

**SKÖTSELINSTRUKTION**  
**OPERATING INSTRUCTIONS**  
**BEDIENUNGSANLEITUNG**

**Tremix Fram- och backgående markvibrator MV 205**  
**Soil Compactor with Forward and Reverse Travel MV 205**  
**Bodenverdichter mit Vor- und Rücklauf MV 205**



**TREMIX®**

**Tremix Fram- och backgående markvibrator/Soil Compactor with Forward and Reverse Travel/Bodenverdichter mit Vor- und Rücklauf **MV 205****

**TEKNISKA DATA**

<b>Motortyp</b>	<b>Yanmar L 40 AE (diesel)</b>
Nettovikt kg	195
Arbetsvikt kg	200
Vibrationsfrekvens	65 Hz
Gånghastighet, max./min	24 m/min
Motoreffekt, kW	3,1
Driftvarvtal. r/min	3600
Bränsle	Diesel
Bränsletank, volym liter	2,5
Oljemängd vevhus, liter	0,75
Centrifugalkraft,	29000 N
<b>Ergonomi</b>	
Vid mätningarna kördes maskinen med dess normala hastighet och med tillslagen vibrator. Maskinen placerades på elastiskt underlag. Nedanstående värden kan emellertid förändras under verkliga körningsförhållanden.	
Följande värden erhöles:	
<b>- Ljudnivå</b>	
Ljudtrycksnivå på användarens plats. (ISO 6394)	
$L_{PA} = 92,9 \text{ dB (A)}$	
Ljudintensitet (ISO 3744)	
$L_{WA} = 109,1 \text{ dB (A)}$	
<b>- Vibrationsvärden</b>	
Hand-arm vibrationsvärden (ISO 5349)	
$a = 1,0 \text{ m/s}^2$	

**TECHNICAL DATA**

<b>Engine model</b>	<b>Yanmar L 40 AE (diesel)</b>
Net Weight, kg	195
Working weight, kg	200
Vibration frequency, Hz	65
Travel speed, max./min	24
Engine output, kW	3.1
Engine speed, rpm	3600
Fuel	Diesel
Fuel capacity, litres	2.5
Crankcase oil capacity, litres	0.75
Centrifugal force, kN	29000
<b>Ergonomics</b>	
The following values were determined at the normal speed of the engine with the vibration on. The machine was placed on an elastic base. During operation these values may differ because of the actual operational conditions	
<b>- Noise level</b>	
Sound pressure level at the operator's place (ISO 6394)	
$L_{PA} = 92,9 \text{ dB (A)}$	
Sound intensity (ISO 3744)	
$L_{WA} = 109,1 \text{ dB (A)}$	
<b>- Vibration values</b>	
Hand-arm vibration values (ISO 5349)	
$a = 1,0 \text{ m/s}^2$	

**TECHNISCHE DATEN**

<b>Antriebsmotor</b>	<b>Yanmar L 40 AE (Diesel)</b>
Nettogewicht, kg	195
Betriebsgewicht, kg	200
Vibrationsfrequenz, Hz	65
Schrittgeschwindigkeit, max./min	24
Motorleistung, kW	3,1
Betriebsdrehzahl U/min	3600
Kraftstoff	Diesel
Kraftstofftankinhalt, l	2,5
Ölmenge im Kurbelgehäuse, l	0,75
Fliehkraft, N	29000
<b>Ergonomie</b>	
Bei Abmessungen wurde die Maschine mit ihrer normalen Geschwindigkeit und mit eingeschaltetem Vibrator gefahren. Das Gerät wurde auf eine elastische Unterlage gestellt. Die nachstehenden Werte können jedoch unter wirklichen Fahrbedingungen sich verändern.	
<b>Die folgenden Werte wurden notiert:</b>	
Schalldruckpegel an der Bedienerstelle. (ISO 6394)	
$L_{PA} = 92,9 \text{ dB (A)}$	
Schalleistungspegel (ISO 3744)	
$L_{WA} = 109,1 \text{ dB (A)}$	
<b>Hand-Arm-Vibration:</b>	
(ISO 5349)	
$a = 1,0 \text{ m/s}^2$	

**Tremix Fram- och backgående markvibrator/Soil Compactor with Forward and Reverse Travel/Bodenverdichter mit Vor- und Rücklauf MV 205****ANVÄNDNING**

Tremix MV 205 används för packning av fyllningar under byggnadsgrunder, på gångbanor och garageinfarter m.m. Tack vare kompakt utförande och möjlighet till fram- och backkörning är MV 205 speciellt lämplig vid rörgravsarbeten. Enligt Mark AMA tillåts en största lagertjocklek av 0,15 m (färdigpackat mått) vid packning av friktionsjord och minst 4 överfarter.

**TEKNISK BESKRIVNING**

Tremix MV 205 består av en bottenplatta med vibrationselement och en från bottenplattan avfjädrad motorplatta med dieselmotor. Avfjädringen sker med hjälp av 4 gummidämpare. Kraftöverföringen från drivmotor till vibrationselementet sker med hjälp av kilrem. Motorkilremsskivan har dessutom en inbyggd centrifugalkoppling, vilken möjliggör tomgångskörning och start utan att vibration är inkopplad.

Vibrationselementet består av två obalansaxlar som är lagrade i huset och sammankopplade med två lika stora kugghjul.

Obalanserna roterar mot varandra med exakt lika varvtal och ger alltså upphov till en riktad vibrationsrörelse. Eftersom den ena obalansvikten kan vridas på sin axel kan också vibrationsriktningen ändras. Omställningen sker från manöverhandtaget med hjälp av ett hydraulreglage som också är utformat som "dödmansgrepp" vid backkörning. Manöverhandtaget är avfjädrat med hjälp av gummielement och uppfyller med bred marginal kommande arbetsskydds krav på vibrationsavfjädring.

För att skydda motorn vid körning och transporter finns en stabil skyddsram på motorplattan. Skyddsramen är också försedd med lyftbygel för kranlyft.

**APPLICATIONS**

Tremix MV 205 is designed for consolidating ballast under building foundations, paths and driveways, etc. Because of its compact design and forward and reverse travel capability the MV 205 is especially suitable for preparing pipe trenches.

According to "MarkAMA" ( Swedish norm) the maximum layer thickness allowed is 0.15 m when compacting friction soil. At least 4 passes are required.

**TECHNICAL DESCRIPTION**

MV 205 consists of a base plate and vibrator unit, which is isolated from a diesel engine drive unit by four rubber dampers. Power is transferred from the engine to the vibrator unit by a V belt. The engine pulley is also fitted with a centrifugal clutch that allows the engine to be started up and idled without driving the vibrator.

The vibrator unit consists of two eccentric shafts that run in bearings in the casing and are linked by two gears of the same diameter.

The eccentric weights rotate at the same speed, but in opposite directions, so that they generate a directional vibrating action. Because either of the eccentric weights can be rotated on its shaft the direction of vibration can also be changed. The direction is selected by means of a hydraulic control on the control handle, which also serves as a dead man's handle when reversing.

The control handle is insulated by rubber dampers and easily satisfies the requirements of future occupational safety legislation regarding vibration levels. To protect the engine during operation and transport it is surrounded by a rugged safety frame. The safety frame is also equipped with a lifting point for lifting by crane.

**ANWENDUNGSBEREICH**

Der Tremix MV 205 wird zur Verdichtung von Schüttungen beim Bau von Gebäudefundamenten, Gehwegen und Garageneinfahrten usw. eingesetzt.

Dank der kompakten Ausführung und den guten Manövriereigenschaften ist der MV 205 besonders für den Einsatz in Rohrgräben geeignet. Nach Mark AMA beträgt die größte zulässige Schichtdicke 0,15 m bei der Verdichtung von nichtbindigen Böden und erfordert mindestens 4 Walzengänge.

**TECHNISCHE BESCHREIBUNG**

Der TREMIX MV 205 besteht aus einer Bodenplatte mit Vibrationselementen und einer von der Bodenplatte durch vier Gummidämpfer getrennten Motorplatte mit Dieselmotor. Die Kraftübertragung vom Antriebsmotor auf die Vibrationselemente erfolgt durch Keilriemen. Die Keilriemenscheibe des Motors ist außerdem mit einer Fliehkraftkupplung versehen, so daß Motorleerlauf und Start ohne die Einschaltung der Vibratoren möglich sind.

Das Vibrationselement besteht aus zwei Unwuchtachsen, die im Gehäuse gelagert und mit zwei gleich großen Zahnrädern verbunden sind. Die Unwuchtachsen rotieren gegeneinander mit exakt gleicher Drehzahl und bewirken eine gerichtete Vibrationsbewegung. Da eines der Unwuchtgewichte um seine Achse gedreht werden kann, kann auch die Vibrationsrichtung geändert werden. Die Umstellung erfolgt vom Steuerhandgriff aus mit Hilfe einer Hydraulikregulierung, die auch als Totmanngriff beim Rückwärtsfahren ausgeformt ist. Der Steuerhandgriff wird durch Gummielemente vibrationsgedämpft und entspricht mehr als genug zukünftigen Arbeitsschutzforderungen an die Vibrationsdämpfung. Um den Motor zu schützen wenn er in Betrieb ist oder transportiert wird, wurde auf die Motorplatte ein stabiler Schutzrahmen montiert. Der Schutzrahmen ist mit einem Hebebügel versehen, um die Maschine mit einem Kran heben zu können.

**Tremix Fram- och backgående markvibrator/Soil Compactor with Forward and Reverse Travel/Bodenverdichter mit Vor- und Rücklauf MV 205****DRIFTINSTRUKTION  
DIESELMOTOR****Före start:**

1. Kontrollera att bränsle finns i tanken. Använd endast ren dieselolja. Fyll högst till markeringen i påfyllningssilen. Drag fast tanklocket efter påfyllningen.
2. Kontrollera oljenivån i vevhuset. Då motorn står horisontellt skall oljenivån nå upp till övre kanten av påfyllningshålet.

**Start:**

1. Öppna bränslekranen. Vredet skall peka rakt ner.
2. Ställ motorns varvtalsreglage i RUN-läget. Spaken skall stå längst åt höger - full gas.
3. Fatta handtaget till snörstarten och dra runt motorn tills det tar emot. Släpp sedan tillbaka handtaget.
4. Tryck spaken för dekompres-sionsanordningen nedåt till ett läge där den stannar.
5. Fatta på nytt handtaget till snörstarten och sätt foten mot maskinen. Drag hårt och jämt i handtaget. Låt inte startsnöret snärta tillbaka när du dragit ut det utan för det tillbaka för hand. Om inte motorn startar börja på nytt vid punkt 3.

**OBS!** Vid kall väderlek blir motorn svårare att starta. För att underlätta starten lossa på gummipluggen i motorns insugningskanal och håll i 2 cl smörjolja i hålet och sätt tillbaka gummioproppen. Starta sedan på det tidigare beskrivna sättet. Vi rekommenderar att även använda en halv- eller helsyntetisk smörjolja.

**OPERATING  
INSTRUCTIONS****Before starting:**

1. Check that there is fuel in the tank. Only use clean diesel fuel. Fill no higher than the mark of the filler filter. Tighten the filler cap after refuelling.
2. Check the oil level in the crankcase. When the engine is horizontal the oil should reach the upper edge of the filler hole.

**Starting:**

1. Open the fuel tap. The tap should point straight down.
2. Set the engine throttle control to the RUN setting. The lever should be pushed to the far right - full throttle.
3. Grasp the starter handle and pull until you feel the engine resisting. Now let the handle return.
4. Press the decompression lever down as far as it will go.
5. Grasp the starter handle again and brace your front foot against the machine. Pull firmly and smoothly on the handle. Do not let the handle spring back when you have pulled it out, but hold it all the way. If the engine does not start, try again from point 3.

**NOTE!** In cold weather the engine will be more difficult to start. To make starting easier, remove the rubber plug from the engine inlet vent and pour in about 2 cc of engine oil, then replace the rubber plug. Start the engine as described above. We recommend the use of a fully synthetic or semi-synthetic engine oil.

**BETRIEBSANLEITUNG  
DIESELMOTOR****Vor dem Start:**

1. Kontrollieren, ob Kraftstoff im Tank ist. Nur sauberen Dieselkraftstoff verwenden. Höchstens bis zur Markierung des Einfüllsiebs auffüllen. Den Tankdeckel nach dem Auffüllen festziehen.
2. Ölstand im Kurbelgehäuse kontrollieren. Bei waagerechter Stellung des Motors, soll der Ölstand bis an die obere Kante des Einfüllstutzens reichen.

**Start:**

1. Kraftstoffhahn öffnen. Der Drehknopf soll gerade nach unten gerichtet sein.
2. Die Drehzahlregulierung des Motors in RUN-Stellung stellen. Der Hebel soll ganz rechts stehen - Vollgas.
3. Den Handgriff des Startseils greifen und den Motor herumdrehen, bis Widerstand zu spüren ist, dann den Handgriff loslassen.
4. Den Hebel der Dekompressionsvorrichtung nach unten drücken, bis er stoppt.
5. Den Handgriff des Startseils erneut greifen und den Fuß gegen die Maschine setzen. Sollte der Motor nicht starten, wieder mit Punkt 3 beginnen.

**ACHTUNG!** Bei kaltem Wetter ist es schwerer den Motor zu starten. Um den Start zu erleichtern, den Gummi-pfropfen im Ansaugkanal des Motors lösen, 2 cl Schmieröl in die Öffnung füllen und die Öffnung mit dem Pfropfen wieder verschließen. Danach starten, wie vorhergehend beschrieben. Wir empfehlen, halb- oder vollsynthetisches Schmieröl zu verwenden.

**Tremix Fram- och backgående markvibrator/Soil Compactor with Forward and Reverse Travel/Bodenverdichter mit Vor- und Rücklauf **MV 205****

*OBS! Kontrollera att gummiproppen är ordentligt nedtryckt. Motorn kan annars suga in dammig luft genom hålet i insugningskanalen och motorn kan skadas.*

**Stopp:**

1. Minska gaspådraget till tomgång och låt motorn kylas i ca. 5 minuter.
2. Stanna motorn genom att föra varvtalsreglaget till "STOPP" Kör alltid motorn på tomgång en stund för att den skall kylas ner innan den stannas.
3. Stäng bränslekranen genom att vrida den till stängt läge "S".
4. Drag i startsnöret tills det börjar ta emot. Nu är båda ventilerna stängda och fukt kan då inte tränga in i förbränningsutrymmet.

*NOTE! Check that the rubber plug is inserted firmly. Otherwise the engine may suck dirty air in through the intake and the engine may be damaged.*

**Stopping:**

1. Reduce the throttle to idle and let the engine cool down for about 5 minutes.
2. Stop the engine by moving the throttle control to the "STOP" setting. Always let the engine idle for a while so that it can cool down before stopping.
3. Close the fuel tap by turning it to the "S" position.
4. Pull the starter cord until you feel a resistance. Both valves are now closed and moisture cannot enter the combustion chamber.

*ACHTUNG! Kontrollieren, ob der Gummipropfen ordentlich eingedrückt ist. Der Motor saugt sonst durch die Öffnung im Ansaugkanal verschmutzte Luft an und kann beschädigt werden.*

**Stopp:**

1. Das Gas wegnehmen, den Motor auf Leerlauf einstellen und dann ca. 5 Minuten abkühlen lassen.
2. Den Motor stoppen, indem der Drehzahlhebel in Stellung "STOPP" gestellt wird. Der Motor soll immer eine kurze Zeit im Leerlauf laufen, um abzukühlen, bevor er gestoppt wird.
3. Den Kraftstoffhahn schließen, indem er in Stellung "S" gestellt wird.
4. Das Startseil ziehen, bis Widerstand zu spüren ist. Nun sind beide Ventile geschlossen, so das keine Feuchtigkeit in den Verbrennungsraum gelangen kann.

**Tremix Fram- och backgående markvibrator/Soil Compactor with Forward and Reverse Travel/Bodenverdichter mit Vor- und Rücklauf **MV 205******KÖRINSTRUKTIONER**

Markvibrators vibrationselement startar vid gaspådrag. Bästa packningseffekt uppnås vid fullvarv på motorn 3600 r/min.

Undvik att köra motorn vid varvtal intill centrifugalkopplingens ingreppsvarvtal 2000 r/min. Man riskerar då att kopplingen slirar med onödigt slitage som följd.

Den fjäderbelastade reglagebygeln på manöverhandtaget är i normalläget fälld framåt, vilket innebär att maskinen går framåt vid gaspådrag. Vid backkörning förs reglagebygeln bakåt mot handtagsbygeln och hålles kvar i detta läge. Då den fjäderbelastade reglagebygeln släpps går maskinen åter framåt.

Manöverhandtaget är fällbart för bästa möjliga åtkomlighet. Maskinens gånghastighet varierar med underlagets beskaffenhet. Makadam, singel, grus och sand är material som är gynnsamma att packa till ett bra resultat, särskilt vid hög vattenhalt.

**WORKING INSTRUCTIONS**

The vibrator unit of the plate vibrator starts up when you increase the throttle setting. The best consolidation performance is achieved when the engine is at full throttle 3600 rpm.

Avoid running the engine at speeds close to the speed at which the centrifugal clutch engages 2000 rpm. Otherwise the clutch will slip and excessive wear will result.

The springloaded loop handle on the control handle is normally held forwards, which means that the machine will move forwards when the throttle is opened. To reverse direction the loop handle must be held against the control handle. When you release the springloaded loop handle the machine will move forward again. The control handle can be tilted forward to give maximum access. The travel speed of the machine will depend on the type of surface. Tarmac, shingle, gravel and sand all give good consolidation results, especially when water content is high.

**FAHRANLEITUNG**

Beim Gasgeben startet der Vibrator des Bodenverdichters. Die beste Verdichtungsleistung wird bei Vollast des Motors erreicht 3600 U/min.

Es ist ein Motordrehzahlbereich zu vermeiden, der in der Nähe des Eingriffdrehzahlbereichs der Fliehkraftkupplung liegt 2000 U/min, weil sonst die Gefahr besteht, daß die Kupplung schleift und unnötigerweise abgenutzt wird.

Der federbelastete Gasregulierbügel am Bedienhandgriff ist in Normalstellung nach vorn geklappt, so daß sich die Maschine beim Gasgeben vorwärts bewegt. Beim Rückwärtsfahren wird der Gasregulierbügel nach hinten zum Bedienhandgriff geführt und in dieser Stellung festgehalten. Beim Loslassen des federbelasteten Gasregulierbügels, fährt die Maschine wieder vorwärts.

Der Bedienhandgriff ist klappbar. Die Schrittgeschwindigkeit der Maschine variiert je nach Beschaffenheit der Unterlage. Makadam, Schotter, Kies und Sand sind Baustoffe, die mit gutem Ergebnis verdichtet werden können, besonders bei hohem Wassergehalt.

**Tremix Fram- och backgående markvibrator/Soil Compactor with Forward and Reverse Travel/Bodenverdichter mit Vor- und Rücklauf **MV 205****

**SKÖTSELINSTRUKTION:  
DIESELMOTOR**

**Oljebyte, påfyllning**

Kontrollera dagligen vevhusets oljenivå. Oljan skall nå upp till den övre markeringen, då motorn står horisontellt. Vid påfyllning används samma typ av olja som finns i motorn. Byt motorolja vid ny motor efter 20 driftstimmar, därefter var 100:e driftstimme. Använd motorolja av god kvalitet, typ SAE 10W-30.

**Oljefilter**

Byt oljefilter vid ny motor efter 20 driftstimmar därefter var 500:e driftstimme.

**Bränslesystem**

Använd endast ren dieselloja. Iakttag största renlighet vid påfyllning och förvara bränslet i tättslutande och rena behållare. Öppna aldrig i onödan bränsleledningarna eller bränslepump. Bränslepumpen är självluftande, varför man efter bränsleslut endast behöver fylla upp tanken och starta på nytt. Bränslefiltret sitter inbyggt på bränsleledningen under tanken. Vid användning av rent bränsle behöver bränslefiltret bytas ungefär vartannat år.

Byte av bränslefilter minst var 500:e driftstimme.

1. Töm tanken på bränsle genom att lossa på avtappningspluggen. Samla upp bränslet i ett lämpligt kärl.
2. Lossa skruvarna som håller tanken och drag kranen nedåt så att den lossnar. Tag bort filtret som är monterat ovanpå kranen. Byt filtret.

**MAINTENANCE  
INSTRUCTIONS:  
DIESEL ENGINE**

**Oil change, topping up**

Check the oil level in the crankcase daily. The oil should reach the upper mark edge of the filler hole), when the engine is horizontal. Top up with the same grade of oil as used in the engine. In a new engine, replace the engine oil after the first 20 hours of use and every 100 hours after that. Use a good quality engine oil, grade SAE 10W-30.

**Oil filter**

On a new engine the filter must be replaced after the first 20 hours of use and every 500 hours after that.

**Fuel system**

Only use clean diesel fuel. Take care to ensure cleanliness when refuelling and only store fuel in clean, well sealed containers. Do not open up the fuel lines or fuel pump unnecessarily. The fuel pump is self-bleeding, so if you run out of fuel you simply fill up and start the engine.

The fuel filter is built into the fuel line under the tank. If clean fuel is used the fuel filter will need replacing roughly every second year.

Replacing the fuel filter - every 500 hours or sooner.

1. Drain the fuel from the tank by removing the drain plug. Collect the fuel in a suitable container.
2. Unscrew the bolts that hold the tank and pull the tap downwards to loosen it. Remove the filter which is fitted above the tap. Replace the filter.

**PFLEGEANLEITUNG:  
DIESELMOTOR**

**Ölwechsel, Ölnachfüllen**

Täglich den Ölstand im Kurbelgehäuse kontrollieren. Das Öl soll bis zur oberen Markierung am Ölmeßstab reichen, wenn der Motor waagrecht steht. Beim Nachfüllen dieselbe Ölsorte wie im Motor verwenden. Bei einem neuen Motor das Motoröl nach 20 Betriebsstunden wechseln, danach alle 100 Betriebsstunden. Motoröl von guter Qualität verwenden, Typ SAE 10W-30.

**Ölfilter**

Bei einem neuen Motor den Ölfilter nach 20 Betriebsstunden und danach alle 500 Betriebsstunden wechseln.

**Kraftstoffanlage**

Nur sauberen Dieseldieselkraftstoff verwenden. Beim Nachfüllen von Kraftstoff auf Sauberkeit achten und den Kraftstoff in dichten und sauberen Behältern verwahren. Niemals unnötigerweise die Kraftstoffleitung oder Kraftstoffpumpe öffnen. Die Kraftstoffpumpe ist selbstentlüftend, so daß man einen leergefahrenen Tank nur auffüllen muß und problemlos wieder starten kann. Der Kraftstofffilter ist in der Kraftstoffleitung unter dem Tank eingebaut. Bei der Verwendung von sauberem Kraftstoff braucht der Kraftstofffilter nur etwa alle 2 Jahre ausgewechselt werden.

Den Kraftstofffilter mindestens alle 500 Betriebsstunden auswechseln.

1. Ablassschraube lösen und den Kraftstoff aus dem Tank ablassen und in einen passenden Behälter füllen.
2. Die Halteschrauben des Tanks lösen und den Hahn nach unten ziehen, so daß er sich lockert. Den Filter oberhalb des Hahns entfernen und auswechseln.

**Tremix Fram- och backgående markvibrator/Soil Compactor with Forward and Reverse Travel/Bodenverdichter mit Vor- und Rücklauf **MV 205******Luftfilter**

Kontrollera dagligen oljan i luftfiltret och byt förorenad olja. Fyll exakt till markeringen. Under särskilt dammiga förhållanden måste luftrenaren kontrolleras och rengöras oftare.

1. Lossa vingmuttern och tag loss locket på insugningsdämparen.
2. Tag ur insugningsfiltret och ersätt det med ett nytt. Var försiktig så att det inte kommer in smuts i insugnings-röret.

**SKÖTSELINSTRUKTION:  
VIBRATIONSELEMENT**

Kontrollera dagligen att olja inte läcker från vibrationselementet. Oljenivån kontrolleras regelbundet. Då maskinen står på plant underlag skall oljan i elementet nå upp till påfyllningshålets kant. Använd Omega 606 eller likvärdig olja. Olje volym 0,3 liter.

**ÖVRIGA  
SKÖTSELANVISNINGAR****Kilremsdrift:**

Kontrollera dagligen kilremmens spänning och kondition.

**Gummidämpare:**

Kontrollera regelbundet gummidämparnas kondition. Skadade dämpare bytes.

**Air filter**

Check the oil in the air filter daily and replace contaminated oil. Fill exactly to the mark. In very dusty conditions, check and clean the air filter more frequently.

1. Unscrew the wing nut and remove the cover from the intake silencer.
2. Remove the intake air filter and replace it with a new one. Take care not to let any dirt into the intake vent.

**MAINTENANCE  
INSTRUCTIONS:  
VIBRATOR UNIT**

Once a day, check that there are no oil leaks from the vibrator unit. Check the oil level regularly. When the machine is on a flat surface the oil in the unit should reach the edge of the filler hole. Oil quality OMEGA 606. Oil volume 0,3 litres.

**OTHER MAINTENANCE  
MEASURES****Belt drive**

Once a day, check the condition and tension of the V belt.

**Rubber dampers:**

Regularly check the condition of the rubber dampers. Damaged dampers must be replaced.

**Luftfilter**

Täglich das Öl im Luftfilter kontrollieren und verunreinigtes Öl auswechseln. Exakt bis zur Markierung auffüllen. Unter besonders staubigen Arbeitsverhältnissen den Luftfilter öfter reinigen und kontrollieren.

1. Die Flügelmutter lockern und den Deckel des Einsaugdämpfers entfernen.
2. Das Einsaugfilter abnehmen und ein neues anbringen. Schmutz darf nicht in das Einsaugrohr gelangen.

**PFLEGEANLEITUNG:  
VIBRATIONSELEMENT**

Täglich kontrollieren, ob das Vibrationselement Öl leckt. Den Ölstand regelmäßig kontrollieren. Wenn die Maschine waagrecht steht, muß das Öl im Element bis zur Kante des Einfüllstutzens reichen. Ölqualität OMEGA 606. Ölvolumen 0,3 Liter.

**SONSTIGE  
PFLEGEANLEITUNGEN****Keilriemenbetrieb:**

Täglich die Spannung und den Zustand des Keilriemens kontrollieren.

**Gummidämpfer:**

Regelmäßig den Zustand der Gummidämpfer kontrollieren. Beschädigte Dämpfer auswechseln.

Tremix Fram- och backgående markvibrator/Soil Compactor with Forward and Reverse Travel/Bodenverdichter mit Vor- und Rücklauf **MV 205**

**Hydraulreglage**

Reglaget för fram- och backomställning består av en oljepump vid manöverhandtaget och en hydraulcylinder vid vibrationselementet. Oljan överförs från pump till cylinder via hydraulslang. Reglagebygeln på manöverhandtaget som påverkar pumpen är fjäderbelastad och står normalt i läge "fram". I detta läge är hydraulsystemet trycklöst. Då reglagebygeln förs bakåt mot handtagsbygeln påverkas hydraulcylindern vid vibrationselement av oljetryck från pumpen och omställning sker till "back". Hydraulsystemet är helt slutet och kräver normalt ingen justering eller underhåll.

Pumpen innehåller tryckbegränsningsventil, luftningsskruvar och oljebehållare. Olja fylls genom nippeln (A) på motorplattans överdel med hjälp av handpump med spetsmunsstycke (Art.nr. 901431). Före påfyllning lossas båda luftskruvarna på pumpen. Då oljan når upp till nedre skruven (B) åtdrages denna och påfyllningen fortsätter tills nivån når den övre skruven (C). Använd hydraulolja typ Shell Tellus 32 eller likvärdig.

**OBS! Rör ej reglagebygeln då luftskruvarna är lossade.**

- A. PÅFYLLNINGSNIPPEL
- B. LUFTSKRUV
- C. LUFTSKRUV
- D. HANDPUMP

**Hydraulic control**

The mechanism for changing travel direction consists of an oil pump in the control handle and a hydraulic cylinder on the vibrator unit. Oil is transferred from the pump to the cylinder through a hydraulic hose. The loop control on the handle that activates the pump is spring-loaded and normally held in the forward position. In this position the hydraulic system is not pressurised. When the loop control is pulled back against the handle the hydraulic cylinder on the vibrator unit is pressurised by the pump and the machine goes into reverse. The hydraulic system is completely sealed and normally requires no adjustment or maintenance.

The pump contains a pressure relief valve, bleed screws and oil reservoir. Oil is topped up through nipple (A) on top of the engine unit using a hand pump with a needle nozzle (Art. no. 901431). Both bleed screws should be removed before topping up. When the oil reaches the bottom screw (B) this is tightened and filling continues until the oil reaches the upper screw (C). Use Shell Tellus 32 or an equivalent hydraulic oil.

**NOTE! Do not move the loop control when the bleed screws have been removed.**

- A. FILLER NIPPLE
- B. BLEED SCREW
- C. BLEED SCREW
- D. HAND PUMP

**Hydraulikregulierung**

Die Regulierung für den Vor- und Rücklauf der Maschine besteht aus einer Ölpumpe am Bedienhandgriff und einem Hydraulikzylinder am Vibrationselement. Das Öl wird von der Pumpe über einen Hydraulikschlauch zum Zylinder gepumpt. Der Gasregulierbügel am Bedienhandgriff, der auf die Pumpe wirkt, ist federbelastet und steht normalerweise in Stellung "vorwärts". In dieser Stellung ist die Hydraulikanlage drucklos. Bei der Rückführung des Gasregulierbügels nach hinten zum Handgriffbügel, wird der Hydraulikzylinder am Vibrationselement vom Öldruck der Pumpe beeinflusst und es erfolgt die Umstellung auf den Rücklauf. Die Hydraulikanlage ist ein geschlossenes System und erfordert normalerweise keine Justierung oder Wartung. Die Pumpe enthält Druckbegrenzungsventil, Entlüftungsschrauben und Ölbehälter. Das Öl wird durch den Nippel (A) am Oberteil der Motorplatte mit Hilfe einer Handpumpe mit Spitzdüse (Art.-Nr. 901431) eingefüllt. Vor dem Ölnachfüllen beide Luftschrauben der Pumpe lösen. Wenn das Öl die untere Schraube (B) erreicht, diese festziehen und weiter Öl nachfüllen, bis der Ölstand die obere Schraube (C) erreicht hat. Hydrauliköl Shell Tellus 32 oder gleichwertiges Öl verwenden.

**ACHTUNG! Nicht den Gasregulierbügel berühren, wenn die Entlüftungsschrauben gelöst sind.**

- A. EINFÜLLNIPPEL
- B. ENTLÜFTUNGSSCHRAUBE
- C. ENTLÜFTUNGSSCHRAUBE
- D. HANDPUMPE



