

Moteurs diesel OEM 2,9 I (EWX)



JOHN DEERE



LIVRET D'ENTRETIEN

Moteurs diesel OEM 2,9 I (EWX)

OMRG39813 ÉDITION 30OCT25 (FRENCH)

CALIFORNIA

Avertissement de la Proposition 65

Les gaz d'échappement des moteurs diesel et certains de leurs éléments sont reconnus, par l'État de Californie, comme pouvant entraîner le cancer, des malformations congénitales et d'autres troubles du système reproducteur.

Si ce produit contient un moteur à essence:

AVERTISSEMENT

Les gaz d'échappement de ce produit contiennent des substances chimiques reconnues par l'État de Californie comme cancérigènes et responsables de malformations congénitales ou autres complications préjudiciables à l'appareil reproductif.

L'État de Californie exige les deux avertissements ci-dessus.

John Deere Power Systems

Édition mondiale
PRINTED IN U.S.A.



Introduction

Introduction

LIRE ATTENTIVEMENT LE PRÉSENT LIVRET afin de pouvoir utiliser et entretenir correctement la machine. Toute négligence à cet égard peut entraîner des blessures ou des dégâts matériels. Ce livret et les autocollants de sécurité de la machine sont éventuellement disponibles dans d'autres langues. Pour commander, consulter www.techpubs.deere.com (Matériels agricoles et d'entretien des espaces verts/JDPS), www.johndeeretechno.com (Matériels de construction et forestiers) ou le concessionnaire John Deere.

CE LIVRET DOIT ÊTRE CONSIDÉRÉ comme faisant partie intégrante de la machine et doit toujours l'accompagner, même en cas de revente.

LES MESURES données dans ce livret sont exprimées en unités métriques et leurs équivalents US habituels. N'utiliser que les pièces de rechange et les éléments de boulonnerie appropriés. Les éléments de boulonnerie métrique et US nécessitent l'emploi de clés métriques et US correspondantes.

LES INDICATIONS DE CÔTÉ (DROITE/GAUCHE) s'entendent par rapport au sens de marche avant.

NOTER LES NUMÉROS D'IDENTIFICATION DU PRODUIT (NIP) à l'une des sections Caractéristiques ou Numéros de machine. Noter correctement tous les chiffres pour faciliter les recherches en cas de vol de la machine. Les informations NIP sont utiles lors

de la commande de pièces. Prendre soin de recopier les numéros d'identification sur une feuille séparée à conserver dans un endroit sûr, à l'écart de la machine.

La GARANTIE est fournie dans le cadre du programme d'assistance de John Deere destiné aux clients qui utilisent et entretiennent leur matériel de la façon décrite dans ce manuel. La garantie est expliquée sur le certificat ou la déclaration de garantie qui a dû être remis(e) au client par le concessionnaire au moment de l'achat.

Cette garantie donne l'assurance que John Deere reprendra ses matériels, s'il s'avère qu'ils sont défectueux, pendant la période de garantie. Dans certains cas, John Deere apporte, souvent à titre gratuit, des améliorations sur le terrain, même après expiration de la période de garantie. Si l'équipement est soumis à un usage abusif ou s'il est modifié en vue d'améliorer ses performances au-delà des caractéristiques d'usine, la garantie sera annulée et les améliorations pourraient être refusées. Le réglage de l'alimentation en carburant au-delà des limites spécifiées ou toute autre manœuvre visant à accroître la puissance des machines aura les mêmes conséquences.

S'il s'agit d'une machine d'occasion, il est recommandé de contacter le concessionnaire John Deere le plus proche et de lui communiquer le numéro de série de la machine. John Deere sera ainsi en mesure d'informer le client en cas de problèmes ou d'améliorations de produit.

DX,IFC1 -28-03APR09-1/1

John Deere au service du client

John Deere accorde une grande importance à la satisfaction du client.

Nos concessionnaires s'efforcent de fournir au client le service et les pièces dont il a besoin d'une manière prompte et efficace:

- Entretien et pièces détachées pour la maintenance de l'équipement.
- Techniciens qualifiés et outils de diagnostic et de remise en état nécessaires à l'entretien de l'équipement.
- **Les pièces de rechange John Deere, les services de remise en état et les informations pour l'entretien ou la remise en état sont disponibles. Pour plus d'informations, consulter deere.com ou deere.ca.**



TS201 —UN—15APR13

DX,IFC,JDS -28-30SEP25-1/1

Informations requises relatives aux émissions

Prestataire de services

Un atelier ou une personne qualifié(e) choisi(e) par le propriétaire de la machine peut se charger de l'entretien, du remplacement ou de la réparation des appareils et systèmes de contrôle des émissions à l'aide de pièces de rechange d'origine ou équivalentes. Cependant, la garantie, la reprise et tous les services payés par John Deere doivent être pris en charge par un centre d'entretien John Deere agréé.

DX,EMISSIONS,REQINFO -28-12JUN15-1/1

Performances et modifications non autorisées relatives aux émissions

Fonctionnement et entretien

Le moteur, y compris le système de contrôle des émissions, doit être utilisé et entretenu conformément aux instructions fournies avec le présent manuel pour que les performances en matière d'émissions du moteur satisfassent aux exigences s'appliquant à la catégorie/certification du moteur.

en particulier en ce qui concerne la désactivation ou le non-maintien d'un système de recirculation des gaz d'échappement (EGR) ou d'injection d'urée DEF. Une modification non autorisée du système de contrôle des émissions du moteur annule l'homologation de l'Union Européenne et toute garantie relative aux émissions applicable.

Modifications non autorisées

Aucune modification délibérée ni utilisation incorrecte du système de contrôle des émissions n'est autorisée,

DX,EMISSIONS,PERFORM -28-12JAN18-1/1

Marques commerciales

Marques commerciales	
AdBlue®	AdBlue est une marque commerciale de VDA, l'association de l'industrie automobile allemande.
AMP®	AMP est une marque commerciale de Tyco Electronics
BIO-GREASE-GARD™	BIO-GREASE-GARD est une marque commerciale de Deere & Company
Bio Hy-Gard™	Bio Hy-Gard est une marque commerciale de Deere & Company
Bluetooth®	Bluetooth est une marque commerciale de Bluetooth SIG
Break-In™ Plus	Break-In est une marque commerciale de Deere & Company
CINCH®	CINCH est une marque commerciale de Cinch Inc.
COOL-GARD™ PLUS	COOL-GARD est une marque commerciale de Deere & Company
CoolScan™	CoolScan est une marque commerciale de Deere & Company
COOLSCAN™ Plus	COOLSCAN est une marque commerciale de Deere & Company
Custom Performance™	Custom Performance est une marque commerciale de Deere & Company
Deere™	Deere est une marque commerciale de Deere & Company
DENSO®	DENSO est une marque commerciale de DENSO Corporation
DEUTSCH®	DEUTSCH est une marque commerciale de TE Connectivity
DieselScan™	DieselScan est une marque commerciale de Deere & Company
DuPont®	DuPont est une marque commerciale de E.I. DuPont de Nemours and Company
EXTREME-GARD™	EXTREME-GARD est une marque commerciale de Deere & Company
FleetGard™	FleetGard est une marque commerciale de Deere & Company
Fuelscan™	Fuelscan est une marque commerciale de Deere & Company
Fluke®	Fluke est une marque commerciale de Fluke Corporation www.fluke.com
Funk™	Funk est une marque commerciale de Deere & Company
GREASE-GARD™	GREASE-GARD est une marque commerciale de Deere & Company
Hy-Gard™	Hy-Gard est une marque commerciale de Deere & Company
JDLink™	JDLink est une marque commerciale de Deere & Company
JDParts™	JDParts est une marque commerciale de Deere & Company
JDPoint™	JDPoint est une marque commerciale de Deere & Company
John Deere™	John Deere est une marque commerciale de Deere & Company
Loctite®	Loctite est une marque commerciale de Henkel Corporation
Metri-Pack®	Metri-Pack est une marque commerciale de Delphi Connection Systems
Misco®	Misco est une marque commerciale de Misco Refractometer
OILSCAN PLUS™	OILSCAN PLUS est une marque commerciale de Deere & Company
Oilscan™	Oilscan est une marque commerciale de Deere & Company
Parker®	Parker est une marque commerciale de Parker Hannifin Corporation
Permatex®	Permatex est une marque commerciale d'Illinois Tool Works Inc.
Phoenix™	Phoenix est une marque commerciale de Deere & Company
Plastigage®	Plastigage est une marque commerciale de Perfect Circle Corporation
Plus-50™ II	Plus-50 est une marque commerciale de Deere & Company
PowerSight™	PowerSight est une marque commerciale de Deere & Company

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000006 -28-13AUG25-1/2

Introduction

Marques commerciales

PowerTech™	PowerTech est une marque commerciale de Deere & Company
PowerTech™ E	PowerTech est une marque commerciale de Deere & Company
PowerTech™ M	PowerTech est une marque commerciale de Deere & Company
PowerTech™ Plus	PowerTech est une marque commerciale de Deere & Company
Restore®	Restore est une marque commerciale de Restore, Inc.
Scotch-Brite®	Scotch-Brite est une marque commerciale de 3M Co.
Scotch-Grip®	Scotch-Grip est une marque commerciale de 3M Co.
Service ADVISOR™	Service ADVISOR est une marque commerciale de Deere & Company
SERVICEGARD™	SERVICEGARD est une marque commerciale de Deere & Company
SPEEDI-SLEEVE®	SPEEDI-SLEEVE est une marque déposée de SKF Group.
SWEDA™	SWEDA est une marque commerciale de Deere & Company
Swagelok®	Swagelok est une marque déposée de Swagelok Company.
TACH-N-TIME™	TACH-N-TIME est une marque commerciale de Bosch Automotive Service Solutions Inc.
TeamMate™	TeamMate est une marque commerciale de Deere & Company
TEFLON®	TEFLON est une marque commerciale de Du Pont Co.
Torq-Gard™	Torq-Gard est une marque commerciale de Deere & Company
TORX®	TORX est une marque déposée de Acument Intellectual Properties, LLC
Vari-Cool™	Vari-Cool est une marque commerciale de Deere & Company
WEATHER PACK®	WEATHER PACK est une marque commerciale de Packard Electric
WINDOWS®	WINDOWS est une marque commerciale de Microsoft Corporation

ZE59858,0000006 -28-13AUG25-2/2

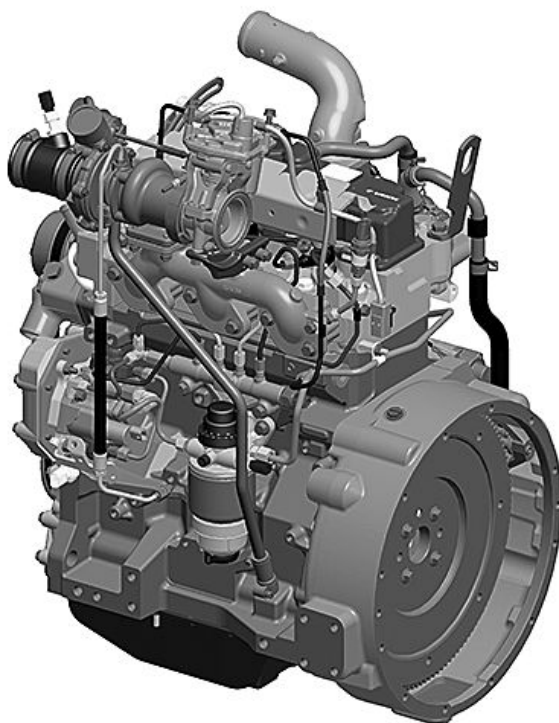
Introduction

CE MANUEL CONTIENT DES INFORMATIONS pour l'utilisation et l'entretien des moteurs diesel de fabricant d'équipement d'origine 2,9 l (EWX).

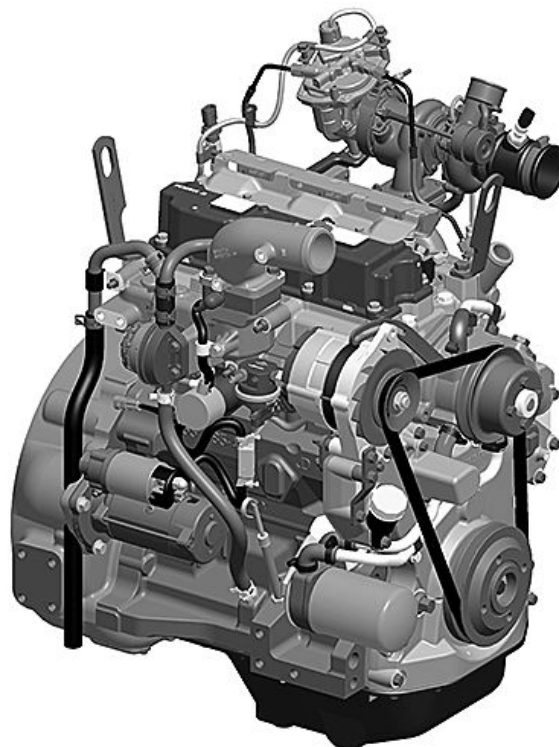
FXZXQRK,1760120124708 -28-10OCT25-1/1

Vues d'identification

*NOTE: Il existe plusieurs configurations de moteur.
Modèle à moteur standard illustré.*



Moteur standard John Deere 3029



Moteur standard John Deere 3029

RG25479—UN—11APR14

RG25478—UN—11APR14

KP41357,000009E -28-06NOV20-1/1

Enregistrement de garantie pour moteur et transmission de fabricant d'équipement d'origine

RG37914 —UN—11DEC23



Scanner ce code pour enregistrer le moteur ou la transmission de fabricant d'équipement d'origine en ligne. Il est aussi possible de visiter directement [Enregistrement de garantie John Deere](#).

Pourquoi l'enregistrement du moteur ou de la transmission OEM est-il un avantage?

- **Il garantit un service plus rapide.** L'enregistrement du moteur ou de la transmission nous permet d'obtenir les informations dont nous avons besoin pour vous proposer un service rapide et complet.
- **Votre investissement est protégé.** Vous serez toujours informé des mises à jour concernant le moteur ou la transmission.
- **Votre garantie peut être prolongée.** En effet, vous aurez la possibilité de prolonger la garantie avant que la garantie standard n'expire.
- **Vous serez toujours informé.** John Deere vous informera en premier lieu sur les nouveautés et les offres avantageuses.

Votre moteur est couvert par la garantie

L'achat d'un moteur ou d'une transmission John Deere ne se résume pas à l'acquisition de pistons, de vilebrequins et de pignons. En effectuant cet achat, c'est la perspective d'un travail bien fait qui s'offre à vous. Sans immobilisation, ni soucis, ni problèmes. En plus de cela, cet achat vous donne accès à un réseau d'assistance efficace toujours à votre disposition si vous avez besoin d'aide.

Confiance. C'est le maître-mot: votre confiance dans les moteurs et les transmissions ainsi que les garanties John Deere est essentielle.

Pérennité. Le but de nos garanties est de renforcer votre confiance dans nos moteurs et nos transmissions.

Assistance mondiale. Vous pouvez bénéficier d'une assistance technique n'importe où et n'importe quand. John Deere dispose de plus de 4,000 points de service après-vente répartis dans le monde.

Pièces de rechange et service après-vente John Deere. Les points de service après-vente agréés n'utilisent que des pièces ou composants neufs ou réusinés, fournis par John Deere.

Période de garantie

Les utilisateurs ne peuvent tolérer ni immobilisation ni réparations imprévues de leurs équipements. C'est pourquoi nous proposons des garanties globales sur nos moteurs industriels, moteurs marins et transmissions de fabricant d'équipement d'origine.

- **Moteurs de fabricant d'équipement d'origine:** garantie 2 ans/2000 heures, sans limite d'heures la première année.
- **Produits de transmission:** garantie de 12 mois/2000 heures. En l'absence de compteur d'heures de service en état de fonctionnement, les heures de service seront évaluées sur une base de 12 heures par jour.

Ces garanties prennent effet à la date de livraison du moteur ou de la transmission au premier acheteur. Veillez à bien enregistrer votre moteur ou votre transmission pour profiter de tous les avantages offerts par le service après-vente et le réseau d'assistance John Deere.

Par ailleurs, des extensions de garantie sur les moteurs sont possibles sous certaines conditions. John Deere offre une gamme de garanties permettant d'étendre la période de garantie de votre moteur. Vous aurez la possibilité de prolonger la garantie avant que la garantie standard n'expire.

Obtention du service de garantie

La demande d'entretien sous garantie doit être adressée, avant expiration de la garantie, à un point de service après-vente John Deere agréé. Lors de la demande d'entretien sous garantie, le premier acheteur doit présenter un justificatif de la date de livraison du moteur ou de la transmission. Les points de service après-vente John Deere agréés comprennent:

- les distributeurs John Deere
- les concessionnaires John Deere pour l'entretien OEM
- les concessionnaires John Deere pour équipements
- les concessionnaires John Deere pour moteurs marins

Réseau d'assistance mondial

Introduction

Consulter le [localisateur de concessionnaire international](https://www.deere.com/en/parts-and-service/warranty-international) pour trouver l'atelier d'entretien agréé pour moteur ou transmission le plus proche. Pour plus de détails sur la garantie, rendez-vous sur <https://www.deere.com/en/parts-and-service/warranty->

[and-protection-plans/warranties/warranty-statements](https://www.deere.com/en/parts-and-service/warranty-and-protection-plans/warranties/warranty-statements) ou <https://www.deere.ca/en/parts-and-service/warranty-and-protection-plans/warranties/warranty-statements> pour afficher, télécharger ou imprimer la déclaration de garantie du moteur ou de la transmission.

RG, OEMWarranty, EngineOM -28-12MAY25-2/2

Propriétaire du moteur

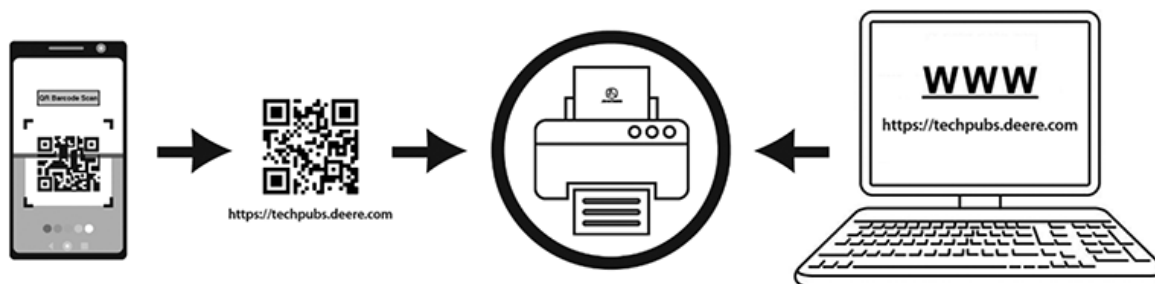
Propriétaire du moteur John Deere :

Il est important que le nouveau moteur soit enregistré pour pouvoir bénéficier de la garantie d'usine. Enregistrer le moteur permettra au concessionnaire de vérifier l'état de la garantie au cas où une réparation s'avère nécessaire. Le moyen le plus facile d'enregistrer le moteur est via Internet. Pour enregistrer le moteur pour la garantie via Internet, utiliser l'adresse URL suivante : <http://www.johndeere.com/enginewarranty>

Le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services peut également fournir ce service. L'entretien du moteur peut être effectué par tous les concessionnaires AG, C&F et JDPS agréés. Pour voir le réseau de concessionnaires-réparateurs John Deere ou pour trouver le concessionnaire le plus proche, se servir de l'adresse URL suivante: <http://www.johndeere.com/dealer>

JR74534,000026F -28-09MAY25-1/1

Instructions de téléchargement



Instructions, manuals, and other documents may be downloaded at [www.techpubs.deere.com](https://techpubs.deere.com). Scanning the QR code on a mobile device will route to the site automatically.

Les instructions, les manuels et autres documents peuvent être téléchargés à cette adresse: [www.techpubs.deere.com](https://techpubs.deere.com). Scanner le QR code via un appareil mobile mène automatiquement au site.

Istruzioni, manuali e altri documenti possono essere scaricati su [www.techpubs.deere.com](https://techpubs.deere.com). La scansione del codice QR su un dispositivo portatile indirizza automaticamente al sito.

Anleitungen, Handbücher und andere Dokumente können unter [www.techpubs.deere.com](https://techpubs.deere.com) heruntergeladen werden. Durch Scannen des QR-Codes mit einem Mobilgerät wird man automatisch zur Webseite weitergeleitet.

Las instrucciones, los manuales y otros documentos se pueden descargar en [www.techpubs.deere.com](https://techpubs.deere.com). Al escanear el código QR en un dispositivo móvil, se abrirá automáticamente el sitio web.

Instruções, manuais e outros documentos podem ser baixados em [www.techpubs.deere.com](https://techpubs.deere.com). A leitura do código QR em um dispositivo móvel levará você automaticamente para o site.

Инструкции, руководства и другие документы можно загрузить на странице [www.techpubs.deere.com](https://techpubs.deere.com). Сканирование QR-кода на мобильном устройстве будет автоматически отправлять на сайт.

Table des matières

	Page		Page
Registres			
Enregistrement du numéro de série et du numéro de modèle du moteur	01-1	Attention aux fuites de liquides sous pressionné,.....	05-12
Codes d'options moteur.....	01-4	Interdiction d'ouvrir le circuit d'alimentation haute pression.....	05-12
Enregistrement des numéros de série post-traitement	01-6	Protection contre les jets sous haute pression ..	05-12
Enregistrement du numéro de modèle de la pompe d'alimentation haute pression....	01-6	Éviter une explosion des batteries.....	05-13
Enregistrement du numéro de série du contrôleur du moteur (ECU)	01-7	Rester à l'écart du système d'échappement à température élevée.....	05-13
Sécurité		Nettoyage du filtre de l'échappement	05-13
Identification des consignes de sécurité.....	05-1	Ventilation du lieu de travail.....	05-14
Comprendre les termes de mise en garde	05-1	Précautions à prendre pour l'entretien du circuit de refroidissement	05-14
Respect des consignes de sécurité.....	05-1	Élimination correcte des déchets.....	05-14
Remplacer les autocollants de sécurité.....	05-2		
Éclairage correct du lieu de travail	05-2	Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement	
Propreté du lieu de travail.....	05-2	Gazole	10-1
Utilisation d'outils appropriés.....	05-3	Additifs pour gazole	10-2
Sécurité pour la vie.....	05-3	Pouvoir lubrifiant du gazole	10-2
Empêcher toute mise en mouvement accidentelle de la machine.....	05-3	Manipulation et stockage du gazole	10-3
Manipuler le carburant avec précaution — Prévenir les incendies	05-4	Biogazole.....	10-4
Être prêt à agir en cas d'urgence	05-4	Contrôle du gazole	10-5
Manipulation du fluide de démarrage en toute sécurité.....	05-4	Filtres à carburant.....	10-5
En cas d'incendie	05-5	Réduction de l'effet du froid sur les moteurs diesel.....	10-6
Manipuler les liquides inflammables avec précaution — Prévenir les incendies	05-5	Huile moteur John Deere Break-In Plus™--	10-7
Éviter tout risque dû à l'électricité statique lors de l'approvisionnement en carburant	05-6	Huile pour moteur diesel — Tier 4 Interim/Phase IIIB, Tier 4 Final/Phase IV, et Phase V.....	10-8
Précautions pour l'entretien de la machine	05-6	Intervalles de vidange d'huile moteur et de remplacement du filtre — Tier 4 Interim/Phase IIIB, Tier 4 Final/Phase IV, et Phase V — Applications OEM.....	10-9
Porter des vêtements de protection.....	05-6	Intervalles de vidange de l'huile et d'entretien du filtre des moteurs diesel.....	10-9
Protection contre le bruit.....	05-7	Mélange de lubrifiants	10-10
Manipuler les batteries avec précaution	05-8	Stockage des lubrifiants	10-10
Éviter les brûlures dues à l'acide des batteries ..	05-9	Filtres à huile	10-10
Rester à l'écart des arbres de transmission en rotation.....	05-9	Liquide de refroidissement pour moteur diesel (moteur avec chemises de cylindre humides).....	10-11
Pose de tous les garants	05-10	Qualité de l'eau pour mélange avec du liquide de refroidissement concentré	10-12
Sécurité en matière d'entretien.....	05-10	Utilisation en climat chaud.....	10-13
Enlever la peinture des surfaces à souder ou à réchauffer	05-11		
Éviter toute chaleur intense près de conduites sous pression.....	05-11		

Suite, voir page suivante

Livret original. Toutes les informations, illustrations et caractéristiques contenues dans la présente publication sont à jour au moment de la publication, le constructeur se réservant le droit d'apporter sans notification toute modification jugée appropriée.

COPYRIGHT © 2025
DEERE & COMPANY
Moline, Illinois
All rights reserved.
A John Deere ILLUSTRATION™ Manual
Previous Editions
Copyright © 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024

	Page
Contrôle du point de gel du liquide de refroidissement.....	10-14
Mise au rebut du liquide de refroidissement.....	10-14

Tableaux de bord

Tableaux de bord	15-1
Tableaux de bord PV101	15-4
Indicateur de diagnostic PV101 — Utilisation.....	15-6
Indicateur de diagnostic PV101—Menu principal.....	15-7
Indicateur de diagnostic PV101—Principaux menus	15-8
Indicateur de diagnostic DG14 — Utilisation	15-9
Indicateur de diagnostic DG14 — Menu principal.....	15-10
Indicateur de diagnostic DG14—Principaux menus.....	15-11
Tableau de bord PV480	15-12
Indicateur de diagnostic PV480 — Utilisation....	15-13
Indicateur de diagnostic PV480—Menu principal.....	15-14
Indicateur de diagnostic PV480—Principaux menus	15-15
Navigation dans le menu principal.....	15-15
Données de configuration du moteur	15-17
Accès aux codes de diagnostic en mémoire	15-19
Accès aux codes de diagnostic actifs.....	15-21
Avertissement “Arrêt de la machine nécessaire”.....	15-23
Codes d'arrêt déclenché de moteur	15-24
Réglage du rétroéclairage	15-26
Réglage du contraste	15-27
Sélection des unités de mesure	15-29
Configuration de l'affichage de 1 paramètre à la fois	15-31
Configuration de l'affichage de 4 paramètres....	15-37
John Deere PowerSight.....	15-41

Fonctionnement du moteur

Entretien de rodage.....	20-1
Applications de groupe électrogène (de secours)	20-2
Démarrage du moteur	20-2
Fonctionnement normal du moteur.....	20-5
Réchauffage du moteur	20-5
Ralenti du moteur	20-6
Modification du régime moteur	20-7
Fonctionnement par temps froid.....	20-8
Arrêt du moteur.....	20-9
Limitations de l'entraînement auxiliaire par engrenage	20-10
Utilisation d'un chargeur ou d'une batterie d'appoint.....	20-10

Système de post-traitement

Nettoyage et entretien du filtre à gaz d'échappement.....	25-1
---	------

	Page
Filtre à gaz d'échappement — Nettoyage	25-1
Maintenance et entretien du filtre à particules (FAP).....	25-2
Filtre à gaz d'échappement — Manipulation et élimination des cendres du filtre à particules	25-2
Filtre à gaz d'échappement—Mise au rebut.....	25-2
Vue d'ensemble du système du filtre à gaz d'échappement.....	25-3
Vue d'ensemble des touches et témoins de l'indicateur de diagnostic	25-4
Régénération passive.....	25-5
Nettoyage du filtre à gaz d'échappement automatique (AUTO).....	25-5
Nettoyage du filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement	25-6
Désactivation du nettoyage du filtre à gaz d'échappement.....	25-7
Entretien du filtre à gaz d'échappement requis ..	25-7

Lubrification et entretiens périodiques

Informations requises relatives aux émissions ...	30-1
Respect des intervalles d'entretien.....	30-1
Utilisation de carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement appropriés	30-1
Tableau des intervalles de lubrification et d'entretien	30-2

Lubrification et entretien — Tous les jours

Contrôles quotidiens avant le démarrage.....	35-1
--	------

Lubrification et entretien — 250 heures/12 mois

Dépose et repose du filtre à carburant	37-1
--	------

Lubrification et entretien — 500 heures/12 mois

Dépose et repose du filtre à carburant	40-1
Entretien de l'extincteur	40-4
Entretien de la batterie	40-4
Changement de l'huile moteur et remplacement du filtre.....	40-6
Contrôle visuel de la pompe à eau	40-8
Contrôle du système d'aération du carter-moteur ouvert (OCV)	40-8
Vérification des supports de moteur	40-9
Vérification de la tension de la courroie trapézoïdale de l'alternateur et du ventilateur	40-10
Contrôle du système d'admission.....	40-12
Contrôle de la connexion à la masse du moteur	40-12
Contrôle du circuit de refroidissement	40-13
Essai de pression du circuit de refroidissement.....	40-14
Vérification et réglage des régimes moteur	40-15

Suite, voir page suivante

Page	Page
Lubrification et entretien — 1200 heures de service	Préparation du moteur pour le
Vérification et réglage du jeu des soupapes.....45-1	remisage prolongé70-2
	Remise en service du moteur après un
	remisage à long terme70-3
Lubrification et entretien — 1500 heures/24 mois	Caractéristiques
Changement du filtre de carter-moteur ouvert....50-1	Caractéristiques générales de moteur OEM75-1
Lubrification et entretien—6000 heures/72 mois	Puissances nominales des moteurs et
Rinçage et remplissage du circuit de	caractéristiques des circuits d'alimentation75-2
refroidissement.....55-1	Contenances en huile du carter-moteur75-3
Essai de la température d'ouverture	Couples de serrage pour boulonnerie US75-4
des thermostats.....55-5	Couples de serrage pour boulonnerie
	métrique.....75-5
Entretien selon le besoin	Registre des opérations de lubrification et
Informations supplémentaires sur l'entretien60-1	d'entretien
Interdiction de modifier le circuit d'alimentation ..60-1	Utilisation du registre des opérations
Vidange d'eau du filtre à carburant.....60-2	de lubrification et d'entretien80-1
Purge du circuit d'alimentation60-2	Entretien quotidien (avant le démarrage)80-1
Ajout de liquide de refroidissement60-5	Entretien de 250 heures ou 12 mois.....80-1
Guide de nettoyage avant le démarrage60-6	Entretien après 500 heures de service
Remplacement du filtre à air à un étage.....60-7	ou 12 mois.....80-2
Remplacement de l'élément filtrant du	Toutes les 1200 heures80-3
filtre à air à joint axial60-8	Entretien de 1500 heures ou 24 mois.....80-3
Remplacement de l'élément filtrant du	Entretien de 6000 heures ou 72 mois.....80-4
filtre à air à joint radial60-10	Entretien selon le besoin80-5
Nettoyage du filtre à gaz d'échappement60-11	Garantie
Remplacement de la courroie de ventilateur60-11	Garantie John Deere dans les
Vérification des fusibles.....60-12	applications OEM85-1
Vérification du câblage électrique et	Autocollant de certification du système
des connexions60-12	de contrôle des émissions.....85-5
Contrôle des compresseurs d'air.....60-12	Émissions de dioxyde de carbone (CO ₂).....85-6
Pannes et remèdes	Déclaration de garantie du
Pannes et remèdes, généralités.....65-1	système antipollution hors route
Codes de diagnostic—Liste.....65-2	(EPA)—Allumage par compression.....85-7
Codes de diagnostic—Fonctionnement.....65-4	Déclaration de garantie relative au
Diagnostics des codes de diagnostic	contrôle des émissions non routières
intermittents.....65-4	du CARB—Allumage par compression85-9
Pannes et remèdes du moteur65-5	Déclaration de garantie du système de
Précautions à prendre à l'égard de	contrôle des émissions pour la Chine85-17
l'installation électrique lors du	
nettoyage à la vapeur du moteur65-20	
Agencement des faisceaux du moteur65-21	
, Sécurité du soudage.....65-26	
Schéma de câblage 2,9 l n° 165-27	
Schéma de câblage 2,9 l n° 265-30	
Schéma de câblage 2,9 l n° 365-31	
Schéma de câblage 2,9 l n° 465-32	
Schéma de câblage 2,9 l n° 565-34	
Schéma de câblage 2,9 l n° 665-36	
Schéma de câblage 2,9 l n° 765-38	
Schéma de câblage 2,9 l n° 865-40	
Schéma de câblage 2,9 l n° 965-42	
Remisage	
Consigne de remisage du moteur70-1	

Registres

Enregistrement du numéro de série et du numéro de modèle du moteur

Localiser et enregistrer tous les numéros et lettres du numéro de série du moteur (A) et du numéro de modèle (B) figurant sur la plaque de numéro de série/données du moteur dans les espaces prévus ci-dessous.

Ces deux numéros sont importants pour commander des pièces de rechange ou obtenir des informations concernant la garantie.

Pour l'identification des publications spécifiques au modèle du moteur, consulter [l'application PowerAssist](#) ou [la librairie d'informations techniques John Deere](#).

Numéro de série du moteur (A)

Numéro de modèle du moteur (B)



Plaque de numéro de série/données d'application du moteur
RG33180 —UN—18NOV20



<https://techpubs.deere.com/>

A—Numéro de série du moteur B—Numéro de modèle du moteur

Enregistrement du numéro de série du moteur

Chaque moteur comporte un numéro de série John Deere à 13 caractères qui identifie l'usine de production et le modèle du moteur, et un numéro séquentiel à six chiffres.

NOTE: Exemples ci-dessous à titre indicatif uniquement.
Le moteur vu peut être différent de celui de l'exemple.

RG	6135	U	123456
Usine de fabrication	Nombre de cylindres et cylindrée totale	Certification sur les émissions	Numéro de série du moteur
CD = Saran, France	6180 = 6 cylindres, 18,0 litres	A, B, D, H, T = Émissions non réglementées	
JX = Rosario	6136 = 6 cylindres, 13,6 litres	A, B, E, F, H, T = Tier 1/Phase I	
RG = Waterloo, IA	6135 = 6 cylindres, 13,5 litres	D, G, H, J, K, T = Tier 2/Phase II	
PE = Torreón, Mexique	6090 = 6 cylindres, 9,0 litres	L, M, N, P = Tier 3/Phase III A	
PY = Pune, Inde	6068 = 6 cylindres, 6,8 litres	R, U, V, W, X, Y, Z = Tier 4 Interim/Phase III B et Tier 4 Final/Phase IV/Phase V	
	4045 = 4 cylindres, 4,5 litres		
	3029 = 3 cylindres, 2,9 litres		

Numéro de série du moteur (RG6135U123456)

Enregistrement du numéro de modèle du moteur (option A)

6	135	H	F	C	09
Nombre de cylindres	Cylindrées en litres	Système d'admission d'air	Type d'utilisateur	Type d'application	Certification sur les émissions
3	2,9	A = À turbocompresseur et refroidisseur d'air de suralimentation, air/eau	F = OEM (John Deere Power Systems)	C = Industriel	120, 160, 220, 425 = Émissions non réglementées
4	4,5	D = Aspiration naturelle		G = Groupe électrogène	001, 150, 180, 250 = Tier 1/Phase I

Suite, voir page suivante

RG,SERIALPLATE,ENGINEOM -28-01JUN23-1/3

6	6,8	H = À turbocompresseur et refroidisseur d'air de suralimentation, air/air		M = Marine	270, 275, 070, 475 = Tier 2/Phase II
	9,0	T = À turbocompresseur			280, 285, 485 = Tier 3/Phase III A
	13,5				281, 295, 92, 93, 94, 95 = Tier 4 Interim/Phase III B
					96, 97, 98, 99 = Tier 4 Final/Phase IV/Phase V
					Nouvelle désignation
					04 = EWX
					05 = PWL
					06 = PVL
					07 = PSL
					08 = PVS
					09 = PSS

Numéro de modèle du moteur (6135HFC09)

Enregistrement du numéro de modèle du moteur (option B)

6	135	C	I	4	4	0
Nombre de cylindres	Cylindrées en litres	Aspiration	Type d'application	Niveau d'émissions	Technologie de post-traitement/de base	Incrémentation
3	029 = 2,9	A = Refroidi air à liquide de refroidissement	Configurable	0 = Tier 0 ou équivalent	Post-traitement	0 = Parent
4	040 = 3,9	C = Composé (série)	I = Industriel	1 = Tier 1 ou équivalent	0 = Pas d'ATD mécanique	1—9 = Attribution incrémentale en cas de changement significatif
6	045 = 4,5	D = Aspiration naturelle	G = Entraînement par alternateur	2 = Tier 2 ou équivalent	1 = Pas d'ATD électrique	
	068 = 6,8	H = Refroidi air à air	M = Marine	3 = Tier 3 ou équivalent	≥Tier 4 Interim	
	090 = 9,0	T = À turbocompresseur	P = groupe de puissance	4 = Tier 4 ou équivalent	2 = Liquide simple (pas de filtre à particules)	
	135 = 13,5	S = Refroidi air à eau de mer	V = Unité d'alimentation à vitesse variable	5 = Phase V	3 = Liquide simple (avec filtre à particules)	
	136 = 13,6				4 = Liquide double (pas de filtre à particules)	
	180 = 18,0				5 = Liquide double (avec filtre à particules)	
					Technologie de base	
					0 = Mécanique	
					1 = Circuit électrique 2V. Turbo-compresseur fixe	

Suite, voir page suivante

RG, SERIALPLATE, ENGINEOM -28-01JUN23-2/3

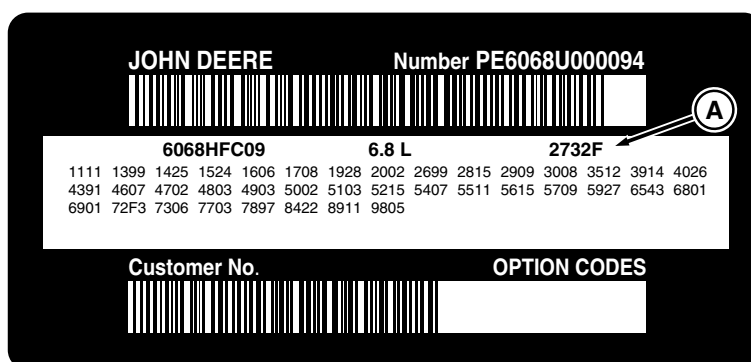
Registres

					2 = Circuit électrique 2V. WG ou Turbocompresseur à géométrie variable	
					STier 4	
					3 = Circuit électrique 4V. Turbocompresseur fixe	
					4 = Circuit électrique 4V. WG ou Turbocompresseur à géométrie variable	
					5 = Circuit électrique 2V avec EGR. Turbocompresseur fixe	
					6 = Circuit électrique 2V avec EGR. WG ou Turbocompresseur à géométrie variable	
					7 = Circuit électrique 4V avec EGR. Turbocompresseur fixe	
					8 = Circuit électrique 4V avec EGR. WG ou Turbocompresseur à géométrie variable	

Numéro de modèle du moteur (6135CI440)

RG,SERIALPLATE,ENGINEOM -28-01JUN23-3/3

Codes d'options moteur



Exemple d'étiquette de codes d'option

**A—Code de base moteur
(exemple)**

Les moteurs OEM portent une étiquette de code d'option apposée sur le cache-culbuteurs. Ces codes indiquent les options montées en usine sur le moteur. Lorsque des pièces ou un entretien sont requis, transmettre ces numéros au concessionnaire John Deere local, au distributeur de moteurs ou à un autre prestataire de services.

L'autocollant de codes d'option du moteur comprend un code (A) de base moteur. Ce code de base doit aussi être noté avec les codes d'options. Il peut s'avérer nécessaire de fournir ce code de base pour distinguer deux codes d'options différents pour le même modèle de moteur.

Les deux premiers chiffres de chaque code identifient un groupe spécifique, tel que les alternateurs. Les deux derniers caractères de chaque code identifient une option particulière montée sur ce moteur, telle qu'un alternateur 24 V, 120 A.

Si un moteur est commandé sans un composant particulier, les deux derniers chiffres de ce code d'option de groupe fonctionnel seront 99, 00, ou XX. La liste suivante n'indique que les deux premiers chiffres des numéros de code. Pour référence future, lors de la commande de pièces de rechange par exemple, il est important d'avoir ces codes à disposition. Pour s'en assurer, inscrire les troisième et quatrième chiffres figurant sur l'étiquette de codes d'options du moteur dans les espaces prévus à cet effet sur la page suivante.

Une étiquette de codes d'options supplémentaire peut également être fournie (dans un sachet plastique attaché au moteur ou dans la documentation accompagnant le moteur). Il est recommandé de coller cette étiquette sur cette page du livret d'entretien ou dans le livret de garantie du moteur, sous les Codes d'options.

Il est possible que le constructeur de la machine ait placé l'étiquette à un endroit facile d'accès (dans le carter-moteur ou à proximité d'une zone d'entretien).

L'autocollant de codes d'options du moteur peut ne pas indiquer tous les codes d'options si une option a été ajoutée après la sortie du moteur de l'usine de production.

Si l'autocollant des codes d'option est perdue ou détruite, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services pour son remplacement.

Noter le Code (A) de base du moteur dans les espaces prévus ci-dessous pour référence ultérieure.

Code de base du moteur (A):

Codes d'options	Description
10_____	Protection de peinture
11_____	Cache-culbuteurs
12_____	Remplissage d'huile
13_____	Poulie du vilebrequin
14_____	Carter de volant-moteur
15_____	Volant-moteur
16_____	Système d'injection de carburant

Codes d'options	Description
56_____	Peinture
57_____	Entrée de pompe à eau
58_____	Prise de force
59_____	Refroidisseur d'huile/filtre à huile
60_____	Poulie d'entraînement du ventilateur supplémentaire
61_____	Dispositif de post-traitement/silencieux
62_____	Montage de l'alternateur

Suite, voir page suivante

RG, RG34710, 5004 -28-12MAY25-1/3

RG24026—UN—05AUG13

Registres

Codes d'options	Description	Codes d'options	Description
17_____	Admission d'air	63_____	Conduites d'alimentation en carburant basse pression
18_____	Filtre à air moteur	64_____	Coude du tuyau d'échappement
19_____	Carter d'huile	65_____	Turbocompresseur
20_____	Pompe à eau	66_____	Contacteur thermostatique
21_____	Couvercle de thermostat	67_____	Capteurs du moteur
22_____	Thermostat	68_____	Amortisseur
23_____	Entraînement du ventilateur	69_____	Plaque constructeur du moteur
24_____	Courroie de ventilateur	70_____	Tube de décomposition (OEM)
25_____	Ventilateur	71_____	SCR (OEM)
26_____	Chauffe-bloc	72_____	Étiquettes et logiciel de performances
27_____	Radiateur/échangeur thermique	7A_____	Étiquettes et logiciel de performances
28_____	Collecteur d'échappement	73_____	Système de dosage de post-traitement
29_____	Système d'aération	74_____	Climatisation
30_____	Démarrreur	75_____	Témoin d'obstruction
31_____	Alternateur	76_____	Contacteur de pression d'huile
32_____	Conduites de pression d'urée DEF (OEM)	77_____	Couvercle de distribution (S450/S650)
33_____	Conduites d'urée DEF, alimentation/retour au réservoir (OEM)	78_____	Compresseur d'air
34_____	Collecteur et réservoir d'urée DEF (OEM)	79_____	Certification
35_____	Filtre à carburant final	80_____	Pompe à eau de mer (marine)
36_____	Plaque avant et arbres intermédiaires	81_____	Filtre à carburant primaire/séparateur d'eau
37_____	Pompe d'alimentation	82_____	Système d'allumage (gaz naturel)
38_____	Livret d'entretien	83_____	Logiciel de performances de la machine
39_____	Boîtier de thermostat	84_____	Faisceau
40_____	Jauge d'huile et tube	85_____	Système d'alimentation (gaz naturel)
41_____	Entraînement auxiliaire à courroie (poulie d'amorçage supplémentaire)	86_____	Poulie de ventilateur
42_____	Conduite d'urée DEF, module d'alimentation de l'injecteur (OEM)	87_____	Tendeur de courroie
43_____	Aide au démarrage	88_____	Filtre à huile
44_____	Couvercle de distribution (S350)	89_____	Système EGR
44_____	Capteurs d'entraînement de compte-tours (S450/S650)	90_____	Logiciel de réglage (OEM)
45_____	Équilibreur secondaire	91_____	Kit d'installation de moteur (S350)
46_____	Bloc-cylindres avec arbre à cames	92_____	Certificat de test du moteur/accessoires moteur (S350)
47_____	Vilebrequin/paliers de vilebrequin	92_____	Kit d'installation de moteur (S450)
48_____	Bielles/pistons/chemises	93_____	Autocollant relatif aux émissions
49_____	Dispositif de commande de soupape	94_____	Logiciel personnalisé
50_____	Pompe à huile	95_____	Pièces installées en usine
51_____	Culasse avec soupapes	96_____	Kit d'installation de moteur/expédié avec (S450/S650)
52_____	Entraînement auxiliaire à pignons	96_____	Faisceau du contrôleur du moteur (6125/6135)

Suite, voir page suivante

RG, RG34710, 5004 -28-12MAY25-2/3

Codes d'options Description

53_____	Réchauffeur de carburant
54_____	Turbocompresseur d'admission d'air
55_____	Support d'expédition

Codes d'options Description

97_____	Éléments installés sur place
98_____	Bride de levage de moteur
99_____	Pièces pour entretien seulement

NOTE: Ceci est une liste complète des codes d'options basée sur les dernières informations disponibles au moment de la publication. Nous nous réservons le

droit d'apporter des modifications à tout moment, sans préavis. Votre moteur ne correspondra pas à tous les codes d'options listés.

RG, RG34710, 5004 -28-12MAY25-3/3

Enregistrement des numéros de série post-traitement

Noter les numéros du dispositif de post-traitement tels qu'ils apparaissent sur les plaquettes signalétiques du FAP (A) (B) et du COD (C) (D). Le fait de noter et conserver ces numéros dans un lieu sûr peut faciliter la commande de pièces et aider à retrouver des objets en cas de vol.

Numéro de référence du FAP. _____

Numéro de série du FAP. _____

Numéro de référence du COD. _____

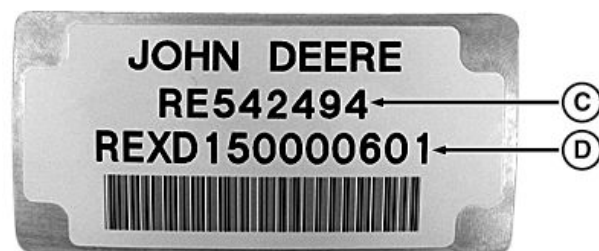
Numéro de série du COD. _____

A—Numéro de pièce du filtre à particules

B—Numéro de série du filtre à particules

C—Numéro de pièce du catalyseur d'oxydation diesel

D—Numéro de série du catalyseur d'oxydation diesel



Plaques constructeur pour post-traitement

ZE59858,0000293 -28-14NOV13-1/1

RG20010—UN—11FEB11

Enregistrement du numéro de modèle de la pompe d'alimentation haute pression

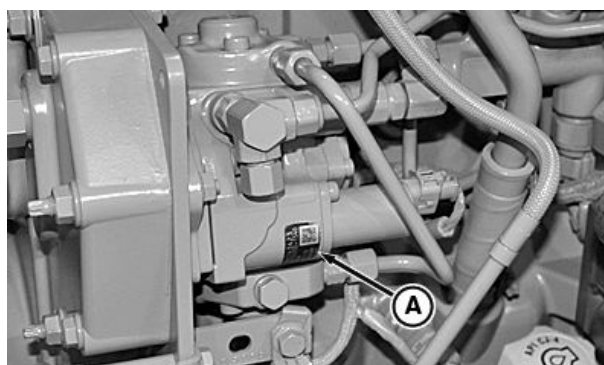
Noter les numéros de modèle et de série de la pompe d'alimentation haute pression figurant sur la plaque constructeur (A).

N° de modèle. _____

N° du fabricant. _____

N° de série. _____

A—Plaque constructeur



Enregistrement du numéro de série de la pompe d'alimentation haute pression

ZE59858,0000294 -28-04SEP14-1/1

RG20108—UN—15MAR11

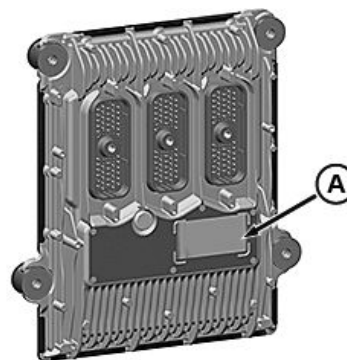
Enregistrement du numéro de série du contrôleur du moteur (ECU)

Noter le numéro de référence et le numéro de série figurant sur l'autocollant de numéro de série (A) du contrôleur du moteur (ECU) monté sur le moteur ou à proximité de celui-ci.

Référence_____

N° de série_____

A—Autocollant du numéro de série



Consignation du numéro de série du contrôleur du moteur (ECU)

RG24819—UN—04DEC13

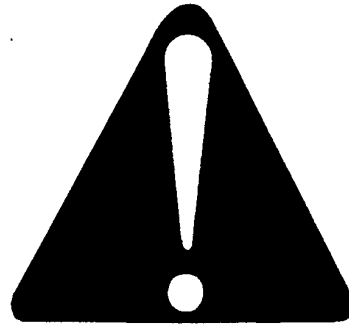
ZE59858,0000295 -28-04DEC13-1/1

Sécurité

Identification des consignes de sécurité

Ceci est un symbole de mise en garde. Il apparaît sur la machine ou dans le présent livret pour prévenir d'un risque de blessure.

Prendre toutes les précautions recommandées et suivre les consignes de sécurité.



T81389 —UN—28JUN13

DX,ALERT -28-29SEP98-1/1

Comprendre les termes de mise en garde

Le symbole de mise en garde est accompagné d'un terme, tel que DANGER, AVERTISSEMENT ou ATTENTION. Le terme DANGER repère les dangers les plus graves.

Les autocollants avec DANGER ou AVERTISSEMENT signalent des dangers spécifiques. Les autocollants avec ATTENTION se réfèrent à des précautions d'ordre général. Dans la présente publication, le terme ATTENTION accompagne les messages de sécurité.



TS187 —28—03JUN19

DX,SIGNAL -28-03MAR93-1/1

Respect des consignes de sécurité

Lire attentivement tous les messages de sécurité de ce livret et les autocollants de sécurité apposés sur la machine. Veiller à ce que les autocollants de sécurité soient lisibles. Remplacer les autocollants de sécurité manquants ou endommagés. S'assurer que les autocollants adéquats sont apposés sur les nouveaux équipements et les pièces de rechange. Des autocollants de sécurité de rechange sont disponibles auprès du concessionnaire John Deere.

Il peut exister des informations de sécurité supplémentaires non reproduites dans ce livret d'entretien sur les pièces et les composants provenant de fournisseurs.

Se familiariser avec l'utilisation de la machine et de ses commandes. Ne jamais laisser une personne non instruite utiliser la machine.

Maintenir la machine en permanence en bon état de fonctionnement. Toute modification illicite risque d'en



TS201 —UN—15APR13

affecter le fonctionnement et/ou la sécurité et d'en réduire la durée de vie.

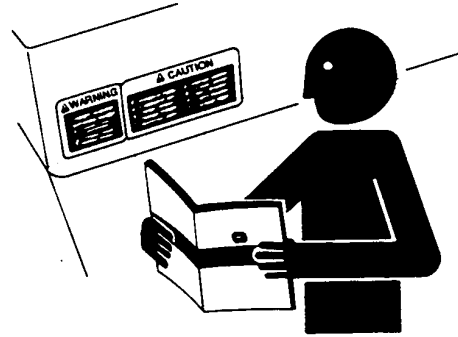
Prendre contact avec le concessionnaire John Deere en cas de difficultés à comprendre certaines parties de cette publication et pour obtenir une assistance.

DX,READ -28-01AUG22-1/1

Remplacer les autocollants de sécurité

Remplacer les autocollants manquant ou détériorés. Se reporter au livret d'entretien pour trouver l'emplacement des autocollants.

Il peut exister des informations de sécurité supplémentaires concernant des pièces et des composants provenant de fournisseurs et dont il n'est pas fait mention dans ce livret d'entretien.

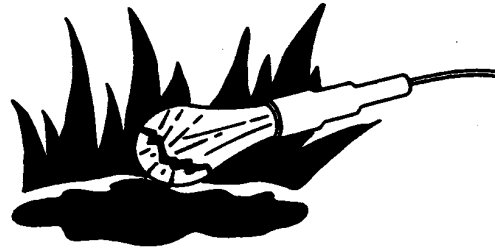


TS201 —UN—15APR13

DX,SIGNS -28-18AUG09-1/1

Éclairage correct du lieu de travail

Éclairer convenablement et sûrement la zone de travail. Sous ou à l'intérieur de la machine, se servir d'une baladeuse; elle devra être dotée d'un panier métallique, le filament incandescent d'une ampoule cassée pouvant mettre le feu à de l'huile ou du combustible répandus.



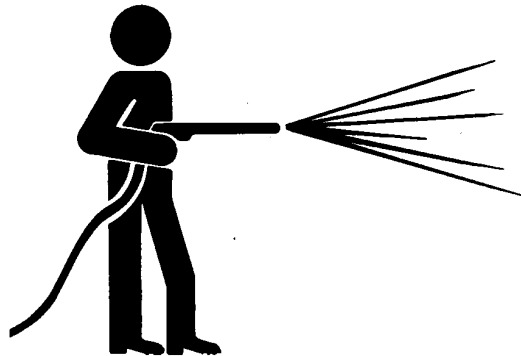
TS223 —UN—23AUG88

DX,LIGHT -28-04JUN90-1/1

Propreté du lieu de travail

Avant de commencer le travail:

- Nettoyer le lieu de travail et la machine.
- Veiller à disposer de tous les outils nécessaires pour accomplir la tâche.
- Préparer toutes les pièces nécessaires.
- Lire soigneusement toutes les consignes. Ne pas sauter d'étape.



T6642EJ —UN—18OCT88

DX,CLEAN -28-04JUN90-1/1

Utilisation d'outils appropriés

Utiliser les outils corrects pour le travail en question. Des outils bricolés et des procédures improvisées peuvent être dangereux.

N'utiliser des outils électriques ou mécaniques que pour desserrer des pièces et des fixations à filetage.

Pour desserrer et serrer la boulonnerie, utiliser les outils de dimensions correctes. NE PAS utiliser des outils de mesure anglo-saxons pour les outils de fixation métriques. Éviter les blessures causées par des clés qui glisseraient.

N'utiliser que des outils d'entretien conformes aux spécifications John Deere.



TS779 —UN—08NOV89

DX,REPAIR -28-17FEB99-1/1

Sécurité pour la vie

Avant de remettre la machine au client, s'assurer de son bon fonctionnement en apportant une attention particulière aux dispositifs de sécurité. Mettre en place tous les garants et protections.



TS231 —28—20JAN20

DX,LIVE -28-25SEP92-1/1

Empêcher toute mise en mouvement accidentelle de la machine

Éviter tout risque de blessure ou de mort par suite d'une mise en mouvement inopinée de la machine.

Ne pas lancer le moteur en court-circuitant les bornes du démarreur. Si une vitesse est engagée à ce moment-là, la machine se met instantanément en mouvement.

Mettre le moteur en marche OBLIGATOIREMENT à partir du poste de conduite en s'assurant au préalable que le levier de vitesses est au point mort ou en position de stationnement.



TS177 —UN—11JAN89

DX,BYPAS1 -28-29SEP98-1/1

Manipuler le carburant avec précaution — Prévenir les incendies

Le carburant étant facilement inflammable, le manipuler avec précaution. Ne pas fumer en faisant le plein et se tenir à l'écart de toute flamme et toute source d'étincelles.

Toujours arrêter le moteur avant de faire le plein. Remplir le réservoir de carburant à l'extérieur.

Pour prévenir tout risque d'incendie, éliminer les accumulations de graisse ou autres saletés. Essuyer immédiatement tout carburant qui viendrait à se répandre.

N'utiliser que des conteneurs à carburant autorisés pour transporter des liquides inflammables.

Ne jamais remplir le conteneur à carburant sur un camion "pickup" avec doublure de caisse en plastique. Toujours placer le conteneur à carburant sur le sol avant de le remplir. Toucher le conteneur à carburant avec le pistolet de distribution avant de retirer le couvercle du conteneur.



Veiller à ce que le pistolet de distribution soit en contact avec l'orifice du conteneur lors du remplissage.

Ne pas remiser le conteneur à carburant à proximité d'une flamme ou d'une source d'étincelles, à l'intérieur d'un chauffe-eau ou de tout autre appareil par exemple.

DX,FIRE1 -28-12OCT11-1/1

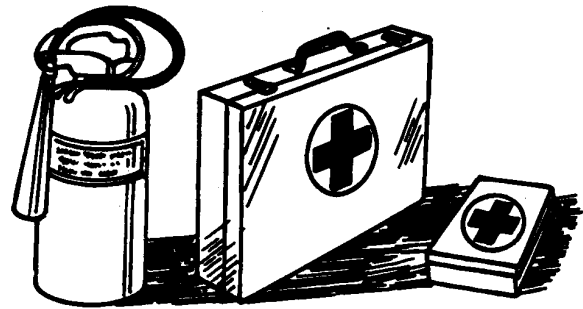
TS202 —UN—23AUG88

Être prêt à agir en cas d'urgence

Savoir comment se comporter en cas d'incendie.

Avoir à sa portée une trousse de secours et un extincteur.

Noter à proximité du téléphone les numéros suivants: médecins, ambulance, hôpital et pompiers.



DX,FIRE2 -28-03MAR93-1/1

TS291 —UN—15APR13

Manipulation du fluide de démarrage en toute sécurité

Le fluide de démarrage est hautement inflammable.

Lors de son utilisation, toujours tenir le fluide de démarrage à l'écart de toute flamme et source d'étincelles. Ne pas approcher le fluide de démarrage des batteries ou de câbles.

Pour éviter toute fuite de fluide de démarrage lors du remisage du bidon sous pression, laisser le couvercle sur le bidon qui doit être remisé dans un endroit frais et protégé.

Ne pas brûler ni percer un bidon de fluide de démarrage.

Ne pas utiliser de fluide de démarrage sur un moteur équipé de bougies de préchauffage ou d'un réchauffeur d'air d'admission.



DX,FIRE3 -28-14MAR14-1/1

TS1356 —UN—18MAR92

En cas d'incendie

⚠ ATTENTION: Éviter tout risque de blessure.

Immobiliser immédiatement la machine au premier signe d'incendie, tel qu'une odeur de fumée ou la présence de flammes. Un feu pouvant se propager très rapidement, descendre immédiatement de la machine et s'éloigner du lieu d'incendie de façon sûre. Ne pas retourner à la machine! La sécurité est la priorité absolue.

Appeler les pompiers. Il est possible d'éteindre un incendie de petite envergure ou d'empêcher sa propagation au moyen d'un extincteur portable jusqu'à l'arrivée des pompiers, mais il faut garder en mémoire que l'efficacité des extincteurs portables est limitée. La sécurité de l'utilisateur et des personnes se trouvant à proximité est absolument prioritaire. En cas de tentative d'extinction d'un incendie, toujours se tenir de manière à ce que le vent souffle dans le dos et s'assurer de la présence d'une voie d'évacuation libre de tout obstacle permettant de s'éloigner rapidement si l'incendie ne peut pas être éteint.

Bien lire les instructions d'utilisation de l'extincteur, connaître son emplacement et se familiariser avec ses pièces et son fonctionnement pour être prêt en cas d'incendie. La brigade des sapeurs-pompiers locale ou les fournisseurs d'équipement de lutte contre les incendies sont susceptibles de proposer des formations pour l'utilisation des extincteurs et de fournir des informations à ce sujet.



Si l'extincteur ne présente pas d'instructions, observer scrupuleusement les consignes générales suivantes:

1. Extraire la goupille. Tenir l'extincteur en veillant à écarter la lance et relâcher le mécanisme de verrouillage.
2. Orienter la lance vers le bas. Diriger l'extincteur vers la base des flammes.
3. Comprimer le levier lentement et uniformément.
4. Déplacer la lance en effectuant un mouvement latéral.

DX,FIRE4 -28-22AUG13-1/1

TS227 —UN—15APR13

Manipuler les liquides inflammables avec précaution — Prévenir les incendies

Ne pas fumer en manipulant le combustible. Éviter les sources de chaleur ou autres dangers.

Ne pas stocker de liquides inflammables à proximité de sources de dangers. Ne pas brûler ni percer des réservoirs sous pression.

Éliminer toute accumulation de graisse ou autres saletés sur la machine.

Ne pas conserver de chiffon imbibé d'huile susceptible de s'enflammer et de brûler tout seul.



DX,FLAME -28-29SEP98-1/1

TS227 —UN—15APR13

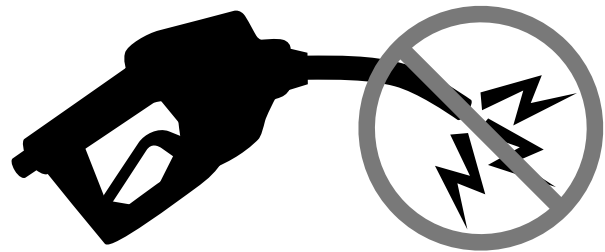
Éviter tout risque dû à l'électricité statique lors de l'approvisionnement en carburant

Si le soufre ou d'autres composants sont éliminés du gazole à teneur en soufre très faible, la conductivité du carburant est réduite et la probabilité de formation d'électricité statique s'en trouve accrue.

Il est possible que les raffineries traitent le carburant en ajoutant un additif visant à dissiper l'électricité statique. Cependant, certains facteurs peuvent réduire l'efficacité de l'additif au fil du temps.

Des charges d'électricité statique peuvent s'établir dans le gazole à très faible teneur en soufre lorsque celui-ci circule dans les circuits d'alimentation en carburant. La décharge d'électricité statique due à la formation de vapeurs combustibles peut provoquer un incendie ou une explosion.

C'est la raison pour laquelle il faut s'assurer que tout le système utilisé pour l'approvisionnement en carburant (réservoir d'alimentation, pompe d'alimentation, flexible d'alimentation, pistolet, etc.) est correctement mis à la terre. Consulter le fournisseur de carburant ou du système d'approvisionnement pour s'assurer que celui-ci est conforme aux normes de mise à la terre en vigueur.



DX,FUEL,STATIC,ELEC -28-12JUL13-1/1

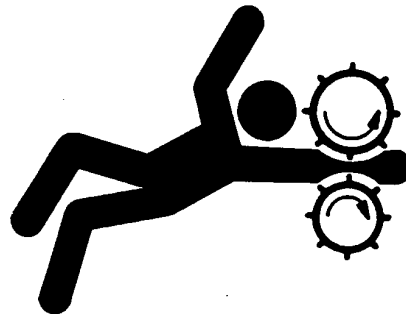
RG22142 —UN—17MAR14

RG21992 —UN—21AUG13

Précautions pour l'entretien de la machine

Attacher les cheveux longs sur la nuque. Pour travailler sur la machine ou des pièces en mouvement, ne pas porter de cravate, d'écharpe, de vêtements flottants ni de chaîne autour du cou, qui happés, pourraient occasionner de sérieuses blessures.

Enlever bagues et autres bijoux pour éviter les courts-circuits; en outre, ils pourraient être pris par les pièces mobiles.



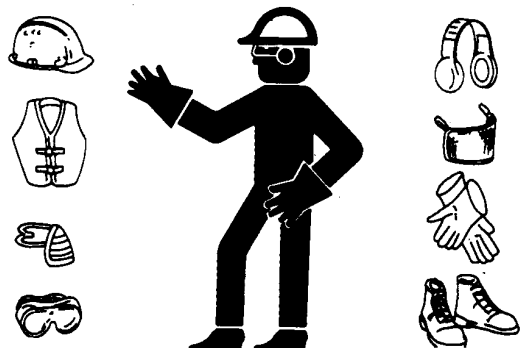
DX,LOOSE -28-04JUN90-1/1

TS228 —UN—23AUG88

Porter des vêtements de protection

Porter des vêtements ajustés au corps et se munir des équipements de protection correspondant au travail envisagé.

Pour utiliser la machine de façon sûre, le conducteur doit y apporter toute son attention. N'écouter ni radio ni musique avec un casque ou des écouteurs pendant le travail.



DX,WEAR2 -28-03MAR93-1/1

TS206 —UN—15APR13

Protection contre le bruit

Une exposition prolongée à un niveau sonore élevé peut causer des troubles auditifs allant jusqu'à la surdité.

Pour se protéger des bruits incommodants ou préjudiciables, porter des protections auditives telles que protecteurs d'oreilles ou bouchons auriculaires.



TS207 —UN—23AUG88

DX,NOISE -28-03MAR93-1/1

Manipuler les batteries avec précaution

Le gaz dégagé par les batteries est explosif. Éviter toute formation d'étincelle ou flamme à proximité des batteries. Vérifier le niveau d'électrolyte de la batterie à l'aide d'une lampe de poche.

Ne jamais vérifier le degré de charge d'une batterie en court-circuitant ses bornes au moyen d'un objet métallique; se servir d'un voltmètre ou d'un aréomètre.

Toujours débrancher la cosse de masse (-) de la batterie en premier et la rebrancher en dernier.

L'acide sulfurique contenu dans l'électrolyte des batteries est toxique et suffisamment corrosif pour brûler la peau, trouser les vêtements et rendre aveugle celui qui en a reçu dans les yeux.

Pour prévenir les accidents:

- Remplir les batteries dans un endroit bien aéré.
- Porter des lunettes de protection et des gants en caoutchouc.
- Ne pas nettoyer les batteries à l'air comprimé.
- Ne pas respirer les vapeurs lors de l'ajout d'électrolyte.
- Ne pas renverser ni laisser goutter l'électrolyte.
- Effectuer la procédure de chargement correcte à l'aide d'une batterie d'appoint ou d'un chargeur.

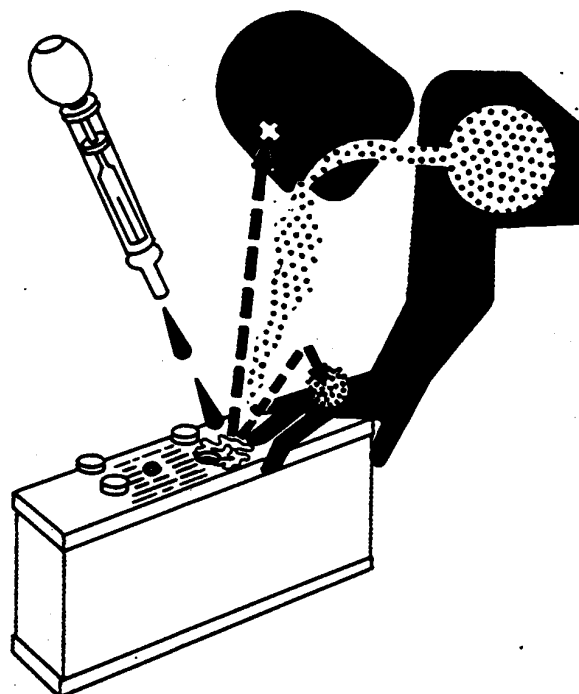
Si de l'acide entre en contact avec la peau ou les yeux:

1. Rincer abondamment à l'eau la partie atteinte.
2. Appliquer du bicarbonate de soude ou de la chaux pour neutraliser l'acide.
3. Se rincer les yeux à l'eau pendant 15 à 30 minutes. Se faire soigner par un médecin sans attendre.

En cas d'ingestion d'acide:

1. Ne surtout pas tenter de vomir.
2. Boire de l'eau ou du lait en grande quantité, sans dépasser 2 l (2 qt).
3. Se faire soigner par un médecin sans attendre.

AVERTISSEMENT: Les bornes de la batterie et les éléments qui y sont reliés contiennent du plomb et des composants à base de plomb. Il a été porté à la connaissance de l'État de Californie que ces substances chimiques sont une cause de cancer et de complications



préjudiciables à la natalité. **Se laver les mains après avoir manipulé ces éléments.**

DX,WW,BATTERIES -28-02DEC10-1/1

TS204 —UN—15APR13

TS203 —UN—23AUG88

Éviter les brûlures dues à l'acide des batteries

L'acide sulfurique contenu dans l'électrolyte des batteries est toxique et suffisamment corrosif pour brûler la peau, trouser les vêtements et rendre aveugle celui qui en a reçu dans les yeux.

Pour prévenir les accidents:

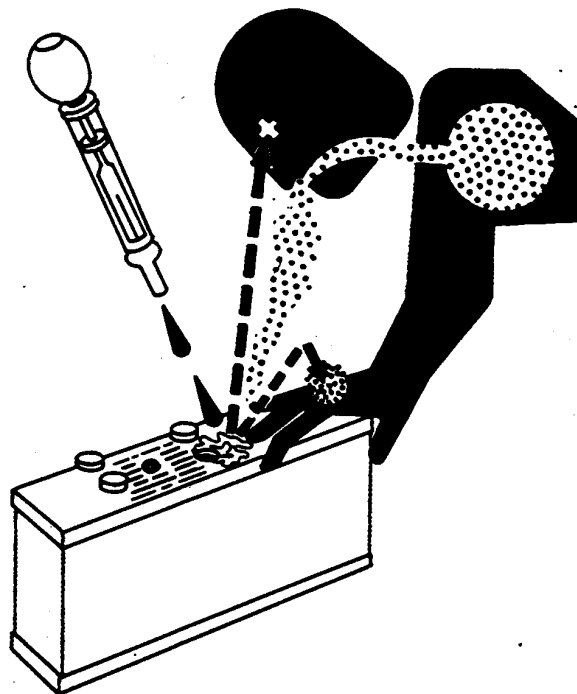
1. Remplir les batteries dans un endroit bien aéré.
2. Porter des lunettes de protection et des gants de caoutchouc.
3. Ne pas respirer les vapeurs.
4. Ne pas renverser ni laisser goutter de l'électrolyte.
5. Employer la procédure adéquate en cas de démarrage par batterie volante.

Si de l'acide entre en contact avec une partie du corps:

1. Rincer abondamment à l'eau la partie atteinte.
2. Appliquer du bicarbonate de soude ou de la chaux pour faciliter la neutralisation de l'acide.
3. Se rincer les yeux à l'eau pendant 15 à 30 minutes.
Se faire soigner par un médecin sans attendre.

En cas d'ingestion d'acide:

1. Ne pas tenter de vomir.
2. Boire de l'eau ou du lait en grande quantité, sans toutefois dépasser 2 litres (2 quarts).
3. Se faire soigner par un médecin sans attendre.



TS203 —UN—23AUG88

DX,POISON -28-21APR93-1/1

Rester à l'écart des arbres de transmission en rotation

Veiller à ne pas se faire happer par un arbre de transmission en rotation, sous peine de blessures graves, voire mortelles.

Les garants doivent toujours rester en place. S'assurer que les garants rotatifs peuvent tourner librement.

Porter des vêtements ajustés au corps. Arrêter le moteur et attendre l'immobilisation de toutes les pièces en rotation et des arbres de transmission avant d'effectuer le réglage, le raccordement ou l'entretien du moteur ou de l'équipement entraîné.



TS1644 —UN—22AUG95

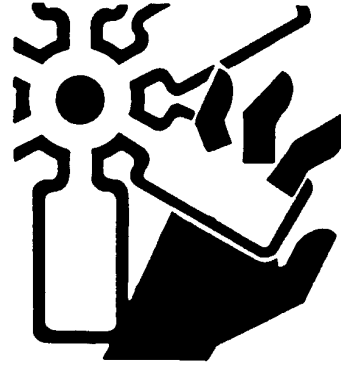
DX,ROTATING -28-18AUG09-1/1

Pose de tous les garants

Lorsqu'ils sont en mouvement, les ventilateurs du système de refroidissement, les courroies, les poulies et les entraînements peuvent provoquer des blessures graves.

Veiller à ce que tous les garants soient en place pendant toute la durée du fonctionnement.

Porter des vêtements ajustés au corps. Arrêter le moteur et attendre l'immobilisation des ventilateurs, des courroies, des poulies et des entraînements avant d'entreprendre le réglage, le branchement ou le nettoyage à proximité des ventilateurs et de leurs composants.



DX, GUARDS -28-18AUG09-1/1

TS677 —UN—21SEP89

Sécurité en matière d'entretien

Avant de passer au travail, lire attentivement les instructions d'entretien. Tenir les lieux secs et propres.

Ne jamais effectuer d'opérations de lubrification, d'entretien ou de réglage, machine en marche. Se tenir à l'écart (mains, pieds, vêtements) des éléments mobiles. Débrayer tous les entraînements et actionner les commandes jusqu'à élimination de la pression. Abaisser l'équipement au sol. Arrêter le moteur. Retirer la clé. Laisser refroidir la machine.

Étayer solidement tous les éléments de la machine qu'il faut relever pour l'entretien.

Veiller à ce que tous les éléments demeurent en bon état et soient installés correctement. Effectuer immédiatement toutes les réparations. Remplacer les éléments usés ou détériorés. Éliminer les accumulations de graisse, d'huile ou de saleté.

Sur les équipements automoteurs, débrancher le(s) câble(s) de masse (-) de la (des) batterie(s) avant d'intervenir sur l'installation électrique ou d'effectuer des travaux de soudage sur la machine.

Sur les outils tractés, déconnecter les faisceaux électriques provenant du tracteur avant de procéder à l'entretien des composants électriques ou d'effectuer des travaux de soudage sur la machine.



DX, SERV -28-17FEB99-1/1

TS218 —UN—23AUG88

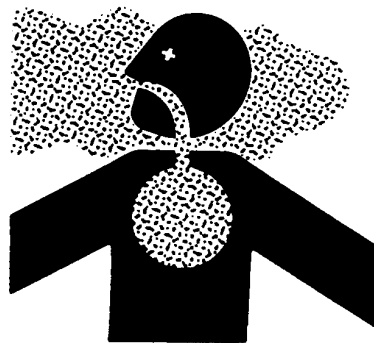
Enlever la peinture des surfaces à souder ou à réchauffer

Éviter la formation de vapeurs et poussières toxiques.

Des vapeurs dangereuses peuvent se dégager lorsque des surfaces peintes sont échauffées suite à des opérations de soudage, de brasage ou en cas d'utilisation d'un chalumeau.

Enlever la peinture avant de réchauffer des surfaces peintes:

- Éliminer la peinture sur une zone de 100 mm (4 in) minimum autour de la partie à chauffer. Si la peinture ne peut pas être éliminée, porter un masque agréé avant de procéder au chauffage ou au soudage.
- Si la tôle est mise à nu par sablage ou meulage, éviter d'inhaler les poussières. Porter un masque agréé.
- En cas d'utilisation de solvant ou de décapant pour peinture, enlever le décapant à l'eau et au savon avant de souder. Éloigner du lieu de travail les récipients contenant du solvant, du décapant ou tout autre produit inflammable. Attendre au moins 15 minutes pour permettre aux vapeurs de se dissiper avant de commencer le travail de soudage ou de brasage.



TS220 —UN—15APR13

Ne pas utiliser de solvant chloré sur les zones où un soudage sera effectué.

Effectuer tous ces travaux dans une zone bien ventilée afin d'évacuer les vapeurs et poussières toxiques.

Respecter la réglementation en matière d'élimination des peintures et solvants.

DX,PAINT -28-24JUL02-1/1

Éviter toute chaleur intense près de conduites sous pression

Une chaleur intense au voisinage de conduites de fluides sous pression peut provoquer des jets de vapeurs inflammables, entraînant de graves brûlures pour les personnes se trouvant à proximité. Ne pas souder, braser ni utiliser de chalumeau trop près de conduites sous pression ou de produits inflammables. Des conduites sous pression peuvent éclater accidentellement si la chaleur se propage au-delà de la partie chauffée directement.



TS953 —UN—15MAY90

DX,TORCH -28-10DEC04-1/1

Attention aux fuites de liquides sous pression,

Vérifier régulièrement – au moins une fois par an – que les flexibles hydrauliques sont exempts de fuites, de vrillage, de coupures, de fissures, d'abrasion, de cloques, de corrosion, de tresses de fils métalliques exposées, ou de tout autre signe d'usure ou d'endommagement.

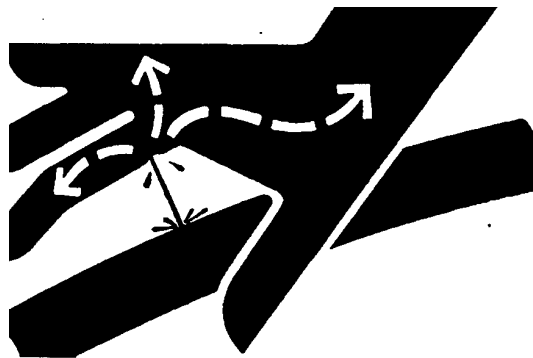
Remplacer immédiatement les flexibles usés ou endommagés par des pièces de rechange John Deere.

Du liquide s'échappant sous pression peut avoir suffisamment de force pour pénétrer sous la peau, causant de sérieuses blessures.

Pour éviter tout accident, éliminer la pression avant de débrancher des conduites hydrauliques ou autres. Serrer tous les raccords avant de rétablir la pression.

Rechercher les fuites à l'aide d'un morceau de carton. Protéger le corps et les mains des liquides sous pression.

En cas d'accident, consulter un médecin immédiatement. Tout liquide ayant pénétré sous la peau doit être retiré de



façon chirurgicale dans les quelques heures qui suivent, faute de quoi il y a risque de gangrène. Les médecins non familiarisés avec ce type de blessure devront se référer à une source médicale compétente. Pour obtenir de telles informations (en anglais), il est possible de s'adresser au service médical de Deere & Company à Moline, Illinois, États-Unis, en appelant le 1-800-822-8262 ou le +1 309-748-5636.

DX,FLUID -28-12OCT11-1/1

X9811 —UN—23AUG88

Interdiction d'ouvrir le circuit d'alimentation haute pression

Le carburant haute pression présent dans les conduites d'alimentation en carburant peut provoquer de graves blessures. Seuls les techniciens familiarisés avec ce type de circuit sont autorisés à y effectuer des opérations de remise en état. Ne pas débrancher ni tenter de réparer les conduites d'alimentation, les capteurs ou tout autre composant situé entre la pompe à carburant haute pression et les injecteurs sur les moteurs avec circuit d'alimentation à rampe commune (HPCR).



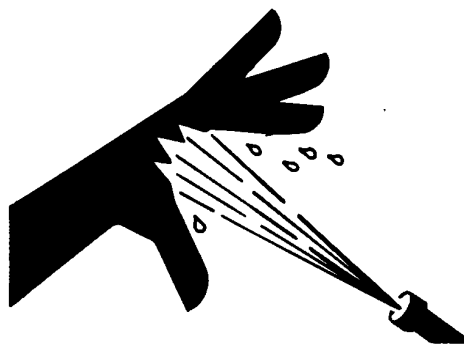
DX,WW,HPCR1 -28-07JAN03-1/1

TS1343 —UN—18MAR92

Protection contre les jets sous haute pression

Les jets haute pression peuvent pénétrer sous la peau en causant de graves blessures. Éviter que ces jets n'entrent en contact avec les mains ou toute autre partie du corps.

En cas d'accident, consulter immédiatement un médecin. Tout liquide sous pression ayant pénétré sous la peau doit être retiré de façon chirurgicale dans les quelques heures qui suivent, faute de quoi il y a risque de gangrène. Les médecins non familiarisés avec ce type de blessure devront se référer à une source médicale compétente. Pour obtenir de telles informations, il est possible de s'adresser au service médical de Deere & Company à Moline, Illinois, USA.



DX,SPRAY -28-16APR92-1/1

TS1343 —UN—18MAR92

Éviter une explosion des batteries

Le gaz dégagé par les batteries étant explosif, tenir celles-ci à l'écart de toute flamme nue ou de toute source d'étincelles.

Ne jamais vérifier le degré de charge d'une batterie en court-circuitant ses bornes au moyen d'un objet métallique; se servir d'un voltmètre ou d'un aréomètre.

Ne pas charger une batterie gelée sous peine d'explosion. La réchauffer à 16°C (60°F).



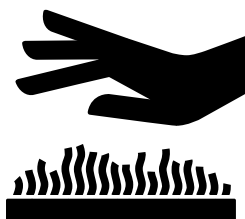
TS204 —UN—15APR13

DX, SPARKS -28-03MAR93-1/1

Rester à l'écart du système d'échappement à température élevée

L'entretien des machines ou équipements avec le moteur en marche peut provoquer des blessures graves. Éviter de s'exposer à des gaz d'échappement chauds et d'entrer en contact avec des éléments chauds.

Durant le fonctionnement, les pièces d'échappement et les gaz qui s'en échappent peuvent atteindre des températures suffisamment élevées pour provoquer des brûlures corporelles, ainsi que l'inflammation ou la fonte des matériaux usuels.



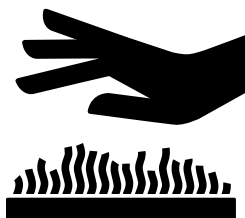
RG17488 —UN—21AUG09

DX, EXHAUST -28-20AUG09-1/1

Nettoyage du filtre de l'échappement

L'entretien des machines ou équipements pendant le nettoyage du filtre de l'échappement peut provoquer des blessures graves. Éviter de s'exposer à des gaz d'échappement chauds et d'entrer en contact avec des éléments chauds.

Lors des opérations de nettoyage automatique ou manuel/stationnaire du filtre d'échappement, le moteur tourne à régime élevé générant des températures élevées pendant une période prolongée. Les gaz d'échappement et les composants du filtre de l'échappement atteignent des températures suffisamment élevées pour provoquer des brûlures corporelles, ainsi que l'inflammation ou la fonte des matériaux usuels.



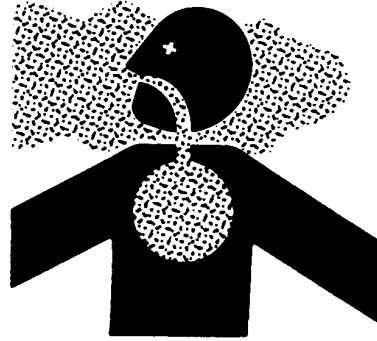
RG17488 —UN—21AUG09

DX, FILTER -28-20JAN10-1/1

Ventilation du lieu de travail

Les gaz d'échappement sont très toxiques, voire mortels. Lorsque le moteur tourne dans un local clos, évacuer les gaz en utilisant une rallonge sur l'échappement.

En l'absence d'un tel dispositif, ouvrir les portes de façon à assurer une bonne aération.



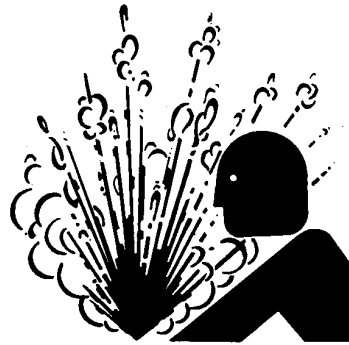
TS220 —UN—15APR13

DX,AIR -28-17FEB99-1/1

Précautions à prendre pour l'entretien du circuit de refroidissement

Le liquide s'échappant brusquement du circuit de refroidissement sous pression risque de provoquer de graves brûlures.

Arrêter le moteur. Ne retirer le bouchon de remplissage que lorsqu'il a suffisamment refroidi pour être tourné à main nue. Commencer par tourner le bouchon jusqu'au premier cran pour éliminer la pression puis le retirer entièrement.



TS281 —UN—15APR13

DX,WW,COOLING -28-19AUG09-1/1

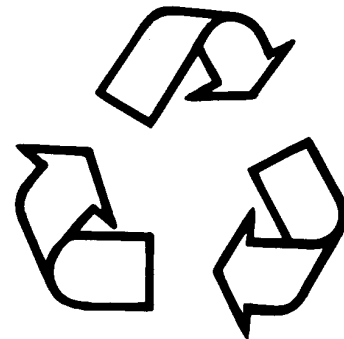
Élimination correcte des déchets

L'élimination incorrecte des déchets peut nuire à l'environnement. Dans les matériels John Deere, certains liquides ou éléments tels que huile, combustible, liquides de refroidissement et de frein, filtres et batteries peuvent être source de pollution après leur élimination.

Recueillir à la vidange les liquides dans des récipients étanches. Ne pas utiliser de récipients pour aliments ou boissons qui pourraient induire en erreur et inciter à en boire le contenu.

Ne pas déverser de déchets sur le sol, dans les égouts ou à tout autre endroit pouvant entraîner une pollution des eaux.

Les réfrigérants utilisés dans les circuits de climatisation sont nuisibles à l'atmosphère s'ils sont rejetés dans l'air. Dans certains pays, des dispositions légales ont été prises pour que la récupération et le recyclage des réfrigérants soient réalisés dans des centres agréés.



Se renseigner auprès des autorités locales compétentes ou du concessionnaire John Deere sur les mesures à prendre pour l'élimination de ces déchets.

TS1133 —UN—15APR13

DX,DRAIN -28-03MAR93-1/1

Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement

Gazole

Consulter le distributeur de carburant local pour s'informer des caractéristiques du gazole disponible dans la région.

En général, le gazole reçoit des additifs pour qu'il puisse être utilisé à basse température dans la région où il est commercialisé.

Les gazoles répondant à la norme EN 590 ou à la spécification D975 de l'ASTM sont recommandés. Le gazole renouvelable produit par hydrotraitement des graisses animales et des huiles végétales est fondamentalement identique au gazole à base de pétrole. Le gazole renouvelable conforme à la norme EN 590, à la spécification D975 de l'ASTM, ou à la norme EN 15940 peut être utilisé à tous les niveaux de pourcentage de mélange.

Propriétés requises du carburant

Dans tous les cas, le carburant utilisé doit avoir les caractéristiques suivantes:

Indice de cétane minimum de 40. Un indice de cétane supérieur à 47 est préconisé, en particulier si les températures sont inférieures à -20 °C (-4 °F) ou si l'altitude dépasse 1675 m (5500 ft).

Le **point de trouble** doit être inférieur à la température ambiante la plus basse prévue ou le **point de colmatage du filtre à froid** doit être au maximum 10 °C (18 °F) en dessous du point de trouble du carburant.

La capacité de lubrification du gazole doit correspondre à un diamètre de rayure maximum de 0,52 mm selon la spécification D6079 de l'ASTM ou la norme ISO 12156-1. Un diamètre de rayure maximum de 0,45 mm est préconisé.

La qualité et la teneur en soufre du gazole doivent être conformes à toutes les réglementations existantes concernant les émissions de la région où le moteur est utilisé. NE PAS utiliser de gazole avec une teneur en soufre supérieure à 10 000 mg/kg (10 000 ppm).

L'utilisation de **matériaux** tels que le cuivre, le plomb, le zinc, l'étain, le laiton ou le bronze doit être évitée dans les équipements de manipulation, de distribution et de stockage du carburant, car ces métaux sont susceptibles de provoquer des réactions d'oxydation du carburant pouvant entraîner des dépôts dans le circuit d'alimentation et le colmatage des filtres à carburant.

E-diesel

NE PAS utiliser d'e-diesel (mélange gazole et éthanol). L'utilisation de carburant e-diesel dans toute machine John Deere peut annuler la garantie de la machine.

⚠ ATTENTION: Éviter les blessures graves ou mortelles en raison du risque d'incendie et d'explosion lié à l'utilisation du carburant e-diesel.

Teneur en soufre pour moteurs Tier 4 Interim, Tier 4 Final, Phase III B, Phase IV et Phase V supérieure à 560 kW

- N'utiliser QUE du gazole dont la teneur en soufre ne dépasse pas 500 mg/kg (500 ppm).

Teneur en soufre pour moteurs Tier 4 Interim, Tier 4 Final, Phase III B, Phase IV et Phase V

- N'utiliser QUE du gazole à teneur en soufre très faible (Ultra Low Sulfur Diesel) ne dépassant pas 15 mg/kg (15 ppm).

Teneur en soufre pour moteurs Tier 3/Phase III A

- L'utilisation d'un gazole dont la teneur en soufre est inférieure à 1000 mg/kg (1000 ppm) est RECOMMANDÉE.
- L'utilisation d'un gazole dont la teneur en soufre est comprise entre 1000 et 2000 mg/kg (1000 et 2000 ppm) RÉDUIT l'intervalle entre les changements d'huile et de filtre.
- AVANT d'utiliser un gazole dont la teneur en soufre est supérieure à 2000 mg/kg (2000 ppm), consulter le concessionnaire John Deere.

Teneur en soufre pour moteurs Tier 2/Phase II

- L'utilisation d'un gazole dont la teneur en soufre est inférieure à 2000 mg/kg (2000 ppm) est RECOMMANDÉE.
- L'utilisation de gazole à la teneur en soufre comprise entre 2000 et 5000 mg/kg (2000 et 5000 ppm) RÉDUIT l'intervalle devant s'écouler entre les changements d'huile et de filtre.¹
- AVANT d'utiliser un gazole dont la teneur en soufre est supérieure à 5000 mg/kg (5000 ppm), consulter le concessionnaire John Deere.

Teneur en soufre pour les autres moteurs

- L'utilisation d'un gazole dont la teneur en soufre est inférieure à 5000 mg/kg (5000 ppm) est RECOMMANDÉE.
- L'utilisation de gazole dont la teneur en soufre est supérieure à 5000 mg/kg (5000 ppm) RÉDUIT l'intervalle entre les changements d'huile et de filtre.

IMPORTANT: Ne pas mélanger de l'huile pour moteur diesel usagée ou tout autre type de lubrifiant avec du gazole.

L'utilisation d'un additif pour carburant incorrect risque d'endommager l'équipement d'injection de carburant des moteurs diesel.

¹Voir DX, ENOIL12, OEM, DX, ENOIL12, T2, STD, or DX, ENOIL12, T2, EXT pour plus d'informations sur les intervalles de vidange de l'huile moteur et de remplacement du filtre.

DX, FUEL1 -28-28AUG25-2/2

Additifs pour gazole

L'utilisation de gazole peut entraîner des problèmes de performance ou de fonctionnement pour diverses raisons. Les causes peuvent en être une lubrification insuffisante, la présence de contaminants, un indice de cétane faible et un certain nombre de propriétés provoquant des dépôts dans le circuit d'alimentation. Les causes possibles sont décrites dans d'autres sections du présent livret d'entretien.

Pour des performances et une fiabilité optimales du moteur, suivre scrupuleusement les recommandations relatives à la qualité, au stockage et à la manipulation du carburant qui sont décrites ailleurs dans le présent livret d'entretien.

Pour préserver les performances et la fiabilité du circuit d'alimentation du moteur, John Deere a développé une série d'additifs de carburant pour la plupart des marchés. Les principaux produits comprennent le conditionneur de gazole Fuel-Protect Diesel Fuel Conditioner (conditionneur complet pour l'hiver et pour l'été) et l'additif Fuel-Protect Keep Clean (pour empêcher ou éliminer les dépôts sur les injecteurs). La disponibilité de ces produits varie en fonction des marchés. Il en va de même pour les autres produits. Consulter le concessionnaire John Deere pour connaître la disponibilité des produits et pour toute information complémentaire concernant les additifs susceptibles d'être utilisés.

DX, FUEL13 -28-07FEB14-1/1

Pouvoir lubrifiant du gazole

La plupart des gazoles produits aux États-Unis, au Canada et dans les pays de l'Union européenne ont un pouvoir lubrifiant permettant d'assurer un fonctionnement correct et la longévité des composants du système d'injection. Toutefois, les gazoles raffinés dans certaines autres parties du monde peuvent avoir un pouvoir lubrifiant insuffisant.

IMPORTANT: S'assurer que le gazole utilisé dans la machine présente toutes les caractéristiques propres à un bon pouvoir lubrifiant.

La capacité de lubrification du gazole doit correspondre à un diamètre de rayure maximum de 0,52 mm selon la spécification D6079 de l'ASTM ou la norme ISO

12156-1. Un diamètre de rayure maximum de 0,45 mm est préconisé.

En cas d'utilisation d'un gazole dont le pouvoir lubrifiant est faible ou indéterminé, ajouter un conditionneur tel que le conditionneur de gazole John Deere Fuel-Protect (ou tout produit équivalent) à la concentration spécifiée.

Pouvoir lubrifiant du biogazole

Le pouvoir lubrifiant du carburant peut être augmenté de façon significative en utilisant des mélanges de biogazole de catégorie inférieure ou égale à B30 (30 % de biogazole). L'augmentation du pouvoir lubrifiant est limitée pour les mélanges de biogazole supérieurs à B30.

DX, FUEL5 -28-28AUG25-1/1

Manipulation et stockage du gazole

⚠ ATTENTION: Réduire tout risque d'incendie. Manipuler le carburant avec précaution. NE PAS remplir le réservoir quand le moteur tourne. NE PAS fumer lors du remplissage du réservoir de carburant ou lors de l'entretien du circuit de carburant.

Faire le plein à la fin de la journée afin d'éviter toute formation d'humidité par condensation et tout givrage par temps froid.

Maintenir tous les réservoirs de stockage remplis au maximum pour minimiser le risque de condensation.

Veiller à ce que tous les bouchons et couvercles des réservoirs de carburant soient correctement installés de façon à prévenir toute pénétration d'humidité. Surveiller régulièrement la teneur en eau du carburant.

Si du biogazole est utilisé, il peut être nécessaire de remplacer le filtre à carburant plus souvent, car il risque de se boucher prématurément.

Vérifier le niveau d'huile moteur quotidiennement avant de démarrer le moteur. Une augmentation du niveau d'huile peut indiquer une dilution de carburant dans l'huile moteur.

IMPORTANT: Le réservoir de carburant est ventilé par le bouchon de remplissage. Si un nouveau bouchon de remplissage est nécessaire, toujours le remplacer par un bouchon ventilé d'origine.

Lorsque du carburant est stocké pour une longue période ou si le stock de carburant est rarement renouvelé, ajouter du conditionneur de carburant pour le stabiliser. L'évacuation de l'eau libre et le traitement du réservoir de stockage de carburant tous les trois mois avec une dose d'entretien de biocide empêche la prolifération microbienne.

DX,FUEL4 -28-01MAR25-1/1

Biogazole

Le biogazole est un carburant à base d'esters monoalkyliques d'acides gras à chaîne longue dérivés d'huiles végétales ou de graisses animales. Les mélanges de biogazole sont obtenus en ajoutant une proportion donnée de biogazole dans du gazole à base de pétrole.

Avant d'utiliser du carburant contenant du biogazole, consulter les exigences et recommandations relatives à l'utilisation du biogazole dans ce livret d'entretien.

Les lois et réglementations environnementales peuvent encourager ou interdire l'utilisation des biocarburants. Les utilisateurs doivent consulter les autorités gouvernementales appropriées avant d'utiliser des biocarburants.

Moteurs John Deere Phase V en service dans l'Union européenne

Lorsque le moteur doit être utilisé dans un pays de l'Union européenne avec du diesel ou du gazole non routier, un carburant avec une teneur en esters méthylique d'acide gras inférieure à 8% de volume/volume (B8) doit être utilisé.

Moteurs John Deere avec filtre à gaz d'échappement, sauf moteurs Phase V utilisés dans l'Union européenne

Les mélanges de biogazole jusqu'à B30 peuvent être utilisés UNIQUEMENT si le biogazole pur (100% ou B100) est conforme à la spécification D6751 de l'ASTM ou à la norme EN 14214, ou à une spécification équivalente. Il faut s'attendre à une perte de puissance de 2% et à une augmentation de 5% de la consommation de carburant lorsque du B30 est utilisé.

Les mélanges de biogazole de catégorie supérieure à B30 peuvent endommager les systèmes de contrôle des émissions du moteur et ne doivent pas être utilisés. Ils risquent, entre autres, de provoquer une accumulation accrue de suie et une augmentation de la fréquence de régénération stationnaire et de l'élimination des cendres.

Des conditionneurs de carburant John Deere, ou équivalents, contenant des additifs détergents ou dispersants doivent être ajoutés lors de l'utilisation de mélanges de biogazole d'une catégorie comprise entre B10 et B30. Pour des mélanges de biogazole de catégorie inférieure, l'usage de ces conditionneurs est recommandé.

Moteurs John Deere sans filtre à gaz d'échappement

Les mélanges de biogazole jusqu'à B30 peuvent être utilisés UNIQUEMENT si le biogazole pur (100% ou B100) est conforme à la spécification D6751 de l'ASTM ou à la norme EN 14214, ou à une spécification équivalente. Il faut s'attendre à une perte de puissance de 2% et à une augmentation de 3% de la consommation de carburant lorsque du B30 est utilisé.

Ces moteurs John Deere peuvent être utilisés avec des mélanges de biogazole supérieurs à B30 (jusqu'au

biogazole 100%). N'utiliser ces moteurs avec des mélanges supérieurs à B30 QUE SI l'usage de biogazole est autorisé par la loi et s'il est conforme à la norme EN 14214 (disponible principalement en Europe). Il est possible que des moteurs fonctionnant avec des mélanges de biogazole supérieurs à B30 ne soient pas entièrement conformes à tous les règlements applicables relatifs aux émissions ou que ces règlements n'autorisent pas leur utilisation. Si un biogazole 100% est utilisé, il faut s'attendre à une perte de puissance pouvant aller jusqu'à 12% et à une augmentation de 18% de la consommation de carburant.

Des conditionneurs de carburant John Deere, ou équivalents, contenant des additifs détergents ou dispersants doivent être ajoutés lors de l'utilisation de mélanges de biogazole d'une catégorie comprise entre B10 et B100. Pour des mélanges de biogazole de catégorie inférieure, l'usage de ces conditionneurs est recommandé.

Exigences et recommandations d'utilisation du biogazole

La partie gazole à base de pétrole des mélanges de biogazole doit répondre aux conditions imposées par la norme commerciale ASTM D975 (US) ou EN 590 (UE).

Aux États-Unis, il est vivement recommandé aux utilisateurs de biogazole de s'adresser à un distributeur homologué BQ-9000 afin d'acheter des mélanges de biogazole réalisés par un producteur agréé BQ-9000 (comme défini par le National Biodiesel Board). Pour obtenir la liste des distributeurs homologués et des producteurs agréés, consulter le site internet suivant: <http://www.bq9000.org>.

Les biogazoles contiennent des résidus de cendres. Un taux de cendres dépassant le seuil maximum autorisé par la spécification D6751 de l'ASTM ou la norme EN14214 peut provoquer une accumulation de cendres plus rapide et une augmentation de la fréquence de nettoyage du filtre à gaz d'échappement (suivant équipement).

Si du biogazole est utilisé, il peut être nécessaire de remplacer le filtre à carburant plus souvent, surtout si du gazole était utilisé auparavant. Vérifier le niveau d'huile moteur quotidiennement avant de démarrer le moteur. Une augmentation du niveau d'huile peut indiquer une dilution de carburant dans l'huile moteur. Les mélanges de biogazole jusqu'à B30 doivent être utilisés dans les 90 jours après la date de fabrication du biogazole. Les mélanges de biogazole au-dessus de B30 doivent être utilisés dans les 45 jours après la date de fabrication du biogazole.

L'utilisation de mélanges de biogazole de catégorie inférieure ou égale à B30 peut avoir les conséquences suivantes:

- Dégradation du débit par temps froid

Suite, voir page suivante

DX,FUEL7 -28-11SEP25-1/2

- Problèmes de stabilité et de stockage (absorption d'humidité, prolifération microbienne)
- Encrassement voire colmatage des filtres (ce problème apparaît généralement lorsqu'un biogazole est utilisé pour la première fois sur des moteurs usagés)
- Fuite de carburant au niveau des joints et des flexibles (essentiellement sur des moteurs plus anciens)
- Réduction possible de la durée de vie des composants du moteur

Demander au fournisseur de carburant un certificat d'analyse pour s'assurer que le carburant est conforme aux caractéristiques mentionnées dans le présent livret d'entretien.

Consulter le concessionnaire John Deere pour les produits de carburant John Deere afin d'améliorer le stockage et les performances avec les biogazoles.

L'utilisation de mélanges de biogazole de catégorie supérieure à B30 peut avoir les conséquences suivantes:

- Une cokéfaction ou obstruction des injecteurs possible, entraînant une perte de puissance et des ratés du moteur en cas de non utilisation d'additifs et de conditionneurs de carburant John Deere, ou équivalents, contenant des agents détergents ou dispersants
- Dilution de l'huile du carter-moteur, nécessitant de fréquents changements d'huile

- Laquage ou grippage des composants internes
- Accumulation d'impuretés et de résidus
- Oxydation thermique du carburant à des températures élevées
- Potentiels problèmes de compatibilité avec d'autres matériaux (y compris le cuivre, le plomb, le zinc, l'étain, le laiton et le bronze) employés dans le matériel de manutention, de distribution et de stockage du carburant
- Perte d'efficacité du séparateur d'eau
- Dégradation des surfaces peintes en contact avec le biogazole
- Corrosion du dispositif d'injection du carburant
- Dégradation des joints élastomère et du matériau d'étanchéité (essentiellement sur des moteurs plus anciens)
- Niveau d'acide élevé dans le circuit d'alimentation
- Les mélanges de biogazole de catégorie supérieure à B30 contiennent davantage de cendres, leur utilisation peut provoquer une accumulation de cendres plus rapide et une augmentation de la fréquence de nettoyage du filtre à gaz d'échappement (suivant équipement)

IMPORTANT: Les huiles végétales pressées brutes, quelle que soit leur concentration, NE sont PAS acceptables pour être utilisées comme carburant dans les moteurs John Deere. Leur utilisation risque d'entraîner une défaillance du moteur.

DX,FUEL7 -28-11SEP25-2/2

Contrôle du gazole

Un programme d'analyse du carburant permet de contrôler plus facilement la qualité du gazole. L'analyse du carburant peut fournir des données critiques telles que l'indice de cétane calculé, le type de carburant, la teneur en soufre, la teneur en eau, l'aspect, la capacité

d'utilisation par temps froid, les bactéries, le point de trouble, l'acidité, la contamination par particules et la conformité du carburant à la spécification D975 de l'ASTM ou équivalente.

Contactez le concessionnaire John Deere ou un autre prestataire de service pour les analyses de gazole.

DX,FUEL6 -28-01MAR25-1/1

Filtres à carburant

L'importance de la filtration des carburants pour le bon fonctionnement des circuits d'alimentation modernes ne peut guère être trop soulignée. Du à une réglementation sur les émissions toujours plus sévère et à des moteurs de plus en plus puissants, les systèmes d'alimentation en carburant doivent fonctionner à des pressions beaucoup plus élevées. Ces hautes pressions ne peuvent être atteintes qu'avec des composants d'injection du carburant ayant des tolérances très étroites. Ces tolérances de

fabrication étroites ont réduit de manière significative les capacités en matière de débris et d'eau.

Les filtres à carburant de marque John Deere ont été conçus et fabriqués spécialement pour les moteurs John Deere.

Pour protéger le moteur contre les débris et l'eau, toujours remplacer les filtres à carburant comme indiqué dans ce manuel.

DX,FILT2 -28-14APR11-1/1

Réduction de l'effet du froid sur les moteurs diesel

Les moteurs diesel John Deere sont conçus pour un fonctionnement optimal par temps froid.

Cependant, pour un démarrage efficace et un fonctionnement par temps froid, des précautions supplémentaires sont nécessaires. Les informations ci-dessous indiquent les étapes à suivre pour réduire l'effet du froid sur le démarrage et le fonctionnement du moteur. Consulter un concessionnaire John Deere ou un autre prestataire de services pour des informations supplémentaires et la disponibilité locale des dispositifs d'aide par temps froid.

Utilisation d'un carburant spécial hiver

Lorsque les températures descendent en dessous de 0 °C (32 °F), du carburant spécial hiver (n° 1-D en Amérique du Nord) convient le mieux au fonctionnement par temps froid. Le carburant spécial hiver présente un point de trouble et un point d'écoulement plus bas.

Le **point de trouble** est la température à laquelle la cire commence à se former dans le carburant. Cette cire provoque le colmatage des filtres à carburant. Le **point d'écoulement** est la température la plus basse à laquelle l'écoulement du carburant peut être observé.

NOTE: En moyenne, le gazole spécial hiver a une cote de Btu (contenu thermique) inférieure. L'utilisation de carburant spécial hiver peut réduire la puissance et le rendement énergétique, mais ne devrait pas avoir d'autres effets sur les performances du moteur. Vérifier la qualité du carburant utilisé avant de procéder au dépannage concernant les plaintes de faible puissance en fonctionnement par temps froid.

Chauffage d'admission d'air

Un chauffage d'admission d'air est une option disponible pour certains moteurs pour faciliter le démarrage par temps froid.

Réchauffeur de liquide de refroidissement

Un chauffe-bloc (réchauffeur de liquide de refroidissement) est une option disponible pour faciliter le démarrage par temps froid.

Huile de viscosité adaptée aux conditions saisonnières et concentration appropriée du liquide de refroidissement

Utiliser une huile moteur dont la viscosité est adaptée aux conditions saisonnières en fonction de la plage de température de l'air prévue entre les vidanges d'huile et une concentration appropriée d'antigel à faible teneur

en silicate, comme recommandé. (Voir HUILE POUR MOTEUR DIESEL et LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT MOTEUR dans ce chapitre).

Additifs facilitant l'écoulement à froid du gazole

Utiliser le conditionneur de gazole John Deere Fuel-Protect (formule spécial hiver), qui contient une chimie antigel, ou un conditionneur de carburant équivalent pour traiter le carburant non spécial hiver (n° 2-D en Amérique du Nord) pendant la saison froide. Cet additif permet d'utiliser le carburant à une température pouvant aller jusqu'à 10°C (18°F) en dessous du point de trouble. Pour une utilisation à des températures encore plus basses, utiliser du carburant spécial hiver.

IMPORTANT: Traiter le carburant quand la température extérieure descend au-dessous de 0 °C (32 °F). Pour obtenir de meilleurs résultats, utiliser un carburant non traité. Suivre toutes les instructions recommandées figurant sur l'étiquette.

Biogazole

Lorsque des mélanges de biogazole sont utilisés, de la cire risque de se former à des températures plus élevées. Commencer à utiliser le conditionneur de gazole John Deere Fuel-Protect (formule spécial hiver) ou un produit équivalent à 5 °C (41°F) pour traiter le biogazole pendant la saison froide. Utiliser la formule B5 ou les mélanges à plus faible concentration à des températures inférieures à 0°C (32°F). Lorsque les températures sont inférieures à -10 °C (14°F), n'utiliser que du gazole de pétrole spécial hiver.

Écrans de radiateur

Il est déconseillé de mettre en place des écrans de radiateur en tissu, carton ou autre matériau solide sur un moteur John Deere. Leur utilisation peut entraîner des températures excessives du liquide de refroidissement, de l'huile et de l'air de suralimentation. Ceci peut provoquer une réduction de la durée de vie du moteur, une perte de puissance et une consommation en carburant élevée. Les écrans de radiateur peuvent également exercer une pression anormale sur les composants du ventilateur et de l'entraînement de ventilateur, ce qui peut entraîner des défaillances prématurées.

Si des écrans de radiateur sont utilisés, il est important de s'assurer qu'ils ne ferment pas totalement la partie frontale de la calandre. Environ 25% de la zone au centre de la calandre doit rester ouverte en permanence. Le dispositif de blocage d'air ne doit à aucun moment être appliqué directement sur le faisceau du radiateur.

Volets de radiateur

Si un système de volet de radiateur à commande thermostatique est installé, ce système doit être réglé de manière à ce que les volets soient complètement ouverts au moment où le liquide de refroidissement atteint 93 °C (200 °F) pour éviter des températures excessives du collecteur d'admission. Les systèmes à commande manuelle sont déconseillés.

Si le refroidisseur d'air de suralimentation air-air est utilisé, les volets doivent être complètement ouverts au moment où la température de l'air du collecteur d'admission atteint la température maximale admissible en dehors du refroidisseur d'air de suralimentation.

DX,FUEL10 -28-28AUG25-2/2

Huile moteur John Deere Break-In Plus™

Les moteurs neufs sont remplis au départ de l'usine d'huile moteur John Deere Break-In Plus™. Pendant le rodage, faire l'appoint d'huile moteur John Deere Break-In Plus™ en fonction des besoins afin de maintenir le niveau d'huile prescrit.

Lors des premières heures d'utilisation d'un moteur neuf ou reconditionné, vidanger l'huile et remplacer le filtre au plus tôt après 100 heures de service et au plus tard à l'intervalle prescrit pour l'huile John Deere Plus-50™ II.

Faire tourner le moteur dans différentes conditions, notamment en lui imposant une charge importante avec ralenti minimum, pour faciliter la mise en place de tous les composants du moteur.

Après un reconditionnement du moteur, le remplir d'huile de rodage John Deere Break-In Plus™.

Si de l'huile de rodage de moteur John Deere Break-In Plus™ n'est pas disponible, utiliser une huile moteur de viscosité SAE 10W-30 satisfaisant à l'une des spécifications suivantes:

*Break-In Plus est une marque commerciale de Deere & Company
Plus-50 est une marque commerciale de Deere & Company*

- Classification API CJ-4
- Norme ACEA E9
- Norme ACEA E6

Si l'une de ces huiles est utilisée pendant le fonctionnement initial d'un moteur neuf ou reconditionné, remplacer l'huile et le filtre entre un minimum de 100 heures et un maximum de 250 heures.

IMPORTANT: N'utiliser aucune autre huile moteur pendant la période de rodage d'un moteur neuf ou reconditionné.

L'huile moteur John Deere Break-In Plus™ peut être utilisée pour tous les moteurs diesel John Deere, quel que soit le niveau d'homologation des émissions.

Après la période de rodage, utiliser l'huile John Deere Plus-50™ II, ou une autre huile pour moteur diesel recommandée dans cette publication.

DX,ENOIL16 -28-20APR11-1/1

Huile pour moteur diesel — Tier 4 Interim/Phase IIIB, Tier 4 Final/Phase IV, et Phase V

Le non-respect des spécifications d'huile et des intervalles de vidange applicables peut entraîner des dommages graves au moteur susceptibles de ne pas être couverts par la garantie. Les garanties, y compris la garantie sur les émissions, ne sont pas conditionnées par le recours à des huiles, des pièces ou des services John Deere.

Choisir la viscosité de l'huile en fonction de la température extérieure probable jusqu'à la prochaine vidange.

L'huile moteur John Deere Plus-50™ II est recommandée.

Des intervalles d'entretien prolongés peuvent s'appliquer lorsque l'huile moteur John Deere Plus-50™ II est utilisée. Consulter le tableau des intervalles de vidange de l'huile moteur et s'adresser au concessionnaire John Deere pour plus de détails.

Si l'huile moteur John Deere Plus-50™ II n'est pas disponible, utiliser de l'huile moteur conforme à l'une des spécifications suivantes au moins:

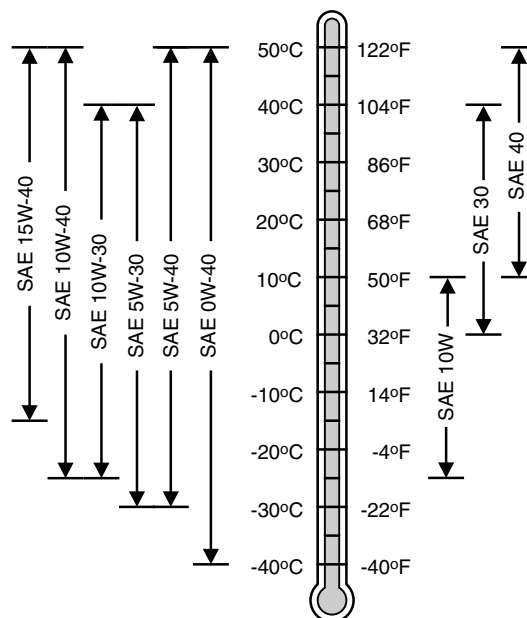
- Classification API CK-4
- Classification API CJ-4
- Norme ACEA E9
- Norme ACEA E6

NE PAS utiliser d'huile moteur ayant une teneur en cendres sulfatées supérieure à 1,0%, ou contenant plus de 0,12% de phosphore ou 0,4% de soufre.

Utiliser de préférence des huiles multigrades.

La qualité et la teneur en soufre du gazole doivent être conformes à toutes les réglementations existantes

Plus-50 est une marque commerciale de Deere & Company



Viscosités d'huile en fonction des plages de température extérieure

concernant les émissions de la région où le moteur est utilisé.

IMPORTANT: N'utiliser que du gazole à teneur en soufre très faible (Ultra Low Sulfur Diesel) ne dépassant pas 15 mg/kg (15 ppm).

TS1743 —UN—25APR19

DX,ENOIL 14 -28-23APR19-1/1

Intervalles de vidange d'huile moteur et de remplacement du filtre — Tier 4 Interim/Phase IIIB, Tier 4 Final/Phase IV, et Phase V — Applications OEM

Le non-respect des normes d'huile et des intervalles de vidange applicables peut entraîner des dommages graves au moteur susceptibles de ne pas être couverts par la garantie. Les garanties, y compris la garantie sur les émissions, ne sont pas conditionnées par l'utilisation d'huiles, de pièces ou de services John Deere.

Les intervalles recommandés de vidange d'huile moteur et de remplacement du filtre dépendent de la capacité du carter d'huile, du type d'huile moteur et de filtre utilisé et de la teneur en soufre du gazole. Les intervalles d'entretien réels dépendent également des conditions de travail et d'entretien.

Types d'huile autorisés

- John Deere Plus-50™ II
- Les "autres huiles" comprenant les huiles répondant aux spécifications API CK-4, API CJ-4, ACEA E9 et ACEA E6

Effectuer une analyse de l'huile pour déterminer son état et par conséquent l'intervalle d'entretien approprié pour l'huile et le filtre. Pour plus d'informations concernant l'analyse d'huile moteur, consulter le concessionnaire John Deere ou tout autre prestataire de service qualifié.

Vidanger l'huile et changer le filtre au moins une fois tous les 12 mois, même si le nombre d'heures de service est inférieur à l'intervalle de vidange recommandé.

La **teneur en soufre du gazole** influe sur les intervalles de vidange d'huile moteur et de changement du filtre. Une teneur en soufre plus élevée réduit les intervalles de vidange d'huile et de remplacement du filtre.

L'utilisation d'un gazole dont la teneur en soufre est inférieure à 15 mg/kg (15 ppm) est OBLIGATOIRE.

L'utilisation du moteur à haute altitude réduit les intervalles de vidange d'huile. Voir sous Périodicité des opérations d'entretien d'huile pour moteur diesel utilisé à haute altitude pour des informations supplémentaires.

Plus-50 est une marque commerciale de Deere & Company

NOTE: Les intervalles de vidange d'huile et de remplacement du filtre peuvent être augmentés à 500 heures uniquement si toutes les conditions suivantes sont remplies:

- Moteur équipé d'un carter d'huile à intervalle de vidange prolongé
- Utilisation d'un gazole dont la teneur en soufre est inférieure à 15 mg/kg (15 ppm)
- Utilisation d'une huile John Deere Plus-50™ II
- Utilisation d'un filtre à huile John Deere agréé

IMPORTANT: Pour éviter toute détérioration du moteur:

- Réduire de 50% les intervalles de vidange d'huile et de changement de filtre en cas d'utilisation de mélanges de biogazole supérieurs à B20. L'analyse de l'huile peut permettre de prolonger les intervalles d'entretien.
- Utiliser uniquement les types d'huile autorisés.

Intervalles de vidange d'huile moteur et de remplacement du filtre		
	Taille du carter d'huile (l/kW)	
	Supérieure ou égale à 0,10	Supérieure ou égale à 0,12
John Deere Plus-50™ II	375 heures	500 heures
Autres huiles	250 heures	250 heures
L'analyse de l'huile peut permettre de prolonger la périodicité de vidange des "autres huiles", sans toutefois dépasser l'intervalle prescrit pour les huiles Plus-50™ II. L'analyse d'huile consiste à prélever une série d'échantillons d'huile à des intervalles de 50 heures de service, au-delà de la périodicité d'entretien normale, jusqu'à ce que les données indiquent que la durée de vie utile de l'huile touche à sa fin ou que l'intervalle d'entretien maximum pour les huiles John Deere Plus-50 II est atteint.		

DX,ENOIL15,IT4,OEM -28-13JAN18-1/1

Intervalles de vidange de l'huile et d'entretien du filtre des moteurs diesel

Puissance nominale	Teneur en soufre du carburant	Codes d'options de carter d'huile	
		19ER 19GN 8,5 l	
kW (hp)		Autres huiles	John Deere Plus-50 II
36 (48)	≤15 ppm	250 h	500 h
48 (64)	≤15 ppm	250 h	500 h
55 (74)	≤15 ppm	250 h	500 h

KP41357,0000099 -28-03NOV20-1/1

Mélange de lubrifiants

D'une manière générale, éviter de mélanger des huiles de marques ou de types différents. Les fabricants ajoutent des additifs à leurs huiles pour obtenir certaines propriétés ou répondre à certaines caractéristiques.

Le mélange d'huiles différentes peut réduire l'efficacité des additifs et altérer les performances du lubrifiant.

DX,LUBMIX -28-18MAR96-1/1

Stockage des lubrifiants

Des lubrifiants propres assurent un fonctionnement optimal du matériel.

Utiliser des récipients propres pour la manipulation de tous les lubrifiants.

Stocker les lubrifiants et leurs récipients à l'abri de la poussière, de l'humidité ou d'autres sources de

contamination. Entreposer les récipients sur le côté pour éviter l'accumulation d'eau et de saletés.

S'assurer que les récipients sont correctement repérés de manière à pouvoir en identifier aisément le contenu.

Éliminer écologiquement les récipients usagés et les traces résiduelles de lubrifiant éventuellement présentes.

DX,LUBST -28-11APR11-1/1

Filtres à huile

La filtration des huiles est indispensable à un fonctionnement et une lubrification corrects. Les filtres à huile de marque John Deere ont été conçus et fabriqués spécialement pour les applications John Deere.

Les filtres John Deere satisfont aux exigences de qualité du matériau filtrant, de rendement du filtre, de résistance d'assemblage du matériau filtrant et du capuchon, de

durée de vie du boîtier (le cas échéant) et de tenue en pression du joint du filtre. Il est possible que des filtres à huile d'une autre marque que John Deere ne soient pas conformes à ces caractéristiques essentielles de John Deere.

Changer les filtres régulièrement en fonction des intervalles indiqués dans la présente publication.

DX,FILT1 -28-11APR11-1/1

Liquide de refroidissement pour moteur diesel (moteur avec chemises de cylindre humides)

Le non-respect des spécifications de liquide de refroidissement et des intervalles de vidange applicables peut entraîner des dommages graves au moteur susceptibles de ne pas être couverts par la garantie. Les garanties, y compris la garantie sur les émissions, ne sont pas conditionnées par le recours à des liquides de refroidissement, des pièces ou des services John Deere.

Liquides de refroidissement recommandés

Utiliser de préférence les liquides de refroidissement prémélangés suivants:

- John Deere COOL-GARD™ II
- John Deere COOL-GARD II PG

Le liquide de refroidissement COOL-GARD II prémélangé est disponible dans plusieurs concentrations et avec différentes limites de protection contre le gel, comme l'indique le tableau suivant.

COOL-GARD II prémélangé	Limite de protection contre le gel
COOL-GARD II 20/80	-9 °C (16 °F)
COOL-GARD II 30/70	-16 °C (3 °F)
COOL-GARD II 50/50	-37 °C (-34 °F)
COOL-GARD II 55/45	-45 °C (-49 °F)
COOL-GARD II PG 60/40	-49 °C (-56 °F)
COOL-GARD II 60/40	-52 °C (-62 °F)

Tous les produits COOL-GARD II prémélangés ne sont pas toujours disponibles dans tous les pays.

Utiliser le COOL-GARD II PG lorsqu'un liquide de refroidissement non toxique est nécessaire.

Autres liquides de refroidissement recommandés

Le liquide de refroidissement suivant est également recommandé:

- Un mélange de 40 à 60 % de concentré de liquide de refroidissement John Deere COOL-GARD II et d'eau de bonne qualité.

IMPORTANT: Lorsqu'un concentré de liquide de refroidissement est mélangé avec de l'eau, la concentration du liquide de refroidissement doit être comprise entre 40 et 60%. Une concentration inférieure à 40% ne contient pas suffisamment d'additifs pour assurer la protection contre la corrosion. Une concentration supérieure à 60% risque d'entraîner la gélification du liquide de refroidissement, provoquant des défaillances du circuit de refroidissement.

Autres liquides de refroidissement

D'autres liquides de refroidissement à base d'éthylène-glycol ou de propylène-glycol peuvent être utilisés s'ils répondent aux caractéristiques suivantes:

- Liquide de refroidissement prémélangé satisfaisant à la spécification D6210 de l'ASTM
- Composé d'un ensemble d'additifs sans acide 2-éthylhexanoïque (2-EHA)
- Mélange de 40 à 60% de concentré de liquide de refroidissement satisfaisant à la spécification D6210 de l'ASTM et d'eau de bonne qualité

Si aucun liquide de refroidissement satisfaisant à l'une de ces spécifications n'est disponible, utiliser un liquide de refroidissement concentré ou prémélangé présentant au moins les propriétés chimiques et physiques suivantes:

- Il doit protéger les chemises de cylindre contre la cavitation conformément à la méthode d'essai de cavitation John Deere ou de l'essai sur parc de véhicules, la capacité de charge étant supérieure ou égale à 60%.
- Il doit être composé d'un ensemble d'additifs sans nitrates.
- Il doit être composé d'un ensemble d'additifs sans acide 2-éthylhexanoïque (2-EHA).
- Il doit assurer la protection contre la corrosion des métaux utilisés dans le circuit de refroidissement (fonte, alliages d'aluminium et alliages de cuivre tels que le laiton).

Qualité de l'eau

Le bon fonctionnement du circuit de refroidissement dépend essentiellement de la bonne qualité de l'eau. Il est recommandé de mélanger de l'eau déionisée ou déminéralisée au concentré de liquide de refroidissement à base d'éthylène-glycol ou de propylène-glycol.

Périodicité des vidanges du liquide de refroidissement

Vidanger et rincer le circuit de refroidissement, puis le remplir de liquide de refroidissement neuf aux intervalles prescrits (variables en fonction du liquide utilisé).

En cas d'utilisation d'un liquide de refroidissement COOL-GARD II ou COOL-GARD II PG, l'intervalle de vidange est de 6 ans ou 6000 heures de service.

En cas d'utilisation d'un liquide de refroidissement autre que COOL-GARD II ou COOL-GARD II PG, réduire l'intervalle de vidange à 2 ans ou 2000 heures de service.¹

IMPORTANT: Ne pas utiliser d'additifs ou d'antigels contenant des produits d'étanchéité de circuit de refroidissement.

Ne pas mélanger des liquides de refroidissement à base d'éthylène-glycol et de propylène-glycol.

COOL-GARD est une marque commerciale de Deere & Company

¹L'analyse du liquide de refroidissement peut permettre de prolonger la périodicité de vidange des "autres liquides de refroidissement", sans toutefois dépasser l'intervalle prescrit pour les liquides de refroidissement Cool-Gard II. L'analyse de liquide de refroidissement consiste à prélever une série d'échantillons de celui-ci à des intervalles de 1000 heures, au-delà de la périodicité d'entretien normale, jusqu'à ce que les données indiquent que la durée de vie utile du liquide de refroidissement touche à sa fin ou que l'intervalle de vidange maximum pour les liquides de refroidissement Cool-Gard II est atteint.

Ne pas utiliser de liquide de refroidissement contenant des nitrites.

DX,COOL3 -28-25AUG20-2/2

Qualité de l'eau pour mélange avec du liquide de refroidissement concentré

Les liquides de refroidissement moteur sont composés de trois éléments chimiques: antigel à base d'éthylène-glycol ou de propylène-glycol, agents inhibiteurs et eau de bonne qualité.

Le bon fonctionnement du circuit de refroidissement dépend essentiellement de la bonne qualité de l'eau. Il est recommandé de mélanger de l'eau déionisée ou déminéralisée au concentré de liquide de refroidissement à base d'éthylène-glycol ou de propylène-glycol.

Toute eau utilisée dans le circuit de refroidissement doit être conforme aux valeurs prescrites minimales suivantes:

Chlorures	< 40 mg/l
Sulfates	< 100 mg/l
Matières solides totales	< 340 mg/l
Matières totales dissoutes/dureté	< 170 mg/l
pH	5,5—9,0

IMPORTANT: Ne pas utiliser de l'eau de consommation en bouteille parce qu'elle contient souvent des concentrations plus importantes de matières totales dissoutes.

Protection contre le gel

Les concentrations relatives de glycol et d'eau dans le liquide de refroidissement moteur déterminent la protection maximale contre le gel du liquide.

Éthylène-glycol	Limite de protection contre le gel
40%	-24°C (-12°F)
50%	-37°C (-34°F)
60%	-52°C (-62°F)
Propylène-glycol	Limite de protection contre le gel
40%	-21°C (-6°F)
50%	-33°C (-27°F)
60%	-49°C (-56°F)

NE PAS utiliser de mélange liquide de refroidissement/eau contenant plus de 60% d'éthylène-glycol ou de propylène-glycol.

DX,COOL19 -28-13JAN18-1/1

Utilisation en climat chaud

Les moteurs John Deere sont conçus pour fonctionner avec des liquides de refroidissement à base de glycol.

Toujours utiliser un liquide de refroidissement recommandé à base de glycol, même en cas de travail dans des régions où une protection contre le gel n'est pas nécessaire.

Le liquide de refroidissement John Deere COOL-GARD™ II Premix est disponible avec une concentration de 50% d'éthylène-glycol. Toutefois, dans les régions à climat chaud, un liquide de refroidissement avec une concentration de glycol inférieure (environ 20% d'éthylène-glycol) peut être utilisé dans certaines conditions. Pour cela, la plus faible teneur en glycol a été compensée de manière à assurer la même protection contre la corrosion qu'avec le liquide de refroidissement John Deere COOL-GARD II Premix (50/50).

COOL-GARD est une marque commerciale de Deere & Company

IMPORTANT: Il est possible d'utiliser de l'eau comme liquide de refroidissement *mais uniquement en cas d'urgence.*

Même lorsque des additifs ont été ajoutés, l'utilisation d'eau comme liquide de refroidissement entraîne la formation de mousse, la corrosion des surfaces en aluminium et en fer lorsqu'elles sont chaudes, ainsi que la formation de dépôts calcaires et la cavitation.

Si de l'eau a été utilisée comme liquide de refroidissement, vidanger le circuit de refroidissement et le remplir d'un liquide de refroidissement recommandé à base de glycol le plus rapidement possible.

DX,COOL6 -28-03NOV08-1/1

Contrôle du point de gel du liquide de refroidissement

L'utilisation d'un réfractomètre manuel pour liquide de refroidissement constitue le moyen le plus rapide, le plus simple et le plus précis pour déterminer le point de gel du liquide de refroidissement. Cette méthode est plus précise qu'une bandelette d'essai ou qu'un aréomètre à flotteur pouvant donner des résultats erronés.

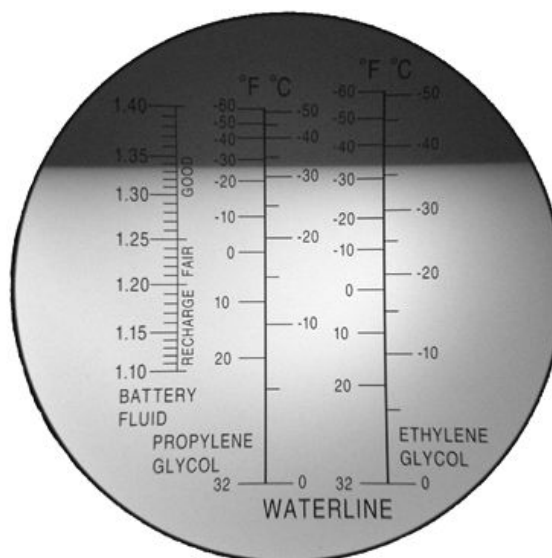
Un réfractomètre pour liquide de refroidissement est disponible auprès du concessionnaire John Deere, via le programme d'outils SERVICEGARD™. L'outil portant la référence 75240 est une solution économique pour déterminer avec précision le point de gel sur le terrain.

Pour utiliser cet outil:

1. Laisser le circuit de refroidissement refroidir jusqu'à la température ambiante.
2. Ouvrir le bouchon du radiateur pour accéder au liquide de refroidissement.
3. À l'aide du compte-gouttes inclus, prélever un petit échantillon de liquide de refroidissement.
4. Ouvrir le couvercle du réfractomètre, déposer une gouttelette de liquide de refroidissement sur la vitre et refermer le couvercle.
5. Regarder dans l'objectif et mettre au point selon besoin.
6. Noter le point de gel indiqué pour le type de liquide de refroidissement contrôlé (éthylène glycol ou propylène glycol).



Référence SERVICEGARD™ 75240



Représentation d'une gouttelette de liquide de refroidissement 50/50 sur la vitre du réfractomètre

SERVICEGARD est une marque commerciale de Deere & Company

DX, COOL, TEST -28-13JUN13-1/1

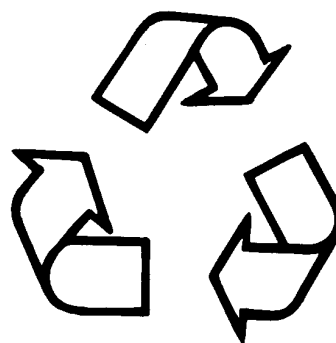
Mise au rebut du liquide de refroidissement

L'élimination incorrecte du liquide de refroidissement moteur risque de nuire à l'environnement.

Lors de la vidange, recueillir les liquides dans des récipients étanches. Ne pas utiliser de récipients pour aliments ou boissons qui pourraient être ingurgités par mégarde.

Ne pas déverser de déchets sur le sol, dans les égouts ou à tout autre endroit pouvant entraîner une pollution des eaux.

Se renseigner auprès des autorités locales compétentes, du concessionnaire John Deere local, d'un distributeur de moteurs ou d'un autre prestataire de services sur les mesures à prendre pour l'élimination ou le recyclage des déchets.



Recyclage des déchets

RG, RG34710, 7543 -28-10OCT25-1/1

Tableaux de bord

Tableaux de bord

Les moteurs OEM PowerTech™ Tier 4 Final/Phase IV de John Deere ont un système de commande électronique qui comporte les commandes et indicateurs suivants comme illustré. Les informations ci-dessous concernent uniquement les commandes et indicateurs fournis par John Deere. Consulter le livret d'utilisation du moteur pour des instructions spécifiques si les commandes et indicateurs John Deere ne sont pas utilisés.

NOTE: Ce livret ne couvre que le fonctionnement d'un moteur équipé d'un système de commande John Deere.

Une brève description des commandes électroniques et des indicateurs analogiques en option sur les tableaux de bord John Deere est donnée ci-dessous. Se reporter à la documentation du fabricant pour les commandes non fournies par Deere.

Tableau de bord

A—Indicateur de diagnostic/compteur horaire

L'indicateur de diagnostic (A) affiche les codes de diagnostic invoqués. Les autres informations concernant le moteur sont accessibles via les touches (N, O et P). Le compteur horaire indique les heures de fonctionnement du moteur et doit servir de guide pour la planification de l'entretien périodique. Si l'indicateur de diagnostic reçoit un code de diagnostic d'un contrôleur du moteur, l'afficheur passe à un écran d'avertissement ou d'arrêt (en fonction de la gravité du code) affichant le numéro du code, sa description et l'action corrective nécessaire.

B—Compte-tours

Le compte-tours (B) donne le régime moteur en centaines de tours par minute (tr/min).

C—Voltmètre (option)

Le voltmètre (C) indique la tension de la batterie du système. Le témoin jaune (Q) s'allume dès que la tension batterie tombe sous la valeur nécessaire pour un fonctionnement correct du circuit d'injection.

D—Alarme sonore (option)

L'alarme sonore (D) retentit en cas de basse pression d'huile, de haute température du liquide de refroidissement ou de présence d'eau dans le carburant. Ceci inclut tous les signaux qui allument le témoin jaune d'avertissement (alarme intermittente) ou le témoin rouge d'arrêt moteur (alarme continue).

E—Bouton d'intervention prioritaire sur l'alarme sonore

L'alarme sonore en option comporte un bouton d'intervention prioritaire (E) qui, lorsqu'il est enfoncé, interrompt l'alarme sonore pendant environ deux minutes.

F—Contacteur de démarrage à clé

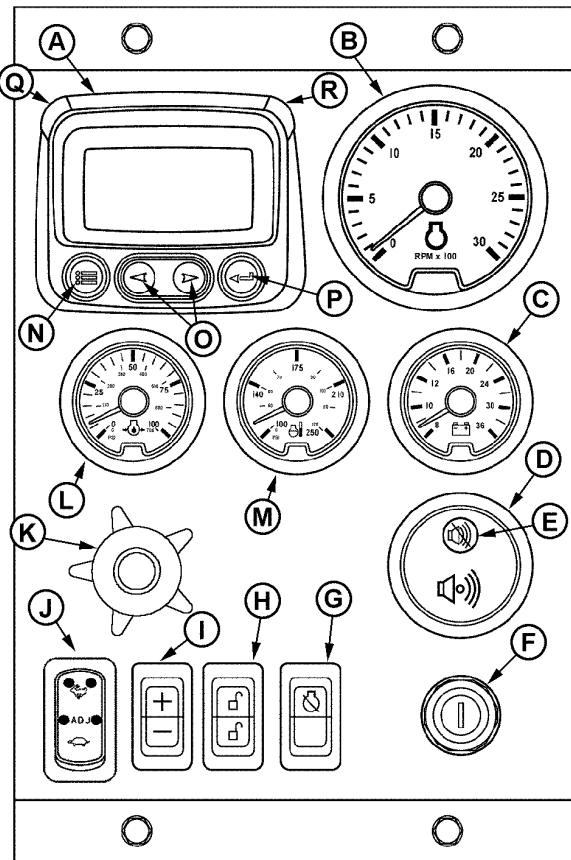


Tableau de bord complet

A—Indicateur de diagnostic/Compteur horaire

B—Compte-tours

C—Voltmètre (en option)

D—Alarme sonore (en option)

E—Bouton d'intervention prioritaire sur l'alarme sonore

F—Contacteur de démarrage

G—Interrupteur à bascule d'intervention prioritaire sur l'arrêt

H—Interrupteur à bascule d'activation par tapotement

I— Interrupteur à bascule de sélection de régime

J—Interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent

K—Commande d'accélérateur analogique (en option)

L—Manomètre d'huile

M—Indicateur de température du liquide de refroidissement

N—Touche Menu

O—Touches de défilement

P—Touche Entrée

Q—Témoin jaune d'AVERTISSEMENT

R—Témoin rouge d'ARRÊT MOTEUR

Le contacteur de démarrage à clé (F) à trois positions commande le circuit électrique du moteur. Lorsque le contacteur de démarrage est tourné vers la droite en position "DÉMARRAGE", le moteur se lance. Lorsque le moteur démarre, la clé est relâchée et revient à la position "MARCHE".

Suite, voir page suivante

ZE59858,00002D2 - 28-15SEP14-1/3

G—Interrupteur à bascule d'intervention prioritaire sur l'arrêt

Bien que présent, cet interrupteur n'est pas toujours actif; il dépend des options sélectionnées à l'origine sur le contrôleur du moteur. Si l'interrupteur d'intervention prioritaire sur l'arrêt (G) est actif, il suffit d'appuyer sur sa partie supérieure pour annuler l'effet d'un signal d'arrêt moteur. L'interrupteur doit être actionné dans les 30 secondes pour éviter un arrêt indésiré du moteur. Une pression sur cet interrupteur retarde l'arrêt du moteur de 30 secondes, ce qui permet de conduire le véhicule dans un endroit sûr.

H—Interrupteur à bascule d'activation par tapotement

Cet interrupteur est à trois positions (H), sa position centrale est "ARRÊT" (verrouillé). En position "ARRÊT" le sélecteur de régime (I) est également verrouillé afin d'éviter des changements accidentels du régime moteur. La pression sur le haut ou le bas de l'interrupteur (H) permet de déverrouiller ou d'activer l'interrupteur de sélection de régime par tapotement à l'aide du sélecteur de régime (I).

I—Interrupteur à bascule de sélection de régime

L'interrupteur à bascule de sélection de régime (I) permet d'augmenter (+) ou de réduire (-) le régime moteur par petites touches pendant le fonctionnement du moteur. Cet interrupteur ne peut être utilisé que si le l'interrupteur d'activation par tapotement (H) est en position déverrouillé (haut ou bas du bouton enfoncé).

J—Interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent

L'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent (J) permet de régler les régimes du moteur sur lent (tortue) ou rapide (lièvre). Les régimes de ralenti réglés en usine peuvent également être modifiés à l'aide de l'interrupteur d'activation par tapotement (H) et du sélecteur de régime (I).

Le tableau de bord de base n'est équipé que d'un sélecteur de régime rapide/lent. Appuyer sur (+) ou (-) pour ajuster le régime du moteur. Le régime moteur sélectionné n'est pas mémorisé. Pour ajuster les régimes moteur, voir Modification des régimes moteur, section 20.

Comment sélectionner les régimes préréglés (régimes par tapotement)

Placer tout d'abord le sélecteur de régime (J) sur "Tortue" (lent) ou "Adj" (centre). Appuyer maintenant sur le haut ou le bas de l'interrupteur à bascule d'activation par tapotement (H) pour déverrouiller le réglage. L'interrupteur à bascule d'activation par tapotement doit être maintenu enfoncé lorsque le sélecteur de régime (J) est utilisé pour augmenter (+) ou diminuer (-) le régime.

Une fois le ralenti réglé, l'interrupteur à bascule d'activation par tapotement doit être enfoncé et relâché trois fois de suite dans un délai de deux secondes pour que le nouveau régime soit mémorisé.

Si cela n'est pas fait, le nouveau régime moteur ne reste en vigueur que jusqu'à ce que le contacteur de démarrage soit mis sur arrêt. Le régime reviendra ensuite au réglage précédent.

Le régime maximum à vide ne peut pas être ajusté. Il reviendra toujours au régime maximum à vide réglé en usine.

K—Commande d'accélérateur analogique (option)

La commande d'accélérateur (K) permet de modifier le régime moteur. Elle n'est offerte que sur les moteurs possédant un accélérateur analogique.

L—Manomètre d'huile moteur

Le manomètre d'huile (L) indique la pression d'huile moteur. Une alarme sonore (D) prévient l'opérateur si la pression d'huile moteur tombe en dessous d'un seuil donné.

M—Indicateur de température du liquide de refroidissement moteur

L'indicateur de température du liquide de refroidissement (M) indique la température du liquide de refroidissement moteur. Une alarme sonore (D) prévient l'opérateur si la température du liquide de refroidissement monte au-dessus d'un seuil donné.

N—Touche Menu

La touche Menu permet d'accéder ou de quitter les écrans de menu sur l'indicateur de diagnostic.

O—Touches de défilement

Utiliser les touches de défilement (O) pour changer l'affichage de l'écran de l'indicateur de diagnostic et pour accéder aux données sur les performances du moteur.

Appuyer sur la touche gauche pour défiler à gauche ou vers le haut et sur la touche droite pour défiler à droite ou vers le bas. Ceci permet de passer en revue les paramètres du moteur et les codes de diagnostic éventuels.

Se reporter à ce qui suit pour sélectionner les informations moteur via l'indicateur de diagnostic avec les touches.

P—Touche Entrée

La touche Entrée sert à sélectionner le paramètre en surbrillance sur l'écran.

Q—Témoin jaune "AVERTISSEMENT"

Lorsqu'il est allumé le témoin indique un état anormal. Il n'est pas nécessaire d'arrêter immédiatement le moteur, mais le problème doit être résolu dans les plus brefs délais.

R—Témoin rouge "ARRÊT MOTEUR"

Si le témoin s'allume, arrêter le moteur immédiatement ou le plus tôt possible du point de vue sécurité pour éviter des dégâts au moteur. Éliminer le dysfonctionnement avant de remettre le moteur en marche.

Suite, voir page suivante

ZE59858.00002D2 -28-15SEP14-2/3

Tableaux de bord PV101

Le moteur Interim Tier 4 / phase III B John Deere PowerTech OEM possède un système de commande électronique avec les commandes et instruments illustrés suivants. Les informations ci-dessous concernent uniquement les commandes et indicateurs fournis par John Deere. Consulter le livret d'utilisation du moteur pour des instructions spécifiques si les commandes et indicateurs John Deere ne sont pas utilisés.

NOTE: Ce livret ne couvre que le fonctionnement d'un moteur équipé d'un système de commande John Deere.

Une brève description des commandes électroniques et des indicateurs analogiques en option sur les tableaux de bord John Deere est donnée ci-dessous. Se reporter à la documentation du fabricant pour les commandes non fournies par Deere.

A—Indicateur de diagnostic/compteur horaire

L'indicateur de diagnostic (A) affiche les codes de diagnostic invoqués. Les autres informations concernant le moteur sont accessibles via les touches (N, O et P). Le compteur horaire indique les heures de fonctionnement du moteur et doit servir de guide pour la planification de l'entretien périodique. Si l'indicateur de diagnostic reçoit un code de diagnostic d'un contrôleur du moteur, l'afficheur passe à un écran d'avertissement ou d'arrêt (en fonction de la gravité du code) affichant le numéro du code, sa description et l'action corrective nécessaire.

B—Compte-tours

Le compte-tours (B) donne le régime moteur en centaines de tours par minute (tr/min).

C—Voltmètre (option)

Le voltmètre (C) indique la tension de la batterie du système. Le témoin jaune (Q) s'allume dès que la tension batterie tombe sous la valeur nécessaire pour un fonctionnement correct du circuit d'injection.

D—Alarme sonore (option)

L'alarme sonore (D) retentit en cas de basse pression d'huile, de haute température du liquide de refroidissement ou de présence d'eau dans le carburant. Ceci inclut tous les signaux qui allument le témoin d'ALERTE jaune (alarme intermittente) ou le témoin rouge d'ARRÊT MOTEUR (alarme continue).

E—Bouton d'intervention prioritaire sur l'alarme sonore

L'alarme sonore en option comporte un bouton d'intervention prioritaire (E) qui, lorsqu'il est enfoncé, interrompt l'alarme sonore pendant environ deux minutes.

F—Contacteur de démarrage à clé

Le contacteur de démarrage à clé (F) à trois positions commande le circuit électrique du moteur. Depuis la

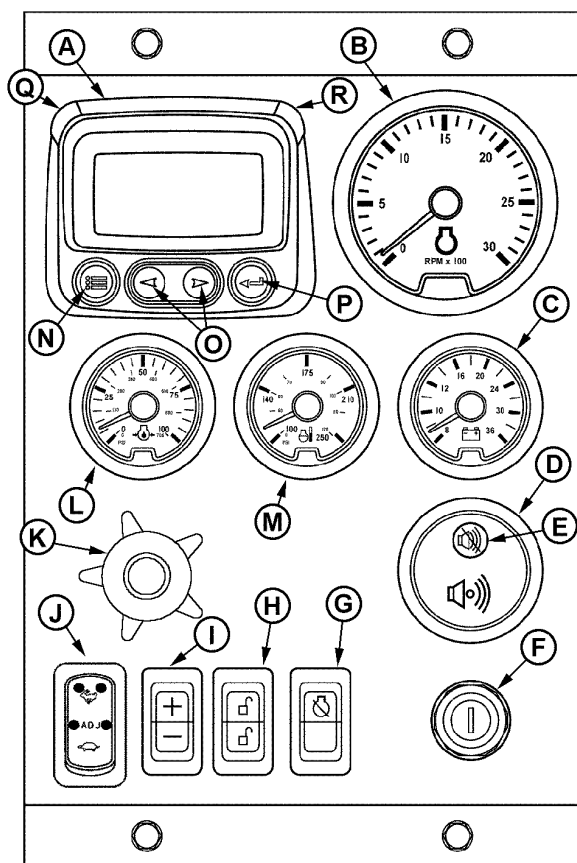


Tableau de bord complet

A—Indicateur de diagnostic/Compteur horaire

B—Compte-tours

C—Voltmètre (en option)

D—Alarme sonore (en option)

E—Bouton de passage en mode manuel forcé sur l'alarme sonore

F—Contacteur de démarrage

G—Interrupteur à bascule de passage en mode manuel forcé sur arrêt

H—Interrupteur à bascule d'activation par tapotement

I—Interrupteur à bascule de sélection de régime

J—Interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent

K—Commande d'accélérateur analogique (option)

L—Manomètre d'huile

M—Indicateur de température du liquide de refroidissement

N—Touche Menu

O—Touche fléchée (2)

P—Touche Entrée

Q—Témoin jaune

"AVERTISSEMENT"

R—Témoin rouge "ARRÊTER LE MOTEUR"

position "ARRÊT" lorsque le contacteur de démarrage est tourné dans le sens horaire sur "DÉMARRAGE", le moteur se lance. Lorsque le moteur démarre, la clé est relâchée et revient à la position "MARCHE".

G—Interrupteur à bascule d'intervention prioritaire sur l'arrêt

Bien que présent, cet interrupteur n'est pas toujours actif; il dépend des options sélectionnées à l'origine sur le contrôleur du moteur. Si l'interrupteur d'intervention prioritaire sur l'arrêt (G) est actif, il suffit d'appuyer sur sa partie supérieure pour annuler l'effet d'un signal d'arrêt moteur. L'interrupteur doit être actionné dans les 30 secondes pour éviter un arrêt indésiré du moteur. Une pression sur cet interrupteur retarde la commande d'arrêt du contrôleur du moteur de 30 secondes, ce qui permet de conduire le véhicule dans un endroit sûr.

H—Interrupteur à bascule d'activation par tapotement

Cet interrupteur est à trois positions (H), sa position centrale est "ARRÊT" (verrouillé). En position "ARRÊT" le sélecteur de régime (I) est également verrouillé afin d'éviter des changements accidentels du régime moteur. La pression sur le haut ou le bas de l'interrupteur (H) permet de déverrouiller ou d'activer l'interrupteur de sélection de régime par tapotement à l'aide du sélecteur de régime (I).

I—Interrupteur à bascule de sélection de régime

L'interrupteur à bascule de sélection de régime (I) permet d'augmenter (+) ou de réduire (-) le régime moteur par petites touches pendant le fonctionnement du moteur. Cet interrupteur ne peut être utilisé que si le l'interrupteur d'activation par tapotement (H) est en position déverrouillé (haut ou bas du bouton enfoncé).

J—Interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent

L'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent (J) permet de régler les régimes du moteur sur lent (tortue) ou rapide (lièvre). Les régimes de ralenti réglés en usine peuvent également être modifiés à l'aide de l'interrupteur d'activation par tapotement (H) et du sélecteur de régime (I).

Le tableau de bord de base n'est équipé que d'un sélecteur de régime rapide/lent. Appuyer sur (+) ou (-) pour ajuster le régime du moteur. Le régime moteur sélectionné n'est pas mémorisé. Pour ajuster les régimes moteur, voir Modification des régimes moteur, section 20.

Comment sélectionner les régimes préréglés (régimes par tapotement)

Placer tout d'abord le sélecteur de régime (J) sur "Tortue" (lent) ou "Adj" (centre). Appuyer maintenant sur le haut ou le bas de l'interrupteur à bascule d'activation par tapotement (H) pour déverrouiller le réglage. L'interrupteur à bascule d'activation par tapotement doit être maintenu enfoncé lorsque le sélecteur de régime (J) est utilisé pour augmenter (+) ou diminuer (-) le régime.

Une fois le ralenti réglé, la touche **d'activation du régime par tapotement doit être enfoncée et relâchée trois fois de suite en deux secondes pour que le nouveau régime de fonctionnement soit mémorisé**. Si cela n'est pas fait, le nouveau régime moteur ne reste en vigueur que jusqu'à ce que le contacteur de démarrage soit mis sur arrêt. Le régime reviendra ensuite au réglage précédent.

Le régime maximum à vide ne peut pas être ajusté. Il reviendra toujours au régime maximum à vide réglé en usine.

K—Commande d'accélérateur analogique (option)

La commande d'accélérateur (K) permet de modifier le régime moteur. Elle n'est offerte que sur les moteurs possédant un accélérateur analogique.

L—Manomètre d'huile moteur

Le manomètre d'huile (L) indique la pression d'huile moteur. Une alarme sonore (D) prévient l'opérateur si la pression d'huile moteur tombe en dessous d'un seuil donné.

M—Indicateur de température du liquide de refroidissement moteur

L'indicateur de température du liquide de refroidissement (M) indique la température du liquide de refroidissement moteur. Une alarme sonore (D) prévient l'opérateur si la température du liquide de refroidissement monte au-dessus d'un seuil donné.

N—Touche Menu

La touche Menu permet d'accéder ou de quitter les écrans de menu sur l'indicateur de diagnostic (A).

O—Touches de défilement

Utiliser les touches de défilement (O) pour changer l'affichage de l'écran de l'indicateur de diagnostic (A) et pour accéder aux données sur les performances du moteur.

Appuyer sur la touche gauche pour défiler à gauche ou vers le haut et sur la touche droite pour défiler à droite ou vers le bas. Ceci permet de passer en revue les paramètres du moteur et les codes de diagnostic éventuels.

Se reporter à la procédure suivante pour accéder aux informations sur le moteur sur l'indicateur de diagnostic à l'aide des touches de contact.

P—Touche Entrée

La touche de validation (P) sert à sélectionner les paramètres en surbrillance sur l'écran.

Q—Témoin jaune "AVERTISSEMENT"

Lorsqu'il est allumé, le témoin indique un état anormal. Il n'est pas nécessaire d'arrêter immédiatement le moteur, mais le problème doit être résolu dans les plus brefs délais.

R—Témoin rouge "ARRÊT MOTEUR"

Si le témoin s'allume, arrêter le moteur immédiatement ou le plus tôt possible du point de vue sécurité pour éviter des dégâts au moteur. Éliminer le dysfonctionnement avant de remettre le moteur en marche.

Indicateur de diagnostic PV101 — Utilisation

L'indicateur de diagnostic permet à l'opérateur de surveiller les fonctions du moteur, de visualiser les codes de diagnostic et de procéder à des diagnostics préliminaires. L'indicateur est relié au système de gestion électronique et à ses capteurs.

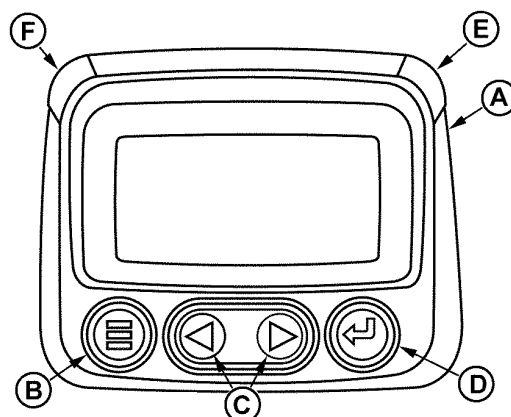
La touche Menu (B) permet à l'opérateur d'accéder au menu principal de l'indicateur de diagnostic. Pour plus d'informations, voir Indicateur de diagnostic PV101—Menu principal dans la Section 15. Cette touche permet aussi à l'opérateur d'annuler une option et de retourner au menu précédent ou au menu d'accueil.

Les touches fléchées (C) permettent à l'opérateur de naviguer parmi les éléments des menus. Les touches fléchées basculent automatiquement entre haut/bas et gauche/droite en fonction des éléments à sélectionner.

La touche Entrée (D) permet à l'opérateur d'accéder aux éléments de menu sélectionnés à l'aide des touches fléchées (C) et de confirmer les modifications qu'il effectue.

Le témoin rouge d'ARRÊT MOTEUR (E) donne à l'opérateur une indication visuelle en cas de condition nécessitant une intervention et un entretien immédiats de la part de l'utilisateur.

Le témoin jaune "AVERTISSEMENT" (F) donne à l'utilisateur une indication visuelle en cas de condition nécessitant une intervention de sa part.



Indicateur de diagnostic

- | | |
|----------------------------|------------------------------------|
| A—Indicateur de diagnostic | D—Touche Entrée |
| B—Touche Menu | E—Témoin rouge "ARRÊTER LE MOTEUR" |
| C—Touches fléchées | F—Témoin jaune "AVERTISSEMENT" |

RG13132 — UN — 09SEP03

BL90236,000002A -28-16AUG21-1/1

Indicateur de diagnostic PV101—Menu principal

NOTE: Il n'est pas nécessaire que le moteur tourne pour passer d'un écran à l'autre sur l'indicateur de diagnostic.

Le menu principal constitue le point de départ permettant d'accéder aux informations du moteur et de configurer l'indicateur de diagnostic. Appuyer sur la touche Menu (B) pour accéder au menu principal.

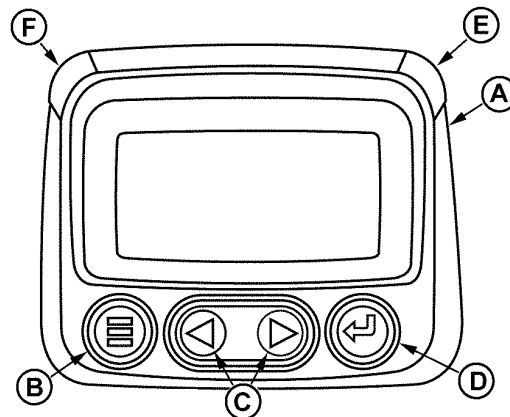
Utiliser les touches fléchées (C) et la touche Entrée (D) pour afficher les éléments du menu affichés:

- Aller à l'affichage de 4 paramètres à la fois
- Filtre à gaz d'échappement
- Commande du régime moteur
- Langues
- Codes enregistrés
- Configuration du moteur
- Configuration d'affichage de 1 paramètre à la fois
- Configuration de l'affichage de 4 paramètres à la fois
- Sélection des unités
- Réglage du rétro-éclairage
- Réglage de contraste
- Utilitaires

Exemples des fonctions disponibles dans les éléments du menu principal.

Dans Utilitaires:

- Données d'indicateur
- Retrait de tous les indicateurs
- Version du logiciel



Indicateur de diagnostic

A—Indicateur de diagnostic
B—Touche Menu
C—Touche fléchée (2)

D—Touche Entrée
E—Témoin rouge "ARRÊTER
LE MOTEUR"
F—Témoin jaune
"AVERTISSEMENT"

- Configuration de Modbus
- Conversion d'anomalie
- Sélection du contrôleur du moteur
- Effacement des heures de service de la machine
- Données de performance
- Contrôles interactifs
- Remise à zéro du compteur partiel
- Réglage de l'instance de fonction
- Mise à jour du logiciel du contrôleur du moteur

JR74534,00002C8 -28-16AUG21-1/1

RG13132 —UN—09SEP03

Indicateur de diagnostic PV101—Principaux menus

Nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement

Pour activer le mode de nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement:

1. Appuyer sur la touche Menu de l'indicateur de diagnostic
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à EXHAUST FILTER (FILTRE D'ÉCHAPPEMENT)
3. Appuyer sur la touche de sélection
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à AUTO EXH FLT CLEAN (NETTOYAGE AUTOMATIQUE DU FILTRE D'ÉCHAPPEMENT)
5. Appuyer sur la touche de sélection pour activer le nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement

Nettoyage du filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement

Demande d'un nettoyage du filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement:

1. Réduire le régime moteur jusqu'au ralenti
2. Appuyer sur la touche menu
3. Utiliser les touches fléchées pour accéder à EXHAUST FILTER (FILTRE D'ÉCHAPPEMENT)
4. Appuyer sur la touche de sélection
5. Utiliser les touches fléchées pour accéder à REQUEST EXH FLT CLEAN (DEMANDE DE NETTOYAGE DU FILTRE D'ÉCHAPPEMENT)
6. Appuyer sur la touche de sélection pour demander un nettoyage de filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement
7. Suivre les instructions affichées à l'écran et s'assurer que toutes les conditions sont réunies
8. Appuyer sur la touche de sélection pour CONFIRMER que toutes les conditions sont remplies

Désactivation du nettoyage du filtre à gaz d'échappement

Pour désactiver le mode de nettoyage du filtre à gaz d'échappement automatique:

1. Appuyer sur la touche Menu de l'indicateur de diagnostic
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à EXHAUST FILTER (FILTRE D'ÉCHAPPEMENT)
3. Appuyer sur la touche de sélection
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à DISABLE EXH FLT CLEAN (DÉSACTIVER LE NETTOYAGE DU FILTRE D'ÉCHAPPEMENT)
5. Appuyer sur la touche de sélection pour désactiver le nettoyage du filtre à gaz d'échappement

Codes d'anomalie—Actifs

Pour afficher les informations sur les codes d'anomalie actifs:

1. Appuyer sur la touche Menu de l'indicateur de diagnostic
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à FAULTS (ANOMALIES)
3. Appuyer sur la touche de sélection
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à ACTIVE FAULTS (ANOMALIES ACTIVES)
5. Appuyer sur la touche de sélection
6. Utiliser les touches fléchées pour parcourir les anomalies disponibles

Codes d'anomalie—Enregistrés

Pour afficher les informations sur les codes d'anomalie enregistrés:

1. Appuyer sur la touche Menu de l'indicateur de diagnostic
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à FAULTS (ANOMALIES)
3. Appuyer sur la touche de sélection
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à STORED FAULTS (ANOMALIES ENREGISTRÉES)
5. Appuyer sur la touche de sélection
6. Utiliser les touches fléchées pour accéder à VIEW (AFFICHER)
7. Appuyer sur la touche de sélection
8. Utiliser les touches fléchées pour parcourir les anomalies disponibles

BL90236,0000025 -28-02JUN16-1/1

Indicateur de diagnostic DG14 — Utilisation

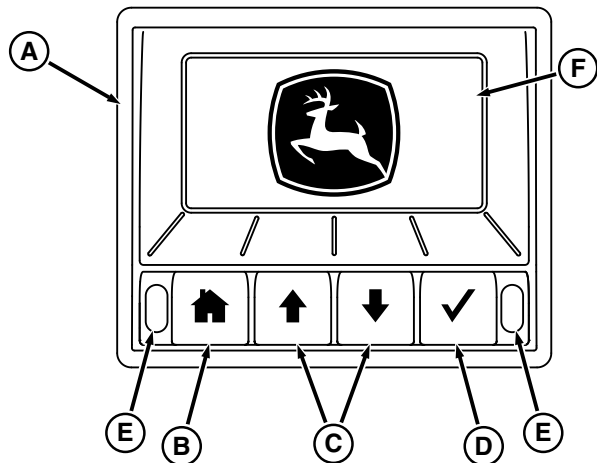
L'indicateur de diagnostic permet à l'utilisateur de surveiller les fonctions du moteur, de visualiser les codes de diagnostic et de procéder à des diagnostics préliminaires. L'indicateur est relié au système de gestion électronique et à ses capteurs.

La touche Menu d'accueil (B) permet à l'utilisateur d'accéder au menu principal de l'indicateur de diagnostic. Pour plus d'informations, voir Indicateur de diagnostic DG14 — Menu principal dans la section 15. Cette touche permet aussi à l'utilisateur d'annuler une option et de retourner au menu précédent ou au menu d'accueil.

Les touches fléchées (C) permettent à l'opérateur de naviguer parmi les éléments des menus. Les touches fléchées basculent automatiquement entre haut/bas et gauche/droite en fonction des éléments à sélectionner.

La touche de sélection Coche (D) permet à l'utilisateur d'accéder aux éléments de menu sélectionnés à l'aide des touches fléchées (C) et de confirmer les modifications qu'il effectue.

Les témoins (E) donnent à l'utilisateur une indication visuelle de la présence d'un code de diagnostic actif.



Indicateur de diagnostic DG14

A—Indicateur de diagnostic
B—Touche Menu d'accueil
C—Touche fléchée (2)

D—Touche de sélection Coche
E—Témoin (2)
F—Console

RG27904 —UN—25FEB16

BL90236,0000028 -28-19AUG21-1/1

Indicateur de diagnostic DG14 — Menu principal

NOTE: Il n'est pas nécessaire de faire tourner le moteur pour naviguer dans les écrans de menu de l'indicateur de diagnostic.

Le menu principal constitue le point de départ permettant d'accéder aux informations du moteur et de configurer l'indicateur de diagnostic. Appuyer sur la touche Menu d'accueil (B) pour accéder au menu principal.

Utiliser les touches fléchées (C) et la touche de sélection (D) pour afficher les éléments de menu:

- Fonction
- Console
- Manœuvre
- Configuration

Exemples des fonctions disponibles dans les éléments du menu principal.

Sous Fonction:

- Affichage du code de diagnostic
- Remise à zéro du compteur partiel (FT4 uniquement)
- Régénération de l'échappement (IT4 et FT4 uniquement)
- Mises à jour du logiciel du contrôleur ECU

Sous Display (Affichage):

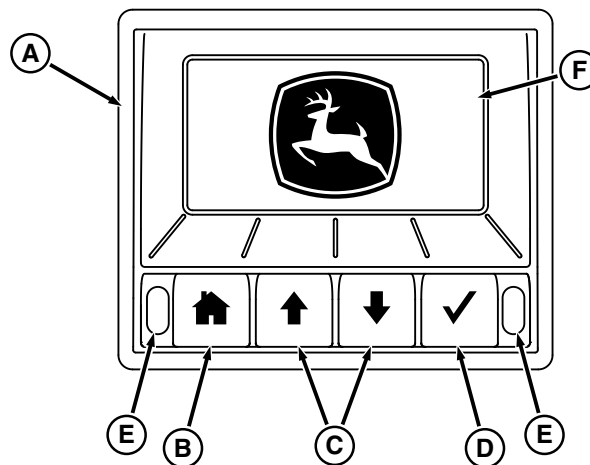
- Réglage du rétro-éclairage
- Réglage de la luminosité du témoin
- Configuration des options de l'affichage

Sous Utility (Utilitaires):

- Liste des paramètres complète
- Données de logiciel
- Sélection des unités
- Sélectionner la langue

Sous Setup (Configuration):

- Sélection de l'entrée analogique
- Sélection de l'entrée numérique



Indicateur de diagnostic

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| A—Indicateur de diagnostic | D—Touche de sélection Coche |
| B—Touche Menu d'accueil | E—Témoin (2) |
| C—Touche fléchée (2) | F—Console |

- Sélection de la sortie numérique
- Fonctionnalités de l'alarme
- Ajout de l'indicateur J1939
- Configuration de la messagerie RS485
- Réglage de l'adresse source du moteur
- Réglage de l'instance de fonction
- Diagnostics du faisceau
- Commande TSC (protégée par mot de passe)

Codes des touches des écrans protégés par mot de passe

Les numéros ci-dessous sont affectés aux touches de l'indicateur de diagnostic:

- 1—Touche Menu d'accueil
- 2—Touche de défilement vers le haut
- 3—Touche de défilement vers le bas
- 4—Touche de sélection Coche

BL90236,0000029 -28-19AUG21-1/1

RG27904—UN—25FEB16

Indicateur de diagnostic DG14—Principaux menus

Nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement

Pour activer le mode de nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement:

1. Appuyer sur la touche Menu d'accueil de l'indicateur de diagnostic.
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à FUNCTION (fonction).
3. Appuyer sur la touche de sélection Coche.
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à EXHAUST REGENERATION (régénération de l'échappement).
5. Appuyer sur la touche de sélection Coche.
6. Utiliser les touches fléchées pour accéder à AUTOMATIC (automatique).
7. Appuyer sur la touche de sélection Coche pour activer le nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement.

Nettoyage du filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement

Demande d'un nettoyage du filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement:

1. Réduire le régime moteur jusqu'au ralenti.
2. Appuyer sur la touche Menu d'accueil de l'indicateur de diagnostic.
3. Utiliser les touches fléchées pour accéder à FUNCTION (fonction).
4. Appuyer sur la touche de sélection Coche.
5. Utiliser les touches fléchées pour accéder à EXHAUST REGENERATION (régénération de l'échappement).
6. Appuyer sur la touche de sélection Coche.
7. Utiliser les touches fléchées pour accéder à FORCED (forcé).
8. Appuyer sur la touche de sélection Coche pour demander un nettoyage manuel/en stationnement du filtre à gaz d'échappement.
9. Suivre les instructions affichées à l'écran et s'assurer que toutes les conditions sont réunies.
10. Appuyer sur la touche de sélection (coche) pour CONFIRMER que toutes les conditions sont remplies.

Désactivation du nettoyage du filtre à gaz d'échappement

Pour désactiver le mode de nettoyage du filtre à gaz d'échappement automatique:

1. Appuyer sur la touche Menu d'accueil de l'indicateur de diagnostic.

2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à FUNCTION (fonction).
3. Appuyer sur la touche de sélection Coche.
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à EXHAUST REGENERATION (régénération de l'échappement).
5. Appuyer sur la touche de sélection Coche.
6. Utiliser les touches fléchées pour accéder à INHIBIT (bloquer).
7. Appuyer sur la touche de sélection Coche pour désactiver le nettoyage du filtre à gaz d'échappement.
8. Appuyer sur la touche de sélection Coche pour continuer après avoir validé l'avertissement.

Codes d'anomalie—Actifs

Pour afficher les informations sur les codes d'anomalie actifs:

1. Appuyer sur la touche Menu d'accueil de l'indicateur de diagnostic.
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à FUNCTION (fonction).
3. Appuyer sur la touche de sélection Coche.
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à VIEW FAULT CODES (afficher les codes d'anomalie).
5. Appuyer sur la touche de sélection Coche.
6. Utiliser les touches fléchées pour accéder à ACTIVATE (activer).
7. Appuyer sur la touche de sélection Coche.
8. Utiliser les touches fléchées pour parcourir les anomalies disponibles.

Codes d'anomalie—Enregistrés

Pour afficher les informations sur les codes d'anomalie enregistrés:

1. Appuyer sur la touche Menu (Accueil) de l'indicateur de diagnostic.
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à FUNCTION (fonction).
3. Appuyer sur la touche de sélection (coche).
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à VIEW FAULT CODES (afficher les codes d'anomalie).
5. Appuyer sur la touche de sélection (coche).
6. Utiliser les touches fléchées pour accéder à STORED (enregistrés).
7. Appuyer sur la touche de sélection (coche).
8. Utiliser les touches fléchées pour parcourir les anomalies disponibles.

BL90236,0000026 -28-19AUG21-1/1

Tableau de bord PV480

Les moteurs OEM PowerTech™ John Deere sont équipés d'un système de gestion électronique qui dispose des commandes et indicateurs illustrés. Les informations ci-dessous concernent uniquement les commandes et indicateurs fournis par John Deere. Consulter le livret d'utilisation du moteur pour des instructions spécifiques si les commandes et indicateurs John Deere ne sont pas utilisés.

Une brève description des commandes et indicateurs électroniques en option disponibles sur les tableaux de bord fournis par John Deere figure ci-dessous. Consulter la documentation du constructeur pour plus d'informations sur les commandes non fournies par John Deere.

Tableau de bord

A — Indicateur de diagnostic

L'indicateur de diagnostic (A) permet à l'opérateur de visualiser le niveau de carburant, le niveau d'urée DEF, les paramètres du moteur, les codes de diagnostic et d'autres fonctions du moteur. Le manomètre est relié au système de gestion électronique et aux capteurs. Ainsi, le conducteur peut surveiller les fonctions du moteur et, le cas échéant, diagnostiquer les problèmes des circuits du moteur.

B — Touches fléchées

Les touches fléchées (B) permettent à l'utilisateur de sélectionner les éléments du menu.

C — Touche Menu

La touche Menu (C) permet à l'opérateur d'accéder au menu principal de l'indicateur de diagnostic.

D — Touche de sélection

La touche de sélection (D) permet à l'opérateur d'accéder aux éléments de menu sélectionnés à l'aide des touches fléchées (B) et de confirmer les modifications qu'il effectue.

E — Touche Quitter

La touche Quitter (E) permet à l'utilisateur d'annuler une option et de retourner au menu précédent.

PowerTech est une marque commerciale de Deere & Company

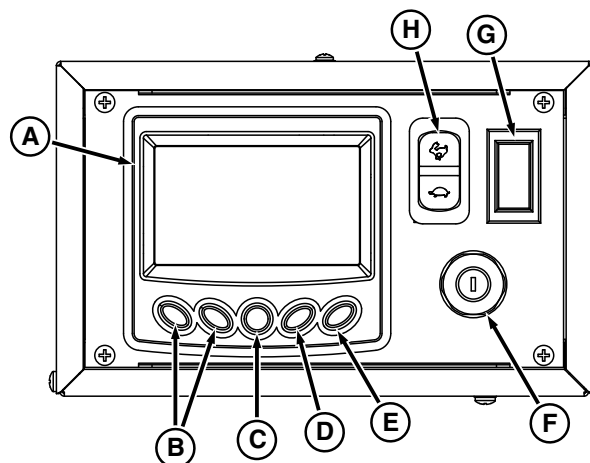


Tableau de bord PV480

- | | |
|----------------------------|---|
| A—Indicateur de diagnostic | E—Touche Quitter |
| B—Touche fléchée (2) | F—Contacteur de démarrage |
| C—Touche Menu | G—Cache |
| D—Touche de sélection | H—Interrupteur à bascule de sélection de régime |

F — Contacteur de démarrage

Le contacteur de démarrage à clé (F) à trois positions commande le circuit électrique du moteur. Lorsque le contacteur de démarrage est tourné dans le sens horaire sur "Démarrage", le moteur se lance. Lorsque le moteur démarre, le contacteur de démarrage est relâché et revient en position "ON" (MARCHE).

G — Couvercle

Le couvercle (G) masque un emplacement vide pour un contacteur supplémentaire.

H — Interrupteur à bascule de sélection de régime

L'interrupteur à bascule de sélection de vitesse (H) sert à augmenter (+) ou réduire (-) le régime moteur par petits paliers pendant le fonctionnement.

RG23644 —UN—27AUG13

BL90236,0000003 -28-19AUG21-1/1

Indicateur de diagnostic PV480 — Utilisation

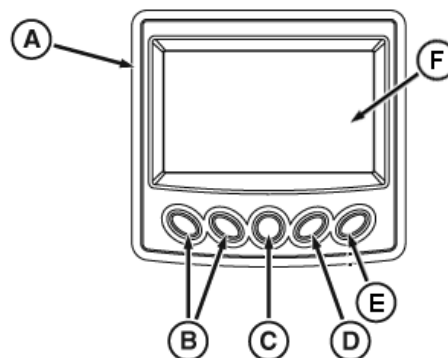
L'indicateur de diagnostic (A) permet à l'utilisateur de surveiller les fonctions du moteur, de visualiser les codes de diagnostic et de procéder à des diagnostics préliminaires. L'indicateur est relié au système de gestion électronique et à ses capteurs.

Les touches fléchées (B) permettent à l'opérateur de naviguer parmi les éléments des menus. Les touches fléchées basculent automatiquement entre haut/bas et gauche/droite en fonction des éléments à sélectionner.

La touche Menu (C) permet à l'utilisateur d'accéder au menu principal de l'indicateur de diagnostic. Pour plus d'informations, voir Indicateur de diagnostic PV480 — Menu principal dans la section 15.

La touche de sélection (D) permet à l'utilisateur d'accéder aux éléments de menu sélectionnés à l'aide des touches fléchées (B) et de confirmer les modifications qu'il effectue.

La touche Quitter (E) permet à l'opérateur d'annuler une option et de retourner au menu précédent.



Indicateur de diagnostic PV480

A—Indicateur de diagnostic
B—Touche fléchée (2)
C—Touche Menu

D—Touche de sélection
E—Touche Quitter
F—Console

RG23474 —UN—06JUN13

BL90236,0000006 -28-19AUG21-1/1

Indicateur de diagnostic PV480—Menu principal

NOTE: Il n'est pas nécessaire que le moteur tourne pour passer d'un écran à l'autre sur l'indicateur de diagnostic.

Le menu principal constitue le point de départ permettant d'accéder aux informations du moteur et de configurer l'indicateur de diagnostic. Appuyer sur la touche Menu (C) pour accéder au menu principal.

Utiliser les touches fléchées (B) et la touche de sélection (D) pour afficher les éléments de menu:

- Paramètres utilisateur
- Anomalies
- Filtre à gaz d'échappement
- Options de démarrage
- Entretien
- Utilitaires

Exemples des fonctions disponibles dans les éléments du menu principal.

Dans Paramètres utilisateur:

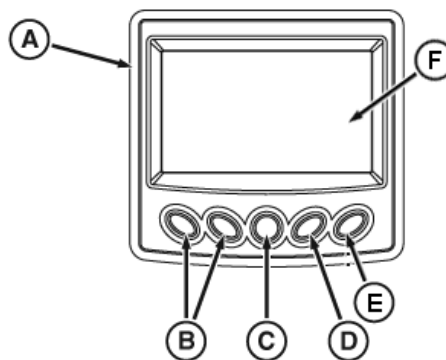
- Date
- Temps
- Langue
- Unités
- Luminosité
- Éclairage ambiant

Dans Anomalies:

- Codes de diagnostic actifs
- Codes de diagnostic enregistrés

Dans Filtre à gaz d'échappement:

- État
- Nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement
- Désactiver le nettoyage du filtre à gaz d'échappement
- Effectuer un nettoyage du filtre à gaz d'échappement



Indicateur de diagnostic PV480

A—Indicateur de diagnostic
B—Touche fléchée (2)
C—Touche Menu

D—Touche de sélection
E—Touche Quitter
F—Console

Dans Options de démarrage:

- Fonctions automatiques
- Fonctions manuelles
- Heure de démarrage
- Température de démarrage

Dans Entretien:

- Écrans de liste de données
- Heures de service du moteur
- Enregistreur de données
- Rappels d'entretien
- Diagnostics du faisceau
- Identification des composants

Dans Utilitaires:

- Paramètres du système
- Surveillance de la pression
- Mise à jour du logiciel du contrôleur du moteur
- Réglages avancés (protection par mot de passe)

BL90236,0000001 -28-19AUG21-1/1

RG23474—UN—06JUN13

Indicateur de diagnostic PV480—Principaux menus

Nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement

Pour activer le mode de nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement:

1. Appuyer sur la touche Menu de l'indicateur de diagnostic.
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à EXHAUST FILTER (FILTRE D'ÉCHAPPEMENT).
3. Appuyer sur la touche de sélection.
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à AUTO EXH FLT CLEAN (NETTOYAGE AUTOMATIQUE DU FILTRE D'ÉCHAPPEMENT).
5. Appuyer sur la touche de sélection pour activer le nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement.

Nettoyage du filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement

Demande d'un nettoyage du filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement:

1. Réduire le régime moteur jusqu'au ralenti.
2. Appuyer sur la touche Menu.
3. Utiliser les touches fléchées pour accéder à EXHAUST FILTER (FILTRE D'ÉCHAPPEMENT).
4. Appuyer sur la touche de sélection.
5. Utiliser les touches fléchées pour accéder à REQUEST EXH FLT CLEAN (DEMANDE DE NETTOYAGE DU FILTRE D'ÉCHAPPEMENT).
6. Appuyer sur la touche de sélection pour demander un nettoyage de filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement.
7. Suivre les instructions affichées à l'écran et s'assurer que toutes les conditions sont réunies.
8. Appuyer sur la touche de sélection pour CONFIRMER que toutes les conditions sont remplies.

Désactivation du nettoyage du filtre à gaz d'échappement

Pour désactiver le mode de nettoyage du filtre à gaz d'échappement automatique:

1. Appuyer sur la touche Menu de l'indicateur de diagnostic.
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à EXHAUST FILTER (FILTRE D'ÉCHAPPEMENT).
3. Appuyer sur la touche de sélection.
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à DISABLE EXH FLT CLEAN (DÉSACTIVER LE NETTOYAGE DU FILTRE D'ÉCHAPPEMENT).
5. Appuyer sur la touche de sélection pour désactiver le nettoyage du filtre à gaz d'échappement automatique.

Codes d'anomalie—Actifs

Pour afficher les informations sur les codes d'anomalie actifs:

1. Appuyer sur la touche Menu de l'indicateur de diagnostic.
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à FAULTS (ANOMALIES).
3. Appuyer sur la touche de sélection.
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à ACTIVE FAULTS (ANOMALIES ACTIVES).
5. Appuyer sur la touche de sélection.
6. Utiliser les touches fléchées pour parcourir les anomalies disponibles.

Codes d'anomalie—Enregistrés

Pour afficher les informations sur les codes d'anomalie enregistrés:

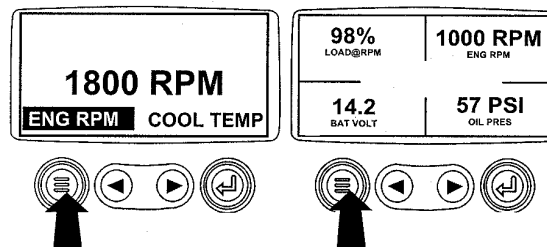
1. Appuyer sur la touche Menu de l'indicateur de diagnostic.
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à FAULTS (ANOMALIES).
3. Appuyer sur la touche de sélection.
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à STORED FAULTS (ANOMALIES ENREGISTRÉES).
5. Appuyer sur la touche de sélection.
6. Utiliser les touches fléchées pour accéder à VIEW (AFFICHER).
7. Appuyer sur la touche de sélection.
8. Utiliser les touches fléchées pour parcourir les anomalies disponibles.

BL90236,0000024 -28-19AUG21-1/1

Navigation dans le menu principal

NOTE: Il n'est pas nécessaire que le moteur tourne pour passer d'un écran à l'autre sur l'indicateur de diagnostic. Si ceci est désiré, voir "Démarrage du moteur". Toutes les valeurs du moteur illustrées sur l'indicateur de diagnostic indiquent que le moteur tourne.

1. Mettre la clé de contact en position MARCHE. En partant de l'affichage à paramètre unique ou à quatre paramètres, appuyer sur la touche "Menu".



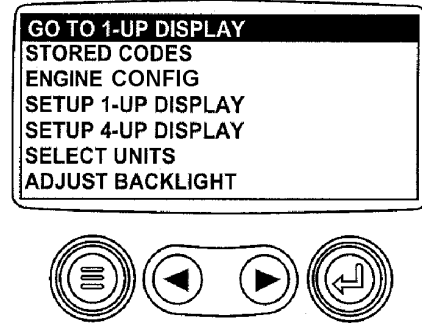
Bouton Menu

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000A9 -28-27MAY16-1/5

RG13159 —UN—26SEP03

2. Les sept premiers éléments du menu principal sont affichés.

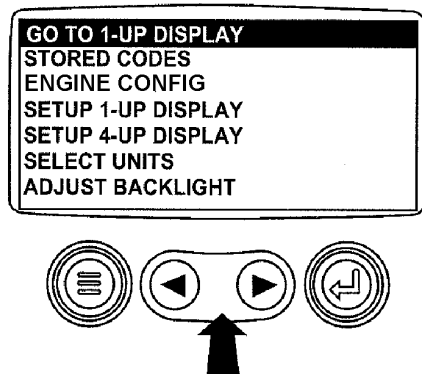


Affichage du menu

OURGP11,00000A9 -28-27MAY16-2/5

RG13160—UN—02OCT03

3. Les touches de défilement permettent de faire défiler les sélections du menu.

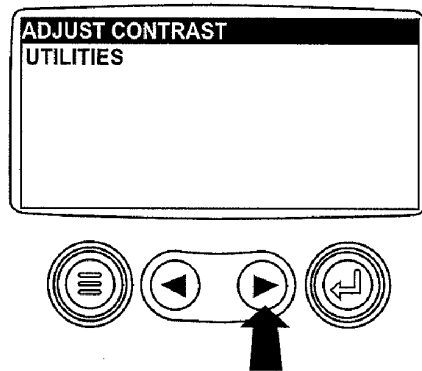


Éléments du menu principal

OURGP11,00000A9 -28-27MAY16-3/5

RG13161—UN—02OCT03

4. La touche de défilement droite permet de voir les derniers éléments du menu principal et de mettre en surbrillance l'élément suivant.



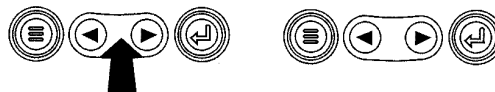
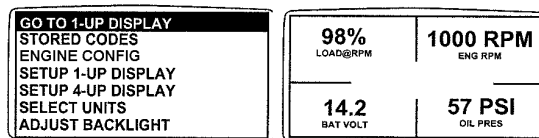
Derniers éléments du menu principal

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000A9 -28-27MAY16-4/5

RG13162—UN—26SEP03

5. Utiliser les touches de défilement pour naviguer jusqu'au menu désiré ou appuyer sur la touche Menu pour quitter le menu principal et revenir à l'affichage des paramètres du moteur.



Utiliser les touches de défilement pour naviguer / Affichage de secteur

OURGP11,00000A9 -28-27MAY16-5/5

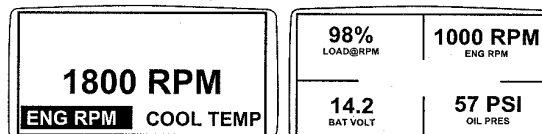
RG13163 —UN—02OCT03

Données de configuration du moteur

NOTE: Les données de configuration du moteur sont pour la lecture uniquement.

NOTE: Il n'est pas nécessaire que le moteur tourne pour passer d'un écran à l'autre sur l'indicateur de diagnostic. Si ceci est désiré, voir "Démarrage du moteur". Toutes les valeurs du moteur illustrées sur l'indicateur de diagnostic indiquent que le moteur tourne.

1. Mettre la clé de contact en position MARCHE. En partant de l'affichage à paramètre unique ou à quatre paramètres, appuyer sur la touche "Menu".

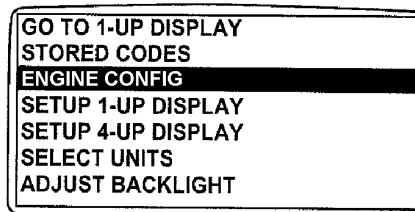


Bouton Menu

OURGP11,00000AB -28-27MAY16-1/6

RG13159 —UN—26SEP03

2. Le menu principal apparaît. Utiliser les touches de défilement pour mettre en surbrillance l'élément de menu "Configuration moteur".



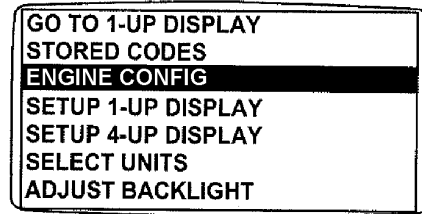
Sélection de la Configuration moteur

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000AB -28-27MAY16-2/6

RG13164 —UN—07OCT03

3. Avec "Config. moteur" en surbrillance, appuyer sur la touche d'entrée pour afficher les données de configuration du moteur.

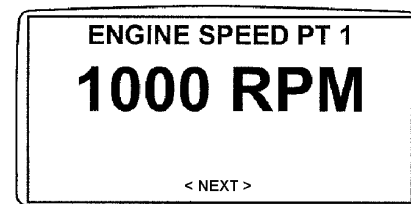


Touche Entrée

OURGP11,00000AB -28-27MAY16-3/6

RG13165—UN—02OCT03

4. Pour faire défiler les données de configuration du moteur, se servir des touches fléchées.

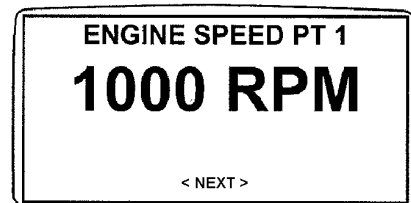


Navigation à l'aide des touches de défilement

OURGP11,00000AB -28-27MAY16-4/6

RG13166—UN—29SEP03

5. Appuyer sur la touche "Menu" pour revenir au menu principal.



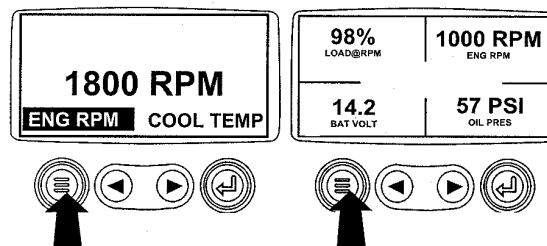
Retour au menu principal

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000AB -28-27MAY16-5/6

RG13167—UN—29SEP03

6. Appuyer sur la touche Menu pour quitter le menu principal et revenir à l'affichage des paramètres du moteur.



Quitter le menu principal

OURGP11,00000AB -28-27MAY16-6/6

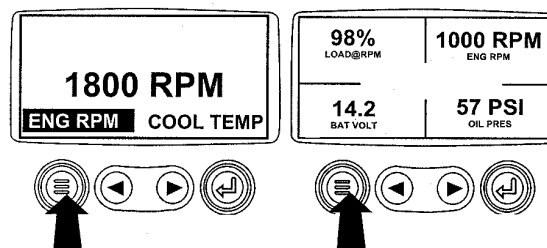
RG13159 —UN—26SEP03

Accès aux codes de diagnostic en mémoire

NOTE: Il n'est pas nécessaire que le moteur tourne pour passer d'un écran à l'autre sur l'indicateur de diagnostic. Si ceci est désiré, voir "Démarrage du moteur". Toutes les valeurs du moteur illustrées sur l'indicateur de diagnostic indiquent que le moteur tourne.

Pour une description des codes de diagnostic, voir le tableau dans la section Pannes et remèdes.

1. Mettre la clé de contact en position MARCHE. En partant de l'affichage à paramètre unique ou à quatre paramètres, appuyer sur la touche "Menu".

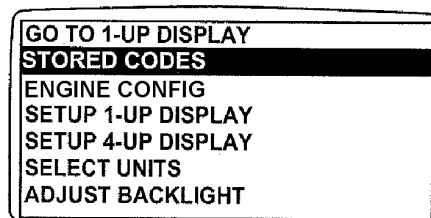


Bouton Menu

OURGP11,00000AC -28-27MAY16-1/6

RG13159 —UN—26SEP03

2. Le menu principal apparaît. À l'aide des touches fléchées, faire défiler le menu jusqu'à ce que l'option "Stored Codes" (Codes en mémoire) soit mise en surbrillance.



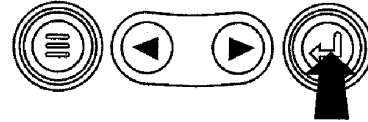
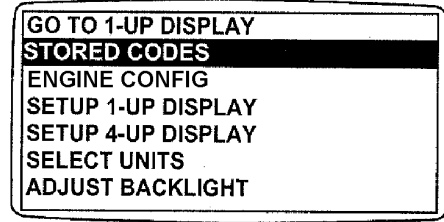
Sélection des codes en mémoire

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000AC -28-27MAY16-2/6

RG13168 —UN—02OCT03

3. Une fois "Codes en mémoire" en surbrillance, appuyer sur la touche "Entrée" pour visualiser les codes enregistrés en mémoire.

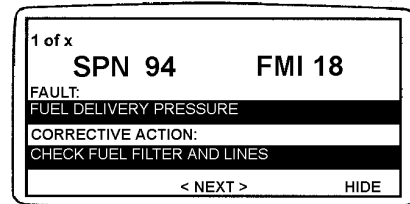


Touche Entrée

OURGP11,00000AC -28-27MAY16-3/6

RG13189 —UN—02OCT03

4. Si "Suivant" apparaît au-dessus des touches fléchées, cela signifie que d'autres codes en mémoire peuvent être affichés. Se servir de la touche "fléchée" pour faire défiler jusqu'au code en mémoire suivant.

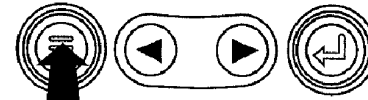
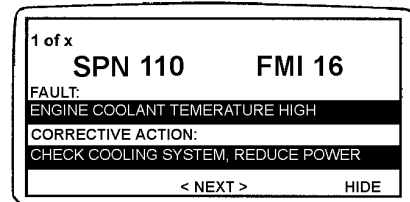


Navigation à l'aide des touches de défilement

OURGP11,00000AC -28-27MAY16-4/6

RG13245 —UN—02OCT03

5. Appuyer sur la touche "Menu" pour revenir au menu principal.



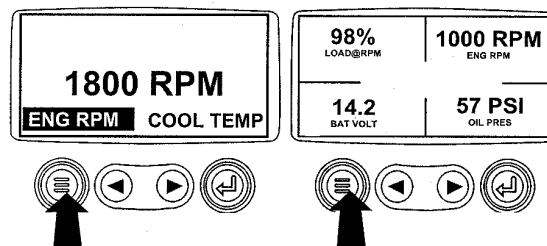
Retour au menu principal

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000AC -28-27MAY16-5/6

RG13246 —UN—02OCT03

6. Appuyer sur la touche Menu pour quitter le menu principal et revenir à l'affichage des paramètres du moteur.



Quitter le menu principal

OURGP11,00000AC -28-27MAY16-6/6

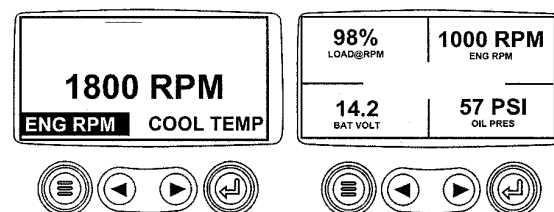
RG13159 —UN—26SEP03

Accès aux codes de diagnostic actifs

NOTE: Il n'est pas nécessaire que le moteur tourne pour passer d'un écran à l'autre sur l'indicateur de diagnostic. Si ceci est désiré, voir "Démarrage du moteur". Toutes les valeurs du moteur illustrées sur l'indicateur de diagnostic indiquent que le moteur tourne.

Pour une description des codes de diagnostic, voir le tableau dans la section Pannes et remèdes.

1. En cours de fonctionnement normal, l'écran à un ou à quatre paramètres est affiché.



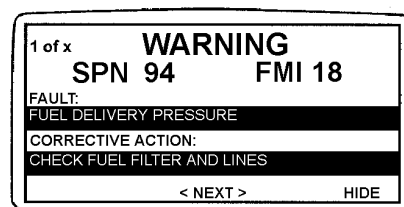
Fonctionnement normal

OURGP11,00000AD -28-27MAY16-1/7

RG13172 —UN—26SEP03

2. Lorsque l'indicateur de diagnostic reçoit un code de diagnostic de la part d'un contrôleur du moteur, l'écran à un ou quatre paramètres fait place au message Avertissement. Les numéros SPN et FMI y figurent, accompagnés par une description du problème et l'action correctrice à prendre.

IMPORTANT: Le moteur peut être gravement endommagé si les codes de diagnostic actifs ne sont pas pris en compte.

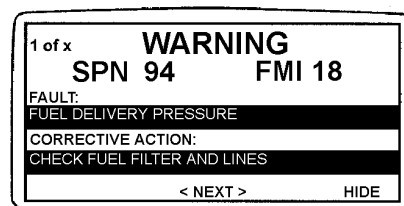


Codes de diagnostic actifs affichés

OURGP11,00000AD -28-27MAY16-2/7

RG13240 —UN—30SEP03

3. Si la mention Suivant apparaît au-dessus des touches fléchées, cela indique qu'il y a d'autres codes de diagnostic à visualiser; s'aider des touches fléchées pour arriver au prochain.



Navigation à l'aide des touches fléchées

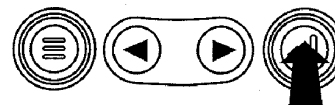
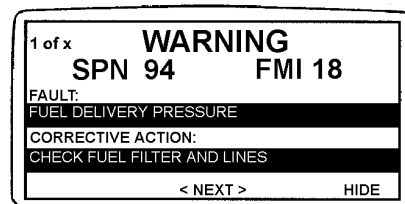
Suite, voir page suivante

OURGP11,00000AD -28-27MAY16-3/7

RG13241 —UN—30SEP03

IMPORTANT: Le moteur peut être gravement endommagé si les codes de diagnostic actifs ne sont pas pris en compte.

4. Appuyer sur la touche Entrée pour accuser réception du code et le masquer afin de revenir à l'écran à un ou quatre paramètres.

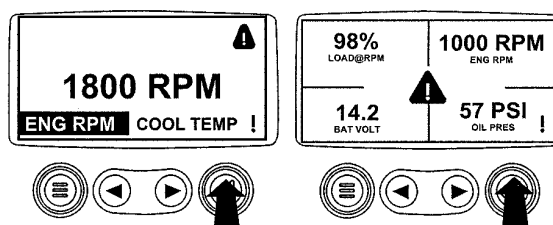


Masquage des codes de diagnostic

OURGP11,00000AD -28-27MAY16-4/7

RG13242 —UN—30SEP03

5. L'affichage à un ou quatre paramètres est rétabli mais il comporte l'icône d'avertissement. Appuyer sur la touche Entrée pour afficher de nouveau le code de diagnostic masqué.



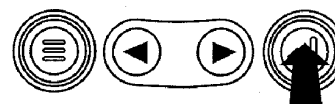
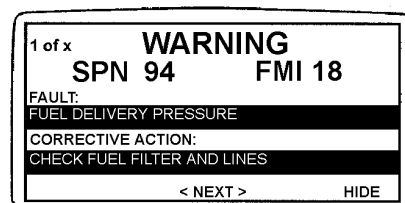
icône de code de diagnostic actif

OURGP11,00000AD -28-27MAY16-5/7

RG13176 —UN—26SEP03

IMPORTANT: Le moteur peut être gravement endommagé si les codes de diagnostic actifs ne sont pas pris en compte.

6. Appuyer de nouveau sur la touche "Entrée" pour masquer le code de diagnostic et revenir à l'écran à un ou quatre paramètres.

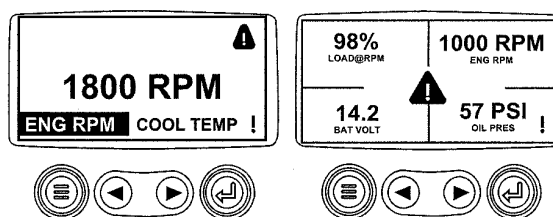


Touche Entrée

OURGP11,00000AD -28-27MAY16-6/7

RG13242 —UN—30SEP03

7. L'écran à un ou à quatre paramètres affiche l'icône d'avertissement tant que la condition indiquée par le code de diagnostic n'est pas rectifiée.



Condition indiquée par un code de diagnostic actif

OURGP11,00000AD -28-27MAY16-7/7

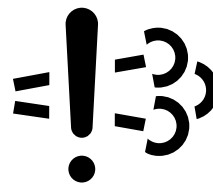
RG13243 —UN—01OCT03

Avertissement “Arrêt de la machine nécessaire”

RG22491 —UN—21AUG13

Envoi d'un ordre d'arrêt de la machine

IMPORTANT: Dans certaines situations, la puissance du moteur est réduite, comme décrit. Sur demande, mettre immédiatement la machine dans un état sûr ou l'amener dans un endroit sûr. Seul un technicien habilité est en mesure d'annuler un ordre d'arrêt de la machine.



Le témoin de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions du moteur s'allume dès qu'une anomalie associée aux émissions se produit.

DX,MACHSTOPWARN,OEM -28-02OCT15-1/8

Le témoin d'avertissement s'allume dès qu'une condition nécessitant une intervention de l'utilisateur se présente.

RG22492 —UN—21AUG13



DX,MACHSTOPWARN,OEM -28-02OCT15-2/8

Le témoin d'arrêt du moteur s'allume en présence d'une condition nécessitant une intervention et un entretien immédiats de la part de l'utilisateur.

RG22493 —UN—21AUG13

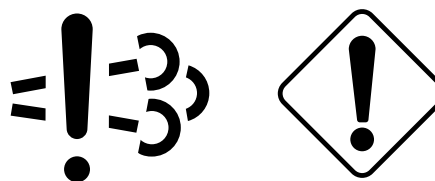


DX,MACHSTOPWARN,OEM -28-02OCT15-3/8

Une anomalie du système de contrôle des émissions s'est produite

RG26361 —UN—04SEP14

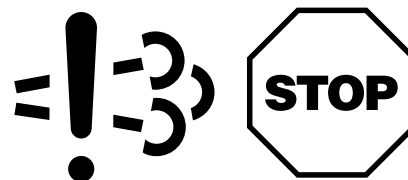
0—2 heures; les témoins de dysfonctionnement et d'avertissement du système de contrôle des émissions s'allument pour signaler à l'utilisateur la présence d'une anomalie relative au système de contrôle des émissions. Une alarme retentit (suivant équipement).



DX,MACHSTOPWARN,OEM -28-02OCT15-4/8

La puissance du moteur est réduite après 2 heures. Les témoins de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions et d'arrêt du moteur s'allument pour signaler à l'utilisateur la présence d'une anomalie relative au système de contrôle des émissions. Une alarme retentit (suivant équipement). Les performances de la machine sont entièrement rétablies en procédant de la manière suivante: couper l'allumage, arrêter le moteur, remettre l'allumage sous tension, démarrer le moteur.

RG26972 —UN—26MAR15

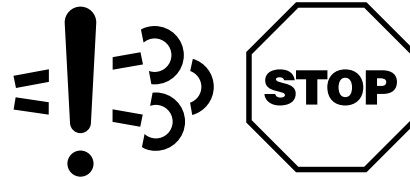


Suite, voir page suivante

DX,MACHSTOPWARN,OEM -28-02OCT15-5/8

La puissance du moteur est réduite au bout de 3 heures et 50 minutes. Les témoins de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions et d'arrêt du moteur s'allument pour signaler à l'utilisateur que l'anomalie relative au système de contrôle des émissions n'a pas encore été éliminée. Une alarme retentit (suivant équipement).

RG26972 —UN—26MAR15

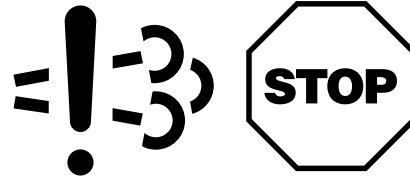


DX,MACHSTOPWARN,OEM -28-02OCT15-6/8

Une anomalie relative au système de contrôle des émissions se produit dans un délai de 40 heures après la dernière anomalie

RG26972 —UN—26MAR15

0—10 minutes; la puissance du moteur est réduite. Les témoins de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions et d'arrêt du moteur s'allument pour signaler à l'utilisateur la présence d'une anomalie relative au système de contrôle des émissions. Une alarme retentit (suivant équipement). Les performances de la machine sont entièrement rétablies en procédant de la

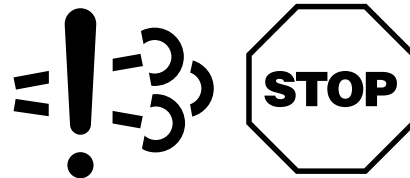


manière suivante: couper l'allumage, arrêter le moteur, remettre l'allumage sous tension, démarrer le moteur.

DX,MACHSTOPWARN,OEM -28-02OCT15-7/8

30 minutes; la puissance du moteur est réduite. Les témoins de dysfonctionnement du système de contrôle des émissions et d'arrêt du moteur s'allument pour signaler à l'utilisateur que l'anomalie relative au système de contrôle des émissions n'a pas encore été éliminée. Une alarme retentit (suivant équipement).

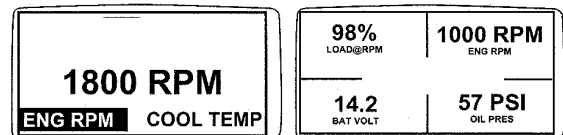
RG26972 —UN—26MAR15



DX,MACHSTOPWARN,OEM -28-02OCT15-8/8

Codes d'arrêt déclenché de moteur

1. En cours de fonctionnement normal, l'écran à un ou à quatre paramètres est affiché.



Fonctionnement normal

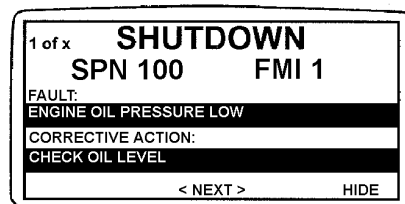
Suite, voir page suivante

OURGP11,00000AE -28-27MAY16-1/6

RG13172 —UN—26SEP03

2. Lorsque l'indicateur de diagnostic reçoit un code de diagnostic grave de la part d'un contrôleur du moteur, l'écran à un ou quatre paramètres fait place au message Arrêt. Les numéros SPN et FMI y figurent, accompagnés par une description du problème et l'action correctrice à prendre.

Si la mention Suivant apparaît au-dessus des touches fléchées, cela indique qu'il y a d'autres codes de diagnostic à visualiser; s'aider des touches fléchées pour arriver au prochain.



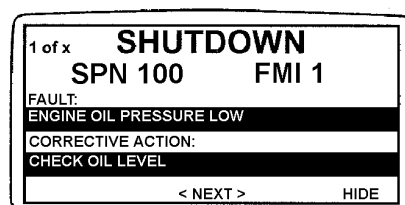
Message d'arrêt déclenché

OURGP11,00000AE -28-27MAY16-2/6

RG13238 —UN—29SEP03

3. Appuyer sur la touche "Entrée" pour accuser réception du code de diagnostic et le masquer afin de revenir à l'écran à un ou quatre paramètres.

IMPORTANT: Le moteur peut être gravement endommagé si le message d'arrêt n'est pas pris en compte.



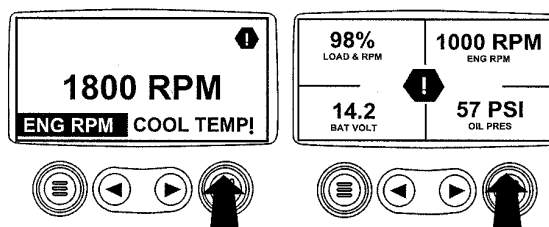
Masquage de code de diagnostic

OURGP11,00000AE -28-27MAY16-3/6

RG13239 —UN—29SEP03

4. L'écran du paramètre unique ou des quatre paramètres est rétabli mais il comporte une icône "Arrêt". Appuyer sur la touche Entrée pour afficher de nouveau le code de diagnostic masqué.

IMPORTANT: Le moteur peut être gravement endommagé si le message d'arrêt n'est pas pris en compte.

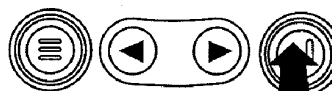
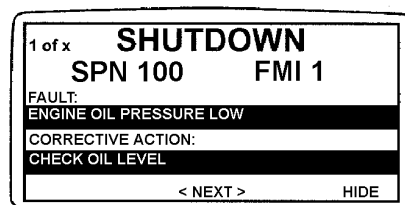


Ikône clignotante d'arrêt déclenché

OURGP11,00000AE -28-27MAY16-4/6

RG13179 —UN—26SEP03

5. Appuyer de nouveau sur la touche "Entrée" pour masquer le code de diagnostic et revenir à l'écran à un ou quatre paramètres.



Réaffichage de code de diagnostic

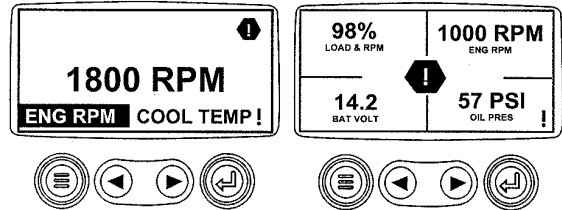
OURGP11,00000AE -28-27MAY16-5/6

RG13239 —UN—29SEP03

Suite, voir page suivante

6. L'écran à un ou quatre paramètres affiche l'icône d'arrêt tant que le code de diagnostic n'a pas été rectifié (son état changé).

IMPORTANT: Le moteur peut être gravement endommagé si le message d'arrêt n'est pas pris en compte.



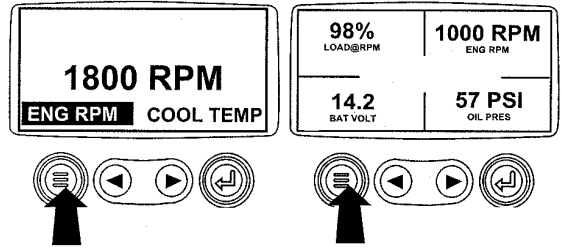
Icône d'arrêt

OURGP11,00000AE -28-27MAY16-6/6

RG13180—UN—26SEP03

Réglage du rétroéclairage

1. Mettre le contacteur de démarrage sur "MARCHE". En partant de l'affichage à paramètre unique ou à quatre paramètres, appuyer sur la touche "Menu".

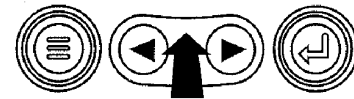
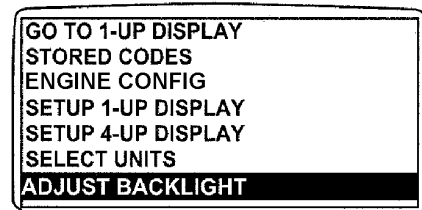


Touche Menu

OURGP11,0000237 -28-23AUG10-1/6

RG13159—UN—26SEP03

2. Le menu principal apparaît. Utiliser les touches de défilement pour mettre en surbrillance le point de menu "Réglage du rétroéclairage".

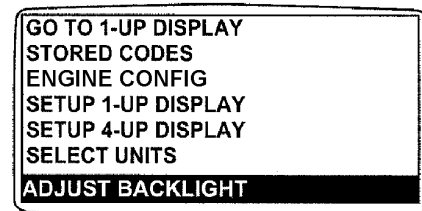


Sélectionner Réglage du rétroéclairage

OURGP11,0000237 -28-23AUG10-2/6

RG13181—UN—02OCT03

3. Une fois "Réglage du rétroéclairage" en surbrillance, valider pour activer la fonction.



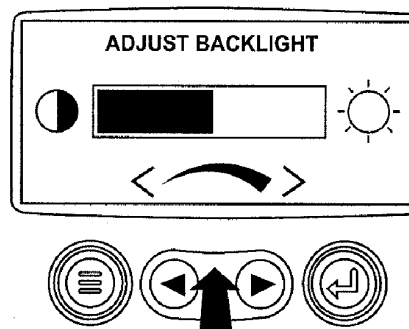
Appuyer sur la touche de validation

Suite, voir page suivante

OURGP11,0000237 -28-23AUG10-3/6

RG13182—UN—02OCT03

- Régler l'intensité voulue à l'aide des touches de défilement.

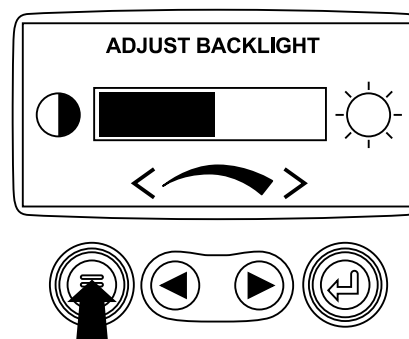


Réglage de l'intensité du rétroéclairage

OURGP11,0000237 -28-23AUG10-4/6

RG13183 —UN—29SEP03

- Appuyer sur la touche "Menu" pour revenir au menu principal.

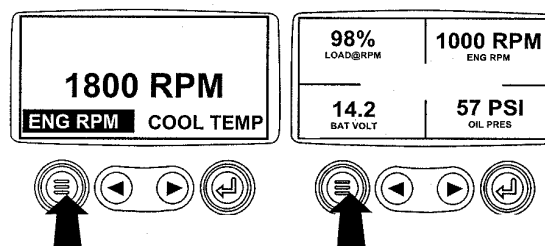


Retour au menu principal

OURGP11,0000237 -28-23AUG10-5/6

RG19048 —UN—23AUG10

- Appuyer sur la touche "Menu" pour quitter le menu principal et revenir à l'affichage des paramètres du moteur.



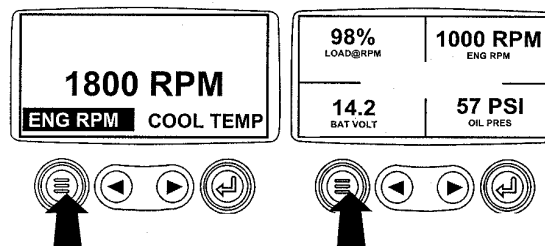
Sortie du menu principal

OURGP11,0000237 -28-23AUG10-6/6

RG13159 —UN—26SEP03

Réglage du contraste

- Mettre la clé de contact en position MARCHE. En partant de l'affichage à un ou quatre paramètres, appuyer sur la touche "Menu".



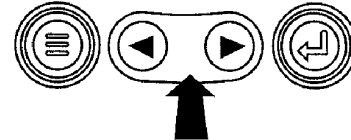
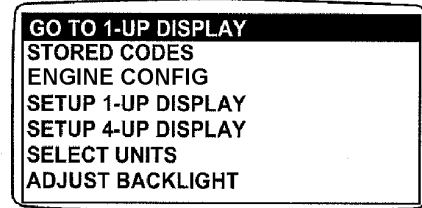
Bouton Menu

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000AF -28-27MAY16-1/6

RG13159 —UN—26SEP03

2. Le menu principal apparaît. Utiliser les touches de défilement pour mettre en surbrillance le point de menu "Réglage du contraste".

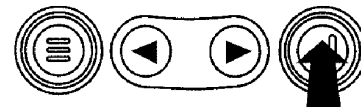
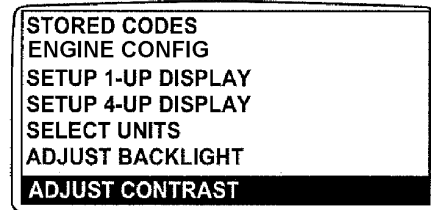


Sélectionner Réglage du contraste

OURGP11,00000AF -28-27MAY16-2/6

RG13161—UN—02OCT03

3. Avec "Réglage du contraste" en surbrillance, appuyer sur la touche d'entrée pour activer la fonction.

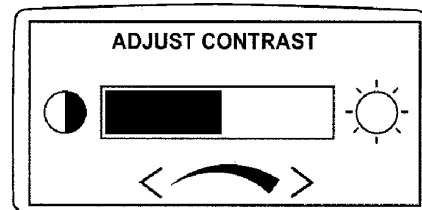


Pression sur touche d'entrée

OURGP11,00000AF -28-27MAY16-3/6

RG13185—UN—02OCT03

4. Sélectionner le contraste voulu avec les touches de défilement.



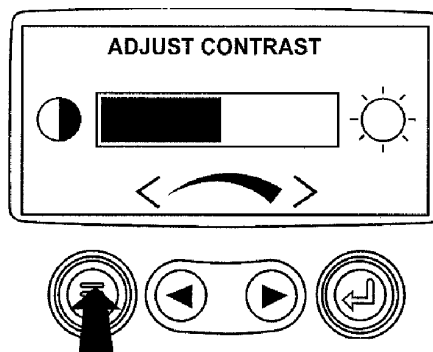
Réglage de l'intensité du contraste

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000AF -28-27MAY16-4/6

RG13186—UN—29SEP03

- Appuyer sur la touche "Menu" pour revenir au menu principal.

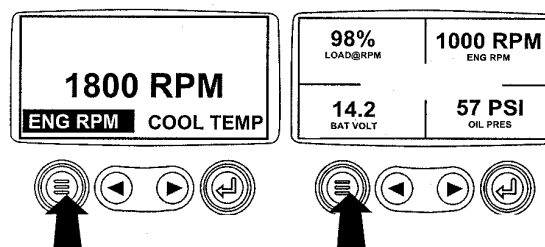


Retour au menu principal

OURGP11,00000AF -28-27MAY16-5/6

RG13187 —UN—26SEP03

- Appuyer sur la touche "Menu" pour quitter le menu principal et revenir à l'affichage des paramètres du moteur.



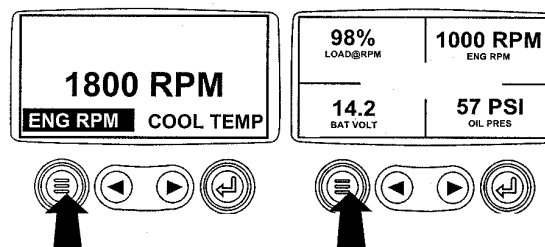
Quitter le menu principal

OURGP11,00000AF -28-27MAY16-6/6

RG13159 —UN—26SEP03

Sélection des unités de mesure

- Mettre la clé de contact en position MARCHÉ. En partant de l'affichage à paramètre unique ou à quatre paramètres, appuyer sur la touche "Menu".

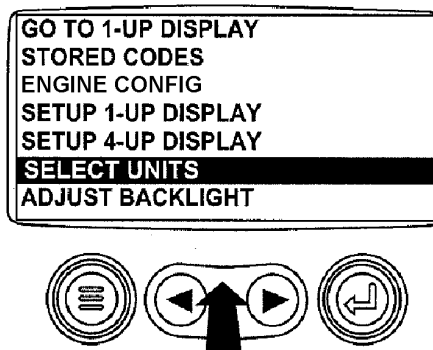


Bouton Menu

OURGP11,00000B0 -28-27MAY16-1/7

RG13159 —UN—26SEP03

- Le menu principal apparaît. Utiliser les touches de défilement pour mettre en surbrillance le point de menu "Sélection des unités".



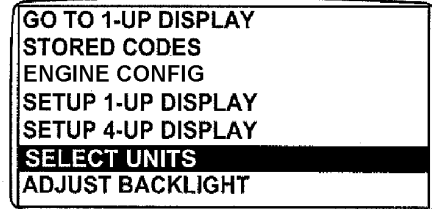
Sélection des unités

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B0 -28-27MAY16-2/7

RG13188 —UN—02OCT03

3. Avec "Sélection des unités" en surbrillance, appuyer sur la touche d'entrée pour accéder à la fonction.



Pression sur touche d'entrée

OURGP11,00000B0 -28-27MAY16-3/7

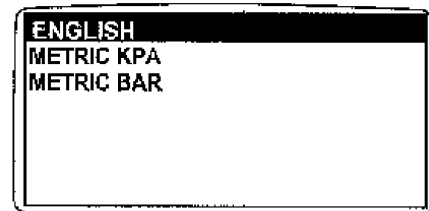
RG13189—UN—02OCT03

4. Les unités de mesure sont soit anglaises, soit métriques kPa ou métriques bars.

Anglaises signifie Unités impériales, avec pressions en PSI et températures en °F.

Métrique kPa et métrique bars signifie unités internationales (SI) avec pressions en kPa et bars respectivement et températures en °C.

Mettre les unités voulues en surbrillance avec les touches de défilement.

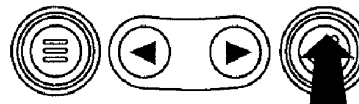
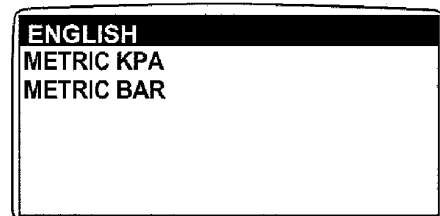


Sélection des unités désirées

OURGP11,00000B0 -28-27MAY16-4/7

RG13190—UN—26SEP03

5. Appuyer sur la touche d'entrée pour sélectionner les unités en surbrillance.



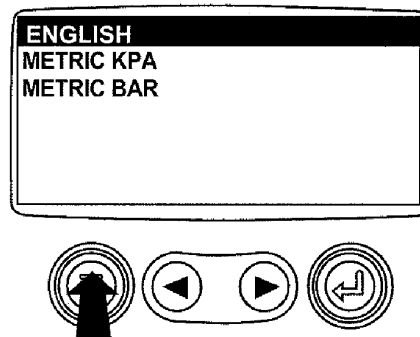
Touche d'entrée enfoncée pour faire la sélection

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B0 -28-27MAY16-5/7

RG13191—UN—30SEP03

6. Appuyer sur la touche "Menu" pour revenir au menu principal.

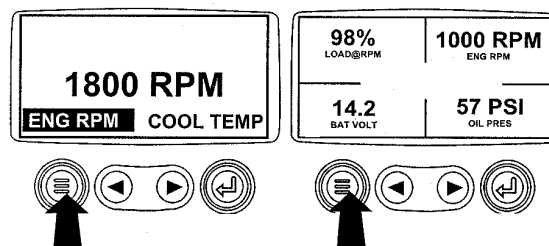


Retour au menu principal

OURGP11,00000B0 -28-27MAY16-6/7

RG13192 —UN—26SEP03

7. Appuyer sur la touche "Menu" pour revenir à l'affichage des paramètres du moteur.



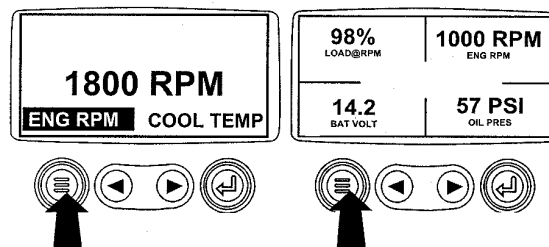
Appuyer sur la touche menu

OURGP11,00000B0 -28-27MAY16-7/7

RG13159 —UN—26SEP03

Configuration de l'affichage de 1 paramètre à la fois

1. Mettre la clé de contact en position MARCHE. En partant de l'affichage à un paramètre, appuyer sur la touche "Menu".

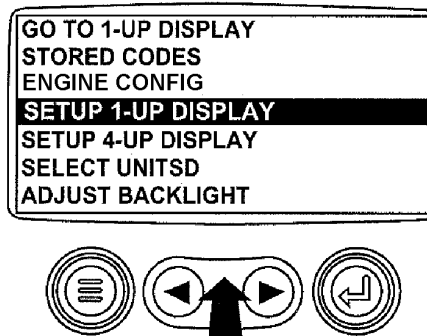


Bouton Menu

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-1/18

RG13159 —UN—26SEP03

2. Utiliser les touches de défilement pour mettre en surbrillance le point de menu "Configuration affichage à 1 param."



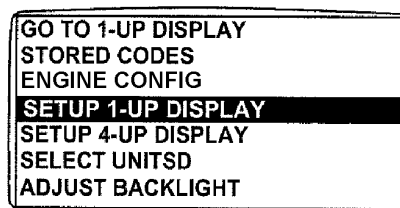
Configuration de l'affichage 1 paramètre

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-2/18

RG13193 —UN—02OCT03

3. Une fois "Configuration affichage à 1 param." en surbrillance, appuyer sur la touche "Entrée" pour accéder à la fonction "Configuration de l'affichage 1 paramètre".



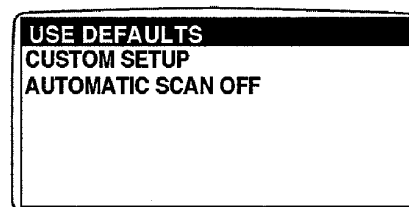
Pression sur touche d'entrée

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-3/18

RG13194—UN—02OCT03

4. Trois options sont disponibles pour la modification de l'affichage 1 paramètre.

- Use Defaults** (utilisation par défaut) - Cette option contient les paramètres du moteur suivants pour affichage: Heures de fonctionnement du moteur, régime moteur, tension de batterie, % de charge, température de liquide de refroidissement et pression d'huile.
- Custom Setup** (configuration personnalisée) - Cette option contient une liste des paramètres du moteur. Il est possible de sélectionner les paramètres du moteur de cette liste pour remplacer un ou plusieurs des paramètres par défaut. Cette option peut également servir à ajouter des paramètres aux options de défilement disponibles dans l'affichage d'1 paramètre à la fois.
- Automatic Scan** – (Balayage automatique) Cette option permet à l'affichage d'1 paramètre à la fois de



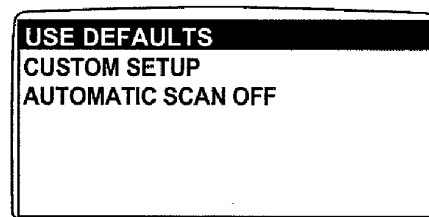
Options de l'affichage 1 paramètre

faire défiler les paramètres du jeu sélectionné un par un, en s'arrêtant brièvement sur chacun d'entre eux.

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-4/18

RG13196—UN—26SEP03

5. **Use Defaults** (utilisation par défaut) - Pour sélectionner "Use Defaults", utiliser les touches de défilement (flèches) pour faire défiler et mettre en surbrillance "Use Defaults" dans l'affichage du menu.



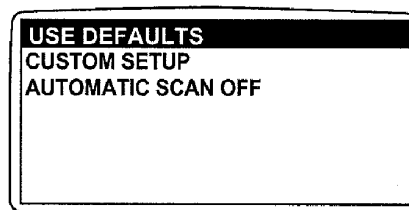
Sélection des valeurs par défaut

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-5/18

RG13195—UN—26SEP03

6. Appuyer sur la touche "Entrée" pour enclencher la fonction de paramétrage par défaut.

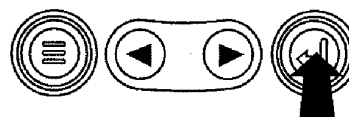
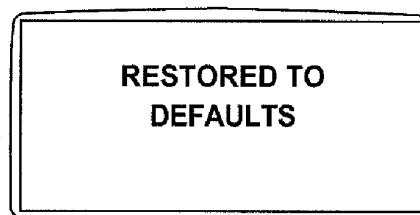


Valeurs par défaut sélectionnées

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-6/18

RG13197 —UN—29SEP03

7. Les paramètres d'affichage reprennent leurs valeurs par défaut établies en usine et le menu Setup 1-Up Display (Configuration de l'affichage de 1 paramètre) réapparaît.

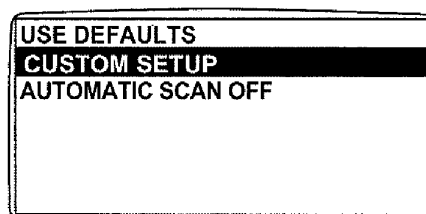


Retour aux valeurs par défaut

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-7/18

RG13149 —UN—24SEP03

8. **Custom Setup** (configuration personnalisée) - Pour effectuer une configuration personnalisée de l'affichage 1 paramètre, utiliser les touches de défilement (flèches) pour faire défiler les options jusqu'à "Custom Setup" et mettre cette option en surbrillance.



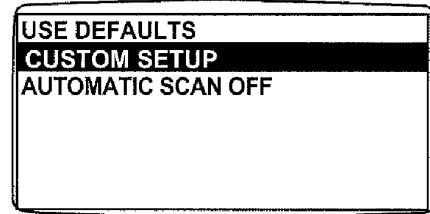
Sélection de la configuration personnalisée

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-8/18

RG13198 —UN—26SEP03

9. Appuyer sur la touche d'entrée pour afficher une liste des paramètres du moteur.

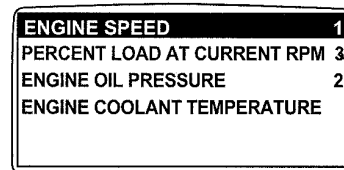


Paramètres de moteur

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-9/18

RG13199 —UN—26SEP03

10. Se servir des touches fléchées pour arriver à un paramètre sélectionné (paramètre suivi d'un numéro) et le mettre en surbrillance.



This number indicates the order of display for the parameters and that the parameter is selected for display.

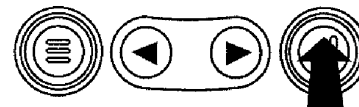
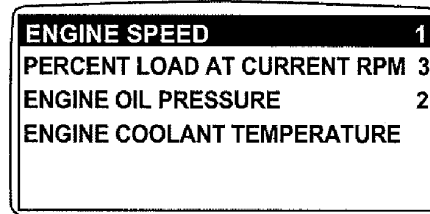


Sélection des paramètres

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-10/18

RG13150 —UN—24SEP03

11. Appuyer sur la touche "Entrée" pour désélectionner un paramètre sélectionné, c'est-à-dire l'enlever de la liste de ceux qui apparaissent sur l'affichage 1 paramètre.



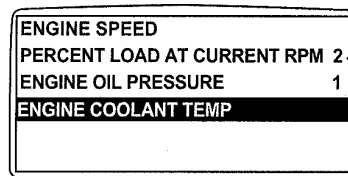
Désélection des paramètres

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-11/18

RG13219 —UN—26SEP03

12. Utiliser les touches de défilement pour mettre en surbrillance un paramètre non sélectionné pour l'affichage (sans chiffre à droite).



Note that the numbers now indicate the new order of display for the parameters.

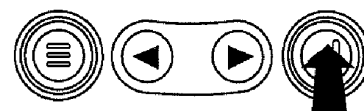
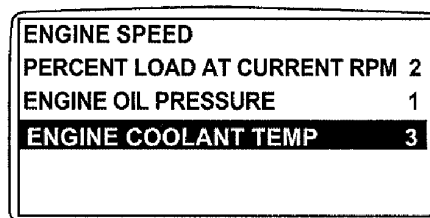


Sélection des paramètres désirés

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-12/18

RG13151 —UN—24SEP03

13. Appuyer sur la touche "Entrée" pour choisir le paramètre et l'inclure dans l'affichage un par un des paramètres de moteur.
14. Continuer à faire défiler et choisir les paramètres à présenter sur l'affichage 1 paramètre personnalisé. Appuyer sur "Menu" pour retourner au menu "Sélection utilisateur".

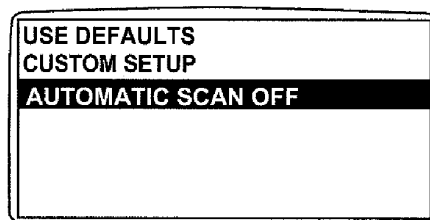


Sélection des paramètres pour affichage

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-13/18

RG13220 —UN—26SEP03

15. **Automatic Scan** (balayage automatique) - La fonction de balayage permet à l'affichage 1 paramètre de faire défiler le jeu de paramètres sélectionné. Utiliser les touches de défilement (flèches) pour arriver à la fonction de balayage automatique.



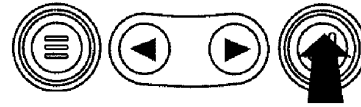
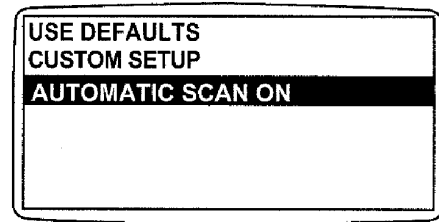
Balayage automatique désactivé

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-14/18

RG13221 —UN—26SEP03

16. Enclencher la fonction "Affichage défilant" avec la touche de validation.

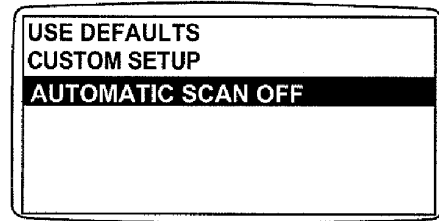


Balayage automatique activé

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-15/18

RG13222 —UN—26SEP03

17. Désenclencher la fonction "Affichage défilant" avec la touche de validation.

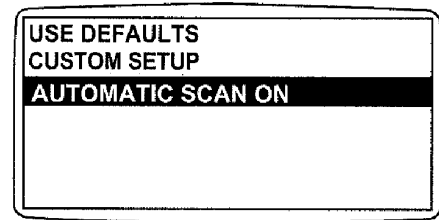


Balayage automatique désactivé

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-16/18

RG13223 —UN—26SEP03

18. Après avoir réglé les fonctions "Défauts", "Sélection utilisateur" et "Affichage défilant", revenir au menu principal via la touche "Menu".



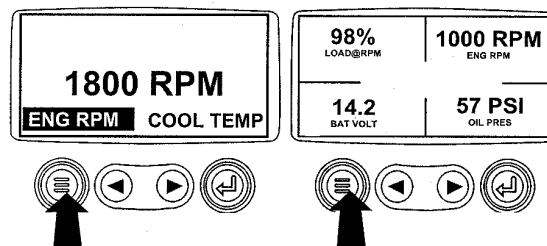
Bouton Menu

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-17/18

RG13224 —UN—26SEP03

19. Appuyer sur la touche "Menu" pour quitter le menu principal et revenir à l'affichage des paramètres du moteur.



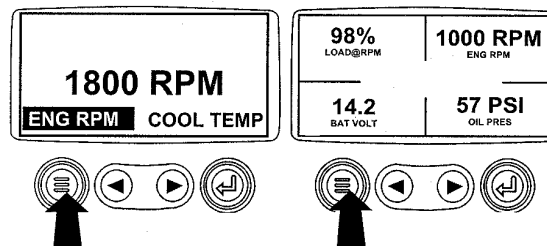
Quitter le menu principal

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-18/18

RG13159 —UN—26SEP03

Configuration de l'affichage de 4 paramètres

1. Mettre la clé de contact en position MARCHE. À partir de l'affichage à un ou quatre paramètres, appuyer sur la touche "Menu".

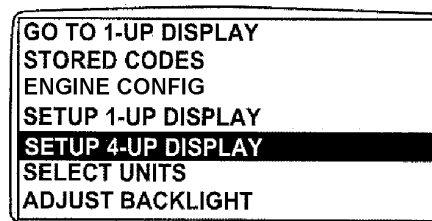


Bouton Menu

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-1/14

RG13159 —UN—26SEP03

2. Le menu principal apparaît. Utiliser les touches fléchées pour mettre en surbrillance le point de menu Configuration de l'affichage de 4 paramètres à la fois.

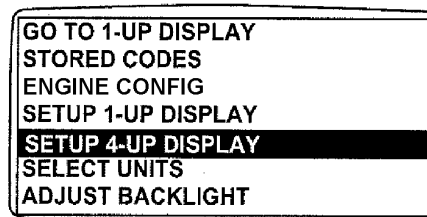


Sélection de la configuration de l'affichage de 4 paramètres à la fois

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-2/14

RG13225 —UN—02OCT03

3. Une fois la rubrique "Setup 4-Up Display" (Configuration de l'affichage de 4 paramètres) à la fois en surbrillance, appuyer sur la touche "Entrée" pour activer le menu du même nom.



Pression sur touche d'entrée

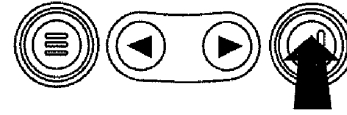
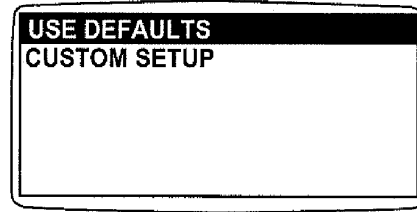
Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-3/14

RG13226 —UN—02OCT03

4. Deux options sont disponibles pour l'affichage de 4 paramètres à la fois.

- a. **Use Defaults** (utilisation par défaut) - Cette option contient les paramètres du moteur suivants pour affichage: Régime moteur, tension batterie, température du liquide de refroidissement et pression d'huile.
- b. **Custom Setup** (configuration personnalisée) - Cette option contient une liste des paramètres du moteur. Il est possible de sélectionner les paramètres du moteur de cette liste pour remplacer un ou plusieurs des paramètres par défaut.

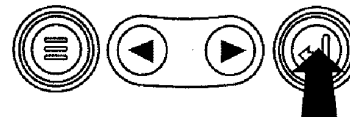
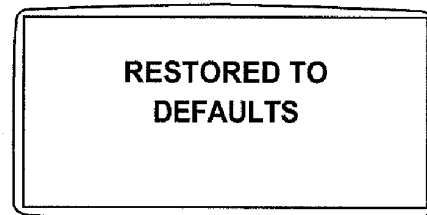


Sélection des valeurs par défaut de l'usine

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-4/14

RG13244 —UN—02OCT03

5. Pour rétablir les paramètres d'affichage par défaut établis en usine, faire défiler jusqu'à l'option "Use Defaults" et la mettre en surbrillance. Appuyer sur la touche "Entrée" pour enclencher la fonction de paramétrage par défaut. Un message s'affiche pour indiquer que les paramètres d'affichage reprennent leurs valeurs par défaut établies en usine puis le menu Configuration de l'affichage de 4 paramètres à la fois réapparaît.

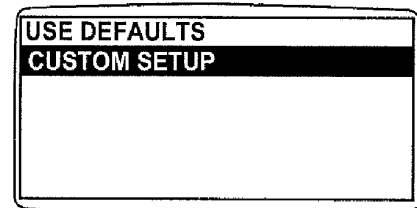


Retour aux valeurs par défaut

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-5/14

RG13149 —UN—24SEP03

6. **Custom Setup** (configuration personnalisée) - Pour effectuer une configuration personnalisée de l'affichage 4 paramètres, utiliser les touches de défilement (flèches) pour faire défiler les options jusqu'à "Custom Setup" et mettre cette option en surbrillance.



Configuration personnalisée

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-6/14

RG13227 —UN—26SEP03

7. Le secteur avec le paramètre en surbrillance est le paramètre sélectionné. Se servir des touches fléchées pour mettre en surbrillance la valeur du quart d'écran devant être occupé par un autre paramètre.

125°F COOL TEMP	1000 RPM ENG RPM
14.2 BAT VOLT	57 PSI OIL PRES



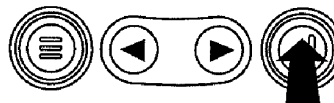
Sélection des paramètres

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-7/14

RG13228 —UN—26SEP03

8. Appuyer sur la touche "Entrée" pour afficher une liste des paramètres du moteur.

125°F COOL TEMP	1000 RPM ENG RPM
14.2 BAT VOLT	57 PSI OIL PRES



Liste des paramètres du moteur

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-8/14

RG13229 —UN—26SEP03

9. Le paramètre en surbrillance est sélectionné pour l'affichage. Se servir des touches "fléchées" pour mettre en surbrillance le nouveau paramètre à faire apparaître sur l'écran "4 paramètres".

ENGINE SPEED	3
ENGINE HOURS	
ENGINE COOLANT TEMPERATURE	1
BATTERY POTENTIAL	
ENGINE OIL TEMPERATURE	2
ENGINE OIL PRESSURE	4

The number to the right of the parameter indicates the quadrant in which it is displayed.
1. = Upper Left Quadrant
2. = Lower Left Quadrant
3. = Upper Right Quadrant
4. = Lower Right Quadrant



Sélection du paramètre de moteur désiré

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-9/14

RG13230 —UN—26SEP03

10. Appuyer sur la touche "Entrée" pour remplacer le paramètre sélectionné dans le quart d'écran par le nouveau paramètre.

ENGINE SPEED	3
ENGINE HOURS	
ENGINE COOLANT TEMPERATURE	1
BATTERY POTENTIAL	2
ENGINE OIL TEMPERATURE	
ENGINE OIL PRESSURE	4



Introduction du paramètre sélectionné

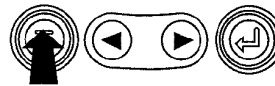
OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-10/14

RG13231 —UN—26SEP03

11. Appuyer sur la touche Menu pour revenir à l'écran Configuration de l'affichage de 4 paramètres à la fois.

ENGINE SPEED	3
ENGINE HOURS	
ENGINE COOLANT TEMPERATURE	1
BATTERY POTENTIAL	
ENGINE OIL TEMPERATURE	2
ENGINE OIL PRESSURE	4

Note the number to the right of the selected parameter indicating that the parameter is now assigned to that display location.



Retour à la configuration personnalisée de l'affichage de 4 paramètres à la fois

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-11/14

RG13232 —UN—26SEP03

12. Le quadrant sélectionné a été modifié et comporte maintenant le paramètre nouvellement sélectionné.

125°F COOL TEMP	1000 RPM ENG RPM
143°F OIL TEMP	57 PSI OIL PRES



Affichage à 4 paramètres

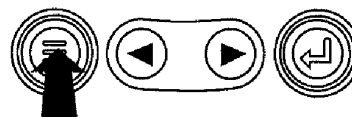
Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-12/14

RG13153 —UN—24SEP03

13. Répéter le processus de sélection des paramètres jusqu'à obtention de l'affichage désiré.
14. Appuyer sur la touche "Menu" pour revenir au menu principal.

125°F COOL TEMP	1000 RPM ENG RPM
143°F OIL TEMP	57 PSI OIL PRES



Retour au menu principal

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-13/14

RG13154 —UN—24SEP03

15. Appuyer sur la touche "Menu" pour quitter le menu principal et revenir à l'affichage des paramètres du moteur.

GO TO 1-UP DISPLAY
STORED CODES
ENGINE CONFIG
SETUP 1-UP DISPLAY
SETUP 4-UP DISPLAY
SELECT UNITS
ADJUST BACKLIGHT

125% COOL TEMP	1000 RPM ENG RPM
143°F OIL TEMP	57 PSI OIL PRES



Sélection des paramètres restants

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-14/14

RG13155 —UN—07OCT03

John Deere PowerSight

John Deere PowerSight est un service en ligne permettant un accès à distance aux données de la machine. John Deere PowerSight est accessible depuis un ordinateur portable, un ordinateur de bureau ou un appareil mobile.

John Deere PowerSight fonctionne par combinaison d'un contrôleur comprenant des antennes de communication cellulaire et GPS. Les données machine sont rassemblées par le contrôleur et transférées sans fil jusqu'à un serveur de données, où elles sont disponibles sur un site Web.

John Deere PowerSight permet de:

- Rester informé sur l'emplacement et les heures de fonctionnement de la machine

- Protéger les actifs avec les alertes de clôture géographique et de couvre-feu
- Maintenir les actifs en bon état de marche avec le suivi de l'entretien et les programmes d'entretien préventif
- Suivre et analyser l'utilisation de la machine et la consommation de carburant
- Effectuer des diagnostics et programmations de la machine à distance

Pour plus d'informations et des détails sur la disponibilité, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

BL90236,0000031 -28-13MAY25-1/1

Fonctionnement du moteur

Entretien de rodage

1. Ce moteur a été rempli en usine avec de l'huile de rodage John Deere Break-In Plus. Pendant la période de rodage, faire tourner le moteur à charge élevée au régime minimum adapté à la charge.
2. Un rodage prolongé peut être requis si le moteur a tourné longtemps au ralenti, à des régimes constants et sous des charges légères, ou s'il a fallu faire l'appoint d'huile durant les 100 premières heures. Dans ce cas, deux solutions sont possibles. 1. Vidanger l'huile, la remplacer par de l'huile fraîche Break-In Plus et changer le filtre à huile John Deere (recommandé). 2. Continuer à faire tourner le moteur avec les mêmes huile et filtre pendant 100 heures.
3. Vérifier l'huile moteur en tirant la jauge d'huile située sur le côté droit du moteur. Vérifier l'huile plus souvent durant la période de rodage du moteur. S'il s'avère nécessaire de faire l'appoint d'huile pendant cette période, préférer l'huile John Deere Break-In Plus. Voir Huile moteur John Deere Break-In™ Plus dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement pour connaître les autres huiles autorisées.

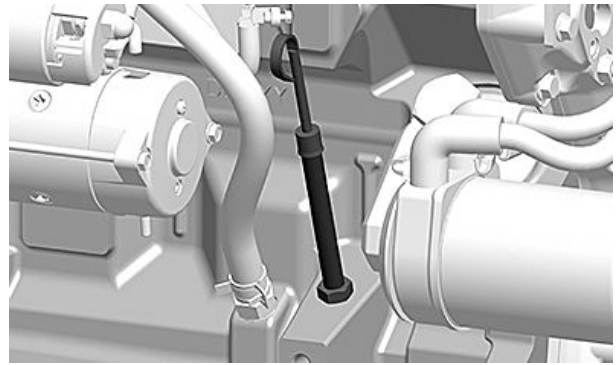
IMPORTANT: NE PAS remplir au-delà de la marque existante: soit la partie hachurée, soit le repère "FULL" (plein). Les niveaux d'huile dans la zone hachurée sont considérés comme étant dans la plage acceptable.

4. Pendant les 20 premières heures, éviter les périodes de ralenti prolongées ou le fonctionnement constant sous charge maximale.
5. Si le moteur tourne au ralenti plus de 5 minutes, arrêter le moteur.
6. Lors de l'utilisation initiale d'un moteur neuf ou remis à neuf avec de l'huile Break-In Plus, changer l'huile et le filtre au bout de 100 heures. Voir Vidange de l'huile moteur et remplacement du filtre, dans la section Lubrification et entretien — 500 heures/12 mois. Remplir le carter-moteur d'une huile de viscosité saisonnière. Voir Huile moteur John Deere Break-In™ Plus — Tier 4 Interim, Tier 4 Final, Phase IIIB, Phase IV et Phase V dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement.

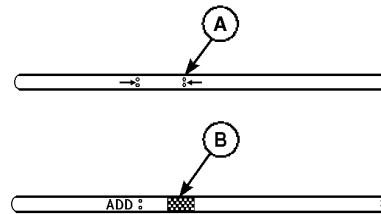
NOTE: L'utilisation d'huiles de faible viscosité peut entraîner une augmentation de la consommation en huile. Contrôler le niveau d'huile plus fréquemment.

Si la température extérieure est inférieure à 0 °C (32 °F), utiliser un dispositif d'aide au démarrage par temps froid. Voir Fonctionnement par temps froid dans la section Fonctionnement du moteur.

Si la température extérieure est inférieure à 0 °C (32 °F), utiliser un chauffe-bloc moteur.



Vérification du niveau d'huile moteur



Repères de la jauge d'huile

A—Repère Full (plein)

B—Zone hachurée

7. Surveiller attentivement l'indicateur de température du liquide de refroidissement et le manomètre d'huile moteur pendant le fonctionnement du moteur. Si le manomètre ne dépasse pas la pression minimale requise, arrêter le moteur et déterminer la cause. Si la température du liquide de refroidissement dépasse 113 °C (235 °F), la puissance du moteur diminue automatiquement. Si la température ne chute pas rapidement, arrêter le moteur et déterminer la cause avant de continuer l'utilisation.

Surveiller la pression d'huile et la température de liquide de refroidissement requises.

Valeur prescrite

Moteur — Pression d'huile	
au régime nominal.....	357 kPa (3,57 bar) (52 psi)
Pression d'huile minimum	
au ralenti.....	254 kPa (2,54 bar) (37 psi)
Gamme de température	
du liquide de refroidissement.....	83–95 °C (181–203 °F)

8. Inspecter la courroie pour s'assurer qu'elle est correctement alignée et logée dans les gorges des poulies.

ZE59858,000004C -28-12JAN21-1/1

Applications de groupe électrogène (de secours)

Pour que le moteur fournisse une alimentation efficace en tant que groupe électrogène de secours le moment venu, démarrer le moteur et le laisser tourner au régime nominal (avec une charge de 50 à 70 %) pendant 30 minutes toutes les 2 semaines. NE PAS laisser le moteur tourner à vide pendant des périodes prolongées.

Le biogazole n'est pas recommandé pour les équipements de secours ayant une consommation de carburant minimale (groupes électrogènes de secours, protection

contre les incendies, etc.). Pour les applications de secours, utiliser uniquement du gazole provenant du pétrole avec les conditionnants et additifs pour carburant agréés par John Deere. Pour les conditionneurs de carburant et additifs pour carburant, contacter le concessionnaire John Deere local.

Ne pas stocker de gazole provenant du pétrole dans les réservoirs de service pendant plus de deux ans, même en cas d'utilisation d'additifs pour carburant. Consulter le distributeur de carburant ou le concessionnaire John Deere pour plus d'informations.

RK80614,0000009 -28-04SEP25-1/1

Démarrage du moteur

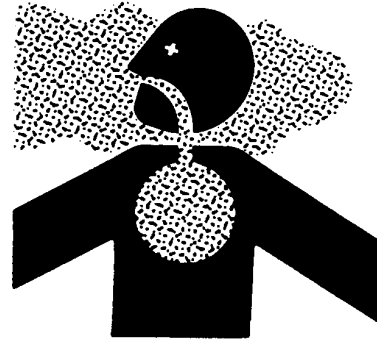
NOTE: Les commandes et les instruments de votre moteur peuvent être différents de ceux illustrés ici; toujours suivre les instructions du fabricant.

Les instructions suivantes s'appliquent aux commandes et instruments en option disponibles via le réseau de distribution John Deere.

⚠ ATTENTION: Avant de démarrer le moteur dans un endroit clos, installer un système de ventilation adapté pour évacuer les gaz d'échappement. Toujours utiliser des réservoirs et une tuyauterie pour carburant conformes aux directives de sécurité.

NOTE: Si la température est inférieure à 0 °C (32 °F), il peut être nécessaire d'utiliser des dispositifs d'aide au démarrage par temps froid. Voir *Fonctionnement par temps froid* dans la section *Fonctionnement du moteur*.

1. Effectuer toutes les vérifications précédant le démarrage. Consulter le chapitre *Vérifications au*



Utilisation d'une ventilation adaptée

prédémarrage quotidien, dans la section Lubrification et entretien - Quotidien.

2. Ouvrir la vanne d'arrêt de carburant (suivant équipement).
3. Couper l'alimentation (ou désengager l'embrayage, suivant équipement) de toutes les conduites d'entraînement du moteur.

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000297 -28-15SEP14-1/3

TS220 —UN—15APR13

4. Régler le ralenti comme suit:

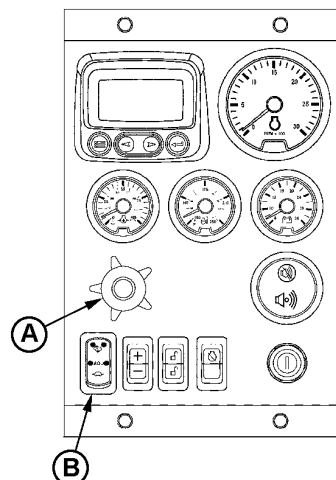
Tableaux de bord équipés d'un interrupteur à bascule de sélection de régime (B) uniquement:
Régler le régime lent en appuyant sur la partie inférieure de l'interrupteur.

Tableaux de bord équipés d'un accélérateur analogique en option (A): Régler l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent sur lent (tortue), puis pousser la manette d'accélérateur analogique ou la tourner au maximum vers la gauche pour régler le ou les accélérateurs analogiques sur lent.

IMPORTANT: Ne pas actionner le démarreur plus de 30 secondes consécutives. Cela risque d'entraîner une surchauffe du démarreur. Si le moteur ne démarre pas à la première tentative, attendre au moins 2 minutes avant de réessayer. Si le moteur ne démarre toujours pas après la quatrième tentative, voir la section Pannes et remèdes.

A—Commande d'accélérateur analogique (en option)

B—Interrupteur à bascule de sélection de régime



Commande d'accélérateur analogique et interrupteur de sélection de régime

RG13722 — UN — 11NOV04

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000297 -28-15SEP14-2/3

5. Tourner le contacteur de démarrage à clé (A) vers la droite en position MARCHE. Attendre que le témoin de réchauffeur du moteur s'éteigne puis tourner le contacteur de démarrage à clé vers la droite en position DÉMARRAGE pour lancer le moteur. (Par temps froid, le témoin de réchauffeur reste allumé plus longtemps pendant que le moteur chauffe. Voir [Fonctionnement par temps froid](#) dans la section Fonctionnement du moteur.) Lorsque le moteur démarre, relâcher le contacteur à clé pour qu'il retourne en position MARCHE.

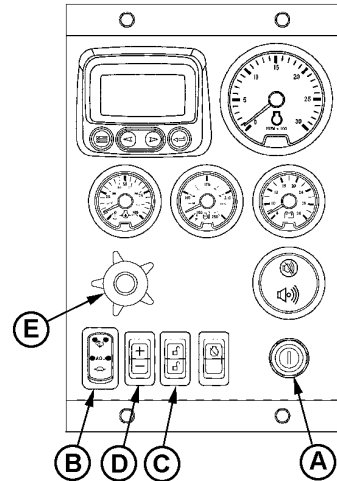
IMPORTANT: Si le contacteur de démarrage est relâché avant le démarrage du moteur, attendre que le démarreur et le moteur arrêtent de tourner avant de recommencer. Ceci évite des dommages éventuels au démarreur et/ou au volant-moteur.

6. Lorsque le moteur a démarré, le faire tourner au ralenti (1200 tr/min maximum) pendant qu'il chauffe. Voir [Réchauffage du moteur](#) dans la section Fonctionnement du moteur.

Tableaux de bord équipés d'un interrupteur à bascule de sélection de régime (B) uniquement: Régler le régime à l'aide de la touche d'activation par tapotement (C) et de l'interrupteur à bascule de sélection de régime (D).

Tableaux de bord équipés d'un accélérateur analogique en option (E): Régler soit l'interrupteur de sélection de régime rapide/lent (B), soit l'accélérateur analogique (E) sur lent et régler le régime désiré avec l'autre commande. Voir [Modification du régime moteur](#) dans la section Fonctionnement du moteur.

NOTE: Le contrôleur du moteur indique le paramètre le plus élevé de l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent ou de l'accélérateur analogique.



Commandes de démarrage et de ralenti du moteur sur le tableau de bord

- | | |
|---|--|
| A—Contacteur de démarrage à clé | D—Interrupteur à bascule de sélection de régime |
| B—Interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent | E—Commande d'accélérateur analogique (en option) |
| C—Interrupteur à bascule d'activation de régime par impulsion | |

7. Vérifier le fonctionnement normal du moteur sur tous les instruments. Si le fonctionnement n'est pas normal, couper le contact et rechercher la cause de l'anomalie. Pour connaître les pressions et températures manométriques normales, voir [Entretien pendant le rodage](#) dans la section Fonctionnement du moteur.

ZE59858,0000297 -28-15SEP14-3/3

RG13723 —UN—11NOV04

Fonctionnement normal du moteur

Observer la température du liquide de refroidissement moteur et la pression de l'huile moteur. Les températures et les pressions varient d'un moteur à l'autre et selon les conditions de fonctionnement, les températures et les charges.

La plage de températures de service normale du liquide de refroidissement moteur est de 83—95 °C (181—203 °F). Si la température du liquide dépasse 113 °C (235 °F), réduire la charge du moteur. Si la température ne chute pas rapidement, arrêter le moteur et déterminer la cause avant de continuer.

La pression normale de l'huile moteur au ralenti lent doit être d'au moins 254 kPa (2,54 bar) (37 psi), et doit atteindre au moins 357 kPa (3,57 bar) (52 psi) au régime nominal.

Laisser tourner le moteur sous une charge plus légère et à un régime inférieur à la normale pendant les 15 premières minutes suivant le démarrage. NE PAS faire tourner le moteur au ralenti.

IMPORTANT: Si le moteur cale alors qu'il tourne sous charge, supprimer la charge et redémarrer le moteur immédiatement. Une surchauffe des composants du turbocompresseur peut se produire si le flux d'huile est interrompu.

Arrêter immédiatement le moteur en cas de signe de défaillance de pièce. Certains signes avant-coureurs de problèmes du moteur sont:

- Chute soudaine de la pression d'huile
- Températures anormales du liquide de refroidissement
- Bruits ou vibrations inhabituels
- Perte de puissance subite
- Consommation excessive de carburant
- Consommation d'huile excessive
- Fuites de liquides

ZE59858,000004D -28-15SEP14-1/1

Réchauffage du moteur

IMPORTANT: Pour assurer une bonne lubrification, laisser tourner le moteur à vide à 1200 tr/min ou moins pendant 1 à 2 minutes. Prolonger ce délai à 2–4 minutes en cas de températures ambiantes inférieures à zéro.

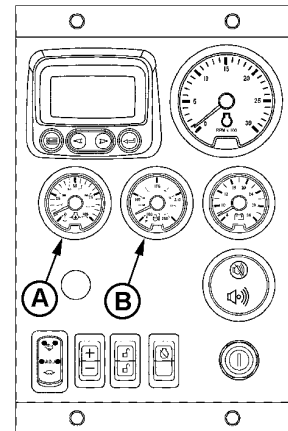
Les moteurs utilisés dans les applications de groupes électrogènes dans lesquelles le régulateur est verrouillé à un régime donné peuvent ne pas avoir de fonction de ralenti. Faire tourner ces moteurs au régime maximum à vide pendant 1 à 2 minutes avant d'appliquer la charge. Cette procédure ne concerne pas les groupes électrogènes de secours dans lesquels les moteurs sont chargés immédiatement après que le régime nominal est atteint.

1. Observer le manomètre (A) d'huile dès le démarrage du moteur. Si le manomètre d'huile moteur ne dépasse pas la pression d'huile minimale requise de 254 kPa (2,54 bar) (37 psi) en 5 secondes, arrêter le moteur et déterminer la cause. La pression d'huile moteur normale est mesurée au ralenti lent (850 tr/min) et au régime maximum à vide (1800–2500 tr/min).

Valeur prescrite

Pression
d'huile—Pression.....254—357 kPa (2,54—3,57 bar) (37—52 psi)

2. Surveiller l'indicateur (B) de température du liquide de refroidissement. Ne pas placer le moteur à pleine charge avant qu'il soit convenablement mis à température. La plage de températures normale du



Manomètre d'huile et indicateur de température du liquide de refroidissement sur le tableau

A—Manomètre d'huile moteur B—Indicateur de température du liquide de refroidissement moteur

liquide de refroidissement moteur est de 83—95 °C (181—203 °F).

NOTE: Il est bon de laisser tourner le moteur sous une charge plus légère et à des régimes inférieurs à la normale pendant les quelques premières minutes après le démarrage.

ZE59858,000004E -28-15SEP14-1/1

RG13724 —UN—11NOV04

Ralenti du moteur

Éviter de laisser le moteur tourner au ralenti pendant longtemps. Un ralenti du moteur prolongé peut baisser la température du liquide de refroidissement sous la plage normale. Ceci peut causer la dilution de l'huile dans le carter due à une combustion incomplète et favoriser la formation de dépôts adhésifs sur les soupapes, les pistons et les segments de piston. Cela favorise aussi l'accumulation rapide de cambouis et de carburant non brûlé dans le système d'échappement.

Une fois le moteur chauffé à la température de service normale, le faire tourner au ralenti. Le régime de ralenti de ce moteur est réglé en usine à 800 tr/min pour les moteurs industriels standards et à 850 tr/min pour les groupes électrogènes. Si un moteur doit tourner au ralenti pendant plus de cinq minutes, couper le contact et le remettre ultérieurement.

Afin de réduire l'accumulation de suie pendant le fonctionnement au ralenti, le contrôleur ECU augmente la vitesse de fonctionnement du moteur à la vitesse nominale dès qu'une obstruction de la partie frontale du COD est possible. Augmenter la vitesse de fonctionnement du moteur pour augmenter la température d'échappement et la capacité de combustion de la suie de la partie frontale du COD.

NOTE: Les applications de groupes électrogènes pour lesquelles le régulateur est verrouillé à un régime donné peuvent ne pas avoir de fonction de ralenti. Ces moteurs tournent au ralenti au régime maximum à vide.

AT89373,0000F80 -28-09FEB16-1/1

Modification du régime moteur

NOTE: Sur les moteurs équipés d'un accélérateur à 2 positions, les régimes ne sont pas réglables. Ces accélérateurs permettent le fonctionnement uniquement au régime nominal pré réglé ou au ralenti à l'aide de l'interrupteur unique (A).

Passage du régime lent au régime rapide à l'aide de l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent standard (A) (suivant équipement):

- Pour le régime lent, appuyer sur la moitié inférieure de l'interrupteur (symbole de tortue).
- Pour le régime rapide, appuyer sur la moitié supérieure de l'interrupteur (symbole de lièvre).

NOTE: Modification des valeurs pré réglées de régimes rapide et lent de l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent:

1. Positionner l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent (A) sur rapide (lièvre) ou lent (tortue).
2. Appuyer de manière prolongée sur la partie supérieure ou inférieure de l'interrupteur à bascule d'activation du régime par impulsion (B) tout en utilisant l'interrupteur à bascule de réglage de régime (C).
3. Utiliser l'interrupteur à bascule de réglage de régime (C) pour augmenter (+) ou diminuer (-) le régime moteur par impulsion.

NOTE: Une fois le régime défini, enfoncer et relâcher trois fois l'interrupteur d'activation du régime par impulsion (B) dans un délai de deux secondes pour mémoriser le nouveau réglage de régime lent ou rapide. Si cela n'est pas fait, le nouveau régime moteur ne reste en vigueur que jusqu'à la coupure du contact. Le régime revient ensuite au réglage précédent.

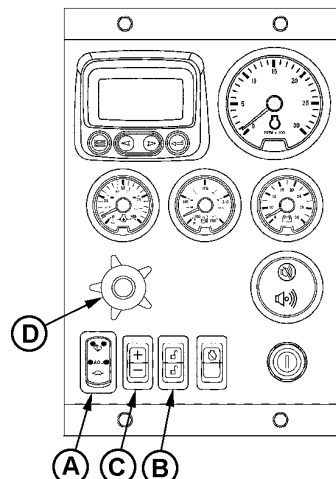
Passage du régime lent au régime rapide à l'aide de l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent réglable (A) (suivant équipement):

Les tableaux de bord sont équipés d'un interrupteur à bascule à **trois positions** (A) qui permet de sélectionner le régime de ralenti, le régime maximum à vide ou un régime réglable ("ADJ") intermédiaire.

- Pour le régime lent, appuyer sur la partie inférieure de l'interrupteur à bascule (symbole tortue).
- Pour le régime rapide, appuyer sur la partie supérieure de l'interrupteur à bascule (symbole lièvre).

NOTE: Pour modifier les valeurs pré réglées de régimes rapide et lent à l'aide de l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent réglable:

1. Sélectionner la position intermédiaire (ADJ) ou lente (tortue) sur l'interrupteur à bascule à trois positions réglable (A), disponible en option.



Modification du régime moteur sur le tableau de bord

- | | |
|--|--|
| A— Interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent | C— Interrupteur à bascule de sélection de régime |
| B— Interrupteur à bascule d'activation de régime par impulsion | D— Commande d'accélérateur analogique (option) |

2. Appuyer de manière prolongée sur la partie supérieure ou inférieure de l'interrupteur à bascule d'activation du régime par impulsion (B) tout en utilisant l'interrupteur à bascule de réglage de régime (C).
3. Utiliser l'interrupteur à bascule de réglage de régime (C) pour augmenter (+) ou diminuer (-) le régime moteur par impulsion.

NOTE: La position lente (tortue) est pré réglée en usine au ralenti, alors que la position intermédiaire (ADJ) est réglée en usine au régime maximum à vide.

NOTE: Une fois le régime défini, enfoncer et relâcher trois fois l'interrupteur d'activation du régime par impulsion (B) dans un délai de deux secondes pour mémoriser le nouveau réglage de régime lent ou rapide. Si cela n'est pas fait, le nouveau régime moteur ne reste en vigueur que jusqu'à la coupure du contact. Le régime revient ensuite au réglage précédent.

Modification du régime moteur à l'aide de l'accélérateur analogique (D) en option

NOTE: Appuyer sur l'accélérateur analogique pour faire immédiatement passer le moteur au ralenti.

1. Placer l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent (A) en position lente (tortue).
2. Faire tourner l'accélérateur analogique (D) vers la droite pour augmenter la vitesse ou vers la gauche pour diminuer la vitesse.

NOTE: Le contrôleur du moteur (ECU) prend en compte le réglage de régime le plus élevé entre celui de l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent et celui du ou des accélérateurs analogiques. Lorsque l'interrupteur rapide/lent

est réglé sur lent, le ou les accélérateurs analogiques commandent le régime supérieur au réglage du ralenti.

ZE59858,000029A -28-14NOV13-2/2

Fonctionnement par temps froid

Les moteurs peuvent être équipés de réchauffeur de liquide de refroidissement comme dispositif d'aide au démarrage par temps froid.

Les réchauffeurs de liquide de refroidissement moteur doivent être utilisés lorsque les températures sont égales ou inférieures à 0 °C (32 °F).

Activer le réchauffeur de liquide de refroidissement moteur au moins 2 heures avant le démarrage du moteur. Des renseignements supplémentaires sur le fonctionnement par temps froids sont disponibles auprès du concessionnaire-réparateur agréé ou du distributeur de moteurs. Suivre les étapes figurant dans Démarrage du moteur à la section Fonctionnement du moteur.

Les huiles synthétiques améliorent le flux à basses températures, spécialement dans des conditions polaires.



Matériel hautement inflammable

TS1356 —UN—18MAR92

RK80614,000000C -28-27JUN25-1/1

Arrêt du moteur

1. Tirer le levier d'embrayage de PDF vers l'arrière (direction opposée au moteur) pour désengager l'embrayage (suivant équipement).

IMPORTANT: Avant de couper un moteur ayant fonctionné avec une charge de travail, le faire tourner au ralenti (1000—1200 tr/min) pendant au moins 2 minutes pour faire refroidir les pièces chaudes. Si un nettoyage du filtre à gaz d'échappement vient d'être effectué, prolonger la durée pendant laquelle le moteur tourne à vide jusqu'à 4 minutes. Si des tâches d'entretien doivent être effectuées sur le filtre à gaz d'échappement, faire tourner le moteur au ralenti pendant 10 minutes.

Pour les moteurs de groupes électrogènes, faire tourner le moteur pendant au moins 2 minutes au régime maximum à vide et sans charge. Si un nettoyage du filtre à gaz d'échappement vient d'être effectué, prolonger la durée pendant laquelle le moteur tourne à vide jusqu'à 4 minutes. Si des tâches d'entretien doivent être effectuées sur le filtre à gaz d'échappement, faire tourner le moteur au ralenti pendant 10 minutes

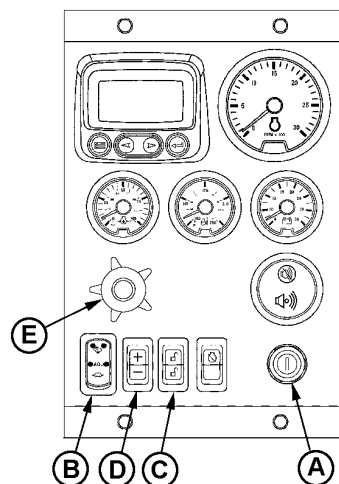
2. Laisser tourner le moteur à 1000—1200 tr/min pendant 2 minutes au moins pour le laisser refroidir. Si un nettoyage du filtre à gaz d'échappement vient d'être effectué, prolonger la durée pendant laquelle le moteur tourne à vide jusqu'à 4 minutes. Si des tâches d'entretien doivent être effectuées sur le filtre à gaz d'échappement, faire tourner le moteur au ralenti pendant 10 minutes

Tableaux de bord équipés d'un interrupteur à bascule de sélection de régime (B) uniquement: Régler le régime à l'aide de la touche d'activation par tapotement (C) et de l'interrupteur à bascule de sélection de régime (D).

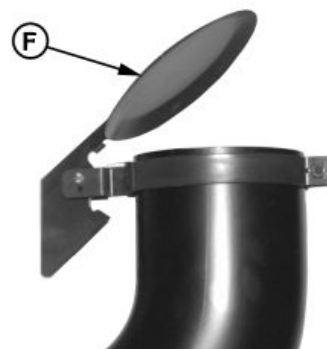
Tableaux de bord équipés d'un accélérateur analogique en option (E): Régler l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent (B) ou l'accélérateur analogique (E) sur ralenti et régler le régime désiré à l'aide de la commande restante.

NOTE: Le contrôleur du moteur (ECU) prend en compte le réglage le plus élevé, de l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent ou de l'accélérateur analogique.

3. Pousser la poignée d'accélérateur analogique (suivant équipement) pour amener le moteur au ralenti, ou régler le régime lent à l'aide de l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent.



Arrêt du moteur à l'aide des commandes du tableau (tableau de bord complet illustré)



Clapet anti-pluie du dispositif d'échappement

- | | |
|---|---|
| A—Contacteur de démarrage à clé | D—Interrupteur à bascule de sélection de régime |
| B—Interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent | E—Commande d'accélérateur analogique (option) |
| C—Interrupteur à bascule d'activation de régime par impulsion | F—Clapet anti-pluie du dispositif d'échappement |

4. Mettre le contacteur de démarrage (A) en position ARRÊT pour arrêter le moteur. Retirer la clé de contact.

IMPORTANT: S'assurer que le clapet anti-pluie du dispositif d'échappement (F) est en place lorsque le moteur ne tourne pas. Cela empêche l'eau et les saletés de pénétrer dans le moteur.

ZE59858,0000305 -28-07,JAN14-1/1

RG13723 —UN—11NOV04

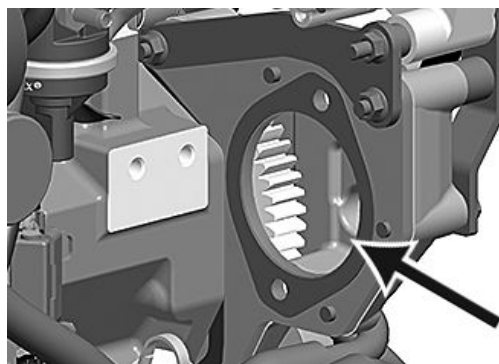
RG19047 —UN—23AUG10

Limitations de l'entraînement auxiliaire par engrenage

IMPORTANT: Voir la tête de distribution du moteur OEM pour plus de renseignements concernant la surcharge de l'entraînement auxiliaire. Le moteur risque d'être sérieusement endommagé.

IMPORTANT: Lors de l'installation d'un compresseur d'air, d'une pompe hydraulique ou de tout autre accessoire mené par l'entraînement auxiliaire (train de pignons de distribution situé à l'avant du moteur), la demande de puissance de l'accessoire doit être limitée aux valeurs indiquées ci-dessous:

- 11 kW (15 hp) en service continu à 2400 tr/min
- 18 kW (24 hp) en service intermittent à 2400 tr/min



Engrenage d'entraînement auxiliaire

- 10 kW (13 hp) en service continu à 2200 tr/min
- 16,5 kW (22 hp) en service intermittent à 2200 tr/min

ZE59858,000004F -28-23SEP14-1/1

RG26397—UN—16SEP14

Utilisation d'un chargeur ou d'une batterie d'appoint

Une batterie d'appoint de 12 V ou un chargeur peut être branché(e) en parallèle avec la ou les batteries comme aide au démarrage par temps froid. TOUJOURS utiliser des câbles de pontage renforcés.

ATTENTION: Le gaz dégagé par les batteries est explosif. Éviter toute formation d'étincelle ou de flamme à proximité des batteries. Mettre le chargeur hors tension avant de le brancher ou de le débrancher. Effectuer le dernier branchement et le premier débranchement à un point éloigné de la batterie. Toujours brancher le câble NÉGATIF (–) en dernier et le débrancher en premier.

AVERTISSEMENT: Les bornes de la batterie et les éléments qui y sont reliés contiennent du plomb et des composants à base de plomb. Il a été porté à la connaissance de l'état de Californie que ces substances chimiques sont une cause de cancer et de complications préjudiciables à l'appareil reproductif. **Se laver les mains après avoir manipulé ces éléments.**

IMPORTANT: Vérifier que la polarité est correcte avant de procéder aux branchements. Une inversion de polarité peut gravement endommager le circuit électrique. Toujours brancher le positif au positif et le négatif à la masse. Toujours utiliser une batterie d'appoint de 12 V pour les circuits électriques 12 V et une ou des batteries d'appoint de 24 V pour les circuits électriques 24 V.

1. Brancher la ou les batteries d'appoint pour produire la tension requise pour le démarrage du moteur.



Explosion d'une batterie

NOTE: Pour éviter des étincelles, NE PAS laisser les extrémités libres des câbles de pontage entrer en contact le moteur.

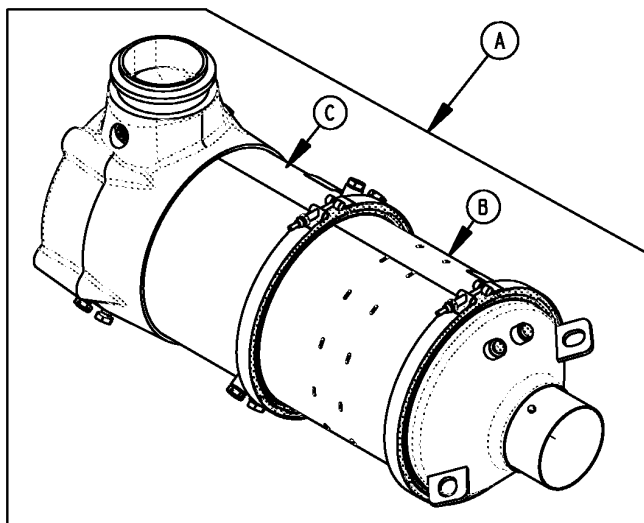
2. Brancher une extrémité du câble de pontage sur la borne POSITIVE (+) de la batterie d'appoint.
3. Brancher l'autre extrémité du câble de pontage sur la borne POSITIVE (+) de la batterie reliée au démarreur.
4. Brancher une extrémité de l'autre câble de pontage sur la borne NÉGATIVE (–) de la batterie d'appoint.
5. TOUJOURS achever le circuit en branchant l'autre côté du câble NÉGATIF (–) sur une masse fiable du châssis moteur et loin des batteries.
6. Démarrer le moteur. Débrancher les câbles de pontage immédiatement après le démarrage du moteur. Toujours débrancher le câble NÉGATIF (–) en premier.

ZE59858,0000011 -28-18AUG14-1/1

TS204—UN—15APR13

Système de post-traitement

Nettoyage et entretien du filtre à gaz d'échappement



Filtre à gaz d'échappement

A—Filtre à gaz d'échappement

B—Filtre à particules (FAP)

C—Catalyseur d'oxydation diesel (COD)

Ces instructions indiquent comment gérer correctement les cendres générées par le filtre à gaz d'échappement

(ou "filtre") et comment mettre ce dernier au rebut correctement.

RK80614,0000013 -28-16OCT12-1/1

Filtre à gaz d'échappement — Nettoyage

Le filtre à gaz d'échappement, qui comprend le catalyseur d'oxydation diesel (COD) et le filtre à particules (FAP), est un composant essentiel du système de contrôle des émissions du moteur qui doit satisfaire aux exigences gouvernementales en matière d'émissions. Le filtre à gaz d'échappement capture les particules en suspension, ou la "suie", issues de la combustion du diesel pour

empêcher qu'elles ne soient libérées dans l'atmosphère. Cette suie doit être éliminée du FAP pour qu'il continue de fonctionner correctement. Le processus d'élimination de la suie collectée est soigneusement contrôlé par le contrôleur du moteur (ECU) et il est appelé "nettoyage du filtre à gaz d'échappement" ou "régénération". Au cours de ce processus, la température d'échappement augmente ce qui permet au FAP d'oxyder la suie.

RK80614,0000014 -28-04JUN13-1/1

Maintenance et entretien du filtre à particules (FAP)

NOTE: Pour certaines applications, le nettoyage du FAP n'est pas applicable. Le FAP doit être remplacé si l'indicateur de niveau de cendres et de suie est visible.

Le filtre à gaz d'échappement comprend un catalyseur d'oxydation diesel (COD) et un filtre à particules (FAP). Le filtre à particules est conçu pour retenir les cendres résiduelles issues de la non combustion des additifs utilisés dans les huiles de lubrification du carter-moteur et le carburant. Le filtre à particules peut fonctionner de nombreuses heures sans entretien. Au bout d'un certain temps, le filtre à particules doit faire l'objet d'un entretien professionnel afin d'éliminer les cendres accumulées. Les intervalles d'entretien exacts varient en fonction de la catégorie de puissance du moteur, du cycle opératoire et des conditions de fonctionnement, de la teneur en cendres de l'huile moteur et de la qualité du carburant. L'utilisation de l'huile et du carburant recommandés par John Deere augmente le nombre d'heures d'utilisation avant qu'un professionnel ne doive procéder à l'entretien du FAP.

Le propriétaire/utilisateur du moteur est responsable de l'exécution de l'entretien requis décrit dans le livret d'entretien.

En général, l'intervalle d'élimination des cendres dépasse de loin le minimum exigé par l'EPA de 3 000 heures pour les moteurs de puissance inférieure à 175 hp/130 kW et de 4 500 heures pour les moteurs de puissance supérieure ou égale à 175 hp/130 kW. L'utilisation des liquides John Deere recommandés permet de prolonger la durée de vie du système post-traitement et d'espacer les intervalles d'entretien du FAP. Lorsque le filtre à gaz d'échappement nécessite un entretien, le contrôleur du moteur (ECU) avertit l'opérateur par l'intermédiaire d'un code de diagnostic.

Pour éliminer les cendres du filtre à particules, le filtre à particules doit être déposé de la machine et placé dans un équipement spécifique. Ne pas retirer les cendres avec de l'eau ou des produits chimiques. Cela endommagerait le matériau fixant le FAP dans sa cartouche et desserrerait l'élément du FAP dans la cartouche, l'exposant à des dommages dus aux vibrations.

Le non-respect des méthodes approuvées de nettoyage des cendres risque de constituer une violation de la réglementation en vigueur et d'endommager le FAP, ce qui peut entraîner une annulation de la garantie sur les émissions du filtre à gaz d'échappement diesel. Il est recommandé de confier le FAP à un atelier agréé John Deere ou à un autre fournisseur de service qualifié.

KP41357,00000A5 -28-01DEC20-1/1

Filtre à gaz d'échappement — Manipulation et élimination des cendres du filtre à particules

ATTENTION: La réglementation en vigueur peut classer les cendres de filtre à particules dans la catégories des déchets dangereux. Les déchets dangereux doivent être mis au rebut conformément à la réglementation en vigueur en matière de gestion des déchets dangereux. Seul un prestataire de service qualifié est habilité

à retirer les cendres du filtre à particules. Un équipement et des vêtements de protection individuelle maintenus dans un état impeccable et fiable doivent être utilisés lors de la manipulation et du nettoyage du filtre à particules. Consulter le concessionnaire John Deere ou un prestataire de service qualifié pour toute assistance.

RK80614,0000016 -28-04SEP25-1/1

Filtre à gaz d'échappement—Mise au rebut

ATTENTION: Un filtre à gaz d'échappement en fin de vie utile doit être géré correctement car les cendres ou matières accumulées dans le catalyseur du dispositif peuvent être

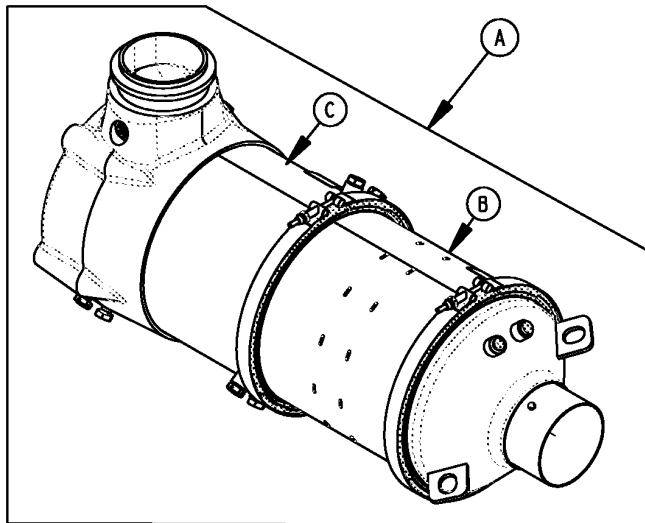
classées comme déchets dangereux selon les lois ou réglementations nationales, fédérales et/ou locales américaines. Consulter le concessionnaire John Deere ou un prestataire de service qualifié pour toute assistance.

RK80614,0000017 -28-04SEP25-1/1

Vue d'ensemble du système du filtre à gaz d'échappement

NOTE: Les icônes et procédures indiquées à l'opérateur peuvent varier pour d'autres applications. Les informations de cette section s'appliquent uniquement aux moteurs OEM avec indicateur

de diagnostic. Pour les véhicules John Deere, se reporter au livret d'entretien du véhicule pour toutes les informations et procédures relatives au nettoyage du filtre à gaz d'échappement.



Filtre à gaz d'échappement diesel

A—Filtre à gaz d'échappement diesel

B—Filtre à particules (FAP)

C—Catalyseur d'oxydation diesel (COD)

John Deere a développé un filtre d'échappement composé d'un catalyseur d'oxydation diesel (COD) et d'un filtre à particules (FAP) conçus spécialement pour répondre aux exigences des applications non routières. Le COD réduit la quantité de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et de certaines particules en suspension. Le FAP placé en aval filtre et retient les particules restantes dans le flux de gaz d'échappement. Les particules filtrées sont finalement oxydées dans le FAP par un procédé appelé régénération ou nettoyage du filtre à gaz d'échappement.

Pendant le fonctionnement normal de la machine et lorsque le système est en mode AUTO, le filtre à gaz d'échappement nécessite peu d'interventions de l'opérateur.

Pour éviter l'accumulation inutile de particules diesel ou de suie dans le système de filtre à gaz d'échappement:

- 1 — Activer le mode de nettoyage du filtre à gaz d'échappement automatique (AUTO).
- 2 — Éviter de laisser tourner le moteur inutilement au ralenti.

- 3 — Utiliser une huile moteur adaptée (Voir la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement pour connaître les huiles recommandées).
- 4 — Utiliser uniquement du carburant à très faible teneur en soufre (Voir la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement pour connaître les carburants recommandés).

En plus de la suie, des dépôts de cendres ne pouvant pas être éliminés par le processus de nettoyage du filtre à gaz d'échappement se forment dans le FAP. Pour nettoyer les dépôts de cendre dans le FAP, voir Maintenance et entretien du filtre à particules dans la section Post-traitement.

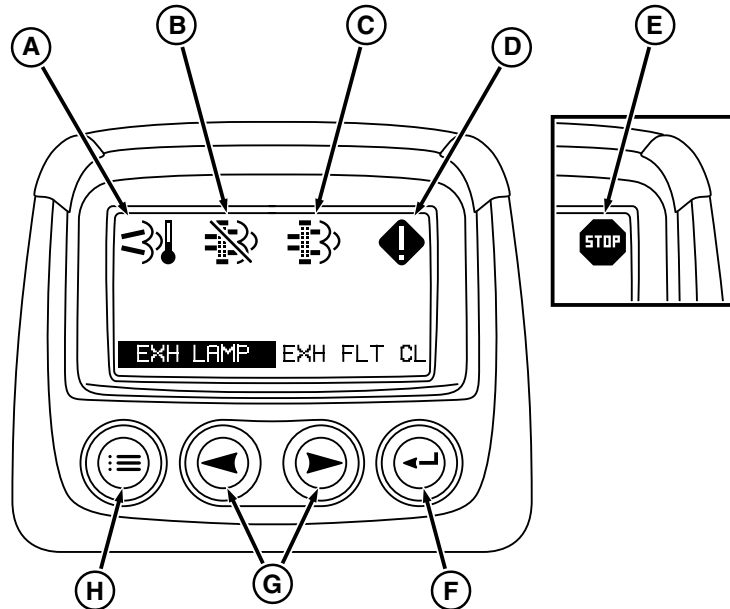
⚠ ATTENTION: Ne pas nettoyer l'ensemble de filtre avec de la pression lorsque sa température externe dépasse 50 °C (120 °F).

RK80614,0000018 -28-28JAN13-1/1

RES37721TMDA02 —UN—04MAR10

Vue d'ensemble des touches et témoins de l'indicateur de diagnostic

La figure ci-dessous illustre toutes les touches et témoins disponibles lors des procédures de nettoyages automatiques ou commandées par l'opérateur.



Touches et témoins de l'indicateur de diagnostic

A—Témoin de nettoyage du filtre à gaz d'échappement
B—Témoin de nettoyage automatique désactivé

C—Témoin du filtre à gaz d'échappement
D—Témoin de mise en garde

E—Témoin d'avertissement
F—Touche Entrée
G—Touches de défilement

H—Bouton Menu

NOTE: Les témoins de l'indicateur de diagnostic ne sont jamais tous allumés en même temps (comme illustré). Cette figure sert uniquement à illustrer les témoins pouvant apparaître pendant le fonctionnement.

Le témoin de nettoyage de filtre à gaz d'échappement (A) s'allume si les gaz d'échappement sont à la température de régénération optimale, si le régime maximum à vide est actif ou si le filtre à gaz d'échappement est en cours de nettoyage.

Lorsque le témoin (A) est allumé, la machine peut être utilisée normalement sauf si l'opérateur juge que la machine ne se trouve pas dans un endroit sûr pour les hautes températures des gaz d'échappement et qu'il désactive le nettoyage automatique.

Le témoin de désactivation du nettoyage automatique (B) s'allume lorsque l'opérateur a commandé la désactivation du nettoyage automatique de filtre à gaz d'échappement sur l'indicateur de diagnostic. Cette icône reste allumée jusqu'à ce que l'opérateur active de nouveau le nettoyage automatique de filtre à gaz d'échappement sur l'indicateur de diagnostic. La désactivation du mode automatique n'est jamais recommandée, sauf pour des raisons de sécurité ou si le carburant contenu dans le réservoir ne suffit pas pour compléter la procédure de nettoyage.

Le témoin de filtre à gaz d'échappement (C) s'allume lorsque le filtre doit être nettoyé et que l'opérateur a désactivé le nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement. Le code de diagnostic 3719.15 s'affiche sur l'indicateur de diagnostic (voir Liste des codes de diagnostic dans la section Dépannage pour plus d'informations). Si la sécurité est assurée, l'utilisateur doit activer la fonction de nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement, procéder à une régénération d'entretien manuelle ou effectuer la procédure d'analyse du code de diagnostic.

Si le témoin de filtre à gaz d'échappement (C) est allumé en même temps que le témoin de mise en garde (D) les performances du moteur seront réduites par l'ECU, car le niveau de suie dans le filtre à gaz d'échappement est légèrement élevé. Le code de diagnostic 3719.16 s'affiche sur l'indicateur de diagnostic (voir Liste des codes de diagnostic dans la section Dépannage pour plus d'informations) et le témoin jaune de l'indicateur de diagnostic s'allume. Si les conditions sont sûres, l'utilisateur doit activer la fonction de nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement. Si les conditions ne sont pas sûres, l'utilisateur doit déplacer la machine dans un lieu sûr et activer le mode de nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement. Procéder à une régénération d'entretien manuelle ou suivre la procédure du code de diagnostic

Suite, voir page suivante

JR74534.00001E5 -28-27MAY25-1/2

RG17926 —UN—13JAN10

Si le témoin de filtre à gaz d'échappement (C) est allumé en même temps que le témoin d'arrêt moteur (E) les performances du moteur seront encore réduites par l'ECU car le niveau de suie dans le filtre à gaz d'échappement est extrêmement élevé. Le code de diagnostic 3719.00 s'affiche sur l'indicateur de diagnostic (voir Liste des codes de diagnostic dans la section Dépannage pour plus d'informations) et le témoin rouge de l'indicateur de diagnostic s'allume. Si cette combinaison se déclenche, contacter le concessionnaire John Deere local, le

distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

Les instructions de cette section se réfèrent aux touches de l'indicateur de diagnostic. La touche de validation (F) est utilisée pour sélectionner une option sur l'indicateur de diagnostic. Les touches fléchées (G) permettent de naviguer entre les options de l'écran de l'indicateur de diagnostic. La touche Menu (H) permet d'accéder au menu principal à partir duquel l'opérateur peut choisir les options.

JR74534,00001E5 -28-27MAY25-2/2

Régénération passive

Le filtre à gaz d'échappement atteint régulièrement des niveaux de température élevés, simplement dus au fait que le moteur fonctionne à des charges plus lourdes. Lors de ces phases, la température élevée élimine une partie des dépôts de suie dans le filtre à gaz d'échappement. À

l'inverse, des phases de ralenti inutiles peuvent engendrer une accumulation supplémentaire de suie dans le filtre à gaz d'échappement. Pour des performances optimales demandant un minimum d'intervention de l'opérateur, utiliser le moteur sous fortes charges dans la mesure du possible et réduire au minimum les phases de ralenti.

RK80614,000001A -28-09MAY16-1/1

Nettoyage du filtre à gaz d'échappement automatique (AUTO)

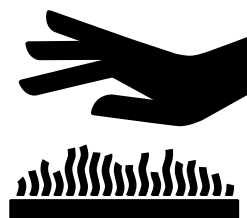
NOTE: Les icônes et procédures indiquées à l'opérateur peuvent varier pour d'autres applications. Les informations de cette section s'appliquent uniquement aux moteurs OEM. Pour les véhicules, se reporter au livret d'entretien du véhicule pour toutes les informations et procédures relatives à la manipulation et au nettoyage du filtre à gaz d'échappement.

Faire fonctionner le moteur en mode AUTO pour permettre à l'ECU de procéder à un nettoyage du filtre à gaz d'échappement intelligent selon le besoin. Le témoin de nettoyage du filtre à gaz d'échappement s'allume lorsque le système procède au nettoyage actif du filtre à gaz d'échappement. Pendant cette procédure le doseur injecte de petites quantités de carburant dans les gaz d'échappement pour faciliter le nettoyage du filtre à gaz d'échappement. Une fois la procédure de nettoyage du filtre à gaz d'échappement terminée le témoin de nettoyage s'éteint automatiquement.

⚠ ATTENTION:

L'entretien des machines ou équipements pendant le nettoyage du filtre à gaz d'échappement peut provoquer des blessures graves. Éviter de s'exposer à des gaz d'échappement chauds et d'entrer en contact avec des éléments chauds.

Pendant le nettoyage du filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement, le moteur fonctionne au ralenti élevé et à température élevée pendant 30 minutes environ. Les gaz d'échappement et les composants



RG17488 —UN—21AUG09

du filtre à gaz d'échappement atteignent des températures suffisamment élevées pour provoquer des brûlures corporelles ou faire fondre et enflammer des matériaux courants.

⚠ ATTENTION: Si la machine ne se trouve pas dans un endroit sûr pour des températures d'échappement élevées, la déplacer dans un lieu sûr et contrôler que le niveau de carburant est suffisant avant de commencer la procédure de nettoyage du filtre à gaz d'échappement. Tout appareil entraîné par prise de force (suivant équipement) doit être débranché ou arrêté.

Si'il n'est pas possible de déplacer la machine dans un lieu sûr, l'opérateur doit désactiver temporairement le nettoyage de filtre à gaz d'échappement (voir Désactivation du nettoyage de filtre à gaz d'échappement, plus loin dans cette section). Si la machine se situe dans un lieu sûr, le mode AUTO doit toujours être actif.

JR74534,00001E7 -28-21MAR16-1/1

Nettoyage du filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement

NOTE: Les icônes et procédures indiquées à l'opérateur peuvent varier pour d'autres applications. Les informations de cette section s'appliquent uniquement aux moteurs OEM. Pour les véhicules, se reporter au livret d'entretien du véhicule pour toutes les informations et procédures relatives à la manipulation et au nettoyage du filtre à gaz d'échappement.

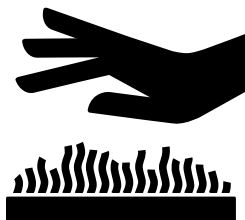
Le nettoyage du filtre à gaz d'échappement manuel/en stationnement est un processus automatisé déclenché par l'opérateur. Ce processus permet au système de nettoyer le filtre à gaz d'échappement lorsque l'opérateur a dû désactiver auparavant le nettoyage du filtre à gaz d'échappement en raison de conditions défavorables. Pendant ce processus le régime moteur est commandé par l'ECU. La machine doit rester en stationnement pendant toute la durée de la procédure. La durée du nettoyage manuel/stationnaire du filtre à gaz d'échappement dépend du niveau d'encrassement du filtre, de la température ambiante et de la température actuelle des gaz d'échappement.

La durée du nettoyage complet varie selon plusieurs critères tels que les types de carburant et d'huile, le cycle opératoire et le nombre de demandes de nettoyage de filtre à gaz d'échappement annulées précédemment. La durée moyenne pour un nettoyage normal peut atteindre 20-50 minutes ou plus.

! ATTENTION:

L'entretien des machines ou équipements pendant le nettoyage du filtre à gaz d'échappement peut provoquer des blessures graves. Éviter de s'exposer et d'entrer en contact avec des gaz d'échappement et des composants chauds.

Lors des opérations de nettoyage automatique ou manuel/stationnaire du filtre à gaz d'échappement, le moteur tourne à régime élevé générant des températures élevées pendant 30 minutes environ. Les gaz d'échappement et les composants du filtre à gaz d'échappement atteignent des températures



RG17488 —UN—21AUG09

suffisamment élevées pour provoquer des brûlures corporelles ou faire fondre et enflammer des matériaux courants.

! ATTENTION: Toujours garer la machine dans un endroit sûr et contrôler que le niveau de carburant est suffisant avant de commencer la procédure de nettoyage du filtre à gaz d'échappement. Tout appareil entraîné par prise de force (suivant équipement) doit être débranché ou arrêté.

Le témoin du filtre à gaz d'échappement reste éteint lorsque le nettoyage du filtre est terminé. Si la machine ne doit pas être remise en service immédiatement après cette procédure, laisser le moteur et le filtre à gaz d'échappement revenir à une température de service normale avant d'arrêter le moteur. La procédure peut être interrompue à tout moment.

Éviter cependant de désactiver la procédure de nettoyage si ce n'est pas absolument nécessaire. La désactivation systématique de cette procédure ou les refus à répétition des demandes de nettoyage manuel/en stationnement provoque une réduction supplémentaire de la puissance du moteur et peut finalement rendre nécessaire l'intervention du concessionnaire.

Utiliser le mode de nettoyage du filtre à gaz d'échappement automatique pour éviter tout entretien supplémentaire.

JR74534,00001E8 -28-04SEP25-1/1

Désactivation du nettoyage du filtre à gaz d'échappement

NOTE: Les icônes et procédures indiquées à l'opérateur peuvent varier pour d'autres applications. Les informations de cette section s'appliquent uniquement aux moteurs OEM. Pour les véhicules, se reporter au livret d'entretien du véhicule pour toutes les informations et procédures relatives à la manipulation et au nettoyage du filtre à gaz d'échappement.

NOTE: Il est déconseillé de désactiver le nettoyage du filtre à gaz d'échappement automatique. Désactiver le nettoyage du filtre à gaz d'échappement

automatique en cas de réelle nécessité uniquement. Dans la mesure du possible, le nettoyage doit être autorisé et l'indicateur de diagnostic doit être laissé en mode automatique. Lorsque le mode automatique est actif, l'accumulation de suie dans le système de filtre à gaz d'échappement est minimale.

NOTE: Lorsque le nettoyage AUTO (automatique) ou PARKED/MANUAL (en stationnement/manuel) est activé, la température des gaz d'échappement peut être élevée à vide ou sous charge légère à certains moments du cycle de nettoyage du filtre à gaz d'échappement. Désactiver le nettoyage de filtre à gaz d'échappement dans les conditions où des températures de gaz d'échappement élevées peuvent représenter un danger.

JR74534,00001E9 -28-21MAR16-1/1

Entretien du filtre à gaz d'échappement requis

Les procédures de nettoyage du filtre à gaz d'échappement mentionnées plus haut dans cette section permettent d'éliminer la suie du filtre à gaz d'échappement. Le filtre à gaz d'échappement retient également des dépôts de cendres qui eux ne sont pas

éliminés par le nettoyage du filtre à gaz d'échappement. Lorsque le filtre à gaz d'échappement a fonctionné pendant plusieurs milliers d'heures, ces dépôts de cendre peuvent augmenter la contre-pression et affecter ainsi les performances du moteur. Pour remédier à ce phénomène, remplacer le filtre à gaz d'échappement ou le faire nettoyer par un atelier spécialisé. Voir Maintenance et entretien du filtre à particules dans la section Post-traitement.

RK80614,000001E -28-11JUL13-1/1

Lubrification et entretiens périodiques

Informations requises relatives aux émissions

Prestataire de services

Un atelier ou une personne qualifié(e) choisi(e) par le propriétaire de la machine peut se charger de l'entretien, du remplacement ou de la réparation des appareils et systèmes de contrôle des émissions à l'aide de pièces de rechange d'origine ou équivalentes. Cependant, la garantie, la reprise et tous les services payés par John Deere doivent être pris en charge par un centre d'entretien John Deere agréé.

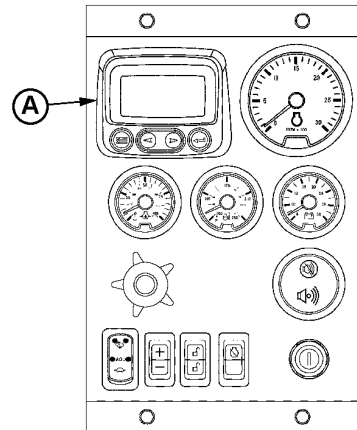
DX,EMISSIONS,REQINFO -28-12JUN15-1/1

Respect des intervalles d'entretien

En cas d'urgence, si aucun atelier John Deere agréé n'est disponible, les réparations peuvent être réalisées dans tout établissement d'entretien disponible, ou par le propriétaire, en utilisant toute pièce de rechange, à condition que le fabricant de ces pièces garantisse que celles-ci sont équivalentes aux pièces John Deere en termes de performances et de durabilité et que la défaillance ne soit pas due au non-respect, par le propriétaire, des intervalles d'entretien requis.

Utiliser le compteur d'heures de service (A) comme guide pour effectuer toutes les opérations aux intervalles indiqués sur les pages suivantes. À chaque intervalle d'entretien programmé, exécuter toutes les opérations d'entretien précédentes en plus de celles spécifiées. Noter les intervalles d'entretien et les opérations d'entretien effectuées dans les tableaux figurant dans la section Registres des opérations d'entretien et de lubrification.

IMPORTANT: Les intervalles d'entretien recommandés sont valables pour des conditions de fonctionnement normales. Effectuer l'entretien à l'intervalle qui se produit le premier, par exemple soit à 500 heures de fonctionnement, soit tous les 12 mois. Rapprocher les opérations d'entretien si le moteur fonctionne dans des conditions défavorables. Un entretien négligé peut provoquer des défaillances et des dommages permanents au moteur.



Compteur d'heures de service sur le tableau de bord

A—Compteur d'heures de service

Effectuer toutes les opérations d'entretien aux intervalles horaires. Noter les opérations d'entretien effectuées dans la section Registre des opérations de lubrification et d'entretien. Lors de l'entretien programmé à n'importe quel intervalle, effectuer également tous les entretiens associés.

ZE59858,0000050 -28-02JUL15-1/1

Utilisation de carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement appropriés

IMPORTANT: Pour l'entretien du moteur John Deere, utiliser uniquement des carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement conformes aux caractéristiques indiquées à la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement.

Consulter le distributeur et concessionnaire-réparateur John Deere ou le réseau de distribution de pièces détachées John Deere le plus proche pour obtenir les carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement recommandés. Il est également possible de s'y procurer les additifs nécessaires pour l'utilisation dans des conditions de travail tropicales, polaires ou difficiles.



JR74534,000027F -28-18MAY09-1/1

Tableau des intervalles de lubrification et d'entretien

Élément	Intervalles de lubrification et d'entretiens périodiques							
	Tous les jours	Toutes les 250 heures de service ou tous les 12 mois	Toutes les 500 heures de service ou tous les 12 mois	Toutes les 1200 heures de service	Toutes les 1500 heures de service ou tous les 24 mois	Toutes les 2000 heures de service	Toutes les 6000 heures de service ou tous les 72 mois	Entretien selon le besoin
Contrôle du niveau d'huile moteur	•							
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement du moteur	•							
Vérification des courroies d'entraînement du ventilateur, de l'alternateur et des accessoires	•							
Vidange de l'eau du filtre à carburant	•							
Vérification du clapet de dépolluierage et du témoin d'encrassement du filtre à air moteur	•							
Ronde de contrôle visuel	•							
Remplacer les éléments du filtre à carburant (pour les applications autres que OEM, remplacer le filtre à carburant après 250 heures de service).		•	•					
Entretien de l'extincteur			•					
Entretien de la batterie			•					
Changer l'huile moteur et remplacer le filtre à huile (Pendant le fonctionnement initial d'un moteur neuf ou remis à neuf avec de l'huile Break-In Plus, changer l'huile et le filtre au bout de 100 heures et refaire le plein avec de l'huile John Deere Plus-50™ II ou une autre huile pour moteur diesel.) (Les intervalles de vidange dépendent de la teneur en soufre du gazole, de la capacité du carter d'huile et du type d'huile et de filtre utilisé.) (Voir Intervalles de vidange de l'huile moteur diesel et de remplacement du filtre dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement.) (Pour les applications autres que OEM, remplacer le filtre à huile au bout de 250 heures de service.)		•	•					
Contrôle visuel de la pompe à eau			•					
Contrôle du système d'aération du carter-moteur ouvert			•					
Contrôle des supports de moteur			•					
Contrôler la courroie et l'usure de la courroie (pour les applications autres que OEM, vérifier la courroie et l'usure de la courroie toutes les 250 heures de service.)		•	•					
Vérification des flexibles, des raccords et du circuit d'aspiration d'air			•					
Vérification de la connexion à la masse du moteur			•					
Contrôle du circuit de refroidissement			•					
Contrôle de la pression du circuit de refroidissement			•					
Contrôle des régimes moteur			•					

Suite, voir page suivante

KP41357.00000A6 -28-16MAY24-1/2

Élément	Intervalles de lubrification et d'entretiens périodiques							
	Tous les jours	Toutes les 250 heures de service ou tous les 12 mois	Toutes les 500 heures de service ou tous les 12 mois	Toutes les 1200 heures de service	Toutes les 1500 heures de service ou tous les 24 mois	Toutes les 2000 heures de service	Toutes les 6000 heures de service ou tous les 72 mois	Entretien selon le besoin
Contrôle et réglage du jeu des soupapes du moteur				•				
Changement du filtre d'aération de carter-moteur ouvert					•			
Rinçage et remplissage du circuit de refroidissement (Pour les applications autres que OEM, remplacer le liquide de refroidissement toutes les 2000 heures de service.)						•	•	
Contrôle des thermostats							•	
Vidange de l'eau des filtres à carburant								•
Purge du circuit d'alimentation								•
Ajout de liquide de refroidissement								•
Guide de nettoyage avant le démarrage								•
Remplacement des éléments du filtre à air moteur								•
Nettoyer le filtre à particules (l'entretien doit être effectué lorsque le témoin s'allume sur le tableau de bord ou comme indiqué par l'indicateur de diagnostic.) (Pour certaines applications, le nettoyage du FAP n'est pas applicable. Le FAP doit être remplacé si le témoin de niveau de cendre et de suie s'affiche.)								•
Remplacement de la courroie de ventilateur								•
Contrôle des fusibles								•
Contrôle du câblage et des branchements électriques								•
Vérification du compresseur d'air (suivant équipement)								•

KP41357,00000A6 -28-16MAY24-2/2

Lubrification et entretien — Tous les jours

Contrôles quotidiens avant le démarrage

Chaque jour, contrôler les éléments suivants AVANT DE DÉMARRER LE MOTEUR pour la première fois:

- Vérifier le niveau d'huile moteur à la jauge d'huile. Selon l'application, le bouchon de remplissage/la jauge d'huile peut se trouver sur le côté gauche ou droit. Faire l'appoint selon le besoin avec une huile dont la viscosité est adaptée à la saison. (Voir Huile pour moteur diesel — Interim Tier 4, Final Tier 4, Phase IIIB et Phase IV à la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement pour connaître les caractéristiques de l'huile.)

NOTE: Essuyer tous les raccords, capuchons et bouchons avant tout entretien pour diminuer les risques de contamination du circuit.

- Contrôler le niveau du liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid. Remplir le radiateur ou le vase d'expansion de liquide de refroidissement adapté si le niveau est trop bas. (Voir Ajout de liquide de refroidissement à la section Entretien selon le besoin.) Vérifier l'étanchéité du circuit de refroidissement.
- Rechercher des fuites et des accumulations de saletés au niveau du radiateur.

NOTE: Il est normal qu'une petite quantité de liquide de refroidissement s'échappe de l'orifice d'évacuation de la pompe à eau, en particulier pendant le refroidissement du moteur, lorsque les pièces se contractent. Si la quantité de liquide de refroidissement qui suinte du moteur est suffisante pour former des gouttes, cela peut indiquer que le joint de la pompe à eau doit être

remplacé. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services pour les remises en état.

- Rechercher des fissures, des ruptures ou d'autres dommages sur les courroies de ventilateur et d'alternateur, ainsi que sur la courroie d'entraînement des accessoires.
- Desserrer entièrement le purgeur d'eau de chaque filtre à carburant pour qu'il s'ouvre et laisse passer l'eau et les débris selon le besoin. Bien resserrer les purgeurs.

NOTE: Toute eau présente dans le carburant s'écoule au fond des filtres à carburant. L'utilisateur en est averti par un témoin jaune sur le tableau de bord. Pour l'entretien, voir Purge de l'eau des filtres à carburant dans la section Entretien selon le besoin.

- Appuyer sur le clapet de dépoussiérage automatique (suivant équipement) du filtre à air pour évacuer la poussière accumulée.
- Contrôler le témoin d'encrassement de l'air d'admission et entretenir le filtre à air selon le besoin (suivant équipement).
- Rechercher des fissures sur les flexibles et raccords du système d'admission et vérifier que les colliers sont bien serrés.
- Contrôler le compartiment moteur. Rechercher les signes de fuite d'huile, d'usure des courroies d'entraînement du ventilateur et des accessoires, de connexions desserrées et d'accumulation de saletés. Retirer les débris accumulés et effectuer les remises en état nécessaires.

RK80614,0000023 -28-27MAY25-1/1

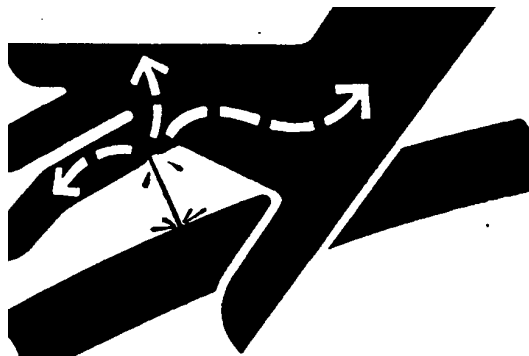
Lubrification et entretien — 250 heures/12 mois

Dépose et repose du filtre à carburant

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant sous pression peut avoir suffisamment de force pour pénétrer sous la peau, causant de sérieuses blessures. Éliminer la pression avant de débrancher les conduites d'alimentation ou autres. Avant de rétablir la pression, s'assurer que tous les raccords sont serrés. Ne pas approcher les mains et le corps des piqûres de surface et des gicleurs qui éjectent des liquides sous haute pression. Rechercher les fuites à l'aide d'un morceau de carton ou de papier. Ne pas effectuer cette opération à la main.

Tout fluide ayant pénétré sous la peau doit être extrait par chirurgie dans les heures qui suivent par un médecin familiarisé avec ce type de blessure afin d'éviter le risque de gangrène. Les médecins non familiarisés avec ce type de blessure peuvent s'adresser au service médical de Deere & Company à Moline, Illinois, États-Unis, ou à toute autre autorité médicale compétente.

IMPORTANT: Remplacer les éléments des filtres à carburant à chaque fois qu'un signal sonore



Liquides sous haute pression

retentit et que les codes de diagnostic indiquent une obstruction des filtres (basse pression du carburant). Si aucun avertissement de sécurité n'est émis pendant l'intervalle d'entretien de 12 mois, remplacer les éléments à ce moment ou après 250 heures de service, selon la première échéance.

NOTE: Cette procédure concerne la pose de filtre unique.

Suite, voir page suivante

KP41357,00000A3 -28-01FEB21-1/2

X9811 —UN—23AUG88

Dépose et repose de l'élément du filtre à carburant primaire

IMPORTANT: Éviter d'endommager les composants du circuit d'alimentation. Nettoyer soigneusement la tête de filtre, les filtre à carburants et la zone environnante pour empêcher les saletés et débris d'entrer dans le circuit d'alimentation avant de déposer ou d'installer un filtre à carburant. La poussière ou les débris peut endommager les composants du circuit d'alimentation.

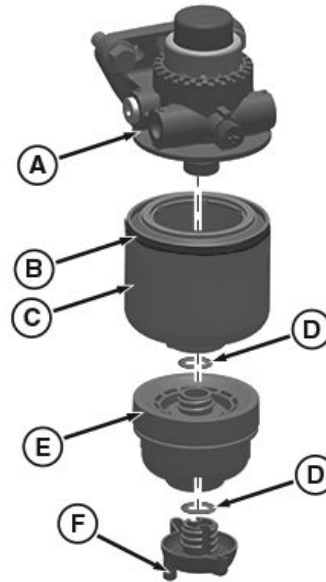
IMPORTANT: Remplacer l'élément du filtre à carburant dès que l'alarme sonore retentit et que les codes de diagnostic indiquent un encrassement de ce filtre (basse pression du carburant). Si l'alarme ne retentit pas pendant l'intervalle d'entretien de 12 mois, remplacer l'élément à la fin de cette période ou au bout de 250 heures de service, selon le premier terme atteint.

IMPORTANT: Éviter d'endommager le filtre, la cuvette et les filetages du capteur. Aucun outil n'est requis pour changer le filtre à carburant. Si l'écrou de fixation du filtre est trop serré pour le retirer à la main, utiliser un outil approprié pour le desserrer. Lors de la repose, serrer uniquement à la main.

NOTE: Les filtres à carburant primaire et secondaire doivent être remplacés simultanément.

NOTE: Pour les modèles de moteur autres que OEM, se reporter au livret d'entretien pour connaître les intervalles de remplacement et les emplacements des filtres et pouvoir effectuer un entretien correct.

1. Nettoyer soigneusement la tête de filtre primaire (A) et la zone environnante pour empêcher les saletés et débris d'entrer dans le circuit d'alimentation.
2. Brancher le flexible à la soupape de vidange (F) en bas de l'élément de filtre à carburant primaire (C) et vider tout le carburant de la cartouche de filtre.
3. Saisir et desserrer le filtre à carburant primaire (C). **NE PAS** desserrer en saisissant la cuvette du séparateur d'eau (E).
4. Déposer l'élément de filtre à carburant primaire (C).
5. Retirer la cuvette du séparateur d'eau (E). Mettre au rebut les rondelles en caoutchouc (D).
6. Placer des rondelles en caoutchouc (D) neuves de chaque côté de la cuvette du séparateur d'eau (E). Lubrifier avec du gazole propre.



Élément du filtre à carburant primaire—Vue éclatée

- | | |
|--|-------------------------------|
| A—Tête de filtre à carburant primaire | D—Rondelles en caoutchouc (2) |
| B—Joint torique | E—Cuvette de séparateur d'eau |
| C—Élément de filtre à carburant primaire | F—Soupape de vidange |

IMPORTANT: Éviter d'endommager les filetages. **NE PAS** serrer la cuvette du séparateur d'eau au-delà du contact plus 1/4 de tour.

7. Installer la cuvette du séparateur d'eau (E) sur l'élément de filtre à carburant primaire (C). Serrer jusqu'au contact plus 1/4 de tour.
8. Étaler une fine pellicule de carburant sur le joint torique (B) de l'élément filtrant.

IMPORTANT: Éviter d'endommager le circuit d'alimentation. **Ne pas remplir le filtre neuf de carburant avant l'installation. Une contamination du circuit d'alimentation se produira.**

9. Poser le filtre à carburant primaire (C) neuf sur la tête de filtre à carburant primaire (A). Serrer uniquement à l'aide de l'élément de filtre à carburant primaire (C). Serrer à la main jusqu'au contact plus 3/4 de tour.

KP41357,00000A3 -28-01FEB21-2/2

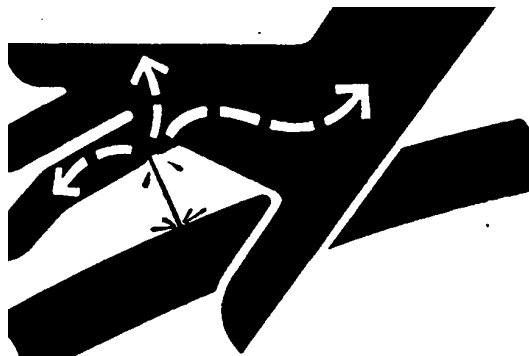
RG33405—UN—01FEB21

Dépose et repose du filtre à carburant

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant sous pression peut avoir suffisamment de force pour pénétrer sous la peau, causant de sérieuses blessures. Éliminer la pression avant de débrancher les conduites d'alimentation ou autres. Avant de rétablir la pression, s'assurer que tous les raccords sont serrés. Ne pas approcher les mains et le corps des piqûres de surface et des gicleurs qui éjectent des liquides sous haute pression. Rechercher les fuites à l'aide d'un morceau de carton ou de papier. Ne pas effectuer cette opération à la main.

Tout fluide ayant pénétré sous la peau doit être extrait par chirurgie dans les heures qui suivent par un médecin familiarisé avec ce type de blessure afin d'éviter le risque de gangrène. Les médecins non familiarisés avec ce type de blessure peuvent s'adresser au service médical de Deere & Company à Moline, Illinois, États-Unis, ou à toute autre autorité médicale compétente.

IMPORTANT: Remplacer les éléments des filtres à carburant à chaque fois qu'un signal sonore retentit et que les codes de diagnostic indiquent une obstruction des filtres (basse pression du carburant). Si aucun avertissement de sécurité



Liquides sous haute pression

n'est émis pendant l'intervalle d'entretien de 12 mois, remplacer les éléments à ce moment ou après 500 heures de service, selon la première échéance.

NOTE: Cette procédure concerne les installations à filtre unique et double. Se reporter à la procédure appropriée pour la pose.

NOTE: Selon les applications, l'emplacement de la tête de filtre à carburant peut varier. Se reporter au livret d'entretien du véhicule approprié.

Suite, voir page suivante

KP41357,00000A8 -28-01FEB21-1/4

X9811 —UN—23AUG88

Dépose et repose de l'élément du filtre à carburant primaire

IMPORTANT: Éviter d'endommager les composants du circuit d'alimentation. Nettoyer soigneusement la tête de filtre, les filtre à carburants et la zone environnante pour empêcher les saletés et débris d'entrer dans le circuit d'alimentation avant de déposer ou d'installer un filtre à carburant. La poussière ou les débris peut endommager les composants du circuit d'alimentation.

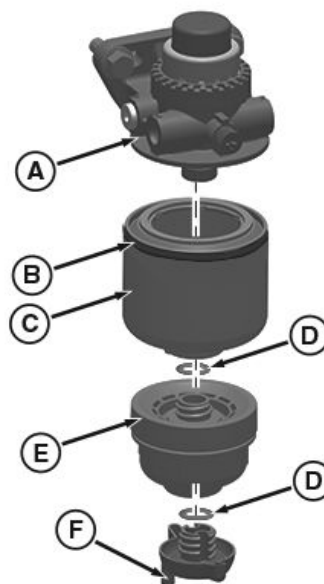
IMPORTANT: Remplacer l'élément du filtre à carburant dès que l'alarme sonore retentit et que les codes de diagnostic indiquent un encrassement de ce filtre (basse pression du carburant). Si l'alarme ne retentit pas pendant l'intervalle d'entretien de 12 mois, remplacer l'élément à la fin de cette période ou au bout de 250 heures de service, selon le premier terme atteint.

IMPORTANT: Éviter d'endommager le filtre, la cuvette et les filetages du capteur. Aucun outil n'est requis pour changer le filtre à carburant. Si l'écrou de fixation du filtre est trop serré pour le retirer à la main, utiliser un outil approprié pour le desserrer. Lors de la repose, serrer uniquement à la main.

NOTE: Les filtres à carburant primaire et secondaire doivent être remplacés simultanément.

NOTE: Pour les modèles de moteur autres que OEM, se reporter au livret d'entretien pour connaître les intervalles de remplacement et les emplacements des filtres et pouvoir effectuer un entretien correct.

1. Nettoyer soigneusement la tête de filtre primaire (A) et la zone environnante pour empêcher les saletés et débris d'entrer dans le circuit d'alimentation.
2. Brancher le flexible à la soupape de vidange (F) en bas de l'élément de filtre à carburant primaire (C) et vider tout le carburant de la cartouche de filtre.
3. Saisir et desserrer le filtre à carburant primaire (C). **NE PAS** desserrer en saisissant la cuvette du séparateur d'eau (E).
4. Déposer l'élément de filtre à carburant primaire (C).
5. Retirer la cuvette du séparateur d'eau (E). Mettre au rebut les rondelles en caoutchouc (D).
6. Placer des rondelles en caoutchouc (D) neuves de chaque côté de la cuvette du séparateur d'eau (E). Lubrifier avec du gazole propre.



Élément du filtre à carburant primaire—Vue éclatée

- | | |
|--|-------------------------------|
| A—Tête de filtre à carburant primaire | D—Rondelles en caoutchouc (2) |
| B—Joint torique | E—Cuvette de séparateur d'eau |
| C—Élément de filtre à carburant primaire | F—Soupape de vidange |

IMPORTANT: Éviter d'endommager les filetages. **NE PAS** serrer la cuvette du séparateur d'eau au-delà du contact plus 1/4 de tour.

7. Installer la cuvette du séparateur d'eau (E) sur l'élément de filtre à carburant primaire (C). Serrer jusqu'au contact plus 1/4 de tour.
8. Étaler une fine pellicule de carburant sur le joint torique (B) de l'élément filtrant.

IMPORTANT: Éviter d'endommager le circuit d'alimentation. **Ne pas remplir le filtre neuf de carburant avant l'installation. Une contamination du circuit d'alimentation se produira.**

9. Poser le filtre à carburant primaire (C) neuf sur la tête de filtre à carburant primaire (A). Serrer uniquement à l'aide de l'élément de filtre à carburant primaire (C). Serrer à la main jusqu'au contact plus 3/4 de tour.

Suite, voir page suivante

KP41357,00000A8 -28-01FEB21-2/4

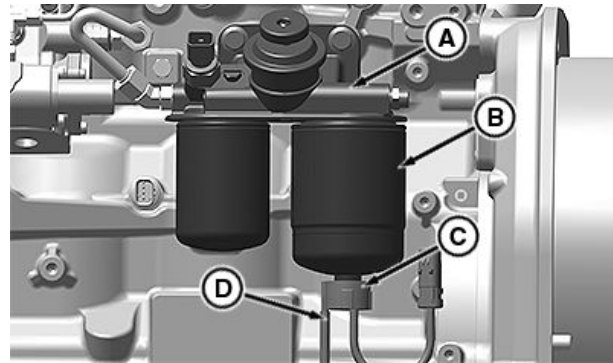
RG33405—UN—01FEB21

Dépose et repose du filtre à carburant primaire

1. Nettoyer soigneusement la tête de filtre et la zone environnante pour empêcher les saletés et débris d'entrer dans le circuit d'alimentation.
2. Brancher un flexible sur la soupape de vidange du filtre (D) en bas du filtre à carburant primaire et vidanger tout le carburant et l'eau du filtre à carburant.
3. Déposer le capteur de présence d'eau dans le carburant (C). Voir Capteur de présence d'eau dans le carburant — Dépose, section 02, groupe 110.
4. Déposer le filtre à carburant primaire (B).

IMPORTANT: Éviter d'endommager les injecteurs et les autres composants du circuit d'alimentation. NE PAS remplir le filtre à carburant primaire neuf avec du carburant avant la pose. Le carburant non filtré peut contaminer le circuit d'alimentation, ce qui peut endommager les injecteurs et les autres composants du circuit d'alimentation.

5. Poser un filtre à carburant primaire (B) neuf de sorte que le joint du filtre à huile touche la tête de filtre



Filtre à carburant primaire

A—Tête de filtre à carburant
B—Filtre à carburant primaire
C—Capteur de présence d'eau dans le carburant
D—Soupape de vidange

à carburant (A), puis serrer à la main de 3/4 tour supplémentaire.

6. Voir Capteur de présence d'eau dans le carburant — Repose, section 02, groupe 110.

KP41357,00000A8 -28-01FEB21-3/4

RG31945 —UN—21NOV19

Dépose et repose du filtre à carburant secondaire

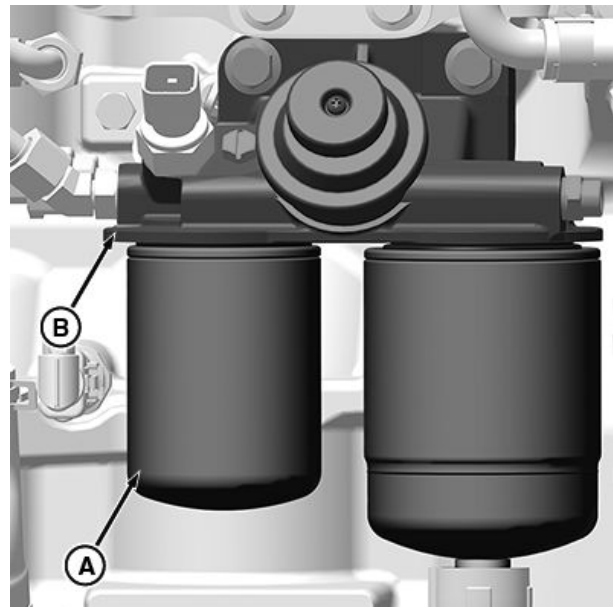
1. Nettoyer soigneusement la tête de filtre et la zone environnante pour empêcher les saletés et débris d'entrer dans le circuit d'alimentation.
2. Déposer le filtre à carburant secondaire (A).

IMPORTANT: Éviter d'endommager les injecteurs et les autres composants du circuit d'alimentation. NE PAS remplir le filtre à carburant secondaire neuf avec du carburant avant la pose. Le carburant non filtré peut contaminer le circuit d'alimentation, ce qui peut endommager les injecteurs et les autres composants du circuit d'alimentation.

3. Poser un filtre à carburant secondaire (A) neuf de sorte que le joint du filtre à huile touche la tête de filtre à carburant (B), puis serrer à la main de 3/4 tour supplémentaire.

A—Filtre à carburant secondaire

B—Tête de filtre à carburant



Filtre à carburant secondaire

KP41357,00000A8 -28-01FEB21-4/4

RG32966 —UN—24SEP20

Entretien de l'extincteur

Un extincteur (A) est disponible chez le concessionnaire-réparateur agréé ou chez le distributeur de moteurs.

Lire et respecter les instructions qui l'accompagnent. L'extincteur doit être contrôlé au moins toutes les 500 heures de service ou tous les 12 mois. Quelle que soit la durée d'utilisation de l'extincteur, il doit être rechargé. Tenir un registre des inspections sur l'étiquette accompagnant le livret d'instructions.

A—Extincteur



Extincteur

RK80614,0000024 -28-04SEP25-1/1

RW4918 —UN—15DEC88

Entretien de la batterie

⚠ ATTENTION: Le gaz dégagé par les batteries est explosif. Éviter toute formation d'étincelle ou de flamme à proximité des batteries. Pour vérifier le niveau d'électrolyte, utiliser une lampe de poche.

Ne jamais vérifier la charge d'une batterie en plaçant un objet métallique entre les bornes. Utiliser un voltmètre ou un aréomètre.

Toujours débrancher la cosse de masse NÉGATIVE (—) de la batterie en premier et la rebrancher en dernier.



Explosion d'une batterie

AVERTISSEMENT: Les bornes de la batterie et les éléments qui y sont reliés contiennent du plomb et des composants à base de plomb. Il a été porté à la connaissance de l'état de Californie que ces substances chimiques sont une cause de cancer et de complications préjudiciables à l'appareil reproductif. **Se laver les mains après avoir manipulé ces éléments.**

IMPORTANT: Porter des équipements de protection pour contrôler ou remplacer la batterie.

1. Vérifier le niveau d'électrolyte dans les batteries normales. Remplir chaque cellule d'eau distillée jusqu'au bas de l'orifice de remplissage.

NOTE: Les batteries sans entretien ou à entretien minime exigent peu d'entretien supplémentaire. Toutefois, le niveau d'électrolyte peut être vérifié en coupant la section centrale de l'autocollant le long du pointillé et en déposant les bouchons des cellules. Remplir chaque cellule d'eau distillée jusqu'au bas de l'orifice de remplissage.

2. Nettoyer les batteries en les essuyant avec un chiffon humide. Maintenir toutes les connexions propres et serrées. Débarrasser les bornes des traces d'oxydation en les nettoyant avec une solution composée d'un mélange 4:1 d'eau/bicarbonate de soude. Serrer à fond tous les raccords.

NOTE: Enduire les bornes de la batterie d'un mélange de vaseline et de bicarbonate de soude pour retarder la corrosion.

3. Maintenir la batterie complètement chargée, surtout par temps froid. En cas d'utilisation d'un chargeur de batterie, mettre le chargeur hors tension avant de le brancher sur la ou les batteries. Brancher le câble POSITIF (+) du chargeur sur la borne POSITIVE (+) de la batterie. Brancher ensuite le fil NÉGATIF (—) du chargeur sur une bonne masse.

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000052 -28-16APR14-1/2

TS204 —UN—15APR13

⚠ ATTENTION: L'acide sulfurique contenu dans l'électrolyte des batteries est toxique. Il est suffisamment corrosif pour brûler la peau, trouser les vêtements et causer la cécité en cas de contact avec les yeux.

Éviter tout danger en respectant les consignes suivantes:

1. Remplir les batteries dans un endroit bien ventilé.
2. Porter des lunettes de protection et des gants de caoutchouc.
3. Éviter de respirer les vapeurs quand de l'électrolyte est ajouté.
4. Ne pas renverser ni laisser goutter l'électrolyte.
5. Utiliser la procédure correcte en cas de démarrage à l'aide de câbles volants.

Si de l'acide entre en contact avec la peau ou s'il est projeté dans les yeux:

1. Rincer abondamment à l'eau la peau atteinte.
2. Appliquer du bicarbonate de soude ou de la chaux éteinte sur l'endroit touché pour neutraliser l'acide.
3. Se rincer les yeux à l'eau pendant 10 à 15 minutes. Consulter immédiatement un médecin.

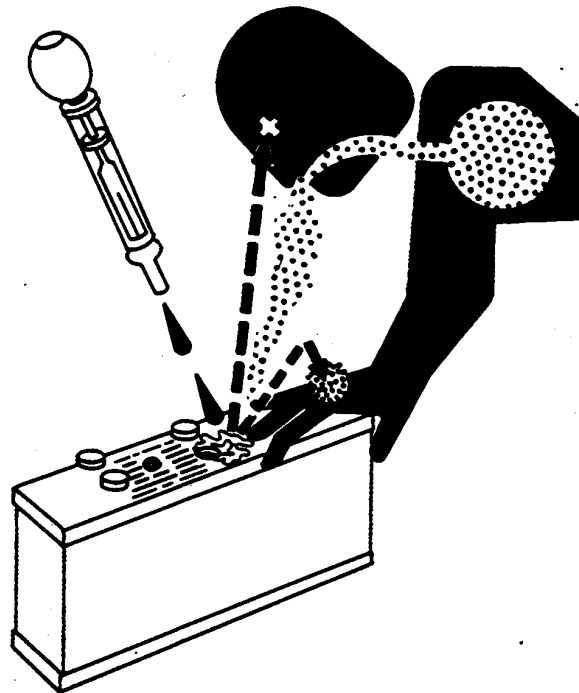
En cas d'ingestion d'acide:

1. Boire de l'eau ou du lait en grande quantité.
2. Absorber ensuite du lait de magnésie, des oeufs battus ou de l'huile végétale.
3. Consulter immédiatement un médecin.

En cas de gel, faire tourner le moteur pendant 30 minutes minimum pour garantir un mélange complet après l'ajout d'eau dans la batterie.

La ou les batteries de secours doivent être au minimum conformes aux capacités recommandées suivantes¹ à -18 °C (0 °F):

¹ La capacité totale recommandée est basée sur des batteries connectées en série ou en parallèle.



Acide sulfurique

Valeur prescrite

Circuit 12 V -	
Capacité minimum de batterie—Intensité de démarrage à froid.....	640 minimum
Capacité de réserve (minutes).....	285 minimum
Circuit 24 V -	
Capacité minimum de batterie—Intensité de démarrage à froid.....	570 minimum
Capacité de réserve (minutes).....	275 minimum

ZE59858,0000052 -28-16APR14-2/2

TS203 —UN—23AUG88

Changement de l'huile moteur et remplacement du filtre

NOTE: Pendant le fonctionnement initial d'un moteur neuf ou remis à neuf avec de l'huile Break-In Plus, changer l'huile et le filtre au bout de 100 heures et refaire le plein avec de l'huile John Deere Plus-50™ II ou une autre huile pour moteur diesel. Voir le tableau des intervalles de lubrification et d'entretien.

OILSCAN ou OILSCAN PLUS est un procédé d'échantillonnage John Deere qui permet de surveiller les performances de la machine et d'identifier les problèmes éventuels avant qu'ils causent des dommages importants. Les kits OILSCAN et OILSCAN PLUS sont disponibles auprès du concessionnaire John Deere local, du distributeur de moteurs ou d'un autre prestataire de services. Les échantillons d'huile doivent être prélevés avant la vidange. Voir les instructions fournies avec le kit.

NOTE: Selon l'application, la conception et la configuration du carter d'huile varie. Cependant, la procédure de pose et de dépose reste identique.

Selon l'application, l'emplacement de montage du guide de jauge d'huile varie. Se reporter au manuel technique approprié de la machine pour l'emplacement de montage.

1. Faire tourner le moteur pendant 5 minutes environ pour réchauffer l'huile moteur. Couper le moteur.
2. Retirer le bouchon de vidange (D) du carter d'huile.
3. Vidanger l'huile du moteur tant qu'elle est chaude.

NOTE: Vérifier si la rondelle en cuivre est endommagée et la remplacer si besoin.

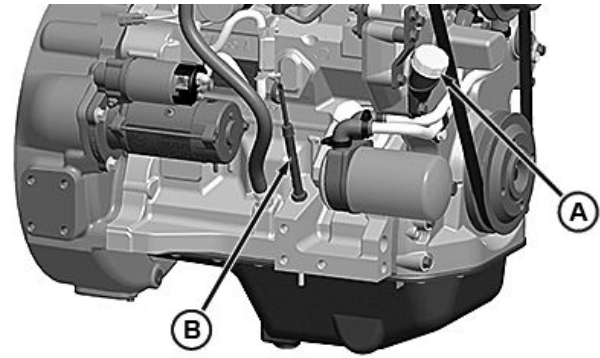
4. Installer le bouchon de vidange (D) et la rondelle en cuivre (E) et serrer au couple prescrit.

Valeur prescrite

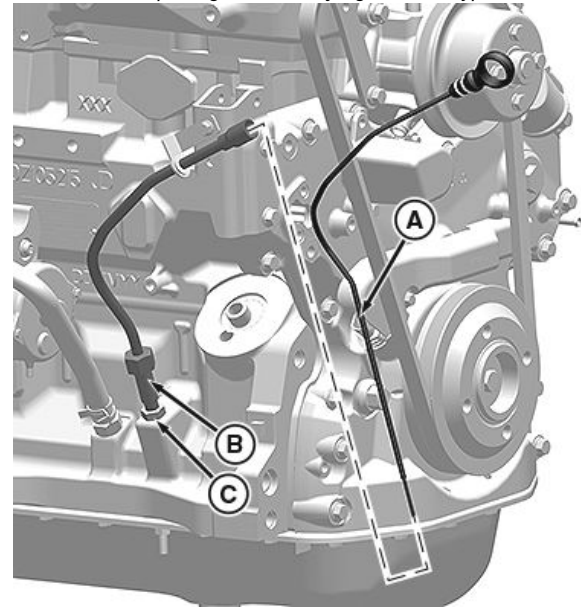
Bouchon de vidange du carter d'huile—Couple de serrage..... 70 N·m (52 lb·ft)

A—Jauge d'huile
B—Tube de jauge d'huile
C—Écrou

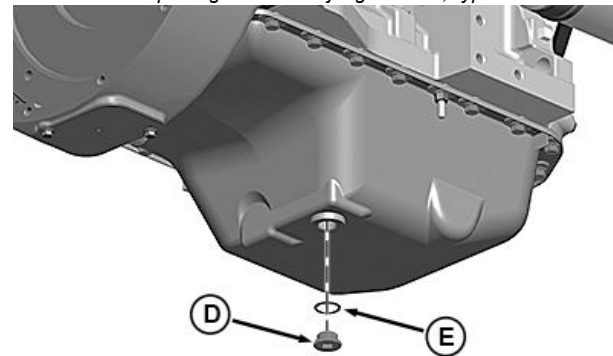
D—Bouchon de vidange
E—Rondelle en cuivre
F—Partie hachurée



Remplissage d'huile et jauge d'huile, type A

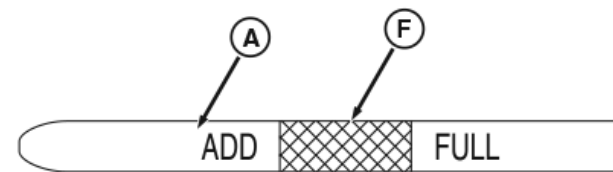


Remplissage d'huile et jauge d'huile, type B



Bouchon ou robinet de vidange d'huile

RG18611A —UN—10NOV20



Niveau d'huile sur la jauge d'huile

Suite, voir page suivante

KP41357,0000097 -28-27MAY25-1/2

RG25826A —UN—10NOV20

RG33023 —UN—13OCT20

RG25827 —UN—16MAY14

NOTE: En fonction de l'application du moteur, le filtre à huile est en position verticale ou horizontale.

5. Retirer le filtre à huile (A) à l'aide d'une clé à filtre appropriée. Mettre au rebut le filtre à huile (A) ainsi que le joint (B).

IMPORTANT: Ne pas endommager ni user le moteur.
La filtration des huiles est essentielle à l'obtention d'une lubrification correcte. Toujours remplacer le filtre régulièrement. Utiliser des filtres conformes aux caractéristiques de performances John Deere.

6. Nettoyer la surface d'étanchéité du filtre à huile.
7. Appliquer de l'huile moteur propre sur le joint du filtre à huile (B) neuf et sur les filetages du filtre à huile.
8. Visser le filtre à huile neuf sur la tête de filtre à huile jusqu'à ce que le joint du filtre à huile entre en contact avec la tête de filtre à huile.

IMPORTANT: Éviter toute fuite d'huile, ne pas endommager le filtre à huile et éliminer tout problème de dépose du filtre à huile. NE PAS trop serrer le filtre à huile.

9. Serrer le filtre à huile au couple prescrit à la main. NE PAS trop serrer le filtre à huile.

Valeur prescrite

Filtre à huile—Nombre de
 tours (après contact avec
 le joint)..... 3/4—1-1/4

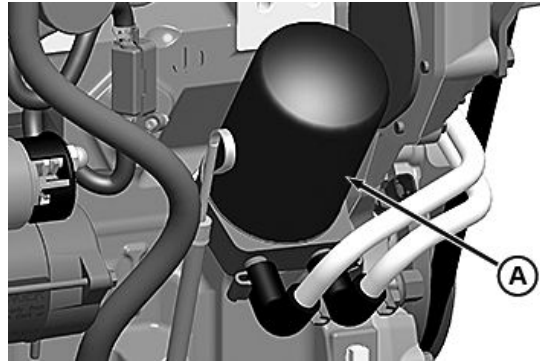
NOTE: La contenance en huile du carter-moteur peut varier légèrement. **TOUJOURS** s'assurer que le niveau d'huile se trouve dans la zone hachurée de la jauge d'huile. **NE PAS dépasser ce niveau.**

10. Remplir le carter-moteur d'huile moteur John Deere appropriée par le bouchon de remplissage d'huile. Voir Huile pour moteur diesel — Tier 4 Interim, Tier 4 Final, Phase IIIB et Phase IV dans la section Carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement pour déterminer l'huile moteur correcte.

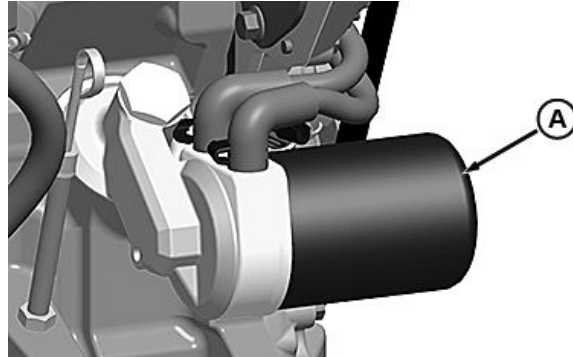
Pour déterminer la quantité correcte d'huile pour le moteur, voir Contenances en huile du carter-moteur à la section Caractéristiques.

IMPORTANT: Ne pas endommager ni user le moteur. S'assurer de la bonne lubrification des composants du moteur avant de démarrer ce dernier.

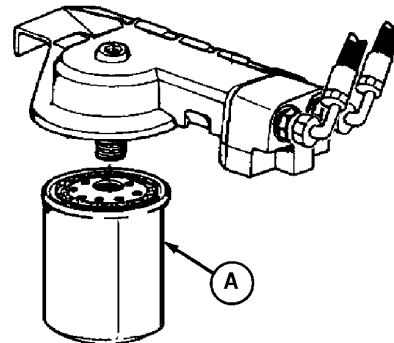
11. Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pour détecter d'éventuelles fuites.
12. Arrêter le moteur. Attendre 10 minutes et vérifier le niveau d'huile. Le relevé de niveau d'huile doit être dans la zone hachurée de la jauge.



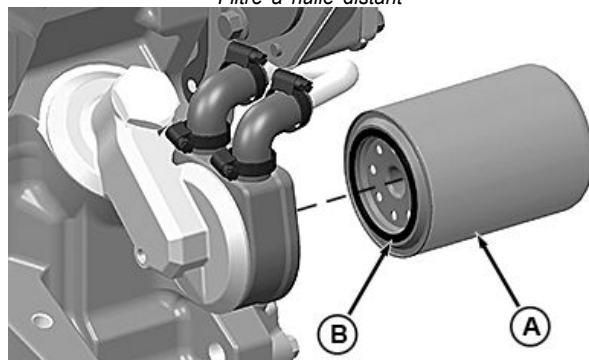
Moteur sans entraînement auxiliaire



Moteur avec entraînement auxiliaire



Filtre à huile distant



Dépose du filtre à huile

A—Filtre à huile

B—Joint du filtre à huile

RG26398 —UN—16SEP14

RG26398 —UN—16SEP14

RG11549 —UN—06DEC00

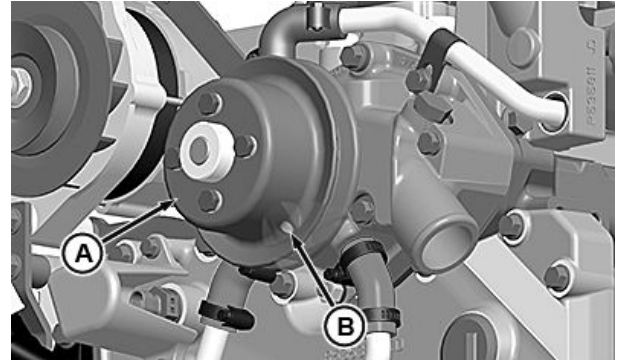
RG25563 —UN—17APR14

KP41357,0000097 -28-27MAY25-2/2

Contrôle visuel de la pompe à eau

NOTE: La poulie d'entraînement de la pompe à eau est transparente pour plus de clarté.

1. Contrôler l'orifice (B) d'évacuation de liquide de refroidissement. Nettoyer l'orifice d'évacuation s'il est colmaté.
2. Une fuite de liquide de refroidissement indique qu'un joint est endommagé.
3. De légères fuites de liquide de refroidissement sont normales. Si la quantité de liquide de refroidissement qui suinte de l'orifice d'évacuation est suffisante pour former des gouttes, la pompe à eau doit être remplacée ou remise en état.
4. Secouer la poulie (A) de la pompe à eau. Seul un léger mouvement radial du roulement doit être



Contrôle de la pompe à eau

A—Poulie

B—Orifice d'évacuation

observé. Si le roulement est desserré, remettre en état ou remplacer la pompe à eau.

ZE59858.0000054 -28-07MAY14-1/1

Contrôle du système d'aération du carter-moteur ouvert (OCV)

NOTE: Les raccords de collier de flexible peuvent varier.

1. Contrôler tous les flexibles (A, B, C et D) du système d'aération du carter-moteur ouvert pour voir s'ils sont fissurés, endommagés ou déchirés.
2. Vérifier que tous les colliers (E, F et H) ont une tension appropriée sur les flexibles.
3. Contrôler que la soupape bec de canard (I) ne fuit pas ou n'est pas obstruée.

A—Flexible d'admission

B—Flexible de vidange

C—Flexible de sortie

D—Flexible d'aération

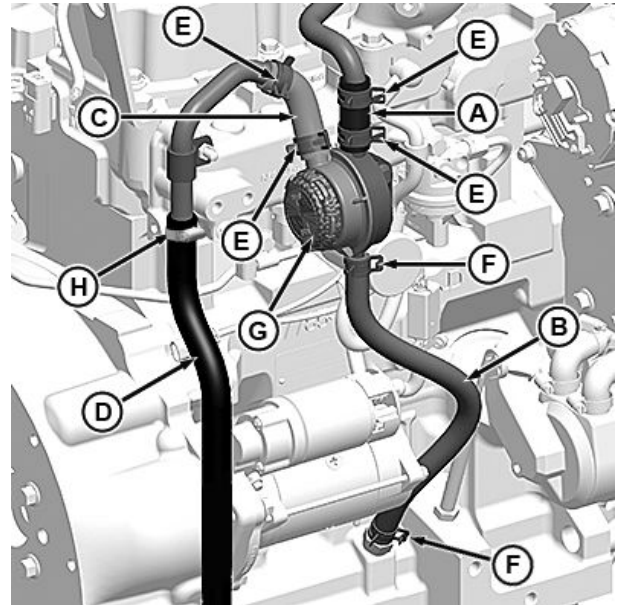
E—Collier 25 mm x 15 mm (4)

F—Collier 20 mm x 15 mm (2)

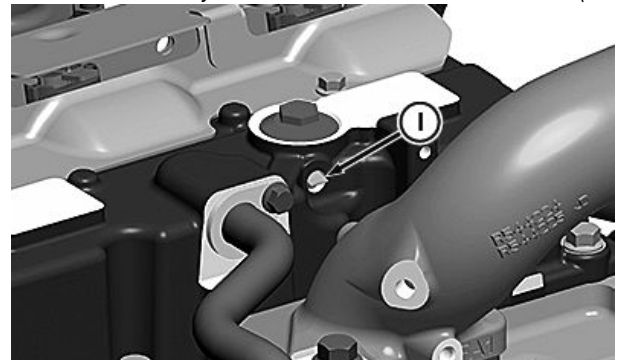
G—Filtre d'orifice de dégazage du carter-moteur

H—Collier de flexible

I—Soupape bec de canard



Flexibles et colliers du système d'aération du carter-moteur ouvert (OCV)



Soupape bec de canard

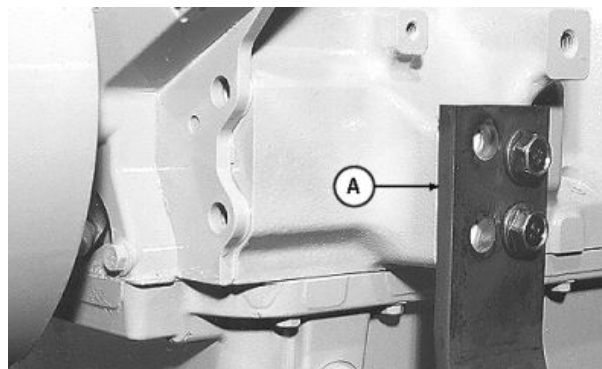
KP41357.0000098 -28-20NOV20-1/1

Vérification des supports de moteur

Le montage du moteur relève de la responsabilité du fabricant de l'équipement d'origine. Suivre les directives du fabricant pour les caractéristiques de montage.

IMPORTANT: Utiliser uniquement une boulonnerie de qualité SAE 8 ou supérieure pour le montage du moteur.

1. Vérifier que les supports de montage (A), les silentblocs et les boulons de montage du moteur sur le bâti-support et le bloc-moteur sont bien serrés. Serrer selon le besoin.
2. Contrôler l'état général des silentblocs, suivant équipement. Remplacer les silentblocs selon le besoin, si le caoutchouc est détérioré ou si les supports se sont affaissés.



Support de moteur

A—Support de montage

RG9905—UN—06JAN99

ZE59858,00002A2 -28-14NOV13-1/1

Vérification de la tension de la courroie trapézoïdale de l'alternateur et du ventilateur

Une courroie mal tendue cause un glissement entraînant une usure excessive du couvercle, des points de brûlure, une surchauffe ou des "glissements et grippages" pouvant déchirer la courroie.

Une tension élevée de la courroie entraîne la chauffe de la courroie et un étirement excessif ainsi qu'une détérioration des composants d'entraînement comme les poulies et les arbres. Les courroies trapézoïdales doivent être montées sur les côtés des poulies standard et non au fond des gorges.

La tension d'une courroie trapézoïdale standard peut être vérifiée avec un tensiomètre JDG529 (grosse flèche noire) ou équivalent. (Le tensiomètre est disponible auprès d'un concessionnaire John Deere, d'un distributeur de moteur ou d'un autre prestataire de services.)

1. Vérifier que les courroies ne sont ni fendillées, ni effilochées ni étirées. Les remplacer si nécessaire.
2. À l'aide d'un tensiomètre JDG529 ou d'un testeur de tension de courroie (A) et d'une règle de précision (B), vérifier la tension des courroies à chaud:
 - a. Lors de l'utilisation du tensiomètre JDG529, mesurer la tension de la courroie et la comparer avec les valeurs prescrites.
 - b. La flèche de la courroie, lors de l'utilisation d'un testeur de tension de courroie (A) et d'une règle de précision (B), est mesurée avec une force appliquée à mi-chemin entre les poulies.

Valeur prescrite

Courroie trapézoïdale
standard utilisée, option

A avec application

d'une force de 90 N (20

lbf)—Fléchissement..... 19 mm (0.75 in)

Courroie trapézoïdale

standard neuve, option

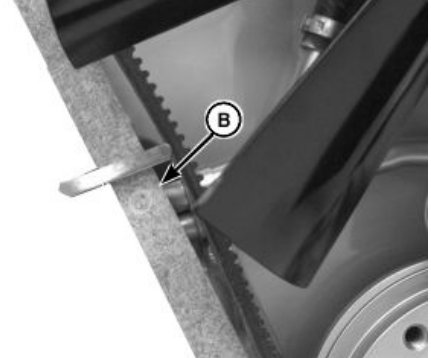
B avec application

d'une force de 90 N (20

lbf)—Fléchissement..... 9 mm (0.39 in)



Vérification de la tension d'une courroie avec un tensiomètre



Vérification de la tension d'une courroie avec une règle rectifiée

A—Testeur de tension

B—Règle de précision

Courroie trapézoïdale
standard utilisée, option

B avec application

d'une force de 90 N (20

lbf)—Fléchissement..... 13 mm (0.55 in)

Suite, voir page suivante

KP41357.00000A0 -28-27MAY25-1/3

RG7333A—UN—01DEC20

RG7334A—UN—01DEC20

IMPORTANT: Éviter d'endommager les courroies trapézoïdales et l'alternateur. Ne pas tendre ou détendre les courroies lorsqu'elles sont chaudes. Ne pas faire levier contre le châssis arrière de l'alternateur.

NOTE: L'alternateur peut faire partie du manuel technique de la machine ou du moteur, se reporter au manuel approprié pour les réglages de l'alternateur.

3. Si un réglage est nécessaire, appliquer une contre-clé sur la vis inférieure (B) et desserrer l'écrou (C).
4. Desserrer la vis supérieure (A) et faire tourner le châssis de l'alternateur jusqu'à ce que la courroie soit correctement tendue.

COURROIE TRAPÉZOÏDALE STANDARD—Valeur prescrite

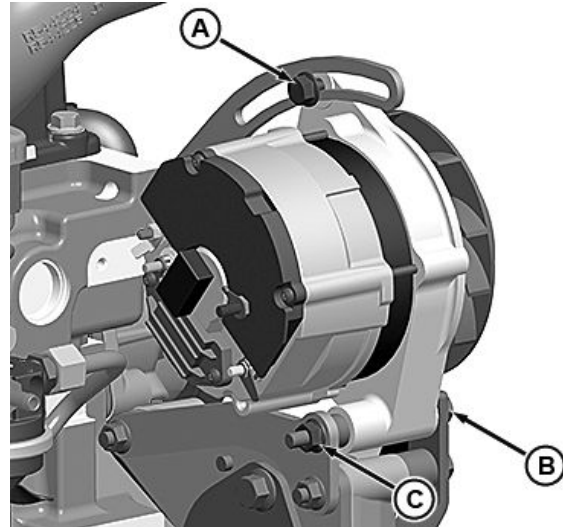
Courroie trapézoïdale neuve, option	
A—Tension.....	578–623 N (130–140 lbf)
Courroie trapézoïdale neuve, option	
B—Tension.....	520–610 N (117–137 lbf)
Courroie trapézoïdale usagée, option	
A—Tension.....	378–423 N (85–95 lbf)
Courroie trapézoïdale usagée, option	
B—Tension.....	400–490 N (90–110 lbf)

5. Serrer la vis supérieure (A), puis la vis inférieure (B) et l'écrou (C) au couple prescrit.

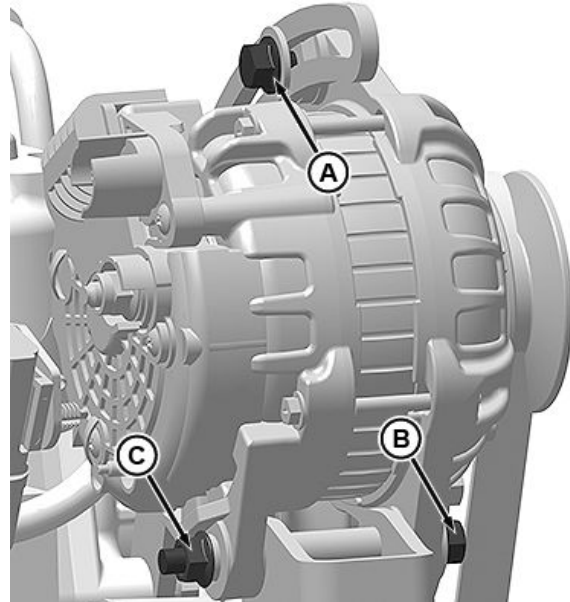
Valeur prescrite

Option A, vis et écrou—Couple de serrage.....	33 N·m (24 lb·ft)
Option B, vis et écrou—Couple de serrage.....	35 N·m (26 lb·ft)

6. Après avoir fait tourner une courroie neuve ou usagée pendant 10 minutes, revérifier la tension de la courroie.



Alternateur, option A



Alternateur, option B

A—Vis supérieure
B—Vis inférieure

C—Écrou

Suite, voir page suivante

KP41357,00000A0 -28-27MAY25-2/3

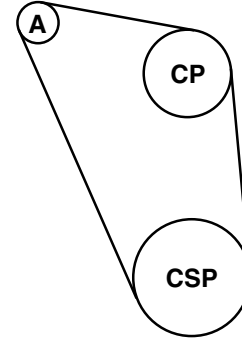
RG33187 —UN—19NOV20

RG33042 —UN—20OCT20

Acheminement de la courroie trapézoïdale

A—Alternateur
CP—Pompe à eau

CSP—Poulie du vilebrequin



Acheminement de la courroie trapézoïdale

KP41357,00000A0 -28-27MAY25-3/3

RG33193 —UN—20NOV20

Contrôle du système d'admission

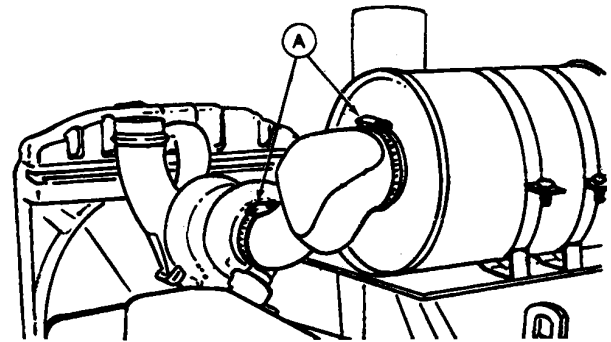
IMPORTANT: Le système d'admission doit être étanche. Toute fuite, même minime, peut entraîner une défaillance interne du moteur due à la pénétration de poussières abrasives dans le circuit d'admission.

1. Contrôler l'absence de fissures sur les tubulures d'admission. Remplacer selon le besoin.
2. Contrôler les colliers (A) des tubes raccordant le filtre à air, le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur. Resserrer les colliers si nécessaire. Ceci évite la pénétration de saletés pouvant provoquer des défaillances moteur dans le circuit d'admission.
3. Si le filtre à air du moteur est équipé d'un clapet de dépoussiérage en caoutchouc (B) s'assurer qu'il n'est ni bouché, ni fissuré. Remplacer selon le besoin.

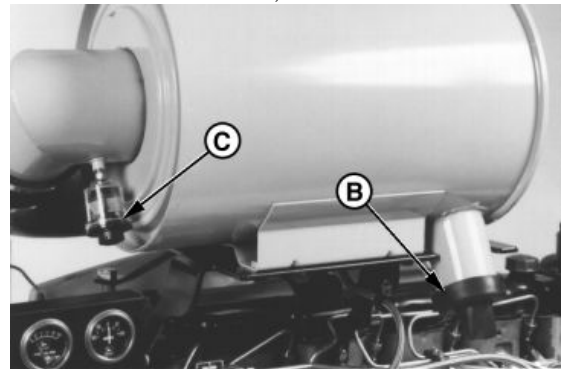
IMPORTANT: TOUJOURS REMPLACER l'élément de filtre à air primaire si le témoin d'encrassement indique un vide de 625 mm (25 in) H₂O, s'il est déchiré ou visiblement encrassé.

4. Contrôler le bon fonctionnement du témoin d'encrassement du filtre à air (C). Remplacer le témoin si nécessaire.

IMPORTANT: En l'absence de témoin d'encrassement du filtre à air, remplacer les éléments filtrants toutes les 500 heures ou tous les 12 mois, selon la première éventualité.



Colliers, contrôle



Clapet de dépoussiérage et témoin d'encrassement

A—Colliers
B—Clapet de dépoussiérage

C—Témoin d'encrassement du filtre à air

JR74534,000025D -28-26APR10-1/1

RG4689 —UN—20DEC88

RG7332B —UN—22JAN99

Contrôle de la connexion à la masse du moteur

Vérifier la connexion à la masse du moteur et s'assurer qu'elle est sûre et propre. Une masse en bon état empêche les arcs électriques susceptible d'endommager le moteur.

Vérifier le moteur à la masse du châssis.

Vérifier la batterie à la masse du châssis.

Vérifier le contrôleur du moteur à la masse (montage à distance).

RK80614,0000033 -28-26AUG21-1/1

Contrôle du circuit de refroidissement

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant brusquement du bloc de refroidissement sous pression peut causer de graves brûlures.

Arrêter le moteur. Retirer le bouchon de remplissage uniquement lorsqu'il est suffisamment refroidi pour pouvoir être touché à main nue. Avant de retirer complètement le bouchon, le desserrer d'abord lentement jusqu'au premier cran pour relâcher la pression.

IMPORTANT: L'air doit être purgé du circuit de refroidissement pendant son remplissage. Desserrer le raccord du capteur de température à l'arrière de la culasse ou le bouchon dans le boîtier de thermostat pour laisser l'air s'échapper lors du remplissage du circuit. Resserrer le raccord ou le bouchon une fois que la totalité de l'air a été expulsée. Le circuit de refroidissement doit être dépourvu d'air avant que la température du liquide de refroidissement moteur atteigne 80 °C (176 °F).



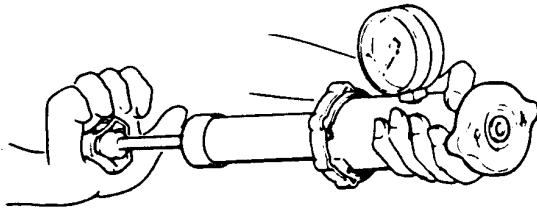
Liquides sous haute pression

1. Vérifier l'étanchéité de l'ensemble du circuit de refroidissement. Serrer fermement tous les colliers.
2. Inspecter soigneusement tous les flexibles du circuit de refroidissement pour s'assurer qu'ils ne sont ni durcis, ni ramollis, ni fendillés. Remplacer les flexibles s'ils présentent un des défauts ci-dessus.

ZE59858,00002F0 -28-17DEC13-1/1

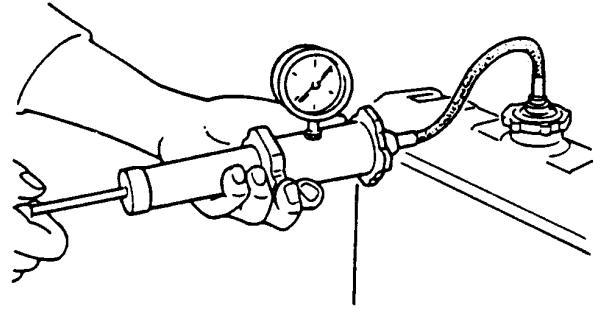
TS281 —UN—15APR13

Essai de pression du circuit de refroidissement



Contrôle du capuchon du radiateur

RG6557 — UN — 20JAN93



RG6558 — UN — 20JAN93

Contrôle du circuit de refroidissement:

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant brusquement du circuit de refroidissement sous pression peut causer de graves brûlures.

Arrêter le moteur. Retirer le bouchon de remplissage uniquement lorsqu'il est suffisamment refroidi pour pouvoir être touché à main nue. Pour relâcher la pression avant de le retirer complètement, retirer lentement le capuchon de pression et permettre à la pression de s'échapper avant de retirer complètement le capuchon.

Contrôle du capuchon du radiateur

1. Retirer le bouchon du radiateur et le fixer au testeur D05104ST, ou similaire, comme illustré.
2. Soumettre le bouchon à la pression prescrite.¹ Si le capuchon est intact, le manomètre doit maintenir la pression dans la plage normale pendant 10 secondes.

Valeur prescrite

Capuchon du radiateur—Pression maximale..... 125 kPa (1.25 bar; 18 psi)

Si le manomètre ne maintient pas la pression, remplacer le capuchon du radiateur.

3. Déposer le bouchon du manomètre, le tourner de 180° et effectuer un nouveau contrôle du bouchon. Ceci permet de vérifier que la première mesure est exacte.

Essai d'étanchéité du circuit de refroidissement

NOTE: Faire chauffer le moteur avant de tester l'étanchéité de l'ensemble du circuit de refroidissement.

¹Les pressions de contrôle recommandées sont valables pour tous les circuits de refroidissement OEM Deere. Pour les véhicules à applications spécifiques, contrôler le circuit de refroidissement et le capuchon de pression en fonction de la pression recommandée pour ce véhicule.

1. Laisser le moteur refroidir puis retirer le capuchon du radiateur avec précaution.
2. Faire l'appoint de liquide de refroidissement dans le radiateur.

IMPORTANT: NE PAS appliquer une pression excessive au circuit de refroidissement, car cela risque d'endommager le radiateur et les flexibles.

3. Brancher le manomètre et l'adaptateur à l'orifice de remplissage du radiateur, ou le vase d'expansion. Mettre le circuit de refroidissement sous la pression spécifiée suivante¹.

Valeur prescrite

Circuit de refroidissement—Pression maximale..... 125 kPa (1.25 bar; 18 psi)

4. Avec le circuit sous pression, contrôler l'étanchéité de tous les branchements de flexible du circuit de refroidissement, du radiateur et de la totalité du moteur.

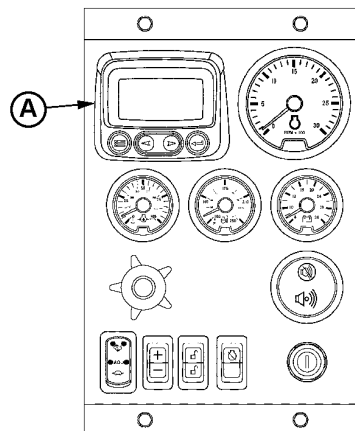
Si une fuite est détectée, l'éliminer et procéder à un nouveau test de pression du circuit.

Si aucune fuite n'est détectée mais que le manomètre indique une chute de pression, il y a peut-être une fuite de liquide de refroidissement interne dans le circuit ou au niveau du joint entre le bloc et la culasse. Contacter immédiatement le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services afin de résoudre ce problème.

Vérification et réglage des régimes moteur

Utiliser le compte-tours de l'indicateur de diagnostic (A) pour vérifier les régimes moteur. (Voir Caractéristiques de puissance et régime moteur dans la section Caractéristiques pour obtenir les valeurs prescrites de régime moteur.) Si un réglage du régime moteur est nécessaire, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

A—Compte-tours



Contrôle des régimes moteur à l'aide du compte-tours

ZE59858,00002A6 -28-27MAY25-1/1

RG13728 —UN—11NOV04

Vérification et réglage du jeu des soupapes

⚠ ATTENTION: Pour empêcher le démarrage accidentel du moteur lors du réglage des soupapes, toujours débrancher la borne **NÉGATIVE** (—) de la batterie.

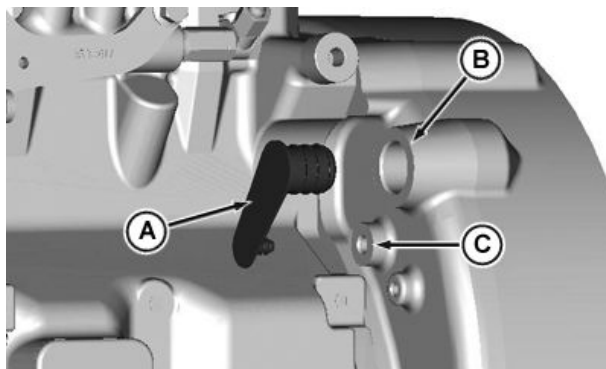
IMPORTANT: Le jeu des soupapes **DOIT ÊTRE** vérifié et réglé avec le moteur à **FROID**.

1. Déposer l'écran thermique de l'injecteur de carburant, le tube d'aération du carter-moteur et le cache-culbuteurs.
2. Retirer le bouchon (A) en plastique des perçages du carter du volant-moteur et monter l'outil de rotation du volant-moteur approprié (JDG820 ou JDE83). Installer la pige de calage de volant-moteur JDG1571 ou JDE81-4.

IMPORTANT: Contrôler visuellement les surfaces de contact des têtes de soupapes et des plaquettes d'usure des culbuteurs. S'assurer qu'aucune pièce ne présente une usure excessive, des cassures ou des fissures. Remplacer les pièces visiblement endommagées.

Procéder à un contrôle approfondi des culbuteurs présentant un jeu excessif au niveau des soupapes pour identifier les pièces endommagées.

3. Faire tourner le moteur dans la direction de fonctionnement, avec l'outil de rotation pour volant-moteur jusqu'à ce que l'axe de verrouillage s'engage dans le trou de calage du volant-moteur.



Perçage pour l'insertion de l'outil de rotation pour volant-moteur et de la pige de calage

A—Bouchon en plastique
B—Perçage pour outil de rotation pour volant-moteur
C—Alésage pour pige de calage

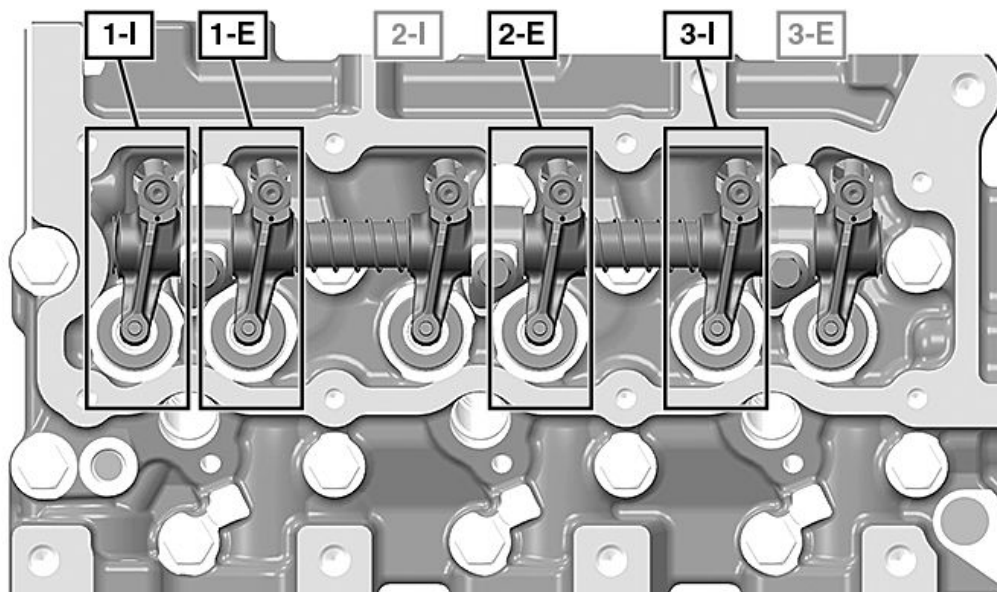
NOTE: Si les culbuteurs du cylindre n° 1 (à l'avant) ont du jeu, cela signifie que le moteur est au point mort haut de la course de compression du piston n° 1.

*NOTE: Si les culbuteurs du cylindre n° 1 (à l'avant) n'ont **PA S** de jeu, cela signifie que le moteur est au point mort haut de la course d'échappement du piston n° 1. Faire tourner le moteur d'un tour complet (360°) jusqu'au point mort haut de la course de compression du piston n° 1.*

Suite, voir page suivante

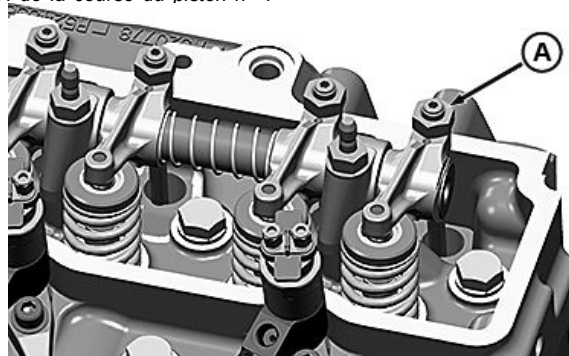
ZE59858,000005A -28-23SEP14-1/5

RG20536—UN—03JUN11



Réglage du jeu des soupapes—PMH de la course du piston n° 1

4. Avec le moteur verrouillé au PMH de la course de compression du piston n° 1, utiliser une jauge d'épaisseur courbée pour contrôler le jeu des soupapes d'échappement n° 1 et 2 et des soupapes d'admission n° 1 et 3. Desserrer l'écrou (A) de blocage sur la vis de réglage du culbuteur. Tourner la vis de réglage avec une clé hexagonale de 4 mm jusqu'à ce que la jauge d'épaisseur glisse avec une légère résistance. Maintenir la vis de réglage et serrer l'écrou de blocage au couple prescrit.



Contre-écrou de culbuteur

Valeur prescrite

Jeu des soupapes d'admission (entre culbuteur et tête de soupape, moteur froid) —Jeu..... 0,35 mm (0.014 in.)

Jeu des soupapes d'échappement (entre culbuteur et tête de soupape, moteur froid) —Jeu..... 0,45 mm (0.018 in.)

A—Écrou-frein

Contre-écrou de vis de réglage de soupape—Couple de serrage..... 27 N·m (20 lb.-ft.)

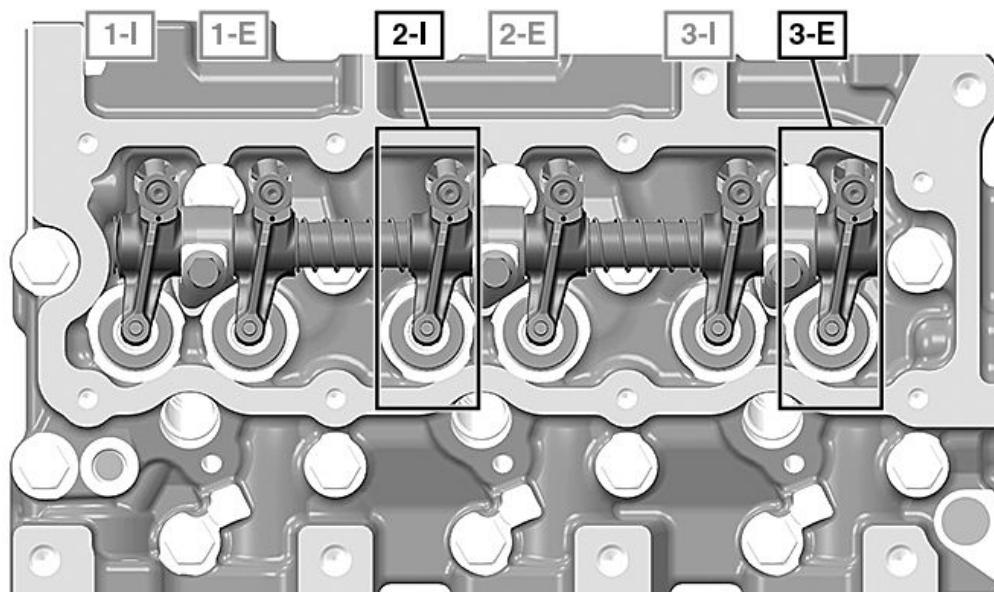
Contrôler de nouveau le jeu après avoir serré l'écrou de blocage. Régler le jeu selon le besoin.

Suite, voir page suivante

ZE59858,000005A -28-23SEP14-2/5

RG25055 —UN—12FEB14

RG24696 —UN—30OCT13



Réglage du jeu des soupapes—PMH de la course d'échappement du piston n° 1

5. À l'aide de l'outil de rotation pour volant-moteur, faire tourner le moteur de 360° dans la direction de fonctionnement jusqu'à ce que l'axe de verrouillage s'engage dans le trou de calage du volant-moteur. Le piston n° 1 est au PMH de sa course d'échappement. Les culbuteurs du piston n° 1 ne doivent **PAS** avoir de jeu.
6. Contrôler et régler sur les mêmes valeurs le jeu des soupapes d'échappement n° 3 et d'admission n° 2.
7. Retirer la pigne de calage et l'outil de rotation pour volant-moteur. Replacer le bouchon dans le carter de volant-moteur.
8. Lubrifier les composants de soupape avec une bonne quantité d'huile moteur.

ZE59858,000005A -28-23SEP14-3/5

9. Installer un joint (C) neuf sur la culasse (D). Ne pas mettre de produit d'étanchéité sur le joint.

IMPORTANT: Remplacer le joint (C) à chaque fois que le culbuteur est déposé.

10. Repose du cache-culbuteurs (B) sur la culasse
11. Serrer d'abord à la main les vis (A) à travers le cache-culbuteurs et le joint dans la culasse. Serrer les vis au couple prescrit en commençant par le centre et en allant vers les extrémités avant et arrière du cache-culbuteurs.

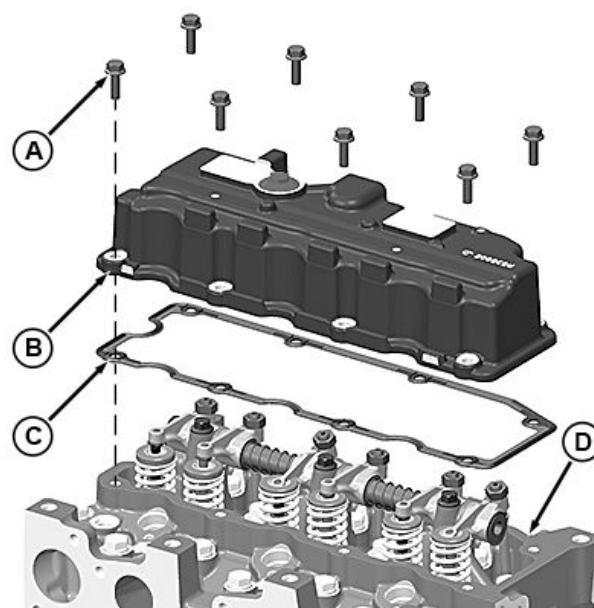
Valeur prescrite

Vis du cache-culbuteurs
—Couple de serrage..... 30 N·m (22 lb.-ft.)

12. Installer l'écran thermique de l'injecteur de carburant.

A—Vis (8 utilisées)
B—Cache-culbuteurs

C—Joint
D—Culasse



Montage du cache-culbuteurs

Suite, voir page suivante

ZE59858,000005A -28-23SEP14-4/5

13. Engager l'écran (B) thermique de l'injecteur dans la gorge (C) externe du cache-culbuteurs.

14. Poser les vis (A) et les serrer au couple prescrit.

Valeur prescrite

Vis —Couple de serrage..... 11 N·m (97 lb.-in.)

15. Installer la conduite d'arrivée du carter-moteur ouvert. Lubrifier le joint torique neuf avec de l'huile moteur et installer la conduite d'arrivée du filtre du carter-moteur ouvert dans le cache-culbuteurs. Serrer la vis M6 au couple prescrit.

Valeur prescrite

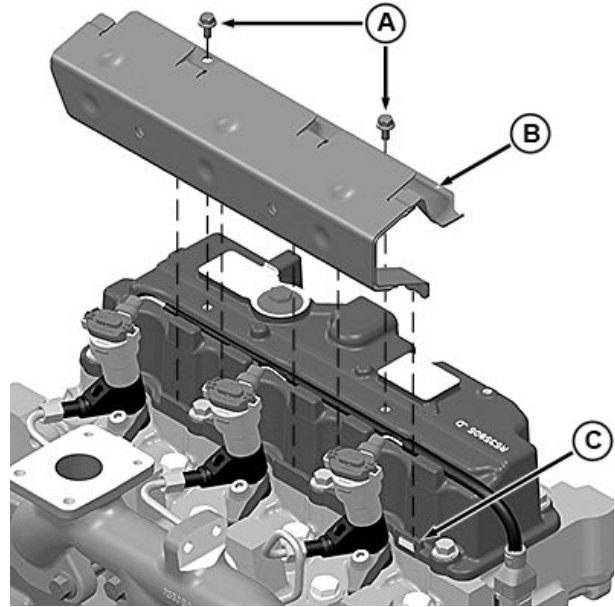
Vis M6 —Couple de serrage..... 15 N·m (133 lb.-in.)

16. Rebrancher la borne de la batterie.

A—Vis (2 utilisées)

B—Écran thermique de l'injecteur

C—Gorge externe



Écran thermique de l'injecteur

ZE59858,000005A -28-23SEP14-5/5

RG25052 —UN—12FEB14

Changement du filtre de carter-moteur ouvert

La vérification d'entretien du système d'aération du carter-moteur ouvert comprend le contrôle et/ou le remplacement des flexibles usés, fissurés, déformés ou présentant des fuites. S'assurer que les colliers de tension sont en bon état sur toutes les extrémités de flexible.

L'intervalle d'entretien minimum probable est d'au moins 1500 heures de service.

NOTE: Les raccords de collier de flexible peuvent varier.

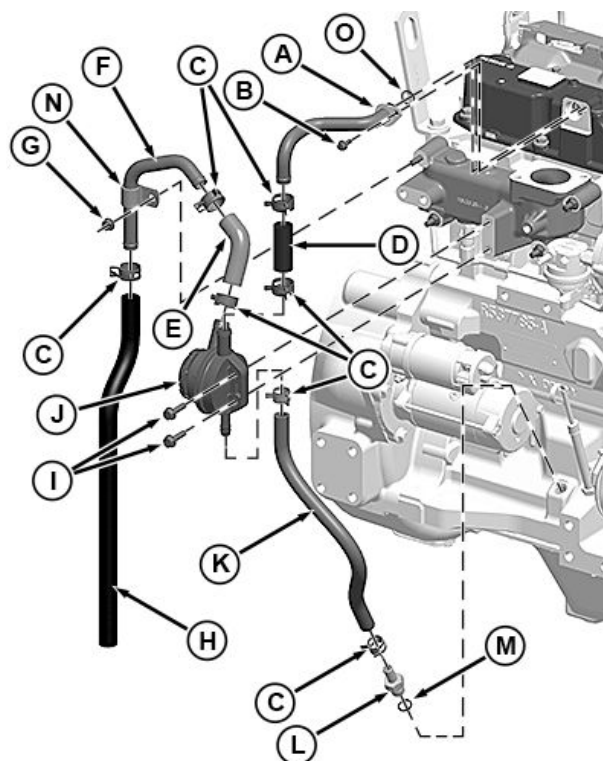
NOTE: Le filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert doit être remplacé en entier. L'intérieur du filtre n'est pas réparable.

Consommables:

- Graisse blanc neige AMOJELL® ou produit équivalent

Dépose du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert

1. Faire pression sur les colliers à tension constante (C) sur les deux extrémités du flexible de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (E) avec un outil approprié et positionner les colliers sur le tube de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (F).
2. Déposer le flexible de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (E) du raccord cannelé de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (F).
3. Faire pression sur les colliers à tension constante (C) sur le flexible de vidange d'huile du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (K) avec un outil approprié et positionner le collier à 50 mm (2.0 in) de l'extrémité du flexible.
4. Déposer le flexible de vidange d'huile du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (K) du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (J) et en contrôler l'état.
5. Faire pression sur les colliers à tension constante (C) sur les deux extrémités du flexible d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (D) avec un outil approprié et positionner les colliers sur le tube d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (A).
6. Déposer le flexible d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (D) du raccord cannelé du filtre du système d'aération du



Filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert

- | | |
|---|---|
| A—Tube d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert | I— Vis M8 x 30 mm (2) |
| B—Vis M6 x 16 mm | J— Filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert |
| C—Collier à tension constante (7) | K—Flexible de vidange d'huile |
| D—Flexible d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert | L— Clapet antiretour de vidange d'huile |
| E—Flexible de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert | M—Joint torique 15 mm |
| F—Tube de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert | N—Collier en P |
| G—Écrou M8 à collerette | O—Joint torique 19 mm |
| H—Flexible de l'orifice de dégazage du système d'aération du carter-moteur ouvert | |

carter-moteur ouvert (J) et du tube d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (A) et en contrôler l'état.

7. Déposer les deux vis (I) du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (J). Déposer le filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (J).

Suite, voir page suivante

KP41357.00000A2 -28-01DEC20-1/3

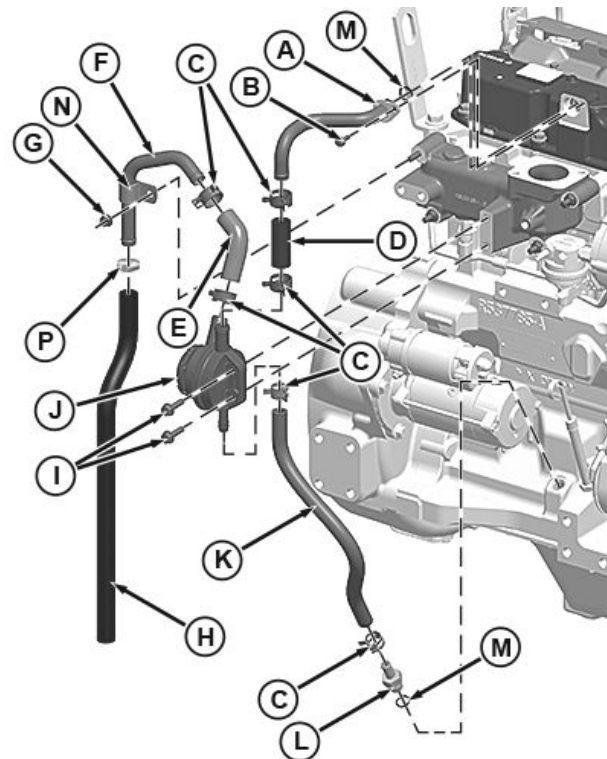
Pose du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert

1. Installer deux vis (I) à travers le filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (J) dans les trous filetés du collecteur d'admission. Serrer les vis au couple prescrit.

Valeur prescrite

Vis de montage du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert
— Couple de serrage..... 40 N·m (30 lb·ft)

2. Installer deux colliers à tension constante (C) sur le tube d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (A).
3. Lubrifier le diamètre intérieur (D.I.) des deux extrémités du flexible d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (D).
4. Insérer une extrémité du flexible d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (D) sur le tube d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (A). Poser l'autre extrémité sur le raccord cannelé d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (J).
5. Faire pression sur les colliers à tension constante (C) avec un outil approprié et positionner les colliers à 2–5 mm (0.08–0.20 in) de l'extrémité du flexible (D).
6. Lubrifier le diamètre intérieur du flexible de vidange d'huile (K) du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert. Installer le flexible de vidange d'huile (K) sur le filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (J).
7. Installer deux colliers à tension constante (C) sur le tube d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (K). Positionner les colliers à 50 mm (2.0 in) des extrémités du flexible.
8. Faire pression sur les colliers à tension constante (C) avec un outil approprié et positionner les colliers à 2–5 mm (0.08–0.20 in) de l'extrémité du flexible (K).
9. Lubrifier le D.I. des deux extrémités du flexible de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (E).
10. Insérer une extrémité du flexible de sortie (E) du filtre de carter-moteur ouvert sur le raccord cannelé de sortie du filtre de carter-moteur ouvert.
11. Installer deux colliers (C) à tension constante sur le tube (F) de sortie du filtre de carter-moteur ouvert.
12. Installer le flexible de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (E) sur le tube de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (F).
13. Si besoin, orienter le tube de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (F).



Filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert

- | | |
|--|---|
| A—Tube d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert | H—Flexible de l'orifice de dégazage du système d'aération du carter-moteur ouvert |
| B—Vis M6 x 16 mm | I— Vis M8 x 30 mm (2) |
| C—Collier à tension constante (7) | J— Filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert |
| D—Flexible d'admission du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert | K—Flexible de vidange d'huile |
| E—Flexible de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert | L—Clapet antiretour de vidange d'huile |
| F—Tube de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert | M—Joint torique (2) |
| G—Écrou M8 à collerette | N—Collier en P |

14. Installer le collier (N) en P autour du tube, sur le goujon de montage du collecteur d'admission. Installer l'écrou à collerette (G) et le serrer au couple prescrit.

15. Faire pression sur les colliers à tension constante (C) avec un outil approprié et positionner les colliers à 2–5 mm (0.08–0.20 in) de chaque extrémité du flexible de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert (E).

Valeur prescrite

Écrou M8 à collerette du collier en P du tube de sortie du filtre du système d'aération du carter-moteur ouvert
— Couple de serrage..... 35 N·m (26 lb·ft)

Suite, voir page suivante

KP41357,00000A2 -28-01DEC20-2/3

IMPORTANT: Éviter d'endommager le flexible de l'orifice de dégazage du système d'aération du carter-moteur ouvert. Ecarter le flexible de l'orifice de dégazage du système d'aération

du carter-moteur ouvert pour éviter tout pincement ou blocage du flexible.

KP41357,00000A2 -28-01DEC20-3/3

Lubrification et entretien—6000 heures/72 mois

Rinçage et remplissage du circuit de refroidissement

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant brusquement du circuit de refroidissement sous pression peut causer de graves brûlures.

Arrêter le moteur. Retirer le bouchon de remplissage uniquement lorsqu'il est suffisamment refroidi pour pouvoir être touché à main nue. Desserrer lentement le bouchon jusqu'au premier cran pour éliminer la pression avant de le retirer complètement.

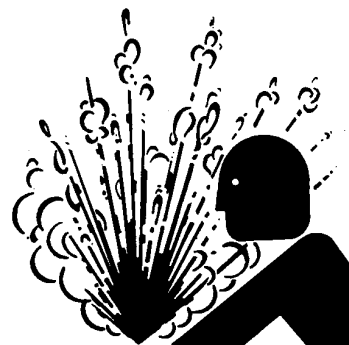
NOTE: Si le liquide de refroidissement COOL-GARD II n'est pas utilisé, l'intervalle de vidange est réduit à 2000 heures ou 24 mois de service.

NOTE: Il existe deux types de boîtier de thermostat. Utiliser la procédure appropriée.

Consommables:

- Liquide de refroidissement moteur
- Joints plats
- Graisse blanc neige AMOJELL® ou produit équivalent

*RESTORE est une marque commerciale de Fleetguard.
RESTORE PLUS est une marque commerciale de Fleetguard.*



Liquides sous haute pression

- Fleetguard® RESTORE™ or RESTORE PLUS™ ou produit équivalent

Vidange et rinçage du circuit de refroidissement

1. Effectuer un essai de pression du circuit de refroidissement et du capuchon de pression complet, si ce n'est déjà fait. Voir Essai de pression du circuit de refroidissement dans la section Lubrification et entretien — 500 heures de service/12 mois.

Suite, voir page suivante

KP41357,000009A -28-03DEC20-1/4

TS281 —UN—15APR13

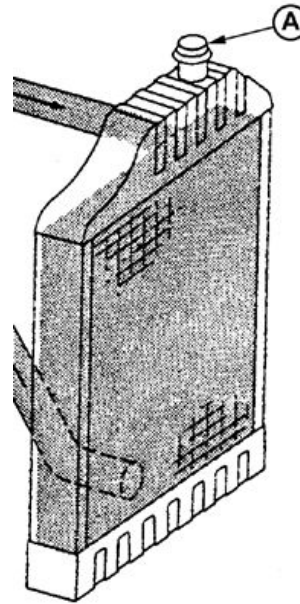
2. Ouvrir lentement le capuchon du radiateur (A) pour relâcher la pression et permettre au liquide de refroidissement de s'écouler.
3. Déposer le bouchon de vidange (B) du bloc-moteur. Vidanger tout le liquide de refroidissement du bloc-moteur.
4. Ouvrir la soupape de vidange du radiateur. Vidanger tout le liquide de refroidissement du radiateur.
5. Une fois le liquide de refroidissement évacué, fermer toutes les soupapes de vidange et réinstaller le bouchon. Serrer le bouchon au couple prescrit.

Valeur prescrite

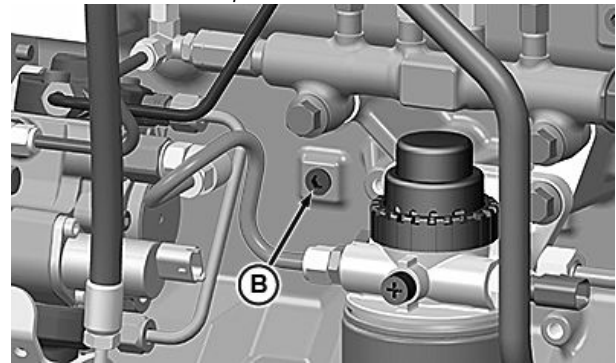
Bouchon de vidange
du liquide de
refroidissement du
bloc-cylindres—Couple
de serrage.....17 N·m (150 lb·in)

A—Capuchon du radiateur

**B—Bouchon de vidange du
liquide de refroidissement
du bloc-cylindres**



Capuchon du radiateur



Bouchon de vidange du liquide de refroidissement

Suite, voir page suivante

KP41357,000009A -28-03DEC20-2/4

RG12833 —UN—13FEB03

RG28091 —UN—27JUN14

6. Pour l'option A uniquement, débrancher la conduite de liquide de refroidissement (I) du boîtier de thermostat (A).
7. Déposer le tuyau de by-pass (H) de la pompe à eau du boîtier de thermostat (A). Retirer les vis (C), le boîtier de thermostat (A) et le thermostat (E).

NOTE: Utiliser un joint plat neuf à chaque fois que le boîtier de thermostat est installé et serré.

8. Réinstaller le boîtier de thermostat (A) et le joint plat (B), sans le thermostat. Serrer les vis (C) au couple prescrit.

Valeur prescrite

Option A, vis du boîtier de thermostat—Couple de serrage.....	55 N·m (41 lb·ft)
Option B, vis du boîtier de thermostat—Couple de serrage.....	70 N·m (52 lb·ft)

9. Lubrifier le diamètre intérieur du tuyau de joint d'étanchéité de by-pass (D) avec de la graisse blanc neige AMOJELL® ou un produit équivalent.
10. Réinstaller de tuyau de by-pass (H) de la pompe à eau.
11. Pour l'option A uniquement, brancher la conduite de liquide de refroidissement (I) et serrer au couple prescrit.

Valeur prescrite

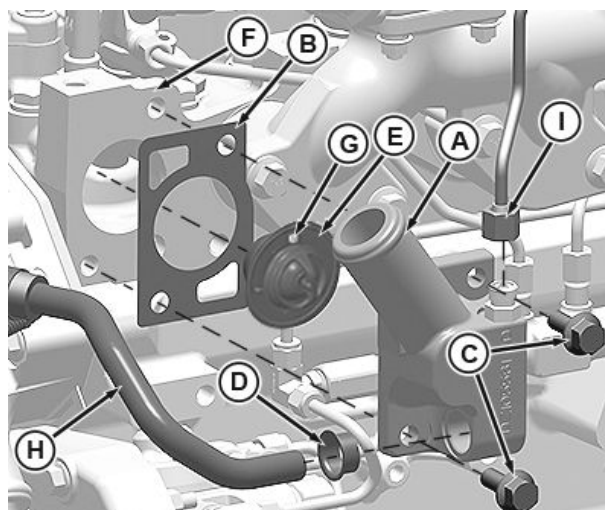
Écrou de conduite de liquide de refroidissement—Couple de serrage.....	20 N·m (177 lb·in)
--	--------------------

12. Tester la température d'ouverture du thermostat. Voir Essai de la température d'ouverture des thermostats dans la section Lubrification et entretien—6000 heures/72 mois.
13. Remplir le circuit de refroidissement d'eau claire. Faire tourner le moteur pendant 10 minutes pour décoller la rouille ou les sédiments éventuels.

⚠ ATTENTION: Éviter les risques de brûlures. Ne pas faire tourner le moteur pendant plus de 10 minutes. L'eau du moteur risquerait alors de trop chauffer et de causer des brûlures lors de la vidange du bloc-moteur et du radiateur.

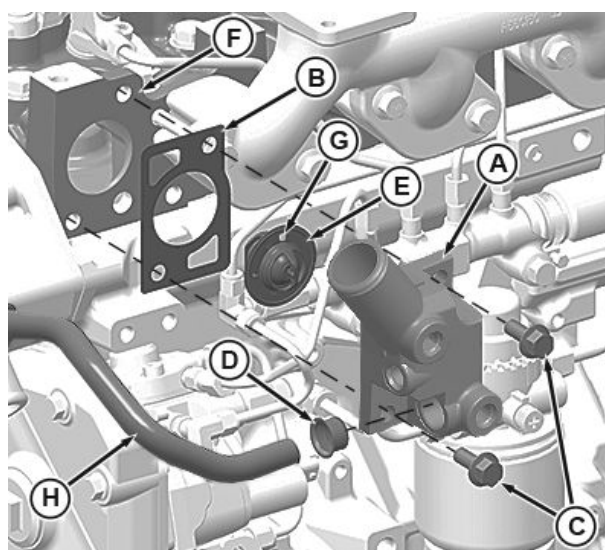
IMPORTANT: Éviter d'endommager le moteur avec une chaleur excessive. Ne pas faire tourner le moteur pendant plus de 10 minutes. Cela risquerait d'entraîner une surchauffe du moteur et d'endommager les composants du moteur.

14. Arrêter le moteur. Desserrer lentement le capuchon du radiateur et le flexible inférieur du radiateur et les déposer. Vidanger immédiatement toute l'eau restant



Thermostat et boîtier, option A

- | | |
|--|--|
| A—Boîtier de thermostat | F—Culasse |
| B—Joint plat | G—Purgeur |
| C—Vis M10 x 25 mm (2) | H—Tuyau de by-pass |
| D—Joint d'étanchéité du tuyau de by-pass | I—Conduite de liquide de refroidissement |
| E—Thermostat | |



Thermostat et boîtier, option B

- | | |
|--|--------------------|
| A—Boîtier de thermostat | E—Thermostat |
| B—Joint plat | F—Culasse |
| C—Vis M10 x 30 mm (2) | G—Purgeur |
| D—Joint d'étanchéité du tuyau de by-pass | H—Tuyau de by-pass |

dans le circuit avant que la rouille et les sédiments ne se déposent.

15. Après avoir vidangé l'eau, réinstaller le flexible inférieur du radiateur.

Suite, voir page suivante

KP41357,000009A -28-03DEC20-3/4

⚠ ATTENTION: Éviter tout risque de blessure. De nombreux produits de rinçage de liquide de refroidissement sont alcalins ou acides. Suivre les consignes de sécurité associées au produit.

16. Remplir le circuit de refroidissement d'eau claire et d'un nettoyeur renforcé pour circuit de refroidissement tel que Fleetguard® RESTORE™ ou RESTORE PLUS™. Reposer le capuchon du radiateur et suivre les instructions du fabricant figurant sur l'étiquette
17. Après le cycle de nettoyage, laisser le système refroidir suffisamment pour être touché à main nue. Desserrer lentement le capuchon du radiateur et le déposer.
18. Ouvrir la soupape de vidange du radiateur et retirer le bouchon de vidange du liquide de refroidissement du moteur comme indiqué aux étapes (3 et 4). Vidanger complètement le nettoyeur du circuit de refroidissement présent dans le circuit de refroidissement.
19. Fermer la soupape de vidange du radiateur et insérer le bouchon de vidange de liquide de refroidissement du moteur dans le bloc-moteur. Serrer le bouchon au couple prescrit.

Valeur prescrite

Bouchon de vidange
du liquide de
refroidissement du
bloc-cylindres—Couple
de serrage..... 17 N·m (150 lb·in)

20. Déposer le boîtier de thermostat (A) comme indiqué aux étapes (6 à 11).

⚠ ATTENTION: Éviter d'endommager le moteur. S'assurer que la désaération du circuit de refroidissement est correcte. Orienter la goupille du purgeur du thermostat vers le haut.

21. Poser le thermostat (E) en tournant le purgeur (G) vers le haut, comme illustré.

NOTE: Utiliser un joint plat neuf à chaque fois que le boîtier de thermostat est installé.

22. Poser le joint plat (B), le boîtier de thermostat (A) et les vis (C). Serrer les vis (C) au couple prescrit.

RESTORE est une marque commerciale de Fleetguard.
RESTORE PLUS est une marque commerciale de Fleetguard.

Valeur prescrite

Vis du boîtier de
thermostat—Option A,
couple de serrage..... 55 N·m (41 lb·ft)
Option B, couple de
serrage 70 N·m (52 lb·ft)

23. Lubrifier le diamètre intérieur du tuyau de joint d'étanchéité de by-pass (D) avec de la graisse blanc neige AMOJELL® ou un produit équivalent. Réinstaller le tuyau de by-pass (H) de la pompe à eau.

24. Pour l'option A uniquement, brancher la conduite de liquide de refroidissement (I) et serrer au couple prescrit.

Valeur prescrite

Écrou de conduite
de liquide de
refroidissement—Couple
de serrage..... 20 N·m (177 lb·in)

25. Ajouter du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion.
26. Le niveau de liquide de refroidissement doit se trouver au bas de la goulotte de remplissage du vase d'expansion ou du radiateur. Si le moteur est équipé d'un vase d'expansion translucide, le niveau de liquide de refroidissement doit se trouver au repère de niveau maximum du vase d'expansion. Reposer le capuchon du radiateur.
27. La capacité du circuit de refroidissement peut considérablement varier. Consulter le livret d'entretien pour connaître la capacité correspondante.
28. Faire tourner le moteur pour faire circuler le liquide de refroidissement dans tout le circuit jusqu'à ce que la température normale de fonctionnement du moteur soit atteinte.

Valeur prescrite

Liquide de
refroidissement
moteur—Température..... 82–95 °C (180–203 °F)

29. Vérifier le niveau de liquide de refroidissement et contrôler l'étanchéité du circuit de refroidissement.

KP41357,000009A -28-03DEC20-4/4

Essai de la température d'ouverture des thermostats

NOTE: Il existe deux types de boîtier de thermostat.
Utiliser la procédure appropriée.

Consommables:

- Liquide de refroidissement moteur
- Joints plats
- Graisse blanc neige AMOJELL® ou produit équivalent

Dépose du thermostat

1. Contrôler visuellement le pourtour du boîtier de thermostat pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuites.



Liquides sous haute pression

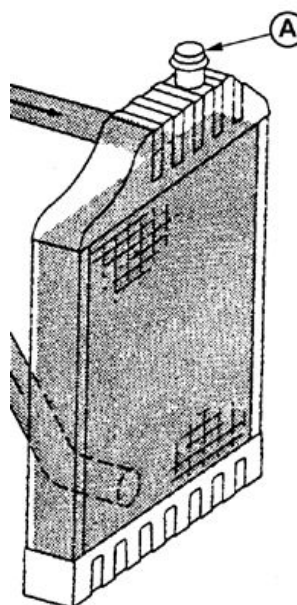
TS281 —UN—15APR13

KP41357,000009B -28-03DEC20-1/7

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant brusquement du circuit de refroidissement sous pression peut causer de graves brûlures.

Arrêter le moteur. Retirer le bouchon de remplissage uniquement lorsqu'il est suffisamment refroidi pour pouvoir être touché à main nue. Desserrer lentement le bouchon jusqu'au premier cran pour éliminer la pression avant de le retirer complètement.

2. Ouvrir lentement le capuchon du radiateur (A) pour relâcher la pression et permettre au liquide de refroidissement de s'écouler.



Capuchon du radiateur

RG12833 —UN—13FEB03

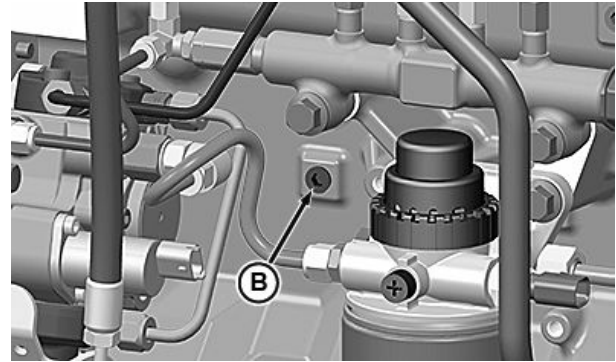
Suite, voir page suivante

KP41357,000009B -28-03DEC20-2/7

3. Déposer le bouchon de vidange (B) du bloc-moteur. Vidanger le liquide de refroidissement du bloc-moteur.
4. Ouvrir la soupape de vidange du radiateur. Vidanger le liquide de refroidissement du radiateur.
5. Une fois le liquide de refroidissement évacué, fermer toutes les soupapes de vidange et réinstaller le bouchon. Serrer le bouchon au couple prescrit.

Valeur prescrite

Bouchon de vidange
du liquide de
refroidissement du
bloc-cylindres—Couple
de serrage.....17 N·m (150 lb·in)



Bouchon de vidange du liquide de refroidissement

A—Capuchon du radiateur

B—Bouchon de vidange du
liquide de refroidissement
du bloc-cylindres

KP41357,000009B -28-03DEC20-3/7

6. Pour l'option A uniquement, débrancher la conduite de liquide de refroidissement (I) du boîtier de thermostat (A).

A—Boîtier de thermostat

B—Joint plat

C—Vis M10 x 25 mm (2)

D—Joint d'étanchéité du tuyau
de by-pass

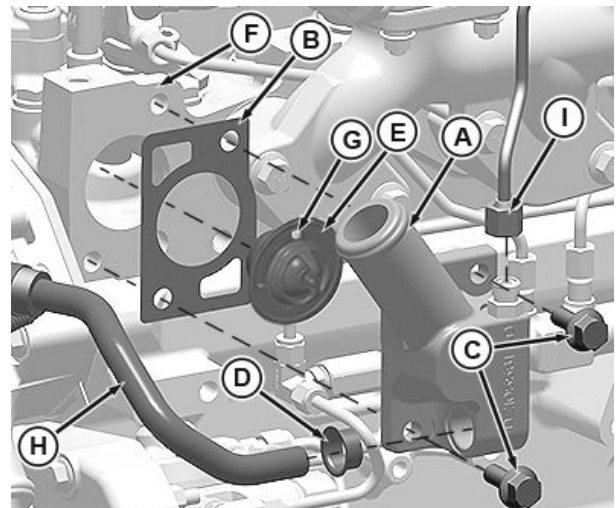
E—Thermostat

F—Culasse

G—Purgeur

H—Tuyau de by-pass

I—Conduite de liquide de
refroidissement



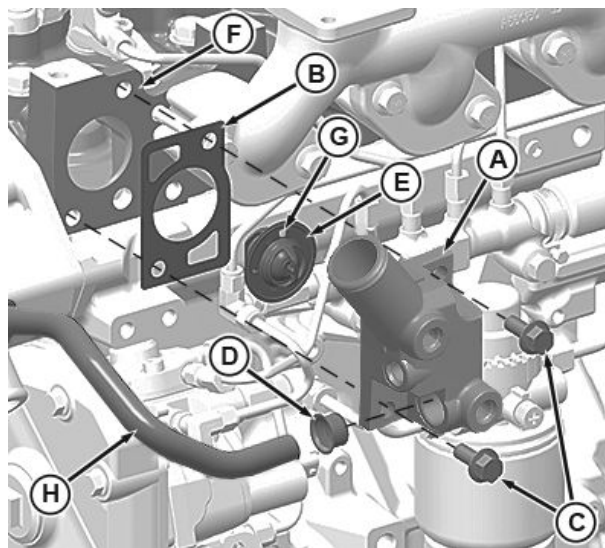
Thermostat et boîtier, option A

Suite, voir page suivante

KP41357,000009B -28-03DEC20-4/7

7. Déposer le tuyau de by-pass (H) de la pompe à eau du boîtier de thermostat (A). Retirer les vis (C), le boîtier de thermostat (A) et le thermostat (E).

A—Boîtier de thermostat	E—Thermostat
B—Joint plat	F—Culasse
C—Vis M10 x 30 mm (2)	G—Purgeur
D—Joint d'étanchéité du tuyau de by-pass	H—Tuyau de by-pass



Thermostat et boîtier, option B

Suite, voir page suivante

KP41357,000009B -28-03DEC20-5/7

RG33118 —UN—17NOV20

Essai de la température d'ouverture du thermostat

1. Effectuer un contrôle visuel pour s'assurer que les thermostats ne présentent aucun signe de corrosion ou de détérioration.

⚠ ATTENTION: NE PAS laisser le thermostat ou le thermomètre reposer contre le flanc ou le fond du récipient pendant le réchauffage de l'eau. Ils risqueraient d'être endommagés s'ils sont trop chauffés.

2. suspendre un thermostat et un thermomètre dans un récipient rempli d'eau.
3. Remuer l'eau à mesure qu'elle chauffe. Observer le comportement d'ouverture du thermostat et comparer aux valeurs prescrites.

Valeur prescrite

Début d'ouverture du thermostat—Température.....	83 °C (181 °F)
Ouverture complète du thermostat—Température.....	95 °C (203 °F)

NOTE: Les tolérances de fabrication varient selon les fournisseurs, les températures pour la première ouverture et pour l'ouverture totale peuvent donc différer légèrement des températures indiquées.

4. Retirer le thermostat et observer la fermeture du thermostat lors du refroidissement. Dans l'air ambiant, le thermostat doit se fermer complètement. Le processus de fermeture doit être lent et régulier.
5. Remplacer le thermostat selon le besoin.

Installation du thermostat

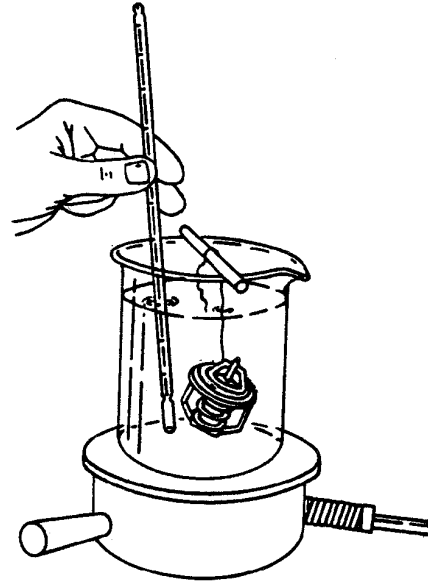
1. Si nécessaire, installer le joint d'étanchéité (F) dans le boîtier de thermostat.
2. Si nécessaire, déposer le matériau d'étanchéité des surfaces de la culasse (F) et du boîtier de thermostat (A).

IMPORTANT: Éviter toute surchauffe du moteur. S'assurer que la désaération du circuit de refroidissement est correcte. Orienter la goupille du purgeur du thermostat vers le haut.

3. Poser le thermostat (E) en tournant le purgeur (G) vers le haut, comme illustré.

NOTE: Utiliser un joint plat neuf à chaque fois que le boîtier de thermostat est installé.

4. Poser le joint plat (B), le boîtier de thermostat (A) et les vis (C). Serrer les vis (C) au couple prescrit.



Essai de la température d'ouverture du thermostat

Valeur prescrite

Vis du boîtier de thermostat—Option A, couple de serrage.....	55 N·m (41 lb·ft)
Option B, couple de serrage	70 N·m (52 lb·ft)

5. Lubrifier le diamètre intérieur du tuyau de joint d'étanchéité de by-pass (D) avec de la graisse blanc neige AMOJELL[®] ou un produit équivalent. Réinstaller de tuyau de by-pass (H) de la pompe à eau.
6. Pour l'option A uniquement, brancher la conduite de liquide de refroidissement (I) et serrer au couple prescrit.

Valeur prescrite

Écrou de conduite de liquide de refroidissement—Couple de serrage.....	20 N·m (177 lb·in)
--	--------------------

7. Ajouter du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion.
8. Le niveau de liquide de refroidissement doit se trouver au bas de la goulotte de remplissage du vase d'expansion ou du radiateur. Si le moteur est équipé d'un vase d'expansion translucide, le niveau de liquide de refroidissement doit se trouver au repère de niveau maximum du vase d'expansion. Reposer le capuchon du radiateur.
9. La capacité du circuit de refroidissement peut considérablement varier. Consulter le livret d'entretien pour connaître la capacité correspondante.

Suite, voir page suivante

KP41357.000009B -28-03DEC20-6/7

10. Faire tourner le moteur pour faire circuler le liquide de refroidissement dans tout le circuit jusqu'à ce que la température normale de fonctionnement du moteur soit atteinte.

11. Vérifier le niveau de liquide de refroidissement et contrôler l'étanchéité du circuit de refroidissement.

Valeur prescrite

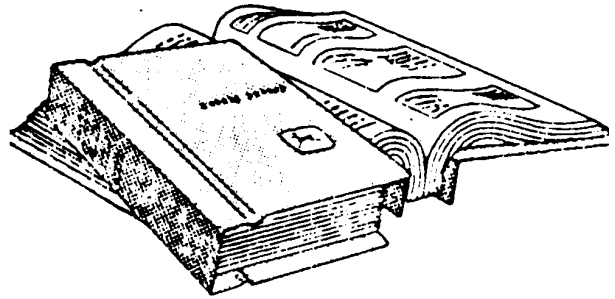
Liquide de
refroidissement
moteur—Température..... 82–95 °C (180–203 °F)

KP41357,000009B -28-03DEC20-7/7

Entretien selon le besoin

Informations supplémentaires sur l'entretien

Ce livret n'est pas un manuel d'atelier détaillé. Pour des informations plus détaillées sur l'entretien, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.



Manuels techniques composants

OURGP11,0000048 -28-12MAY25-1/1

RG4624 —UN—15DEC88

Interdiction de modifier le circuit d'alimentation

⚠ ATTENTION: Ne pas ouvrir le circuit d'alimentation haute pression.

Le carburant haute pression présent dans les conduites d'alimentation en carburant peut provoquer de graves blessures. Ne pas débrancher ni tenter de réparer les conduites d'alimentation, les capteurs ou tout autre composant situé entre la pompe à carburant haute pression et les injecteurs sur les moteurs avec circuit d'alimentation à rampe commune (HPCR).

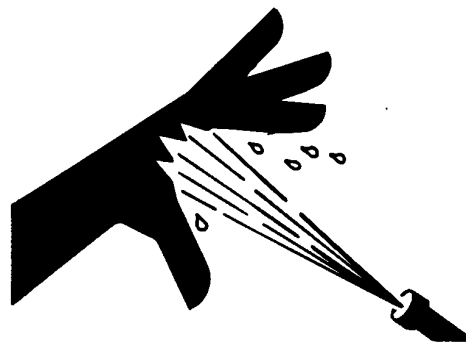
Seuls les techniciens qui connaissent bien ce type de circuit sont habilités à effectuer une remise en état. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

IMPORTANT: Ne jamais nettoyer à la vapeur ni verser de l'eau froide sur une pompe à carburant haute pression encore chaude. Ceci risquerait de gripper des composants de la pompe.

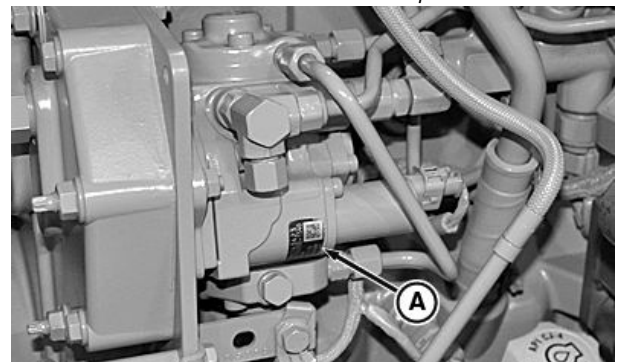
Toute modification ou transformation de la pompe (A) à carburant haute pression, du calage ou des injecteurs d'une manière non préconisée par le fabricant fait perdre à l'acheteur le bénéfice de la garantie.

De plus, les modifications du circuit d'alimentation touchant à des équipements liés aux émissions de moteurs peuvent entraîner des amendes et d'autres sanctions, conformément aux règlements de l'EPA et autres lois locales sur les émissions.

Ne pas tenter d'effectuer soi-même l'entretien de la pompe à injection, de la rampe d'injection ni



Conduites d'alimentation haute pression



Pompe d'alimentation haute pression

A—Pompe à carburant haute pression

des injecteurs. Une formation particulière et des outils spéciaux sont nécessaires. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

JR74534,0000368 -28-27MAY25-1/1

TS1343 —UN—18MAR92

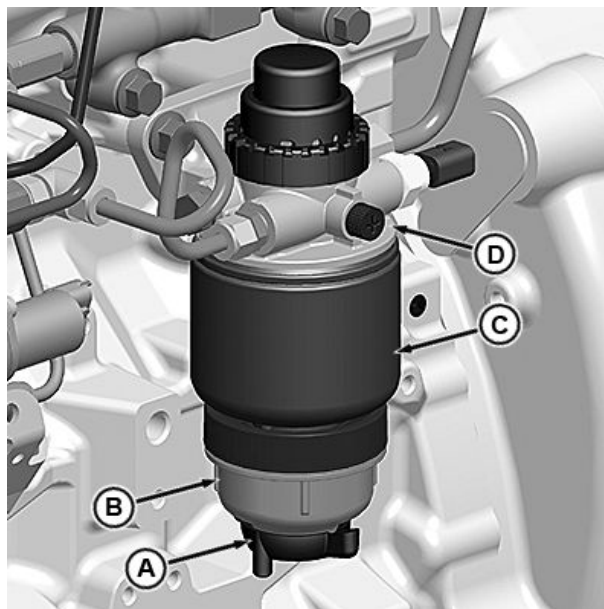
RG20108 —UN—15MAR11

Vidange d'eau du filtre à carburant

1. Desserrer la vanne (A) de vidange pour vidanger l'eau et les débris selon le besoin. Si besoin, ouvrir la vis de purge d'air pour laisser l'eau s'écouler du séparateur.
2. Resserrer correctement la vanne de vidange.
3. Purger l'air du circuit d'alimentation selon le besoin. Consulter le chapitre Purge du circuit d'alimentation dans la section Entretien selon le besoin.

A—Vanne de vidange
B—Séparateur d'eau

C—Filtre à carburant primaire
D—Vis de purge d'air



RG25271 —UN—18MAR14

ZE59858,000005D -28-23SEP14-1/1

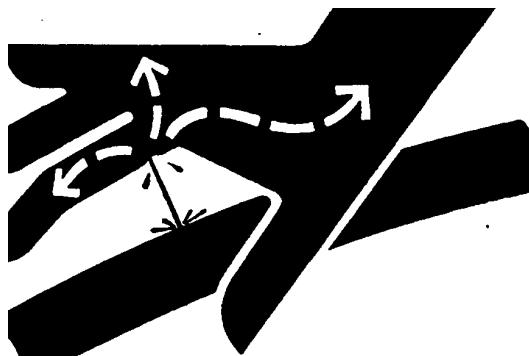
Purge du circuit d'alimentation

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant sous pression peut pénétrer sous la peau et causer des blessures graves. Éliminer la pression avant de débrancher les conduites d'alimentation ou autres. Avant de rétablir la pression, s'assurer que tous les raccords sont serrés. Ne pas approcher les mains et le corps des piqûres de surface et des buses qui éjectent des liquides sous haute pression. Rechercher les fuites à l'aide d'un morceau de carton ou de papier. Ne pas effectuer cette opération à la main.

TOUT fluide ayant pénétré sous la peau doit être retiré de façon chirurgicale dans les quelques heures qui suivent, par un médecin familiarisé avec ce type de blessure, pour éviter les risques de gangrène. Les médecins non familiarisés avec ce type de blessure peuvent s'adresser au service médical de Deere & Company à Moline, Illinois, États-Unis, ou à toute autre autorité médicale compétente.

IMPORTANT: Ne pas faire tourner le moteur à des régimes élevés ou sous pleine charge juste avant la purge du circuit d'alimentation, car cela peut causer une défaillance de la pompe d'injection.

Purger le circuit d'alimentation après chaque ouverture du circuit. C'est-à-dire:



Éviter tout contact entre la peau et les liquides sous haute pression

- Après remplacement du filtre à carburant.
- Après remplacement de la pompe ou d'un injecteur.
- Après débranchement des conduites d'alimentation.
- Après une panne de carburant du moteur.

NOTE: L'emplacement de la vis de purge varie.

NOTE: Cette procédure concerne les moteurs équipés d'une pompe d'alimentation basse pression mécanique ou électrique.

Purger le circuit d'alimentation en procédant comme suit:

Suite, voir page suivante

KP41357,000009C -28-27MAY25-1/3

X9811 —UN—23AUG88

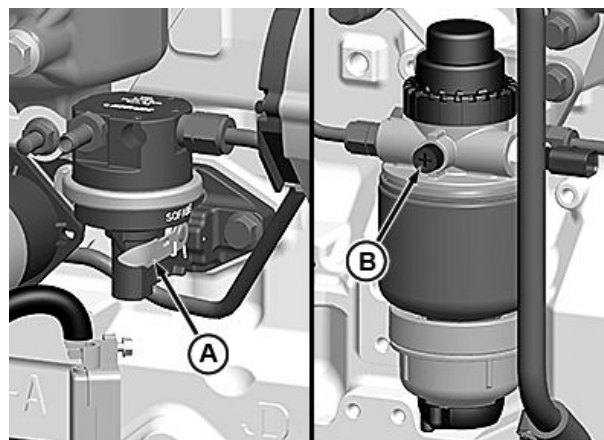
IMPORTANT: Éviter d'endommager le moteur et les composants. Pour éviter que des débris ne pénètrent dans le circuit d'alimentation, nettoyer soigneusement la zone entourant de la vis de purge d'air avant ouverture.

1. Desserrer la vis de purge d'air (B) de deux tours complets.
2. Sur les pompes d'alimentation mécaniques, actionner le levier d'amorçage de la pompe d'alimentation (A) jusqu'à ce que l'orifice de dégazage de purge d'air soit exempt de bulles d'air.
3. Sur les pompes d'alimentation électriques, tourner le contacteur de démarrage en position MARCHE jusqu'à ce que le carburant s'écoulant de l'orifice de dégazage de purge d'air soit exempt de bulles d'air.
4. Serrer correctement la vis de purge d'air à la main. Continuer à actionner le levier d'amorçage jusqu'à ce qu'aucun mouvement de pompage ne soit ressenti. Une fois l'opération terminée, tirer le levier d'amorçage de la pompe d'alimentation (A) vers le haut autant que possible.
5. Démarrer le moteur et vérifier l'absence de fuites.

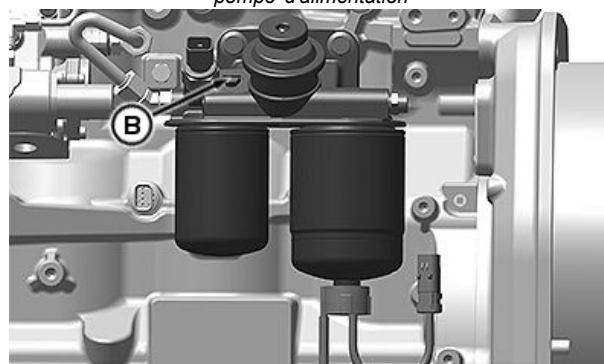
Si le moteur ne démarre pas, il peut être nécessaire de purger l'air du circuit d'alimentation au niveau de la pompe d'alimentation haute pression.

A—Levier d'amorçage de la pompe d'alimentation

B—Vis de purge d'air



Vis de purge d'air de type A et levier d'amorçage de la pompe d'alimentation



Vis de purge d'air de type B

RG25136—UN—19FEB14

RG33126—UN—05NOV20

Suite, voir page suivante

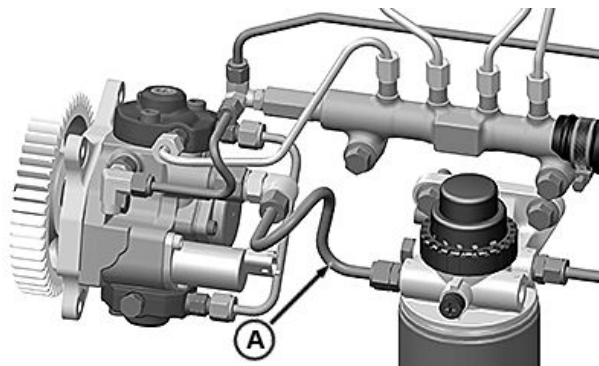
KP41357,000009C -28-27MAY25-2/3

IMPORTANT: Éviter d'endommager le moteur et les composants. Pour éviter que des débris ne pénètrent dans le circuit d'alimentation, nettoyer soigneusement toutes les conduites d'alimentation, tous les raccords et tous les composants avant d'effectuer des déconnexions ou des connexions.

IMPORTANT: Pour éviter que des débris ou des agents contaminants ne pénètrent dans le circuit d'alimentation, recouvrir l'entrée de la pompe d'alimentation haute pression lorsque la conduite d'admission est débranchée.

NOTE: La configuration de la conduite d'admission de carburant varie.

6. Débrancher la conduite d'admission (A) de la pompe d'alimentation haute pression.
7. Brancher une conduite d'alimentation en carburant temporaire à la conduite d'admission de carburant (A) et placer l'autre extrémité dans un récipient d'au moins 3,8 l (1.0 gal).
8. Amorcer manuellement la pompe de transfert mécanique jusqu'à ce que le débit de carburant dans le récipient soit exempt de bulles d'air.
9. Réinstaller la conduite d'admission de carburant (A) et amorcer la pompe à carburant haute pression.



Pompe à carburant haute pression

A—Conduite d'arrivée de carburant

10. Avec le contacteur de démarrage du moteur sur MARCHE et le moteur ARRÊTÉ, amorcer manuellement la pompe de transfert mécanique.
11. Faire tourner le moteur au démarreur pendant 15 secondes. Si le moteur ne démarre pas, suivre les étapes 6 à 10 selon le besoin. Si le moteur ne démarre toujours pas, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

KP41357,000009C -28-27MAY25-3/3

RG25141 —UN—19FEB14

Ajout de liquide de refroidissement

⚠ ATTENTION: La projection de liquide provenant d'un circuit de refroidissement sous pression peut causer de graves brûlures.

Arrêter le moteur. Ne retirer le bouchon de remplissage que lorsqu'il a suffisamment refroidi pour être manipulé à main nue. Desserrer lentement le bouchon jusqu'à la première butée pour relâcher la pression avant de l'enlever complètement.

IMPORTANT: Ne jamais verser du liquide froid dans un moteur chaud, ceci risquerait de fissurer la culasse ou le bloc-moteur. **NE PAS** faire tourner le moteur sans liquide de refroidissement, même pendant quelques minutes.

Du produit d'étanchéité pour circuit de refroidissement John Deere peut être ajouté au radiateur pour colmater les fuites. N'utiliser **AUCUN** autre additif d'étanchéité dans le circuit de refroidissement.

L'air doit être chassé du circuit de refroidissement pendant son remplissage et avant de laisser tourner le moteur à la température de service normale. L'air est purgé du circuit de refroidissement par une conduite de purge du liquide de refroidissement (suivant équipement) lorsque le moteur tourne au ralenti. Attendre environ 30 minutes pour être sûr que tout l'air s'est échappé du circuit avant de remettre le moteur en service normal. Si le moteur n'est pas équipé de conduite de purge de liquide de refroidissement (branchée sur le vase d'expansion de liquide de refroidissement), desserrer le raccord du capteur de température (arrière de la culasse) ou le bouchon dans le boîtier de thermostats pour laisser l'air s'échapper pendant le remplissage du circuit. Resserrer le raccord ou le bouchon une fois que la totalité de l'air a été expulsée.

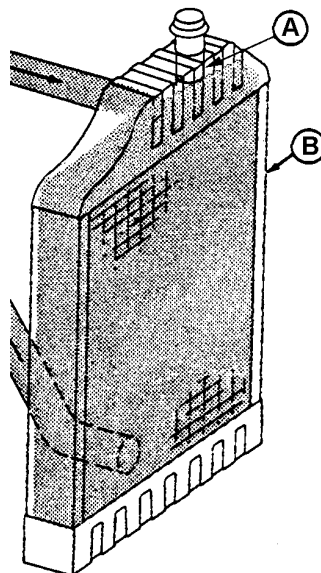
Le niveau du liquide de refroidissement doit être maintenu au bas de la goulotte de remplissage du vase d'expansion ou du radiateur (A). Faire l'appoint de liquide si nécessaire en procédant comme suit.

1. Desserrer le raccord du capteur de température à l'arrière de la culasse pour laisser l'air s'échapper pendant le remplissage du circuit.

IMPORTANT: Ajouter le mélange correct de liquide de refroidissement. (Pour le mélange correct du liquide de refroidissement, voir **CARACTÉRISTIQUES DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT MOTEUR** dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement.)



Liquides sous haute pression



Radiateur et liquide de refroidissement

A—Goulotte de remplissage du vase d'expansion
B—Radiateur

Ne pas trop remplir le circuit de refroidissement. Un circuit sous pression a besoin d'espace pour que la dilatation thermique ne fasse pas déborder le radiateur.

2. Ajouter du liquide de refroidissement jusqu'à ce que le niveau arrive au bas de la goulotte de remplissage du vase d'expansion ou du radiateur (A). Si le moteur est équipé d'un vase d'expansion translucide, le liquide de refroidissement doit arriver à la marque de niveau à froid du vase d'expansion.
3. Serrer les bouchons et les raccords après avoir expulsé l'air du circuit.
4. Faire tourner le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de service.

JR74534.0000276 -28-07OCT10-1/1

TS281 —UN—15APR13

RG13295 —UN—20NOV03

Guide de nettoyage avant le démarrage

⚠ ATTENTION: Éviter tout risque de blessure. Laisser refroidir les surfaces chaudes avant de nettoyer la machine.

IMPORTANT: Éviter d'endommager la machine. Ne pas diriger le jet haute pression directement vers ou en direction des connexions électriques ou des capteurs.

Le nettoyage selon le besoin est recommandé. Procéder à un nettoyage plus fréquent en cas d'utilisation intensive de la machine ou de climat sec.

- Contrôler quotidiennement les espaces fermés. Nettoyer le moteur et les autres espaces fermés de la machine pour retirer tout débris ou accumulation d'huile et de graisse. Nettoyer toute trace de matériau combustible dans le compartiment moteur.
- Nettoyer quotidiennement l'accumulation de débris sur et autour des systèmes d'admission, des systèmes d'échappement et de la tuyauterie du refroidisseur d'air de suralimentation. S'assurer que les systèmes d'échappement et d'admission ne présentent pas de fuite. Ne pas laisser les débris s'accumuler à proximité des composants d'échappement chauds. Veiller à nettoyer les composants d'échappement chauds aussi souvent que l'exigent les règlements environnementaux.
- Inspecter quotidiennement le circuit de refroidissement pour déterminer s'il doit être nettoyé. L'accumulation visible de résidus bloquant le débit d'air risque de dégrader les performances de la machine et de requérir un nettoyage plus fréquent, selon les conditions environnementales.

- Contrôler quotidiennement les zones difficilement accessibles susceptibles de nécessiter une attention particulière pour nettoyer les débris.
- Rechercher quotidiennement les fuites d'huile et de carburant. Remplacer ou remettre en état les sources de fuites, y compris les joints, les joints plats, les tubes de reniflard, les raccords et les conduites de liquide.

Rappels de maintenance et d'entretien

- Veiller à ce que les surfaces soient exemptes de graisse et d'huile.
- Nettoyer les fuites d'huile hydraulique et d'autres liquides.
- Conduites d'alimentation en carburant — Contrôle de fuites, fissures ou plis.
- Pompes d'alimentation en carburant — Rechercher des fissures ou des fuites au niveau des raccords, notamment des raccords de bague de compression.
- Injecteurs — Rechercher des traces de fuite sur les conduites de retour et de pression.
- Lors de l'entretien du filtre à carburant ou de la vidange du séparateur d'eau, éviter de répandre du carburant. Nettoyer immédiatement toute trace de carburant renversé.
- Rechercher la présence de fuites sur le système de ventilation du carter de transmission ou de fuites sur le carter de transmission, le vérin de direction assistée, ou la conduite de direction assistée.
- Rechercher les connecteurs électriques desserrés, les câbles endommagés, des traces de corrosion ou de mauvaises connexions.

ZE59858,0000009 -28-07JUL20-1/1

Remplacement du filtre à air à un étage

IMPORTANT: TOUJOURS REMPLACER le filtre à air quand le témoin d'encrassement indique une dépression de 625 mm (25 in.) H₂O, ou si l'élément est déchiré ou visiblement sale.

NOTE: Cette procédure concerne les kits de filtres à air à un étage John Deere. Se reporter aux instructions du fabricant pour l'entretien des filtres à air non fournis par John Deere.

1. Le cas échéant, desserrer le collier du corps.
2. Desserrer le collier se trouvant autour de la goulotte de sortie (A).
3. Déposer le filtre à air.
4. Installer le filtre neuf de façon à ce que le chevauchement (B) de la goulotte de sortie du filtre à air sur le tuyau d'admission du moteur soit conforme aux spécifications ci-dessous.

Valeur prescrite

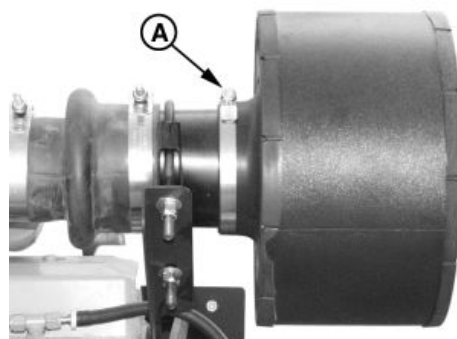
Goulotte du filtre à air sur l'admission du moteur—Chevauchement..... 38 mm (1.5 in.)

5. Serrer le collier (A) de la goulotte au couple spécifié ci-dessous.

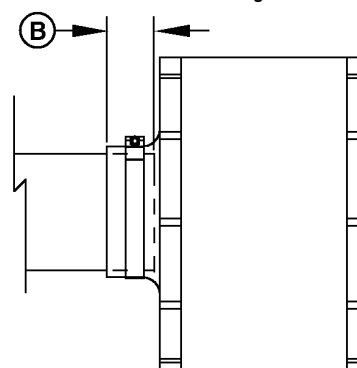
Valeur prescrite

Collier de la goulotte du filtre à air—Couple de serrage..... 6,8 N·m (60 lb.-in.)

IMPORTANT: ÉVITER de trop serrer le collier. Cela risque d'écraser le corps du filtre à air. Serrer le collier uniquement à frottement doux.



Filtre à air à un étage



Installation du filtre à air à un étage

A—Collier de la goulotte de sortie

B—Chevauchement du filtre sur le moteur

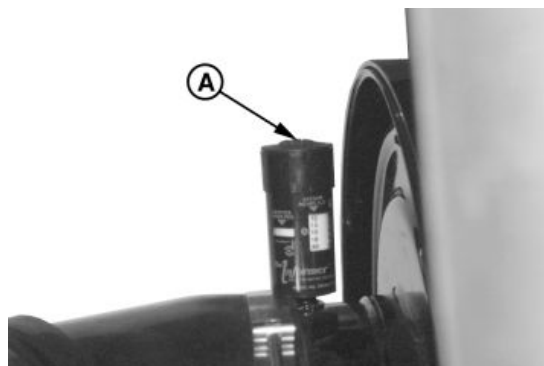
6. Le cas échéant, serrer le collier du corps à frottement doux.

RG, RG34710, 5594 -28-18DEC13-1/2

IMPORTANT: Après l'entretien ou la dépose du filtre à air, TOUJOURS enfoncer entièrement le bouton de réinitialisation du témoin d'encrassement du filtre à air (suivant équipement) pour s'assurer que les relevés sont corrects.

7. Suivant équipement, enfoncer entièrement le bouton de réinitialisation (A) du témoin d'encrassement du filtre à air et le relâcher pour réinitialiser le témoin.

A—Témoin d'encrassement du filtre à air

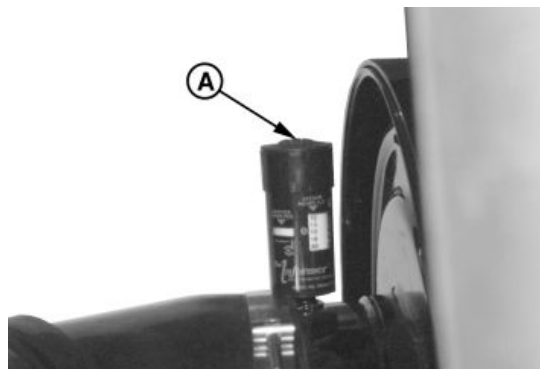


RG, RG34710, 5594 -28-18DEC13-2/2

Remplacement de l'élément filtrant du filtre à air à joint axial

IMPORTANT: TOUJOURS REMPLACER l'élément de filtre à air primaire si le témoin (A) d'encrassement indique un vide de 625 mm (25 in.) H₂O, s'il est déchiré ou visiblement encrassé.

NOTE: Cette procédure s'applique aux kits de filtre à air axial John Deere à deux étages. Se reporter aux instructions du fabricant pour l'entretien des filtres à air non fournis par John Deere.



Témoin d'encrassement du filtre à air

RG8719B —UN—03SEP99

Suite, voir page suivante

OURGP11,000013A -28-24SEP14-1/2

1. Retirer l'écrou à ailettes et déposer le couvercle de la cartouche, illustré dans le petit médaillon de l'illustration.
2. Retirer l'écrou (A) à ailettes et déposer l'élément (B) principal de la cartouche.
3. Nettoyer soigneusement l'intérieur de la cartouche du filtre pour éliminer toutes les impuretés.

NOTE: Le filtre à air de certains moteurs est équipé d'un clapet de dépoussiérage (C). Dans ce cas, presser le bout du clapet pour évacuer les débris accumulés.

IMPORTANT: Retirer l'élément secondaire de sécurité (E) UNIQUEMENT s'il doit être remplacé. NE PAS essayer de nettoyer, de laver ou de réutiliser l'élément secondaire. Le remplacement de l'élément secondaire n'est généralement nécessaire QUE SI l'élément principal est percé.

4. Pour remplacer l'élément secondaire, retirer l'écrou (D) de fixation et enlever l'élément (E) secondaire. Remettre immédiatement un élément neuf en place pour éviter la pénétration de poussières dans le système d'admission d'air.

Valeur prescrite

Écrou de fixation—Couple de serrage..... 20 N·m (177 lb.-in.)

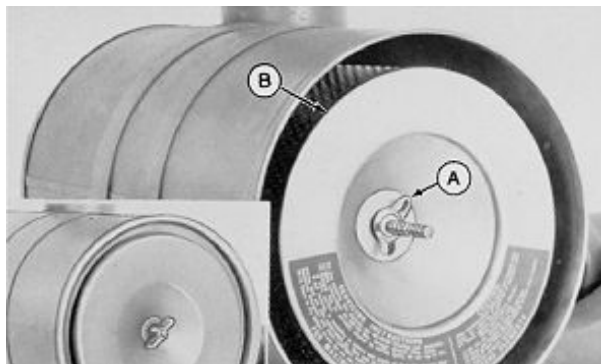
5. Installer un élément primaire neuf et serrer l'écrou à ailettes. Mettre en place le couvercle et serrer l'écrou à ailettes.

IMPORTANT: Lorsque le filtre à air a été entretenu ou que son couvercle a été déposé, **TOUJOURS appuyer à fond sur le bouton de réinitialisation du témoin d'encrassement (suivant équipement) pour garantir des relevés précis.**

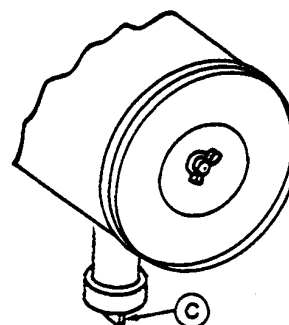
6. Le cas échéant, enfoncer à fond le bouton de réinitialisation du témoin d'encrassement du filtre à air et le relâcher pour réinitialiser le témoin.

A—Écrou à ailettes
B—Élément principal
C—Clapet de dépoussiérage

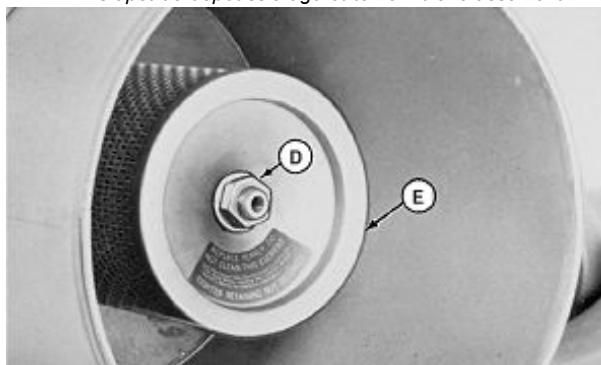
D—Écrou de fixation
E—Élément secondaire



Écrou à ailettes et élément principal du filtre



Clapet de dépoussiérage et témoin d'encrassement



Écrou de fixation et élément secondaire

RG4686 —UN—20DEC88

RG4687 —UN—20DEC88

RG11068 —UN—26JUN00

OURGP11,000013A -28-24SEP14-2/2

Remplacement de l'élément filtrant du filtre à air à joint radial

IMPORTANT: TOUJOURS REMPLACER l'élément de filtre à air primaire si le témoin d'encrassement indique un vide de 625 mm (25 in) H₂O, s'il est déchiré ou visiblement encrassé.

NOTE: Cette procédure s'applique aux kits de filtre à air radial John Deere à deux étages. Se reporter aux instructions du fabricant pour l'entretien des filtres à air non fournis par John Deere.

1. Déverrouiller et déposer le couvercle à poussière (A) du filtre à air.
2. Déplacer légèrement le filtre (B) d'avant en arrière avec précaution pour séparer le joint.
3. Extraire le filtre (B) de la conduite de sortie et du boîtier.
4. Nettoyer soigneusement l'intérieur du boîtier et du trou de sortie.

IMPORTANT: Ne retirer l'élément secondaire (sécurité) (C) QUE s'il doit être remplacé. NE PAS essayer de nettoyer, de laver ou de réutiliser l'élément secondaire. Le remplacement de l'élément secondaire n'est généralement nécessaire QUE SI l'élément primaire est percé.

5. Pour remplacer l'élément secondaire (C), l'extraire en le tirant avec précaution. Remettre immédiatement un élément neuf en place pour éviter la pénétration de poussières dans le système d'admission d'air.
6. Installer un élément de filtre primaire neuf. Presser avec la main sur l'anneau extérieur du filtre.

IMPORTANT: NE PAS utiliser les fermetures du couvercle pour forcer l'élément filtrant dans le boîtier. Forcer l'élément filtrant à l'aide du couvercle endommage le boîtier du filtre.

7. Remettre le couvercle en place en orientant le clapet de dépoussiérage vers le bas et verrouiller les fermetures à genouillère.

IMPORTANT: Après entretien du filtre à air ou ouverture du couvercle, TOUJOURS enfoncer à fond le bouton d'initialisation du témoin d'encrassement (suivant équipement) pour assurer des indications précises.



Couvercle à poussière



Éléments filtrants principal



Éléments filtrants secondaire

A—Couvercle à poussière
B—Éléments filtrants principal

C—Éléments filtrants secondaire

8. Le cas échéant, enfoncer à fond le bouton d'initialisation du témoin d'encrassement du filtre à air et le relâcher pour le réarmer.

RG41165,000008B -28-07OCT10-1/1

RG11321A—UN—08SEP00

RG11322A—UN—08SEP00

RG11327A—UN—08SEP00

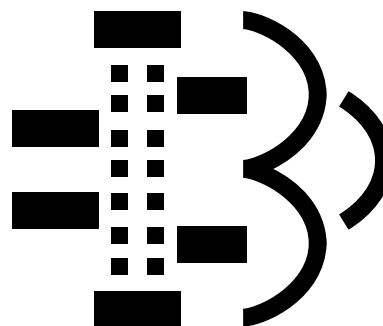
Nettoyage du filtre à gaz d'échappement

Le filtre à gaz d'échappement doit être entretenu régulièrement. Une partie de l'entretien s'effectue de façon transparente pour l'opérateur. Lorsqu'il est continuellement soumis à de lourdes charges et dans d'autres conditions, le moteur génère suffisamment de chaleur pour nettoyer une petite quantité de dépôts de suie dans le filtre à gaz d'échappement. Lorsque le filtre à gaz d'échappement a accumulé des niveaux de suie plus importants, le contrôleur ECU demande (selon les paramètres utilisateur prédéfinis) le nettoyage du filtre à gaz d'échappement. Pendant cette requête, déplacer l'équipement dans un endroit approprié avec une ventilation suffisante.

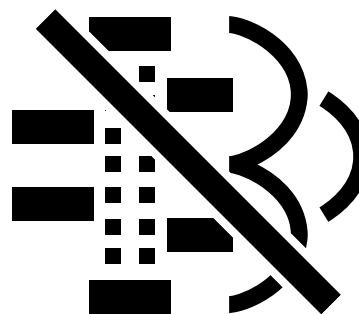
Les symboles suivants risquent de s'afficher sur l'interface de l'opérateur.

IMPORTANT: Pendant le nettoyage du filtre à gaz d'échappement, s'assurer qu'aucun objet inflammable ne se trouve à proximité du moteur, étant donné que les températures peuvent atteindre 550 °C (1022 °F).

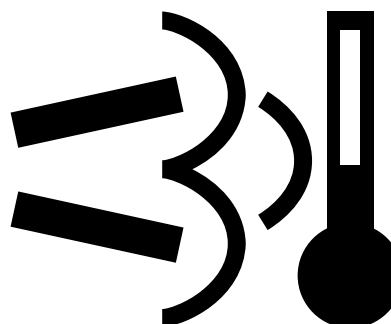
NOTE: Pour de plus amples renseignements sur les icônes de l'interface de l'opérateur ou sur les procédures de nettoyage du filtre à gaz d'échappement, consulter la section **Système de post-traitement**.



Nettoyage du filtre à gaz d'échappement requis



Nettoyage du filtre à gaz d'échappement désactivé



Température du système de contrôle des émissions élevée ou nettoyage du filtre à gaz d'échappement en cours

KW40574,000000B -28-09MAY16-1/1

RG16860—UN—01APR10

RG16861—UN—01APR10

RG16862—UN—01APR10

Remplacement de la courroie de ventilateur

1. Inspecter les courroies pour détecter d'éventuels signes de fissure, effilochage ou étirement. Les remplacer si nécessaire.
2. Installer une courroie neuve et veiller à ce qu'elle soit bien en place dans toutes les gorges de la poulie. Le texte imprimé sur la courroie (tel que John Deere ou la référence) doit être lisible lorsque l'on se tient à l'avant du moteur, face au moteur.

NOTE: Profiter de la dépose de la courroie pour examiner les poulies et les roulements. Les tourner à la main et prêter attention aux résistances ou aux bruits

anormaux. Si les poulies ou les roulements doivent être remplacés, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

3. Régler la tension de la courroie. Voir la section Vérification de la tension de la courroie trapézoïdale de l'alternateur et du ventilateur, dans la section Lubrification et entretien - 500 heures - 12 mois.
4. Installer le cache du ventilateur s'il a été déposé.
5. Démarrer le moteur et vérifier l'alignement de la courroie.

ZE59858,000005F -28-27MAY25-1/1

Vérification des fusibles

Contrôler les fusibles suivants sur le faisceau du panneau de configuration. Remplacer les fusibles défectueux.

- Fusible du panneau de commande—30 A
- Fusible JDLINK—10 A

- Fusible du contrôleur ECU—20 A
- Fusible du suppresseur de transitoires—30 A

Voir Schéma de câblage 2.9 I n° 5 dans la section Pannes et remèdes.

ZE59858,0000060 -28-27JUN14-1/1

Vérification du câblage électrique et des connexions

Rechercher des câbles et des connecteurs desserrés ou corrodés. Serrer les connexions ou remplacer les câbles

selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

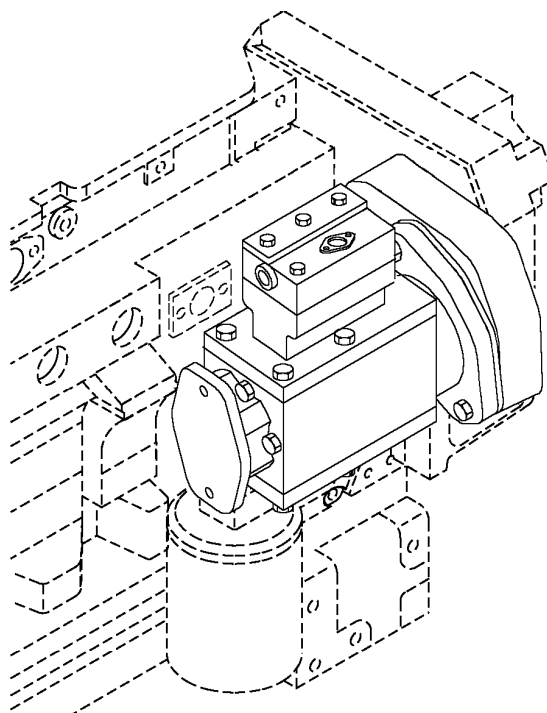
ZE59858,00002D6 -28-27MAY25-1/1

Contrôle des compresseurs d'air (suivant équipement)

Les compresseurs d'air sont proposés en option avec les moteurs OEM John Deere afin de fournir de l'air comprimé aux appareils à commande à air comprimé comme les freins de véhicule à air comprimé.

Les compresseurs d'air sont à pistons entraînés par le moteur. Ils sont refroidis soit par air soit par le liquide de refroidissement moteur. Les compresseurs sont lubrifiés par l'huile moteur. Bien que le compresseur fonctionne de façon continue, tel un pignon ou une cannelure commandé par l'entraînement auxiliaire du moteur, il se présente en deux modes d'utilisation: chargé et déchargé. Ces modes sont commandés par le circuit pneumatique du véhicule (voir le manuel technique du véhicule pour les opérations complètes de contrôle et d'entretien de ce circuit).

Consulter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services pour obtenir des informations de diagnostic et de dépannage. Si le diagnostic révèle une défaillance interne du compresseur, le remplacer entièrement par une pièce neuve ou remise à neuf.



Compresseur d'air (en option)

OURGP12,00001E0 -28-09MAY25-1/1

RG12836 —UN—27FEB03

Pannes et remèdes

Pannes et remèdes, généralités

Une liste des problèmes moteurs susceptibles d'être rencontrés avec les causes éventuelles et les mesures correctives figure également dans cette section. Les schémas et les informations de dépannage illustrés sont de nature générale. La conception finale du système global de l'application du moteur peut être différente. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services pour toute question.

Un programme fiable de dépannage des problèmes de moteur doit comprendre la procédure de diagnostic de base suivante:

- Bien connaître le moteur et tous les circuits connexes.
- Étudier soigneusement le problème.
- Établir un rapport entre le symptôme et ce que l'on sait du moteur.
- Diagnostiquer le problème en commençant par les choses les plus faciles.
- Revérifier avant de commencer le désassemblage.

- Déterminer la cause et procéder à une remise en état soignée.
- Après les remises en état, faire tourner le moteur dans des conditions normales pour vérifier que le problème et sa cause ont été éliminés.

NOTE: Tous les moteurs sont équipés de systèmes de gestion électronique qui peuvent envoyer des codes de diagnostic afin de signaler des problèmes (voir Codes de diagnostic — Fonctionnement dans la section Dépannage).

1. *Si des codes de diagnostic sont présents, suivre la procédure de code de diagnostic appropriée.*
2. *Si le problème n'est pas corrigé, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.*
3. *Si le moteur a des problèmes, mais qu'aucun code de diagnostic n'est affiché, voir Dépannage du moteur dans la section Pannes et remèdes.*

EP89502,0000001 -28-27MAY25-1/1

Codes de diagnostic—Liste

NOTE: Ces codes ne sont pas nécessairement utilisés dans toutes les applications moteur.

NOTE: Tous les codes de diagnostic ne figurent pas dans la liste ci-dessous. Consulter le manuel technique de l'application pour plus d'informations.

Différentes combinaisons de codes FMI et numéro du paramètre suspecté sont possibles. Pour utiliser le tableau ci-dessous, commencer par noter les codes FMI et numéro du paramètre suspecté affichés sur l'indicateur de diagnostic. Localiser chaque numéro du paramètre suspecté et la définition qui lui est associée. De la même manière, localiser le FMI et la définition qui lui est associée.

Code FMI	Nom du FMI
0	Extrêmement élevé
1	Extrêmement bas
2	Non valide
3	Hors tolérances supérieures
4	Hors tolérances inférieures
5	Résistance élevée
6	Résistance faible
7	Disparité
8	Signal manquant
9	Perte de communication
10	Changement anormal
11	Activé
12	Erreur
13	Anomalie
14	Message incorrect
15	Légèrement élevé
16	Moyennement élevé
17	Légèrement bas
18	Moyennement bas
19	Erreur de communication
31	Condition présente

Code du numéro du paramètre suspecté	Nom SPN
28	Signal de l'accélérateur numérique
29	Signal de l'accélérateur analogique secondaire
91	Signal de l'accélérateur analogique primaire
94	Signal basse pression de carburant
97	Signal de présence d'eau dans le carburant
100	Signal de pression d'huile moteur
101	Signal de pression du carter-moteur
102	Signal de pression d'air du collecteur
105	Signal de température de l'air du collecteur
108	Signal de pression barométrique
110	Signal de température du liquide de refroidissement moteur
157	Signal de pression de la rampe d'injection
158	Mise hors tension du contrôleur du moteur
168	Tension de batterie non commutée
174	Signal de température du carburant
189	Réduction du régime moteur
190	Régime moteur
237	Données de sécurité NIV
611	Entraînement d'injecteur n° 1

Suite, voir page suivante

ZE59858,000006B -28-27MAY25-1/3

629	EEPROM du contrôleur du moteur
636	Signal de position d'arbre à cames
637	Signal de position de vilebrequin
651	Injecteur n° 1
652	Injecteur n° 2
653	Injecteur n° 3
676	Circuit d'entraînement de l'aide au démarrage par temps froid
970	Arrêt externe commandé
971	Réduction de puissance externe commandée
974	Signal de l'accélérateur analogique à distance hors tolérances
1136	Signal de température du contrôleur du moteur
1180	Température calculée d'admission de la turbine du turbocompresseur
1209	Signal de pression de collecteur d'échappement
1347	Circuit de la vanne d'aspiration
1569	Réduction de la puissance du moteur
2002-2253	Adresse source 2-253
2797	Alimentation en tension élevée de l'injecteur 1
3246	Température de sortie du FAP
3251	Signal de pression différentielle du FAP
3465	Circuit d'entraînement de l'actionneur de soupape d'échappement
3509	Tension d'alimentation de capteur n° 1
3510	Tension d'alimentation de capteur n° 2
3511	Tension d'alimentation de capteur n° 3
3512	Tension d'alimentation de capteur n° 4
3513	Tension d'alimentation de capteur n° 5
3514	Tension d'alimentation de capteur n° 6
3597	Tension d'alimentation électrique d'injecteur
3711	Température d'admission du COD
3719	Niveau de suie calculé
3720	Quantité de cendres calculée
3936	Occurrences d'anomalie du FAP
4765	Température d'admission du COD
4766	Température de sortie du COD
4795	Filtre à particules manquant
5018	Occurrences d'anomalie du COD
5125	Tension alimentation du capteur 7
5126	Tension d'alimentation de capteur n° 8
5127	Tension d'alimentation de capteur n° 9
5298	Anomalie de rendement du COD
520629	Opération interdite
522495	Module de température du filtre à gaz d'échappement

Suite, voir page suivante

ZE59858.000006B -28-27MAY25-2/3

NOTE: L'indicateur de diagnostic du tableau de bord peut aussi afficher des erreurs de communication comme "CAN Bus FAILURE" (Défaillance du

bus CAN). Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

ZE59858,000006B -28-27MAY25-3/3

Codes de diagnostic—Fonctionnement

CODES SPN/FMI

Les codes de diagnostic actifs et mémorisés sont donnés par l'indicateur de diagnostic du tableau de bord Deere, selon la norme J1939, ils se composent de deux parties expliquées dans les tableaux des pages suivantes.

La première partie correspond au numéro du paramètre suspecté (SPN). La seconde partie correspond au code de l'identificateur de mode de défaillance (FMI). Pour que la défaillance puisse être identifiée avec précision, les deux parties du code (numéro du paramètre suspecté et FMI) sont requises.

Le numéro du paramètre suspecté identifie le système ou le composant en cause; par exemple, SPN 000110 indique une défaillance dans le circuit de température du liquide de refroidissement du moteur.

Le FMI identifie le type de défaillance qui s'est produite: par exemple, FMI 03 indique une valeur supérieure à la normale. La combinaison numéro du paramètre suspecté 000110 et FMI 03 signale donc une "tension d'entrée de température de liquide de refroidissement moteur élevée". Une action corrective est également affichée: par exemple, "Contrôler le capteur et le câblage". Si cela ne règle pas la défaillance du moteur, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur du moteur ou un autre prestataire de services.

Toujours contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur du moteur ou un autre prestataire de services pour obtenir de l'aide afin de corriger les codes de diagnostic qui s'affichent pour le moteur.

DN28805,0001E6B -28-27MAY25-1/1

Diagnostics des codes de diagnostic intermittents

Les codes de diagnostic intermittents correspondent à des problèmes qui "disparaissent" temporairement. Un problème tel qu'une borne qui ne fait pas contact par intermittence peut causer un code de diagnostic intermittent. D'autres codes de diagnostic intermittents peuvent être réglés uniquement dans certaines conditions de fonctionnement telles qu'une charge lourde, un ralenti prolongé, etc. Lors du diagnostic de codes de diagnostic intermittents, examiner spécialement l'état des câblages et connecteurs, car une majorité des problèmes intermittents en provient. Vérifier les connecteurs pour voir s'ils sont desserrés, encrassés ou débranchés. Inspecter les câblages en recherchant d'éventuels courts-circuits causés par le contact avec des pièces externes (par exemple, le frottement contre des arêtes de tôle). Examiner la zone autour du connecteur et rechercher des câbles débranchés de leur borne, des bornes mal positionnées ou des bornes et des épissures endommagées. S'assurer qu'il n'y a pas de câbles rompus, d'épissures endommagées ou de courts-circuits entre câbles. Faire preuve de bon sens pour déterminer si un composant doit vraiment être remplacé.

NOTE: Le contrôleur du moteur (ECU) est le composant LE MOINS susceptible de tomber en panne.

Suggestions pour le diagnostic des codes de diagnostic intermittents:

- Si les tableaux de diagnostic des pages précédentes indiquent que le problème est intermittent, essayer de reproduire les conditions de fonctionnement présentes lorsque le code de diagnostic est activé.
- Si l'on soupçonne que le problème intermittent vient d'un défaut de connexion ou de fil: effacer les codes de diagnostic puis contrôler le branchement ou le câble en le remuant tout en observant l'indicateur de diagnostic pour voir si le code réapparaît.

Causes possibles de codes de diagnostic intermittents:

- Mauvaise connexion entre le capteur ou le faisceau de l'actionneur.
- Mauvais contact entre les bornes du connecteur.
- Mauvaise connexion de borne/câble.
- L'interférence électromagnétique (EMI) provenant d'une radio à 2 voies mal posée, etc. peut entraîner l'apparition de codes de diagnostic défectueux.

RK80614,000004C -28-23AUG21-1/1

Pannes et remèdes du moteur

NOTE: Avant de tenter de résoudre un problème du moteur, consulter les codes de diagnostic de l'indicateur de diagnostic et effectuer les

actions correctives nécessaires. (Voir plus haut dans cette section.) En cas de problèmes non résolus, se servir des tableaux suivants pour résoudre les problèmes du moteur.

Symptôme	Problème	Solution
Le moteur ne se lance pas	Tension de sortie de la batterie insuffisante ou batterie déchargée	Charger ou remplacer les batteries.
	Connexions desserrées ou corrodées	Nettoyer et resserrer les connexions.
	Relais du circuit de démarrage défectueux	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Fusible grillé	Remplacer le fusible.
	Contacteur principal ou contacteur de sécurité au démarrage défectueux	Remettre le contacteur en état si nécessaire.
	Solénoïde du démarreur défectueux	Remplacer le solénoïde.
Démarreur trop lent	Démarreur défectueux	Remplacer le démarreur.
	Tension de sortie de la batterie insuffisante ou batterie déchargée	Charger ou remplacer les batteries.
	Viscosité de l'huile du carter-moteur trop élevée	Vidanger l'huile du carter-moteur et la remplacer par de l'huile de viscosité correcte.
Le moteur a du mal à démarrer ou ne démarre pas	Connexions desserrées ou corrodées	Nettoyer et resserrer les connexions.
	Démarrage du moteur sous charge	Désenclencher la prise de force.
	Procédure de démarrage incorrecte	Répéter la procédure de démarrage.
	Échappement encrassé	Contrôler l'échappement et éliminer l'encrassement.
	Pas de carburant	Vérifier le réservoir de carburant.
	Présence d'air dans la conduite d'alimentation	Purger les conduites d'alimentation.
	Mauvaise qualité du carburant	Vidanger le carburant et le remplacer par un carburant de classe et de qualité adaptées aux conditions de fonctionnement.
	Eau, saletés ou air dans le circuit d'alimentation	Vidanger, rincer, remplir et purger le circuit d'alimentation.

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-1/14

Symptôme	Problème	Solution
	Obstruction du filtre à carburant ou présence d'eau dans le filtre	Remplacer le filtre à carburant ou purger l'eau du filtre à carburant.
	Injecteurs encrassés ou défectueux	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Problème de circuit d'alimentation électronique	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Temps froid	Utiliser un dispositif d'aide au démarrage par temps froid. Voir <u>Fonctionnement par temps froid</u> dans la section Fonctionnement du moteur.
	Viscosité de l'huile du carter-moteur trop élevée	Vidanger l'huile du carter-moteur et la remplacer par de l'huile de viscosité correcte.
	Problème au niveau du système de gestion électronique ou problème de base du moteur	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Ratés ou fonctionnement irrégulier du moteur	Mauvaise qualité du carburant	Carburant incorrect/sale
		Analyser le carburant, vider l'eau de la cuvette à carburant.
	Filtre à carburant obstrué	Remplacer l'élément de filtre à carburant.
	Eau, saletés ou air dans le circuit d'alimentation	Vidanger, rincer, remplir et purger le circuit d'alimentation.
	Température du liquide de refroidissement insuffisante	Déposer et contrôler le thermostat.
	Injecteurs encrassés ou défectueux	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Problème de circuit d'alimentation électronique	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Problème au niveau du système de gestion électronique ou problème de base du moteur	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Suite, voir page suivante		ZE59858,0000075 -28-27MAY25-2/14

Symptôme	Problème	Solution
Le moteur manque de puissance	Admission d'air encrassée	Procéder à l'entretien du filtre à air moteur.
	Échappement encrassé	Contrôler l'échappement et éliminer l'encrassement.
	Mauvaise qualité du carburant	Vidanger le carburant et le remplacer par un carburant de classe et de qualité adaptées aux conditions de fonctionnement.
	Filtre à carburant obstrué	Remplacer les éléments du filtre à carburant.
	Surcharge du moteur	Réduire la charge du moteur.
	Huile du carter-moteur incorrecte	Vidanger l'huile du carter-moteur et la remplacer par de l'huile de viscosité correcte.
	Température du liquide de refroidissement insuffisante	Déposer et contrôler le thermostat.
	Jeu des soupapes incorrect	Régler le jeu des soupapes. Voir Réglage du jeu des soupapes dans la section Lubrification et entretiens périodiques—2000 heures/24 mois.
	Injecteurs encrassés ou défectueux	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Dysfonctionnement du turbocompresseur	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Fuites au niveau du collecteur d'admission ou d'échappement	Vérifier les joints des collecteurs d'admission et d'échappement, ainsi que les collecteurs; remettre en état selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Réduction de la puissance du moteur en raison d'un code de diagnostic	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Problème au niveau du système de gestion électronique ou problème de base du moteur	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-3/14

Symptôme	Problème	Solution
Le moteur tourne mal au ralenti	Mauvaise qualité du carburant	Vidanger le carburant et le remplacer par un carburant de classe et de qualité adaptées aux conditions de fonctionnement.
	Problème au niveau du système de gestion électronique ou problème de base du moteur	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Consommation excessive de carburant	Surcharge du moteur	Réduire la charge du moteur.
	Filtre à air colmaté ou sale	Remplacer l'élément de filtre à air selon le besoin.
	Compression trop faible	Déterminer la cause de la faible compression et remettre en état selon le besoin.
	Fuites dans le circuit d'alimentation	Localiser la fuite et remettre en état si nécessaire.
	Type de carburant incorrect	Vidanger le carburant et le remplacer par un carburant de classe et de qualité adaptées aux conditions de fonctionnement.
	Mauvaise qualité du carburant	Vidanger le carburant et le remplacer par un carburant de classe et de qualité adaptées aux conditions de fonctionnement.
	Jeu des soupapes incorrect	Régler le jeu des soupapes. Voir <u>Réglage du jeu des soupapes</u> dans la section Lubrification et entretiens périodiques—2000 heures/24 mois.
	Injecteurs encrassés ou défectueux	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Problème de circuit d'alimentation électronique	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Problème au niveau du système de gestion électronique ou problème de base du moteur	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-4/14

Symptôme	Problème	Solution
Présence de carburant dans l'huile	Dysfonctionnement du turbocompresseur	Inspecter le turbocompresseur. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Température du moteur insuffisante	Déposer et contrôler le thermostat.
	Conduite de retour du carburant obstruée	Contrôler et remettre en état les conduites de retour du carburant.
	Charge du moteur insuffisante	Augmentation de la charge du moteur
Circuit d'alimentation basse pression — Basse pression du carburant	Fuite des injecteurs	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Filtre à carburant obstrué	Remplacer le filtre à carburant.
	Obstruction de la conduite d'alimentation	Repérer l'obstruction; remettre en état si nécessaire.
	Pompe d'alimentation défectueuse	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Bruits anormaux du moteur	Pompe d'alimentation haute pression défectueuse	Déposer la pompe d'alimentation, la remettre en état/remplacer selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Coussinets de bielles usés	Déterminer le jeu des paliers. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Jeu axial excessif du vilebrequin	Contrôler le jeu axial du vilebrequin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Capuchons de paliers de vilebrequin desserrés	Vérifier le jeu des paliers; remplacer les paliers et leurs vis selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-5/14

Symptôme	Problème	Solution
	Bagues de bielle et axes de piston usés	Inspecter les axes de piston et les bagues. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Pistons rayés	Inspecter les pistons. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Pignons de distribution usés ou jeu entre dents excessif	Contrôler le jeu entre dents du pignon de distribution. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Jeu des soupapes excessif	Contrôler et régler le jeu des soupapes. Voir <u>Réglage du jeu des soupapes</u> dans la section Lubrification et entretiens périodiques—2000 heures/24 mois.
	Bossages d'arbre à cames usés	Contrôler l'arbre à cames. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Axe(s) de culbuteur usé(s)	Inspecter les axes de culbuteurs. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Guides de soupape usés	Contrôler l'usure des guides de soupape. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Coupelles d'appui de soupape endommagées	Contrôler l'usure des arrêtoirs et verrous d'arrêt. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Culbuteurs desserrés ou usés	Contrôler l'usure des culbuteurs. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-6/14

Symptôme	Problème	Solution
	Tiges-poussoirs tordues	Contrôler la rectitude des tiges-poussoirs et contrôler l'usure et l'état des extrémités de contact. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Ressorts de soupape cassés	Inspecter les ressorts de soupape. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Bielles tordues	Contrôler l'état des bielles et des capuchons. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Volant-moteur usé	Contrôler l'état du volant-moteur et de la couronne dentée. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Volant-moteur desserré	Vérifier les vis de fixation du volant-moteur. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Jeu excessif entre le piston et la garniture	Contrôler et régler le jeu entre le piston et la garniture. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Jeu excessif des paliers de butée	Vérifier et régler le jeu des paliers de butée. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Viscosité de l'huile élevée	Vidanger l'huile moteur et la remplacer par de l'huile moteur de viscosité correcte

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-7/14

Symptôme	Problème	Solution
Le turbocompresseur "grince"	Fuite dans le circuit d'admission d'air	Rechercher des colliers desserrés et des tuyaux endommagés dans le circuit d'air, des fuites au niveau du refroidisseur d'air de suralimentation et du joint du collecteur d'admission; remettre en état selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Bruit ou vibration du turbocompresseur <i>NOTE: Ne pas se méprendre sur le grincement entendu lors de la mise à l'arrêt avec le bruit indiquant la défaillance d'un roulement.</i> <i>Le sifflement produit par l'arrêt du turbocompresseur est normal.</i>	Paliers non lubrifiés (pression d'huile trop faible) Fuites au niveau du collecteur d'admission ou d'échappement Dégagement incorrect entre la roue de turbine et le carter de turbine Pales cassées (ou autres détériorations des roues)	Déterminer la cause du manque de lubrification, remettre en état si nécessaire. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services. Vérifier les joints des collecteurs d'admission et d'échappement, ainsi que les collecteurs; remettre en état selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services. Inspecter le turbocompresseur; remettre en état/remplacer selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services. Inspecter le turbocompresseur; remettre en état/remplacer selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Niveau de saie requérant un entretien atteint par le moteur	Nettoyage de filtre automatique désactivé pendant une période prolongée Arrêts fréquents du moteur pendant le nettoyage automatique	Activer le nettoyage du filtre à gaz d'échappement. Laisser le moteur tourner pendant 30 minutes pour nettoyer le filtre à gaz d'échappement.

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-8/14

Symptôme	Problème	Solution
	Contacteurs de sécurité réglés de manière à interdire la récupération/récupération du FAP	La machine doit être en stationnement (garée). Le régime moteur doit être supérieur au point de consigne minimum. Les équipements entraînés par la prise de force doivent être arrêtés. La charge du moteur doit être stable.
Émission d'une fumée blanche par le moteur	Compression moteur trop faible	Déterminer la cause de la faible compression et remettre en état selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Thermostat(s) défectueux (ne se fermant pas)	Faire l'essai des thermostats; les remplacer selon le besoin.
	Du liquide de refroidissement entre dans la chambre de combustion (joint de culasse défectueux ou culasse fissurée).	Remettre en état ou remplacer selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Problème au niveau du système de gestion électronique ou problème de base du moteur	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Type de carburant incorrect	Vidanger le carburant et le remplacer par un carburant de classe et de qualité adaptées aux conditions de fonctionnement.
	Mauvaise qualité du carburant	Vidanger le carburant et le remplacer par un carburant de classe et de qualité adaptées aux conditions de fonctionnement.
	Température du moteur insuffisante	Laisser chauffer le moteur jusqu'à sa température normale de service.
	Thermostat défectueux.	Déposer et contrôler le thermostat.
Émission d'une fumée noire, grise ou bleue par le moteur	Injecteurs défectueux	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Surcharge du moteur	Réduire la charge du moteur.

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-9/14

Symptôme	Problème	Solution
	Le moteur brûle de l'huile	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Filtre à air colmaté ou sale	Remplacer l'élément de filtre à air selon le besoin.
	Problème au niveau du système de gestion électronique ou problème de base du moteur	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Le filtre à gaz d'échappement est fendillé ou endommagé	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Type de carburant incorrect	Utiliser un carburant approprié.
	Injecteurs de carburant encrassés	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Problème au niveau du système de gestion électronique ou problème de base du moteur	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Dysfonctionnement du turbocompresseur	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Surchauffe du moteur	Filtre à air colmaté ou sale	Remplacer l'élément de filtre à air selon le besoin.
	Manque de liquide de refroidissement dans le circuit de refroidissement	Faire l'appoint de liquide de refroidissement. Vérifier l'étanchéité et le serrage des raccords des flexibles et du radiateur.
	Niveau faible d'huile moteur	Vérifier le niveau d'huile. Faire l'appoint si nécessaire.
	Faisceau du radiateur sale	Nettoyer le circuit de refroidissement selon le besoin.
	Circuit de refroidissement nécessitant un rinçage	Rincer le circuit de liquide de refroidissement. (Voir <u>Rinçage et remplissage du circuit de refroidissement</u> dans la section Lubrification et entretiens périodiques—6000 heures/72 mois.)

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-10/14

Symptôme	Problème	Solution
	Surcharge du moteur	Réduire la charge du moteur.
	Courroie de ventilateur détendue ou défectueuse	Vérifier la tension de la courroie trapézoïdale de l'alternateur et du ventilateur. Remplacer selon le besoin. (Consulter le chapitre <u>Vérification de la tension de la courroie trapézoïdale de l'alternateur et du ventilateur</u> , dans la section Lubrification et entretien - 500 heures - 12 mois.)
	Thermostat défectueux ou incorrect	Vérifier la température d'ouverture du thermostat et les remplacer si nécessaire.
	Joint de culasse endommagé	Remplacer le joint de culasse. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Fuite au niveau du joint de culasse	Remplacer le joint de culasse. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Pompe à eau défectueuse	Remplacer la pompe à eau. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Capuchon de radiateur défectueux	Remplacer le capuchon de radiateur selon le besoin.
	Thermomètre ou capteur de température défectueux	Contrôler la température du liquide de refroidissement avec un autre thermomètre et remplacer, si nécessaire.
	Carburant de qualité incorrecte	Utiliser le carburant de la qualité qui convient.
Température du liquide de refroidissement inférieure à la normale	Thermostat défectueux	Tester le thermostat et le remplacer si besoin.
	Thermomètre ou capteur de température défectueux	Contrôler le thermomètre, le capteur et les connexions.
Présence de liquide de refroidissement dans le carter-moteur	Joint de culasse défectueux	Remplacer le joint de culasse. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-11/14

Symptôme	Problème	Solution
Pression d'huile basse	Culasse ou bloc-cylindres fissuré(e)	Trouver l'endroit fendillé, remettre en état/remplacer les composants selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Joints de chemises non étanches	Déposer et inspecter les chemises de cylindre. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Formation de piqûres sur les chemises	Déposer et inspecter les chemises de cylindre. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Fuite au refroidisseur d'huile	Effectuer l'essai de pression du refroidisseur d'huile; remettre en état/remplacer selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Niveau d'huile du carter-moteur insuffisant	Remplir le carter-moteur jusqu'au niveau d'huile correct.
	Niveau d'huile dans le carter-moteur élevé	Remplir le carter-moteur jusqu'au niveau d'huile correct.
	Capteur de pression défectueux	Remplacer le capteur. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Refroidisseur d'huile ou filtre à huile encrassé	Déposer le refroidisseur d'huile et le contrôler. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Température d'huile excessive	Déposer le refroidisseur d'huile et le contrôler. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

Suite, voir page suivante

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-12/14

Symptôme	Problème	Solution
	Pompe à huile défectueuse	Déposer et inspecter la pompe à huile. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Type d'huile incorrect	Vidanger le carter-moteur et le remplir avec de l'huile correcte.
	Défaillance du régulateur de pression d'huile	Enlever et inspecter le régulateur de pression. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Crépine de pompe à huile encrassée ou conduite de prélèvement fissurée	Retirer le carter d'huile et nettoyer la crépine/remplacer la conduite de prélèvement.
	Jeu excessif aux paliers ou aux coussinets de bielle	Déterminer le jeu des paliers. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Trop d'huile dans le carter-moteur	Contrôler le niveau d'huile moteur et le vidanger selon le besoin.
	Pression d'huile élevée	
	Huile de classification incorrecte	Vidanger le carter-moteur et le remplir avec de l'huile correcte.
	Capteur de pression défectueux	Remplacer le capteur. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Défaillance du régulateur de pression d'huile	Enlever et inspecter le régulateur de pression. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Soupape de dérivation de filtre bloquée ou endommagée	Retirer et inspecter la soupape de dérivation du filtre. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Soupape de dérivation du refroidisseur d'huile bloquée ou endommagée	Retirer et inspecter la soupape de dérivation. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

Suite, voir page suivante

ZE59858.0000075 -28-27MAY25-13/14

Symptôme	Problème	Solution
Consommation excessive d'huile	Trop faible viscosité de l'huile moteur	Vidanger le carter-moteur et le remplir avec de l'huile ayant une viscosité correcte.
	Trop d'huile dans le carter-moteur	Vidanger l'huile pour atteindre le niveau correct.
	Fuite(s) externe(s) d'huile	Déterminer l'origine de la ou des fuites et remettre en état selon le besoin.
	Pression excessive d'huile	Voir Pression d'huile élevée
	Segment racleur mal installé	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Segments racleurs usés ou cassés	Remplacer les segments de piston. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Tube d'aération ou filtre du carter-moteur obstrué.	Nettoyer le tube d'aération et changer le filtre d'aération du carter-moteur, s'assurer que le niveau d'huile du carter-moteur n'est pas trop élevé.
	Turbocompresseur défectueux	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Chemises ou pistons rayé(e)s	Enlever et inspecter les cylindres et les chemises; les remplacer selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Guides ou tiges de soupapes usé(e)s	Inspecter et mesurer tiges et guides; les remettre en état selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Gorges du segment de piston très usées	Enlever et inspecter les pistons. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-14/14

Symptôme	Problème	Solution
	Segments de piston collés aux gorges du segment	Enlever et inspecter les pistons. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Tension du segment de piston insuffisante	Enlever et inspecter les pistons. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Jeux des segments de piston non échelonnés	Enlever et inspecter les pistons. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Joints d'huile avant et/ou arrière du vilebrequin défectueux	Remplacer les joints d'huile. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Charge du circuit électrique insuffisante	Charge électrique excessive due au nombre d'accessoires attelés.	Déposer des outils ou poser un alternateur à rendement plus élevé. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Ralenti prolongé du moteur	Augmenter le régime moteur quand une charge électrique importante est nécessaire.
	Mauvais branchements électriques au niveau de la batterie, du câble de masse, du démarreur ou de l'alternateur	Inspecter et nettoyer si nécessaire.
	Batterie défectueuse	Contrôler les batteries.
	Alternateur défectueux	Contrôler le circuit de charge.
Trop grande consommation d'eau de la batterie	Bac de batterie fendu	Rechercher des traces d'humidité et remplacer selon le besoin.
	Batterie défectueuse	Tester la batterie.
	Taux de charge de la batterie trop élevé	Contrôler le circuit de charge.
Les batteries ne se rechargent pas	Connexions desserrées ou corrodées	Nettoyer et resserrer les connexions.
	Batteries sulfatées ou complètement usées	Remplacer les batteries.

ZE59858,0000075 -28-27MAY25-15/14

Pannes et remèdes

Symptôme	Problème	Solution
Fonctions de démarreur et de compteur d'heures de service; dysfonctionnement du reste du circuit électrique L'ensemble du circuit électrique ne fonctionne pas	Courroie étirée ou tendeur de courroie défectueux	Régler la tension des courroies ou les remplacer.
	Fusible grillé	Remplacer le fusible.
	Connexion de batterie défectueuse	Nettoyer et resserrer les connexions.
	Batteries sulfatées ou complètement usées	Remplacer les batteries.
	Fusible grillé	Remplacer le fusible.

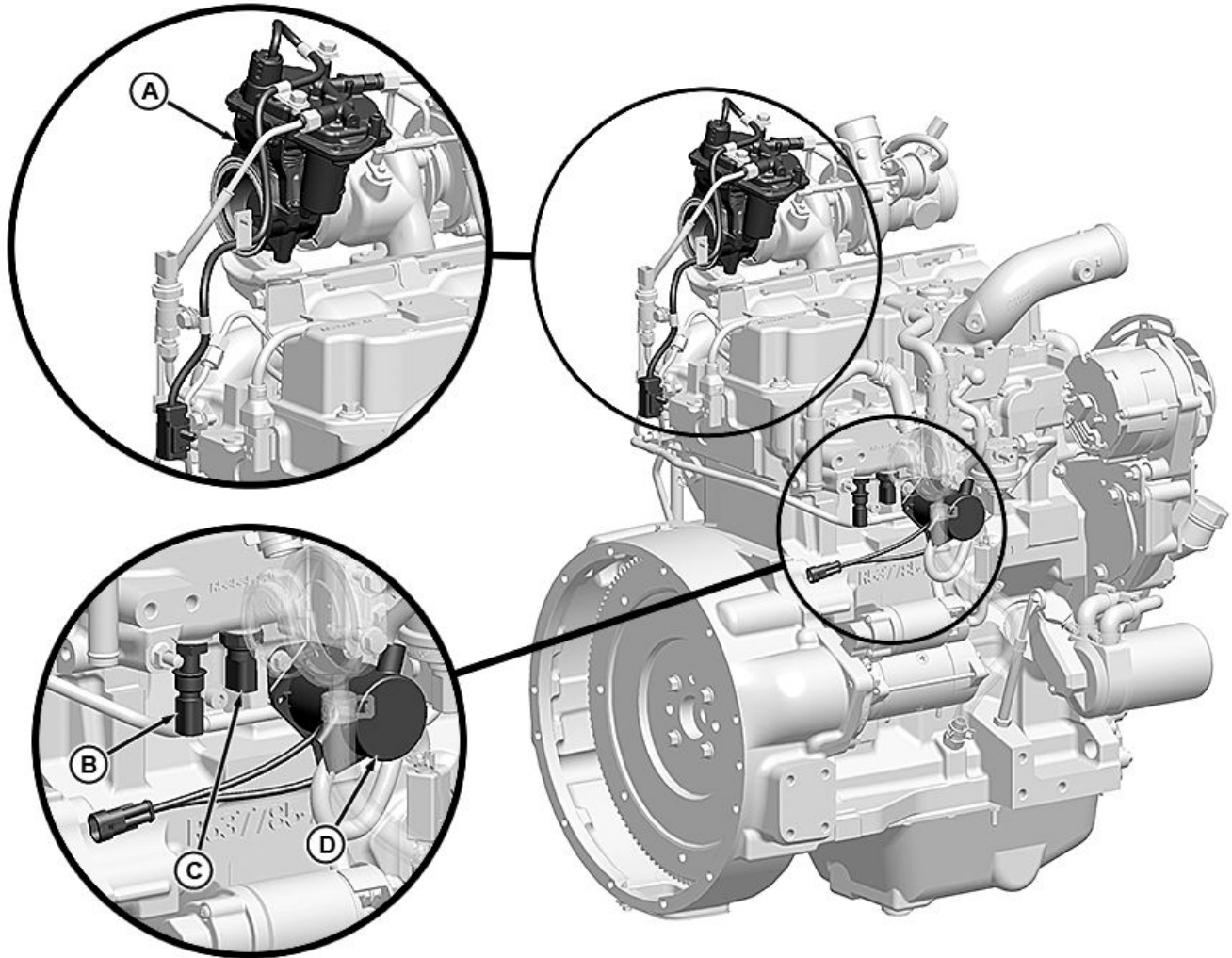
ZE59858,0000075 -28-27MAY25-16/14

Précautions à prendre à l'égard de l'installation électrique lors du nettoyage à la vapeur du moteur	électriques ou électroniques à la vapeur par crainte de les endommager.
IMPORTANT: En cas de nettoyage du moteur à la vapeur, ne pas nettoyer les composants	

OURGP11,000012A -28-24AUG10-1/1

Agencement des faisceaux du moteur

NOTE: L'emplacement de certains capteurs peut varier en fonction de l'application.



A—Actionneur du papillon d'échappement

B—Capteur de température de l'air de collecteur (MAT)

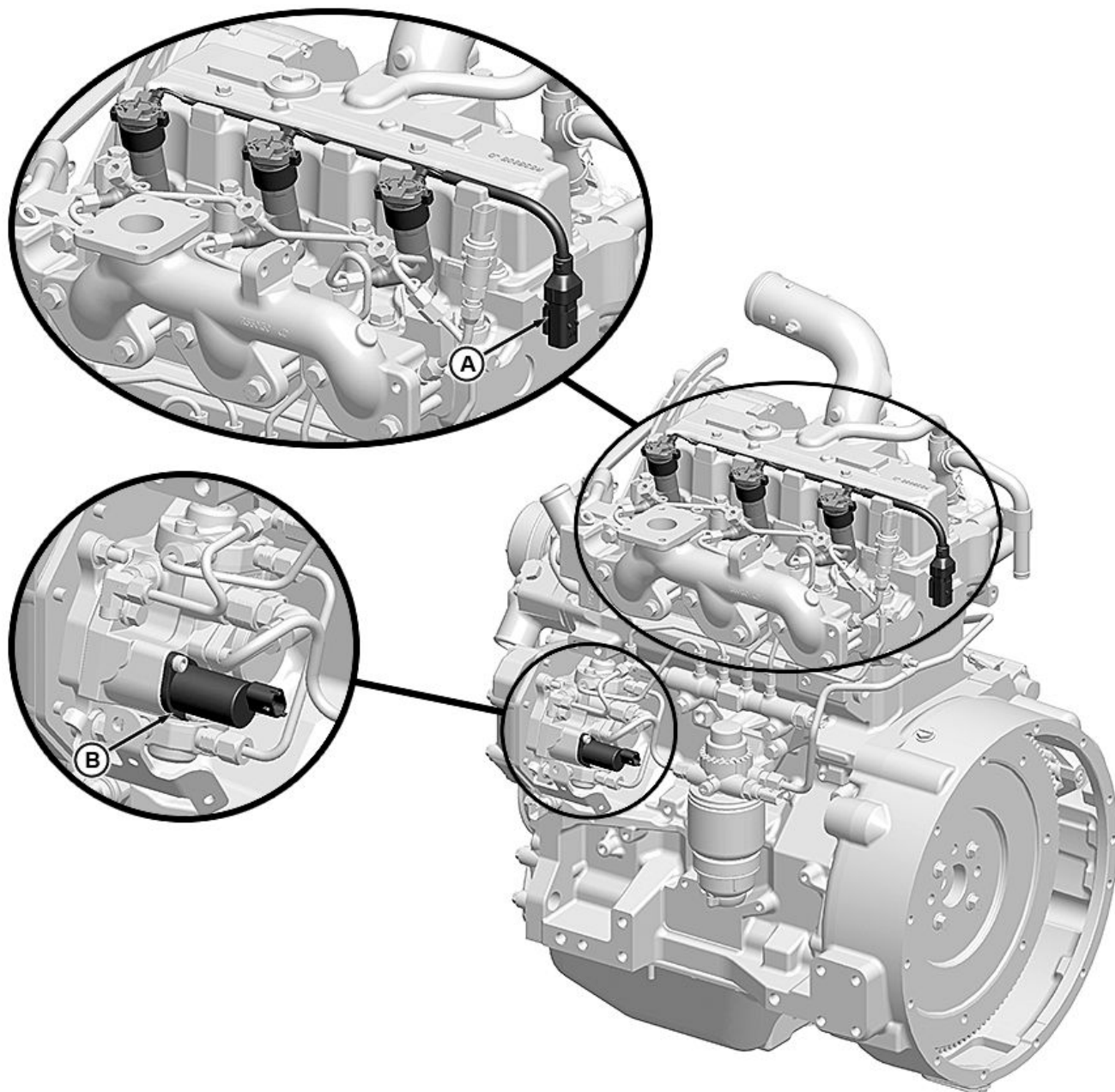
C—Capteur de pression d'air du collecteur

D—Relais d'aide au démarrage par temps froid

Suite, voir page suivante

ZE59858,000006A -28-17APR14-1/5

RG25292 —UN—20MAR14



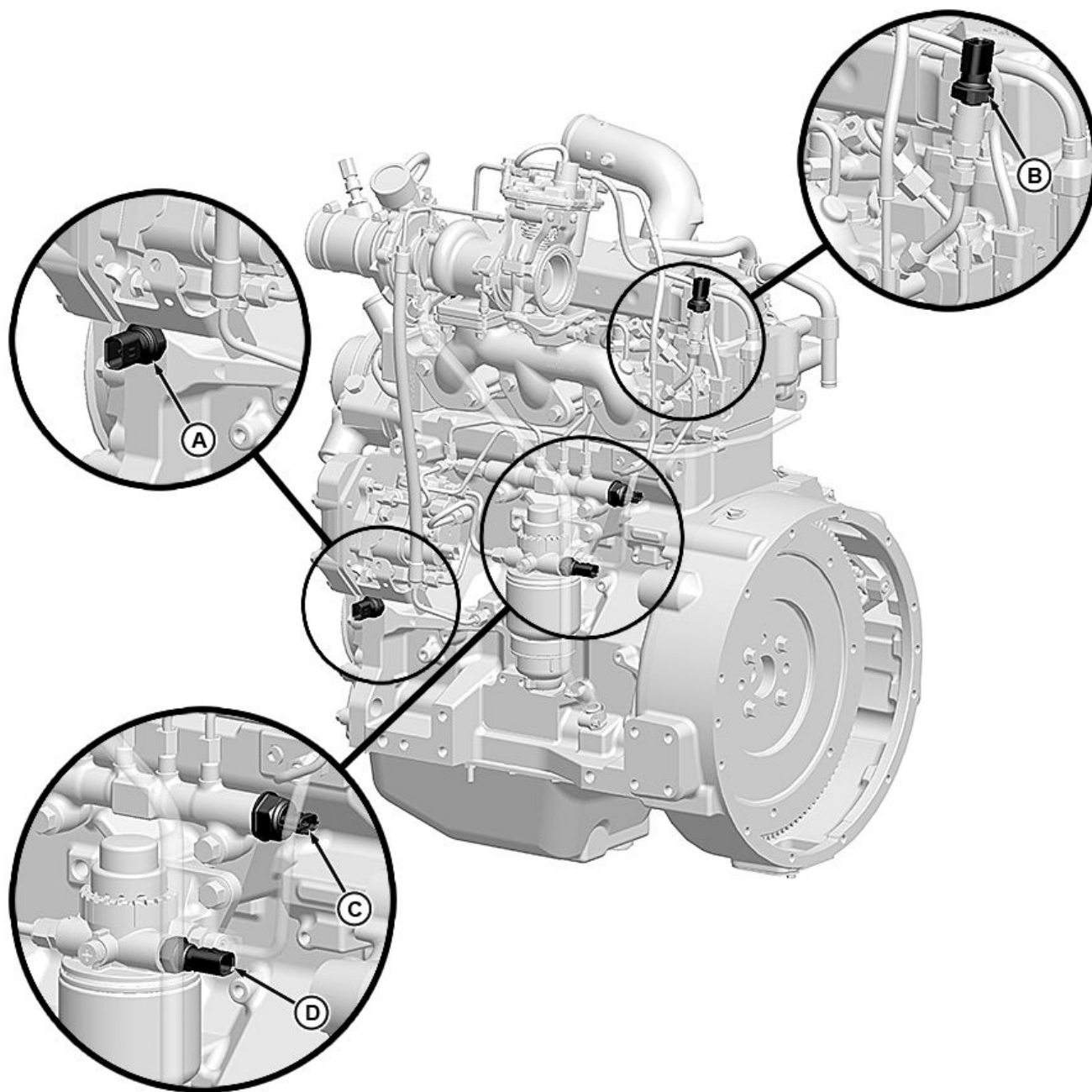
A—Connecteur de faisceau
d'injecteurs de carburant

B—Vanne d'aspiration

Suite, voir page suivante

ZE59858,000006A -28-17APR14-2/5

RG25294 —UN—20MAR14



A—Capteur de pression d'huile
moteur

B—Capteur de pression du
collecteur d'échappement

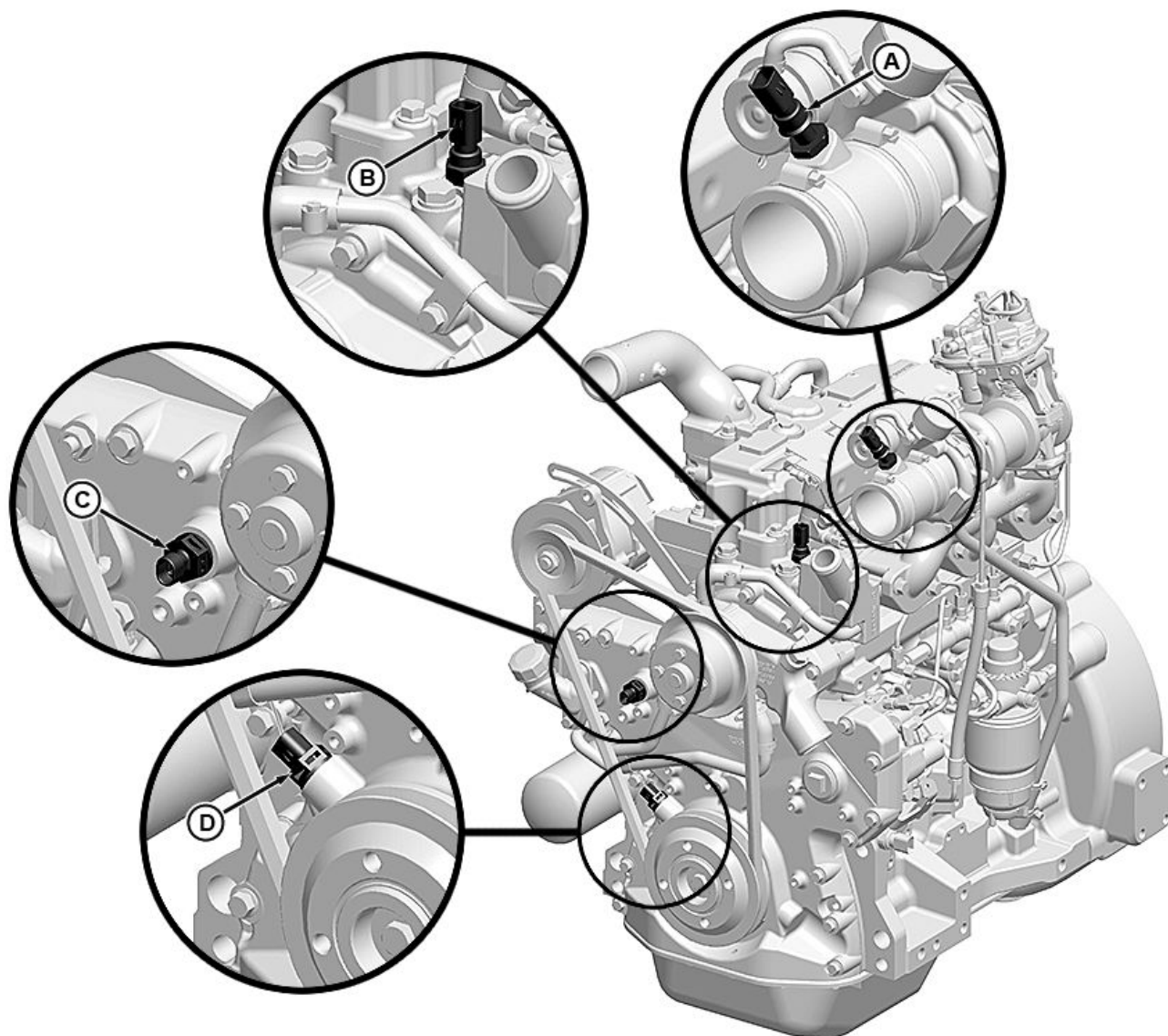
C—Capteur de pression de la
rampe d'injection

D—Capteur de température du
carburant

Suite, voir page suivante

ZE59858,000006A -28-17APR14-3/5

RG25291 —UN—20MAR14

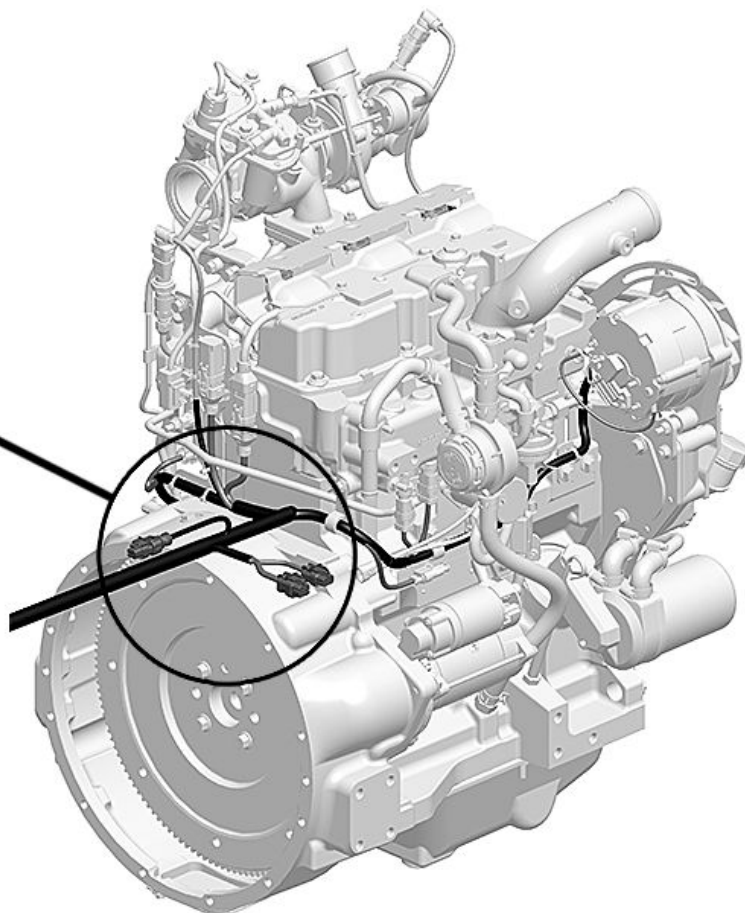
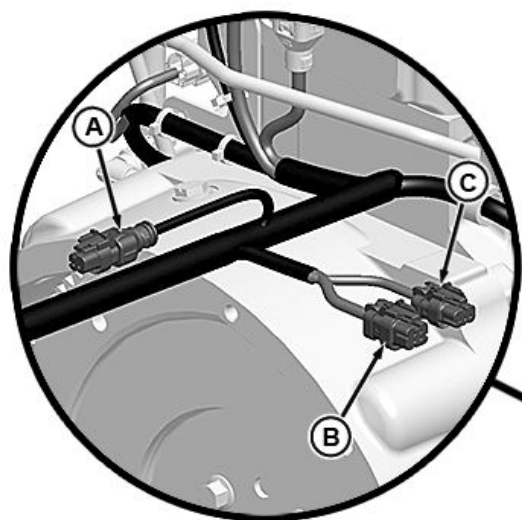


- A—Capteur de température de l'air d'admission
 B—Capteur de température du liquide de refroidissement du moteur
 C—Capteur de position de l'arbre à cames
 D—Capteur de position de vilebrequin

Suite, voir page suivante

ZE59858,000006A -28-17APR14-4/5

RG25293 —UN—16SEP14



A—Connecteur de témoin
d'encrassement du filtre à air

B—Connecteur de module de
température du filtre à gaz
d'échappement

C—Connecteur du capteur de
pression différentielle du DPF

ZE59858,000006A -28-17APR14-5/5

RG25295 —UN—20MAR14

,ééééSécurité du soudage

Éliminer la peinture des surfaces à souder ou réchauffer (voir la section Sécurité dans le présent manuel pour des informations supplémentaires concernant l'élimination de la peinture et les conduites haute pression).

ATTENTION: Éviter la formation de vapeurs et poussières toxiques. Des vapeurs dangereuses peuvent se dégager lorsque des surfaces peintes sont réchauffées suite à des opérations de soudage, de brasage ou en cas d'utilisation d'un chalumeau. Effectuer tous les travaux à l'extérieur ou dans un local bien ventilé. Respecter la réglementation en matière d'élimination des peintures et solvants. Si les pièces sont mises à nu par sablage ou meulage, éviter d'inhaler les poussières en portant un masque agréé. En cas d'utilisation de solvant ou de décapant pour peinture, enlever le produit à l'eau et au savon avant de souder. Éloigner du lieu de travail les récipients contenant du solvant, du décapant ou tout autre produit inflammable. Attendre au moins 15 minutes pour permettre aux vapeurs de se disperser avant de commencer le travail de soudage ou de brasage.

IMPORTANT: Tout soudage sur le moteur est **INTERDIT**. Si un soudage doit être effectué sur la machine, prendre les précautions suivantes.

IMPORTANT: Les courants de forte intensité ou les décharges d'électricité statique causés par le soudage dans les composants électroniques risquent de provoquer des dommages irréremédiables.



TS953 —UN—15MAY90

1. Éliminer la peinture de la surface à souder et de l'emplacement du serre-câble de masse.
2. Débrancher le ou les câble(s) négatif(s) (-) de la batterie ou ouvrir le coupe-batterie (-) suivant équipement.
3. Débrancher le ou les câble(s) positif(s) (+) de la batterie ou ouvrir le coupe-batterie (+) suivant équipement.
4. Écarter ou retirer de la zone de soudure toutes les sections de faisceaux électriques.
5. Tout soudage sur des composants du moteur est interdit.
6. Ne jamais raccorder la masse du poste de soudure à un composant du moteur ou à des composants entraînés par le moteur qui peuvent être connectés au moteur.
7. Après avoir procédé au soudage, inverser les opérations des étapes 2—3.

DX,WELDING,PRECAUTIONS -28-06DEC10-1/1

Schéma de câblage 2,9 l n° 1

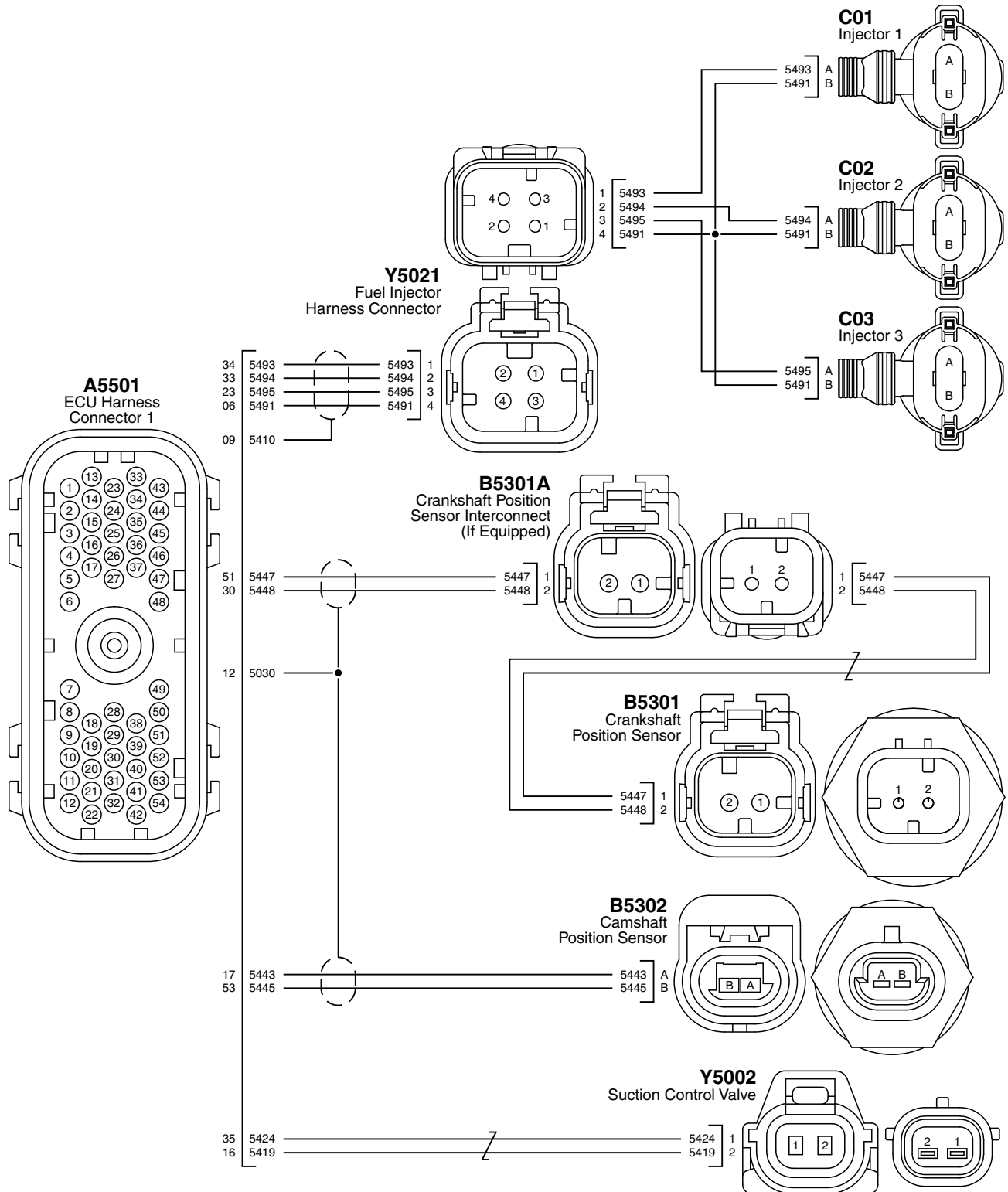
NOTE: Les fils et les broches du circuit de faisceau peuvent varier selon l'application.

NOTE: Les schémas de câblage fournis décrivent un faisceau John Deere Power Systems type fourni à un fabricant d'équipement d'origine. Le numéro de câble, les couleurs et les

interconnexions ne s'appliquent pas à tous les types d'applications. Voir le manuel technique des équipements John Deere ou le manuel technique du fabricant d'équipement d'origine pour obtenir des informations complètes sur le circuit.

Suite, voir page suivante

KP41357,000009D -28-09NOV20-1/2



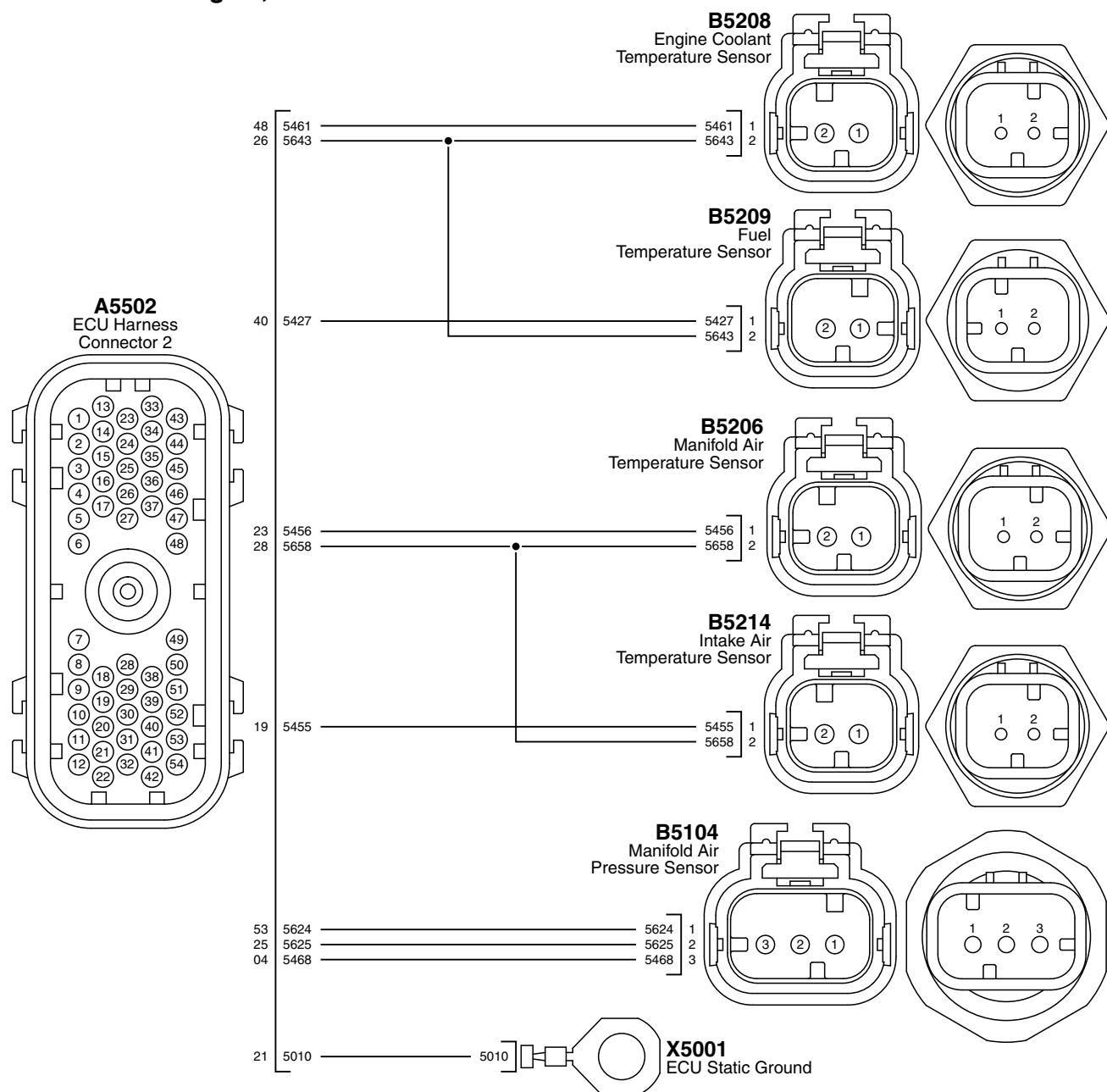
RG26533 —UN—16SEP14

KP41357,000009D -28-09NOV20-2/2

A5501— Connecteur 1 du contrôleur du moteur	A5501-23— [5495 vert] Impulsion de l'injecteur n° 3	A5501-51— [5447 violet] Signal du capteur de position du vilebrequin	C01— Injecteur de carburant n° 1
A5501-06— [5491 marron] Alimentation des injecteurs n° 1, 2 et 3	A5501-30— [5448 gris] Retour du capteur de position du vilebrequin	A5501-53— [5445 vert] Signal du capteur de position de l'arbre à cames	C02— Injecteur de carburant n° 2
A5501-09— [5410 noir] Protège-câble	A5501-33— [5494 jaune] Impulsion de l'injecteur n° 2	B5301— Capteur de position du vilebrequin	C03— Injecteur de carburant n° 3
A5501-12— [5030 noir] Protège-câble	A5501-34— [5493 orange] Impulsion de l'injecteur n° 1	B5301A— Interconnexion du capteur de position du vilebrequin (suivant équipement)	Y5002— Vanne d'aspiration
A5501-16— [5419 blanc] Borne négative de l'entraînement de la vanne d'aspiration	A5501-35— [5424 jaune] Borne positive de l'entraînement de la vanne d'aspiration	B5302— Capteur de position de l'arbre à cames	Y5021— Connecteur de faisceau d'injecteur de carburant
A5501-17— [5443 orange] Retour du capteur de position de l'arbre à cames			

KP41357,000009D -28-09NOV20-3/2

Schéma de câblage 2,9 I n° 2



A5502— Connecteur ECU 2
A5502-04— [5468 gris] Signal du capteur de pression d'air du collecteur
A5502-19— [5455 vert] Signal du capteur de température de l'air d'admission
A5502-21— [5010 noir] Masse commune
A5502-23— [5456 bleu] Signal du capteur de température d'air du collecteur

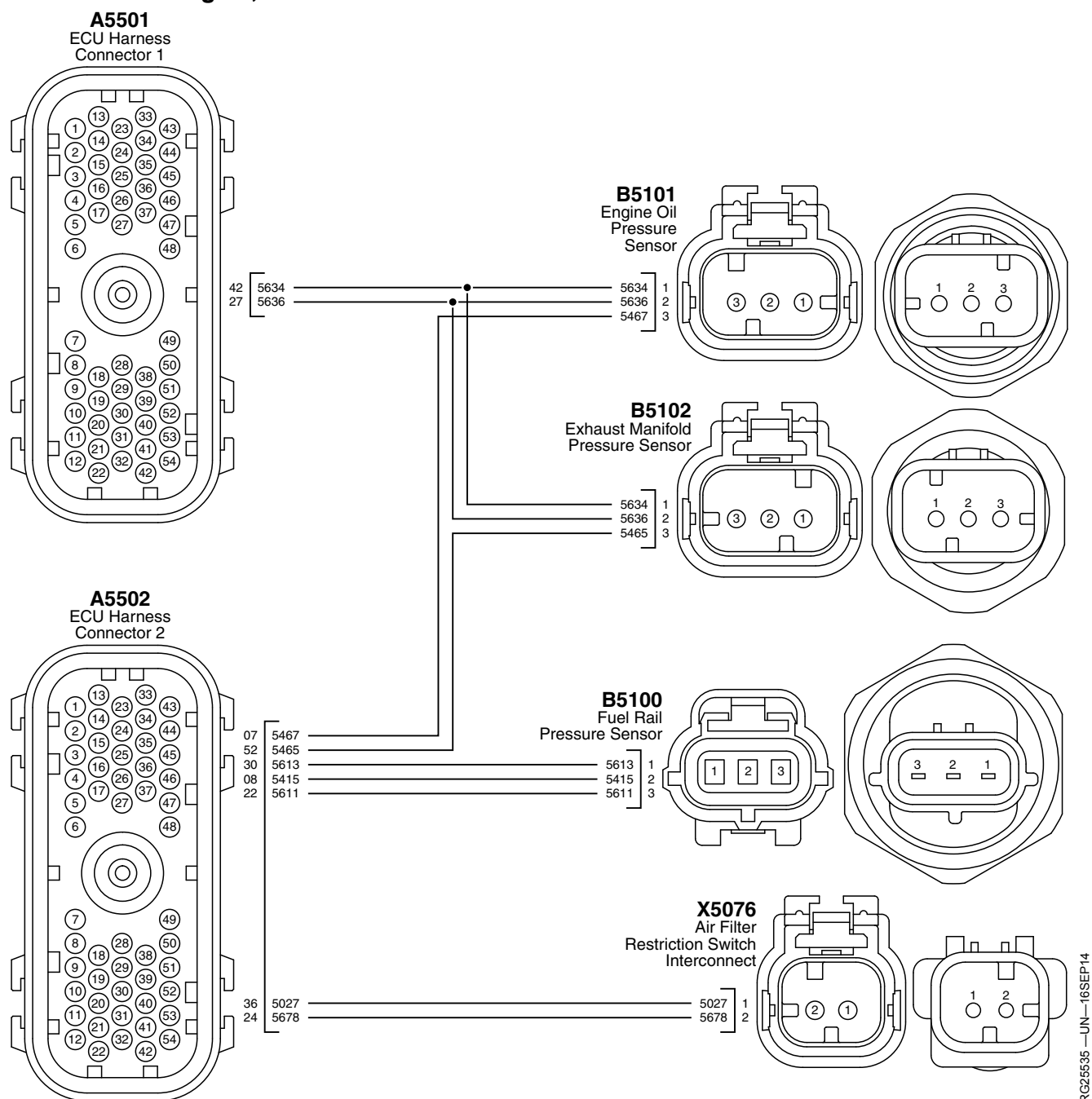
A5502-25— [5625 vert] Retour de l'alimentation de capteurs 5 V n° 7
A5502-26— [5643 orange] Retour du capteur n° 1
A5502-28— [5658 gris] Retour du capteur n° 6
A5502-40— [5427 violet] Signal du capteur de température du carburant
A5502-48— [5461 marron] Signal du capteur de température du liquide de refroidissement moteur

A5502-53— [5624 jaune] Borne positive d'alimentation de capteurs 5 V n° 7
B5104— Capteur de pression de l'air du collecteur
B5206— Capteur de température d'air du collecteur
B5208— Capteur de température du liquide de refroidissement du moteur

B5209— Capteur de température du carburant
B5214— Capteur de température de l'air d'admission
X5001— Masse statique ECU

ZE59858,0000062 -28-17SEP14-1/1

Schéma de câblage 2,9 I n° 3



A5501— Connecteur ECU 1
A5501-27— [5636 bleu] Retour de l'alimentation de capteurs 5 V n° 8
A5501-42— [5634 jaune] Borne positive d'alimentation de capteurs 5 V n° 8
A5502— Connecteur ECU 2
A5502-07— [5467 violet] Signal du capteur de pression d'huile moteur

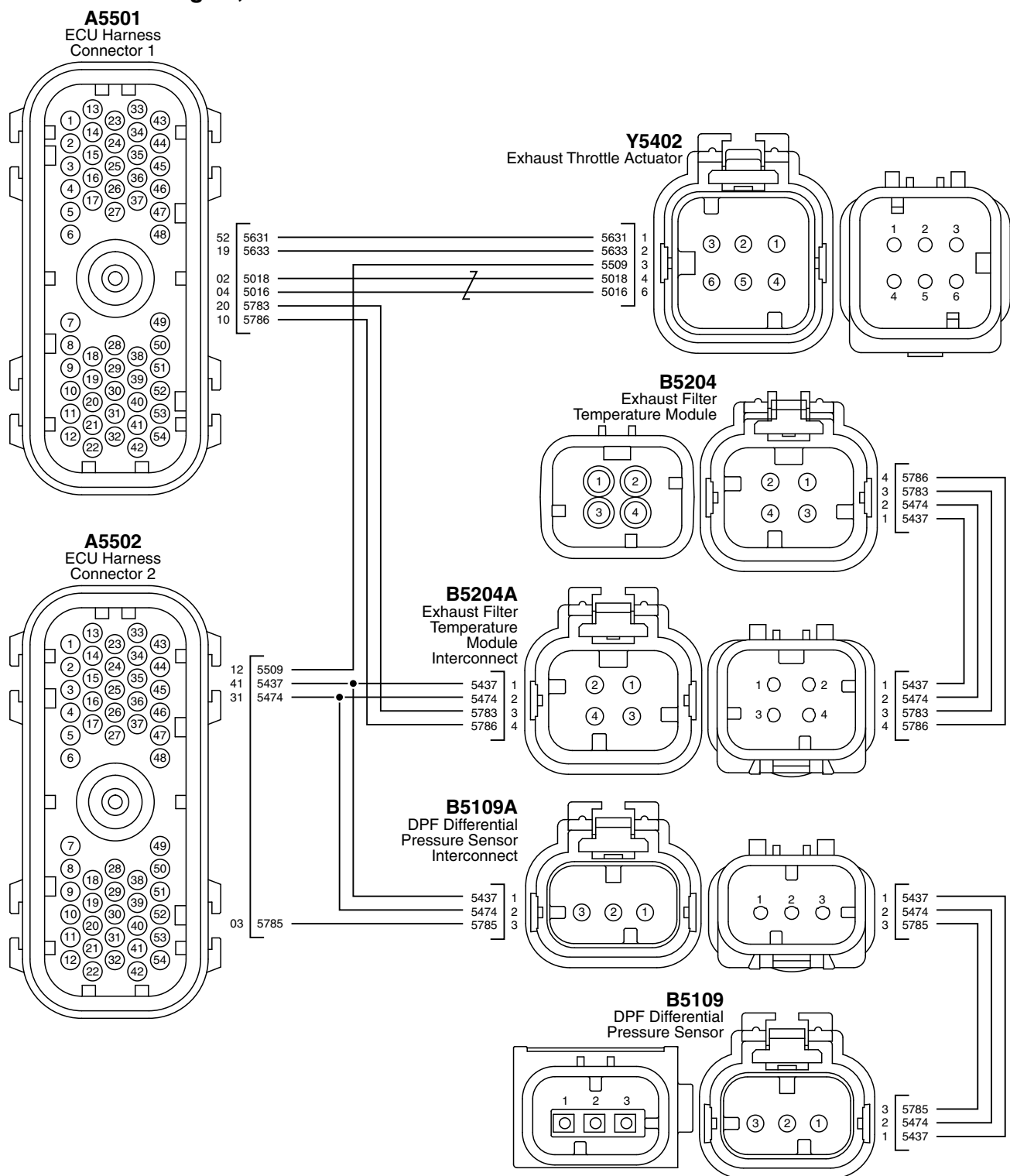
A5502-08— [5415 vert] Signal du capteur de pression de la rampe d'injection
A5502-22— [5611 marron] Borne positive d'alimentation de capteurs 5 V n° 1
A5502-24— [5678 gris] Retour du capteur n° 8
A5502-30— [5613 orange] Retour de l'alimentation de capteurs 5 V n° 1

A5502-36— [5027 violet] Signal de l'interrupteur d'encrassement de filtre à air
A5502-52— [5465 vert] Signal du capteur de pression du collecteur d'échappement
B5100— Capteur de pression de la rampe d'injection
B5101— Capteur de pression d'huile moteur

B5102— Capteur de pression du collecteur d'échappement
X5076— Interconnexion du contacteur d'encrassement du filtre à air

ZE59858,0000063 -28-17SEP14-1/1

Schéma de câblage 2,9 I n° 4



RG25536 —UN—16SEP14

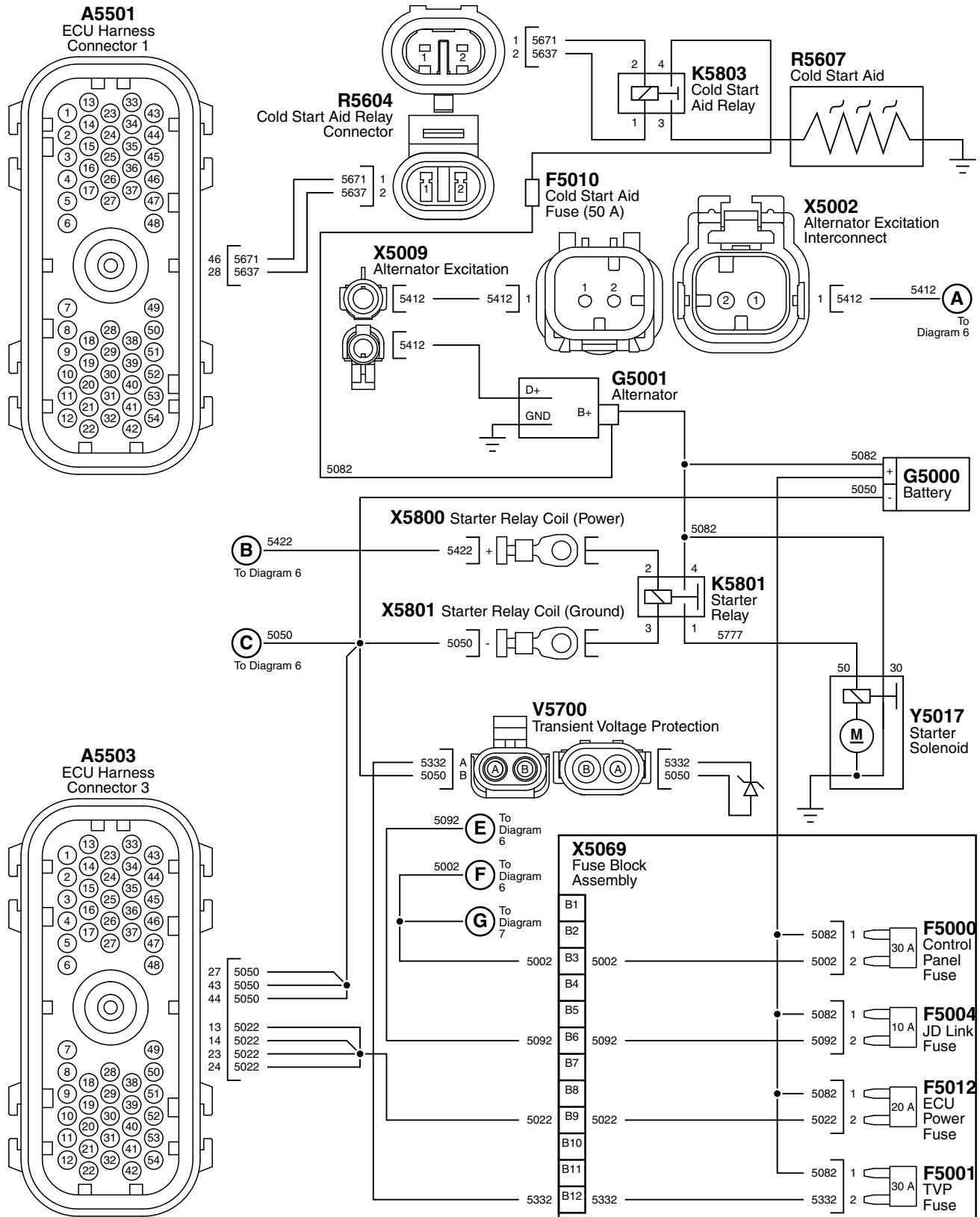
Suite, voir page suivante

ZE59858,0000064 -28-17SEP14-1/2

A5501— Connecteur ECU 1	A5501-19— [5633 orange] Retour de l'alimentation de capteurs 5 V n° 3	A5502-12— [5509 blanc] Signal de position de l'actionneur du papillon d'échappement	B5204— Module de température du filtre à gaz d'échappement
A5501-02— [5018 gris] Borne négative de l'entraînement de l'actionneur du papillon d'échappement	A5501-20— [5783 orange] Alimentation de capteurs 10 V	A5502-31— [5474 jaune] Retour de l'alimentation de capteurs 5 V n° 6	B5204A— Interconnexion du module de température du filtre à gaz d'échappement
A5501-04— [5016 bleu] Borne positive de l'entraînement de l'actionneur du papillon d'échappement	A5501-52— [5631 marron] Borne positive d'alimentation de capteurs 5 V n° 3	A5502-41— [5437 violet] Borne positive d'alimentation de capteur 5 V n° 6	Y5402— Actionneur du papillon d'échappement
A5501-10— [5786 bleu] Signal du module de température du filtre à gaz d'échappement	A5502— Connecteur ECU 2	B5109— Capteur de pression différentielle du FAP	
	A5502-03— [5785 vert] Signal du capteur de pression différentielle du FAP	B5109A— Interconnexion du capteur de pression différentielle du FAP	

ZE59858,0000064 -28-17SEP14-2/2

Schéma de câblage 2,9 I n° 5



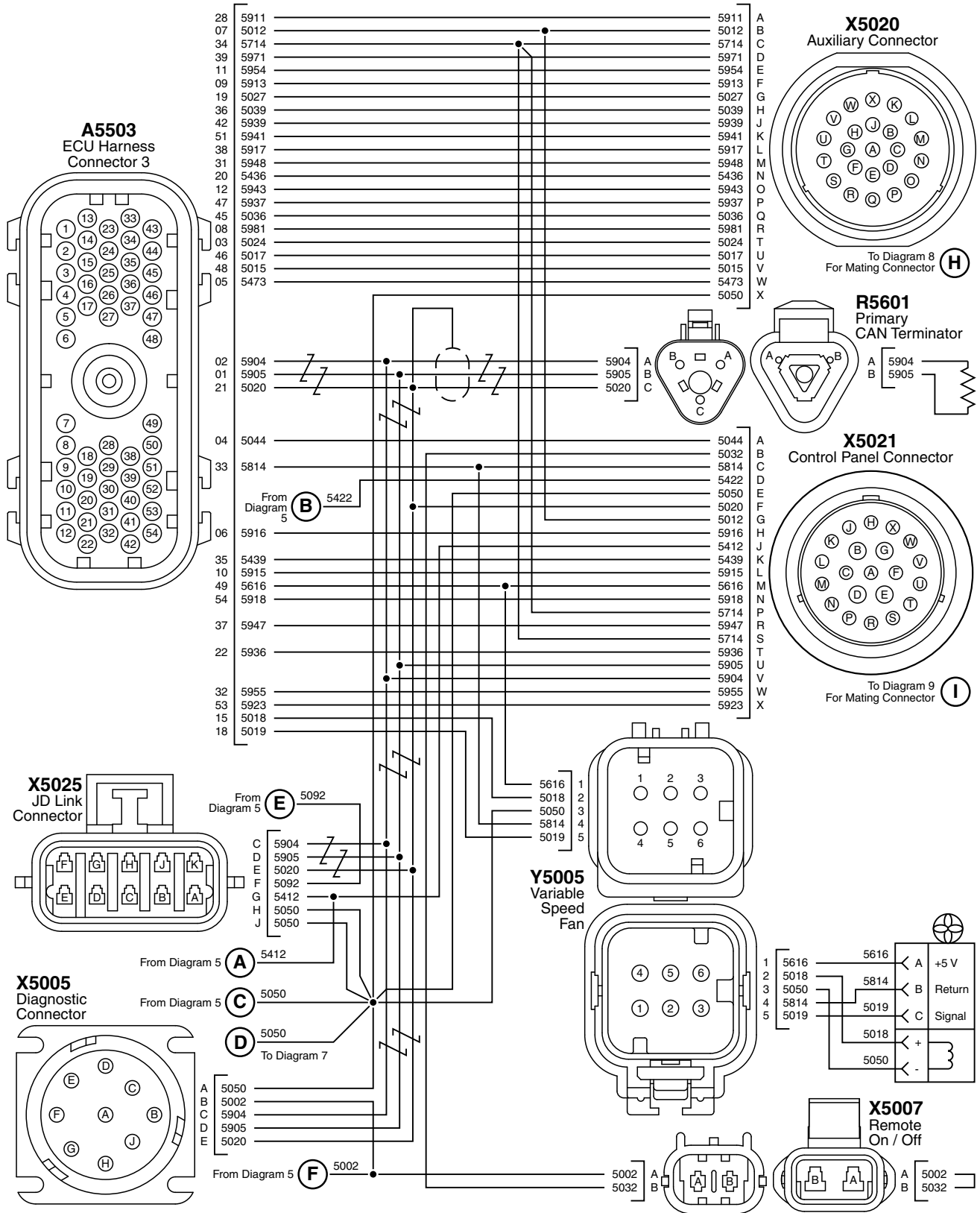
Suite, voir page suivante

ZE59858,0000065 -28-17SEP14-1/2

A— [5412 rouge] Inducteur d'alternateur, Schéma de câblage 2,9 I n° 6	A5503-27— [5050 noir] Borne négative de la batterie	F5001— Fusible du suppresseur de transitoires (30 A)	R5604— Connecteur du relais d'aide au démarrage par temps froid
A5501— Connecteur ECU 1	A5503-43— [5050 noir] Borne négative de la batterie	F5004— Fusible (10 A) JD Link	R5607— Aide au démarrage par temps froid
A5501-28— [5637 violet] Retour du capteur n° 4	A5503-44— [5050 noir] Borne négative de la batterie	F5010— Fusible d'aide au démarrage par temps froid (50 A)	V5700— Suppresseur de transitoires
A5501-46— [5671 marron] Borne positive du relais d'aide au démarrage par temps froid	B— [5422 rouge] Démarrage, Schéma de câblage 2,9 I n° 6	F5012— Fusible (20 A) d'alimentation du contrôleur ECU	X5002— Interconnexion de l'inducteur d'alternateur
A5503— Connecteur ECU 3	C— [5050 noir] Borne négative de la batterie, Schéma de câblage 2,9 I n° 6	G— [5002 rouge] Alimentation permanente du panneau de commande, Schéma de câblage 2,9 I n° 7	X5009— Inducteur d'alternateur
A5503-13— [5022 rouge] Borne positive d'alimentation du contrôleur ECU	E— [5092 rouge] Alimentation permanente JD Link, Schéma de câblage 2,9 I n° 6	G5000— Batterie	X5069— Bloc-fusibles
A5503-14— [5022 rouge] Borne positive d'alimentation du contrôleur ECU	F— [5002 rouge] Alimentation permanente du panneau de commande, Schéma de câblage 2,9 I n° 6	G5000-Positive— [5082 rouge] Borne positive d'alimentation de la batterie	X5069-B12— [5332 rouge] Suppresseur de transitoires
A5503-23— [5022 rouge] Borne positive d'alimentation du contrôleur ECU	F5000— Fusible de panneau de commande (30 A)	G5001— Alternateur	X5800— Bobine de relais du démarreur (alimentation)
A5503-24— [5022 rouge] Borne positive d'alimentation du contrôleur ECU		K5801— Relais du démarreur	X5801— Bobine de relais du démarreur (masse)
		K5801-1— [5777 violet] Excitation du démarreur	Y5017— Solénoïde du démarreur
		K5803— Relais d'aide au démarrage par temps froid	

ZE59858,0000065 -28-17SEP14-2/2

Schéma de câblage 2,9 I n° 6



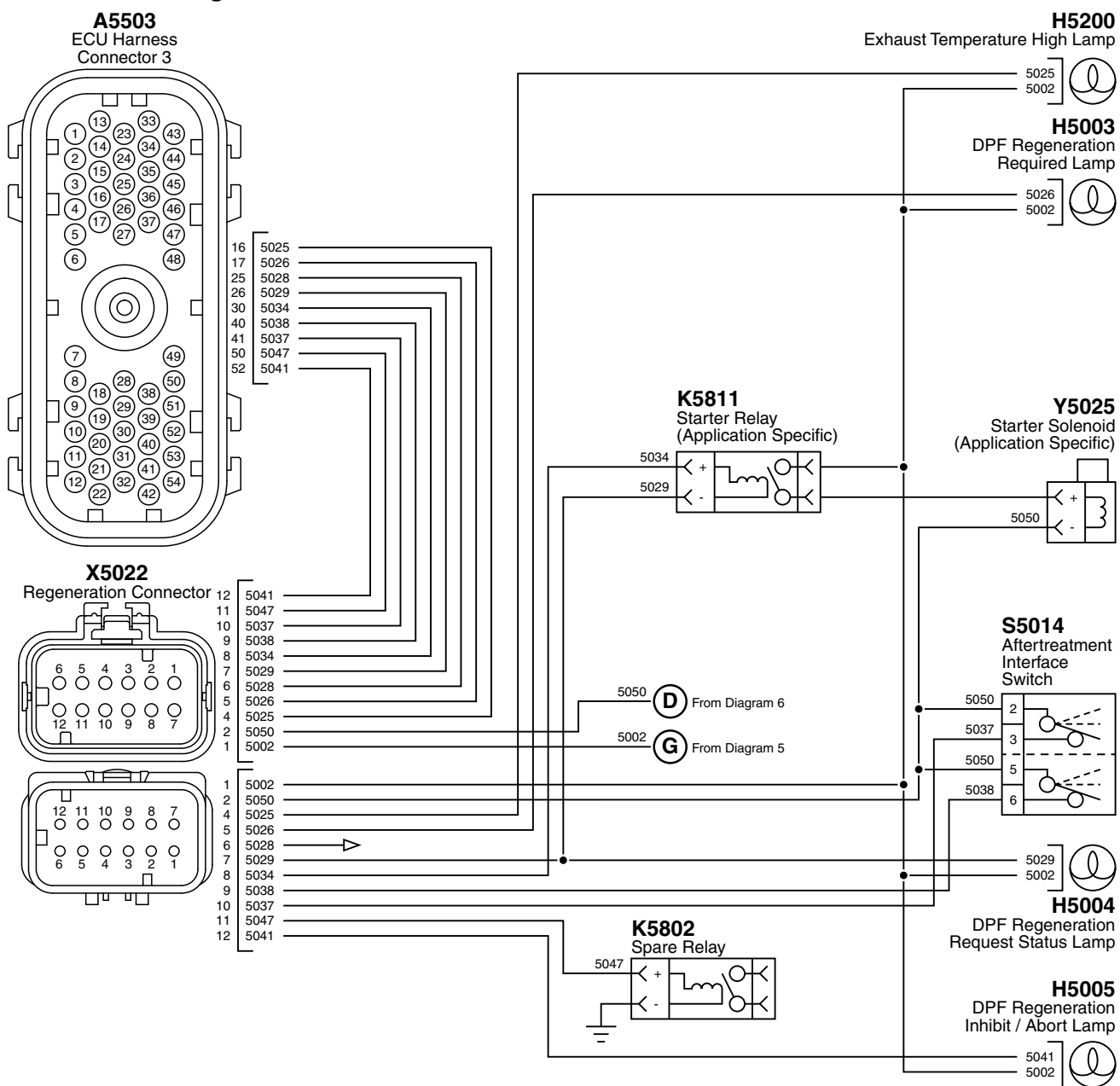
Suite, voir page suivante

ZE59858,0000066 -28-17SEP14-1/2

A— [5412 rouge] Inducteur d'alternateur, Schéma de câblage 2,9 l n° 5	A5503-18— [5019 blanc] Signal du ventilateur à vitesse variable	A5503-37— [5497 violet] Signal d'accélérateur multi-états	C— [5050 noir] Borne négative de la batterie du Schéma de câblage 2,9 l n° 5
A5503— Connecteur ECU 3	A5503-19— [5027 violet] Régime de prise de force	A5503-38— [5917 violet] Contacteur de commande à distance du régulateur de vitesse	D— [5050 noir] Borne négative de la batterie Schéma de câblage 2,9 l n° 7
A5503-01— [5905 vert] CAN Low primaire	A5503-20— [5436 bleu] Commutateur de niveau de liquide de refroidissement moteur	A5503-39— [5971 marron] Contacteur d'annulation/reprise du régulateur de vitesse	E— [5092 rouge] Alimentation permanente JD Link de Schéma de câblage 2,9 l n° 5
A5503-02— [5904 jaune] CAN High primaire	A5503-21— [5020 noir] Garant du CAN primaire	A5503-42— [5939 blanc] Contacteur de réduction de puissance externe	F— [5002 rouge] Alimentation permanente du panneau de commande de Schéma de câblage 2,9 l n° 5
A5503-03— [5024 jaune] Accélérateur à distance	A5503-22— [5936 bleu] Contacteur de réduction de reprise du régulateur de vitesse/du régime par impulsions	A5503-45— [5036 bleu] Capteur en option	H— Aller au Schéma de câblage 2,9 l n° 8 pour les connecteurs homologues
A5503-04— [5044 jaune] Témoin Attendre pour démarrer	A5503-28— [5911 marron] Borne positive d'alimentation de capteurs 5 V n° 5	A5503-46— [5017 violet] Contacteur haute pression de la climatisation	I— Aller au Schéma de câblage 2,9 l n° 9 pour les connecteurs homologues
A5503-05— [5473 orange] Témoin Arrêter le moteur	A5503-31— [5948 gris] Passage en mode manuel forcé externe du régulateur de vitesse	A5503-47— [5937 violet] Régulateur de vitesse isochrone	R5601— Résistance de terminaison CAN primaire
A5503-06— [5916 bleu] Témoin d'avertissement	A5503-32— [5955 vert] Interrupteur de réglage de l'accélérateur/augmentation par tapotement	A5503-48— [5015 vert] Borne positive du pilote de réserve	X5005— Connecteur de diagnostic
A5503-07— [5012 rouge] Contacteur de démarrage	A5503-33— [5814 jaune] Retour de l'alimentation de capteurs 5 V n° 4	A5503-49— [5616 bleu] Borne positive d'alimentation de capteurs 5 V n° 4	X5007— Marche/arrêt à distance
A5503-08— [5981 marron] Retour de l'accélérateur/alternateur à modulation de largeur d'impulsion	A5503-34— [5714 jaune] Retour de l'alimentation de capteurs 5 V n° 5	A5503-51— [5941 marron] Contacteur d'arrêt externe	X5020— Connecteur auxiliaire
A5503-09— [5913 orange] Accélérateur secondaire	A5503-35— [5439 blanc] Indicateur de vitesse	A5503-53— [5923 orange] Touche d'activation par tapotement	X5021— Connecteur du panneau de commande
A5503-10— [5915 vert] Accélérateur primaire	A5503-36— [5039 blanc] Signal de vitesse du véhicule	A5503-54— [5918 gris] Interrupteur de passage en mode manuel forcé d'arrêt	X5021-B— [5032 rouge] Alimentation permanente à fusible
A5503-11— [5954 jaune] Contacteur d'activation du régulateur de vitesse		B— [5422 rouge] Démarrage du Schéma de câblage 2,9 l n° 5	X5025— Connecteur JD Link
A5503-12— [5943 orange] Contacteur de frein du régulateur de vitesse			Y5005— Ventilateur à vitesse variable
A5503-15— [5018 gris] Commande d'embrayage du ventilateur à vitesse variable			

ZE59858.0000066 -28-17SEP14-2/2

Schéma de câblage 2,9 l n° 7



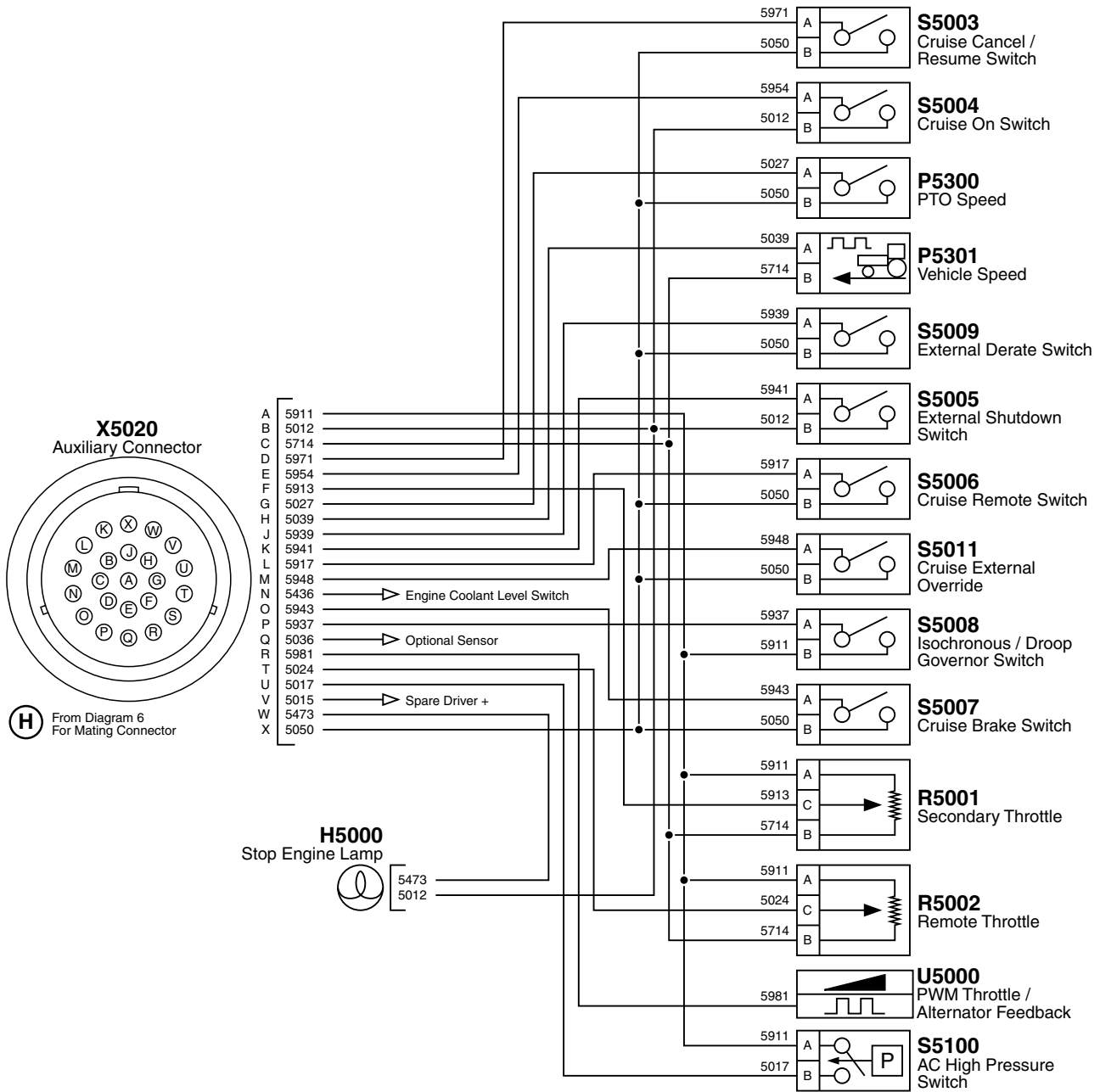
Suite, voir page suivante

ZE59858,0000067 -28-17SEP14-1/2

A5503— Connecteur ECU 3	A5503-40— [5038 gris] Contacteur de demande de régénération du filtre à particules	G— [5002 rouge] Alimentation permanente du panneau de commande de Schéma de câblage 2,9 I n° 5	K5811— Relais du démarreur (spécifique à l'application)
A5503-16— [5025 vert] Témoin de température des gaz d'échappement élevée	A5503-41— [5037 violet] Contacteur de blocage/annulation de régénération du filtre à particules	H5003— Témoin de demande de régénération du FAP	S5014— Contacteur d'interface de post-traitement
A5503-17— [5026 bleu] Témoin de régénération requise du FAP	A5503-50— [5047 violet] Borne positive du pilote de réserve	H5004— Témoin d'état de la demande de régénération du filtre à particules	X5022— Connecteur de régénération
A5503-25— [5028 gris] Borne positive du pilote de réserve	A5503-52— [5041 marron] Témoin de blocage/annulation de régénération du FAP	H5005— Témoin de blocage/annulation de régénération du FAP	Y5025— Solénoïde du démarreur (spécifique à l'application)
A5503-26— [5029 White] Témoin d'état de régénération du FAP / Borne négative de commande du relais du démarreur	D— [5050 noir] Borne négative de la batterie du Schéma de câblage 2,9 I n° 6	H5200— Témoin de température d'échappement élevée	
A5503-30— [5034 jaune] Borne positive de commande du relais du démarreur		K5802— Relais de rechange	

ZE59858,0000067 -28-17SEP14-2/2

Schéma de câblage 2,9 l n° 8



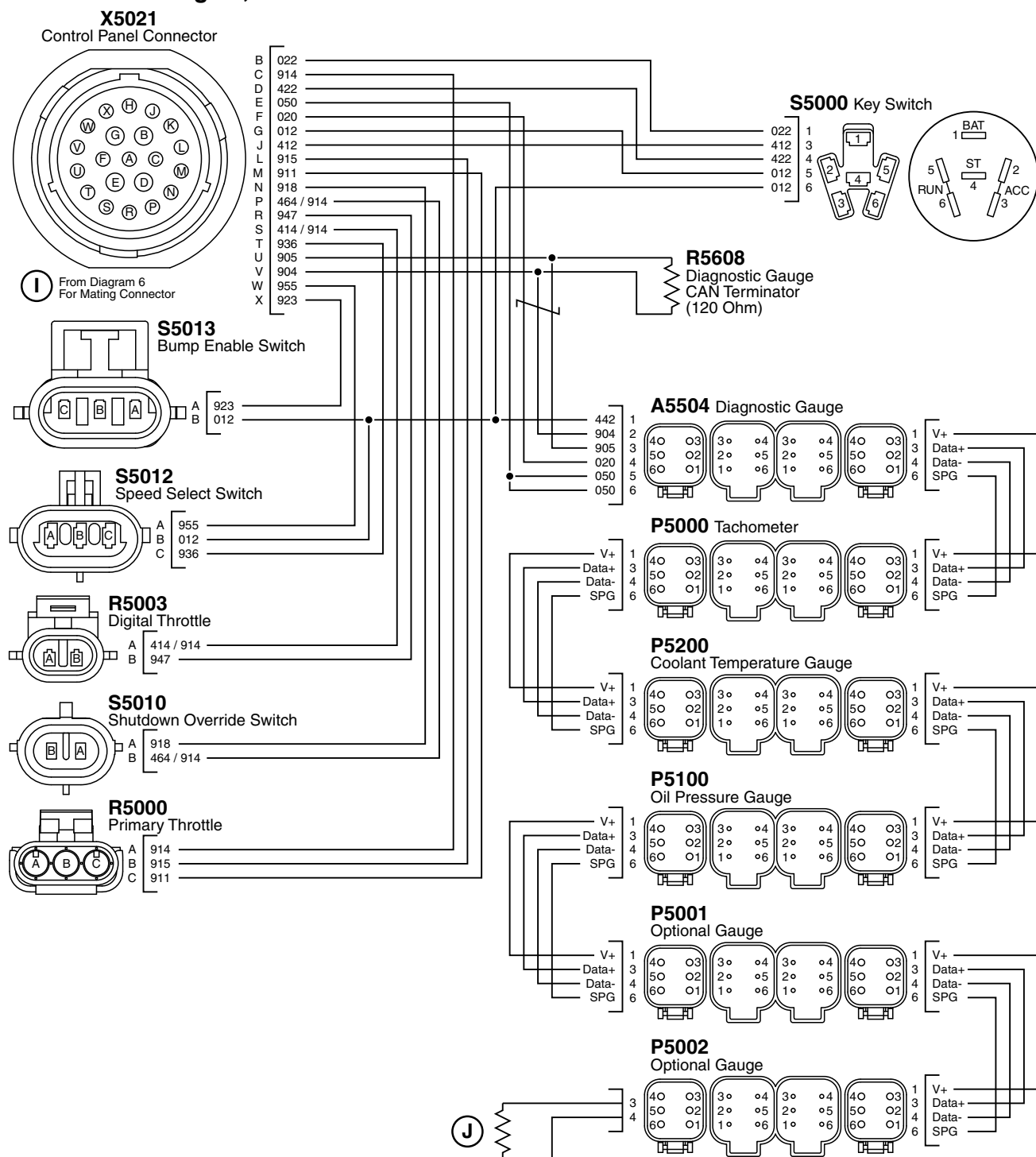
Suite, voir page suivante

ZE59858,0000068 -28-17SEP14-1/2

H— Du Schéma de câblage 2,9 I n° 6 pour les connecteurs homologues	S5008— Contacteur du régulateur de vitesse isochrone/statique	X5020-F— [5913 orange] Accélérateur secondaire	X5020-P— [5937 violet] Régulateur de vitesse isochrone
H5000— Témoin Arrêter le moteur	S5009— Contacteur de réduction de puissance externe	X5020-G— [5027 violet] Régime de prise de force	X5020-Q— [5036 bleu] Capteur en option
P5300— Régime de prise de force	S5100— Contacteur haute pression de la climatisation	X5020-H— [5039 blanc] Signal de vitesse du véhicule	X5020-R— [5981 marron] Retour de l'accélérateur/alternateur à modulation de largeur d'impulsion
P5301— Vitesse du véhicule	U5000— Retour de l'accélérateur/alternateur à modulation de largeur d'impulsion	X5020-J— [5939 blanc] Contacteur de réduction de puissance externe	X5020-T— [5024 jaune] Accélérateur à distance
R5001— Accélérateur secondaire		X5020-K— [5941 marron] Contacteur d'arrêt externe	X5020-U— [5017 violet] Contacteur haute pression de la climatisation
R5002— Accélérateur à distance		X5020-L— [5917 violet] Contacteur de commande à distance du régulateur de vitesse	X5020-V— [5015 vert] Borne positive du pilote de réserve
S5011— Passage en mode manuel forcé externe du régulateur de vitesse	X5020— Connecteur auxiliaire	X5020-M— [5948 gris] Passage en mode manuel forcé externe du régulateur de vitesse	X5020-W— [5473 orange] Feu stop
S5003— Contacteur d'annulation/reprise du régulateur de vitesse	X5020-A— [5911 marron] Borne positive d'alimentation de capteurs 5 V n° 5	X5020-N— [5436 bleu] Commutateur de niveau de liquide de refroidissement moteur	X5020-X— [5050 noir] Borne négative de la batterie
S5004— Contacteur d'activation du régulateur de vitesse	X5020-B— [5012 rouge] Contacteur de démarrage		
S5005— Contacteur d'arrêt externe	X5020-C— [5714 jaune] Retour de l'alimentation de capteurs 5 V n° 5		
S5006— Contacteur de commande à distance du régulateur de vitesse	X5020-D— [5971 marron] Contacteur d'annulation/reprise du régulateur de vitesse		
S5007— Contacteur de frein du régulateur de vitesse	X5020-E— [5954 jaune] Contacteur d'activation du régulateur de vitesse		

ZE59858,0000068 -28-17SEP14-2/2

X5021
Control Panel Connector



RG25541 —UN—16SEP14

A5504— Indicateur de diagnostic	S5010— Interrupteur de passage	X5021-G— [012 blanc] Contacteur	X5021-T— [936 blanc]
A5504-01— [Rouge] Tension	en mode manuel forcé	de démarrage	Interrupteur de reprise
positive	d'arrêt	X5021-J— [412 blanc] Inducteur	de régime/du dispositif
A5504-03— [Blanc] Données	S5012— Sélecteur de vitesse	d'alternateur	de passage à la vitesse
positives	S5013— Touche d'activation par	X5021-L— [915 blanc]	inférieure par tapotement
A5504-04— [Orange] Données	tapotement	Accélérateur primaire	X5021-U— [905 blanc] CAN Low
negatives	X5021— Connecteur du panneau	X5021-M— [911 blanc] Borne	primaire
A5504-06— [Noir] Masse	de commande	positive d'alimentation	X5021-V— [904 blanc] CAN High
commune	X5021-B— [022 blanc]	de capteurs 5 V n° 4	primaire
I— Du Schéma de câblage 2,9	Alimentation permanente	X5021-N— [918 blanc]	X5021-W— [955 blanc] Interrup-
I n° 6 pour les connecteurs	à fusible	Interrupteur de passage	teur d'accélérateur du
homologues	X5021-C— [914 blanc] Retour de	en mode manuel forcé	dispositif de passage à
J— Résistance 120 ohms	l'alimentation de capteurs	d'arrêt	la vitesse supérieure par
R5000— Accélérateur primaire	5 V n° 4	X5021-P— [464/914 blanc] Retour	tapotement
R5003— Accélérateur numérique	X5021-D— [422 blanc] Démarrage	de l'alimentation de	X5021-X— [923 blanc] Touche
R5608— Résistance de	X5021-E— [050 blanc] Borne	capteurs 5 V n° 5	d'activation par
terminaison CAN de	negative de la batterie	X5021-R— [947 blanc]	tapotement
l'indicateur de diagnostic	X5021-F— [020 blanc] Protection	Accélérateur multi-états	
(120 ohms)	de CAN primaire	X5021-S— [414/914 blanc] Retour	
S5000— Contacteur de		de l'alimentation de	
démarrage		capteurs 5 V n° 5	

ZE59858,0000069 -28-17SEP14-2/2

Remisage

Consigne de remisage du moteur

IMPORTANT: Éviter tout risque de mauvais fonctionnement et d'endommagement du moteur. Prendre des mesures spéciales avant le remisage lors de l'utilisation de biogazole. Voir Biogazole à la section Carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement.

1. Les moteurs John Deere peuvent être remisés à l'extérieur sans être préparés pour un remisage à long terme pendant une durée n'excédant pas trois mois sous réserve qu'ils soient recouverts d'une bâche imperméable. Ne pas remiser à l'extérieur sans prévoir de bâche imperméable.
2. Les moteurs John Deere peuvent être remisés dans un conteneur d'expédition à l'étranger standard sans être préparés pour un remisage à long terme pendant une durée n'excédant pas trois mois.
3. Les moteurs John Deere peuvent être remisés à l'intérieur sans être préparés pour un remisage à long terme pendant une durée n'excédant pas six mois.
4. Les moteurs John Deere devant être remisés pendant plus de six mois **doivent** être préparés pour un remisage à long terme. Voir Préparation du moteur pour un remisage prolongé dans la section Remisage.

RK80614,0000060 -28-31AUG21-1/1

Préparation du moteur pour le remisage prolongé

IMPORTANT: Chaque fois que le moteur n'est pas utilisé pendant plus de six mois, les recommandations suivantes pour le remisage et la sortie de remisage aident à minimiser la corrosion et la détérioration.

IMPORTANT: Le remisage à long terme n'est pas conseillé quand on utilise le biogazole. Pour un remisage de plus d'un an, utiliser du carburant hydrocarbure pur.

Si du biogazole doit être utilisé, il est conseillé que le mélange ne dépasse pas B7 et d'utiliser un stabilisateur de carburant de qualité supérieure. Le remisage ne doit pas dépasser un an.

Pour plus d'informations, voir **Biogazole** dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement.

NOTE: Les préparatifs suivants pour le remisage sont utilisés pour le remisage à long terme du moteur pour plus d'une année. Après cette période, le moteur doit être démarré, réchauffé et préparé pour une période supplémentaire de remisage.

1. Changer l'huile moteur et remplacer le filtre. L'huile usagée ne fournit pas une protection adéquate. Ajouter 30 ml d'huile antirouille dans le carter-moteur pour chaque litre d'huile moteur ou 1 oz. d'huile antirouille pour 1 qt. d'huile moteur. Utiliser de l'huile antirouille SAE 10W contenant 1 à 4 % de morpholine ou d'un produit anticorrosion équivalent, comme de l'huile NOX RUST VCI-10 fabriquée par Daubert Chemical Company, Inc.
2. Remplacer le filtre à air moteur.

IMPORTANT: Éviter d'endommager les composants du circuit de refroidissement du moteur. Le circuit de refroidissement du moteur doit être vidangé, rincé et rempli pour un remisage prolongé de plus d'un an.

3. La vidange et le rinçage du circuit de refroidissement ne sont pas nécessaires si le moteur est stocké pour moins d'une année. Toutefois, si le remisage dure un an ou plus, il est recommandé de vidanger le circuit de refroidissement, de le rincer et de le remplir de liquide de refroidissement propre. Utiliser du liquide de refroidissement approprié. Voir Liquide de refroidissement pour moteur diesel (moteur avec chemises de cylindre humides) dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement.
4. Préparer une solution de gazole et l'huile antirouille dans une récipient temporaire, ajouter 78 ml d'huile antirouille pour 1 litre de gazole, 10 oz d'huile antirouille pour 1 gal. de gazole.
5. Déposer les conduites existantes et les bouchons au besoin. Acheminer une conduite temporaire du



RG35531 —UN—22MAR22



RG35532 —UN—22MAR22

Effets du remisage prolongé du liquide de refroidissement—Plus d'une année

réceptif temporaire à l'entrée de carburant du moteur avant les filtres à carburant, et une autre conduite temporaire du retour de carburant au réceptif temporaire, de sorte que la solution d'huile antirouille circule dans le circuit d'injection pendant le démarrage.

IMPORTANT: Ne pas actionner le démarreur pendant plus de 30 secondes d'affilée. Attendre au moins 2 minutes pour laisser refroidir le démarreur avant d'essayer à nouveau.

Suite, voir page suivante

ZE59858,00002D8 -28-27MAY25-1/2

6. Lancer le moteur plusieurs tours avec le démarreur. Ne pas laisser le moteur démarrer. Cela permet à la solution d'huile anti-rouille de circuler.

Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

7. Retirer les conduites temporaires installées à l'étape 5 ci-dessus et remplacer les conduites ou les bouchons retirés auparavant.
8. Desserrer (ou retirer) et remiser la courroie striée Poly-V du ventilateur et de l'alternateur.
9. Déposer et nettoyer les batteries. Les ranger dans un endroit sec et frais et les conserver pleinement chargées.

10. Désengager l'embrayage des arbres de transmission.

11. Nettoyer l'extérieur du moteur avec de l'eau douce et procéder aux retouches de peinture nécessaires avec une peinture de bonne qualité.

12. Enduire toutes les surfaces métalliques nues avec de la graisse ou un produit anticorrosion s'il n'est pas possible de peindre.

13. Sceller toutes les ouvertures sur le moteur avec des sacs en plastique et du ruban adhésif.

14. Remiser le moteur dans un endroit sec et abrité. Si le moteur doit être remis en extérieur, le couvrir avec une bâche étanche ou un autre matériau approprié et utiliser un ruban adhésif solide et étanche.

ZE59858,00002D8 -28-27MAY25-2/2

Remise en service du moteur après un remisage à long terme

NOTE: La procédure de sortie de remisage suivante est utilisée pour le remisage des machines supérieur à un an. Après cette période, le moteur doit être démarré, réchauffé et réparé pour une période supplémentaire de remisage.

Se reporter à la section appropriée pour les entretiens détaillés ci-dessous ou demander au concessionnaire John Deere local, au distributeur de moteurs ou à un autre prestataire de services de réaliser les procédures d'entretien inhabituelles.

1. Retirer toute protection recouvrant le moteur. Desceller tous les orifices sur le moteur et retirer le couvercle des circuits électriques.
2. Essuyer la graisse de toutes les surfaces métalliques exposées.
3. Sortir les batteries du remisage. Les installer (complètement chargées) et raccorder les bornes.
4. Mettre en place la courroie trapézoïdale de l'alternateur et du ventilateur, si déposée.
5. Remplir le réservoir de carburant.
6. Effectuer tous les contrôles appropriés avant le démarrage. Voir Vérifications quotidiennes avant le démarrage dans la section Lubrification et entretien — Tous les jours pour plus d'informations.

IMPORTANT: NE PAS actionner le démarreur plus de 30 secondes d'affilée. Attendre au moins

2 minutes pour laisser refroidir le démarreur avant d'essayer à nouveau.

7. Faire tourner le moteur au démarreur pendant 20 secondes avec le démarreur. Ne pas laisser le moteur démarrer. Attendre 2 minutes et faire tourner le moteur 20 secondes de plus pour s'assurer que les surfaces des roulements sont bien lubrifiées.

Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

8. Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti et sans charge pendant 15 minutes.
9. Arrêter le moteur. Changer l'huile moteur et remplacer le filtre.
10. Réchauffer le moteur et vérifier toutes les jauges avant de mettre une charge.
11. Le premier jour de remise en service, contrôler l'étanchéité du moteur et s'assurer que tous les indicateurs fonctionnent correctement.

NOTE: En cas d'utilisation de mélanges de biogazole après un remisage prolongé, la fréquence de colmatage du filtre à carburant peut augmenter au début.

ZE59858,00002D9 -28-27MAY25-1/1

Caractéristiques

Caractéristiques générales de moteur OEM

ÉLÉMENT	UNITÉ DE MESURE	3029HFC03 3029HFG03
Données générales		
Nombre de cylindres		3
Alésage	mm (in)	106,5 (4.2)
Course	mm (in)	110 (4.3)
Cylindrée	l (cu in.)	2,9 (177)
Taux de compression		16,9:1
Admission d'air		À turbocompresseur
Séquence d'allumage du moteur		1-2-3
Soupapes par cylindre		1 d'admission 1 d'échappement
Jeu des soupapes (à froid)	mm (in)	Admission — 0,35 (0,014) Échappement — 0,45 (0,018)
Dimensions physiques		
Longueur	mm (in)	715 (28.1)
Largeur	mm (in)	596 (23.5)
Hauteur	mm (in)	956 (37.6)
Poids	kg (lb)	400 (882)
Données de performance		
Valeurs nominales de puissance et régime	Voir <u>Valeurs nominales de puissance et régime moteur</u> dans la section Caractéristiques.	
Circuit de lubrification		
Contenance en huile du carter-moteur	Voir <u>Quantité de remplissage d'huile du carter-moteur</u> dans la section Caractéristiques.	
Pression d'huile au régime nominal	kPa (bar) (psi)	357 (3,57) (52)
Pression d'huile au ralenti (minimum)	kPa (bar) (psi)	254 (2,54) (37)
Circuit de refroidissement		
Température de début d'ouverture des thermostats	°C (°F)	83 (181)
Température d'ouverture complète des thermostats	°C (°F)	95 (203)
Pression recommandée du bouchon de radiateur	kPa (bar) (psi)	125 (1,25) (18)
Circuit d'alimentation		
Niveau du contrôleur ECU		L23
Type d'injection de carburant		Rampe commune haute pression
Préfiltre à carburant		5 microns
Installation électrique		
Capacités de batterie, circuit 12 V	CCA	640
Capacités de batterie, circuit 24 V	CCA	570
Système d'air		

Suite, voir page suivante

ZE59858,000006C -28-23SEP14-1/2

Caractéristiques

ÉLÉMENT	UNITÉ DE MESURE	3029HFC03 3029HFG03
Obstruction maximale de l'admission d'air	kPa (bar) (psi)	3,0 (0,03) (0.44)
Contre-pression maximale de l'échappement	kPa (bar) (psi)	7,5 (0,075) (1.09)

ZE59858,000006C -28-23SEP14-2/2

Puissances nominales des moteurs et caractéristiques des circuits d'alimentation

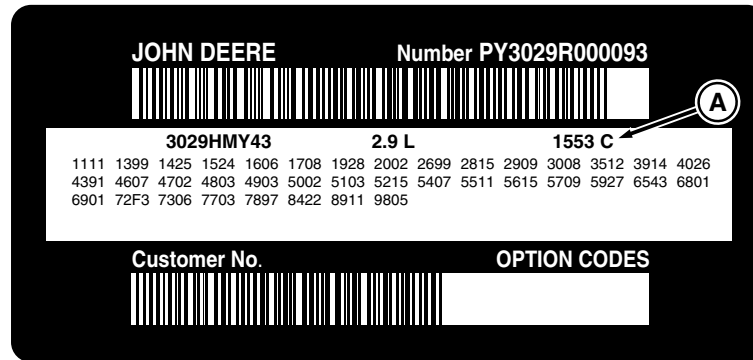
NOTE: Les puissances nominales s'appliquent aux moteurs "nus" non soumis à l'effet de résistance d'un ventilateur de refroidissement ou d'accessoires tels que les compresseurs d'air.

NOTE: Les régimes moteur indiqués sont prééglés selon les valeurs prescrites d'usine. Le ralenti peut être réinitialisé en fonction des besoins spécifiques de l'application du véhicule. Se reporter au livret d'entretien de la machine pour les régimes moteur qui diffèrent de ceux prééglés en usine.

Modèle de moteur	Codes d'options du logiciel électronique	Tension système V	Puissance nominale au régime nominal kW (hp)	Régime nominal (tr/min)
3029HFC03	7APG	12	36 (48)	2200
	7APE	12	36 (48)	2400
	7ANY	12	48 (64)	2200
	7ANW	12	48 (64)	2400
	7ANU	12	55 (74)	2200
	7ANS	12	55 (74)	2400
3029HFG03	7APN	12	36 (48); 36 (48)	1800; 1500
	7APL	12	48 (64); 48 (64)	1800; 1500
	7APJ	12	55 (74); 48 (64)	1800, 1500

ZE59858,000006D -28-10MAR15-1/1

Contenances en huile du carter-moteur



A—Code de base du moteur

Pour connaître le code d'option pour le volume de remplissage d'huile du moteur, se reporter à l'autocollant de codes d'options du moteur apposé sur le cache-culbuteurs. Les deux premiers chiffres du code (19) identifient le groupe du carter d'huile. Les deux derniers chiffres de chaque code identifient le carter d'huile spécifique du moteur.

Le tableau suivant indique les contenances en huile du carter-moteur:

Code d'option du carter d'huile	Contenance en huile du carter-moteur
19GN	8,5 l (9,0 qt.)
19ER	8,5 l (9,0 qt.)

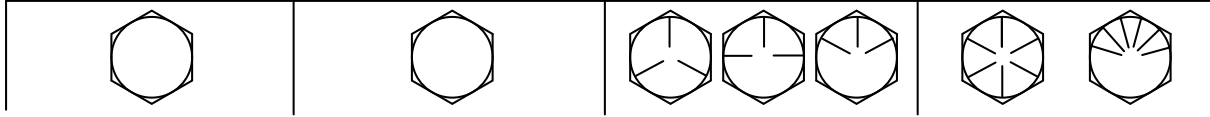
NOTE: La contenance en huile du carter-moteur peut varier légèrement. **TOUJOURS** remplir le carter jusqu'à la zone hachurée de la jauge d'huile. **NE PAS dépasser ce niveau.**

KP41357,00000A1 -28-06NOV20-1/1

RG24034 —UN—06AUG13

Couples de serrage pour boulonnerie US

TS1671 —UN—01MAY03



Taille de la boulonnerie	Classe SAE 1				Classe SAE 2 ^a				Classe SAE 5, 5,1 ou 5,2				Classe SAE 8 ou 8,2			
	Lubrifiée ^b		Sec ^c		Lubrifiée ^b		Sec ^c		Lubrifiée ^b		Sec ^c		Lubrifiée ^b		Sec ^c	
	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.
1/4	3,7	33	4,7	42	6	53	7,5	66	9,5	84	12	106	13,5	120	17	150
													Nm	lb.-ft	Nm	lb.-ft
5/16	7,7	68	9,8	86	12	106	15,5	137	19,5	172	25	221	28	20,5	35	26
									Nm	lb.-ft	Nm	lb.-ft				
3/8	13,5	120	17,5	155	22	194	27	240	35	26	44	32,5	49	36	63	46
			Nm	lb.-ft	Nm	lb.-ft	Nm	lb.-ft								
7/16	22	194	28	20,5	35	26	44	32,5	56	41	70	52	80	59	100	74
	Nm	lb.-ft														
1/2	34	25	42	31	53	39	67	49	85	63	110	80	120	88	155	115
9/16	48	35,5	60	45	76	56	95	70	125	92	155	115	175	130	220	165
5/8	67	49	85	63	105	77	135	100	170	125	215	160	240	175	305	225
3/4	120	88	150	110	190	140	240	175	300	220	380	280	425	315	540	400
7/8	190	140	240	175	190	140	240	175	490	360	615	455	690	510	870	640
1	285	210	360	265	285	210	360	265	730	540	920	680	1030	760	1300	960
1-1/8	400	300	510	375	400	300	510	375	910	670	1150	850	1450	1075	1850	1350
1-1/4	570	420	725	535	570	420	725	535	1280	945	1630	1200	2050	1500	2600	1920
1-3/8	750	550	950	700	750	550	950	700	1700	1250	2140	1580	2700	2000	3400	2500
1-1/2	990	730	1250	930	990	730	1250	930	2250	1650	2850	2100	3600	2650	4550	3350

Les couples de serrage indiqués ont une portée générale dans la mesure où ils dépendent de la résistance du boulon ou de la vis. Ces valeurs NE sont PAS applicables aux cas particuliers où un couple ou des instructions de serrage différents sont donnés. Pour les écrous de blocage à pièces rapportées plastiques ou sertis en acier, les fixations en acier inoxydable et les écrous des étriers filetés, voir les consignes de serrage de l'application en question. Les boulons de cisaillement sont conçus pour céder sous une charge prédéterminée. Toujours les remplacer par des boulons de la même classe.

Remplacer les éléments de fixation par des éléments de la même classe ou de classe supérieure. En cas d'utilisation d'éléments de fixation de classe supérieure, appliquer le couple de serrage d'origine. S'assurer que le filetage des éléments de fixation est propre et veiller à bien engager le pas de vis. Dans la mesure du possible, lubrifier les éléments de fixations non revêtus ou zingués autres que les écrous de blocage, les boulons et les écrous de roue, sauf si des instructions différentes sont données pour une application spécifique.

^a La catégorie 2 concerne les vis hexagonales (pas les boulons hexagonaux) d'une longueur inférieure ou égale à 152 mm (6 in). La classe 1 concerne les vis hexagonales d'une longueur supérieure à 152 mm (6 in) ainsi que tous les autres types de boulonnerie de quelque longueur que ce soit.

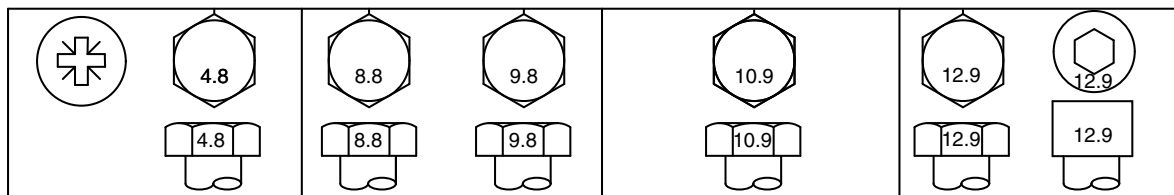
^b "Huilé" signifie enduit d'un lubrifiant tel que de l'huile moteur, ou pour les fixations, d'une couche d'huile et de phosphate, ou pour les fixations de 7/8 in. et supérieures avec revêtement de zinc lamellaire JDM F13C, F13F ou F13J.

^c "À sec" signifie non revêtu ou zingué, sans aucune lubrification, ou désigne des pièces de fixation de 1/4 à 3/4 in. avec revêtement de zinc lamellaire JDM F13B, F13E ou F13H.

DX,TORQ1 -28-12JAN11-1/1

Couples de serrage pour boulonnerie métrique

TS1670 —UN—01MAY03



Diamètre	Classe 4.8				Classe 8.8 ou 9.8				Classe 10.9				Classe 12.9			
	Huilés ^a		À sec ^b		Huilés ^a		À sec ^b		Huilés ^a		À sec ^b		Huilés ^a		À sec ^b	
	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in
M6	4.7	42	6	53	8.9	79	11.3	100	13	115	16.5	146	15.5	137	19.5	172
									N·m	lb-ft	N·m	lb-ft	N·m	lb-ft	N·m	lb-ft
M8	11.5	102	14.5	128	22	194	27.5	243	32	23.5	40	29.5	37	27.5	47	35
			N·m	lb-ft	N·m	lb-ft	N·m	lb-ft								
M10	23	204	29	21	43	32	55	40	63	46	80	59	75	55	95	70
	N·m	lb-ft														
M12	40	29.5	50	37	75	55	95	70	110	80	140	105	130	95	165	120
M14	63	46	80	59	120	88	150	110	175	130	220	165	205	150	260	190
M16	100	74	125	92	190	140	240	175	275	200	350	255	320	235	400	300
M18	135	100	170	125	265	195	330	245	375	275	475	350	440	325	560	410
M20	190	140	245	180	375	275	475	350	530	390	675	500	625	460	790	580
M22	265	195	330	245	510	375	650	480	725	535	920	680	850	625	1080	800
M24	330	245	425	315	650	480	820	600	920	680	1150	850	1080	800	1350	1000
M27	490	360	625	460	950	700	1200	885	1350	1000	1700	1250	1580	1160	2000	1475
M30	660	490	850	625	1290	950	1630	1200	1850	1350	2300	1700	2140	1580	2700	2000
M33	900	665	1150	850	1750	1300	2200	1625	2500	1850	3150	2325	2900	2150	3700	2730
M36	1150	850	1450	1075	2250	1650	2850	2100	3200	2350	4050	3000	3750	2770	4750	3500

Les couples de serrage indiqués ont une portée générale dans la mesure où ils dépendent de la résistance du boulon ou de la vis. Ces valeurs NE sont PAS applicables aux cas particuliers où un couple ou des instructions de serrage différents sont donnés. Pour le serrage des vis en acier inoxydable ou des écrous sur vis en U, voir les instructions de serrage correspondantes. Serrer les contre-écrous à pièces rapportées plastiques ou sertis en acier au couple indiqué pour des éléments secs (voir tableau) sauf si des instructions de serrage différentes sont données.

Les boulons de cisaillement ont été conçus pour céder sous une charge prédéterminée. Toujours les remplacer par des boulons de la même classe. Remplacer les éléments de fixation par des éléments de la même classe ou de classe supérieure. En cas d'utilisation d'éléments de fixation de classe supérieure, appliquer le couple de serrage d'origine. S'assurer que les filetages des éléments de fixation sont propres et que ces derniers sont correctement engagés sur le filetage. Sauf indication contraire, lubrifier dans la mesure du possible les éléments de fixation nus ou zingués, à l'exception des contre-écrous ainsi que des vis et des écrous de fixation des roues.

^a“Huilé” signifie enduit d'un lubrifiant tel que de l'huile moteur ou s'applique à des éléments de fixation huilés ou phosphatés, ou à des éléments de boulonnerie M20 ou plus avec zingage JDM F13C, F13F ou F13J.

^b“À sec” s'applique à des éléments nus ou zingués, exempts de lubrification, ou à des éléments de boulonnerie M6 à M18 avec zingage JDM F13B, F13E ou F13H.

DX,TORQ2 -28-12JAN11-1/1

Registre des opérations de lubrification et d'entretien

Utilisation du registre des opérations de lubrification et d'entretien

Se reporter à la section Lubrification et entretiens périodiques spécifique pour les détails des procédures d'entretien.

1. Tenir un registre du nombre d'heures de service du moteur en notant les valeurs du compteur d'heures de service.
2. Consulter régulièrement le registre pour connaître les intervalles d'entretien nécessaires.
3. EXÉCUTER TOUS les entretiens à l'intervalle d'entretien prévu. Noter le nombre d'heures (du

registre d'entretien) et la date dans les champs correspondants. Pour une liste complète des opérations à effectuer et des intervalles d'entretien, se reporter au tableau récapitulatif au début de la section Lubrification et entretiens périodiques.

IMPORTANT: Les recommandations d'entretien de ce manuel concernent les accessoires fournis par John Deere. Suivre les recommandations d'entretien du fabricant pour les équipements entraînés par le moteur non fournis par Deere.

KP41357,00000A9 -28-04DEC20-1/1

Entretien quotidien (avant le démarrage)

- Vérifier le niveau d'huile moteur.
- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement.
- Vérifier les courroies de ventilateur, d'alternateur et d'entraînement.

- Vérifier les filtres à carburant/cuvettes d'eau.
- Vérifier le clapet de dépoussiérage du filtre à air et le témoin d'encrassement du filtre à air, suivant équipement.
- Effectuer une ronde de contrôle visuel.

ZE59858,00002CE -28-06DEC13-1/1

Entretien de 250 heures ou 12 mois

- Remplacer les éléments du filtre à carburant.

Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									

RK80614,0000536 -28-12DEC14-1/1

Entretien après 500 heures de service ou 12 mois

- Procéder à l'entretien de l'extincteur.
- Procéder à l'entretien de la batterie.
- Vidange de l'huile moteur et remplacement du filtre.¹
- Remplacer les éléments du filtre à carburant.²
- Contrôler la pompe à eau.
- Vérifier le système d'aération du carter-moteur ouvert.
- Vérifier les supports du moteur.
- Vérifier l'usure de la courroie trapézoïdale.
- Vérifier le circuit d'admission.
- Vérifier les connexions de la masse électrique du moteur.
- Contrôler le circuit de refroidissement.
- Effectuer un essai de pression du circuit de refroidissement.
- Contrôler les régimes du moteur.

Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									

¹Les intervalles d'entretien dépendent de la teneur en soufre du gazole, de la capacité du carter d'huile et du type d'huile et de filtre utilisé. (Voir INTERVALLES DE VIDANGE D'HUILE ET D'ENTRETIEN DU FILTRE DES MOTEURS DIESEL, à la section Carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement.)

²Pour les applications avec filtres à carburant doubles, remplacer toutes les 500 heures de service.

Toutes les 1200 heures

- Vérification et réglage du jeu des soupapes du moteur.

Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									

ZE59858,0000070 -28-19SEP14-1/1

Entretien de 1500 heures ou 24 mois

- Changement du filtre du carter-moteur ouvert.

Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									

ZE59858,0000071 -28-19SEP14-1/1

Entretien de 6000 heures ou 72 mois

- Rincer et remplir le circuit de refroidissement.
- Tester les thermostats.

Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									

ZE59858,0000072 -28-17APR14-1/1

Entretien selon le besoin

- Vidanger l'eau du filtre à carburant.
- Purger le circuit d'alimentation.
- Ajouter du liquide de refroidissement.
- Guide de nettoyage avant le démarrage.
- Procéder à l'entretien/au remplacement du filtre à air.
- Nettoyer le filtre à gaz d'échappement.¹²
- Remplacer la courroie du ventilateur.
- Contrôler les fusibles.
- Vérifier le câblage et les connexions électriques.
- Vérifier le compresseur d'air (suivant équipement).

Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									
Nombre d'heures de service									
Date									

¹ L'entretien doit être effectué lorsque le témoin s'allume sur le tableau de bord ou comme indiqué par l'indicateur de diagnostic.

² Pour certaines applications, le nettoyage du FAP n'est pas applicable. Le FAP doit être remplacé si l'indicateur de niveau de cendres et de suie est visible.

Garantie

Garantie John Deere dans les applications OEM

Aperçu

Cette section est consacrée aux moteurs John Deere utilisés dans des produits fabriqués par des constructeurs autres que John Deere ou ses filiales, ainsi qu'aux moteurs John Deere remotorisés quelle que soit leur application. Ci-dessous figure la garantie d'origine applicable au moteur livré à l'acheteur au détail à compter du 1er mai 2010. Des informations sur la garantie et l'entretien au titre de la garantie figurent également ci-dessous.

NOTE: "John Deere" désigne John Deere Power Systems pour les utilisateurs aux États-Unis, John Deere Canada ULC pour les utilisateurs au Canada et Deere & Company et ses filiales responsables de la promotion du matériel John Deere dans les autres pays.

Enregistrer rapidement le moteur en ligne sur <https://warrantyregistration.deere.com/WarrantyReg/web/WarrantyReg>.

Lorsqu'un entretien au titre de la garantie est nécessaire

Le concessionnaire le plus proche dispose de pièces d'origine et d'un personnel qualifié et équipé en cas de besoin. Si le respect du livret d'entretien fourni avec le moteur/la machine ne permet pas de résoudre un problème du moteur, contacter le concessionnaire-réparateur John Deere le plus proche. Une liste des concessionnaires-réparateurs agréés est disponible sur: <https://www.deere.ca/> (cliquer sur "Trouver un concessionnaire").

NOTE: Pour demander un entretien au titre de la garantie, l'acquéreur doit être en mesure de prouver que le moteur est encore sous garantie.

Les informations suivantes sont toujours requises: Numéro de série du moteur, date de livraison, propriétaire du moteur, nom et coordonnées du concessionnaire et de l'interlocuteur spécifique contacté, date de la prise de contact, nature du problème du moteur et conclusion de la prise de contact avec le concessionnaire-réparateur.

Dans la mesure où il appartient au concessionnaire contacté de procéder à l'entretien demandé, il est toujours utile d'entretenir une relation cordiale avec le concessionnaire dès le départ.

Déclaration de confidentialité

Le respect de la confidentialité est important pour John Deere. Nous collectons, utilisons et transmettons les informations personnelles en respectant les règles de confidentialité John Deere. Par exemple, nous collectons, utilisons et communiquons les informations personnelles à des tiers afin de proposer des produits et services correspondants aux demandes de nos clients, pour

communiquer avec eux (par exemple dans le cadre de la garantie ou de programmes d'amélioration PIP), pour répondre aux exigences légales en matière de sécurité ainsi qu'à des fins de marketing et promotionnelles. Il est également possible que nous sollicitons l'une de nos sociétés affiliées, l'un de nos concessionnaires ou de nos partenaires commerciaux afin qu'ils effectuent des tâches impliquant des informations personnelles. Pour plus de détails sur les droits de confidentialité et pour obtenir une copie de la Déclaration de confidentialité John Deere, rendez-vous sur notre site Web à <https://www.deere.com/> ou <https://www.deere.ca/>.

Période de garantie

Sauf disposition écrite contraire, John Deere fournit la garantie suivante au premier acheteur au détail et à tous les acheteurs suivants (si la revente est effectuée avant expiration de la garantie applicable) pour chaque moteur non routier John Deere neuf vendu comme pièce d'un produit fabriqué par une société autre que John Deere ou ses sociétés affiliées et sur chaque moteur John Deere utilisé pour la remise en service d'une application non routière:

- 12 mois, nombre d'heures de service illimité ou
- 24 mois et moins de 2000 heures d'utilisation cumulées

NOTE: En l'absence de compteur d'heures de service en état de fonctionnement, les heures de service seront évaluées sur une base de 12 heures par jour.

Couverture de la garantie

Toutes les pièces ainsi que tous les composants moteur garantis par John Deere et livrés à l'acheteur avec un défaut de matériau et/ou de fabrication seront réparés ou remplacés, à la discrétion de John Deere, sans frais de pièces ou de main-d'œuvre. Ceci comprend un coût raisonnable de pose et dépose des pièces ou composants hors moteur de l'équipement sur lequel le moteur est installé et, si nécessaire, un coût raisonnable de pose et dépose du moteur, si le défaut est apparu dans la période de garantie calculée à partir de la date de livraison au premier acheteur au détail.

Garantie Émissions

La garantie Émission est évoquée dans le livret d'entretien fourni avec le moteur/la machine.

Obtention du service de garantie

Le service de garantie doit être effectué dans un centre local d'entretien moteur John Deere avant expiration de la garantie. Sont considérés comme centres d'entretien John Deere agréés les distributeurs de moteurs John Deere, les concessionnaires réparateurs de moteurs John Deere ou les concessionnaires revendant ou effectuant l'entretien des équipements John Deere équipés du type de moteur couvert par cette garantie. Les centres d'entretien agréés emploient uniquement des pièces ou composants neufs ou réusinés, fournis ou approuvés par John Deere.

Suite, voir page suivante

CM22194,00011A1 -28-21AUG25-1/4

La liste des centres d'entretien agréés peut être obtenue par l'intermédiaire du localisateur de concessionnaires sur www.johndeere.com ou en appelant le 1-800-JDENGINE (800-533-6446).

Pour effectuer une demande de garantie, l'acheteur doit présenter un justificatif attestant de la date de livraison du moteur.

John Deere prend en charge les frais de déplacement des centres d'entretien agréés jusqu'à une certaine hauteur lorsqu'il s'agit d'effectuer des travaux couverts par la garantie sur des applications autres que John Deere dans le cas où un tel déplacement a effectivement été réalisé. Contactez votre concessionnaire réparateur agréé pour connaître le plafond de remboursement des frais de transport. Si les distances parcourues et la durée des déplacements excèdent les plafonds de remboursement fixés par John Deere, la différence sera directement facturée par le centre d'entretien à l'acheteur.

Les centres d'entretien agréés emploient uniquement des pièces ou composants neufs ou réusinés, fournis ou approuvés par John Deere.

NOTE: La liste des centres d'entretien de moteur agréés est disponible sur le site Internet <https://www.deere.com/ou> <https://www.deere.ca/> (cliquer sur "Trouver un concessionnaire").

Pour effectuer une demande d'entretien au titre de la garantie, l'acheteur doit être en mesure de présenter une preuve d'achat attestant de la date de livraison du moteur.

John Deere prend en charge les frais de déplacement des centres d'entretien agréés jusqu'à une certaine hauteur lorsqu'il s'agit d'effectuer des travaux couverts par la garantie sur des applications autres que John Deere dans le cas où un tel déplacement est nécessaire. La limite de ce remboursement à la date de publication est de 400,00 USD (500,00 USD en cas de moteur maritime) ou d'une somme équivalente dans une autre devise. **Si les distances parcourues et la durée des déplacements excèdent les plafonds de remboursement fixés par John Deere, la différence sera directement facturée par le centre d'entretien à l'acheteur.**

Exclusions de garantie

Les obligations de John Deere ne sont pas applicables aux composants et accessoires non fournis ou installés par John Deere ni aux défaillances imputables à ces composants, dans la limite légale autorisée.

Responsabilités de l'acheteur

Coût de l'entretien normal et amortissement.

Nettoyage périodique du filtre à gaz d'échappement diesel.

Conséquences d'une négligence, d'une utilisation inappropriée ou d'un accident impliquant le moteur, ou

encore d'une utilisation, d'une pose ou d'un remisage incorrects de celui-ci.

Conséquences d'un entretien effectué par une personne non autorisée à effectuer les travaux couverts par la garantie, si, selon l'appréciation de John Deere, ces travaux ont eu un impact négatif sur la performance ou la fiabilité du moteur.

Conséquences de toute modification ou altération du moteur non autorisée par John Deere, comme par exemple une modification des circuits d'alimentation en air et en carburant.

Conséquences de l'utilisation de carburants, de lubrifiants ou de liquide de refroidissement non conformes aux valeurs prescrites ainsi qu'aux exigences indiquées dans le livret d'entretien.

Suites d'un défaut d'entretien sur le circuit de refroidissement se manifestant par une cavitation au niveau de la chemise ou du bloc (formation de piqûres, érosion, électrolyse).

Primes d'heures supplémentaires lorsque ces heures ont été demandées par l'acheteur.

Coûts de transport du moteur ou de l'équipement dans lequel il est installé, vers ou depuis le lieu où le service de garantie est effectué, s'ils sont supérieurs au montant maximum autorisé pour le centre d'entretien où le service de garantie est effectué.

Coûts occasionnés pour accéder au moteur, par ex. franchissement d'obstacles physiques comme des cloisons, clôtures, planchers, plateformes ou structures similaires empêchant l'accès au moteur, coûts de location de matériel type grue ou similaire, construction de rampes, de structures de levage ou de protection pour la dépose et la repose du moteur.

Frais annexes de déplacement, y compris les repas, l'hébergement et autres frais semblables.

Frais du centre d'entretien survenus pour résoudre ou tenter de résoudre des problèmes non couverts par la garantie.

Réparations effectuées par un tiers autre qu'un concessionnaire réparateur de moteurs agréé par John Deere, sauf exigence légale.

Frais du concessionnaire pour la mise en route et le contrôle initial du moteur, considérés comme inutiles par John Deere quand les instructions de fonctionnement et d'entretien fournies avec le moteur sont respectées.

Frais d'interprétariat ou de traduction.

Nettoyage périodique du filtre à gaz d'échappement diesel.

John Deere ne prend pas en charge les frais de nettoyage des filtres à gaz d'échappement ou des filtres à particules, sauf si:

- La nécessité du nettoyage résulte d'une défaillance d'une pièce couverte par la garantie produit standard ou la garantie prolongée du moteur; ou si
- le moteur se situe en Californie et que le nettoyage doit être effectué en raison d'une défaillance couverte par la réglementation antipollution carbone (CARB) en vigueur.

Aucune représentation ou garantie implicite

Lorsque la loi l'autorise, ni John Deere ni aucune société qui lui est affiliée ne fournit de garantie, de représentation ou de promesse, expresses ou implicites, orales ou écrites, relatives à la qualité ou à la performance, ou encore à l'absence de défaillance sur le moteur, autres que celles décrites ci-dessus et NE FORMULE AUCUNE GARANTIE, IMPLICITE OU CONDITION DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'ADAPTABILITÉ, sauf disposition contraire du Code de commerce uniforme des États-Unis ou requise par la législation commerciale. Cette exclusion inclut les termes fondamentaux. En aucun cas un revendeur de moteurs ou un concessionnaire réparateur de moteurs John Deere, un concessionnaire d'équipement John Deere ou toute autre société affiliée à John Deere ne pourra être tenu(e) responsable de blessures ou de dommages accessoires ou consécutifs, incluant, mais sans s'y limiter, les cas suivants: manque à gagner, perte de récoltes, location de matériel de remplacement ou toute autre perte de nature commerciale, dommages subis par l'équipement sur lequel le moteur est installé ou subis par l'acheteur et qui résultent de la violation des termes fondamentaux ou du contrat, sauf si ces blessures ou dommages sont le résultat de négligences graves ou d'actes intentionnels des parties susmentionnées.

Limitation des recours

Les recours énoncés dans cette garantie représentent les recours exclusifs de l'acheteur en ce qui concerne la performance des moteurs neufs John Deere ou les violations des garanties ou des termes et conditions s'y rapportant. Dans le cas où la garantie exposée ci-dessus ne règle pas les problèmes de performance dus à un défaut de matériau ou de fabrication, le seul recours de l'acheteur se limite au paiement par John Deere des dommages réels jusqu'à un montant n'excédant pas le prix déprécié du produit.

Absence de garantie par le vendeur

Aucune personne, physique ou morale, autre que John Deere, qui vend le moteur ou le produit sur lequel le moteur a été installé, ne peut proposer sa propre garantie sur un moteur quelconque garanti par John Deere, sauf elle fournit un certificat de garantie séparé écrit, garantissant spécifiquement le moteur, John Deere étant dans ce cas dégagé de ses responsabilités envers le client. Les fabricants des produits d'origine, les revendeurs de moteurs ou d'équipement, les concessionnaires moteur ou équipement ainsi que toute autre personne morale ou physique ne sont investis d'aucune autorité pour

représenter ou faire une promesse quelconque au nom de John Deere ou pour modifier les conditions et limitations de la présente garantie de quelque manière que ce soit.

Garantie des pièces de rechange

Les pièces John Deere et John Deere Reman (à l'exclusion des moteurs de rechange) installés pendant un entretien au titre de la garantie sont garantis pour la durée de garantie restante du moteur ou pour la durée de garantie applicable à la pièce de rechange installée, selon la durée la plus longue. En cas de remplacement d'un moteur défectueux sous garantie par un moteur neuf ou remis à neuf, le nouveau moteur est garanti pendant une durée de 90 jours ou pendant le restant de la période de garantie du moteur initial, selon la durée la plus longue.

Transfert de garantie

Le restant de la garantie initiale du moteur et du système de contrôle des émissions peut être transféré à l'acquéreur suivant du moteur. Utiliser la carte de Transfert de garantie du moteur pour signaler le transfert à John Deere. Si une carte n'est pas disponible, contacter le concessionnaire ou simplement envoyer les informations suivantes à JDPS Warranty Administration à l'adresse Diesel-US@JohnDeere.com.

1. Le numéro de série du moteur complet à 13 caractères.
2. Le nom et l'adresse postale de l'acheteur d'origine.
3. La date de livraison à l'acheteur d'origine.
4. Les heures au moment du transfert.
5. La date du transfert au nouveau propriétaire.
6. Nom et adresse postale du nouveau propriétaire.
7. Comment le moteur/la transmission est utilisé(e), c'est à dire, quel équipement il (elle) alimente, par fabricant et modèle.
8. Quel équipement il (elle) alimente, par fabricant et modèle.

Extension de garantie

Une extension de garantie peut être acquise pour la plupart des moteurs dans de nombreux pays. Plus d'informations sont disponibles auprès des distributeurs de moteurs et des concessionnaires d'équipement John Deere, ainsi que des concessionnaires de fabricants utilisant des moteurs John Deere dans leurs produits. Il est également possible de contacter directement John Deere par fax au 1-309-749-0816 (États-Unis) ou au 33.2.38.84.62.66. (Europe).

Garantie du contrôle des émissions

La garantie du système de contrôle des émissions figure dans le livret d'entretien fourni avec le moteur/la machine. **(Avertissement: dans certains pays, la législation prévoit de lourdes pénalités en cas de non respect des niveaux d'émissions.)** Il est également possible de contacter directement John Deere par fax au 1-309-749-0816 (États-Unis) ou au 33.2.38.84.62.66. (Europe).

Garantie obligatoire selon la réglementation locale

Toute garantie imposée par la réglementation locale est fournie par le vendeur.

Codes d'option (configuration lors de la fabrication du moteur)

Lorsque des pièces de rechanges pour le moteur sont nécessaires, le concessionnaire-réparateur John Deere agréé a besoin de connaître le "code d'option" du moteur. L'autocollant mentionnait le code d'option apposé sur le cache-culbuteurs du moteur risque de s'effacer avec le temps. Noter les codes à quatre chiffres lorsque le moteur est encore neuf et stocker le présent livret à un endroit facilement accessible en cas de besoin pour des commandes de pièces et un entretien rapides et précis. Voir Codes d'option du moteur, section 01.

En cas de question relative à un code d'option du moteur, noter le numéro de série du moteur et appeler le 1-800-JDENGINE depuis les États-Unis ou le Canada, envoyer un fax au 1-309-749-0816 (États-Unis) ou envoyer un e-mail à diesel-us@johndeere.com à l'attention du service Garantie (Warranty Administration). En Europe, envoyer un fax au 33.2.38.84.62.66 ou envoyer un e-mail à saranservice@johndeere.com.

Enregistrement du moteur pour la validation de la garantie

Il est indispensable de compléter et renvoyer le Formulaire d'enregistrement pour la validation de la

garantie (page à découper dans le livret). John Deere n'effectuera aucun entretien au titre de la garantie sur un moteur sous garantie si ledit moteur n'est pas enregistré. De plus, l'enregistrement du moteur permet au concessionnaire-réparateur de s'assurer que le moteur est sous garantie.

Le moyen le plus facile d'enregistrer le moteur est sur Internet. Aller à <https://www.johndeere.com/enginewarranty>. Utiliser la fiche du livret pour noter les informations nécessaires à l'enregistrement de la garantie.

NOTE: Les informations fournies sur le formulaire doivent être lisibles !

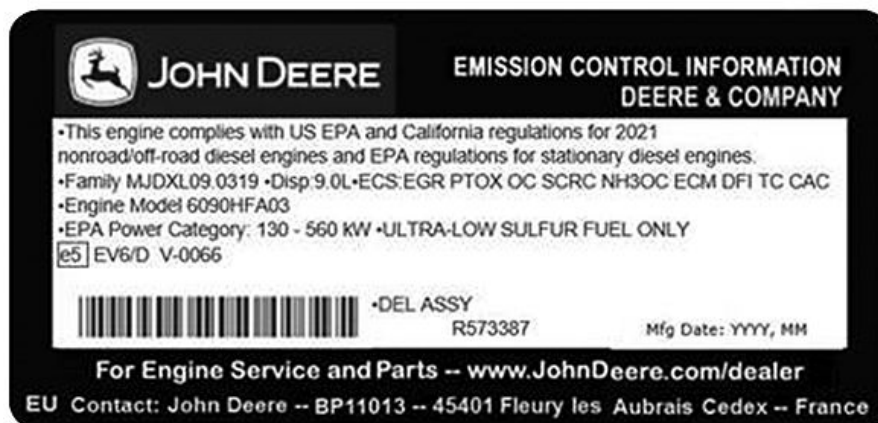
Envoyer de préférence une version imprimée; une version manuelle est acceptable, sous réserve qu'elle soit lisible. Écrire en majuscules et utiliser l'alphabet romain. Exemple: 1, 2, 3, 4 et A, B, C, D.

Compléter toutes les informations requises. La plupart d'entre elles entrent dans la composition de rapports, y compris ceux requis par l'administration nationale.

Le numéro de téléphone ou l'adresse e-mail de l'acquéreur permet à John Deere de la contacter en cas de problèmes d'enregistrement. L'acquéreur doit dater et signer le formulaire.

CM22194,00011A1 -28-21AUG25-4/4

Autocollant de certification du système de contrôle des émissions



Autocollant de certification du système de contrôle des émissions

⚠ ATTENTION: Il est possible que la réglementation locale prévoit de sévères sanctions de l'utilisateur ou du concessionnaire s'il s'avère que celui-ci a modifié le système de contrôle des émissions.

La garantie relative au contrôle des émissions s'applique aux moteurs commercialisés par John Deere qui ont été certifiés par l'Environmental Protection Agency (EPA) (organisme de réglementation de l'environnement aux États-Unis) et/ou le California Air Resources Board (CARB) (organisme de réglementation de l'environnement en Californie), utilisés aux États-Unis et au Canada pour les équipements non routiers. La présence d'un autocollant de certification du système de contrôle des émissions similaire à celui illustré ci-dessus signifie que le moteur a été certifié par l'EPA et/ou le CARB. Les garanties de l'EPA et du CARB ne s'appliquent qu'aux moteurs neufs munis de l'autocollant de certification apposé sur le moteur et vendus comme décrit ci-dessus dans ces régions. La présence d'un numéro EU signifie que le moteur a été certifié par les pays de l'Union européenne suivant la réglementation européenne 2016/1628 et la législation complémentaire. Les garanties relatives au contrôle des émissions de l'EPA et/ou du CARB ne s'appliquent pas aux pays de l'Union européenne.

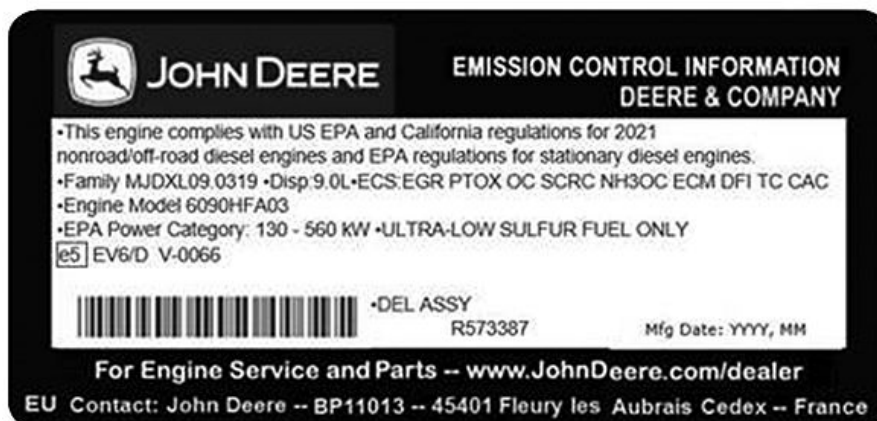
L'autocollant d'émissions a une année réglementaire applicable de l'EPA et/ou du CARB des États-Unis. L'année réglementaire détermine quelle déclaration de garantie s'applique au moteur. Voir sous Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions non routières de l'EPA—Allumage par compression et Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions non routières du CARB—Allumage par compression. Pour consulter d'autres déclarations de garantie de l'année de régulation, aller sur www.JohnDeere.com ou contacter le concessionnaire John Deere le plus proche pour obtenir de l'aide.

Lois relatives au(x) système(s) de contrôle des émissions

L'EPA et le California ARB des États-Unis interdisent la dépose ou la mise hors service de tout dispositif ou élément de conception installé sur ou dans les moteurs/l'équipement conformément aux réglementations applicables relatives aux émissions, avant ou après la vente et la livraison des moteurs/de l'équipement à l'acheteur final.

DX,EMISSIONS,LABEL -28-05FEB21-1/1

RG33429 —UN—04FEB21

Émissions de dioxyde de carbone (CO₂)

ÉCHANTILLON - Autocollant d'émissions du moteur

Pour connaître la valeur des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), localiser l'autocollant relatif aux émissions du moteur. Trouver la famille correspondante sur l'autocollant des émissions et se reporter au tableau.

NOTE: La première lettre du numéro de famille ne sert pas à identifier la famille dans le tableau.

Cette mesure de dioxyde de carbone (CO₂) résulte d'un cycle d'essai fixe effectué dans des conditions de laboratoire sur un moteur (parent) représentatif du type de moteur (famille de moteur) et n'implique ni n'exprime aucune garantie de performance d'un moteur en particulier.

Famille de l'autocollant relatif aux émissions du moteur	Valeur de CO ₂
_JDXL02.9323	952 g/kWh
_JDXL02.9327	784 g/kWh
_JDXL04.5337	819 g/kWh
_JDXL04.5338	682 g/kWh
_JDXL04.5304	1004 g/kWh
_JDXN04.5174	792 g/kWh
_JDXL06.8324	720 g/kWh
_JDXL06.8328	683 g/kWh
_JDXL06.8336	701 g/kWh
_JDXN06.8175	771 g/kWh
_JDXL09.0319	646 g/kWh
_JDXL09.0325	695 g/kWh
_JDXL09.0329	657 g/kWh
_JDXL09.0333	650 g/kWh
_JDXL13.5326	684 g/kWh
_JDXL13.6320	651 g/kWh
_JDXL13.5340	632 g/kWh
_JDXL18.0341	683 g/kWh
F28	870 g/kWh
F32	710 g/kWh
F33	677 g/kWh

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CO2 -28-20JUL21-1/2

RG33429 —UN—04FEB21

Déclaration de garantie du système antipollution hors route (EPA)—Allumage par compression

DXLOGOV1 —UN—28APR09



JOHN DEERE

DÉCLARATION DE GARANTIE DU SYSTÈME ANTIPOLLUTION POUR LES ÉTATS-UNIS ET LE CANADA DROITS ET OBLIGATIONS AUX TERMES DE LA GARANTIE

Pour déterminer si le moteur John Deere est couvert par les garanties supplémentaires indiquées ci-dessous, voir l'étiquette présentant l'information sur le système antipollution apposée sur celui-ci. Si le moteur est utilisé aux États-Unis ou au Canada et que l'étiquette indique: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines" ou "This engine conforms to US EPA nonroad compression-ignition emission regulations", consulter la "Déclaration de garantie du système antipollution pour les États-Unis et le Canada". Si le moteur est utilisé en Californie et que l'étiquette indique: "This engine complies with US EPA and CARB regulations for nonroad diesel engines" ou "This engine conforms to US EPA and California nonroad compression-ignition emission regulations", consulter également la "Déclaration de garantie du système antipollution pour la Californie".

Les garanties énoncées dans le certificat concernent uniquement les pièces et composants du moteur relatifs aux émissions. La garantie complète du moteur, moins les pièces et composants relatifs aux émissions, est offerte séparément. Pour toute question concernant les droits et responsabilités aux termes de la garantie, contacter John Deere au 1-319-292-5400.

RESPONSABILITÉ AU TITRE DE LA GARANTIE DE JOHN DEERE

John Deere garantit à l'acheteur et à tous les utilisateurs suivants que le présent moteur diesel non routier, y compris toutes les pièces de son système antipollution, a été conçu, construit et équipé de façon à être conforme au moment de sa vente à la section 213 de la Clean Air Act et qu'il est exempt de vices de matériaux et de fabrication qui le rendraient non conforme aux normes de l'Agence de protection de l'environnement américaine pour une durée de cinq ans à compter de la date de mise en service du moteur ou de 3000 heures de service, selon le premier terme atteint.

S'il s'agit d'une condition couverte par la garantie, John Deere réparera ou remplacera, à son choix, toute pièce ou tout composant ayant un vice de matériaux ou de fabrication qui provoquerait une augmentation des émissions polluantes du moteur au cours de la période de garantie indiquée. Cette réparation ou ce remplacement se fera sans frais; diagnostic et remise en état/remplacement des pièces du système antipollution inclus. La couverture de garantie est assujettie aux limitations et aux exclusions indiquées dans les présentes. Les composants relatifs aux émissions comprennent les pièces du moteur se rapportant aux systèmes et équipements suivants:

Système d'admission d'air

Circuit d'alimentation

Système d'allumage

Systèmes de recirculation des gaz d'échappement

Dispositifs de post-traitement

Soupapes de ventilation du carter d'embellage

Capteurs

Contrôleurs électroniques du moteur

EXCLUSIONS À LA GARANTIE DU SYSTÈME ANTIPOLLUTION

John Deere peut refuser toute réclamation au titre de la garantie pour toute défaillance ou dysfonctionnement résultant:

- Du non-respect des exigences en matière d'entretien stipulées dans le livret d'entretien
- D'une utilisation du moteur/de l'équipement non conforme à l'usage prévu
- D'un abus, d'une négligence, d'un entretien incorrect ou de modifications non autorisées
- D'accidents pour lesquels John Deere n'est pas responsable ou de cas de force majeure

Le moteur diesel non routier est conçu pour fonctionner avec du gazole, comme spécifié dans la section Ingrédients du livret d'entretien. L'utilisation de tout autre carburant pouvant nuire au système antipollution du moteur/de l'équipement n'est pas autorisée.

Dans les limites prévues par la loi, John Deere n'est pas responsable de dommages subis par les autres composants du moteur suite à la défaillance d'une pièce soumise au contrôle des émissions, à moins que ces composants ne soient autrement couverts par la garantie standard.

CETTE GARANTIE REMPLACE EXPRESSÉMENT TOUTE AUTRE GARANTIE, FORMELLE OU IMPLICITE, Y COMPRIS TOUTE GARANTIE DE COMMERCIALISATION OU D'ADAPTATION À UN BUT PARTICULIER. LES RÉPARATIONS COUVERTES PAR CETTE GARANTIE SONT LIMITÉES À LA FOURNITURE DES MATÉRIAUX ET SERVICES INDICUÉS DANS LE PRÉSENT DOCUMENT. SI CELA EST AUTORISÉ PAR LA LOI, JOHN DEERE ET AUCUN DISTRIBUTEUR, CONCESSIONNAIRE OU CENTRE DE RÉPARATION DU MOTEUR AUTORISÉ JOHN DEERE NE SERONT EN AUCUN CAS RESPONSABLES DES DOMMAGES ACCESSOIRES OU CONSÉCUTIFS.

Emission_CI_EPA (18Dec09)

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,EPA -28-12DEC12-1/2



JOHN DEERE

U.S. AND CANADA EMISSION CONTROL WARRANTY STATEMENT YOUR WARRANTY RIGHTS AND OBLIGATIONS

To determine if the John Deere engine qualifies for the additional warranties set forth below, look for the "Emissions Control Information" label located on the engine. If the engine is operated in the United States or Canada and the Emissions Control information label states: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines", or "This engine conforms to US EPA nonroad compression-ignition regulations", refer to the "U.S. and Canada Emission Control Warranty Statement." If the engine is operated in California, and the label states: "This engine complies with US EPA and CARB regulations for nonroad diesel engines", or "This engine conforms to US EPA and California nonroad compression-ignition emission regulations", also refer to the "California Emission Control Warranty Statement."

Warranties stated on this certificate refer only to emissions-related parts and components of your engine. The complete engine warranty, less emissions-related parts and components, is provided separately. If you have any questions about your warranty rights and responsibilities, you should contact John Deere at 1-319-292-5400.

JOHN DEERE'S WARRANTY RESPONSIBILITY

John Deere warrants to the ultimate purchaser and each subsequent purchaser that this off-road diesel engine including all parts of its emission-control system was designed, built and equipped so as to conform at the time of the sale with Section 213 of the Clean Air Act and is free from defects in materials and workmanship which would cause the engine to fail to conform with applicable US EPA regulations for a period of five years from the date the engine is placed into service or 3,000 hours of operation, whichever first occurs.

Where a warrantable condition exists, John Deere will repair or replace, as it elects, any part or component with a defect in materials or workmanship that would increase the engine's emissions of any regulated pollutant within the stated warranty period at no cost to you, including expenses related to diagnosing and repairing or replacing emission-related parts. Warranty coverage is subject to the limitations and exclusions set forth herein. Emission-related components include engine parts developed to control emissions related to the following:

Air-Induction System
Fuel System
Ignition System
Exhaust Gas Recirculation Systems

Aftertreatment Devices
Crankcase Ventilation Valves
Sensors
Engine Electronic Control Units

EMISSION WARRANTY EXCLUSIONS

John Deere may deny warranty claims for malfunctions or failures caused by:

- Non-performance of maintenance requirements listed in the Operator's Manual
- The use of the engine/equipment in a manner for which it was not designed
- Abuse, neglect, improper maintenance or unapproved modifications or alterations
- Accidents for which it does not have responsibility or by acts of God

The off-road diesel engine is designed to operate on diesel fuel as specified in the Fuels, Lubricants and Coolants section in the Operators Manual. Use of any other fuel can harm the emissions control system of the engine/equipment and is not approved for use.

To the extent permitted by law John Deere is not liable for damage to other engine components caused by a failure of an emission-related part, unless otherwise covered by standard warranty.

THIS WARRANTY IS EXPRESSLY IN LIEU OF ANY OTHER WARRANTIES, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE. REMEDIES UNDER THIS WARRANTY ARE LIMITED TO THE PROVISIONS OF MATERIAL AND SERVICES AS SPECIFIED HEREIN. WHERE PERMITTED BY LAW, NEITHER JOHN DEERE NOR ANY AUTHORIZED JOHN DEERE ENGINE DISTRIBUTOR, DEALER, OR REPAIR FACILITY OR ANY COMPANY AFFILIATED WITH JOHN DEERE WILL BE LIABLE FOR INCIDENTAL OR CONSEQUENTIAL DAMAGES.

Emission_CI_EPA (18Dec09)

TS1721—UN—15JUL13

DX,EMISSIONS,EPA -28-12DEC12-2/2

Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions non routières du CARB—Allumage par compression

Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions pour la période 2019 à 2021

DXLOGOV1 —UN—28APR09



JOHN DEERE

DÉCLARATION DE GARANTIE RELATIVE AU CONTRÔLE DES ÉMISSIONS EN CALIFORNIE DROITS ET OBLIGATIONS DANS LE CADRE DE LA GARANTIE

Pour savoir si le moteur John Deere est couvert par les garanties supplémentaires définies ci-après, consulter l'autocollant "Informations sur le contrôle des émissions" qui se trouve sur le moteur. Si le moteur est utilisé aux États-Unis ou au Canada et que l'autocollant relatif au moteur indique: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines" ("Ce moteur est conforme à la réglementation de l'EPA des États-Unis relative aux moteurs diesel non routiers et fixes") ou "This engine complies with US EPA regulations for stationary emergency diesel engines" ("Ce moteur est conforme à la réglementation de l'EPA des États-Unis relative aux moteurs diesel de secours fixes"), se reporter à la "Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions aux États-Unis et au Canada". Si le moteur est utilisé en Californie et que l'autocollant relatif au moteur indique: "This engine complies with US EPA and CARB regulations for nonroad diesel engines" ("Ce moteur est conforme aux réglementations de l'EPA et du CARB des États-Unis relatives aux moteurs diesel non routiers"), consulter également la "Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions en Californie".

Les garanties énoncées dans ce certificat portent uniquement sur les pièces et composants du moteur associés aux émissions. La garantie complète du moteur, sans les pièces et composants associés aux émissions, est fournie séparément. En cas de questions sur les droits et responsabilités dans le cadre de la garantie, contacter John Deere au 1-319-292-5400.

DÉCLARATION DE GARANTIE DU CONTRÔLE DES ÉMISSIONS EN CALIFORNIE:

Le CARB (California Air Resources Board) est heureux de vous expliquer la garantie relative au système de contrôle des émissions des moteurs diesel non routiers pour la période 2019 à 2021. En Californie, les moteurs non routiers neufs doivent être conçus, construits et équipés de façon à être conformes aux normes antibrouillard de pollution strictes de cet état. John Deere doit garantir le système de contrôle des émissions du moteur pour les durées indiquées ci-après à condition qu'il n'y ait eu ni utilisation abusive, ni négligence ou entretien incorrect du moteur.

Le système de contrôle des émissions peut inclure des pièces telles que le circuit d'injection de carburant et le circuit d'admission. Les flexibles, courroies, connecteurs et autres ensembles associés aux émissions peuvent également être inclus.

John Deere garantit à l'acheteur final et à tous les acheteurs subséquents que le présent moteur diesel non routier a été conçu, construit et équipé de façon à être conforme lors de sa mise en vente à toutes les réglementations applicables adoptées par le CARB et qu'il est exempt de vices de matériaux et de fabrication qui provoqueraient la défaillance d'une pièce garantie identique à tous les égards à la pièce décrite dans la demande de certification de John Deere valide pour une durée de cinq ans à compter de la date de livraison à l'acheteur final ou de 3 000 heures de service, selon le premier terme atteint pour tous les moteurs de 19 kW ou plus. En l'absence d'appareil de mesure de la durée d'utilisation, le moteur sera garanti cinq ans.

EXCLUSIONS DE GARANTIE SUR LES ÉMISSIONS:

John Deere peut refuser les demandes de garantie faisant suite à une panne causée par l'utilisation d'une pièce rapportée ou modifiée qui n'a pas été exemptée par le CARB. Une pièce modifiée est une pièce détachée qui a pour but de remplacer une pièce originale associée aux émissions mais qui, dans son fonctionnement et pour l'essentiel, n'est pas identique et affecte les émissions d'une manière ou d'une autre. Une pièce rapportée est une pièce détachée qui n'est ni une pièce modifiée, ni une pièce de rechange.

En aucun cas John Deere, ni aucun distributeur, concessionnaire ou réparateur de moteurs agréé, ni encore aucune société affiliée à John Deere, ne pourront être tenus pour responsables de dommages accessoires ou consécutifs.

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-1/8

RESPONSABILITÉ DE JOHN DEERE DANS LE CADRE DE LA GARANTIE:

Si une condition couverte par la garantie se présente, John Deere s'engage à remettre en état ou à remplacer, à son choix, le moteur diesel non routier gratuitement, diagnostic, pièces et main-d'œuvre compris. La couverture de la garantie est assujettie aux limites et exclusions prévues aux présentes. Le moteur diesel non routier est couvert par la garantie pour une durée de cinq ans à compter de la date de livraison à l'acheteur final ou toutes les 3 000 heures de service, selon le premier terme atteint. Les pièces suivantes sont associées aux émissions:

Circuit d'admission d'air	Autocollants de contrôle des émissions	Contrôles avancés des oxydes d'azote (NOx)
• Collecteur d'admission • Turbocompresseur • Refroidisseur d'air de suralimentation	Contrôle des particules • Tout appareil utilisé pour recueillir les émissions de particules • Tout appareil utilisé dans la régénération du système de collecte • Enveloppes et collecteurs • Limiteurs de dégagement de fumée	• Absorbeurs et catalyseurs de NOx
Circuit de dosage du carburant		Systèmes SCR et conteneurs/systèmes de distribution d'urée
• Système d'injection		Divers éléments utilisés dans les systèmes ci-dessus
Recirculation des gaz d'échappement	Système de recyclage des gaz de carter (PCV)	• Contrôleurs électroniques, capteurs, actionneurs, faisceaux de câblage, flexibles, connecteurs, colliers, raccords, joint, boulonnerie de montage
• Soupape EGR		
Catalyseur ou circuits de réacteur thermique	• Distributeur PCV • Bouchon de remplissage d'huile	
• Convertisseur catalytique • Collecteur d'échappement		

Toute pièce associée aux émissions sous garantie et dont le remplacement au titre de l'entretien requis est prévu, est garantie par John Deere pour la période précédant le premier remplacement prévu de cette pièce. Toute pièce associée aux émissions sous garantie et dont le remplacement au titre de l'entretien requis n'est pas prévu, ou qui doit seulement être inspectée régulièrement, est garantie par John Deere pendant la période de garantie indiquée.

RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE DANS LE CADRE DE LA GARANTIE:

Le propriétaire d'un moteur diesel non routier est responsable de l'exécution de l'entretien requis stipulé dans le livret d'entretien. John Deere recommande au propriétaire de conserver tous les reçus relatifs à l'entretien du moteur diesel non routier, mais John Deere ne peut pas décliner la garantie uniquement parce que les reçus sont manquants ou que le propriétaire ne s'est pas assuré que toutes les opérations périodiques d'entretien ont été réalisées. Toutefois, le propriétaire du moteur diesel non routier doit savoir que John Deere peut refuser la couverture de la garantie si ce moteur ou une pièce s'avère défectueux en raison d'une utilisation abusive, de négligences, d'un entretien incorrect ou de modifications non approuvées.

Le moteur diesel non routier est conçu pour fonctionner au gazole, comme indiqué dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement du livret d'entretien. Si un autre carburant est utilisé, le moteur risque de ne plus fonctionner conformément aux exigences en vigueur en matière d'émissions.

Le propriétaire est tenu d'enclencher le processus de garantie et doit présenter la machine au concessionnaire John Deere le plus proche dès qu'un problème est décelé. Les remises en état sous garantie doivent être effectuées par le concessionnaire John Deere agréé aussi vite que possible.

La réglementation relative aux émissions impose au client de présenter l'unité à un concessionnaire agréé chargé de l'entretien lorsqu'une réparation sous garantie est nécessaire. En conséquence, John Deere NE PEUT être tenu pour responsable des frais de transport ou de kilométrage en cas de visites liées au service de garantie relative aux émissions.

Emission_CI_CARB (01Feb17)

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-2/8

Emissions Control Warranty Statement 2019 through 2021

DXLOGOV1 —UN—28APR09

**JOHN DEERE****CALIFORNIA EMISSIONS CONTROL WARRANTY STATEMENT
YOUR WARRANTY RIGHTS AND OBLIGATIONS**

To determine if the John Deere engine qualifies for the additional warranties set forth below, look for the "Emission Control Information" label located on the engine. If the engine is operated in the United States or Canada and the engine label states: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines", or "This engine complies with US EPA regulations for stationary emergency diesel engines", refer to the "U.S. and Canada Emission Control Warranty Statement." If the engine is operated in California, and the engine label states: "This engine complies with US EPA and CARB regulations for nonroad diesel engines" also refer to the "California Emissions Control Warranty Statement."

Warranties stated on this certificate refer only to emissions-related parts and components of your engine. The complete engine warranty, less emission-related parts and components, is provided separately. If you have any questions about your warranty rights and responsibilities, you should contact John Deere at 1-319-292-5400.

CALIFORNIA EMISSIONS CONTROL WARRANTY STATEMENT:

The California Air Resources Board (CARB) is pleased to explain the emission-control system warranty on 2019 through 2021 off-road diesel engines. In California, new off-road engines must be designed, built and equipped to meet the State's stringent anti-smog standards. John Deere must warrant the emission control system on your engine for the periods of time listed below provided there has been no abuse, neglect or improper maintenance of your engine.

Your emission control system may include parts such as the fuel injection system and the air induction system. Also included may be hoses, belts, connectors and other emission-related assemblies.

John Deere warrants to the ultimate purchaser and each subsequent purchaser that this off-road diesel engine was designed, built, and equipped so as to conform at the time of sale with all applicable regulations adopted by CARB and is free from defects in materials and workmanship which would cause the failure of a warranted part to be identical in all material respects to the part as described in John Deere's application for certification for a period of five years from the date the engine is delivered to an ultimate purchaser or 3,000 hours of operation, whichever occurs first for all engines rated at 19 kW and greater. In the absence of a device to measure hours of use, the engine shall be warranted for a period of five years.

EMISSIONS WARRANTY EXCLUSIONS:

John Deere may deny warranty claims for failures caused by the use of an add-on or modified part which has not been exempted by the CARB. A modified part is an aftermarket part intended to replace an original emission-related part which is not functionally identical in all respects and which in any way affects emissions. An add-on part is any aftermarket part which is not a modified part or a replacement part.

In no event will John Deere, any authorized engine distributor, dealer, or repair facility, or any company affiliated with John Deere be liable for incidental or consequential damage.

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-3/8

RG29280 —UN—02FEB17

JOHN DEERE'S WARRANTY RESPONSIBILITY:

Where a warrantable condition exists, John Deere will repair or replace, as it elects, your off-road diesel engine at no cost to you, including diagnosis, parts or labor. Warranty coverage is subject to the limitations and exclusions set forth herein. The off-road diesel engine is warranted for a period of five years from the date the engine is delivered to an ultimate purchaser or 3,000 hours of operation, whichever occurs first. The following are emissions-related parts:

Air Induction System	Emission control labels	Advanced Oxides of Nitrogen (NOx) Controls
• Intake manifold • Turbocharger • Charge air cooler	Particulate Controls • Any device used to capture particulate emissions • Any device used in the regeneration of the capturing system • Enclosures and manifolding • Smoke Puff Limiters	• NOx absorbers and catalysts
Fuel Metering system		SCR systems and urea containers/dispensing systems
• Fuel injection system		Miscellaneous Items used in Above Systems
Exhaust Gas Recirculation	Positive Crankcase Ventilation (PCV) System	• Electronic control units, sensors, actuators, wiring harnesses, hoses, connectors, clamps, fittings, gasket, mounting hardware
• EGR valve	• PCV valve • Oil filler cap	
Catalyst or Thermal Reactor Systems		
• Catalytic converter • Exhaust manifold		

Any warranted emissions-related part scheduled for replacement as required maintenance is warranted by John Deere for the period of time prior to the first scheduled replacement point for the part. Any warranted emissions-related part not scheduled for replacement as required maintenance or scheduled only for regular inspection is warranted by John Deere for the stated warranty period.

OWNER'S WARRANTY RESPONSIBILITIES:

As the off-road diesel engine owner you are responsible for the performance of the required maintenance listed in your Operator's Manual. John Deere recommends that the owner retain all receipts covering maintenance on the off-road diesel engine, but John Deere cannot deny warranty solely for the lack of receipts or for the owner's failure to ensure the performance of all scheduled maintenance. However, as the off-road diesel engine owner, you should be aware that John Deere may deny you warranty coverage if your off-road diesel engine or a part has failed due to abuse, neglect, improper maintenance or unapproved modifications.

The off-road diesel engine is designed to operate on diesel fuel as specified in the Fuels, Lubricants and Coolants section in the Operators Manual. Use of any other fuel may result in the engine no longer operating in compliance with applicable emissions requirements.

The owner is responsible for initiating the warranty process, and should present the machine to the nearest authorized John Deere dealer as soon as a problem is suspected. The warranty repairs should be completed by the authorized John Deere dealer as quickly as possible.

Emissions regulations require the customer to bring the unit to an authorized servicing dealer when warranty service is required. As a result, John Deere is NOT liable for travel or mileage on emissions warranty service calls.

Emission_CI_CARB (01Feb17)

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-4/8

RG29281 —UN—27FEB17

Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions pour la période 2022 à 2024

DXLOGOV1 —UN—28APR09

**JOHN DEERE**
**DÉCLARATION DE GARANTIE RELATIVE AU CONTRÔLE DES ÉMISSIONS EN CALIFORNIE
DROITS ET OBLIGATIONS DANS LE CADRE DE LA GARANTIE**

Pour savoir si le moteur John Deere est couvert par les garanties supplémentaires définies ci-après, consulter l'autocollant "Informations sur le contrôle des émissions" qui se trouve sur le moteur. Si le moteur est utilisé aux États-Unis ou au Canada et que l'autocollant relatif au moteur indique: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines" ("Ce moteur est conforme à la réglementation de l'EPA des États-Unis relative aux moteurs diesel non routiers et fixes") ou "This engine complies with US EPA regulations for stationary emergency diesel engines" ("Ce moteur est conforme à la réglementation de l'EPA des États-Unis relative aux moteurs diesel de secours fixes"), se reporter à la "Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions aux États-Unis et au Canada". Si le moteur est utilisé en Californie et que l'autocollant relatif au moteur indique: "This engine complies with US EPA and California regulations for nonroad/off-road diesel engines" ("Ce moteur est conforme aux réglementations de l'EPA des États-Unis et de la Californie relatives aux moteurs diesel non routiers"), consulter également la "Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions en Californie".

Les garanties énoncées dans ce certificat portent uniquement sur les pièces et composants du moteur associés aux émissions. La garantie complète du moteur, sans les pièces et composants associés aux émissions, est fournie séparément. En cas de questions sur les droits et responsabilités dans le cadre de la garantie, contacter John Deere au 1-319-292-5400.

DÉCLARATION DE GARANTIE DU CONTRÔLE DES ÉMISSIONS EN CALIFORNIE:

Le CARB (California Air Resources Board) est heureux de vous expliquer la garantie relative au système de contrôle des émissions des moteurs diesel non routiers pour la période 2022 à 2024. En Californie, les moteurs non routiers neufs doivent être conçus, construits et équipés de façon à être conformes aux normes antibrouillard de pollution strictes de cet état. John Deere doit garantir le système de contrôle des émissions du moteur pour les durées indiquées ci-après à condition qu'il n'y ait eu ni utilisation abusive, ni négligence ou entretien incorrect du moteur.

Le système de contrôle des émissions peut inclure des pièces telles que le circuit d'injection de carburant et le circuit d'admission. Les flexibles, courroies, connecteurs et autres ensembles associés aux émissions peuvent également être inclus.

John Deere garantit à l'acheteur final et à tous les acheteurs subséquents que ce moteur non routier a été conçu, construit et équipé de façon à être conforme lors de sa mise en vente à toutes les réglementations applicables adoptées par le CARB. John Deere garantit que ce moteur est exempt de vices de matériaux et de fabrication qui provoqueraient la défaillance d'une pièce sous garantie relative aux émissions, identique à tous les égards à la pièce décrite dans la demande de certification de John Deere valide pour une durée de cinq ans à compter de la date de livraison à l'acheteur final ou de 3 000 heures de service, selon le premier terme atteint. Ceci s'applique à tous les moteurs de 19 kW ou plus. En l'absence d'appareil de mesure de la durée d'utilisation, le moteur sera garanti cinq ans.

EXCLUSIONS DE GARANTIE SUR LES ÉMISSIONS:

John Deere peut refuser les demandes de garantie faisant suite à une panne causée par l'utilisation d'une pièce rapportée ou modifiée qui n'a pas été exemptée par le CARB. Une pièce modifiée est une pièce détachée qui a pour but de remplacer une pièce originale associée aux émissions mais qui, dans son fonctionnement et pour l'essentiel, n'est pas identique et affecte les émissions d'une manière ou d'une autre. Une pièce rapportée est une pièce détachée qui n'est ni une pièce modifiée, ni une pièce de rechange.

En aucun cas John Deere, ni aucun distributeur, concessionnaire ou réparateur de moteurs agréé, ni encore aucune société affiliée à John Deere, ne pourront être tenus pour responsables de dommages accessoires ou consécutifs.

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-5/8

RESPONSABILITÉ DE JOHN DEERE DANS LE CADRE DE LA GARANTIE:

Si une condition couverte par la garantie se présente, John Deere s'engage à remettre en état ou à remplacer, à son choix, le moteur diesel non routier gratuitement, diagnostic, pièces et main-d'œuvre compris. La couverture de la garantie est assujettie aux limites et exclusions prévues aux présentes. Le moteur diesel non routier est couvert par la garantie pour une durée de cinq ans à compter de la date de livraison à l'acheteur final ou toutes les 3 000 heures de service, selon le premier terme atteint. Les pièces suivantes sont associées aux émissions:

Circuit d'admission d'air	Autocollants de contrôle des émissions	Contrôles avancés des oxydes d'azote (NOx)
• Collecteur d'admission • Turbocompresseur • Refroidisseur d'air de suralimentation	Contrôle des particules	• Absorbeurs et catalyseurs de NOx
Circuit de dosage du carburant	• Tout appareil utilisé pour recueillir les émissions de particules • Tout appareil utilisé dans la régénération du système de collecte • Enveloppes et collecteurs • Limiteurs de dégagement de fumée	Systèmes SCR et conteneurs/systèmes de distribution d'urée
• Système d'injection		Divers éléments utilisés dans les systèmes ci-dessus
Recirculation des gaz d'échappement	Système de recyclage des gaz de carter (PCV)	• Contrôleurs électroniques, capteurs, actionneurs, faisceaux de câblage, flexibles, connecteurs, colliers, raccords, joint, boulonnerie de montage
• Soupape EGR		
Catalyseur ou circuits de réacteur thermique	• Distributeur PCV • Bouchon de remplissage d'huile	
• Convertisseur catalytique • Collecteur d'échappement		

Toute pièce associée aux émissions sous garantie et dont le remplacement au titre de l'entretien requis est prévu, est garantie par John Deere pour la période précédant le premier remplacement prévu de cette pièce. Toute pièce associée aux émissions sous garantie et dont le remplacement au titre de l'entretien requis n'est pas prévu, ou qui doit seulement être inspectée régulièrement, est garantie par John Deere pendant la période de garantie indiquée.

RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE DANS LE CADRE DE LA GARANTIE:

Le propriétaire d'un moteur diesel non routier est responsable de l'exécution de l'entretien requis stipulé dans le livret d'entretien. John Deere recommande au propriétaire de conserver tous les reçus relatifs à l'entretien du moteur diesel non routier, mais John Deere ne peut pas décliner la garantie uniquement parce que les reçus sont manquants ou que le propriétaire ne s'est pas assuré que toutes les opérations périodiques d'entretien ont été réalisées. Toutefois, le propriétaire du moteur diesel non routier doit savoir que John Deere peut refuser la couverture de la garantie si ce moteur ou une pièce s'avère défectueux en raison d'une utilisation abusive, de négligences, d'un entretien incorrect ou de modifications non approuvées.

Le moteur diesel non routier est conçu pour fonctionner au gazole, comme indiqué dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement du livret d'entretien. Si un autre carburant est utilisé, le moteur risque de ne plus fonctionner conformément aux exigences en vigueur en matière d'émissions.

Le propriétaire est tenu d'enclencher le processus de garantie et doit présenter la machine au concessionnaire John Deere le plus proche dès qu'un problème est décelé. Les remises en état sous garantie doivent être effectuées par le concessionnaire John Deere agréé aussi vite que possible.

La réglementation relative aux émissions impose au client de présenter l'unité à un concessionnaire agréé chargé de l'entretien lorsqu'une réparation sous garantie est nécessaire. En conséquence, John Deere NE PEUT être tenu pour responsable des frais de transport ou de kilométrage en cas de visites liées au service de garantie relative aux émissions.

Emission_CI_CARB (14Apr20)

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-6/8

Emissions Control Warranty Statement 2022 through 2024

DXLOGOV1 —UN—28APR09

**JOHN DEERE**
**CALIFORNIA EMISSIONS CONTROL WARRANTY STATEMENT
YOUR WARRANTY RIGHTS AND OBLIGATIONS**

To determine if the John Deere engine qualifies for the additional warranties set forth below, look for the "Emission Control Information" label located on the engine. If the engine is operated in the United States or Canada and the engine label states: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines", or "This engine complies with US EPA regulations for stationary emergency diesel engines", refer to the "U.S. and Canada Emission Control Warranty Statement." If the engine is operated in California, and the engine label states: "This engine complies with US EPA and California regulations for nonroad/off-road diesel engines" also refer to the "California Emissions Control Warranty Statement."

Warranties stated on this certificate refer only to emissions-related parts and components of your engine. The complete engine warranty, less emission-related parts and components, is provided separately. If you have any questions about your warranty rights and responsibilities, you should contact John Deere at 1-319-292-5400.

CALIFORNIA EMISSIONS CONTROL WARRANTY STATEMENT:

The California Air Resources Board (CARB) is pleased to explain the emission-control system warranty on 2022 through 2024 off-road diesel engines. In California, new off-road engines must be designed, built and equipped to meet the State's stringent anti-smog standards. John Deere must warrant the emission control system on your engine for the periods of time listed below provided there has been no abuse, neglect or improper maintenance of your engine.

Your emission control system may include parts such as the fuel injection system and the air induction system. Also included may be hoses, belts, connectors and other emission-related assemblies.

John Deere warrants to the ultimate purchaser and each subsequent purchaser that this off-road diesel engine was designed, built, and equipped so as to conform at the time of sale with all applicable regulations adopted by CARB. John Deere warrants that this engine is free from defects in materials and workmanship which would cause the failure of emissions warranted parts to be identical in all material respects to the part as described in John Deere's application for certification for a period of five years from the date the engine is delivered to an ultimate purchaser or 3,000 hours of operation, whichever occurs first. This applies to all engines rated at 19 kW and greater. In the absence of a device to measure hours of use, the engine shall be warranted for a period of five years.

EMISSIONS WARRANTY EXCLUSIONS:

John Deere may deny warranty claims for failures caused by the use of an add-on or modified part which has not been exempted by the CARB. A modified part is an aftermarket part intended to replace an original emission-related part which is not functionally identical in all respects and which in any way affects emissions. An add-on part is any aftermarket part which is not a modified part or a replacement part.

In no event will John Deere, any authorized engine distributor, dealer, or repair facility, or any company affiliated with John Deere be liable for incidental or consequential damage.

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-7/8

RG32758 —UN—19AUG20

JOHN DEERE'S WARRANTY RESPONSIBILITY:

Where a warrantable condition exists, John Deere will repair or replace, as it elects, your off-road diesel engine at no cost to you, including diagnosis, parts or labor. Warranty coverage is subject to the limitations and exclusions set forth herein. The off-road diesel engine is warranted for a period of five years from the date the engine is delivered to an ultimate purchaser or 3,000 hours of operation, whichever occurs first. The following are emissions-related parts:

Air Induction System

- Intake manifold
- Turbocharger
- Charge air cooler

Fuel Metering system

- Fuel injection system

Exhaust Gas Recirculation

- EGR valve

Catalyst or Thermal Reactor Systems

- Catalytic converter
- Exhaust manifold

Emission control labels**Particulate Controls**

- Any device used to capture particulate emissions
- Any device used in the regeneration of the capturing system
- Enclosures and manifolding
- Smoke Puff Limiters

Positive Crankcase Ventilation (PCV) System

- PCV valve
- Oil filler cap

Advanced Oxides of Nitrogen (NOx) Controls

- NOx absorbers and catalysts

SCR systems and urea containers/dispensing systems

Miscellaneous Items used in Above Systems

- Electronic control units, sensors, actuators, wiring harnesses, hoses, connectors, clamps, fittings, gasket, mounting hardware

Any warranted emissions-related part scheduled for replacement as required maintenance is warranted by John Deere for the period of time prior to the first scheduled replacement point for the part. Any warranted emissions-related part not scheduled for replacement as required maintenance or scheduled only for regular inspection is warranted by John Deere for the stated warranty period.

OWNER'S WARRANTY RESPONSIBILITIES:

As the off-road diesel engine owner you are responsible for the performance of the required maintenance listed in your Operator's Manual. John Deere recommends that the owner retain all receipts covering maintenance on the off-road diesel engine, but John Deere cannot deny warranty solely for the lack of receipts or for the owner's failure to ensure the performance of all scheduled maintenance. However, as the off-road diesel engine owner, you should be aware that John Deere may deny you warranty coverage if your off-road diesel engine or a part has failed due to abuse, neglect, improper maintenance or unapproved modifications.

The off-road diesel engine is designed to operate on diesel fuel as specified in the Fuels, Lubricants and Coolants section in the Operators Manual. Use of any other fuel may result in the engine no longer operating in compliance with applicable emissions requirements.

The owner is responsible for initiating the warranty process, and should present the machine to the nearest authorized John Deere dealer as soon as a problem is suspected. The warranty repairs should be completed by the authorized John Deere dealer as quickly as possible.

Emissions regulations require the customer to bring the unit to an authorized servicing dealer when warranty service is required. As a result, John Deere is NOT liable for travel or mileage on emissions warranty service calls.

Emission_CI_CARB (14Apr20)

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-8/8

RG32759 —UN—19AUG20

Déclaration de garantie du système de contrôle des émissions pour la Chine



CHINA EMISSION CONTROL WARRANTY STATEMENT YOUR WARRANTY RIGHTS AND OBLIGATIONS

To determine if the John Deere engine qualifies for the additional warranties set forth below, look for the "Emissions Control Information" label located on the engine. If the engine is operated in China and the Emissions Control Information label contains an Information Disclosure number, refer to the "China Emission Control Warranty Statement".

Warranties stated on this certificate refer only to emissions-related parts and components of your engine. The complete engine warranty, less emissions-related parts and components, is provided separately. If you have any questions about your warranty rights and responsibilities, you should contact John Deere at 400-6576-555.

JOHN DEERE'S WARRANTY RESPONSIBILITY:

John Deere warrants to the ultimate purchaser and each subsequent purchaser that this off-road diesel engine including all parts of its emission-control system was designed, built and equipped so as to conform at the time of sale with GB20891-2014 and HJ1014-2020 and is free from defects in materials and workmanship which would cause the engine to fail to conform with applicable China regulations for a period of five years from the date the engine is placed into service or 3,000 hours of operation, whichever first occurs.

Where a warrantable condition exists, John Deere will repair or replace, as it elects, any part or component with a defect in materials or workmanship that would increase the engine's emissions of any regulated pollutant within the stated warranty period at no cost to you, including expenses related to diagnosing and repairing or replacing emission-related parts. Warranty coverage is subject to the limitations and exclusions set forth herein. Emission-related components include engine parts developed to control emissions related to the following:

Air-induction system	Aftertreatment devices
Fuel System	Sensors
Exhaust gas recirculation systems	Electronic control units

EMISSION WARRANTY EXCLUSIONS:

John Deere may deny warranty claims for malfunctions or failures caused by:

- Non-performance of maintenance requirements listed in the Operator's Manual.
- The use of the engine / equipment in a manner for which it was not designed.
- Abuse, neglect, improper maintenance or unapproved modifications or alterations.
- Accidents for which it does not have responsibility or by acts of God.

The off-road diesel engine is designed to operate on diesel fuel as specified in the Fuels, Lubricants and Coolants section in the Operators Manual. Use of any other fuel can harm the emissions control system of the engine / equipment and is not approved for use.

To the extent permitted by law John Deere is not liable for damage to other engine components caused by a failure of an emission-related part, unless otherwise covered by standard warranty.

THIS WARRANTY IS EXPRESSLY IN LIEU OF ANY OTHER WARRANTIES, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE. REMEDIES UNDER THIS WARRANTY ARE LIMITED TO THE PROVISIONS OF MATERIAL AND SERVICES AS SPECIFIED HEREIN. WHERE PERMITTED BY LAW, NEITHER JOHN DEERE NOR ANY AUTHORIZED JOHN DEERE ENGINE DISTRIBUTOR, DEALER, OR REPAIR FACILITY OR ANY COMPANY AFFILIATED WITH JOHN DEERE WILL BE LIABLE FOR INCIDENTAL OR CONSEQUENTIAL DAMAGES.

LX528019—UN—10DEC21



中国排放物控制质保声明 您的质保权利和责任

为了确定约翰迪尔发动机是否符合下述额外质保，请查看发动机的“排放标签”。如果发动机是在中国销售使用并且“排放标签”包含信息公开编号，请参考本声明。

本质保声明只涉及与发动机排放相关的零部件。对于发动机整机以及与非排放相关零部件的质保声明将另行提供。如果您对您的质保权利和责任有任何疑问，请致电 400-6576-555 联系约翰迪尔。

约翰迪尔保修责任

约翰迪尔向最终购买者和每位后续购买者保证：该非道路柴油发动机，包括其排放控制系统的所有零件的设计、制造和配置在销售时均符合《非道路移动机械用柴油机排气污染物排放限值及测量方法（三、四阶段）》（GB20891-2014）和《非道路柴油移动机械污染物排放控制技术要求》（HJ1014—2020）标准的规定，发动机材料无缺陷，在工艺上不会导致不符合中国法规的缺陷。保修期从发动机销售之日起算五年或作业 3000 小时，先到者为准。

如符合质保条件，约翰迪尔将按其选择，修理或者更换任何在材料或工艺存在缺陷，会导致法规规定的发动机排放污染物增加的零部件，在规定的质保期内，您无需支付任何费用，包括与诊断、维修或更换排放相关零部件的费用。保修范围受以下限制和排除条款约束。排放相关的部件包括下列为控制排放物而开发的发动机零件：

进气系统	后处理装置
燃油系统	传感器
废气再循环系统	发动机电子控制单元

排放保修除外条款

约翰迪尔有权拒绝由以下原因引起故障或失效的保修申请：

- 不履行操作手册中列出的维修要求
- 不按设计的方式使用发动机/设备
- 误用、疏忽、不正确的维修或未经批准而进行的修改或改装
- 非因约翰迪尔责任导致的事故或不可抗力引起的事故

该非道路柴油发动机的运行需要使用指定的柴油机燃油，这一点在操作手册中“燃油、润滑油和冷却液”章节中明确规定。任何其他燃油的使用都可能导致发动机/设备的排放控制系统受损，因此不得使用。

在法律允许的范围内，除非标准保修另有规定，否则约翰迪尔对因排放相关零部件故障而导致的其他发动机部件损坏不承担责任。

本质保声明将替代所有其他明示或暗示的保证，包括任何促销性或出于其他目的的间接保证。本质保声明所涉及的保修服务仅限于本声明规定的零部件和质保条款。在法律允许的情况下，约翰迪尔或任何约翰迪尔授权的发动机批发商、经销商或维修机构或任何约翰迪尔附属公司均不对间接或后继损失负责。

DX,EMISSIONS,NR4 -28-21APR22-2/2

LX528020—UN—10DEC21

Index

	Page		Page
A			
Agencement du câblage du moteur.....	65-21	Compresseur d'air	60-12
Applications de groupe électrogène (de secours)	20-2	Compresseur, air	60-12
Approvisionnement en carburant, éviter tout risque dû à l'électricité statique.....	05-6	Connexions.....	60-12
Arrêt de la machine nécessaire, avertissement.....	15-23	Connexions électriques	60-12
Arrêt du moteur.....	20-9	Contrôle du gazole	10-5
Avant le démarrage, entretien quotidien.....	80-1	Contrôle du système d'admission.....	40-12
Avertissement "Arrêt de la machine nécessaire"	15-23	Couples de serrage de la boulonnerie Système mtrique	75-5
B			
Batterie		Couples de serrage pour boulonnerie Boulonnerie US.....	75-4
Chargeur/appoint	20-10	Couples de serrage pour boulonnerie mtrique	75-5
Batteries, sécurité de manipulation		Couples de serrage pour boulonnerie US	75-4
Sécurité, manipulation des batteries.....	05-8	Courroie d'alternateur.....	40-10, 60-11
Biogazole.....	10-4	Courroie de ventilateur	60-11
C			
Caractéristiques		Courroie, ventilateur et alternateur Remplacement.....	60-11
Générales OEM	75-1	Courroies de ventilateur	40-10
Pompe d'injection et puissances nominales	75-2	Courroies, ventilateur et alternateur Remplacement.....	40-10
Remplissage d'huile du carter-moteur	75-3	Vérification de la tension.....	40-10
Schéma de câblage 2,9 l n° 1	65-27	D	
Schéma de câblage 2,9 l n° 2	65-30	Démarrage du moteur	20-2
Schéma de câblage 2,9 l n° 3	65-31	Désactivation du nettoyage du filtre à gaz d'échappement	25-7
Schéma de câblage 2,9 l n° 4	65-32	Diagnostics des codes de diagnostic intermittents.....	65-4
Schéma de câblage 2,9 l n° 5	65-34	Données de configuration, affichage.....	15-17
Schéma de câblage 2,9 l n° 6	65-36	E	
Schéma de câblage 2,9 l n° 7	65-38	Effets du froid sur les moteurs diesel	10-6
Schéma de câblage 2,9 l n° 8	65-40	Émissions	
Schéma de câblage 2,9 l n° 9	65-42	Langue requise	
Carburant		EPA	-3, 30-1
Biogazole	10-4	Émissions de dioxyde de carbone	85-6
Gazole.....	10-1	Enregistrement du numéro de série et du numéro de modèle du moteur.....	01-1
Manipulation et stockage	10-3	Entraînement auxiliaire par engrenage, limitations ..	20-10
Pouvoir lubrifiant	10-2	Entretien	
Carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement ..	30-1	1500 heures de service	
Circuit d'alimentation		Remplacement du filtre de carter-moteur ouvert..	50-1
Purge	60-2	500 heures de service/12 mois	
Circuit de refroidissement		Contrôle de la connexion à la masse du moteur	40-12
Ajout de liquide de refroidissement.....	60-5	Contrôle de pression du circuit de refroidissement.....	40-14
Contrôle de pression.....	40-14	Contrôle du système d'aération du carter-moteur ouvert (OCV).....	40-8
Remplissage	55-1	Entretien de l'extincteur	40-4
Rinçage.....	55-1	Vérification et réglage des régimes moteur.....	40-15
Vérification	40-13	500 heures/12 mois	
Codes de diagnostic		Contrôle de la pompe à eau	40-8
Affichage des codes de diagnostic actifs	15-21	Entretien de la batterie	40-4
Affichage des codes de diagnostic enregistrés.....	15-19	Vérification des supports de moteur.....	40-9
Codes de diagnostic actifs, affichage	15-21	Vérification du circuit de refroidissement.....	40-13
Codes de diagnostic enregistrés, affichage.....	15-19		
Codes de diagnostic (DTC)			
Diagnostics des codes de diagnostic intermittents..	65-4		
Fonctionnement	65-4		
Liste	65-2		

Suite, voir page suivante

	Page		Page
Intervalles.....	30-2	Filtres, huile	
Selon besoin		Filtres à huile.....	10-10
Vérification du câblage électrique et des connexions	60-12	Fonctionnement du moteur	
Selon le besoin	60-2	Fonctionnement normal	20-5
Guide de nettoyage avant le démarrage.....	60-6	Modification du régime.....	20-7
Vérification des fusibles.....	60-12	Ralenti.....	20-6
Vidange de l'eau du filtre à carburant.....	60-2	Réchauffage du moteur	20-5
Tous les jours		Rodage	20-1
Contrôles avant le démarrage.....	35-1	Temps froid	20-8
Entretien du filtre à gaz d'échappement requis	25-7	Fusibles	
Entretien quotidien.....	80-1	Vérification	60-12
Entretien, informations supplémentaires	60-1		
Éviter tout risque dû à l'électricité statique lors de l'approvisionnement en carburant.....	05-6		
Extincteur, entretien.....	40-4		
		G	
F		Garantie	
Fiches d'entretien	80-1	Applications OEM	85-1
Filtre à air		Déclaration de garantie du système antipollution hors route—Allumage par compression	
Remplacement de l'élément à un étage	60-7	EPA (Agence de protection de l'environnement)..	85-7
Filtre à air, radial, remplacement	60-10	Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions non routières - Allumage par compression	
Filtre à carburant		CARB	85-9
Remplacement.....	37-1, 40-1	Informations et enregistrement	-7
Vidange d'eau	60-2	Gazole	10-1
Filtre à gaz d'échappement	25-6, 25-7	Additifs	10-2
Filtre à huile moteur		Gazole, contrôle	10-5
Intervalles d'entretien	10-9		
Filtre à huile, remplacement	40-6		
Filtre, air axial.....	60-8		
Filtre, air, remplacement.....	60-10	H	
Filtre, remplacement		Huile	
Carburant.....	37-1, 40-1	Moteur	
Huile.....	40-6	Tier 4 Interim/Phase IIIB, Tier 4 Final/Phase IV, et Phase V.....	10-8
Filtres		Quantité d'huile au remplissage.....	75-3
Échappement		Huile moteur	
Entretien requis	25-7	Breakin Plus.....	10-7
Maintenance et entretien.....	25-2	Gazole	
Manipulation et élimination des cendres	25-2	Tier 4 Interim/Phase IIIB, Tier 4 Final/Phase IV, et Phase V.....	10-8
Mise au rebut.....	25-2	Intervalles d'entretien.....	10-9
Nettoyage	25-1	Remplacement.....	40-6
Nettoyage et entretien.....	25-1	Huile moteur Breakin Plus	10-7
Régénération passive.....	25-5	Huile pour moteur diesel	
Vue d'ensemble du système	25-3	Tier 4 Interim/Phase IIIB, Tier 4 Final/Phase IV, et Phase V	10-8
Filtres à carburant			
Filtres, carburant.....	10-5		
Filtres à gaz d'échappement			
Entretien requis.....	25-7		
Maintenance et entretien	25-2		
Nettoyage.....	25-1		
Nettoyage et entretien.....	25-1		
Vue d'ensemble du système	25-3		
Filtres d'échappement			
Manipulation et élimination des cendres.....	25-2		
Mise au rebut	25-2		
Régénération passive	25-5		
		I	
		Indicateur de diagnostic DG14	
		Menu principal.....	15-10
		Menus essentiels	15-11
		Utilisation	15-9
		Indicateur de diagnostic PV101	
		Menu principal.....	15-7
		Principaux menus	15-8

Suite, voir page suivante

	Page		Page
Utilisation	15-6	Selon le besoin	
Indicateur de diagnostic PV480		Guide de nettoyage avant le démarrage	60-6
Menu principal.....	15-14	Tableau des intervalles d'entretien.....	30-2
Menus essentiels	15-15	Tous les jours	
Utilisation	15-13	Contrôles avant le démarrage	35-1
Informations supplémentaires sur l'entretien	60-1		
Intervalles d'entretien		M	
Généralités.....	30-1	Marques commerciales	-4
Intervalles de vidange d'huile moteur et de		Mélange de lubrifiants	10-10
remplacement du filtre		Moteur	
Tier 4 Interim/Phase IIIB, Tier 4		Arrêt	20-9
Final/Phase IV, et Phase V		Contrôle de la connexion à la masse	40-12
Applications OEM.....	10-9	Démarrage	20-2
		Fonctionnement	20-5
J		Fonctionnement par temps froid	20-8
John Deere PowerSight.....	15-41	Modification du régime.....	20-7
		Pannes et remèdes.....	65-5
L		Ralenti.....	20-6
Liquide de refroidissement		Réchauffage.....	20-5
Contrôle du point de gel.....	10-14	Réglage du régime.....	40-15
Mélange avec concentré, qualité de l'eau.....	10-12	Rodage	20-1
Mise au rebut	10-14	Vérifications quotidiennes avant le démarrage	35-1
Moteur diesel		Moteurs diesel, effets du froid	10-6
Moteur avec chemises de cylindre humides	10-11		
Utilisation en climat chaud	10-13	N	
Liquide de refroidissement du moteur		Nettoyage avant le démarrage	
Mise au rebut	10-14	Guide	60-6
Liquide de refroidissement:		Nettoyage du filtre à gaz d'échappe-	
Ajout.....	60-5	ment.....	25-5, 60-11
Lubrifiant		Nettoyage du filtre à gaz d'échappement	
Mélange	10-10	automatique (AUTO).....	25-5
Lubrification et entretien		Nettoyage du filtre à gaz d'échappement	
500 heures/12 mois		avec machine en stationnement	25-6
Contrôle de la pompe à eau	40-8	Nettoyage du moteur	65-20
Entretien de la batterie	40-4	Nettoyage du moteur à la vapeur	65-20
Vérification des supports de moteur	40-9	Nettoyage manuel du filtre à gaz d'échappement	25-6
Vérification du circuit de refroidissement.....	40-13	Notes	
Selon le besoin		Numéro de série du contrôleur du moteur (ECU) ...	01-7
Vérification des fusibles.....	60-12	Numéro de modèle de la pompe d'alimentation	01-6
Vidange de l'eau du filtre à carburant.....	60-2	Numéro de série	
Lubrification et entretiens périodiques		Contrôleur du moteur (ECU).....	01-7
1500 heures de service		Pompe d'alimentation haute pression	01-6
Remplacement du filtre de carter-moteur ouvert..	50-1	Numéro de série du contrôleur du moteur (ECU).....	01-7
500 heures de service/12 mois		Numéro de série post-traitement.....	01-6
Contrôle de la connexion à la masse du			
moteur	40-12	O	
Contrôle de pression du circuit de		Orientation, moteur.....	-6
refroidissement	40-14		
Contrôle du système d'aération du		P	
carter-moteur ouvert (OCV).....	40-8	Pannes et remèdes	
Entretien de l'extincteur.....	40-4	Diagnostics des codes de diagnostic intermittents..	65-4
Vérification et réglage des régimes moteur.....	40-15	Fonctionnement des codes de diagnostic.....	65-4
Selon besoin		Généralités.....	65-1
Vérification du câblage électrique et des			
connexions	60-12		

Suite, voir page suivante

	Page		Page
Généralités, moteur	65-5	Système d'aération du carter-moteur ouvert (OCV)	40-8
Liste des codes de diagnostic	65-2	Contrôle	40-8
Performances en matière d'émissions		Système de contrôle des émissions	85-5
Modification	-3	Autocollant de certification	85-5
Pompe à eau			
Contrôle	40-8		
Pouvoir lubrifiant du gazole	10-2		
Puissances nominales	75-2		
Purge du circuit de carburant	60-2		
		T	
Q		Tableau d'entretien	
Quotidien, entretien avant le démarrage	80-1	500 heures de service ou 12 mois	80-2
		500 heures ou 12 mois	80-1
		Selon le besoin	80-5
R		Tableau de bord PV101	15-4
Rangement		Fonction des composants	15-4
Consignes	70-1	Tableau de bord PV480	15-12
Régénération passive	25-5	Fonction des composants	15-12
Régime moteur		Tableau des couples de serrage	
Modification	20-7	Boulonnerie US	75-4
Registre des opérations d'entretien		Système mtrique	75-5
1500 heures	80-3	Tableau, intervalles d'entretien	30-2
3000 heures ou 36 mois	80-3	Tableaux de bord	
6000 heures ou 72 mois	80-4	Affichage de données de configuration	15-17
Registre des opérations de lubrification et d'entretien périodique	80-1	Affichage des codes de diagnostic actifs	15-21
Registres		Affichage des codes de diagnostic enregistrés	15-19
Numéro de modèle de la pompe d'alimentation	01-6	Changement des unités de mesure	15-29
Remisage prolongé		Codes d'arrêt du moteur	15-24
Préparation du moteur	70-2	Configuration d'affichage de 1 paramètre à la fois	15-31
Remise en service après	70-3	Configuration de l'affichage de 4 paramètres à la fois	15-37
Remplacement du filtre à air	60-8	Fonction des composants	15-1
Rodage, moteur	20-1	John Deere PowerSight	15-41
		Navigation dans le menu principal	15-15
		Réglage de contraste	15-27
		Réglage du rétroéclairage	15-26
S		Témoins de filtre à gaz d'échappement	25-4
Scurit attention aux fuites de liquides sous pression		Thermostat	
Attention aux fuites de liquides sous pression	05-12	Dépose	55-5
Scurit du soudage	65-26	Essai de la température d'ouverture	55-5
Sécurité, manipuler le carburant avec précaution — Prévenir les incendies		Pose	55-5
Prévention des incendies, sécurité de manipulation du carburant	05-4	Touches et témoins de l'indicateur de diagnostic	25-4
Soupapes			
Jeu, vérification et réglage	45-1	U	
Stockage des lubrifiants		Unités de mesure, changement	15-29
Stockage, lubrifiants	10-10		
Stockage du carburant	10-3	V	
Supports de moteur		Vérification et réglage	
Vérification	40-9	Soupapes	45-1
		Vérifications quotidiennes avant le démarrage	35-1
		Vues du moteur	-6

