

Motores Diesel O.E.M. 2,9 L (EWX)



JOHN DEERE



MANUAL DO OPERADOR
Motores Diesel O.E.M. 2.9 (EWX)
OMRG39823 EDIÇÃO 30OCT25 (PORTUGUESE)

John Deere Power Systems

Edição Internacional
PRINTED IN U.S.A.



Introdução

Prefácio

LEIA ESTE MANUAL atentamente para aprender como operar e fazer corretamente a manutenção da sua máquina. Não respeitar este procedimento poderá resultar em ferimentos ou danos ao equipamento. Este manual e os Avisos de Segurança em sua máquina também podem estar disponíveis em outros idiomas. Consulte www.techpubs.deere.com (Ag&Turf/JDPS), www.johndeeretechno.com (C&F) ou seu concessionário John Deere para encomendar.

ESTE MANUAL DEVE SER CONSIDERADO parte permanente da sua máquina e deve permanecer com ela até o momento de sua venda.

AS MEDIDAS neste manual são apresentadas tanto no sistema métrico como no sistema de medidas usado nos Estados Unidos. Use somente peças de reposição e elementos de fixação corretos. Os acessórios de fixação métricos e de polegadas podem demandar chaves específicas adequadas para um dos dois sistemas.

Os lados DIREITO E ESQUERDO são determinados com base na direção do movimento de avanço do veículo.

ESCREVA OS NÚMEROS DE IDENTIFICAÇÃO DE PRODUTO (PIN) na seção de Especificações ou de Números de Máquina. Anotar com exatidão todos os números ajudará a encontrar a máquina em caso de roubo. As informações do PIN são úteis ao encomendar

peças. Guardar os números de identificação em um lugar seguro fora da máquina.

A GARANTIA é oferecida como parte do programa de assistência aos clientes da John Deere que operam e mantêm o equipamento como descrito neste manual. A garantia é explicada no certificado ou na declaração de garantia que você deve ter recebido no momento da compra.

Esta garantia assegura que a John Deere substituirá seus produtos que apresentem defeitos dentro do período de garantia. Em algumas circunstâncias, a John Deere também oferece melhorias em campo, frequentemente sem custos para o cliente, mesmo que o produto já esteja fora da garantia. Caso o equipamento seja mal utilizado ou modificado para alterar seu desempenho para além das especificações originais de fábrica, a garantia será anulada e as melhorias em campo poderão ser negadas. O ajuste de alimentação com combustível acima das especificações ou o aumento da potência das máquinas resultará nesta ação.

Se você não for o proprietário original desta máquina, será do seu interesse entrar em contato com o seu concessionário local John Deere para informá-lo do número de série de sua unidade. Isto ajudará a John Deere a notificá-lo sobre quaisquer problemas ou sobre melhorias de produtos.

DX,IFC1 -54-03APR09-1/1

A John Deere Está à Sua Disposição

A satisfação do cliente é vital para a John Deere.

Nossos concessionários esforçam-se para fornecer-lhe peças e serviços com eficiência e rapidez:

- Peças de serviços e manutenção para dar suporte ao seu equipamento.
- Técnicos de serviço treinados e as ferramentas de diagnóstico e reparo necessárias para fazer a manutenção do equipamento.
- **Peças de reposição, serviços de reparo e informações da John Deere para manutenção ou reparo estão disponíveis. Para obter mais informações, visite deere.com or deere.ca.**



TS201 —UN—15APR13

DX,IFC,JDS -54-30SEP25-1/1

Informações Obrigatórias Relacionadas a Emissões

Prestador de Serviços

Um oficina ou técnico de preferência do proprietário pode fazer manutenção, troca ou reparos dos sistemas e dispositivos de controle de emissões, com peças de reposição originais ou equivalentes. Porém, o serviço sob garantia, recolhimento de peças e outros serviços pagos pela John Deere devem ser executados em um centro de serviços autorizado pela John Deere.

DX,EMISSIONS,REQINFO -54-08DEC23-1/1

Desempenho de Emissões e de Adulteração

Operação e Manutenção

O motor, incluindo o sistema de controle de emissões, deve ser operado, usado e mantido de acordo com as instruções fornecidas neste manual para manter o desempenho de emissões do motor dentro os requisitos aplicáveis para a categoria/certificação do motor.

Adulteração

A adulteração ou uso indevido do sistema de controle de emissões do motor deve ocorrer; em particular em relação

a desativação ou não manter uma recirculação dos gases de escape (EGR) ou um sistema de dosagem de DEF. A adulteração com um sistema de controle de emissões do motor anulará a homologação da União Europeia (UE) e as garantias relacionadas a emissões aplicáveis.

DX,EMISSIONS,PERFORM -54-12JAN18-1/1

Marcas comerciais

Marcas comerciais	
AdBlue®	AdBlue é uma marca comercial da VDA, a Associação Alemã da Indústria Automotiva.
AMP®	AMP é uma marca comercial da Tyco Electronics
BIO-GREASE-GARD™	BIO-GREASE-GARD é uma marca registrada da Deere & Company
Bio Hy-Gard™	Bio Hy-Gard é uma marca comercial da Deere & Company
Bluetooth®	Bluetooth® é uma marca registrada da Bluetooth® SIG
Break-In™ Plus	Break-In é uma marca comercial da Deere & Company
CINCH®	CINCH é uma marca registrada da Cinch Inc.
COOL-GARD™ PLUS	COOL-GARD é uma marca comercial da Deere & Company
CoolScan™	CoolScan é uma marca comercial da Deere & Company
COOLSCAN™ PLUS	COOLSCAN é uma marca registrada da Deere & Company
John Deere Custom Performance™	John Deere Custom Performance é uma marca comercial da Deere & Company
Deere™	Deere é uma marca comercial da Deere & Company
DENSO®	DENSO é uma marca registrada da DENSO Corporation
DEUTSCH®	DEUTSCH é uma marca comercial da TE Connectivity
DieselScan™	DieselScan é uma marca comercial da Deere & Company
DuPont®	DuPont é uma marca comercial da E.I. DuPont de Nemours and Company
EXTREME-GARD™	EXTREME-GARD é uma marca comercial da Deere & Company
FleetGard™	FleetGard é uma marca registrada da Deere & Company
Fuelscan™	Fuelscan é uma marca registrada da Deere & Company
Fluke®	FLUKE é uma marca comercial da Fluke Corporation www.fluke.com
Funk™	Funk é uma marca registrada da Deere & Company
GREASE-GARD™	GREASE-GARD é uma marca registrada da Deere & Company
Hy-Gard™	Hy-Gard é uma marca comercial da Deere & Company.
JDLink™	JDLink é uma marca comercial da Deere & Company
JDParts™	JDParts é uma marca registrada da Deere & Company
JDPoint™	JDPoint é uma marca registrada da Deere & Company
John Deere™	John Deere é uma marca comercial da Deere & Company.
Loctite®	Loctite é uma marca comercial da Henkel Corporation
Metri-Pack®	Metri-Pack é uma marca comercial da Delphi Connection Systems
Misco®	Misco é uma marca comercial da Misco Refratômetro
OILSCAN PLUS™	OILSCAN PLUS é uma marca comercial da Deere & Company
Oilscan™	Oilscan é uma marca comercial da Deere & Company
Parker	Parker é uma marca comercial da Parker Hannifin Corporation
Permatex®	Permatex é uma marca registrada da Illinois Tool Works Inc.
Phoenix™	Phoenix é uma marca registrada da Deere & Company
Plastigage®	Plastigage é uma marca comercial da Perfect Circle Corporation
Plus-50™ II	Plus-50 é uma marca comercial da Deere & Company
PowerSight™	PowerSight é uma marca registrada da Deere & Company
PowerTech™	PowerTech é uma marca comercial da Deere and Company

Continua na próxima página

ZE59858.0000006 -54-13AUG25-1/2

Introdução

Marcas comerciais

PowerTech™ E	PowerTech é uma marca comercial da Deere and Company
PowerTech™ M	PowerTech é uma marca comercial da Deere and Company
PowerTech™ Plus	PowerTech é uma marca comercial da Deere and Company
Restore®	Restore é uma marca registrada da "Restore, Inc."
Scotch-Brite®	Scotch-Brite é uma marca comercial da 3M Co.
Scotch-Grip®	Scotch-Grip é uma marca registrada da 3M Co.
Service ADVISOR™	Service ADVISOR é uma marca comercial da Deere & Company
SERVICEGARD™	SERVICEGARD é uma marca registrada da Deere & Company
SPEEDI-SLEEVE®	SPEEDI-SLEEVE é uma marca registrada do SKF Group.
SWEDA™	SWEDA é uma marca comercial da Deere & Company
Swagelok®	Swagelok é uma marca comercial registrada da Swagelok Company.
TACH-N-TIME™	TACH-N-TIME é uma marca registrada da Bosch Automotive Service Solutions Inc.
TeamMate™	TeamMate é uma marca registrada da Deere & Company
TEFLON®	TEFLON é uma marca comercial da Du Pont Co.
Torq-Gard™	Torq-Gard é uma marca comercial da Deere & Company
TORX®	TORX é uma marca registrada da Acument Intellectual Properties, LLC
Vari-Cool™	Vari-Cool é uma marca comercial da Deere & Company
WEATHER PACK®	WEATHER PACK é uma marca comercial da Packard Electric
WINDOWS®	WINDOWS é uma marca comercial da Microsoft Corporation

ZE59858,0000006 -54-13AUG25-2/2

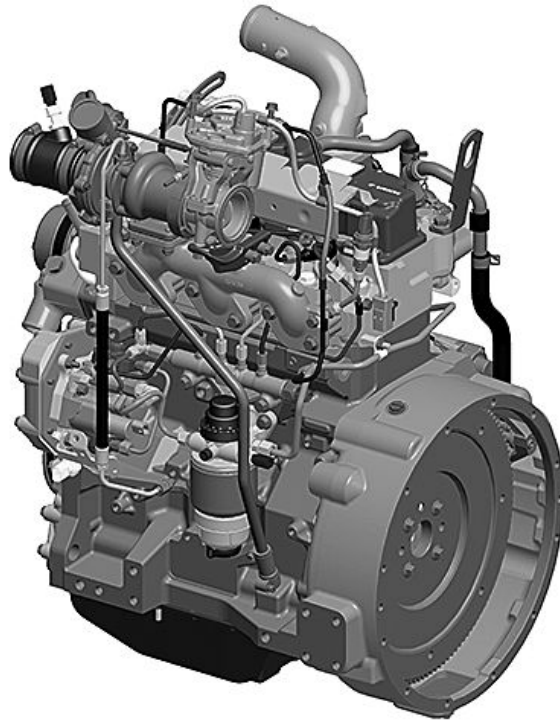
Introdução

ESTE MANUAL CONTÉM INFORMAÇÕES para operação e manutenção de Motores O.E.M. a Diesel de 2,9 L (EWX).

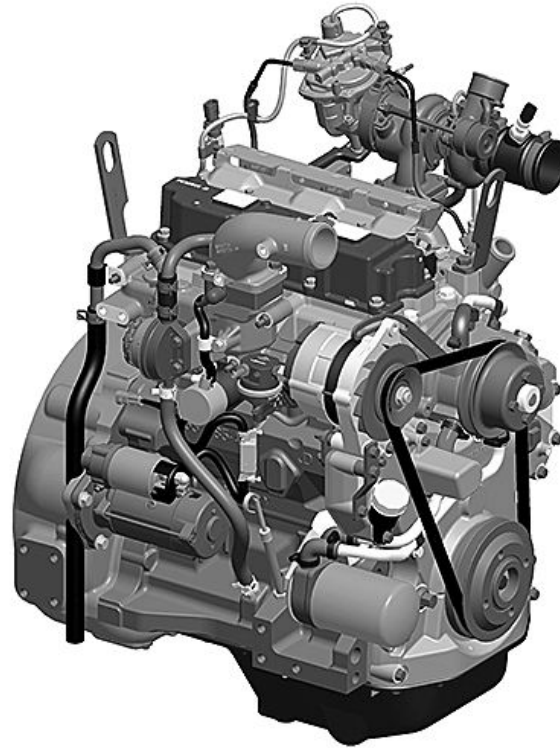
FXZXQRK,1760120124708 -54-10OCT25-1/1

Vistas de Identificação

NOTA: Há várias configurações de motor. Modelo do motor base mostrado.



Motor Base 3029 John Deere



Motor Base 3029 John Deere

RG25479—UN—11APR14

RG25478—UN—11APR14

KP41357,000009E -54-06NOV20-1/1

Registro da Garantia do Motor e Transmissão O.E.M.

RG37914 —UN—11DEC23



Escaneie este código para registrar seu motor O.E.M ou produto do trem de acionamento online. Você também pode nos visitar diretamente em [Registro da Garantia John Deere](#).

Por que registrar seu motor ou trem de acionamento OEM é uma ideia inteligente:

- **Obtenha serviço mais rápido.** Registrar seu motor ou produto de transmissão nos fornece as informações que necessitamos para atender suas necessidades de serviço de maneira rápida e completa.
- **Proteja seu investimento.** Você será mantido atualizado com novidades sobre o motor ou produto de transmissão.
- **Estenda sua garantia.** Você terá a opção de estender sua cobertura antes do fim da vigência da garantia padrão.
- **Mantenha-se informado.** Seja o primeiro a saber sobre novos produtos e ofertas econômicas da John Deere.

Você Está Coberto

Quando você adquire um motor ou produto de transmissão John Deere, não está comprando apenas pistões, virabrequins e acionamentos por engrenagens. Você está adquirindo a habilidade de fazer o trabalho. Sem tempo de inatividade, sem preocupações e sem problemas. E está comprando a certeza de que, se precisar de ajuda, uma rede forte de suporte estará lá, pronta para entrar em ação.

Confiança. É isso o que significam os motores John Deere, as transmissões John Deere e as garantias John Deere.

Longa duração. Garantias criadas para lhe dar confiança no seu motor ou produto de transmissão.

Suporte mundial. Obtenha serviço quando e onde necessitar. A John Deere possui mais de 4,000 locais de serviço em todo o mundo.

Peças e serviços genuínos da John Deere. As oficinas de serviço autorizadas só utilizam peças ou componentes novos ou remanufaturados fornecidos pela John Deere.

Duração da Garantia

Os operadores de equipamentos não podem arcar com tempos de inatividade ou reparos inesperados. É por isso que oferecemos garantias abrangentes sobre nossos O.E.M. industriais, motores marítimos e produtos de trem de aração.

- **Motores O.E.M.:** garantia de 2 anos/2.000 horas, com horas ilimitadas no primeiro ano.
- **Produtos de Trem de Acionamento:** garantia de 12 meses/2.000 horas. Na falta de um horímetro funcional, as horas de uso serão determinadas com base em 12 horas de uso por dia de calendário.

Essas garantias vigoram na data em que o motor ou o produto do trem de adutor é entregue ao primeiro comprador de varejo. Registre seu motor ou produto de transmissão para aproveitar toda a vantagem dos serviços e da rede de suporte da John Deere.

Além disso, garantias estendidas do motor estão disponíveis sob certas condições. A John Deere oferece uma variedade de garantias compradas para estender o período de garantia do seu motor. Você terá a opção de estender sua cobertura antes do fim da vigência da garantia padrão.

Obter Serviço de Garantia

Os serviços em garantia devem ser solicitados através de uma oficina autorizada de serviço da John Deere antes do término da garantia. Evidências da data de entrega do motor ou produto de transmissão ao primeiro comprador de varejo deverão ser apresentadas ao solicitar serviços em garantia. As oficinas autorizadas de serviço incluem:

- Distribuidor John Deere
- Distribuidor de serviços OEM John Deere
- Distribuidor de equipamentos John Deere
- Distribuidor marítimo John Deere

Rede de Suporte Mundial

Introdução

Visite o [Localizador Global de Concessionários](https://www.deere.com/en/parts-and-service/warranty-and-protection-plans/warranties/warranty-statements) para encontrar a assistência técnica autorizada de motor ou trem de acionamento mais próxima de você. Para obter detalhes completos sobre a garantia, visite [https://www.deere.com/en/parts-and-service/warranty-](https://www.deere.com/en/parts-and-service/warranty-and-protection-plans/warranties/warranty-statements)

[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> para visualizar, baixar ou imprimir a declaração de garantia do seu motor ou produto do trem de acionamento.

RG, OEMWarranty, EngineOM -54-12MAY25-2/2

Proprietário do Motor

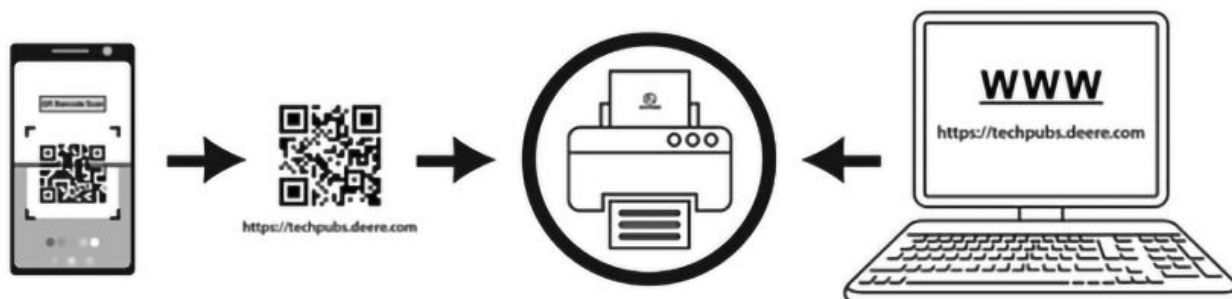
Proprietário do Motor John Deere:

É importante que o novo motor seja registrado para garantia de fábrica. O registro do motor permitirá que o Concessionário de Serviços verifique o status da garantia se for necessário efetuar reparos. A internet é a forma mais fácil de registrar o motor. Para registrar o motor pela internet para fins de garantia, use a seguinte URL: <http://www.johndeere.com/enginewarranty>

O concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços também poderá fornecer esse serviço. A manutenção do motor pode ser feita por todos os concessionários das marcas AG, C&F, e JDPS. Para consultar a rede de Concessionários de Serviço John Deere ou localizar o Concessionário mais próximo, use a seguinte URL: <http://www.johndeere.com/dealer>

JR74534,000026F -54-09MAY25-1/1

Instruções para Download



Instructions, manuals, and other documents may be downloaded at www.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. 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. La scansione del codice QR su un dispositivo portatile indirizza automaticamente al sito.

Anleitungen, Handbücher und andere Dokumente können unter www.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. 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. 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. Сканирование QR-кода на мобильном устройстве будет автоматически отправлять на сайт.

Conteúdo

Página	Página
Manutenção de Registros	
Registrar Número de Modelo e Série do Motor ..01-1	Proteção Contra Borrifos a Alta Pressão..... 05-11
Códigos de Opções do Motor.....01-4	Evite Explosões da Bateria.....05-12
Registro dos Números de Série de Pós-tratamento.....01-6	Evitar contato com escape quente 05-12
Registre o Número do Modelo da Bomba de Combustível de Alta Pressão 01-6	Limpeza dos filtros de escape 05-12
Registro do Número de Série da ECU (Unidade de Controle do Motor).....01-7	Trabalhe em Área Ventilada 05-13
	Fazer manutenção do sistema de arrefecimento com segurança.....05-13
	Descarte Adequado dos Resíduos 05-13
Segurança	Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento
Reconhecimento das Informações de Segurança.....05-1	Combustível Diesel..... 10-1
Compreenda as Palavras de Sinalização.....05-1	Aditivos de Combustível Diesel Complementares 10-2
Implementação das Instruções de Segurança ...05-1	Lubricidade do Combustível Diesel 10-2
Substituir avisos de segurança.....05-2	Manuseio e Armazenamento de Combustível Diesel 10-2
Iluminação da Área de Trabalho com Segurança.....05-2	Combustível Biodiesel 10-3
Trabalho em Área Limpa 05-2	Teste do Combustível Diesel 10-4
Utilize as Ferramentas Adequadas 05-3	Filtros de combustíveis..... 10-4
Viva com Segurança 05-3	Minimização do Efeito do Frio sobre Motores a Diesel 10-5
Prevenção de Partida Imprevista da Máquina.....05-3	Óleo de amaciamento de motor John Deere Break-In™ Plus 10-6
Manusear combustível com segurança—evitar chamas 05-4	Óleo de Motor Diesel — Interim Tier 4, Final Tier 4, Estágio IIIB, Estágio IV e Estágio V 10-7
Emergências.....05-4	Intervalos de Troca de Filtro e Óleo do Motor — Motores Interim Tier 4, Final Tier 4, Estágio IIIB, Estágio IV e Estágio V — Aplicações OEM..... 10-8
Manuseie o fluido de partida a frio com segurança 05-4	Intervalos de serviço do filtro e óleo do motor diesel.....10-8
Em Caso de Incêndio 05-5	Mistura de Lubrificantes 10-9
Manuseio de Fluidos com Cuidado - Evite Incêndios.....05-5	Armazenar lubrificantes.....10-9
Evitar Risco de Eletricidade Estática ao Reabastecer 05-6	Filtros de óleo 10-9
Manutenção de Máquinas com Segurança 05-6	Líquido de arrefecimento do motor a diesel (motor com camisas de cilindros de bucha úmida) 10-10
Uso de Roupas de Proteção 05-6	Qualidade da Água para Misturar com Concentrado de Líquido de Arrefecimento .. 10-11
Proteção Contra Ruído.....05-7	Operar em Climas de Temperatura Quente. 10-12
Manusear baterias com segurança.....05-7	Testar Ponto de Congelamento do Líquido de Arrefecimento 10-12
Evite as Queimaduras Causadas por Ácidos 05-8	Descarte do Líquido de Arrefecimento 10-13
Manter-se afastado de sistemas de transmissão rotativos 05-8	
Instalar todas as proteções 05-9	
Prática de Manutenção Segura 05-9	
Remova a Tinta Antes de Soldar ou Aquecer ..05-10	
Evite Aquecer Áreas Próximas às Linhas de Fluido Pressurizado 05-10	
Evite Fluidos Sob Alta Pressão 05-11	
Não abra o sistema de combustível de alta pressão..... 05-11	

Continua na próxima página

Instruções originais. Todas as informações, ilustrações e especificações neste manual são baseadas nos dados mais recentes disponíveis no momento da publicação. Reservamo-nos o direito de efetuar alterações a qualquer momento sem aviso prévio.

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

	Página
Painéis de Instrumentos	
Painéis de Instrumentos.....	15-1
Painéis de Instrumentos PV101	15-4
Indicador de Diagnóstico PV101 — Uso	15-6
Indicador de Diagnóstico PV101 — Menu Principal	15-7
Indicador de Diagnóstico PV101 — Menus Essenciais	15-8
Indicador de Diagnóstico DG14 — Uso.....	15-9
Indicador de Diagnóstico DG14 — Menu Principal	15-10
Indicador de Diagnóstico DG14 — Menus Essenciais	15-11
Painel de Instrumentos PV480	15-12
Indicador de Diagnóstico PV480 — Uso	15-13
Indicador de Diagnóstico PV480 — Menu Principal	15-14
Indicador de Diagnóstico PV480 — Menus Essenciais	15-15
Navegação no Menu Principal.....	15-15
Dados de Configuração do Motor.....	15-17
Como Acessar os Códigos de Falhas Armazenados	15-19
Como Acessar os Códigos de Falhas Ativos ...	15-21
Alerta de Parada da Máquina Requerida	15-23
Códigos de Parada do Motor.....	15-24
Ajustar luz de fundo.....	15-26
Ajuste de Contraste	15-27
Seleção de Unidades de Medição.....	15-29
Configuração da Exibição de Um Parâmetro ...	15-31
Configuração da Exibição de 4 Parâmetros	15-37
PowerSight da John Deere.....	15-41
Operação do Motor	
Serviço de Amaciamento.....	20-1
Aplicações em Grupo Gerador (Reserva)	20-2
Partida do Motor	20-2
Operação Normal do Motor	20-4
Aquecimento do Motor	20-5
Motor em baixa rotação.....	20-5
Troca de Rotação do Motor.....	20-6
Operação em Clima Frio	20-7
Parada do motor.....	20-8
Limitações do Acionamento Auxiliar por Engrenagens.....	20-9
Uso de Bateria Auxiliar ou Carregador.....	20-9
Sistema de Pós-tratamento	
Limpeza e Manutenção do Filtro de Escape	25-1
Filtro de Escape — Limpeza	25-1
Manutenção e Serviço do Filtro de Partículas Diesel (DPF).....	25-2
Filtro de Exaustão — Manuseio e Descarte das Cinzas do Filtro de Partículas Diesel	25-2
Filtro de Escape— Descarte.....	25-2

	Página
Visão Geral do Sistema do Filtro de Escape.....	25-3
Visão Geral das Teclas e Indicadores do Indicador de Diagnóstico.....	25-4
Regeneração Passiva	25-5
Limpeza Automática (AUTO) do Filtro de Escape	25-5
Limpeza do Filtro de Escape Manual/com a Máquina Estacionada	25-6
Desativar Limpeza do Filtro do Escape.....	25-7
Manutenção do Filtro de Escape Necessária.....	25-7
Lubrificação e Manutenção	
Informações Obrigatórias	
Relacionadas a Emissões.....	30-1
Observância dos Intervalos de Manutenção	30-1
Usar combustíveis, lubrificantes e líq. de arrefecimento corretos	30-1
Tabela de Intervalos de Serviços de Lubrificação e Manutenção	30-2
Lubrificação e Manutenção — Diariamente	
Verificações diárias de pré-partida	35-1
Lubrificação e Manutenção — 250 Horas de Operação/12 Meses	
Remoção e Instalação do Filtro de Combustível	37-1
Lubrificação e Manutenção — 500 Horas de Operação/12 Meses	
Remoção e Instalação do Filtro de Combustível	40-1
Manutenção do Extintor de Incêndio	40-4
Manutenção da Bateria	40-4
Troca do Óleo do Motor e Substituição do Filtro	40-6
Inspeção Visual da Bomba de Líquido de Arrefecimento	40-8
Verificação da Ventilação do Câter do Motor Aberto (OCV)	40-8
Verificação dos Suportes do Motor.....	40-9
Verificação da Tensão da Correia em V do Ventilador e do Alternador	40-10
Verificar sistema de admissão de ar.....	40-12
Verificação da Conexão de Aterramento do Motor	40-12
Verificação do Sistema de Arrefecimento.....	40-13
Teste de Pressão do Sistema de Arrefecimento.....	40-14
Verificação e Ajuste das Rotações do Motor....	40-15
Lubrificação e Manutenção — 1200 Horas de Operação	
Verificação e Ajuste de Folga da Válvula	45-1

Continua na próxima página

	Página
Lubrificação e Manutenção — 1500 Horas de Operação/24 Meses	
Troca do Filtro de OCV (Ventilação de Câter Aberto)	50-1

Lubrificação e Manutenção — 6.000 Horas/72 Meses	
Lavagem e Reabastecimento do Sistema de Arrefecimento	55-1
Teste da Temperatura de Abertura do Termostato	55-5

Manutenção Conforme Necessário	
Informações Adicionais de Manutenção	60-1
Não Modifique o Sistema de Combustível	60-1
Drenagem da Água do Filtro de Combustível	60-2
Sangria do Sistema de Combustível	60-2
Adição de Líquido de Arrefecimento	60-5
Guia de Limpeza Antes da Partida	60-6
Substituição do Purificador de Ar de Estágio Único	60-7
Substituição do Elemento do Filtro do Purificador de Ar da Vedação Axial	60-8
Substituição do Elemento do Filtro do Purificador de Ar da Vedação Radial	60-10
Limpeza do Filtro de Escape	60-11
Substituição da Correia do Ventilador	60-11
Verificação de Fusíveis	60-12
Verificação da Fiação Elétrica e das Conexões	60-12
Verificação dos Compressores de Ar	60-12

Solução de Problemas	
Informações Gerais de Solução de Problemas	65-1
DTCs (Códigos de Diagnóstico de Falhas) — Listagem	65-2
DTCs (Códigos de Diagnóstico de Falhas) — Operação	65-4
Diagnósticos DTC Intermitentes	65-4
Solução de Problemas do Motor	65-5
Precauções para o sistema elétrico ao limpar motor com vapor	65-20
Layout do Chicote Elétrico do Motor	65-21
Precauções ao soldar	65-26
Esquema Elétrico 1 do 2,9L	65-27
Diagrama Elétrico 2 do 2,9L	65-30
Diagrama Elétrico 3 do 2,9L	65-32
Diagrama Elétrico 4 do 2,9L	65-33
Diagrama Elétrico 5 do 2,9L	65-36
Diagrama Elétrico 6 do 2,9L	65-38
Diagrama Elétrico 7 do 2,9L	65-40
Diagrama Elétrico 8 do 2,9L	65-41
Diagrama Elétrico 9 do 2,9L	65-43

Armazenagem	
Orientações do Armazenamento do Motor	70-1

Preparação do Motor para o Armazenamento Prolongado	70-2
Remoção do Motor do Armazenamento Prolongado	70-3

Especificações	
Especificações Gerais de Motores OEM	75-1
Potências Nominais do Motor e Especificações do Sistema de Combustível	75-2
Quantidades de enchimento do óleo do câter do motor	75-3
Valores em Polegadas de Torque de Parafusos Unificados	75-4
Valores Métricos de Torque de Parafusos	75-5

Registros de Lubrificação e Manutenção	
Utilização dos Registros de Lubrificação e Manutenção	80-1
Manutenção Diária (Pré-partida)	80-1
Manutenção de 250 Horas ou 12 Meses	80-1
Manutenção de 500 Horas ou 12 Meses	80-2
1200 Horas	80-3
Manutenção de 1500 Horas ou 24 Meses	80-3
Manutenção de 6000 Horas ou 72 Meses	80-4
Manutenção Conforme Necessário	80-5

Garantia	
Garantia John Deere para Aplicações OEM	85-1
Etiqueta de Certificação do Sistema de Controle de Emissões	85-5
Emissões de Dióxido de Carbono (CO ₂)	85-6
Especificação de garantia de controle de emissões de carbono fora de estrada EPA - ignição por compressão	85-7
Declaração de Garantia de Sistemas de Controle de Emissões Fora de Estrada CARB — Ignição por Compressão	85-9
Declaração de Garantia de Controle de Emissões da China	85-16

Manutenção de Registros

Registrar Número de Modelo e Série do Motor

Localize e registre todos os números e letras do número de série do motor (A) e do número do modelo (B) encontrados na placa de dados com o número de série do motor nos espaços fornecidos abaixo.

Esses dois números são importantes para peças de reparo ou informações de garantia.

Para identificar as publicações específicas para o modelo de motor, consulte o [aplicativo PowerAssist](#) ou a [Livraria de Informações Técnicas John Deere](#).

Número de Série do Motor (A)

Número do Modelo do Motor (B)



Placa de Número de Série do Motor/Dados de Aplicação
RG33180 —UN—18NOV20



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

A—Número de Série do Motor B—Número do Modelo do Motor

Registro do Número de Série do Motor

Cada motor tem um número de série do motor John Deere com 13 dígitos identificando a fábrica que o produziu, a designação do modelo do motor e um número sequencial de seis dígitos.

NOTA: Os exemplos abaixo são apenas para referência.
O motor visualizado pode ser diferente do exemplo.

RG	6135	U	123456
Fábrica	Número de Cilindros e Deslocamento Total	Certificação Relativa às Emissões	Número de Série do Motor
CD = Saran, França	6180 = 6 cilindros, 18,0 litros	A, B, D, H, T = sem regulamentação de emissões	
JX = Rosario	6136 = 6 cilindros, 13,6 litros	A, B, E, F, H, T = Tier 1/Estágio I	
RG = Waterloo, IA	6135 = 6 cilindros, 13,5 litros	D, G, H, J, K, T = Tier 2/Estágio II	
PE = Torreón, México	6090 = 6 cilindros, 9,0 litros	L, M, N, P = Tier 3/Estágio III A	
PY = Pune, Índia	6068 = 6 cilindros, 6,8 litros	R, U, V, W, X, Y, Z = Interim Tier 4/Estágio III B e Final Tier 4/Estágio IV/Estágio V	
	4045 = 4 cilindros, 4,5 litros		
	3029 = 3 cilindros, 2,9 litros		

Número de Série do Motor (RG6135U123456)

Número do Modelo do Motor (Opção A)

6	135	H	F	C	09
Número de Cilindros	Deslocamento em Litros	Sistema de Admissão de Ar	Tipo de Usuário	Tipo de Aplicação	Certificação Relativa às Emissões
3	2,9	A = Turboalimentado e com resfriador de ar, ar à água	F = O.E.M. (Sistemas de Potência John Deere)	C = Industrial	120, 160, 220, 425 = Sem regulamentação de emissões
4	4,5	D = Naturalmente Aspirado		G = Grupo Gerador	001, 150, 180, 250 = Tier 1/Estágio I
6	6,8	H = Turboalimentado com resfriador de ar, ar a ar		M = Marítimo	270, 275, 070, 475 = Tier 2/Estágio II

Continua na próxima página

RG, SERIALPLATE, ENGINEOM -54-01JUN23-1/3

	9,0	T = Turboalimentado			280, 285, 485 = Tier 3/Estágio III A
	13,5				281, 295, 92, 93, 94, 95 = Interim Tier 4/Estágio III B
					96, 97, 98, 99 = Final Tier 4/Estágio IV/Estágio V
					Nova Designação
					04 = EWX
					05 = PWL
					06 = PVL
					07 = PSL
					08 = PVS
					09 = PSS

Número do Modelo do Motor (6135HFC09)

Número do Modelo do Motor (Opção B)

6	135	C	I	4	4	0
Número de Cilindros	Deslocamento em Litros	Aspiração	Tipo de Aplicação	Nível de Emissões	Tecnologia de Núcleo/Pós-Tratamento	Incremento
3	029 = 2,9	A = Resfriado a ar a líquido de arrefecimento	Configurável	0 = Tier 0 ou equivalente	Pós-tratamento	0 = Principal
4	040 = 3,9	C = Composto (Série)	I = Industrial	1 = Tier 1 ou equivalente	0 = Sem ATD Mecânica	1-9 = Designação incremental no caso de alteração significativa
6	045 = 4,5	D = Naturalmente aspirado	G = Transmissão do Gerador	2 = Tier 2 ou equivalente	1 = Sem ATD Elétrico	
	068 = 6,8	H = Resfriado Ar a ar	M = Marítimo	3 = Tier 3 ou equivalente	≥Interim Tier 4	
	090 = 9,0	T = Turboalimentado	P = Unidade de Alimentação do Conjunto de Geração	4 = Tier 4 ou equivalente	2 = Fluido único sem filtro de partículas	
	135 = 13,5	S = Resfriado a ar a água do mar	V = Unidade de Potência de Velocidade Variável	5 = Estágio V	3 = Fluido único com filtro de partículas	
	136 = 13,6				4 = Fluido duplo sem filtro de partículas	
	180 = 18,0				5 = Fluido duplo com filtro de partículas	
					Tecnologia de Núcleo	
					0 = Mecânica	
					1 = Elétrico 2 V. Turbocompressor fixo	
					2 = Elétrico 2 V. WG ou VGT	
					≤Tier 4	

Continua na próxima página

RG,SERIALPLATE,ENGINEOM -54-01JUN23-2/3

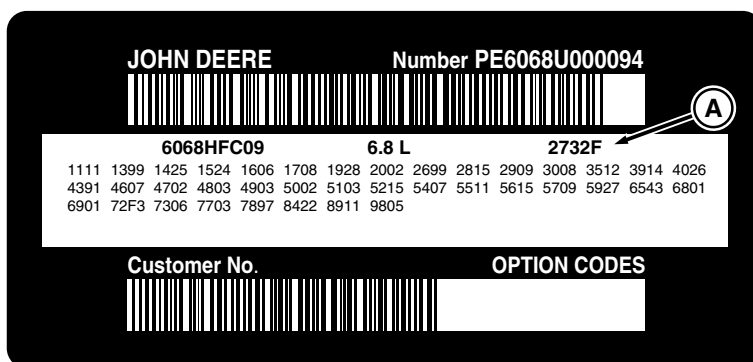
Manutenção de Registros

					3 = Elétrico 4 V. Turbocompressor fixo	
					4 = Elétrico 4 V. WG ou VGT	
					5 = Elétrico 2 V c/ EGR. Turbocompressor fixo	
					6 = Elétrico 2 V c/ EGR. WG ou VGT	
					7 = Elétrico 4 V c/ EGR. Turbocompressor fixo	
					8 = Elétrico 4 V c/ EGR. WG ou VGT	

Número do Modelo do Motor (6135CI440)

RG,SERIALPLATE,ENGINEOM -54-01JUN23-3/3

Códigos de Opções do Motor



Exemplo de Etiqueta de Códigos de Opções

A—Código Base do Motor
(exemplo)

Os motores OEM têm uma etiqueta com o código de opções do motor fixa na tampa do braço do balancim. Esses códigos indicam quais opções de motor foram instaladas no motor na fábrica. Quando precisar de peças ou serviços, forneça esses números ao concessionário local da John Deere, ao distribuidor do motor ou a outro prestador de serviços.

A etiqueta dos códigos de opções do motor inclui um código base do motor (A). Esse código base também deve ser registrado juntamente com os códigos de opções. Por vezes será necessário indicar este código de base para diferenciar dois códigos de opção idênticos para o mesmo modelo de motor.

Os dois primeiros dígitos de cada código identificam um grupo específico, tal como os alternadores. Os dois últimos dígitos de cada código identificam uma opção específica instalada no seu motor, como um alternador de 24 V e 120 A.

Se um motor for encomendado sem um determinado componente, os dois últimos dígitos do código de opção desse grupo funcional serão 99, 00 ou XX. A lista a seguir mostra apenas os dois primeiros dígitos dos números do código. Para referência futura, como encomendar peças de reparo, é importante ter disponíveis esses números de código. Para assegurar essa disponibilidade, insira nos espaços fornecidos na página a seguir o terceiro e quarto

dígitos indicados na etiqueta de códigos de opções do motor.

Uma etiqueta de código de opção adicional também pode ser fornecida (em um saco plástico conectado ao motor ou inserida na documentação da máquina). Recomenda-se colocar esta etiqueta nesta página do manual do operador ou no livreto de Garantia do Proprietário do Motor em Códigos de Opção.

O fabricante da máquina pode ter colocado a etiqueta em uma área acessível específica (dentro do compartimento ou próximo de uma área de manutenção).

A etiqueta dos códigos de opções do motor pode não ter todos os códigos de opções, no caso de ter sido adicionada uma opção após o motor ter saído da fábrica.

Se a etiqueta dos códigos de opções for perdida ou destruída, entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços para substituí-la.

Registre o Código Base (A) do seu motor nos espaços fornecidos abaixo para fácil referência.

Código Base do Motor (A):

Códigos de
Opções

Descrição

10_____	Proteção da tinta
11_____	Tampa do Braço do Balancim
12_____	Filtro de Óleo
13_____	Polia do Virabrequim
14_____	Carcaça do Volante
15_____	Volante
16_____	Sistema de Injeção de Combustível

Códigos de
Opções

Descrição

56_____	Tinta
57_____	Entrada da Bomba de Água
58_____	Eixo da TDP
59_____	Radiador de Óleo/Filtro de Óleo
60_____	Polia Adicional de Acionamento do Ventilador
61_____	Dispositivo Pós-tratamento/Silenciador
62_____	Montagem do Alternador

Continua na próxima página

RG, RG34710, 5004 -54-12MAY25-1/3

RG24026—UN—05AUG13

Códigos de Opções	Descrição	Códigos de Opções	Descrição
17_____	Entrada de Ar	63_____	Linhas de Combustível de Baixa Pressão
18_____	Filtro de Ar do Motor	64_____	Cotovelo de Escape
19_____	Cárter de Óleo	65_____	Turbocompressor
20_____	Bomba de Água	66_____	Interruptor de Temperatura
21_____	Tampa do Termostato	67_____	Sensores do motor
22_____	Termostato	68_____	Amortecedor
23_____	Acionamento do Ventilador	69_____	Placa com o Número de Série do Motor
24_____	Correia do Ventilador	70_____	Tubo de Decomposição (O.E.M.)
25_____	Ventilador	71_____	SCR (OEM)
26_____	Aquecedor do Bloco	72_____	Software de Desempenho e Etiquetas
27_____	Radiador/Trocador de Calor	7A_____	Software de Desempenho e Etiquetas
28_____	Coletor de Escape	73_____	Sistema de Dosagem de Pós-tratamento
29_____	Sistema do Ventilador	74_____	Ar-condicionado
30_____	Motor de Partida	75_____	Indicador de Restrição
31_____	alternador	76_____	Pressostato de Óleo
32_____	Linhas de fluido para escapamento de veículos a diesel (DEF), Pressão (O.E.M.)	77_____	Cobertura da Engrenagem de Distribuição (S450/S650)
33_____	Linhas de fluido para escapamento de veículos a diesel (DEF), Fornecimento/Retorno para o Tanque (O.E.M.)	78_____	Compressor de Ar
34_____	Tanque de DEF e Cabeçote (O.E.M.)	79_____	Certificação
35_____	Filtro de Combustível Final	80_____	Bomba de Água do Mar (Marítima)
36_____	Placa Dianteira e Eixos Intermediários	81_____	Filtro Primário de Combustível/Separador de Água
37_____	Bomba de Transferência de Combustível	82_____	Sistema de Ignição (Gás Natural)
38_____	Manual de Operação	83_____	Software de Desempenho do Veículo
39_____	Carcaça do Termostato	84_____	Chicote Elétrico
40_____	Vareta de Nível e Tubo	85_____	Sistema de Combustível (Gás Natural)
41_____	Acionamento Auxiliar Acionado por Correia (Polia da Manivela Adicional)	86_____	Polia do ventilador
42_____	Linha de fluido para escapamento de veículos a diesel (DEF), Módulo de Fornecimento para Injetor (O.E.M.)	87_____	Tensionador da Correia
43_____	Auxílio de Partida	88_____	Filtro de Óleo
44_____	Cobertura da Engrenagem de Distribuição (S350)	89_____	Sistema de EGR
44_____	Sensores do Acionamento do Tacômetro (S450/S650)	90_____	Software de Ajuste (O.E.M.)
45_____	Balanceadores Secundários	91_____	Kit de Instalação do Motor (S350)
46_____	Bloco de Cilindros com Eixo de Acionamento de Válvulas	92_____	Certificado de Teste do Motor/Acessórios do Motor (S350)
47_____	Virabrequim/Rolamentos Principais	92_____	Kit de Instalação do Motor (S450)
48_____	Bielas/Pistões/Camisas	93_____	Etiqueta de Emissões
49_____	Mecanismo de Acionamento da Válvula	94_____	Software do Cliente
50_____	Bomba de Óleo	95_____	Peças Instaladas na Fábrica

Continua na próxima página

RG, RG34710, 5004 -54-12MAY25-2/3

Códigos de Opções	Descrição	Códigos de Opções	Descrição
51_____	Cabeçote com Válvulas	96_____	Kit de Instalação do Motor/Enviado com (S450/S650)
52_____	Acionamento Auxiliar Acionado por Engrenagem	96_____	Chicote Elétrico da ECU (6125/6135)
53_____	Aquecedor de Combustível	97_____	Itens Instalados em Campo
54_____	Admissão de Ar Turbo	98_____	Cinta de Elevação do Motor
55_____	Suporte de Transporte	99_____	Apenas Peças de Manutenção

NOTA: Esta é uma lista completa de códigos de opção baseada nas informações mais recentes disponíveis no momento da publicação. Reserva-se o direito

de efetuar modificações a qualquer momento sem aviso prévio. Seu motor não irá conter todos os códigos de opção listados.

RG, RG34710, 5004 -54-12MAY25-3/3

Registro dos Números de Série de Pós-tratamento

Registre os números de seu dispositivo de pós-tratamento como mostrado nas placas de número de série do DPF (A) (B) e do DOC (C) (D). Ter esses números registrados e conservados em lugar seguro pode auxiliar no pedido de peças e ajudar na localização de itens furtados em caso de roubo.

Número de Peça do DPF. _____

Número de Série do DPF. _____

Número de Peça do DOC. _____

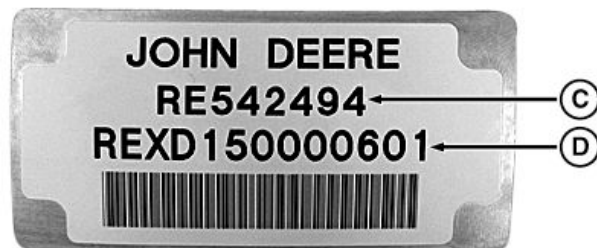
Número de Série do DOC. _____

A—Código de Peça do Filtro de Partículas de Diesel

B—Número de Série do Filtro de Partículas de Diesel

C—Número de Peça do Catalisador de Oxidação do Diesel

D—Número de Série do Catalisador de Oxidação do Diesel



Placas de Número de Série para Pós-tratamento

RG20010 —UN—11FEB11

ZE59858,0000293 -54-14NOV13-1/1

Registre o Número do Modelo da Bomba de Combustível de Alta Pressão

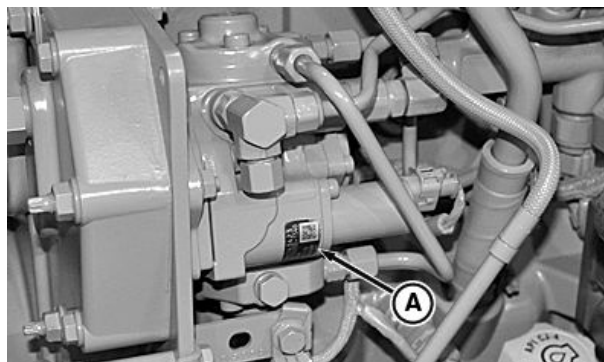
Anote os dados de número de modelo e número de série da bomba de combustível de alta pressão encontrados na placa de número de série (A).

Nº do Modelo. _____

Nº do Fabricante. _____

Nº de Série. _____

A—Placa do Número de Série



Anotar Número de Série da Bomba de Combustível de Alta Pressão

RG20108 —UN—15MAR11

ZE59858,0000294 -54-04SEP14-1/1

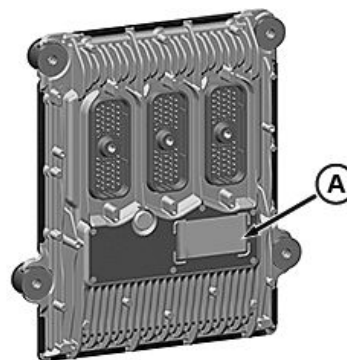
Registro do Número de Série da ECU (Unidade de Controle do Motor)

Registre a informação sobre número de peça e número de série encontrado na etiqueta do número de série (A) na Unidade de Controle do Motor (ECU), montada no motor ou perto dele.

Nº de Peça. _____

Nº de Série. _____

A—Etiqueta do Número de
Série



Registro do Número de Série da ECU (Unidade de Controle do Motor)

RG24819 —UN—04DEC13

ZE59858,0000295 -54-04DEC13-1/1

Segurança

Reconhecimento das Informações de Segurança

Este é um símbolo de alerta de segurança. Ao ver este símbolo na sua máquina ou neste manual, fique atento à possibilidade de ferimentos.

Siga as precauções recomendadas e as práticas seguras de operação.



T81389 —UN—28JUN13

DX,ALERT -54-29SEP98-1/1

Compreenda as Palavras de Sinalização

Uma palavra de sinalização—PERIGO, ATENÇÃO ou CUIDADO— é usada junto com o símbolo de alerta de segurança. PERIGO identifica os riscos mais graves.

Os adesivos de segurança PERIGO ou ATENÇÃO localizam-se próximos às áreas de risco específicas. Precauções gerais estão listadas nos adesivos de segurança de CUIDADO. A palavra CUIDADO também chama atenção para as mensagens de segurança neste manual.



TS187 —54—04JUN19

DX,SIGNAL -54-03MAR93-1/1

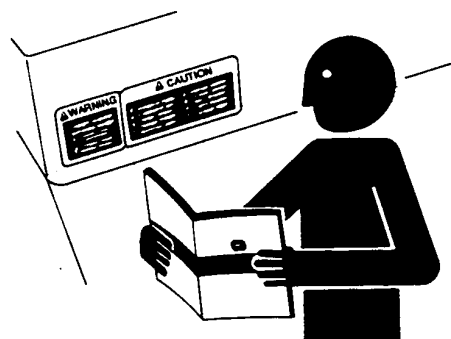
Implementação das Instruções de Segurança

Leia atentamente todas as mensagens de segurança deste manual e os adesivos de segurança da sua máquina. Mantenha os adesivos de segurança em boas condições. Substitua adesivos de segurança danificados ou ausentes. Certifique-se de que novos componentes e peças de reposição incluam os adesivos de segurança. Adesivos de segurança para reposição podem ser encontrados no seu concessionário John Deere.

Pode haver informações adicionais sobre segurança nas peças e componentes de fornecedores que não estejam reproduzidas neste manual do operador.

Aprenda como operar a máquina e como utilizar os controles adequadamente. Não deixe ninguém operar a máquina sem que tenha sido treinado.

Mantenha sua máquina em condições operacionais apropriadas. Modificações não autorizadas na máquina podem prejudicar o funcionamento e/ou a segurança e afetar a vida útil da máquina.



Caso não compreenda alguma parte deste manual e necessite de assistência, entre em contato com seu concessionário John Deere.

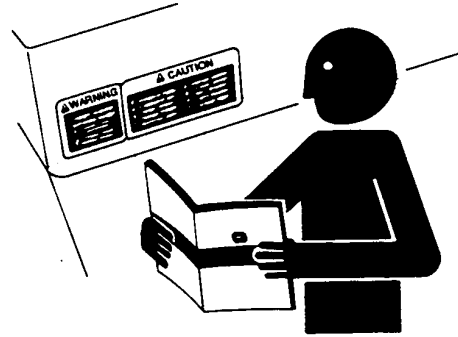
TS201 —UN—15APR13

DX,READ -54-01AUG22-1/1

Substituir avisos de segurança

Substitua avisos de segurança danificados ou perdidos. Use este manual do operador para a colocação correta de avisos de segurança.

Pode haver informações de segurança adicionais não reproduzidas neste manual do operador, contidas em peças e componentes oriundos de outros fornecedores.

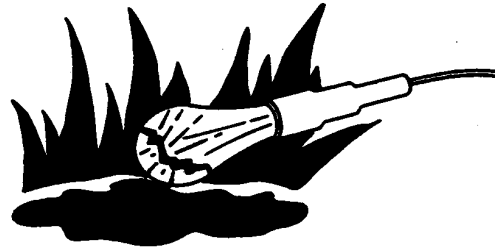


TS201 —UN—15APR13

DX,SIGNS -54-18AUG09-1/1

Iluminação da Área de Trabalho com Segurança

Ilumine sua área de trabalho adequadamente e com segurança. Use uma luz portátil de segurança para trabalhar dentro ou sob a máquina. Certifique-se de que a lâmpada esteja em volta de uma carcaça de arame. O filamento quente ou uma lâmpada acidentalmente quebrada pode inflamar o combustível ou o óleo em contato.



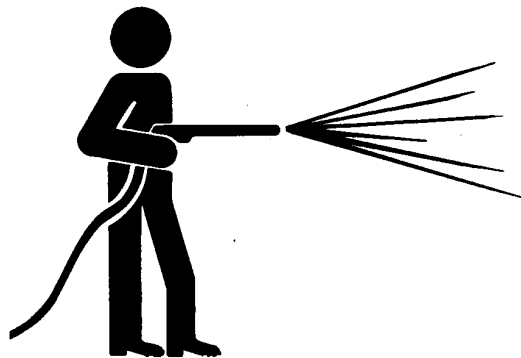
TS223 —UN—23AUG88

DX,LIGHT -54-04JUN90-1/1

Trabalho em Área Limpa

Antes de começar um trabalho:

- Limpe a área de trabalho e a máquina.
- Certifique-se de que todas as ferramentas necessárias para seu trabalho estejam disponíveis.
- Tenha as peças certas à disposição.
- Leia todas as instruções por inteiro; não tente atalhos.



T6642EJ —UN—18OCT88

DX,CLEAN -54-04JUN90-1/1

Utilize as Ferramentas Adequadas

Utilize as ferramentas adequadas para o trabalho. Ferramentas e procedimentos provisórios podem criar riscos de segurança.

Utilize ferramentas motorizadas somente para afrouxar peças e elementos de fixação rosqueados.

Para soltar e apertar as peças de fixação, use as ferramentas de tamanho correto. NÃO utilize ferramentas destinadas a unidades imperiais em elementos de fixação métricos. Evite acidentes pessoais provocados por a chaves que escorreguem.

Use somente peças de reposição de acordo com as especificações da John Deere.



TS779 —UN—08NOV89

DX,REPAIR -54-17FEB99-1/1

Viva com Segurança

Antes de devolver a máquina ao cliente, certifique-se de que a máquina esteja funcionando adequadamente, especialmente os sistemas de segurança. Instale todos os protetores e blindagens.



TS231 —54—07OCT88

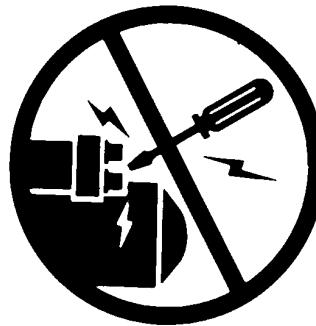
DX,LIVE -54-25SEP92-1/1

Prevenção de Partida Imprevista da Máquina

Evite possíveis ferimentos ou morte devido uma partida imprevista da máquina.

Não dê partida no motor fazendo conexão em ponte dos terminais do motor de arranque. O motor dará partida engrenado se os circuitos normais de segurança forem desviados.

NUNCA dê partida no motor estando fora do trator. Dê partida no motor somente estando no assento do operador, com a transmissão em ponto morto ou em posição de estacionamento.



TS177 —UN—11JAN89

DX,BYPAS1 -54-29SEP98-1/1

Manusear combustível com segurança—evitar chamas

Manuseie o combustível com cautela: ele é altamente inflamável. Não reabasteça a máquina quando estiver fumando ou perto de chamas ou fagulhas.

Sempre desligue o motor antes de reabastecer a máquina. Encha o tanque de combustível ao ar livre.

Evite incêndios mantendo a máquina livre de sujeira, graxa e detritos acumulados. Sempre limpe o combustível derramado.

Use somente um contentor de combustível apropriado para transportar líquidos inflamáveis.

Nunca abasteça o contentor de combustível sobre uma caminhonete com caçamba revestida de plástico. Sempre coloque o contentor de combustível no chão antes de reabastecer. Encoste o bico da mangueira da bomba de combustível no contentor de combustível antes de remover a tampa do contentor. Mantenha o bico da



mangueira da bomba de combustível em contato com a entrada do contentor de combustível ao abastecer.

Não armazene combustível próximo a chamas abertas, faíscas ou luzes piloto como dentro de um aquecedor de água ou outros dispositivos.

DX,FIRE1 -54-12OCT11-1/1

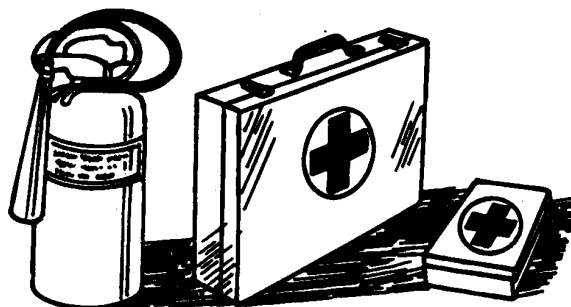
TS202 —UN—23AUG88

Emergências

Esteja preparado para qualquer incêndio.

Mantenha um kit de primeiros socorros e o extintor de incêndio sempre à mão.

Mantenha os números de emergência dos médicos, serviço de ambulância, hospital e bombeiros próximos do seu telefone.



DX,FIRE2 -54-03MAR93-1/1

TS291 —UN—15APR13

Manuseie o fluido de partida a frio com segurança

O fluido de partida é altamente inflamável.

Mantenha todas as faíscas e chamas afastadas ao manusear o fluido. Mantenha o fluido de partida a frio longe das baterias e dos cabos.

Para evitar a descarga acidental, ao guardar a lata pressurizada, mantenha o tampão no recipiente e guarde-o em um local fresco e protegido.

Não incinere ou perfure um recipiente com fluido de partida a frio.

Não use fluido de partida em um motor equipado com velas de pré-aquecimento ou aquecedor da admissão de ar.



DX,FIRE3 -54-14MAR14-1/1

TS1356 —UN—18MAR92

Em Caso de Incêndio

CUIDADO: Evite lesões.

Pare a máquina imediatamente ao primeiro sinal de incêndio. Um incêndio pode ser indicado pelo cheiro de fumaça ou visualização de chamas. Como o fogo aumenta e se alastra rapidamente, saia da máquina imediatamente e afaste-se com segurança do fogo. Não retorne à máquina! A segurança é a prioridade número um.

Chame os bombeiros. Um extintor de incêndio portátil pode apagar ou conter um incêndio pequeno até a chegada dos bombeiros; porém, extintores portáteis têm limitações. Sempre priorize a segurança do operador e de pessoas nas proximidades. Ao tentar apagar um incêndio, fique de costas para o vento com um caminho de fuga desobstruído para poder se afastar rapidamente se não for possível controlar o fogo.

Leia as instruções do extintor de incêndio e familiarize-se com sua localização, peças e operação antes de usá-lo se necessário. O corpo de bombeiros local ou distribuidores de equipamentos para incêndios podem oferecer treinamento e recomendações sobre extintores de incêndio.

Se o seu extintor não possuir instruções, siga essas orientações gerais:

1. Puxe o pino. Segure o extintor com o bico apontando para o lado oposto a você, e libere o mecanismo de travamento.
2. Direcione para baixo. Aponte o extintor para a base do fogo.
3. Aperte a alavanca de modo lento e uniforme.
4. Mova o bico de lado a lado.



TS227 —UN—15APR13

DX,FIRE4 -54-22AUG13-1/1

Manuseio de Fluidos com Cuidado - Evite Incêndios

Quando transferir ou utilizar combustível, evite fazê-lo na proximidade de aquecedores, chamas ou faíscas e não fumar.

Armazene os líquidos inflamáveis em lugar seguro onde não exista perigo de incêndio. Não perfure nem incinere vasilhames pressurizados.

Limpe a máquina e retire dela qualquer sujeira, graxas e outros resíduos.

Não guarde tecidos impregnados de óleo, pois eles podem inflamar-se espontaneamente.



TS227 —UN—15APR13

DX,FLAME -54-29SEP98-1/1

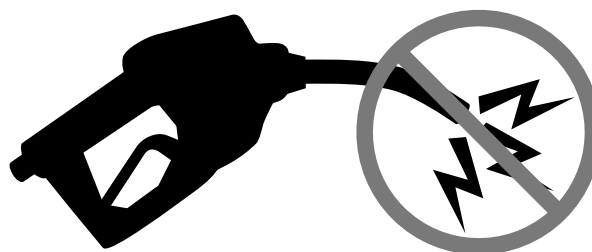
Evitar Risco de Eletricidade Estática ao Reabastecer

A remoção de enxofre e outros compostos de diesel com teor ultra-baixo de enxofre (ULSD) reduz sua condutividade e aumenta sua capacidade de armazenar uma carga estática.

As refinarias podem ter tratado o combustível com um aditivo dissipador de estática. Porém, existem muitos fatores que podem reduzir com o tempo a eficácia do aditivo.

As cargas estáticas podem acumular-se no combustível com teor ultra baixo de enxofre ao fluir através dos sistemas de distribuição de combustível. Uma descarga de eletricidade estática quando os vapores do combustível estiverem presentes poderia resultar em incêndio ou explosão.

Portanto, é importante certificar-se de que todo o sistema usado para reabastecer a máquina (tanque de alimentação de combustível, bomba de transferência, bico, e outros) esteja devidamente aterrado e conectado. Consulte com seu fornecedor de combustível ou do sistema de combustível para certificar-se que o sistema de distribuição cumpra com as normas de abastecimento para práticas corretas de aterramento e conexão.



DX,FUEL,STATIC,ELEC -54-12JUL13-1/1

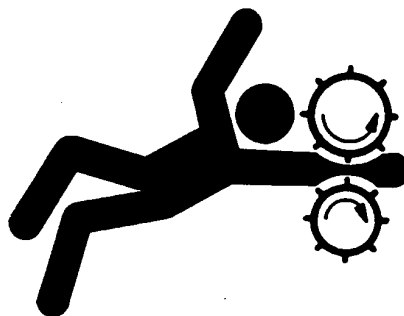
RG22142 —UN—17MAR14

RG21992 —UN—21AUG13

Manutenção de Máquinas com Segurança

Prenda o cabelo longo atrás da cabeça. Não use gravata, cachecol, roupas soltas e nem colares quando trabalhar próximo de máquinas, ferramentas ou de peças móveis de uma máquina. Se estes objetos se prenderem no equipamento, poderão resultar em graves ferimentos.

Remova anéis e outras jóias para prevenir choques elétricos ou enroscamento em peças móveis.



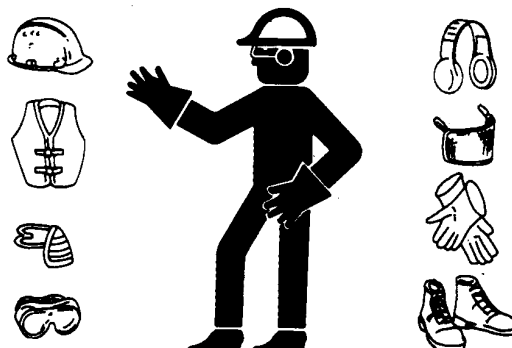
DX,LOOSE -54-04JUN90-1/1

TS228 —UN—23AUG88

Uso de Roupa de Proteção

Use roupa e equipamentos de segurança apropriados ao trabalho.

Operar equipamentos com segurança requer plena atenção do operador. Não use rádios nem fones de ouvido enquanto estiver a operar a máquina.



DX,WEAR2 -54-03MAR93-1/1

TS206 —UN—15APR13

Proteção Contra Ruído

A exposição prolongada ao ruído pode causar danos ou perda de audição.

Use dispositivos de proteção a audição apropriados, tais como protetores de ouvidos, para proteger contra barulhos altos ou incômodos.



TS207 —UN—23AUG88

DX,NOISE -54-03MAR93-1/1

Manusear baterias com segurança

O gás da bateria pode explodir. Mantenha faíscas e chamas longe das baterias. Utilize uma lanterna para verificar o nível do eletrólito da bateria.

Nunca verifique a carga da bateria ligando os polos com um objeto de metal. Use um voltímetro ou um densímetro.

Retire sempre a braçadeira do terminal de terra (—) da bateria primeiro e recoloque-o por último.

Ácido sulfúrico em eletrólito de bateria é suficientemente concentrado para queimar a pele, corroer roupas e causar cegueira se for salpicado para os olhos.

Para evitar perigos:

- Abastecer baterias em áreas bem ventiladas
- Usar proteção para os olhos e luvas de borracha
- Evitar o uso de ar comprimido para limpar baterias
- Evitar inalar os gases quando adicionar eletrólito à bateria
- Evitar derramar ou entornar o eletrólito
- Utilizar o procedimento correto para carregar e para bateria auxiliar.

Em caso de derramar ácido sobre a pele ou os olhos:

1. Lavar a pele com água.
2. Aplicar bicarbonato de sódio ou cal na área atingida para neutralizar os ácidos.
3. Lavar os olhos com água corrente durante 15—30 minutos. Procurar assistência médica imediatamente.

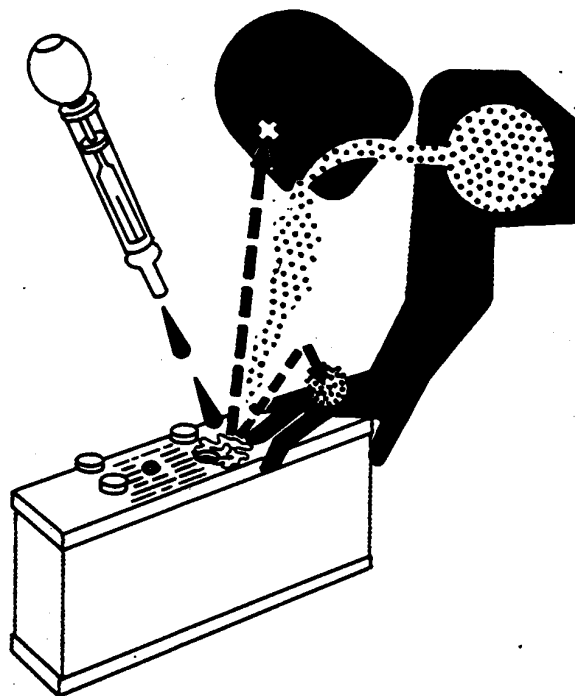
Em caso de ingestão do ácido:

1. Não induzir vômito.
2. Beber grandes quantidades de água ou leite, mas não mais do que 2 l (2 qt).
3. Procurar assistência médica imediatamente.

ALERTA: Placas e terminais de baterias e acessórios relacionados contêm chumbo e compostos de chumbo, elementos químicos reconhecidos pelo estado da Califórnia como causa para câncer e problemas reprodutivos. **Lave as mãos após o manuseio.**



TS204 —UN—15APR13



TS203 —UN—23AUG88

DX,WW,BATTERIES -54-02DEC10-1/1

Evite as Queimaduras Causadas por Ácidos

O ácido sulfúrico do eletrólito da bateria é venenoso. Ele é forte o suficiente para queimar a pele, furar as roupas e causar cegueira se atingir os olhos.

Evite o perigo:

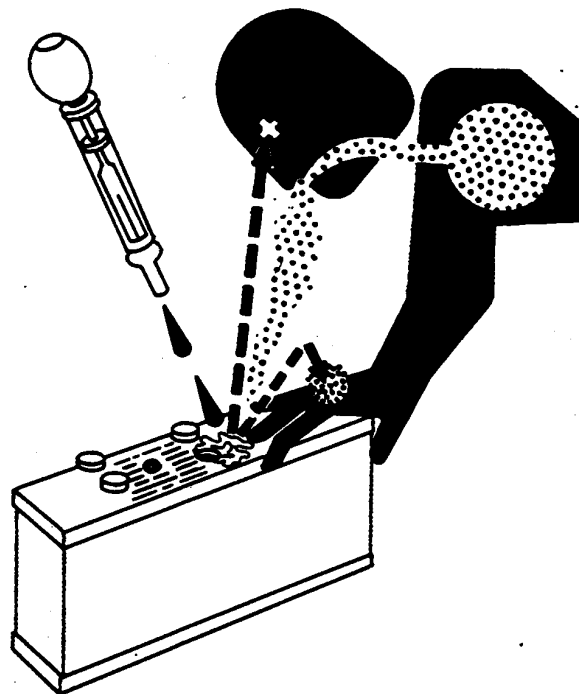
1. Enchendo as baterias em áreas bem ventiladas.
2. Usando proteção para os olhos e luvas de borracha.
3. Evitando respirar os gases ao adicionar eletrólito.
4. Evitando derramar ou entornar o eletrólito.
5. Use o procedimento adequado de partida ao usar cabos de ligação direta.

Se derramar ácido em si mesmo:

1. Lave a pele com água.
2. Aplique bicarbonato de sódio ou cal para ajudar a neutralizar o ácido.
3. Lave os olhos com água durante 15 a 30 minutos. Obtenha atendimento médico imediatamente.

Em caso de ingestão do ácido:

1. Não induza o vômito.
2. Beba grandes quantidades de água ou leite, mas sem exceder 2 l (2 quarts).
3. Obtenha atendimento médico imediatamente.



TS203 —UN—23AUG88

DX,POISON -54-21APR93-1/1

Manter-se afastado de sistemas de transmissão rotativos

O emaranhamento no sistema de transmissão rotativo pode causar ferimentos graves ou a morte.

Manter sempre todas as blindagens no lugar. Certifique-se de que as blindagens giratórias girem livremente.

Vista roupas adequadamente justas. Pare o motor e certifique-se de que todos os sistemas de transmissão e peças giratórias estejam parados antes de fazer ajustes, conexões ou qualquer tipo de manutenção no motor ou no equipamento movido pela máquina.



TS1644 —UN—22AUG95

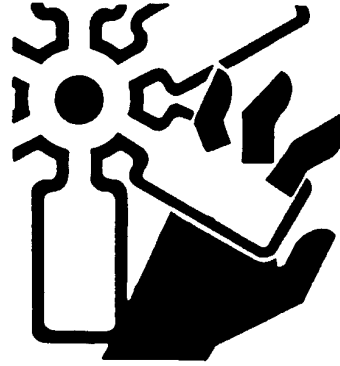
DX,ROTATING -54-18AUG09-1/1

Instalar todas as proteções

Ventiladores, correias, polias e comandos giratórios do sistema de arrefecimento podem causar graves lesões.

Mantenha sempre todas as proteções nos devidos lugares durante a operação do motor.

Vista roupas adequadamente justas. Pare o motor e certifique-se de que os ventiladores, correias, polias e comandos estejam parados antes de fazer ajustes, conexões ou limpeza próximo a ventiladores ou seus componentes de acionamento.



TS677 —UN—21SEP89

DX, GUARDS -54-18AUG09-1/1

Prática de Manutenção Segura

Compreenda o procedimento de manutenção antes de executar qualquer trabalho. Mantenha a área de trabalho limpa e seca.

Nunca lubrifique, ajuste ou faça manutenção na máquina quando esta estiver em movimento. Mantenha mãos, pés e vestimentas longe de peças acionadas por potência elétrica ou hidráulica. Desengate todas as fontes de potência, e opere os controles para aliviar a pressão. Baixe o equipamento até ao solo. Desligue o motor. Remova a chave. Permita que a máquina arrefeça.

Apoie de forma segura quaisquer elementos da máquina que tenham que ser levantados para que a manutenção possa ser feita.

Mantenha todas as peças em bom estado e adequadamente instaladas. Repare danos imediatamente. Substitua as peças gastas ou partidas. Remova quaisquer acumulações de massa lubrificante, óleo ou detritos.

Em equipamentos com motor, desligue o cabo terra da bateria (-) antes de fazer quaisquer ajustes nos sistemas elétricos ou antes de soldar na máquina.

Em implementos rebocados, desligue o conjunto de cabos de ligação do trator antes de fazer manutenção nos componentes do sistema elétrico ou antes de soldar na máquina.



TS218 —UN—23AUG88

DX, SERV -54-17FEB99-1/1

Remova a Tinta Antes de Soldar ou Aquecer

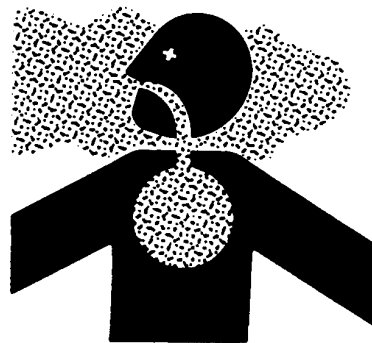
Evite gases e pó potencialmente tóxicos.

Gases perigosos podem ser gerados quando a tinta é aquecida por solda ou maçarico.

Remova a tinta antes de aquecer:

- Remova a tinta no mínimo a 100 mm (4 in.) da área a ser afetada pelo aquecimento. Se não for possível remova a tinta, utilize um protetor respiratório aprovado antes de aquecer ou soldar.
- Se for lixar ou raspar a tinta, evite respirar o pó. Use um respirador aprovado.
- Se usar solvente ou removedor de tinta, retire o removedor com água e sabão antes de soldar. Retire da área os vasilhames de solvente ou de removedor de tinta e outros materiais inflamáveis. Permita que os gases se dispersem por pelo menos 15 minutos antes de soldar ou aquecer.

Não use solvente clorado em áreas onde serão feitas soldas.



Faça todo o trabalho de solda em uma área bem ventilada para dispersar os gases tóxicos e o pó.

Jogue fora a tinta e o solvente adequadamente.

DX,PAINT -54-24JUL02-1/1

TS220 —UN—15APR13

Evite Aquecer Áreas Próximas às Linhas de Fluido Pressurizado

A pulverização inflamável pode ser gerada pelo aquecimento próximo às linhas de fluido pressurizado, resultando em queimaduras graves para você e outras pessoas. Não aqueça por soldagem elétrica ou autógena ou com maçarico próximo a linhas de fluido pressurizado ou outros materiais inflamáveis. As linhas pressurizadas podem explodir acidentalmente quando o calor se estender para além da área próxima da chama.



DX,TORCH -54-10DEC04-1/1

TS953 —UN—15MAY90

Evite Fluidos Sob Alta Pressão

Inspecione as mangueiras hidráulicas periodicamente – pelo menos uma vez por ano – para ver se há vazamentos, dobras, cortes, trincas, abrasão, bolhas, corrosão, trançado exposto ou qualquer outro sinal de desgaste ou dano.

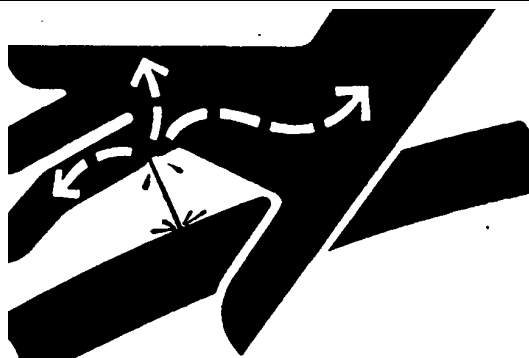
Substitua imediatamente conjuntos de mangueira desgastados ou danificados, por peças de reposição aprovadas John Deere.

Fluidos que escapam sob alta pressão podem penetrar na pele e causar ferimentos graves.

Evite este risco aliviando a pressão antes de desconectar uma linha hidráulica ou outras linhas. Aperte todas as conexões antes de aplicar pressão.

Procure por vazamentos com um pedaço de cartão. Proteja as mãos e o corpo de fluidos sob alta pressão.

Em caso de acidente, consulte um médico imediatamente. Qualquer fluido injetado na pele deve ser retirado cirurgicamente dentro de algumas horas ou poderá



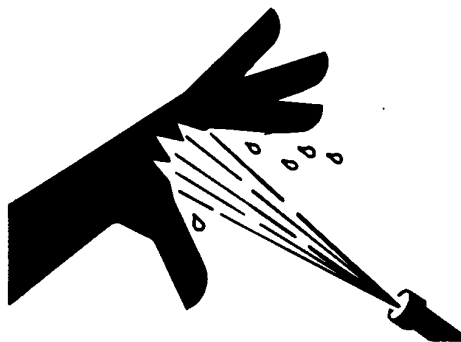
resultar em gangrena. Os médicos com pouca experiência nesse tipo de ferimento devem procurar uma fonte adequada de conhecimentos médicos nessa área. Essas informações encontram-se disponíveis em inglês no Departamento Médico da Deere & Company em Moline, Illinois, EUA, pelos telefones 1-800-822-8262 ou +1 309-748-5636.

DX,FLUID -54-12OCT11-1/1

X9811 —UN—23AUG88

Não abra o sistema de combustível de alta pressão

O fluido sob alta pressão remanescente nas linhas de combustível pode provocar ferimentos graves. Apenas técnicos familiarizados com esse tipo de sistema devem efetuar reparos. Em motores com sistema de combustível de tubo distribuidor de alta pressão (High Pressure Common Rail - HPCR), não desligue nem tente efetuar consertos nas linhas de combustível, nos sensores ou em outros componentes situados entre a bomba de combustível de alta pressão e os bicos.



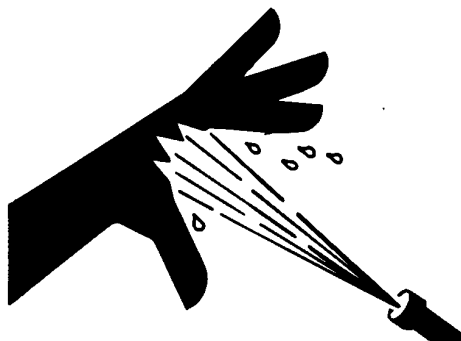
DX,WW,HPCR1 -54-07JAN03-1/1

TS1343 —UN—18MAR92

Proteção Contra Borrifos a Alta Pressão

Os borrifos ou spray de bicos de alta pressão podem penetrar na pele e causar graves ferimentos. Mantenha o spray longe do contato das mãos e do corpo.

Em caso de acidente, consulte um médico imediatamente. Qualquer spray de alta pressão injetado na pele deve ser removido cirurgicamente dentro de algumas horas ou poderá resultar em gangrena. Os médicos com pouca experiência neste tipo de ferimento devem procurar uma fonte adequada de conhecimentos médicos nesta área. Tal informação pode ser obtida no departamento médico da Deere & Company em Moline, Illinois, E.U.A.



DX,SPRAY -54-16APR92-1/1

TS1343 —UN—18MAR92

Evite Explosões da Bateria

Mantenha faíscas, fósforos acesos ou chamas descobertas longe da bateria. O gás formado pela bateria pode explodir.

Nunca verifique a carga da bateria colocando um objeto de metal ligando os bornes. Use um voltímetro ou densímetro.

Não carregue uma bateria congelada; ela pode explodir. Aqueça a bateria a 16°C (60°F).



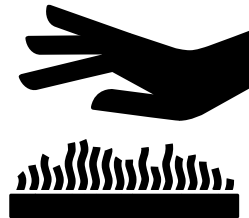
TS204 —UN—15APR13

DX,SPARKS -54-03MAR93-1/1

Evitar contato com escape quente

Fazer manutenção na máquina ou acessórios com o motor funcionando pode resultar em graves lesões. Evite exposição e o contato da pele com os gases e componentes quentes do escape.

As peças e os fluxos de gases se aquecem muito durante a operação. Os gases e componentes do escape atingem temperaturas altas o suficiente para queimar pessoas, inflamar ou derreter materiais comuns.



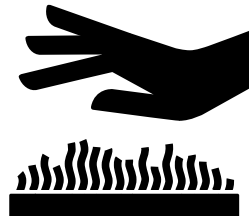
RG17488 —UN—21AUG09

DX,EXHAUST -54-20AUG09-1/1

Limpeza dos filtros de escape

Fazer manutenção na máquina ou acessórios durante a limpeza dos filtros de escape pode resultar em graves lesões. Evite exposição e contato da pele com gases e componentes quentes do escape.

Durante as operações manuais/estacionárias de limpeza dos filtros de escape, o motor funciona em marcha lenta elevada e a altas temperaturas por um período maior de tempo. Os gases de escape e os componentes dos filtros de escape atingem temperaturas altas o suficiente para queimar pessoas, inflamar ou derreter materiais comuns.



RG17488 —UN—21AUG09

DX,FILTER -54-20JAN10-1/1

Trabalhe em Área Ventilada

O gás de escape do motor pode causar doenças ou até mesmo a morte. Na necessidade de ligar um motor em uma área fechada, remova o gás da área com uma extensão do tubo de escape.

Se você não tiver uma extensão do tubo de escape, abra as portas para a circulação do ar.



TS220 —UN—15APR13

DX,AIR -54-17FEB99-1/1

Fazer manutenção do sistema de arrefecimento com segurança

A liberação explosiva de fluidos do sistema de arrefecimento pressurizado pode causar queimaduras graves.

Desligue o motor. Remova a tampa de abastecimento somente quando estiver suficientemente fria para tocar com as mãos. Abra lentamente a tampa até o primeiro estágio para liberar a pressão antes de remover a tampa completamente.



TS281 —UN—15APR13

DX,WW,COOLING -54-19AUG09-1/1

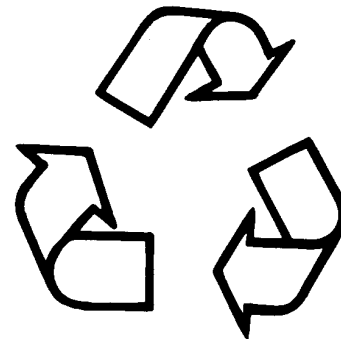
Descarte Adequado dos Resíduos

Descartar os resíduos de forma inadequada pode ameaçar o meio-ambiente e a ecologia. Resíduos potencialmente prejudiciais usados com os equipamentos da John Deere incluem produtos tais como óleo, combustível, líquido de refrigeração, fluido para freios, filtros e baterias.

Use vasilhame à prova de vazamento e fugas ao drenar os fluidos. Não use vasilhame para alimentos ou bebidas, pois alguém pode enganar-se e usá-los para a ingestão de alimento ou bebida.

Não despeje os resíduos sobre o solo, pelo sistema de drenagem e nem em cursos de água.

O vazamento de líquidos refrigerantes do ar condicionado podem danificar a atmosfera da Terra. Os regulamentos do governo podem requerer um centro autorizado de manutenção de ar condicionado para recuperar e reciclar os líquidos refrigerantes usados no ar condicionado.



Pergunte ao seu centro local do meio ambiente ou de reciclagem, ou ainda ao seu concessionário John Deere sobre a maneira adequada de reciclar ou de descartar os resíduos.

TS1133 —UN—15APR13

DX,DRAIN -54-03MAR93-1/1

Combustível Diesel

Procure o seu distribuidor local de combustível para se informar sobre as propriedades do diesel disponível em sua área.

De um modo geral, os combustíveis diesel são misturados para satisfazer às exigências de baixa temperatura da região na qual são comercializados.

Recomenda-se óleo diesel especificado na norma EN 590 ou ASTM D975. Diesel renovável produzido por hidrotratamento de gordura animal e óleos vegetais é basicamente idêntico a diesel derivado de petróleo. Diesel renovável de acordo com a norma EN 590, ASTM D975 ou EN 15940 é aceitável para uso em todos os níveis de percentual de mistura.

Propriedades Exigidas do Combustível

Em todos os casos, o combustível deve atender às seguintes propriedades:

O número de cetanos mínimo deve ser 40. É preferível um número de cetano superior a 47, especialmente para temperaturas abaixo de -20° C (-4° F) ou elevações acima de 1675 m (5500 ft).

O Ponto de Turvação deve estar abaixo da temperatura ambiente mais baixa esperada ou o **Ponto de Entupimento do Filtro a Frio (CFPP)** deve estar a um máximo de 10° C (18° F) abaixo do ponto de turvação do combustível.

A **Lubricidade do Combustível** deve passar por um diâmetro máximo de marca de desgaste de 0,52 mm conforme medido pela ASTM D6079 ou ISO 12156-1. É preferível um diâmetro da marca de desgaste máximo de 0,45 mm.

A **qualidade e o teor de enxofre do combustível diesel** devem estar de acordo com todas as normas de emissões existentes para a região em que o motor vai operar. **NÃO** utilize combustível diesel com teor de enxofre superior a 10.000 mg/kg (10.000 ppm).

Materiais como cobre, chumbo, zinco, estanho, latão e bronze devem ser evitados no manuseio de combustível, distribuição e equipamento de armazenamento, pois esses metais podem causar reações de oxidação do combustível que podem levar a depósitos do sistema de combustível e filtros de combustível obstruídos.

Combustível E-Diesel

NÃO use E-Diesel (mistura de combustível diesel e etanol). O uso de combustível E-Diesel em qualquer máquina John Deere pode anular a garantia da máquina.

! CUIDADO: Evite ferimentos graves ou morte devido ao risco de incêndio e explosão decorrente do uso de combustível E-Diesel.

Conteúdo de Enxofre para Motores Intermediários de Nível 4, Final Tier 4, Estágio III B, Estágio IV e Estágio V acima de 560 kW

- Use SOMENTE combustível diesel com teor máximo de enxofre de 500 mg/kg (500 ppm).

Teor de Enxofre para Motores Interim Tier 4, Final Tier 4, Estágio III B, Motores Estágio IV e Estágio V

- Use SOMENTE combustível diesel com teor ultrabaixo de enxofre (ULSD) com teor máximo de 15 mg/kg (15 ppm).

Teor de Enxofre para Motores Tier 3 e Stage III A

- RECOMENDA-SE uso de diesel com teor de enxofre menor que 1.000 mg/kg (1.000 ppm).
- O uso de diesel com teor de enxofre entre 1000—2000 mg/kg (1000—2000 ppm) REDUZ os intervalos de troca de filtro e óleo.
- ANTES de usar combustível diesel com teor de enxofre superior a 2000 mg/kg (2000 ppm), consulte seu concessionário John Deere.

Teor de Enxofre para Motores Tier 2 e Stage II

- RECOMENDA-SE uso de combustível diesel com teor de enxofre menor que 2.000 mg/kg (2.000 ppm).
- O uso de combustível diesel com teor de enxofre entre 2.000—5.000 mg/kg (2.000—5.000 ppm) REDUZ os intervalos de troca de filtro e óleo.¹
- ANTES de usar combustível diesel com teor de enxofre superior a 5000 mg/kg (5000 ppm), consulte seu concessionário John Deere.

Teor de Enxofre para Outros Motores

- RECOMENDA-SE uso de combustível diesel com teor de enxofre menor que 5.000 mg/kg (5.000 ppm).
- O uso de combustível diesel com teor de enxofre superior a 5000 mg/kg (5000 ppm) REDUZ os intervalos de troca de filtro e óleo.

IMPORTANTE: Não misture óleo do motor a diesel usado ou qualquer outro tipo de óleo lubrificante com combustível diesel.

O uso de aditivos de combustível inadequados pode causar danos no equipamento de injeção de combustível de motores diesel.

¹ Consulte DX, ENOIL12, OEM, DX, ENOIL12, T2, STD, ou DX, ENOIL12, T2, EXT para obter mais informações sobre intervalos de serviço do filtro e óleo do motor.

Aditivos de Combustível Diesel Complementares

O combustível Diesel pode ser a fonte de problemas de desempenho ou outros problemas operacionais por várias razões. Algumas causas incluem lubricidade insuficiente, contaminantes, baixo número de cetano e diversas propriedades que geram depósitos no sistema de combustível. Estas e outras causas são mencionadas em outras seções deste Manual do operador.

Para otimizar o desempenho e a confiabilidade do motor, siga estritamente as recomendações sobre qualidade, armazenagem e manuseio do combustível, encontradas neste Manual do Operador.

Para ajudar a manter o desempenho e a confiabilidade do sistema de combustível do motor, a John Deere desenvolveu uma família de produtos aditivos para a maioria dos mercados globais. Os produtos primários incluem Condicionador para Proteção do Combustível Diesel (condicionador de ação completa nas fórmulas de inverno e verão) e Agente de Limpeza para Proteção do Combustível (remoção e prevenção de depósitos no injetor de combustível). A disponibilidade desses e de outros produtos varia conforme o mercado. Consulte o seu concessionário John Deere local para mais informações e disponibilidade de aditivos de combustível adequados às suas necessidades.

DX,FUEL13 -54-07FEB14-1/1

Lubricidade do Combustível Diesel

A maioria dos combustíveis diesel fabricados nos Estados Unidos, Canadá e União Europeia tem lubricidade adequada para garantir a operação correta e a durabilidade dos componentes do sistema de injeção de combustível. Entretanto, os combustíveis diesel fabricados em algumas áreas do mundo podem não ter a lubricidade necessária.

IMPORTANTE: Certifique-se de que o combustível diesel usado na sua máquina tenha boas características de lubricidade.

A Lubricidade do Combustível deve passar por um diâmetro máximo de marca de desgaste de 0,52 mm conforme medido pela ASTM D6079 ou ISO 12156-1. É

preferível um diâmetro da marca de desgaste máximo de 0,45 mm.

Se for usado um combustível com lubricidade baixa ou desconhecida, adicione Condicionador de Combustível Diesel John Deere Fuel-Protect (ou equivalente) na concentração especificada.

Lubricidade do combustível biodiesel

A lubricidade do combustível pode melhorar significativamente com misturas de biodiesel até B30 (30% de biodiesel). Maiores aumentos na lubricidade são limitados por misturas de biodiesel superiores a B30.

DX,FUEL5 -54-28AUG25-1/1

Manuseio e Armazenamento de Combustível Diesel

⚠ CUIDADO: Reduza o risco de incêndio. Manuseie o combustível com cuidado. NÃO abasteça o tanque de combustível quando o motor estiver funcionando. NÃO fume enquanto estiver enchendo o tanque de combustível ou durante a manutenção do sistema de combustível.

Abasteça o tanque de combustível ao final de cada operação diária para evitar condensação e o congelamento em tempo frio.

Mantenha todos os tanques de armazenamento o mais cheios possível para minimizar a condensação.

Verifique se todas as tampas e tampões do tanque de combustível estão corretamente instaladas para impedir a entrada de umidade. Monitore o conteúdo de água no combustível regularmente.

Ao usar o combustível biodiesel, o filtro de combustível pode exigir uma substituição mais frequente devido ao entupimento prematuro.

Verifique diariamente o nível de óleo antes de dar a partida no motor. Um aumento no nível de óleo pode indicar a diluição do óleo do motor pelo combustível.

IMPORTANTE: O tanque de combustível é ventilado através da tampa de enchimento. Se for necessário substituir a tampa de enchimento, use sempre uma tampa original com ventilação.

Quando o combustível for armazenado por um período estendido ou se ocorrer um giro lento do combustível, adicione um condicionador de combustível para estabilizar o combustível. Manter a água livre drenada e tratar o tanque de armazenamento de combustível a granel trimestralmente com uma dose de manutenção de biocida impedirá o crescimento microbiano.

DX,FUEL4 -54-01MAR25-1/1

Combustível Biodiesel

O biodiesel é um combustível constituído de ésteres monoalquílicos de ácidos graxos de cadeia longa de óleos vegetais ou gordura animal. As misturas de biodiesel consistem em biodiesel misturado com combustível diesel derivado de petróleo conforme o volume.

Antes de usar combustível que contenha biodiesel, consulte Requisitos e Recomendações para Uso do Biodiesel neste Manual do Operador.

Leis e normas ambientais podem incentivar ou proibir o uso de biocombustíveis. Os operadores devem consultar as autoridades governamentais competentes antes do uso de biocombustíveis.

Motores John Deere Estágio V Operando na União Europeia

Quando o motor tiver que ser operado na União Europeia com diesel ou óleo combustível fora de estrada, deve ser usado um combustível com teor FAME máximo de 8% de volume/volume (B8).

Motores John Deere com Filtro de Exaustão Exceto Motores Estágio V Operando na União Europeia

As misturas de biodiesel até B30 podem ser usadas SOMENTE se o biodiesel (100% de biodiesel ou B100) cumprir a especificação ASTM D6751, EN 14214 ou equivalente. Espere uma redução de 2% na potência e uma redução de 5% na economia de combustível ao usar B30.

Concentrações de Biodiesel acima de B30 podem ser prejudiciais para os sistemas de controle de emissões do motor e não devem ser usadas. Os riscos incluem, dentre outros, regeneração estacionária frequente, acúmulo de fuligem e aumento dos intervalos de remoção de fuligem.

Os condicionadores de combustível da John Deere ou equivalentes, que contenham aditivos detergentes e dispersantes, são necessários para usar misturas de biodiesel de B10 a B30 e são recomendados para misturas de biodiesel inferiores.

Motores John Deere Sem Filtro de Exaustão

As misturas de biodiesel até B30 podem ser usadas SOMENTE se o biodiesel (100% de biodiesel ou B100) cumprir a especificação ASTM D6751, EN 14214 ou equivalente. Espere uma redução de 2% na potência e uma redução de 3% na economia de combustível ao usar B30.

Os motores John Deere podem operar com misturas de biodiesel superiores a B30 (até 100% de biodiesel). Opere com níveis acima de B30 SOMENTE se o biodiesel for permitido por lei e atender à especificação EN 14214 (disponível principalmente na Europa). Os motores que operam com misturas de biodiesel superiores a B30 podem estar fora da especificação ou não ser legalmente permitidos segundo todas as normas aplicáveis de emissões. Pode haver uma redução de 12% na potência

e uma redução de 18% na economia de combustível ao usar biodiesel 100%.

Os condicionadores de combustível da John Deere ou equivalentes, que contenham aditivos detergentes e dispersantes, são necessários para usar misturas de biodiesel de B10 a B100 e são recomendados para misturas de biodiesel inferiores.

Requisitos e Recomendações para Uso de Biodiesel

A proporção de diesel derivado de petróleo em todas as misturas de biodiesel deve cumprir as especificações das normas comerciais ASTM D975 (EUA) ou EN 590 (UE).

Recomenda-se expressamente aos usuários de biodiesel nos EUA que adquiram misturas de biodiesel de um fornecedor com certificado BQ-9000, cuja fonte seja um produtor credenciado BQ-9000 (certificado pela National Biodiesel Board). Os Fornecedores Certificados e os Produtores Credenciados podem ser encontrados no seguinte website: <http://www.bq9000.org>.

O biodiesel contém cinza residual. Os níveis de cinzas que excedam o máximo permitido na norma ASTM D6751 ou EN14214 podem resultar em acumulação mais rápida de cinzas e exigem limpeza mais frequente do Filtro de Exaustão (se instalado).

O filtro de combustível pode exigir substituição mais frequente ao usar combustível com biodiesel, principalmente se antes era usado diesel. Verifique diariamente o nível de óleo antes de dar a partida no motor. Um aumento do nível do óleo pode indicar diluição de combustível no óleo do motor. Misturas de biodiesel até B30 devem ser usadas dentro de 90 dias da data da fabricação do biodiesel. As misturas de biodiesel acima de B30 precisam ser usadas até 45 dias após a data da fabricação do biodiesel.

Ao usar misturas de biodiesel até B30, o seguinte deve ser levado em consideração:

- Degradação da vazão em clima frio
- Problemas de estabilidade e armazenamento (absorção de umidade, crescimento microbiano)
- Possível obstrução e entupimento do filtro (normalmente um problema ao iniciar o uso de biodiesel em motores usados)
- Possível vazamento de combustível nas vedações e mangueiras (basicamente um problema de motores mais antigos)
- Possível redução da vida útil de trabalho dos componentes do motor

Solicite um certificado de análise do seu distribuidor de combustíveis para assegurar que o combustível cumpra as especificações fornecidas neste Manual do Operador.

Consulte seu concessionário John Deere para produtos combustíveis John Deere para melhorar o armazenamento e o desempenho com combustíveis biodiesel.

Continua na próxima página

DX,FUEL7 -54-11SEP25-1/2

Ao usar misturas de biodiesel superiores acima de B30, deve-se levar em consideração o seguinte:

- Se não usar condicionadores de combustível aprovados pela John Deere contendo aditivos e condicionadores ou equivalente contendo detergentes/dispersantes, é possível que haja carbonização e/ou bloqueio dos bicos injetores, resultando em perda de potência e falhas do motor
- Possível diluição do óleo do cárter (exigindo trocas de óleo mais frequentes)
- Possível formação de camada tipo verniz ou engripamento dos componentes internos
- Possível formação de borra e sedimentos
- Possível oxidação térmica do combustível a temperaturas elevadas
- Possíveis problemas de compatibilidade com outros materiais (incluindo cobre, chumbo, zinco, estanho, latão e bronze) usados nos equipamentos de manuseio, distribuição e armazenamento de combustível

- Possível redução da eficiência do separador de água
- Possíveis danos à pintura, se exposta a biodiesel
- Possível corrosão do equipamento de injeção de combustível
- Possível degradação da vedação de elastômero e do material da junta (basicamente um problema de motores mais antigos)
- Possíveis níveis altos de ácido dentro do sistema de combustível
- Como as misturas de biodiesel acima de B30 contêm mais cinzas, usar misturas superiores a B30 pode causar acumulação mais rápida de cinzas e exigir limpeza mais frequente do Filtro de Exaustão (se instalado)

IMPORTANTE: Óleos vegetais prensados crus NÃO são aceitáveis para uso como combustível em motores John Deere, seja qual for a concentração. Seu uso pode causar falha do motor.

DX,FUEL7 -54-11SEP25-2/2

Teste do Combustível Diesel

Um programa de análise de combustível pode ajudar a monitorar a qualidade do combustível diesel. A análise de combustível pode fornecer dados críticos como índice calculado de cetanos, tipo de combustível, teor de enxofre, teor de água, aparência, adequabilidade para operações

de clima frio, bactérias, ponto de turvação, número de ácido, contaminação de partículas e se o combustível atende à especificação ASTM D975 ou equivalente.

Entre em contato com o seu concessionário ou outro fornecedor de serviços de manutenção da John Deere para análise de combustível diesel.

DX,FUEL6 -54-01MAR25-1/1

Filtros de combustível

Nunca é demais lembrar a importância da filtragem do combustível para os modernos sistemas de combustível. A combinação de normas de emissões cada vez mais restritivas e motores cada vez mais eficientes requer que os sistemas de combustível funcionem a pressões muito maiores. As pressões mais altas só podem ser alcançadas usando componentes de injeção de combustível com tolerâncias muito rigorosas. Tais

tolerâncias de fabricação rigorosas impõem limitações muito estritas para a presença de água e detritos.

Os filtros de combustível da marca John Deere são projetados e produzidos especificamente para motores John Deere.

Para proteger o motor de detritos e água, sempre troque os filtros de combustível do motor conforme especificado neste manual.

DX,FILT2 -54-14APR11-1/1

Minimização do Efeito do Frio sobre Motores a Diesel

Os motores diesel John Deere são projetados para trabalhar eficazmente em climas frios.

Contudo, para partida e funcionamento eficazes em climas frios, são necessários alguns cuidados adicionais. As informações a seguir descrevem os passos que podem minimizar o efeito de climas frios sobre a partida e o funcionamento do motor. Consulte seu concessionário ou outro fornecedor de serviço de manutenção da John Deere para obter informações adicionais e disponibilidade local de auxílios para clima frio.

Utilize Combustível para Inverno

Quando a temperatura for inferior a 0 °C (32 °F), o combustível para inverno (Nº 1-D na América do Norte) é o mais adequado para o funcionamento em clima frio. O combustível para inverno tem ponto de turvação e ponto de fluidez mais baixos.

O **ponto de turvação** é a temperatura na qual a parafina começa a se formar no combustível. A parafina causa o entupimento dos filtros de combustível. O **Ponto de fluidez** é a menor temperatura na qual se observa o movimento do combustível.

NOTA: Em média, o combustível diesel para inverno tem a menor taxa de Btu (capacidade calorífica). A utilização do combustível para inverno pode reduzir a potência e a eficiência do combustível, mas não afeta o desempenho do motor. Verifique a classificação do combustível usado antes da solução de problemas para reclamações de baixa potência na operação em clima frio.

Aquecedor da Admissão de Ar

O aquecedor da admissão de ar é um opcional disponível para auxiliar a partida de alguns motores em clima frio.

Aquecedor do Líquido de Arrefecimento

O aquecedor do bloco do motor (aquecedor do líquido de arrefecimento) é um opcional disponível para auxiliar a partida em clima frio.

Óleo de Viscosidade Sazonal e Concentração Adequada de Líquido de Arrefecimento

Use óleo do motor com grau de viscosidade sazonal, com base na variação da temperatura do ar esperada entre as trocas de óleo e uma concentração adequada de anticongelante com baixo teor de silicato, conforme recomendado. (Consulte os requisitos de ÓLEO DO MOTOR DIESEL e LÍQUIDO DE ARREFECIMENTO DO MOTOR nesta seção.)

Aditivo de Circulação a Frio do Combustível Diesel

Use o Condicionador John Deere Fuel-Protect de Combustível Diesel (fórmula de inverno) contendo

aditivo antigelificação ou condicionador de combustível equivalente para tratar o combustível não adequado para clima frio (Nº 2-D na América do Norte) em climas frios. Isto geralmente estende a operacionalidade em cerca de 10 °C (18 °F) abaixo do ponto de turvação do combustível. Para operacionalidade em temperaturas inferiores, use combustível para climas frios.

IMPORTANTE: Trate o combustível quando a temperatura exterior estiver abaixo de 0°C (32°F). Para melhores resultados, utilize com combustível não tratado. Siga todas as instruções recomendadas no rótulo.

Biodiesel

Ao operar com misturas de biodiesel, pode ocorrer a formação de parafina em temperaturas mais quentes. Comece usando Condicionador de Combustível Diesel John Deere Fuel-Protect (fórmula para climas frios) ou equivalente a 5°C (41°F) para tratar combustíveis biodiesel durante climas frios. Use B5 ou misturas mais baixas em temperaturas inferiores a 0 °C (32 °F). Use somente combustível diesel de petróleo para climas frios em temperaturas abaixo de -10 °C (14 °F).

Coberturas de Inverno

Não é recomendado o uso de coberturas de inverno de tecido, papelão ou sólidas em qualquer motor da John Deere. Seu uso pode resultar em altas temperaturas do ar de sobrealimentação, do óleo ou do líquido de arrefecimento do motor. Isso pode reduzir a vida útil do motor, a potência e aumentar o consumo de combustível. As coberturas de inverno também podem impor carga excessiva ao ventilador e aos componentes de acionamento do ventilador, levando a falhas prematuras.

Se usar coberturas de inverno, elas nunca devem fechar totalmente a grade dianteira. Aproximadamente 25% da área no centro da grade deve permanecer sempre aberta. Em nenhum momento, o dispositivo de bloqueio de ar deve ser aplicado diretamente no centro do radiador.

Obturadores do Radiador

Se equipado com o sistema do obturador do radiador termostaticamente controlado, o sistema deve ser regulado de forma que os obturadores fiquem totalmente abertos no momento em que o líquido de arrefecimento alcançar 93 °C (200 °F) para evitar temperaturas excessivas no coletor de entrada de ar. Sistemas controlados manualmente não são recomendados.

Se for usado resfriador de ar para ar, os obturadores devem estar completamente abertos quando a temperatura do ar do coletor de entrada de ar atingir a temperatura máxima permitida para fora do resfriador de ar.

Óleo de amaciamento de motor John Deere Break-In™ Plus

Os motores novos são abastecidos na fábrica com o óleo de amaciamento do motor John Deere Break-In Plus™. Durante o período de amaciamento, adicione o óleo de amaciamento de motor John Deere Break-In™ Plus conforme necessário para manter o nível do óleo especificado.

Durante a operação inicial de um motor novo ou recondicionado, troque o óleo e o filtro no mínimo a cada 100 horas e no máximo no intervalo igual ao especificado para o óleo John Deere Plus-50™ II.

Opere o motor sob várias condições, sobretudo cargas pesadas com uso mínimo de marcha lenta, para auxiliar o devido assentamento dos componentes do motor.

Após a retífica do motor, abasteça com o óleo de amaciamento de motor John Deere Break-In™.

Se o óleo de amaciamento de motor John Deere Break-In™ Plus não estiver disponível, use um óleo para motor diesel de viscosidade 10W-30 SAE que cumpra uma das seguintes especificações:

Break-In Plus é uma marca registrada da Deere & Company
Plus-50 é uma marca registrada da Deere & Company

- API Service Category CJ-4
- Sequência de óleos ACEA E9
- Sequência de óleos ACEA E6

Se um desses óleos for usado durante a operação inicial de um motor novo ou recondicionado, troque o óleo e o filtro entre um mínimo de 100 horas e um máximo de 250 horas.

IMPORTANTE: Não use nenhum outro óleo do motor durante o período de amaciamento de um motor novo ou recondicionado.

O óleo de amaciamento de motor John Deere Break-In™ Plus pode ser usado em todos os motores diesel John Deere em todos os níveis de certificação de emissões.

Após o período de amaciamento, usar o óleo Plus-50™ II ou um outro óleo para motor diesel recomendado neste manual.

DX,ENOIL16 -54-20APR11-1/1

Óleo de Motor Diesel — Interim Tier 4, Final Tier 4, Estágio IIIB, Estágio IV e Estágio V

Não seguir as normas aplicáveis de óleo e intervalos de drenagem pode resultar em danos graves ao motor que não podem ser cobertos pela garantia. As garantias, incluindo a garantia de emissões não estão condicionadas sobre o uso de óleos John Deere, peças ou serviço.

Use óleo com viscosidade apropriada com base na variação esperada da temperatura do ar durante o período entre as trocas de óleo.

John Deere Plus-50™ II é o óleo de motor recomendado.

Intervalos de troca mais extensos podem ser aplicados quando o óleo de motor John Deere Plus-50™ II for utilizado. Consulte a tabela de intervalos de troca de óleo do motor e o seu concessionário John Deere p/ mais informações.

Se o óleo do motor John Deere Plus-50™ II não estiver disponível, pode ser usado um óleo do motor de acordo com uma ou mais das seguintes especificações:

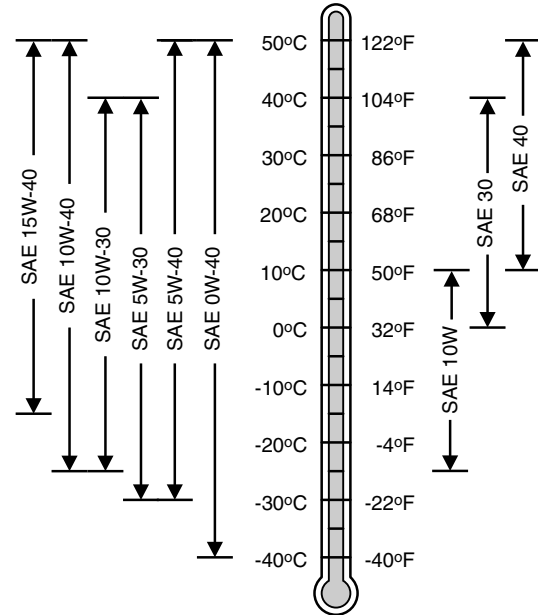
- Categoria de Serviço API CK-4
- Categoria de Serviço API CJ-4
- Sequência de Óleos ACEA E9
- Sequência de óleos ACEA E6

NÃO use óleo do motor que contenha mais de 1,0% de cinza sulfatada, 0,12% de fósforo ou 0,4% de enxofre.

São preferíveis óleos de motor diesel de multi-viscosidade.

A qualidade do combustível diesel e o teor de enxofre do combustível devem estar de acordo com todas as

Plus-50 é marca registrada da Deere & Company



Viscosidades do óleo para faixas de temperatura de ar

normas de emissões existentes para a região em que o motor será utilizado.

IMPORTANTE: Use somente diesel com teor ultrabaixo de enxofre (ULSD) - teor inferior a 15 mg/kg (15 ppm).

TS1743 —UN—25APR19

DX,ENOil 14 -54-23APR19-1/1

Intervalos de Troca de Filtro e Óleo do Motor — Motores Interim Tier 4, Final Tier 4, Estágio IIIB, Estágio IV e Estágio V — Aplicações OEM

Deixar de seguir as normas aplicáveis de óleo e intervalos de drenagem pode resultar em danos graves ao motor que não podem ser cobertos pela garantia. As garantias, incluindo a garantia de emissões não estão condicionadas sobre o uso de óleos John Deere, peças ou serviço.

O intervalo de serviço recomendado para o filtro e óleo tem como base uma combinação da capacidade do cárter de óleo, tipo de óleo do motor e filtro, e teor de enxofre do combustível diesel. Os intervalos efetivos de troca dependem das práticas de manutenção e operação.

Tipos de Óleo Aprovados

- John Deere Plus-50™ II
- "Outros Óleos" incluem API CK-4, API CJ-4, ACEA E9 e ACEA E6.

Utilize a análise do óleo para avaliar as condições deste e auxiliar na seleção do óleo e do filtro adequados para o intervalo de serviço. Entre em contato com seu concessionário John Deere ou outro prestador de serviços qualificado para mais informações sobre análise do óleo do motor.

Troque o óleo e o filtro de óleo pelo menos uma vez a cada 12 meses, mesmo se o total de horas de operação for inferior ao indicado para o intervalo de serviço recomendado.

O teor de enxofre no óleo diesel afeta os intervalos de troca do filtro e do óleo. Altos níveis de enxofre no combustível reduzem os intervalos de troca do filtro e óleo.

É necessário o uso de óleo diesel com teor de enxofre menor que 15 mg/kg (15 ppm).

Operação do motor em altitude elevada reduz os intervalos de troca de óleo. Consulte Intervalo de Troca

Plus-50 é marca registrada da Deere & Company

de Óleo do Motor Diesel em Altitude Elevada para informações adicionais.

NOTA: Intervalo de troca de filtro de óleo estendido de 500 horas só é permitido se todas as condições a seguir forem atendidas:

- Motor equipado com cárter para intervalo de drenagem estendido
- Uso de diesel com teor de enxofre menor que 15 mg/kg (15 ppm).
- Uso de óleo John Deere Plus-50™ II
- Uso de filtro de óleo aprovado pela John Deere

IMPORTANTE: Para evitar danos ao motor:

- Reduza os intervalos de serviço do óleo e do filtro em 50% ao usar misturas de biodiesel maiores que B20. Análise do óleo pode permitir intervalos de manutenção maiores
- Use somente aprovados tipos de óleo

Intervalos de Serviço para Filtro e Óleo do Motor		
	Tamanho do Cárter (L/kW)	
	Maior ou igual a 0,10	Maior ou igual a 0,12
John Deere Plus-50™ II	375 horas	500 horas
Outros óleos	250 horas	250 horas

A análise de óleo pode prolongar o intervalo de troca para "Outros Óleos" até um período que não exceda o intervalo dos Óleos Plus-50™ II. Análise de óleo significa coletar uma série de amostras de óleo em incrementos de 50 horas além do intervalo de serviço normal, até os dados indicarem o fim da vida útil do óleo ou que o intervalo de serviço máximo dos óleos John Deere Plus-50 II foi atingido.

DX,ENOIL15,IT4,OEM -54-13JAN18-1/1

Intervalos de serviço do filtro e óleo do motor diesel

		Códigos de Opções do Cárter de Óleo	
Potência Nominal	Teor de Enxofre no Combustível	19ER 19GN 8,5 L	
kW (hp)		Outros óleos	John Deere Plus-50™ II
36 (48)	≤15 ppm	250 horas	500 horas
48 (64)	≤15 ppm	250 horas	500 horas
55 (74)	≤15 ppm	250 horas	500 horas

KP41357,0000099 -54-03NOV20-1/1

Mistura de Lubrificantes

De um modo geral, evite misturar marcas ou tipos de óleos diferentes. Os fabricantes de óleo misturam aditivos nos óleos para atender certas especificações e requisitos de desempenho.

Misturar óleos diferentes pode afetar o funcionamento adequado desses aditivos e degradar o desempenho do lubrificante.

DX,LUBMIX -54-18MAR96-1/1

Armazenar lubrificantes

O seu equipamento só pode funcionar com a máxima eficiência se forem usados lubrificantes limpos.

Usar recipientes limpos para manusear todos os lubrificantes.

Armazene os lubrificantes e os contentores numa área protegida do pó, da umidade e de outras contaminações.

Armazene os contentores deitados para evitar o acúmulo de água e de sujeira.

Certifique-se de que todos os contentores estejam devidamente marcados para identificar seus conteúdos.

Descarte adequadamente todos os contentores velhos e quaisquer restos de lubrificantes que eles possam conter.

DX,LUBST -54-11APR11-1/1

Filtros de óleo

A filtragem dos óleos é crítica para uma lubrificação e operação adequada. Os filtros de óleo da marca John Deere foram projetados e produzidos especificamente para aplicações John Deere.

Os filtros John Deere estão em conformidade com as especificações de engenharia para a qualidade do meio filtrante, grau de eficiência da filtragem, resistência da

adesão entre o meio filtrante e a tampa final do elemento, limite de fadiga do recipiente (se aplicável) e capacidade de pressão do retentor do filtro. Filtros de óleo de marcas que não sejam John Deere podem não cumprir estas especificações-chave da John Deere.

Substituir sempre os filtros regularmente conforme especificado neste manual.

DX,FILT1 -54-11APR11-1/1

Líquido de arrefecimento do motor a diesel (motor com camisas de cilindros de bucha úmida)

Deixar de seguir as normas aplicáveis do líquido de arrefecimento e intervalos de drenagem pode resultar em danos graves ao motor que não podem ser cobertos pela garantia. As garantias, incluindo a garantia de emissões não estão condicionadas à utilização de líquidos de arrefecimento John Deere, peças ou serviço.

Líquidos de arrefecimento recomendados

Os seguintes líquidos de arrefecimento pré-misturados de motor são recomendados:

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

O líquido de arrefecimento pré-misturado COOL-GARD II está disponível em várias concentrações com limites diferentes de proteção anticongelamento conforme mostrado na seguinte tabela.

COOL-GARD II Pré-Mix	Limite de Proteção contra Congelamento
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)

Nem todos os produtos COOL-GARD II pré-misturados estão disponíveis em todos os países.

Use COOL-GARD II PG quando for exigida uma fórmula não-tóxica.

Líquidos de Arrefecimento Adicionais

O seguinte líquido de arrefecimento para motor também é recomendado:

- John Deere COOL-GARD II Concentrate em uma mistura de 40%—60% de concentrado com água de boa qualidade.

IMPORTANTE: Ao misturar um concentrado de líquido de arrefecimento com água, use uma concentração mínima de 40% ou máxima de 60% de líquido de arrefecimento. Abaixo de 40% resulta em aditivos inadequados para proteção contra corrosão. Acima de 60% pode resultar em gelificação do líquido de arrefecimento e problemas no sistema de arrefecimento.

Outros líquidos de arrefecimento

Outros líquidos de arrefecimento à base de propilenoglicol ou etilenoglicol podem ser usados se estiverem de acordo com as seguintes especificações:

- Líquido de arrefecimento pré-misturado que cumpre as exigências ASTM D6210
- Formulado com um conjunto de aditivos livre de ácido 2-etilhexanoico (2-EHA)
- Concentrado de líquido de arrefecimento que cumpre as exigências ASTM D6210 em uma mistura de 40—60% de concentrado com água de boa qualidade

Se não houver disponível um líquido de arrefecimento que cumpra uma das especificações, use um concentrado de líquido de arrefecimento ou líquido de arrefecimento pré-misturado com um mínimo das seguintes propriedades físicas e químicas:

- Garante proteção contra cavitação na camisa do cilindro de acordo com o Método de Teste de Cavitação John Deere ou um teste de frota acima de 60% da capacidade de carga
- Formulado com um conjunto de aditivos livre de nitritos
- Formulado com um conjunto de aditivos livre de ácido 2-etilhexanoico (2-EHA)
- Protege os metais do sistema de arrefecimento (ferro fundido, ligas de alumínio e ligas de cobre como latão) contra corrosão

Qualidade da Água

A qualidade da água é importante para o desempenho do sistema de arrefecimento. Água deionizada ou desmineralizada é recomendada para misturar com etileno glicol e concentrado de líquido de arrefecimento do motor base de propileno glicol.

Intervalos de Troca de Líquido de Arrefecimento

Drene e lave o sistema de arrefecimento e encha novamente com líquido de arrefecimento novo no intervalo indicado, que varia de acordo com o líquido de arrefecimento utilizado.

Se utilizar o COOL-GARD II ou o COOL-GARD II PG, o intervalo de drenagem é de 6 anos ou 6000 horas de operação.

Se utilizar outro líquido de arrefecimento que não seja o COOL-GARD II ou COOL-GARD II PG, o intervalo de troca é de 2 anos ou 2000 horas de operação.¹

IMPORTANTE: Não use aditivos de vedação para sistemas de arrefecimento, nem anticongelantes que contenham aditivos de vedação.

Não misture líquidos de arrefecimento à base de etilenoglicol e propilenoglicol.

COOL-GARD é uma marca registrada da Deere & Company

¹A análise do líquido de arrefecimento pode prolongar o intervalo de serviço de outros "líquidos de arrefecimento" para um máximo que não exceda o intervalo de líquido de arrefecimento Cool-Gard II. Análise do líquido de arrefecimento significa coletar uma série de amostras do líquido de arrefecimento em incrementos de 1000 horas além do intervalo de serviço normal até que os dados indiquem o fim da vida útil do líquido de arrefecimento ou que o intervalo de serviço máximo de Cool-Gard II foi atingido.

Não use líquido de arrefecimento que contenha nitritos.

DX,COOL3 -54-25AUG20-2/2

Qualidade da Água para Misturar com Concentrado de Líquido de Arrefecimento

Os líquidos de arrefecimento são uma combinação de três componentes químicos: anticongelante etilenoglicol (EG) ou propilenoglicol (PG), aditivos inibidores e água de boa qualidade.

A qualidade da água é importante para o desempenho do sistema de arrefecimento. Água deionizada ou desmineralizada é recomendada para misturar com etileno glicol e concentrado de líquido de arrefecimento do motor base de propileno glicol.

Toda a água usada no sistema de arrefecimento deverá estar de acordo com as seguintes especificações mínimas de qualidade:

Cloretos	<40 mg/L
Sulfatos	<100 mg/L
Total de sólidos	<340 mg/L
Dureza total	<170 mg/L
pH	5,5—9,0

IMPORTANTE: Não use água mineral engarrafada porque muitas vezes contém concentrações elevadas de total de sólidos dissolvidos.

Proteção Anticongelamento

As concentrações relativas de glicol e água no líquido de arrefecimento determinam o seu limite de proteção contra o congelamento.

Etilenoglicol	Limite de Proteção contra Congelamento
40%	-24 °C (-12 °F)
50%	-37 °C (-34 °F)
60%	-52 °C (-62°F)
Propilenoglicol	Limite de Proteção contra Congelamento
40%	-21 °C (-6 °F)
50%	-33 °C (-27 °F)
60%	-49 °C (-56°F)

NÃO usar mistura de líquido de arrefecimento-água superior a 60% de etilenoglicol ou a 60% de propilenoglicol.

DX,COOL19 -54-13JAN18-1/1

Operar em Climas de Temperatura Quenteí.

Os motores John Deere são concebidos para funcionar usando líq. de arrefecimento de motor à base de glicol.

Use sempre um líq. de arrefecimento de motor à base de glicol, mesmo quando trabalhar em regiões em que não seja necessária a proteção contra congelamento.

John Deere COOL-GARD™ II Premix está disponível em uma concentração de 50% de etilenoglicol. Porém, há situações em climas quentes nas quais um líq. de arrefecimento com baixo teor de glicol (aprox. 20% de etilenoglicol) foi aprovada. Em tais casos, a fórmula com baixo glicol foi modificada para o mesmo nível do inibidor de corrosão do John Deere COOL-GARD II Premix (50/50).

COOL-GARD é uma marca registrada da Deere & Company

IMPORTANTE: Pode-se usar água como líq. de arrefecimento mas somente em situações de emergência.

Quando for usada água como líq. de arrefecimento, ocorrerão espuma, corrosão nas superfícies quentes de alumínio e ferro, oxidação profunda e cavitação, mesmo quando forem adicionados condicionadores.

Drene o sistema de arrefecimento e encha novamente logo que possível com o líq. de arrefecimento recomendado à base de glicol.

DX,COOL6 -54-03NOV08-1/1

Testar Ponto de Congelamento do Líquido de Arrefecimento

O uso de um refratômetro de líquido de arrefecimento portátil é o método mais rápido, fácil e preciso para determinar o ponto de congelamento do líquido de arrefecimento. Esse método é mais preciso do que uma fita de teste ou um densímetro com boia, os quais podem produzir resultados insuficientes.

O refratômetro de líquido de arrefecimento está disponível no seu concessionário John Deere sob o programa de ferramentas SERVICEGARD™. O número de peça 75240 proporciona uma solução econômica para determinar com precisão o ponto de congelamento no campo.

Para usar essa ferramenta:

1. Deixe que o sistema de arrefecimento arrefeça à temperatura ambiente.
2. Abra a tampa do radiador para expor o líquido de arrefecimento.
3. Com o conta-gotas do conjunto, colete uma pequena amostra do líquido de arrefecimento.
4. Abra a tampa do refratômetro, coloque uma gota de líquido de arrefecimento na janela e feche a tampa.
5. Olhe através do visor e ajuste o foco conforme necessário.
6. Anote o ponto de congelamento indicado para o tipo de líquido de arrefecimento (etilenoglicol ou propilenoglicol) sendo testado.



Número de Peça SERVICEGARD™ 75240

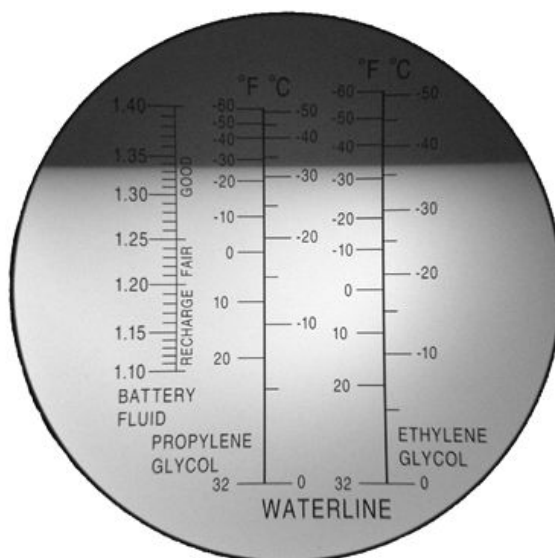


Imagem com uma Gota de Líquido de Arrefecimento 50/50 Colocada na Janela do Refratômetro

SERVICEGARD é uma marca registrada da Deere & Company

DX,COOL,TEST -54-13JUN13-1/1

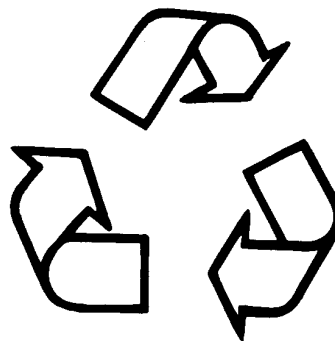
Descarte do Líquido de Arrefecimento

Descarte inadequado de líquido de arrefecimento do motor pode por em perigo o meio ambiente e a ecologia.

Use recipientes à prova de vazamentos ao drenar fluidos. Não use recipientes de alimentos ou bebidas que possam confundir alguém a ponto de ingerir seu conteúdo.

Não despeje os resíduos no solo, pelo sistema de esgoto ou em qualquer fonte de água.

Informe-se sobre a maneira correta de reciclar ou descartar resíduos no centro de reciclagem ou de meio ambiente local, ou com o concessionário John Deere local, distribuidor de motores ou outro prestador de serviços.



Reciclagem de Resíduos

RG, RG34710, 7543 -54-10OCT25-1/1

TS1133—UN—15APR13

Painéis de Instrumentos

Painéis de Instrumentos

Os motores OEM Plataforma Final Classe 4/Estágio IV John Deere PowerTech™ possuem um sistema de controle eletrônico com os seguintes controles e indicadores mostrados. As seguintes informações aplicam-se apenas aos controles e indicadores fornecidos pela John Deere. Consulte seu manual de aplicação do motor para obter instruções específicas caso não esteja usando controles e instrumentação fornecidos pela John Deere.

NOTA: Este manual aborda apenas a operação do motor com um sistema de controle John Deere.

Segue uma breve descrição dos controles eletrônicos e indicadores opcionais encontrados em painéis de instrumentos fornecidos pela John Deere. Consulte a literatura do fabricante para obter informações sobre controles não fornecidos pela Deere.

Painel de Instrumentos

A—Indicador de Diagnósticos/Horímetro

O indicador de diagnóstico (A) mostra códigos de diagnóstico de falhas (DTCs) à medida que são acessados. Outras informações sobre motor podem ser acessadas usando-se as teclas (N, O e P). O horímetro mostra as horas de operação do motor e deve ser usado como guia para programação de manutenção periódica. Se o indicador de diagnóstico receber um código de falha de uma unidade de controle do motor, o monitor muda para uma tela de aviso ou parada (dependendo da gravidade do código) que exibe o número do código de falha, a descrição do código e a ação corretiva necessária.

B—Tacômetro

O tacômetro (B) indica a rotação do motor em centenas de rotações por minuto (rpm).

C—Vôltímetro (Opcional)

O voltímetro (C) indica a tensão da bateria do sistema. A luz de aviso âmbar "Warning" (Q) se acenderá quando a tensão da bateria estiver muito baixa para uma operação adequada do sistema de injeção de combustível.

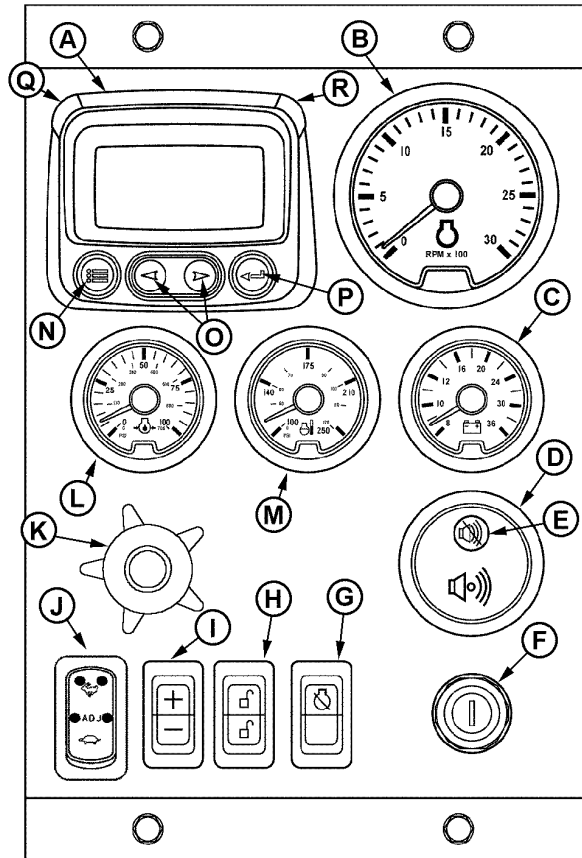
D—Alarme Sonoro (Opcional)

O alarme sonoro (D) é acionado sempre que existir uma condição de baixa pressão de óleo, alta temperatura do líquido de arrefecimento ou água no combustível. Isto inclui todos os sinais que façam acender o indicador âmbar de "alerta" (alarme intermitente) ou o vermelho "pare o motor" (alarme contínuo).

E—Botão de Cancelamento do Alarme Sonoro

O alarme sonoro opcional possui um botão de cancelamento (E) que silencia o alarme sonoro por aproximadamente dois minutos quando pressionado.

F—Chave de Partida



Painel de Instrumentos Completo

A—Indicador de Diagnóstico/Horímetro

- B—Tacômetro
- C—Vôltímetro (Opcional)
- D—Alarme Sonoro (Opcional)
- E—Botão de Cancelamento do Alarme Sonoro
- F—Chave de Partida
- G—Interruptor de Cancelamento de Parada
- H—Interruptor de Balancim de Ativação do Piloto Automático
- I—Interruptor de Seleção de Rotação

J—Interruptor de Seleção de Rotação Alta-Baixa

- K—Controle do Acelerador Analógico (Opcional)
- L—Manômetro do Óleo
- M—Indicador da Temperatura do Líquido de Arrefecimento
- N—Tecla Menu
- O—Teclas de Setas
- P—Tecla Entrar
- Q—Luz Âmbar Indicadora de "ADVERTÊNCIA"
- R—Luz Vermelha Indicadora "PARE O MOTOR"

A chave de partida de três posições (F) controla o sistema elétrico do motor. Quando a chave de partida é girada no sentido horário para a posição "START", o motor dá a partida. Quando o motor der partida, a chave se solta e retorna à posição ligado (FUNCIONAR).

G—Interruptor de Cancelamento de Parada

Continua na próxima página

ZE59858,00002D2 -54-15SEP14-1/2

O interruptor estará presente, mas pode não estar ativo, dependendo das opções da unidade de controle do motor (ECU) originalmente selecionadas. Se o interruptor estiver ativo, pressionar a metade superior do botão de cancelamento de parada (G) anula um sinal de desligamento do motor. O interruptor deve ser pressionado por 30 segundos para evitar o desligamento indesejado do motor. Pressionar este interruptor cancela a parada do motor por 30 segundos de cada vez para que o veículo possa ser levado a um local seguro.

H—Interruptor de Ativação da Rotação de Incremento

É um interruptor de três posições (H) com posição central em "OFF" (travado). Com o interruptor na posição "OFF", o interruptor de seleção de velocidade (I) também é travado para evitar mudanças acidentais na velocidade de operação. Pressionar a parte superior ou inferior do interruptor (H) destrava ou ativa o interruptor da rotação de incremento de rotação para ter efeito usando o interruptor de seleção de rotação (I).

I—Interruptor de Seleção de Rotação

O interruptor de seleção de rotação (I) é usado para aumentar (+) ou diminuir (-) a rotação de incremento do motor em pequenos incrementos durante a operação. O interruptor deve ser usado com o interruptor de ativação da rotação de incremento (H) na posição destravada (metade superior ou inferior do botão pressionada).

J—Interruptor Seletor de Rotação Alta/Baixa

O interruptor de seleção de rotação alta-baixa (J) é usado para ajustar as rotações operacionais do motor em baixa (tartaruga) ou alta (coelho). As rotações de marcha pré-ajustadas de fábrica podem também ser ajustadas usando-se o interruptor de ativação da rotação de incremento (H) com o interruptor de seleção de rotação (I).

O painel de instrumentos básico apresenta somente o interruptor de seleção de rotação alta-baixa. Mantenha pressionada para cima (+) ou para baixo (-) para ajustar a rotação do motor conforme desejado. A rotação do motor selecionada não será gravada na memória. Para ajustar as rotações do motor, consulte Troca de Rotação do Motor na seção 20.

Como Selecionar as Rotações de Operação Pré-Ajustadas (Rotações de Incremento)

Primeiro, selecione a Tartaruga (Lenta) ou Adj pressionando o interruptor de seleção de velocidade (J) para "Tartaruga" (lenta) ou "Adj" (centro). Depois, pressione a parte superior ou a inferior do interruptor de ativação da rotação de incremento (H) para destravar o ajuste. O interruptor de ativação da rotação de incremento deve ser mantido pressionado à medida que o interruptor de seleção de rotação (J) é usado para trocar o ajuste pressionando (+) para aumentar a rotação ou (-) para diminuí-la.

Assim que a baixa rotação tiver sido ajustada, o interruptor de ativação da rotação de incremento **deve ser pressionado e liberado três vezes dentro de dois**

segundos para que a nova rotação operacional seja gravada na memória. Se isso não for feito, a nova rotação somente terá efeito até que a chave de partida seja desligada. Depois, a rotação retorna ao ajuste anterior.

A rotação de alta rotação não é ajustável. Ela sempre volta para o ajuste de alta rotação de fábrica.

K—Controle do Acelerador Analógico (Opcional)

O controle do acelerador (K) é usado para controlar a rotação do motor. Esse controle somente está disponível em motores com acelerador analógico.

L—Manômetro do Óleo do Motor

O manômetro do óleo (L) indica a pressão do óleo do motor. Um alarme sonoro (D) avisa o operador que a pressão do óleo caiu abaixo da pressão operacional segura.

M—Indicador da Temperatura do Líquido de Arrefecimento do Motor

O indicador de temperatura do líquido de arrefecimento do motor (M) indica a temperatura do líquido de arrefecimento do motor. Um alarme sonoro (D) avisa o operador se a temperatura do líquido de arrefecimento subir para além da temperatura operacional segura pré-ajustada.

N—Tecla Menu

A tecla de menu é pressionada para entrada ou saída das telas do menu no indicador de diagnóstico.

O—Teclas de Seta

Use as teclas de seta (O) para alterar o monitor na janela do indicador de diagnóstico e para acessar dados de desempenho do motor.

Pressione a seta para a esquerda para rolar para a esquerda ou para cima, ou a seta para a direita para rolar para a direita ou para baixo. Isso permite exibir vários parâmetros de motor e de qualquer código de diagnóstico de falha que ocorra.

Consulte a seguinte rotina para acessar informações sobre o motor no indicador de diagnóstico usando as teclas de toque.

P—Tecla Entrar

A tecla entrar é pressionada para selecionar o parâmetro que está destacado na tela.

Q—Luz Âmbar Indicadora de "ADVERTÊNCIA"

Quando a luz se acende, existe uma condição anormal. Não é necessário desligar o motor imediatamente, mas o problema deve ser corrigido o quanto antes.

R—Luz Vermelha Indicadora "PARE O MOTOR"

Quando a luz se acende, pare o motor imediatamente ou o quanto antes para evitar avarias ao motor. Corrija o problema antes de nova partida.

Painéis de Instrumentos PV101

Os motores OEM Interim classe 4 / Estágio III B John Deere PowerTech possuem um sistema de controle eletrônico, que possui os seguintes controles e indicadores, conforme mostrado. As seguintes informações aplicam-se apenas aos controles e indicadores fornecidos pela John Deere. Consulte seu manual de aplicação do motor para obter instruções específicas caso não esteja usando controles e instrumentação fornecidos pela John Deere.

NOTA: Este manual aborda apenas a operação do motor com um sistema de controle John Deere.

Segue uma breve descrição dos controles eletrônicos e indicadores opcionais encontrados em painéis de instrumentos fornecidos pela John Deere. Consulte a literatura do fabricante para obter informações sobre controles não fornecidos pela Deere.

A—Indicador de Diagnósticos/Horímetro

O indicador de diagnóstico (A) mostra códigos de diagnóstico de falhas (DTCs) à medida que são acessados. Outras informações sobre motor podem ser acessadas usando-se as teclas (N, O e P). O horímetro mostra as horas de operação do motor e deve ser usado como guia para programação de manutenção periódica. Se o indicador de diagnóstico receber um código de falha de uma unidade de controle do motor, o monitor muda para uma tela de aviso ou parada (dependendo da gravidade do código) que exibe o número do código de falha, a descrição do código e a ação corretiva necessária.

B—Tacômetro

O tacômetro (B) indica a rotação do motor em centenas de rotações por minuto (rpm).

C—Vôltemetro (Opcional)
O vôltemetro (C) indica a tensão da bateria do sistema. A luz de aviso âmbar "Warning" (Q) se acenderá quando a tensão da bateria estiver muito baixa para uma operação adequada do sistema de injeção de combustível.

D—Alarme Sonoro (Opcional)

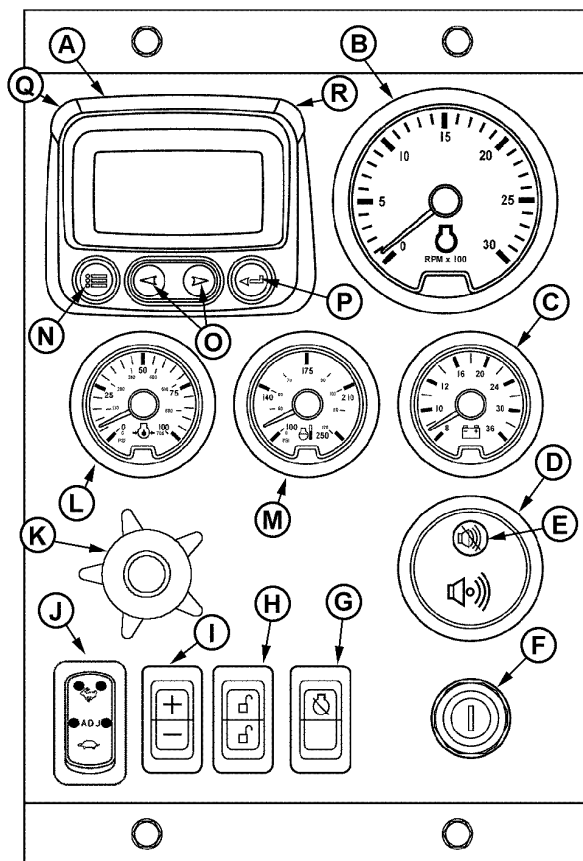
O alarme sonoro (D) é acionado sempre que existir uma condição de baixa pressão de óleo, alta temperatura do líquido de arrefecimento ou água no combustível. Isto inclui todos os sinais que façam acender o indicador âmbar de "ATENÇÃO" (alarme intermitente) ou o vermelho "PARE O MOTOR" (alarme contínuo).

E—Botão de Cancelamento do Alarme Sonoro

O alarme sonoro opcional possui um botão de cancelamento (E) que silencia o alarme sonoro por aproximadamente dois minutos quando pressionado.

F—Interruptor de Partida

A chave de partida de três posições (F) controla o sistema elétrico do motor. Da posição "DESLIGADA" quando o



Painel de Instrumentos Completo

- | | |
|---|--|
| A—Indicador de Diagnóstico/Horímetro | J—Interruptor de Seleção de Rotação Alta-Baixa |
| B—Tacômetro | K—Controle do Acelerador Analógico (Opcional) |
| C—Vôltemetro (Opcional) | L—Manômetro do Óleo |
| D—Alarme Sonoro (Opcional) | M—Indicador da Temperatura do Líquido de Arrefecimento |
| E—Botão de Cancelamento do Alarme Sonoro | N—Tecla Menu |
| F—Interruptor de Partida | O—Tecla de Seta (2 usadas) |
| G—Interruptor de Cancelamento de Parada | P—Tecla Enter |
| H—Interruptor de Balanço de Ativação de Incremento/Decremento | Q—Luz Âmbar Indicadora de "ATENÇÃO" |
| I—Interruptor Basculante de Seleção de Rotação | R—Luz Vermelha Indicadora de "PARADA DO MOTOR" |

interruptor de partida é girado no sentido horário para "PARTIDA", o motor dá partida. Quando o motor der partida, a chave se solta e retorna à posição ligado (FUNCIONAR).

G—Interruptor de Cancelamento de Parada

O interruptor estará presente, mas pode não estar ativo, dependendo das opções da unidade de controle do motor (ECU) originalmente selecionadas. Se o interruptor estiver ativo, pressionar a metade superior do botão de cancelamento de parada (G) anula um sinal de desligamento do motor. O interruptor deve ser pressionado por 30 segundos para evitar o desligamento indesejado do motor. Pressionar este interruptor cancelará o comando de desligamento do motor da ECU por 30 segundos de cada vez para mover o veículo para um local seguro.

H—Interruptor de Ativação da Rotação de Incremento

É um interruptor de três posições (H) com posição central em "OFF" (travado). Com o interruptor na posição "OFF", o interruptor de seleção de velocidade (I) também é travado para evitar mudanças acidentais na velocidade de operação. Pressionar a parte superior ou inferior do interruptor (H) destrava ou ativa o interruptor da rotação de incremento de rotação para ter efeito usando o interruptor de seleção de rotação (I).

I—Interruptor de Seleção de Rotação

O interruptor de seleção de rotação (I) é usado para aumentar (+) ou diminuir (-) a rotação de incremento do motor em pequenos incrementos durante a operação. O interruptor deve ser usado com o interruptor de ativação da rotação de incremento (H) na posição destravada (metade superior ou inferior do botão pressionada).

J—Interruptor Seletor de Rotação Alta/Baixa

O interruptor de seleção de rotação alta-baixa (J) é usado para ajustar as rotações operacionais do motor em baixa (tartaruga) ou alta (coelho). As rotações de marcha pré-ajustadas de fábrica podem também ser ajustadas usando-se o interruptor de ativação da rotação de incremento (H) com o interruptor de seleção de rotação (I).

O painel de instrumentos básico apresenta somente o interruptor de seleção de rotação alta-baixa. Mantenha pressionada para cima (+) ou para baixo (-) para ajustar a rotação do motor conforme desejado. A rotação do motor selecionada não será gravada na memória. Para ajustar as rotações do motor, consulte Troca de Rotação do Motor na seção 20.

Como Selecionar as Rotações de Operação Pré-Ajustadas (Rotações de Incremento)

Primeiro, selecione a "Tartaruga" (lenta) ou "Adj" pressionando o interruptor de seleção de velocidade (J) para "Tartaruga" (lenta) ou "Adj" (centro). Depois, pressione a parte superior ou a inferior do interruptor de ativação da rotação de incremento (H) para destravar o ajuste. O interruptor de ativação da rotação de incremento deve ser mantido pressionado à medida que o interruptor de seleção de rotação (J) é usado para trocar o ajuste pressionando (+) para aumentar a rotação ou (-) para diminuí-la.

Assim que a baixa rotação for ajustada, o interruptor de ativação da rotação de incremento **deverá ser**

pressionado e liberado três vezes dentro de dois segundos para que a nova rotação operacional seja gravada na memória. Se isso não for feito, a nova rotação somente terá efeito até que a chave de partida seja desligada. Depois, a rotação retorna ao ajuste anterior.

A rotação de alta rotação não é ajustável. Ela sempre volta para o ajuste de alta rotação de fábrica.

K—Controle do Acelerador Analógico (Opcional)

O controle do acelerador (K) é usado para controlar a rotação do motor. Esse controle somente está disponível em motores com acelerador analógico.

L—Manômetro do Óleo do Motor

O manômetro do óleo (L) indica a pressão do óleo do motor. Um alarme sonoro (D) avisa o operador que a pressão do óleo caiu abaixo da pressão operacional segura.

M—Indicador da Temperatura do Líquido de Arrefecimento do Motor

O indicador de temperatura do líquido de arrefecimento do motor (M) indica a temperatura do líquido de arrefecimento do motor. Um alarme sonoro (D) avisa o operador se a temperatura do líquido de arrefecimento subir para além da temperatura operacional segura pré-ajustada.

N—Tecla Menu

A tecla de menu é pressionada para entrada ou saída das telas do menu no indicador de diagnóstico (A).

O—Teclas de Seta

Use as teclas de seta (O) para alterar o monitor na janela do indicador de diagnóstico (A) e para acessar dados de desempenho do motor.

Pressione a seta para a esquerda para rolar para a esquerda ou para cima, ou a seta para a direita para rolar para a direita ou para baixo. Isso permite exibir vários parâmetros de motor e de qualquer código de diagnóstico de falha que ocorra.

Consulte o procedimento a seguir para acessar as informações do motor no indicador de diagnóstico usando as teclas de toque.

P—Tecla Entrar

A tecla entrar (P) é pressionada para selecionar o parâmetro que está destacado na tela.

Q—Luz Âmbar Indicadora de "ADVERTÊNCIA"

Quando a luz está acesa, existe uma condição anormal. Não é necessário desligar o motor imediatamente, mas o problema deve ser corrigido o quanto antes.

R—Luz Vermelha Indicadora "PARE O MOTOR"

Quando a luz estiver acesa, desligue o motor imediatamente ou o mais rápido possível com segurança para evitar danos ao motor. Corrija o problema antes de nova partida.

JR74534,00002C7 -54-16AUG21-2/2

Indicador de Diagnóstico PV101 — Uso

O indicador de diagnóstico (A) permite que o operador monitore funções do motor, visualize os códigos de diagnóstico de falhas (DTCs) e execute diagnósticos preliminares. O indicador está vinculado ao sistema de controle eletrônico e sensores.

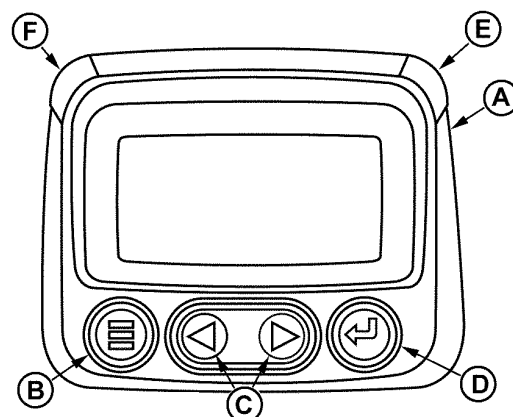
A tecla Menu (B) permite que o operador acesse o menu principal do indicador de diagnóstico. Para obter mais informações, consulte Indicador de Diagnóstico PV101 - Menu Principal na Seção 15. Essa tecla também permite que o operador cancele uma opção e volte para o menu anterior ou menu inicial.

As teclas de seta (C) permitem que o operador role entre os itens do menu. As teclas de seta mudam automaticamente para cima ou para baixo, para a esquerda ou para a direita, dependendo do item de menu a ser selecionado.

A tecla selecionar (D) permite que o operador acesse os itens de menu selecionados pelas teclas de seta (C) e confirme as alterações feitas pelo operador.

A luz indicadora vermelha "PARE O MOTOR" (E) permite que o operador visualize quando existe uma condição que exige ação ou manutenção imediata do operador.

A luz indicadora âmbar "ADVERTÊNCIA" (F) permite que o operador visualize quando existe uma condição que exige ação do operador.



Indicador de Diagnóstico

A—Indicador de Diagnóstico
B—Tecla Menu
C—Teclas de Seta

D—Tecla Enter
E—Luz Vermelha Indicadora de "PARADA DO MOTOR"
F—Luz Âmbar Indicadora de "ATENÇÃO"

RG13132 — UN — 09SEP03

BL90236,000002A -54-16AUG21-1/1

Indicador de Diagnóstico PV101 — Menu Principal

NOTA: O motor não precisa estar ligado para se navegar pelas telas do indicador de diagnósticos.

O menu principal é o ponto de partida para acessar informações do motor e configurar o indicador de diagnóstico. Pressione a tecla Menu (B) para acessar o menu principal.

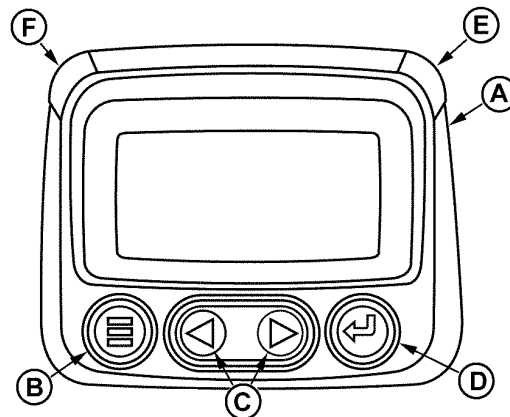
Use as teclas de seta (C) e a tecla selecionar (D) para visualizar os itens de menu exibidos:

- Vá para desembolso 4-up
- Filtro de exaustão
- Controle de rotação do motor
- Idiomas
- Códigos Armazenados
- Configuração do motor
- Configuração da exibição de um parâmetro
- Configuração da exibição de quatro parâmetros
- Selecionar unidades
- Ajustar luz de fundo
- Ajustar contraste
- Utilitários

Estão listados alguns exemplos de recursos disponíveis nos itens do menu principal.

Em Utilitários:

- Dados do indicador
- Remover todos os indicadores
- Versão do software
- Configuração do Modbus



Indicador de Diagnóstico

A—Indicador de Diagnóstico
B—Tecla Menu
C—Tecla de Seta (2 usadas)

D—Tecla Enter
E—Luz Vermelha Indicadora de "PARADA DO MOTOR"
F—Luz Ambar Indicadora de "ATENÇÃO"

- Conversão de falha
- Selecionar a ECU do motor
- Apagar as horas da máquina
- Dados de desempenho
- Testes interativos
- Redefinir percurso
- Definir instância da função
- Atualização do software da ECU

JR74534,00002C8 -54-16AUG21-1/1

RG13132 —UN—09SEP03

Indicador de Diagnóstico PV101 — Menus Essenciais

Limpeza Automática do Filtro de Escape

Para ativar o modo de limpeza automática do filtro de escape:

1. Pressione a tecla Menu no indicador de diagnóstico
2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FILTRO DE ESCAPE
3. Pressione a tecla Selecionar
4. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até LIMPEZA AUTO DO FILTRO DE ESCAPE
5. Pressione a tecla Selecionar para ativar a limpeza automática do filtro de escape

Limpeza do Filtro de Escape Manual/Estacionada

Para solicitar uma limpeza do filtro de escape manual/estacionada:

1. Reduza a rotação do motor para baixa rotação
2. Pressione a tecla Menu
3. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FILTRO DE ESCAPE
4. Pressione a tecla Selecionar
5. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até SOLICITAR LIMPEZA DO FILTRO DE ESCAPE
6. Pressione a tecla Selecionar para solicitar uma limpeza do filtro de escape manual/estacionada
7. Siga as instruções no monitor e verifique se todas as condições estão sendo atendidas
8. Pressione a tecla Selecionar para CONFIRMAR que todas as condições foram atendidas

Desativar Limpeza do Filtro do Escape

Para desativar o modo automático de limpeza do filtro de escape:

1. Pressione a tecla Menu no indicador de diagnóstico
2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FILTRO DE ESCAPE
3. Pressione a tecla Selecionar
4. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até DESATIVAR LIMPEZA DO FILTRO DE ESCAPE
5. Pressione a tecla Selecionar para desativar a limpeza do filtro de escape

Códigos de Falha — Ativos

Para visualizar informações do código de falha ativo:

1. Pressione a tecla Menu no indicador de diagnóstico
2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FALHAS
3. Pressione a tecla Selecionar
4. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FALHAS ATIVAS
5. Pressione a tecla Selecionar
6. Pressione as teclas de seta para rolar pelas falhas disponíveis

Códigos de Falha — Armazenados

Para visualizar informações do código de falha armazenado:

1. Pressione a tecla Menu no indicador de diagnóstico
2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FALHAS
3. Pressione a tecla Selecionar
4. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FALHAS ARMAZENADAS
5. Pressione a tecla Selecionar
6. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até VISUALIZAR
7. Pressione a tecla Selecionar
8. Pressione as teclas de seta para rolar pelas falhas disponíveis

BL90236,0000025 -54-02JUN16-1/1

Indicador de Diagnóstico DG14 — Uso

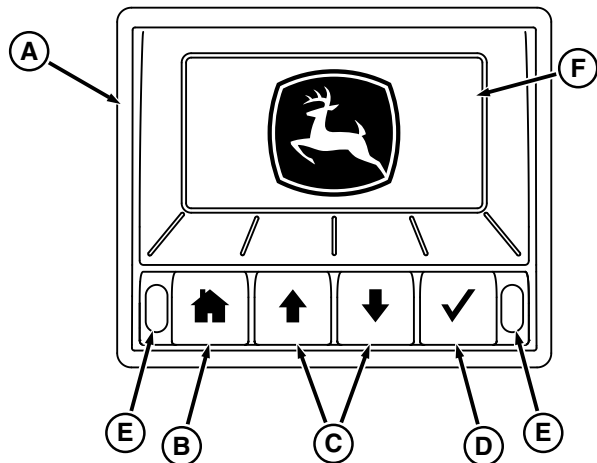
O indicador de diagnóstico (A) permite que o operador monitore funções do motor, visualize os códigos de diagnóstico de falhas (DTCs) e execute diagnósticos preliminares. O indicador está vinculado ao sistema de controle eletrônico e sensores.

A tecla de menu inicial (B) permite que o operador acesse o menu principal do indicador de diagnóstico. Para obter mais informações, consulte Indicador de Diagnóstico DG14 — Menu Principal na Seção 15. Essa tecla também permite que o operador cancele uma opção e volte para o menu anterior ou menu inicial.

As teclas de seta (C) permitem que o operador role entre os itens do menu. As teclas de seta mudam automaticamente para cima ou para baixo, para a esquerda ou para a direita, dependendo do item de menu a ser selecionado.

A tecla selecionar marca (D) permite que o operador acesse os itens do menu selecionados pelas teclas de seta (C) e que confirme as alterações feitas pelo operador.

As luzes indicadoras (E) permitem que o operador visualize a presença de um DTC ativo.



Indicador de Diagnóstico DG14

A—Indicador de Diagnóstico
B—Tecla Menu Inicial
C—Tecla de Seta (2 usadas)

D—Tecla Selecionar Marca
E—Luz Indicadora (2 usadas)
F—Display

RG27904 —UN—25FEB16

BL90236,0000028 -54-19AUG21-1/1

Indicador de Diagnóstico DG14 — Menu Principal

NOTA: O motor não precisa estar ligado para se navegar pelas telas do menu de diagnósticos.

O menu principal é o ponto de partida para acessar informações do motor e configurar o indicador de diagnóstico. Pressione a tecla menu inicial (B) para acessar o menu principal.

Use as teclas de seta (C) e tecla Selecionar (D) para visualizar os itens de menu exibidos:

- Função
- Monitor
- Utilitário
- Configuração

Estão listados alguns exemplos de recursos disponíveis nos itens do menu principal.

Na Função:

- Visualizar DTC
- Redefinir percurso (Apenas FT4)
- Regeneração de Exaustão (Somente IT4 e FT4)
- Atualizações de software da ECU

No Monitor:

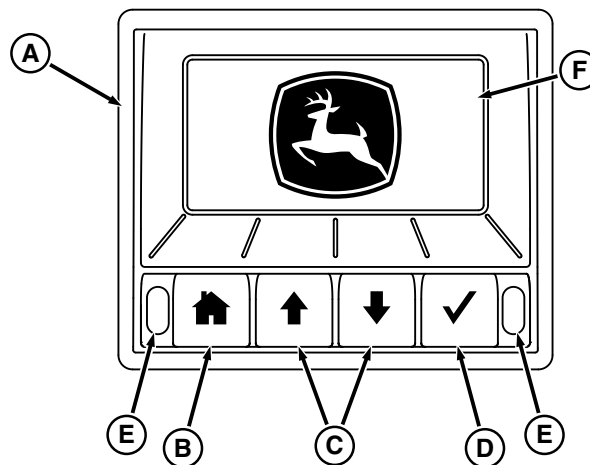
- Ajustar luz de fundo
- Ajustar o brilho do indicador
- Exibir configuração da opção

No Utilitário:

- Lista completa de parâmetros
- Dados do software
- Selecionar unidades
- Selecionar idioma

Na Configuração:

- Selecionar entrada analógica
- Selecionar entrada digital



Indicador de Diagnóstico

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| A—Indicador de Diagnóstico | D—Tecla Selecionar Marca |
| B—Tecla Menu Inicial | E—Luz Indicadora (2 usadas) |
| C—Tecla de Seta (2 usadas) | F—Display |

- Selecionar saída digital
- Funcionalidade do alarme
- Adicione o manômetro J1939
- Definir mensagens RS485
- Definir endereço de origem do motor
- Definir instância da função
- Diagnósticos do chicote
- Controle TSC (protegido por senha)

Código de Tecla para Telas Protegidas por Senha

Valores numéricos são atribuídos às teclas no indicador de diagnóstico como identificado abaixo:

- 1 — Tecla Menu Inicial
- 2 — Tecla de Seta Para Cima
- 3 — Tecla de Seta Para Baixo
- 4 — Tecla Selecionar Marca

BL90236,0000029 -54-19AUG21-1/1

RG27904—UN—25FEB16

Indicador de Diagnóstico DG14 — Menus Essenciais

Limpeza Automática do Filtro de Escape

Para ativar o modo de limpeza automática do filtro de escape:

1. Pressione a tecla menu inicial no indicador de diagnóstico.
2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FUNÇÃO.
3. Pressione a tecla selecionar marca.
4. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até REGENERAÇÃO DO ESCAPE.
5. Pressione a tecla selecionar marca.
6. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até AUTOMÁTICO.
7. Pressione a tecla selecionar marca para ativar a limpeza automática do filtro de escape.

Limpeza do Filtro de Escape Manual/Estacionada

Para solicitar uma limpeza do filtro de escape manual/estacionada:

1. Reduza a rotação do motor para baixa rotação.
2. Pressione a tecla menu inicial no indicador de diagnóstico.
3. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FUNÇÃO.
4. Pressione a tecla selecionar marca.
5. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até REGENERAÇÃO DO ESCAPE.
6. Pressione a tecla selecionar marca.
7. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FORÇADA.
8. Pressione a tecla Selecionar (marca de seleção) para solicitar uma limpeza do filtro de escape manual/estacionada.
9. Siga as instruções no monitor e verifique se todas as condições estão sendo atendidas.
10. Pressione a tecla Selecionar (marca de seleção) para CONFIRMAR que todas as condições foram atendidas.

Desativar Limpeza do Filtro do Escape

Para desativar o modo automático de limpeza do filtro de escape:

1. Pressione a tecla menu inicial no indicador de diagnóstico.

2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FUNÇÃO.
3. Pressione a tecla selecionar marca.
4. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até REGENERAÇÃO DO ESCAPE.
5. Pressione a tecla selecionar marca.
6. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até INIBIR.
7. Pressione a tecla selecionar marca para desativar a limpeza do filtro de escape.
8. Pressione a tecla selecionar marca para continuar depois que a advertência for reconhecida.

Códigos de Falha — Ativos

Para visualizar informações do código de falha ativo:

1. Pressione a tecla menu inicial no indicador de diagnóstico.
2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FUNÇÃO.
3. Pressione a tecla selecionar marca.
4. Pressione as teclas de Seta para rolar para cima ou para baixo até VISUALIZAR CÓDIGOS DE FALHA.
5. Pressione a tecla selecionar marca.
6. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até ATIVAR.
7. Pressione a tecla selecionar marca.
8. Pressione as teclas de seta para rolar pelas falhas disponíveis.

Códigos de Falha — Armazenados

Para visualizar informações do código de falha armazenado:

1. Pressione a tecla Menu (página inicial) no indicador de diagnóstico.
2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FUNÇÃO.
3. Pressione a tecla Selecionar (marca de seleção).
4. Pressione as teclas de Seta para rolar para cima ou para baixo até VISUALIZAR CÓDIGOS DE FALHA.
5. Pressione a tecla Selecionar (marca de seleção).
6. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até ARMAZENADOS.
7. Pressione a tecla Selecionar (marca de seleção).
8. Pressione as teclas de Seta para rolar pelas falhas disponíveis.

BL90236,0000026 -54-19AUG21-1/1

Painel de Instrumentos PV480

Os Motores OEM John Deere PowerTech™ possuem um sistema de controle eletrônico com os seguintes controles e indicadores. As seguintes informações aplicam-se apenas aos controles e indicadores fornecidos pela John Deere. Consulte seu manual de aplicação do motor para obter instruções específicas caso não esteja usando controles e instrumentação fornecidos pela John Deere.

A seguir está uma breve descrição dos controles eletrônicos e indicadores opcionais encontrados em painéis de instrumentos fornecidos pela John Deere. Consulte a literatura do fabricante para obter informações sobre controles não fornecidos pela John Deere.

Painel de Instrumentos

A — Indicador de Diagnóstico

O indicador de diagnóstico (A) permite ao operador ver o nível de combustível, o nível do DEF, parâmetros do motor, códigos de diagnóstico de falhas (DTC) e outras funções do motor. O indicador está vinculado ao sistema de controle eletrônico e sensores. Isso permite ao operador monitorar as funções do motor e, quando necessário, detectar e solucionar problemas dos sistemas do motor.

B — Teclas de Seta

As teclas de seta (B) permitem ao operador selecionar itens do menu.

C — Tecla Menu

A tecla menu (C) permite ao operador acessar o menu principal do indicador de diagnóstico.

D — Tecla Selecionar

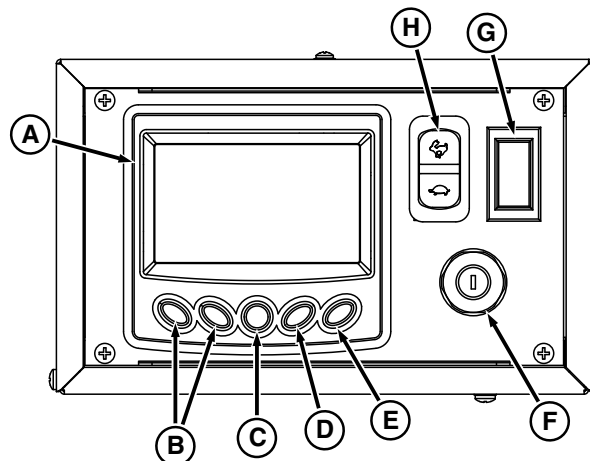
A tecla selecionar (D) permite que o operador acesse os itens do menu selecionados através das teclas de seta (B) e confirme as mudanças feitas pelo operador.

E — Tecla Sair

A tecla sair (E) permite que o operador cancele uma opção e volte ao menu anterior.

F — Interruptor de Partida

PowerTech é uma marca registrada da Deere & Company



Painel de Instrumentos PV480

A—Indicador de Diagnóstico
B—Tecla de Seta (2 usadas)
C—Tecla Menu
D—Tecla Selecionar

E—Tecla Sair
F—Interruptor de Partida
G—Tampa
H—Interruptor Basculante de Seleção de Rotação

A chave de partida de três posições (F) controla o sistema elétrico do motor. Quando o interruptor de partida é virado no sentido horário para "PARTIDA", o motor gira. Quando o motor der partida, a chave se solta e retorna à posição ligado (FUNCIONAR).

G — Tampa

A tampa (G) oculta uma fenda de expansão para um interruptor adicional.

H — Interruptor Basculante de Seleção de Rotação

O interruptor basculante de seleção de rotação (H) é usado para aumentar (+) ou diminuir (-) a rotação do motor em pequenos incrementos durante a operação.

RG23644 —UN—27AUG13

BL90236,0000003 -54-19AUG21-1/1

Indicador de Diagnóstico PV480 — Uso

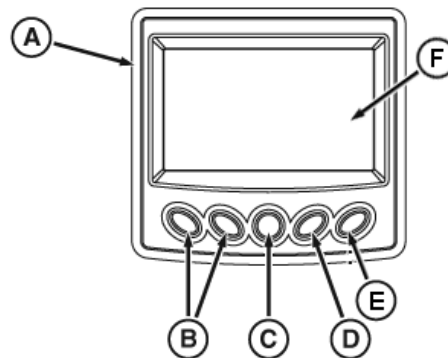
O indicador de diagnóstico (A) permite que o operador monitore funções do motor, visualize os códigos de diagnóstico de falhas (DTCs) e execute diagnósticos preliminares. O indicador está vinculado ao sistema de controle eletrônico e sensores.

As teclas de seta (B) permitem que o operador role pelos itens de menu. As teclas de seta mudam automaticamente para cima ou para baixo, para a esquerda ou para a direita, dependendo do item de menu a ser selecionado.

A tecla menu (C) permite ao operador acessar o menu principal do indicador de diagnóstico. Para obter mais informações, consulte Indicador de Diagnóstico PV480 - Menu Principal na Seção 15.

A tecla selecionar (D) permite que o operador acesse os itens do menu selecionados através das teclas de seta (B) e confirme as mudanças feitas pelo operador.

A tecla sair (E) permite que o operador cancele uma opção e volte ao menu anterior.



Indicador de Diagnóstico PV480

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| A—Indicador de Diagnóstico | D—Tecla Selecionar |
| B—Tecla de Seta (2 usadas) | E—Tecla Sair |
| C—Tecla Menu | F—Display |

RG23474 —UN—06JUN13

BL90236,0000006 -54-19AUG21-1/1

Indicador de Diagnóstico PV480 — Menu Principal

NOTA: O motor não precisa estar ligado para se navegar pelas telas do indicador de diagnósticos.

O menu principal é o ponto de partida para acessar informações do motor e configurar o indicador de diagnóstico. Pressione a tecla menu (C) para acessar o menu principal.

Use as teclas das setas (B) e selecione a tecla (D) para ver os itens do menu exibidos:

- Configurações do usuário
- Falhas
- Filtro de Exaustão
- Opções da Partida
- Serviço
- Utilitários

Estão listados alguns exemplos de recursos disponíveis nos itens do menu principal.

Em Configurações do Usuário:

- Data
- Hora
- Idioma
- Unidades
- Brilho
- Luz Ambiente

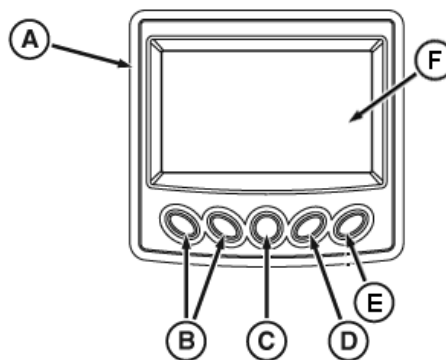
Em Verificar Falhas:

- ActiveDTCs
- DTCs Armazenados

Em Filtro de Escape:

- Status
- Limpeza automática do filtro de escape
- Desativar limpeza do filtro de escape
- Solicitar limpeza do filtro de escape

Em Opções da Partida:



Indicador de Diagnóstico PV480

A—Indicador de Diagnóstico
B—Tecla de Seta (2 usadas)
C—Tecla Menu

D—Tecla Selecionar
E—Tecla Sair
F—Display

- Recursos automáticos
- Recursos manuais
- Relógio de partida
- Temperatura de partida

Em Serviço:

- Telas da lista de dados
- Horas de operação do motor
- Registrador de transações de dados
- Lembretes de serviço
- Diagnósticos do chicote
- Identificação de componentes

Em Utilitários:

- Ajustes do sistema
- Controle de pressão
- Atualização do software da ECU
- Ajustes avançados (protegidos por senha)

BL90236,0000001 -54-19AUG21-1/1

RG23474 —UN—06JUN13

Indicador de Diagnóstico PV480 — Menus Essenciais

Limpeza Automática do Filtro de Escape

Para ativar o modo de limpeza automática do filtro de escape:

1. Pressione a tecla Menu no indicador de diagnóstico.
2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FILTRO DE ESCAPE.
3. Pressione a tecla Selecionar.
4. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até LIMPEZA AUTO DO FILTRO DE ESCAPE.
5. Pressione a tecla Selecionar para ativar a limpeza automática do filtro de escape.

Limpeza do Filtro de Escape Manual/Estacionada

Para solicitar uma limpeza do filtro de escape manual/estacionada:

1. Reduza a rotação do motor para baixa rotação.
2. Pressione a tecla Menu.
3. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FILTRO DE ESCAPE.
4. Pressione a tecla Selecionar.
5. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até SOLICITAR LIMPEZA DO FILTRO DE ESCAPE.
6. Pressione a tecla Selecionar para solicitar uma limpeza do filtro de escape manual/estacionada.
7. Siga as instruções no monitor e verifique se todas as condições estão sendo atendidas.
8. Pressione a tecla Selecionar para CONFIRMAR que todas as condições foram atendidas.

Desativar Limpeza do Filtro do Escape

Para desativar o modo automático de limpeza do filtro de escape:

1. Pressione a tecla Menu no indicador de diagnóstico.
2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FILTRO DE ESCAPE.
3. Pressione a tecla Selecionar.
4. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até DESATIVAR LIMPEZA DO FILTRO DE ESCAPE.
5. Pressione a tecla Selecionar para desativar a limpeza do filtro de escape.

Códigos de Falha — Ativos

Para visualizar informações do código de falha ativo:

1. Pressione a tecla Menu no indicador de diagnóstico.
2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FALHAS.
3. Pressione a tecla Selecionar.
4. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FALHAS ATIVAS.
5. Pressione a tecla Selecionar.
6. Pressione as teclas de Seta para rolar pelas falhas disponíveis.

Códigos de Falha — Armazenados

Para visualizar informações do código de falha armazenado:

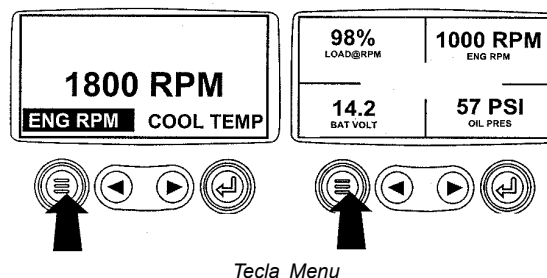
1. Pressione a tecla Menu no indicador de diagnóstico.
2. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FALHAS.
3. Pressione a tecla Selecionar.
4. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até FALHAS ARMazenadas.
5. Pressione a tecla Selecionar.
6. Pressione as teclas de seta para rolar para cima ou para baixo até VISUALIZAR.
7. Pressione a tecla Selecionar.
8. Pressione as teclas de Seta para rolar pelas falhas disponíveis.

BL90236,0000024 -54-19AUG21-1/1

Navegação no Menu Principal

NOTA: O motor não precisa estar ligado para se navegar pelas telas do indicador de diagnósticos. Se for necessário dar a partida no motor, consulte Partida do Motor. Todos os valores do motor mostrados no indicador de diagnóstico indicam que o motor está funcionando.

1. Gire a chave de partida para a posição Ligado. Começando na tela de parâmetro único ou de quatro parâmetros do motor, pressione a tecla "Menu".

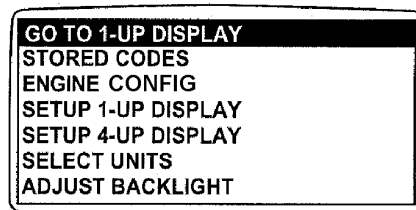


Continua na próxima página

OURGP11,00000A9 -54-27MAY16-1/5

RG13159 —UN—26SEP03

2. Os primeiros sete itens da tela "Main Menu" (Menu Principal) serão exibidos.

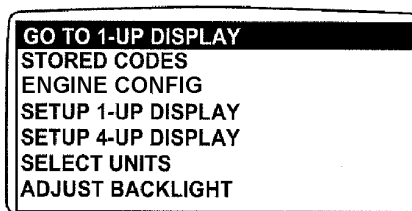


Exibição do Menu

OURGP11,00000A9 -54-27MAY16-2/5

RG13160—UN—02OCT03

3. Pressione as teclas de seta para rolar pelas opções do menu.

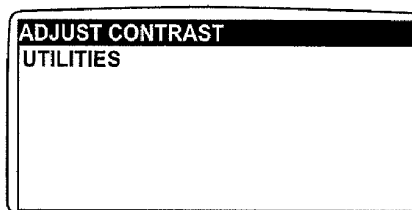


Itens do Menu Principal

OURGP11,00000A9 -54-27MAY16-3/5

RG13161—UN—02OCT03

4. Pressione a tecla de seta para a direita para rolar para baixo e exibir os últimos itens da tela "Menu Principal", destacando o item seguinte abaixo.



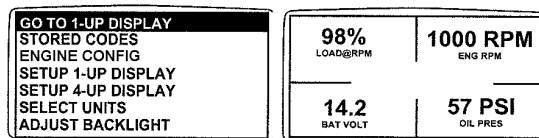
Últimos Itens do Menu Principal

Continua na próxima página

OURGP11,00000A9 -54-27MAY16-4/5

RG13162—UN—26SEP03

- Use as teclas de seta para rolar até o item de menu desejado ou pressione a tecla de menu para sair do menu principal e retornar à exibição de parâmetros da máquina.



Use os Botões de Seta para Rolar / Exibir Quadrante

OURGP11,00000A9 -54-27MAY16-5/5

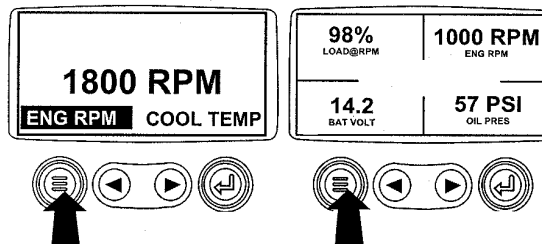
RG13163 —UN—02OCT03

Dados de Configuração do Motor

NOTA: Os dados de configuração do motor são somente para leitura.

NOTA: O motor não precisa estar ligado para se navegar pelas telas do indicador de diagnósticos. Se for necessário dar a partida no motor, consulte Partida do Motor. Todos os valores do motor mostrados no indicador de diagnóstico indicam que o motor está funcionando.

- Gire a chave de partida para a posição Ligado. Começando na tela de parâmetro único ou de quatro parâmetros do motor, pressione a tecla "Menu".

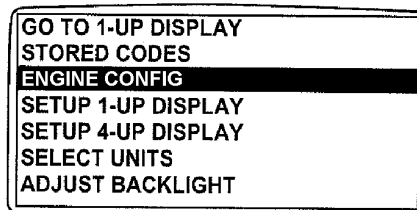


Tecla Menu

OURGP11,00000AB -54-27MAY16-1/6

RG13159 —UN—26SEP03

- O menu principal será exibido. Use as teclas de seta para rolar pelo menu até que "Engine Config" (Configuração do Motor) seja destacado.



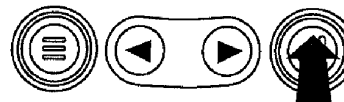
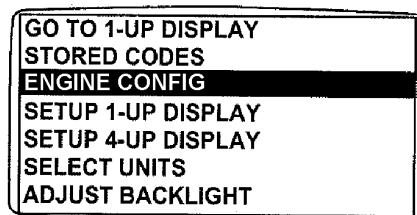
Seleção da Configuração do Motor

Continua na próxima página

OURGP11,00000AB -54-27MAY16-2/6

RG13164 —UN—07OCT03

- Assim que o item de menu "Engine Config" (Configuração do Motor) tiver sido destacado, pressione a tecla "Entrar" para exibir os dados de configuração do motor.

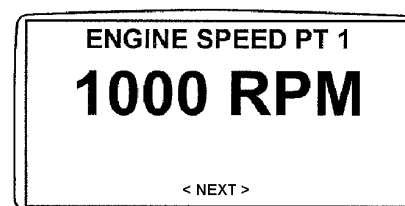


Tecla Entrar

OURGP11,00000AB -54-27MAY16-3/6

RG13165 —UN—02OCT03

- Use as teclas de seta para rolar pelos dados de configuração do motor.

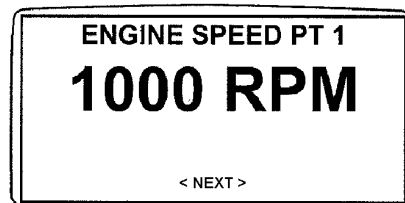


Uso das Teclas de Seta para Rolar

OURGP11,00000AB -54-27MAY16-4/6

RG13166 —UN—29SEP03

- Pressione a tecla "Menu" para retornar para o menu principal.



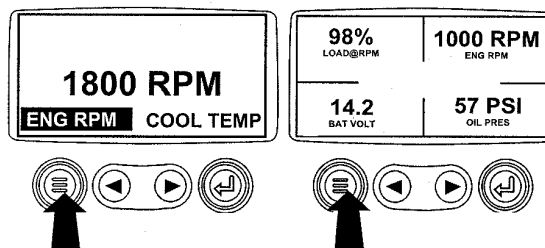
Voltar ao Menu Principal

Continua na próxima página

OURGP11,00000AB -54-27MAY16-5/6

RG13167 —UN—29SEP03

- Pressione a tecla "Menu" para sair do menu principal e retornar para a exibição de parâmetros do motor.



Sair do Menu Principal

OURGP11,00000AB -54-27MAY16-6/6

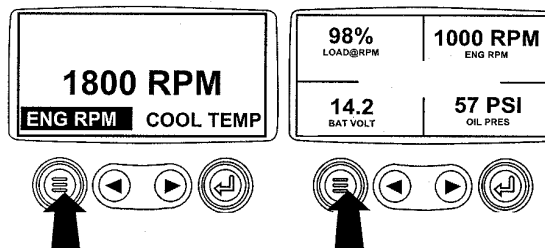
RG13159 —UN—26SEP03

Como Acessar os Códigos de Falhas Armazenados

NOTA: O motor não precisa estar ligado para se navegar pelas telas do indicador de diagnósticos. Se for necessário dar a partida no motor, consulte Partida do Motor. Todos os valores do motor mostrados no indicador de diagnóstico indicam que o motor está funcionando.

Para obter uma descrição dos códigos de falha, consulte a tabela na Seção Detecção e Solução de Problemas.

- Gire a chave de partida para a posição Ligado. Começando na tela de parâmetro único ou de quatro parâmetros do motor, pressione a tecla "Menu".

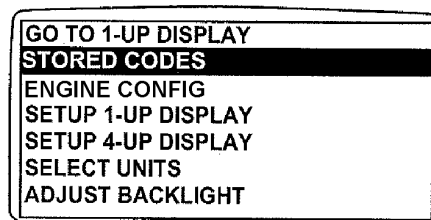


Tecla Menu

OURGP11,00000AC -54-27MAY16-1/6

RG13159 —UN—26SEP03

- O menu principal será exibido. Use as teclas de seta para rolar pelo menu até destacar "Stored Codes" (Códigos Armazenados).



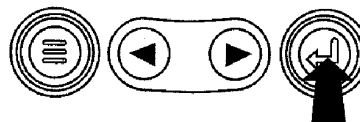
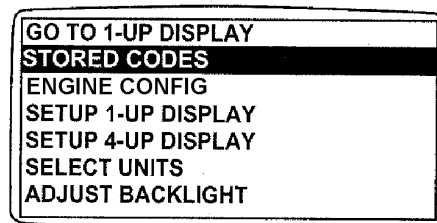
Selecione os Códigos Armazenados

Continua na próxima página

OURGP11,00000AC -54-27MAY16-2/6

RG13168 —UN—02OCT03

3. Assim que o item de menu "Stored Codes" (Códigos Armazenados) tiver sido destacado, pressione a tecla "Entrar" para visualizar os códigos armazenados.

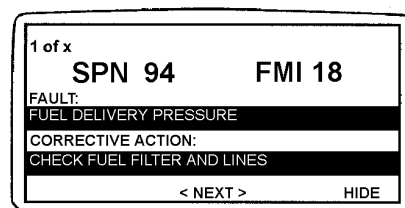


Tecla Entrar

OURGP11,00000AC -54-27MAY16-3/6

RG13169 —UN—02OCT03

4. Se a palavra "Next" (Seguinte) aparecer acima das teclas de seta, existem mais códigos armazenados que podem ser visualizados. Use as teclas de seta para rolar para o próximo código armazenado.

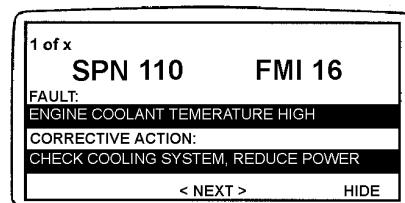


Uso das Teclas de Seta para Rolar

OURGP11,00000AC -54-27MAY16-4/6

RG13245 —UN—02OCT03

5. Pressione a tecla "Menu" para retornar para o menu principal.



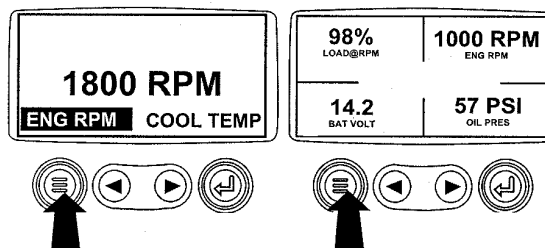
Voltar ao Menu Principal

Continua na próxima página

OURGP11,00000AC -54-27MAY16-5/6

RG13246 —UN—02OCT03

- Pressione a tecla "Menu" para sair do menu principal e retornar para a exibição de parâmetros do motor.



Sair do Menu Principal

OURGP11,00000AC -54-27MAY16-6/6

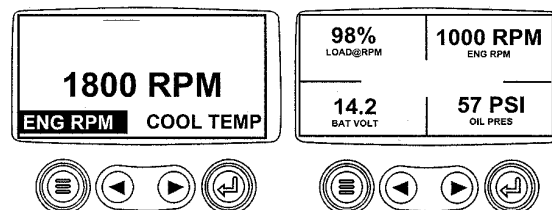
RG13159 —UN—26SEP03

Como Acessar os Códigos de Falhas Ativos

NOTA: O motor não precisa estar ligado para se navegar pelas telas do indicador de diagnósticos. Se for necessário dar a partida no motor, consulte Partida do Motor. Todos os valores do motor mostrados no indicador de diagnóstico indicam que o motor está funcionando.

Para obter uma descrição dos códigos de falha, consulte a tabela na Seção Detecção e Solução de Problemas.

- Durante a operação normal será exibida a tela de um único parâmetro ou a de quatro parâmetros.



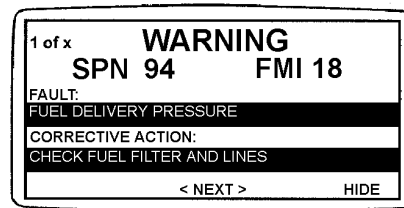
Operação Normal

OURGP11,00000AD -54-27MAY16-1/7

RG13172 —UN—26SEP03

- Quando o indicador de diagnóstico recebe um código de falha de uma unidade de controle do motor, a tela de um ou de quatro parâmetros é substituída pela mensagem "Warning" (Advertência). O número de SPN ou FMI aparecerá juntamente com uma descrição do problema e as ações corretivas necessárias.

IMPORTANTE: Ignorar códigos de falha ativos pode resultar em graves danos ao motor.



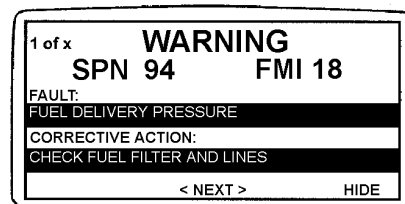
Códigos de Problema Ativos Exibidos

Continua na próxima página

OURGP11,00000AD -54-27MAY16-2/7

RG13240 —UN—30SEP03

3. Se a palavra "Next" (Avançar) aparecer sobre as teclas de seta, significa que mais códigos de falha podem ser exibidos rolando até o código de falha seguinte através das teclas de seta.



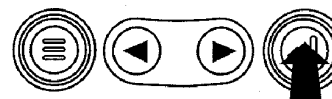
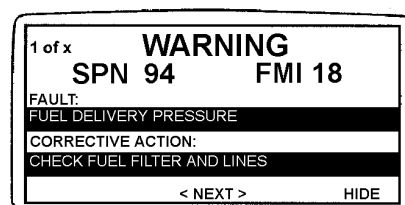
Uso das Teclas de Seta para Rolar

OURGP11,00000AD -54-27MAY16-3/7

RG13241 —UN—30SEP03

IMPORTANTE: Ignorar códigos de falha ativos pode resultar em graves danos ao motor.

4. Para reconhecer e ocultar o código e voltar à exibição de um ou de quatro parâmetros, pressione a tecla "Entrar".

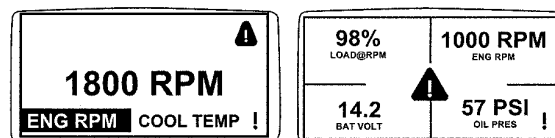


Oculte Códigos de Falhas

OURGP11,00000AD -54-27MAY16-4/7

RG13242 —UN—30SEP03

5. O mostrador retornará para a tela de parâmetro único ou de quatro parâmetros, porém o mostrador apresentará o ícone de advertência. Pressionando a tecla "Entrar", o código de falha oculto será mostrado novamente.



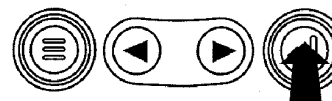
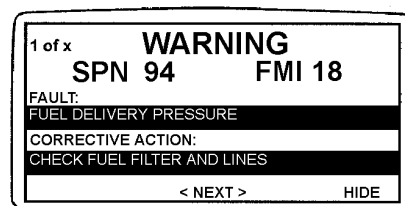
Ícone de Código de Falhas Ativo

OURGP11,00000AD -54-27MAY16-5/7

RG13176 —UN—26SEP03

IMPORTANTE: Ignorar códigos de falha ativos pode resultar em graves danos ao motor.

6. Pressionar a tecla "Entrar" mais uma vez ocultará o código de falha e retornará a tela à exibição de um ou de quatro parâmetros.



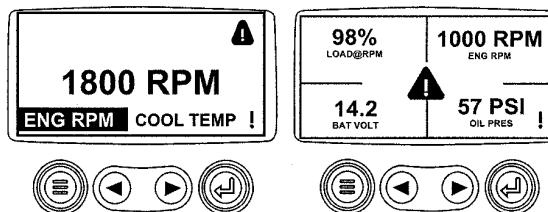
Tecla Entrar

Continua na próxima página

OURGP11,00000AD -54-27MAY16-6/7

RG13242 —UN—30SEP03

7. A tela de parâmetro único ou de quatro parâmetros exibirá o ícone de aviso até que a condição do código de falhas seja corrigida.



Condição de Código de Falhas Ativo

OURGP11,00000AD -54-27MAY16-7/7

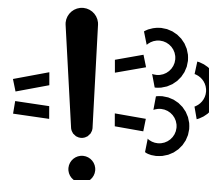
RG13243 —UN—01OCT03

Alerta de Parada da Máquina Requerida

RG22491 —UN—21AUG13

Ocorre Parada da Máquina Obrigatória

IMPORTANTE: Em algumas situações, a potência do motor da máquina é reduzida conforme descrito. Quando for notificado, coloque a máquina imediatamente em um estado seguro ou mova-a para um local seguro. Uma situação de parada da máquina obrigatória pode ser removida somente por um técnico de manutenção.



O Indicador de Defeito do Sistema de Emissões do Motor acende quando ocorre uma falha relacionada a emissões.

DX,MACHSTOPWARN,OEM -54-02OCT15-1/8

O Indicador de Alerta acende quando existe uma condição que exija uma ação do operador.

RG22492 —UN—21AUG13



DX,MACHSTOPWARN,OEM -54-02OCT15-2/8

O Indicador de Parada do Motor acende quando existe uma condição que exija uma ação do operador e manutenção imediatos.

RG22493 —UN—21AUG13

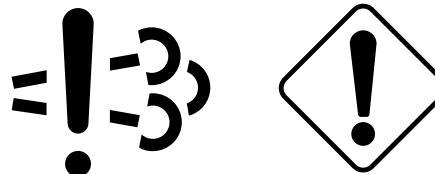


DX,MACHSTOPWARN,OEM -54-02OCT15-3/8

Ocorreu uma Falha do Sistema de Emissões

RG26361 —UN—04SEP14

0—2 horas, os Indicadores de Alerta e Defeitos no Sistema de Emissões do Motor acendem para alertar o operador da existência de uma falha relacionada com emissões. Se equipado, soa um alarme.

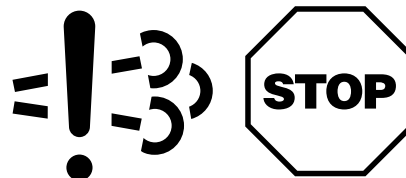


Continua na próxima página

DX,MACHSTOPWARN,OEM -54-02OCT15-4/8

Após 2 horas, o rendimento é reduzido. Os Indicadores de Parada do Motor e Defeitos no Sistema de Emissões do Motor acendem para alertar o operador de uma falha relacionada com emissões. Se equipado, soa um alarme. O rendimento pleno da máquina é restaurado com a Ignição desligada, Motor desligado, Ignição ligada, Motor ligado.

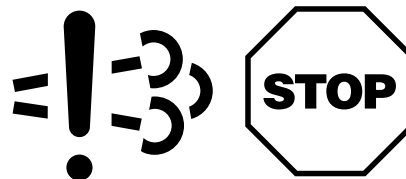
RG26972 —UN—26MAR15



DX,MACHSTOPWARN,OEM -54-02OCT15-5/8

Após 3 horas 50 minutos, o rendimento é reduzido. Os Indicadores de Parada do Motor e Defeitos no Sistema de Emissões do Motor acendem para alertar o operador de uma falha relacionada com emissões que ainda não foi corrigida. Se equipado, soa um alarme.

RG26972 —UN—26MAR15

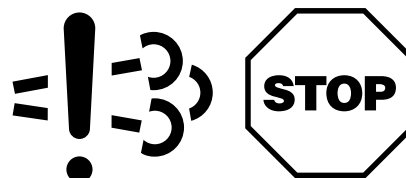


DX,MACHSTOPWARN,OEM -54-02OCT15-6/8

Falha do Sistema de Emissões Ocorre em Até 40 Horas Após a Falha Anterior

0—10 minutos, o rendimento é reduzido. Os Indicadores de Parada do Motor e Defeitos no Sistema de Emissões do Motor acendem para alertar o operador de uma falha relacionada com emissões. Se equipado, soa um alarme. O rendimento pleno da máquina é restaurado com a Ignição desligada, Motor desligado, Ignição ligada, Motor ligado.

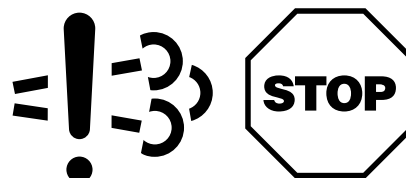
RG26972 —UN—26MAR15



DX,MACHSTOPWARN,OEM -54-02OCT15-7/8

30 minutos, o rendimento é reduzido. Os Indicadores de Parada do Motor e Defeitos no Sistema de Emissões do Motor acendem para alertar o operador de uma falha relacionada com emissões que ainda não foi corrigida. Se equipado, soa um alarme.

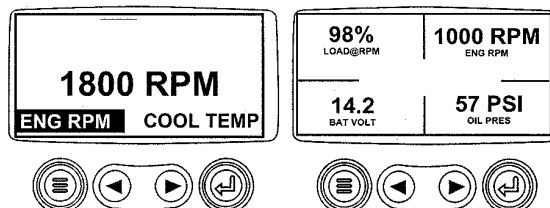
RG26972 —UN—26MAR15



DX,MACHSTOPWARN,OEM -54-02OCT15-8/8

Códigos de Parada do Motor

1. Durante a operação normal será exibida a tela de um único parâmetro ou a de quatro parâmetros.



Operação Normal

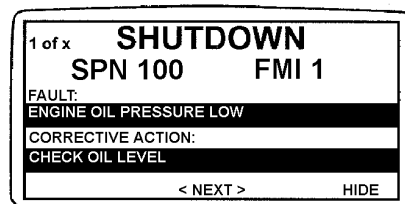
Continua na próxima página

OURGP11,00000AE -54-27MAY16-1/6

RG13172 —UN—26SEP03

2. Quando o indicador de diagnóstico recebe um código de falha grave de uma unidade de controle do motor, a tela com de ou de quatro parâmetros é substituída pela mensagem "Shutdown" (Parada). O número de SPN ou FMI aparecerá juntamente com uma descrição do problema e as ações corretivas necessárias.

Se a palavra "Next" (Avançar) aparecer sobre as teclas de seta, significa que mais códigos de falha podem ser exibidos rolando até o código de falha seguinte através das teclas de seta.



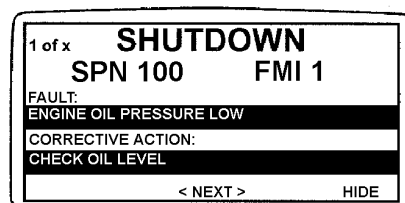
Mensagem de Desligamento

OURGP11,00000AE -54-27MAY16-2/6

RG13238 —UN—29SEP03

3. Para reconhecer e ocultar o código de falha e retornar para a tela de um ou de quatro parâmetros, pressione a tecla "Entrar".

IMPORTANTE: Ignorar uma mensagem de desligamento pode resultar em graves danos ao motor.



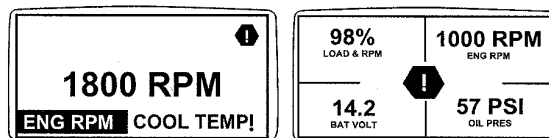
Oculte o Código de Falha

OURGP11,00000AE -54-27MAY16-3/6

RG13239 —UN—29SEP03

4. O monitor retornará à exibição de um ou de quatro parâmetros, porém a exibição apresentará o ícone "Shutdown" (Desligamento). Pressionando a tecla "Entrar", o código de falha oculto será mostrado novamente.

IMPORTANTE: Ignorar uma mensagem de desligamento pode resultar em graves danos ao motor.

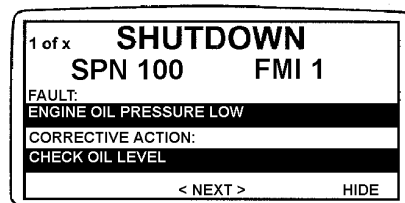


Ícone de Parada Piscando

OURGP11,00000AE -54-27MAY16-4/6

RG13179 —UN—26SEP03

5. Pressionar a tecla "Entrar" mais uma vez ocultará o código de falha e retornará a tela à exibição de um ou de quatro parâmetros.



Exiba Novamente o Código de Falha

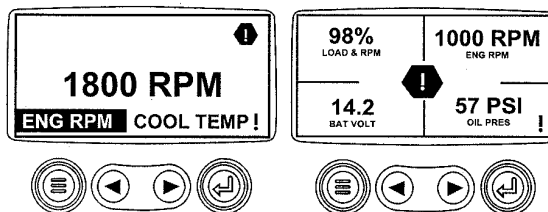
Continua na próxima página

OURGP11,00000AE -54-27MAY16-5/6

RG13239 —UN—29SEP03

6. A tela de um ou de quatro parâmetros exibirá o ícone de parada até que a condição do código de falha seja corrigida.

IMPORTANTE: Ignorar uma mensagem de desligamento pode resultar em graves danos ao motor.



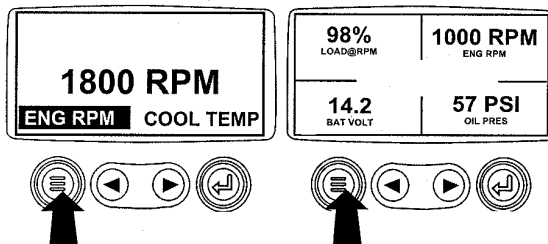
Ícone de Desligamento

OURGP11,00000AE -54-27MAY16-6/6

RG13180—UN—26SEP03

Ajustar luz de fundo

1. Vire a chave de contato para a posição ON (ligar). Na tela individual ou quadripartida, pressione a tecla de menu.

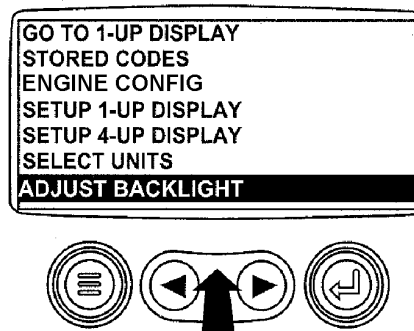


Tecla de menu

OURGP11,0000237 -54-23AUG10-1/6

RG13159—UN—26SEP03

2. Será mostrado o menu principal. Use as teclas de seta para navegar pelo menu até que "Adjust Backlight" (ajustar luz de fundo) fique destacado.

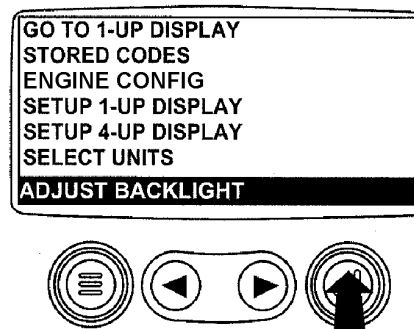


Selecionar ajuste de luz de fundo

OURGP11,0000237 -54-23AUG10-2/6

RG13181—UN—02OCT03

3. Assim que o item de menu "ajustar luz de fundo" ficar destacado, pressione enter para ativar a função "ajustar luz de fundo".



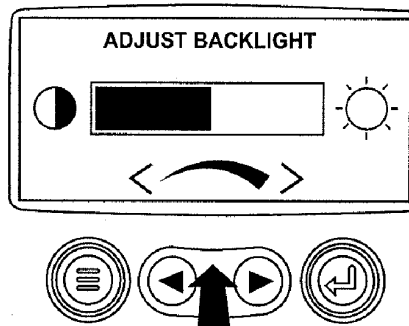
Pressionar tecla enter

Continua na próxima página

OURGP11,0000237 -54-23AUG10-3/6

RG13182—UN—02OCT03

4. Use as teclas de seta para selecionar a intensidade desejada da luz de fundo.

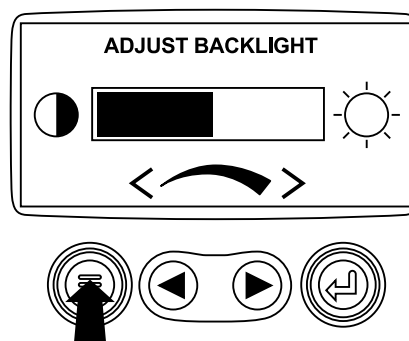


Ajustar intensidade da luz de fundo

OURGP11,0000237 -54-23AUG10-4/6

RG13183 —UN—29SEP03

5. Pressione a tecla de menu para retornar ao menu principal.

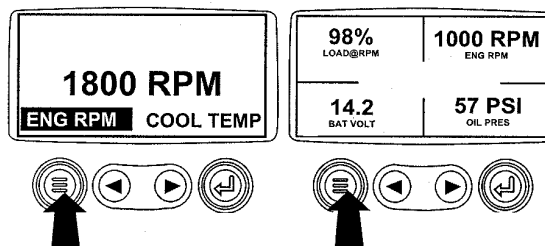


Retornar ao menu principal

OURGP11,0000237 -54-23AUG10-5/6

RG19048 —UN—23AUG10

6. Pressione a tecla de menu para sair do menu principal e voltar à tela de parâmetros do motor.



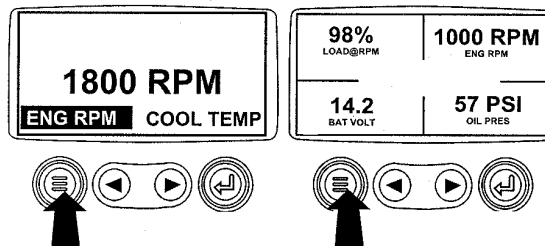
Sair do menu principal

OURGP11,0000237 -54-23AUG10-6/6

RG13159 —UN—26SEP03

Ajuste de Contraste

1. Gire a chave de partida para a posição Ligado. Começando na tela de parâmetro único ou de quatro parâmetros do motor, pressione a tecla "Menu".



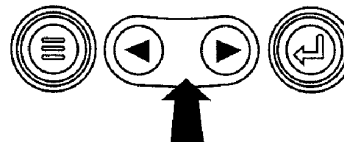
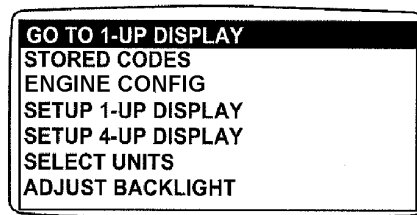
Tecla Menu

Continua na próxima página

OURGP11,00000AF -54-27MAY16-1/6

RG13159 —UN—26SEP03

2. O menu principal será exibido. Use as teclas de setas para navegar pelo menu até que "Adjust Contrast" (Ajustar Contraste) seja destacado.

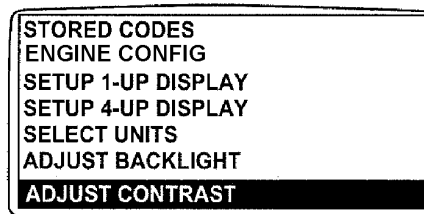


Selecione "Adjust Contrast" (Ajustar Contraste)

OURGP11,00000AF -54-27MAY16-2/6

RG13161—UN—02OCT03

3. Após destacar o item de menu "Adjust Contrast", pressione a tecla "Entrar" para ativar a função de ajuste de contraste.

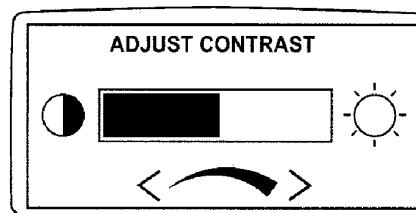


Pressione a Tecla Entrar

OURGP11,00000AF -54-27MAY16-3/6

RG13185—UN—02OCT03

4. Use as teclas de seta para selecionar a intensidade de contraste desejada.



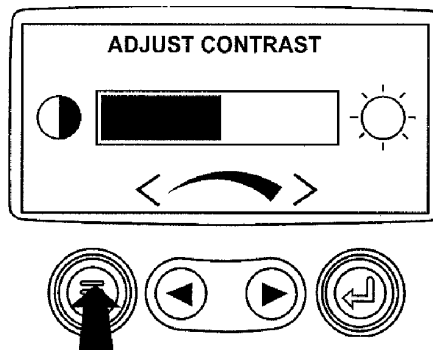
Ajuste a Intensidade do Contraste

Continua na próxima página

OURGP11,00000AF -54-27MAY16-4/6

RG13186—UN—29SEP03

- Pressione a tecla "Menu" para retornar para o menu principal.

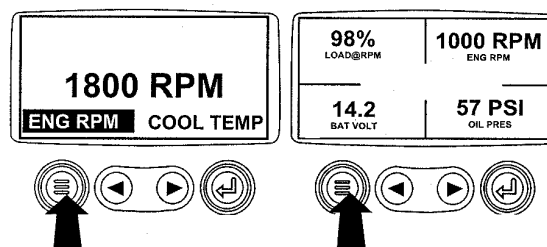


Voltar ao Menu Principal

OURGP11,00000AF -54-27MAY16-5/6

RG13187 —UN—26SEP03

- Pressione a tecla "Menu" para sair do menu principal e retornar para a exibição de parâmetros do motor.



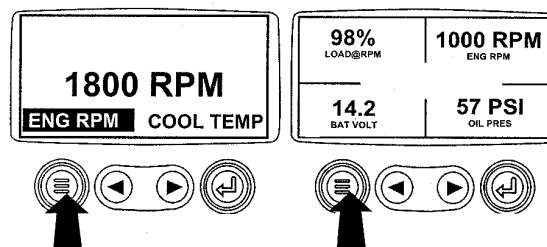
Sair do Menu Principal

OURGP11,00000AF -54-27MAY16-6/6

RG13159 —UN—26SEP03

Seleção de Unidades de Medição

- Gire a chave de partida para a posição Ligado. Começando na tela de parâmetro único ou de quatro parâmetros do motor, pressione a tecla "Menu".

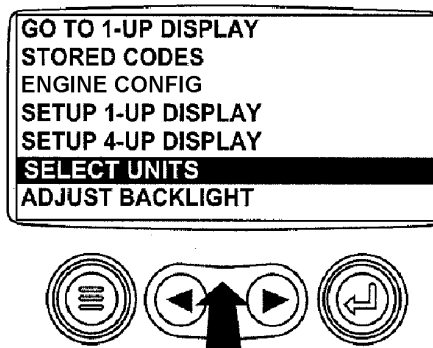


Tecla Menu

OURGP11,00000B0 -54-27MAY16-1/7

RG13159 —UN—26SEP03

- O menu principal será exibido. Use as teclas de seta para rolar pelo menu até que "Select Units" seja destacado.



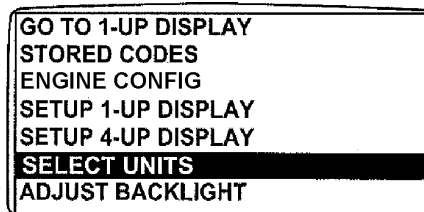
Selecione as Unidades

Continua na próxima página

OURGP11,00000B0 -54-27MAY16-2/7

RG13188 —UN—02OCT03

3. Após destacar o item de menu "Select Units", pressione a tecla "Entrar" para acessar a função de seleção de unidades.



Pressione a Tecla Entrar

OURGP11,00000B0 -54-27MAY16-3/7

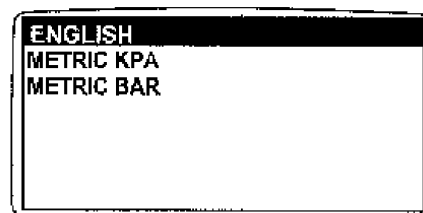
RG13189 —UN—02OCT03

4. Existem três opções de unidades de medição, Inglesas, Métricas em kPa ou Métricas em Bar.

As Inglesas são Unidades Imperiais, com pressão mostrada em PSI e temperaturas em °F.

Métricas em kPa e Métricas em Bar são para unidades IS, com pressões exibidas em kPa e bar respectivamente, e temperaturas em °C.

Use as teclas de seta para destacar as unidades de medida desejadas.

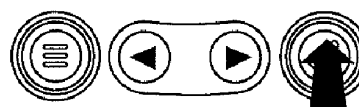
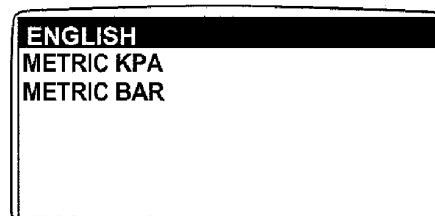


Selecione as Unidades Desejadas

OURGP11,00000B0 -54-27MAY16-4/7

RG13190 —UN—26SEP03

5. Pressione a Tecla "Entrar" para selecionar as unidades destacadas.



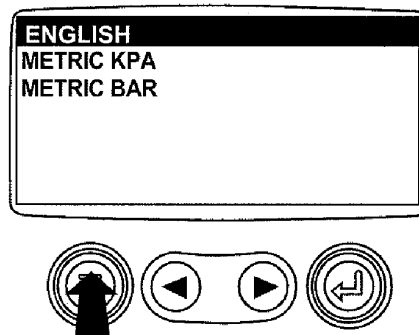
Pressione a Tecla Entrar para Selecionar

Continua na próxima página

OURGP11,00000B0 -54-27MAY16-5/7

RG13191 —UN—30SEP03

- Pressione a tecla "Menu" para retornar para o menu principal.

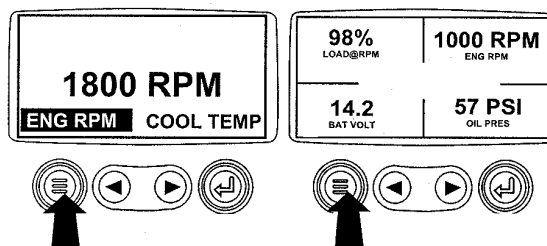


Voltar ao Menu Principal

OURGP11,00000B0 -54-27MAY16-6/7

RG13192 —UN—26SEP03

- Pressione a tecla "Menu" para retornar à tela de parâmetros do motor.



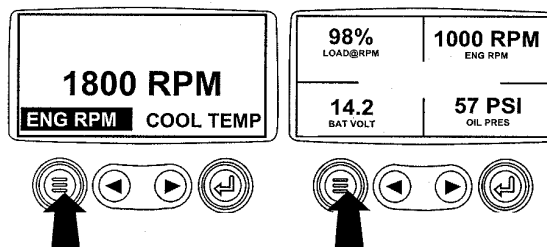
Pressione a Tecla Menu

OURGP11,00000B0 -54-27MAY16-7/7

RG13159 —UN—26SEP03

Configuração da Exibição de Um Parâmetro

- Gire a chave de partida para a posição Ligado. Começando na tela de parâmetro único do motor, pressione a tecla "Menu".

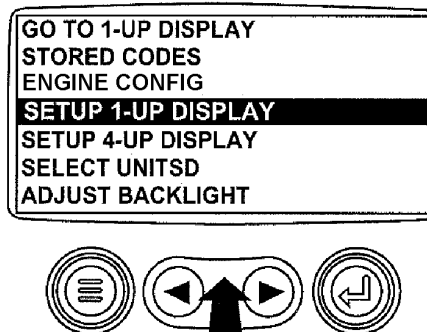


Tecla Menu

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-1/18

RG13159 —UN—26SEP03

- Use as teclas de seta para rolar pelo menu até que "Setup 1-Up Display" (Configuração da Exibição de Quatro Parâmetros) esteja destacado.



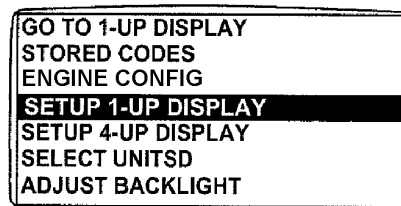
Configuração da Exibição de Um Parâmetro

Continua na próxima página

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-2/18

RG13193 —UN—02OCT03

3. Após destacar o item de menu "Setup 1-Up Display", pressione a tecla "Entrar" para acessar a função "Setup 1-Up Display".



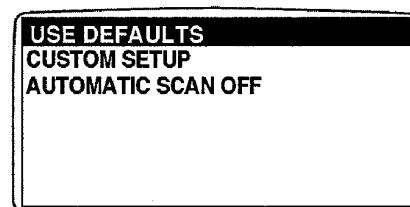
Pressione a Tecla Entrar

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-3/18

RG13194—UN—02OCT03

4. Existem três opções de modificação para a Exibição de Um Parâmetro.

- Use Defaults (Usar Padrões)** – Esta opção exibe os seguintes parâmetros do motor: Engine Hours (Horas do Motor), Engine Speed (Rotação do Motor), Battery Voltage (Tensão da Bateria), % Load (Percentual de Carga), Coolant Temperature (Temperatura do Líquido de Arrefecimento) e Oil Pressure (Pressão do Óleo).
- Custom Setup (Configuração Personalizada)** – Esta opção contém uma lista de parâmetros de motor. Os parâmetros de motor desta lista podem ser selecionados para substituir qualquer um ou todos os parâmetros padrão. Esta opção pode ser usada para adicionar parâmetros disponíveis para rolagem no Mostrador de Um Parâmetro.
- Automatic Scan (Varredura Automática)** – A seleção da função de varredura permitirá que a



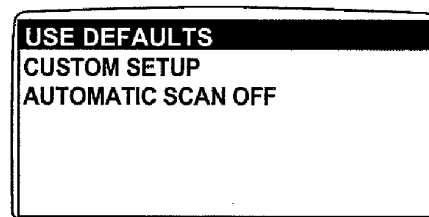
Opções da Exibição de Um Parâmetro

Exibição de Um Parâmetro role através do conjunto de parâmetros selecionados, um de cada vez, fazendo uma pausa momentânea em cada um deles.

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-4/18

RG13196—UN—26SEP03

5. **Use Defaults (Usar Padrões)** - Para selecionar "Use Defaults" use as teclas de seta para rolar até "Use Defaults" e destacá-lo na tela do menu.



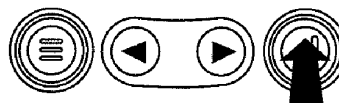
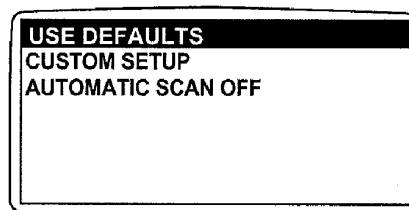
Selecione os Padrões

Continua na próxima página

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-5/18

RG13195—UN—26SEP03

6. Pressione a tecla "Entrar" para ativar a função de uso dos padrões.

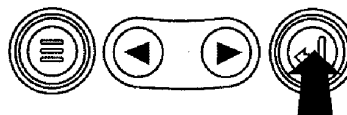
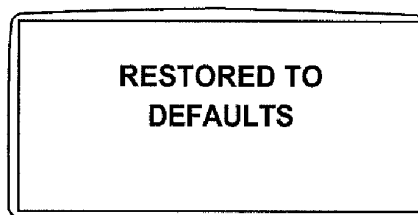


Padrões Selecionados

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-6/18

RG13197 —UN—29SEP03

7. Os parâmetros de exibição são redefinidos conforme os padrões de fábrica e, então o mostrador retorna para o menu "Setup 1-Up Display".

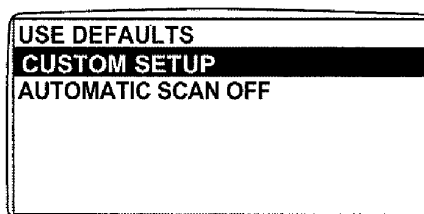


Restauração de Padrões

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-7/18

RG13149 —UN—24SEP03

8. **Custom Setup (Configuração Personalizada)** - Para executar uma configuração personalizada da Exibição de Um Parâmetro, use as teclas de setas para navegar e destacar "Custom Setup" na tela.



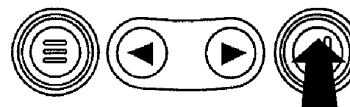
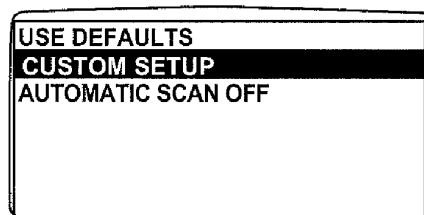
Selecione Configuração Personalizada

Continua na próxima página

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-8/18

RG13198 —UN—26SEP03

9. Pressione a tecla "Entrar" para exibir uma lista de parâmetros do motor.

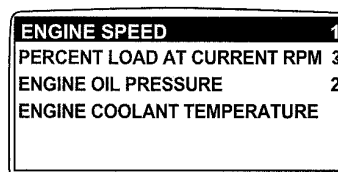


Parâmetros do Motor

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-9/18

RG13199 —UN—26SEP03

10. Use as teclas de seta para rolar e destacar o parâmetro selecionado (o parâmetro com um número à direita).



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

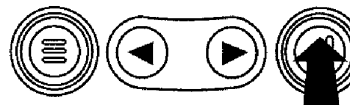
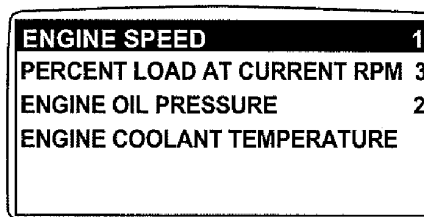


Seleção de Parâmetros

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-10/18

RG13150 —UN—24SEP03

11. Pressione a tecla "Entrar" para desfazer a seleção do parâmetro selecionado, removendo-o da lista de parâmetros exibida no Mostrador de Um Parâmetro.



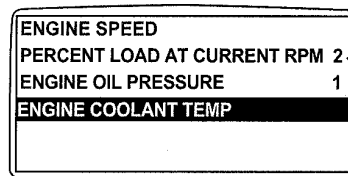
Remoção da Seleção de Parâmetros

Continua na próxima página

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-11/18

RG13219 —UN—26SEP03

12. Use as teclas de seta para rolar e destacar o parâmetro desejado que ainda não foi selecionado para exibição (parâmetro sem um número à direita).



Note that the numbers now indicate the new order of display for the parameters.



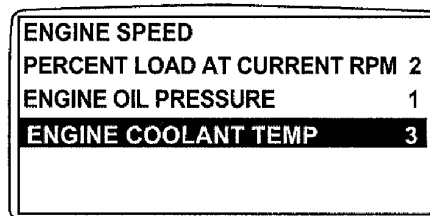
Selecione os Parâmetros Desejados

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-12/18

RG13151 —UN—24SEP03

13. Pressione a tecla "Entrar" para selecionar o parâmetro a ser incluído na Tela de Parâmetro Único de Motor.

14. Continue a rolar e selecione parâmetros adicionais para o Mostrador de Um Parâmetro personalizado. Pressione a tecla "Menu" a qualquer momento para retornar para o menu "Custom Setup".

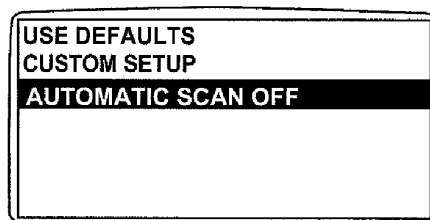


Selecione Parâmetros para Exibição

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-13/18

RG13220 —UN—26SEP03

15. **Automatic Scan (Varredura Automática)** – A seleção desta função de varredura permitir que a Tela de Um Parâmetro navegue pelo conjunto selecionado de parâmetros, um de cada vez. Use as teclas de seta para rolar para a função de varredura automática.



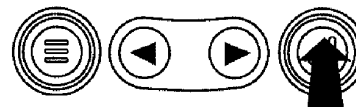
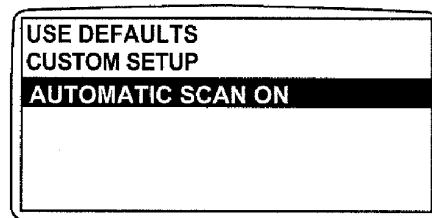
Varredura Automática Desligada

Continua na próxima página

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-14/18

RG13221 —UN—26SEP03

16. Pressione a tecla "Entrar" para ativar a função de varredura automática.

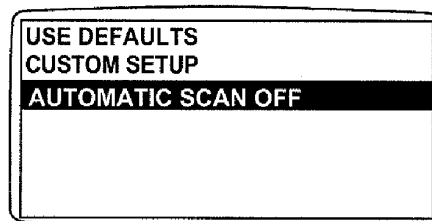


Varredura Automática Ligada

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-15/18

RG13222 —UN—26SEP03

17. Pressione a tecla "Entrar" novamente para desativar a função de varredura automática.

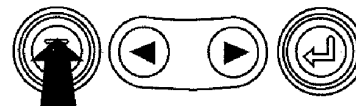
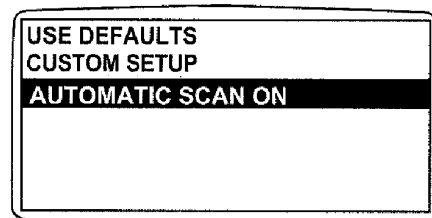


Varredura Automática Desligada

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-16/18

RG13223 —UN—26SEP03

18. Após configurar as funções "Use Defaults", "Custom Setup" e "Automatic Scan", pressione a tecla "Menu" para retornar ao menu principal.



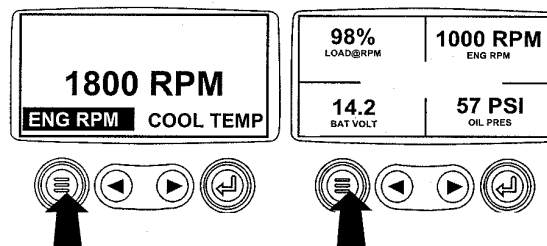
Tecla Menu

Continua na próxima página

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-17/18

RG13224 —UN—26SEP03

19. Pressione a tecla "Menu" para sair do menu principal e retornar para a exibição de parâmetros do motor.



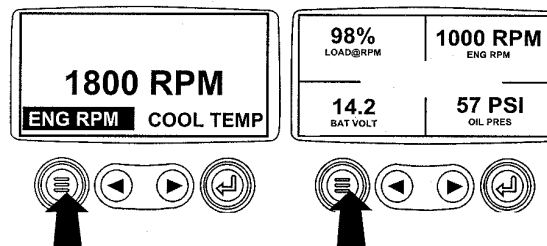
Sair do Menu Principal

OURGP11,00000B1 -54-27MAY16-18/18

RG13159 —UN—26SEP03

Configuração da Exibição de 4 Parâmetros

1. Gire a chave de partida para a posição Ligado. Na tela de um de quatro parâmetros do motor, pressione a tecla "Menu".

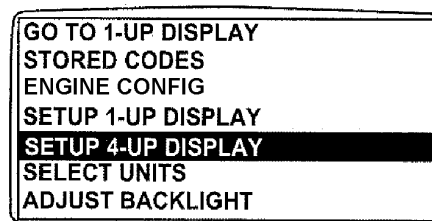


Tecla Menu

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-1/14

RG13159 —UN—26SEP03

2. O menu principal será exibido. Use as teclas de seta para rolar pelo menu até que "Setup 4-Up Display" (Configuração da Exibição de Quatro Parâmetros) esteja destacado.

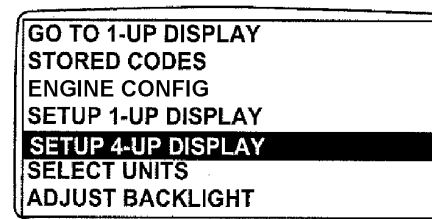


Selecione a Exibição de Quatro Parâmetros

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-2/14

RG13225 —UN—02OCT03

3. Uma vez que o item de menu "Setup 4-Up Display" tenha sido destacado, pressione a tecla "Entrar" para ativar o menu "Setup 4-Up Display".



Pressione a Tecla Entrar

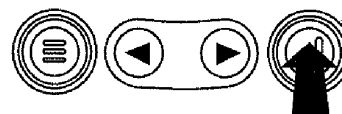
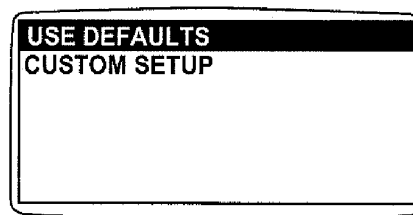
Continua na próxima página

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-3/14

RG13226 —UN—02OCT03

4. Existem duas opções para a Exibição de Quatro Parâmetros.

- a. **Use Defaults (Usar Padrões)** – Esta opção exibe os seguintes parâmetros do motor: Engine Speed (Rotação do Motor), Battery Voltage (Tensão da Bateria), Coolant Temperature (Temperatura do Líquido de Arrefecimento) e Oil Pressure (Pressão do Óleo).
- b. **Custom Setup (Configuração Personalizada)** – Esta opção contém uma lista de parâmetros de motor. Os parâmetros de motor desta lista podem ser selecionados para substituir qualquer um ou todos os parâmetros padrão.

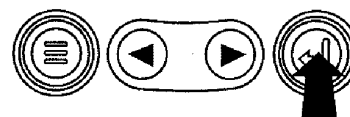
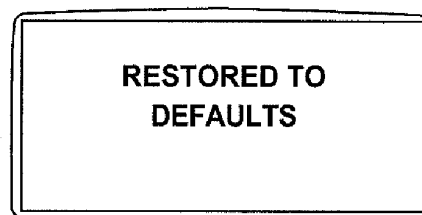


Selecione Padrões de Fábrica

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-4/14

RG13244 —UN—02OCT03

5. Para reajustar os parâmetros de mostrador conforme os padrões de fábrica, role até "Use Defaults" e destaque essa opção. Pressione a tecla "Entrar" para ativar a função de uso dos padrões. Uma mensagem indicando que os parâmetros de mostrador estão reconfigurados conforme os padrões de fábrica será exibida, e então o mostrador retornará para o menu "Setup 4-Up Display".

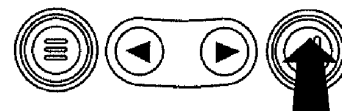
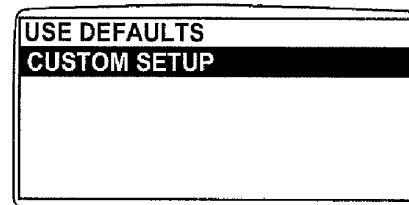


Restauração de Padrões

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-5/14

RG13149 —UN—24SEP03

6. **Custom Setup (Configuração Personalizada)** - Para executar uma configuração personalizada da Exibição de Quatro Parâmetros, use as teclas de setas para navegar e destacar "Custom Setup" na tela.



Configuração Personalizada

Continua na próxima página

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-6/14

RG13227 —UN—26SEP03

7. O quadrante com o valor de parâmetro destacado é o parâmetro atual selecionado. Use as teclas de seta para destacar o valor no quadrante que deve ser modificado para um parâmetro novo.

125°F COOL TEMP	1000 RPM ENG RPM
14.2 BAT VOLT	57 PSI OIL PRES



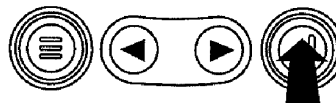
Seleção de Parâmetros

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-7/14

RG13228 —UN—26SEP03

8. Pressione a tecla "Entrar" para exibir uma lista de parâmetros de motor.

125°F COOL TEMP	1000 RPM ENG RPM
14.2 BAT VOLT	57 PSI OIL PRES



Lista de Parâmetros do Motor

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-8/14

RG13229 —UN—26SEP03

9. O parâmetro realçado é o parâmetro selecionado para a tela. Use as teclas de seta para destacar o novo parâmetro a ser colocado na Exibição de Quatro Parâmetros.

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



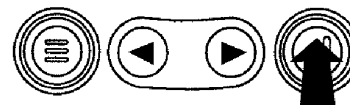
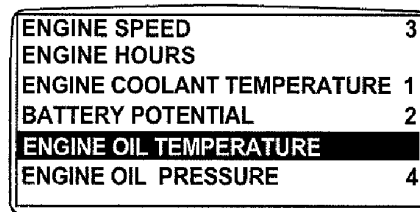
Selecione os Parâmetros de Motor Desejados

Continua na próxima página

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-9/14

RG13230 —UN—26SEP03

10. Pressione a tecla "Entrar" para modificar o parâmetro selecionado no quadrante para o novo parâmetro.

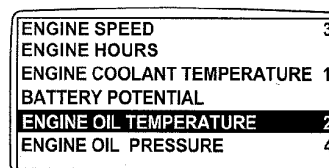


Entrada do Parâmetro Selecionado

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-10/14

RG13231 —UN—26SEP03

11. Use as teclas de menu para retornar para a tela "4-Up Custom Setup".



Note the number to the right of the selected parameter indicating that the parameter is now assigned to that display location.

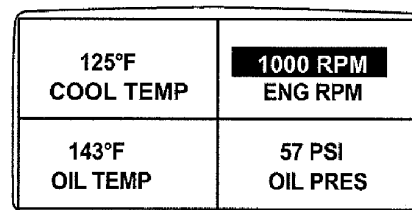


Retorne para Configuração Personalizada da Exibição de Quatro Parâmetros

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-11/14

RG13232 —UN—26SEP03

12. O quadrante selecionado foi modificado para o novo parâmetro desejado.



Exibição de Quatro Parâmetros

Continua na próxima página

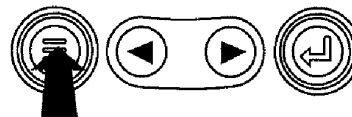
OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-12/14

RG13153 —UN—24SEP03

13. Repita o processo de seleção de parâmetro até que todos os espaços estejam conforme desejado.

14. Pressione a tecla "Menu" para retornar para o menu principal.

125°F COOL TEMP	1000 RPM ENG RPM
143°F OIL TEMP	57 PSI OIL PRES



Voltar ao Menu Principal

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-13/14

RG13154 —UN—24SEP03

15. Pressione a tecla "Menu" para sair do menu principal e retornar para a exibição de parâmetros do motor.

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



Selecione os Parâmetros Restantes

OURGP11,00000B2 -54-27MAY16-14/14

RG13155 —UN—07OCT03

PowerSight da John Deere

PowerSight da John Deere é um serviço baseado na web que permite acesso remoto aos dados da máquina. O PowerSight da John Deere pode ser acessado de um laptop, computador desktop ou dispositivo móvel.

O PowerSight da John Deere funciona ao combinar um controlador que inclui comunicação por celular e antenas GPS. Os dados da máquina são coletados pelo controlador e transferidos sem fio para um servidor de dados, onde são disponibilizados no site.

O PowerSight da John Deere permite que você:

- Manter-se informado sobre a localização da máquina e horários

- Proteger os ativos com alertas do Geocerca e Hora de Recolher
- Manter os ativos em operação com rastreamento da manutenção e planos de manutenção preventiva
- Rastrear e analisar utilização da máquina e de combustível
- Realize o diagnóstico e programação remotos da máquina

Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor de motor ou outro prestador de serviços para obter mais informações e disponibilidade.

BL90236,0000031 -54-13MAY25-1/1

Operação do Motor

Serviço de Amaciamento

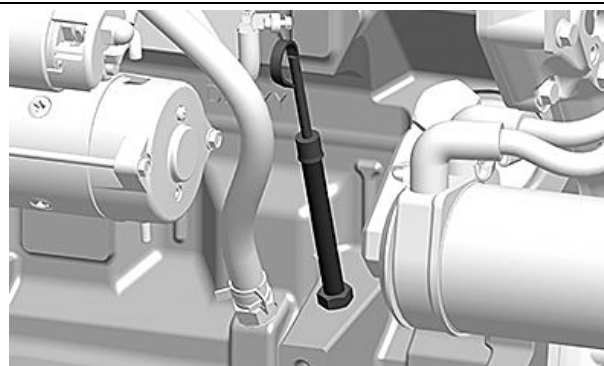
1. Este motor é enchido na fábrica com óleo de amaciamento John Deere Break-In Plus. Opere o motor com cargas pesadas e com o mínimo de marcha lenta durante o período de amaciamento.
2. Se o motor possui um tempo de operação significativo em marcha lenta, rotações constantes e/ou uso de carga leve, ou se óleo de reposição for necessário durante o primeiro período de 100 horas, pode ser necessário um período maior de amaciamento. Nessas situações, há duas opções aceitáveis. 1. Drene o óleo e substitua por óleo Break-In Plus novo e um novo filtro de óleo John Deere (recomendado). 2. Continue a operar o motor com o mesmo óleo e filtro por 100 horas de operação.
3. Verifique o óleo do motor puxando para fora a vareta de nível de óleo no lado direito do motor. Verifique o óleo com mais frequência durante o período de amaciamento do motor. Se precisar adicionar óleo durante esse período, é preferível o Óleo Break-In Plus da John Deere. Consulte Óleo de Motor Break-In™ Plus John Deere na Seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento para obter informações sobre outros óleos permitidos.

IMPORTANTE: NÃO encha acima do recartilhado ou da marca CHEIO. Os níveis de óleo que se encontram dentro do padrão hachurado são considerados aceitáveis.

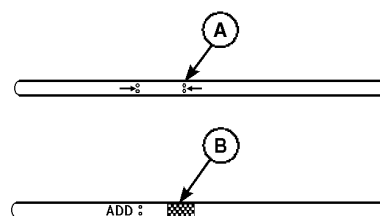
4. Durante as primeiras 20 horas, evite períodos prolongados de motor em marcha lenta ou operação constante com carga máxima.
5. Se o motor funcionar por mais de 5 minutos em marcha lenta, desligue-o.
6. Durante a operação inicial de um motor novo ou reconicionado com Break-In™ Plus, troque o óleo e o filtro após 100 horas de operação. Consulte Troca do Óleo do Motor e Substituição do Filtro na seção Lubrificação e Manutenção — 500 Horas/12 Meses. Abasteça o cárter do motor com óleo cujo grau de viscosidade esteja de acordo com a estação. Consulte Óleo do Motor John Deere Break-In™ Plus — Interim Classe 4, Final Tier 4, Estágio IIIB, Estágio IV e Estágio V na Seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento.

NOTA: Ao usar óleos de baixa viscosidade, é possível que haja aumento no consumo de óleo. Verifique os níveis do óleo com mais frequência.

Se a temperatura estiver abaixo de 0 °C (32 °F), use auxílios à partida em clima frio. Consulte Operação em Clima Frio na Seção Operação do Motor.



Verificar o Nível de Óleo do Motor



Marcações da Vareta de Nível

A—Marca de Cheio

B—Área hachurada

Se a temperatura do ar estiver abaixo de 0 °C (32 °F), use um aquecedor de bloco de motor.

7. Observe com atenção o indicador de temperatura do líquido de arrefecimento e o manômetro de óleo durante a operação do motor. Se o manômetro não indicar mais que a especificação de pressão mínima do óleo, pare o motor e determine a causa. Se a temperatura do líquido de arrefecimento exceder 113 °C (235 °F), o motor reduz automaticamente a potência. A menos que a temperatura caia rapidamente, pare o motor e determine a causa antes de retomar a operação.

Monitore as especificações de pressão do óleo e temperatura do líquido de arrefecimento.

Especificação

Motor —Pressão do Óleo	
à Velocidade Nominal.....	357 kPa (3,57 bar) (52 psi)
Pressão de Óleo Mínima	
em Baixa Rotação	254 kPa (2,54 bar) (37 psi)
Variação da Temperatura	
do Líquido de	
Arrefecimento	83–95°C (181–203°F)

8. Verifique se a correia está corretamente alinhada e assentada nas ranhuras da polia.

ZE59858,000004C -54-12JAN21-1/1

RG26396 —UN—16SEP14

RG11528 —UN—01DEC00

Aplicações em Grupo Gerador (Reserva)

Para garantir que o motor proporcione uma operação como gerador de reserva eficiente quando necessária, ligue o motor e opere na rotação nominal (com 50% a 70% de carga) durante 30 minutos, a cada 2 semanas. NÃO deixe o motor operar sem carga por períodos prolongados.

O combustível biodiesel não é recomendado para equipamentos de reserva que possam ter consumo mínimo de combustível (como geradores de emergência, proteção contra incêndio etc). Para aplicações de

reserva, use apenas óleo diesel à base de petróleo com os condicionadores e aditivos aprovados pela John Deere. Para obter informações sobre condicionadores e aditivos para combustível, consulte o concessionário local da John Deere.

O combustível diesel não deve ser armazenado em tanques de serviço por mais de dois anos mesmo quando aditivos para combustível forem utilizados. Para ter mais informações, consulte o distribuidor do combustível ou a John Deere.

RK80614,0000009 -54-04SEP25-1/1

Partida do Motor

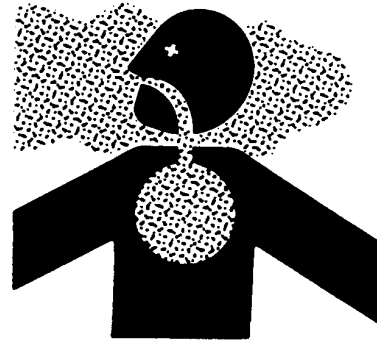
NOTA: Os controles e instrumentos para o seu motor podem ser diferentes dos que aqui são mostrados; sempre siga as instruções do fabricante.

As instruções a seguir aplicam-se aos controles e instrumentos opcionais disponíveis através da Rede de Distribuição de Peças John Deere.

⚠ CUIDADO: Antes de ligar o motor em uma área confinada, instalar o equipamento adequado de extração para a saída dos gases de descarga. Utilize sempre reservatórios de armazenamento de combustível e tubulações com aprovação de segurança.

NOTA: Se a temperatura estiver abaixo de 0 °C (32 °F), poderá ser necessário utilizar auxílios de partida para clima frio. Consulte Operação em Clima Frio na Seção Operação do Motor.

1. Efetue todas as verificações pré-partida. Consulte Verificações Diárias Pré-partida na Seção Lubrificação e Manutenção — Diariamente.



Use Ventilação Adequada

2. Abra a válvula de fechamento de fornecimento de combustível, se equipada.
3. Desative a potência (ou embreagem, se equipada) para quaisquer transmissões de motor.

Continua na próxima página

ZE59858,0000297 -54-15SEP14-1/3

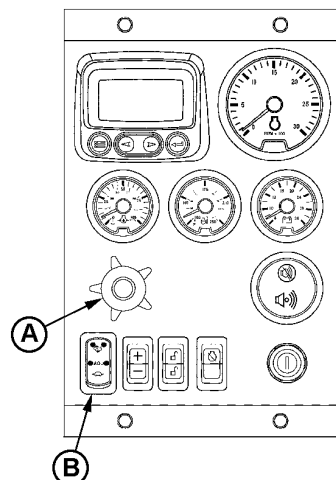
TSS220 —UN—15APR13

4. Ajuste a baixa rotação como segue:

Somente painéis com interruptor seletor de rotação alta-baixa (B): Ajuste a baixa rotação pressionando a metade inferior do interruptor.

Painéis com controle de acelerador(es) analógico(s) (A) opcional(is): Coloque o interruptor de seleção de rotação alta-baixa em lenta (tartaruga), depois empurre a alavanca do acelerador analógico ou gire no sentido anti-horário para colocar o(s) acelerador(es) analógico(s) em rotação baixa.

IMPORTANTE: Não opere o motor de partida por mais de 30 segundos de cada vez. Isso pode superaquecer o motor de partida. Se o motor não der partida na primeira vez, aguarde pelo menos 2 minutos antes de tentar novamente. Se o motor não der partida após quatro tentativas, consulte a Seção Detecção e Solução de Problemas.



Controle de Acelerador Analógico e Interruptor de Seleção de Rotação

A—Controle do Acelerador Analógico (Opcional)

B—Interruptor de Seleção de Rotação

Continua na próxima página

ZE59858,0000297 -54-15SEP14-2/3

RG13722 —UN—11NOV04

5. Gire a chave de partida (A) no sentido horário para a posição ligado. Espere até que a luz do Indicador de Pré-aquecimento do Motor acenda, depois gire a chave de partida no sentido horário para a posição de partida para dar partida no motor. (Em clima frio, a luz indicadora do pré-aquecedor permanece acesa mais tempo enquanto o motor é aquecido. Consulte [Operação em Clima Frio](#) na Seção Operação do Motor). Quando o motor ligar, solte a chave de partida para que ela volte à posição ligado.

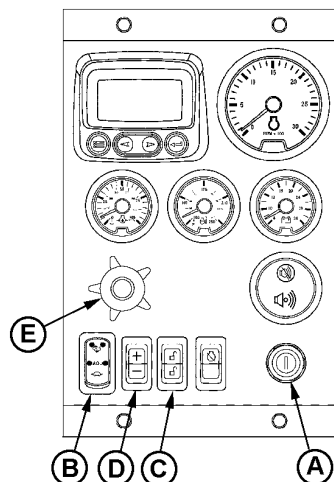
IMPORTANTE: Se a chave de partida for solta antes do motor ligar, espere até que o motor de partida e o motor parem de girar antes de tentar novamente. Isso evitará possíveis danos ao motor de partida e/ou ao volante do motor.

6. Após o motor ter dado a partida, deixe o motor funcionando em não mais de 1200 rpm até aquecer. Consulte [Aquecimento do Motor](#) na Seção Operação do Motor.

Somente painéis com interruptor seletor de rotação alta-baixa (B): Ajuste a rotação usando o interruptor de ativação da rotação de incremento (C) com o interruptor de seleção de rotação (D).

Painéis com controle de acelerador analógico (E) opcional: Ajuste o interruptor de seleção de rotação alta-baixa (B) ou o acelerador analógico (E) para diminuir a rotação e ajuste a rotação desejada com o outro controle. Consulte [Troca de Rotação do Motor](#) na Seção Operação do Motor.

NOTA: A ECU (Unidade de Controle do Motor) lê o ajuste mais alto do interruptor de seleção de rotação alta-baixa ou de rotação do acelerador analógico.



Comandos de Marcha Lenta e Partida do Motor no Painel de Instrumentos

- | | |
|--|---|
| A—Chave de Partida | D—Interruptor de Seleção de Rotação |
| B—Interruptor de Seleção de Rotação Alta-Baixa | E—Controle do Acelerador Analógico (Opcional) |
| C—Interruptor de Ativação de Rotação de Incremento | |

7. Verifique todos os indicadores para ver se o funcionamento do motor está normal. Se a operação não estiver normal, desligue o motor e determine a causa. Para manômetros normais e temperaturas, consulte [Serviço de Amaciamento](#) na Seção Operação do Motor.

ZE59858,0000297 -54-15SEP14-3/3

Operação Normal do Motor

Observe a temperatura do líquido de arrefecimento e a pressão do óleo do motor. As temperaturas e pressões variam de um motor para outro e com mudanças nas condições de operação, nas temperaturas e nas cargas.

A faixa normal de temperatura de operação do líquido de arrefecimento do motor vai de 83 a 95 °C (181 a 203 °F). Se a temperatura do líquido de arrefecimento exceder 113°C (235°F), reduza a carga no motor. A menos que a temperatura caia rapidamente, pare o motor e determine a causa antes de retomar a operação.

A pressão normal de óleo do motor em baixa rotação deve ser de pelo menos 254 kPa (2,54 bar) (37 psi) e deve subir para pelo menos 357 kPa (3,57 bar) (52 psi) em rotação nominal.

Depois da partida, deixe o motor a trabalhar durante 15 minutos com uma carga mais leve e a uma rotação mais

lenta do que as normais. NÃO opere o motor em baixa rotação.

IMPORTANTE: Se o motor afogar durante a operação sob carga, remova a carga imediatamente e dê nova partida no motor. O superaquecimento de peças do turbocompressor pode ocorrer durante uma interrupção do fluxo de óleo.

Pare imediatamente o motor se houver algum sinal de falha de peça. Sintomas que podem ser sinais antecipados de problemas no motor:

- Queda súbita na pressão do óleo
- Temperaturas anormais do líquido de arrefecimento
- Ruído ou vibração incomuns
- Perda súbita de potência
- Consumo excessivo de combustível
- Consumo excessivo de óleo
- Vazamentos de fluidos

ZE59858,000004D -54-15SEP14-1/1

Aquecimento do Motor

IMPORTANTE: Para garantir lubrificação correta, opere o motor em rotação menor ou igual a 1200 rpm sem carga durante 1 a 2 minutos. Prolongue esse período de 2 a 4 minutos quando operar a máquina em temperaturas abaixo do ponto de congelamento.

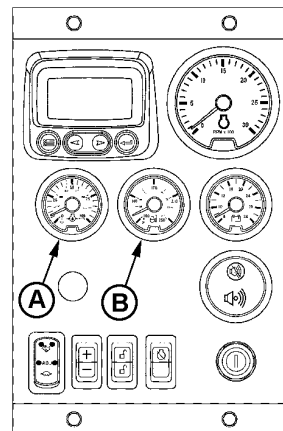
Motores usados em aplicações de grupo gerador em que o regulador seja travado em rotação específica podem não ter a função de baixa rotação. Opere esses motores em alta rotação de 1 a 2 minutos antes de aplicar a carga. Este procedimento não se aplica aos grupos geradores de reserva, onde o motor é carregado imediatamente ao alcançar a rotação nominal.

1. Verifique o manômetro do óleo (A) logo que o motor der partida. Se em 5 segundos o manômetro não subir acima da especificação de pressão mínima do óleo de 254 kPa (2,54 bar) (37 psi), pare o motor e determine a causa. A pressão normal do óleo do motor é medida em baixa rotação (850 rpm) e na rotação nominal com carga máxima (1800 a 2500 rpm).

Especificação

Pressão do
Óleo—Pressão..... 254 a 357 kPa (2,54 a 3,57 bar) (37 a 52 psi)

2. Observe o indicador de temperatura do líquido de arrefecimento (B). Não coloque o motor sob carga máxima sem que ele esteja adequadamente aquecido. A faixa normal de temperatura do líquido de arrefecimento do motor vai de 83 a 95 °C (181 a 203 °F).



Indicadores da Temperatura do Líquido de Arrefecimento e da Pressão do Óleo no Painel

A—Manômetro do Óleo do Motor

B—Indicador da Temperatura do Líquido de Arrefecimento do Motor

NOTA: É uma boa prática operar o motor com uma carga mais leve e em rotações mais baixas que as normais durante os primeiros minutos após a partida.

ZE59858,000004E -54-15SEP14-1/1

Motor em baixa rotação

Evite deixar o motor excessivamente em marcha lenta. Períodos prolongados em marcha lenta podem causar queda da temperatura do líquido de arrefecimento do motor abaixo de sua faixa normal. Isso, por sua vez, causa diluição do óleo do cárter devido a combustão incompleta do combustível e permite a formação de depósitos pastosos nas válvulas, pistões e anéis dos pistões. Também provoca o acúmulo rápido de borra no motor e de combustível não queimado no sistema de escapamento.

Quando o motor tiver aquecido até a temperatura normal de operação, ponha-o em baixa rotação. A baixa rotação deste motor é ajustada na fábrica em 800 rpm para motores industriais padrão e em 850 rpm para grupos geradores. Se o motor permanecer em marcha lenta por

mais de cinco minutos, desligue-o e volte a dar partida mais tarde.

Para reduzir o acúmulo de fuligem ao operar em marcha lenta, a ECU aumenta a rotação de operação do motor até a rotação nominal sempre que há possibilidade de entupimento da face do DOC. Aumentar a rotação de operação do motor aumenta as temperaturas do escape e a capacidade de queimar fuligem da face do DOC.

NOTA: Aplicações de grupo gerador em que o regulador seja travado em uma rotação específica podem não ter a função de baixa rotação. Esses motores ficam em marcha lenta à rotação regulada sem carga (alta rotação).

AT89373,0000F80 -54-09FEB16-1/1

110525
PN=94

NOTA: A leitura da ECU (Unidade de Controle do Motor) é mais alta que o ajuste do Interruptor de Duas Posições de Seleção de Rotação Alta-baixa ou de Rotação do(s) Acelerador(es) Analógico(s). Com

o interruptor de Alta-Baixa em baixa rotação, o(s) Acelerador(es) Analógico(s) controlará(ão) rotações maiores que o ajuste de marcha lenta.

ZE59858,000029A -54-14NOV13-2/2

Operação em Clima Frio

Os motores podem estar equipados com aquecedores de líquido de arrefecimento como auxílios de partida em clima frio.

Os aquecedores de líquido de arrefecimento devem ser usados em temperatura igual ou inferior a 0 °C (32 °F).

Ligue o aquecedor do líquido de arrefecimento do motor pelo menos 2 horas antes de dar partida no motor. O seu distribuidor de motores ou a assistência técnica autorizada podem disponibilizar informações adicionais sobre o funcionamento em clima frio. Siga as etapas descritas em Partida do Motor na Seção Operação do Motor.

Óleos sintéticos melhoram a vazão em temperaturas baixas, especialmente em condições árticas.



Material Altamente Inflamável

RK80614,000000C -54-27JUN25-1/1

TS1356—UN—18MAR92

Parada do motor

1. Puxe a alavanca da embreagem da TDP para trás (lado contrário do motor) para liberar a embreagem, se equipado.

IMPORTANTE: Antes de desligar um motor que funcionou na carga operacional, deixe o motor em marcha lenta pelo menos 2 minutos em 1000—1200 rpm para esfriar as peças quentes do motor. Se acabou de ser feita uma Limpeza do Filtro de Escape, aumente o tempo de marcha lenta do motor para 4 minutos. Se estiver prevista uma manutenção logo a seguir no filtro de escape, aumente o tempo de marcha lenta do motor para 10 minutos.

Para motores em aplicações de grupos geradores, opere o motor em alta rotação e sem carga, durante pelo menos 2 minutos. Se acabou de ser feita uma Limpeza do Filtro de Escape, aumente o tempo de marcha lenta do motor para 4 minutos. Se estiver prevista uma manutenção logo a seguir no filtro de escape, aumente o tempo de marcha lenta do motor para 10 minutos

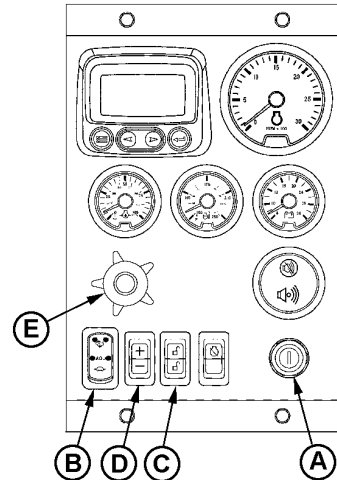
2. Opere o motor por pelo menos 2 minutos entre 1000 e 1200 rpm para esfriá-lo. Se acabou de ser feita uma Limpeza do Filtro de Escape, aumente o tempo de marcha lenta do motor para 4 minutos. Se estiver prevista uma manutenção logo a seguir no filtro de escape, aumente o tempo de marcha lenta do motor para 10 minutos

Somente painéis com interruptor seletor de rotação alta-baixa (B): Ajuste a rotação usando o interruptor de ativação da rotação de incremento (C) com o interruptor de seleção de rotação (D).

Painéis com controle de acelerador analógico (E) opcional: Ajuste o interruptor seletor de rotação alta-baixa (B) ou o acelerador analógico (E) em marcha lenta, e ajuste a rotação desejada com o outro comando.

NOTA: A leitura da ECU (Unidade de Controle do Motor) é mais alta que o ajuste do interruptor de seleção de rotação alta-baixa ou de rotação do acelerador analógico.

3. Acione a alavanca de controle do acelerador analógico (se equipada) de forma que o motor vá para marcha lenta, ou ajuste a rotação baixa com o interruptor seletor de rotação alta-baixa.



Parar o motor usando comandos no painel (painel completo mostrado)



Tampa contra chuva do módulo de escape

- | | |
|--|---|
| A—Chave de Partida | D—Interruptor de Seleção de Rotação |
| B—Interruptor de Seleção de Rotação Alta-Baixa | E—Controle do Acelerador Analógico (Opcional) |
| C—Interruptor de Ativação de Rotação de Incremento | F—Tampa contra chuva do módulo de escape |

4. Gire a chave de partida (A) para a posição desligado para desligar o motor. Remova a chave de partida.

IMPORTANTE: Certifique-se de que a tampa contra chuva do módulo de escape (F) esteja instalada quando o motor estiver desligado. Isso evitará que água e sujeira entrem no motor.

ZE59858,0000305 -54-07JAN14-1/1

RG13723 —UN—11NOV04

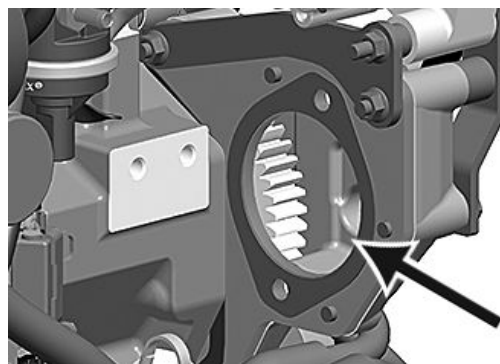
RG19047 —UN—23AUG10

Limitações do Acionamento Auxiliar por Engrenagens

IMPORTANTE: Consulte o distribuidor do motor OEM para obter mais informações e evitar a sobrecarga do acionamento auxiliar. Pode resultar em danos graves ao motor.

IMPORTANTE: Ao conectar um compressor de ar, bomba hidráulica ou outro acessório para ser acionado pelo acionamento auxiliar por engrenagens (trem de engrenagens de distribuição na dianteira do motor), os requisitos de potência do acessório devem limitar-se aos valores indicados a seguir:

- 11 kW (15 hp) para Operação Contínua a 2400 rpm
- 18 kW (24 hp) para Operação Intermitente a 2400 rpm



Transmissão Auxiliar por Engrenagens

- 10 kW (13 hp) para Operação Contínua a 2200 rpm
- 16,5 kW (22 hp) para Operação Intermitente a 2200 rpm

ZE59858.000004F -54-23SEP14-1/1

RG26397—UN—16SEP14

Uso de Bateria Auxiliar ou Carregador

É possível conectar uma bateria auxiliar de 12 V ou um carregador em paralelo com a(s) bateria(s) da unidade para auxiliar a partida em clima frio. Use SEMPRE cabos de ligação de serviço pesado.

⚠ CUIDADO: O gás liberado pela bateria é explosivo. Mantenha faíscas e chamas afastadas da bateria. Desligue o carregador da bateria antes de conectá-lo ou desconectá-lo. Faça a última conexão e a primeira desconexão em um ponto distante da bateria. Sempre conecte o cabo NEGATIVO (–) por último e desconecte-o primeiro.

ADVERTÊNCIA: Os polos, terminais e acessórios relacionados às baterias contêm chumbo e compostos de chumbo, produtos químicos reconhecidos pelo estado da Califórnia como causadores de câncer e defeitos reprodutivos. **Lave as mãos após o manuseio.**

IMPORTANTE: Assegure-se de que a polaridade esteja correta antes de fazer as conexões. Inverter a polaridade danifica o sistema elétrico. Sempre conecte positivo a positivo e negativo ao terra. Utilize sempre uma bateria auxiliar de 12 V para sistemas elétricos de 12 V e bateria(s) de 24 V para sistemas elétricos de 24 V.

1. Ligue uma ou mais baterias auxiliares para produzir a tensão necessária ao sistema para a aplicação a que se destina o seu motor.

NOTA: Para evitar faíscas, NÃO permita que as extremidades livres dos cabos de ligação toquem no motor.



Explosão da bateria

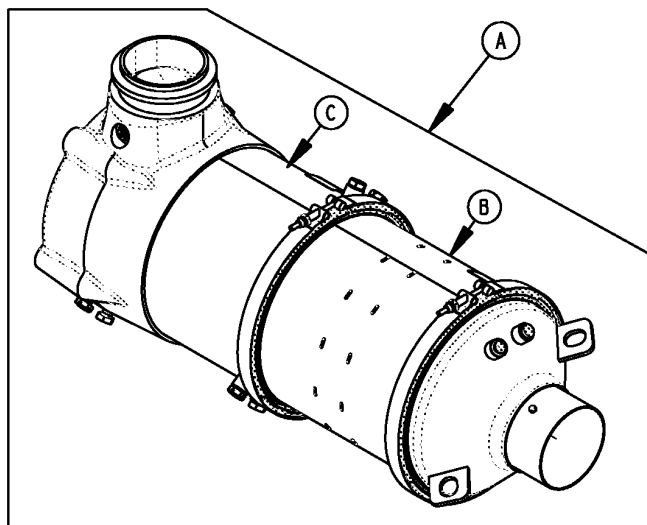
2. Conecte uma extremidade do cabo de ligação ao terminal POSITIVO (+) da bateria auxiliar.
3. Conecte a outra extremidade do cabo de ligação direta ao terminal POSITIVO (+) da bateria conectada ao motor de partida.
4. Conecte uma extremidade do outro cabo de ligação ao terminal NEGATIVO (–) da bateria auxiliar.
5. SEMPRE complete a conexão fazendo a última ligação do cabo NEGATIVO (–) a um bom aterramento na estrutura do motor e longe das baterias.
6. Dê partida no motor. Desconecte os cabos de ligação direta imediatamente após a partida do motor. Sempre desconecte o cabo NEGATIVO (–) primeiro.

ZE59858.0000011 -54-18AUG14-1/1

TS204—UN—15APR13

Sistema de Pós-tratamento

Limpeza e Manutenção do Filtro de Escape



Filtro de Escape

- A—Filtro de Escape
B—DPF (Filtro de Particulado de Diesel)
C—DOC (Catalisador de Oxidação do Diesel)

A finalidade destas instruções é a de oferecer gerenciamento apropriado das cinzas geradas pelo

filtro de escape (ou "filtro") e também de seu descarte adequado.

RK80614,0000013 -54-16OCT12-1/1

Filtro de Escape — Limpeza

O Filtro de Escape, que inclui o DOC (Catalisador de Oxidação do Diesel) e o DPF (Filtro de Particulado de Diesel), é um componente crítico do sistema de controle de emissões do motor, o que é necessário para atender os regulamentos governamentais referentes a emissões. O Filtro de Escape captura o material particulado do diesel ou "fuligem" para impedir sua liberação na atmosfera.

Essa fuligem deve ser eliminada do DPF para mantê-lo operando adequadamente. O processo de eliminação da fuligem coletada é cuidadosamente controlado pela Unidade de Controle do Motor (ECU) e é chamado de "limpeza do filtro do escape" ou "regeneração". Durante esse processo, ocorre um aumento na temperatura de escape e permite que a fuligem seja oxidada no DPF.

RK80614,0000014 -54-04JUN13-1/1

RE537721TMDA02 —UN—04MAR10

Manutenção e Serviço do Filtro de Partículas Diesel (DPF)

NOTA: Para algumas aplicações, a limpeza do DPF não é aplicável. O DPF precisa ser substituído se o indicador de nível de cinzas e fuligem for mostrado.

O filtro de exaustão inclui o catalisador de oxidação diesel (DOC) e o filtro de partículas diesel (DPF). O DPF é projetado para reter as cinzas residuais que são o resultado não combustível dos aditivos usados nos óleos de lubrificação do cárter e no combustível. O DPF proporciona muitas horas de operação sem necessitar manutenção. Em algum momento o DPF necessitará de serviços profissionais para a remoção das cinzas acumuladas. O número exato de horas de operação antes da manutenção necessária varia conforme a categoria de potência do motor, ciclo de trabalho e condições operacionais, conteúdo de cinzas no óleo do motor e qualidade do combustível. Seguir as especificações de combustível e óleo recomendados pela John Deere maximizará o número de horas de operação antes da necessidade de manutenção profissional no DPF.

O operador do motor é responsável por executar a manutenção necessária descrita no Manual do Operador.

Normalmente, o intervalo de serviço de remoção de cinzas excede em muito o mínimo exigido pela EPA de

3.000 horas de operação para motores abaixo de 175 hp/130 kW e 4.500 horas de operação para motores de ou acima de 175 hp/130 kW. O uso de fluidos recomendados John Deere prolonga a vida do sistema pós-tratamento e prolonga os intervalos de manutenção do DPF. Quando o filtro de exaustão precisar de manutenção, a ECU (unidade de controle do motor) alertará o operador através de um DTC (código de diagnóstico de falha).

A remoção das cinzas do DPF deve ser feita removendo-se o DPF da máquina e colocando-o em equipamento especializado. Não remova as cinzas utilizando água nem outro produto químico. Remover as cinzas utilizando esses métodos pode danificar o material que fixa o DPF em seu recipiente, fazendo com que o elemento do DPF se solte do recipiente e esteja sujeito a danos causados por vibração.

Não seguir os métodos aprovados de remoção de cinzas pode violar os Regulamentos de Órgãos Governamentais, além de causar danos ao DPF, resultando em uma anulação da Garantia de Emissões do Filtro de Exaustão para Diesel. Recomenda-se levar o DPF a um local de serviço autorizado pela John Deere ou outro estabelecimento qualificado para a manutenção.

KP41357,00000A5 -54-01DEC20-1/1

Filtro de Exaustão — Manuseio e Descarte das Cinzas do Filtro de Partículas Diesel

⚠ CUIDADO: Os Regulamentos dos Órgãos Governamentais podem classificar as cinzas do filtro de particulado de diesel como resíduo perigoso. O descarte de resíduos perigosos deve ser feito de acordo os Regulamentos dos Órgãos Governamentais que regulamentam o descarte de resíduos perigosos. Apenas um prestador

de serviço qualificado pode remover as cinzas do DPF. Equipamento de proteção individual e roupas, mantidos em condições de higiene adequadas e confiáveis, devem ser usados ao manusear e limpar um DPF. Entre em contato com seu concessionário John Deere ou prestador de serviços autorizado para assistência.

RK80614,0000016 -54-04SEP25-1/1

Filtro de Escape— Descarte

⚠ CUIDADO: É preciso gestão adequada de um Filtro de Escape que atingiu o limite de sua vida útil, pois as cinzas e o material catalisador do dispositivo

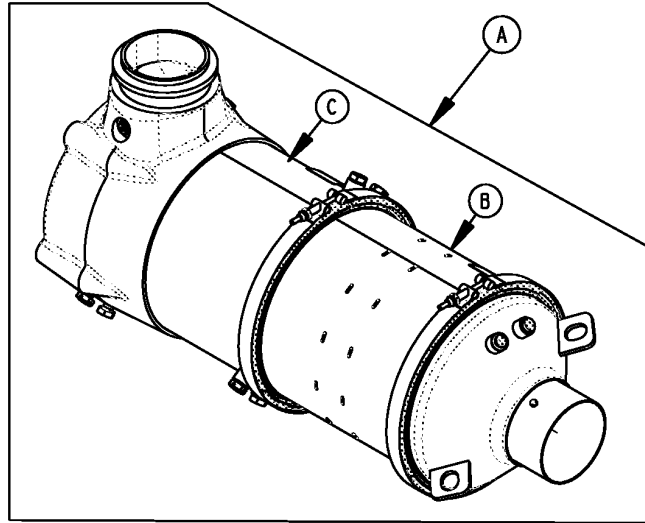
podem ser qualificados como resíduos perigosos conforme as leis ou regulamentos federais, estaduais e/ou locais. Entre em contato com seu concessionário John Deere ou prestador de serviços autorizado para assistência.

RK80614,0000017 -54-04SEP25-1/1

Visão Geral do Sistema do Filtro de Escape

NOTA: Os ícones mostrados ao operador e os procedimentos podem variar em outras aplicações. As informações contidas nesta seção se aplicam especificamente a motores OEM que utilizam o indicador de diagnóstico. Se estiver operando

um veículo John Deere, consulte o manual do operador do veículo para obter todas as informações e procedimentos sobre a operação de limpeza do filtro de escape.



Filtro para Escapamento de Veículos a Diesel

A—Filtro para Escapamento de Veículos a Diesel

B—DPF (Filtro de Particulado de Diesel)

C—DOC (Catalisador de Oxidação do Diesel)

A John Deere desenvolveu um filtro de escape que consiste no DOC (Catalisador de Oxidação do Diesel) e no DPF (Filtro de Particulado de Diesel) especificamente para atender as necessidades de aplicações fora-de-estrada. O DOC reduz o monóxido de carbono e alguns materiais particulados. O DPF, a seguir, aprisiona e retém as partículas remanescentes no fluxo de escape. Eventualmente as partículas aprisionadas são oxidadas no DPF através do processo conhecido como regeneração ou limpeza do filtro de escape.

Em condições operacionais normais da máquina e com o sistema em modo automático, o sistema do filtro de escape requer interação mínima do operador.

Para evitar acúmulo desnecessário de particulado de diesel ou fuligem no sistema do filtro de escape:

- 1 — Utilize o Modo Automático (AUTO) de Limpeza do Filtro de Escape.
- 2 — Evite operar desnecessariamente em marcha lenta.

- 3 — Use o óleo de motor apropriado (consulte a seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento para obter as recomendações).
- 4 — Use somente diesel com teor ultra-baixo de enxofre (consulte a seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento para obter as recomendações).

Além da fuligem, também formam-se lentamente depósitos de cinzas no DPF e que não podem ser removidos através do processo de limpeza do filtro de escape. Para limpar os depósitos de cinzas do DPF consulte Manutenção e Serviço do Filtro de Particulado de Diesel na Seção Pós-tratamento.

⚠ CUIDADO: NÃO lave com pressão o conjunto do filtro de escape quando a temperatura da superfície externa do conjunto exceder 50 °C (120 °F).

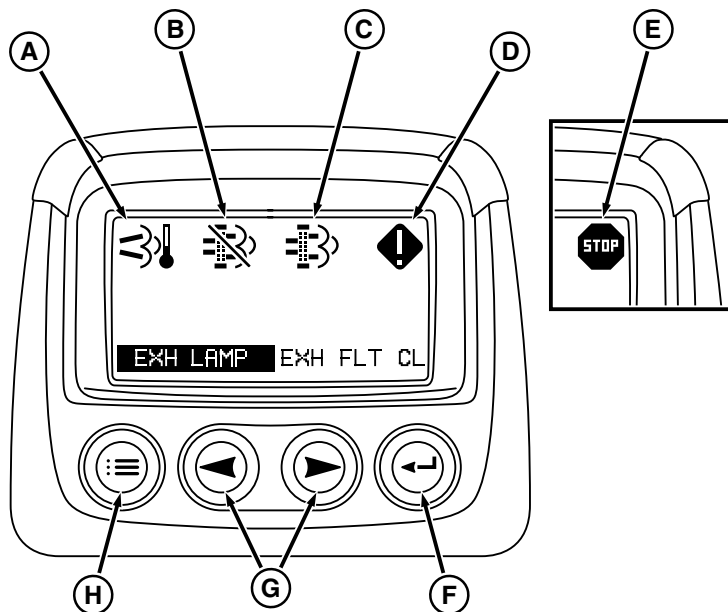
RK80614,0000018 -54-28JAN13-1/1

RE53721TMDA02 —UN—04MAR10

Visão Geral das Teclas e Indicadores do Indicador de Diagnóstico

A imagem abaixo mostra todas as teclas e indicadores que você verá e usará através dos processos de

desativação e limpeza do filtro de escape automático ou iniciado pelo operador.



Indicadores e Teclas do Indicador de Diagnóstico

A—Indicador de Limpeza do Filtro de Exaustão

B—Indicador de Desativação da Limpeza Automática

C—Indicador do Filtro do Exaustor

D—Indicador de Cuidado

E—Indicador de atenção

F—Tecla Entrar

G—Teclas de Setas

H—Tecla Menu

NOTA: Você nunca verá o indicador de diagnósticos com todos os indicadores acesos simultaneamente (conforme mostrado). Esta imagem serve apenas para ilustrar os indicadores que podem ser vistos durante a operação.

O indicador de limpeza do filtro de escape (A) acende quando a temperatura do gás de escape está no valor ideal de regeneração, quando uma rotação elevada está ativa ou quando a limpeza do filtro de escape está em andamento.

Quando este indicador (A) se acender, a máquina poderá ser operada normalmente, a menos que o operador determine que a máquina não esteja em local seguro para altas temperaturas do escape e desative a limpeza automática.

O indicador de desativação da limpeza automática (B) se acenderá quando o operador tiver acionado a solicitação para desativar a função de limpeza automática do filtro de escape a partir do mostrador de diagnósticos. Este ícone permanecerá iluminado até o operador reativar a limpeza automática do filtro de escape a partir do mostrador de diagnósticos. Não recomendamos desativar o modo automático para qualquer situação, a menos a desativação esteja relacionada à segurança, ou se faltar o combustível necessário no tanque de combustível para completar o processo de limpeza.

O indicador do filtro de escape (C) se acenderá quando o filtro de escape necessitar de limpeza e o operador tiver desativado a limpeza automática do filtro de escape. O código 3719.15 será mostrado no mostrador de diagnósticos (ver "Lista de códigos de diagnósticos de falhas" na seção de "Solução de problemas" para mais informações). Se as condições forem seguras, o operador deve ativar a função de limpeza automática do filtro de exaustão ou deve executar a regeneração manual de serviço ou seguir o procedimento do DTC.

Se o indicador do filtro de escape (C) se combinar com o indicador de precaução (D), o desempenho do motor será reduzido pela ECU porque o nível de fuligem do filtro de escape está alto. O código 3719.16 será mostrado no mostrador de diagnósticos (ver "Lista de códigos de diagnósticos de falhas" na seção de "Solução de problemas" para mais informações) e a luz indicadora âmbar se acenderá no mostrador de diagnósticos. Se as condições forem seguras, o operador deve ativar a função de limpeza automática do filtro de exaustão. Se as condições não forem seguras, o operador deve mover a máquina para um local seguro e ativar o modo de limpeza automática do filtro de exaustão. Execute a regeneração manual de serviço ou siga o procedimento do DTC.

Continua na próxima página

JR74534.00001E5 -54-27MAY25-1/2

Se o indicador do filtro de escape (C) se combinar com o indicador de alerta de parada do motor (E), o desempenho do motor será ainda mais reduzido pela ECU porque o nível de fuligem do filtro de escape está extremamente alto. O código 3719.00 será mostrado no mostrador de diagnósticos (ver "Lista de códigos de diagnósticos de falhas" na seção de "Solução de problemas" para mais informações) e a luz indicadora vermelha se acenderá no mostrador de diagnósticos. Se não for observada nenhuma combinação, entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

As instruções nesta seção referem-se às teclas no mostrador de diagnósticos. A tecla Entrar (F) é usada ao selecionar uma opção no mostrador de diagnósticos. As teclas de seta (G) são usadas para rolar para cima e para baixo entre as opções na tela do indicador de diagnósticos. A tecla de menu (H) é usada para acessar o menu principal das opções entre as quais o operador pode escolher.

JR74534,00001E5 -54-27MAY25-2/2

Regeneração Passiva

Periodicamente, o filtro de escape é submetido a temperaturas mais elevadas simplesmente devido à operação do motor em cargas mais altas. Durante esses períodos, a temperatura de escape mais alta limpa um pouco da fuligem acumulada no filtro de escape. Por outro

lado, tempo excessivo em baixa rotação pode causar acumulação adicional de fuligem no filtro de escape. Para obter a melhor operação do motor possível, que requeira interação mínima do operador, opere o motor em condições de carga mais alta sempre que possível e mantenha a baixa rotação pelo menor tempo possível.

RK80614,000001A -54-09MAY16-1/1

Limpeza Automática (AUTO) do Filtro de Escape

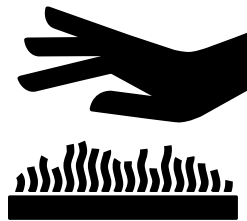
NOTA: Os ícones mostrados ao operador e os procedimentos podem variar em outras aplicações. As informações contidas nesta seção aplicam-se especificamente a motores OEM. Se você estiver operando um veículo, consulte o manual do operador do veículo para ver informações e procedimentos de limpeza e manuseio do filtro de escape.

Operar o motor em moto AUTO permite à ECU realizar a limpeza automática do filtro de escape sempre que necessário. O indicador de limpeza do filtro de escape acende quando a limpeza do filtro de escape estiver em andamento. Durante este processo, o dosador injetará pequenas quantidades de combustível no fluxo de escape para ajudar na limpeza do filtro de escape. Quando o processo de limpeza do filtro de escape termina seu ciclo, o indicador de limpeza apaga automaticamente.

CUIDADO:

Fazer manutenção na máquina ou acessórios durante a limpeza do filtro de exaustão pode resultar em graves lesões. Evite exposição e o contato da pele com os gases e componentes quentes do escape.

Durante as operações de limpeza do filtro de escape automática ou manual/com a máquina estacionada, o motor opera em rotação elevada e com alta temperatura durante aproximadamente 30 minutos. Os gases de escape e os componentes dos filtros de escape atingem



RG17488 —UN—21AUG09

temperaturas altas o suficiente para queimar pessoas, inflamar ou derreter materiais comuns.

 **CUIDADO:** Se a máquina não estiver em um local seguro para temperaturas de escape altas, mova-a para um local seguro e verifique quanto ao nível adequado de combustível antes de começar o processo de limpeza do filtro de escape. Quaisquer dispositivos acionados pela TDP (se equipado) devem ser desligados ou desconectados.

Se não for possível mover a máquina para um local seguro, o operador deve desativar temporariamente a limpeza automática do filtro de escape (Ver "Desativar limpeza do filtro de escape" na sequência desta seção). Se a máquina estiver em local seguro, o modo automático sempre deve ser ativado.

JR74534,00001E7 -54-21MAR16-1/1

Limpeza do Filtro de Escape Manual/com a Máquina Estacionada

NOTA: Os ícones mostrados ao operador e os procedimentos podem variar em outras aplicações. As informações contidas nesta seção aplicam-se especificamente a motores OEM. Se você estiver operando um veículo, consulte o manual do operador do veículo para ver informações e procedimentos de limpeza e manuseio do filtro de escape.

A Limpeza do Filtro de Escape Manual/com a Máquina Estacionada é um processo automatizado iniciado a pedido do operador. Este processo permite ao sistema limpar o filtro de escape quando o operador precisou anteriormente acionar a desativação da limpeza automática do filtro de escape devido a condições específicas. Durante o processo, a rotação do motor será controlada pela ECU e a máquina deverá permanecer estacionada para a execução do procedimento. O tempo do processo de Limpeza do Filtro de Escape Manual/com a Máquina Estacionada depende do nível de restrição do filtro de escape, da temperatura ambiente e da temperatura atual do gás de escape.

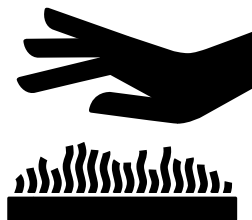
O tempo para limpeza total varia por vários motivos incluindo tipo de combustível, tipo de óleo, ciclo de trabalho e número de solicitações de limpeza do filtro de escape canceladas anteriormente. O tempo médio para uma limpeza padrão pode variar de 20 a 50 minutos ou mais.



CUIDADO:

Fazer manutenção na máquina ou acessórios durante a limpeza do filtro de exaustão pode resultar em ferimentos. Evite a exposição e o contato da pele com gases e componentes quentes da exaustão.

Durante as operações de limpeza do filtro de escape manuais/com a máquina estacionada, o motor funcionará em alta rotação e altas temperaturas por aproximadamente 30 minutos. Os gases de escape e os componentes do filtro de exaustão atingem temperaturas altas



o suficiente para queimar pessoas, inflamar ou derreter materiais comuns.



CUIDADO: Sempre estacione a máquina em local seguro e verifique quanto ao nível adequado de combustível antes de começar o processo de limpeza do filtro de escape. Quaisquer dispositivos acionados pela TDP (se equipado) devem ser desligados ou desconectados.

O indicador do filtro de escape permanecerá apagado quando a limpeza do filtro for realizada. Se a máquina não estiver retornando ao serviço imediatamente após o procedimento, deixe o motor e o filtro de escape retornarem à temperatura operacional normal antes de parar o motor. A qualquer momento durante o procedimento feito com a máquina estacionada, o processo pode ser cancelado.

Evite desativar o processo de limpeza, a menos que seja absolutamente necessário. Desativações frequentes ou ignorar avisos para efetuar um procedimento de limpeza manual/estacionada causarão limitações de potência do motor e poderão acabar provocando a necessidade de manutenção no distribuidor.

Utilize o modo automático de limpeza do filtro de escape para evitar manutenção adicional.

JR74534.00001E8 -54-04SEP25-1/1

RG17488 -UN-21AUG09

Desativar Limpeza do Filtro do Escape

NOTA: Os ícones mostrados ao operador e os procedimentos podem variar em outras aplicações. As informações contidas nesta seção aplicam-se especificamente a motores OEM. Se você estiver operando um veículo, consulte o manual do operador do veículo para ver informações e procedimentos de limpeza e manuseio do filtro de escape.

NOTA: Não é recomendável solicitar a desativação da limpeza do filtro de escape. Desative a limpeza automática do filtro de escape somente quando

necessário. Sempre que possível, a limpeza deve estar habilitada e o indicador de diagnósticos deve ser deixado em modo automático. Quando em modo automático, o acúmulo de fuligem no sistema de escape será mínimo.

NOTA: Quando está ativada a limpeza AUTOMÁTICA ou COM A MÁQUINA ESTACIONADA/MANUAL, a temperatura do escape pode estar alta sob condições sem carga ou de carga leve em certos momentos durante o ciclo de limpeza do filtro de escape. Desabilite a limpeza do filtro de escape em condições nas quais ela seja insegura devido às temperaturas de escape elevadas.

JR74534,00001E9 -54-21MAR16-1/1

Manutenção do Filtro de Escape Necessária

Os procedimentos de limpeza do filtro de escape descritos anteriormente limpam a fuligem do filtro de escape. Ao longo do tempo, o filtro de escape também retém depósitos de cinzas que não são removidos durante uma limpeza do filtro de escape. Quando o filtro de escape funcionou durante vários milhares de horas, esses

depósitos de cinzas podem restringir o desempenho do motor devido ao aumento da contrapressão. Para corrigir essa situação, substitua o filtro de escape ou limpe-o em um equipamento especializado. Consulte Manutenção e Serviço do Filtro de Particulado de Diesel na Seção Pós-tratamento.

RK80614,000001E -54-11JUL13-1/1

Lubrificação e Manutenção

Informações Obrigatórias Relacionadas a Emissões

Prestador de Serviços

Um oficina ou técnico de preferência do proprietário pode fazer manutenção, troca ou reparos dos sistemas e dispositivos de controle de emissões, com peças de reposição originais ou equivalentes. Porém, o serviço sob garantia, recolhimento de peças e outros serviços pagos pela John Deere devem ser executados em um centro de serviços autorizado pela John Deere.

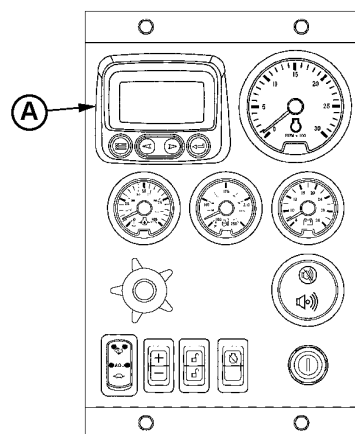
DX,EMISSIONS,REQINFO -54-08DEC23-1/1

Observância dos Intervalos de Manutenção

Em caso de emergência, onde um serviço autorizado John Deere não estiver disponível, os reparos podem ser realizados em qualquer estabelecimento de serviço disponível ou pelo proprietário, usando qualquer peça de reposição uma vez que seu fabricante assegure que são equivalentes às peças da John Deere no que se refere ao desempenho e à durabilidade e que o problema não tenha sido consequência da falha do proprietário em executar manutenção necessária.

Usando o horímetro (A) como guia, efetue todos os trabalhos de manutenção nos intervalos de horas indicados nas páginas a seguir. A cada intervalo de manutenção programado, execute todas as operações de manutenção anteriores além das especificadas. Mantenha um registro dos intervalos em horas e manutenções efetuadas com uso das tabelas fornecidas na seção Registros de Lubrificação e Manutenção.

IMPORTANTE: Os intervalos de serviço recomendados são para condições normais de operação. Execute a manutenção em intervalos de 500 horas de operação OU a cada 12 meses, o que ocorrer primeiro. Faça manutenção mais frequentemente se o motor operar em condições adversas. Negligenciar a manutenção pode resultar em falhas ou danos permanentes ao motor.



Horímetro no Painel de Instrumentos

A—Horímetro

Efetue todos os trabalhos de manutenção nos intervalos de horas indicados. Mantenha um registro das manutenções efetuadas na seção Registros de Lubrificação e Manutenção. Ao executar a manutenção programada em qualquer nível de horas, execute também todos os serviços subordinados para o respectivo nível de horas.

ZE59858,0000050 -54-02JUL15-1/1

Usar combustíveis, lubrificantes e liq. de arrefecimento corretos

IMPORTANTE: Use somente combustíveis, lubrificantes e líquidos de arrefecimento que atendam às especificações descritas na seção "Combustíveis, lubrificantes e líquido de arrefecimento".

Consulte seu concessionário John Deere ou a Rede de Peças John Deere mais próxima para os combustíveis, lubrificantes e líquidos de arrefecimento recomendados. Também estão disponíveis os aditivos necessários quando operar motores em condições tropicais, geladas ou quaisquer outras condições adversas.



JR74534,000027F -54-18MAY09-1/1

Tabela de Intervalos de Serviços de Lubrificação e Manutenção

Item	Intervalos de Serviço de Lubrificação e Manutenção							
	Diaria-mente	250 Ho-ras de Ope-ração ou a Cada 12 Meses	500 Ho-ras de Ope-ração ou a Cada 12 Meses	1200 Ho-ras de Ope-ração	1500 Ho-ras de Ope-ração ou a Cada 24 Me-ses	2000 Ho-ras de Ope-ração	6000 Ho-ras de Ope-ração ou a Cada 72 Me-ses	Serviço Con-forme Ne-cessário
Verificação do Nível de Óleo do Motor	•							
Verificação do Nível do Líquido de Arrefecimento do Motor	•							
Verificação das Correias de Acionamento do Ventilador, Alternador e Acessórios	•							
Drenagem da Água do Filtro de Combustível	•							
Verificação da Válvula de Descarga de Pó do Filtro de Ar do Motor e do Indicador de Restrição	•							
Inspeção Visual Geral	•							
Substituição dos Elementos do Filtro de Combustível (Para aplicações que não sejam OEM, substitua o filtro de combustível a 250 horas).		•	•					
Manutenção do Extintor de Incêndio			•					
Manutenção da Bateria			•					
Troque o Óleo do Motor e Substitua o Filtro de Óleo (Durante a operação inicial de um motor novo ou reconicionado com óleo Break-In Plus, troque o óleo e o filtro em 100 horas e reabasteça com John Deere Plus-50™ II ou outro óleo para motor diesel). (Os intervalos de serviço dependem do teor de enxofre do combustível diesel, da capacidade do cárter de óleo e do óleo e do filtro utilizados.) (Consulte Óleo do Motor Diesel e Intervalos de Serviço do Filtro na Seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento.) (Para aplicações que não sejam de O.E.M., troque o filtro do óleo a cada 250 horas.)		•	•					
Inspeção Visual da Bomba de Água			•					
Verificação do Sistema de OCV (Ventilação do Cárter do Motor Aberto)			•					
Verificação dos Suportes do Motor			•					
Verificação da Correia e do Desgaste da Correia (Para outras aplicações que não de O.E.M., verifique a correia e o desgaste da correia a cada 250 horas de operação.)		•	•					
Verificação das Mangueiras, Conexões e Sistema de Admissão de Ar			•					
Verificação da Conexão de Aterramento do Motor			•					
Verificação do Sistema de Arrefecimento			•					
Teste de Pressão do Sistema de Arrefecimento			•					
Verificação das Rotações do Motor			•					
Verificação e Ajuste da Folga Entre as Válvulas do Motor				•				

Continua na próxima página

KP41357,00000A6 -54-16MAY24-1/2

Item	Intervalos de Serviço de Lubrificação e Manutenção							
	Diaria- mente	250 Ho- ras de Ope- ração ou a Cada 12 Meses	500 Ho- ras de Ope- ração ou a Cada 12 Meses	1200 Ho- ras de Ope- ração	1500 Ho- ras de Ope- ração ou a Cada 24 Me- ses	2000 Ho- ras de Ope- ração	6000 Ho- ras de Ope- ração ou a Cada 72 Me- ses	Serviço Con- forme Ne- cessário
Troca do Filtro da OCV (Ventilação do Cáter Aberto)					•			
Lavagem e Reabastecimento do Sistema de Arrefecimento (Para aplicações que não sejam de OEM, troque o líquido de arrefecimento a cada 2000 horas.)						•	•	
Teste dos Termostatos							•	
Drenagem da Água dos Filtros de Combustível								•
Sangria do Sistema de Combustível								•
Adição de Líquido de Arrefecimento								•
Guia de Limpeza Antes da Partida								•
Substituição dos Elementos do Filtro de Ar								•
Limpeza do Filtro de Partículas Diesel (A manutenção real deve ser feita quando a luz indicadora do painel acender ou conforme indicado pelo indicador de diagnóstico.) (Em algumas aplicações, a limpeza do DPF não é aplicável. O DPF precisa ser substituído se o indicador de nível de cinzas e fuligem for exibido.)								•
Substituição da Correia do Ventilador								•
Verificação dos Fusíveis								•
Verificação da Fiação e Conexões Elétricas								•
Verificação do Compressor de Ar (Se Equipado)								•

KP41357,00000A6 -54-16MAY24-2/2

Verificações diárias de pré-partida

Verifique diariamente os seguintes itens ANTES DE DAR PARTIDA NO MOTOR pela primeira vez:

- Verifique o nível de óleo do motor na vareta de nível. A tampa de enchimento/vareta do óleo pode estar localizada no lado esquerdo ou direito, dependendo da aplicação. Adicione óleo com grau de viscosidade adequado à estação conforme o necessário. (Consulte Óleo de Motor Diesel — Interim Classe 4, Final Tier 4, Estágio IIIB e Estágio IV na Seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento para saber as especificações do óleo.)

NOTA: Limpe todas as conexões, tampas e bujões antes de efetuar qualquer manutenção para reduzir a possibilidade de contaminação do sistema.

- Verifique o nível do líquido de arrefecimento quando o motor estiver frio. Abasteça o radiador ou o tanque de compensação com o líquido de arrefecimento apropriado se o nível estiver baixo. (Consulte Adição de Líquido de Arrefecimento na Seção Manutenção Conforme Necessário.) Verifique todo o sistema de arrefecimento para ver se há vazamentos.
- Verifique o radiador para ver se há vazamentos ou acúmulo de detritos.

NOTA: É normal que ocorra um pequeno vazamento de líquido de arrefecimento pelo orifício de dreno da bomba de líquido de arrefecimento, especialmente à medida em que o motor esfria e suas peças se contraem. Se o líquido de arrefecimento que vazar do motor pelo ladrão for suficiente para pingar do motor, isso pode

indicar a necessidade de substituir a vedação da bomba de líquido de arrefecimento. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços para reparos.

- Verifique o ventilador, o alternador e as correias de acionamento do acessório para ver se há trincas, quebras ou outros danos.
- Solte totalmente a válvula de dreno em cada filtro de combustível para que a válvula abra e drene a água e detritos conforme necessário. Reaperte as válvulas com firmeza.

NOTA: Toda a água presente no combustível é drenada para o fundo dos filtros de combustível. O operador é avisado por um indicador âmbar no painel de instrumentos. Para realizar o serviço, consulte Drenagem da Água dos Filtros de Combustível na Seção Manutenção Quando Necessário.

- Aperte a válvula de descarga de poeira automática (se equipado), no conjunto do filtro de ar para eliminar qualquer acúmulo de poeira.
- Verifique o indicador de restrição da admissão de ar e faça a manutenção do filtro de ar conforme necessário (se equipado).
- Verifique as mangueiras e conexões do sistema de admissão de ar para ver se há trincas ou braçadeiras soltas.
- Inspeção o compartimento do motor. Procure vazamentos de fluido, correias de acionamento do ventilador ou do acessório desgastadas, conexões soltas e acúmulo de detritos. Remova os detritos acumulados e faça os reparos necessários.

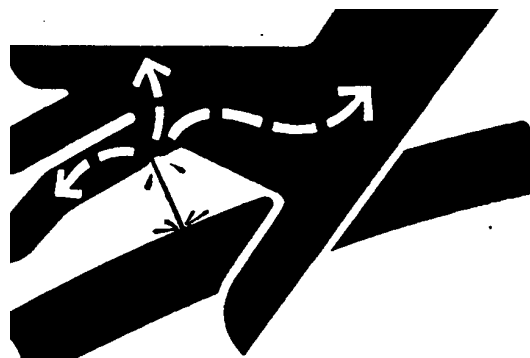
RK80614,0000023 -54-27MAY25-1/1

Remoção e Instalação do Filtro de Combustível

! CUIDADO: Fluidos que escapam sob alta pressão podem penetrar na pele e causar ferimentos graves. Libere a pressão antes de desconectar as linhas de combustível ou outros circuitos. Aperte todas as conexões antes de aplicar pressão. Mantenha as mãos e o corpo afastados de furos e bicos que ejetam fluidos sob alta pressão. Procure por vazamentos com um pedaço de papelão. Não use as mãos.

Se algum fluido for injetado na pele, deve ser retirado cirurgicamente dentro de poucas horas por um médico que esteja familiarizado com este tipo de lesão ou poderá resultar em gangrena. Médicos não familiarizados com este tipo de lesão podem entrar em contato com o Departamento Médico da Deere & Company, em Moline, Illinois, ou com alguma outra fonte médica especializada.

IMPORTANTE: Substitua os elementos do filtro de combustível sempre que o alarme sonoro for



Fluidos sob alta pressão

acionado e os códigos de diagnóstico de falha indicarem filtros de combustível obstruídos (baixa pressão no combustível). Se nenhum alarme soar em 12 meses de intervalo de serviço, substitua os elementos neste momento ou após 250 horas de operação, o que vier primeiro.

NOTA: Este procedimento é para instalação de filtro único.

Continua na próxima página

KP41357,00000A3 -54-01FEB21-1/2

X9811 —UN—23AUG88

Remoção e Instalação do Elemento do Filtro Primário de Combustível

IMPORTANTE: Evite danos aos componentes do sistema de combustível. Limpe cuidadosamente o cabeçote do filtro, os filtros de combustível e a área circunvizinha para evitar que sujeira e detritos entrem no sistema de combustível antes de remover ou instalar um filtro de combustível. Sujeira ou detritos podem danificar os componentes do sistema de combustível.

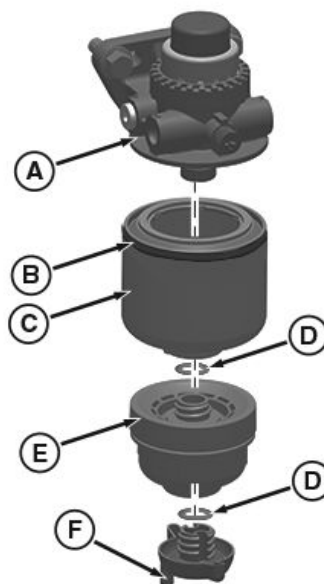
IMPORTANTE: Substitua o elemento do filtro de combustível sempre que o alarme sonoro soar ou os códigos diagnóstico de falha indicarem obstrução no filtro de combustível (baixa pressão de combustível). Se nenhum alarme soar em 12 meses de intervalo de serviço, substitua o elemento neste momento ou após 250 horas de operação, o que vier primeiro.

IMPORTANTE: Evite danos ao filtro, à câmara e aos filetes do sensor. Não são necessárias ferramentas para trocar o filtro de combustível. Se a porca de retenção do filtro estiver muito apertada para remover manualmente, use uma ferramenta adequada para soltar. Ao reinstalar, aperte somente com a mão.

NOTA: Os filtros primário e secundário devem ser substituídos ao mesmo tempo.

NOTA: Para aplicações que não sejam OEM, consulte o manual do operador para informar-se sobre os intervalos corretos de substituição em horas, manutenção e localização do filtro.

1. Limpe cuidadosamente o cabeçote do filtro primário (A) e a área circunvizinha para evitar que sujeira e detritos entrem no sistema de combustível.
2. Conecte uma mangueira à válvula de dreno do filtro (F) na parte inferior do elemento do filtro primário de combustível (C) e drene todo o combustível do recipiente do filtro.
3. Segure e afrouxe o filtro primário de combustível (C). **NÃO** afrouxe segurando a câmara do separador de água (E).
4. Remova o elemento do filtro primário de combustível (C).
5. Remova a câmara do separador de água (E). Descarte as arruelas de borracha (D).
6. Coloque novas arruelas de borracha (D) em ambos os lados da câmara do separador de água (E). Lubrifique com combustível diesel limpo.



Elemento do Filtro Primário de Combustível - Vista Explodida

- | | |
|--|-----------------------------------|
| A—Cabeçote do Filtro Primário de Combustível | D—Arruelas de Borracha (2 usadas) |
| B—Anel-O | E—Câmara do Separador de Água |
| C—Elemento do Filtro Primário de Combustível | F—Válvula de Dreno |

IMPORTANTE: Evite danos aos filetes. **NÃO** aperte a câmara do separador de água além do contato mais 1/4 de volta.

7. Instale a câmara do separador de água (E) no elemento do filtro primário de combustível (C). Aperte até o contato mais 1/4 de volta.
8. Aplique uma película fina de combustível no anel-O do elemento filtrante (B).

IMPORTANTE: Evite danos ao sistema de combustível. Não encha o filtro novo com combustível antes de instalar. Ocorrerá contaminação no sistema de combustível.

9. Instale o novo filtro primário de combustível (C) no cabeçote do filtro primário de combustível (A). Aperte somente o elemento do filtro primário de combustível (C). Aperte manualmente até o contato mais 3/4 de volta.

KP41357,00000A3 -54-01FEB21-2/2

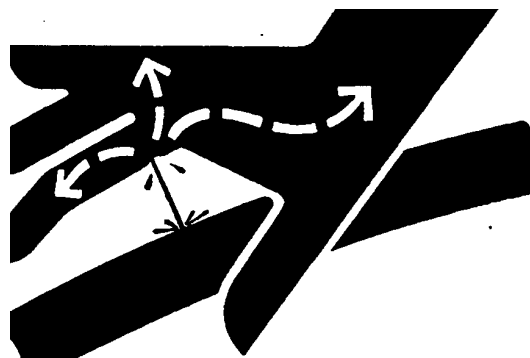
RG33405—UN—01FEB21

Remoção e Instalação do Filtro de Combustível

! CUIDADO: Fluidos que escapam sob alta pressão podem penetrar na pele e causar ferimentos graves. Libere a pressão antes de desconectar as linhas de combustível ou outros circuitos. Aperte todas as conexões antes de aplicar pressão. Mantenha as mãos e o corpo afastados de furos e bicos que ejetam fluidos sob alta pressão. Procure por vazamentos com um pedaço de papelão. Não use as mãos.

Se algum fluido for injetado na pele, deve ser retirado cirurgicamente dentro de poucas horas por um médico que esteja familiarizado com este tipo de lesão ou poderá resultar em gangrena. Médicos não familiarizados com este tipo de lesão podem entrar em contato com o Departamento Médico da Deere & Company, em Moline, Illinois, ou com alguma outra fonte médica especializada.

IMPORTANTE: Substitua os elementos do filtro de combustível sempre que o alarme sonoro for acionado e os códigos de diagnóstico de falha indicarem filtros de combustível obstruídos (baixa pressão no combustível). Se nenhum alarme soar em 12 meses de intervalo de serviço



Fluidos sob alta pressão

substitua os elementos neste momento ou após 500 horas de operação, o que vier primeiro.

NOTA: Este procedimento abrange instalações de filtro único e filtro duplo. Utilize o procedimento apropriado para a instalação.

NOTA: Dependendo das aplicações, a localização do cabeçote do filtro de combustível pode variar. Consulte o manual do operador apropriado do veículo.

Continua na próxima página

KP41357,00000A8 -54-01FEB21-1/4

X9811 —UN—23AUG88

Remoção e Instalação do Elemento do Filtro Primário de Combustível

IMPORTANTE: Evite danos aos componentes do sistema de combustível. Limpe cuidadosamente o cabeçote do filtro, os filtros de combustível e a área circunvizinha para evitar que sujeira e detritos entrem no sistema de combustível antes de remover ou instalar um filtro de combustível. Sujeira ou detritos podem danificar os componentes do sistema de combustível.

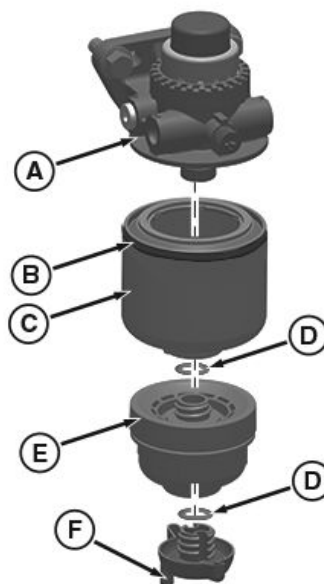
IMPORTANTE: Substitua o elemento do filtro de combustível sempre que o alarme sonoro soar ou os códigos diagnóstico de falha indicarem obstrução no filtro de combustível (baixa pressão de combustível). Se nenhum alarme soar em 12 meses de intervalo de serviço, substitua o elemento neste momento ou após 250 horas de operação, o que vier primeiro.

IMPORTANTE: Evite danos ao filtro, à câmara e aos filetes do sensor. Não são necessárias ferramentas para trocar o filtro de combustível. Se a porca de retenção do filtro estiver muito apertada para remover manualmente, use uma ferramenta adequada para soltar. Ao reinstalar, aperte somente com a mão.

NOTA: Os filtros primário e secundário devem ser substituídos ao mesmo tempo.

NOTA: Para aplicações que não sejam OEM, consulte o manual do operador para informar-se sobre os intervalos corretos de substituição em horas, manutenção e localização do filtro.

1. Limpe cuidadosamente o cabeçote do filtro primário (A) e a área circunvizinha para evitar que sujeira e detritos entrem no sistema de combustível.
2. Conecte uma mangueira à válvula de dreno do filtro (F) na parte inferior do elemento do filtro primário de combustível (C) e drene todo o combustível do recipiente do filtro.
3. Segure e afrouxe o filtro primário de combustível (C). **NÃO** afrouxe segurando a câmara do separador de água (E).
4. Remova o elemento do filtro primário de combustível (C).
5. Remova a câmara do separador de água (E). Descarte as arruelas de borracha (D).
6. Coloque novas arruelas de borracha (D) em ambos os lados da câmara do separador de água (E). Lubrifique com combustível diesel limpo.



Elemento do Filtro Primário de Combustível - Vista Explodida

- | | |
|--|-----------------------------------|
| A—Cabeçote do Filtro Primário de Combustível | D—Arruelas de Borracha (2 usadas) |
| B—Anel-O | E—Câmara do Separador de Água |
| C—Elemento do Filtro Primário de Combustível | F—Válvula de Dreno |

IMPORTANTE: Evite danos aos filetes. **NÃO** aperte a câmara do separador de água além do contato mais 1/4 de volta.

7. Instale a câmara do separador de água (E) no elemento do filtro primário de combustível (C). Aperte até o contato mais 1/4 de volta.
8. Aplique uma película fina de combustível no anel-O do elemento filtrante (B).

IMPORTANTE: Evite danos ao sistema de combustível. Não encha o filtro novo com combustível antes de instalar. Ocorrerá contaminação no sistema de combustível.

9. Instale o novo filtro primário de combustível (C) no cabeçote do filtro primário de combustível (A). Aperte somente o elemento do filtro primário de combustível (C). Aperte manualmente até o contato mais 3/4 de volta.

Continua na próxima página

KP41357,00000A8 -54-01FEB21-2/4

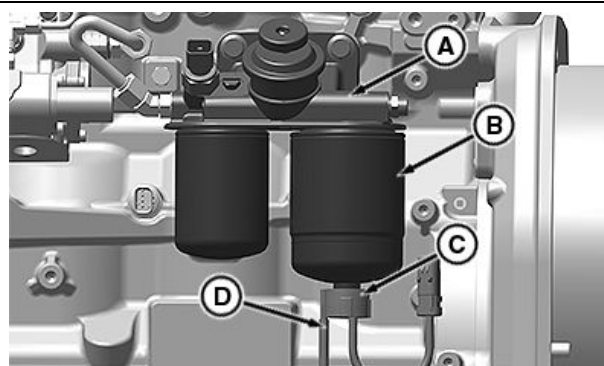
RG33405—UN—01FEB21

Remoção e Instalação do Filtro Primário de Combustível

1. Limpe cuidadosamente o cabeçote do filtro e a área circunvizinha para evitar que sujeira e detritos entrem no sistema de combustível.
2. Conecte uma mangueira à válvula de dreno do filtro (D) na parte inferior do filtro primário de combustível e drene todo o combustível e água do filtro de combustível.
3. Remova o sensor de água no combustível (C).
Execute Sensor de Água no Combustível — Remoção da Seção 02, Grupo 110.
4. Remova o filtro primário de combustível (B).

IMPORTANTE: Evite danos aos injetores e outros componentes do sistema de combustível. NÃO abasteça o novo filtro primário de combustível com combustível antes de instalar. Combustível não filtrado pode contaminar o sistema de combustível e causar danos aos injetores e outros componentes do sistema de combustível.

5. Instale o novo filtro primário de combustível (B) até que a vedação do filtro encoste no cabeçote do filtro



Filtro Primário de Combustível

A—Cabeçote do Filtro de Combustível
B—Filtro Primário de Combustível

C—Sensor de Água no Combustível
D—Válvula de Dreno

de combustível (A) e depois aperte manualmente 3/4 de volta.

6. Execute Sensor de Água no Combustível — Instalação da Seção 02, Grupo 110.

KP41357,00000A8 -54-01FEB21-3/4

RG31945—UN—21NOV19

Remoção e Instalação Filtro de Combustível Secundário

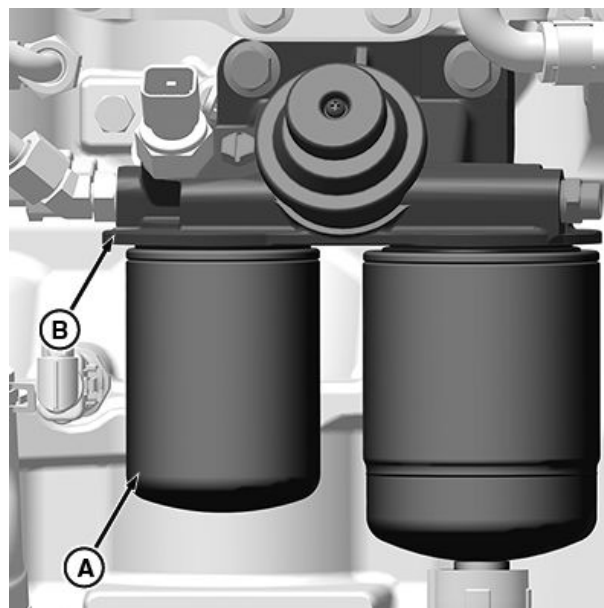
1. Limpe cuidadosamente o cabeçote do filtro e a área circunvizinha para evitar que sujeira e detritos entrem no sistema de combustível.
2. Remova o filtro de combustível secundário (A).

IMPORTANTE: Evite danos aos injetores e outros componentes do sistema de combustível. NÃO abasteça o novo filtro de combustível secundário com combustível antes de instalar. Combustível não filtrado pode contaminar o sistema de combustível e causar danos aos injetores e outros componentes do sistema de combustível.

3. Instale o novo filtro de combustível secundário (A) até que a vedação do filtro encoste no cabeçote do filtro de combustível (B) e depois aperte manualmente 3/4 de volta.

A—Filtro de Combustível Secundário

B—Cabeçote do Filtro de Combustível



Filtro de Combustível Secundário

KP41357,00000A8 -54-01FEB21-4/4

RG32966—UN—24SEP20

Manutenção do Extintor de Incêndio

Um extintor de incêndio (A) está disponível no concessionário autorizado ou distribuidor do motor.

Leia e siga as instruções que acompanham a embalagem. O extintor deve ser inspecionado pelo menos a cada 500 horas de funcionamento do motor ou a cada 12 meses. Uma vez utilizado, independentemente do tempo de utilização, deve ser recarregado. Mantenha um registro de inspeções na etiqueta que vem com o manual de instruções do extintor.

A—Extintor de Incêndio



Extintor de Incêndio

RK80614,0000024 -54-04SEP25-1/1

RW4918 —UN—15DEC88

Manutenção da Bateria

! CUIDADO: O gás contido na bateria pode explodir. Mantenha faíscas e chamas longe das baterias. Use uma lanterna a pilha para verificar o nível de eletrólito da bateria.

Nunca verifique a carga da bateria colocando um objeto de metal nos polos. Use um voltímetro ou um hidrômetro.

Sempre retire primeiro o grampo do terminal de aterramento NEGATIVO (—) da bateria e recolque-o por último.

ADVERTÊNCIA: Os polos, terminais e acessórios relacionados às baterias contêm chumbo e compostos de chumbo, produtos químicos reconhecidos pelo estado da Califórnia como causadores de câncer e defeitos reprodutivos. **Lave as mãos após o manuseio.**

IMPORTANTE: Use Equipamento de Proteção Individual ao realizar qualquer verificação ou a substituição da bateria.

1. Verifique o nível de eletrólito em baterias normais. Abasteça cada célula até a parte inferior do gargalo de enchimento com água destilada.

NOTA: As baterias de baixa ou sem manutenção, praticamente não devem precisar de manutenção adicional. Contudo, o nível de eletrólito pode ser verificado cortando a secção central do adesivo na linha tracejada e removendo as tampas das células. Abasteça cada célula até a parte inferior do gargalo de enchimento com água destilada.



Explosão da bateria

2. Mantenha as baterias limpas usando um pano úmido. Mantenha todas as conexões limpas e apertadas. Remover a oxidação e lavar os terminais com uma solução de 1 parte de bicarbonato de sódio e 4 partes de água. Aperte firmemente todas as conexões.

NOTA: Revista os terminais e ligações da bateria com uma mistura de vaselina e bicarbonato de sódio para retardar a corrosão.

3. Mantenha sempre a bateria com a carga máxima, especialmente com o tempo frio. Se for utilizado um carregador de bateria, desligue-o antes de conectá-lo à(s) bateria(s). Conecte o cabo POSITIVO (+) do carregador da bateria ao terminal POSITIVO (+) da bateria. Em seguida, ligue o cabo NEGATIVO (—) do carregador de bateria em um bom aterramento.

Continua na próxima página

ZE59858,0000052 -54-16APR14-1/2

TS204 —UN—15APR13

⚠ CUIDADO: O ácido sulfúrico do eletrólito da bateria é venenoso. É suficientemente concentrado para queimar a pele, corroer roupas e causar cegueira se respingar nos olhos.

Evite o perigo:

1. Abastecendo as baterias em áreas bem ventiladas.
2. Usando proteção para os olhos e luvas de borracha.
3. Evitando respirar os gases ao adicionar eletrólito na bateria.
4. Evitando derramar o eletrólito ou deixar que pingue.
5. Use o devido procedimento de ligação direta.

Em caso de contato com ácido:

1. Lave a pele com água corrente.
2. Aplique bicarbonato de sódio ou cal para ajudar a neutralizar o ácido.
3. Lave os olhos com água corrente por 10 a 15 minutos. Procure assistência médica imediata.

Se o ácido for ingerido:

1. Beba grandes quantidades de água ou leite.
2. Em seguida, beba leite de magnésia, ovos batidos ou óleo vegetal.
3. Procure assistência médica imediata.

Em temperaturas de congelamento, após adicionar água à bateria, deixe o motor funcionar por pelo menos 30 minutos para assegurar uma boa mistura.

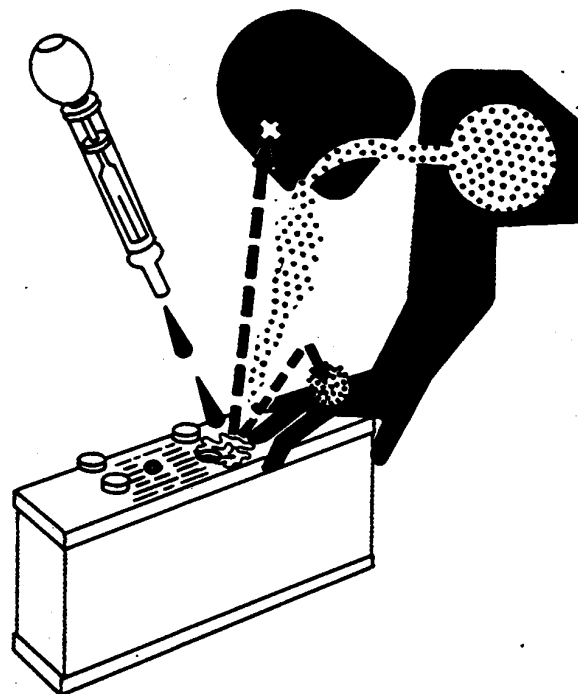
As baterias de substituição devem atender ou exceder às seguintes recomendações de capacidade¹ a -18 °C (0 °F):

Especificação

Sistema de 12

V—Capacidade Mínima da Bateria—Corrente de Partida a Frio..... 640 Mínimo
Capacidade de Reserva (Minutos)..... 285 Mínimo

¹ Capacidade total recomendada com base em baterias conectadas em série ou em paralelo.



Ácido Sulfúrico

Sistema de 24

V—Capacidade Mínima da Bateria—Corrente de Partida a Frio..... 570 Mínimo
Capacidade de Reserva (Minutos)..... 275 Mínimo

TS203—UN—23AUG88

ZE59858,0000052 -54-16APR14-2/2

Troca do Óleo do Motor e Substituição do Filtro

NOTA: Durante a operação inicial de um motor novo ou reconicionado com óleo Break-In™ Plus, troque o óleo e o filtro após 100 horas de operação e reabasteça com óleo John Deere Plus-50™ II ou outro óleo do motor diesel. Consulte a Tabela de Intervalos de Serviços de Lubrificação e Manutenção.

OILSCAN ou OILSCAN PLUS é um programa de amostragem da John Deere que auxilia no monitoramento do desempenho da máquina, identificando possíveis problemas antes que eles causem danos graves. Os kits OILSCAN e OILSCAN PLUS estão disponíveis no concessionário local da John Deere, no distribuidor do motor ou em outro prestador de serviços. As amostras do óleo devem ser coletadas antes da troca de óleo. Consulte as instruções fornecidas com o kit.

NOTA: Dependendo da aplicação, o desenho e a configuração do cárter de óleo variam. No entanto, o procedimento de instalação e remoção é o mesmo.

Dependendo da aplicação, o local de montagem da guia da vareta de nível varia. Consulte no manual técnico apropriado do veículo o diagrama de localização de montagem.

1. Opere o motor por aproximadamente 5 minutos para aquecer o óleo do motor. Desligue o motor.
2. Remova o bujão de dreno do cárter de óleo (D).
3. Drene o óleo do motor enquanto ele ainda está quente.

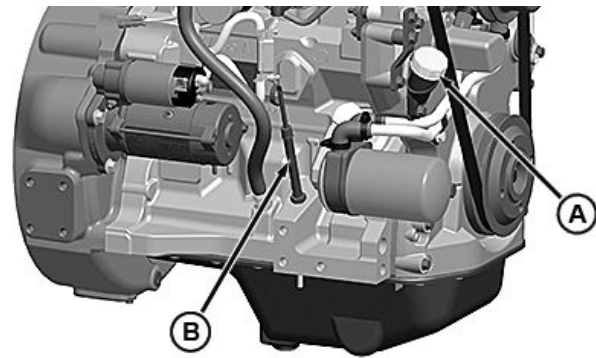
NOTA: Inspeção a arruela de cobre para ver se há danos, e substitua se necessário.

4. Instale o bujão de dreno (D) e a arruela de cobre (E) e aperte-os de acordo com as especificações.

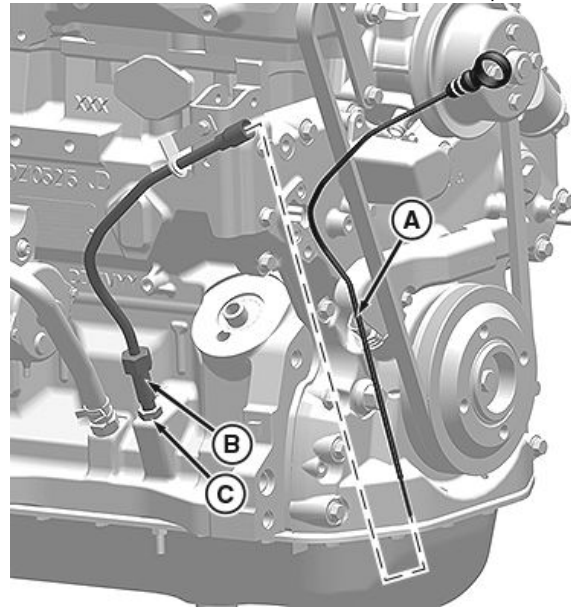
Especificação

Bujão de Dreno do Cárter de Óleo—Torque..... 70 Nm (52 lb-ft)

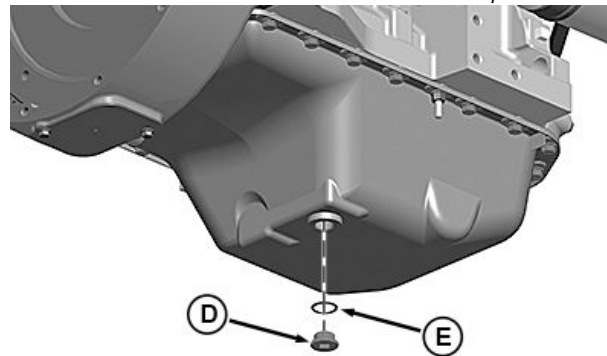
A—Vareta de Nível	D—Bujão de Dreno
B—Tubo da Vareta de Nível	E—Arruela de Cobre
C—Porca	F—Área hachurada



Abastecimento de Óleo e Vareta de Nível Tipo A

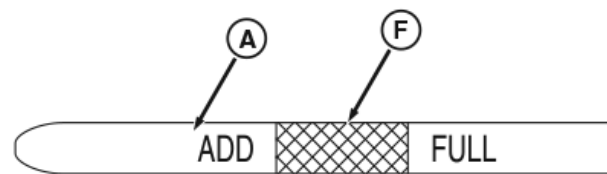


Abastecimento de Óleo e Vareta de Nível Tipo B



Bujão ou Válvula de Dreno do Óleo

RG18611A —UN—10NOV20



Nível de Óleo da Vareta de Nível

Continua na próxima página

KP41357,0000097 -54-27MAY25-1/2

RG25626A —UN—10NOV20

RG33023 —UN—13OCT20

RG25627 —UN—16MAY14

NOTA: Dependendo da aplicação do motor, o filtro de óleo é montado na posição vertical ou horizontal.

5. Remova o filtro de óleo (A) usando uma chave de filtro apropriada. Descarte o filtro de óleo (A) com a vedação (B).

IMPORTANTE: Evite desgaste ou danos ao motor. É essencial filtrar os óleos para a lubrificação adequada. Troque sempre o filtro com regularidade. Use filtros que atendam às especificações de desempenho da John Deere.

6. Limpe a superfície de vedação do filtro de óleo.
7. Aplique óleo do motor limpo na vedação do novo filtro do óleo (B) e nos filetes do filtro de óleo.
8. Rosqueie o novo filtro de óleo no cabeçote do filtro de óleo até que a vedação do filtro de óleo entre em contato com o cabeçote do filtro de óleo.

IMPORTANTE: Evite possíveis vazamentos de óleo ou danos ao filtro de óleo e problemas de remoção do filtro de óleo. NÃO aperte excessivamente o filtro de óleo.

9. Aperte manualmente o filtro de óleo conforme a especificação. NÃO aperte demais o filtro de óleo.

Especificação

Filtro de Óleo—Gire

(após encostar na

vedação)..... 3/4—1-1/4

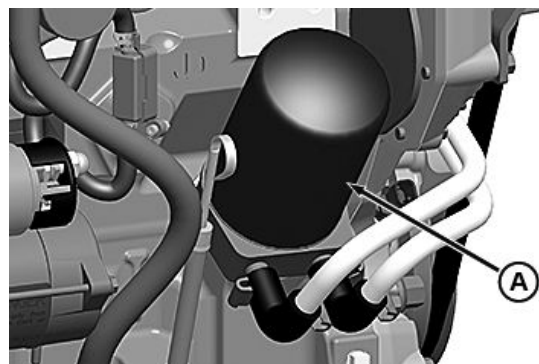
NOTA: A capacidade de óleo do cárter do motor pode variar um pouco. Certifique-se SEMPRE de que o nível de óleo esteja dentro da área hachurada da vareta de nível. NÃO abasteça em excesso.

10. Encha o cárter do motor com o óleo do motor John Deere correto através da tampa de enchimento de óleo. Consulte Óleo do Motor Diesel — Interim Classe 4, Final Tier 4, Estágio IIIB e Estágio IV na Seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento para determinar o óleo correto do motor.

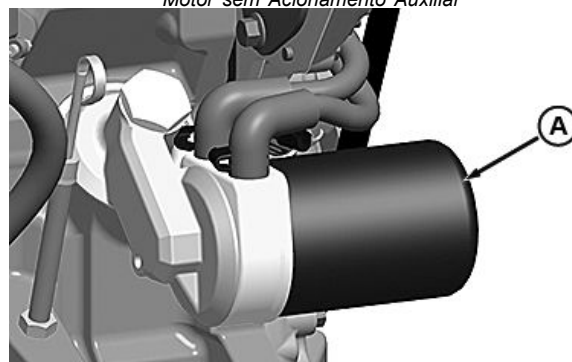
Para determinar a quantidade correta de abastecimento de óleo, consulte Quantidades de Abastecimento de Óleo do Cárter do Motor na Seção Especificações.

IMPORTANTE: Evite desgaste ou danos ao motor. Garanta a lubrificação adequada dos componentes do motor antes de dar partida.

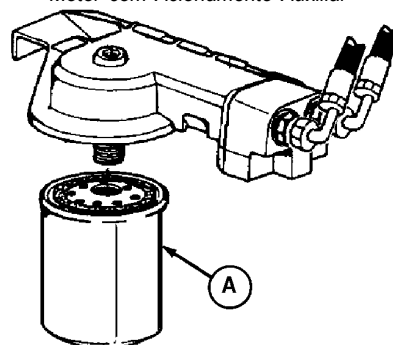
11. Dê a partida e coloque o motor em marcha lenta para verificar possíveis vazamentos.
12. Desligue o motor. Aguarde 10 minutos e verifique o nível de óleo. A leitura do nível de óleo deve estar dentro da área hachurada da vareta de nível.



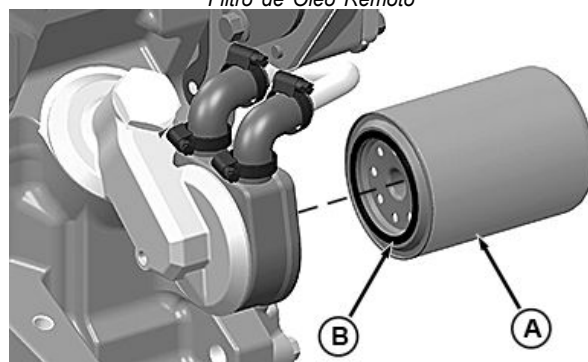
Motor sem Acionamento Auxiliar



Motor com Acionamento Auxiliar



Filtro de Óleo Remoto



Remoção do Filtro de Óleo

A—Filtro de Óleo

B—Vedação do Filtro de Óleo

RG26398 —UN—16SEP14

RG26399 —UN—16SEP14

RG11549 —UN—08DEC00

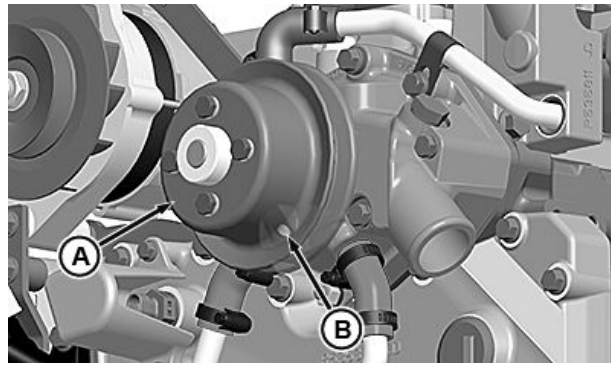
RG25563 —UN—17APR14

KP41357,0000097 -54-27MAY25-2/2

Inspeção Visual da Bomba de Líquido de Arrefecimento

NOTA: A polia de acionamento da bomba de arrefecimento está transparente para maior clareza.

1. Inspeccione o orifício de dreno do líquido de arrefecimento (B). Limpe o orifício de dreno se estiver bloqueado.
2. Vazamento de líquido de arrefecimento indica uma vedação danificada.
3. Um leve gotejamento de líquido de arrefecimento é normal. Se o líquido de arrefecimento que vazar através do orifício de dreno for suficiente para pingar do motor, o conjunto da bomba de líquido de arrefecimento deve ser reparado ou substituído.
4. Balance a polia da bomba de líquido de arrefecimento (A). Deve haver apenas um leve movimento radial no



Inspeção da Bomba de Líquido de Arrefecimento

A—Polia

B—Orifício de Dreno

rolamento. Se o rolamento estiver solto, repare ou substitua a bomba de líquido de arrefecimento.

ZE59858,0000054 -54-07MAY14-1/1

RG25316 —UN—25MAR14

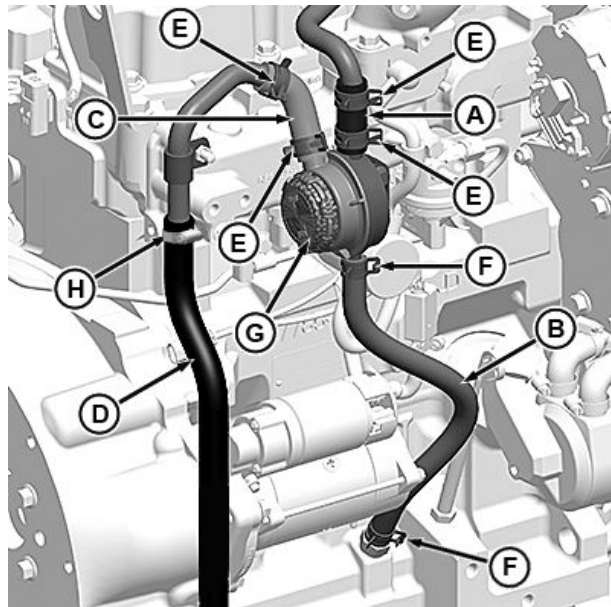
Verificação da Ventilação do Cáter do Motor Aberto (OCV)

NOTA: As conexões da braçadeira da mangueira podem variar.

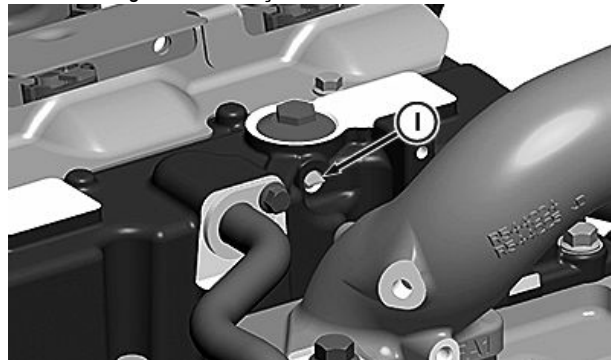
1. Inspeccione todas as mangueiras (A, B, C e D) e o filtro de ventilação do cáter do motor (G) do sistema de ventilação do cáter aberto para verificar se há rupturas ou danos.
2. Verifique todas as abraçadeiras (E, F e H) quanto à tensão adequada nas mangueiras.
3. Inspeccione a válvula bico de pato (I) para ver se há vazamento ou obstrução.

A—Mangueira de Entrada
B—Mangueira de Dreno
C—Mangueira de Saída
D—Mangueira de Ventilação
E—Abraçadeira de 25 mm x 15 mm (4 usadas)

F—Abraçadeira de 20 mm x 15 mm (2 usadas)
G—Filtro de Ventilação do Cáter do Motor
H—Braçadeira da Mangueira
I—Válvula Bico de Pato



Mangueiras e Abraçadeiras do Sistema da OCV



Válvula Bico de Pato

KP41357,0000098 -54-20NOV20-1/1

RG25188B —UN—11NOV20

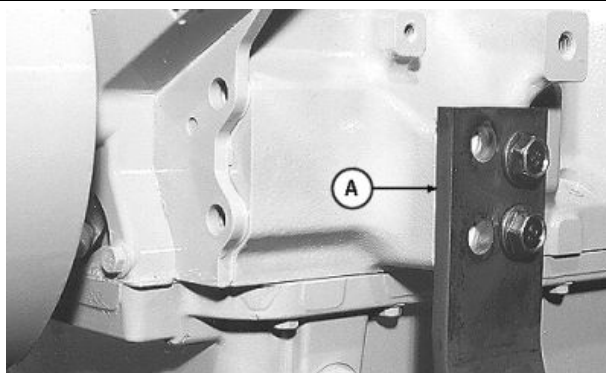
RG26409 —UN—24SEP14

Verificação dos Suportes do Motor

A montagem do motor é da responsabilidade do Fabricante do Equipamento Original. Consulte nas Instruções do fabricante as especificações dos suportes de montagem.

IMPORTANTE: Utilize somente peças de fixação SAE Grau 8 ou superior para os suportes de montagem do motor.

1. Verifique se os suportes de montagem do motor (A), os isoladores de vibração e os parafusos de montagem na estrutura do suporte e no bloco do motor estão bem firmes. Aperte conforme necessário.
2. Inspeccione o estado geral dos isoladores de vibração, se instalados. Substitua os isoladores, conforme necessário, se a borracha estiver deteriorada ou se os suportes de montagem estiverem deformados.



Suporte do Motor

A—Suporte de Montagem

ZE59858,00002A2 -54-14NOV13-1/1

RG9905 —UN—06JAN99

Verificação da Tensão da Correia em V do Ventilador e do Alternador

Uma baixa tensão da correia causa deslizamento, resultando em desgaste excessivo da tampa, pontos queimados, superaquecimento, ou "deslizamento e agarramento", provocando ruptura da correia.

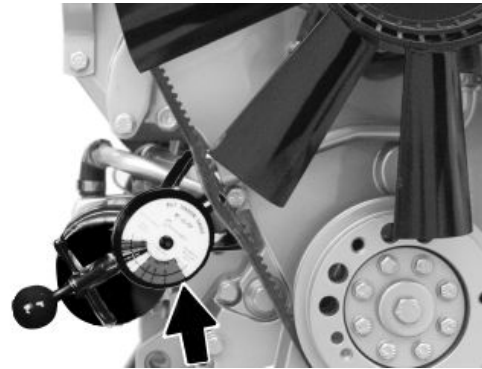
A alta tensão da correia causa excesso de aquecimento e esticamento, bem como danos aos componentes de acionamento como as polias e eixos. As correias em V devem ser acionadas em ambos os lados das polias padrão e não na parte inferior da ranhura.

A tensão da correia em V padrão pode ser verificada com o medidor de tensão JDG529 (seta em negrito) ou medidor equivalente. (O medidor está disponível no revendedor local John Deere, distribuidor de motores ou outro prestador de serviços.)

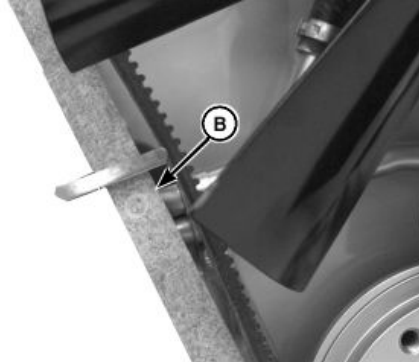
1. Inspeccione se as correias possuem rachaduras, desfiamento ou áreas esticadas. Substitua se necessário.
2. Usando o medidor de tensão de correia JDG529 ou o testador de tensão de correia (A) e régua (B), verifique a tensão das correias aquecidas:
 - a. Ao usar o medidor de tensão de correia JDG529, meça a tensão da correia e compare com as especificações.
 - b. A deflexão da correia, ao usar o testador de tensão da correia (A) com a régua (B), é medida com a força aplicada a meio caminho entre as polias.

Especificação

Correia em V Padrão	
Usada, Opção A	
com 90 N (20 lbf)	
Aplicada—Deflexão.....	19 mm (0,75 in)
Correia em V Padrão	
Nova, Opção B	
com 90 N (20 lbf)	
Aplicada—Deflexão.....	9 mm (0,39 pol.)



Verificação da Tensão da Correia com o Medidor de Tensão



Verificação da Tensão da Correia com Régua

A—Dispositivo de teste de tensão

B—Régua

Correia em V Padrão

Usada, Opção B

com 90 N (20 lbf)

Aplicada—Deflexão..... 13 mm (0,55 in)

Continua na próxima página

KP41357,00000A0 -54-27MAY25-1/3

RG7333A —UN—01DEC20

RG7334A —UN—01DEC20

IMPORTANTE: Evite danos às correias em V e alternador. Não aperte nem solte as correias enquanto estiverem quentes. Não mexa na estrutura traseira do alternador.

NOTA: O alternador pode fazer parte do manual técnico do veículo ou do motor, consulte o manual apropriado para os ajustes do alternador.

- Quando for necessário ajustar, aplique uma chave auxiliar no parafuso inferior (B) e solte a porca (C).
- Solte o parafuso superior (A) e gire a estrutura do alternador até que a correia esteja tensionada corretamente.

CORREIA EM V PADRÃO—Especificação

Correia em V Nova	
Opção A—Tensão.....	578–623 N (130–140 lbf)
Correia em V Nova	
Opção B—Tensão.....	520–610 N (117–137 lbf)
Correia em V Usada	
Opção A—Tensão.....	378–423 N (85–95 lb)
Correia em V Usada	
Opção B—Tensão.....	400–490 N (90–110 lbf)

- Aperte o parafuso superior (A) e depois o parafuso inferior (B) e a porca (C) de acordo com as especificações.

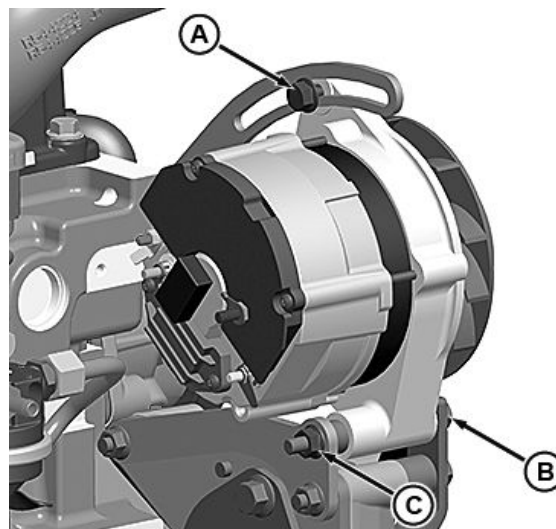
Especificação

Parafuso e Porca Opção	
A—Torque.....	33 Nm (24 lb.-pé)
Parafuso e Porca Opção	
B—Torque.....	35 Nm (26 lb.-ft)

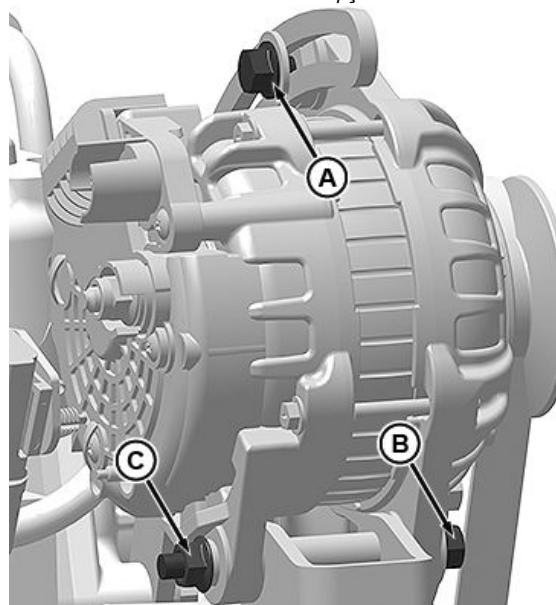
- Após a operação de uma correia nova ou usada durante 10 minutos, verifique novamente a tensão da correia.

A—Parafuso superior
B—Parafuso Inferior

C—Porca



Alternador Opção A



Alternador Opção B

RG33187 —UN—19NOV20

RG33042 —UN—20OCT20

Continua na próxima página

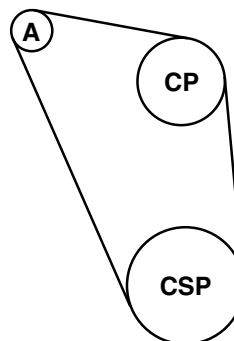
KP41357.00000A0 -54-27MAY25-2/3

Passagem da Correia em V

A—alternador

CP—Bomba de Água

CSP—Polia do Virabrequim



Passagem da Correia em V

KP41357,00000A0 -54-27MAY25-3/3

RG33193 —UN—20NOV20

Verificar sistema de admissão de ar

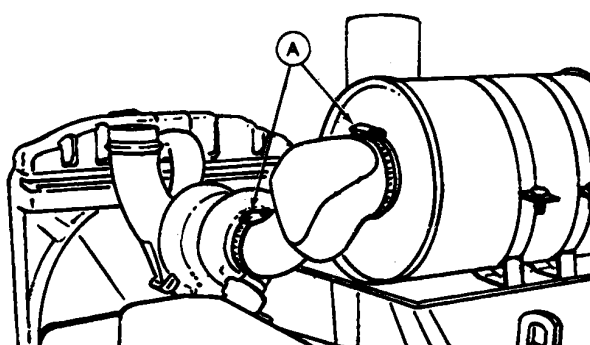
IMPORTANTE: O sistema de admissão de ar não pode ter vazamentos. Qualquer vazamento, por menor que seja, pode resultar em danos internos do motor devido à penetração de sujeira abrasiva e poeira no sistema de admissão.

1. Inspeccione todas as mangueiras (tubulação) quanto a trincas. Substitua conforme necessário.
2. Verifique as braçadeiras (A) na tubulação que conecta o filtro de ar, o motor e, se equipado, o turbocompressor. Aperte as braçadeiras conforme necessário. Isto ajudará a impedir a penetração de sujeira no sistema de admissão através de conexões frouxas, que causam danos internos ao motor.
3. Se o motor tiver uma válvula de descarga de poeira de borracha (B), inspecione a válvula no fundo do filtro de ar quanto a trincas ou obstruções. Substitua conforme necessário.

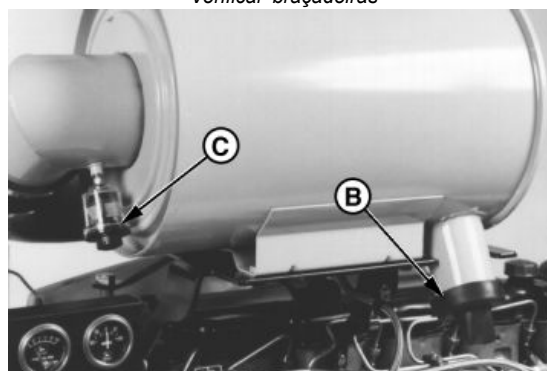
IMPORTANTE: SEMPRE TROQUE o elemento do filtro primário de ar quando o indicador de restrição mostrar um vácuo de 625 mm (25") H₂O, quando o elemento estiver rasgado ou visivelmente sujo.

4. Teste o indicador de restrição de ar (C) quanto à devida operação. Substitua o indicador conforme necessário.

IMPORTANTE: Se não equipado com o indicador de restrição, troque os elementos de filtragem do ar em 500 horas ou 12 meses, o que ocorrer primeiro.



Verificar braçadeiras



Válvula de descarga e indicador de restrição de ar

A—Braçadeiras
B—Válvula de descarga de poeira

C—Indicador de restrição de ar

JR74534,000025D -54-26APR10-1/1

RG7332B —UN—22JAN99

Verificação da Conexão de Aterramento do Motor

Verifique a conexão de aterramento do motor para assegurar que está firme e limpa. Isso evita a formação de arco voltaico que pode danificar o motor.

Verifique o aterramento do motor à estrutura.

Verifique o aterramento da bateria à estrutura.

Verifique a unidade de controle de motor ao aterramento (montagem remota).

RK80614,0000033 -54-26AUG21-1/1

Verificação do Sistema de Arrefecimento

⚠ CUIDADO: A liberação explosiva de fluidos do sistema de arrefecimento pressurizado pode causar queimaduras graves.

Desligue o motor. Remova a tampa de enchimento somente quando estiver suficientemente fria para ser tocada com as mãos desprotegidas. Abra lentamente a tampa até o primeiro estágio para liberar a pressão antes de remover a tampa completamente.

IMPORTANTE: O ar deve ser expelido do sistema de arrefecimento quando o sistema for reabastecido. Solte a conexão da unidade sensora de temperatura na traseira do cabeçote dos cilindros ou solte o bujão da carcaça do termostato para permitir que o ar escape ao abastecer o sistema. Reaperte a conexão ou o bujão quando todo o ar tiver sido expelido. O sistema de arrefecimento deve estar livre de ar quando a temperatura do líquido de arrefecimento do motor atingir 80 °C (176 °F).



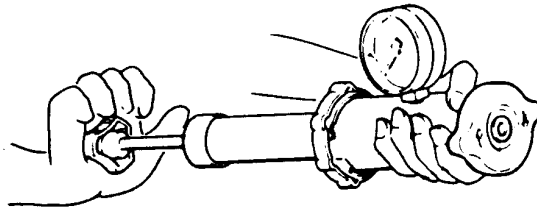
Fluidos sob Alta Pressão

1. Verifique todo o sistema de arrefecimento para ver se há vazamentos. Aperte todas as braçadeiras com firmeza.
2. Inspeção minuciosamente todas as mangueiras do sistema de arrefecimento quanto a condições de rigidez, fragilidade ou trincas. Substitua as mangueiras se alguma das condições acima for encontrada.

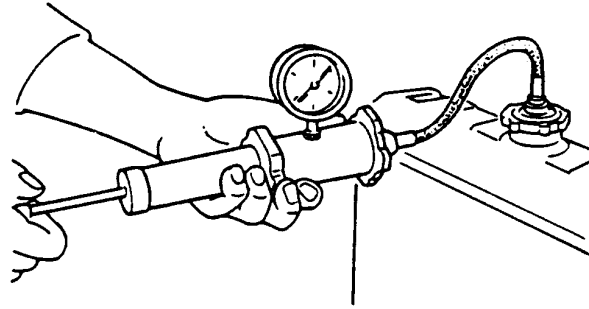
ZE59858,00002F0 -54-17DEC13-1/1

TS281 —JUN—15APR13

Teste de Pressão do Sistema de Arrefecimento



Teste da Capa do Radiador



Teste do Sistema de Arrefecimento

⚠ CUIDADO: A liberação explosiva de fluidos do sistema de arrefecimento pressurizado pode causar queimaduras graves.

Desligue o motor. Só remova a tampa de enchimento quando ela estiver suficientemente fria para ser tocada com as mãos desprotegidas. Para aliviar a pressão antes de removê-la completamente, abra lentamente a tampa de pressão e deixe a pressão aliviar antes de remover completamente a tampa.

Teste da Capa do Radiador

1. Remova a tampa do radiador e fixe no Testador D05104ST, ou equivalente, conforme mostrado.
2. Pressurize a tampa conforme as especificações a seguir.¹ O manômetro deve manter a pressão por 10 segundos dentro da faixa normal se a tampa estiver aceitável.

Especificação

Tampa do Radiador—Pressão
Máxima..... 125 kPa (1.25 bar) (18 psi)

Se o manômetro não mantiver a pressão, substitua a tampa do radiador.

3. Retire a tampa do manômetro, gire-a 180° e teste-a novamente. Este procedimento verifica se a primeira medição estava precisa.

Teste de Vazamentos no Sistema de Arrefecimento

NOTA: O motor deve estar aquecido para testar se há vazamentos em todo o sistema de arrefecimento.

¹As pressões de teste recomendadas destinam-se a todos os sistemas de arrefecimento OEM Deere. Em aplicações específicas de veículos, teste o sistema de arrefecimento e a tampa de pressão de acordo com a pressão recomendada para o veículo.

1. Deixe o motor esfriar e, em seguida, remova cuidadosamente a tampa do radiador.
2. Encha o radiador com líquido de arrefecimento até o nível normal de operação.

IMPORTANTE: NÃO aplique pressão excessiva no sistema de arrefecimento, pois isso pode danificar o radiador e as mangueiras.

3. Conecte o manômetro e o adaptador no gargalo de enchimento do radiador ou tanque de expansão. Pressurize o sistema de arrefecimento conforme as especificações a seguir¹.

Especificação

Sistema de Arrefecimento—Pressão
Máxima..... 125 kPa (1.25 bar) (18 psi)

4. Com a pressão aplicada, verifique todas as conexões das mangueiras do sistema de arrefecimento, do radiador e do motor em geral quanto a vazamentos.

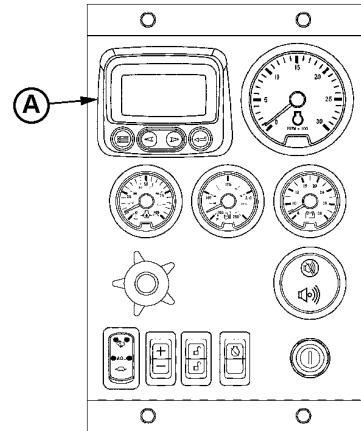
Se for detectado um vazamento, corrija conforme necessário e execute o teste de pressão do sistema novamente.

Se não for detectado nenhum vazamento, mas o manômetro indicar uma queda na pressão, o líquido de arrefecimento pode estar vazando internamente no sistema ou na junta entre o bloco e o cabeçote. Entre em contato com o concessionário local, com o distribuidor do motor ou com outro prestador de serviços de manutenção da John Deere para corrigir imediatamente este problema.

Verificação e Ajuste das Rotações do Motor

Use um tacômetro no indicador de diagnóstico (A) para verificar as rotações do motor. (Consulte Especificações de Potência e Velocidade do Motor na seção especificações para obter as especificações de velocidade do motor.) Se o ajuste da rotação do motor for necessário, entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

A—Tacômetro



Uso de Tacômetro para Verificar as Rotações do Motor

ZE59858,00002A6 -54-27MAY25-1/1

RG13728 —UN—11NOV04

Verificação e Ajuste de Folga da Válvula

⚠ CUIDADO: Para evitar partida accidental do motor ao executar ajustes nas válvulas, sempre desconecte o terminal NEGATIVO (—) da bateria.

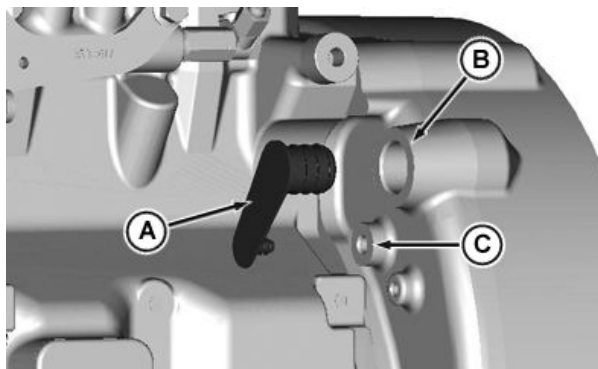
IMPORTANTE: A folga da válvula DEVE SER verificada e ajustada com o motor FRIO.

1. Remova a proteção térmica do injetor de combustível, o tubo de ventilação do cárter e a tampa do braço do balancim.
2. Remova o bujão plástico (A) dos furos da carcaça do volante e instale a ferramenta de giro do volante apropriada JDG820 ou JDE83. Instale o pino de sincronização do volante JDG1571 ou JDE81-4.

IMPORTANTE: Inspeção visualmente as superfícies de contato das placas de desgaste das pontas das válvulas e do braço do balancim. Verificar o desgaste excessivo, ruptura ou fendas de todas as peças. Substituir as peças que apresentem danos visíveis.

Os braços dos balancins que apresentarem folga excessiva nas válvulas devem ser inspecionados mais minuciosamente para identificar peças danificadas.

3. Gire o motor no sentido de funcionamento com a ferramenta de giro do volante até que o pino de trava encaixe no furo de sincronização do volante.



Furos para Inserir a Ferramenta de Giro e o Pino de Sincronização do Volante

A—Bujão Plástico
B—Furo da Ferramenta de Giro do Volante
C—Furo do Pino de Sincronização

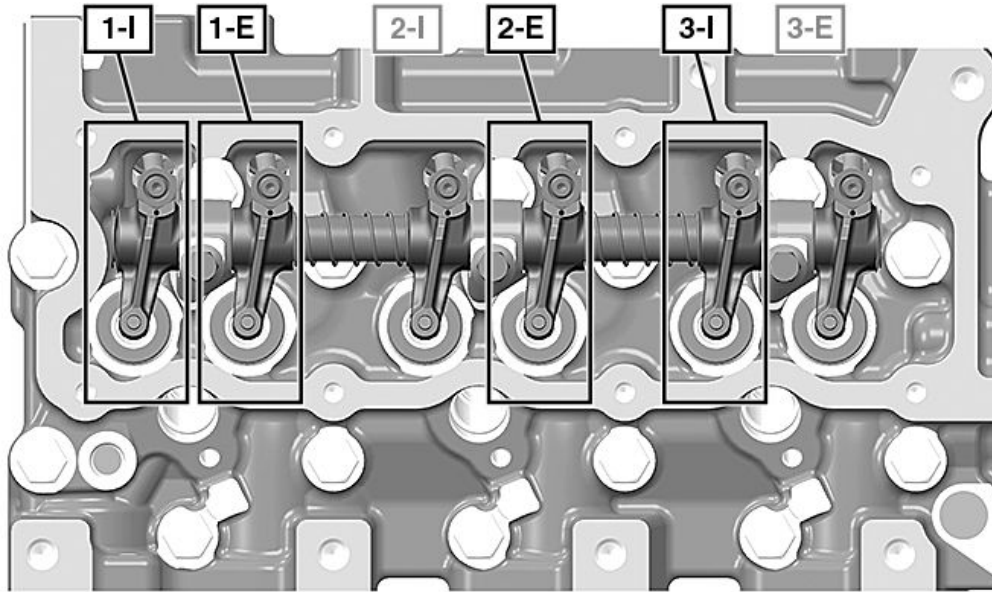
NOTA: Se os balancins do cilindro Nº 1 (dianteiro) estiverem frouxos, o motor está na compressão do ponto morto superior Nº 1.

NOTA: Se os braços dos balancins do cilindro Nº 1 (dianteiro) **NÃO** estiverem frouxos, o motor está no escape do ponto morto superior Nº 1. Gire o motor uma volta completa (360°) até a compressão no ponto morto superior Nº 1.

Continua na próxima página

ZE59858,000005A -54-23SEP14-1/5

RG20536—UN—03JUN11



Ajuste da Folga da Válvula — PMS Nº 1

4. Com o motor travado no PMS do curso de compressão do pistão Nº 1, use um calibrador de lâmina dobrado para verificar a folga da válvula nas válvulas de escape Nº 1 e Nº 2 e nas válvulas de admissão Nº 1 e Nº 3. Solte a contraporca (A) do parafuso de ajuste do braço do balancim. Gire o parafuso de ajuste com uma chave sextavada de 4 mm até que o calibrador de lâmina deslize com um leve arrasto. Segure o parafuso de ajuste para que não gire e aperte a contraporca conforme a especificação.

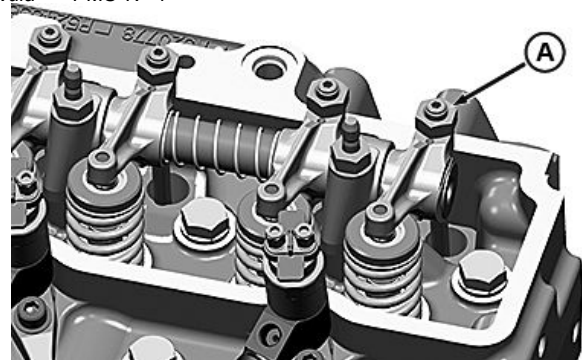
Especificação

Folga da Válvula de Admissão (Do Braço do Balancim à Ponta da Válvula com Motor Frio)

—Folga..... 0,35 mm
(0.014 in.)

Folga da Válvula de Escape (Do Braço do Balancim à Ponta da Válvula com Motor Frio)

—Folga..... 0,45 mm
(0.018 in.)



Contraporca do Braço do Balancim

A—Contraporca

Contraporca do Parafuso de Ajuste da Válvula—Torque.....

27 N·m (20 lb.-ft.)

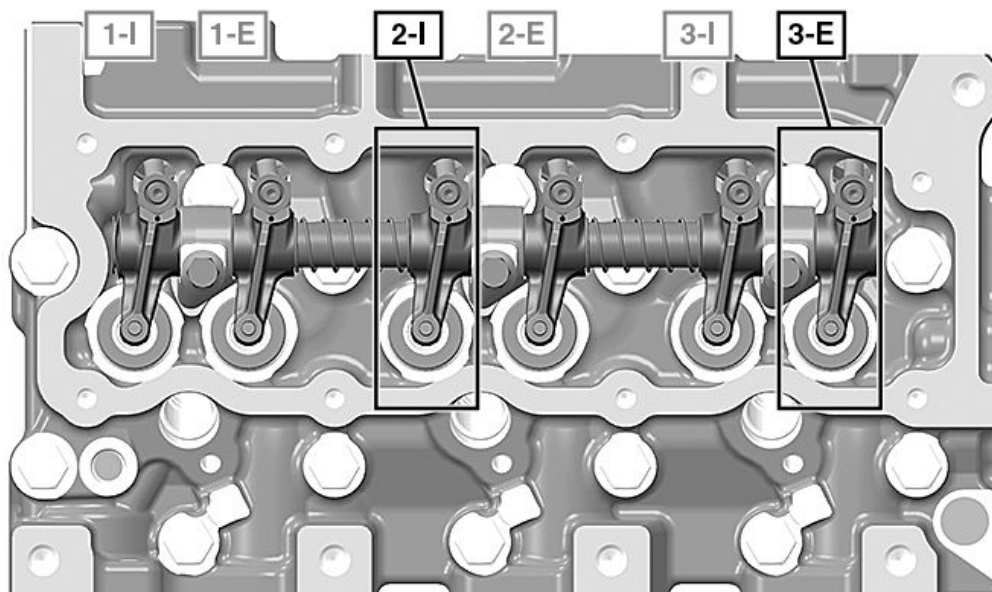
Verifique novamente a folga após o aperto da contraporca. Reajuste a folga, se necessário.

Continua na próxima página

ZE59858,000005A -54-23SEP14-2/5

RG25055—UN—12FEB14

RG24696—UN—30OCT13



Ajuste da Folha da Válvula — PMS de Escape do Nº 1

5. Gire o motor 360° no sentido de funcionamento usando a ferramenta de giro do volante até que o pino de trava encaixe no furo de sincronização do volante. O pistão Nº 1 está no PMS do seu curso de escape. Os braços dos balancins do pistão Nº 1 **NÃO** devem estar frouxos.
6. Ajuste a folga da válvula usando as mesmas especificações da válvula de escape Nº 3 e da válvula de admissão Nº 2.
7. Remova o pino de sincronização e a ferramenta de giro do volante. Recoloque o bujão na carcaça do volante.
8. Lubrifique os componentes da válvula com uma boa quantidade de óleo de motor.

ZE59858,000005A -54-23SEP14-3/5

9. Instale uma junta (C) nova no cabeçote do cilindro (D). Não use vedante na junta.

IMPORTANTE: Substitua a junta (C) sempre que a tampa do braço do balancim for removida.

10. Instale a tampa do braço do balancim (B) no cabeçote do cilindro.
11. Instale os parafusos (A) com a mão no cabeçote do cilindro passando pela tampa do braço do balancim e pela junta. Aperte os parafusos conforme a especificação começando do centro e indo para as extremidades dianteira e traseira da tampa.

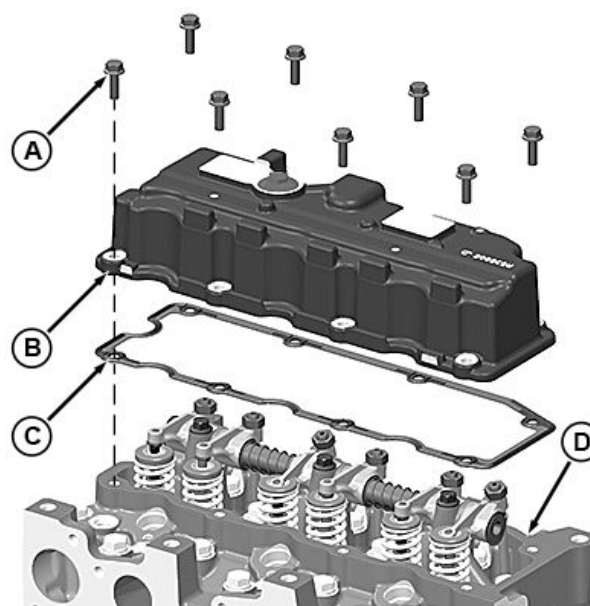
Especificação

Parafusos da Tampa do Braço do Balancim
—Torque..... 30 N·m (22 lb.-ft.)

12. Instale a Proteção Térmica do Injetor de Combustível.

A—Parafusos (8 usados)
B—Tampa do Braço do Balancim

C—Junta
D—Cabeçote do Cilindro



Instalação da tampa dos balancins

Continua na próxima página

ZE59858,000005A -54-23SEP14-4/5

13. Encaixe a proteção térmica do injetor de combustível (B) na ranhura externa (C) da tampa do braço do balancim.

14. Instale os parafusos (A) e aperte conforme a especificação.

Especificação

Parafuso —Torque..... 11 N·m (97 lb.-in.)

15. Instale o tubo de entrada da OCV. Lubrifique o anel O novo com óleo de motor e instale o tubo de entrada da OCV na tampa do braço do balancim. Aperte o parafuso M6 conforme a especificação.

Especificação

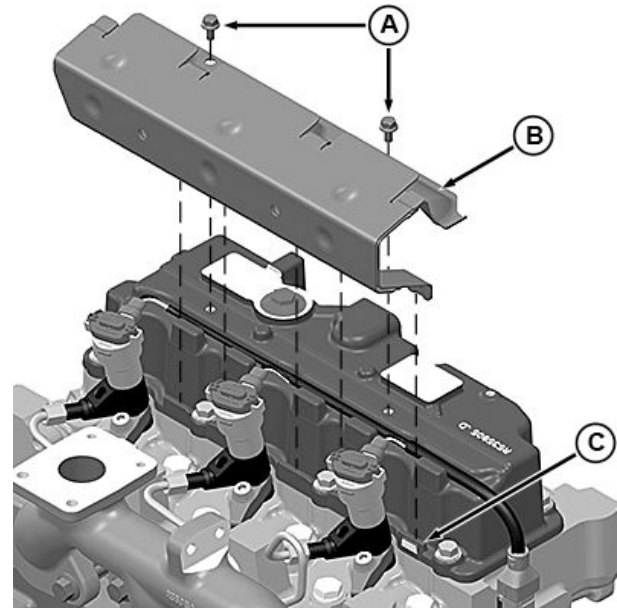
Parafuso M6 —Torque..... 15 N·m (133 lb.-in.)

16. Reconecte o terminal da bateria.

A—Parafuso (2 usados)

B—Proteção Térmica do Injetor de Combustível

C—Ranhura Externa



Proteção Térmica do Injetor de Combustível

ZE59858,000005A -54-23SEP14-5/5

RC25052 —UN—12FEB14

Troca do Filtro de OCV (Ventilação de Cáter Aberto)

As verificações de serviço da OCV incluem a verificação e/ou substituição de mangueiras desgastadas, rachadas, vazando ou salientes. Certifique-se de que as abraçadeiras de tensão estejam em boas condições em todas as extremidades das mangueiras.

A previsão para intervalo mínimo de serviço é de pelo menos 1500 horas.

NOTA: As conexões da braçadeira da mangueira podem variar.

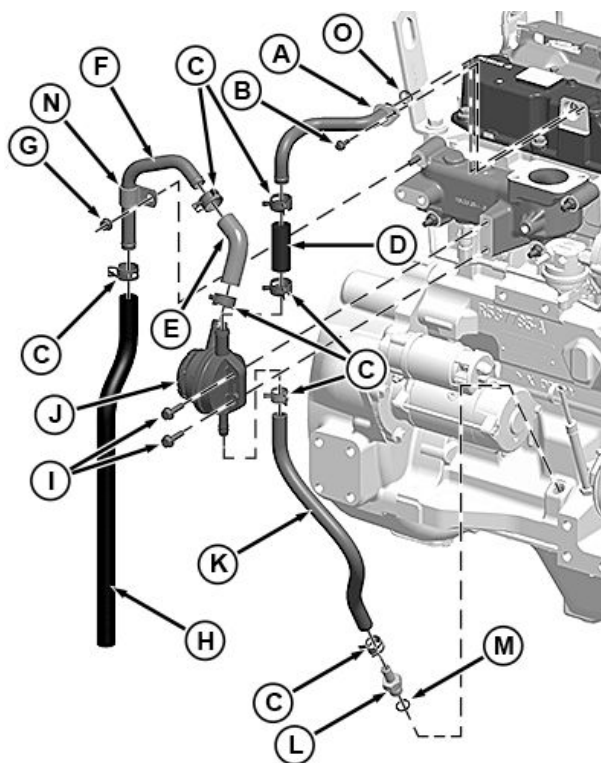
NOTA: O Filtro da OCV deve ser substituído como um conjunto. Não é possível fazer manutenção no filtro interno.

Material Consumível:

- Graxa Branca AMOJELL® ou Equivalente

Remoção do Filtro da OCV

1. Aperte as abraçadeiras de tensão constante (C) nas duas extremidades da mangueira de saída do filtro da OCV (E) com uma ferramenta adequada e posicione as braçadeiras no tubo de saída do filtro da OCV (F).
2. Remova a mangueira de saída do filtro da OCV (E) do engate da mangueira da saída do filtro da OCV e do tubo de saída do filtro da OCV (F).
3. Aperte as abraçadeiras de tensão constante (C) na mangueira de dreno do óleo do filtro da OCV (K) com uma ferramenta adequada e posicione a abraçadeira a 50 mm (2.0 in) da extremidade da mangueira.
4. Remova a mangueira de dreno de óleo do filtro da OCV (K) do filtro da OCV (J); inspecione para verificar se há danos.
5. Aperte as abraçadeiras de tensão constante (C) nas duas extremidades da mangueira de entrada do filtro da OCV (D) com uma ferramenta adequada e posicione as abraçadeiras no tubo de entrada do filtro da OCV (A).
6. Remova a mangueira de entrada do filtro da OCV (D) do engate da mangueira do filtro da OCV (J) e do



Filtro da OCV

- | | |
|--|--|
| A—Tubo de Entrada do Filtro da OCV | I— Parafuso M8 x 30 mm (2 usados) |
| B—Parafuso M6 x 16 mm | J— Filtro da OCV |
| C—Abraçadeira de Tensão Constante (7 usadas) | K—Mangueira de Drenagem de Óleo |
| D—Mangueira de Entrada do Filtro da OCV | L—Válvula de Retenção do Dreno do Óleo |
| E—Mangueira de Saída do Filtro da OCV | M—Anel-O de 15 mm |
| F—Tubo de Saída do Filtro da OCV | N—Braçadeira-P |
| G—Porca Flangeada M8 | O—Anel-O de 19 mm |
| H—Mangueira de Ventilação de Ar da OCV | |

tubo de entrada do filtro da OCV (A); inspecione para verificar se há danos.

7. Remova os dois parafusos (I) do filtro da OCV (J). Remova o filtro da OCV (J).

Continua na próxima página

KP41357,00000A2 -54-01DEC20-1/2

RG25157 —UN—03MAR14

Instale o Filtro da OCV

1. Instale dois parafusos (I) através do filtro da OCV (J) nos furos roscados do coletor de entrada de ar. Aperte os parafusos de acordo com a especificação.

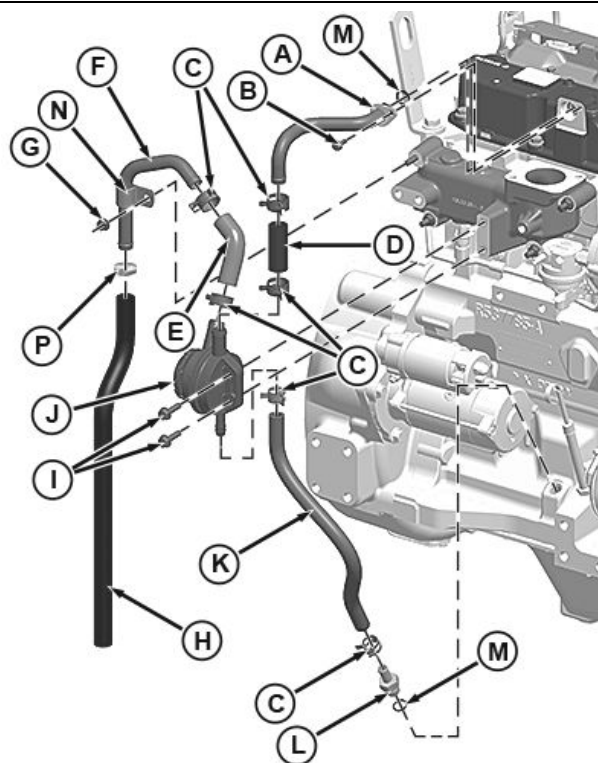
Especificação

Parafuso de Montagem
do Filtro da OCV

—Torque..... 40 N·m (30 lb·ft)

2. Instale duas abraçadeiras de tensão constante (C) no tubo de entrada do filtro da OCV (A).
3. Lubrifique o diâmetro interno (DI) de ambas as extremidades da mangueira de entrada do filtro da OCV (D).
4. Insira uma extremidade da mangueira de entrada do filtro da OCV (D) no tubo de entrada do filtro da OCV (A). Instale a outra extremidade no engate da mangueira de entrada do filtro da OCV (J).
5. Aperte as abraçadeiras de tensão constante (C) com uma ferramenta adequada e posicione as abraçadeiras de 2 a 5 mm (0.08 a 0.20 in) da extremidade da mangueira (D).
6. Lubrifique o diâmetro interno da mangueira de dreno do óleo do filtro da OCV (K). Instale a mangueira de dreno de óleo (K) no filtro da OCV (J).
7. Instale duas abraçadeiras de tensão constante (C) na mangueira de dreno do filtro da OCV (K). Posicione as abraçadeiras a 50 mm (2.0 in) das extremidades da mangueira.
8. Aperte a abraçadeira de tensão constante (C) com uma ferramenta adequada e posicione as abraçadeiras de 2 a 5 mm (0.08 a 0.20 in) da extremidade da mangueira (K).
9. Lubrifique o diâmetro interno de ambas as extremidades da mangueira de saída do filtro da OCV (E).

10. Insira uma extremidade da mangueira de saída do filtro da OCV (E) na conexão farpada de mangueira da saída do filtro da OCV.
11. Instale duas braçadeiras de tensão constante (C) no tubo de saída do filtro da OCV (F).
12. Instale a mangueira de saída do filtro da OCV (E) no tubo de saída do filtro da OCV (F).
13. Se necessário, oriente o tubo de saída do filtro da OCV (F).
14. Instale a braçadeira P (N) ao redor do tubo no parafuso prisioneiro de montagem do coletor de admissão. Instale a porca flangeada (G) e aperte de acordo com as especificações.



Filtro da OCV

- | | |
|--|--|
| A—Tubo de Entrada do Filtro da OCV | H—Mangueira de Ventilação de Ar da OCV |
| B—Parafuso M6 x 16 mm | I— Parafuso M8 x 30 mm (2 usados) |
| C—Abraçadeira de Tensão Constante (7 usadas) | J— Filtro da OCV |
| D—Mangueira de Entrada do Filtro da OCV | K—Mangueira de Drenagem de Óleo |
| E—Mangueira de Saída do Filtro da OCV | L—Válvula de Retenção do Dreno do Óleo |
| F—Tubo de Saída do Filtro da OCV | M—Anel-O (2 usados) |
| G—Porca Flangeada M8 | N—Braçadeira-P |

15. Aperte as abraçadeiras de tensão constante (C) com uma ferramenta adequada e posicione as abraçadeiras de 2 a 5 mm (0.08 a 0.20 in) de cada extremidade da mangueira de saída do filtro (E).

Especificação

Porca Flangeada M8 da
Braçadeira-P do Tubo de
Saída do Filtro da OCV

—Torque..... 35 N·m (26 lb·ft)

IMPORTANTE: Evite danos à mangueira de ventilação da OCV. Posicione e prenda a mangueira de ventilação da OCV fora do caminho para evitar que seja esmagada ou obstruída.

KP41357,00000A2 -54-01DEC20-2/2

Lavagem e Reabastecimento do Sistema de Arrefecimento

⚠ CUIDADO: A liberação explosiva de fluidos do sistema de arrefecimento pressurizado pode causar queimaduras graves.

Desligue o motor. Remova a tampa de enchimento somente quando estiver suficientemente fria para ser tocada com as mãos desprotegidas. Desaperte a capa lentamente até o primeiro batente para aliviar a pressão antes de removê-la completamente.

NOTA: Se não for usado o COOL-GARD II, o intervalo se reduz para 2000 horas ou 24 meses de operação.

NOTA: Há dois estilos de alojamento do termostato. Use o procedimento apropriado.

Material Consumível:

- Líquido de Arrefecimento do Motor
- Juntas
- Graxa Branca AMOJELL® ou Equivalente

RESTORE é uma marca comercial da Fleetguard.
RESTORE PLUS é uma marca comercial da Fleetguard.



Fluidos sob alta pressão

- Fleetguard® RESTORE™ ou RESTORE PLUS™ ou Equivalente

Drene e Lave o Sistema de Arrefecimento

1. Se ainda não o tiver feito, realize o teste de pressão de todo o sistema de arrefecimento e da tampa de pressão. Consulte Teste com Pressão do Sistema de Arrefecimento na Seção Lubrificação e Manutenção — 500 Horas/12 Meses.

Continua na próxima página

KP41357,000009A -54-03DEC20-1/4

TS281 —UN—15APR13

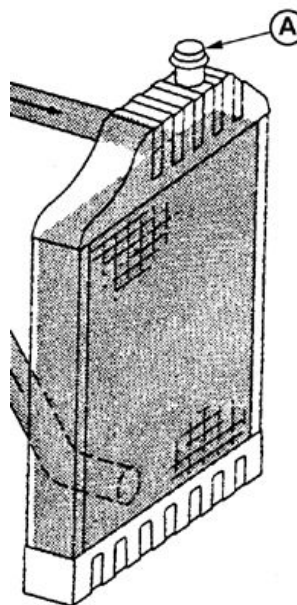
2. Abra lentamente a tampa do radiador (A) para aliviar a pressão e permitir que o líquido de arrefecimento seja drenado.
3. Remova o bujão de dreno do bloco do motor (B). Drene todo o líquido de arrefecimento do bloco do motor.
4. Abra a válvula do dreno do radiador. Drene todo o líquido de arrefecimento do radiador.
5. Após ter drenado o líquido de arrefecimento, feche todas as válvulas de dreno e reinstale o bujão. Aperte o bujão conforme as especificações.

Especificação

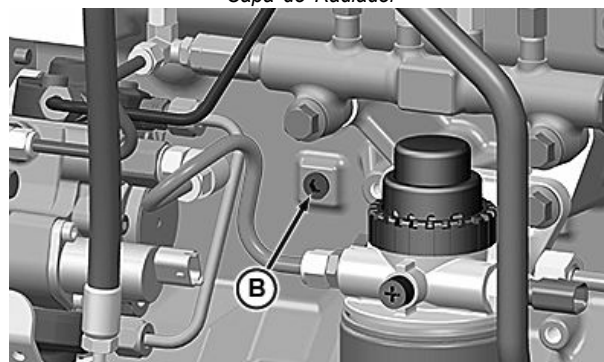
Bujão de Dreno
do Líquido de
Arrefecimento do Bloco
de Cilindros—Torque.....17 N·m (150 lb-in)

A—Capa do Radiador

**B—Bujão de Dreno do Líquido
de Arrefecimento do Bloco
de Cilindros**



Capa do Radiador



Bujão de Dreno do Líquido de Arrefecimento

Continua na próxima página

KP41357.000009A -54-03DEC20-2/4

RG12833 —UN—13FEB03

RG28091 —UN—27JUN14

6. Apenas para a Opção A, desconecte a linha do líquido de arrefecimento (I) do alojamento do termostato (A).
7. Remova o tubo de desvio da bomba de água (H) do alojamento do termostato (A). Remova os parafusos (C), o alojamento do termostato (A) e o termostato (E).

NOTA: Uma nova junta deve ser usada sempre que o alojamento do termostato for instalado e apertado.

8. Reinstale o alojamento do termostato (A) e a junta (B) sem o termostato. Aperte os parafusos (C) conforme a especificação.

Especificação

Opção A do Parafuso do Alojamento do Termostato—Torque.....	55 N·m (41 lb·ft)
Opção B do Parafuso do Alojamento do Termostato—Torque.....	70 N·m (52 lb·ft)

9. Lubrifique o diâmetro interno do tubo de vedação de desvio (D) com Graxa Branco-neve AMOJELL® ou equivalente.
10. Reinstale o tubo de desvio da bomba de água (H).
11. Apenas para a opção A, conecte a linha do líquido de arrefecimento (I) e aperte de acordo com as especificações.

Especificação

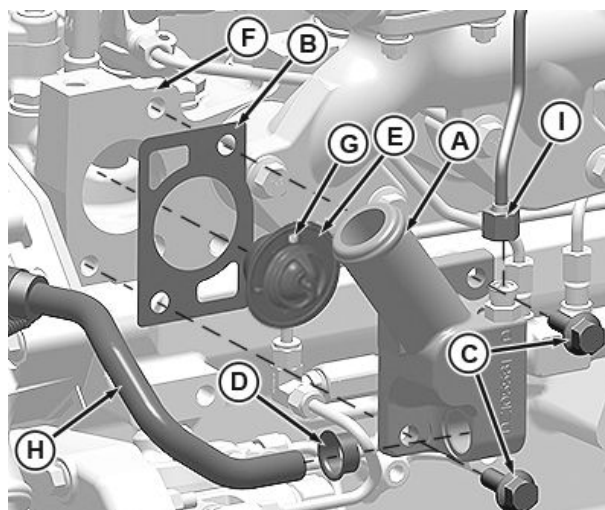
Porca da Linha do Líquido de Arrefecimento—Torque.....	20 N·m (177 lb·in)
--	--------------------

12. Teste a temperatura de abertura do termostato. Consulte Teste da Temperatura de Abertura do Termostato na Seção Lubrificação e Manutenção — 6000 Horas/72 Meses.
13. Abasteça o sistema de arrefecimento com água limpa. Opere o motor por 10 minutos para soltar possível ferrugem ou sedimentos.

⚠ CUIDADO: Evite possíveis queimaduras. Não deixe o motor ligado por mais de 10 minutos. Se fizer isso, o motor pode superaquecer, o que pode causar queimaduras quando a água for drenada do radiador e do bloco do motor.

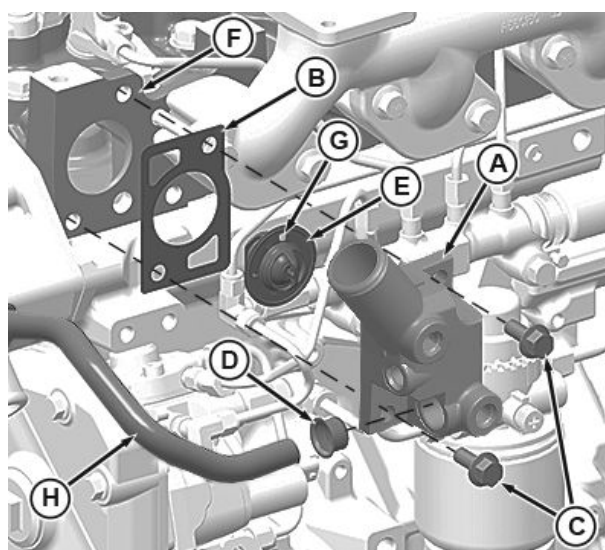
IMPORTANTE: Evite danos ao motor provocados por calor excessivo. Não deixe o motor ligado por mais de 10 minutos. Isso pode causar superaquecimento do motor, o que pode causar danos aos componentes do motor.

14. Desligue o motor. Solte lentamente e remova a tampa do radiador e a mangueira inferior do radiador e drene imediatamente toda a água restante do sistema antes que o sedimento e a ferrugem se assentem.
15. Após drenar a água, reinstale a mangueira inferior do radiador.



Termostato e Alojamento Opção A

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| A—Carcaça do Termostato | F—Cabeçote |
| B—Junta | G—Válvula de Sangria de Ar |
| C—Parafuso M10 x 25 mm (2 usados) | H—Tubo de Desvio |
| D—Vedação do Tubo de Desvio | I—Linha do Líquido de Arrefecimento |
| E—Termostato | |



Termostato e Alojamento Opção B

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------|
| A—Carcaça do Termostato | E—Termostato |
| B—Junta | F—Cabeçote |
| C—Parafuso M10 x 30 mm (2 usados) | G—Válvula de Sangria de Ar |
| D—Vedação do Tubo de Desvio | H—Tubo de Desvio |

⚠ CUIDADO: Evite ferimentos. Muitos produtos de lavagem de líquido de arrefecimento possuem conteúdo alcalino ou ácido. Siga as orientações de segurança do produto.

Continua na próxima página

KP41357,000009A -54-03DEC20-3/4

16. Abasteça o sistema de arrefecimento com água limpa e um limpador do sistema de arrefecimento para serviço pesado como Fleetguard® RESTORE™ ou RESTORE PLUS™. Reinstale a tampa do radiador e siga as instruções do fabricante na etiqueta

17. Após o ciclo de limpeza, deixe o sistema esfriar o suficiente para ser tocado com as mãos desprotegidas. Lentamente, afrouxe e remova a tampa do radiador.

18. Abra a válvula de dreno do radiador e remova o bujão de dreno do líquido de arrefecimento do motor conforme indicado nas etapas (3 e 4). Drene completamente o limpador do sistema de arrefecimento do sistema de arrefecimento.

19. Feche a válvula de dreno no radiador e instale o bujão de dreno do líquido de arrefecimento do motor no bloco do motor. Aperte o bujão conforme as especificações.

Especificação

Bujão de Dreno
do Líquido de
Arrefecimento do Bloco
de Cilindros—Torque.....17 N·m (150 lb-in)

20. Remova o alojamento do termostato (A) conforme indicado nas etapas (6 a 11).

⚠ CUIDADO: Evite danos ao motor. Assegure a desaeração correta do sistema de arrefecimento. Oriente a válvula de sangria do ar do termostato para a parte superior.

21. Instale o termostato (E) com a válvula de sangria de ar (G) na parte superior como mostrado.

NOTA: Uma nova junta deve ser usada sempre que o alojamento do termostato for instalado.

22. Instale a junta (B), o alojamento do termostato (A) e os parafusos (C). Aperte os parafusos (C) conforme a especificação.

Especificação

Parafusos da Carcaça do
Termostato—Opção A de
Torque..... 55 N·m (41 lb-ft)
Opção B de Torque..... 70 N·m (52 lb-ft)

RESTORE é uma marca comercial da Fleetguard.
RESTORE PLUS é uma marca comercial da Fleetguard.

23. Lubrifique o diâmetro interno do tubo de vedação de desvio (D) com Graxa Branco-neve AMOJELL® ou equivalente. Reinstale o tubo de desvio da bomba de água (H).

24. Apenas para a opção A, conecte a linha do líquido de arrefecimento (I) e aperte de acordo com as especificações.

Especificação

Porca da Linha
do Líquido de
Arrefecimento—Torque.....20 N·m (177 lb-in)

25. Adicione líquido de arrefecimento ao tanque de expansão.

26. O nível do líquido de arrefecimento deve estar na base do bocal de abastecimento do tanque de expansão ou do radiador. Se equipado com um tanque de expansão translúcido, o nível do líquido de arrefecimento deve estar na linha indicadora de cheio do líquido de arrefecimento no tanque de expansão. Instale a tampa do radiador.

27. As capacidades do sistema do líquido de arrefecimento podem variar significativamente; consulte o manual do operador da sua aplicação para saber a capacidade do líquido de arrefecimento.

28. Faça o motor funcionar para circular o líquido de arrefecimento através de todo o sistema até obter a temperatura normal especificada de operação do motor.

Especificação

Líquido de Arrefecimento
do Motor—Temperatura..... 82–95 °C (180–203 °F)

29. Verifique o nível do líquido de arrefecimento e todo o sistema de arrefecimento para ver se há vazamentos.

KP41357,000009A -54-03DEC20-4/4

Teste da Temperatura de Abertura do Termostato

NOTA: Há dois estilos de alojamento do termostato.
Use o procedimento apropriado.

Material Consumível:

- Líquido de Arrefecimento do Motor
- Juntas
- Graxa Branca AMOJELL® ou Equivalente

Remoção do Termostato

1. Inspeção visualmente a área ao redor do alojamento do termostato quanto a vazamentos.



Fluidos sob alta pressão

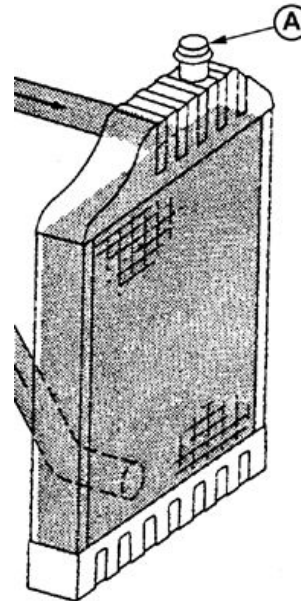
TS281 —UN—15APR13

KP41357,000009B -54-03DEC20-1/7

⚠ CUIDADO: A liberação explosiva de fluidos do sistema de arrefecimento pressurizado pode causar queimaduras graves.

Desligue o motor. Remova a tampa de enchimento somente quando estiver suficientemente fria para ser tocada com as mãos desprotegidas. Desaperte a capa lentamente até o primeiro batente para aliviar a pressão antes de removê-la completamente.

2. Abra lentamente a tampa do radiador (A) para aliviar a pressão e permitir que o líquido de arrefecimento seja drenado.



Capa do Radiador

Continua na próxima página

KP41357,000009B -54-03DEC20-2/7

RG12833 —UN—13FEB03

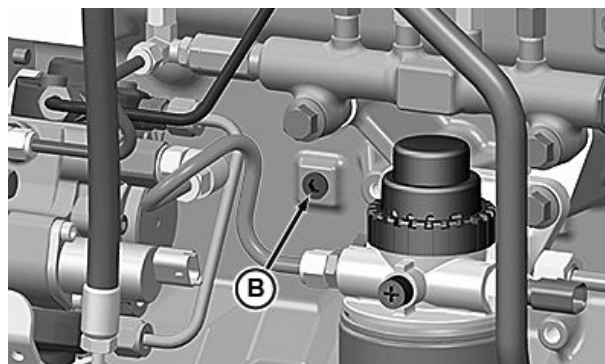
3. Remova o bujão de dreno do bloco do motor (B). Drene o líquido de arrefecimento do bloco do motor.
4. Abra a válvula de dreno do radiador. Drene o líquido de arrefecimento do radiador.
5. Após ter drenado o líquido de arrefecimento, feche todas as válvulas de dreno e reinstale o bujão. Aperte o bujão conforme as especificações.

Especificação

Bujão de Dreno
do Líquido de
Arrefecimento do Bloco
de Cilindros—Torque..... 17 N·m (150 lb-in)

A—Capa do Radiador

B—Bujão de Dreno do Líquido
de Arrefecimento do Bloco
de Cilindros



Bujão de Dreno do Líquido de Arrefecimento

RG28091 —UN—27JUN14

KP41357,000009B -54-03DEC20-3/7

6. Apenas para a Opção A, desconecte a linha do líquido de arrefecimento (I) do alojamento do termostato (A).

A—Carcaça do Termostato

B—Junta

C—Parafuso M10 x 25 mm (2
usados)

D—Vedação do Tubo de Desvio

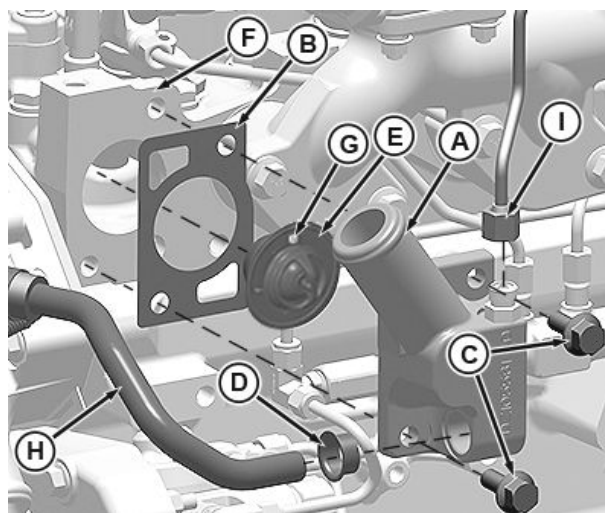
E—Termostato

F—Cabeçote

G—Válvula de Sangria de Ar

H—Tubo de Desvio

I—Linha do Líquido de
Arrefecimento



Termostato e Alojamento Opção A

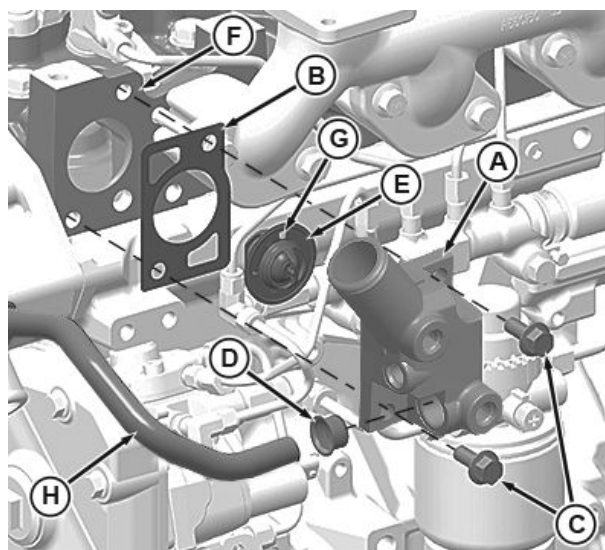
RG33174 —UN—17NOV20

Continua na próxima página

KP41357,000009B -54-03DEC20-4/7

7. Remova o tubo de desvio da bomba de água (H) do alojamento do termostato (A). Remova os parafusos (C), o alojamento do termostato (A) e o termostato (E).

A—Carcaça do Termostato	E—Termostato
B—Junta	F—Cabeçote
C—Parafuso M10 x 30 mm (2 usados)	G—Válvula de Sangria de Ar
D—Vedação do Tubo de Desvio	H—Tubo de Desvio



RG33118 —UN—17NOV20

Termostato e Alojamento Opção B

Continua na próxima página

KP41357,000009B -54-03DEC20-5/7

Teste da Temperatura de Abertura do Termostato

1. Inspeção visualmente o termostato para ver se há corrosão ou danos.

⚠ CUIDADO: NÃO permita que o termostato ou termômetro se apoie contra a lateral ou o fundo do recipiente ao aquecer a água. Qualquer um deles pode se danificar se superaquecido.

2. Pendure o termostato e um termômetro em um recipiente com água.
3. Mexa a água conforme ela aquece. Observe a ação de abertura do termostato e compare com as especificações.

Especificação

Início de Abertura do Termostato—Temperatura.....	83 °C (181 °F)
Termostato Totalmente Aberto—Temperatura.....	95 °C (203 °F)

NOTA: Devido as diversas tolerâncias de diversos fornecedores, as temperaturas de abertura inicial e abertura completa podem variar ligeiramente das especificações.

4. Remova o termostato e observe sua ação de fechamento conforme ele esfria. Na temperatura ambiente, o termostato deve fechar completamente. A ação de fechamento deve ser lenta e suave.
5. Substitua o termostato conforme necessário.

Instalação do Termostato

1. Se necessário, instale a vedação (F) na carcaça do termostato.
2. Se necessário, remova o material de junta do cabeçote (F) e das superfícies do alojamento do termostato (A).

IMPORTANTE: Evite superaquecimento do motor. Assegure a desaeração correta do sistema de arrefecimento. Oriente a válvula de sangria do ar do termostato para a parte superior.

3. Instale o termostato (E) com a válvula de sangria de ar (G) na parte superior como mostrado.

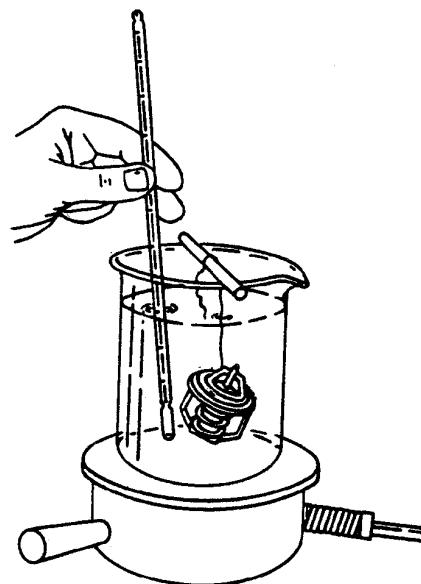
NOTA: Uma nova junta deve ser usada sempre que o alojamento do termostato for instalado.

4. Instale a junta (B), o alojamento do termostato (A) e os parafusos (C). Aperte os parafusos (C) conforme a especificação.

Especificação

Parafuso da Carcaça do Termostato—Opção A de Torque.....	55 N·m (41 lb·ft)
Opção B de Torque.....	70 N·m (52 lb·ft)

5. Lubrifique o diâmetro interno do tubo de vedação de desvio (D) com Graxa Branco-neve AMOJELL® ou



Teste da Temperatura de Abertura do Termostato

equivalente. Reinstale o tubo de desvio da bomba de água (H).

6. Apenas para a opção A, conecte a linha do líquido de arrefecimento (I) e aperte de acordo com as especificações.

Especificação

Porca da Linha do Líquido de Arrefecimento—Torque.....	20 N·m (177 lb·in)
--	--------------------

7. Adicione líquido de arrefecimento ao tanque de expansão.
8. O nível do líquido de arrefecimento deve estar na base do bocal de abastecimento do tanque de expansão ou do radiador. Se equipado com um tanque de expansão translúcido, o nível do líquido de arrefecimento deve estar na linha indicadora de cheio do líquido de arrefecimento no tanque de expansão. Instale a tampa do radiador.
9. As capacidades do sistema do líquido de arrefecimento podem variar significativamente; consulte o manual do operador da sua aplicação para saber a capacidade do líquido de arrefecimento.
10. Faça o motor funcionar para circular o líquido de arrefecimento através de todo o sistema até obter a temperatura normal especificada de operação do motor.

Especificação

Líquido de Arrefecimento do Motor—Temperatura.....	82–95 °C (180–203 °F)
--	-----------------------

11. Verifique o nível do líquido de arrefecimento e todo o sistema de arrefecimento para ver se há vazamentos.

Continua na próxima página

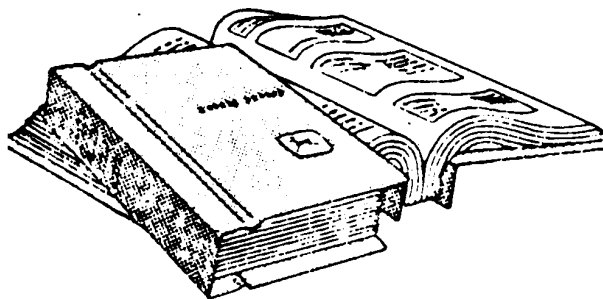
KP41357.000009B -54-03DEC20-6/7

RG5971 —UN—23NOV97

Manutenção Conforme Necessário

Informações Adicionais de Manutenção

Este não é um manual detalhado de manutenção. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços para obter mais informações detalhadas.



Manuais Técnicos de Componentes

OURGP11,0000048 -54-12MAY25-1/1

RG4624 —UN—15DEC88

Não Modifique o Sistema de Combustível

⚠ CUIDADO: Não abra o sistema de combustível de alta pressão.

O fluido sob alta pressão remanescente nas linhas de combustível pode provocar ferimentos graves. Em motores com sistema de combustível de tubo distribuidor de alta pressão (High Pressure Common Rail - HPCR), não desligue nem tente efetuar consertos nas linhas de combustível, nos sensores ou em outros componentes situados entre a bomba de combustível de alta pressão e os bicos.

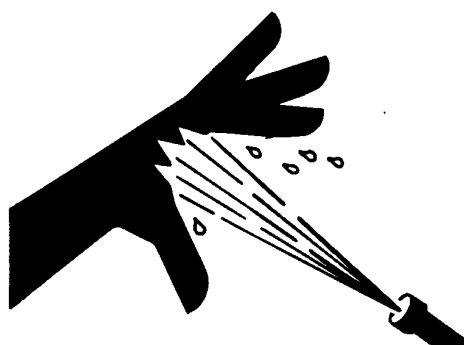
Somente técnicos familiarizados com esse tipo de sistema podem efetuar reparos. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

IMPORTANTE: Nunca limpe com vapor ou despeje água fria em uma bomba de combustível de alta pressão enquanto ainda estiver quente. Isso pode provocar apreensão nas peças da bomba.

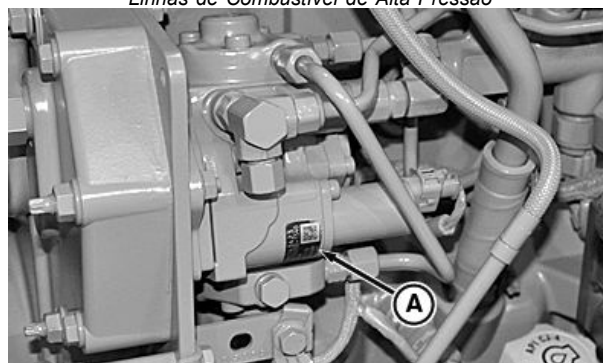
Modificações ou alterações não recomendadas pelo fabricante da bomba de combustível de alta pressão (A), da sincronização da bomba de injeção ou dos injetores de combustível encerrarão a obrigação de garantia para com o comprador.

Além disso, adulterar o sistema de combustível de maneira que altere o equipamento em relação à emissão de poluentes nos motores pode resultar em multas ou outras penalidades, de acordo com as regulamentações da EPA ou outras leis de emissão locais.

Não tente reparar a bomba de combustível, o trilho de combustível ou os injetores de



Linhas de Combustível de Alta Pressão



Bomba de combustível de alta pressão

A—Bomba de Combustível de Alta Pressão

combustível por conta própria. São necessários treinamento e ferramentas especiais. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

JR74534,0000368 -54-27MAY25-1/1

TS1343 —UN—18MAR92

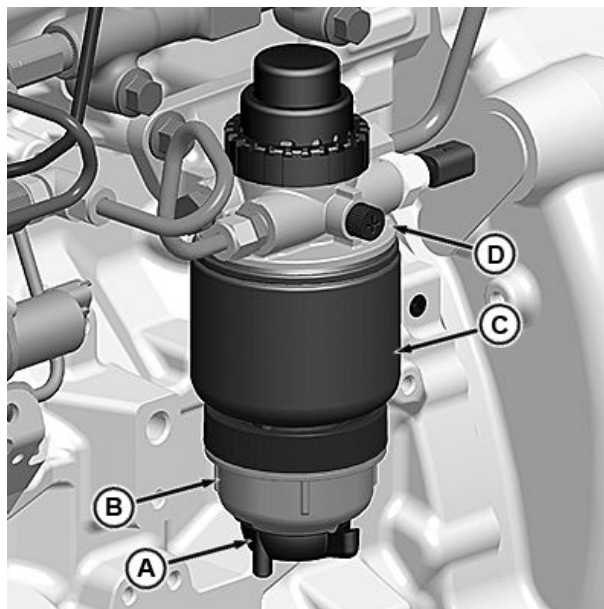
RG20108 —UN—15MAR11

Drenagem da Água do Filtro de Combustível

1. Solte a válvula de dreno (A) para drenar a água e detritos conforme necessário. Se necessário, abra o parafuso da sangria de ar para permitir que a água seja drenada do separador.
2. Reaperte a válvula de dreno com firmeza.
3. Sangre o ar do sistema de combustível conforme necessário. Consulte Sangria do Sistema de Combustível na Seção Serviço Conforme Necessário.

A—Válvula de Dreno
B—Separador de Água

C—Filtro de Combustível Primário
D—Parafuso de Sangria de Ar



RG25271 —UN—18MAR14

ZE59858,000005D -54-23SEP14-1/1

Sangria do Sistema de Combustível

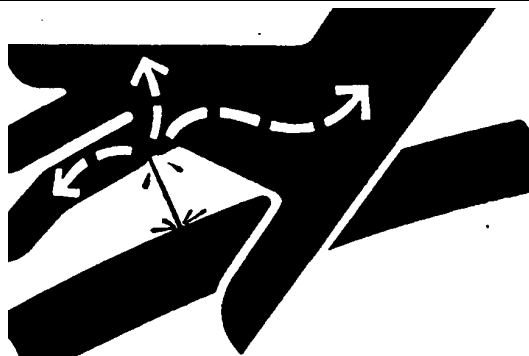
⚠ CUIDADO: Fluido vazando sob alta pressão pode penetrar na pele e causar ferimentos graves. Libere a pressão antes de desconectar as linhas de combustível ou outros circuitos. Aperte todas as conexões antes de aplicar a pressão. Mantenha as mãos e o corpo afastados de furos e bicos que ejetam fluidos sob alta pressão. Procure por vazamentos com um pedaço de papelão ou papel. Não use as mãos.

Se **ALGUM** fluido for injetado na pele, deve ser retirado cirurgicamente dentro de poucas horas por um médico que esteja familiarizado com este tipo de lesão ou poderá resultar em gangrena. Médicos não familiarizados com este tipo de lesão podem entrar em contato com o Departamento Médico da Deere & Company, em Moline, Illinois, ou com alguma outra fonte médica especializada.

IMPORTANTE: Não opere o motor em altas rotações ou com carga total antes de sangrar o sistema de combustível, pois isso pode causar falha da bomba injetora de combustível.

Efetue a sangria do sistema de combustível sempre que o sistema for aberto. Eles incluem:

- Após trocas de filtro de combustível.



Mantenha a Pele Afastada de Fluidos Sob Alta Pressão

- Após substituição da bomba ou de bico.
- Sempre que as linhas de combustível forem desconectadas.
- Após o motor funcionar sem combustível.

NOTA: A localização do parafuso de sangria varia.

NOTA: Este procedimento é para motores com bomba de transferência de combustível de baixa pressão mecânicas e elétricas.

Faça a sangria do sistema de combustível usando o procedimento a seguir:

Continua na próxima página

KP41357,000009C -54-27MAY25-1/3

X9811 —UN—23AUG88

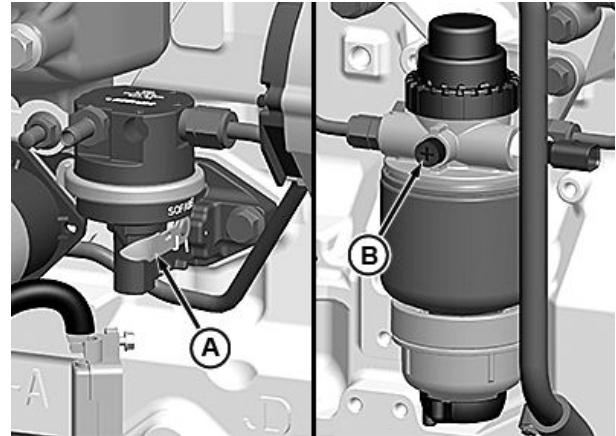
IMPORTANTE: Evite danos ao motor e aos componentes. Para evitar que detritos entrem no sistema de combustível, limpe completamente ao redor do parafuso de sangria de ar antes de abrir.

1. Solte o parafuso de sangria de ar (B) duas voltas completas.
2. Nas bombas de fornecimento mecânicas, opere a alavanca de escorva da bomba de fornecimento (A) até que o fluxo de combustível da sangria de ar não tenha bolhas de ar.
3. Nas bombas de fornecimento elétricas, coloque o interruptor de partida na posição "LIGADO" até que o fluxo de combustível da sangria de ar não tenha bolhas de ar.
4. Aperte manualmente o parafuso de sangria de ar com firmeza. Continue acionando o escorvador manual até a ação de bombeamento não ser mais sentida. Ao terminar, puxe a alavanca de escorva da bomba de fornecimento (A) para cima o máximo que ela permitir.
5. Dê partida no motor e verifique se há vazamentos.

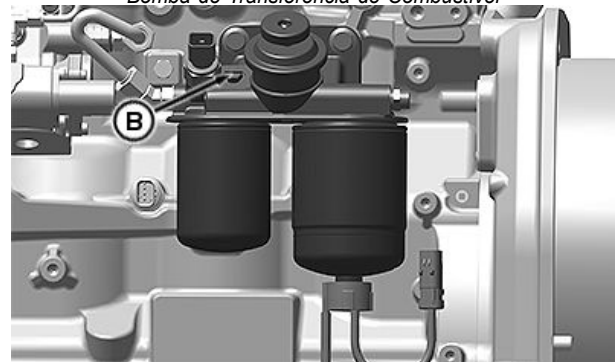
Se o motor não der partida, talvez será necessário fazer a sangria de ar do sistema de combustível na bomba de combustível de alta pressão.

A—Alavanca de Escorva da Bomba de Transferência de Combustível

B—Parafuso de Sangria de Ar



Parafuso de Sangria de Ar Tipo A e Alavanca de Escorva da Bomba de Transferência de Combustível



Parafuso de Sangria de Ar Tipo B

RG25136—UN—19FEB14

RG33126—UN—05NOV20

Continua na próxima página

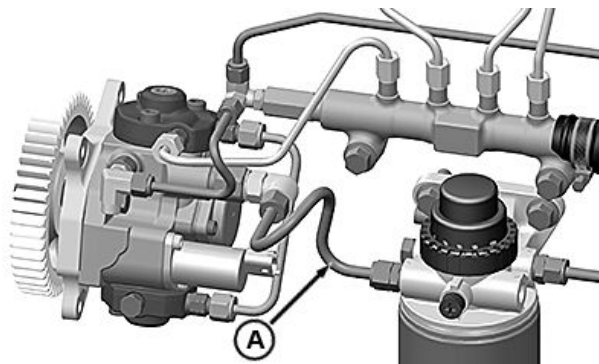
KP41357.000009C -54-27MAY25-2/3

IMPORTANTE: Evite danos ao motor e aos componentes. Para evitar que detritos entrem no sistema de combustível, limpe completamente todas as linhas de combustível, conexões e componentes antes de fazer qualquer desconexão ou conexões.

IMPORTANTE: Para evitar que detritos ou contaminantes entrem no sistema de combustível, cubra a entrada para a bomba de combustível de alta pressão enquanto a linha de entrada estiver desconectada.

NOTA: A configuração da linha de entrada de combustível varia.

6. Desconecte a linha de entrada de combustível da bomba de alta pressão (A).
7. Conecte uma linha de combustível temporária na linha de entrada de combustível (A) e coloque a outra extremidade em um recipiente de 3,8 L (1.0 gal) ou maior.
8. Escorve manualmente a bomba de transferência mecânica até haver um fluxo de combustível sem bolhas de ar para dentro do recipiente.
9. Reinstale a linha de entrada de combustível (A) e escorve a bomba de combustível de alta pressão.



Bomba de Combustível de Alta Pressão

A—Linha de Entrada de Combustível

10. Com a ignição LIGADA e o motor DESLIGADO, escorve manualmente a bomba de transferência mecânica.
11. Gire o motor durante 15 segundos usando o motor de partida. Se o motor não der partida, execute as etapas 6 a 10 como necessário. Se o motor não der partida, entre em contato com o revendedor John Deere local, distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

KP41357,000009C -54-27MAY25-3/3

RG25141 —UN—19FEB14

Adição de Líquido de Arrefecimento

! CUIDADO: A liberação explosiva de fluidos do sistema de arrefecimento pressurizado pode provocar queimaduras graves.

Desligue o motor. Remova o tampão só quando ele estiver suficientemente frio para poder ser tocado diretamente com as mãos. Afrouxe a tampa lentamente até o primeiro batente para liberar a pressão antes de retirá-la completamente.

IMPORTANTE: Nunca deixe cair líquidos frios em um motor quente, pois pode rachar a cabeça ou o bloco dos cilindros. **NÃO** opere o motor sem líquido de arrefecimento nem que seja por poucos minutos.

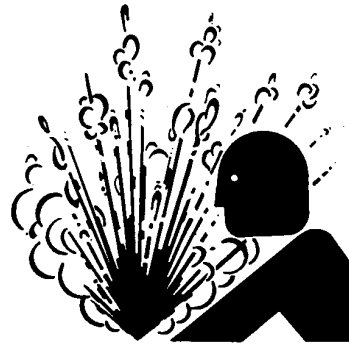
O Vedante do Sistema de Arrefecimento da John Deere pode ser adicionado ao radiador para interromper vazamentos. **NÃO** use quaisquer outros aditivos para estancar vazamentos no sistema de arrefecimento.

O ar deve ser expelido do sistema de arrefecimento quando o sistema for reabastecido e antes do motor funcionar em temperaturas operacionais normais. O ar escapará do sistema de arrefecimento através da linha de ventilação do líquido de arrefecimento (se equipado) quando o motor estiver em marcha lenta. Espere aproximadamente 30 minutos para assegurar que todo o ar tenha escapado o sistema antes de retornar o motor ao serviço normal. Se não houver linha de ventilação do líquido de arrefecimento instalada no motor (conectada no tanque de expansão do líquido de arrefecimento), desaperte a conexão da unidade sensora de temperatura (traseira do cabeçote) ou um bujão no alojamento do termostato para deixar o ar escapar ao abastecer o sistema. Reaperte a conexão ou o bujão quando todo o ar tiver sido expelido.

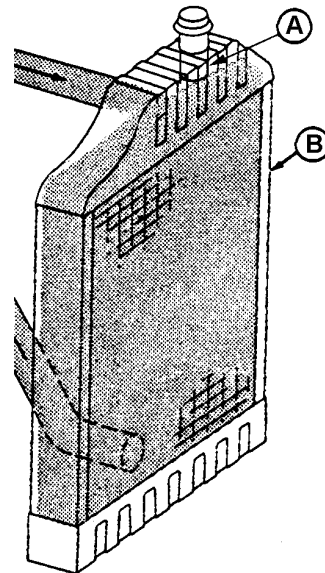
O nível do líquido de arrefecimento deve ser mantido na base do gargalo de abastecimento do Tanque de Compensação ou do radiador (A). Adicione líquido de arrefecimento, se necessário, conforme segue:

1. Afrouxe a conexão da unidade de envio de temperatura na parte traseira do cabeçote do cilindro para permitir que o ar escape ao abastecer o sistema.

IMPORTANTE: Ao adicionar o líquido de arrefecimento ao sistema, use uma solução apropriada. (Consulte **ESPECIFICAÇÕES DO LÍQUIDO DE ARREFECIMENTO DO MOTOR** na seção **Combustíveis, Lubrificantes e Líquido de Arrefecimento** para obter informações sobre a mistura dos ingredientes do líquido de arrefecimento antes de adicioná-los ao sistema de arrefecimento.)



Fluidos sob Alta Pressão



Radiador e Líquido de Arrefecimento

A—Gargalo de Enchimento do Radiador B—Radiador

Não encha excessivamente o sistema de arrefecimento. Um sistema pressurizado necessita de espaço para a expansão pelo calor sem derramar pela parte de cima do radiador.

2. Adicione o líquido de arrefecimento até o nível estar na base do gargalo de abastecimento do Tanque de Compensação ou do radiador (A). Se equipada com um Tanque de Compensação translúcido, o nível do líquido de arrefecimento deve estar na linha indicadora de abastecimento do líquido no tanque de surto.
3. Aperte os bujões e as conexões depois do ar ter sido purgado do sistema.
4. Deixe o motor funcionar até atingir a temperatura normal de operação.

Continua na próxima página

JR74534,0000276 -54-07OCT10-1/2

TS281—JUN—15APR13

RG13295—JUN—20NOV03

Guia de Limpeza Antes da Partida

⚠ CUIDADO: Evite acidentes pessoais. Antes de limpar a máquina, espere tempo suficiente para que as superfícies quentes esfriem.

IMPORTANTE: Evite danos à máquina. Não aplique jatos de alta pressão da saída da mangueira diretamente em conexões elétricas ou sensores ou nas suas proximidades.

Recomenda-se limpar conforme necessário. Limpe com maior frequência durante uso pesado da máquina ou em climas secos.

- Verifique diariamente as áreas fechadas. Limpe o motor e outras áreas fechadas do equipamento para remover detritos e qualquer acúmulo de óleo e graxa. Mantenha o motor e o compartimento do motor sem materiais inflamáveis.
- Verifique diariamente se há acúmulo de detritos em e ao redor dos sistemas de admissão, sistemas de exaustão e sistemas de tubulação do intercooler. Verifique se não há furos ou vazamentos nos sistemas de admissão ou de exaustão. Não deixe que haja acúmulo de detritos perto de componentes quentes do escape. Verifique se os componentes quentes do escape são limpos com a frequência que as condições ambientais necessitam.
- Inspeção diariamente o sistema de arrefecimento para determinar se ele necessita ser limpo. O acúmulo visível de resíduos que bloqueiam o fluxo de ar pode prejudicar o desempenho da máquina e requer limpeza mais frequente dependendo das condições ambientais.

- Inspeção diariamente as áreas difíceis de observar, pois as condições podem requerer cuidado de limpeza adicional para remover os detritos.
- Verifique diariamente se há vazamentos de óleo ou de combustível. Substitua ou repare fontes de vazamentos, incluindo juntas, vedações, tubos do respiro, conexões e linhas de fluido.

Lembretes de Manutenção e Serviço

- Mantenha as superfícies sem graxa e óleo.
- Limpe o sistema hidráulico e outros vazamentos de fluidos.
- Linhas de combustível — Verifique se há vazamentos, trincas e dobras.
- Bombas de Combustível — Verifique as conexões, especialmente nos acoplamentos de anel de compressão, para ver se há trincas ou vazamentos.
- Injetores de Combustível — Verifique as linhas de pressão e de retorno para ver se há sinais de vazamento.
- Ao fazer a manutenção do filtro de combustível ou drenar o separador de água, evite derramar combustível. Limpe imediatamente qualquer derramamento de combustível.
- Verifique se há infiltração no sistema de ventilação da caixa de transmissão, vazamento na caixa de transmissão, vazamento no cilindro de direção ou vazamento na linha de direção.
- Verifique se há conectores elétricos soltos, fiação danificada, corrosão ou conexões ruins.

ZE59858,0000009 -54-07JUL20-1/1

Substituição do Purificador de Ar de Estágio Único

IMPORTANTE: SEMPRE SUBSTITUA o purificador de ar quando o indicador de restrição do filtro de ar indicar vácuo de 625 mm (25 in.) H₂O, ou o elemento estiver esmagado ou visivelmente sujo.

NOTA: Esse procedimento se aplica a kits de purificador de ar de estágio único John Deere. Consulte as instruções do fabricante para realizar a manutenção dos purificadores de ar não fornecidos pela John Deere.

1. Se equipado, solte a braçadeira do corpo.
2. Solte a braçadeira ao redor do gargalo de saída (A).
3. Remova o purificador de ar.
4. Instale o novo filtro para que a sobreposição (B) do gargalo de saída do purificador de ar e o tubo de admissão do motor estejam conforme a especificação abaixo.

Especificação

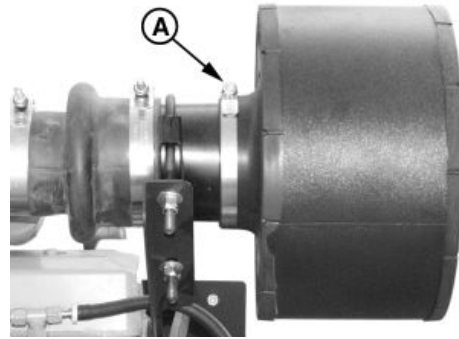
Gargalo do Purificador de Ar à Admissão do Motor—Sobreposição..... 38 mm (1.5 in.)

5. Aperte a braçadeira do gargalo (A) de acordo com a especificação abaixo.

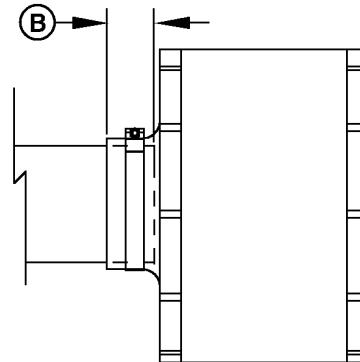
Especificação

Braçadeira do Gargalo do Purificador de Ar—Torque..... 6,8 N·m (60 lb.-in.)

IMPORTANTE: NÃO aperte excessivamente a braçadeira do corpo. Isso pode fazer com



Filtro de Ar de Estágio Único



Instalação do Purificador de Ar de Estágio Único

A—Braçadeira do Gargalo de Saída

B—Filtro à Sobreposição do Motor

que o corpo do purificador de ar quebre. Aperte a braçadeira do corpo somente até que se encaixe no lugar.

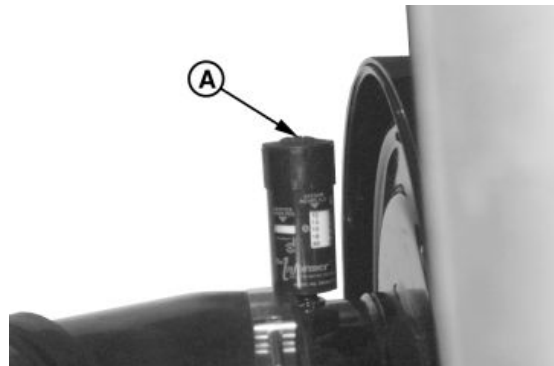
6. Se equipada, aperte a braçadeira do corpo até que se encaixe no lugar.

RG, RG34710, 5594 -54-18DEC13-1/2

IMPORTANTE: Quando o purificador de ar tiver sido submetido a manutenção ou tiver sido removido, SEMPRE pressione totalmente o botão de redefinição do indicador de restrição do filtro de ar (se equipado) para garantir leituras precisas.

7. Se equipado, pressione totalmente o botão de redefinição do indicador de restrição do filtro de ar (A) e solte-o para redefinir o indicador.

A—Indicador de Restrição do Filtro de Ar

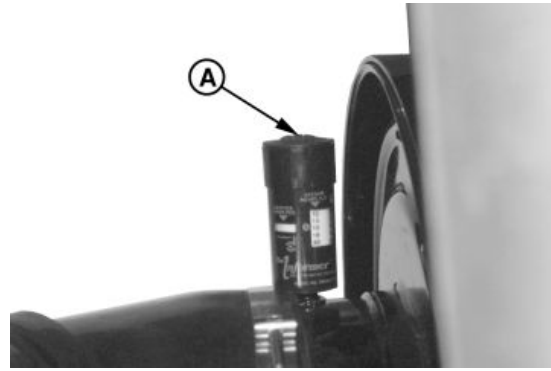


RG, RG34710, 5594 -54-18DEC13-2/2

Substituição do Elemento do Filtro do Purificador de Ar da Vedação Axial

IMPORTANTE: SEMPRE SUBSTITUA o elemento primário do purificador de ar quando o indicador de restrição (A) indicar vácuo de 625 mm (25 in.) H₂O, ou o elemento estiver rasgado ou visivelmente sujo.

NOTA: Esse procedimento se aplica a kits de purificador de ar de vedação axial com 2 estágios John Deere. Consulte as instruções do fabricante para realizar a manutenção dos purificadores de ar não fornecidos pela John Deere.



Indicador de Restrição do Ar

RG8719B —UN—03SEP99

Continua na próxima página

OURGP11,000013A -54-24SEP14-1/2

1. Remova a porca borboleta e remova a cobertura do recipiente exibida na pequena ilustração do suplemento.
2. Retire a porca borboleta (A) e o elemento principal (B) do recipiente.
3. Limpe toda e qualquer sujeira de dentro do recipiente.

NOTA: Alguns motores podem ter uma válvula de descarga de poeira (C) no purificador de ar. Se fornecido, aperte a extremidade da válvula para liberar qualquer partícula de sujeira que possa estar presa.

IMPORTANTE: Remova o elemento (de segurança) secundário (E) **APENAS** quando for substituí-lo. **NUNCA** tente limpar, lavar ou reutilizar o elemento secundário. A substituição do elemento secundário é normalmente necessária **SOMENTE** quando o elemento primário estiver com um buraco.

4. Para substituir o elemento secundário, remova a porca de retenção (D) e o elemento secundário (E). Substitua imediatamente o elemento secundário pelo novo elemento para evitar que entre poeira no sistema de entrada de ar.

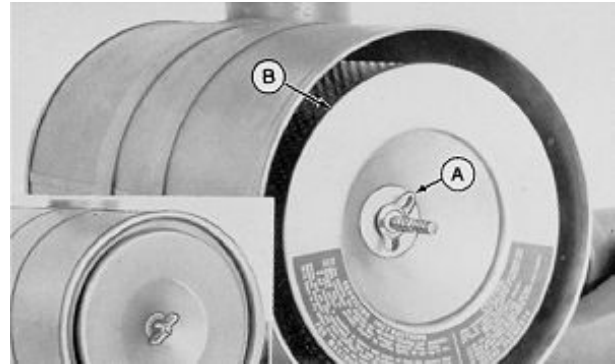
Especificação

Porca de
Fixação—Torque..... 20 N·m (177 lb.-in.)

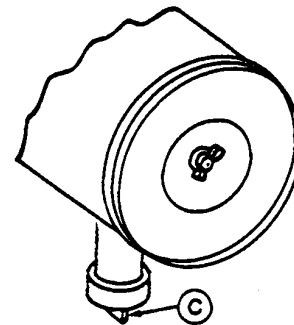
5. Instale o novo elemento primário e aperte bem a porca borboleta. Instale o conjunto da tampa e aperte bem a porca borboleta.

IMPORTANTE: Quando o purificador de ar tiver sido submetido a manutenção ou a tampa tiver sido removida, **SEMPRE** pressione totalmente o botão de rearme do indicador de restrição do filtro de ar (se equipada) para garantir leituras precisas.

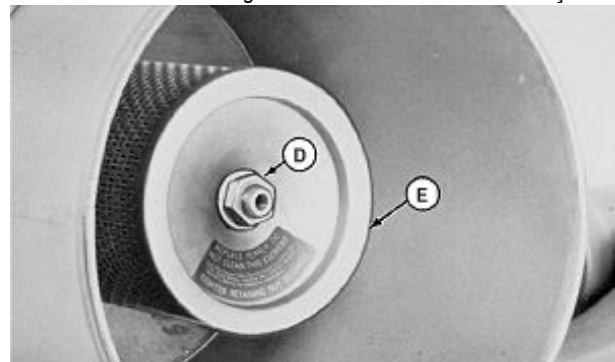
6. Se fornecido, aperte o botão “reset” do indicador de restrição de ar e solte-o para zerar o indicador.



Porca Borboleta e Elemento Primário



Válvula de Descarga de Poeira e Indicador de Restrição



Porca de Retenção e Elemento Secundário

A—Porca Borboleta
B—Elemento Primário
C—Válvula de Descarga de Poeira
D—Porca de Fixação
E—Elemento Secundário

OURGP11,000013A -54-24SEP14-2/2

RG4686—UN—20DEC88

RG4687—UN—20DEC88

RG11088—UN—26JUN00

Substituição do Elemento do Filtro do Purificador de Ar da Vedação Radial

IMPORTANTE: SUBSTITUIR SEMPRE o elemento primário do purificador de ar quando o indicador de restrição indicar vácuo de 625 mm (25 in.) H₂O, ou o elemento estiver rasgado ou visivelmente sujo.

NOTA: Esse procedimento se aplica a kits de purificador de ar de vedação radial com 2 estágios John Deere. Consulte as instruções do fabricante para realizar a manutenção dos purificadores de ar não fornecidos pela John Deere.

1. Destrave e remova a tampa antipoeira (A) do filtro de ar.
2. Mova a extremidade do filtro (B) para frente e para trás com cuidado para romper o selo de vedação.
3. Puxe o filtro (B) para fora do tubo de saída do alojamento.
4. Limpe toda e qualquer sujeira de dentro da caixa e do orifício interno de saída.

IMPORTANTE: Remova o elemento (de segurança) secundário (C) APENAS quando for substituí-lo. NUNCA tente limpar, lavar ou reutilizar o elemento secundário. A substituição do elemento secundário é normalmente necessária SOMENTE quando o elemento primário estiver com um buraco.

5. Para substituir o elemento secundário (C), puxe o elemento do filtro para fora com cuidado. Substitua imediatamente o elemento secundário pelo novo elemento para evitar que entre poeira no sistema de entrada de ar.
6. Instale o novo elemento do filtro primário. Aplique uma pressão com a mão no aro externo do filtro.

IMPORTANTE: NÃO use travas na tampa para forçar o filtro para dentro do purificador de ar. O uso da tampa para forçar o filtro pode danificar o alojamento do purificador.

7. Feche o alojamento com a válvula de descarga de poeira voltada para baixo e trave as travas.

IMPORTANTE: Quando o purificador de ar tiver sido submetido a serviços ou a tampa tiver sido removida, SEMPRE pressione totalmente o



Tampa/Cobertura Contra Poeira



Elemento primário do filtro



Elemento de Filtro Secundário

- A—Tampa/Cobertura Contra Poeira
B—Elemento primário do filtro
C—Elemento de Filtro Secundário

botão “reset” do indicador de restrição de ar (se fornecido) para garantir leituras precisas.

8. Se fornecido, aperte o botão “reset” do indicador de restrição de ar e solte-o para zerar o indicador.

RG41165,000008B -54-07OCT10-1/1

RG11321A —UN—08SEP00

RG11322A —UN—08SEP00

RG11327A —UN—08SEP00

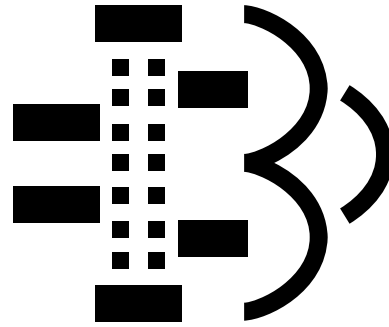
Limpeza do Filtro de Escape

O filtro de escape requer manutenção periódica. Parte da manutenção é evidente para o operador. Durante períodos de carga pesada contínua e sob outras condições, o motor gera calor suficiente para limpar um pouco da fuligem acumulada no filtro de escape. Quando o filtro do escape acumula níveis mais altos de fuligem, a ECU solicita (dependendo dos ajustes predefinidos pelo usuário) uma limpeza do filtro de escape. Durante essa solicitação, mova o equipamento para um local apropriado, com ventilação adequada.

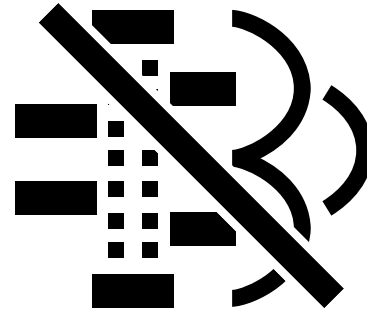
Os símbolos a seguir podem ser exibidos na interface do operador.

IMPORTANTE: Durante a limpeza do filtro de escape, verifique se a área em torno do motor está livre de qualquer objeto inflamável, pois as temperaturas podem chegar a 550 °C (1.022 °F).

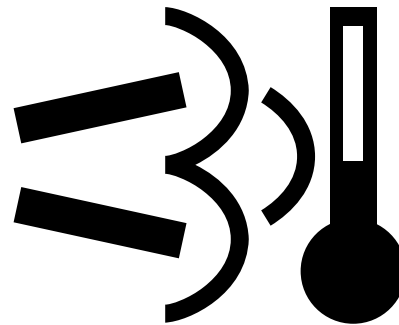
NOTA: Para obter mais informações sobre os ícones da interface do operador ou sobre os procedimentos de limpeza do filtro de escape, consulte a seção Sistema de Pós-tratamento.



É Necessária Limpeza do Filtro de Escape



A Limpeza Automática do Filtro de Escape está Desativada



A Temperatura do Sistema de Emissão está Alta ou a Limpeza do Filtro do Escape está em Andamento

KW40574,000000B -54-09MAY16-1/1

RG16860—UN—01APR10

RG16861—UN—01APR10

RG16862—UN—01APR10

Substituição da Correia do Ventilador

1. Inspeção se as correias têm trincas, desfiamento ou áreas esticadas. Substitua se necessário.
2. Instale a correia nova, certificando-se de que ela esteja corretamente assentada nas ranhuras de todas as polias. O texto na correia (como John Deere ou o número de peça) deve estar legível da frente do motor olhando para a traseira.

NOTA: Enquanto a correia é removida, inspecione as polias e rolamentos. Gire e veja se ela gira com dificuldade ou se emite algum som incomum.

Se as polias ou os rolamentos precisarem ser substituídos, entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

3. Ajuste a tensão da Correia. Consulte Verificação da Tensão da Correia em V do Ventilador e Alternador na Seção Lubrificação e Manutenção — 500 Horas/12 Meses.
4. Instale a proteção do ventilador, se tiver sido removida.
5. Ligue o motor e verifique o alinhamento da correia.

ZE59858,000005F -54-27MAY25-1/1

Verificação de Fusíveis

Verifique os seguintes fusíveis localizados no chicote elétrico do painel de controle. Substitua os fusíveis defeituosos.

- Fusível do Painel de Controle — 30 A
- Fusível do JDLINK — 10 A

- Fusível da ECU — 20 A
- Fusível da TVP (Proteção Contra Tensão Transiente) — 30 A

Consulte Diagrama Elétrico 5 do 2,9L na Seção Detecção e Resolução de Problemas.

ZE59858,0000060 -54-27JUN14-1/1

Verificação da Fiação Elétrica e das Conexões

Verifique se a fiação e os conectores não estão soltos ou corroídos. Aperte as conexões ou substitua a

fiação conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

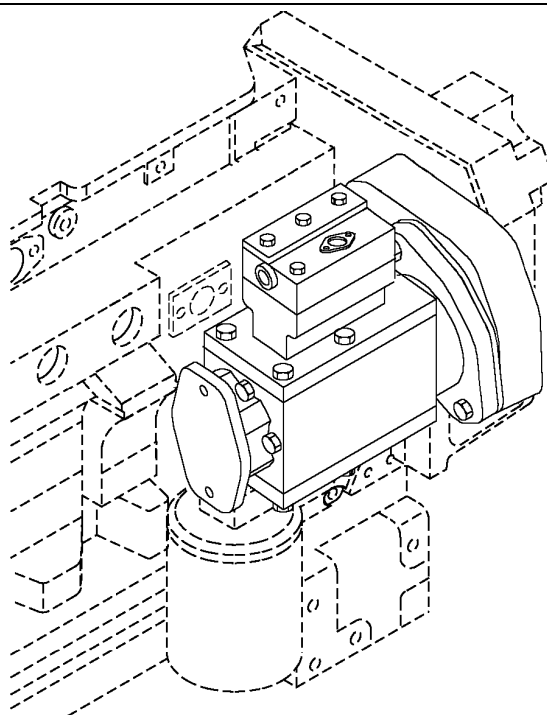
ZE59858,00002D6 -54-27MAY25-1/1

Verificação dos Compressores de Ar (Se Equipado)

Os compressores de ar são fornecidos opcionalmente com os motores OEM John Deere para oferecer ar comprimido a fim de operar dispositivos de veículos acionados a ar como freios a ar.

Os compressores de ar são tipos de pistão acionados pelo motor. Eles são resfriados a ar ou resfriados com líquido de arrefecimento do motor. Os compressores são lubrificados com óleo do motor. O compressor funciona continuamente como uma engrenagem ou estria acionada pelo acionamento auxiliar do motor, mas possui modos de operação “carregado” e “descarregado”. Isso é controlado pelo sistema de ar do veículo (consulte o manual técnico do veículo para obter informações completas sobre manutenções e verificações do sistema de ar).

Consulte o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços para obter um diagnóstico ou informações sobre a solução de problemas. Se o diagnóstico indicar uma falha interna no compressor, substitua todo o compressor como uma unidade nova ou remanufaturada.



Compressor de Ar (Opcional)

RG12836 —UN—27FEB03

OURGP12,00001E0 -54-09MAY25-1/1

Solução de Problemas

Informações Gerais de Solução de Problemas

Nesta seção, há uma lista de possíveis problemas no motor, além das possíveis causas e correções. Os diagramas ilustrados e as informações de solução de problemas são de natureza geral. O design final do sistema geral para a aplicação do seu motor pode ser diferente. Entre em contato com o concessionário local, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços da John Deere para tirar dúvidas.

Um programa confiável de solução de problemas do motor deve incluir o seguinte processo de diagnóstico básico:

- Conheça o motor e todos os sistemas associados.
- Analise minuciosamente o problema.
- Informe os sintomas conhecidos dos motores.
- Diagnostique o problema começando com os aspectos mais simples.
- Faça uma dupla verificação antes de começar a desmontar o motor.
- Determinar a causa e proceder a uma reparação cuidadosa.

- Após efetuar as reparações, opere o motor em condições normais para verificar se o problema e a causa foram corrigidos.

NOTA: Todos os motores possuem sistemas de controle eletrônicos que podem enviar códigos de diagnóstico de falha para sinalizar problemas. Consulte DTCs (Códigos de Diagnóstico de Falha) — Operação na seção solução de problemas.

1. *Se houver códigos de falha, siga o procedimento de DTC apropriado.*
2. *Se o problema não for corrigido, entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.*
3. *Se o motor apresentar problemas, mas não houver exibição de códigos de falha, consulte Solução de Problemas do Motor na seção solução de problemas.*

EP89502,0000001 -54-27MAY25-1/1

DTCs (Códigos de Diagnóstico de Falhas) — Listagem

NOTA: Nem todos os códigos são usados em todas as aplicações do motor.

NOTA: Nem todos os DTCs estão listados abaixo. Consulte o manual técnico de sua aplicação para obter mais informações.

Existem diversas combinações possíveis dos códigos SPN e FMI. Para utilizar a tabela abaixo, primeiramente anote os códigos SPN e FMI recebidos do indicador de diagnóstico do motor. Localize cada SPN e a definição a ele associada. Da mesma forma, localize o FMI e a definição a ele associada.

Código FMI	Nome do FMI
0	Extremamente Alta
1	Extremamente Baixa
2	Inválido
3	Fora da Faixa Alta
4	Fora da Faixa Baixa
5	Resistência Alta
6	Resistência Baixa
7	Incompatibilidade
8	Sem Sinal
9	Perda de Comunicação
10	Mudança Anormal
11	Ativado
12	Erro
13	Falha
14	Mensagem Incorreta
15	Ligeiramente Alta
16	Moderadamente Alta
17	Ligeiramente Baixa
18	Moderadamente Baixa
19	Erro de Comunicação
31	Existe a Condição

Códigos SPN	Nome do SPN
28	Sinal do Acelerador Digital
29	Sinal do Acelerador Analógico Secundário
91	Sinal do Acelerador Analógico Primário
94	Sinal do Combustível de Baixa Pressão
97	Sinal de Água no Combustível
100	Sinal da Pressão do Óleo do Motor
101	Sinal de Pressão do Câter
102	Sinal da Pressão do Ar do Coletor
105	Sinal de Temperatura do Ar do Coletor
108	Sinal de Pressão Barométrica
110	Sinal da Temperatura do Líquido de Arrefecimento do Motor
157	Sinal de Pressão do Trilho de Combustível
158	Desligamento da ECU
168	Tensão da Bateria Não Comutada
174	Sinal de Temperatura do Combustível
189	Redução de Potência do Motor
190	Rotação do Motor
237	Dados de Segurança VIN
611	Acionamento do Injetor N° 1

Continua na próxima página

ZE59858,000006B -54-27MAY25-1/3

629	EEPROM da ECU
636	Sinal de Posição do Eixo de Acionamento de Válvulas
637	Sinal de Posição do Virabrequim
651	Injetor Nº 1
652	Injetor Nº 2
653	Injetor Nº 3
676	Circuito de Acionamento do Auxílio à Partida a Frio
970	Desligamento Externo Comandado
971	Redução de Potência por Comando Externo
974	Sinal do Acelerador Analógico Remoto Fora da Faixa
1136	Sinal de Temperatura da ECU
1180	Temperatura Calculada da Entrada da Turbina do Turbocompressor
1209	Sinal da Pressão do Coletor de Escape
1347	Circuito da Válvula de Controle de Sucção
1569	Redução da Potência do Motor
2002-2253	Endereço de Origem 2-253
2797	Alimentação de Alta Tensão do Injetor Nº 1
3246	Temperatura de Saída do Filtro de Partículas Diesel
3251	Sinal de Pressão Diferencial do DPF
3465	Circuito de Acionamento do Atuador do Acelerador de Escape
3509	Tensão de Alimentação de Sensores Nº 1
3510	Tensão de Alimentação de Sensores Nº 2
3511	Tensão de Alimentação de Sensores Nº 3
3512	Tensão de Alimentação de Sensores Nº 4
3513	Tensão de Alimentação de Sensores Nº 5
3514	Tensão de Alimentação de Sensores Nº 6
3597	Tensão da Fonte de alimentação do Injetor
3711	Temperatura de Entrada do DOC
3719	Nível de Fuligem Calculado
3720	Nível de Cinzas Calculado
3936	Ocorrências de Falha no DPF
4765	Temperatura de Entrada do DOC
4766	Temperatura de Saída do DOC
4795	FPD Ausente
5018	Ocorrências de Falha no DOC
5125	Tensão de Alimentação de Sensores Nº 7
5126	Tensão de Alimentação de Sensores Nº 8
5127	Tensão de Alimentação de Sensores Nº 9
5298	Falha de Eficiência do DOC
520629	Operação Ilegal
522495	Módulo de Temperatura do Filtro de Escape

Continua na próxima página

ZE59858.000006B -54-27MAY25-2/3

NOTA: O indicador de diagnóstico do painel de instrumentos também pode mostrar texto para a comunicação de falhas, como "CAN Bus FAILURE"

(Falha do Barramento CAN). Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

ZE59858,000006B -54-27MAY25-3/3

DTCs (Códigos de Diagnóstico de Falhas) — Operação

CÓDIGOS SPN/FMI

Códigos de problema para diagnóstico armazenados e ativos são mostrados no indicador de diagnóstico do painel de instrumentos eletrônicos da Deere, conforme a norma J1939, como um código de duas partes, conforme é mostrado nas tabelas das páginas a seguir.

A primeira parte é o Número de Parâmetro Suspeito (SPN) seguido por um código Identificador de Modo de Falha (FMI). Para determinar a falha exata, são necessárias ambas as partes (SPN e FMI) do código.

O SPN identifica o sistema ou o componente que apresenta a falha; por exemplo, SPN 000110 indica uma falha no circuito de temperatura do líquido de arrefecimento do motor.

O FMI identifica o tipo de falha que ocorreu; por exemplo, FMI 03 indica valor fora da faixa alta. A combinação do SPN 000110 com o FMI 03 produz o código de falha "tensão de entrada de temperatura do líquido de arrefecimento do motor muito alta". A ação corretiva também será exibida, "verificar o sensor e a fiação". Se esta verificação não resolver o problema do motor, entre em contato com o concessionário John Deere local, distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

Entre sempre em contato com o revendedor local John Deere, distribuidor de motores ou outro prestador de serviços para obter ajuda na correção de códigos de problemas de diagnóstico não resolvidos exibidos no motor.

DN28805,0001E6B -54-27MAY25-1/1

Diagnósticos DTC Intermitentes

Os DTC intermitentes são problemas que periodicamente "desaparecem". Um problema como um terminal que intermitentemente não faz contato é uma causa provável de DTC intermitente. Outros DTCs intermitentes podem ser definidos apenas sob algumas condições operacionais como, por exemplo, carga pesada ou marcha lenta prolongada, etc. Quando diagnosticar DTCs intermitentes, preste especial atenção à condição da fiação e conectores, pois um elevado percentual de problemas intermitentes originam-se aqui. Verifique se há conectores frouxos, sujos ou desconectados. Inspeccione a trajetória da fiação procurando possíveis curtos causados pelo contato com partes externas (por exemplo, contato com bordas cortantes em chapas de metal). Inspeccione as áreas próximas ao conector procurando fios que tenham saído dos terminais, conectores danificados, terminais mal posicionados e corroídos e emendas e terminais danificados. Procure fios partidos, emendas danificadas e curtos entre fios. Avalie bem antes de definir se é necessário substituir o componente.

NOTA: A Unidade de Controle do Motor (ECU) é o componente com MENOR probabilidade de falha.

Sugestões para diagnóstico de DTC intermitentes:

- Se as tabelas de diagnóstico das páginas anteriores indicarem que o problema é intermitente, tente reproduzir as condições operacionais que estavam presentes quando o código de diagnóstico de falhas (DTC) apareceu.
- Se uma conexão ou fio com defeito for suspeito de ser a causa do problema intermitente: apague os DTCs e depois verifique a conexão ou fio balançando-os e ao mesmo tempo observando o indicador de diagnóstico para ver se a falha zera.

Possíveis causas de DTCs intermitentes:

- Conexão fraca entre o sensor ou atuador e o chicote elétrico.
- Contato fraco entre os terminais no conector.
- Conexão fraca do terminal ao fio.
- A interferência eletromagnética (EMI) de um rádio de 2 vias incorretamente instalado etc., pode fazer com que falha de DTCs apareçam.

RK80614,000004C -54-23AUG21-1/1

Solução de Problemas do Motor

NOTA: Antes de detectar e solucionar problemas do motor, recupere primeiro os códigos de falha no monitor do indicador de diagnóstico e execute

ações corretivas. (Consulte anteriormente nesta seção.) Se algum problema permanecer, use a tabela abaixo para resolver problemas do motor.

Sintoma	Problema	Solução
O Motor Não Ligará	Baixa tensão de saída da bateria ou bateria descarregada	Carregue ou troque as baterias.
	Conexões frouxas ou corroídas	Limpe e aperte as conexões.
	Relé do circuito de partida defeituoso	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Fusível queimado	Substitua fusível.
	Interruptor principal ou interruptor de segurança de partida com defeito	Repare conforme necessário.
	Solenóide do motor de partida com defeito	Substitua o solenóide.
	Motor de partida com defeito	Substitua o motor de partida.
Motor de partida gira lentamente	Baixa tensão de saída da bateria ou bateria descarregada	Carregue ou troque as baterias.
	Óleo de cárter com viscosidade muito alta	Drene e abasteça o cárter com óleo de viscosidade correta.
	Conexões frouxas ou corroídas	Limpe e aperte as conexões.
O Motor Tem Partida Difícil ou Não Dá Partida	Partida do motor com carga	Desengate a TDP.
	Procedimento de partida inadequado	Verifique o procedimento de partida.
	Escape obstruído	Verifique e corrija a obstrução do escape.
	Sem combustível	Verificar tanque de combustível.
	Ar na linha de combustível	Sangre as linhas de combustível.
	Baixa qualidade do combustível	Drene o combustível e substitua por combustível com a classe e a qualidade apropriados às condições de operação.
	Água, sujeira ou ar no sistema de combustível	Drene, lave, abasteça e sangre o sistema de combustível.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-1/15

Sintoma	Problema	Solução
Motor com Falha de Ignição ou Funcionando de Forma Irregular	Filtro de combustível obstruído ou cheio de água	Substitua o filtro do combustível ou drene a água do filtro de combustível.
	Injetores sujos ou defeituosos	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Problema no sistema eletrônico de combustível	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Clima frio	Use auxílio à partida em clima frio. Consulte <u>Operação em Clima Frio</u> na Seção Operação do Motor.
	Óleo de cárter com viscosidade muito alta	Drene e abasteça o cárter com óleo de viscosidade correta.
	Problema no Sistema de Controle Eletrônico ou Problema Básico no Motor	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Baixa qualidade do combustível	Combustível incorreto/combustível sujo
		Teste o combustível, drene a água da câmara de combustível.
	Filtro de combustível obstruído	Substitua o elemento filtrante do combustível.
	Água, sujeira ou ar no sistema de combustível	Drene, lave, abasteça e sangre o sistema de combustível.
	Temperatura baixa do líquido de arrefecimento	Remova e verifique o termostato.
	Injetores sujos ou defeituosos	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Problema no sistema eletrônico de combustível	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-2/15

Sintoma	Problema	Solução
	Problema no Sistema de Controle Eletrônico ou problema básico no motor	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
Falta de Potência no Motor	Restrição do ar de entrada	Faça a manutenção do filtro de ar do motor.
	Escape obstruído	Verifique e corrija a obstrução do escape.
	Baixa qualidade do combustível	Drene o combustível e substitua por combustível com a classe e a qualidade apropriados às condições de operação.
	Filtro de combustível obstruído	Substitua os elementos do filtro do combustível.
	Motor sobrecarregado	Reduza a carga do motor.
	O óleo do cárter não é adequado	Drene e abasteça o cárter com óleo de viscosidade correta.
	Temperatura baixa do líquido de arrefecimento	Remova e verifique o termostato.
	Folga entre as válvulas incorreta	Ajuste a folga entre as válvulas. Consulte Ajuste da Folga da Válvula na Seção Lubrificação e Manutenção — 2000 Horas/24 Meses.
	Injetores sujos ou defeituosos	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Turbocompressor não funcionando corretamente	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Vazamento de ar no coletor de entrada ou escape do motor	Verifique a junta do coletor de admissão e de escape e os coletores; repare conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-3/15

Sintoma	Problema	Solução
Funcionamento Deficiente do Motor em Marcha Lenta	Motor em redução de potência devido a DTC	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Problema no Sistema de Controle Eletrônico ou problema básico no motor	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Baixa qualidade do combustível	Drene o combustível e substitua por combustível com a classe e a qualidade apropriados às condições de operação.
Consumo Excessivo de Combustível	Problema no sistema de controle eletrônico ou problema básico no motor	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Motor sobrecarregado	Reduza a carga do motor.
	Filtro de ar obstruído ou sujo	Substitua o elemento do filtro de ar do motor se necessário.
	Compressão muito baixa	Determine a causa da baixa compressão e repare conforme necessário.
	Vazamentos no sistema de fornecimento de combustível	Localize a origem do vazamento e repare conforme necessário.
	Tipo inadequado de combustível	Drene o combustível e substitua por combustível com a classe e a qualidade apropriados às condições de operação.
	Baixa qualidade do combustível	Drene o combustível e substitua por combustível com a classe e a qualidade apropriados às condições de operação.
	Folga entre as válvulas incorreta	Ajuste a folga entre as válvulas. Consulte Ajuste da Folga da Válvula na Seção Lubrificação e Manutenção — 2000 Horas/24 Meses.
	Injetores sujos ou defeituosos	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-4/15

Sintoma	Problema	Solução
Combustível no Óleo	Problema no sistema eletrônico de combustível	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Problema no Sistema de Controle Eletrônico ou problema básico no motor	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Turbocompressor não funcionando corretamente	Inspecione o turbocompressor. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Baixa temperatura do motor	Remova e verifique o termostato.
	Linha do retorno de combustível obstruída	Verifique e repare as linhas de retorno de combustível.
	Carga do motor muito leve	Aumente a carga do motor
Sistema de Combustível de Baixa Pressão — Pressão do Combustível Baixa	Injetores de combustível com vazamento	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Filtro de combustível obstruído	Troque o filtro de combustível.
	Linha de combustível restrita	Localize a obstrução, repare conforme necessário.
	Bomba de transferência com falhas	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
Ruído Anormal do Motor	Bomba de combustível de alta pressão com defeito.	Remova a bomba de combustível; repare/substitua a bomba conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Rolamentos principais ou mancais da biela gastos	Determine a folga do rolamento. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-5/15

Sintoma	Problema	Solução
	Folga excessiva do virabrequim	Verifique a folga do virabrequim. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Capas dos rolamentos principais frouxas	Verifique a folga dos rolamentos; substitua os rolamentos e os parafusos dos rolamentos conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	As buchas da biela e os pinos do pistão estão desgastados	Verifique as buchas e os pinos do pistão. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Pistões arranhados	Inspecione os pistões. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Engrenagens de distribuição gastas ou folga entre dentes excessiva	Verifique a folga da engrenagem de distribuição. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Folga entre as válvulas excessiva	Verifique e ajuste a folga da válvula. (Consulte Ajuste da Folga da Válvula na Seção Lubrificação e Manutenção — 2000 Horas/24 Meses).
	Ressaltos do eixo de acionamento de válvulas desgastados	Inspecione o eixo de acionamento de válvulas. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Eixo(s) do braço oscilante desgastado	Inspecione os eixos dos braços oscilantes. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Guias de válvula desgastadas	Verifique as guias de válvula para ver se há desgaste. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-6/15

Sintoma	Problema	Solução
	Retentores de válvula danificados	Inspecione se há desgaste excessivo no retentor e nas travas do retentor. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Braços oscilantes soltos ou desgastados	Inspecione os braços de balancim para ver se há desgaste. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Hastes de comando tortas	Inspecione a retilidade das hastes de comando e verifique se há desgaste e danos nas extremidades de contato. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Molas de válvula quebradas	Inspecione as molas de válvula. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Bielas tortas	Inspecione a biela e a tampa para ver se há danos. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Volante desgastado	Inspecione se o volante e a coroa estão desgastados. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Volante solto	Verifique os parafusos de montagem do volante. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Folga excessiva entre pistão e camisa	Verifique e ajuste a folga da camisa do pistão. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-7/15

Sintoma	Problema	Solução
	Folga excessiva no rolamento axial	Verifique e ajuste a folga do rolamento axial. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Alta viscosidade do óleo	Drene e abasteça o motor com óleo de motor de viscosidade correta
"Gritos" no Turbocompressor	Vazamento no sistema de admissão de ar	Verifique o sistema de ar para ver se há abraçadeiras soltas, tubos danificados, vazamentos no resfriador de ar e vazamentos na junta do coletor de admissão; repare conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
Ruído ou Vibração no Turbocompressor <i>NOTA: Não confunda o ruído ouvido durante o escoamento com o ruído que indica falha do rolamento.</i> <i>O ruído ouvido durante o funcionamento do turbocompressor é normal.</i>	Rolamentos não lubrificados (pressão do óleo insuficiente)	Determine a causa da falta de lubrificação; repare conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Vazamento de ar no coletor de entrada ou escape do motor	Verifique a junta do coletor de admissão e de escape e os coletores; repare conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Folga incorreta entre a roda e a carcaça da turbina	Inspecione o turbocompressor; repare/substitua conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Lâminas partidas (ou outras falhas da roda)	Inspecione o turbocompressor; repare/substitua conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
O motor atingiu o Nível de Somente Serviço de Fuligem	A Limpeza Automática do filtro está desativada por período de tempo prolongado	Ative a limpeza do filtro de exaustão.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-8/15

Sintoma	Problema	Solução
O Motor Emite Fumaça Branca	Desligamentos frequentes do motor ocorreram enquanto a limpeza automática estava em andamento	Deixe o motor funcionar por 30 minutos para limpar o filtro de escape.
	Os interruptores de intertravamento não estão ajustados adequadamente para possibilitar a recuperação/re-geração do DPF	A máquina deve estar parada (estacionada). A rotação do motor deve estar acima do ponto de ajuste mínimo. Todos os dispositivos acionados pela TDP devem estar desligados. A carga do motor deve ser estável.
	A compressão do motor está baixa demais	Determine a causa da baixa compressão e repare conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Termostato(s) com defeito (não fecha)	Teste os termostatos; substitua os termostatos se necessário.
	Líquido de arrefecimento entrando na câmara de combustão (Falha da junta do cabeçote ou cabeçote trincado)	Repare ou substitua conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Problema no Sistema de Controle Eletrônico ou problema básico no motor	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Tipo inadequado de combustível	Drene o combustível e substitua por combustível com a classe e a qualidade apropriados às condições de operação.
	Baixa qualidade do combustível	Drene o combustível e substitua por combustível com a classe e a qualidade apropriados às condições de operação.
	Baixa temperatura do motor	Aqueça o motor à temperatura normal de operação.
	Termostato com defeito.	Remova e verifique o termostato.
	Injetores de combustível com defeito	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-9/15

Sintoma	Problema	Solução
Motor Emite Fumaça Preta, Cinza ou Azul	Motor sobrecarregado	Reduza a carga do motor.
	Motor queimando óleo	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Filtro de ar obstruído ou sujo	Substitua o elemento do filtro de ar do motor se necessário.
	Problema no sistema de controle eletrônico ou problema básico no motor	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	O filtro de exaustão está trincado ou danificado	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Tipo inadequado de combustível	Use o combustível correto.
	Injetores de combustível sujos	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Problema no Sistema de Controle Eletrônico ou problema básico no motor	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
Superaquecimento do Motor	Turbocompressor não funcionando corretamente	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Filtro de ar obstruído ou sujo	Substitua o elemento do filtro de ar do motor se necessário.
	Falta de líquido de arrefecimento no sistema de arrefecimento	Abasteça o sistema de arrefecimento até o nível adequado. Verifique o radiador e as mangueiras quanto a conexões soltas ou vazamentos.
	Nível baixo de óleo do motor	Verifique o nível do óleo. Adicione óleo conforme exigido.
	Núcleo do radiador sujo	Limpe o sistema de arrefecimento conforme necessário.
Continua na próxima página		ZE59858,0000075 -54-27MAY25-10/15

Sintoma	Problema	Solução
Temperatura do Líquido de Arrefecimento Abaixo do Normal	O sistema de arrefecimento precisa ser lavado	Lave o sistema do líquido de arrefecimento. (Consulte Lavagem e Abastecimento do Sistema do Líquido de Arrefecimento na Seção Lubrificação e Manutenção — 6000 Horas/72 Meses).
	Motor sobrecarregado	Reduza a carga do motor.
	Correia do ventilador solta ou defeituosa	Verifique a tensão da correia em V do alternador e ventilador. Troque conforme necessário. (Consulte Verificação da Tensão da Correia em V do Ventilador e Alternador na Seção Lubrificação e Manutenção — 500 Horas/12 Meses.)
	Termostato com defeito ou do tipo incorreto	Teste a temperatura de abertura do termostato; substitua o termostato se necessário.
	Junta do cabeçote do cilindro danificada	Substitua a gaxeta da cabeça do cilindro. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Vazamento na junta do cabeçote do cilindro	Substitua a gaxeta da cabeça do cilindro. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Bomba d'água com defeito	Substitua a bomba d'água. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Tampa do radiador com defeito	Substitua a tampa do radiador conforme necessário.
	Indicador ou sensor de temperatura defeituoso	Verifique a temperatura do líquido de arrefecimento usando um termômetro e substitua se necessário.
	Classe incorreta de combustível	Utilize o grau correto de combustível.
Temperatura do Líquido de Arrefecimento Abaixo do Normal	Termostato com defeito	Teste o termostato; substitua-o se necessário.
	Indicador ou sensor de temperatura defeituoso	Verifique o mostrador, o sensor e as conexões.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-11/15

Sintoma	Problema	Solução
Líquido de Arrefecimento no Cáster do Motor	Junta do cabeçote do cilindro com defeito	Substitua a gaxeta da cabeça do cilindro. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Cabeçote ou bloco de cilindro com fissuras	Localize a trinca; repare/substitua componentes conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Vazamento nas vedações da camisa do cilindro	Remova e inspecione as camisas dos cilindros. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Camisas dos cilindros corroídas	Remova e inspecione as camisas dos cilindros. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Vazamento no radiador de óleo	Faça o teste de pressão do resfriador de óleo; repare/substitua conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
Baixa Pressão do Óleo	Nível baixo do óleo do cáster do motor	Abasteça o cáster do motor até o nível de óleo correto.
	Nível de óleo do cáster alto	Abasteça o cáster do motor até o nível de óleo correto.
	Sensor de pressão com defeito	Substitua o sensor. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Radiador ou filtro de óleo obstruído	Remova e inspecione o radiador de óleo. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-12/15

Sintoma	Problema	Solução
Pressão Alta do Óleo	Temperatura excessiva do óleo	Remova e inspecione o radiador de óleo. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Bomba de óleo com defeito	Remova e inspecione a bomba de óleo. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Óleo incorreto	Drene o cárter e reabasteça com o óleo correto.
	Falha na válvula reguladora da pressão do óleo	Remova e inspecione a válvula de regulação da pressão de óleo. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Tela da bomba de óleo obstruída ou tubo de captação rachado	Remova a bandeja de óleo e limpe a tela/substitua o tubo de captação.
	Folga excessiva nos rolamentos principais ou nos mancais da biela	Determine a folga do rolamento. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Nível de óleo do cárter muito alto	Verifique o nível do óleo do motor e drene conforme necessário.
	Classificação do óleo incorreta	Drene o cárter e reabasteça com o óleo correto.
	Sensor de pressão com defeito	Substitua o sensor. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Falha na válvula reguladora da pressão do óleo	Remova e inspecione a válvula de regulação da pressão de óleo. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Válvula de derivação do filtro emperrada ou danificada	Remova e inspecione a válvula de derivação do filtro. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-13/15

Sintoma	Problema	Solução
Consumo Excessivo de Óleo	Válvula de derivação do radiador de óleo emperrada ou danificada	Remova e inspecione a válvula de derivação do resfriador de óleo. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Óleo do cárter de viscosidade muito baixa	Drene o cárter e reabasteça com óleo de viscosidade correta.
	Nível de óleo do cárter muito alto	Drene o óleo até que o nível de óleo esteja correto.
	Vazamento(s) externo(s) de óleo	Determine a(s) fonte(s) de vazamento e repare conforme necessário.
	Pressão de óleo excessiva	Consulte Pressão Alta do Óleo
	Anéis de controle de óleo não assentados	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Anéis de controle de óleo desgastados ou quebrados	Substitua os anéis do pistão. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Tubo de ventilação do cárter ou filtro obstruído.	Limpe o tubo de ventilação e troque o filtro de ventilação do cárter, verifique se o nível de óleo no cárter não está alto demais.
	Turbocompressor com defeito	Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Camisas do cilindro ou pistões arranhadas	Remova e inspecione os cilindros e as camisas; substitua conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Guias ou hastes de válvula desgastadas	Inspecione e meça as hastes de válvula e as guias de válvula; repare conforme necessário. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

Continua na próxima página

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-14/15

Sintoma	Problema	Solução
	Ranhuras do anel do pistão excessivamente gastas	Remova e inspecione os pistões. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Anéis do pistão presos nas ranhuras	Remova e inspecione os pistões. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	A tensão dos anéis do pistão é insuficiente	Remova e inspecione os pistões. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Aberturas do anel do pistão não escalonadas	Remova e inspecione os pistões. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Vedação de óleo dianteira e/ou traseira do virabrequim com defeito	Substitua as vedações de óleo. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
Sistema Elétrico Descarregado	Carga elétrica excessiva dos acessórios adicionados	Retirar acessórios ou instalar um alternador com maior potência de saída. Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
	Funcionamento excessivo do motor em marcha lenta	Aumentar as rpm do motor quando utilizar elevada carga elétrica.
	Conexões elétricas na bateria, no cabo de terra, motor de partida ou alternador deficientes	Inspecione e limpe conforme necessário.
	Bateria defeituosa	Teste as baterias.
	Alternador defeituoso	Teste o sistema de carga.
Bateria Consumiu Água em Excesso	Caixa da bateria trincada	Verifique se há umidade e substitua, se necessário.
	Bateria defeituosa	Teste a bateria.

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-15/15

Sintoma	Problema	Solução
As baterias não carregam	Taxa de carga da bateria muito alta	Teste o sistema de carga.
	Conexões frouxas ou corroídas	Limpe e aperte as conexões.
	Baterias sulfatadas ou esgotadas	Troque as baterias.
Motor de Partida e Horímetro Funcionam; Restante do Circuito Elétrico Não Funciona	Correia deformada ou tensor da correia defeituoso	Ajuste a tensão da correia ou substitua as correias.
	Fusível queimado	Substitua fusível.
	Falha na conexão da bateria	Limpe e aperte as conexões.
Todo o Sistema Elétrico Não Funciona	Baterias sulfatadas ou esgotadas	Troque as baterias.
	Fusível queimado	Substitua fusível.

ZE59858,0000075 -54-27MAY25-16/15

Precauções para o sistema elétrico ao limpar motor com vapor

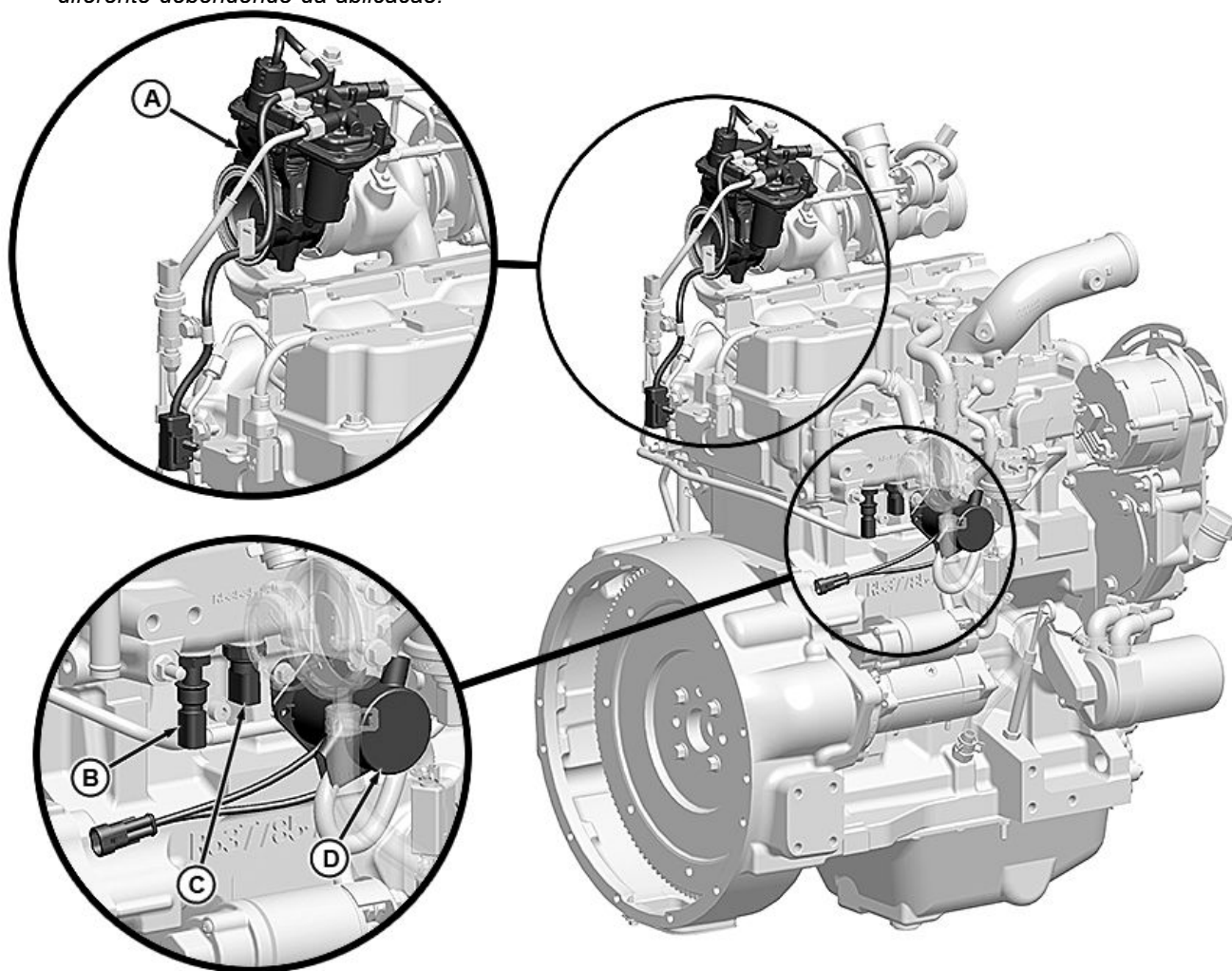
IMPORTANTE: Não limpe com vapor nenhum componente eletro-eletrônico enquanto

limpa com vapor o motor, para não danificar peças sensíveis.

OURGP11,000012A -54-24AUG10-1/1

Layout do Chicote Elétrico do Motor

NOTA: A localização de alguns sensores pode ser diferente dependendo da aplicação.



A—Atuador do Acelerador do Escape

B—Sensor de Temperatura do Ar do Coletor (MAT)

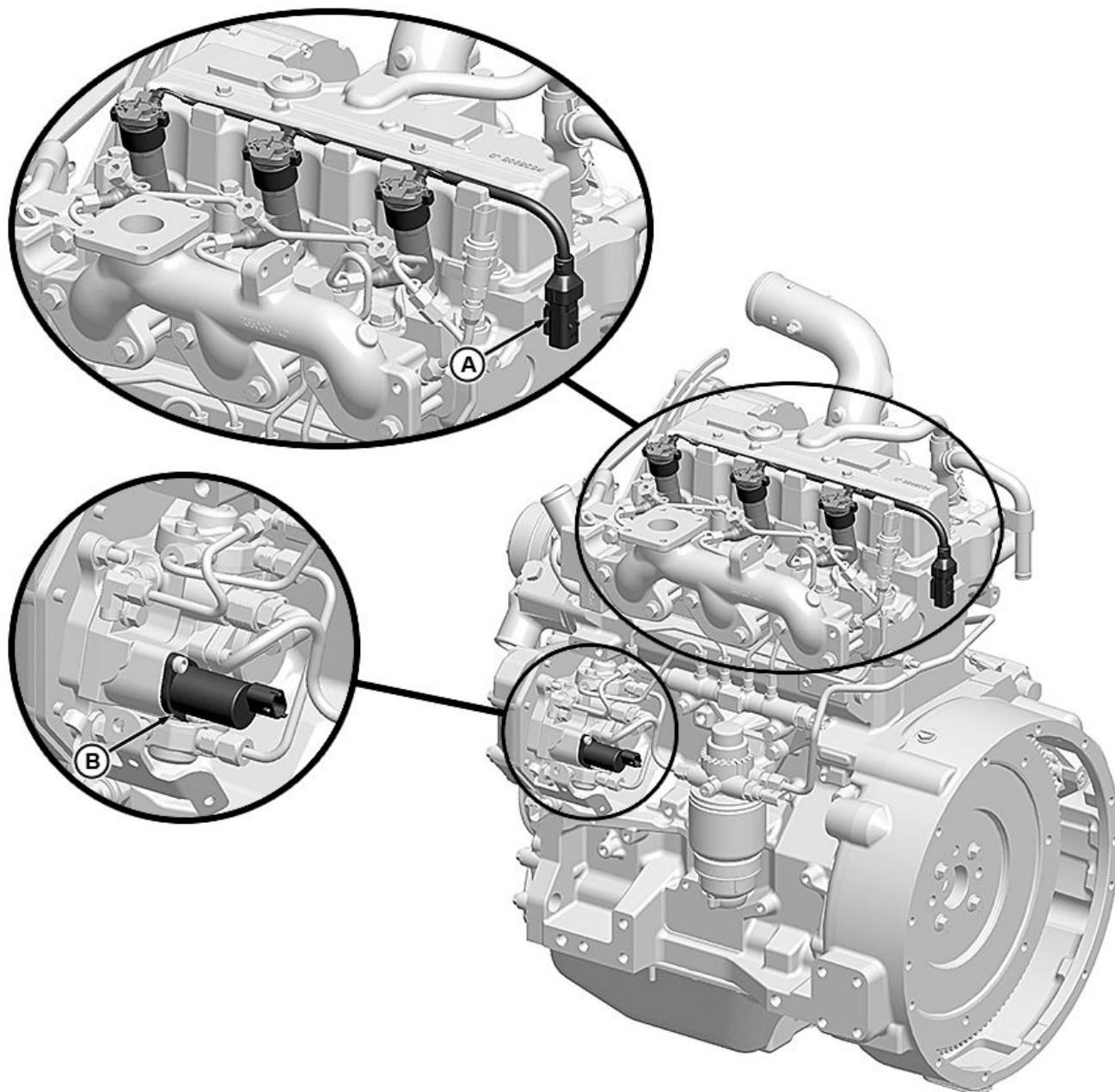
C—Sensor de Pressão do Ar do Coletor (MAP)

D—Relé de Auxílio à Partida a Frio

Continua na próxima página

ZE59858.000006A -54-17APR14-1/5

RG25292 —UN—20MAR14

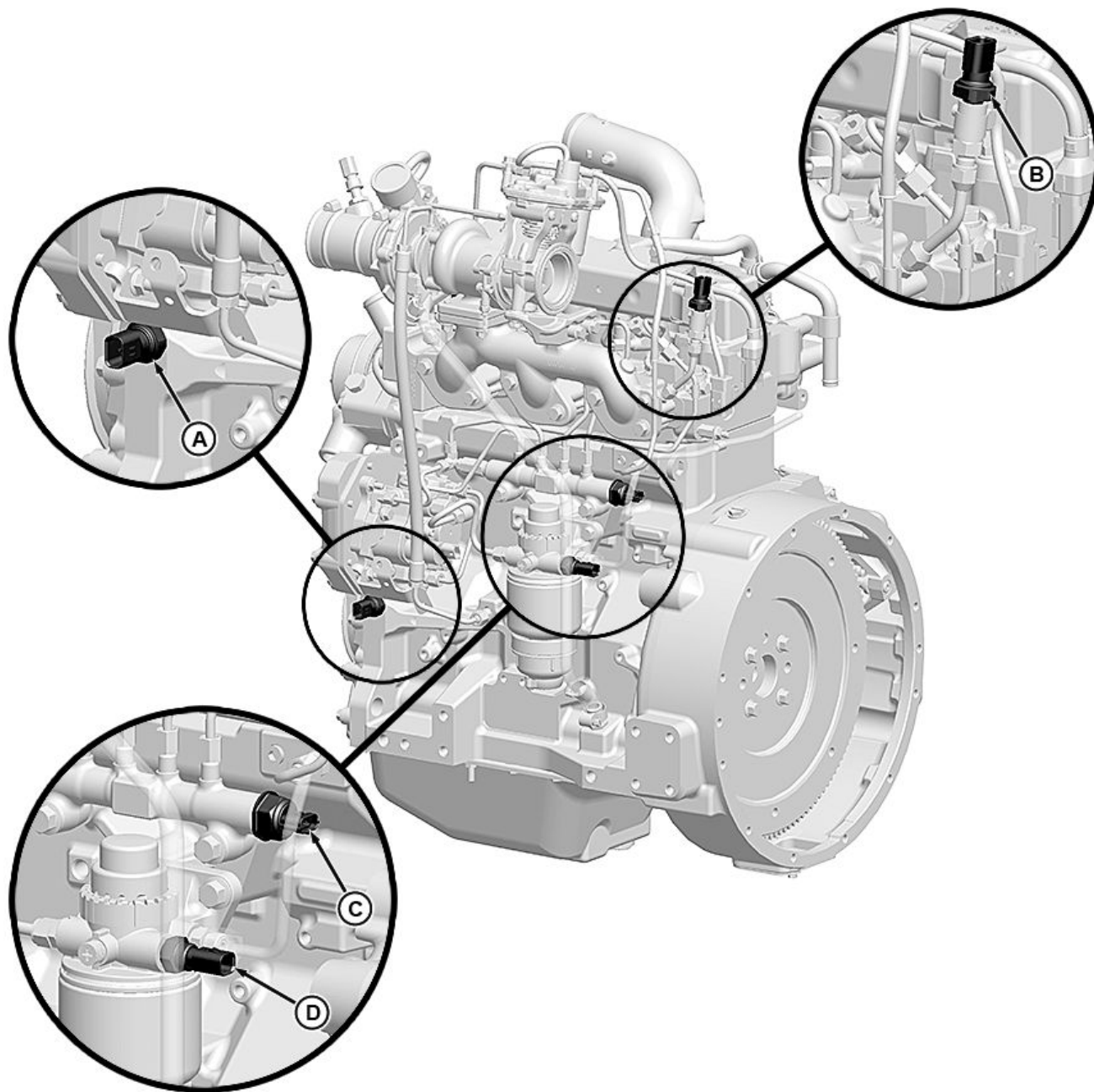


A—Conector do Chicote Elétrico do Injetor de Combustível B—Válvula de Controle de Sucção

Continua na próxima página

ZE59858,000006A -54-17APR14-2/5

RG25294 —UN—20MAR14

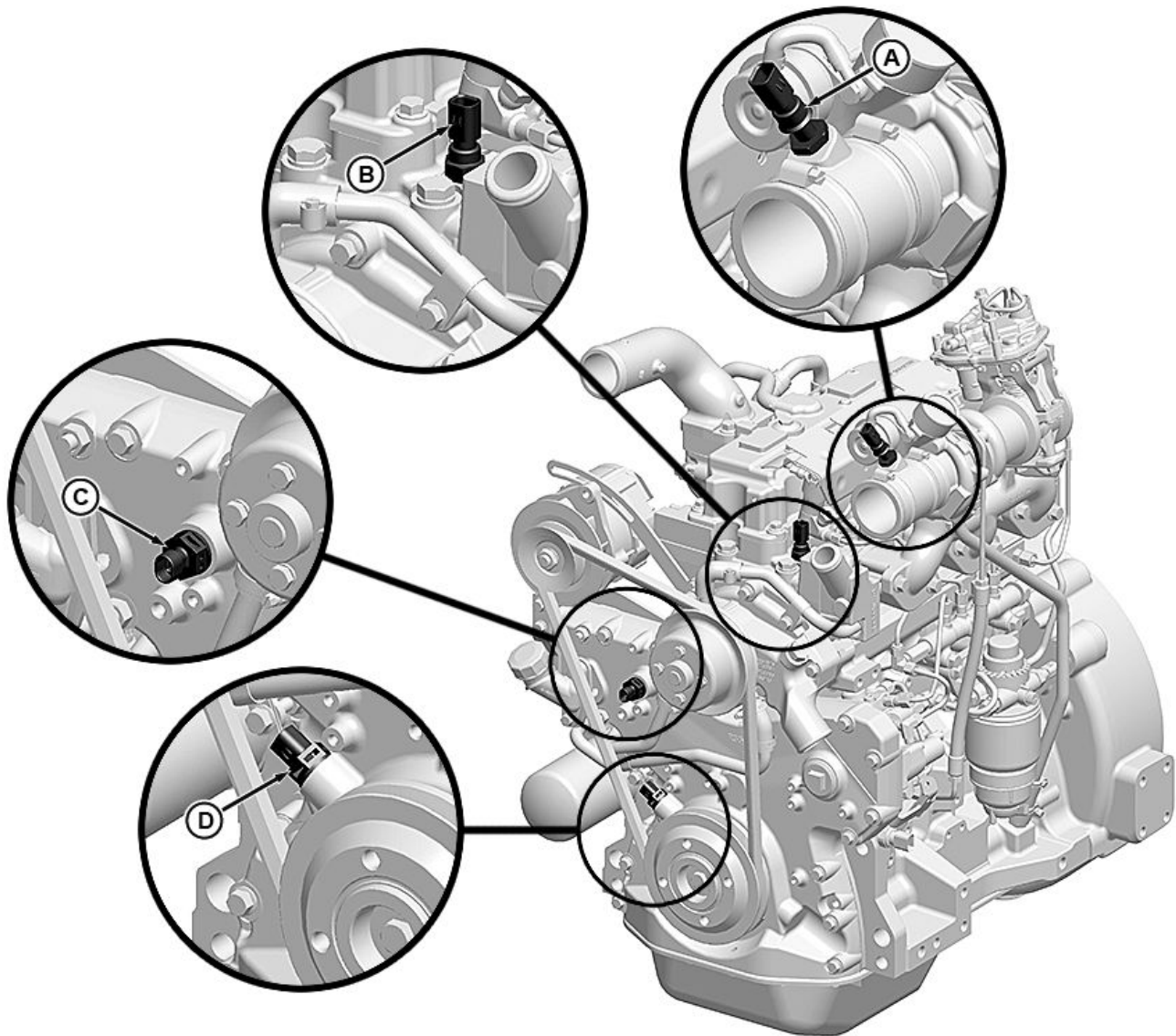


- A—Sensor de Pressão do Óleo do Motor
 B—Sensor de Pressão do Coletor de Escape
 C—Sensor de Pressão do Trilho de Combustível
 D—Sensor de Temperatura do Combustível

Continua na próxima página

ZE59858,000006A -54-17APR14-3/5

RG25291 —UN—20MAR14

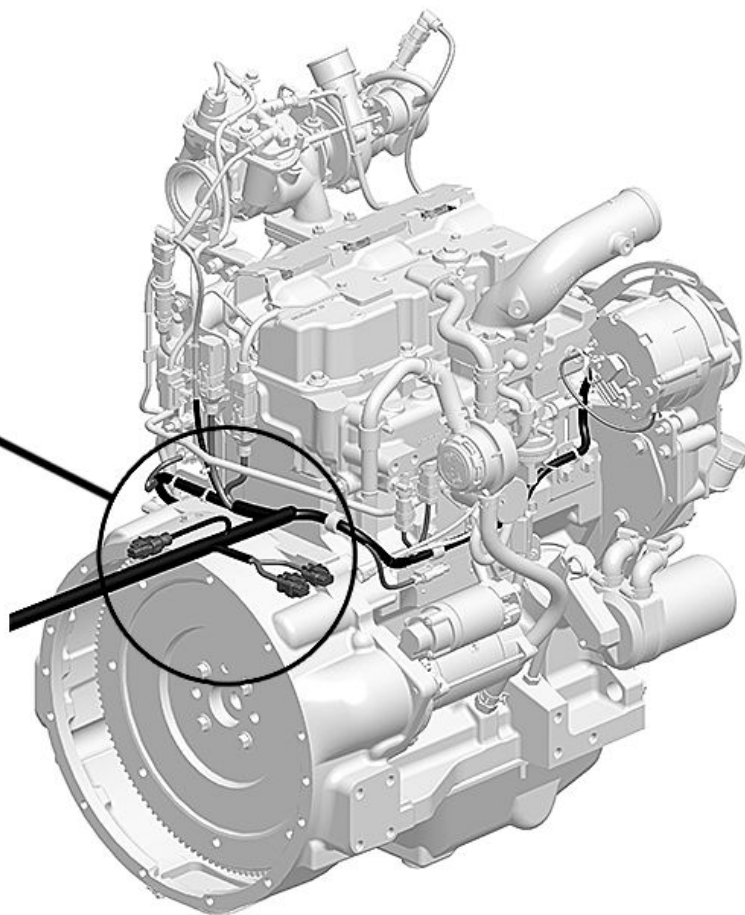
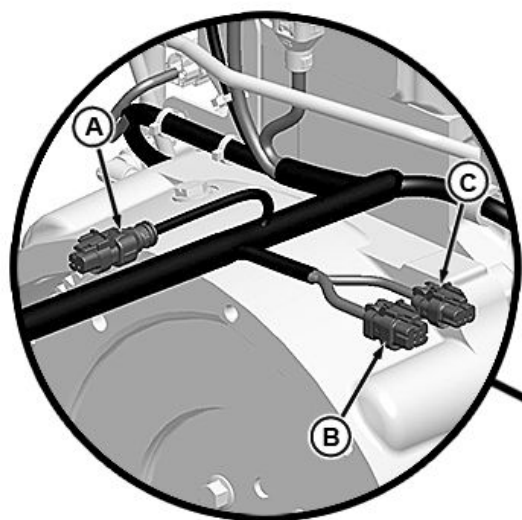


RG25293 —UN—16SEP14

- A—Sensor de Temperatura do Ar de Admissão
 B—Sensor de Temperatura do Líquido de Arrefecimento do Motor
 C—Sensor de Posição do Comando de Válvulas
 D—Sensor de Posição do Virabrequim

Continua na próxima página

ZE59858,000006A -54-17APR14-4/5



A—Conector do Indicador de Restrição do Filtro de Ar

B—Conector do Módulo de Temperatura do Filtro de Escape

C—Conector do Sensor de Pressão Diferencial do DPF

ZE59858,000006A -54-17APR14-5/5

RG25295 —UN—20MAR14

Precauções ao soldar

Remova a pintura antes de soldar ou aquecer (ver Seção de Segurança neste manual para mais informações sobre remoção de pintura e tubulações de alta pressão).

! CUIDADO: Evite poeira e gases potencialmente tóxicos. Podem ser gerados gases tóxicos quando a pintura for aquecida por solda de qualquer tipo ou maçarico. Faça todo o trabalho em área externa ou bem ventilada. Descarte a tinta e o solvente de forma apropriada. Ao lixar ou esmerilhar a tinta, use uma proteção respiratória aprovada para evitar inalar a poeira. Ao usar solvente ou removedor de tinta, tire o removedor com água e sabão antes de soldar. Afaste da área os recipientes de solvente ou removedor de tinta e outros materiais inflamáveis antes de soldar. Deixe que os gases se dispersem por pelo menos 15 minutos antes de soldar ou aquecer.

IMPORTANTE: NÃO É PERMITIDO soldar no motor. Se for necessário soldar na máquina, siga as precauções abaixo.

IMPORTANTE: Altas correntes ou descarga eletrostática nos componentes eletrônicos devido à soldagem podem causar danos permanentes.

1. Remova a pintura da área a ser soldada e coloque um grampo de aterramento no local.



TS953—UN—15MAY90

2. Desconecte o(s) cabo(s) negativo(s) (-) da bateria ou abra o interruptor da bateria (-) se equipado.
3. Desconecte o(s) cabo(s) positivo(s) (+) da bateria ou abra o interruptor da bateria (+) se equipado.
4. Afaste quaisquer seções de chicotes elétricos da área de soldagem.
5. Não é permitido soldar nos componentes do motor.
6. Nunca conecte o terra do soldador em qualquer componente do motor ou em componentes acionados pelo motor que possam estar conectados ao motor.
7. Após soldar, siga os passos 2—3 na ordem inversa.

DX,WELDING,PRECAUTIONS -54-06DEC10-1/1

Esquema Elétrico 1 do 2,9L

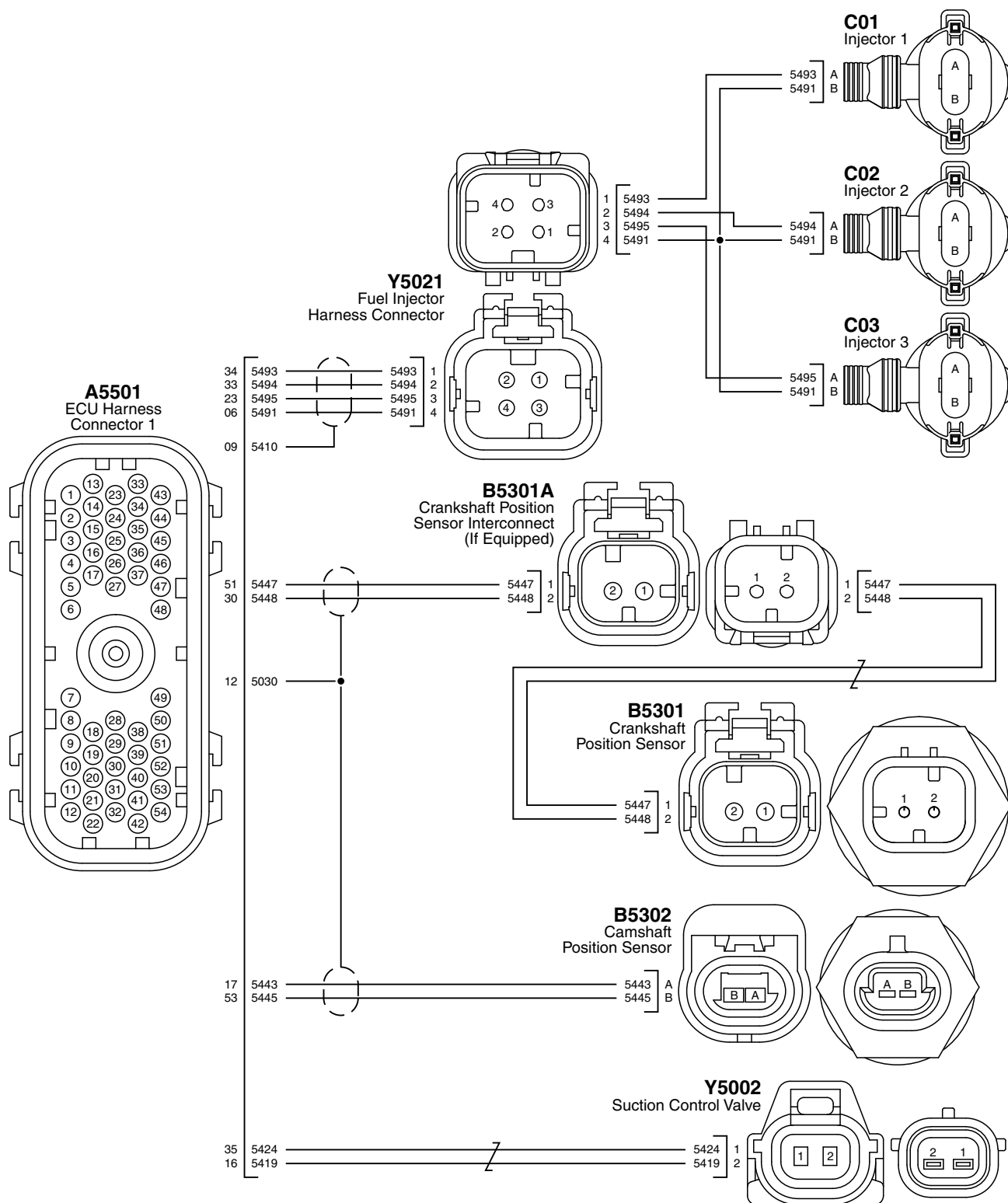
NOTA: Os fios e os pinos do circuito do chicote elétrico podem variar de acordo com a aplicação.

NOTA: Os esquemas elétricos fornecidos são para um chicote elétrico típico da John Deere Power Systems para um fabricante OEM. O número

do fio, cores e interconexões podem não se aplicar a todas as aplicações. Consulte o manual técnico do equipamento John Deere ou o manual técnico do fabricante OEM para obter informações completas sobre o circuito.

Continua na próxima página

KP41357,000009D -54-09NOV20-1/2



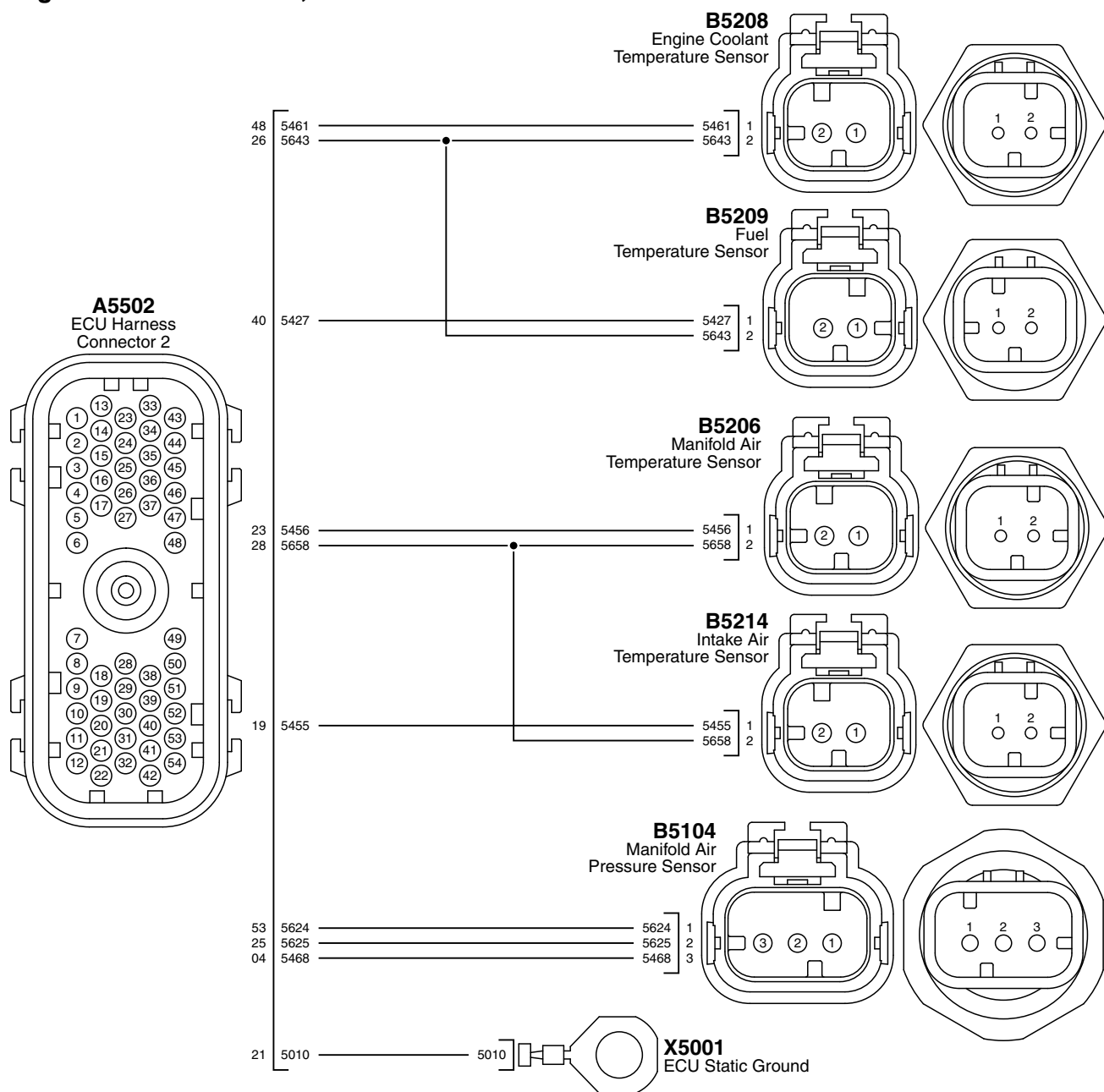
RG26533 —UN—16SEP14

KP41357,000009D -54-09NOV20-2/2

A5501— Conector 1 da ECU	A5501-23— [5495 Verde] Pulso do Injetor n.º 3	A5501-53— [5445 Verde] Sinal do Sensor de Posição do Eixo do Comando de Válvulas	C03— Injetor de Combustível N.º 3
A5501-06— [5491 Marrom] Alimentação dos Injetores N.º 1, N.º 2 e N.º 3	A5501-30— [5448 Cinza] Retorno do Sensor de Posição do Virabrequim	B5301— Sensor de Posição do Virabrequim	Y5002— Válvula de Controle de Sucção
A5501-09— [5410 Preto] Proteção da Fiação	A5501-33— [5494 Amarelo] Pulso Injetor n.º 2	B5301A— Interconexão do Sensor de Posição do Virabrequim (Se Equipada)	Y5021— Conector do Chicote Elétrico do Injetor de Combustível
A5501-12— [5030 Preto] Proteção da Fiação	A5501-34— [5493 Laranja] Pulso do Injetor n.º 1	B5302— Sensor de Posição do Eixo do Comando de Válvulas	
A5501-16— [5419 Branco] Negativo do Acionamento da Válvula de Controle de Sucção	A5501-35— [5424 Amarelo] Positivo do Acionamento da Válvula de Controle de Sucção	C01— Injetor de Combustível N.º 1	
A5501-17— [5443 Laranja] Retorno do Sensor de Posição do Eixo do Comando de Válvulas	A5501-51— [5447 Violeta] Sinal do Sensor da Posição do Virabrequim	C02— Injetor de Combustível N.º 2	

KP41357,000009D -54-09NOV20-3/2

Diagrama Elétrico 2 do 2,9L



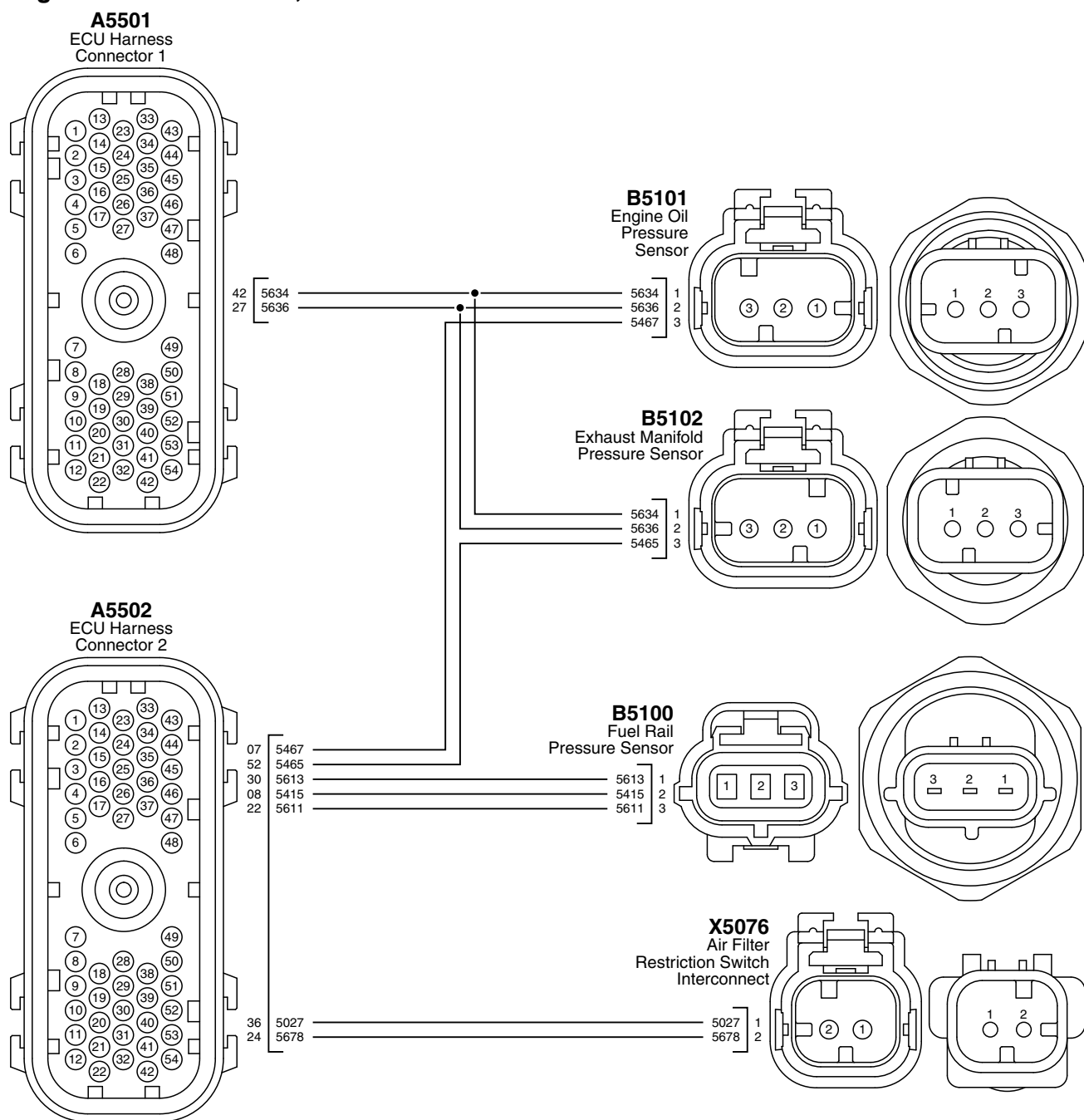
Continua na próxima página

ZE59858,0000062 -54-17SEP14-1/2

A5502— Conector 2 da ECU	A5502-25— [5625 Verde] Retorno da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 7	A5502-53— [5624 Amarelo] Positivo da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 7	B5214— Sensor de Temperatura do Ar de Admissão
A5502-04— [5468 Cinza] Sinal do Sensor de Pressão do Ar do Coletor	A5502-26— [5643 Laranja] Retorno de Sensores Nº 1	B5104— Sensor de Pressão de Ar do Coletor	X5001— Aterramento Estático da ECU
A5502-19— [5455 Verde] Sinal do Sensor de Temperatura do Ar de Admissão	A5502-28— [5658 Cinza] Retorno de Sensores Nº 6	B5206— Sensor de Temperatura do Ar do Coletor	
A5502-21— [5010 Preto] Único Ponto de Aterramento	A5502-40— [5427 Violeta] Sinal do Sensor de Temperatura do Combustível	B5208— Sensor de Temperatura do Líquido de Arrefecimento do Motor	
A5502-23— [5456 Azul] Sinal do Sensor de Temperatura do Ar no Coletor	A5502-48— [5461 Marrom] Sinal do Sensor de Temperatura do Líquido de Arrefecimento do Motor	B5209— Sensor de Temperatura do Combustível	

ZE59858,0000062 -54-17SEP14-2/2

Diagrama Elétrico 3 do 2,9L



RG25535 —UN—16SEP14

A5501— Conector 1 da ECU
 A5501-27— [5636 Azul] Retorno da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 8
 A5501-42— [5634 Amarelo] Positivo da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 8
 A5502— Conector 2 da ECU
 A5502-07— [5467 Violeta] Sinal do Sensor de Pressão do Óleo do Motor

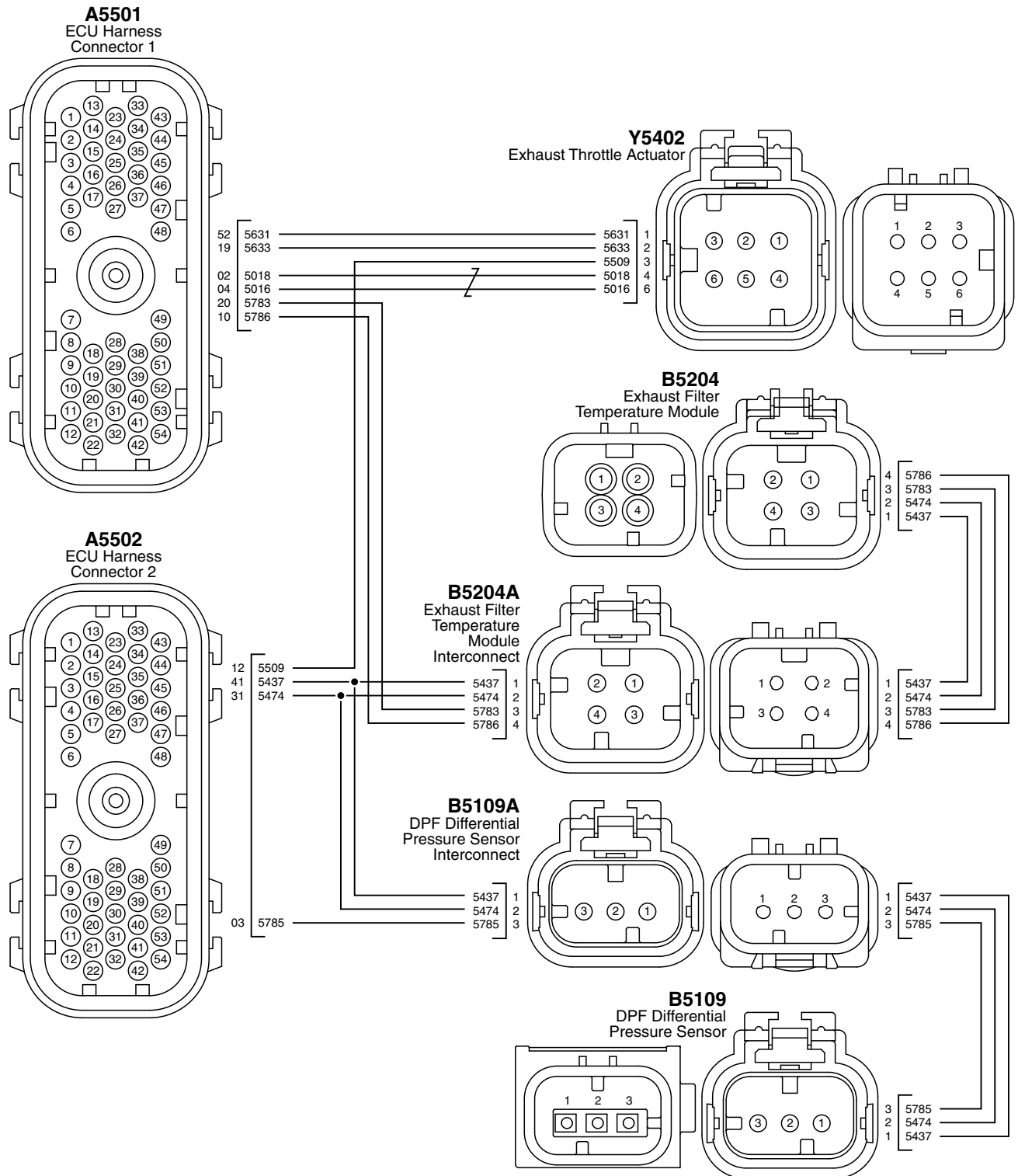
A5502-08— [5415 Verde] Sinal do Sensor de Pressão da Linha de Combustível
 A5502-22— [5611 Marrom] Positivo da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 1
 A5502-24— [5678 Cinza] Retorno de Sensores Nº 8
 A5502-30— [5613 Laranja] Retorno da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 1

A5502-36— [5027 Violeta] Sinal do Interruptor de Restrição do Filtro de Ar
 A5502-52— [5465 Verde] Sinal do Sensor de Pressão do Coletor de Escape
 B5100— Sensor de Pressão do Trilho de Combustível
 B5101— Sensor de Pressão do Óleo do Motor

B5102— Sensor de Pressão do Coletor de Escape
 X5076— Interconexão do Interruptor de Restrição do Filtro de Ar

ZE59858,0000063 -54-17SEP14-1/1

Diagrama Elétrico 4 do 2,9L



RG25536 — UN — 16SEP14

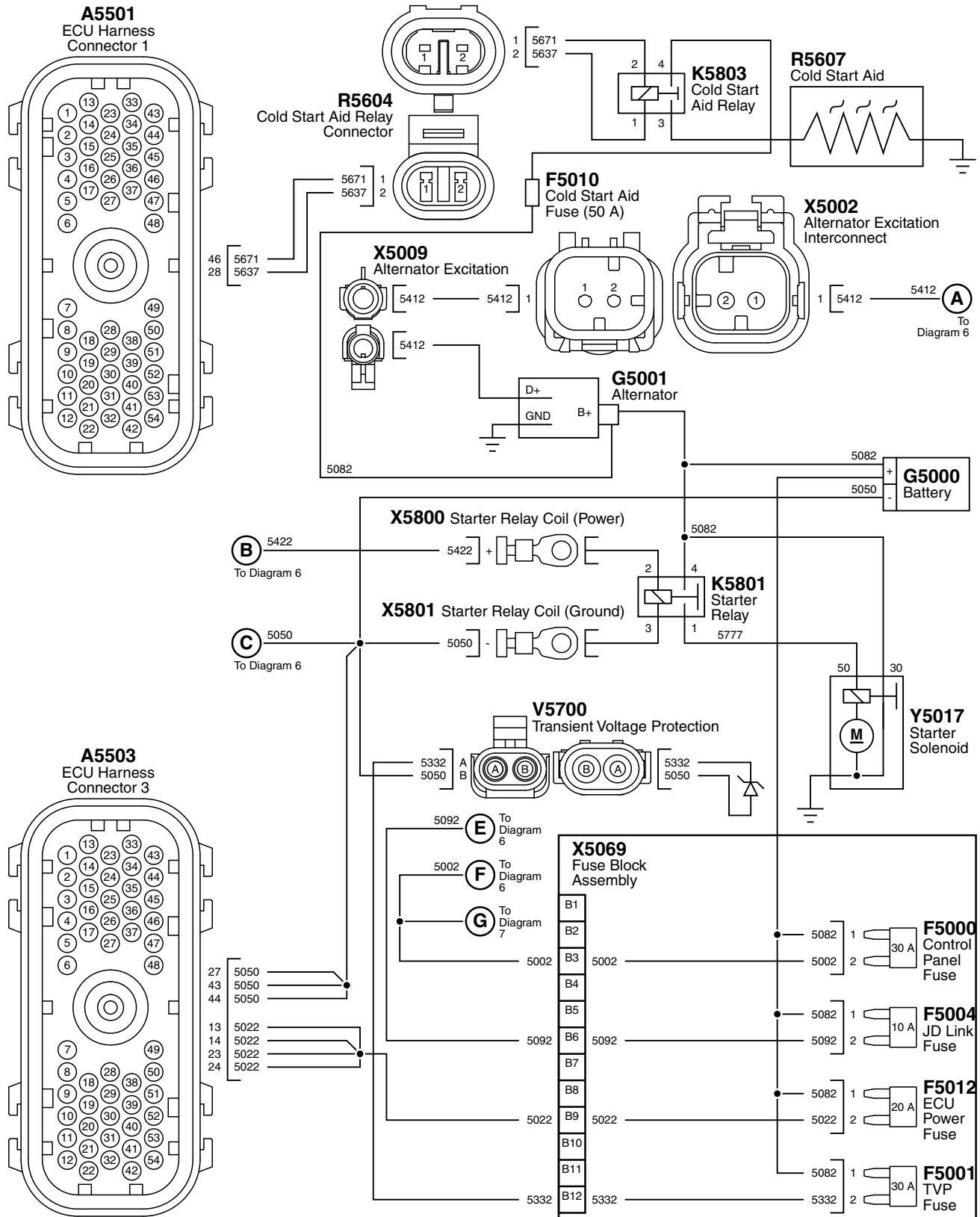
Continua na próxima página

ZE59858,0000064 -54-17SEP14-1/2

A5501— Conector 1 da ECU	A5501-19— [5633 Laranja] Retorno da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 3	A5502-12— [5509 Branco] Sinal da Posição do Atuador do Acelerador do Escape	B5109A— Interconexão do Sensor de Pressão Diferencial do DPF
A5501-02— [5018 Cinza] Negativo do Acionamento do Atuador do Acelerador do Escape	A5501-20— [5783 Laranja] Alimentação de 10 V de Sensores	A5502-31— [5474 Amarelo] Retorno da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 6	B5204— Módulo de Temperatura do Filtro de Escape
A5501-04— [5016 Azul] Positivo do Acionamento do Atuador do Acelerador do Escape	A5501-52— [5631 Marrom] Positivo da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 3	A5502-41— [5437 Violeta] Positivo da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 6	B5204A— Interconexão do Módulo de Temperatura do Filtro de Escape
A5501-10— [5786 Azul] Sinal do Módulo de Temperatura do Filtro de Escape	A5502— Conector 2 da ECU	B5109— Sensor de Pressão Diferencial do DPF	Y5402— Atuador do Acelerador do Escape
	A5502-03— [5785 Verde] Sinal do Sensor de Pressão Diferencial do DPF		

ZE59858,0000064 -54-17SEP14-2/2

Diagrama Elétrico 5 do 2,9L



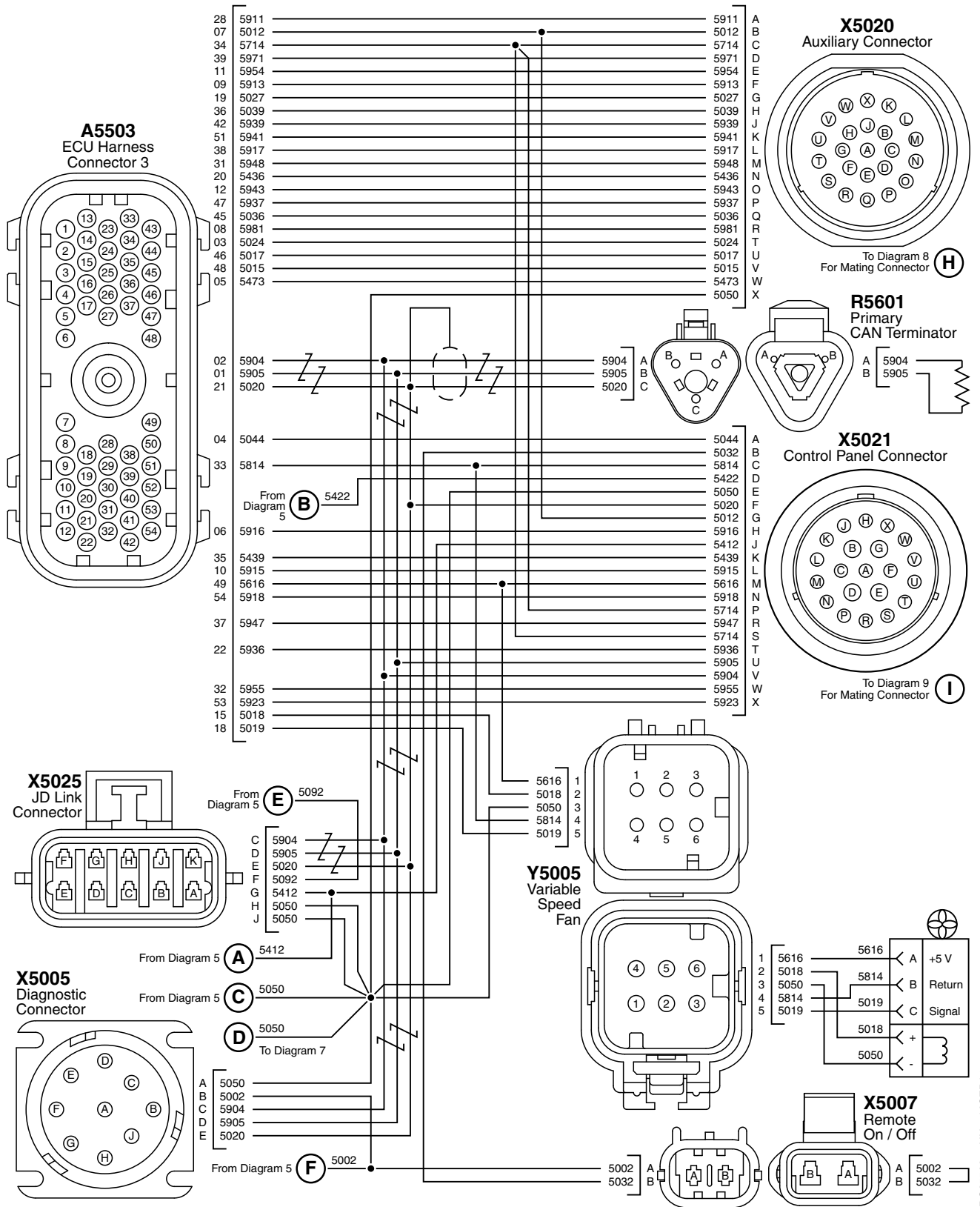
Continua na próxima página

ZE59858,0000065 -54-17SEP14-1/2

A— [5412 Vermelho] Excitação do Alternador Para Diagrama Elétrico 6 do 2,9L	A5503-27— [5050 Preto] Negativo da Bateria	F5001— Fusível de Proteção Contra Tensão Transiente (30 A)	R5604— Conector do Relé do Auxílio de Partida a Frio
A5501— Conector 1 da ECU	A5503-43— [5050 Preto] Negativo da Bateria	F5004— Fusível do JD Link (10 A)	R5607— Auxílio à Partida a Frio
A5501-28— [5637 Violeta]	A5503-44— [5050 Preto] Negativo da Bateria	F5010— Fusível de Auxílio à Partida a Frio (50 A)	V5700— Proteção Contra Tensão Transiente
Retorno de Sensores Nº 4	B— [5422 Vermelho] Partida Para Diagrama Elétrico 6 do 2,9L	F5012— Fusível da Alimentação da ECU (20 A)	X5002— Interconexão da Excitação do Alternador
A5501-46— [5671 Marrom]	C— [5050 Preto] Negativo da Bateria Para Diagrama Elétrico 6 do 2,9L	G— [5002 Vermelho] Alimentação Não Chaveada do Painei de Controle Para Diagrama Elétrico 7 do 2,9L	X5009— Excitação do Alternador
Positivo do Acionamento do Relé de Auxílio à Partida a Frio	E— [5092 Vermelho] Alimentação Não Chaveada do JD Link Para Diagrama Elétrico 6 do 2,9L	G5000— Bateria	X5069— Conjunto do Bloco de Fusíveis
A5503— Conector 3 da ECU	F— [5002 Vermelho] Alimentação Não Chaveada do Painei de Controle Para Diagrama Elétrico 6 do 2,9L	G5000-Positive— [5082 Vermelho] Positivo da Alimentação da Bateria	X5069-B12— [5332 Vermelho] Proteção Contra Tensão Transiente
A5503-13— [5022 Vermelho]		G5001— Alternador	X5800— Bobina do Relé do Motor de Partida (Alimentação)
Positivo da Alimentação da ECU		K5801— Relé do Motor de Partida	X5801— Bobina do Relé do Motor de Partida (Terra)
A5503-14— [5022 Vermelho]		K5801-1— [5777 Violeta]	Y5017— Solenoide do Motor de Partida
Positivo da Alimentação da ECU		Excitação do Motor de Partida	
A5503-23— [5022 Vermelho]	F5000— Fusível do Painei de Controle (30 A)	K5803— Relé de Auxílio à Partida a Frio	
A5503-24— [5022 Vermelho]			
Positivo da Alimentação da ECU			

ZE59858,0000065 -54-17SEP14-2/2

Diagrama Elétrico 6 do 2,9L



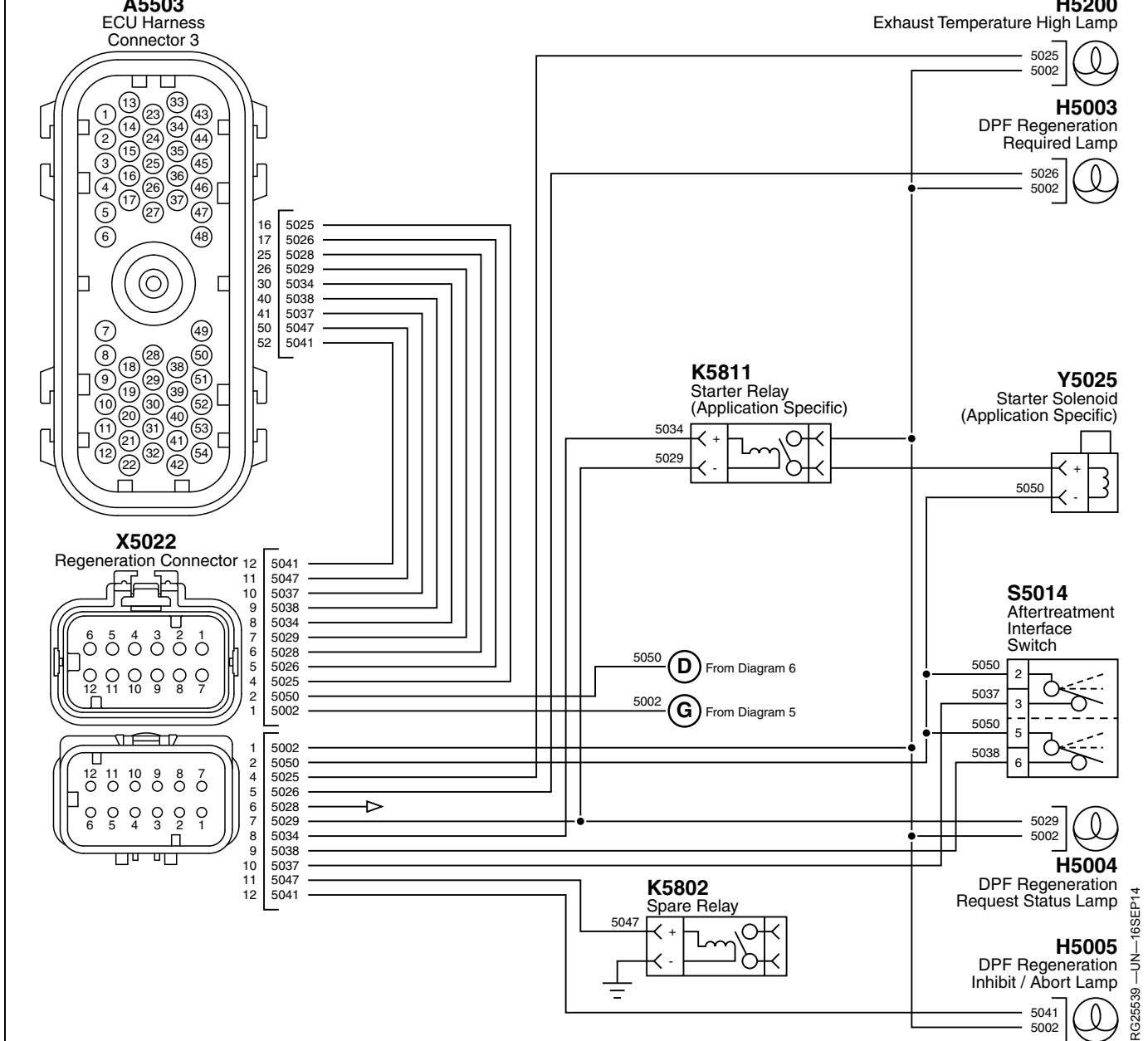
Continua na próxima página

ZE59858,0000066 -54-17SEP14-1/2

A— [5412 Vermelho] Excitação do Alternador Do Diagrama Elétrico 5 do 2,9L	A5503-18— [5019 Branco] Sinal do Ventilador de Rotação Variável	A5503-38— [5917 Violeta] Interruptor Remoto do Piloto Automático	D— [5050 Preto] Negativo da Bateria Para Diagrama Elétrico 7 do 2,9L
A5503— Conector 3 da ECU	A5503-19— [5027 Violeta] Rotação da TDP	A5503-39— [5971 Marrom] Interruptor de Retomada/Cancelamento do Piloto Automático	E— [5092 Vermelho] Alimentação Não Chaveada do JD Link Do Diagrama Elétrico 5 do 2,9L
A5503-01— [5905 Verde] CAN Baixo Primário	A5503-20— [5436 Azul] Interruptor de Nível do Líquido de Arrefecimento do Motor	A5503-42— [5939 Branco] Interruptor Externo de Redução	F— [5002 Vermelho] Alimentação Não Chaveada do Painei de Controle do Diagrama Elétrico 5 do 2,9L
A5503-02— [5904 Amarelo] CAN Alto Primário	A5503-21— [5020 Preto] Blindagem do CAN Primário	A5503-45— [5036 Azul] Sensor Opcional	H— Para o Diagrama Elétrico 8 do 2,9L para Ver o Conector Correspondente
A5503-03— [5024 Amarelo] Acelerador Remoto	A5503-22— [5936 Azul] Interruptor Retomar/Diminuir Piloto Automático	A5503-46— [5017 Violeta] Pressostato de Alta Pressão do A/C	I— Para o Diagrama Elétrico 9 do 2,9L para Ver o Conector Correspondente
A5503-04— [5044 Amarelo] Lâmpada de Espera para Dar Partida	A5503-28— [5911 Marrom] Positivo da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 5	A5503-47— [5937 Violeta] Regulador Isócrono	R5601— Terminador do CAN Primário
A5503-05— [5473 Laranja] Lâmpada Pare o Motor	A5503-31— [5948 Cinza] Cancelamento Externo do Piloto Automático	A5503-48— [5015 Verde] Positivo do Controlador Sobressalente	X5005— Conector de Diagnósticos
A5503-06— [5916 Azul] Lâmpada de Advertência	A5503-32— [5955 Verde] Interruptor de Ajuste do Acelerador/Aumento da Rotação	A5503-49— [5616 Azul] Positivo da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 4	X5007— Ativação/Desativação Remota
A5503-07— [5012 Vermelho] Chave de Partida	A5503-33— [5814 Amarelo] Retorno da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 4	A5503-51— [5941 Marrom] Interruptor Externo de Desligamento	X5020— Conector Auxiliar
A5503-08— [5981 Marrom] Retorno PWM do Acelerador/Alternador	A5503-34— [5714 Amarelo] Retorno da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 5	A5503-53— [5923 Laranja] Interruptor de Habilitação de Incremento	X5021— Conector do Painei de Controle
A5503-09— [5913 Laranja] Acelerador Secundário	A5503-35— [5439 Branco] Tacômetro	A5503-54— [5918 Cinza] Interruptor de Cancelamento do Desligamento	X5021-B— [5032 Vermelho] Alimentação Não Chaveada Com Fusível
A5503-10— [5915 Verde] Acelerador Primário	A5503-36— [5039 Branco] Sinal de Velocidade do Veículo	B— [5422 Vermelho] Partida do Diagrama Elétrico 5 do 2,9L	X5025— Conector do JD Link
A5503-11— [5954 Amarelo] Interruptor de Piloto Automático Ligado	A5503-37— [5497 Violeta] Acelerador Multiestado	C— [5050 Preto] Negativo da Bateria Do Diagrama Elétrico 5 do 2,9L	Y5005— Ventilador de Rotação Variável
A5503-12— [5943 Laranja] Interruptor do Freio do Piloto Automático			
A5503-15— [5018 Cinza] Controle da Embreagem do Ventilador de Rotação Variável			

ZE59858,0000066 -54-17SEP14-2/2

Diagrama Elétrico 7 do 2,9L



A5503— Conector 3 da ECU
A5503-16— [5025 Verde]
 Lâmpada de Alta
 Temperatura do Escape
A5503-17— [5026 Azul] Lâmpada
 de Regeneração
 Necessária do DPF
A5503-25— [5028 Cinza]
 Positivo do Controlador
 Sobressalente
A5503-26— [5029 Branco]
 Lâmpada do Status
 de Regeneração do
 DPF/Negativo de
 Controle do Relé do
 Motor de Partida

A5503-30— [5034 Amarelo]
Positivo de Controle do
Relé do Motor de Partida

A5503-40— [5038 Cinza]
Interruptor de Solicitação
de Regeneração do DPF

A5503-41— [5037 Violeta] Inter-
ruptor Inibir/Cancelar
Regeneração do DPF

A5503-50— [5047 Violeta]
Positivo do Controlador
Sobressalente

A5503-52— [5041 Marrom]
Lâmpada Inibir/Cancelar
Regeneração do DPF

D— [5050 Preto] Negativo da Bateria do Diagrama Elétrico 6 do 2,9L

G— [5002 Vermelho] Alimentação Não Chaveada do Painel de Controle do Diagrama Elétrico 5 do 2,9L

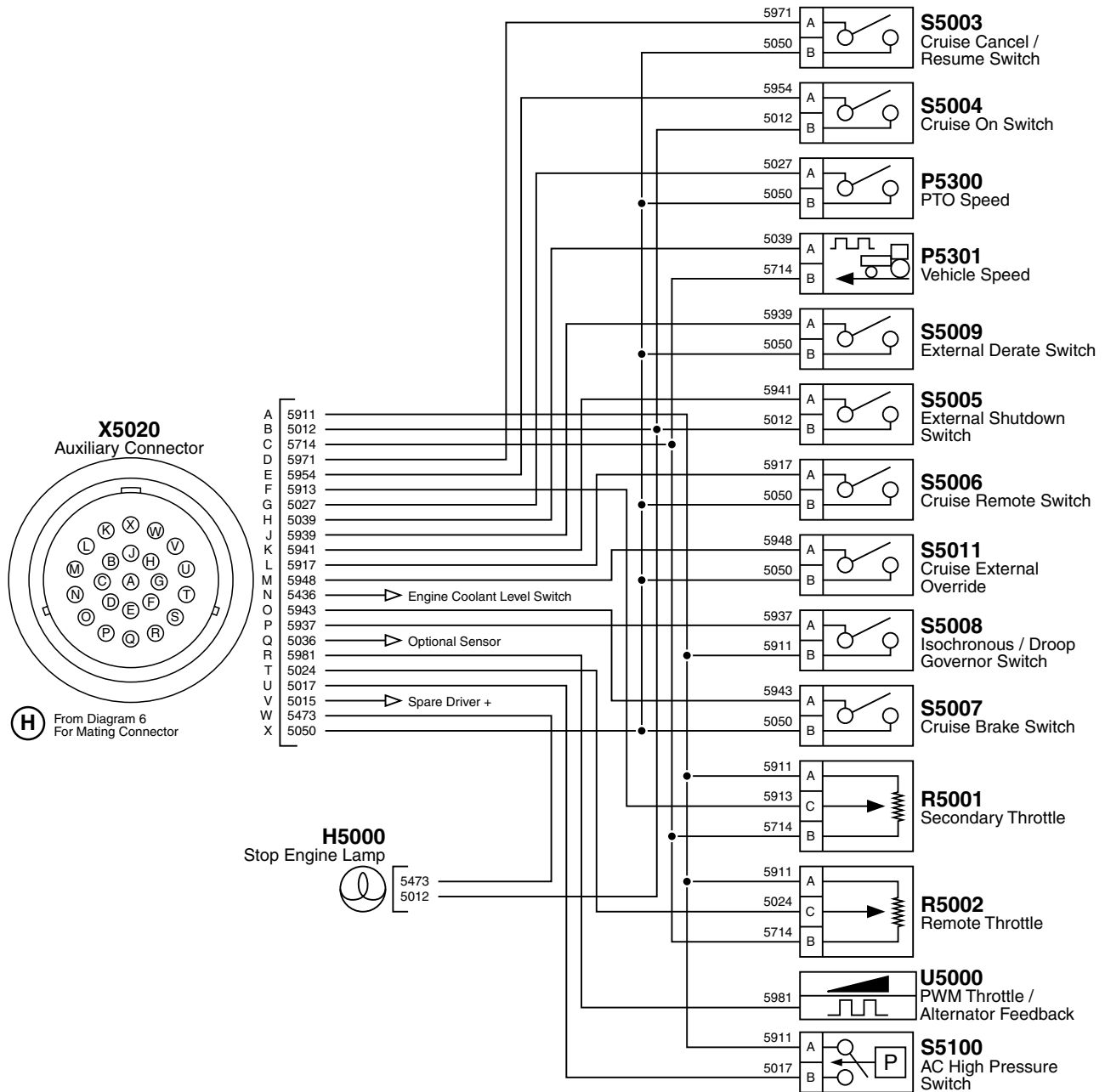
H5003— Lâmpada de Regeneração Necessária do DPF

H5004— Lâmpada do Status da Solicitação de Regeneração do DPF

H5005— Lâmpada Inibir/Interromper Regeneração do DPF

H5200— Lâmpada de
Temperatura do Escape
Alta
K5802— Relé Sobressalente
K5811— Relé do Motor de Partida
(Aplicação Específica)
S5014— Interruptor da Interface
do Pós-tratamento
X5022— Conector de
Regeneração
Y5025— Solenoide do Motor
de Partida (Aplicação
Específica)

Diagrama Elétrico 8 do 2,9L



RG25540—UN—16SEP14

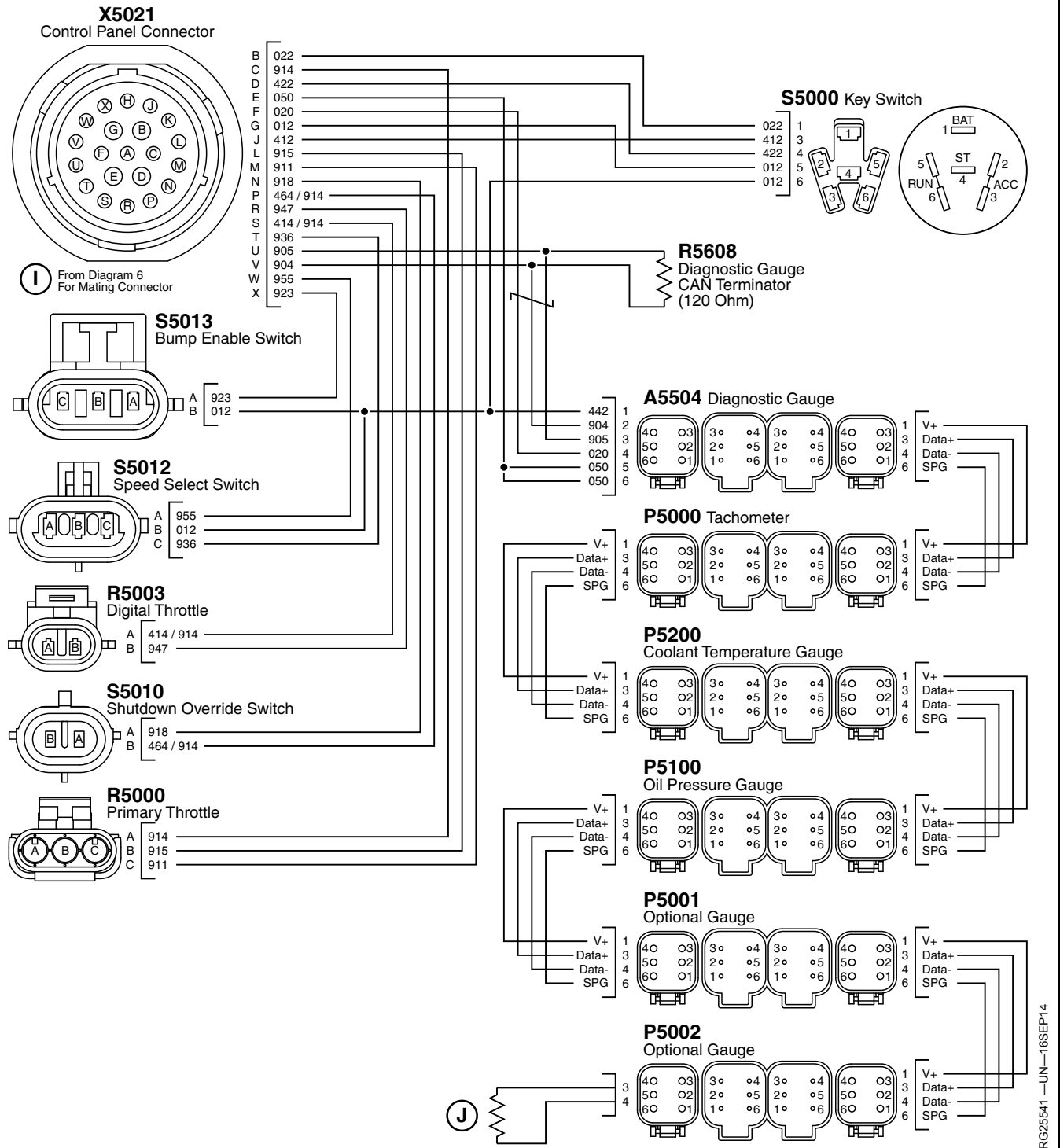
Continua na próxima página

ZE59858,0000068 -54-17SEP14-1/2

H— Do Diagrama Elétrico 6 do 2,9L para ver o Conector Correspondente	S5008— Interruptor do Regulador Isócrono/Normal	X5020-F— [5913 Laranja] Acelerador Secundário	X5020-P— [5937 Violeta] Regulador Isócrono
H5000— Lâmpada Pare o Motor	S5009— Interruptor Externo de Redução	X5020-G— [5027 Violeta] Rotação da TDP	X5020-Q— [5036 Azul] Sensor Opcional
P5300— Rotação da TDP	S5100— Pressostato de Pressão Alta do Ar-condicionado	X5020-H— [5039 Branco] Sinal de Velocidade do Veículo	X5020-R— [5981 Marrom] Retorno PWM do Acelerador/Alternador
P5301— Velocidade do Veículo	U5000— Retorno PWM do Acelerador/Alternador	X5020-J— [5939 Branco] Interruptor Externo de Redução	X5020-T— [5024 Amarelo] Acelerador Remoto
R5001— Acelerador Secundário	X5020— Conector Auxiliar	X5020-K— [5941 Marrom] Interruptor Externo de Desligamento	X5020-U— [5017 Violeta] Pressostato de Alta Pressão do A/C
R5002— Acelerador Remoto	X5020-A— [5911 Marrom] Positivo da Alimentação de 5 V de Sensores N° 5	X5020-L— [5917 Violeta] Interruptor Remoto do Piloto Automático	X5020-V— [5015 Verde] Positivo do Controlador Sobressalente
S5011— Cancelamento Externo do Piloto Automático	X5020-B— [5012 Vermelho] Chave de Partida	X5020-M— [5948 Cinza] Cancelamento Externo do Piloto Automático	X5020-W— [5473 Laranja] Lâmpada de Parada
S5003— Interruptor de Retomada/Cancelamento do Piloto Automático	X5020-C— [5714 Amarelo] Retorno da Alimentação de 5 V de Sensores N° 5	X5020-N— [5436 Azul] Interruptor de Nível do Líquido de Arrefecimento do Motor	X5020-X— [5050 Preto] Negativo da Bateria
S5004— Interruptor de Piloto Automático Ligado	X5020-D— [5971 Marrom] Interruptor de Retomada/Cancelamento do Piloto Automático	X5020-O— [5943 Laranja] Interruptor do Freio do Piloto Automático	
S5005— Interruptor Externo de Desligamento	X5020-E— [5954 Amarelo] Interruptor de Piloto Automático Ligado		
S5006— Interruptor Remoto do Piloto Automático			
S5007— Interruptor do Freio do Piloto Automático			

ZE59858,0000068 -54-17SEP14-2/2

Diagrama Elétrico 9 do 2,9L



Continua na próxima página

ZE59858,0000069 -54-17SEP14-1/2

A5504— Indicador de Diagnóstico	S5000— Chave de Partida	X5021-F— [020 Branco] Blindagem do CAN Primário	X5021-S— [414/914 Branco] Retorno da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 5
A5504-01— [Vermelho] Positivo da Tensão	S5010— Interruptor de Cancelamento do Desligamento	X5021-G— [012 Branco] Chave de Partida	X5021-T— [936 Branco] Interruptor Retomar Piloto Automático / Reduzir Rotação
A5504-03— [Branco] Positivo dos Dados	S5012— Interruptor de Seleção de Velocidade	X5021-J— [412 Branco] Excitação do Alternador	X5021-U— [905 Branco] CAN Baixo Primário
A5504-04— [Laranja] Negativo dos Dados	S5013— Interruptor de Ativação do Piloto Automático	X5021-L— [915 Branco] Acelerador Primário	X5021-V— [904 Branco] CAN Alto Primário
A5504-06— [Preto] Único Ponto de Aterramento	X5021— Conector do Painel de Controle	X5021-M— [911 Branco] Positivo da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 4	X5021-W— [955 Branco] Interruptor de Ajuste do Acelerador / Aumentar Rotação
I— Do Diagrama Elétrico 6 do 2,9L para ver o Conector Correspondente	X5021-B— [022 Branco] Alimentação Não Chaveada Com Fusível	X5021-N— [918 Branco] Interruptor de Cancelamento do Desligamento	X5021-X— [923 Branco] Interruptor de Habilitação de Incremento
J— Resistor de 120 Ohms	X5021-C— [914 Branco] Retorno da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 4	X5021-P— [464/914 Branco] Retorno da Alimentação de 5 V de Sensores Nº 5	
R5000— Acelerador Primário	X5021-D— [422 Branco] Partida	X5021-R— [947 Branco] Acelerador Multiestado	
R5003— Acelerador Digital	X5021-E— [050 Branco] Negativo da Bateria		
R5608— Terminador do CAN do Indicador de Diagnóstico (120 Ohms)			

ZE59858,0000069 -54-17SEP14-2/2

Armazenagem

Orientações do Armazenamento do Motor

IMPORTANTE: Evitar possíveis problemas de desempenho do motor e danos. Ao usar biodiesel, devem-se tomar precauções especiais antes do armazenamento. Consulte Óleo de Biodiesel na seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento.

1. Os motores John Deere podem ser armazenados ao ar livre por um período de até três meses sem qualquer preparação para períodos prolongados se estiverem protegidos com uma cobertura à prova d'água. A armazenagem ao ar livre não é recomendada sem que haja uma cobertura à prova d'água.
2. Os motores John Deere podem ser armazenados num contêiner padrão para expedição para longas distâncias por um período de até três meses sem qualquer preparação para armazenamento de longo prazo.
3. Os motores John Deere podem ser armazenados em ambiente interno por um período que pode ir até seis meses sem qualquer preparação para armazenamento prolongado.
4. Motores John Deere que serão armazenados por um período superior a seis meses **devem** receber preparação para armazenamento prolongado. Consulte Preparo para Armazenamento Prolongado do Motor na Seção Armazenamento.

RK80614,0000060 -54-31AUG21-1/1

Preparação do Motor para o Armazenamento Prolongado

IMPORTANTE: Sempre que o motor não for utilizado por um período superior a seis meses, as seguintes recomendações para armazenamento e remoção do armazenamento ajuda a minimizar corrosão e deterioração.

IMPORTANTE: Não é recomendável fazer o armazenamento prolongado ao usar biodiesel. Para armazenamento superior a um ano, use combustível de hidrocarbonetos comum.

Se for necessário usar biodiesel, recomenda-se que a mistura não exceda B7 e que se use um estabilizador de combustível de alta qualidade. O armazenamento não deve passar de um ano.

Para obter mais informações, consulte Óleo de Biodiesel na Seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento.

NOTA: Os preparativos apresentados a seguir são adequados para o armazenamento a longo prazo do motor por até um ano. Após este período, o motor deve ser colocado em funcionamento, aquecido e novamente preparado para um período de armazenamento prolongado.

1. Troque o óleo do motor e substitua o filtro. Óleo usado não fornece proteção adequada. Adicione 30 ml de óleo de proteção contra ferrugem no cârter do motor para cada 1 L de óleo do motor ou 1 oz de óleo de proteção contra ferrugem por 1 qt. de óleo do motor. Este óleo de prevenção de ferrugem deve ser um óleo SAE 10W com 1% a 4% de morfina ou inibidor de corrosão a vapor equivalente, como o ÓLEO NOX RUST VCI-10 da Daubert Chemical Company, Inc.

2. Substitua o filtro de ar do motor.

IMPORTANTE: Evite danos ao motor e aos componentes do sistema de arrefecimento. O sistema de arrefecimento do motor deve ser drenado, lavado e reabastecido para armazenamento prolongado por mais de um ano.

3. Se o armazenamento do motor for inferior a um ano, não é necessário drenar e lavar o sistema de arrefecimento. Contudo, para períodos de armazenamento prolongados de um ano ou mais, recomenda-se que o sistema de arrefecimento seja drenado, lavado e reabastecido. Reabasteça com o líquido de arrefecimento adequado. Consulte Líquido de Arrefecimento de Motor Diesel (motor com cilindros de camisas úmidas) na Seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento).
4. Prepare uma solução de óleo diesel e óleo de proteção contra ferrugem em um recipiente temporário, adicione 78 ml de óleo de proteção contra ferrugem para cada 1 litro de óleo diesel, 10 oz. de óleo de proteção contra ferrugem para cada 1 galão de óleo diesel.



RG35531 —UN—22MAR22



RG35532 —UN—22MAR22

Efeitos do Armazenamento Prolongado do Líquido de Arrefecimento — Mais de Um Ano

5. Remova as linhas e bujões existentes conforme necessário. Passe uma linha temporária desde o recipiente temporário até a admissão de combustível do motor antes dos filtros de combustível, e outra linha temporária desde o retorno de combustível até o recipiente temporário, de forma que a solução de óleo de proteção contra ferrugem circule através do sistema de injeção durante a partida.

Continua na próxima página

ZE59858,00002D8 -54-27MAY25-1/2

IMPORTANTE: Não acione a partida por mais de 30 segundos de cada vez. Espere pelo menos 2 minutos para que o motor de partida esfrie antes de tentar novamente.

6. Acione o motor em várias revoluções com a partida. Não deixe o motor ligar. Isso permite que a solução de óleo de proteção contra ferrugem circule.

Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.

7. Remova as linhas temporárias instaladas na Etapa 5 acima e recolha as linhas e bujões anteriormente removidos.
8. Solte (ou remova) e guarde a correia polítrapezoidal do ventilador e do alternador.
9. Retire e limpe as baterias. Armazene-as em local fresco e seco e mantenha-as totalmente carregadas.

10. Desengate a embreagem de todos os trens de acionamento.
11. Limpe o exterior do motor com água livre de sal e retoque quaisquer superfícies pintadas com arranhões ou lascadas com uma tinta de boa qualidade.
12. Cubra com graxa ou inibidor de corrosão todas as superfícies metálicas desprotegidas e expostas, caso não seja possível pintar.
13. Vede todas as aberturas no motor com sacos de plástico e fita adesiva.
14. Armazene o motor num local protegido e seco. Se o motor tiver que permanecer armazenado no exterior, cobrir com uma lona à prova de água ou outro resguardo adequado e utilizar uma fita adesiva resistente e à prova de água.

ZE59858,00002D8 -54-27MAY25-2/2

Remoção do Motor do Armazenamento Prolongado

NOTA: O seguinte procedimento de remoção do armazenamento é usado para o armazenamento de longo prazo do motor por até um ano. Após este período, o motor deve ser colocado em funcionamento, aquecido e novamente preparado para um período de armazenamento prolongado.

Consulte a seção adequada para obter detalhes dos serviços listados abaixo ou entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços para que efetue os serviços com os quais não esteja familiarizado.

1. Remova todas as capas protetoras do motor. Retire as vedações de todas as aberturas no motor e remova as coberturas dos sistemas elétricos.
2. Remova a graxa de todas as superfícies metálicas expostas.
3. Remova as baterias do armazenamento. Instale as baterias (totalmente carregadas) e conecte os terminais.
4. Instale a correia polítrapezoidal do alternador e ventilador, se tiver sido removida.
5. Abasteça o tanque de combustível.
6. Faça todas as verificações adequadas antes da partida. Consulte Verificações Diárias Antes da Partida na Seção Lubrificação e Manutenção — Diariamente para obter mais informações.

IMPORTANTE: NÃO acione o motor de partida durante mais de 30 segundos de cada vez. Espere pelo menos 2 minutos para que o motor de partida esfrie antes de tentar novamente.

7. Gire o motor por 20 segundos com a partida. Não deixe o motor ligar. Espere 2 minutos e volte a rodar o motor durante mais 20 segundos para assegurar que as superfícies dos rolamentos sejam devidamente lubrificadas.
- Entre em contato com o concessionário local da John Deere, o distribuidor do motor ou outro prestador de serviços.
8. Dê partida no motor e deixe-o funcionar em marcha lenta e sem carga durante 15 minutos.
 9. Desligue o motor. Troque o óleo do motor e substitua o filtro.
 10. Aqueça o motor e verifique todos os medidores antes de aplicar carga no motor.
 11. No primeiro dia de funcionamento após o armazenamento, faça uma verificação geral do motor para detectar a existência de vazamentos e verifique se todos os medidores operam corretamente.

NOTA: Se usar misturas de BioDiesel após armazenagem prolongada, a frequência de entupimento do filtro de combustível pode aumentar inicialmente.

ZE59858,00002D9 -54-27MAY25-1/1

Especificações

Especificações Gerais de Motores OEM

Item	UNIDADE DE MEDIDA	3029HFC03 3029HFG03
Dados Gerais		
Número de Cilindros		3
Orifício	mm (")	106,5 (4.2)
Curso	mm (")	110 (4.3)
Deslocamento	l (cu in.)	2,9 (177)
Taxa de Compressão		16,9:1
Aspiração		Turboalimentado
Ordem de Ignição do Motor		1-2-3
Válvulas por Cilindro		1 Admissão 1 Escape
Folga da Válvula (Fria)	mm (")	Admissão — 0,35 (0.014) Escape — 0,45 (0.018)
Dimensões Físicas		
Comprimento	mm (")	715 (28.1)
Largura	mm (")	596 (23.5)
Altura	mm (")	956 (37.6)
Peso	kg (lb.)	400 (882)
Dados de Desempenho		
Potência e Rotação Nominais	Consulte <u>Especificações de Valor Nominal da Potência e da Rotação do Motor</u> na Seção Especificações.	
Sistema de Lubrificação		
Capacidade de Enchimento de Óleo do Cârtter	Consulte <u>Quantidades de Enchimento de Óleo do Cârtter do Motor</u> na seção Especificações.	
Pressão do Óleo à Rotação Nominal	kPa (Bar) (psi)	357 (3,57) (52)
Pressão de Óleo em marcha lenta (Mínima)	kPa (Bar) (psi)	254 (2,54) (37)
Sistema de Arrefecimento		
Temperatura de Início de Abertura do Termostato	°C (°F)	83 (181)
Temperatura do Termostato Totalmente Aberto	°C (°F)	95 (203)
Tampa de Pressão do Radiador Recomendada	kPa (Bar) (psi)	125 (1.25) (18)
Sistema de combustível		
Nível da ECU		L23
Tipo de Injeção de Combustível		HPCR
Filtro de Combustível Primário		5 microns
Sistema Elétrico		
Capacidades da Bateria Sistema de 12 V	CCA	640
Capacidades da Bateria Sistema de 24 V	CCA	570
Sistema Pneumático		

Continua na próxima página

ZE59858,000006C -54-23SEP14-1/2

Especificações

Item	UNIDADE DE MEDIDA	3029HFC03 3029HFG03
Restrição Máxima da Admissão de Ar	kPa (Bar) (psi)	3,0 (0,03) (0.44)
Contrapressão Máxima de Escape	kPa (Bar) (psi)	7,5 (0,075) (1.09)

ZE59858,000006C -54-23SEP14-2/2

Potências Nominais do Motor e Especificações do Sistema de Combustível

NOTA: As potências nominais são para motores sem o efeito de arrasto do ventilador de arrefecimento ou acessórios como compressores de ar.

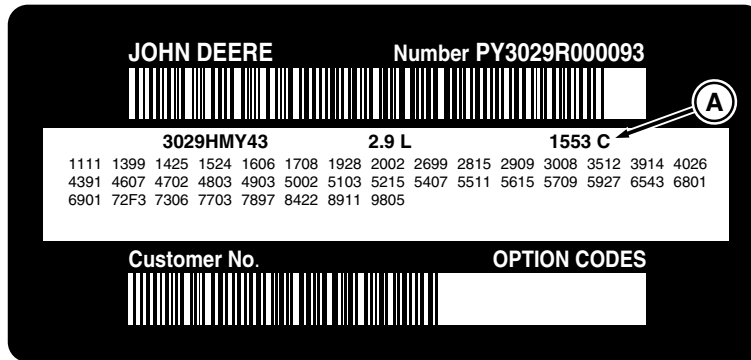
NOTA: As rotações do motor indicadas estão pré-ajustadas conforme as especificações da

fábrica. A rotação em marcha lenta pode ser reajustada de acordo com a aplicação necessária para o veículo específico. Consulte o manual técnico do operador para informar-se sobre as rotações do motor que são diferentes das definidas na fábrica.

Modelo do motor	Códigos de Opção do Software Eletrônico	Tensão do Sistema V	Classificação de Potência em Rotação Nominal kW (hp)	Rotação nominal (RPM)
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 -54-10MAR15-1/1

Quantidades de enchimento do óleo do cárter do motor



RG24034—UN—06AUG13

A—Código Base do Motor

Para identificar o código da opção para a quantidade de enchimento com óleo, consulte a etiqueta com o código da opção do motor fixada na tampa do braço oscilante. Os dois primeiros dígitos do código (19) identificam o grupo de opção do cárter. Os dois últimos dígitos de cada código identificam o óleo do cárter específico do seu motor.

A tabela a seguir apresenta as quantidades de abastecimento de óleo do cárter do motor:

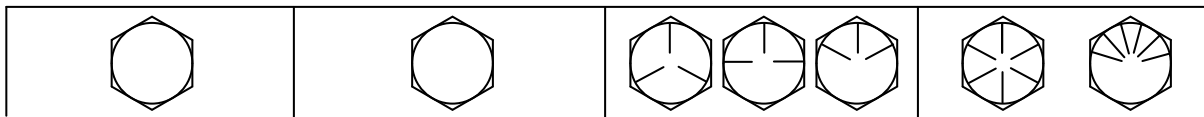
Código de Opção do Cárter	Capacidade de Óleo do Cárter
19GN	8,5 l (9,0 qt.)
19ER	8,5 l (9,0 qt.)

NOTA: A capacidade do óleo do cárter pode variar ligeiramente da quantidade indicada. **SEMPRE** abasteça o cárter até as marcas tracejadas na vareta. **NÃO** encha em excesso.

KP41357,00000A1 -54-06NOV20-1/1

Valores em Polegadas de Torque de Parafusos Unificados

TS1671 —UN—01MAY03



Tamanho do Parafuso	SAE Grau 1				SAE Grau 2 ^a				SAE Grau 5, 5.1 ou 5.2				SAE Grau 8 ou 8.2			
	Lubrificado ^b		Seco ^c		Lubrificado ^b		Seco ^c		Lubrificado ^b		Seco ^c		Lubrificado ^b		Seco ^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.-p-és	Nm	lb.-p-és
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.-p-és	Nm	lb.-p-és				
3/8	13,5	120	17,5	155	22	194	27	240	35	26	44	32,5	49	36	63	46
			Nm	lb.-p-és	Nm	lb.-p-és	Nm	lb.-p-és								
7/16	22	194	28	20,5	35	26	44	32,5	56	41	70	52	80	59	100	74
	Nm	lb.-p-és														
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

Os valores de torque listados são apenas de uso geral, baseados na resistência dos parafusos. NÃO use esses valores se um valor de torque ou procedimento de aperto diferente for fornecido para uma aplicação específica. Para inserts plásticos ou contraporcas de aço crimpadas, para elementos de fixação de aço inoxidável ou para porcas em parafusos-U, consulte as instruções de aperto para aplicações específicas. Os parafusos de cisalhamento são projetados para falhar sob cargas determinadas. Sempre substitua os parafusos de cisalhamento por outros de grau idêntico.

As peças de fixação devem ser substituídas por uma de classe de propriedade igual ou superior. Se forem utilizados fixadores de grau maior, aperte-os de acordo com a resistência do original. Certifique-se de que as roscas dos fixadores estejam limpas e de ter iniciado devidamente o acoplamento das roscas. Quando possível, lubrifique as peças de fixação simples ou zincadas, exceto as contraporcas, as porcas e os parafusos das rodas, a menos que sejam fornecidas instruções diferentes para aplicações específicas.

^aO grau 2 aplica-se aos parafusos sextavada (não pinos sextavados) com até 6 in. (152 mm) de comprimento. A Classificação 1 se aplica a parafusos sextavados maiores que 6" (152 mm) de comprimento, e para todos os outros tipos de parafusos de qualquer comprimento.

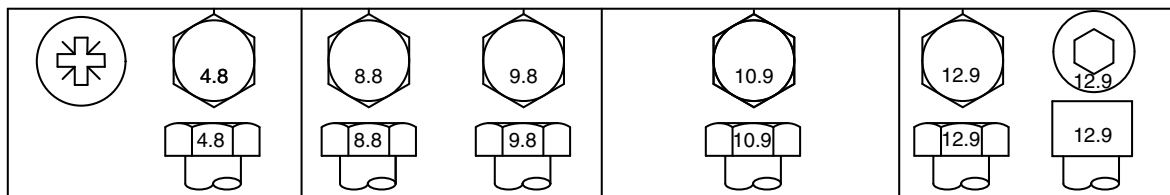
^b"Lubrificado" significa coberto com lubrificante como óleo de motor, fixadores com tratamentos de óleo e fosfato ou fixadores de 7/8 in. e maiores com revestimento de flocos de zinco JDM F13C, F13F ou F13J.

^c"Sem lubrificação" significa galvanizado ou simples sem qualquer lubrificação, ou fixadores de 1/4 in. a 3/4 in. com revestimento de flocos de zinco JDM F13B, F13E ou F13H.

DX,TORQ1 -54-12JAN11-1/1

Valores Métricos de Torque de Parafusos

TS1670 —UN—01MAY03



Tamanho do Parafuso	Classe 4.8				Classe 8.8 ou 9.8				Classe 10.9				Classe 12.9			
	Lubrificado ^a		Seco ^b		Lubrificado ^a		Seco ^b		Lubrificado ^a		Seco ^b		Lubrificado ^a		Seco ^b	
	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	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
									Nm	lb.-p-és	Nm	lb.-p-és	Nm	lb.-p-és	Nm	lb.-p-és
M8	11,5	102	14,5	128	22	194	27,5	243	32	23,5	40	29,5	37	27,5	47	35
			Nm	lb.-p-és	Nm	lb.-p-és	Nm	lb.-p-és								
M10	23	204	29	21	43	32	55	40	63	46	80	59	75	55	95	70
	Nm	lb.-p-és														
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

Os valores de torque listados são apenas de uso geral, baseados na resistência dos parafusos. NÃO use esses valores se um valor de torque ou procedimento de aperto diferente for fornecido para uma aplicação específica. Para fixadores de aço inoxidável ou para porcas de parafuso em U, consulte as instruções de aperto para a aplicação específica. Aperte os insertos plásticos ou as contraporcas de aço do tipo cravado girando a porca com o torque seco da tabela, exceto se forem dadas instruções diferentes para uma determinada aplicação.

Os parafusos de cisalhamento são projetados para falhar sob cargas predeterminadas. Sempre substitua os parafusos de cisalhamento por outros de classe de propriedade idêntica. Substitua os fixadores por outros do mesmo grau ou de classe de propriedade superior. Se forem usados fixadores de classe superior, aperte-os somente com o torque do original. Certifique-se de que as rosas dos fixadores estejam limpas e de ter iniciado devidamente o acoplamento das rosas. Quando possível, lubrifique as peças de fixação simples ou zincadas, exceto as contraporcas, as porcas e os parafusos das rodas, a menos que sejam fornecidas instruções diferentes para aplicações específicas.

^a"Lubrificado" significa coberto com lubrificante como óleo de motor, fixadores com tratamentos de óleo e fosfato ou fixadores M20 e maiores com revestimento de flocos de zinco JDM F13C, F13F ou F13J.

^b"Sem lubrificação" significa zincado ou simples sem qualquer lubrificação, ou fixadores M6 a M18 com revestimento de flocos de zinco JDM F13B, F13E ou F13H.

DX,TORQ2 -54-12JAN11-1/1

Registros de Lubrificação e Manutenção

Utilização dos Registros de Lubrificação e Manutenção

Consulte a seção Lubrificação e Manutenção específica para obter informações detalhadas sobre os procedimentos de manutenção.

1. Mantenha um registro do número de horas de funcionamento do seu motor fazendo regularmente a leitura do horímetro.
2. Verifique o registro regularmente para saber o momento em que o seu motor necessita de manutenção.
3. EFETUE TODOS os serviços indicados em uma seção de intervalo. Anote o número de horas (dos seus registros de serviços) e a data nos espaços

fornecidos. Para obter uma lista completa de todos os pontos a serem efetuados e os intervalos de serviço necessários, recorra ao quadro de consulta rápida próximo do início da seção "Lubrificação e Manutenção".

IMPORTANTE: As recomendações de manutenção abordadas neste manual destinam-se a acessórios fornecidos pela John Deere. Siga as recomendações de manutenção do fabricante para executar a manutenção em equipamentos acionados por um motor que não seja fornecido pela Deere.

KP41357,00000A9 -54-04DEC20-1/1

Manutenção Diária (Pré-partida)

- Verificar nível do óleo do motor.
- Verifique o nível do líquido de arrefecimento.
- Verifique o ventilador, o alternador e as correias de acionamento.

- Verifique os filtros de combustível/câmaras de água.
- Verifique a válvula de descarga de poeira do purificador de ar e o indicador de restrição do filtro de ar, se equipada.
- Execute uma inspeção visual em volta da máquina.

ZE59858,00002CE -54-06DEC13-1/1

Manutenção de 250 Horas ou 12 Meses

- Substitua os elementos do filtro de combustível.

Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									

RK80614,0000536 -54-12DEC14-1/1

Manutenção de 500 Horas ou 12 Meses

- Faça manutenção do extintor de incêndio.
- Faça manutenção da bateria.
- Troque o óleo e o filtro do motor.¹
- Substitua os elementos do filtro de combustível.²
- Inspeção a bomba de líquido de arrefecimento.
- Verifique o sistema de ventilação do cárter aberto.
- Verifique os suportes do motor.
- Verifique o desgaste da correia em V.
- Verifique o Sistema de Admissão de Ar.
- Verifique a conexão elétrica do aterramento do motor.
- Verifique o sistema de arrefecimento.
- Teste de pressão do sistema de arrefecimento.
- Verifique as rotações do motor.

Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									

¹Os intervalos de serviço dependem do teor de enxofre do combustível diesel, da capacidade do cárter de óleo e do óleo e do filtro utilizados. (Veja ÓLEO DO MOTOR DIESEL E INTERVALOS DE SERVIÇOS NO FILTRO na Seção "Combustíveis, Lubrificantes e Líquido de Arrefecimento".)

²Para aplicações com filtros de combustível duplos, substitua a cada 500 horas de operação.

KP41357,00000AA -54-04DEC20-1/1

1200 Horas

- Verificação e Ajuste da Folga da Válvula do Motor.

Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									

ZE59858.0000070 -54-19SEP14-1/1

Manutenção de 1500 Horas ou 24 Meses

- Troca do Filtro da OCV (Ventilação do Cáster Aberto).

Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									

ZE59858.0000071 -54-19SEP14-1/1

Manutenção de 6000 Horas ou 72 Meses

- Lave e reabasteça o sistema de arrefecimento.
- Teste os termostatos.

Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									

ZE59858,0000072 -54-17APR14-1/1

Manutenção Conforme Necessário

- Drene a água do filtro de combustível.
- Sangre o sistema de combustível.
- Adicione líquido de arrefecimento.
- Guia de Limpeza Antes da Partida.
- Faça a manutenção/substituição do filtro de ar.

- Limpe o filtro de escape.¹²
- Substitua a correia do ventilador.
- Verifique os fusíveis.
- Verifique a fiação e conexões elétricas.
- Verifique o compressor de ar (se equipado).

Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									
Horas									
Data									

¹A manutenção efetiva deve ocorrer quando a luz indicadora no painel acender ou conforme indicação no indicador de diagnóstico.

²Para algumas aplicações, a limpeza do DPF não é aplicável. O DPF precisa ser substituído se o indicador de nível de cinzas e fuligem for mostrado.

KP41357,00000AB -54-04DEC20-1/1

Garantia

Garantia John Deere para Aplicações OEM

Visão Geral

Esta seção aborda os motores John Deere comercializados em produtos fabricados por outras companhias ou suas afiliadas e reaplicação de motores John Deere em todas as aplicações. Esta é a garantia original aplicável ao motor como entregue ao comprador de varejo na data ou depois de 1º de maio de 2010. As informações a seguir referem-se à garantia e ao serviço em garantia.

NOTA: “John Deere” significa a John Deere Sistemas de Potência no que diz respeito aos usuários nos Estados Unidos, John Deere Canada ULC no que diz respeito aos usuários no Canadá e Deere & Company ou suas subsidiárias responsáveis pela fabricação dos equipamentos John Deere em outros países onde se encontra o usuário.

Registre imediatamente o motor on-line em <https://warrantyregistration.deere.com/WarrantyReg/web/WarrantyReg>.

Quando o Serviço em Garantia For Necessário

Em caso de necessidade, o distribuidor mais próximo está à disposição com peças genuínas e pessoal treinado e equipado. Se seguir o Manual do Operador entregue com o motor/máquina não for suficiente para corrigir um problema no motor, entre em contato com o distribuidor de serviço John Deere mais próximo para obter assistência. Os concessionários de serviço do motor autorizados podem ser encontrados em: <https://www.deere.com/> ou <https://www.deere.ca/> (clique em "Encontrar um Concessionário").

NOTA: Ao solicitar o serviço em garantia, o comprador deve estar preparado a comprovar de que o motor está dentro do período de garantia.

As informações a seguir são sempre necessárias: Número de série do motor, data de entrega, proprietário do motor, nome e localização do distribuidor e a pessoa de contato específica, data do contato, natureza do problema no motor e o resultado do contato com o distribuidor de serviço.

Dado que, normalmente, é o concessionário contatado quem no final prestará o serviço requerido, é sempre útil manter uma relação comprador-vendedor de respeito mútuo desde o início.

Notificação de Privacidade

Sua privacidade é importante para a John Deere. Nós coletamos, usamos e divulgamos suas informações pessoais de acordo com os termos de privacidade da John Deere. Por exemplo, coletamos, usamos e divulgamos informações pessoais referentes a você para fornecer os produtos e serviços solicitados, nos comunicar com o cliente (exemplos incluem a garantia e programas de melhoria de produtos) e atender às

exigências legais e de segurança e para fins de marketing e promocionais. Algumas vezes, nossos parceiros comerciais, concessionários e afiliados à John Deere podem utilizar suas informações pessoais em trabalhos executados a nosso pedido. Para obter todos os detalhes sobre seus direitos de privacidade e para obter uma cópia da Política de Privacidade da John Deere, visite nosso site em <https://www.deere.com/> ou <https://www.deere.ca/>.

Duração da Garantia

Salvo se indicado de outra forma por escrito, a John Deere fornece a seguinte garantia para o primeiro comprador de varejo e cada comprador subsequente (se a compra for efetuada antes do vencimento da garantia aplicável) de cada motor fora de estrada novo John Deere comercializado como parte de um produto fabricado por outra empresa que não a John Deere ou suas afiliadas e de cada motor John Deere usado em aplicação motor substituto fora de estrada:

- 12 meses, horas de uso ilimitadas, ou
- 24 meses e antes da acumulação de 2000 horas de uso

NOTA: Na falta de um horímetro funcional, as horas de uso serão determinadas com base em 12 horas de uso por dia de calendário.

Cobertura da Garantia

Todas as peças garantidas pela John Deere e componentes de motores John Deere que, quando entregues ao comprador, estiverem com defeitos de material e/ou mão de obra, serão reparados ou substituídos, a critério da John Deere, sem custo para peças ou mão de obra de reparação do motor, incluindo custos razoáveis de mão de obra para remover e reinstalar peças ou componentes que não sejam do motor do equipamento em que o motor está instalado e, quando necessário, custos razoáveis para remoção e reinstalação do motor, se tal defeito aparecer dentro do período de garantia, contado a partir da data de entrega ao primeiro cliente de varejo.

Garantia de Emissões

As garantias de emissões constam no Manual do Operador que acompanha o motor/a máquina.

Obter Serviço de Garantia

O serviço de garantia deve ser executado por uma oficina de serviços de motor John Deere local antes do vencimento da garantia. Uma oficina de serviços autorizada é um distribuidor de motores John Deere, um concessionário de serviços de motores John Deere ou um concessionário de equipamentos John Deere que venda e faça manutenção de um motor do tipo coberto por esta garantia. Oficinas de serviços autorizadas usarão somente peças ou componentes novos ou remanufaturados fornecidos ou aprovados pela John Deere.

Pontos de serviços autorizados podem ser encontrados utilizando o localizador de concessionários em www.johndeere.com ou pelo telefone 1-800-JDENGINE (800-533-6446).

No momento da requisição do serviço de garantia, o proprietário deve estar preparado para apresentar comprovantes da data de entrega do motor.

A John Deere reembolsa oficinas de serviços autorizadas por despesas limitadas de deslocamento decorrentes de reparos de serviços de garantia em aplicações não John Deere quando o deslocamento é efetivamente realizado. Entre em contato com seu concessionário de serviços autorizado local para os limites atuais de reembolso por deslocamento. Se as distâncias e os tempos de deslocamento estiverem acima do que é reembolsado pela John Deere, a oficina de serviços cobrará a diferença do proprietário.

Oficinas de serviços autorizadas usarão somente peças ou componentes novos ou remanufaturados fornecidos ou aprovados pela John Deere.

NOTA: Os locais de serviço do motor autorizados estão listados na Internet em <https://www.deere.com/> ou <https://www.deere.ca/> (clique em "Encontrar um Concessionário").

No momento da requisição do serviço de garantia, o proprietário deve estar preparado para apresentar comprovantes da data de entrega do motor.

A John Deere reembolsa oficinas de serviços autorizadas por despesas limitadas de deslocamento decorrentes de reparos de serviços de garantia em aplicações não John Deere quando o deslocamento é efetivamente realizado. O limite, a partir da data de publicação deste manual, é de US\$ 400,00 (US\$ 500,00 se for motor marítimo) ou equivalente. **Se as distâncias e os tempos de deslocamento estiverem acima do que é reembolsado pela John Deere, a oficina de serviços cobrará a diferença do proprietário.**

Exclusões da Garantia

As obrigações da John Deere não são aplicáveis a componentes e acessórios que não sejam fornecidos nem instalados pela John Deere ou às falhas causadas por estes itens, exceto quando exigido por lei.

Responsabilidades do Proprietário

O custo da depreciação e manutenção normal.

Limpeza periódica do Filtro de Exaustão de Diesel.

Consequências de negligência, uso indevido ou acidente envolvendo o motor; aplicação, instalação ou armazenamento inadequado do motor.

Consequências de serviço executado por outros que não os agentes autorizados a executar serviços de garantia;

se tal serviço, segundo juízo da John Deere, tiver afetado negativamente o desempenho ou confiabilidade do motor.

Consequências de qualquer alteração ou modificação do motor não aprovada pela John Deere, incluindo, mas não limitada a, violação dos sistemas de distribuição de ar e de combustível.

Consequências de combustíveis, lubrificantes ou líquido de arrefecimento que não estejam de acordo com as especificações e requisitos listados no Manual do Operador.

Os efeitos da negligência com o sistema de arrefecimento manifestados na cavitação da camisa do cilindro ou bloco de cilindros ("corrosão", "erosão", "eletrolise").

Qualquer mão de obra extra ou Premium requisitada pelo proprietário.

Custos de transporte do motor ou equipamento em que o motor está instalado de e para o local em que o serviço de garantia é executado, se tais custos excederem o valor máximo pagável para o ponto de serviços caso o serviço de garantia fosse executado no local do motor.

Custos decorrentes da obtenção de acesso ao motor; isto é, lidar com barreiras físicas como muros, cercas, pisos, conveses ou estruturas similares que impeçam o acesso ao motor, aluguel de guindastes ou similares, ou construção de rampas, elevadores ou estruturas protetoras para remoção e reinstalação do motor.

Custos incidentais de deslocamento incluindo refeições, acomodações e similares.

Custos de oficinas de serviços decorrentes da solução ou tentativa de solução de problemas não cobertos pela garantia.

Serviços executados por outros que não um concessionário de serviços de motor autorizado John Deere, salvo se exigido por lei.

Custos cobrados por concessionários por inspeção e colocação em operação inicial do motor, consideradas desnecessárias pela John Deere quando as instruções de operação e manutenção que acompanham o motor forem seguidas.

Custos de serviços de tradução e interpretação.

Limpeza periódica do Filtro de Exaustão de Diesel.

A John Deere não se responsabiliza pelo custo da limpeza do Filtro de Partículas de Diesel ou Filtro de Exaustão, exceto se:

- A necessidade de limpeza resultou de falha de uma peça coberta pela Garantia de Produto Padrão ou Garantia Estendida do motor, ou
- O motor localiza-se na Califórnia e a necessidade da limpeza resultou de uma falha coberta sob as leis de emissões CARB aplicáveis.

Nenhuma Representação ou Garantia Implícita

Onde permitido por lei, nem a John Deere, nem qualquer de suas afiliadas, oferece quaisquer compromissos, garantias, condições, representações ou promessas, expressas ou implícitas, verbais ou por escrito, em relação à não ocorrência de qualquer defeito, ou à qualidade ou desempenho dos seus motores, que não sejam aquelas expressas aqui, e **NÃO OFERECE QUALQUER GARANTIA IMPLÍCITA OU CONDIÇÕES DE COMERCIALIZABILIDADE OU ADEQUAÇÃO**, exceto as dispostas pelo Código Comercial Uniforme ou por qualquer Lei de Vendas de Bens ou qualquer outra legislação. Esta exclusão inclui termos essenciais. Em nenhuma hipótese um concessionário de serviços de motores ou distribuidor de motores John Deere, concessionário de equipamentos John Deere, a John Deere ou qualquer empresa afiliada à John Deere será responsável por danos ou lesões incidentais ou decorrentes, incluindo, mas não limitado a, perda de lucros, perda de safra, locação de equipamento substituto ou outras perdas comerciais, danos ao equipamento em que o motor está instalado ou por danos sofridos pelo proprietário resultantes de violações essenciais de contrato ou violação de termos essenciais, salvo se tais danos ou lesões forem causados por negligência evidente ou atos intencionais das partes mencionadas.

Limitação de Reparações

As reparações expressas nesta garantia são reparações exclusivas ao proprietário relacionadas com o desempenho de, ou qualquer violação de compromisso, condição ou garantia de motores novos John Deere. Caso a garantia acima não corrija os problemas de desempenho causados ao proprietário decorrentes de defeitos na mão de obra e/ou materiais, a reparação exclusiva ao proprietário será limitada ao pagamento, pela John Deere, de danos efetivos em um valor que não exceda o custo depreciado do produto.

Nenhuma Garantia do Vendedor

Nenhuma pessoa ou entidade outra que não a John Deere, que venda o motor ou o produto em que o motor está instalado, oferece qualquer compromisso ou garantia por conta própria de qualquer motor garantido pela John Deere, salvo se entregar ao proprietário um certificado por escrito com um compromisso específico ao motor, caso este que não acarretará qualquer obrigação da John Deere com o proprietário. Nenhum fabricante original de equipamento, distribuidor de motor ou equipamento, concessionário de motor ou equipamento, nem qualquer outra pessoa ou entidade, tem autoridade para fazer quaisquer representações ou promessas em nome da John Deere, nem para modificar de qualquer modo os termos e limitações desta garantia.

Garantia de Peças de Substituição

As peças e componentes da John Deere e da John Deere Reman (excluindo os motores de substituição) instaladas

durante o serviço do motor em garantia são garantidos pelo período de garantia restante do motor ou o pelo termo de garantia aplicável à peça de serviço instalada, o que for maior. Um motor novo ou remanufaturado que substitua um motor que falhou durante a garantia é garantido por 90 dias ou pelo período de garantia restante do motor original, o que for maior.

Transferência da Garantia

O restante da garantia original do motor e a garantia relacionada ao controle as emissões podem ser transferidos para um proprietário subsequente do motor. O cartão de Transferência de Garantia do Motor deve ser usado para informar a John Deere da transferência. Se o cartão não estiver disponível, entre em contato com seu Distribuidor ou envie as informações a seguir para a Administração de Garantia da JDPS pelo e-mail Diesel-US@JohnDeere.com.

1. O número de série completo de 13 caracteres do motor.
2. O nome e endereço de correspondência do comprador original.
3. Data de entrega ao comprador original.
4. Horário no momento da transferência.
5. Data de transferência para o novo proprietário.
6. Nome e endereço postal do novo proprietário.
7. Como o motor/trem de acionamento estão sendo usados, isto é, que equipamento alimentam, pelo fabricante e modelo.
8. Equipamento que alimenta, pelo fabricante e modelo.

Garantia Estendida Adquirida

Pode-se adquirir garantia estendida para a maioria dos motores em muitas regiões do mundo. Os distribuidores de motores John Deere, distribuidores de equipamentos e distribuidores dos fabricantes que utilizam motores John Deere em seus produtos têm os detalhes. A John Deere também pode ser contatada através do fax 1-309-749-0816 nos Estados Unidos ou através do fax 33.2.38.84.62.66 na Europa.

Garantias para Emissões

As garantias para emissões encontram-se no Manual do Operador fornecido com o motor/máquina. **Advertência: Estatutos que prevêm graves penalidades pela adulteração de controles de emissões podem ser aplicáveis no local do usuário.)** A John Deere também pode ser contatada através do fax 1-309-749-0816 nos Estados Unidos ou através do fax 33.2.38.84.62.66 na Europa.

Requisitos Locais para Garantias

Garantias requeridas por estatutos locais serão fornecidas pelo vendedor.

Códigos de Opções (Configuração de Fabricação do Motor)

Quando precisar de peças de reposição do motor, o distribuidor de serviço John Deere autorizado precisará saber os "Códigos de Opções" correspondentes para o seu motor. A etiqueta dos códigos de opções do motor fixada na tampa do braço do balancim pode danificar-se com o tempo. Registrando o código de quatro dígitos quando o motor é novo e guardando este manual onde possa ser encontrado quando peças forem necessárias, pode-se assegurar que o pedido de peças e serviços será mais rápido e exato. Consulte Códigos de Opção do Motor na Seção 01.

Se houver alguma dúvida sobre um código de opção de motor, anote o número de série do motor e ligue para 1-800-JDENGINE dos EUA ou Canadá, envie um fax para o número 1-309-749-0816 nos EUA ou envie um e-mail para diesel-us@johndeere.com, aos cuidados de: Warranty Administration (Administração da Garantia); ou envie um fax para o número 33.2.38.84.62.66 na Europa ou envie um e-mail para saranservice@johndeere.com.

Registrar o Motor para Garantia

É importante preencher e enviar o formulário de Registro da Garantia de Motor John Deere (corte a folha que se

encontra neste manual). A John Deere não se negará a prestar serviços em garantia dentro do período de garantia se o motor não tiver sido registrado. No entanto, registrar seu motor assegura ao distribuidor de serviços que o motor está dentro do período de garantia.

A internet é a forma mais fácil de registrar o motor. Vá para o site <https://www.johndeere.com/enginewarranty>. Você pode usar a folha neste manual para coletar as informações necessárias para fazer o registro a garantia.

NOTA: As informações fornecidas através do formulário devem estar legíveis!

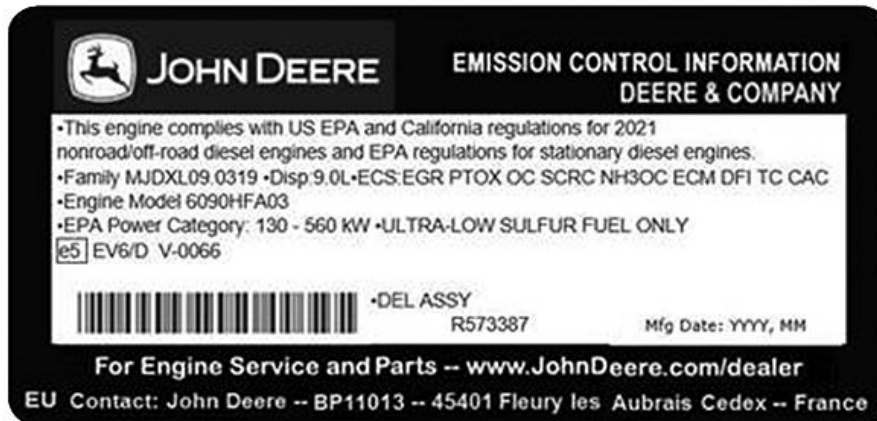
É preferível datilografar, mas relatórios escritos à mão que sejam legíveis são aceitáveis. Devem ser usados blocos numéricos e letras do alfabeto romano. Por exemplo: 1,2,3,4 e A, B, C, D.

Todas as informações solicitadas devem ser fornecidas. Muitas dessas informações contribuem para a elaboração de relatórios inclusive aqueles solicitados por governos.

O número de telefone ou e-mail do comprador permite que a John Deere entre em contato quando houver dúvidas sobre o registro. O comprador deve assinar e datar o formulário.

CM22194,00011A1 -54-21AUG25-4/4

Etiqueta de Certificação do Sistema de Controle de Emissões



Etiqueta de Emissões do Motor

⚠ CUIDADO: A interferência no controle de emissão de poluentes pode implicar severas penalidades ao usuário ou concessionário.

A garantia de emissões de poluentes refere-se apenas aos motores comercializados pela John Deere e certificados pela United States Environmental Protection Agency (EPA) (Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos) e/ou pela California Air Resources Board (CARB) (Comissão de Recursos do Ar da Califórnia) e utilizados nos Estados Unidos e no Canadá em equipamentos fora de estrada. A presença de uma etiqueta de emissões de poluentes como a mostrada significa que o motor foi certificado pelas normas EPA e/ou CARB. As garantias EPA e CARB aplicam-se somente aos motores novos que possuam a etiqueta de certificação afixada no motor e vendidos conforme especificado acima nas áreas geográficas. A presença de um número da UE significa que o motor foi certificado pelos países da União Europeia através do Regulamento (UE) 2016/1628 e da legislação suplementar. As garantias de emissões de poluentes EPA e/ou CARB não se aplicam aos países da UE.

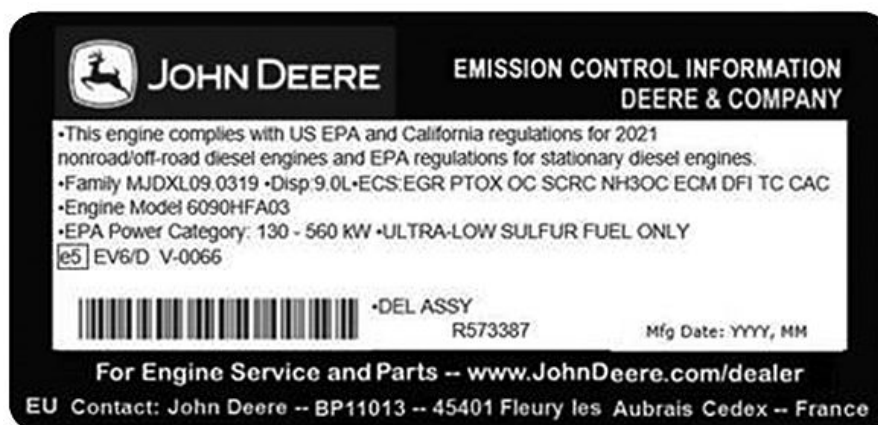
A etiqueta de emissões contém o ano de regulamentação a que se aplicam as normas EPA e/ou CARB dos EUA. O ano de regulamentação determina qual declaração de garantia é aplicável ao motor. Consulte "Declaração de Garantia de Controle de Emissões Fora de Estrada EPA—Ignição por Compressão" e "Declaração de Garantia de Controle de Emissões Fora de Estrada CARB—Ignição por Compressão". Para mais declarações de garantia do ano de regulamentação, consulte www.JohnDeere.com ou entre em contato com o concessionário de serviços John Deere mais próximo para obter assistência.

Leis do(s) Sistema(s) de Controle de Emissões

As agências dos EUA EPA e CARB da Califórnia proíbem a remoção ou a qualificação de inoperante de qualquer dispositivo ou elemento do projeto instalado sobre ou dentro dos motores/equipamentos que estiverem de acordo com as normas de emissões aplicáveis, antes ou após a venda e a entrega dos motores/equipamentos ao comprador final.

DX,EMISSIONS,LABEL -54-05FEB21-1/1

RG33429 —UN—04FEB21

Emissões de Dióxido de Carbono (CO₂)

AMOSTRA - Etiqueta de Emissões do Motor

Para identificar a saída de dióxido de carbono (CO₂), localize a etiqueta de emissões do motor. Encontre a família apropriada na etiqueta de emissões e consulte a tabela.

NOTA: A primeira letra do número de família não é utilizada para identificação da família na tabela.

Família da Etiqueta de Emissões	Resultado de CO ₂
_JDXL02.9323	952 g/kW-hr
_JDXL02.9327	784 g/kW-hr
_JDXL04.5337	819 g/kW-hr
_JDXL04.5338	682 g/kW-hr
_JDXL04.5304	1004 g/kW-hr
_JDXN04.5174	792 g/kW-hr
_JDXL06.8324	720 g/kW-hr
_JDXL06.8328	683 g/kW-hr
_JDXL06.8336	701 g/kW-hr
_JDXN06.8175	771 g/kW-hr
_JDXL09.0319	646 g/kW-hr
_JDXL09.0325	695 g/kW-hr
_JDXL09.0329	657 g/kW-hr
_JDXL09.0333	650 g/kW-hr
_JDXL13.5326	684 g/kW-hr
_JDXL13.6320	651 g/kW-hr
_JDXL13.5340	632 g/kW-hr
_JDXL18.0341	683 g/kW-hr
_JDXL18.0342	687 g/kW-hr
F28	870 g/kW-hr
F32	710 g/kW-hr
F33	677 g/kW-hr

Essa medição de CO₂ resulta dos testes durante um ciclo de teste fixo em condições de laboratório de um motor (pai) representativo do tipo de motor (família do motor) e não implica ou expressa qualquer garantia do desempenho de um motor específico.

Continua na próxima página

DX,EMISSIONS.CO2 -54-23JUN23-1/2

RG33429 —UN—04FEB21

Especificação de garantia de controle de emissões de carbono fora de estrada EPA - ignição por compressão

DXLOGOV1 —UN—28APR09



JOHN DEERE

ESPECIFICAÇÃO DE GARANTIA DO CONTROLE DE EMISSÕES PARA CANADÁ E EUA SEUS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DE GARANTIA

Para determinar se o motor John Deere se qualifica para as garantias adicionais expostas abaixo, procure a etiqueta de "informações de controle de emissões" localizada no motor. Se o motor for operado nos EUA ou Canadá e a etiqueta de informações do controle de emissões afirmar: "Este motor cumpre as normas US EPA para motores diesel estacionários e fora de estrada", ou "Este motor está em conformidade com as normas de ignição por compressão US EPA", consulte as "Especificações de Garantia de Controle de Emissões para Canadá e EUA". Se o motor for operado na Califórnia e a etiqueta do motor afirma: "Este motor cumpre as normas US EPA e CARB para motores diesel fora de estrada", ou "Este motor está em conformidade com as normas de emissões para ignição por compressão fora de estrada da Califórnia e US EPA", também consulte as "Especificações de Garantia de Controle de Emissões da Califórnia".

As garantias declaradas neste certificado referem-se somente a peças e componentes relacionados a emissões do seu motor. A garantia do motor completa, menos as peças e componentes relacionados a emissões, é fornecida separadamente. Em caso de dúvidas sobre seus direitos e responsabilidades de garantia, entre em contato com a John Deere no 1-319-292-5400.

RESPONSABILIDADE DA GARANTIA DA JOHN DEERE

A John Deere garante ao comprador final e a cada comprador subsequente que este motor diesel fora de estrada, incluindo todas as peças relacionadas ao seu sistema de controle de emissões, foi projetado, fabricado e equipado para cumprir, à época da venda, com a seção 213 do Clean Air Act e está livre de defeitos de materiais e de mão de obra, os quais poderiam impedir que o motor estivesse de acordo com as normas US EPA aplicáveis, por um período de cinco anos a contar da data de entrega do motor a um comprador final, ou 3000 horas de operação, o que ocorrer primeiro.

Onde houver condições cobertas pela garantia, a John Deere irá reparar ou substituir, segundo critério próprio, qualquer peça ou componente com defeito de materiais ou mão de obra que faça o motor aumentar as emissões de qualquer poluente regulado, dentro do período especificado da garantia sem custos para o cliente, incluindo despesas relacionadas ao diagnóstico e reparo ou troca de peças relacionadas a emissões. A cobertura de garantia está sujeita às limitações e exclusões aqui expostas. Os componentes relacionados a emissões incluem peças do motor desenvolvidas para controlar emissões relacionadas ao seguinte:

Sistema de indução de ar	Dispositivos de pós-tratamento
Sistema de combustível	Válvulas de ventilação do cárter
Sistema de Ignição	Sensores
Sistemas de recirculação dos gases de escape	Unidades de controle eletrônico do motor

EXCLUSÕES DA GARANTIA DE EMISSÕES

A John Deere pode indeferir solicitações de garantia para falhas ou defeitos causadas por:

- Não execução dos requisitos de manutenção listados no manual do operador
- Uso de motor/equipamento de um modo para o qual não foi projetado
- Abuso, negligência, manutenção indevida ou modificações não aprovadas
- Acidentes pelos quais não tem responsabilidade ou atos Divinos

O motor a diesel fora de estrada é projetado para operar com combustível diesel conforme especificado pela seção Combustíveis, Lubrificantes e Líq. de Arrefecimento do manual do operador. O uso de qualquer outro combustível pode danificar o sistema de controle de emissões do motor/equipamento e não está aprovado para uso.

Na extensão permitida pela lei, a John Deere não se responsabiliza por danos a outros componente do motor causados por uma peça relacionada a emissões, salvo quando coberto pela garantia padrão.

ESTA GARANTIA É VÁLIDA SOBRE QUALQUER OUTRA GARANTIA, EXPRESSA OU IMPLÍCITA, INCLUINDO QUALQUER GARANTIA DE COMERCIALIZAÇÃO, OU DE ADEQUAÇÃO PARA UM FIM PARTICULAR. AS REPARAÇÕES SOB ESTA GARANTIA SE LIMITAM ÀS PROVISÕES DO MATERIAL E SERVIÇOS CONFORME ESPECIFICADO NESTE DOCUMENTO. ONDE PERMITIDO POR LEI, EM NENHUMA HIPÓTESE, A JOHN DEERE, QUALQUER CONCESSIONÁRIO, DISTRIBUIDOR DE MOTOR AUTORIZADO, OFICINA OU QUALQUER COMPANHIA SUA AFILIADA ASSUMIRÁ A RESPONSABILIDADE POR DANOS DECORRENTES OU INCIDENTAIS.

Emission_CI_EPA (18Dec09)

Continua na próxima página

DX,EMISSIONS,EPA -54-12DEC12-1/2



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)

DX,EMISSIONS,EPA -54-12DEC12-2/2

TS1721 —UN—15JUL13

Declaração de Garantia de Sistemas de Controle de Emissões Fora de Estrada CARB — Ignição por Compressão

Declaração de Garantia de Sistemas de Controle de Emissões de 2022 até 2024

DXLOGOV1 —UN—28APR09

**JOHN DEERE**

DECLARAÇÃO DE GARANTIA DO SISTEMA DE CONTROLE DE EMISSÕES PARA CALIFÓRNIA SEUS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DE GARANTIA

Para determinar se o motor John Deere qualifica-se para as garantias adicionais expostas abaixo, procure a etiqueta de "Informações de Controle de Emissões" localizada no motor. Se o motor for operado nos EUA ou Canadá e a etiqueta do motor afirmar: "Este motor está em conformidade com as normas US EPA para motores diesel estacionários e fora de estrada", ou "Este motor está em conformidade com as normas de motores diesel estacionários de emergência US EPA", consulte a "Declaração de Garantia de Sistemas de Controle de Emissões para Canadá e EUA." Se o motor for operado na Califórnia, e a etiqueta do motor afirmar: "Este motor está em conformidade com as normas US EPA e da Califórnia para motores diesel fora de estrada". Consulte também a "Declaração de Garantia de Sistemas de Controle de Emissões para a Califórnia". As garantias declaradas neste certificado referem-se somente a peças e componentes relacionados a emissões do seu motor. A garantia do motor completa, menos as peças e componentes relacionados a emissões, é fornecida separadamente. Em caso de dúvidas sobre seus direitos e responsabilidades de garantia, entre em contato com a John Deere no 1-319-292-5400.

DECLARAÇÃO DE GARANTIA DE SISTEMAS DE CONTROLE DE EMISSÕES PARA CALIFÓRNIA:

A California Air Resources Board (CARB) tem a satisfação de explicar a garantia dos sistemas de controle de emissões dos motores diesel fora de estrada entre 2022 e 2024. Na Califórnia, novos motores fora de estrada devem ser projetados, fabricados e equipados para cumprir as rigorosas normas antipoluição do Estado. A John Deere obriga-se a garantir o sistema de controle de emissões no seu motor para os períodos de tempo listados abaixo, desde que não haja abuso, negligência ou manutenção indevida do seu motor.

Seu sistema de controle de emissões pode incluir peças como o sistema de injeção de combustível e o sistema de indução de ar. Também pode incluir mangueiras, correias, conectores e outros conjuntos relacionados a emissões.

A John Deere garante ao comprador final e cada comprador subsequente que esse motor diesel fora de estrada foi projetado, fabricado e equipado para que esteja, no momento da venda, em conformidade com todos os regulamentos aplicáveis adotados pela CARB. A John Deere garante que esse motor não apresenta defeitos de materiais e fabricação que poderiam fazer com que as peças de garantia de emissões não fossem idênticas, no que concerne aos materiais, à peça descrita no aplicativo da John Deere para certificação por um período de cinco anos a partir da data em que o motor é entregue a um comprador final ou de 3,000 horas de operação, o que ocorrer primeiro. Isso se aplica a todos os motores classificados a 19 kW e mais. Na ausência de um dispositivo para contar as horas de uso, o motor será garantido por um período de cinco anos.

EXCLUSÕES DA GARANTIA DE EMISSÕES:

A John Deere pode indeferir solicitações de garantia para falhas causadas pelo uso de peças adicionais ou modificadas que não sejam isentas segundo os critérios da CARB. Uma peça modificada é uma peça não original destinada a substituir uma peça original relacionada a emissões que não tenha funcionalidade integralmente idêntica e que afete de alguma maneira as emissões. Uma peça adicional é qualquer peça não original que não seja uma peça modificada ou uma peça de reposição.

Em nenhuma hipótese, a John Deere, qualquer concessionário, distribuidor de motor autorizado, oficina ou qualquer companhia sua afiliada assumirá a responsabilidade por danos decorrentes ou incidentais.

RESPONSABILIDADE DA GARANTIA DA JOHN DEERE:

Onde houver condições cobertas pela garantia, a John Deere irá reparar ou substituir, segundo critério próprio, seu motor diesel fora de estrada sem custo para o cliente, incluindo diagnósticos, peças ou mão de obra. A cobertura de garantia está sujeita às limitações e exclusões aqui expostas. O motor diesel fora de estrada é garantido por um período de cinco anos a contar da data de entrega do motor ao comprador final ou 3,000 horas de operação, o que ocorrer primeiro. As peças relacionadas a emissões são as seguintes:

Sistema de Indução de Ar

- Coletor de admissão
- Turbocompressor
- Resfriador de ar

Sistema de dosagem de combustível

- Sistema de injeção de combustível

Recirculação dos Gases de Escape

- Válvula de EGR

Sistemas de reator térmico ou catalisação

- Conversor catalítico
- Coletor de escape

Etiquetas de controle de emissões Controles de Particulados

- Qualquer dispositivo usado para capturar emissões de partículas
- Qualquer dispositivo usado na regeneração do sistema de captura
- Invólucros e coleta
- Limitadores de fumaça

Sistema de Ventilação Positiva do Cáter (PCV)

- Válvula PCV
- Tampa de enchimento de óleo

Controles avançados de óxidos de nitrogênio (NOx)

- Absorventes e catalisadores de NOx
- Sistemas de redução catalítica seletiva e sistemas de eliminação/recipientes de ureia
- Itens variados usados nos sistemas acima
- Unidades de controle eletrônico, sensores, atuadores, chicotes elétricos, mangueiras, conectores, abraçadeiras, conexões, juntas, peças de fixação

Todas as peças relacionadas a emissões programadas para troca conforme a manutenção requerida são garantidas pela John Deere pelo período anterior ao primeiro ponto de reposição programado da peça. Todas as peças relacionadas a emissões não programadas para reposição conforme a manutenção requerida ou programadas somente para inspeção regular são garantidas pela John Deere pelo período especificado da garantia.

RESPONSABILIDADES DE GARANTIA DO PROPRIETÁRIO:

Como proprietário de um motor diesel fora de estrada, você é responsável pela execução da manutenção requerida listada no seu Manual do Operador. A John Deere recomenda que o proprietário guarde todos os recibos referentes à manutenção no motor diesel fora de estrada, mas a John Deere não pode negar a garantia apenas pela ausência de recibos ou pela não observância do proprietário na execução de toda a manutenção programada. No entanto, como proprietário de um motor diesel fora de estrada, você deve estar ciente de que a John Deere pode negar a cobertura da garantia se o seu motor diesel fora de estrada ou uma peça dele apresentar avaria devido a abuso, negligência, manutenção indevida ou modificações não aprovadas.

O motor a diesel fora de estrada é projetado para operar com combustível diesel conforme especificado pela seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento do Manual do Operador. O uso de qualquer outro combustível pode resultar em motor não mais operando de acordo com as normas de emissões aplicáveis.

O proprietário é responsável por iniciar o processo de garantia, e deve apresentar a máquina ao concessionário autorizado John Deere assim que suspeitar de um problema. Os reparos sob garantia devem ser concluídos pelo concessionário autorizado John Deere tão rapidamente quanto possível.

As normas de emissões requerem que o cliente leve a unidade a um concessionário de serviços autorizado quando o serviço de garantia for solicitado. Como resultado, a John Deere NÃO é responsável por deslocamento ou milhagem em chamadas de manutenção das garantias de emissões.

Emission_CI_CARB (14Abr20)

Continua na próxima página

DX,EMISSIONS,CARB -54-15DEC23-2/7

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.

Continúa na próxima página

DX,EMISSIONS,CARB -54-15DEC23-3/7

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)

Continúa na próxima página

DX,EMISSIONS,CARB -54-15DEC23-4/7

RG32759 — UN—19AUG20

Declaração de Garantia de Sistemas de Controle de Emissões de 2025 até 2027

DXLOGOV1 —UN—28APR09

**JOHN DEERE****DECLARAÇÃO DE GARANTIA DO SISTEMA DE CONTROLE DE EMISSÕES PARA CALIFÓRNIA
SEUS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DE GARANTIA**

Para determinar se o motor John Deere qualifica-se para as garantias adicionais expostas abaixo, procure a etiqueta de "Informações de Controle de Emissões" localizada no motor. Se o motor for operado nos EUA ou Canadá e a etiqueta do motor afirmar: "Este motor está em conformidade com as normas US EPA para motores diesel estacionários e fora de estrada", ou "Este motor está em conformidade com as normas de motores diesel estacionários de emergência US EPA", consulte a "Declaração de Garantia de Sistemas de Controle de Emissões para Canadá e EUA." Se o motor for operado na Califórnia, e a etiqueta do motor afirmar: "Este motor está em conformidade com as normas US EPA e da Califórnia para motores diesel fora de estrada". Consulte também a "Declaração de Garantia de Sistemas de Controle de Emissões para a Califórnia". As garantias declaradas neste certificado referem-se somente a peças e componentes relacionados a emissões do seu motor. A garantia do motor completa, menos as peças e componentes relacionados a emissões, é fornecida separadamente. Em caso de dúvidas sobre seus direitos e responsabilidades de garantia, entre em contato com a John Deere no 1-319-292-5400.

DECLARAÇÃO DE GARANTIA DE SISTEMAS DE CONTROLE DE EMISSÕES PARA CALIFÓRNIA:

A California Air Resources Board (CARB) tem a satisfação de explicar a garantia dos sistemas de controle de emissões dos motores diesel fora de estrada entre 2025 e 2027. Na Califórnia, novos motores fora de estrada devem ser projetados, fabricados e equipados para cumprir as rigorosas normas antipoluição do Estado. A John Deere obriga-se a garantir o sistema de controle de emissões no seu motor para os períodos de tempo listados abaixo, desde que não haja abuso, negligência ou manutenção indevida do seu motor.

Seu sistema de controle de emissões pode incluir peças como o sistema de injeção de combustível e o sistema de indução de ar. Também pode incluir mangueiras, correias, conectores e outros conjuntos relacionados a emissões.

A John Deere garante ao comprador final e a cada comprador subsequente que este motor diesel fora de estrada foi projetado, fabricado e equipado para cumprir, à época da venda, com todas as normas aplicáveis adotadas pela CARB e está livre de defeitos de materiais e de mão de obra que poderiam impedir que a peça garantida seja idêntica ao descrito no requerimento da John Deere para a certificação, por um período de cinco anos a contar da data de entrega do motor a um comprador final, ou 3.000 horas de operação, o que ocorrer primeiro para todos os motores com potência nominal de 19 kW e maior. Na ausência de um dispositivo para contar as horas de uso, o motor será garantido por um período de cinco anos.

EXCLUSÕES DA GARANTIA DE EMISSÕES:

A John Deere pode indeferir solicitações de garantia para falhas causadas pelo uso de peças adicionais ou modificadas que não sejam isentas segundo os critérios da CARB. Uma peça modificada é uma peça não original destinada a substituir uma peça original relacionada a emissões que não tenha funcionalidade integralmente idêntica e que afete de alguma maneira as emissões. Uma peça adicional é qualquer peça não original que não seja uma peça modificada ou uma peça de reposição.

Em nenhuma hipótese, a John Deere, qualquer concessionário, distribuidor de motor autorizado, oficina ou qualquer companhia sua afiliada assumirá a responsabilidade por danos decorrentes ou incidentais.

Continua na próxima página

DX,EMISSIONS,CARB -54-15DEC23-5/7

RESPONSABILIDADE DA GARANTIA DA JOHN DEERE:

Onde houver condições cobertas pela garantia, a John Deere irá reparar ou substituir, segundo critério próprio, seu motor diesel fora de estrada sem custo para o cliente, incluindo diagnósticos, peças e mão de obra. A cobertura de garantia está sujeita às limitações e exclusões aqui expostas. O motor diesel fora de estrada é garantido por um período de cinco anos a contar da data de entrega do motor ao comprador final ou 3,000 horas de operação, o que ocorrer primeiro. As peças relacionadas a emissões são as seguintes:

Sistema de Indução de Ar

- Coletor de admissão
- Turbocompressor
- Resfriador de ar

Sistema de dosagem de combustível

- Sistema de injeção de combustível

Recirculação dos Gases de Escape

- Válvula de EGR

Sistemas de reator térmico ou catalisação

- Conversor catalítico
- Coletor de escape

Etiquetas de controle de emissões Controles de Particulados

- Qualquer dispositivo usado para capturar emissões de partículas
- Qualquer dispositivo usado na regeneração do sistema de captura
- Invólucros e coleta
- Limitadores de fumaça

Sistema de Ventilação Positiva do Cáter (PCV)

- Válvula PCV
- Tampa de enchimento de óleo

Controles avançados de óxidos de nitrogênio (NOx)

- Absorventes e catalisadores de NOx

Sistemas de redução catalítica seletiva e sistemas de eliminação/recipientes de ureia

Itens variados usados nos sistemas acima

- Unidades de controle eletrônico, sensores, atuadores, chicotes elétricos, mangueiras, conectores, abraçadeiras, conexões, juntas, peças de fixação

Todas as peças relacionadas a emissões programadas para troca conforme a manutenção requerida são garantidas pela John Deere pelo período anterior ao primeiro ponto de reposição programado da peça. Todas as peças relacionadas a emissões não programadas para reposição conforme a manutenção requerida ou programadas somente para inspeção regular são garantidas pela John Deere pelo período especificado da garantia.

RESPONSABILIDADES DE GARANTIA DO PROPRIETÁRIO:

Como proprietário de um motor diesel fora de estrada, você é responsável pela execução da manutenção requerida listada no seu Manual do Operador. A John Deere recomenda que o proprietário guarde todos os recibos referentes à manutenção no motor diesel fora de estrada, mas a John Deere não pode negar a garantia apenas pela ausência de recibos ou pela não observância do proprietário na execução de toda a manutenção programada. No entanto, como proprietário de um motor diesel fora de estrada, você deve estar ciente de que a John Deere pode negar a cobertura da garantia se o seu motor diesel fora de estrada ou uma peça dele apresentar avaria devido a abuso, negligência, manutenção indevida ou modificações não aprovadas.

O motor a diesel fora de estrada é projetado para operar com combustível diesel conforme especificado pela seção Combustíveis, Lubrificantes e Líquidos de Arrefecimento do Manual do Operador. O uso de qualquer outro combustível pode resultar em motor não mais operando de acordo com as normas de emissões aplicáveis.

O proprietário é responsável por iniciar o processo de garantia, e deve apresentar a máquina ao concessionário autorizado John Deere assim que suspeitar de um problema. Os reparos sob garantia devem ser concluídos pelo concessionário autorizado John Deere tão rapidamente quanto possível.

As normas de emissões requerem que o cliente leve a unidade a um concessionário de serviços autorizado quando o serviço de garantia for solicitado. Como resultado, a John Deere NÃO é responsável por deslocamento ou milhagem em chamadas de manutenção das garantias de emissões.

Continua na próxima página

DX,EMISSIONS,CARB -54-15DEC23-6/7

**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 in 2025 through 2027 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.

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 and 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	Particulate Controls	NOx absorbers and catalysts
Turbocharger	Any device used to capture particulate emissions	SCR systems and urea containers / dispensing systems
Charge air cooler	Any device used in the regeneration of the capturing system	Miscellaneous Items used in Above Systems
Fuel Metering System	Enclosures and manifold	Electronic control units, sensors, actuators, wiring harnesses, hoses, connectors, clamps, fittings, gasket, mounting hardware
Fuel injection system	Smoke Puff Limiters	
Exhaust Gas Recirculation	Positive Crankcase Ventilation (PCV) System	
EGR valve	PCV valve	
Catalyst or Thermal Reactor Systems	Oil filler cap	
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.

DX,EMISSIONS,CARB -54-15DEC23-717

rg595770 —UN—07DEC23

rg595771 —UN—07DEC23

Declaração de Garantia de Controle de Emissões da China



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

燃油系统

废气再循环系统

后处理装置

传感器

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 -54-21APR22-2/2

LX528020—UN—10DEC21

A

Acionamento auxiliar por engrenagens, limitações.....	20-9
Alerta de parada da máquina requerida.....	15-23
Alerta de parada da máquina, requerida.....	15-23
Amaciamento, motor.....	20-1
Aplicações com grupo gerador (reserva).....	20-2
Armazenamento	
Diretrizes.....	70-1
Armazenamento de combustível.....	10-2
Armazenamento prolongado	
Preparação do motor.....	70-2
Remoção de.....	70-3
Armazenar lubrificantes	
Armazenar lubrificantes.....	10-9

B

Bateria	
Carga/auxiliar.....	20-9
Bomba de líquido de arrefecimento	
Inspeção	40-8

C

Códigos de diagnóstico de falha (DTC)	
Diagnóstico de código de falhas intermitente	65-4
Listagem	65-2
Operação	65-4
Combustíveis, lubrificantes e líq. de arrefecimento ...	30-1
Combustível	
Biodiesel	10-3
Diesel	10-1
Lubricidade	10-2
Manuseio e armazenamento	10-2
Combustível biodiesel	10-3
Combustível diesel	10-1
Aditivos complementares	10-2
Combustível diesel, teste	10-4
Compressor de ar	60-12
Compressor, ar	60-12
Conexões da fiação	60-12
Conexões elétricas	60-12
Conservação de registos	
Número de série da ECU (Unidade de	
Controle do Motor)	01-7
Número do modelo da bomba de combustível	01-6
Correia do alternador	40-10, 60-11
Correia do ventilador	60-11
Correia, ventilador e alternador	
Substituição	60-11
Correias de ventilador	40-10
Correias, ventilador e alternador	
Substituição	40-10
Verificação da tensão	40-10

D

Dados de configuração, visualização	15-17
Desativação de Limpeza do Filtro de Escape	25-7
Desativar Limpeza do Filtro do Escape	25-7
Desempenho de Emissões	
Adulteração	-3
Diagnósticos DTC Intermitentes	65-4
DTCs (Códigos de Diagnóstico de Falhas)	
Códigos de serviço armazenados, visualização ...	15-19
Códigos de serviço de motor ativos, visualização ..	15-21
Exibição dos códigos de serviço armazenados	15-19
Visualização de códigos de serviço ativos	15-21

E

Efeitos de clima frio nos motores a diesel	10-5
Emissões	
Idioma requerido	
EPA	-2, 30-1
Emissões de Dióxido de Carbono	85-6
Especificações	
Bomba injetora de combustível e	
potências nominais	75-2
Diagrama Elétrico 2 do 2,9L	65-30
Diagrama Elétrico 3 do 2,9L	65-32
Diagrama Elétrico 4 do 2,9L	65-33
Diagrama Elétrico 5 do 2,9L	65-36
Diagrama Elétrico 6 do 2,9L	65-38
Diagrama Elétrico 7 do 2,9L	65-40
Diagrama Elétrico 8 do 2,9L	65-41
Diagrama Elétrico 9 do 2,9L	65-43
Enchimento de óleo do cárter do motor.....	75-3
Esquema Elétrico 1 do 2,9L.....	65-27
OEM Geral	75-1
Evitar risco de eletricidade estática ao abastecer	05-6
Extintor de incêndio, manutenção	40-4

F

Filtro de Ar, Axial	60-8
Filtro de ar, radial, trocar.....	60-10
Filtro de combustível	
Substituição	37-1, 40-1
Filtro de Combustível	
Drenagem da Água.....	60-2
Filtro de Escape.....	25-7
Filtro de Exaustão.....	25-6
Filtro de óleo do motor	
Intervalos de serviço	10-8
Filtro de óleo, troca.....	40-6
Filtro, ar, trocar	60-10
Filtro, substituição	
Combustível.....	37-1, 40-1
Óleo	40-6

Continua na próxima página

	Página		Página
Filtros		Menus Essenciais	15-15
Escape		Uso.....	15-13
Limpeza.....	25-1	Indicadores do filtro de escape.....	25-4
Limpeza e manutenção.....	25-1	Informações Adicionais de Manutenção.....	60-1
Regeneração passiva.....	25-5	Informações sobre Manutenção, Adicional.....	60-1
Serviço necessário.....	25-7	Intervalo de Serviço do Filtro e Óleo do Motor	
Visão geral do sistema.....	25-3	Interim Tier 4, Final Tier 4, Estágio IIIB,	
Exaustão		Estágio IV e Estágio V	
Descarte.....	25-2	Aplicações do Fabricante Original do	
Manuseio e descarte de fuligem	25-2	Equipamento	10-8
Manutenção e serviço	25-2	Intervalos de Manutenção	
Filtros de combustível		Informações Gerais.....	30-1
Filtros, combustível	10-4		
Filtros de Escape		L	
Regeneração passiva	25-5	Layout da fiação do motor	65-21
Filtros de Exaustão		Limpar o motor	65-20
Descarte.....	25-2	Limpar o motor com vapor.....	65-20
Manuseio e descarte de fuligem	25-2	Limpeza antes da partida	
Manutenção e serviço.....	25-2	Manual	60-6
Filtros do Escape		Limpeza Automática (AUTO) do Filtro de Exaustão...	25-5
Limpeza	25-1	Limpeza do Filtro de Escape	25-5, 60-11
Limpeza e manutenção.....	25-1	Limpeza Estacionária do Filtro de Escape	25-6
Serviço necessário.....	25-7	Limpeza Manual do Filtro de Exaustão	25-6
Visão geral do sistema.....	25-3	Líquido de arrefecimento	
Filtros, óleo		Motor a diesel	
Filtros de óleo	10-9	Motor com camisas de cilindro úmidas	10-10
Funcionamento do motor		Líquido de Arrefecimento	
Baixa rotação	20-5	Adição.....	60-5
Fusíveis		Descarte.....	10-13
Verificação	60-12	Misturar com concentrado, qualidade da água	10-11
		Testar ponto de congelamento.....	10-12
G		Líquido de arrefecimento do motor	
Garantia		Descarte do.....	10-13
Aplicações do OEM	85-1	Lq de arrefecimento	
Declaração de garantia de controle de		Climas de temperaturas quentes	10-12
emissões fora de estrada — ignição por		Lubricidade do combustível diesel	10-2
compressão		Lubrificação e manutenção	
CARB	85-9	1500 horas	
Especificao de garantia de controle de		Troca do filtro da OCV (ventilação do	
emisses fora de estrada - ignio por		cárter aberto).....	50-1
compresso		500 horas/12 meses	
EPA	85-7	Inspecção da bomba de líquido de arrefecimento..	40-8
Informações e registro	-7	Manutenção da bateria.....	40-4
		Verificação da conexão de aterramento	
I		do motor	40-12
Indicador de Diagnóstico DG14		Verificação da ventilação do cárter do	
Menu Principal	15-10	motor aberto (OCV)	40-8
Menus Essenciais.....	15-11	Verificação do sistema de arrefecimento	40-13
Uso.....	15-9	Verificação dos suportes do motor	40-9
Indicador de Diagnóstico PV101		Conforme necessário	
Menu Principal	15-7	Drene a água do filtro de combustível.....	60-2
Menus Essenciais.....	15-8	Guia de limpeza antes da partida.....	60-6
Uso.....	15-6	Verificação de fusíveis.....	60-12
Indicador de Diagnóstico PV480		Lubrificação e Manutenção	
Menu principal.....	15-14	500 horas/12 meses	
		Manutenção do extintor de incêndio	40-4
		Teste da pressão do sistema de arrefecimento..	40-14

Continua na próxima página

	Página		Página
Verificação e ajuste das rotações do motor 40-15		Número de série da ECU (Unidade de	
Conforme necessário		Controle do Motor).....	01-7
Verificação da fiação elétrica e das conexões .. 60-12		Número de Série de Pós-tratamento.....	01-6
Diariamente		Número do modelo da bomba de combustível.....	01-6
Verificações antes da partida 35-1			
Tabela de Intervalo de Serviço..... 30-2		O	
Lubrificante		Óleo	
Mistura 10-9		Motor	
M		Interim tier 4, final tier 4, estágio IIIB,	
Manusear baterias, com segurana		estágio IV e estágio V.....	10-7
Com segurana, manusear baterias..... 05-7		Quantidade de enchimento.....	75-3
Manutenção		Óleo de amaciamento de motor Break-in Plus.....	10-6
1500 horas		Óleo do motor	
Troca do filtro da OCV (ventilação do		Break-In Plus	10-6
cárter aberto)..... 50-1		Diesel	
500 horas/12 meses		Interim tier 4, final tier 4, estágio IIIB,	
Manutenção do extintor de incêndio 40-4		estágio IV e estágio V.....	10-7
Teste da pressão do sistema de arrefecimento.. 40-14		Intervalos de serviço	10-8
Verificação da conexão de aterramento		Troca	40-6
do motor 40-12		Óleo do motor diesel	
Verificação da ventilação do cárter do		Interim tier 4, final tier 4, estágio IIIB,	
motor aberto (OCV)..... 40-8		estágio IV e estágio V	10-7
Verificação e ajuste das rotações do motor 40-15		Operação do motor	
Conforme necessário		Amaciamento.....	20-1
Guia de limpeza antes da partida..... 60-6		Aquecimento do motor.....	20-5
Verificação da fiação elétrica e das conexões .. 60-12		Clima frio.....	20-7
Diariamente		Mudança da rotação	20-6
Verificações antes da partida 35-1		Operação normal	20-4
Manutenção diária..... 80-1		P	
Manutenção do Filtro de Escape Necessária..... 25-7		Painéis de instrumentos	
Manutenção Pré-partida, Diária..... 80-1		Ajustar luz de fundo	15-26
Manutenção, Diária Pré-partida..... 80-1		Ajuste do contraste	15-27
Marcas comerciais..... -4		Alteração das unidades de medida.....	15-29
Mistura de lubrificantes..... 10-9		Códigos de desligamento	15-24
Motor		Configuração da exibição de quatro parâmetros ..	15-37
Ajuste da rotação 40-15		Configuração da exibição de um parâmetro	15-31
Amaciamento..... 20-1		Função dos componentes.....	15-1
Aquecimento..... 20-5		Navegação no menu principal	15-15
Baixa rotação		PowerSight da John Deere.....	15-41
Mudança da rotação		Visualização de dados de configuração	15-17
Operação		Visualização dos códigos de serviço	
Operação em clima frio..... 20-7		armazenados	15-19
Parada..... 20-8		Visualização dos códigos de serviço ativos.....	15-21
Partida..... 20-2		Painel de Instrumentos PV101	
Solução de Problemas..... 65-5		Função dos componentes.....	15-4
Verificações diárias antes da partida 35-1		Painel de Instrumentos PV480	
Verifique a conexão do aterramento..... 40-12		Função dos componentes.....	15-12
Motores a diesel, efeitos de clima frio 10-5		Parada do motor.....	20-8
N		Partida do motor	20-2
Número de série		Potências Nominais.....	75-2
Bomba de combustível de alta pressão..... 01-6		PowerSight da John Deere.....	15-41
ECU (Unidade de Controle do Motor)..... 01-7		Precauções ao soldar, segurança	65-26
		Purificador de ar	
		Substitua o elemento de estágio único.....	60-7

Continua na próxima página

	Página		Página
R		Informações gerais	65-1
Reabastecimento, evitar risco de eletricidade estática	05-6	Lista dos DTCs	65-2
Regeneração Passiva	25-5	Operação do DTC	65-4
Registrar Número de Modelo e Série do Motor	01-1	Substituição do Filtro de Ar	60-8
Registros de Lubrificação e Manutenção	80-1	Suportes do motor	
Registros de Manutenção	80-1	Verificação	40-9
1500 horas	80-3	T	
3000 horas ou 36 meses	80-3	Tabela de Manutenção	
6000 horas ou 72 meses	80-4	500 horas ou 12 meses	80-1, 80-2
Rotação do motor		Conforme necessário	80-5
Troca	20-6	Tabela, intervalo de serviço	30-2
S		Tabelas de torque	
Sangrar sistema de combustível	60-2	Polegadas unificadas	75-4
Segurança, Evite Fluidos Sob Alta Pressão		Sistema métrico	75-5
Evite Fluidos Sob Alta Pressão	05-11	Teclas e indicadores do indicador de diagnósticos	25-4
Segurança, manusear combustível com segurança, evitar incêndios		Termostato	
Evitar incêndios, manusear combustível com segurança	05-4	Instalação	55-5
Serviço		Remoção	55-5
500 horas/12 meses		Teste a temperatura de abertura	55-5
Inspeção da bomba de líquido de arrefecimento ..	40-8	Teste do combustível diesel	10-4
Manutenção da bateria	40-4	U	
Verificação do sistema de arrefecimento	40-13	Unidades de medida, alteração	15-29
Verificação dos suportes do motor	40-9	V	
Conforme necessário	60-2	Valores de torque de parafusos	
Drene a água do filtro de combustível	60-2	Polegadas unificadas	75-4
Verificação de fusíveis	60-12	Sistema métrico	75-5
Intervalos	30-2	Valores de torque de peças de fixação	
Sistema de admissão de ar, verificar	40-12	Polegadas unificadas	75-4
Sistema de arrefecimento		Sistema métrico	75-5
Adição de líquido de arrefecimento	60-5	Valores em polegadas de torque de	
Lavagem	55-1	parafusos unificados	75-4
Reabastecimento	55-1	Valores métricos de torque de parafusos	75-5
Teste de pressão	40-14	Válvulas	
Verificação	40-13	Folga, verifique e ajuste	45-1
Sistema de combustível		Ventilação do cárter do motor aberto (OCV)	
Sangria	60-2	Verificação	40-8
Sistema de emissões		Verificação e ajuste	
Etiqueta de certificação	85-5	Válvulas	45-1
Solução de problemas		Verificações diárias antes da partida	35-1
Diagnósticos DTC Intermitentes	65-4	Vista da Orientação, Motor	-6
Solução de Problemas		Vistas do Motor	-6
Geral, motor	65-5		

