіль.



Небезпека перекидання
Увага! Характер руху транспортного засобу з шарнірним зчленуванням рами суттєво відрізняється від характеру руху легкового автомобіля.

- На поворотах слід рухатись з відповідною швидкістю та рівномірно. Особливо це стосується підйомів/спусків, а також руху поперек схилу.
- Враховувати перерозподіл центру ваги залежно від зовнішніх елементів конструкції та рівня заповнення резервуара для сміття.
- Швидкість пересування під час руху по прямій або на поворотах обирає залежно від умов оточуючого середовища, наприклад, якості дороги та стану навантаження.
- Враховувати розчеплення головного автомобіля і причепа за допомогою центрального хитного опорного шарніра.

Гальмівна характеристика

Відпускання педалі акселератора МС / МІС спричиняє активне уповільнення. Це відрізняє його від легкового автомобіля, де діє лише моторне гальмо.

УВАГА: гальмування шляхом відпускання педалі акселератора у режимі руху значно слабкіше, ніж у робочому режимі.

Керованість

Транспортні засоби з шарнірним зчленуванням рами на поворотах, насамперед, на снігу, під час ожеледиці, після дощу, на ґрунтовій дорозі та під час розворотів, швидше реагують на керування, ніж легкові автомобілі. Слід уникати швидкої послідовності операцій керування.

Центр ваги/маятникова характеристика

Начіпне обладнання ззаду та різний стан навантаження впливають на положення центра ваги та, відповідно, на характер руху. Зокрема, після заміни начіпного обладнання та у разі змінення навантаження водій повинен враховувати змінення характеру руху. Граничні значення можуть бути досягнуті раніше.

Для забезпечення підвищеної прохідності МС / МІС обладнаний центральним хитним шарніром, який дозволяє обом частинам транспортного засобу рухатись незалежно одна від одної впоперек напрямку руху. Через цю особливість водій не отримує своєчасної реакції від задньої частини транспортного засобу. Тому під час пересування необхідно стежити за рухами задньої частини транспортного засобу, дивлячись у дзеркало.