

Moteurs diesel du fabricant d'équipement d'origine 6,8 I (PowerTech™)



JOHN DEERE

LIVRET D'ENTRETIEN

Moteurs diesel 6,8 I (Phase II) du
fabricant d'équipement d'origine

OMDZ108059 ÉDITION 28OCT25 (FRENCH)

CALIFORNIA

Avertissement de la Proposition 65

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

Si ce produit contient un moteur à essence:

AVERTISSEMENT

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

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

John Deere Power Systems

Édition mondiale
PRINTED IN U.S.A.



Introduction

Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

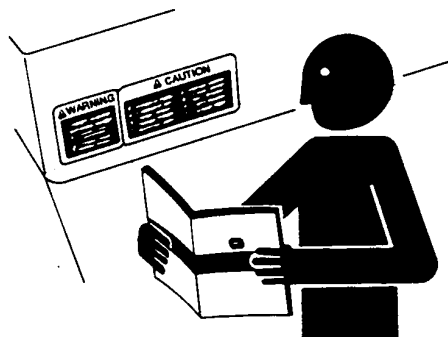
DX,IFC1 -28-03APR09-1/1

John Deere au service du client

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

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

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



TS201 —UN—15APR13

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

Informations requises relatives aux émissions

Prestataire de services

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

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

Performances et modifications non autorisées relatives aux émissions

Fonctionnement et entretien

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

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

Modifications non autorisées

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

DX,EMISSIONS,PERFORM -28-23DEC21-1/1

Marques commerciales

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

Suite, voir page suivante

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

Introduction

Marques commerciales

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

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

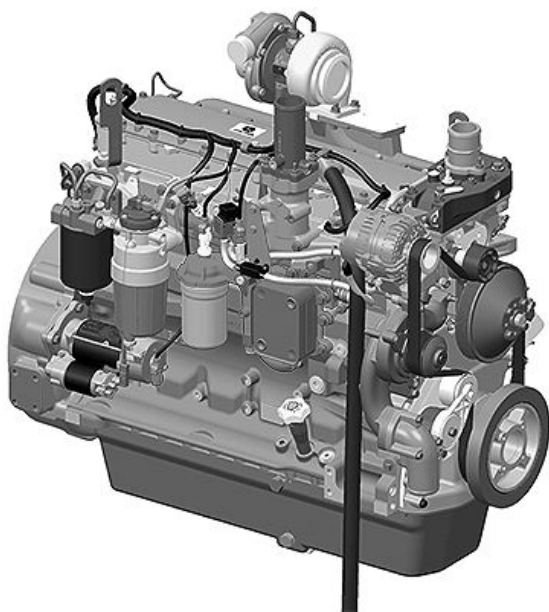
Introduction

CE MANUEL CONTIENT DES INFORMATIONS pour l'utilisation et l'entretien des moteurs diesel de fabricant d'équipement d'origine 6,8 l (Phase II).

FXZXQRK,1760119227808 -28-10OCT25-1/1

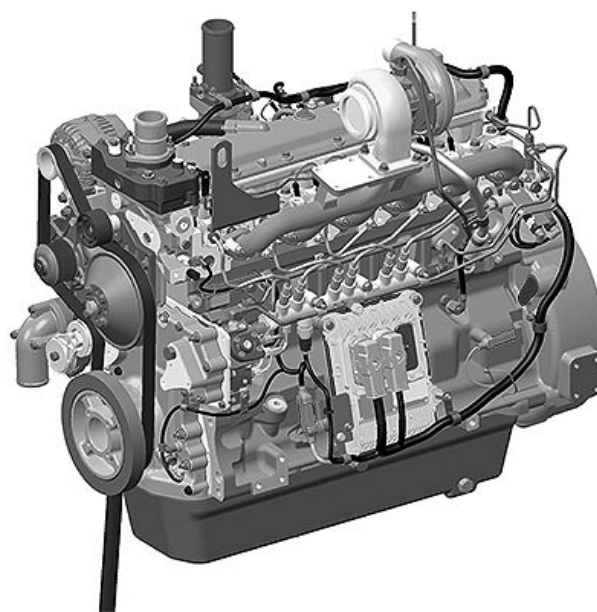
Vues d'identification

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



Moteur standard 6,8 l John Deere

RG27852 —UN—15MAR16



Moteur standard 6,8 l John Deere

RG27853 —UN—15MAR16

BL90236,000001D -28-14JUL21-1/1

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

RG37914 —UN—11DEC23



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

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

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

Votre moteur est couvert par la garantie

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

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

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

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

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

Période de garantie

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

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

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

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

Obtention du service de garantie

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

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

Réseau d'assistance mondial

Introduction

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

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

Propriétaire du moteur

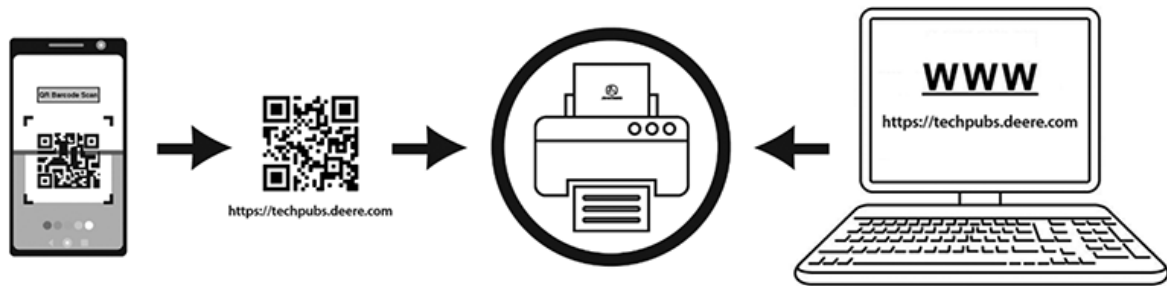
Propriétaire du moteur John Deere :

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

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

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

Instructions de téléchargement



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

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

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

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

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

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

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

Table des matières

Page	Page
Registres	
Plaquette signalétique du moteur°.....01-1	Attention aux fuites de liquides sous pressionné.....05-12
Enregistrement du numéro de série et du numéro de modèle du moteur 01-2	Interdiction d'ouvrir le circuit d'alimentation haute pression.....05-12
Codes d'options moteur.....01-5	Protection contre les jets sous haute pression ..05-12
Étiquette d'information de contrôle antipollution 01-7	Éviter une explosion des batteries.....05-13
Noter le numéro de modèle de la pompe d'alimentation haute pression.....01-8	Rester à l'écart du système d'échappement à température élevée.....05-13
Noter le numéro de série du contrôleur du moteur (ECU) 01-8	Ventilation du lieu de travail.....05-13
	Précautions à prendre pour l'entretien du circuit de refroidissement 05-14
	Élimination correcte des déchets.....05-14
Sécurité	
Identification des consignes de sécurité.....05-1	Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement
Comprendre les termes de mise en garde 05-1	Gazole 10-1
Respect des consignes de sécurité.....05-1	Additifs pour gazole 10-2
Remplacer les autocollants de sécurité.....05-2	Pouvoir lubrifiant du gazole 10-2
Éclairage correct du lieu de travail 05-2	Manipulation et stockage du gazole 10-3
Propreté du lieu de travail.....05-2	Biogazole.....10-4
Utilisation d'outils appropriés 05-3	Contrôle du gazole 10-5
Sécurité pour la vie.....05-3	Filtres à carburant.....10-5
Empêcher toute mise en mouvement accidentelle de la machine.....05-3	Réduction de l'effet du froid sur les moteurs diesel.....10-6
Manipuler le carburant avec précaution — Prévenir les incendies 05-4	Huile de rodage pour moteur diesel 10-7
Être prêt à agir en cas d'urgence 05-4	Huile pour moteur diesel — Moteurs Tier 2/Phase II.....10-8
Manipulation du fluide de démarrage en toute sécurité.....05-4	Intervalles de vidange d'huile moteur et de remplacement du filtre — Tier 2/Phase II — Applications OEM.....10-9
En cas d'incendie 05-5	Mélange de lubrifiants 10-9
Manipuler les liquides inflammables avec précaution — Prévenir les incendies 05-5	Stockage des lubrifiants 10-10
Éviter tout risque dû à l'électricité statique lors de l'approvisionnement en carburant 05-6	Filtres à huile 10-10
Précautions pour l'entretien de la machine 05-6	Liquide de refroidissement pour moteur diesel (moteur avec chemises de cylindre humides).....10-11
Porter des vêtements de protection.....05-6	Qualité de l'eau pour mélange avec du liquide de refroidissement concentré 10-12
Protection contre le bruit.....05-7	Utilisation en climat chaud.....10-13
Manipuler les batteries avec précaution.....05-8	Contrôle du point de gel du liquide de refroidissement.....10-14
Éviter les brûlures dues à l'acide des batteries ..05-9	Mise au rebut du liquide de refroidissement.....10-14
Rester à l'écart des arbres de transmission en rotation 05-9	
Pose de tous les garants.....05-10	Tableaux de bord
Sécurité en matière d'entretien.....05-10	Tableaux de bord PV101 15-1
Enlever la peinture des surfaces à souder ou à réchauffer 05-11	Indicateur de diagnostic PV101 — Utilisation.....15-3
Éviter toute chaleur intense près de conduites sous pression.....05-11	

Suite, voir page suivante

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

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

	Page		Page
Indicateur de diagnostic PV101—Menu principal.....	15-4	Lubrification et entretien — 500 heures/12 mois	
Indicateur de diagnostic PV101—Principaux menus.....	15-5	Entretien de l'extincteur.....	40-1
Indicateur de diagnostic DG14 — Utilisation.....	15-6	Vérification des supports de moteur.....	40-1
Indicateur de diagnostic DG14 — Menu principal.....	15-7	Entretien de la batterie.....	40-2
Indicateur de diagnostic DG14—Principaux menus.....	15-8	Changement de l'huile moteur et remplacement du filtre.....	40-4
Tableau de bord PV480.....	15-9	Contrôle du système d'admission.....	40-7
Indicateur de diagnostic PV480 — Utilisation.....	15-10	Remplacement des éléments filtrants.....	40-8
Indicateur de diagnostic PV480—Menu principal.....	15-11	Contrôle de la tension du ressort de tendeur et de l'usure de la courroie (tendeur automatique).....	40-10
Indicateur de diagnostic PV480—Principaux menus.....	15-12	Vérification des connexions de masse du moteur.....	40-11
Navigation dans le menu principal.....	15-12	Contrôle du circuit de refroidissement.....	40-12
Données de configuration du moteur.....	15-14	Essai de pression du circuit de refroidissement.....	40-13
Accès aux codes de diagnostic en mémoire.....	15-16	Vérification et réglage des régimes moteur.....	40-14
Accès aux codes de diagnostic actifs.....	15-18		
Codes d'arrêt déclenché de moteur.....	15-20	Lubrification et entretien—2000 heures/24 mois	
Réglage du rétroéclairage.....	15-21	Vérification de l'amortisseur de vibrations du vilebrequin.....	45-1
Réglage du contraste.....	15-23		
Sélection des unités de mesure.....	15-24	Lubrification et entretien — 3000 heures/36 mois	
Configuration de l'affichage de 1 paramètre à la fois.....	15-26	Vérification et réglage du jeu des soupapes.....	50-1
Configuration de l'affichage de 4 paramètres.....	15-32	Test de continuité des bougies de préchauffage.....	50-3
John Deere PowerSight.....	15-36		
Fonctionnement du moteur		Lubrification et entretien—6000 heures/72 mois	
Entretien de rodage.....	20-1	Rinçage et remplissage du circuit de refroidissement.....	55-1
Démarrage le moteur.....	20-4	Essai de la température d'ouverture du thermostat.....	55-3
Redémarrage d'un moteur après un arrêt d'urgence.....	20-6		
Fonctionnement normal du moteur.....	20-6	Entretien selon le besoin	
Réchauffage du moteur.....	20-7	Informations supplémentaires sur l'entretien.....	60-1
Fonctionnement au ralenti du moteur.....	20-7	Interdiction de modifier le circuit d'alimentation.....	60-1
Modification du régime moteur.....	20-8	Ajout de liquide de refroidissement.....	60-2
Fonctionnement par temps froid.....	20-9	Guide de nettoyage avant le démarrage.....	60-3
Danger d'un ralenti excessif du moteur.....	20-10	Remplacement du filtre à air à un étage.....	60-4
Arrêt du moteur.....	20-11	Remplacement de l'élément filtrant du filtre à air à joint axial.....	60-5
Limitations de l'entraînement auxiliaire par engrenage.....	20-12	Remplacement de l'élément filtrant du filtre à air à joint radial.....	60-7
Applications de groupe électrogène (de secours).....	20-12	Remplacement des courroies du ventilateur et de l'alternateur.....	60-8
Utilisation d'un chargeur ou d'une batterie d'appoint.....	20-13	Vérification des fusibles.....	60-8
		Contrôle des compresseurs d'air.....	60-9
Lubrification et entretiens périodiques			
Informations requises relatives aux émissions.....	30-1	Pannes et remèdes	
Respect des intervalles d'entretien.....	30-1	Pannes et remèdes, généralités.....	65-1
Utilisation de carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement appropriés.....	30-2	Affichage des codes de diagnostic via le tableau de bord.....	65-2
Tableau de périodicité de lubrification et d'entretien.....	30-3	Affichage des codes de diagnostic.....	65-2
		Liste des codes de diagnostic.....	65-3
Lubrification et entretien — Tous les jours			
Contrôles quotidiens avant le démarrage.....	35-1		

Suite, voir page suivante

	Page
Diagnostic d'anomalies intermittentes (avec commandes électroniques)	65-5
Affichage de la version logicielle de l'indicateur de diagnostic	65-6
Pannes et remèdes du moteur	65-8
Précautions à prendre à l'égard de l'installation électrique lors du nettoyage à la vapeur du moteur	65-15
Schéma de câblage du moteur et emplacement des capteurs	65-16
Précautions à suivre pour le soudage	65-21
Schémas de câblage du moteur	65-22
Schéma de câblage du panneau de commande	65-28
Remisage	
Consigne de remisage du moteur	70-1
Préparation du moteur pour le remisage prolongé	70-2
Remise en service du moteur après un remisage à long terme	70-3
Caractéristiques	
Caractéristiques générales de moteur OEM	75-1
Puissances nominales des moteurs et caractéristiques des circuits d'alimentation	75-2
Contenances en huile du carter-moteur	75-2
Couples de serrage pour boulonnerie US	75-3
Couples de serrage pour boulonnerie métrique	75-4
Registre des opérations de lubrification et d'entretien	
Utilisation du registre de lubrification et entretiens périodiques	80-1
Entretien quotidien (avant la mise en marche)	80-1
Entretien 500 heures/12 mois	80-2
Entretien 1500 heures/24 mois	80-3
Entretien 3000 heures/36 mois	80-3
Entretien 6000 heures/72 mois	80-4
Entretien selon le besoin	80-5
Garantie	
Garantie John Deere dans les applications OEM	85-1
Autocollant de certification du système de contrôle des émissions	85-5
Déclaration de garantie du système antipollution hors route (EPA)—Allumage par compression	85-6
Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions non routières du CARB—Allumage par compression	85-8

Registres

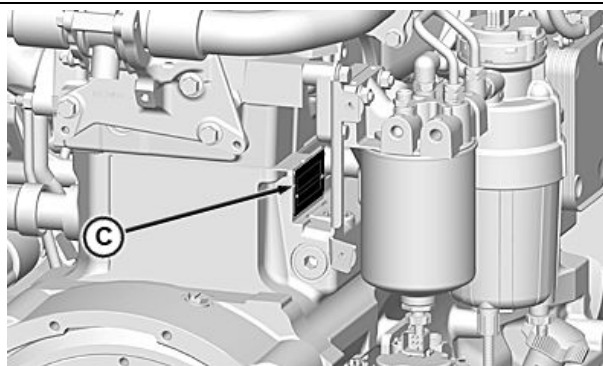
Plaquette signalétique du moteur^o

Chaque moteur a un numéro de série John Deere à 13 caractères. Les deux premiers caractères identifient l'usine de production du moteur:

- “CD” = Saran, France
- “PE” = Torreon, Mexico

La plaquette signalétique du moteur (C) se trouve du côté droit du bloc-cylindres, derrière le filtre à carburant.

C—Plaquette signalétique



RG18019—UN—01FEB10

Plaquette signalétique du moteur à 13 caractères

JR74534,0000256 -28-18AUG10-1/1

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

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

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

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

Numéro de série du moteur (A)

Numéro de modèle du moteur (B)



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



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

RG24249 —UN—18SEP13

Enregistrement du numéro de série du moteur

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

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

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

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

Numéro de série du moteur (RG6135U123456)

Enregistrement du numéro de modèle du moteur (option A)

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

Suite, voir page suivante

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

Registres

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

Numéro de modèle du moteur (6135HFC09)

Enregistrement du numéro de modèle du moteur (option B)

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

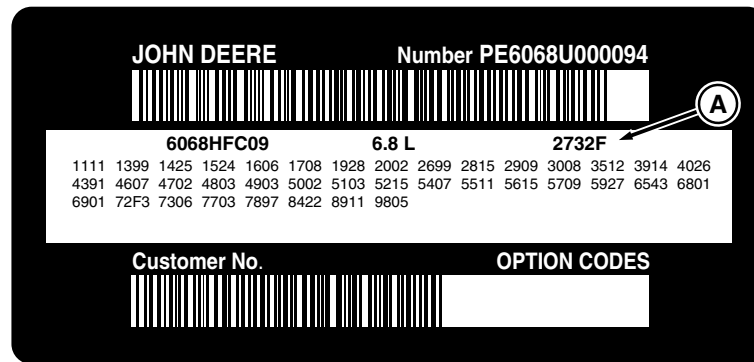
Suite, voir page suivante

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

Registres

					2 = Circuit électrique 2V. WG ou Turbocompresseur à géométrie variable	
					≤Tier 4	
					3 = Circuit électrique 4V. Turbo-compresseur fixe	
					4 = Circuit électrique 4V. WG ou Turbocompresseur à géométrie variable	
					5 = Circuit électrique 2V avec EGR. Turbocompresseur fixe	
					6 = Circuit électrique 2V avec EGR. WG ou Turbocompresseur à géométrie variable	
					7 = Circuit électrique 4V avec EGR. Turbocompresseur fixe	
					8 = Circuit électrique 4V avec EGR. WG ou Turbocompresseur à géométrie variable	
Numéro de modèle du moteur (6135CI440)						RG,SERIALPLATE,ENGINEOM -28-01JUN23-3/3

Codes d'options moteur



Exemple d'étiquette de codes d'option

A—Code de base moteur (exemple)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Code de base du moteur (A):

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

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

Suite, voir page suivante

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

RG24026—JUN—05AUG13

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

Suite, voir page suivante

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

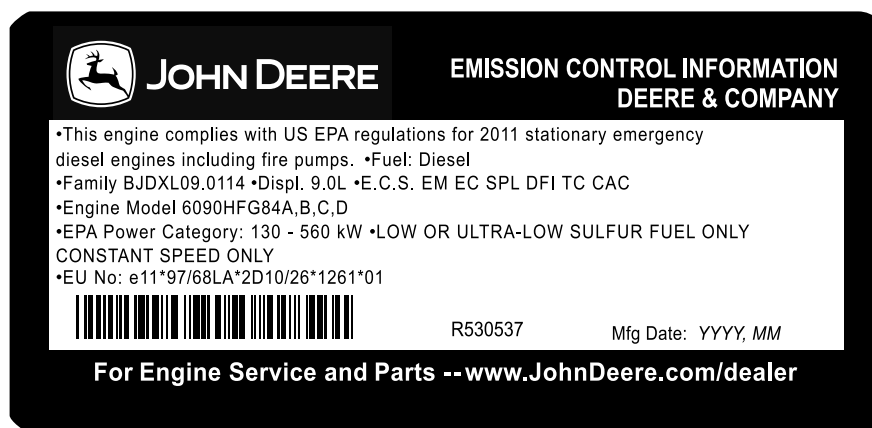
Codes d'options	Description	Codes d'options	Description
53_____	Réchauffeur de carburant	97_____	Éléments installés sur place
54_____	Turbocompresseur d'admission d'air	98_____	Bride de levage de moteur
55_____	Support d'expédition	99_____	Pièces pour entretien seulement

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

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

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

Étiquette d'information de contrôle antipollution



Exemple d'étiquette de contrôle antipollution

Conformément aux nouvelles normes de performance des sources (NSPS—New Source Performance Standard) de l'EPA, tous les fabricants de moteurs alternatifs fixes doivent indiquer cette désignation sur l'étiquette d'un moteur fabriqué après le 1er janvier 2011.

Après l'entrée en vigueur des normes Tier 4, les fabricants de moteurs alternatifs fixes à combustion interne et à allumage commandé qui ne respectent pas les normes relatives aux moteurs non alternatifs doivent apposer, sur chaque moteur alternatif de ce type, une étiquette permanente indiquant que le moteur doit être utilisé à des fins de secours uniquement. Les fabricants de moteurs doivent également spécifier dans le livret d'entretien que

les moteurs alternatifs ne doivent être utilisés que dans le cadre d'opérations d'urgence et être soumis à un entretien et à des essais.

Si l'étiquette de contrôle antipollution apposée sur le moteur stipule qu'il est conforme à un modèle alternatif fixe (comme illustré), le moteur ne peut être utilisé que comme défini ci-dessus. Cette étiquette fait partie de la conformité aux règlements relatifs aux émissions des moteurs et doit rester intacte. Certains modèles de moteurs classés comme moteurs alternatifs sont configurés pour fonctionner à un régime constant (comme illustré), à l'exception de l'entretien de diagnostic.

JR74534,00002DA -28-25OCT10-1/1

RG19597—UN—20OCT10

Noter le numéro de modèle de la pompe d'alimentation haute pression

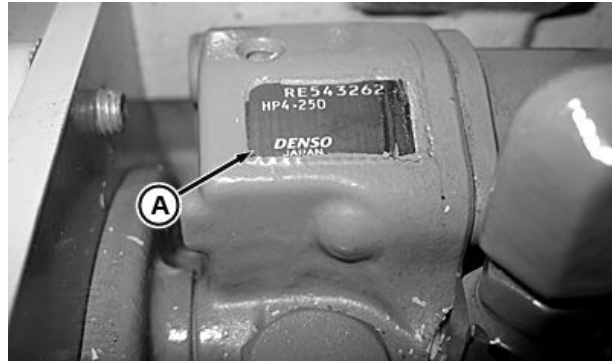
Noter le modèle et le numéro de série de la pompe d'alimentation haute pression indiqués sur la plaquette signalétique (A).

N° de modèle _____ Tr/min _____

N° du fabricant _____

N° de série _____

A—Plaquette signalétique



Noter le numéro de série de la pompe d'alimentation haute pression

RG18608 —UN—28MAY10

JR74534,0000292 -28-28MAY10-1/1

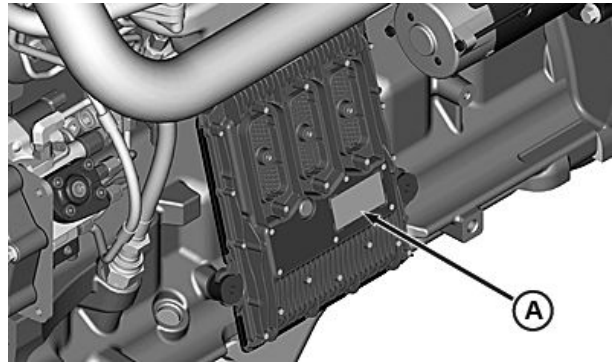
Noter le numéro de série du contrôleur du moteur (ECU)

Noter la référence et le numéro de série figurant sur l'étiquette de numéro de série (A) située sur le contrôleur moteur (ECU), sur ou près du moteur.

Référence _____

N° de série _____

A—Plaquette de numéro de série



Noter le numéro de série du contrôleur du moteur (ECU)

RG18464 —UN—21MAY10

JR74534,0000278 -28-25MAY10-1/1

Sécurité

Identification des consignes de sécurité

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

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



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

TS1389 —JUN—28JUN13

Comprendre les termes de mise en garde

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

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



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

TS187 —28—03JUN19

Respect des consignes de sécurité

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

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

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

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



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

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

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

TS201 —JUN—15APR13

Remplacer les autocollants de sécurité

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

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



TS201 —UN—15APR13

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

Éclairage correct du lieu de travail

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



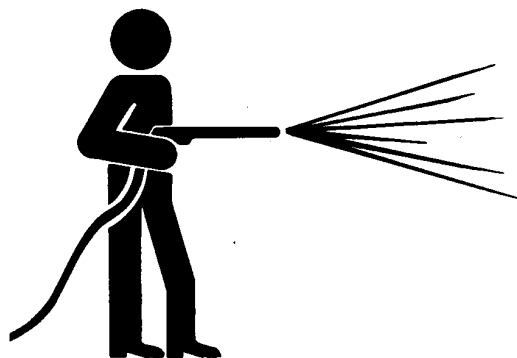
TS223 —UN—23AUG88

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

Propreté du lieu de travail

Avant de commencer le travail:

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



T6642EJ —UN—18OCT88

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

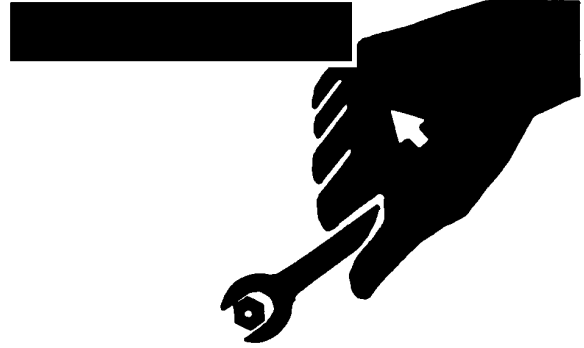
Utilisation d'outils appropriés

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

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

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

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



TS779 —UN—08NOV89

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

Sécurité pour la vie

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



TS231 —28—20JAN20

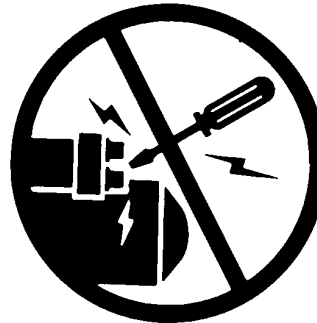
DX,LIVE -28-25SEP92-1/1

Empêcher toute mise en mouvement accidentelle de la machine

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

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

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



TS177 —UN—11JAN89

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

Manipuler le carburant avec précaution — Prévenir les incendies

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

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

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

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

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



TS202 —UN—23AUG88

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

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

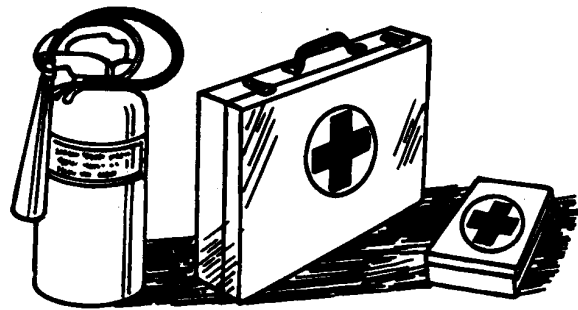
DX,FIRE1 -28-12OCT11-1/1

Être prêt à agir en cas d'urgence

Savoir comment se comporter en cas d'incendie.

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

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



TS291 —UN—15APR13

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

Manipulation du fluide de démarrage en toute sécurité

Le fluide de démarrage est hautement inflammable.

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

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

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

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



TS1356 —UN—18MAR92

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

En cas d'incendie

ATTENTION: Éviter tout risque de blessure.

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

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

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



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

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

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

TS227 —UN—15APR13

Manipuler les liquides inflammables avec précaution — Prévenir les incendies

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

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

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

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



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

TS227 —UN—15APR13

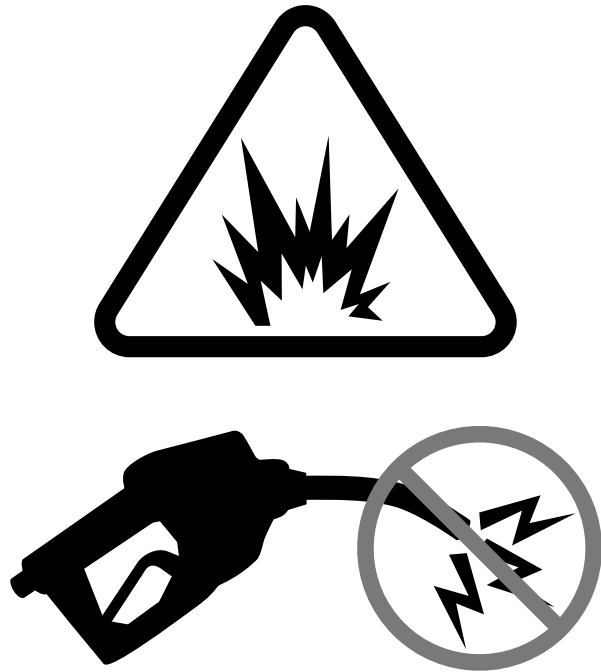
Éviter tout risque dû à l'électricité statique lors de l'approvisionnement en carburant

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

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

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

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



RG22142 —UN—17MAR14

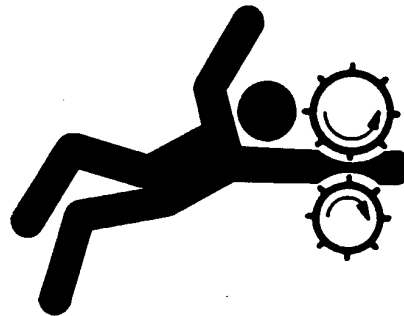
RG21992 —UN—21AUG13

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

Précautions pour l'entretien de la machine

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

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



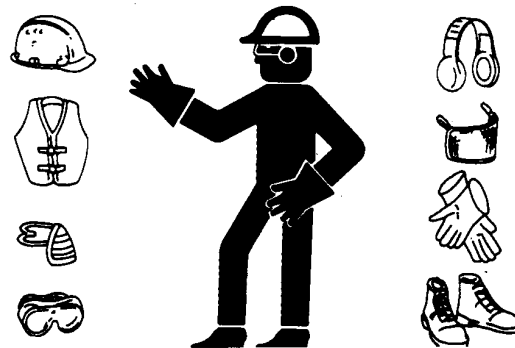
TS228 —UN—23AUG88

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

Porter des vêtements de protection

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

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



TS206 —UN—15APR13

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

Protection contre le bruit

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

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



TS207 —UN—23AUG88

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

Manipuler les batteries avec précaution

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

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

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

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

Pour prévenir les accidents:

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

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

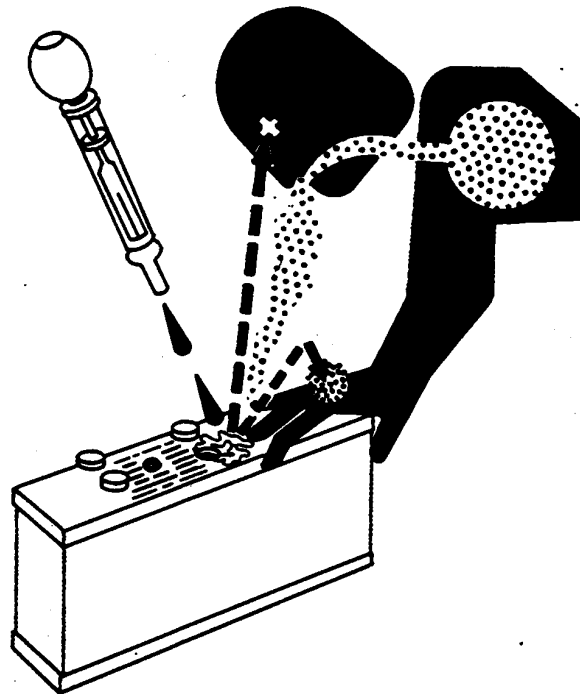
1. Rincer abondamment à l'eau la partie atteinte.
2. Appliquer du bicarbonate de soude ou de la chaux pour neutraliser l'acide.
3. Se rincer les yeux à l'eau pendant 15 à 30 minutes. Se faire soigner par un médecin sans attendre.

En cas d'ingestion d'acide:

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

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

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



TS204 —UN—15APR13

TS203 —UN—23AUG88

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

Éviter les brûlures dues à l'acide des batteries

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

Pour prévenir les accidents:

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

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

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

En cas d'ingestion d'acide:

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



TS203 —UN—23AUG88

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

Rester à l'écart des arbres de transmission en rotation

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

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

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



TS1644 —UN—22AUG95

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

Pose de tous les garants

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

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

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



TS677 —UN—21SEP89

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

Sécurité en matière d'entretien

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

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

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

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

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

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



TS218 —UN—23AUG88

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

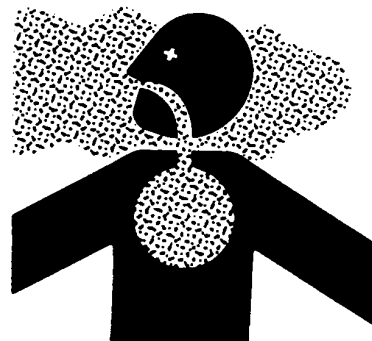
Enlever la peinture des surfaces à souder ou à réchauffer

Éviter la formation de vapeurs et poussières toxiques.

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

Enlever la peinture avant de réchauffer des surfaces peintes:

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



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

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

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

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

TS220 — UN — 15APR13

Éviter toute chaleur intense près de conduites sous pression

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



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

TS953 — UN — 15MAY90

Attention aux fuites de liquides sous pression,

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

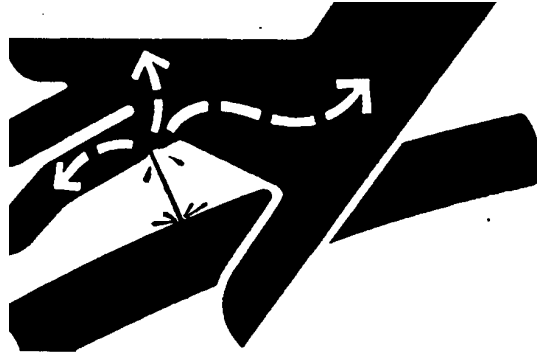
Remplacer immédiatement les flexibles usés ou endommagés par des pièces de rechange John Deere.

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

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

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

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



X9811 —UN—23AUG88

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

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

Interdiction d'ouvrir le circuit d'alimentation haute pression

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



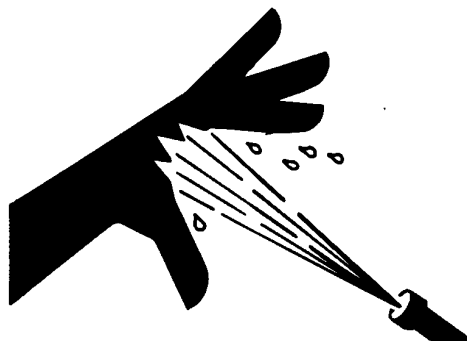
TS1343 —UN—18MAR92

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

Protection contre les jets sous haute pression

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

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



TS1343 —UN—18MAR92

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

Éviter une explosion des batteries

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

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

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



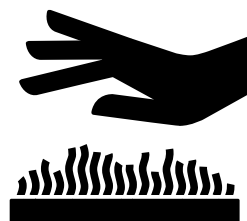
TS204 —UN—15APR13

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

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

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

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



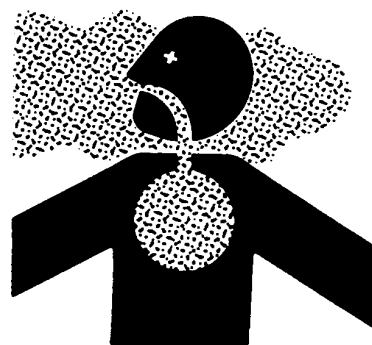
RG17488 —UN—21AUG09

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

Ventilation du lieu de travail

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

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



TS220 —UN—15APR13

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

Précautions à prendre pour l'entretien du circuit de refroidissement

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

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



TS281 —UN—15APR13

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

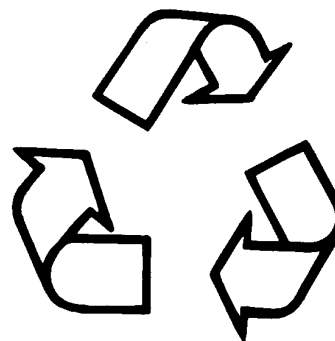
Élimination correcte des déchets

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

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

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

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



TS1133 —UN—15APR13

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

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

Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement

Gazole

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

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

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

Propriétés requises du carburant

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

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

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

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

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

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

E-diesel

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

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

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

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

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

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

Teneur en soufre pour moteurs Tier 3/Phase III A

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

Teneur en soufre pour moteurs Tier 2/Phase II

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

Teneur en soufre pour les autres moteurs

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

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

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

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

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

Additifs pour gazole

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

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

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

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

Pouvoir lubrifiant du gazole

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

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

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

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

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

Pouvoir lubrifiant du biogazole

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

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

Manipulation et stockage du gazole

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Biogazole

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Moteurs John Deere sans filtre à gaz d'échappement

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

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

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

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

Exigences et recommandations d'utilisation du biogazole

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

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

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

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

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

- Dégradation du débit par temps froid

Suite, voir page suivante

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contrôle du gazole

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

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

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

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

Filtres à carburant

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

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

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

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

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

Réduction de l'effet du froid sur les moteurs diesel

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

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

Utilisation d'un carburant spécial hiver

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

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

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

Chauffage d'admission d'air

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

Réchauffeur de liquide de refroidissement

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

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

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

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

Additifs facilitant l'écoulement à froid du gazole

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

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

Biogazole

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

Écrans de radiateur

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

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

Volets de radiateur

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

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

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

Huile de rodage pour moteur diesel

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

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

Si de l'huile de rodage pour moteur John Deere Break-In est utilisée pendant le fonctionnement initial d'un moteur neuf ou reconditionné, vidanger l'huile et remplacer le filtre après 250 heures maximum.

Si de l'huile de rodage pour moteur John Deere Break-In Plus est utilisée, vidanger l'huile et remplacer le filtre au plus tôt après 100 heures de service et au plus tard à l'intervalle prescrit pour l'huile John Deere Plus-50 ou John Deere Plus 50™ II.

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

Si de l'huile de rodage de moteur John Deere Break-In ou Break-In Plus n'est pas disponible, utiliser une huile moteur de viscosité SAE 10W-30 satisfaisant à l'une des spécifications suivantes et vidanger l'huile et remplacer le filtre au plus tard après 100 heures de service:

- Classification API CE
- Classification API CD

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

- Classification API CC
- Norme ACEA E2
- Norme ACEA E1

IMPORTANT: Ne pas utiliser l'huile Plus-50™ II, Plus-50, ni d'huile moteur répondant aux spécifications suivantes pendant la période de rodage d'un moteur neuf ou reconditionné:

API CJ-4	ACEA E9
API CI-4 PLUS	ACEA E7
API CI-4	ACEA E6
API CH-4	ACEA E5
API CG-4	ACEA E4
API CF-4	ACEA E3
API CF-2	
API CF	

Ces huiles ne permettent pas le rodage correct du moteur.

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

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

DX,ENOIL4 -28-20APR11-1/1

Huile pour moteur diesel — Moteurs Tier 2/Phase II

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

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

Utiliser de préférence l'huile John Deere Plus-50™ II.

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

L'huile John Deere Torq-Gard™ est également autorisée.

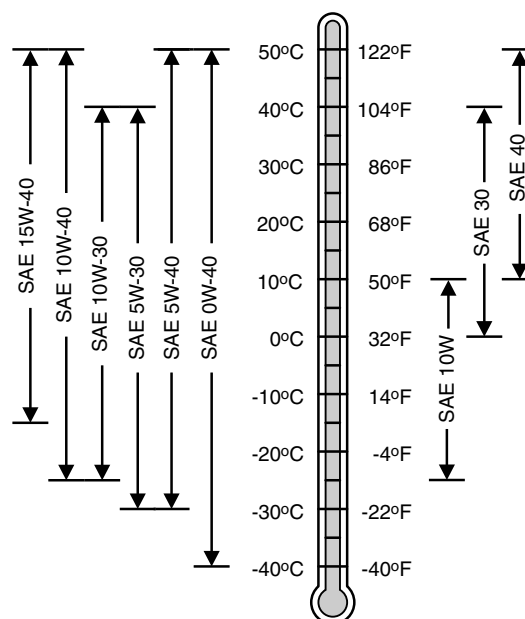
D'autres huiles peuvent être utilisées si elles sont conformes à l'une des spécifications suivantes au moins:

- Classification API CK-4
- Classification API CJ-4
- Classification API CI-4 PLUS
- Classification API CI-4
- Classification API CH-4
- Norme ACEA E9
- Norme ACEA E7
- Norme ACEA E6
- Norme ACEA E5
- Norme ACEA E4

Utiliser de préférence des huiles multigrades.

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

Plus-50 est une marque commerciale de Deere & Company
Torq-Gard est une marque commerciale de Deere & Company



Viscosités d'huile en fonction des plages de température extérieure

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

NE PAS utiliser de gazole contenant plus de 10000 mg/kg de soufre (10000 ppm).

TS1743 —UN—25APR19

DX,ENOIL7 -28-23APR19-1/1

Intervalles de vidange d'huile moteur et de remplacement du filtre — Tier 2/Phase II — Applications OEM

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

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

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

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

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

IMPORTANT: Pour éviter toute détérioration du moteur:

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

Types d'huile autorisés:

- Les "huiles Plus-50" comprenant les huiles John Deere Plus-50™ II et John Deere Plus-50™

*Plus-50 est une marque commerciale de Deere & Company
Torq-Gard est une marque commerciale de Deere & Company*

- Les "autres huiles" comprenant les huiles John Deere Torq-Gard™ Supreme, API CK-4, API CJ-4, API CI-4 PLUS, API CI-4, API CH-4, ACEA E9, ACEA E7, ACEA E6, ACEA E5 et ACEA E4

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

- Moteur équipé d'un carter d'huile à intervalle de vidange prolongé
- Utilisation d'un gazole dont la teneur en soufre est inférieure à 2000 mg/kg (2000 ppm)
- Utilisation d'une huile John Deere Plus-50™ II ou John Deere Plus-50™
- Utilisation d'un filtre à huile John Deere agréé

Intervalles de vidange d'huile moteur et de remplacement du filtre		
	Carter d'huile à intervalle de vidange standard	Carter d'huile à intervalle de vidange prolongé
Teneur en soufre	Inférieure à 2000 mg/kg (2000 ppm)	
Huiles Plus-50	375 heures	500 heures
Autres huiles	250 heures	250 heures
Teneur en soufre	2000—5000 mg/kg (2000—5000 ppm)	
Huiles Plus-50	275 heures	400 heures
Autres huiles	150 heures	150 heures
Teneur en soufre	5000—10000 mg/kg (5000—10000 ppm)	
Huiles Plus-50	187 heures	250 heures
Autres huiles	125 heures	125 heures
L'analyse de l'huile peut permettre de prolonger la périodicité de vidange des "autres huiles", sans toutefois dépasser l'intervalle prescrit pour les huiles Plus-50. L'analyse d'huile consiste à prélever une série d'échantillons d'huile à des intervalles de 50 heures, au-delà de la périodicité d'entretien normale, jusqu'à ce que les données indiquent que la durée de vie utile de l'huile touche à sa fin ou que l'intervalle d'entretien maximum pour les huiles John Deere Plus-50 est atteint.		

DX,ENOIL12,T2,OEM -28-13JAN18-1/1

Mélange de lubrifiants

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

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

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

Stockage des lubrifiants

Des lubrifiants propres assurent un fonctionnement optimal du matériel.

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

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

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

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

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

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

Filtres à huile

La filtration des huiles est indispensable à une lubrification correcte.

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

Toujours utiliser des filtres présentant les caractéristiques prescrites par John Deere.

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

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

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

Liquides de refroidissement recommandés

Utiliser de préférence les liquides de refroidissement prémélangés suivants:

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

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

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

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

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

Autres liquides de refroidissement recommandés

Le liquide de refroidissement suivant est également recommandé:

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

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

Autres liquides de refroidissement

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

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

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

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

Qualité de l'eau

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

Périodicité des vidanges du liquide de refroidissement

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

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

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

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

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

COOL-GARD est une marque commerciale de Deere & Company

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

Ne pas utiliser de liquide de refroidissement contenant des nitrites.

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

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

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

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

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

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

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

Protection contre le gel

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

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

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

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

Utilisation en climat chaud

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

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

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

COOL-GARD est une marque commerciale de Deere & Company

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

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

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

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

Contrôle du point de gel du liquide de refroidissement

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

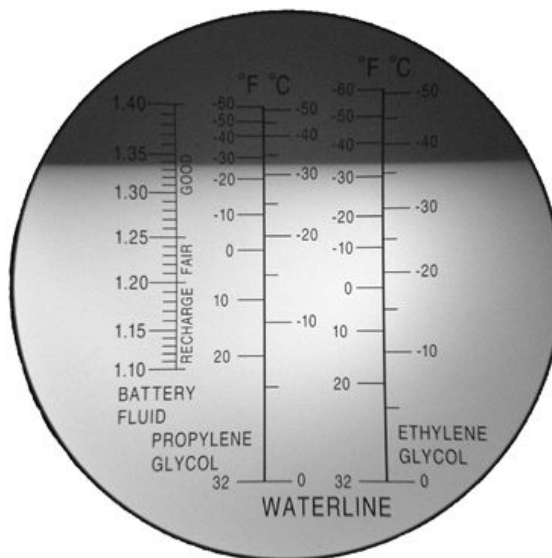
Un réfractomètre pour liquide de refroidissement est disponible auprès du concessionnaire John Deere, via le programme d'outils SERVICEGARD™. L'outil portant la référence 75240 est une solution économique pour déterminer avec précision le point de gel sur le terrain.

Pour utiliser cet outil:

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



Référence SERVICEGARD™ 75240



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

SERVICEGARD est une marque commerciale de Deere & Company

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

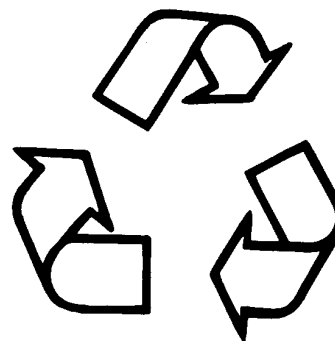
Mise au rebut du liquide de refroidissement

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

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

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

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



Recyclage des déchets

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

Tableaux de bord

Tableaux de bord PV101

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

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

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

A—Indicateur de diagnostic/compteur horaire

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

B—Compte-tours

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

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

D—Alarme sonore (option)

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

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

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

F—Contacteur de démarrage à clé

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

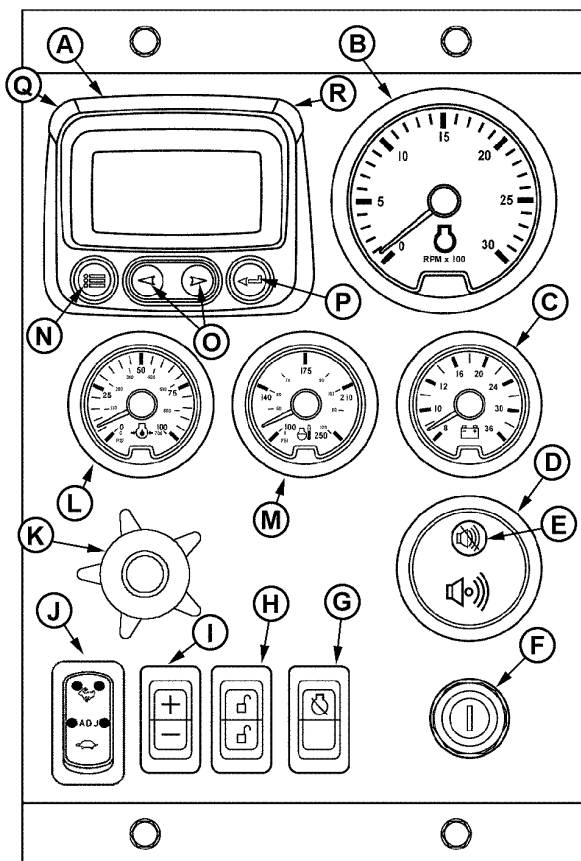


Tableau de bord complet

- | | |
|--|---|
| A—Indicateur de diagnostic/Compteur horaire | J—Interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent |
| B—Compte-tours | K—Commande d'accélérateur analogique (option) |
| C—Voltmètre (en option) | L—Manomètre d'huile |
| D—Alarme sonore (en option) | M—Indicateur de température du liquide de refroidissement |
| E—Bouton de passage en mode manuel forcé sur l'alarme sonore | N—Touche Menu |
| F—Contacteur de démarrage | O—Touche fléchée (2) |
| G—Interrupteur à bascule de passage en mode manuel forcé sur arrêt | P—Touche Entrée |
| H—Interrupteur à bascule d'activation par tapotement | Q—Témoin jaune "AVERTISSEMENT" |
| I—Interrupteur à bascule de sélection de régime | R—Témoin rouge "ARRÊTER LE MOTEUR" |

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

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

Suite, voir page suivante

JR74534,00002C7 -28-16AUG21-1/2

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

H—Interrupteur à bascule d'activation par tapotement

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

I—Interrupteur à bascule de sélection de régime

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

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

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

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

Comment sélectionner les régimes préréglés (régimes par tapotement)

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

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

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

K—Commande d'accélérateur analogique (option)

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

L—Manomètre d'huile moteur

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

M—Indicateur de température du liquide de refroidissement moteur

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

N—Touche Menu

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

O—Touches de défilement

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

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

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

P—Touche Entrée

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

Q—Témoin jaune "AVERTISSEMENT"

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

R—Témoin rouge "ARRÊT MOTEUR"

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

Indicateur de diagnostic PV101 — Utilisation

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

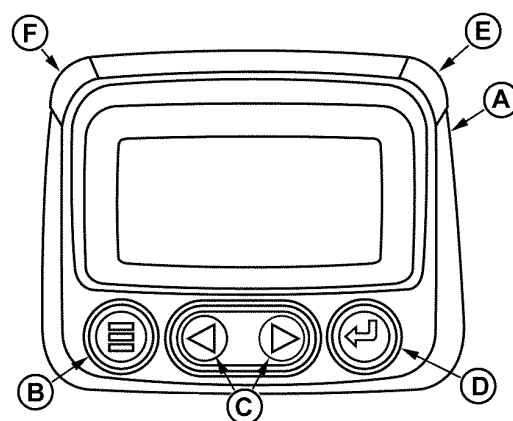
La touche Menu (B) permet à l'opérateur d'accéder au menu principal de l'indicateur de diagnostic. Pour plus d'informations, voir Indicateur de diagnostic PV101—Menu principal dans la Section 15. Cette touche permet aussi à l'opérateur d'annuler une option et de retourner au menu précédent ou au menu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

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

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

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

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



Indicateur de diagnostic

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

RG13132—UN—09SEP03

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

Indicateur de diagnostic PV101—Menu principal

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

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

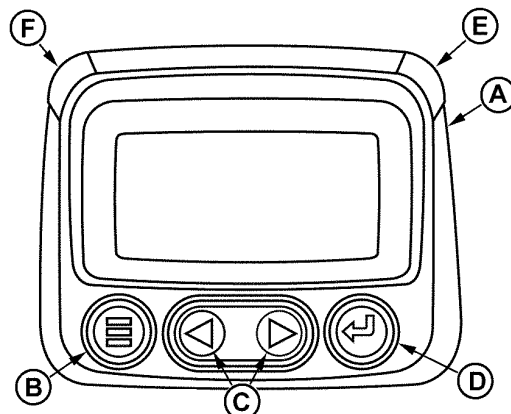
Utiliser les touches fléchées (C) et la touche Entrée (D) pour afficher les éléments du menu affichés:

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

Exemples des fonctions disponibles dans les éléments du menu principal.

Dans Utilitaires:

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



Indicateur de diagnostic

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

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

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

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

RG13132 —UN—09SEP03

Indicateur de diagnostic PV101—Principaux menus

Nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement

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

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

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

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

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

Désactivation du nettoyage du filtre à gaz d'échappement

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

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

Codes d'anomalie—Actifs

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

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

Codes d'anomalie—Enregistrés

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

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

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

Indicateur de diagnostic DG14 — Utilisation

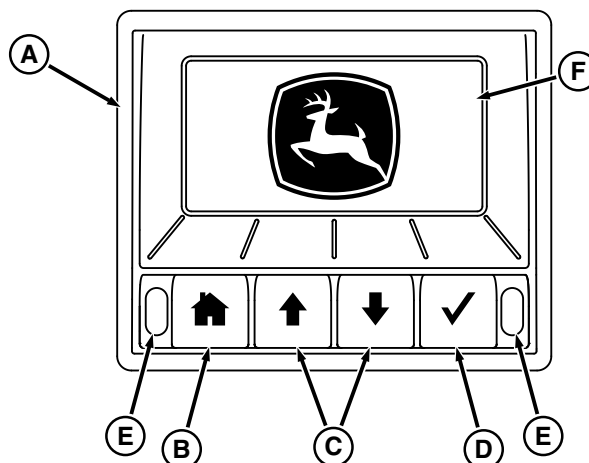
L'indicateur de diagnostic permet à l'utilisateur de surveiller les fonctions du moteur, de visualiser les codes de diagnostic et de procéder à des diagnostics préliminaires. L'indicateur est relié au système de gestion électronique et à ses capteurs.

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

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

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

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



Indicateur de diagnostic DG14

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

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

RG27904 —UN—25FEB16

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

Indicateur de diagnostic DG14 — Menu principal

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

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

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

- Fonction
- Console
- Manœuvre
- Configuration

Exemples des fonctions disponibles dans les éléments du menu principal.

Sous Fonction:

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

Sous Display (Affichage):

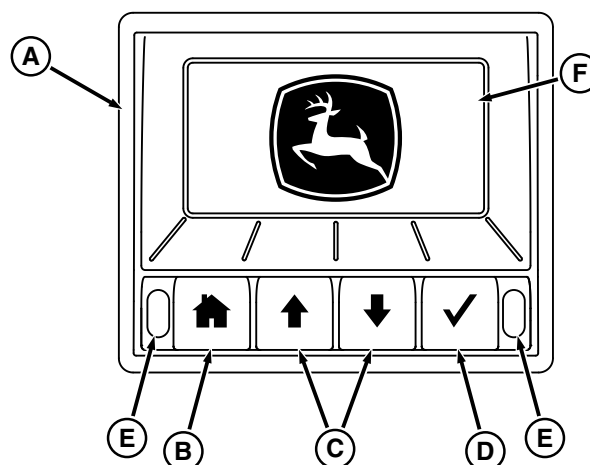
- Réglage du rétro-éclairage
- Réglage de la luminosité du témoin
- Configuration des options de l'affichage

Sous Utility (Utilitaires):

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

Sous Setup (Configuration):

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



Indicateur de diagnostic

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

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

Codes des touches des écrans protégés par mot de passe

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

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

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

RG27904 —UN—25FEB16

Indicateur de diagnostic DG14—Principaux menus

Nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement

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

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

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

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

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

Désactivation du nettoyage du filtre à gaz d'échappement

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

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

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

Codes d'anomalie—Actifs

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

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

Codes d'anomalie—Enregistrés

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

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

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

Tableau de bord PV480

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

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

Tableau de bord

A — Indicateur de diagnostic

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

B — Touches fléchées

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

C — Touche Menu

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

D — Touche de sélection

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

E — Touche Quitter

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

PowerTech est une marque commerciale de Deere & Company

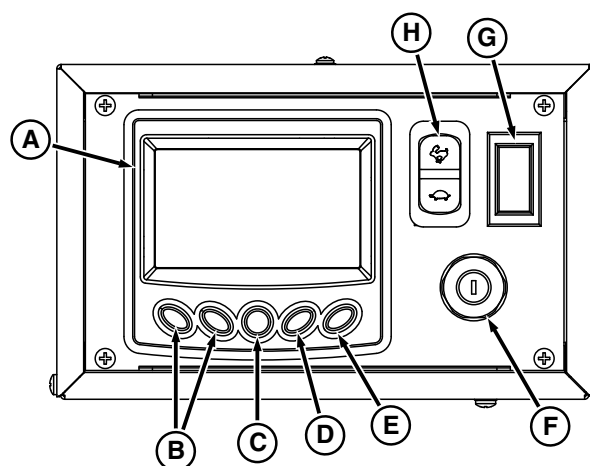


Tableau de bord PV480

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

F — Contacteur de démarrage

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

G — Couvercle

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

H — Interrupteur à bascule de sélection de régime

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

RG23644 —UN—27AUG13

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

Indicateur de diagnostic PV480 — Utilisation

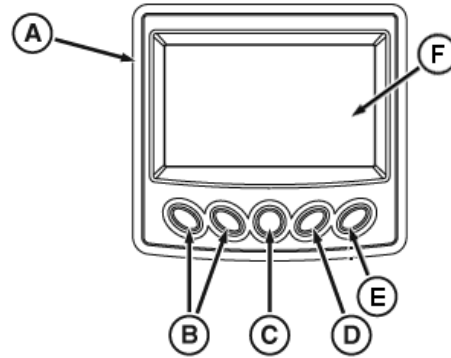
L'indicateur de diagnostic (A) permet à l'utilisateur de surveiller les fonctions du moteur, de visualiser les codes de diagnostic et de procéder à des diagnostics préliminaires. L'indicateur est relié au système de gestion électronique et à ses capteurs.

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

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

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

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



Indicateur de diagnostic PV480

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

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

RG23474—UN—06JUN13

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

Indicateur de diagnostic PV480—Menu principal

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

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

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

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

Exemples des fonctions disponibles dans les éléments du menu principal.

Dans Paramètres utilisateur:

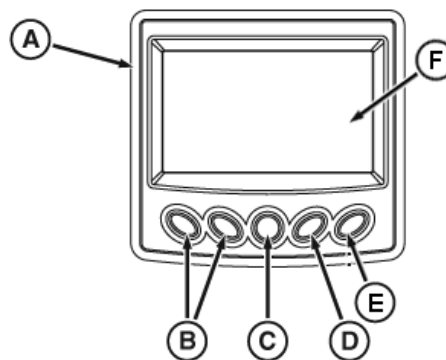
- Date
- Temps
- Langue
- Unités
- Luminosité
- Éclairage ambiant

Dans Anomalies:

- Codes de diagnostic actifs
- Codes de diagnostic enregistrés

Dans Filtre à gaz d'échappement:

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



Indicateur de diagnostic PV480

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

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

Dans Options de démarrage:

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

Dans Entretien:

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

Dans Utilitaires:

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

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

RG23474—UN—06JUN13

Indicateur de diagnostic PV480—Principaux menus

Nettoyage automatique du filtre à gaz d'échappement

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

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

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

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

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

Désactivation du nettoyage du filtre à gaz d'échappement

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

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

Codes d'anomalie—Actifs

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

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

Codes d'anomalie—Enregistrés

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

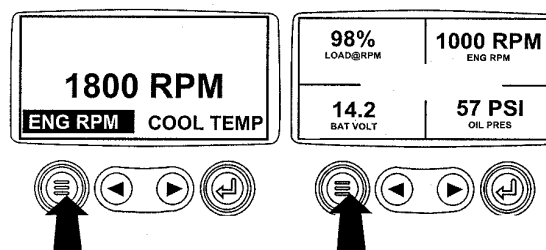
1. Appuyer sur la touche Menu de l'indicateur de diagnostic.
2. Utiliser les touches fléchées pour accéder à FAULTS (ANOMALIES).
3. Appuyer sur la touche de sélection.
4. Utiliser les touches fléchées pour accéder à STORED FAULTS (ANOMALIES ENREGISTRÉES).
5. Appuyer sur la touche de sélection.
6. Utiliser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

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

Navigation dans le menu principal

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

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



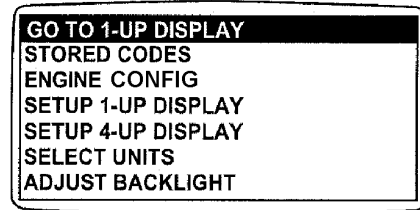
Bouton Menu

Suite, voir page suivante

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

RG13159 —UN—26SEP03

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

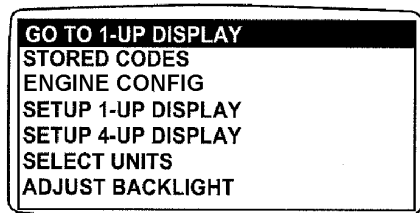


Affichage du menu

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

RG13160 —UN—02OCT03

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

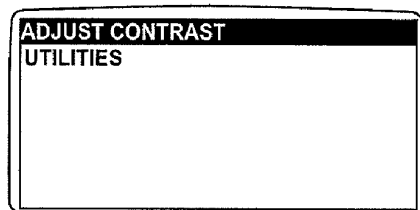


Éléments du menu principal

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

RG13161 —UN—02OCT03

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



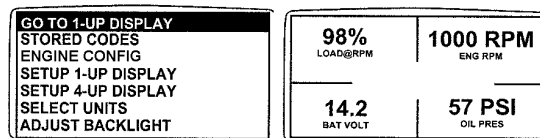
Derniers éléments du menu principal

Suite, voir page suivante

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

RG13162 —UN—26SEP03

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



Utiliser les touches de défilement pour naviguer / Affichage de secteur

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

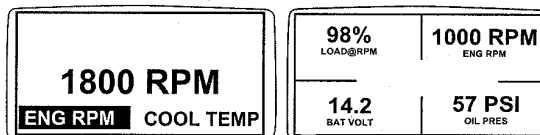
RG13163 —UN—02OCT03

Données de configuration du moteur

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

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

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

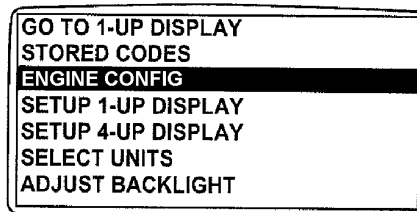


Bouton Menu

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

RG13169 —UN—26SEP03

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



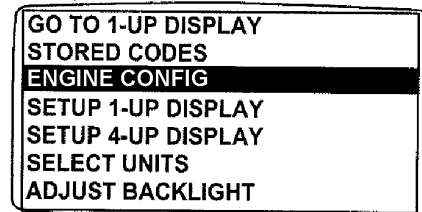
Sélection de la Configuration moteur

Suite, voir page suivante

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

RG13164 —UN—07OCT03

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

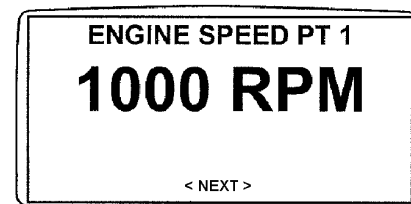


Touche Entrée

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

RG13165 —UN—02OCT03

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

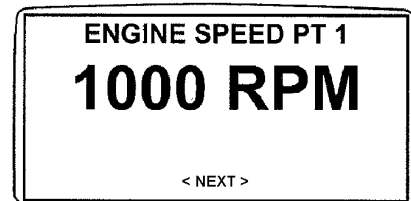


Navigation à l'aide des touches de défilement

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

RG13166 —UN—29SEP03

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



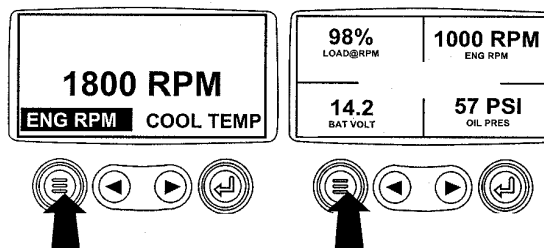
Retour au menu principal

Suite, voir page suivante

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

RG13167 —UN—29SEP03

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



Quitter le menu principal

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

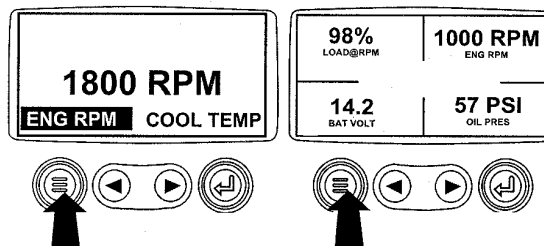
RG13159 —UN—26SEP03

Accès aux codes de diagnostic en mémoire

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

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

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

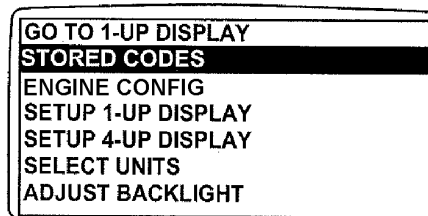


Bouton Menu

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

RG13159 —UN—26SEP03

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



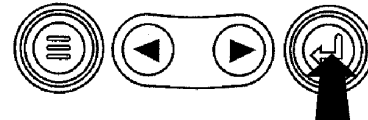
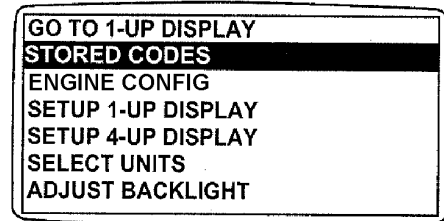
Sélection des codes en mémoire

Suite, voir page suivante

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

RG13168 —UN—02OCT03

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

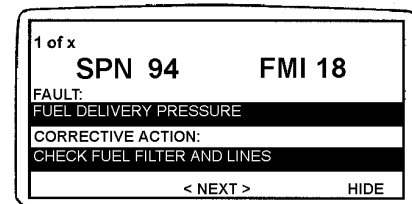


Touche Entrée

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

RG13169 —UN—02OCT03

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

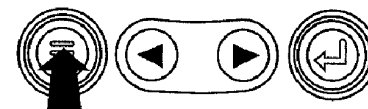
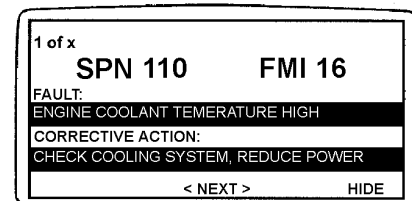


Navigation à l'aide des touches de défilement

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

RG13245 —UN—02OCT03

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



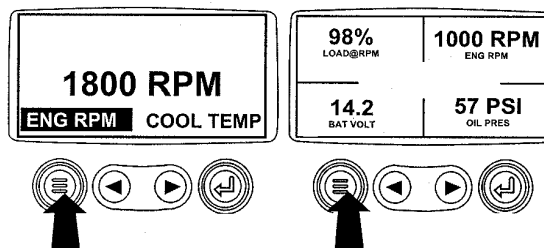
Retour au menu principal

Suite, voir page suivante

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

RG13246 —UN—02OCT03

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



Quitter le menu principal

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

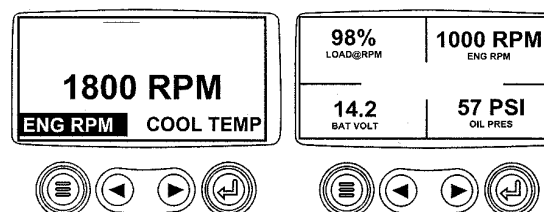
RG13159 —UN—26SEP03

Accès aux codes de diagnostic actifs

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

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

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



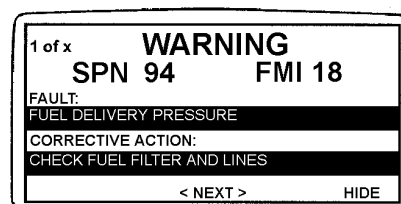
Fonctionnement normal

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

RG13172 —UN—26SEP03

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

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

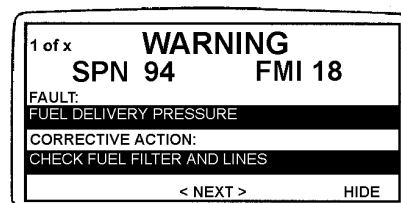


Codes de diagnostic actifs affichés

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

RG13240 —UN—30SEP03

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



Navigation à l'aide des touches fléchées

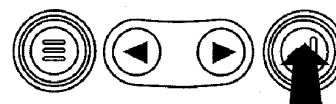
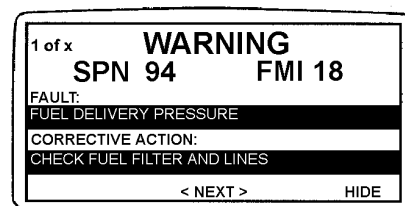
Suite, voir page suivante

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

RG13241 —UN—30SEP03

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

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

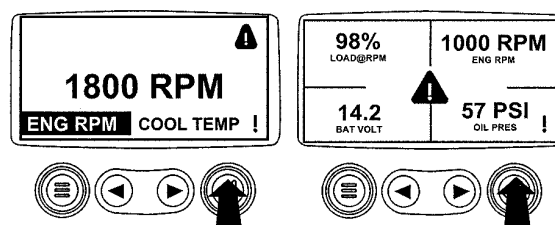


Masquage des codes de diagnostic

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

RG13242 —UN—30SEP03

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



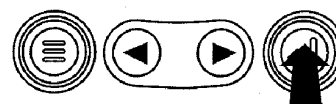
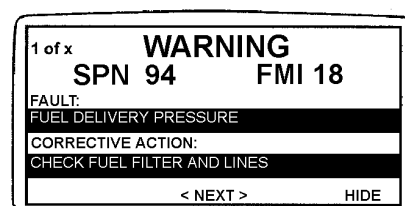
icône de code de diagnostic actif

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

RG13176 —UN—26SEP03

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

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

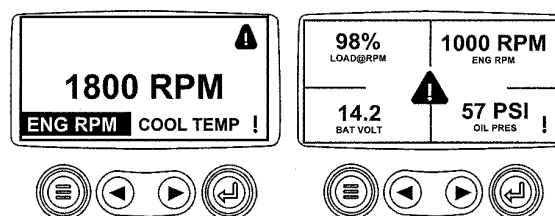


Touche Entrée

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

RG13242 —UN—30SEP03

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



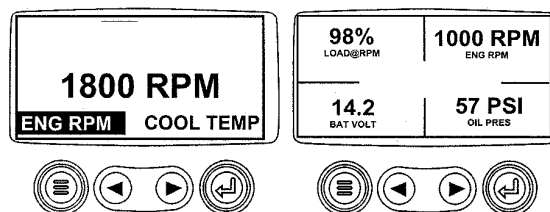
Condition indiquée par un code de diagnostic actif

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

RG13243 —UN—01OCT03

Codes d'arrêt déclenché de moteur

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



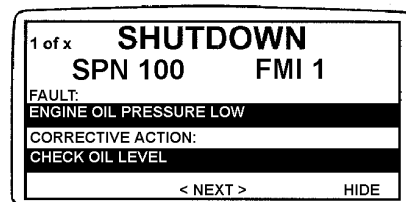
Fonctionnement normal

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

RG13172 —UN—26SEP03

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

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



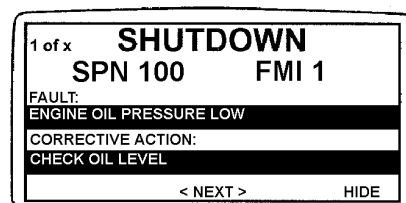
Message d'arrêt déclenché

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

RG13238 —UN—28SEP03

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

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



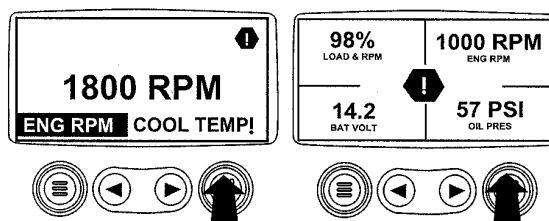
Masquage de code de diagnostic

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

RG13239 —UN—29SEP03

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

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



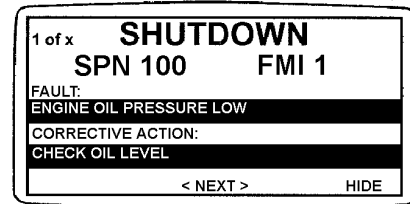
Icône clignotante d'arrêt déclenché

Suite, voir page suivante

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

RG13179 —UN—26SEP03

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



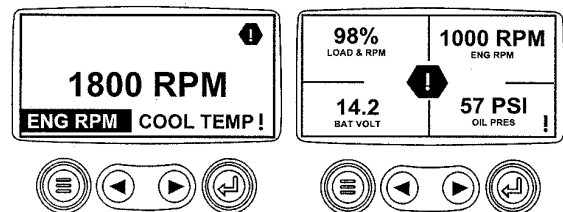
Réaffichage de code de diagnostic

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

RG13239 —UN—29SEP03

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

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



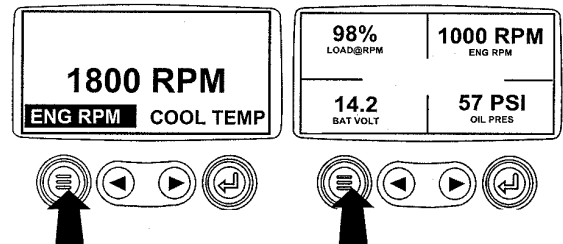
Icône d'arrêt

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

RG13180 —UN—26SEP03

Réglage du rétroéclairage

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

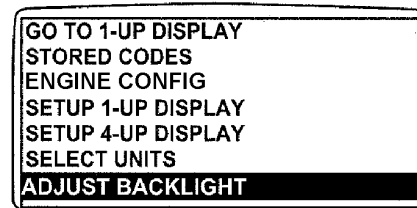


Touche Menu

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

RG13159 —UN—26SEP03

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



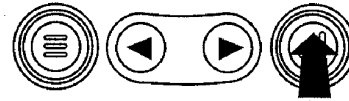
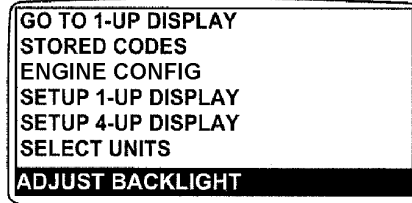
Sélectionner Réglage du rétroéclairage

Suite, voir page suivante

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

RG13181 —UN—02OCT03

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

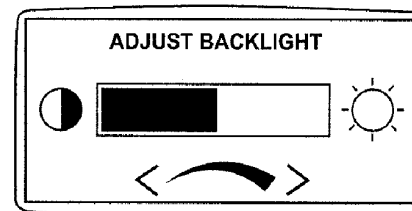


Appuyer sur la touche de validation

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

RG13182 —UN—02OCT03

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

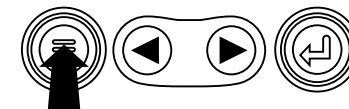
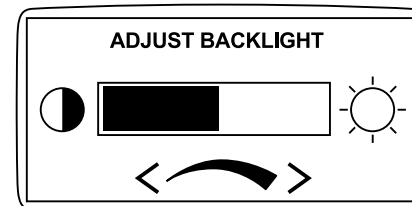


Réglage de l'intensité du rétroéclairage

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

RG13183 —UN—28SEP03

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



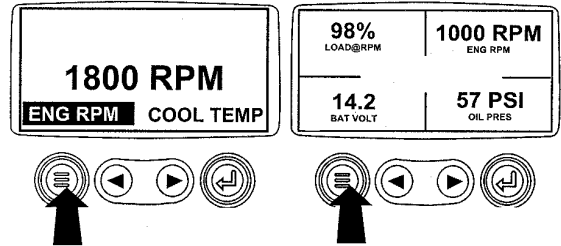
Retour au menu principal

Suite, voir page suivante

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

RG19048 —UN—23AUG10

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



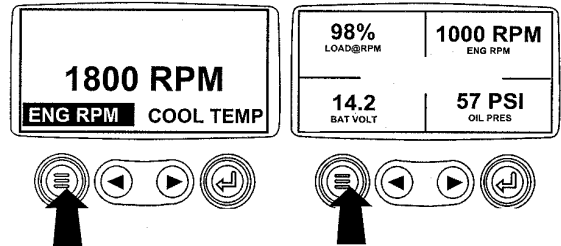
Sortie du menu principal

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

RG13159 —UN—26SEP03

Réglage du contraste

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

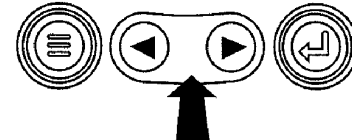
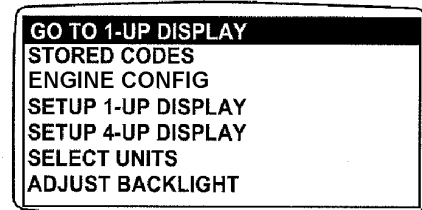


Bouton Menu

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

RG13159 —UN—26SEP03

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

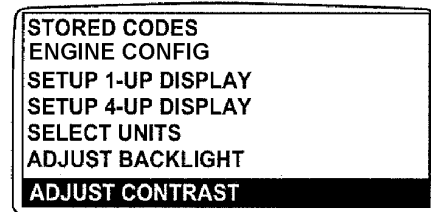


Sélectionner Réglage du contraste

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

RG13161 —UN—02OCT03

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



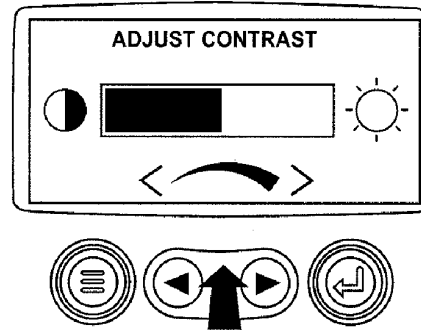
Pression sur touche d'entrée

Suite, voir page suivante

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

RG13185 —UN—02OCT03

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

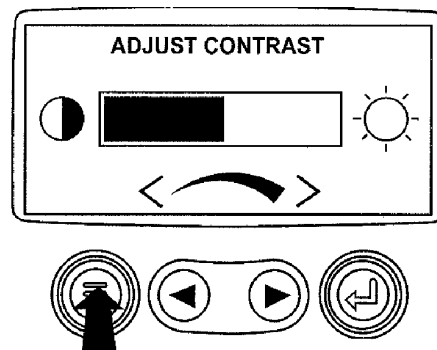


Réglage de l'intensité du contraste

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

RG13186 —UN—29SEP03

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

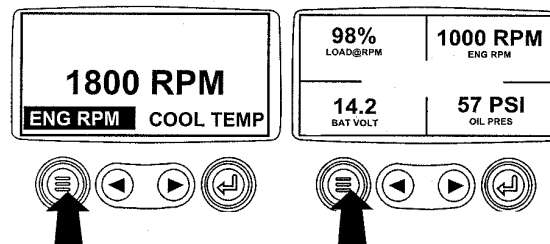


Retour au menu principal

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

RG13187 —UN—26SEP03

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



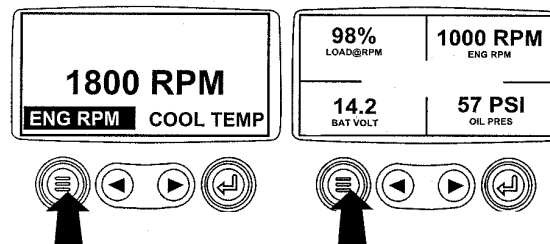
Quitter le menu principal

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

RG13159 —UN—26SEP03

Sélection des unités de mesure

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



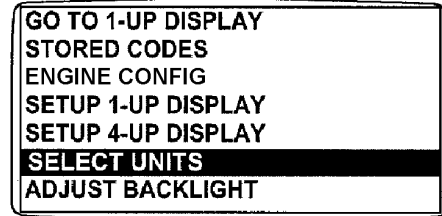
Bouton Menu

Suite, voir page suivante

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

RG13159 —UN—26SEP03

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

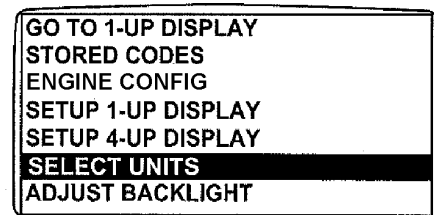


Sélection des unités

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

RG13188 —UN—02OCT03

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



Pression sur touche d'entrée

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

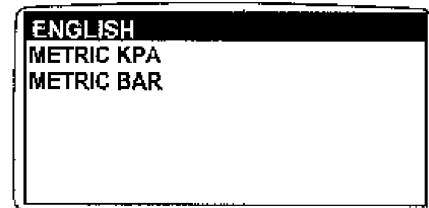
RG13189 —UN—02OCT03

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

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

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

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



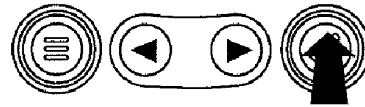
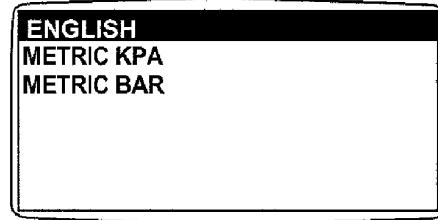
Sélection des unités désirées

Suite, voir page suivante

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

RG13190 —UN—26SEP03

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

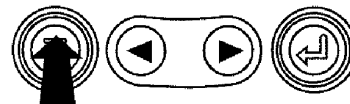
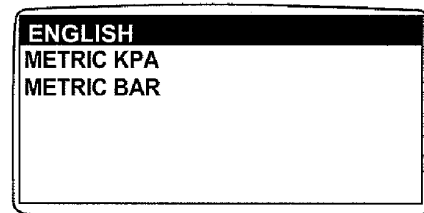


Touche d'entrée enfoncée pour faire la sélection

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

RG13191 —UN—30SEP03

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

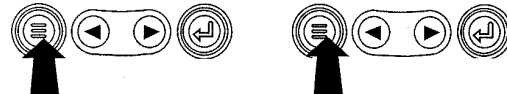
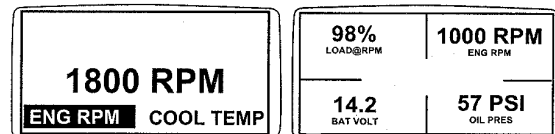


Retour au menu principal

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

RG13192 —UN—26SEP03

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



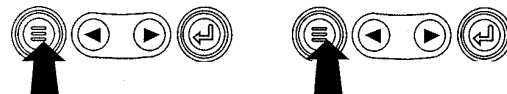
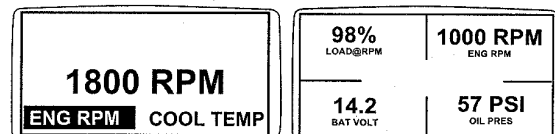
Appuyer sur la touche menu

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

RG13159 —UN—26SEP03

Configuration de l'affichage de 1 paramètre à la fois

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



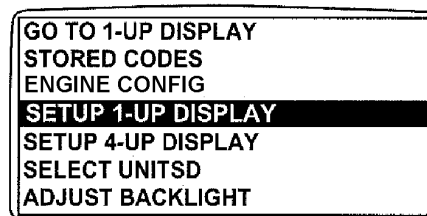
Bouton Menu

Suite, voir page suivante

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

RG13159 —UN—26SEP03

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

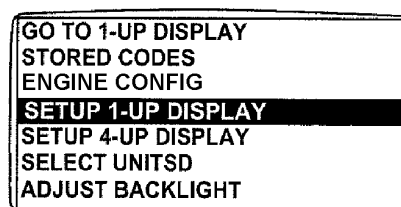


Configuration de l'affichage 1 paramètre

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

RG13193 —UN—02OCT03

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



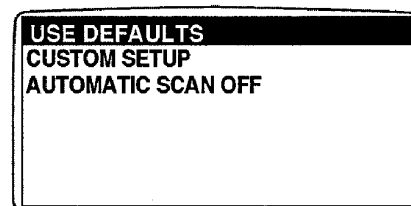
Pression sur touche d'entrée

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

RG13194 —UN—02OCT03

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

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



Options de l'affichage 1 paramètre

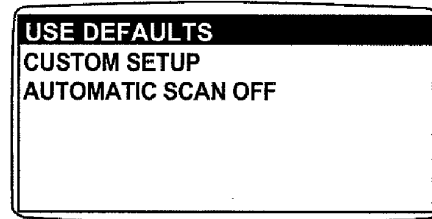
faire défiler les paramètres du jeu sélectionné un par un, en s'arrêtant brièvement sur chacun d'entre eux.

Suite, voir page suivante

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

RG13196 —UN—26SEP03

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

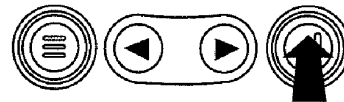
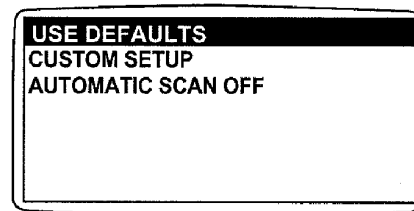


Sélection des valeurs par défaut

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

RG13195 —UN—26SEP03

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

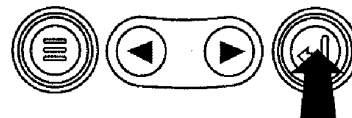
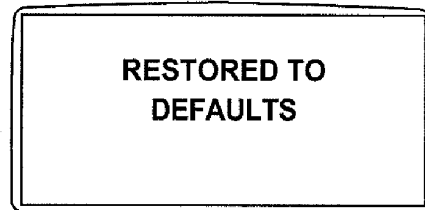


Valeurs par défaut sélectionnées

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

RG13197 —UN—29SEP03

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



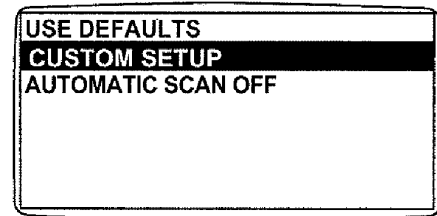
Retour aux valeurs par défaut

Suite, voir page suivante

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

RG13149 —UN—24SEP03

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

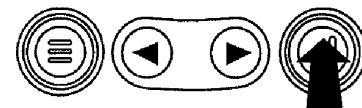
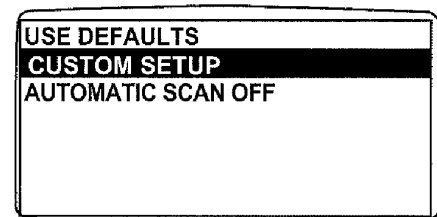


Sélection de la configuration personnalisée

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

RG13188 —UN—26SEP03

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

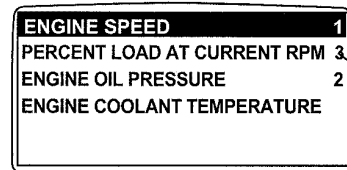


Paramètres de moteur

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

RG13199 —UN—26SEP03

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



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



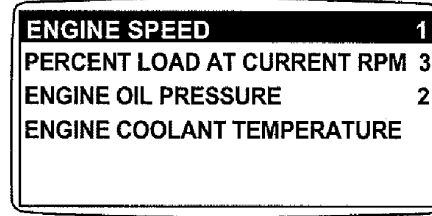
Sélection des paramètres

Suite, voir page suivante

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

RG13150 —UN—24SEP03

11. Appuyer sur la touche "Entrée" pour désélectionner un paramètre sélectionné, c'est-à-dire l'enlever de la liste de ceux qui apparaissent sur l'affichage 1 paramètre.

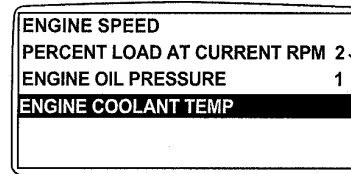


Désélection des paramètres

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-11/18

RG13219 —UN—26SEP03

12. Utiliser les touches de défilement pour mettre en surbrillance un paramètre non sélectionné pour l'affichage (sans chiffre à droite).



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

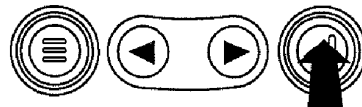
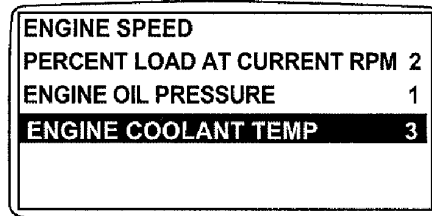


Sélection des paramètres désirés

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-12/18

RG13151 —UN—24SEP03

13. Appuyer sur la touche "Entrée" pour choisir le paramètre et l'inclure dans l'affichage un par un des paramètres de moteur.
14. Continuer à faire défiler et choisir les paramètres à présenter sur l'affichage 1 paramètre personnalisé. Appuyer sur "Menu" pour retourner au menu "Sélection utilisateur".



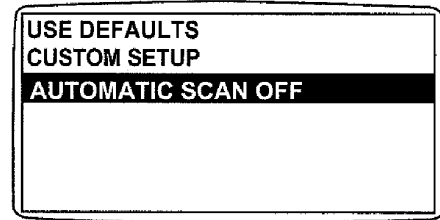
Sélection des paramètres pour affichage

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-13/18

RG13220 —UN—26SEP03

15. **Automatic Scan** (balayage automatique) - La fonction de balayage permet à l'affichage 1 paramètre de faire défiler le jeu de paramètres sélectionné. Utiliser les touches de défilement (flèches) pour arriver à la fonction de balayage automatique.

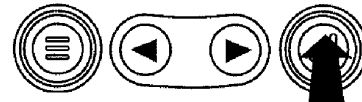
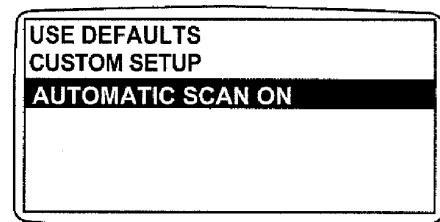


Balayage automatique désactivé

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-14/18

RG13221 —UN—26SEP03

16. Enclencher la fonction "Affichage défilant" avec la touche de validation.

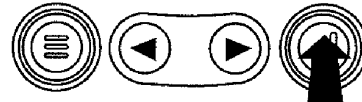
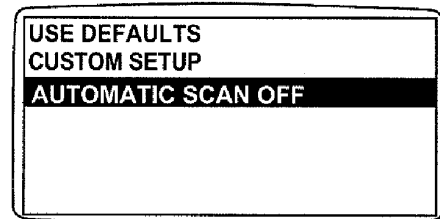


Balayage automatique activé

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-15/18

RG13222 —UN—26SEP03

17. Désenclencher la fonction "Affichage défilant" avec la touche de validation.



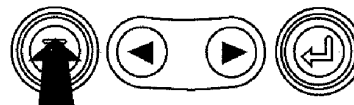
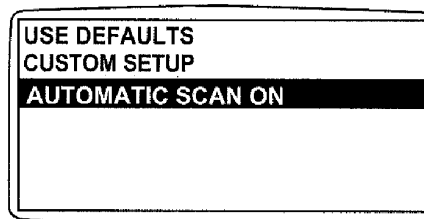
Balayage automatique désactivé

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-16/18

RG13223 —UN—26SEP03

18. Après avoir réglé les fonctions "Défauts", "Sélection utilisateur" et "Affichage défilant", revenir au menu principal via la touche "Menu".

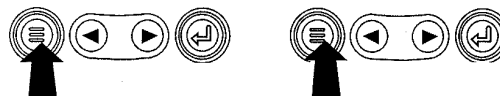
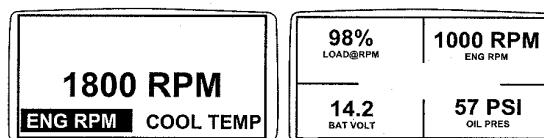


Bouton Menu

OURGP11,00000B1 -28-27MAY16-17/18

RG13224 —UN—26SEP03

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



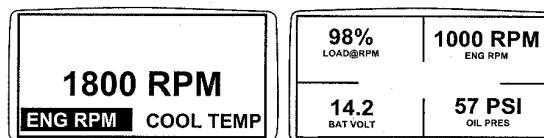
Quitter le menu principal

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

RG13159 —UN—26SEP03

Configuration de l'affichage de 4 paramètres

1. Mettre la clé de contact en position MARCHE. À partir de l'affichage à un ou quatre paramètres, appuyer sur la touche "Menu".

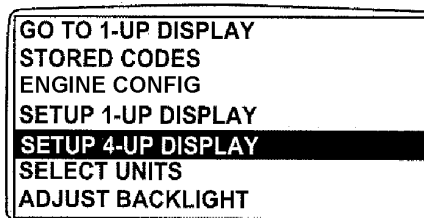


Bouton Menu

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-1/14

RG13159 —UN—26SEP03

2. Le menu principal apparaît. Utiliser les touches fléchées pour mettre en surbrillance le point de menu Configuration de l'affichage de 4 paramètres à la fois.



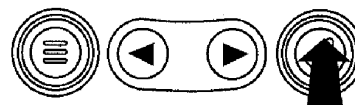
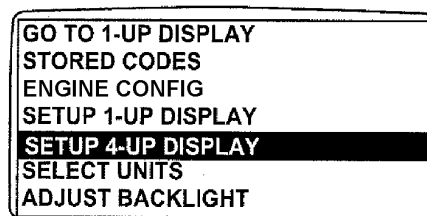
Sélection de la configuration de l'affichage de 4 paramètres à la fois

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-2/14

RG13225 —UN—02OCT03

3. Une fois la rubrique "Setup 4-Up Display" (Configuration de l'affichage de 4 paramètres) à la fois en surbrillance, appuyer sur la touche "Entrée" pour activer le menu du même nom.



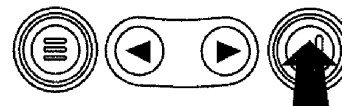
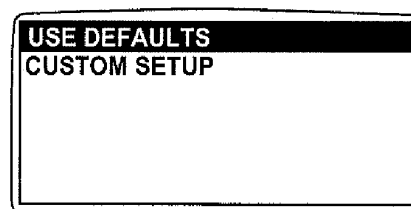
Pression sur touche d'entrée

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-3/14

RG13226 —UN—02OCT03

4. Deux options sont disponibles pour l'affichage de 4 paramètres à la fois.

- Use Defaults** (utilisation par défaut) - Cette option contient les paramètres du moteur suivants pour affichage: Régime moteur, tension batterie, température du liquide de refroidissement et pression d'huile.
- Custom Setup** (configuration personnalisée) - Cette option contient une liste des paramètres du moteur. Il est possible de sélectionner les paramètres du moteur de cette liste pour remplacer un ou plusieurs des paramètres par défaut.

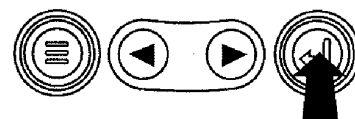
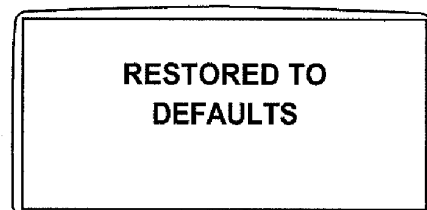


Sélection des valeurs par défaut de l'usine

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-4/14

RG13244 —UN—02OCT03

5. Pour rétablir les paramètres d'affichage par défaut établis en usine, faire défiler jusqu'à l'option "Use Defaults" et la mettre en surbrillance. Appuyer sur la touche "Entrée" pour enclencher la fonction de paramétrage par défaut. Un message s'affiche pour indiquer que les paramètres d'affichage reprennent leurs valeurs par défaut établies en usine puis le menu Configuration de l'affichage de 4 paramètres à la fois réapparaît.



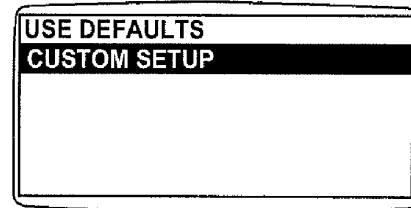
Retour aux valeurs par défaut

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-5/14

RG13149 —UN—24SEP03

6. **Custom Setup** (configuration personnalisée) - Pour effectuer une configuration personnalisée de l'affichage 4 paramètres, utiliser les touches de défilement (flèches) pour faire défiler les options jusqu'à "Custom Setup" et mettre cette option en surbrillance.

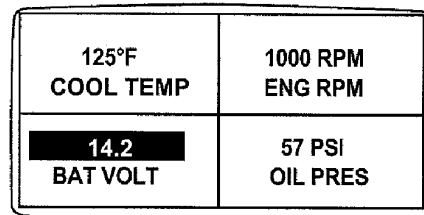


Configuration personnalisée

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-6/14

RG13227 —UN—26SEP03

7. Le secteur avec le paramètre en surbrillance est le paramètre sélectionné. Se servir des touches fléchées pour mettre en surbrillance la valeur du quart d'écran devant être occupé par un autre paramètre.

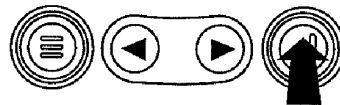
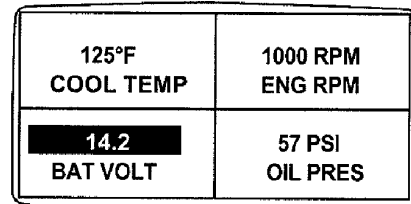


Sélection des paramètres

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-7/14

RG13228 —UN—26SEP03

8. Appuyer sur la touche "Entrée" pour afficher une liste des paramètres du moteur.



Liste des paramètres du moteur

Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-8/14

RG13229 —UN—26SEP03

9. Le paramètre en surbrillance est sélectionné pour l'affichage. Se servir des touches "fléchées" pour mettre en surbrillance le nouveau paramètre à faire apparaître sur l'écran "4 paramètres".

ENGINE SPEED	3
ENGINE HOURS	
ENGINE COOLANT TEMPERATURE	1
BATTERY POTENTIAL	
ENGINE OIL TEMPERATURE	2
ENGINE OIL PRESSURE	4

The number to the right of the parameter indicates the quadrant in which it is displayed.
 1. = Upper Left Quadrant
 2. = Lower Left Quadrant
 3. = Upper Right Quadrant
 4. = Lower Right Quadrant



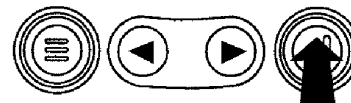
Sélection du paramètre de moteur désiré

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-9/14

RG13230 —UN—26SEP03

10. Appuyer sur la touche "Entrée" pour remplacer le paramètre sélectionné dans le quart d'écran par le nouveau paramètre.

ENGINE SPEED	3
ENGINE HOURS	
ENGINE COOLANT TEMPERATURE	1
BATTERY POTENTIAL	2
ENGINE OIL TEMPERATURE	4
ENGINE OIL PRESSURE	



Introduction du paramètre sélectionné

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-10/14

RG13231 —UN—26SEP03

11. Appuyer sur la touche Menu pour revenir à l'écran Configuration de l'affichage de 4 paramètres à la fois.

ENGINE SPEED	3
ENGINE HOURS	
ENGINE COOLANT TEMPERATURE	1
BATTERY POTENTIAL	
ENGINE OIL TEMPERATURE	2
ENGINE OIL PRESSURE	4

Note the number to the right of the selected parameter indicating that the parameter is now assigned to that display location.



Retour à la configuration personnalisée de l'affichage de 4 paramètres à la fois

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-11/14

RG13232 —UN—26SEP03

12. Le quadrant sélectionné a été modifié et comporte maintenant le paramètre nouvellement sélectionné.

125°F COOL TEMP	1000 RPM ENG RPM
143°F OIL TEMP	57 PSI OIL PRES



Affichage à 4 paramètres

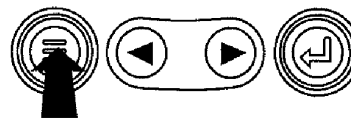
Suite, voir page suivante

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-12/14

RG13153 —UN—24SEP03

13. Répéter le processus de sélection des paramètres jusqu'à obtention de l'affichage désiré.
14. Appuyer sur la touche "Menu" pour revenir au menu principal.

125°F COOL TEMP	1000 RPM ENG RPM
143°F OIL TEMP	57 PSI OIL PRES



Retour au menu principal

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-13/14

RG13154 —UN—24SEP03

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

GO TO 1-UP DISPLAY
STORED CODES
ENGINE CONFIG
SETUP 1-UP DISPLAY
SETUP 4-UP DISPLAY
SELECT UNITS
ADJUST BACKLIGHT

125% COOL TEMP	1000 RPM ENG RPM
143°F OIL TEMP	57 PSI OIL PRES



Sélection des paramètres restants

OURGP11,00000B2 -28-27MAY16-14/14

RG13155 —UN—07OCT03

John Deere PowerSight

John Deere PowerSight est un service en ligne permettant un accès à distance aux données de la machine. John Deere PowerSight est accessible depuis un ordinateur portable, un ordinateur de bureau ou un appareil mobile.

John Deere PowerSight fonctionne par combinaison d'un contrôleur comprenant des antennes de communication cellulaire et GPS. Les données machine sont rassemblées par le contrôleur et transférées sans fil jusqu'à un serveur de données, où elles sont disponibles sur un site Web.

John Deere PowerSight permet de:

- Rester informé sur l'emplacement et les heures de fonctionnement de la machine

- Protéger les actifs avec les alertes de clôture géographique et de couvre-feu
- Maintenir les actifs en bon état de marche avec le suivi de l'entretien et les programmes d'entretien préventif
- Suivre et analyser l'utilisation de la machine et la consommation de carburant
- Effectuer des diagnostics et programmations de la machine à distance

Pour plus d'informations et des détails sur la disponibilité, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

BL90236,0000031 -28-13MAY25-1/1

Fonctionnement du moteur

Entretien de rodage

Le moteur est prêt à être utilisé dans des conditions normales. Toutefois, un soin particulier pendant la période de rodage initiale assure des performances plus satisfaisantes et une vie utile accrue à long terme.

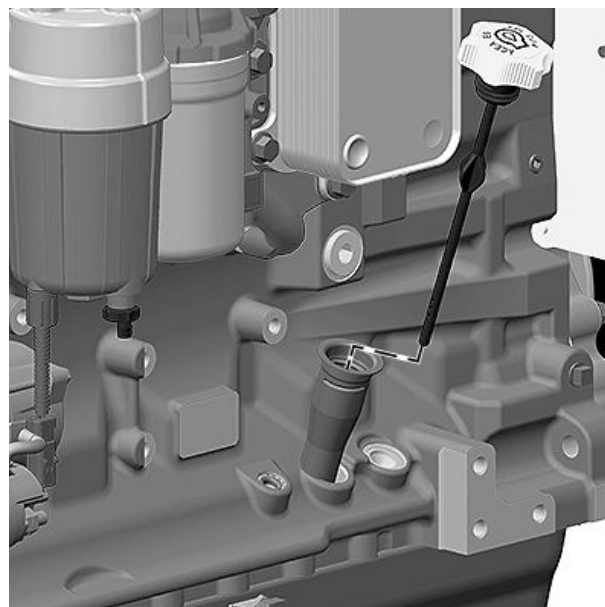
Lors des premières heures d'utilisation d'un moteur neuf ou remis en état, changer l'huile et le filtre entre 100 heures de fonctionnement minimum et l'intervalle maximum spécifié pour l'huile moteur John Deere Plus 50 ou John Deere Plus 50 II.

NOTE: Dans les applications impliquant très peu d'heures de fonctionnement annuel (par exemple, groupes électrogènes de secours), ne pas utiliser la même huile pendant plus de deux ans (24 mois) si l'huile de rodage Plus est utilisée. Dans ces cas, changer l'huile de rodage Plus au bout de 24 mois si les 100 heures de rodage du moteur n'ont pas été atteintes, et réapprovisionner en huile de rodage Plus fraîche pour effectuer au moins 100 heures de rodage cumulé.

1. Ce moteur est rempli en usine d'huile de rodage de moteur John Deere Plus. Faire tourner le moteur dans des conditions variées lors des 100 premières heures avec charge lourde pendant au moins 15 % du temps pour obtenir un rodage adéquat.
2. Si le moteur fonctionne trop longtemps à régime de ralenti, vitesse constante et/ou sous faible charge, ou si de l'huile d'appoint est requise pendant les 100 premières heures, une période de rodage plus longue peut être requise sans changer l'huile de rodage Plus jusqu'à 500 heures de fonctionnement.

IMPORTANT: Ne pas faire l'appoint tant que l'huile n'est pas descendue AU-DESSOUS du repère AJOUTER de la jauge d'huile. Si de l'huile d'appoint est requise pendant la période de rodage, l'huile de rodage de moteur John Deere Plus doit être utilisée chaque fois que possible.

IMPORTANT: Si l'huile de rodage de moteur John Deere Plus n'est pas disponible, utiliser l'huile



Vérification de l'huile moteur

John Deere Plus-50 II (CJ-4) de viscosité 10W-30 comme huile d'appoint. Si l'huile 10W-30 Plus-50 II (CJ-4) n'est pas non plus disponible, utiliser l'huile Plus-50 II (CJ-4) de viscosité 15W-40 comme huile d'appoint.

API CJ-4	API CF
API CI-4 PLUS	ACEA E7
API CI-4	ACEA E6
API CH-4	ACEA E5
API CG-4	ACEA E4
API CF-4	ACEA E3
API CF-2	

Ces huiles ne permettent pas au moteur de se roder correctement.

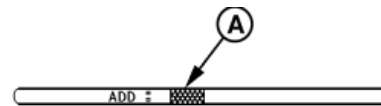
Suite, voir page suivante

KW40574,0000006 -28-27MAY16-1/4

3. Contrôler le niveau d'huile en dévissant et en retirant le bouchon de remplissage/la jauge d'huile. Selon la configuration du moteur, la jauge d'huile et le bouchon de remplissage d'huile peuvent être situés à gauche ou à droite du moteur. Vérifier l'huile plus souvent durant la période de rodage du moteur. Si de l'huile doit être ajoutée au cours de cette période, utiliser de préférence l'huile de rodage BREAK-IN PLUS John Deere. Voir Huile de rodage pour moteur diesel — Non certifiée pour les émissions et certifiée Tier 1, Tier 2, Tier 3, Phase I, Stage II et Phase III à la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement pour les autres huiles autorisées.

IMPORTANT: NE PAS dépasser la zone hachurée ou le repère FULL (plein), selon le cas. Les niveaux

RG8028A —UN—15JAN99



Zone hachurée sur la jauge d'huile

A—Zone hachurée sur la jauge d'huile

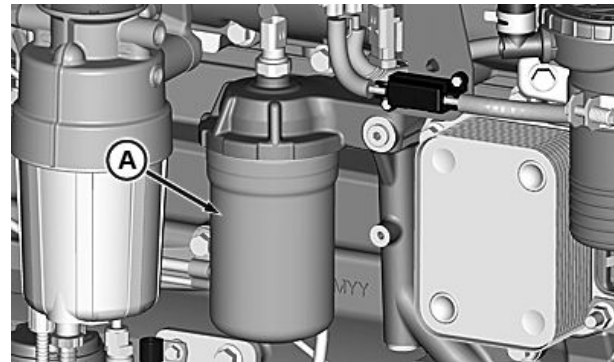
d'huile dans la zone hachurée sont considérés comme étant dans la plage acceptable.

KW40574,0000006 -28-27MAY16-2/4

4. Pendant les 20 premières heures, éviter les périodes de ralenti prolongées ou le fonctionnement constant sous charge maximale.
5. Si le moteur devait tourner au ralenti pendant plus de 5 minutes, couper le contact.
6. L'huile de rodage Plus peut être changée à des intervalles situés entre 100 et 500 heures (ou au bout de 24 mois en cas de fonctionnement annuel limité comme pour les groupes électrogènes de secours). Voir CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR ET REMPLACEMENT DU FILTRE À HUILE à la section Lubrification et entretiens périodiques/Toutes les 500 heures.) Remplir le carter-moteur avec l'huile de viscosité correspondant à la saison. (Voir Huile pour moteur diesel—Tier 2 et Phase II à la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement.)

NOTE: L'utilisation d'huiles de faible viscosité peut entraîner une augmentation de la consommation en huile. Contrôler le niveau d'huile plus fréquemment.

À des températures inférieures à 0 °C (32 °F), il peut être nécessaire d'utiliser des aides au démarrage



Filtre à huile moteur

A—Filtre à huile moteur

par temps froid (voir FONCTIONNEMENT PAR TEMPS FROID ci-dessous).

Si la température de l'air est au-dessous de 0 °C (32°F), utiliser un chauffe-bloc.

Suite, voir page suivante

KW40574,0000006 -28-27MAY16-3/4

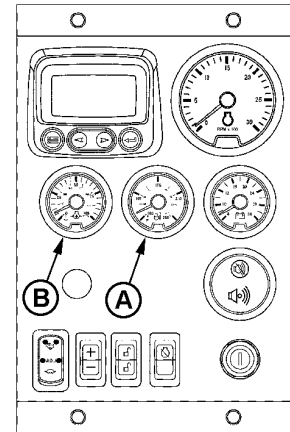
RG18514 —UN—21MAY10

7. Surveiller attentivement l'indicateur (A) de température du liquide de refroidissement moteur pendant le fonctionnement du moteur. Si l'aiguille de l'indicateur ne dépasse pas la pression minimale spécifiée ci-dessous dans les 5 secondes, arrêter le moteur et en déterminer la cause. La pression d'huile moteur normale est indiquée ci-dessous. La plage de température normale du liquide de refroidissement à régime nominal et pleine charge est de 85–103 °C (185–217 °F). Si la température du liquide de refroidissement dépasse 113 °C (235 °F) la puissance du moteur est réduite automatiquement. Si la température ne chute pas rapidement, arrêter le moteur et déterminer la cause avant de continuer l'utilisation.

8. Vérifier que la pression au manomètre (B) d'huile se trouve dans la plage autorisée.

Valeur prescrite

Moteur—Pression d'huile	
à pleine charge au régime nominal, avec une huile 15W40 à 125 °C (257 °F).....	400 kPa (4,0 bar) (58 psi)
Pression d'huile à pleine charge au régime nominal, avec une huile 10W30 à 125 °C (257 °F).....	360 kPa (3,6 bar) (52 psi)
Pression d'huile minimum au ralenti.....	100 kPa (1,0 bar) (14.5 psi)
Gamme de température du liquide de refroidissement.....	85–103 °C (185–217 °F)



Température du liquide de refroidissement et pression d'huile sur le tableau de bord

A—Indicateur de température du liquide de refroidissement moteur **B—Manomètre d'huile**

9. Inspecter la courroie à nervures pour s'assurer qu'elle est correctement alignée et logée dans les rainures des poulies.

KW40574,0000006 -28-27MAY16-4/4

RG13720—UN—11NOV04

Démarre le moteur

Les consignes suivantes s'appliquent aux commandes et instruments optionnels disponibles auprès du réseau de distribution de pièces John Deere. Il est possible que les commandes et instruments de ce moteur soient différents de ceux illustrés ici; toujours suivre les consignes du fabricant.

ATTENTION: Avant de faire démarrer le moteur dans un endroit clos, installer un matériel de ventilation adéquat pour l'évacuation des gaz d'échappement. Toujours utiliser des réservoirs et des conduites conformes aux normes de sécurité pour le stockage du carburant.

NOTE: Si la température est inférieure à 0 °C (32 °F), il peut être nécessaire d'utiliser des dispositifs d'aide au démarrage par temps froid (voir FONCTIONNEMENT PAR TEMPS FROID, plus loin dans cette section.)

1. Effectuer tous les contrôles avant le démarrage décrits plus loin à la section Lubrification et entretiens périodiques/Chaque jour.



Ventilation adéquate

2. Ouvrir la vanne d'arrêt de carburant (suivant équipement).
3. Désengager les entraînements (ou l'embrayage, suivant équipement) de tout arbre de transmission du moteur.

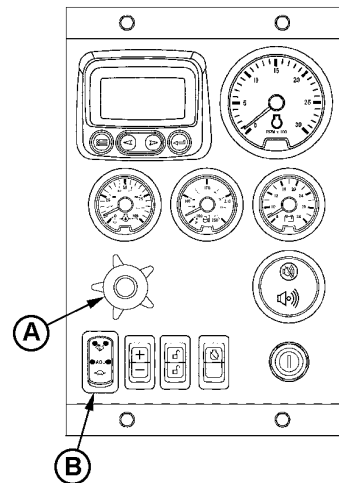
OURGP12,0000086 -28-25MAR10-1/3

4. Régler le ralenti comme suit:

Tableaux de bord avec sélecteur à bascule de régime rapide-lent (B) seulement: Régler le régime lent en appuyant sur la partie inférieure du sélecteur.

Tableaux de bord avec accélérateur(s) analogique(s) (A) en option: Régler le sélecteur à bascule de régime rapide-lent sur lent (tortue), puis pousser la manette de l'accélérateur analogique ou tourner le(s) accélérateur(s) analogique(s) à fond vers la gauche pour les régler sur lent.

IMPORTANT: Ne pas actionner le démarreur pendant plus de 30 secondes à la fois. Cela le ferait surchauffer. Si le moteur ne démarre pas la première fois, attendre environ 2 minutes avant d'essayer de nouveau. Si le moteur ne démarre pas après quatre tentatives, voir la section Dépannage.



Commande d'accélérateur analogique et sélecteur de réglage de régime

A—Commande d'accélérateur analogique (en option) B—Sélecteur à bascule de régime de réglage

Suite, voir page suivante

OURGP12,0000086 -28-25MAR10-2/3

5. Tourner le contacteur de démarrage (A) vers la droite en position MARCHE. Attendre que le témoin de réchauffeur du moteur s'éteigne puis tourner le contacteur de démarrage vers la droite en position DÉMARRAGE pour lancer le moteur. (Par temps froid, le témoin de réchauffeur reste allumé plus longtemps pendant que le moteur chauffe. Voir FONCTIONNEMENT PAR TEMPS FROID, plus loin dans cette section.) Relâcher le contacteur de démarrage quand le moteur démarre de façon à ce qu'il revienne à la position MARCHE.

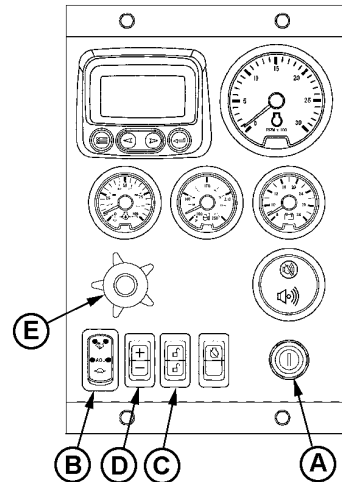
IMPORTANT: Si la clé est relâchée avant le démarrage du moteur, attendre que le démarreur et le moteur s'arrêtent de tourner avant de recommencer. Cela évite d'endommager le démarreur et/ou le volant-moteur.

6. Lorsque le moteur a démarré, le faire tourner au ralenti (1200 tr/min maxi) le temps qu'il chauffe. (Voir RÉCHAUFFAGE DU MOTEUR plus loin dans cette section.)

Tableaux de bord avec sélecteur à bascule de régime rapide-lent (B) seulement: Régler le régime en utilisant l'interrupteur d'activation de régime par tapotement (C) avec le sélecteur à bascule de réglage de régime (D).

Tableaux de bord avec accélérateur analogique (E) en option: Régler soit le sélecteur de régime rapide-lent (B) soit l'accélérateur analogique (E) sur lent et régler sur le régime désiré avec l'autre commande. (Voir Modification du régime moteur, plus loin dans cette section.)

NOTE: Le contrôleur du moteur relève la plus élevée des deux valeurs de régime respectivement



Commandes de démarrage et de ralenti moteur sur le tableau de bord

- | | |
|--|--|
| A—Contacteur de démarrage | D—Sélecteur à bascule de réglage de régime |
| B—Sélecteur à bascule de régime rapide-lent | E—Commande d'accélérateur analogique (en option) |
| C—Interrupteur à bascule d'activation de régime par tapotement | |

réglées par le sélecteur à bascule de régime rapide-lent et l'accélérateur analogique.

7. Vérifier sur tous les indicateurs que le moteur fonctionne normalement. Si ce n'est pas le cas, arrêter le moteur et rechercher la cause. (Pour les relevés de pression et de température normaux, voir ENTRETIEN PENDANT LE RODAGE plus haut dans cette section.)

OURGP12.0000086 -28-25MAR10-3/3

RG13723—UN—11NOV04

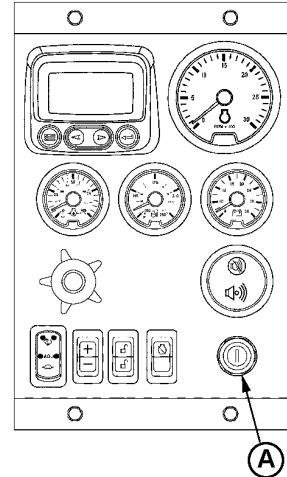
Redémarrage d'un moteur après un arrêt d'urgence

En cas d'arrêt d'urgence du moteur, procéder comme suit pour le faire redémarrer.

1. Corriger le problème qui a causé l'arrêt d'urgence.
2. Effectuer les procédures de redémarrage initiales, selon le besoin. Voir DÉMARRAGE DU MOTEUR, étapes 1 à 4, plus haut dans cette section.

NOTE: Pour TOUS les arrêts d'urgence, le contrôleur doit être réinitialisé pour pouvoir faire redémarrer le moteur.

3. Pour redémarrer le contrôleur, tourner le contacteur (A) de démarrage à clé comme suit:
 - a. Mettre le contacteur de démarrage sur ARRÊT.
 - b. Attendre 15 secondes.
 - c. Tourner le contacteur de démarrage dans le sens horaire pour lancer le moteur.
4. Effectuer les procédures de redémarrage finales, selon le besoin. Voir DÉMARRAGE DU MOTEUR, étape 6 et 7, plus haut dans cette section.



Redémarrage du moteur

A—Contacteur de démarrage à clé

OURGP12,0000085 -28-22DEC11-1/1

RG13738 —UN—11NOV04

Fonctionnement normal du moteur

Observer la température du liquide de refroidissement moteur et la pression de l'huile moteur. Les températures et pressions peuvent varier d'un moteur à l'autre en fonction des variations de condition de service, de température ambiante et de charge.

La plage de températures de service normale du liquide de refroidissement moteur est de 85—103 °C (185—217 °F). Si la température du liquide dépasse 113 °C (235 °F), réduire la charge du moteur. Si la température ne chute pas rapidement, arrêter le moteur et déterminer la cause avant de continuer.

La pression d'huile moteur normale au ralenti doit être de 100 kPa (14,5 psi) minimum et doit augmenter à 172 kPa (1,72 bar) (25 psi) minimum au régime nominal. La pression d'huile moteur normale au régime nominal peut être de 261 kPa (2,61 bar) (38 psi) minimum et de 586 kPa (5,86 bar) (58 psi) maximum. Ceci n'endommage pas le moteur.

Laisser tourner le moteur sous une charge plus légère et à un régime inférieur à la normale pendant les 15 premières minutes suivant le démarrage. NE PAS laisser tourner le moteur au ralenti.

IMPORTANT: Si le moteur cale alors qu'il tourne sous charge, supprimer la charge et redémarrer le moteur immédiatement. Une surchauffe des composants du turbocompresseur peut se produire si le flux d'huile est interrompu.

Arrêter immédiatement le moteur en cas de signe de défaillance de pièce. Symptômes pouvant être des signes précurseurs de problèmes de moteur:

- Chute soudaine de la pression d'huile
- Températures anormales du liquide de refroidissement
- Bruits ou vibrations inhabituels
- Perte de puissance subite
- Consommation excessive de carburant
- Consommation d'huile excessive
- Fuites de liquides

NOTE: Un bruit de montée en régime peut être perçu après le démarrage, alors que le turbocompresseur à géométrie variable s'enclenche et se désenclenche. Cela est normal.

OURGP11,0000056 -28-24JAN11-1/1

Réchauffage du moteur

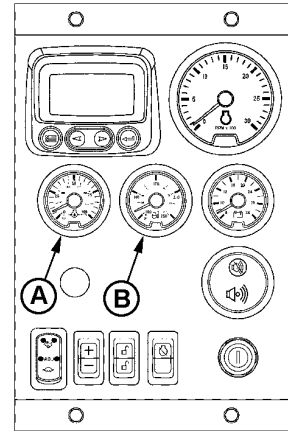
IMPORTANT: Pour assurer une bonne lubrification, laisser tourner le moteur à vide à 1200 tr/min ou moins pendant 1 à 2 minutes. Prolonger ce délai à 2–4 minutes en cas de températures ambiantes inférieures à zéro.

Les moteurs pour groupe électrogène avec régulateur verrouillé sur un régime spécifique peuvent ne pas avoir de ralenti. Laisser tourner ces moteurs au régime maximum à vide pendant 1 à 2 minutes avant d'appliquer la charge. Cette procédure ne concerne pas les groupes électrogènes de secours dans lesquels les moteurs sont chargés immédiatement après que le régime nominal est atteint.

1. Observer le manomètre (A) d'huile dès le démarrage du moteur. Si le manomètre ne dépasse pas la pression minimale spécifiée de 100 kPa (1,0 bar) (14,5 psi) dans les 5 secondes, arrêter le moteur et déterminer la cause. La pression d'huile moteur normale doit être de 360–400 kPa (3,6–4,0 bar) (52–58 psi) au régime nominal (2200 tr/min), avec une huile à la température de service normale de 125 °C (257°F).

NOTE: Sur certains moteurs, le manomètre d'huile et l'indicateur de température du liquide de refroidissement sont remplacés par des témoins. Ces témoins doivent être ÉTEINTS lorsque le moteur est en marche.

2. Surveiller l'indicateur (B) de température du liquide de refroidissement. Ne pas placer le moteur à pleine charge avant qu'il soit convenablement mis à



Manomètre d'huile et indicateur de température du liquide de refroidissement sur le tableau

A—Manomètre d'huile moteur **B—Indicateur de température du liquide de refroidissement du moteur**

température. La plage de températures normale du liquide de refroidissement moteur est de 85–103 °C (185–217°F).

NOTE: Il est bon de laisser tourner le moteur sous une charge plus légère et à des régimes inférieurs à la normale pendant les quelques premières minutes après le démarrage.

JR74534,0000270 -28-08FEB11-1/1

Fonctionnement au ralenti du moteur

Éviter de faire tourner le moteur au ralenti de façon prolongée. Si le moteur tourne au ralenti pendant une période prolongée, la température du liquide de refroidissement risque de tomber en dessous de la plage indiquée. Ceci entraîne alors la dilution de l'huile du carter-moteur causée par la combustion incomplète du carburant, et permet la formation de "gomme" sur les soupapes, pistons et segments de piston. Cela favorise aussi l'accumulation rapide de cambouis et de combustible non brûlé dans le circuit d'échappement.

Une fois le moteur réchauffé à la température normale de fonctionnement, le laisser tourner au ralenti. Le régime

au ralenti de ce moteur est réglé en usine à 800 tr/mn pour les moteurs industriels standard et à 850 tr/mn pour les groupes électrogènes. Si un moteur doit tourner au ralenti pendant plus de 5 minutes, l'arrêter et redémarrer plus tard.

NOTE: Il est possible que les groupes électrogènes dans lesquels le régulateur est verrouillé à un régime donné n'aient pas de fonction de ralenti. Ces moteurs tournent au ralenti au régime régulé à vide (régime maxi à vide).

RG, RG34710, 4058 -28-11OCT06-1/1

Modification du régime moteur

NOTE: Sur les moteurs possédant un accélérateur à 2 positions, les régimes ne sont pas réglables. Ces accélérateurs permettent le fonctionnement uniquement au régime nominal préréglé ou au ralenti à l'aide du sélecteur unique (A).

Passage du régime lent au régime rapide à l'aide du sélecteur à bascule de régime rapide-lent standard (A) (suivant équipement):

- Pour le régime lent, appuyer sur la moitié inférieure du sélecteur (symbole de tortue).
- Pour le régime rapide, appuyer sur la moitié supérieure du sélecteur (symbole de lièvre).

NOTE: Modification des valeurs préréglées de régimes rapide et lent du sélecteur à bascule de régime rapide-lent:

1. Positionner le sélecteur à bascule de régime rapide-lent (A) sur rapide (lièvre) ou lent (tortue).
2. Appuyer sans relâcher sur la moitié supérieure ou inférieure de l'interrupteur à bascule d'activation de régime par tapotement (B) tout en utilisant le sélecteur à bascule de réglage de régime (C).
3. Utiliser le sélecteur à bascule de réglage de régime (C) pour augmenter (+) ou diminuer (-) le régime par tapotement.

NOTE: Une fois le régime défini, enfoncer et relâcher trois fois l'interrupteur d'activation de régime par tapotement (B) en deux secondes pour mémoriser le nouveau réglage de régime lent ou rapide. Si cela n'est pas fait, le nouveau régime moteur ne reste en vigueur que jusqu'à ce que le contacteur de démarrage soit mis sur arrêt. Le régime revient ensuite au réglage précédent.

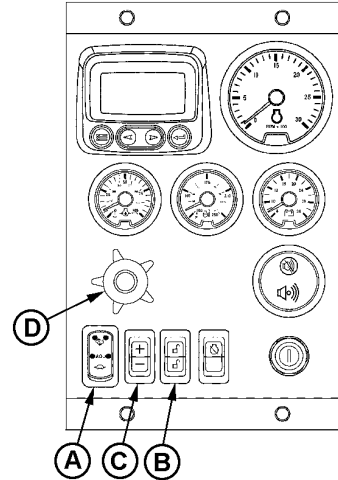
Passage du régime lent au régime rapide à l'aide du sélecteur à bascule de régime rapide-lent réglable (A) (suivant équipement):

Les tableaux de bord sont équipés d'un sélecteur à bascule à **trois positions** réglable (A) servant à sélectionner le ralenti, le régime maximum à vide ou un régime intermédiaire réglable (ADJ).

- Pour le régime lent, appuyer sur la moitié inférieure du sélecteur à bascule (symbole de tortue).
- Pour le régime rapide, appuyer sur la moitié supérieure du sélecteur à bascule (symbole de lièvre).

NOTE: Pour modifier les valeurs préréglées de régimes rapide et lent à l'aide du sélecteur à bascule de régime rapide-lent réglable:

1. Sélectionner la position intermédiaire (ADJ) ou lente (tortue) sur le sélecteur à bascule à trois états réglable en option (A).



Modification du régime moteur sur le tableau de bord

- | | |
|--|--|
| A —Sélecteur à bascule de régime rapide-lent | C —Sélecteur à bascule de réglage de régime |
| B —Interrupteur à bascule d'activation de régime par tapotement | D —Commande d'accélérateur analogique (en option) |

2. Appuyer sans relâcher sur la moitié supérieure ou inférieure de l'interrupteur à bascule d'activation de régime par tapotement (B) tout en utilisant le sélecteur à bascule de réglage de régime (C).
3. Utiliser le sélecteur à bascule de réglage de régime (C) pour augmenter (+) ou diminuer (-) le régime par tapotement.

NOTE: La position lente (tortue) est préréglée en usine au ralenti, alors que la position intermédiaire (ADJ) est réglée en usine au régime maximum à vide.

NOTE: Une fois le régime défini, enfoncer et relâcher trois fois l'interrupteur d'activation de régime par tapotement (B) en deux secondes pour mémoriser le nouveau réglage de régime lent ou rapide. Si cela n'est pas fait, le nouveau régime moteur lent ou rapide ne reste en vigueur que jusqu'à ce que le contacteur de démarrage soit mis sur arrêt. Le régime revient ensuite au réglage précédent.

Modification du régime moteur à l'aide de l'accélérateur analogique (D) en option

NOTE: Une poussée du doigt sur l'accélérateur analogique fait immédiatement passer le moteur au ralenti.

1. Mettre le sélecteur à bascule de régime rapide-lent (A) sur la position tortue de régime lent.
2. Tourner l'accélérateur analogique (D) vers la droite pour augmenter le régime ou vers la gauche pour le diminuer.

NOTE: Le contrôleur du moteur relève la plus élevée des deux valeurs de régime respectivement réglées par le sélecteur de régime rapide-lent et le(s) accélérateur(s) analogique(s). Lorsque

le sélecteur rapide-lent est réglé sur lent, le(s) accélérateur(s) analogique(s) commande(nt) le régime supérieur au ralenti.

JR74534,00001EC -28-17DEC09-2/2

Fonctionnement par temps froid

⚠ ATTENTION: NE PAS utiliser de fluide d'aide au démarrage dans des moteurs équipés de bougie de préchauffage. L'éther des injecteurs de fluide de démarrage est extrêmement inflammable, il peut exploser et provoquer des blessures graves.

NE PAS utiliser de fluide de démarrage à proximité d'un feu, d'étincelles ou de flammes.
NE PAS brûler ni percer un récipient de fluide de démarrage.

Les moteurs peuvent être équipés d'un chauffe-bloc, d'un système de réchauffage de l'air d'admission, d'un réchauffeur de liquide de refroidissement ou d'un chauffe-carburant comme dispositif d'aide au démarrage par temps froid. Les moteurs peuvent être équipés de bougies de préchauffage comme dispositif d'aide au démarrage automatique par temps froid (voir les étapes 1 à 4 suivantes).

Les dispositifs d'aide au démarrage sont nécessaires en dessous de 0 °C (32°F). Ils améliorent les performances de démarrage au-dessus de ces températures et peuvent s'avérer nécessaires pour démarrer des applications présentant une charge parasitaire élevée lors du lancement et/ou pour démarrer l'accélération au ralenti.

Il est essentiel d'utiliser la classe d'huile correcte (conformément au livret d'entretien du moteur et de la machine) pour obtenir un régime de rotation du moteur tournant au démarreur adéquat par temps froid.

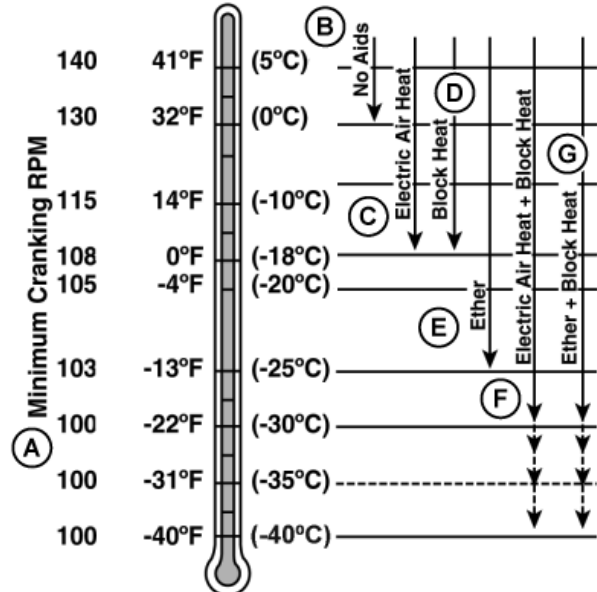
Les huiles synthétiques s'écoulent mieux aux basses températures, surtout dans des conditions polaires.

Si la température d'air est inférieure à -10 °C (14°F), utiliser un chauffage de bloc-moteur.

D'autres dispositifs d'aide au démarrage par temps froid sont requis à des températures inférieures à -25 °C (-13°F) ou à des altitudes supérieures à 1500 m (5000 ft). (Voir Utilisation d'une batterie d'appoint ou d'un chargeur de batterie, plus loin dans cette section.)



Manipuler le liquide d'aide au démarrage avec soin



Consignes de démarrage par temps froid

- | | |
|---------------------------------|---|
| A—Régime de lancement minimum | E—Éther (voir Avertissement) |
| B—Pas de dispositif d'aide | F—Chauffage électrique de l'air et chauffe-bloc |
| C—Chauffage électrique de l'air | G—Éther et chauffe-bloc (voir Avertissement) |
| D—Chauffe-bloc | |

Suite, voir page suivante

OURGP11,0000058 -28-20MAY25-1/2

TS1356 —UN—18MAR92

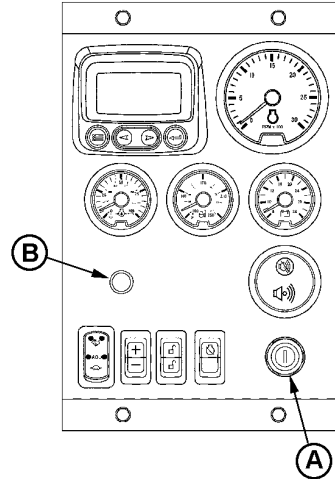
RG19813 —UN—15DEC10

1. Suivre les étapes 1 à 4 de la rubrique DÉMARRAGE DU MOTEUR, plus haut dans cette section, puis procéder comme suit, selon le tableau de bord (d'instruments) installé sur le moteur.

NOTE: Les bougies de préchauffage sont commandées automatiquement par le contrôleur ECU. Le témoin de préchauffage (B) sur ces moteurs doit toujours s'allumer quand le contacteur de démarrage est mis sur MARCHE. Par temps chaud, le témoin s'allume brièvement pour en tester le fonctionnement. Par temps froid, le témoin reste allumé pendant toute la phase de fonctionnement automatique des bougies de préchauffage. La durée de fonctionnement dépend de la température. Ne pas démarrer tant que le témoin est allumé.

2. Mettre le contacteur de démarrage (A) sur MARCHE pour actionner les bougies de préchauffage, mais NE PAS lancer le moteur tant que le témoin (B) de préchauffeur de moteur est allumé.
3. Suivre les étapes 5 à 7 listées plus haut à la section Démarrage du moteur.

Des informations supplémentaires sur le fonctionnement par temps froid sont disponibles auprès du concessionnaire John Deere local, du



Activation des bougies de préchauffage (si applicable) avec le contacteur de démarrage

A—Contacteur de démarrage à clé

distributeur de moteurs ou d'un autre prestataire de services.

OURGP11,0000058 -28-20MAY25-2/2

RG13864 —UN—28JAN05

Danger d'un ralenti excessif du moteur

Pendant une période prolongée de ralenti, la température du liquide de refroidissement moteur risque de tomber en dessous de sa gamme normale. Ceci entraîne alors la dilution de l'huile du carter-moteur causée par la combustion incomplète du carburant, et permet la formation de "gomme" sur les soupapes, pistons et segments de piston. Cela favorise aussi l'accumulation rapide de cambouis et de carburant non brûlé dans le circuit d'échappement.

Une fois le moteur réchauffé à la température normale de fonctionnement, le laisser tourner au ralenti. Pour ce

moteur, le ralenti est de 800 tr/mn à l'usine. Si un moteur doit tourner au ralenti pendant plus de 5 minutes, l'arrêter et redémarrer plus tard.

NOTE: Il est possible que les groupes électrogènes dans lesquels le régulateur est verrouillé à un régime donné n'aient pas de fonction de ralenti. Ces moteurs tournent au ralenti au régime régulé à vide (régime maxi à vide).

OURGP12,00000AE -28-16NOV04-1/1

Arrêt du moteur

1. Tirer le levier d'embrayage de prise de force vers l'arrière (direction opposée au moteur) pour désengager l'embrayage (suivant équipement).

IMPORTANT: Avant d'arrêter un moteur qui a fonctionné sous charge, le laisser tourner à vide entre 1000 et 1200 tr/min pendant 2 minutes minimum afin de refroidir les composants moteur très chauds. Si un nettoyage du filtre d'échappement vient d'être effectué, augmenter le temps de ralenti du moteur à 4 minutes. Si un entretien du filtre d'échappement doit être effectué, augmenter le temps de ralenti du moteur à 10 minutes.

Pour les moteurs pour groupe électrogène avec ECU verrouillé sur un régime spécifique et sans ralenti, laisser tourner le moteur pendant au moins 2 minutes au régime maximum à vide et sans charge. Si un nettoyage du filtre d'échappement vient d'être effectué, augmenter le temps de ralenti du moteur à 4 minutes. Si un entretien du filtre d'échappement doit être effectué, augmenter le temps de ralenti du moteur à 10 minutes.

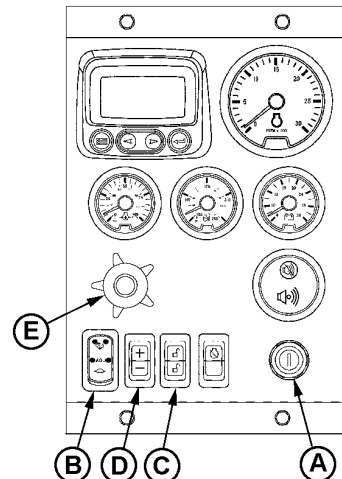
2. Laisser tourner le moteur à 1000—1200 tr/min pendant 2 minutes au moins pour le laisser refroidir. Si un nettoyage du filtre d'échappement vient d'être effectué, augmenter le temps de ralenti du moteur à 4 minutes. Si un entretien du filtre d'échappement doit être effectué, augmenter le temps de ralenti du moteur à 10 minutes.

Tableau avec interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent (B) uniquement: Régler le régime à l'aide du contacteur d'activation par tapotement (C) et de l'interrupteur à bascule de sélection de régime (D).

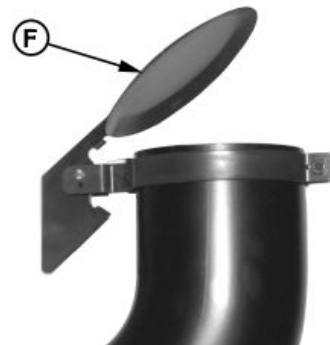
Tableau avec option d'accélérateur analogique (E): Régler l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent (B) ou l'accélérateur analogique (E) sur ralenti et régler le régime désiré à l'aide de la commande restante.

NOTE: Le contrôleur du moteur (ECU) prend en compte le réglage le plus élevé, de l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent ou de l'accélérateur analogique.

3. Pousser la poignée d'accélérateur analogique (suivant équipement) pour amener le moteur au ralenti, ou régler le régime lent à l'aide de l'interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent.



Arrêt du moteur à l'aide des commandes du tableau (tableau de bord complet illustré)



Clapet anti-pluie du dispositif d'échappement

- | | |
|---|---|
| A—Contacteur de démarrage | D—Interrupteur à bascule de sélection de régime |
| B—Interrupteur à bascule de sélection de régime rapide/lent | E—Commande d'accélérateur analogique (option) |
| C—Interrupteur à bascule d'activation par tapotement | F—Clapet anti-pluie du dispositif d'échappement |

4. Mettre le contacteur de démarrage (A) en position "ARRÊT" pour arrêter le moteur. Retirer la clé de contact.

IMPORTANT: S'assurer que le clapet anti-pluie du dispositif d'échappement (F) est en place lorsque le moteur ne tourne pas. Ce clapet empêche l'eau et la saleté de pénétrer dans le moteur.

JR74534.0000274 -28-23AUG10-1/1

RG13723 —UN—11NOV04

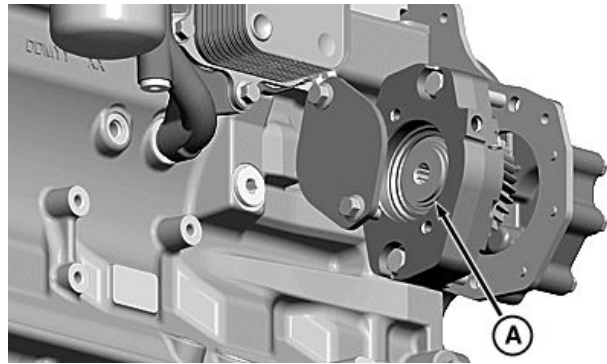
RG19047 —UN—23AUG10

Limitations de l'entraînement auxiliaire par engrenage

IMPORTANT: Lors de l'installation d'un compresseur d'air, d'une pompe hydraulique ou de tout autre accessoire mené par l'entraînement (A) auxiliaire (train de pignons de distribution situé à l'avant du moteur), la demande de puissance de l'accessoire doit être limitée aux valeurs indiquées ci-dessous:

- 30 kW (40 hp) en service continu à 2500 tr/min
- 37 kW (50 hp) en service intermittent à 2500 tr/min

A—Engrenage d'entraînement auxiliaire



Engrenage d'entraînement auxiliaire

RG20012—UN—16FEB11

JR74534,000031B -28-22FEB11-1/1

Applications de groupe électrogène (de secours)

Pour que le moteur fournisse une alimentation efficace en tant que groupe électrogène de secours le moment venu, démarrer le moteur et le laisser tourner au régime nominal (avec une charge de 50 à 70 %) pendant 30 minutes toutes les 2 semaines. NE PAS laisser le moteur tourner à vide pendant des périodes prolongées.

Le biogazole n'est pas recommandé pour les équipements de secours ayant une consommation de carburant minimale (groupes électrogènes de secours, protection contre les incendies, etc.). Pour les applications de

secours, utiliser uniquement du gazole provenant du pétrole avec les conditionnants et additifs pour carburant agréés par John Deere. Pour les conditionneurs de carburant et additifs, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

Ne pas stocker de gazole provenant du pétrole dans les réservoirs de service pendant plus de deux ans, même en cas d'utilisation d'additifs pour carburant. Consulter le distributeur de carburant local ou le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

RG, RG34710, 4052 -28-27MAY25-1/1

Utilisation d'un chargeur ou d'une batterie d'appoint

Une batterie d'appoint de 12 V peut être branchée en parallèle (B) avec la ou les batteries de la machine pour faciliter le démarrage par temps froid. TOUJOURS utiliser des câbles de pontage renforcés.

Série:

- Ampères = Identiques à la batterie unique
- Volts = Deux fois la batterie unique

Parallèle:

- Ampères = Deux fois la batterie unique
- Volts = Identiques à la batterie unique

ATTENTION: Le gaz dégagé par les batteries est explosif. Éviter toute formation d'étincelle ou de flamme à proximité des batteries. Mettre le chargeur hors tension avant de le brancher ou de le débrancher. Effectuer le dernier branchement et le premier débranchement à un point éloigné de la batterie. Toujours brancher le câble NÉGATIF (–) en dernier et le débrancher en premier.

AVERTISSEMENT: Les bornes de la batterie et les éléments qui y sont reliés contiennent du plomb et des composants à base de plomb. Il a été porté à la connaissance de l'état de Californie que ces substances chimiques sont une cause de cancer et de complications préjudiciables à l'appareil reproductif. **Se laver les mains après avoir manipulé ces pièces.**

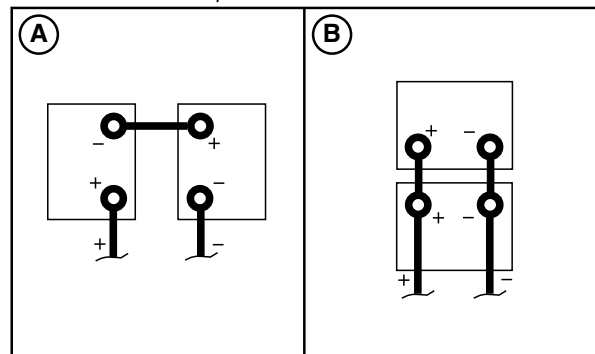
IMPORTANT: Vérifier que la polarité est correcte avant de procéder aux branchements. Une inversion de polarité peut gravement endommager l'installation électrique. Toujours brancher le positif au positif et le négatif à la masse. Toujours utiliser une batterie d'appoint de 12 V pour les circuits électriques 12 V et une ou des batteries d'appoint de 24 V pour les circuits électriques 24 V.

1. Brancher la ou les batteries d'appoint pour produire la tension requise pour le démarrage du moteur.

NOTE: Pour éviter des étincelles, NE PAS laisser les extrémités libres des câbles de pontage entrer en contact le moteur.



Explosion d'une batterie



A—Série

B—Parallèle

2. Brancher une extrémité du câble de pontage sur la borne POSITIVE (+) de la batterie d'appoint.
3. Brancher l'autre extrémité du câble de pontage sur la borne POSITIVE (+) de la batterie reliée au démarreur.
4. Brancher une extrémité de l'autre câble de pontage sur la borne NÉGATIVE (–) de la batterie d'appoint.
5. TOUJOURS achever le circuit en branchant l'autre côté du câble NÉGATIF (–) sur une masse fiable du châssis moteur et loin des batteries.
6. Démarrer le moteur. Débrancher les câbles de pontage immédiatement après le démarrage du moteur. Toujours débrancher le câble NÉGATIF (–) en premier.

RG, RG34710, 4060 -28-17DEC13-1/1

TS204 —UN—15APR13

RG24885 —UN—17DEC13

Lubrification et entretiens périodiques

Informations requises relatives aux émissions

Prestataire de services

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

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

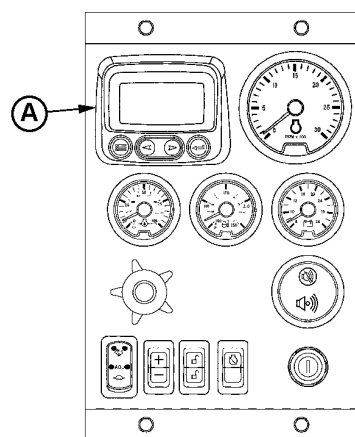
Respect des intervalles d'entretien

En cas d'urgence, si aucun atelier John Deere agréé n'est disponible, les réparations peuvent être réalisées dans tout établissement d'entretien disponible, ou par le propriétaire, en utilisant toute pièce de rechange, à condition que le fabricant de ces pièces garantisse que celles-ci sont équivalentes aux pièces John Deere en termes de performances et de durabilité et que la défaillance ne soit pas due au non-respect, par le propriétaire, des intervalles d'entretien requis.

Utiliser le compteur d'heures de service (A) comme guide pour effectuer toutes les opérations aux intervalles indiqués sur les pages suivantes. À chaque intervalle d'entretien programmé, exécuter toutes les opérations d'entretien précédentes en plus de celles spécifiées. Noter les intervalles d'entretien et les opérations d'entretien effectuées dans les tableaux figurant dans la section Registres des opérations d'entretien et de lubrification.

IMPORTANT: Les intervalles d'entretien recommandés sont valables pour des conditions de fonctionnement normales. Effectuer l'entretien à l'intervalle qui se produit le premier, par exemple soit à 500 heures de fonctionnement, soit tous les 12 mois. Rapprocher les opérations d'entretien si le moteur fonctionne dans des conditions défavorables. Un entretien négligé peut provoquer des défaillances et des dommages permanents au moteur.

Effectuer toutes les opérations d'entretien aux intervalles horaires. Noter les opérations d'entretien effectuées



Compteur d'heures de service sur le tableau de bord

A—Compteur d'heures de service

dans la section Registre des opérations de lubrification et d'entretien. Lors de l'entretien programmé à n'importe quel intervalle, effectuer également tous les entretiens associés.

Entretien principal	Entretiens associés			
	Toutes les 500 heures	Toutes les 1500 heures	Toutes les 3000 heures	Toutes les 6000 heures
Toutes les 500 heures	X			
Toutes les 1500 heures	X	X		
Toutes les 3000 heures	X	X	X	
Toutes les 6000 heures	X	X	X	X

KW40574,0000007 -28-04MAR16-1/1

RG13728 —UN—11NOV04

Utilisation de carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement appropriés

IMPORTANT: Pour l'entretien du moteur John Deere, utiliser uniquement des carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement conformes aux caractéristiques indiquées à la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement.

Consulter le distributeur et concessionnaire-réparateur John Deere ou le réseau de distribution de pièces détachées John Deere le plus proche pour obtenir les carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement recommandés. Il est également possible de s'y procurer les additifs nécessaires pour l'utilisation dans des conditions de travail tropicales, polaires ou difficiles.



RG17133 —UN—18MAY09

JR74534,000027F -28-18MAY09-1/1

Tableau de périodicité de lubrification et d'entretien

Élément	Intervalles de lubrification et d'entretien						
	Tous les jours ^a	500 heures de service/ou tous les 12 mois	2000 heures de service/ou tous les 24 mois	3000 heures de service/ou tous les 36 mois	6000 heures de service/ou tous les 72 mois	Selon besoin	
Vérification du niveau d'huile moteur et de liquide de refroidissement	•						
Vérification du filtre à carburant/séparateur d'eau	•						
Vérification du clapet de dépoussiérage et du témoin d'encrassement du filtre à air moteur ^b	•						
Ronde de contrôle visuel	•						
Entretien de l'extincteur		•					
Vérification des supports de moteur		•					
Entretien de la batterie		•					
Changement de l'huile moteur et du filtre ^{c,d}		•					
Vérification du système d'aération du carter-moteur		•					
Vérification des flexibles, des raccords et du système d'admission d'air		•					
Remplacement des éléments de filtre à carburant		•					
Vérification du tendeur de courroie automatique et de l'usure de la courroie		•					
Vérification des connexions de la masse électrique du moteur		•					
Essai de pression du circuit de refroidissement		•					
Vérification des régimes moteur		•					
Vérification de l'amortisseur de vibrations du vilebrequin (<i>moteurs 6,8 l</i>) ^e			•				
Vérification et réglage du jeu des soupapes du moteur				•			
Essai des bougies de préchauffage				•			
Rinçage et remplissage du circuit de refroidissement ^f					•		
Essai des thermostats					•		
Ajout de liquide de refroidissement						•	
Remplacement des éléments du filtre à air moteur						•	
Remplacement des courroies de ventilateur et d'alternateur						•	
Contrôle des fusibles						•	
Vérification du compresseur d'air (suivant équipement)						•	

^a Les applications de générateur de secours peuvent permettre des intervalles jusqu'à toutes les 2 semaines.

^b Remplacer l'élément de filtre à air primaire si le témoin d'encrassement indique une basse pression de H₂O de 625 mm (25 in). En l'absence de témoin, remplacer les éléments du filtre à air toutes les 500 heures ou tous les 12 mois, selon la première échéance.

^c Pendant le rodage du moteur, changer l'huile et le filtre pour la première fois avant 100 heures d'utilisation.

^d Les intervalles d'entretien dépendent de la teneur en soufre du gazole, de la capacité du carter d'huile et du type d'huile moteur et de filtre utilisé, ce qui veut dire que l'intervalle peut être RÉDUIT. (Voir INTERVALLES DE VIDANGE D'HUILE ET DE REMPLACEMENT DU FILTRE DES MOTEURS DIESEL à la section Carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement.)

^e Remplacer l'amortisseur de vibrations du vilebrequin tous les 60 mois ou 4500 heures, à la première des échéances.

Suite, voir page suivante

KW40574,000001F -28-25JUN18-1/2

^f Avec John Deere COOL-GARD, l'intervalle de rinçage peut être porté à 3000 heures ou 36 mois. En cas d'utilisation de John Deere COOL-GARD, sous condition du contrôle annuel du liquide de refroidissement ET de l'appoint des additifs nécessaires, l'intervalle de rinçage peut être porté à 5000 heures ou à 60 mois, selon la première éventualité.

KW40574,000001F -28-25JUN18-2/2

Lubrification et entretien — Tous les jours

Contrôles quotidiens avant le démarrage

NOTE: Essuyer tous les raccords, capuchons et bouchons avant tout entretien pour diminuer les risques de contamination du circuit.

Chaque jour, AVANT DE DÉMARRER LE MOTEUR pour la première fois, effectuer les opérations suivantes:

IMPORTANT: NE PAS faire l'appoint d'huile tant que le niveau n'est pas descendu SOUS la zone hachurée (B).

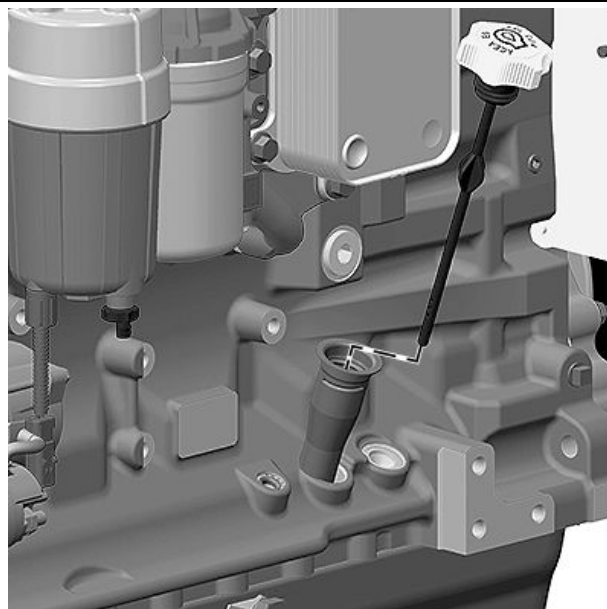
1. Vérifier le niveau d'huile moteur à la jauge d'huile. Faire l'appoint selon le besoin avec une huile dont la viscosité est adaptée à la saison. (Pour les spécifications d'huile, voir HUILE POUR MOTEUR DIESEL à la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement.)

Selon le type d'utilisation du moteur, l'huile peut être ajoutée par le bouchon (A) de remplissage sur la gauche ou sur la droite du moteur (non illustré) ou sur le cache-culbuteurs.

IMPORTANT: NE PAS dépasser la marque supérieure de la jauge. Un niveau d'huile dans la zone hachurée (B) est considéré comme acceptable.

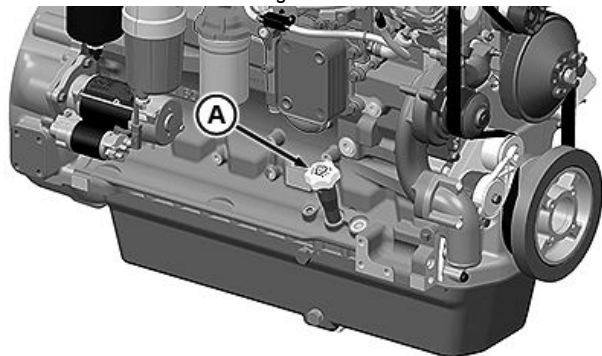
A—Bouchon de remplissage d'huile

B—Zone hachurée de la jauge d'huile



RG27850 —UN—08FEB16

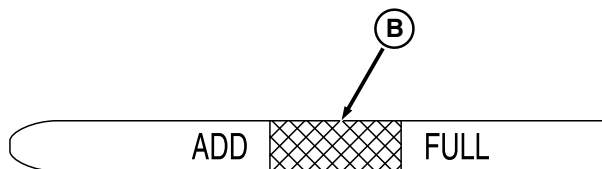
Jauge d'huile



RG27847 —UN—08FEB16

Bouchon de remplissage d'huile

RG18611 —UN—28MAY10



Zone hachurée de la jauge d'huile

Suite, voir page suivante

KW40574,0000008 -28-22MAY25-1/4

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant brusquement du circuit de refroidissement sous pression peut causer de graves brûlures.

N'enlever le bouchon de remplissage que lorsque le moteur est froid ou suffisamment refroidi pour être touché à main nue. Desserrer lentement le bouchon jusqu'au premier cran pour éliminer la pression avant de le retirer complètement.

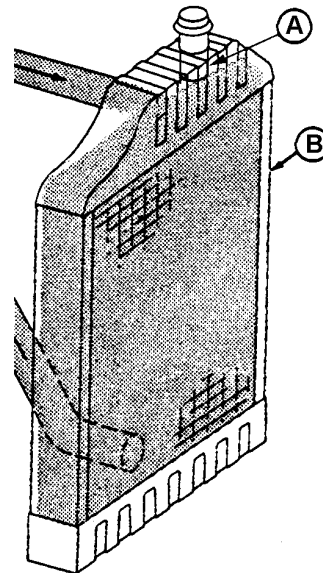
2. Contrôler le niveau du liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid. Le liquide doit arriver au bas de la goulotte de remplissage du vase d'expansion ou du radiateur (A). Si le moteur est équipé d'un vase d'expansion translucide, le liquide de refroidissement doit arriver à la marque de niveau à froid du vase d'expansion. Faire l'appoint avec une solution appropriée si le niveau du radiateur (B) ou du vase d'expansion est bas. (Voir AJOUT DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT à la section Entretien selon le besoin.) Vérifier l'étanchéité du circuit de refroidissement.

NOTE: Se reporter au livret d'entretien du véhicule pour les recommandations concernant les accessoires non fournis par John Deere.

A—Goulotte de remplissage du radiateur B—Radiateur



Liquides sous haute pression



Remplissage du radiateur

TS281 —UN—15APR13

RG13295 —UN—20NOV03

Suite, voir page suivante

KW40574,0000008 -28-22MAY25-2/4

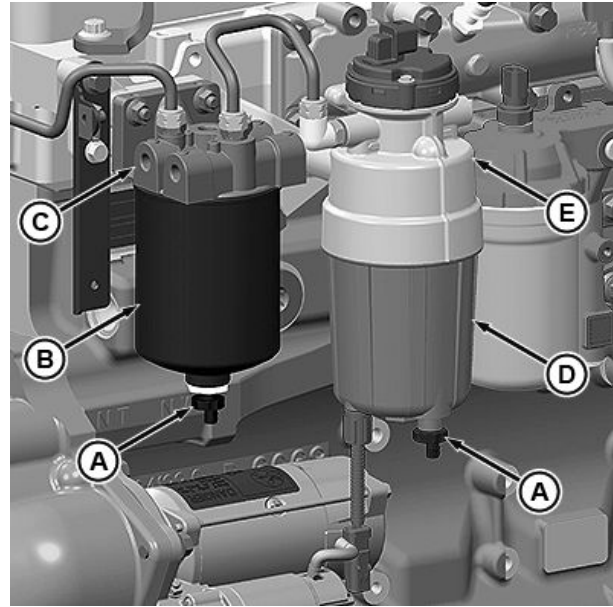
NOTE: Le préfiltre (C) à carburant du moteur est équipé d'un capteur de présence d'eau dans le carburant. Un témoin signale à l'opérateur lorsque l'eau doit être vidée du séparateur.

3. Vérifier l'absence de débris ou d'eau dans le préfiltre (C) à carburant et le filtre (D) à carburant final. Si le filtre est équipé d'un séparateur transparent, le vider selon le besoin lors du contrôle quotidien.

IMPORTANT: Vider l'eau dans un récipient adapté et la mettre au rebut en respectant la réglementation en vigueur.

- a. Desserrer les bouchons (A) de vidange au bas des filtres à carburant d'un demi à un tour (suivant équipement).
- b. Lorsque le carburant commence à s'écouler, resserrer fermement les bouchons de vidange.

Une fois la purge d'eau des filtres à carburant terminée, les filtres doivent être amorcés en purgeant tout l'air du circuit d'alimentation. Voir PURGE DU CIRCUIT D'ALIMENTATION dans la section Entretien selon le besoin, plus loin dans ce livret



Vidange des filtres à carburant

A—Bouchon de vidange
B—Filtre à carburant final
C—Collecteur de filtre à carburant final

D—Filtre à carburant primaire avec séparateur d'eau
E—Filtre à carburant primaire avec pompe d'alimentation électronique

Suite, voir page suivante

KW40574,0000008 -28-22MAY25-3/4

RG27849 —UN—08FEB16

4. Si le filtre à air est équipé d'un clapet de dépolluissage (A), comprimer le clapet du filtre à air pour évacuer les dépôts de poussière.

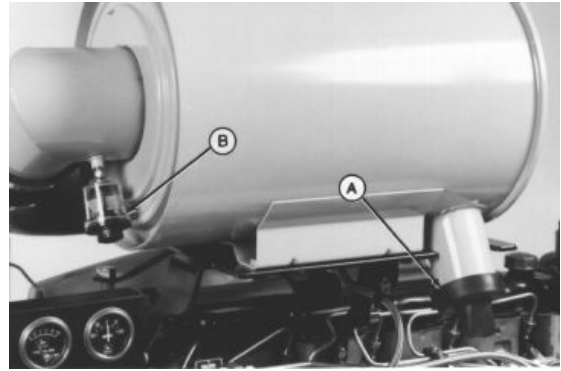
Si le moteur est équipé d'un témoin (B) d'encrassement de l'admission d'air, contrôler ce témoin pour déterminer si l'entretien du filtre à air est nécessaire.

IMPORTANT: L'obstruction maximale de l'admission d'air est de 6,25 kPa (0,06 bar) (1,0 psi) (25 in. H₂O). Un élément de filtre à air colmaté provoque une obstruction importante de l'admission et une diminution de l'alimentation en air du moteur.

5. Examiner soigneusement le compartiment moteur. Vérifier l'absence de fuites d'huile ou de liquide de refroidissement, de courroies d'entraînement de ventilateur et d'accessoires usées, de connexions desserrées et d'accumulation de débris. Éliminer les débris accumulés et remédier aux fuites éventuelles.

Inspecter:

- Le radiateur (fuites, accumulation de débris).
- Les durits et les connexions du système d'admission (fissures ou fixations desserrées).
- Les courroies d'alternateur, de ventilateur, d'accessoires (fissures, craquelures ou autres dommages).
- Vérifier l'absence de fuites de liquides.



Clapet de dépolluissage et témoin d'encrassement

A—Clapet de dépolluissage

B—Témoin d'encrassement du filtre à air

NOTE: Des petites fuites dues à la contraction des pièces lors du refroidissement du moteur sont normales. Une fuite excessive du liquide de refroidissement peut indiquer le besoin de remplacer le joint de la pompe à eau. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services pour les remises en état.

KW40574,0000008 -28-22MAY25-4/4

RG7332A—UN—22JAN99

Lubrification et entretien — 500 heures/12 mois

Entretien de l'extincteur

Un extincteur (A) est disponible auprès du concessionnaire John Deere local, du distributeur de moteurs ou d'un autre prestataire de service.

Lire et respecter les instructions qui l'accompagnent. L'extincteur doit être contrôlé au moins toutes les 500 heures de service ou tous les 12 mois. Quelle que soit la durée d'utilisation de l'extincteur, il doit être rechargé. Tenir un registre des inspections sur l'étiquette accompagnant le livret d'instructions.

A—Extincteur



Extincteur

RW4918 —UN—15DEC88

OURGP12,00000B9 -28-20MAY25-1/1

Vérification des supports de moteur

Le fabricant du véhicule ou du groupe électrogène est responsable du montage du moteur. Suivre ses consignes pour les spécifications de montage.

IMPORTANT: Utiliser uniquement une boulonnerie de qualité SAE 8 ou supérieure pour le montage du moteur.

1. Vérifier que les supports de montage, les silentblocs et les boulons de montage du moteur sur le châssis

support et le bloc-moteur sont bien serrés. Serrer selon le besoin.

2. Vérifier l'état général des silentblocs (certains modèles). Les remplacer selon le besoin, si le caoutchouc s'est détérioré ou si les supports se sont affaissés.

OURGP11,0000110 -28-16OCT03-1/1

Entretien de la batterie

⚠ ATTENTION: Le gaz dégagé par les batteries est explosif. Éviter toute formation d'étincelle ou de flamme à proximité des batteries. Utiliser une lampe de poche pour vérifier le niveau d'électrolyte.

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

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

AVERTISSEMENT: Les bornes de la batterie et les éléments qui y sont reliés contiennent du plomb et des composants à base de plomb. Il a été porté à la connaissance de l'état de Californie que ces substances chimiques sont une cause de cancer et de complications préjudiciables à l'appareil reproductif. **Se laver les mains après avoir manipulé ces éléments.**

1. Contrôler le niveau d'électrolyte dans les batteries normales. Remplir chaque cellule d'eau distillée jusqu'au bas de l'orifice de remplissage.

NOTE: Les batteries sans entretien ou à entretien minime exigent peu d'entretien supplémentaire. Toutefois, le niveau d'électrolyte peut être contrôlé en coupant la section centrale de l'autocollant le long du pointillé et en déposant les bouchons des cellules. Remplir chaque cellule d'eau distillée jusqu'au bas de l'orifice de remplissage.



Explosion de batterie

2. Nettoyer la batterie en l'essuyant avec un chiffon humide. Maintenir toutes les connexions propres et bien serrées. Débarrasser les bornes des traces d'oxydation en les nettoyant avec une solution composée d'un mélange 4:1 d'eau/bicarbonate de soude. Serrer fermement toutes les connexions.

NOTE: Enduire les bornes de la batterie d'un mélange de vaseline et de bicarbonate de soude pour retarder la corrosion.

3. Maintenir la batterie complètement chargée, surtout par temps froid. En cas d'utilisation d'un chargeur de batterie, mettre le chargeur hors tension avant de le brancher sur la ou les batteries. Brancher le câble POSITIF (+) du chargeur sur la borne POSITIVE (+) de la batterie. Brancher ensuite le câble NÉGATIF (-) du chargeur sur une masse appropriée.

Suite, voir page suivante

JR74534,0000273 -28-13MAY10-1/2

TS204 —UN—15APR13

ATTENTION: L'acide sulfurique contenu dans l'électrolyte des batteries est toxique. Il est suffisamment corrosif pour brûler la peau, trouser les vêtements et rendre aveugle s'il est projeté dans les yeux.

Éviter les accidents respectant les règles de sécurité suivantes:

1. Remplir les batteries dans un endroit bien aéré.
2. Porter des lunettes de protection et des gants en caoutchouc.
3. Éviter de respirer les vapeurs lors de l'ajout d'électrolyte.
4. Éviter de répandre et de laisser goutter l'électrolyte.
5. Employer la procédure adéquate en cas de démarrage par batterie d'appoint.

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

1. Rincer abondamment à l'eau la partie atteinte.
2. Appliquer du bicarbonate de soude ou de la chaux pour faciliter la neutralisation de l'acide.
3. Le cas échéant, se rincer les yeux à l'eau pendant 10 à 15 minutes. Consulter immédiatement un médecin.

En cas d'ingestion accidentelle d'acide:

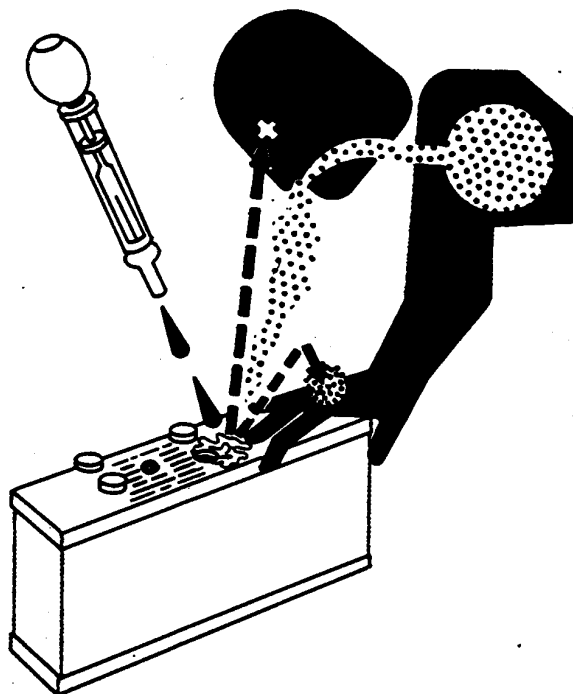
1. Boire de l'eau ou du lait en grande quantité.
2. Absorber ensuite du lait de magnésie, des oeufs battus ou de l'huile végétale.
3. Consulter immédiatement un médecin.

Par temps très froid, laisser le moteur tourner pendant au moins 30 minutes pour un bon mélange après avoir ajouté de l'eau à la batterie.

Si les batteries doivent être remplacées, la capacité des batteries de rechange doit atteindre ou dépasser les valeurs recommandées à -18 °C (0 °F):

Valeur prescrite

12 V (SAE #4)—Capacité
de démarrage à froid..... 625-950



Acide sulfurique

12 V (SAE #3)—Capacité de démarrage à froid.....	925-1900
24 V (SAE #4)—Capacité de démarrage à froid.....	500-950
24 V (SAE #3)—Capacité de démarrage à froid.....	625-1400

JR74534,0000273 -28-13MAY10-2/2

TS203 —UN—23AUG88

Changement de l'huile moteur et remplacement du filtre

IMPORTANT: La vidange d'huile et le remplacement du filtre toutes les 500 heures ou 12 mois dépendent des conditions suivantes:

- Moteur équipé d'un carter d'huile d'une capacité permettant ce type d'intervalle prolongé.
- Utilisation d'huile Premium John Deere Plus-50, API CJ-4, ACEA E9 ou ACEA E6.
- Une analyse de l'huile pour déterminer la durée d'utilisation prolongée actuelle des huiles API CJ-4, ACEA E9 ou ACEA E6 a été effectuée.
- Utilisation d'un filtre à huile John Deere homologué.
- L'utilisation d'un gazole dont la teneur en soufre est inférieure à 2000 mg/kg (2000 ppm) est RECOMMANDÉE.

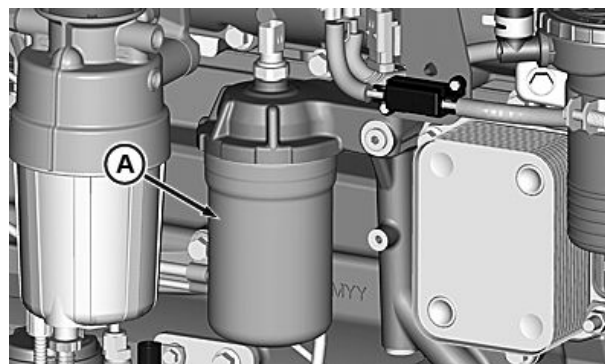
L'intervalle de vidange et de remplacement du filtre est réduit si UNE OU PLUSIEURS des conditions mentionnées ci-dessus n'est pas respectée.

NOTE: Lors de l'utilisation initiale d'un moteur neuf ou remis à neuf avec de l'huile de rodage Break-In Plus, remplacer l'huile et le filtre après 100 heures de service minimum et 500 heures de service maximum.

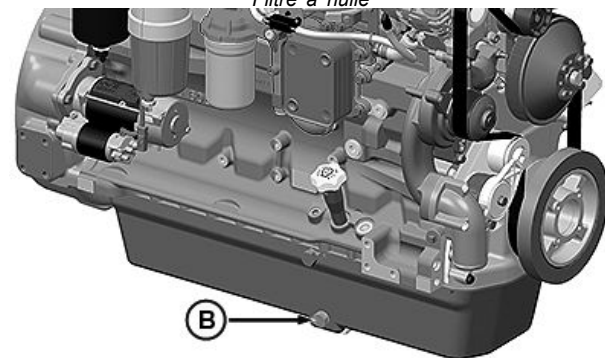
OILSCAN™ ou OILSCAN PLUS™ sont des procédés d'échantillonnage John Deere qui permettent de surveiller les performances de la machine et d'identifier les problèmes éventuels avant qu'ils ne provoquent des dommages importants. Les kits OILSCAN™ et OILSCAN PLUS™ sont disponibles auprès du concessionnaire John Deere local, du distributeur de moteurs ou d'un autre prestataire de services. Les échantillons d'huile doivent être prélevés avant la vidange. Voir les instructions fournies avec le kit.

Pour vidanger l'huile moteur et changer le filtre:

OILSCAN est une marque commerciale de Deere & Company.
OILSCAN PLUS est une marque commerciale de Deere & Company.



Filtre à huile



Bouchon de vidange du carter d'huile

- A—Filtre à huile
B—Bouchon de vidange du carter d'huile
C—Boîtier de filtre à huile

1. Tourner le moteur pendant 5 minutes environ pour réchauffer l'huile. Arrêter le moteur.
2. Déposer le bouchon de vidange d'huile (B).
3. Vidanger l'huile de carter-moteur du moteur à chaud.

NOTE: L'emplacement du bouchon de vidange peut varier selon le type d'application.

Suite, voir page suivante

KW40574,0000021 -28-22MAY25-1/3

RG18514—UN—21MAY10

RG27848—UN—08FEB16

4. Retirer l'élément (A) filtrant à l'aide d'une clé pour filtre appropriée. Mettre l'élément filtrant au rebut.

NOTE: Suivant la configuration du moteur, le filtre à huile peut être sur l'un des deux côtés du moteur, en haut ou en bas.

IMPORTANT: La filtration des huiles est essentielle à l'obtention d'une lubrification correcte. Toujours remplacer le filtre régulièrement. Utiliser des filtres conformes aux caractéristiques de performances John Deere.

5. Enduire d'huile moteur propre les joints intérieur (B) et extérieur (C) et les filetages du filtre neuf.
6. Essuyer les deux surfaces d'étanchéité de la tête (D, E) à l'aide d'un chiffon propre. Veiller à bien loger les encoches du joint (F) pare-poussière dans les fentes du boîtier. Remplacer le joint d'étanchéité s'il est endommagé.

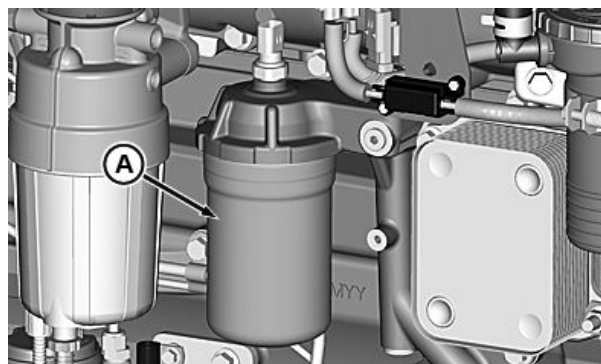
IMPORTANT: Lors de la pose de l'élément filtrant, **SERRER À LA MAIN** uniquement. N'utiliser une clé à filtre que pour la **DÉPOSE**. Veiller à bien loger les encoches du joint (F) pare-poussière dans les fentes du boîtier.

7. Poser et serrer le filtre à huile à la main jusqu'à ce qu'il se loge fermement contre le joint pare-poussière (F). NE PAS serrer de 3/4 de tour à 1-1/4 tour supplémentaire après contact du joint comme c'est généralement le cas pour les filtres standard.
8. Serrer le bouchon de vidange au couple prescrit.

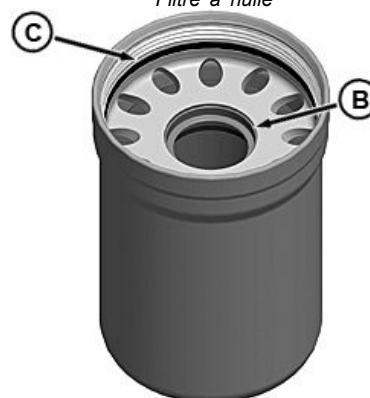
Valeur prescrite

Bouchon de vidange du carter d'huile—Couple de serrage..... 50 Nm (37 lb ft)

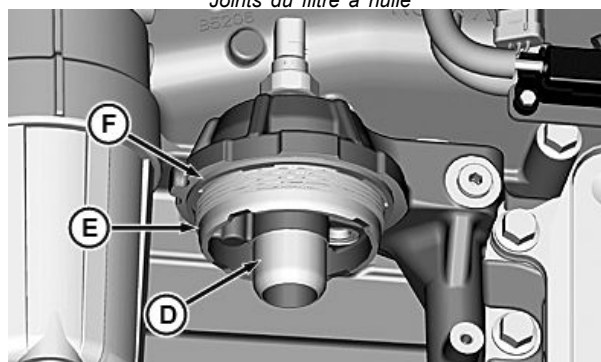
A —Élément filtrant	D —Surface d'étanchéité de la tête
B —Joint d'étanchéité intérieur	E —Surface d'étanchéité de la tête
C —Joint d'étanchéité extérieur	F —Joint antipoussière



Filtre à huile



Joints du filtre à huile



Collecteur de filtre à huile

Suite, voir page suivante

KW40574,0000021 -28-22MAY25-2/3

RG18514 —UN—21MAY10

RG18516 —UN—21MAY10

RG18517 —UN—21MAY10

9. Remplir le carter-moteur d'huile moteur John Deere appropriée par le bouchon (A) de remplissage du cache-culbuteurs ou le bouchon de remplissage d'huile d'un des deux côtés du moteur (selon le modèle du moteur). (Voir HUILE POUR MOTEUR DIESEL à la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement pour l'huile moteur appropriée.)

Pour déterminer la quantité d'huile correcte pour le moteur, voir VOLUMES DE REMPLISSAGE D'HUILE DE CARTER MOTEUR dans la section Caractéristiques de ce manuel.

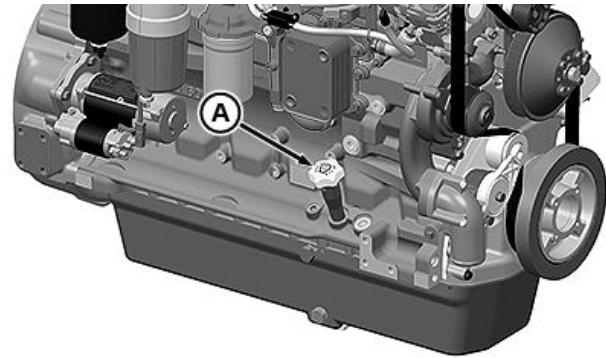
IMPORTANT: Immédiatement après la vidange d'huile, faire tourner le moteur au démarreur pendant 30 secondes sans le laisser démarrer. Cela permet une bonne lubrification des composants du moteur avant le démarrage.

NOTE: La contenance en huile du carter-moteur peut varier légèrement. TOUJOURS remplir le carter jusqu'à atteindre la zone hachurée de la jauge. NE PAS dépasser ce niveau.

10. Démarrer le moteur et le faire tourner pour détecter d'éventuelles fuites.
11. Arrêter le moteur et attendre 10 minutes avant de vérifier le niveau d'huile. Le niveau d'huile doit se trouver dans la zone hachurée (B) de la jauge.

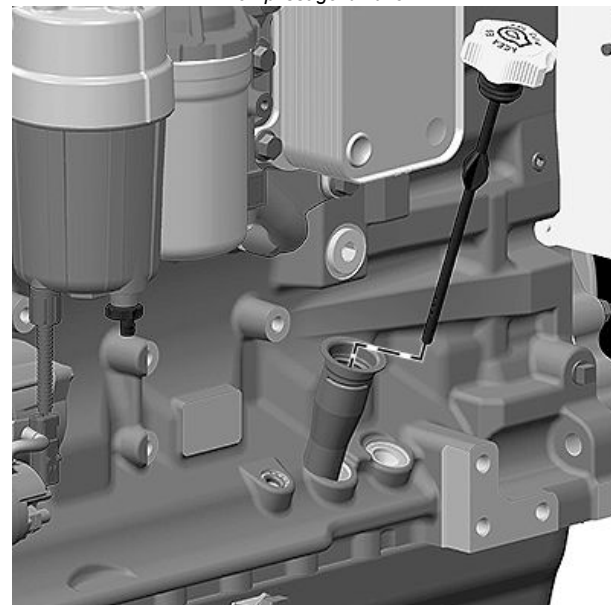
A—Bouchon de remplissage d'huile

B—Zone hachurée sur la jauge d'huile



RG27847 —UN—08FEB16

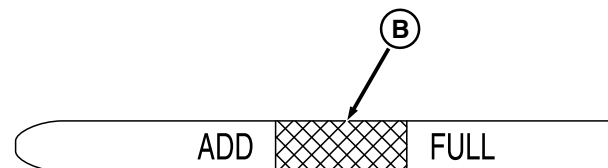
Remplissage d'huile



RG27850 —UN—08FEB16

Jauge d'huile

RG18611 —UN—28MAY10



Niveau d'huile sur la jauge d'huile

KW40574,0000021 -28-22MAY25-3/3

Contrôle du système d'admission

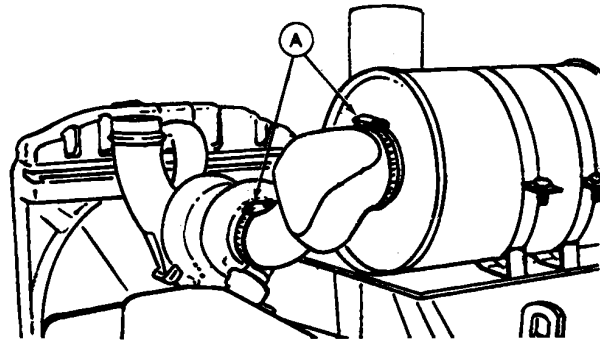
IMPORTANT: Le système d'admission doit être étanche. Toute fuite, même minime, peut entraîner une défaillance interne du moteur due à la pénétration de poussières abrasives dans le circuit d'admission.

1. Contrôler l'absence de fissures sur les tubulures d'admission. Remplacer selon le besoin.
2. Contrôler les colliers (A) des tubes raccordant le filtre à air, le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur. Resserrer les colliers si nécessaire. Ceci évite la pénétration de saletés pouvant provoquer des défaillances moteur dans le circuit d'admission.
3. Si le filtre à air du moteur est équipé d'un clapet de dépoussiérage en caoutchouc (B) s'assurer qu'il n'est ni bouché, ni fissuré. Remplacer selon le besoin.

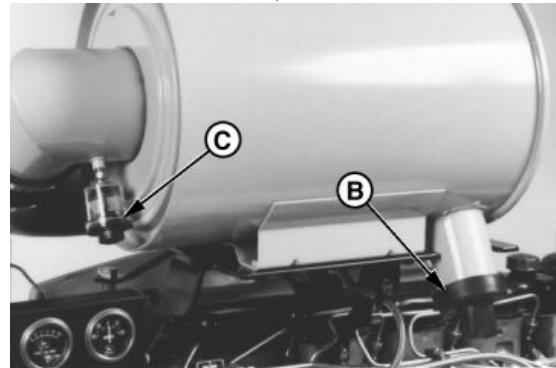
IMPORTANT: TOUJOURS REMPLACER l'élément de filtre à air primaire si le témoin d'encrassement indique un vide de 625 mm (25 in) H₂O, s'il est déchiré ou visiblement encrassé.

4. Contrôler le bon fonctionnement du témoin d'encrassement du filtre à air (C). Remplacer le témoin si nécessaire.

IMPORTANT: En l'absence de témoin d'encrassement du filtre à air, remplacer les éléments filtrants toutes les 500 heures ou tous les 12 mois, selon la première éventualité.



Colliers, contrôle



Clapet de dépoussiérage et témoin d'encrassement

A—Colliers
B—Clapet de dépoussiérage

C—Témoin d'encrassement du
filtre à air

RG4689 —UN—20DEC88

RG7332B —UN—22JAN99

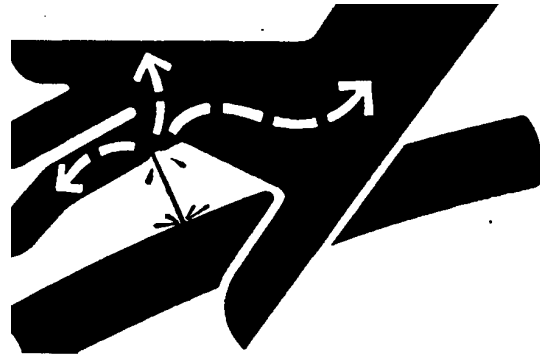
JR74534,000025D -28-26APR10-1/1

Remplacement des éléments filtrants

Les moteurs sont équipés d'un double filtre à carburant: un préfiltre à carburant (D) avec séparateur d'eau et un filtre final (B). Ces deux filtres doivent être remplacés ensemble à un intervalle de 500 heures ou tous les 12 mois.

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant sous pression peut avoir suffisamment de force pour pénétrer sous la peau et provoquer des blessures graves. Éliminer la pression avant de débrancher les conduites d'alimentation ou autres. Avant de rétablir la pression, s'assurer que tous les raccords sont serrés. Se tenir éloigné et ne pas approcher les mains des petits trous et des buses d'où le liquide sort sous forte pression. Rechercher les fuites à l'aide d'un morceau de carton ou de papier. Ne pas utiliser la main.

Afin d'éviter tout risque de gangrène, tout fluide ayant pénétré sous la peau doit en être extrait par intervention chirurgicale dans les heures qui suivent, par un médecin familiarisé avec ce type de blessures. Les médecins non familiarisés avec ce type de blessure peuvent s'adresser au service médical de Deere & Company à Moline, Illinois, USA ou à toute autre autorité médicale compétente.



Liquides sous haute pression

IMPORTANT: Remplacer les éléments des filtres à carburant à chaque fois qu'un signal sonore retentit et que les codes de diagnostic indiquent une obstruction des filtres (basse pression du carburant). Si l'avertisseur n'a pas émis de signal pendant 12 mois, remplacer les éléments à la fin de cette période ou au bout de 500 heures de service, selon la première éventualité.

Suite, voir page suivante

JR74534.000025E -28-23AUG10-1/3

X9811 — UN — 23AUG88

NOTE: Le filtre primaire et secondaire doivent être remplacés en même temps.

Dépose de l'élément de filtre à carburant primaire

NOTE: Pour les modèles de moteur autres que OEM, se reporter au livret d'entretien pour connaître les intervalles de remplacement et les emplacements des filtres et pouvoir effectuer un entretien correct.

1. Nettoyer soigneusement la tête de filtre et la zone environnante pour empêcher les saletés et débris d'entrer dans le circuit d'alimentation.
2. Brancher le flexible sur la vanne de vidange (E) en bas du filtre et vider tout le carburant du boîtier de filtre.
3. Débrancher le connecteur du capteur de présence d'eau dans le carburant (A).
4. Déposer le boîtier de filtre à carburant (B).
5. Tirer l'élément filtrant (C) vers le bas.

Pose de l'élément filtrant du filtre à carburant primaire

1. Placer un joint torique neuf (D) sur le boîtier du filtre.
2. Appliquer une fine couche d'huile sur joint torique.
3. Placer l'élément filtrant dans le boîtier, les ergots du bas orientés vers l'intérieur du boîtier.
4. Visser le boîtier sur la tête de filtre et le serrer au couple prescrit.

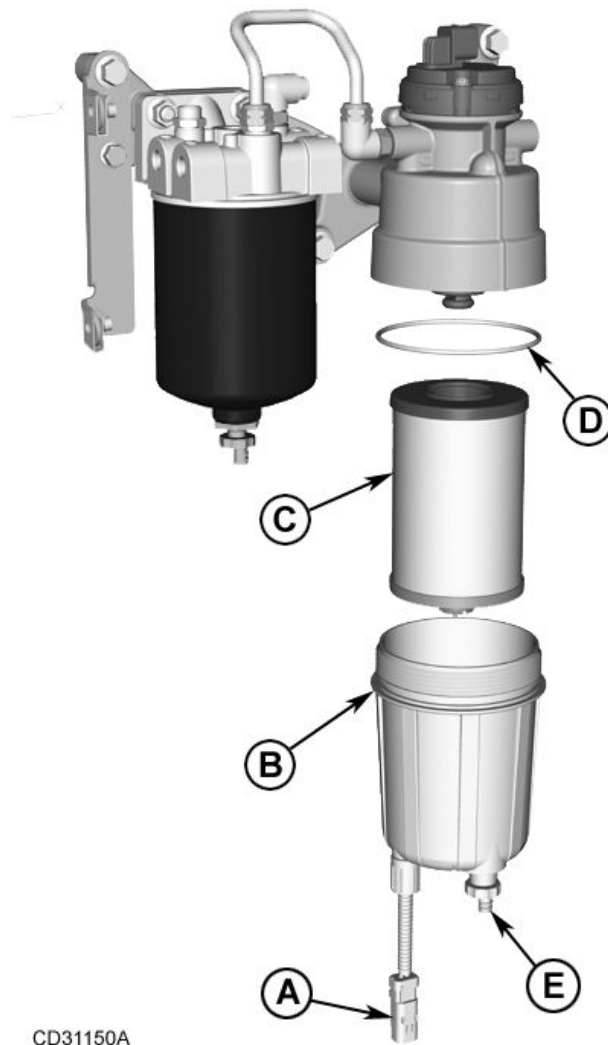
Valeur prescrite

Boîtier de filtre à carburant primaire sur tête de filtre—Couple de serrage..... 14 N·m (10 lb·ft)

5. Rebrancher le connecteur du capteur de présence d'eau dans le carburant.

A—Connecteur du capteur de présence d'eau
B—Boîtier
C—Préfiltre à carburant

D—Joint torique
E—Vanne de vidange



CD31150A

Remplacement du filtre à carburant primaire

CD31150A—UN—24MAR10

Suite, voir page suivante

JR74534,000025E -28-23AUG10-2/3

Retirer l'élément du filtre à carburant final (A).

NOTE: Pour les modèles de moteur autres que OEM, se reporter au livret d'entretien pour connaître les intervalles de remplacement et les emplacements des filtres et pouvoir effectuer un entretien correct.

1. Nettoyer soigneusement la tête de filtre et la zone environnante pour empêcher les saletés et débris d'entrer dans le circuit d'alimentation.
2. Brancher un flexible sur la vanne de vidange (C) en bas du filtre et vider tout le carburant de l'élément filtrant.
3. Desserrer et déposer l'élément filtrant (A).

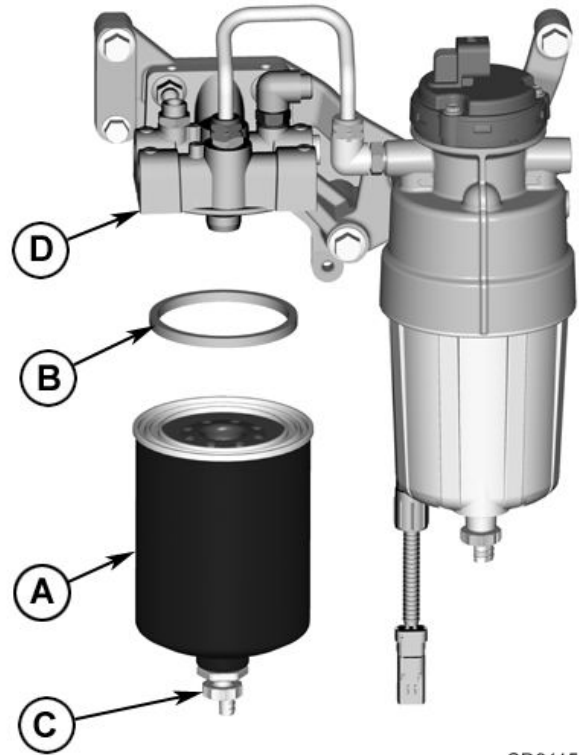
Pose de l'élément de filtre à carburant final

1. Placer une garniture neuve (B) sur l'élément filtrant.
2. Appliquer une fine pellicule de carburant sur la garniture.
3. Visser l'élément filtrant sur la tête de filtre (D) et serrer à 10 N·m (7.5 lb-ft).

NOTE: Maintenir la clé de contact en position MARCHE pendant 60 secondes pour amorcer le circuit avant de démarrer le moteur.

A—Élément du filtre à carburant final
B—Garniture de filtre à carburant

C—Vanne de vidange
D—Tête de filtre à carburant final



CD31151

Remplacement de l'élément du filtre à carburant final

JR74534.000025E -28-23AUG10-3/3

CD31151—UN—23MAR10

Contrôle de la tension du ressort de tendeur et de l'usure de la courroie (tendeur automatique)

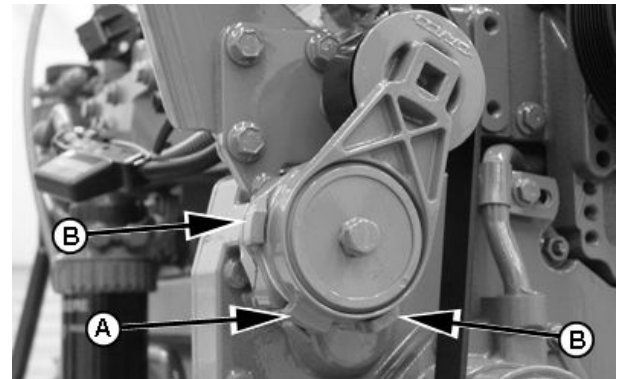
Les entraînements par courroie équipés de tendeurs automatiques (à ressort) ne peuvent être ni réglés ni réparés. Le tendeur de courroie automatique sert à maintenir une tension correcte pendant toute la durée de fonctionnement de la courroie. Remplacer l'ensemble de tendeur si la tension du ressort n'est pas conforme aux valeurs prescrites.

Contrôle de l'usure de la courroie

Le tendeur de courroie est conçu pour fonctionner dans les limites de débattement du bras fixées par les butées moulées (A et B), si la longueur et la géométrie de la courroie utilisée sont correctes.

Contrôler visuellement les butées moulées (A et B) du tendeur de courroie.

Si la butée (A) du bras pivotant heurte une des deux butées (B) fixes, vérifier les supports (de l'alternateur, du tendeur de courroie, de la poulie de renvoi, etc.)



Butées moulées

A—Butée moulée de tendeur B—Butée moulée fixe

ainsi que la longueur de la courroie. Remplacer selon le besoin (voir REMPLACEMENT DES COURROIES DE VENTILATEUR ET D'ALTERNATEUR dans la section Entretien selon le besoin).

Suite, voir page suivante

JR74534.000026E -28-22MAY25-1/2

RG13744—UN—11NOV04

Vérification de la tension du ressort du tendeur

Le tensiomètre ne permet pas d'effectuer une mesure précise de la tension de la courroie lorsque le tendeur automatique à ressort est utilisé. Mesurer la tension du ressort du tendeur avec une clé dynamométrique en procédant de la manière suivante:

1. Détendre la courroie à l'aide d'une clé à douille de 1/2 in. à manche long, introduite dans le trou carré du bras de tension. Retirer la courroie des poulies.

NOTE: Profiter de la dépose de la courroie pour examiner les poulies et les roulements. Les tourner à la main et prêter attention aux résistances ou aux bruits anormaux. Si les poulies ou les roulements doivent être remplacés, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

2. Relâcher la tension du tendeur de courroie et retirer l'outil.
3. Tracer un repère (A) comme indiqué sur le bras pivotant du tendeur.
4. Mesurer 21 mm (0,83 in.) à partir du point (A) et tracer un repère (B) sur la base de montage du tendeur.
5. Installer la clé dynamométrique (C) en l'alignant sur les centres de la poulie et du tendeur. À l'aide d'une clé dynamométrique, tourner le bras pivotant jusqu'à ce que les repères (A et B) soient alignés.
6. Noter le couple mesuré par la clé dynamométrique et le comparer à la valeur indiquée ci-dessous. Remplacer le tendeur complet si nécessaire.

Valeur prescrite

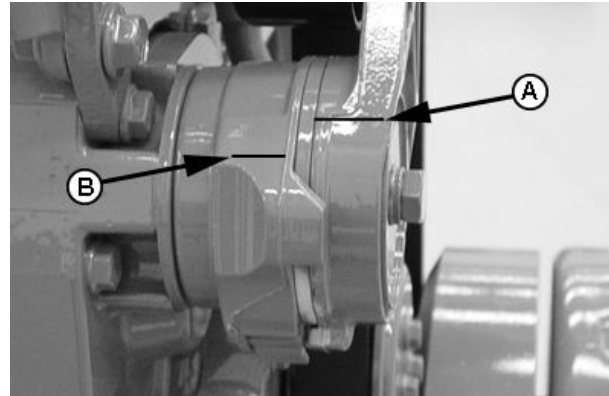
Tension de
ressort—Couple de
serrage..... 20 Nm (15 lb-ft)

NOTE: Les filetages de la vis à rouleau du tendeur de courroie sont à GAUCHE

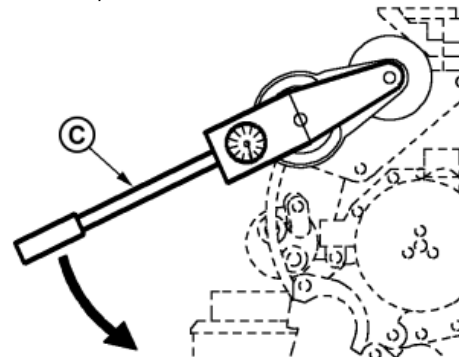
A—Repère sur bras pivotant

C—Clé dynamométrique

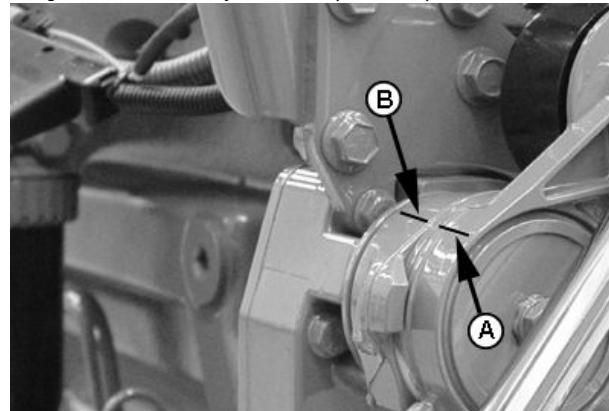
B—Repère sur base de
montage du tendeur



Repères sur le tendeur



Alignement de la clé dynamométrique sur la poulie et le tendeur



Alignement des marques

JR74534,000026E -28-22MAY25-2/2

RG13745 —UN—11NOV04

RG12065 —UN—28JAN02

RG13746 —UN—11NOV04

Vérification des connexions de masse du moteur

Toutes les connexions de masse du moteur doivent demeurer propres et serrées afin d'éviter la formation d'arcs électriques susceptibles d'endommager les composants électroniques.

D'autre part, voir à la section "Dépannage" les précautions à prendre lors de travaux de soudage sur le moteur ou la machine.

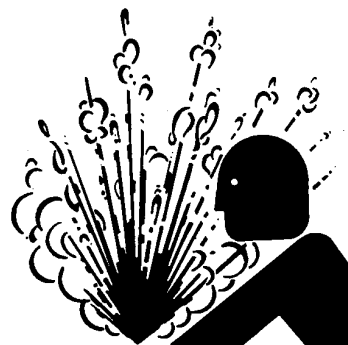
OUOD002,0000169 -28-27JUL06-1/1

Contrôle du circuit de refroidissement

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant brusquement du circuit de refroidissement sous pression peut causer de graves brûlures.

Arrêter le moteur. Retirer le bouchon de remplissage uniquement lorsqu'il est suffisamment refroidi pour pouvoir être touché à main nue. Desserrer lentement le bouchon jusqu'au premier cran pour éliminer la pression avant de le retirer complètement.

IMPORTANT: L'air doit être chassé du circuit de refroidissement pendant son remplissage et avant de laisser tourner le moteur à la température de service normale. L'air est purgé du circuit de refroidissement par une conduite de purge du liquide de refroidissement (suivant équipement) lorsque le moteur tourne au ralenti. Attendre environ 30 minutes pour être sûr que tout l'air s'est échappé du circuit avant de remettre le moteur en service normal. Si le moteur n'est pas équipé de conduite de purge de liquide de refroidissement (branchée sur le vase d'expansion de liquide de refroidissement), desserrer le raccord du capteur de température (arrière de la culasse) ou le bouchon dans le boîtier de thermostats pour laisser l'air



Liquides sous haute pression

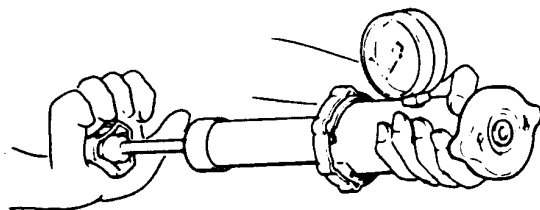
s'échapper pendant le remplissage du circuit. Resserrer le raccord ou le bouchon une fois que la totalité de l'air a été expulsée.

1. Effectuer un contrôle d'étanchéité visuel du circuit de refroidissement. Serrer fermement tous les colliers.
2. Inspecter soigneusement tous les flexibles du circuit de refroidissement (flexibles durcis, effilochés ou fissurés). Remplacer les flexibles s'ils présentent un des défauts ci-dessus.
3. Contrôler l'absence de trace d'usure ou de fuite sur la pompe à eau.

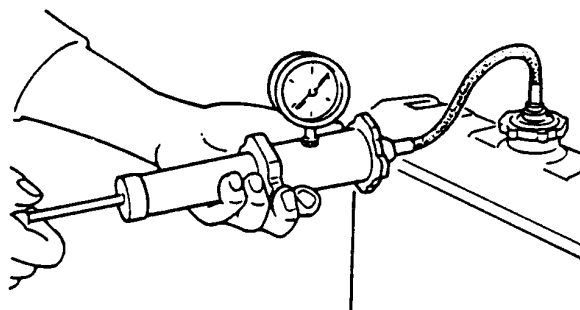
JR74534,0000274 -28-07OCT10-1/1

TS281—UN—15APR13

Essai de pression du circuit de refroidissement



Contrôle du capuchon du radiateur



Contrôle du circuit de refroidissement:

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant brusquement du circuit de refroidissement sous pression peut causer de graves brûlures.

Arrêter le moteur. Retirer le bouchon de remplissage uniquement lorsqu'il est suffisamment refroidi pour pouvoir être touché à main nue. Desserrer lentement le bouchon jusqu'au premier cran pour éliminer la pression avant de le retirer complètement.

NOTE: Ces tests ne s'appliquent qu'au radiateurs John Deere. Pour les radiateurs de marques différentes, voir la documentation du fabricant respectif.

Contrôle du capuchon du radiateur

1. Retirer le bouchon du radiateur et le fixer au testeur D05104ST comme illustré.
2. Mettre le bouchon sous pression comme indiqué dans les valeurs prescrites. Le bouchon est en bon état si le manomètre maintient la pression indiquée pendant 10 secondes minimum.

Si le manomètre ne maintient pas la pression, remplacer le capuchon du radiateur.

Valeur prescrite

Pression de maintien de
bouchon de radiateur
15 psi (ne s'ouvrant
pas pendant 10
secondes)—Pression..... 100 kPa (1.0 bar) (14.5 psi)
Pression de maintien de
bouchon de radiateur
18 psi (ne s'ouvrant
pas pendant 10
secondes)—Pression..... 120 kPa (1.2 bar) (17.5 psi)

3. Déposer le bouchon du manomètre, le tourner de 180° et effectuer un nouveau contrôle du bouchon. Cela permettra de vérifier la précision de la première mesure.

Contrôle du circuit de refroidissement:

NOTE: Le moteur doit être réchauffé pour contrôler la totalité du circuit de refroidissement.

1. Laisser le moteur refroidir puis retirer le capuchon du radiateur avec précaution.
2. Faire l'appoint de liquide de refroidissement dans le radiateur.

IMPORTANT: NE PAS appliquer de pression excessive sur le circuit de refroidissement, ceci risquerait d'endommager le radiateur et les flexibles.

3. Brancher le manomètre et l'adaptateur sur la goulotte de remplissage du radiateur. Mettre le circuit de refroidissement sous pression à la valeur prescrite indiquée pour le bouchon de radiateur.
4. Avec le circuit sous pression, contrôler l'étanchéité de tous les branchements de flexible du circuit de refroidissement, du radiateur et de la totalité du moteur.

Si une fuite est détectée, l'éliminer et procéder à un nouveau test de pression du circuit.

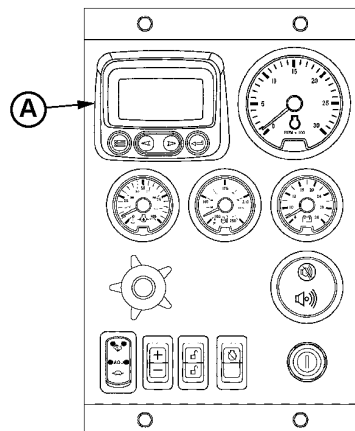
Si aucune fuite n'est détectée mais que le manomètre indique une chute de pression, il y a peut-être une fuite de liquide de refroidissement interne dans le circuit ou au niveau du joint entre le bloc et la culasse. Contacter immédiatement le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services afin de résoudre ce problème.

JR74534,0000275 -28-22MAY25-1/1

Vérification et réglage des régimes moteur

Utiliser le compte-tours de l'indicateur de diagnostic (A) pour vérifier les régimes moteur. (Voir **PUISSANCE NOMINALE DU MOTEUR ET CARACTÉRISTIQUES DU CIRCUIT D'ALIMENTATION** dans la section Caractéristiques plus bas pour les caractéristiques de régime moteur.) Si un réglage du régime moteur est nécessaire, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

A—Compte-tours



Contrôle des régimes moteur à l'aide du compte-tours

OURGP12,0000090 -28-20MAY25-1/1

RG13728 —UN—11NOV04

Lubrification et entretien—2000 heures/24 mois

Vérification de l'amortisseur de vibrations du vilebrequin

NOTE: L'amortisseur de vibrations du vilebrequin n'est pas réparable et doit être remplacé toutes les 4500 heures ou tous les 60 mois, selon la première échéance.

- Saisir l'amortisseur de vibrations du vilebrequin à deux mains et essayer de le tourner dans les deux sens.

Si une rotation est sentie, remplacer l'amortisseur de vibrations du vilebrequin.

- Contrôler visuellement l'amortisseur de vibrations du vilebrequin pour détecter toute trace de fissure ou de dommages. S'il y en a, remplacer l'amortisseur de vibrations du vilebrequin.

AT89373,0000E8F -28-29OCT15-1/1

Vérification et réglage du jeu des soupapes

⚠ ATTENTION: Pour empêcher le démarrage accidentel du moteur lors du réglage des soupapes, toujours débrancher la borne NÉGATIVE (–) de la batterie.

IMPORTANT: Le jeu des soupapes DOIT ÊTRE contrôlé et réglé avec le moteur FROID.

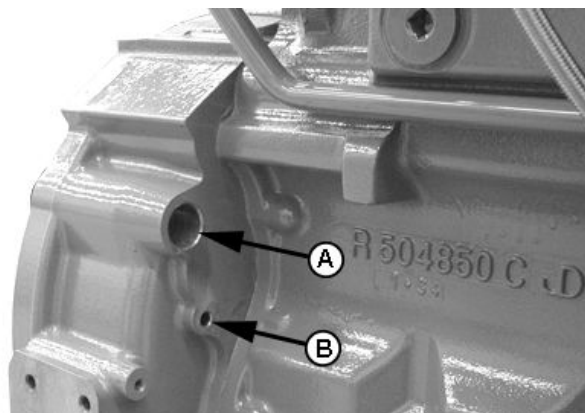
1. Déposer le cache-culbuteurs et le tube d'aération du carter-moteur.

IMPORTANT: Contrôler visuellement les surfaces de contact des têtes de soupape, des pontets et des plaquettes d'usure de culbuteur. S'assurer qu'aucune pièce ne présente une usure excessive, des cassures ou des fissures. Remplacer les pièces visiblement endommagées.

Procéder à un contrôle approfondi des culbuteurs présentant un jeu excessif au niveau des soupapes pour identifier les pièces endommagées.

2. Retirer les bouchons en plastique ou la plaque d'obturation du trou (A) de calage/rotation et du trou (B) de pige de calage du moteur.

NOTE: Certains moteurs sont équipés de carters de volant-moteur qui ne permettent pas d'utiliser d'outil de rotation de volant-moteur. Il est possible de faire tourner ces moteurs équipés d'un vilebrequin à nez droit depuis l'extrémité avant du moteur à l'aide de l'adaptateur de rotation avant/arrière de vilebrequin JDG966.



Trous de calage du carter de volant-moteur

A—Trou de calage/rotation B—Trou de pige de calage

3. En utilisant l'outil de rotation pour volant-moteur JDE83 ou JDG820, tourner le volant-moteur dans le sens de fonctionnement (dans le sens horaire vue de l'avant) jusqu'à ce que le cylindre n° 1 (avant) soit au PMH de la course de compression. Introduire la pige de calage JDG1571 ou JDE81-4 dans le volant-moteur.

Si les culbuteurs du cylindre n° 1 sont lâches, le moteur est au PMH de la course de compression du piston n° 1.

Si les culbuteurs du cylindre n° 1 ne sont pas lâches, donner un tour complet au moteur (360°) pour parvenir au PMH de compression du cylindre n° 1.

Suite, voir page suivante

JR74534,0000262 -28-24JUL13-1/3

RG13749 —UN—11NOV04

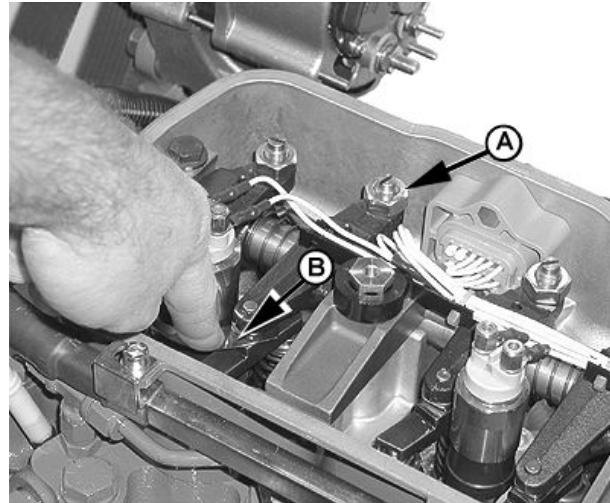
- Régler les soupapes selon les valeurs prescrites ci-dessous et en respectant la procédure de réglage du jeu de soupape indiquée ci-après. Desserrer le contre-écrou (A) sur la vis de réglage du culbuteur. Tourner la vis jusqu'à ce que la jauge (B) d'épaisseur glisse avec une légère résistance. Bloquer la vis de réglage avec un tournevis et serrer le contre-écrou au couple prescrit. Contrôler à nouveau le jeu après avoir serré le contre-écrou. Régler le jeu si nécessaire.

Valeur prescrite

Réglage du jeu des soupapes d'admission (entre culbuteur et pontet) (moteur froid)—Jeu.....	0,46 mm (0.018 in.)
Réglage du jeu des soupapes d'échappement (entre culbuteur et pontet) (moteur froid)—Jeu.....	0,53 (0.021 in.)
Contre-écrou de la vis de réglage des culbuteurs—Couple de serrage.....	27 N·m (20 lb·ft)

NOTE: Profiter de l'ouverture du cache-culbuteurs pour tester les bougies de préchauffage. (Voir la procédure suivante.)

- Reposer le cache-culbuteurs et le tube d'aération du carter-moteur.



Réglage des soupapes

A—Contre-écrou de la vis de réglage B—Jauge d'épaisseur

- Rebrancher les bornes de la batterie.

RG13809 —UN—07DEC04

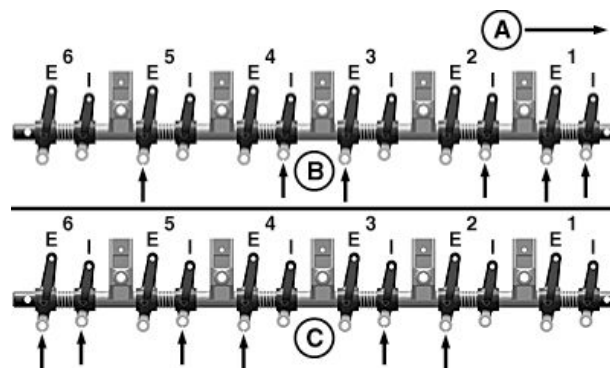
JR74534,0000262 -28-24JUL13-2/3

Moteur 6 cylindres:

NOTE: L'ordre d'allumage est 1-5-3-6-2-4.

- Bloquer le piston n° 1 au PMH de sa course de compression (B).
- Régler le jeu des soupapes d'échappement n° 1, 3 et 5 et des soupapes d'admission n° 1, 2 et 4.
- Tourner le vilebrequin de 360°. Bloquer le piston n° 6 au PMH de sa course de compression (C).
- Régler le jeu des soupapes d'échappement n° 2, 4 et 6 et des soupapes d'admission n° 3, 5 et 6.

A—Avant du moteur
B—PMH de compression du piston n° 1
C—PMH de compression du piston n° 6
E—Soupape d'échappement
I— Soupape d'admission



Réglage des soupapes

RG17725 —UN—04OCT10

JR74534,0000262 -28-24JUL13-3/3

Test de continuité des bougies de préchauffage

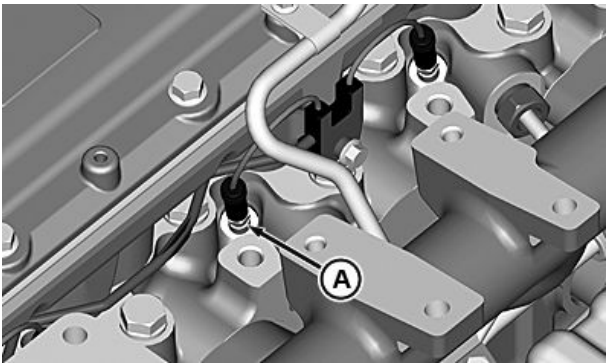
⚠ ATTENTION: Pour empêcher le démarrage accidentel du moteur lors de ce test, toujours débrancher la borne **NÉGATIVE** (—) de la batterie.

Lors du contrôle des jeux de soupape, profiter de la dépose du cache-culbuteurs pour contrôler la continuité de chaque bougie de préchauffage (A) à l'aide d'un multimètre.

Contrôler la continuité entre la bougie de préchauffage et la masse sur la culasse. Si la résistance est infinie (pas de courant) la bougie de préchauffage est défectueuse et doit être remplacée.

Poser des bougies de préchauffage neuves et les serrer au couple prescrit.

	Valeur prescrite
Bougie de préchauffage—Couple de serrage.....	15 Nm (11 lb-ft)



Bougies de préchauffage

A—Bougie de préchauffage

Reposer le cache-culbuteurs et le reniflard.

JR74534,0000279 -28-25MAY10-1/1

RG18564 —UN—25MAY10

Rinçage et remplissage du circuit de refroidissement

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant brusquement du circuit de refroidissement sous pression peut causer de graves brûlures.

Arrêter le moteur. Retirer le bouchon de remplissage uniquement lorsqu'il est suffisamment refroidi pour pouvoir être touché à main nue. Desserrer lentement le bouchon jusqu'au premier cran pour éliminer la pression avant de le retirer complètement.

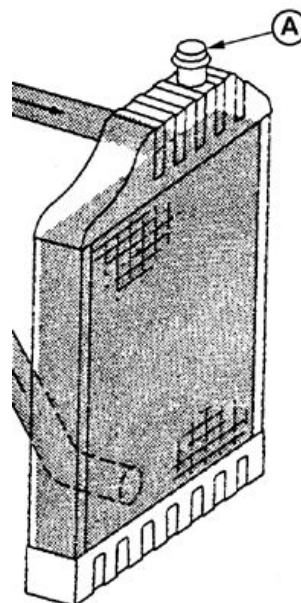
NOTE: Si le liquide de refroidissement COOL-GARD II n'est pas utilisé, l'intervalle de vidange est réduit à 2000 heures ou 24 mois de service.

Vidanger le liquide de refroidissement usagé, rincer l'ensemble du circuit de refroidissement, contrôler les thermostats et remplir le circuit avec du liquide de refroidissement préconisé propre, selon la procédure ci-dessous.

1. Effectuer un essai de pression du circuit de refroidissement et du capuchon de pression complet, si cela n'a pas déjà été fait. (Voir ESSAI DE PRESSION DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT dans la section Lubrification et entretiens périodiques—Toutes les 500 heures/Tous 12 mois.)
2. Ouvrir lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement ou le bouchon (A) du radiateur pour dissiper la pression et permettre au liquide de refroidissement de couler plus rapidement.



Liquides sous haute pression



Capuchon du radiateur

Suite, voir page suivante

KW40574,0000001 -28-25FEB16-1/3

TS281 —UN—15APR13

RG12833 —UN—13FEB03

NOTE: Vidanger le liquide de refroidissement depuis le point le plus bas du circuit de refroidissement. Cet emplacement varie en fonction de l'application.

3. Vidanger tout le liquide de refroidissement du bloc-moteur.
4. Ouvrir la vanne de vidange du radiateur. Vidanger tout le liquide de refroidissement du radiateur.
5. Déposer les thermostats, si ce n'est pas déjà fait. Poser le couvercle (sans thermostats ni joints) et serrer les vis au couple prescrit.

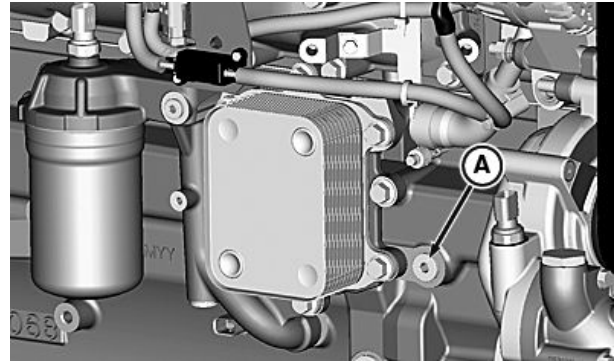
Valeur prescrite

Vis de couvercle de thermostat—Couple de serrage..... 35 N·m (26 lb-ft)

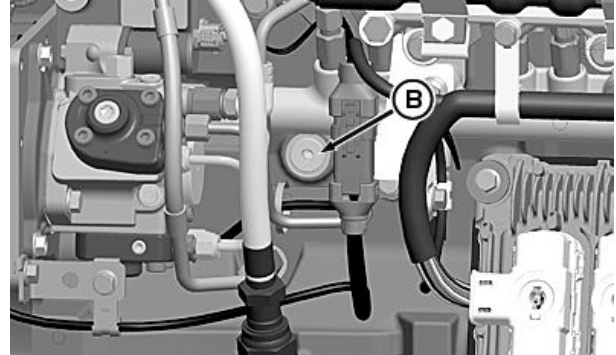
6. Tester la température d'ouverture des thermostats. (Voir Contrôle des thermostats et de la température d'ouverture dans la section Entretien selon le besoin.)
7. Fermer toutes les soupapes de vidange après la vidange du liquide de refroidissement.

⚠ ATTENTION: Ne pas faire tourner le moteur pendant plus de 10 minutes. L'eau du moteur risquerait alors de trop chauffer et de causer des brûlures lors de la vidange du radiateur.

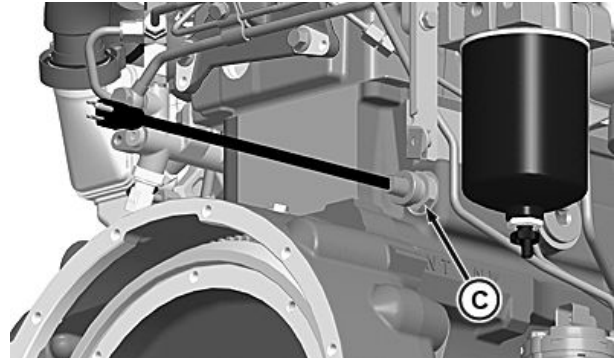
8. Remplir le circuit de refroidissement d'eau claire. Faire tourner le moteur pendant environ 7 minutes pour faire remonter les éventuels agents contaminants ou particules étrangères.
9. Arrêter le moteur, débrancher le flexible inférieur du radiateur et retirer le bouchon du radiateur. Vidanger immédiatement l'eau du circuit avant que les éventuels agents contaminants ou particules étrangères ne se déposent à nouveau au fond.
10. Refermer les soupapes de vidange une fois l'eau évacuée. Remettre le bouchon en place et réinstaller le flexible du radiateur et le collier. Remplir le circuit de refroidissement d'eau claire et d'un agent de nettoyage de circuit de refroidissement à usage intensif tel que Fleetguard, Restore et Restore Plus. Suivre les instructions du fabricant figurant sur l'étiquette.
11. Après avoir nettoyé le circuit de refroidissement, vidanger l'agent de nettoyage et remplir le circuit d'eau pour le rincer. Faire tourner le moteur pendant environ 7 minutes. Arrêter le moteur, retirer le bouchon du radiateur et vidanger l'eau de rinçage.
12. Fermer toutes les soupapes de vidange du moteur et du radiateur. Installer les thermostats avec un joint neuf. (Voir ESSAI DE LA TEMPÉRATURE D'OUVERTURE DES THERMOSTATS, plus loin dans cette section.)



Bouchon de vidange du liquide de refroidissement sur bloc-moteur



Bouchon de vidange du liquide de refroidissement sur bloc-moteur



Raccord de réchauffeur du bloc-moteur

A—Bouchon de vidange du liquide de refroidissement sur bloc-moteur
B—Bouchon de vidange du liquide de refroidissement sur bloc-moteur

C—Raccord de réchauffeur du bloc-moteur

IMPORTANT: L'air doit être purgé du circuit de refroidissement pendant son remplissage. S'assurer que le vase d'expansion est rempli au niveau correct et que les conduites de purge automatique ne sont pas obstruées. Pendant le fonctionnement du moteur, le circuit de refroidissement ne doit pas contenir d'air, au risque d'endommager le refroidisseur EGR.

Suite, voir page suivante

KW40574,0000001 -28-25FEB16-2/3

RG20741 —UN—22AUG11

RG21688 —UN—27JUN12

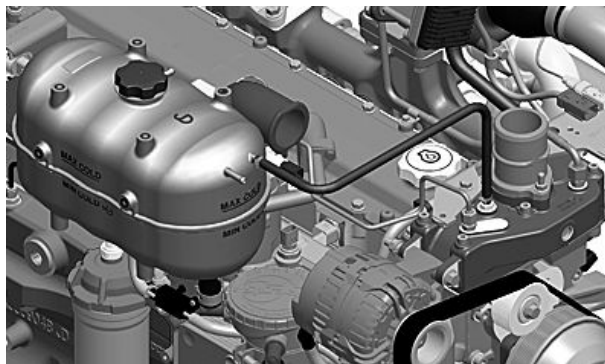
RG18612 —UN—28MAY10

13. Faire l'appoint de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion (voir les caractéristiques pour les contenances qui peuvent varier selon l'application). Le liquide doit arriver au bas de la goulotte de remplissage du vase d'expansion ou du radiateur. Si le moteur est équipé d'un vase d'expansion translucide, le liquide de refroidissement doit arriver à la marque de niveau à froid du vase d'expansion. Reposer le bouchon de radiateur.

Valeur prescrite

Moteur 6.8 l—Contenance en liquide de refroidissement (radiateur exclus)..... 12,7 l (13.4 qt)

14. Faire tourner le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de service. Ceci mélange uniformément la solution et la fait circuler dans tout le circuit. La plage de températures normale du liquide de refroidissement moteur est de 85—103 °C (185—217 °F).
15. Après avoir laissé tourner le moteur, vérifier le niveau de liquide de refroidissement et contrôler l'étanchéité du circuit de refroidissement.



Vase d'expansion du liquide de refroidissement

16. Contrôler l'usure et la tension de la courroie de ventilateur. (Voir Vérification de la tension du ressort de tendeur de courroie et de l'usure de la courroie dans la section Lubrification et entretien—Toutes les 500 heures/Tous les 12 mois.

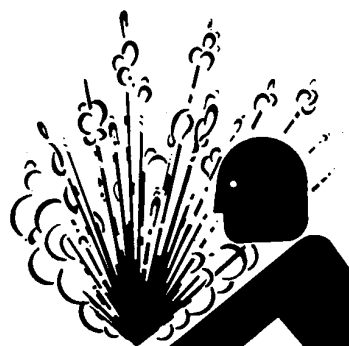
KW40574,0000001 -28-25FEB16-3/3

Essai de la température d'ouverture du thermostat

Dépose des thermostats

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant brusquement du circuit de refroidissement sous pression peut causer de graves brûlures. **NE PAS** vidanger le liquide de refroidissement avant qu'il ait refroidi en dessous de la température de service. Toujours desserrer lentement le bouchon de pression ou la soupape de vidange du radiateur pour relâcher la pression.

1. Contrôler visuellement le pourtour du boîtier de thermostat pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuites.
2. Retirer le bouchon de pression du radiateur et vidanger partiellement le circuit de refroidissement.



Liquides sous haute pression

Suite, voir page suivante

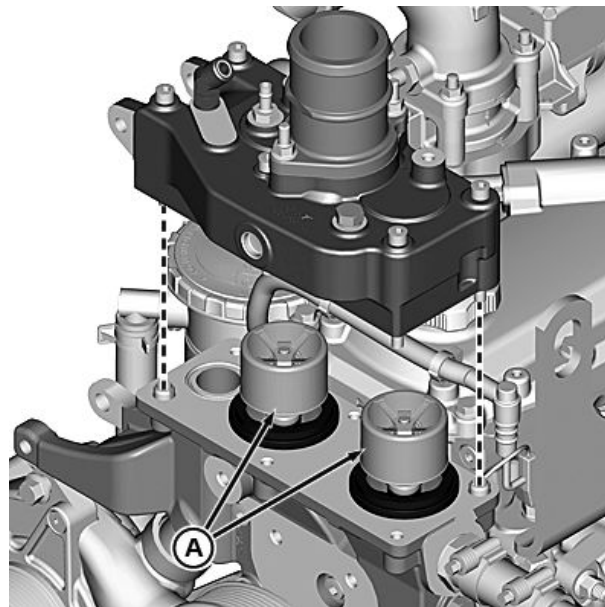
JR74534,000036E -28-14APR11-1/4

RG19795 —UN—14DEC10

TS281 —UN—15APR13

3. Déposer le couvercle de thermostat. Nettoyer le couvercle et voir s'il y a des fissures et/ou d'autres détériorations.
4. Retirer les deux thermostats (A) du boîtier.

A—Thermostats



Thermostats

Suite, voir page suivante

JR74534,000036E -28-14APR11-2/4

RG18563 —UN—25MAY10

Essai de la température d'ouverture des thermostats

NOTE: Procéder au test suivant sur les deux thermostats.

1. Déposer les thermostats.
2. Vérifier par un contrôle visuel que les thermostats ne présentent aucun signe de corrosion ou de détérioration. Remplacer les thermostats ensemble si nécessaire.

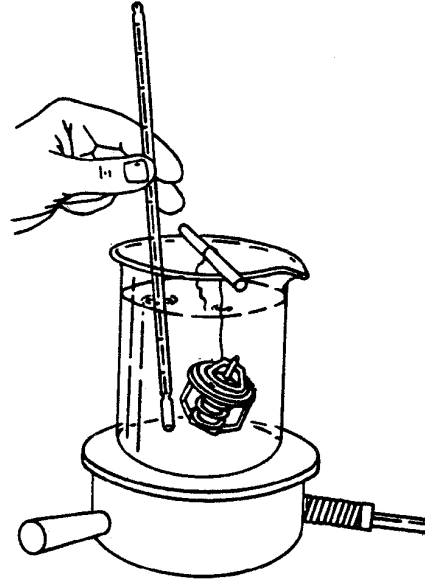
⚠ ATTENTION: NE PAS laisser le thermostat ou le thermomètre reposer contre le flanc ou le fond du récipient pendant le réchauffage de l'eau. Une surchauffe peut en entraîner le bris.

3. Suspendre le thermostat et un thermomètre dans un récipient rempli d'eau.
4. Remuer l'eau à mesure qu'elle chauffe. Observer l'ouverture du thermostat et comparer la température régnant alors avec les valeurs prescrites du tableau ci-dessous.

NOTE: Les tolérances de fabrication varient selon les fournisseurs, les températures pour la première ouverture et pour l'ouverture totale peuvent donc différer légèrement des températures indiquées.

Valeur prescrite

Ouverture de thermostat-Nominale
—Température..... 85 °C (185 °F)
Conditions de fonctionnement normales du thermostat—Température..... 83.5–95 °C (183–203 °F)



Essai de la température d'ouverture du thermostat

5. Déposer le thermostat et observer la fermeture du thermostat lors du refroidissement. Dans l'air ambiant, le thermostat doit se fermer complètement. Le processus de fermeture doit être lent et régulier.
6. Remplacer les deux thermostats si l'un d'eux est défectueux.

Suite, voir page suivante

JR74534,000036E -28-14APR11-3/4

RG5971 —UN—23NOV97

Pose des thermostats

1. Poser un joint en caoutchouc neuf (A) sur chaque thermostat.
2. Poser les thermostats dans le boîtier.
3. Mettre en place le couvercle des thermostats et serrer les vis du couvercle des thermostats au couple prescrit.

Valeur prescrite

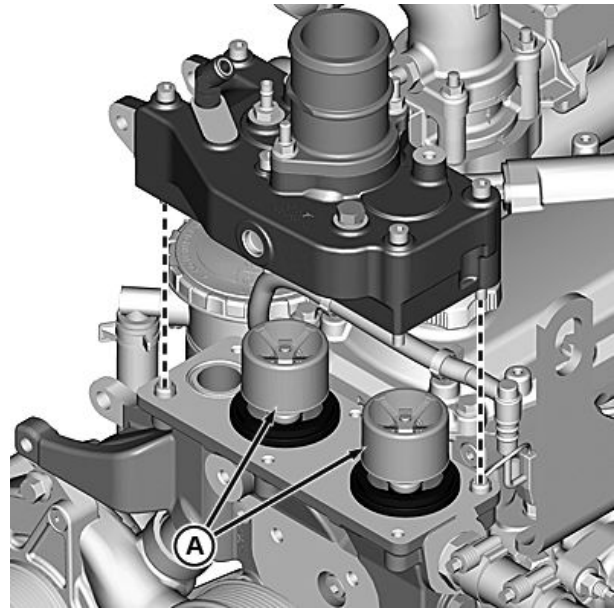
Vis du couvercle de thermostat—Couple de serrage..... 35 N·m (26 lb·ft)

4. Remplir le circuit de refroidissement et vérifier son étanchéité.

IMPORTANT: L'air doit être purgé du circuit de refroidissement pendant son remplissage. Desserrer le bouchon du boîtier de thermostats pour permettre à l'air de s'échapper lors du remplissage du circuit. Resserrer le bouchon après le remplissage du circuit de refroidissement.

A—Thermostats

B—Joint en caoutchouc



Installation des thermostats

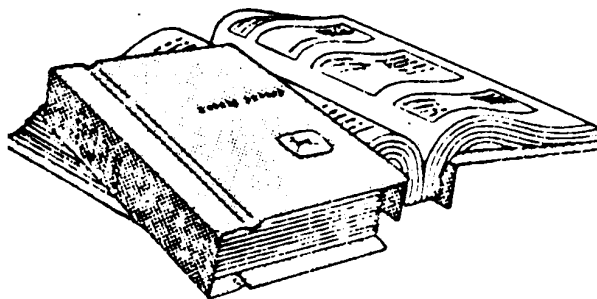
RG18563—UN—25MAY10

JR74534,000036E -28-14APR11-4/4

Entretien selon le besoin

Informations supplémentaires sur l'entretien

Ce livret n'est pas un manuel d'atelier détaillé. Pour des informations plus détaillées sur l'entretien, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.



Manuels techniques composants

OURGP11,0000048 -28-12MAY25-1/1

RG4624 —UN—15DEC88

Interdiction de modifier le circuit d'alimentation

ATTENTION: Ne pas ouvrir le circuit d'alimentation haute pression.

Le carburant haute pression présent dans les conduites d'alimentation en carburant peut provoquer de graves blessures. Ne pas débrancher ni tenter de réparer les conduites d'alimentation, les capteurs ou tout autre composant situé entre la pompe à carburant haute pression et les injecteurs sur les moteurs avec circuit d'alimentation à rampe commune (HPCR).

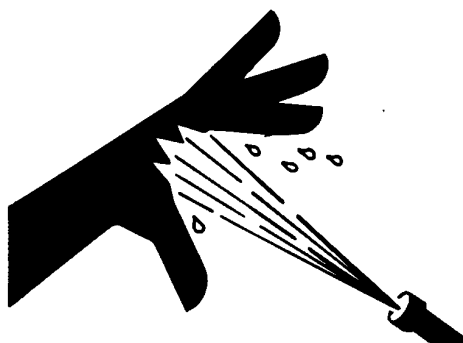
Seuls les techniciens qui connaissent bien ce type de circuit sont habilités à effectuer une remise en état. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

IMPORTANT: Ne jamais nettoyer à la vapeur ni verser de l'eau froide sur une pompe à carburant haute pression encore chaude. Ceci risquerait de gripper des composants de la pompe.

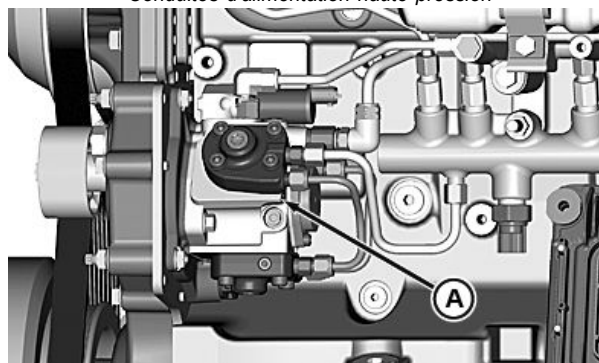
Toute modification ou transformation de la pompe (A) à carburant haute pression, du calage ou des injecteurs d'une manière non préconisée par le fabricant fait perdre à l'acheteur le bénéfice de la garantie.

De plus, les modifications du circuit d'alimentation touchant à des équipements liés aux émissions de moteurs peuvent entraîner des amendes et d'autres sanctions, conformément aux règlements de l'EPA et autres lois locales sur les émissions.

Ne pas tenter d'effectuer soi-même l'entretien de la pompe à injection, de la rampe d'injection ni



Conduites d'alimentation haute pression



Pompe d'alimentation haute pression

A—Pompe à carburant haute pression

des injecteurs. Une formation particulière et des outils spéciaux sont nécessaires. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

JR74534,000027A -28-22MAY25-1/1

TS1343 —UN—18MAR92

RG18592 —UN—26MAY10

Ajout de liquide de refroidissement

⚠ ATTENTION: Du liquide s'échappant brusquement du circuit de refroidissement sous pression peut causer de graves brûlures.

Arrêter le moteur. Retirer le bouchon de remplissage uniquement lorsqu'il est suffisamment refroidi pour pouvoir être touché à main nue. Desserrer lentement le bouchon jusqu'au premier cran pour éliminer la pression avant de le retirer complètement.

IMPORTANT: Ne jamais verser du liquide froid dans un moteur chaud. Cela risquerait de fissurer la culasse ou le bloc-moteur. NE PAS faire tourner le moteur sans liquide de refroidissement ne serait-ce que pendant quelques minutes.

L'air doit être chassé du circuit de refroidissement pendant son remplissage et avant de laisser tourner le moteur à la température de service normale. L'air est purgé du circuit de refroidissement par une conduite de purge du liquide de refroidissement (suivant équipement) lorsque le moteur tourne au ralenti. Attendre environ 30 minutes pour être sûr que tout l'air s'est échappé du circuit avant de remettre le moteur en service normal.

Le niveau de liquide de refroidissement doit être maintenu au bas de la goulotte de remplissage du vase d'expansion ou du radiateur (A). Si nécessaire, faire l'appoint de liquide comme suit.

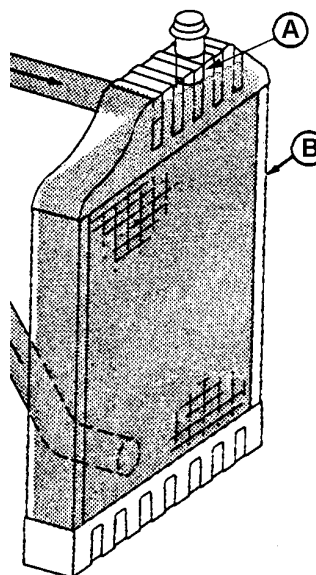
IMPORTANT: Ajouter le mélange correct de liquide de refroidissement. (Voir CARACTÉRISTIQUES DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT MOTEUR dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement pour le mélange des ingrédients du liquide de refroidissement avant de l'ajouter au circuit de refroidissement.)

Ne pas trop remplir le circuit de refroidissement. Un circuit sous pression a besoin d'espace pour que la dilatation thermique ne fasse pas déborder le radiateur.

1. Ajouter du liquide de refroidissement jusqu'à ce que le niveau arrive au bas de la goulotte de remplissage du vase d'expansion ou du radiateur (A). Si le moteur est



Liquides sous haute pression



Radiateur et liquide de refroidissement

A—Goulotte de remplissage du radiateur B—Radiateur

équipé d'un vase d'expansion translucide, le liquide de refroidissement doit arriver à la marque de niveau à froid du vase d'expansion.

2. Faire tourner le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de fonctionnement.

JR74534,000036D -28-06APR11-1/1

TS281—UN—15APR13

RG13295—UN—20NOV03

Guide de nettoyage avant le démarrage

⚠ ATTENTION: Éviter tout risque de blessure. Laisser refroidir les surfaces chaudes avant de nettoyer la machine.

IMPORTANT: Éviter d'endommager la machine. Ne pas diriger le jet haute pression directement vers ou en direction des connexions électriques ou des capteurs.

Le nettoyage selon le besoin est recommandé. Procéder à un nettoyage plus fréquent en cas d'utilisation intensive de la machine ou de climat sec.

- Contrôler quotidiennement les espaces fermés. Nettoyer le moteur et les autres espaces fermés de la machine pour retirer tout débris ou accumulation d'huile et de graisse. Nettoyer toute trace de matériau combustible dans le compartiment moteur.
- Nettoyer quotidiennement l'accumulation de débris sur et autour des systèmes d'admission, des systèmes d'échappement et de la tuyauterie du refroidisseur d'air de suralimentation. S'assurer que les systèmes d'échappement et d'admission ne présentent pas de fuite. Ne pas laisser les débris s'accumuler à proximité des composants d'échappement chauds. Veiller à nettoyer les composants d'échappement chauds aussi souvent que l'exigent les règlements environnementaux.
- Inspecter quotidiennement le circuit de refroidissement pour déterminer s'il doit être nettoyé. L'accumulation visible de résidus bloquant le débit d'air risque de dégrader les performances de la machine et de requérir un nettoyage plus fréquent, selon les conditions environnementales.

- Contrôler quotidiennement les zones difficilement accessibles susceptibles de nécessiter une attention particulière pour nettoyer les débris.
- Rechercher quotidiennement les fuites d'huile et de carburant. Remplacer ou remettre en état les sources de fuites, y compris les joints, les joints plats, les tubes de reniflard, les raccords et les conduites de liquide.

Rappels de maintenance et d'entretien

- Veiller à ce que les surfaces soient exemptes de graisse et d'huile.
- Nettoyer les fuites d'huile hydraulique et d'autres liquides.
- Conduites d'alimentation en carburant — Contrôle de fuites, fissures ou plis.
- Pompes d'alimentation en carburant — Rechercher des fissures ou des fuites au niveau des raccords, notamment des raccords de bague de compression.
- Injecteurs — Rechercher des traces de fuite sur les conduites de retour et de pression.
- Lors de l'entretien du filtre à carburant ou de la vidange du séparateur d'eau, éviter de répandre du carburant. Nettoyer immédiatement toute trace de carburant renversé.
- Rechercher la présence de fuites sur le système de ventilation du carter de transmission ou de fuites sur le carter de transmission, le vérin de direction assistée, ou la conduite de direction assistée.
- Rechercher les connecteurs électriques desserrés, les câbles endommagés, des traces de corrosion ou de mauvaises connexions.

ZE59858,0000009 -28-07JUL20-1/1

Remplacement du filtre à air à un étage

IMPORTANT: TOUJOURS REMPLACER le filtre à air quand le témoin d'encrassement indique une dépression de 625 mm (25 in.) H₂O, ou si l'élément est déchiré ou visiblement sale.

NOTE: Cette procédure concerne les kits de filtres à air à un étage John Deere. Se reporter aux instructions du fabricant pour l'entretien des filtres à air non fournis par John Deere.

1. Le cas échéant, desserrer le collier du corps.
2. Desserrer le collier se trouvant autour de la goulotte de sortie (A).
3. Déposer le filtre à air.
4. Installer le filtre neuf de façon à ce que le chevauchement (B) de la goulotte de sortie du filtre à air sur le tuyau d'admission du moteur soit conforme aux spécifications ci-dessous.

Valeur prescrite

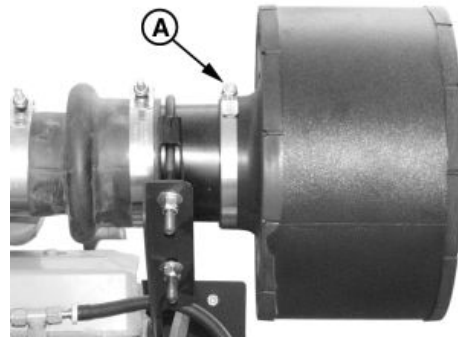
Goulotte du filtre à air sur l'admission du moteur—Chevauchement..... 38 mm (1.5 in.)

5. Serrer le collier (A) de la goulotte au couple spécifié ci-dessous.

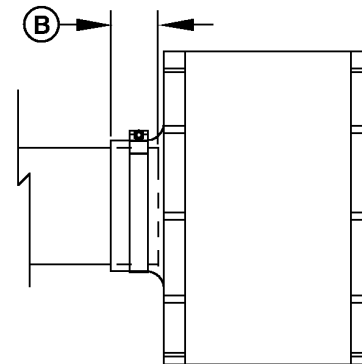
Valeur prescrite

Collier de la goulotte du filtre à air—Couple de serrage..... 6,8 N·m (60 lb.-in.)

IMPORTANT: ÉVITER de trop serrer le collier. Cela risque d'écraser le corps du filtre à air. Serrer le collier uniquement à frottement doux.



Filtre à air à un étage



Installation du filtre à air à un étage

A—Collier de la goulotte de sortie

B—Chevauchement du filtre sur le moteur

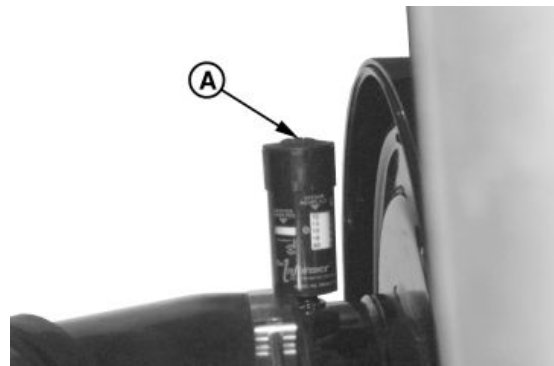
6. Le cas échéant, serrer le collier du corps à frottement doux.

RG,RG34710,5594 -28-18DEC13-1/2

IMPORTANT: Après l'entretien ou la dépose du filtre à air, TOUJOURS enfoncer entièrement le bouton de réinitialisation du témoin d'encrassement du filtre à air (suivant équipement) pour s'assurer que les relevés sont corrects.

7. Suivant équipement, enfoncer entièrement le bouton de réinitialisation (A) du témoin d'encrassement du filtre à air et le relâcher pour réinitialiser le témoin.

A—Témoin d'encrassement du filtre à air

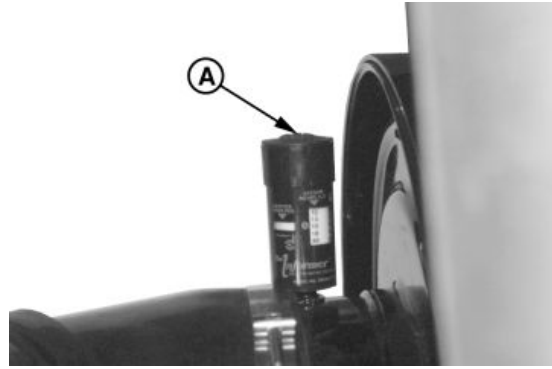


RG,RG34710,5594 -28-18DEC13-2/2

Remplacement de l'élément filtrant du filtre à air à joint axial

IMPORTANT: TOUJOURS REMPLACER l'élément de filtre à air primaire si le témoin (A) d'encrassement indique un vide de 625 mm (25 in.) H₂O, s'il est déchiré ou visiblement encrassé.

NOTE: Cette procédure s'applique aux kits de filtre à air axial John Deere à deux étages. Se reporter aux instructions du fabricant pour l'entretien des filtres à air non fournis par John Deere.



Témoin d'encrassement du filtre à air

RG8719B —UN—03SEP99

Suite, voir page suivante

OURGP11,000013A -28-24SEP14-1/2

1. Retirer l'écrou à ailettes et déposer le couvercle de la cartouche, illustré dans le petit médaillon de l'illustration.
2. Retirer l'écrou (A) à ailettes et déposer l'élément (B) principal de la cartouche.
3. Nettoyer soigneusement l'intérieur de la cartouche du filtre pour éliminer toutes les impuretés.

NOTE: Le filtre à air de certains moteurs est équipé d'un clapet de dépoussiérage (C). Dans ce cas, presser le bout du clapet pour évacuer les débris accumulés.

IMPORTANT: Retirer l'élément secondaire de sécurité (E) UNIQUEMENT s'il doit être remplacé. NE PAS essayer de nettoyer, de laver ou de réutiliser l'élément secondaire. Le remplacement de l'élément secondaire n'est généralement nécessaire QUE SI l'élément principal est percé.

4. Pour remplacer l'élément secondaire, retirer l'écrou (D) de fixation et enlever l'élément (E) secondaire. Remettre immédiatement un élément neuf en place pour éviter la pénétration de poussières dans le système d'admission d'air.

Valeur prescrite

Écrou de fixation—Couple de serrage..... 20 N·m (177 lb.-in.)

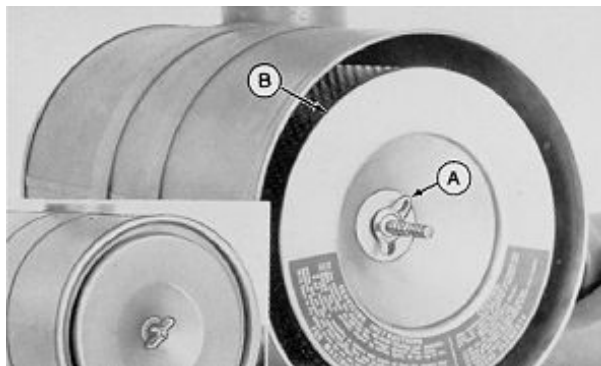
5. Installer un élément primaire neuf et serrer l'écrou à ailettes. Mettre en place le couvercle et serrer l'écrou à ailettes.

IMPORTANT: Lorsque le filtre à air a été entretenu ou que son couvercle a été déposé, **TOUJOURS** appuyer à fond sur le bouton de réinitialisation du témoin d'encrassement (suivant équipement) pour garantir des relevés précis.

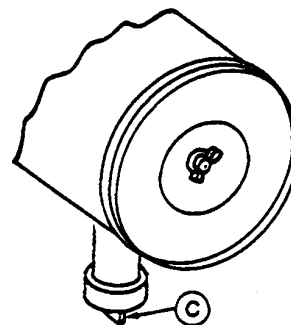
6. Le cas échéant, enfoncer à fond le bouton de réinitialisation du témoin d'encrassement du filtre à air et le relâcher pour réinitialiser le témoin.

A—Écrou à ailettes
B—Élément principal
C—Clapet de dépoussiérage

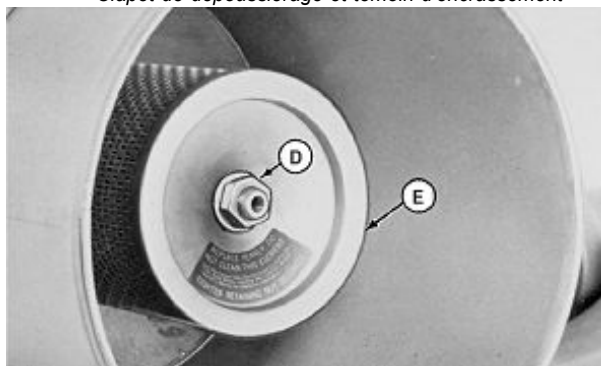
D—Écrou de fixation
E—Élément secondaire



Écrou à ailettes et élément principal du filtre



Clapet de dépoussiérage et témoin d'encrassement



Écrou de fixation et élément secondaire

RG4686 —UN—20DEC88

RG4687 —UN—20DEC88

RG11088 —UN—26JUN00

OURGP11,000013A -28-24SEP14-2/2

Remplacement de l'élément filtrant du filtre à air à joint radial

IMPORTANT: TOUJOURS REMPLACER l'élément de filtre à air primaire si le témoin d'encrassement indique un vide de 625 mm (25 in) H₂O, s'il est déchiré ou visiblement encrassé.

NOTE: Cette procédure s'applique aux kits de filtre à air radial John Deere à deux étages. Se reporter aux instructions du fabricant pour l'entretien des filtres à air non fournis par John Deere.

1. Déverrouiller et déposer le couvercle à poussière (A) du filtre à air.
2. Déplacer légèrement le filtre (B) d'avant en arrière avec précaution pour séparer le joint.
3. Extraire le filtre (B) de la conduite de sortie et du boîtier.
4. Nettoyer soigneusement l'intérieur du boîtier et du trou de sortie.

IMPORTANT: Ne retirer l'élément secondaire (sécurité) (C) QUE s'il doit être remplacé. NE PAS essayer de nettoyer, de laver ou de réutiliser l'élément secondaire. Le remplacement de l'élément secondaire n'est généralement nécessaire QUE SI l'élément primaire est percé.

5. Pour remplacer l'élément secondaire (C), l'extraire en le tirant avec précaution. Remettre immédiatement un élément neuf en place pour éviter la pénétration de poussières dans le système d'admission d'air.
6. Installer un élément de filtre primaire neuf. Presser avec la main sur l'anneau extérieur du filtre.

IMPORTANT: NE PAS utiliser les fermetures du couvercle pour forcer l'élément filtrant dans le boîtier. Forcer l'élément filtrant à l'aide du couvercle endommage le boîtier du filtre.

7. Remettre le couvercle en place en orientant le clapet de dépoussiérage vers le bas et verrouiller les fermetures à genouillère.

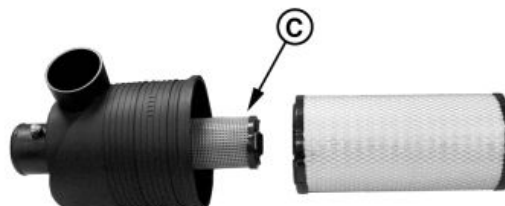
IMPORTANT: Après entretien du filtre à air ou ouverture du couvercle, TOUJOURS enfoncer à fond le bouton d'initialisation du témoin d'encrassement (suivant équipement) pour assurer des indications précises.



Couvercle à poussière



Éléments filtrants principal



Éléments filtrants secondaire

A—Couvercle à poussière
B—Éléments filtrants principal

C—Éléments filtrants secondaire

8. Le cas échéant, enfoncer à fond le bouton d'initialisation du témoin d'encrassement du filtre à air et le relâcher pour le réarmer.

RG41165,000008B -28-07OCT10-1/1

RG11321A —UN—08SEP00

RG11322A —UN—08SEP00

RG11327A —UN—08SEP00

Remplacement des courroies du ventilateur et de l'alternateur

Pour plus d'informations sur le tendeur, voir **CONTRÔLE DE LA TENSION DU RESSORT DE TENDEUR ET DE L'USURE DE LA COURROIE** dans la section Lubrification et entretiens périodiques—Toutes les 500 heures/Tous les 12 mois.

1. Inspecter les courroies pour détecter d'éventuels signes de fissure, effilochage ou étirement. Les remplacer si nécessaire.
2. Pour remplacer une courroie avec tendeur automatique, détendre la courroie à l'aide d'une clé à douille de 1/2 in à manche long, introduite dans le trou carré du bras de tendeur.

Pour remplacer une courroie avec tendeur manuel, détendre la courroie au niveau du tendeur (voir **RÉGLAGE MANUEL DU TENDEUR DE COURROIE** à la section Lubrification et entretiens périodiques—Toutes les 500 heures/Tous les 12 mois.)

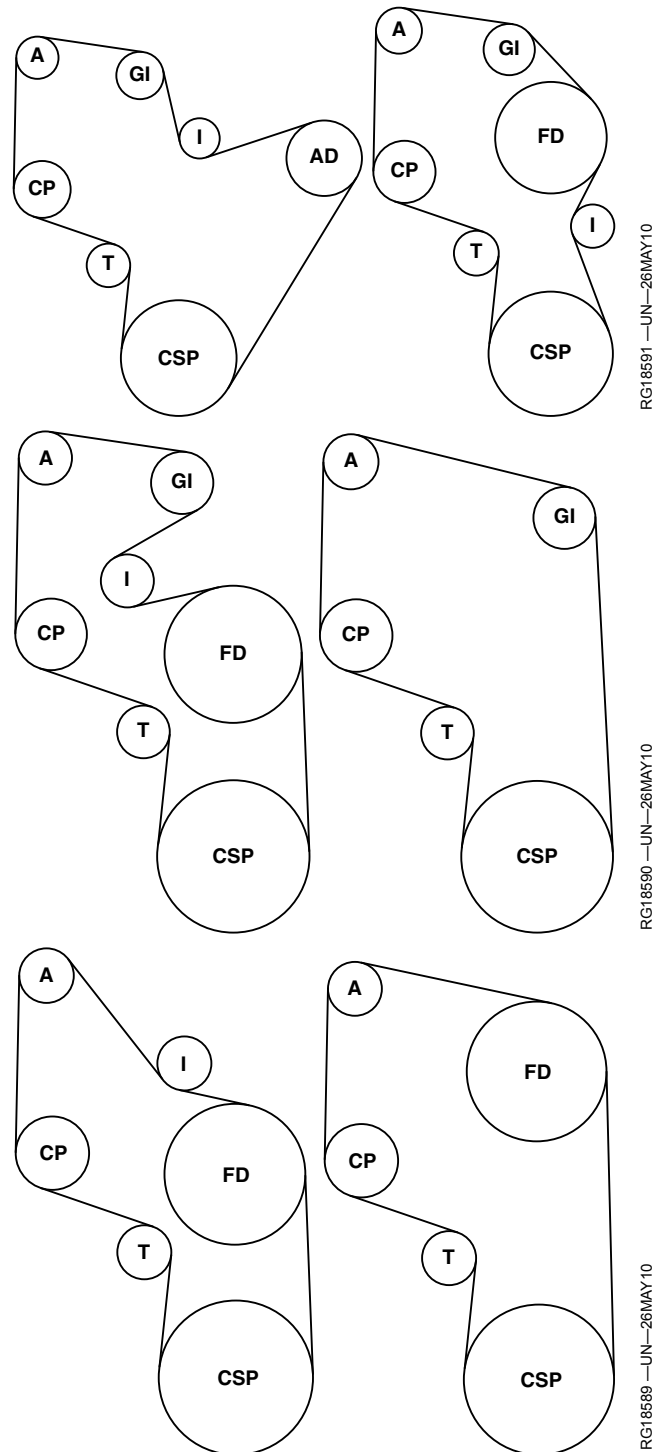
3. Dégager la courroie des poulies et la mettre au rebut.

NOTE: Profiter de la dépose de la courroie pour examiner les poulies et les roulements. Les tourner à la main et prêter attention aux résistances ou aux bruits anormaux. Si les poulies ou les roulements doivent être remplacés, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

4. Installer la courroie neuve, veiller à ce que la courroie soit bien en place dans toutes les gorges de la poulie. Le texte imprimé sur la courroie (tel que John Deere ou la référence) doit être lisible lorsque l'on se tient à l'avant du moteur, face au moteur. Se reporter au cheminement de la courroie à droite pour cette application.
5. Tendre la courroie avec le tendeur. Retirer l'outil.
6. Installer le cache du ventilateur s'il a été déposé.
7. Démarrer le moteur et vérifier l'alignement de la courroie.

A—Alternateur
CSP—Poulie du vilebrequin
FC—Compresseur de réfrigérant
FD—Entraînement du ventilateur

I— Poulie du tendeur
T—Tendeur
CP—Pompe à eau
GI— Poulie de renvoi à gorge



JR74534.0000263 -28-22MAY25-1/1

Vérification des fusibles

Un fusible de faisceau séparé (10 A) et un fusible de circuit principal (20 A) sont illustrés dans les schémas de câblage de moteur de la section “Solutions aux problèmes”.

Un faisceau de fils séparé destiné aux bougies de préchauffage est protégé par un fusible. Pour changer le fusible, retirer le bouchon du porte-fusible du câble volant et le remplacer par un fusible de 50 A.

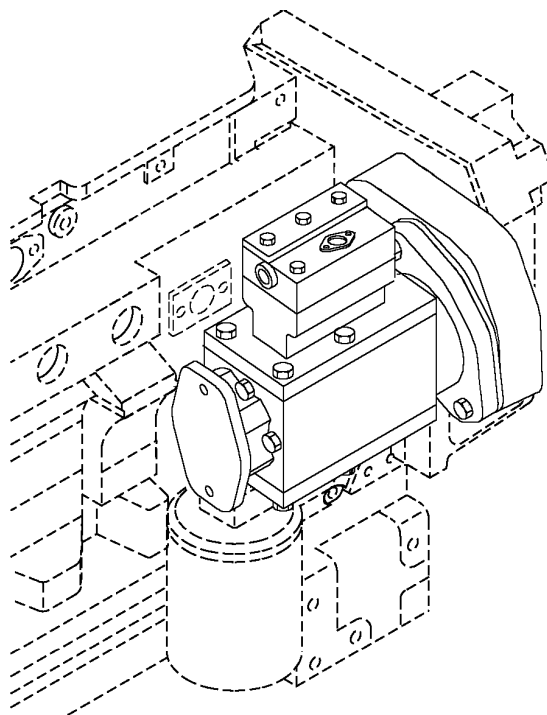
OURGP11.0000062 -28-08DEC05-1/1

Contrôle des compresseurs d'air (suivant équipement)

Les compresseurs d'air sont proposés en option avec les moteur OEM John Deere afin de fournir de l'air comprimé aux appareils à commande à air comprimé comme les freins de véhicule à air comprimé.

Les compresseurs d'air sont à pistons entraînés par le moteur. Ils sont refroidis soit par air soit par le liquide de refroidissement moteur. Les compresseurs sont lubrifiés par l'huile moteur. Bien que le compresseur fonctionne de façon continue, tel un pignon ou une cannelure commandé par l'entraînement auxiliaire du moteur, il se présente en deux modes d'utilisation: chargé et déchargé. Ces modes sont commandés par le circuit pneumatique du véhicule (voir le manuel technique du véhicule pour les opérations complètes de contrôle et d'entretien de ce circuit).

Consulter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services pour obtenir des informations de diagnostic et de dépannage. Si le diagnostic révèle une défaillance interne du compresseur, le remplacer entièrement par une pièce neuve ou remise à neuf.



Compresseur d'air (en option)

OURGP12.00001E0 -28-09MAY25-1/1

RG12836 —UN—27FEB03

Pannes et remèdes

Pannes et remèdes, généralités

La recherche des défaillances du moteur peut être difficile. Un schéma de câblage du moteur est disponible dans cette section pour faciliter l'isolement des problèmes électriques sur les appareils électriques utilisant le faisceau et le tableau de bord (indicateur de diagnostic) John Deere.

Une liste des problèmes moteurs susceptibles d'être rencontrés avec les causes éventuelles et les mesures correctives figure également dans cette section. Les schémas et les informations de dépannage illustrés ont un caractère général, la conception finale du système global de l'application moteur peut être différente. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services pour toute question.

Un programme fiable de dépannage des problèmes de moteur doit comprendre la procédure de diagnostic de base suivante:

- Bien connaître le moteur et tous les circuits connexes.
- Étudier soigneusement le problème.
- Établir un rapport entre le symptôme et ce que l'on sait du moteur et de ses circuits.
- Diagnostiquer le problème en commençant par les choses les plus faciles.

- Revérifier avant de commencer le désassemblage.
- Déterminer la cause et procéder à une remise en état soignée.
- Après les remises en état, faire tourner le moteur dans des conditions normales pour vérifier que le problème et sa cause ont été éliminés.

NOTE: Tous les moteurs sont équipés de systèmes de gestion électronique qui peuvent envoyer des codes de diagnostic afin de signaler les problèmes (voir Affichage des codes de diagnostic ci-après dans cette section).

1. Si des codes d'anomalie sont présents, effectuer les actions correctrices suggérées.
2. Si cela ne résout pas le problème du moteur, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur du moteur ou un autre prestataire de services.
3. Si le moteur a des problèmes mais qu'aucun code d'anomalie n'est affiché, voir DÉPANNAGE DU MOTEUR ci-après dans cette section pour les problèmes et les solutions.

OURGP12,00000EF -28-12MAY25-1/1

Affichage des codes de diagnostic via le tableau de bord

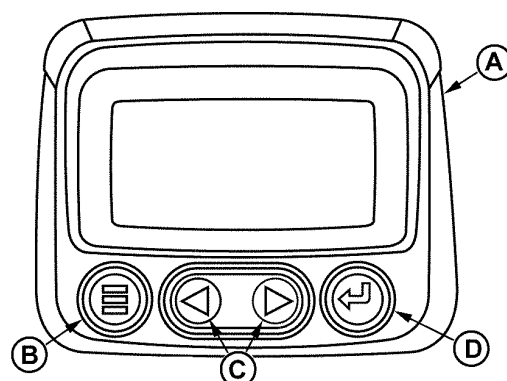
IMPORTANT: Durant les procédures de diagnostic, veiller à ne pas endommager les bornes des connecteurs, capteurs et actionneurs. Les sondes ne doivent pas être enfoncées dans les bornes ni autour car cela causerait des dégâts. Pour prendre les relevés, veiller à mettre simplement en contact les sondes avec les bornes.

Le diagnostic du système de commande électronique Deere sur les moteurs avec tableau de bord électronique Deere (illustration) doit être effectué comme suit:

1. S'assurer que tous les systèmes mécaniques et autres du moteur non associés au système de gestion électronique fonctionnent correctement. (Voir DÉPANNAGE DU MOTEUR plus loin dans cette section.)

NOTE: Sur l'indicateur de diagnostic (A), la touche de menu (B) permet d'accéder aux diverses fonctions du moteur, les deux touches de défilement (C) permettent de faire défiler la liste des paramètres moteur et de visualiser la liste des menus, tandis qu'une touche entrée (D) permet de sélectionner ce qui est mis en surbrillance.

2. Lire et noter le(s) code(s) de diagnostic affiché(s) sur l'écran LCD de l'indicateur de diagnostic (A). Pour savoir comment accéder aux codes de diagnostic, voir "Utilisation de l'indicateur de diagnostic pour accéder aux informations sur le moteur", plus haut dans ce livret.



Affichage des codes de diagnostic sur le tableau de bord

A—Indicateur de diagnostic
B—Bouton Menu
C—Touches de défilement
D—Touche Entrée

3. Se référer à la **LISTE DES CODES DE DIAGNOSTIC** plus loin dans cette section pour interpréter le code de diagnostic présent.

4. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteur ou un autre prestataire de services avec une liste de codes de diagnostic afin que les remises en état nécessaires puissent être effectuées.

OURGP11,0000063 -28-20MAY25-1/1

Affichage des codes de diagnostic

CODES SPN/FMI

Les codes de diagnostic actifs et mémorisés sont donnés par l'indicateur de diagnostic du tableau de bord Deere, selon la norme J1939, ils se composent de deux parties expliquées dans les tableaux des pages suivantes.

La première partie correspond au numéro du paramètre suspecté (SPN). La seconde partie correspond au code de l'identificateur de mode de défaillance (FMI). Pour que la défaillance puisse être identifiée avec précision, les deux parties du code (numéro du paramètre suspecté et FMI) sont requises.

Le numéro du paramètre suspecté identifie le système ou le composant en cause; par exemple, SPN 000110 indique une défaillance dans le circuit de température du liquide de refroidissement du moteur.

Le FMI identifie le type de défaillance qui est survenue. Par exemple, le FMI 03 indique une valeur supérieure à la normale. La combinaison numéro du paramètre suspecté 000110 et FMI 03 signale donc une "tension d'entrée de température de liquide de refroidissement moteur élevée". Une action corrective est également affichée: par exemple, "Contrôler le capteur et le câblage". Si cela ne règle pas la défaillance du moteur, contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur du moteur ou un autre prestataire de services.

Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur du moteur ou un autre prestataire de services pour obtenir de l'aide afin de corriger les codes de diagnostic qui s'affichent pour le moteur.

OURGP12,00000F0 -28-13MAY25-1/1

Liste des codes de diagnostic

NOTE: Ces codes ne sont pas nécessairement utilisés dans toutes les applications moteur.

NOTE: Si les actions correctrices ci-dessous ne corrigent pas l'anomalie du moteur, consulter le concessionnaire.

Les codes SPN et FMI du tableau ci-dessous ne sont pas supposés être combinés de gauche à droite.

Différentes combinaisons de codes FMI et numéro du paramètre suspecté sont possibles. Pour utiliser le tableau ci-dessous, commencer par noter les codes FMI et numéro du paramètre suspecté affichés sur l'indicateur de diagnostic. Localiser chaque code SPN dans la première colonne et la définition associée à droite dans la deuxième colonne. De la même manière, localiser le code FMI dans la quatrième colonne et la définition associée à droite dans la cinquième colonne.

Code du numéro du paramètre suspecté	Nom SPN		Code FMI	Nom du FMI
28	Signal de l'accélérateur numérique		0	Extrêmement élevé
29	Signal de l'accélérateur analogique secondaire		1	Extrêmement bas
54	Signal de l'accélérateur		2	Invalide
91	Signal de l'accélérateur analogique primaire		3	Hors limite supérieure
94	Signal basse pression de carburant		4	Hors tolérances inférieures
96	Niveau de carburant		5	Résistance élevée
97	Signal de présence d'eau dans le carburant		6	Résistance faible
100	Signal de pression d'huile moteur		7	Disparité
105	Signal de température de l'air du collecteur		8	Signal manquant
107	Différentiel de pression du filtre à air		9	Perte de communication
108	Signal de pression barométrique		10	Changement anormal
109	Signal de pression de liquide de refroidissement		11	Activée
110	Signal de température du liquide de refroidissement moteur		12	Erreur
111	Contacteur d'alarme de niveau de liquide de refroidissement moteur		13	Anomalie
127	Signal de pression d'huile de transmission		14	Message incorrect
157	Signal de pression de la rampe d'injection		15	Légèrement élevé
158	Mise hors tension du contrôleur du moteur		16	Moyennement élevé
168	Tension de batterie permanente		17	Légèrement bas
174	Signal de température du carburant		18	Moyennement bas
177	Signal de température d'huile de transmission		19	Erreur de communication
189	Réduction du régime moteur		31	Anomalie présente
190	Régime moteur			
191	Régime moteur/de la pompe			
237	Données de sécurité NIV			
569	Signal de blocage du différentiel d'essieu arrière			
611	Entraînement d'injecteur n° 1			
612	Entraînement d'injecteur n° 2			
628	Programmation du contrôleur ECU			
629	EEPROM du contrôleur du moteur			
632	Robinet d'arrêt de carburant			
636	Signal de position d'arbre à cames			

Suite, voir page suivante

KW40574.0000002 -28-11MAR16-1/3

637	Signal de position de vilebrequin			
639	Bus CAN			
640	Protection externe du moteur			
644	Circuit de synchronisation principal de l'ECU			
647	Circuit d'entraînement du ventilateur du moteur			
651	Injecteur n° 1			
652	Injecteur n° 2			
653	Injecteur n° 3			
654	Injecteur n° 4			
655	Injecteur n° 5			
656	Injecteur n° 6			
676	Signal de sortie du relais d'aide au démarrage par temps froid			
729	Signal du réchauffeur de l'air d'admission			
898	Signal de régime moteur demandé			
970	Contacteur d'arrêt externe			
974	Signal d'accélérateur à distance			
1075	Données de la pompe à carburant basse pression			
1109	Approche de protection du moteur			
1110	Engine Protection (Protection du moteur)			
1136	Signal de température du contrôleur du moteur			
1172	Température de l'air d'admission			
1176	Pression de l'air d'admission			
1321	Circuit de commande du démarreur			
1348	Distributeur n° 2 de la pompe à carburant			
1485	Relais d'alimentation de la pompe			
1568	Sélection de courbe de couple			
1569	Réduction de la puissance du moteur			
1638	Signal de température de l'huile hydraulique			
1639	Signal de régime du ventilateur			
1762	Signal de pression d'huile hydraulique			
2000	ECU incorrecte			
2002-2253	Adresse source 2-253			
2797	Tension d'alimentation d'injecteur 1 élevée			
2798	Tension d'alimentation d'injecteur 2 élevée			
3509	Tension d'alimentation de capteur n° 1			
3510	Tension d'alimentation de capteur n° 2			
3512	Tension d'alimentation de capteur n° 4			
3513	Tension d'alimentation de capteur n° 5			
3587	Circuit de commande d'injection automatique d'éther			
3597	Tension d'alimentation électrique d'injecteur			
4490	Humidité de l'air d'admission			

Suite, voir page suivante

KW40574,0000002 -28-11MAR16-2/3

5125	Tension d'alimentation de capteur n° 7			
5126	Tension d'alimentation de capteur n° 8			
522494	Communication du capteur d'air d'admission			
523744	Compresseur de climatisation			
523926	Signal de capteur de pression de pompe de marche arrière n° 1			
523926	Signal de capteur de pression de pompe de marche arrière n° 1			
523927	Signal de capteur de pression de pompe de marche avant n° 2			
523927	Signal de capteur de pression de pompe de marche avant n° 2			
524037	Circuit du contacteur de pont avant			
524223	Signal de blocage du différentiel d'essieu arrière			
524225	Sécurité de démarrage du moteur			
524235	Tension du circuit du solénoïde de pont avant			

NOTE: L'indicateur de diagnostic du tableau de bord peut aussi afficher des erreurs de communication

comme "CAN Bus FAILURE" (Défaillance du bus CAN). Contacter le concessionnaire-réparateur.

KW40574,0000002 -28-11MAR16-3/3

Diagnostic d'anomalies intermittentes (avec commandes électroniques)

Les anomalies intermittentes sont des problèmes qui "disparaissent" temporairement. Un problème tel qu'une borne dont le contact est intermittent peut causer une anomalie intermittente. D'autres anomalies intermittentes peuvent venir de certaines conditions de fonctionnement, p. ex. charge importante, fonctionnement prolongé au ralenti, etc. Lors du diagnostic d'anomalies intermittentes, examiner spécialement l'état des câblages et connecteurs car un fort pourcentage des problèmes intermittents en provient. Vérifier s'il y a des connecteurs desserrés, sales ou débranchés. Inspecter les câblages en recherchant d'éventuels courts-circuits causés par le contact avec des pièces externes (par exemple, le frottement contre des arêtes de tôle). Inspecter les alentours des connecteurs en regardant s'il y a des fils sortis des connecteurs, des bornes mal positionnées, des connecteurs endommagés ou des épissures et bornes corrodées ou endommagées. Voir s'il y a des fils rompus, des épissures endommagées ou des courts-circuits entre fils. Faire preuve de bon sens pour déterminer si un composant doit vraiment être remplacé.

NOTE: L'unité de commande du moteur est le composant LE MOINS susceptible de tomber en panne.

Suggestions pour le diagnostic de problèmes intermittents:

- Si problème est intermittent, essayer de reproduire les conditions d'utilisation présentes au moment où le code d'anomalie est apparu.
- S'il est supposé que le problème intermittent résulte d'un défaut de connexion ou de câble: effacer les codes de diagnostic d'anomalie puis vérifier la connexion ou le fil en le (la) remuant tout en observant la jauge de diagnostic pour voir si l'anomalie réapparaît.

Causes possibles des défaillances intermittentes:

- Mauvaise connexion entre un capteur ou le faisceau d'actionneur.
- Mauvais contact entre les bornes d'un connecteur.
- Connexion de borne/câble défectueuse.
- Des parasites électromagnétiques provenant d'un émetteur-récepteur radio mal installé, etc. peuvent provoquer l'envoi de signaux erronés à l'unité de commande du moteur.

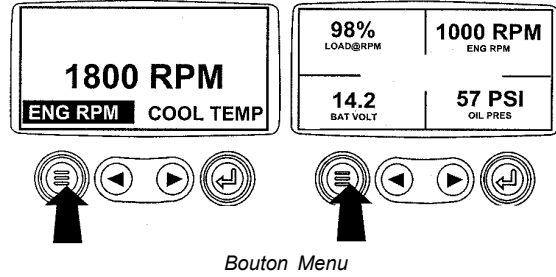
NOTE: Consulter les schémas de câblage plus haut dans cette section en cas de problème de connexion et de câblage.

OUOD007,0000036 -28-27JUL06-1/1

Affichage de la version logicielle de l'indicateur de diagnostic

NOTE: Les étapes suivantes permettent d'afficher la version logicielle de l'indicateur de diagnostic si le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou tout autre prestataire de service en a besoin à des fins de dépannage. Cette fonction est à lecture seule.

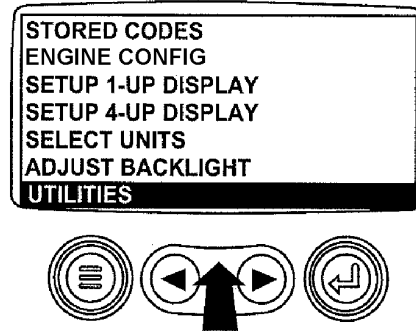
1. En partant de l'affichage à paramètre unique ou à quatre paramètres, appuyer sur la touche "Menu".



RG13159 —UN—26SEP03

OURGP12,000009F -28-20MAY25-1/4

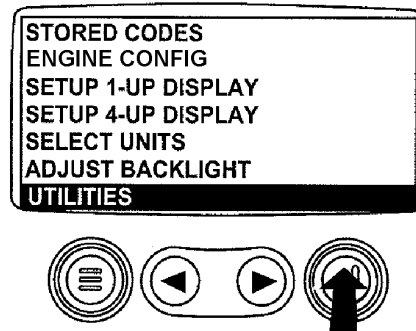
2. Le menu principal apparaît. Se servir de la touche fléchée pour faire défiler jusqu'à ce que la rubrique de menu Utilities (Utilitaires) soit mise en surbrillance.



RG13234 —UN—22OCT03

OURGP12,000009F -28-20MAY25-2/4

3. Une fois "Utilities" en surbrillance, appuyer sur "Entrée" pour enclencher la fonction des utilitaires.

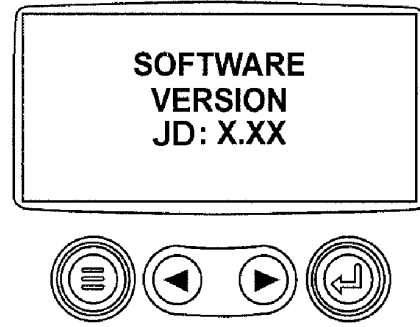


RG13237 —UN—22OCT03

Suite, voir page suivante

OURGP12,000009F -28-20MAY25-3/4

4. Faire défiler jusqu'à "Software Version" (version du logiciel). Appuyer sur "Entrée" pour voir la version logicielle. Appuyer deux fois sur le bouton Menu pour revenir au menu principal.



Numéro de version du logiciel

OURGP12,000009F -28-20MAY25-4/4

RG13236 —UN—13OCT03

Pannes et remèdes du moteur

NOTE: Avant de tenter de résoudre un problème du moteur, consulter les codes de diagnostic de l'indicateur de diagnostic et effectuer les

actions correctives nécessaires. (Voir plus haut dans cette section.) En cas de problèmes non résolus, se servir des tableaux suivants pour résoudre les problèmes du moteur.

Symptôme	Problème	Solution
Le démarreur tourne mais le moteur ne démarre pas	Procédure de démarrage incorrecte.	Revoir la procédure de démarrage.
	Pas de carburant.	Contrôler le réservoir de carburant.
	Filtre à carburant colmaté ou rempli d'eau.	Remplacer le filtre à carburant ou vidanger l'eau du filtre.
	Échappement encrassé.	Contrôler l'échappement et éliminer l'encrassement.
	La pompe d'injection ne reçoit pas de carburant ou présence d'air dans le circuit d'alimentation.	Vérifier le débit de carburant au niveau de la pompe d'alimentation ou purger le circuit d'alimentation.
	Pompe d'injection ou buses de pulvérisation défectueuse(s).	S'adresser à un centre de réparation diesel agréé pour la remise en état ou le remplacement.
Le moteur ne démarre pas ou démarre difficilement	Démarrage du moteur sous charge.	Désenclencher la prise de force.
	Procédure de démarrage incorrecte.	Répéter la procédure de démarrage.
	Pas de carburant.	Vérifier le réservoir de carburant.
	Air dans la conduite d'alimentation en carburant.	Purger la conduite d'alimentation.
	Temps froid.	Utiliser un dispositif d'aide au démarrage par temps froid.
	Le démarreur ne tourne pas assez vite.	Voir Le démarreur tourne trop lentement.
	Huile du carter-moteur trop épaisse.	Utiliser une huile de viscosité appropriée.
	Type de carburant incorrect.	Consulter le fournisseur du carburant; utiliser du carburant convenant aux conditions de travail.
	Présence d'eau, d'impuretés ou d'air dans le circuit d'alimentation.	Vidanger, rincer, remplir et purger le circuit.
	Filtre à carburant colmaté.	Remplacer l'élément filtrant.

Suite, voir page suivante

OURGP12,00000F7 -28-20MAY25-1/8

Symptôme	Problème	Solution
	Injecteurs encrassés ou défectueux.	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services pour contrôler les injecteurs.
	Bougies de préchauffage défectueuses (démarrage par temps froid)	Procéder à un test des bougies de préchauffage (voir la section Entretien 3000 heures/36 mois)
	Problème de circuit d'alimentation électronique (suivant équipement)	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Le moteur cogne	Niveau d'huile moteur insuffisant.	Faire l'appoint d'huile dans le carter-moteur.
	Liquide de refroidissement trop froid.	Déposer et contrôler le thermostat.
	Surchauffe du moteur.	Voir Le moteur surchauffe.
	Moteur froid	Thermostat inadapté ou défectueux. Déposer et contrôler le thermostat.
Bruits anormaux du moteur	Roulements de turbocompresseur non lubrifiés (pression d'huile insuffisante)	Déterminer la cause du manque de lubrification, remettre en état si nécessaire. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Pignons de distribution usés ou jeu entre dents excessif	Contrôler le jeu entre dents du pignon de distribution. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Jeu des soupapes excessif	Contrôler et régler le jeu des soupapes. Voir CONTRÔLE ET RÉGLAGE DU JEU DES SOUPAPES dans la section Lubrification et entretiens périodiques 3000 heures/36 mois.
	Coussinets de bielles usés	Déterminer le jeu des paliers. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Jeu axial excessif du vilebrequin	Contrôler le jeu axial du vilebrequin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

Suite, voir page suivante

OURGP12,00000F7 -28-20MAY25-2/8

Symptôme	Problème	Solution
	Capuchons de paliers de vilebrequin desserrés	Vérifier le jeu des paliers; remplacer les paliers et leurs vis selon le besoin. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Bagues de bielle et axes de piston usés	Inspecter les axes de piston et les bagues. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Pistons rayés	Inspecter les pistons. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Bossages d'arbre à cames usés	Contrôler l'arbre à cames. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Axe(s) de culbuteur usé(s)	Inspecter les axes de culbuteurs. Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Le moteur tourne irrégulièrement ou cale fréquemment	Filtre à carburant colmaté.	Remplacer l'élément de filtre à carburant.
	Présence d'eau, d'impuretés ou d'air dans le circuit d'alimentation.	Vidanger, rincer, remplir et purger le circuit.
	Liquide de refroidissement trop froid.	Déposer et contrôler le thermostat.
	Injecteurs encrassés ou défectueux.	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services pour contrôler les injecteurs.
	Problème de circuit d'alimentation électronique	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Température du moteur inférieure à la température de service normale	Thermostat défectueux.	Déposer et contrôler le thermostat.
	Thermomètre ou capteur de température défectueux.	Contrôler le thermomètre, le capteur et les connexions.

Suite, voir page suivante

OURGP12,00000F7 -28-20MAY25-3/8

Symptôme	Problème	Solution
Puissance insuffisante	Carburant de mauvaise qualité	Utiliser un carburant de meilleure qualité.
	Surcharge du moteur.	Réduire la charge.
	Restriction d'air d'admission.	Procéder à l'entretien du filtre à air moteur.
	Filtre à carburant colmaté.	Remplacer les éléments filtrants.
	Type de carburant incorrect.	Utiliser un carburant approprié.
	Surchauffe du moteur.	Voir Le moteur surchauffe.
	Température du moteur inférieure à la température de service normale.	Déposer et contrôler le thermostat.
	Écartement des soupapes mal réglé.	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Injecteurs encrassés ou défectueux.	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services pour contrôler les injecteurs.
	La pompe d'injection tourne irrégulièrement.	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Problème de circuit d'alimentation électronique	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Panne de turbocompresseur.	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Fuite au niveau du joint du collecteur d'échappement.	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Pression d'huile faible	Flexible d'alimentation en carburant obstrué.	Nettoyer ou remplacer le flexible d'alimentation en carburant.
	Régime maximum à vide trop bas.	Contacteur le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Niveau d'huile bas.	Faire l'appoint d'huile.

Suite, voir page suivante

OURGP12,00000F7 -28-20MAY25-4/8

Symptôme	Problème	Solution
Consommation d'huile élevée	Tube d'aération du carter moteur encrassé.	Nettoyer le tube d'aération, s'assurer que le niveau d'huile du carter-moteur n'est pas trop élevé.
	Type d'huile incorrect.	Effectuer une vidange et remplir le carter-moteur d'huile de viscosité et de qualité appropriées.
	Huile du carter moteur trop fluide.	Remplacer par une huile de viscosité appropriée.
	Fuites d'huile.	Vérifier l'absence de fuites dans les conduites, joints plats et bouchon de vidange.
Émission de fumée blanche	Tube d'aération du carter moteur encrassé.	Nettoyer le tube d'aération, s'assurer que le niveau d'huile du carter-moteur n'est pas trop élevé.
	Turbocompresseur défectueux.	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Type de carburant incorrect.	Utiliser un carburant approprié.
	Température du moteur trop basse.	Laisser chauffer le moteur jusqu'à sa température normale de service.
Émission de fumées d'échappement noires ou grises	Thermostat défectueux.	Déposer et contrôler le thermostat.
	Injecteurs défectueux.	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Bougies de préchauffage défectueuses.	Contrôler les bougies de préchauffage. (Voir la section Entretien 3000 heures/36 mois)
	Type de carburant incorrect.	Utiliser un carburant approprié.
Émission de fumées d'échappement noires ou grises	Filtre à air colmaté ou encrassé.	Procéder à l'entretien du filtre à air moteur.
	Surcharge du moteur.	Réduire la charge.
	Injecteurs encrassés.	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.

Suite, voir page suivante

OURGP12,00000F7 -28-20MAY25-5/8

Symptôme	Problème	Solution
Surchauffe du moteur	Problème de circuit d'alimentation électronique	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Panne de turbocompresseur.	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Le liquide de refroidissement reste à une température élevée	Rechercher des débris sur l'avant du circuit de refroidissement
	Surcharge du moteur.	Réduire la charge.
	Niveau du liquide de refroidissement insuffisant.	Remplir le radiateur de sorte à atteindre le bon niveau, vérifier que les raccords du radiateur et les flexibles sont bien serrés et qu'ils ne présentent pas de fuites.
	Capuchon de radiateur défectueux.	Faire contrôler par un technicien.
	Courroie trapézoïdale détendue ou tendeur de courroie défectueux.	Contrôler le tendeur automatique de courroie et contrôler la tension des courroies. Remplacer selon le besoin.
	Niveau d'huile moteur insuffisant.	Vérifier le niveau d'huile. Faire l'appoint si nécessaire.
	Rinçage du circuit de refroidissement nécessaire.	Rincer le circuit de refroidissement.
	Thermostat défectueux.	Déposer et contrôler le thermostat.
Consommation de carburant élevée	Thermomètre ou capteur de température défectueux.	Contrôler la température du liquide de refroidissement avec un autre thermomètre et remplacer, si nécessaire.
	Classe de carburant incorrecte.	Utiliser le carburant de la qualité qui convient.
	Type de carburant incorrect.	Utiliser un carburant approprié.
	Filtre à air colmaté ou encrassé.	Procéder à l'entretien du filtre à air moteur.
	Surcharge du moteur.	Réduire la charge.

Suite, voir page suivante

OURGP12,00000F7 -28-20MAY25-6/8

Symptôme	Problème	Solution
	Écartement des soupapes mal réglé.	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Injecteurs encrassés.	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Problème de circuit d'alimentation électronique	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Turbocompresseur défectueux.	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Température du moteur trop basse.	Contrôler le thermostat.
Charge du circuit électrique insuffisante	Charge électrique excessive due au nombre d'accessoires ajoutés.	Déposer des outils ou poser un alternateur à rendement plus élevé.
	Le moteur tourne trop longtemps au ralenti.	Augmenter le régime moteur quand une charge électrique importante est nécessaire.
	Mauvais branchements électriques au niveau de la batterie, du câble de masse, du démarreur ou de l'alternateur.	Inspecter et nettoyer si nécessaire.
	Batterie défectueuse.	Tester la batterie.
	Alternateur défectueux.	Contrôler le circuit de charge.
La batterie consomme trop d'eau	Bac de la batterie fendue.	Rechercher des traces d'humidité et remplacer selon le besoin.
	Batterie défectueuse.	Tester la batterie.
	Taux de charge de la batterie trop élevé.	Contrôler le circuit de charge.
Les batteries ne se chargent pas	Branchements desserrés ou oxydés.	Nettoyer et resserrer les connexions.
	Batteries sulfatées ou complètement usées.	Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Courroie trapézoïdale détendue ou tendeur de courroie défectueux.	Régler la tension des courroies ou les remplacer.

Suite, voir page suivante

OURGP12,00000F7 -28-20MAY25-7/8

Symptôme	Problème	Solution
Le démarreur ne tourne pas	Prise de force enclenchée (suivant équipement).	Désenclencher la prise de force.
	Branchements desserrée ou oxydés.	Nettoyer et resserrer les connexions lâches.
	Tension de sortie de la batterie insuffisante.	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Relais du circuit de démarrage défectueux.	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
Le démarreur tourne lentement	Fusible principal fondu.	Remplacer le fusible.
	Sortie de la batterie insuffisante.	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Huile du carter-moteur trop épaisse.	Remplacer par une huile de viscosité appropriée.
Le démarreur et le compteur d'heures de service fonctionnent mais le reste du circuit électrique ne fonctionne pas	Branchements desserrée ou oxydés.	Nettoyer et resserrer les connexions lâches.
	Fusible grillé.	Remplacer le fusible.
Dysfonctionnement de l'intégralité de l'installation électrique	Connexion de batterie défectueuse.	Nettoyer et resserrer les connexions.
	Batteries sulfatées ou complètement usées.	Contacter le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services.
	Fusible principal fondu.	Remplacer le fusible.

OURGP12,00000F7 -28-20MAY25-8/8

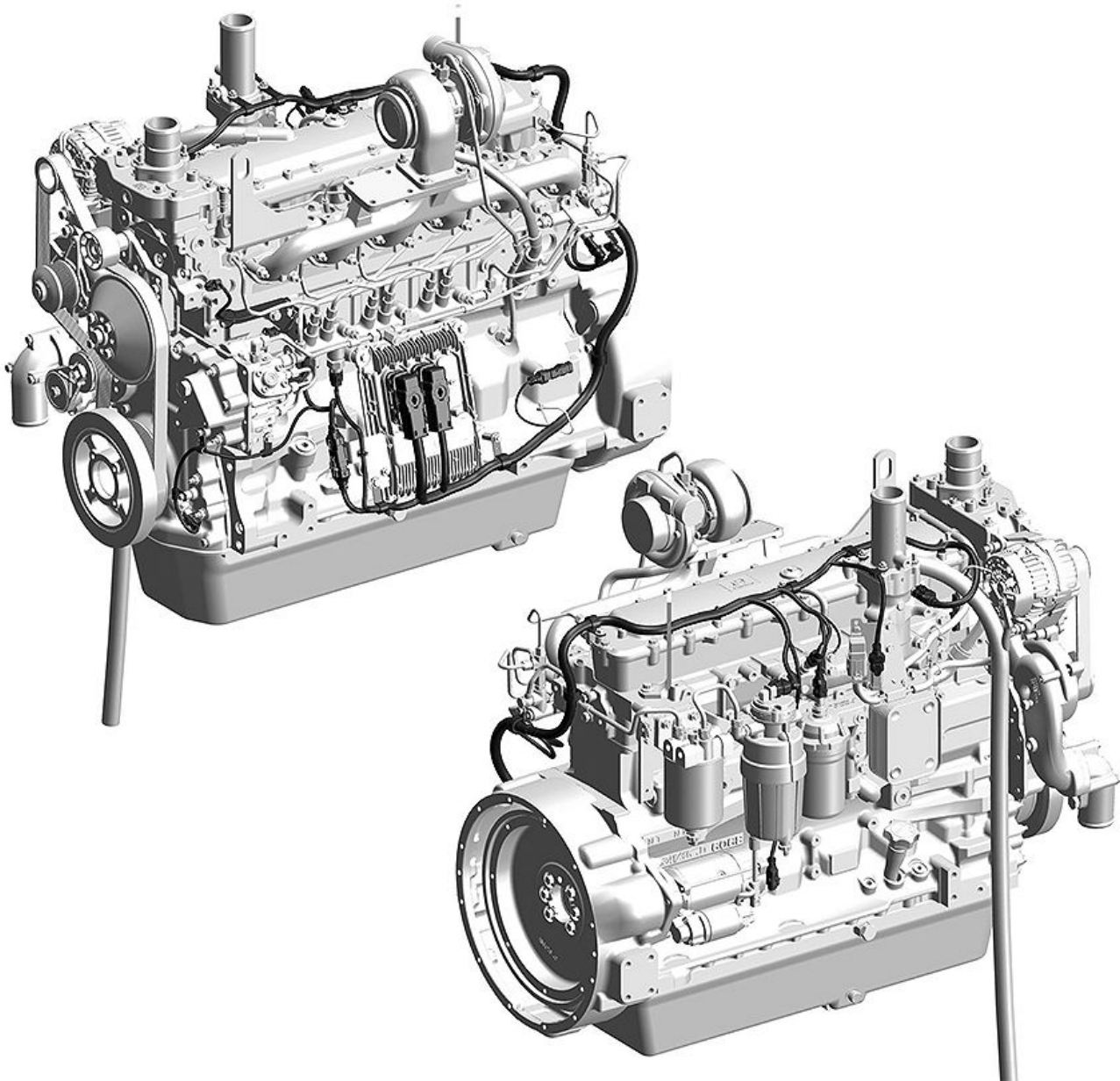
Précautions à prendre à l'égard de l'installation électrique lors du nettoyage à la vapeur du moteur

IMPORTANT: En cas de nettoyage du moteur à la vapeur, ne pas nettoyer les composants

électriques ou électroniques à la vapeur par crainte de les endommager.

OURGP11,000012A -28-24AUG10-1/1

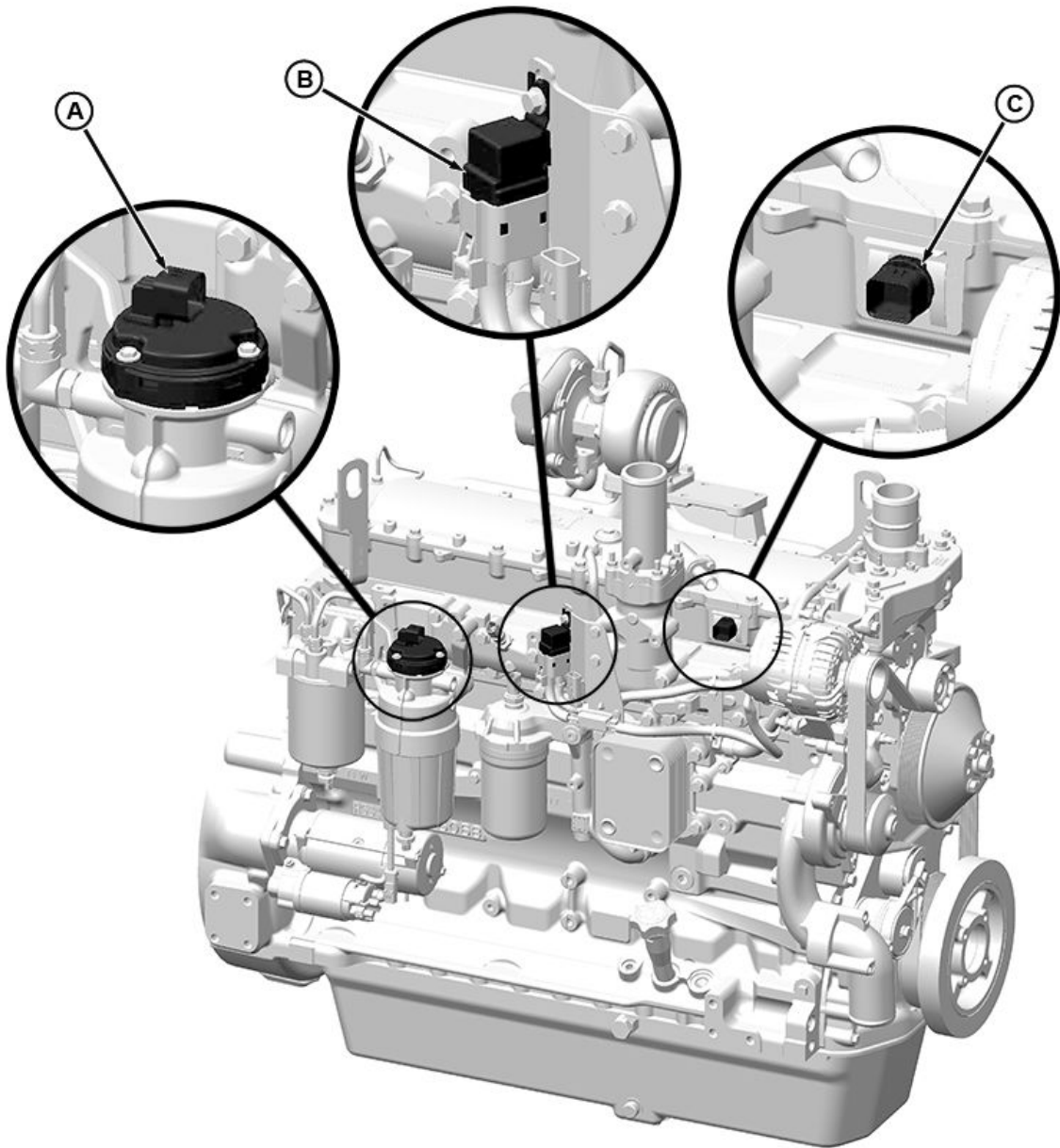
Schéma de câblage du moteur et emplacement des capteurs



Agencement du câblage du moteur
Suite, voir page suivante

BK53208,0000367 -28-29FEB16-1/5

RG27909 —UN—25FEB16



A— Pompe d'alimentation basse pression

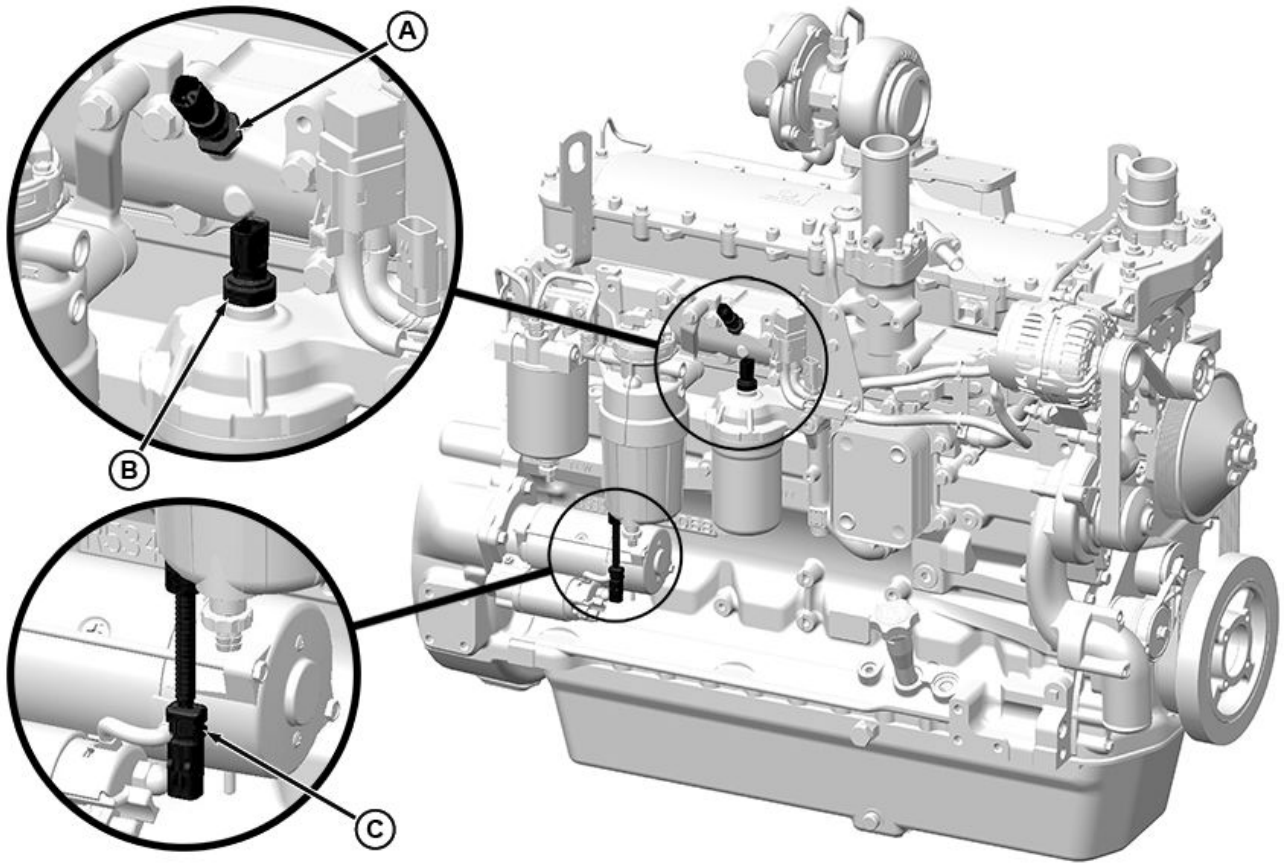
B— Relais des bougies de préchauffage

C— Connecteur de faisceau d'injecteur de carburant

Suite, voir page suivante

BK53208,0000367 -28-29FEB16-2/5

RG27905 —UN—25FEB16

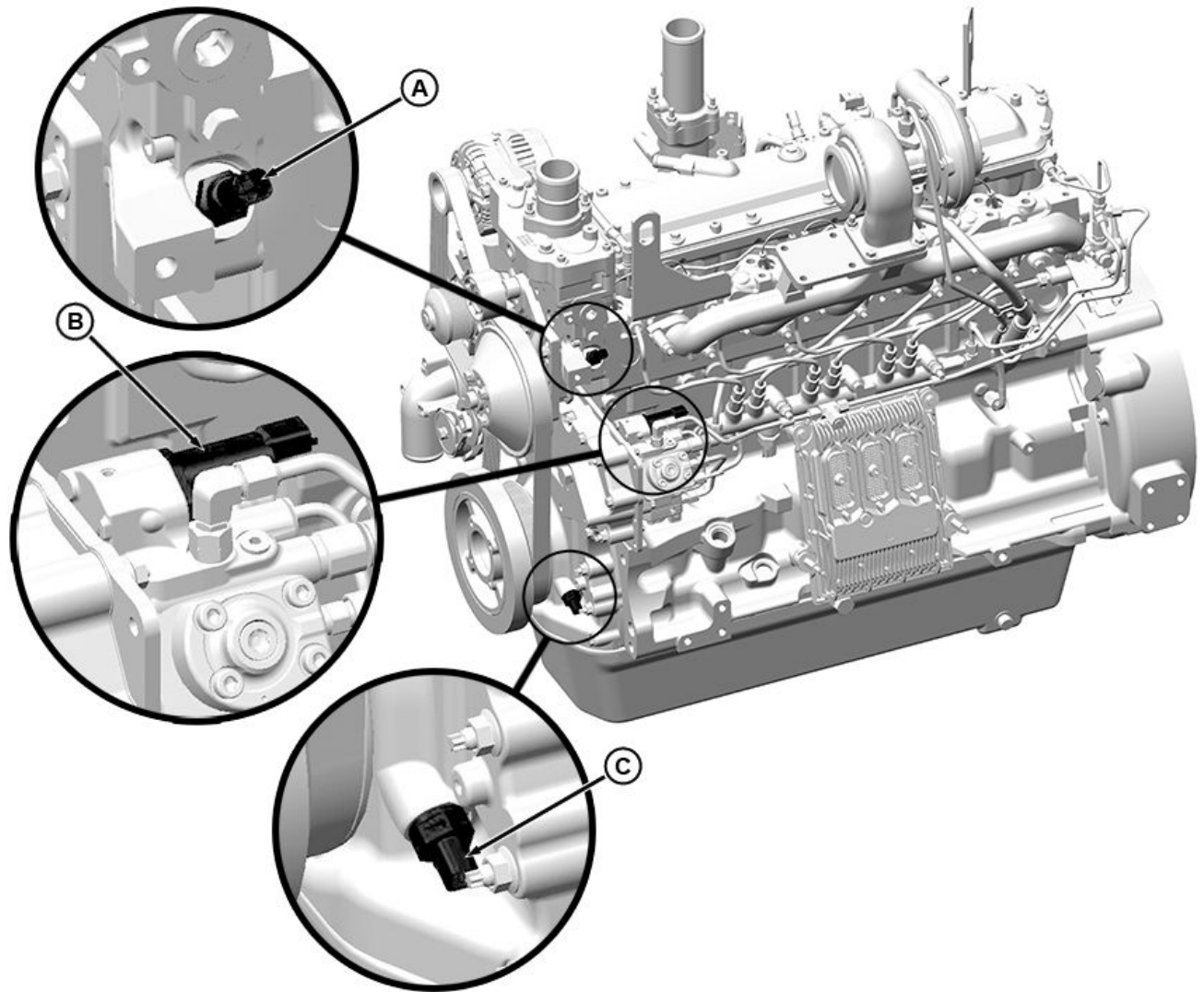


A— Capteur de température d'air du collecteur B— Capteur de pression d'huile moteur C— Capteur de présence d'eau dans le carburant

Suite, voir page suivante

BK53208,0000367 -28-29FEB16-3/5

RG27906—UN—25FEB16



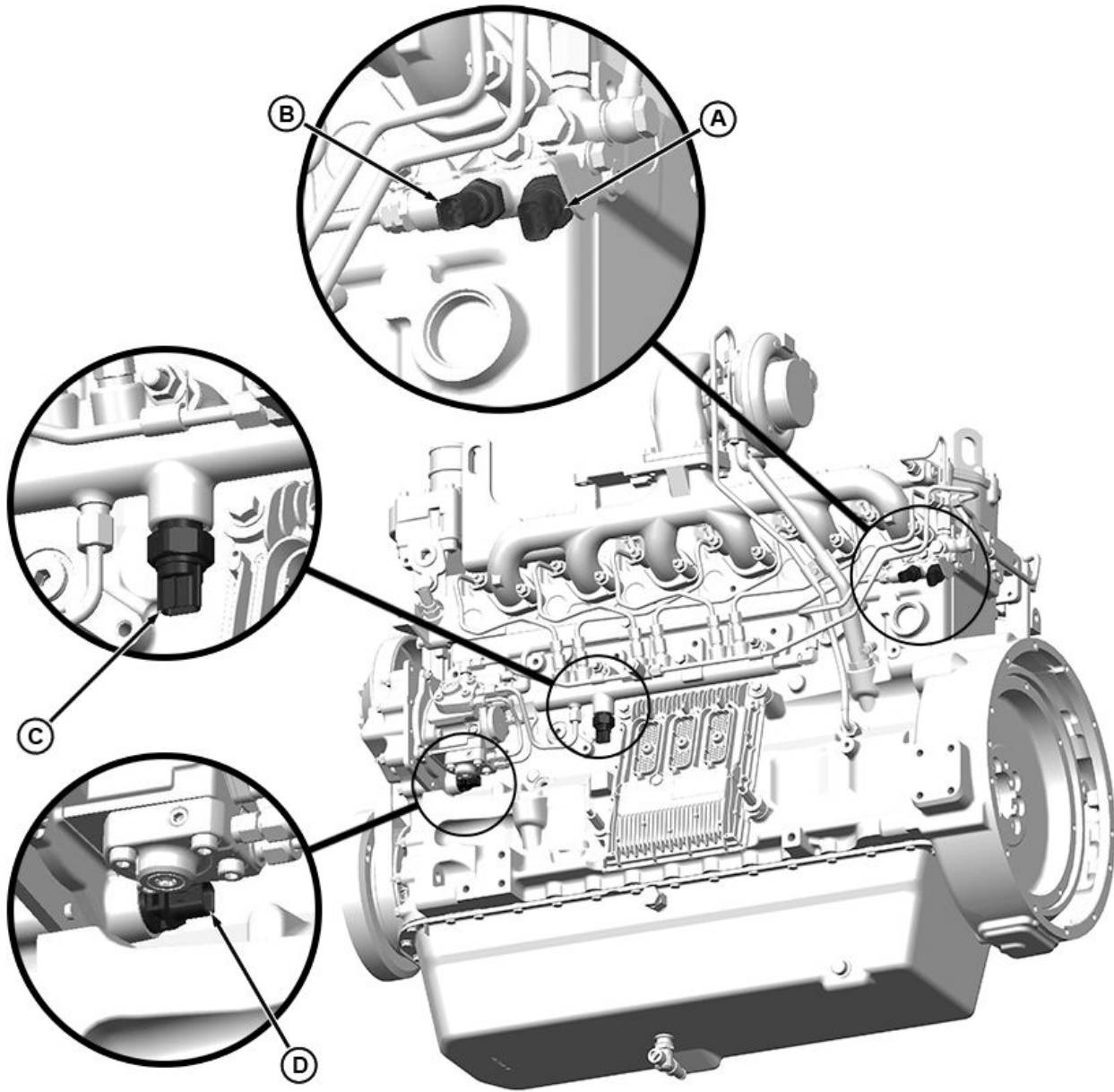
A— Capteur de température du liquide de refroidissement

B— Vanne d'aspiration
C— Capteur de position du vilebrequin

Suite, voir page suivante

BK53208,0000367 -28-29FEB16-4/5

RG27907 —UN—25FEB16



A— Capteur de pression de
carburant basse pression

B— Capteur de température du
carburant

C— Capteur de pression de la
rampe d'injection

D— Capteur de position de l'arbre
à cames

RG27908 —UN—25FEB16

BK53208,0000367 -28-29FEB16-5/5

Précautions à suivre pour le soudage

IMPORTANT: Il n'est pas recommandé de souder sur un moteur. Si un soudage est nécessaire, prendre les précautions suivantes.

IMPORTANT: TOUJOURS débrancher les connecteurs du contrôleur du moteur (ECU) et la batterie avant de procéder à un soudage sur le moteur ou la machine. Les courants de forte intensité ou les décharges d'électricité statique risquent de causer des dommages irréremédiables dans les composants électroniques. Déposer la batterie ou toute conduite contenant un liquide inflammable si elle se trouve près de l'emplacement du soudage.

1. Débrancher les connecteurs de l'ECU.
2. Débrancher les câbles de la batterie.
3. Si nécessaire, déposer la batterie ou les conduites contenant un liquide inflammable.
4. Connecter la masse de l'appareil de soudage au composant du moteur sur lequel se trouve le point de



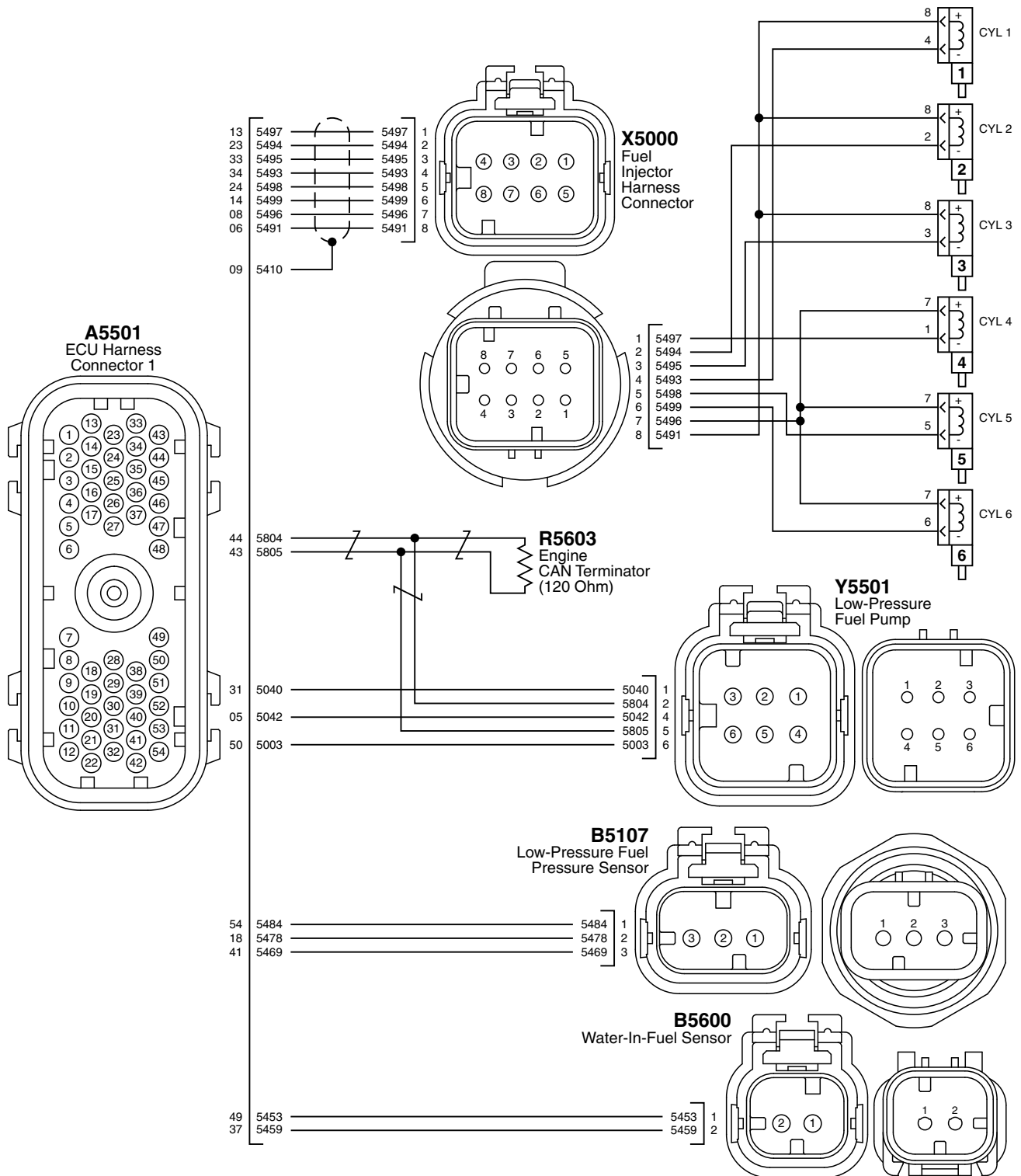
TS953 —UN—15MAY90

soudage et s'assurer qu'aucun composant électronique (contrôleur ECU inclus) se trouve sur le circuit de la masse.

5. Ne jamais connecter la masse de l'appareil de soudage à l'amortisseur de vilebrequin ou à la poulie, au volant-moteur ou à des composants de l'arbre de transmission. S'assurer que les coussinets du moteur ne se trouvent pas sur le circuit de la masse, au risque de les endommager.

OUOD002.000016B -28-01SEP10-1/1

Schémas de câblage du moteur



RG27898 —UN—24FEB16

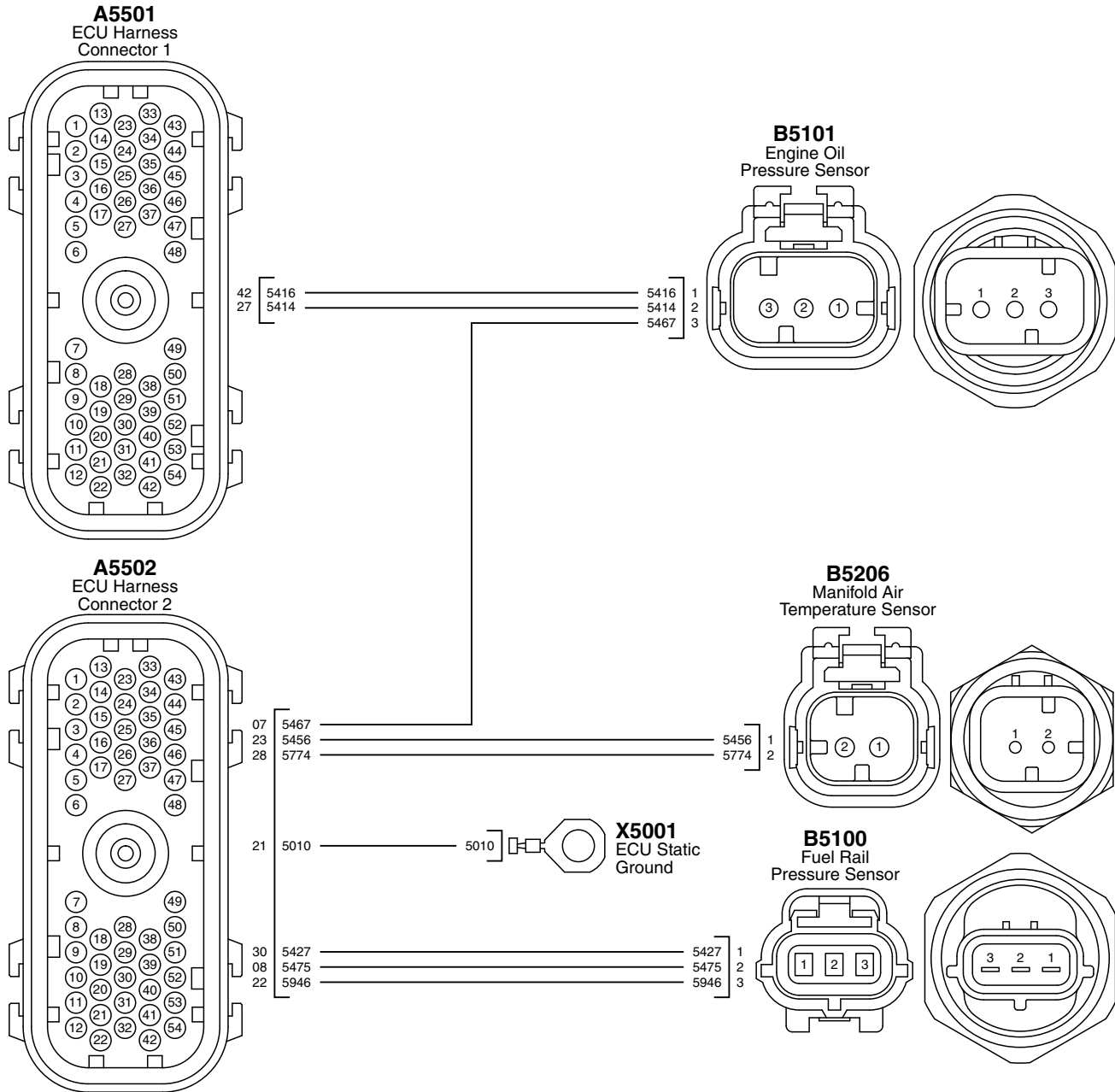
Suite, voir page suivante

BK53208,0000368 -28-01MAR16-1/6

A5501— Connecteur de faisceau du contrôleur ECU 1	A5501-18— [5478 gris] Retour d'alimentation de capteurs 5 V n° 2	A5501-41— [5469 blanc] Signal du capteur de pression du carburant basse pression	B5107— Capteur de pression de carburant basse pression
A5501-05— [5042 rouge] Alimentation permanente de la pompe d'alimentation basse pression	A5501-23— [5494 jaune] Impulsion de l'injecteur n° 2	A5501-43— [5805 vert] CAN Low du moteur	B5600— Capteur de présence d'eau dans le carburant
A5501-06— [5491 marron] Alimentation des injecteurs n° 4, 5, 6	A5501-24— [5498 gris] Impulsion de l'injecteur n° 5	A5501-44— [5804 jaune] CAN High du moteur	R5603— Résistance de terminaison CAN du moteur (120 ohms)
A5501-08— [5496 bleu] Alimentation des injecteurs n° 1, 2, 3	A5501-31— [5040 noir] Retour de pompe d'alimentation basse pression	A5501-49— [5453 orange] Signal de présence d'eau dans le carburant	X5000— Connecteur de faisceau d'injecteur de carburant
A5501-09— [5410 noir] Protège-câble	A5501-33— [5495 vert] Impulsion de l'injecteur n° 3	A5501-50— [5003 orange] Signal d'activation de la pompe d'alimentation basse pression	Y5501— Pompe d'alimentation basse pression
A5501-13— [5497 violet] Impulsion de l'injecteur n° 4	A5501-34— [5493 orange] Impulsion de l'injecteur n° 1	A5501-54— [5484 jaune] Borne positive d'alimentation de capteurs 5 V n° 2	
A5501-14— [5499 blanc] Impulsion de l'injecteur n° 6	A5501-37— [5459 blanc] Retour du capteur de présence d'eau dans le carburant		

Suite, voir page suivante

BK53208,0000368 -28-01MAR16-2/6



RG27899 —UN—29FEB16

A5501— Connecteur de faisceau du contrôleur ECU 1
A5501-27— [5414 jaune] Retour de l'alimentation de capteurs 5 V n° 8
A5501-42— [5416 bleu] Borne positive d'alimentation de capteurs 5 V n° 8
A5502— Connecteur de faisceau du contrôleur ECU 2

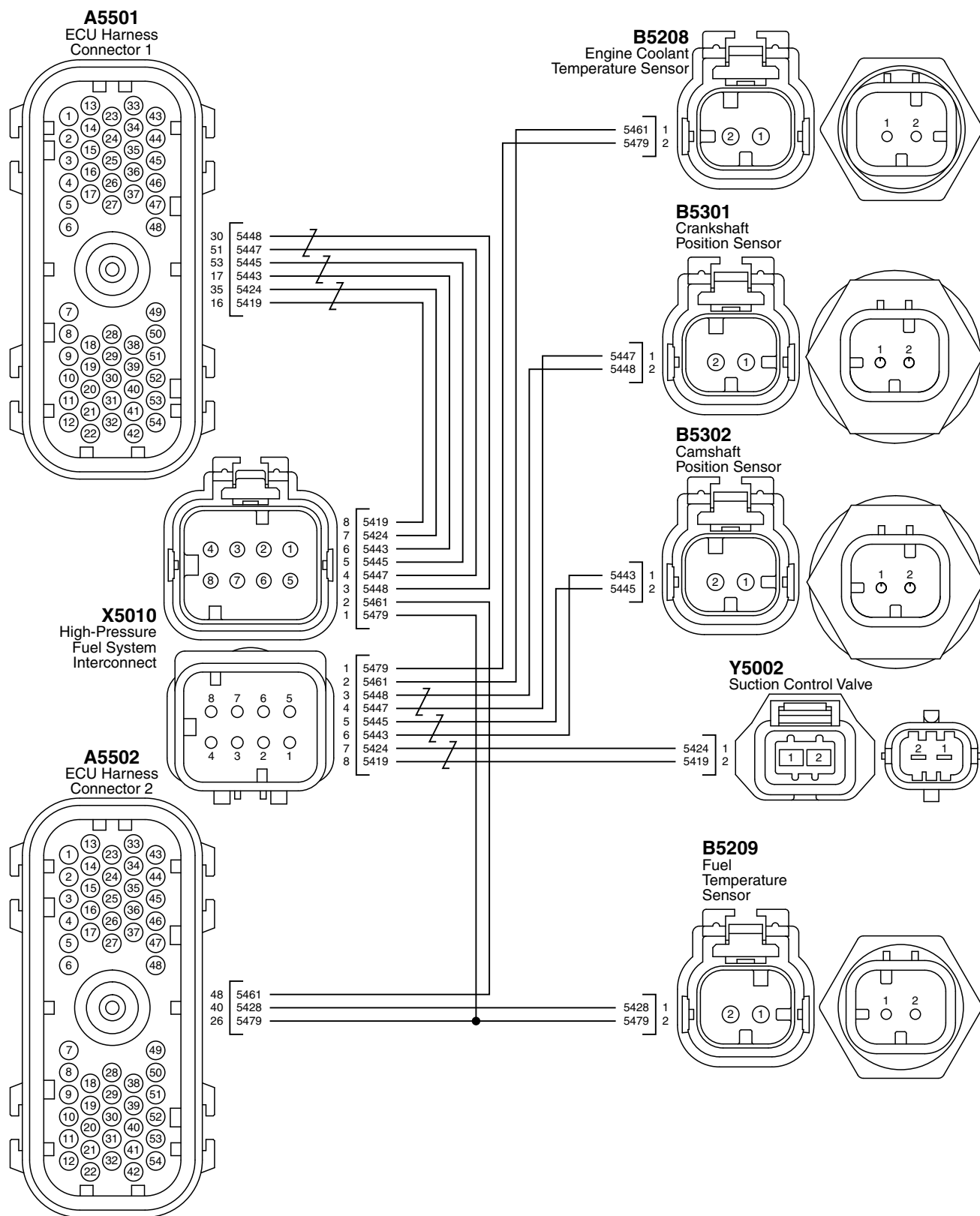
A5502-07— [5467 violet] Signal du capteur de pression d'huile moteur
A5502-08— [5475 vert] Signal du capteur de pression de la rampe d'injection
A5502-21— [5010 noir] Masse statique du contrôleur ECU
A5502-22— [5946] Alimentation de capteur 5 V n° 1 positive

A5502-23— [5456 bleu] Signal du capteur de température d'air du collecteur
A5502-28— [5774 jaune] Retour du capteur de température d'air du collecteur
A5502-30— [5427 violet] Retour de l'alimentation de capteur 5 V n° 1
B5100— Capteur de pression de la rampe d'injection

B5101— Capteur de pression d'huile moteur
B5206— Capteur de température d'air du collecteur
X5001— Masse statique, contrôleur ECU

Suite, voir page suivante

BK53208,0000368 -28-01MAR16-3/6



RG27900 —UN—24FEB16

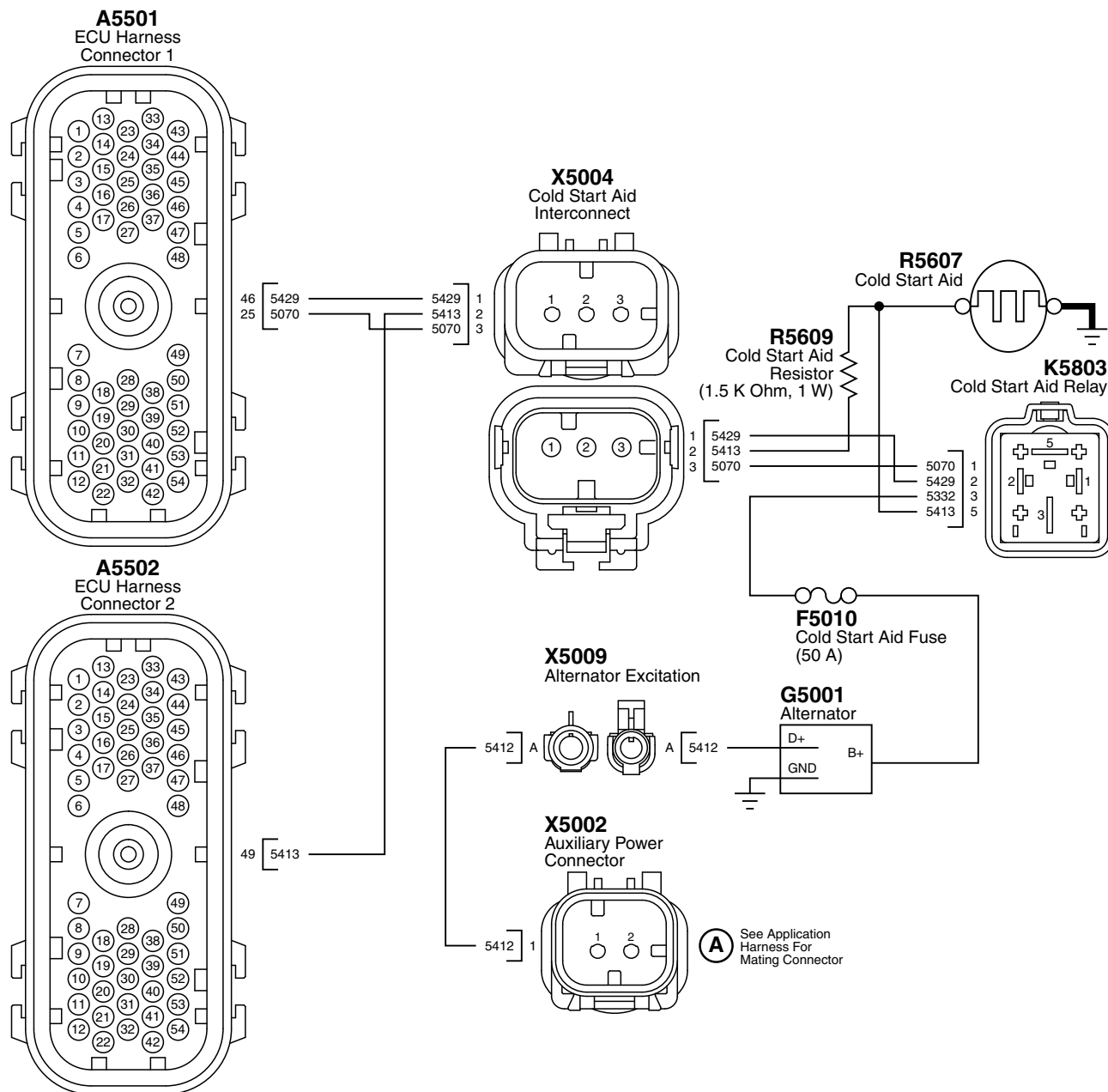
Suite, voir page suivante

BK53208.0000368 -28-01MAR16-4/6

A5501— Connecteur de faisceau du contrôleur ECU 1	A5501-35— [5424 jaune] Borne positive de l'entraînement de la vanne d'aspiration	A5502-26— [5479 blanc] Retour du capteur n° 1	B5209— Capteur de température du carburant
A5501-16— [5419 blanc] Borne négative de l'entraînement de la vanne d'aspiration	A5501-51— [5447 violet] Signal du capteur de position du vilebrequin	A5502-40— [5428 gris] Signal du capteur de température du carburant	B5301— Capteur de position du vilebrequin
A5501-17— [5443 orange] Retour du capteur de position de l'arbre à cames	A5501-53— [5445 vert] Signal du capteur de position de l'arbre à cames	A5502-48— [5461 marron] Signal du capteur de température du liquide de refroidissement moteur	B5302— Capteur de position de l'arbre à cames
A5501-30— [5448] Retour du capteur de position du vilebrequin	A5502— Connecteur de faisceau du contrôleur ECU 2	B5208— Capteur de température du liquide de refroidissement du moteur	X5010— Interconnexion du circuit d'alimentation haute pression
			Y5002— Vanne d'aspiration

Suite, voir page suivante

BK53208,0000368 -28-01MAR16-5/6



A— Voir Faisceau d'application pour le connecteur correspondant

A5501— Connecteur de faisceau du contrôleur ECU 1

A5501-25— [5070 noir] Masse du relais d'aide au démarrage par temps froid

A5501-46— [5429 blanc] Commande du relais d'aide au démarrage par temps froid

A5502— Connecteur de faisceau du contrôleur ECU 2

A5502-49— [5413 orange] Retour du relais d'aide au démarrage par temps froid

F5010— Fusible (50 A) d'aide au démarrage par temps froid

G5001— Alternateur

K5803— Relais d'aide au démarrage par temps froid

K5803-3— [5332 rouge] Batterie permanente

R5607— Aide au démarrage par temps froid

R5609— Résistance d'aide au démarrage par temps froid (1,5 kohm, 1 W)

X5002— Connecteur d'alimentation auxiliaire

X5002-1— [5412 rouge] Excitation de l'alternateur

X5004— Interconnexion de l'aide du démarrage par temps froid

X5009— Excitation de l'alternateur

Schéma de câblage du panneau de commande

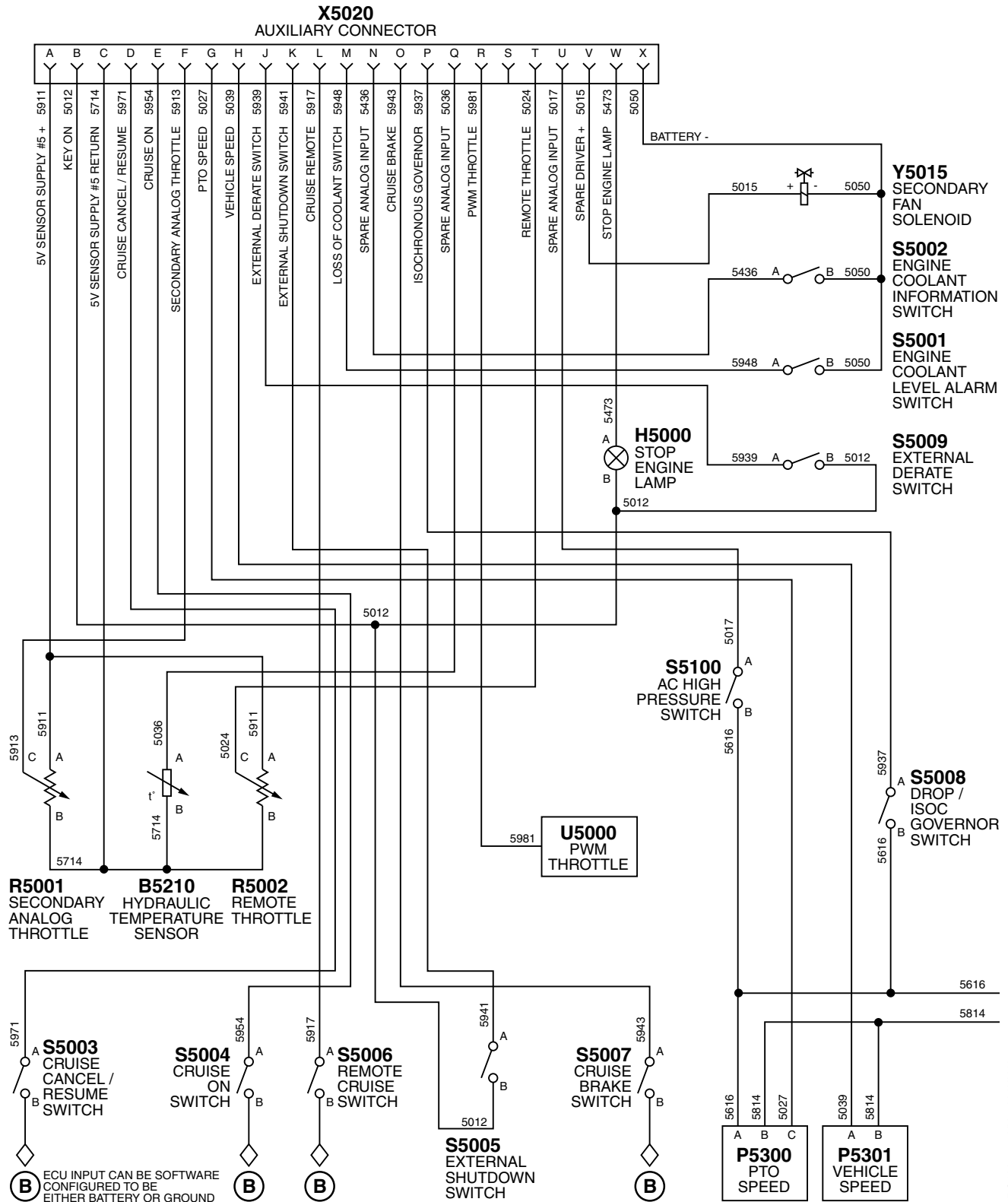


Schéma des connecteurs auxiliaires

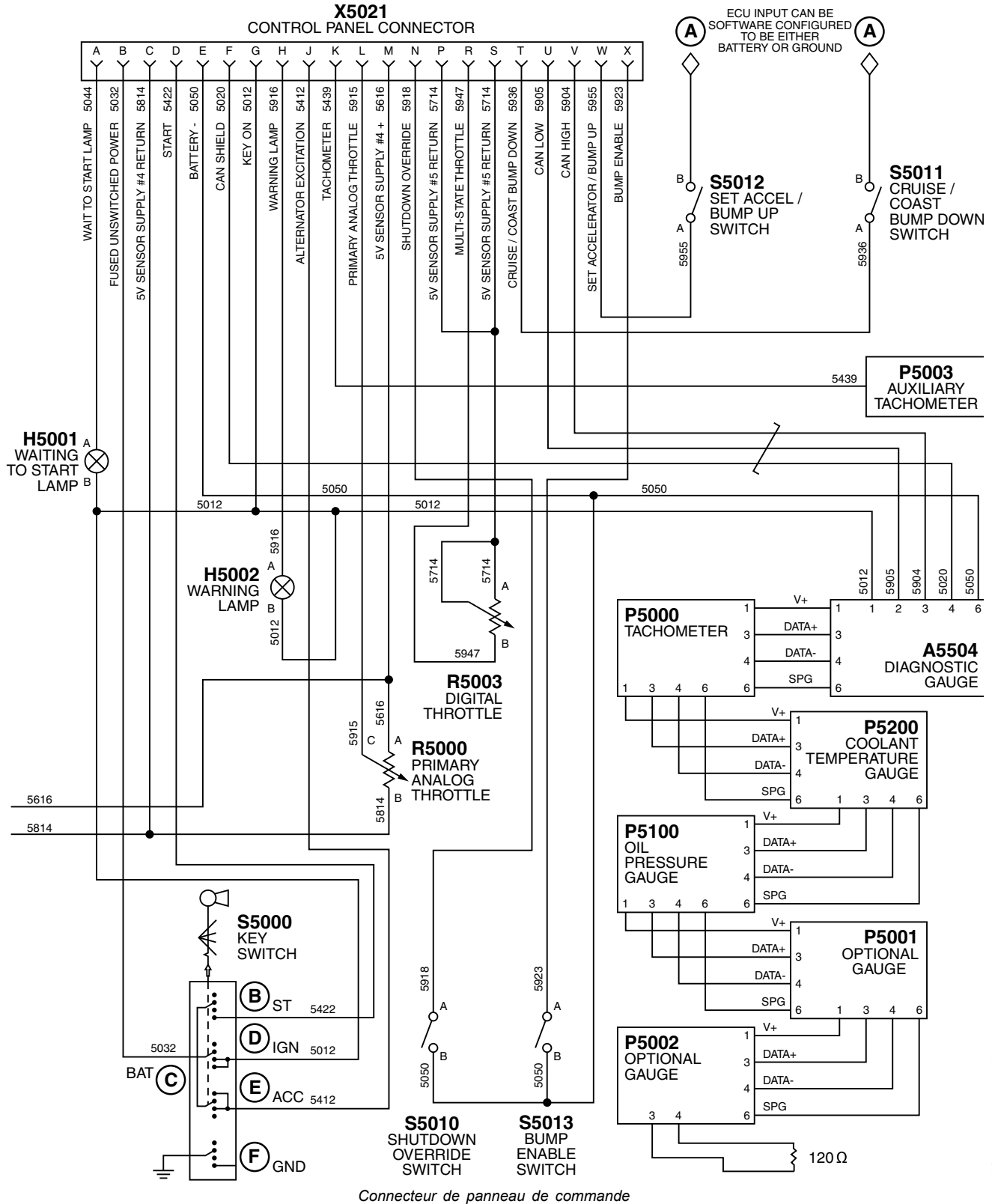
Suite, voir page suivante

JR74534,000026B -28-03JUN10-1/6

X5020—Connecteur auxiliaire	S5100—Contacteur haute pression de la climatisation	5911— Alimentation 5 V capteur n° 5, positif	5436— Entrée analogique de réserve
Y5015—Solénoïde secondaire de ventilateur		5012— Contacteur principal MARCHE	5943— Frein de régulateur vitesse
S5002—Contacteur d'information de liquide de refroidissement	S5008—Contacteur de régulateur statisme/isochrone	5714— Alimentation 5 V capteur n° 5, retour	5937— Régulateur isochrone
S5001—Contacteur d'alarme de niveau de liquide de refroidissement	S5003—Contacteur annulation/reprise de régulateur de vitesse	5971— Annulation/Reprise régulateur de vitesse	5036— Entrée analogique de réserve
S5009—Contacteur de réduction de puissance externe	S5004—Contacteur de régulateur sur "Marche"	5954— Régulateur de vitesse activé	5981— Accélérateur de modulation de largeur d'impulsion
H5000—Témoin d'arrêt moteur	S5006—Contacteur à distance de régulateur de vitesse	5913— Accélérateur analogique secondaire	5024— Accélérateur à distance
R5001—Accélérateur analogique secondaire	S5005—Contacteur d'arrêt externe	5027— Régime de prise de force	5017— Entrée analogique de réserve
B5210—Capteur de température d'huile hydraulique	S5007—Contacteur de frein du régulateur de vitesse	5039— Vitesse du véhicule	5015— Excitateur de réserve, positif
R5002—Accélérateur à distance	P5300—Régime de prise de force	5939— Contacteur de réduction de puissance externe	5473— Témoin d'arrêt moteur
U5000—Accélérateur de modulation de largeur d'impulsion	P5301—Vitesse du véhicule	5941— Contacteur d'arrêt externe	5050— Batterie
	A circled—L'entrée de contrôleur du moteur peut être configurée par logiciel pour être batterie ou masse	5917— Régulateur de vitesse à distance	
		5948— Contacteur de perte de liquide de refroidissement	

Suite, voir page suivante

JR74534,000026B -28-03JUN10-2/6



Suite, voir page suivante

JR74534,000026B -28-03JUN10-3/6

X5021—Connecteur de panneau de commande	P5000—Compte-tours	S5013—Interrupteur d'activation par tapotement	5918— Intervention prioritaire sur l'arrêt
A circled—L'entrée de contrôleur du moteur peut être configurée par logiciel pour être batterie ou masse	A5504—Indicateur de diagnostic	5044— Témoin Attendre pour démarrer	5714— Alimentation 5 V capteur n° 5, retour
S5012—Réglage accélération / contacteur d'accélération par tapot.	P5200—Indicateur de température du liquide de refroidissement	5032— Alimentation permanente protégée par fusible	5947— Accélérateur multi-états
S5011—Régulateur de vitesse / décélération par tapotement	P5100—Manomètre d'huile	5814— Alimentation 5 V capteur n° 4, retour	5714— Alimentation 5 V capteur n° 5, retour
P5003—Compte-tours auxiliaire	P5001—Jauge en option	5422— Démarrage	5936— Régulateur de vitesse / décélération par tapotement
H5001—Témoin Attendre pour démarrer	P5002—Jauge en option	5050— Batterie	5905— CAN basse tension
H5002—Témoin d'alerte	S5000—Contacteur de démarrage	5020— Blindage CAN	5904— CAN haute tension
R5003—Accélérateur numérique	B circled—Position Démarrage	5012— Contacteur principal MARCHE	5955— Réglage accélérateur / accélération par tapotement
R5000—Accélérateur analogique primaire	D circled—Position Allumage	5916— Témoin d'alerte	5923— Activation de touche par tapotement
	C circled—Position Batterie commutée	5412— Inducteur d'alternateur	
	E circled—Position Accessoires	5439— Compte-tours	
	F circled—Masse	5915— Accélérateur analogique primaire	
	S5010—Contacteur intervention prioritaire sur arrêt	5616— Alimentation 5 V capteur n° 4, positif	

Suite, voir page suivante

JR74534,000026B -28-03JUN10-4/6

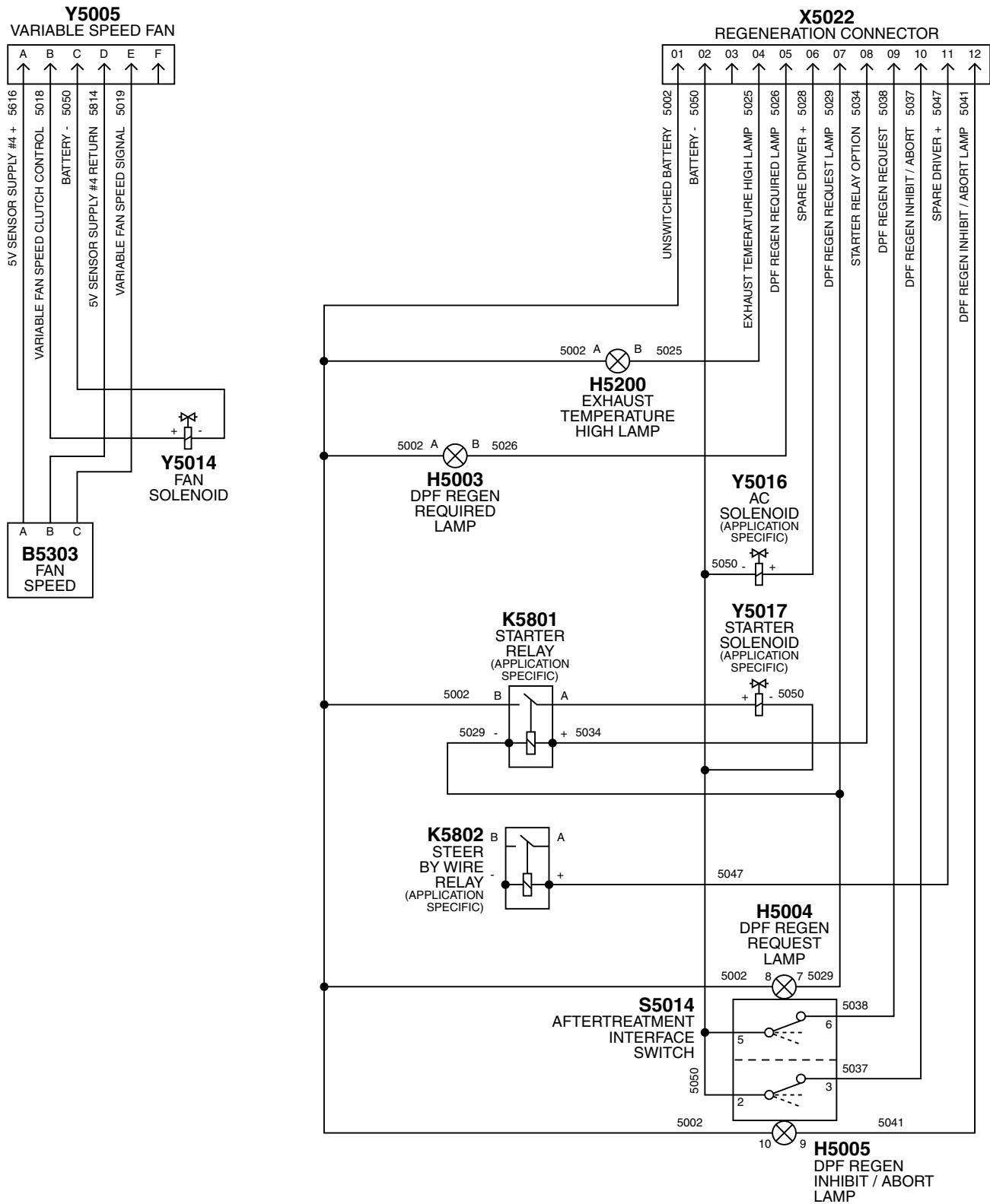


Schéma de connecteur de régénération et de ventilateur

Suite, voir page suivante

JR74534,000026B -28-03JUN10-5/6

Y5005—Ventilateur à vitesse variable	X5022—Connecteur de régénération	H5004—Témoin demande de régénération du FPD	5034— Option relais démarreur
T5014—Solénoïde de ventilateur	H5200—Témoin de température d'échappement élevée	S5014—Contacteur interface post-traitement	5038— Demande de régénération du FPD
B5303—Régime de ventilateur	H5003—Témoin de régénération requise du FPD	H5005—Témoin inhibition / annulation régénération FPD	5037— Inhibition / annulation régénération FPD
5616— Alimentation 5 V capteur n° 4, positif	Y5016—Solénoïde climatisation - spécifique application	5002— Batterie non commutée	5047— Excitateur de réserve, positif
5018— Commande d'embrayage de ventilateur à vitesse variable	K5801—Relais du démarreur - spécifique application	5025— Témoin de température d'échappement élevée	5041— Témoin inhibition / annulation régénération FPD
5050— Batterie	Y5017—Solénoïde démarreur - spécifique application	5026— Témoin de régénération requise du FPD	
5814— Alimentation 5 V capteur n° 4, retour	K5802—Relais direction à commande électrique - spécifique application	5028— Excitateur de réserve, positif	
5019— Signal de ventilateur à vitesse variable		5029— Témoin demande de régénération du FPD	

JR74534,000026B -28-03JUN10-6/6

Remisage

Consigne de remisage du moteur

IMPORTANT: Prendre des mesures spéciales avant le remisage lors de l'utilisation de biogazole. Voir Biogazole à la section Carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement.

1. Les moteurs John Deere peuvent être remisés à l'extérieur sans être préparés pour un remisage à long terme pendant une durée n'excédant pas trois mois sous réserve qu'ils soient recouverts d'une bâche imperméable. Ne pas remiser à l'extérieur sans prévoir de bâche imperméable.
2. Les moteurs John Deere peuvent être remisés dans un conteneur d'expédition à l'étranger standard sans

être préparés pour un remisage à long terme pendant une durée n'excédant pas trois mois.

3. Les moteurs John Deere peuvent être remisés à l'intérieur sans être préparés pour un remisage à long terme pendant une durée n'excédant pas six mois.
4. Les moteurs John Deere devant être remisés pendant plus de six mois **doivent** être préparés pour un remisage à long terme. Voir Préparation du moteur pour un remisage à long terme à la section Remisage.

OURGP12,00000DF -28-04FEB15-1/1

Préparation du moteur pour le remisage prolongé

IMPORTANT: Chaque fois que le moteur n'est pas utilisé pendant plus de six mois, les recommandations suivantes pour le remisage et la sortie de remisage aident à minimiser la corrosion et la détérioration.

IMPORTANT: Le remisage à long terme n'est pas conseillé quand on utilise le biogazole. Pour un remisage de plus d'un an, utiliser du carburant hydrocarbure pur.

Si du biogazole doit être utilisé, il est conseillé que le mélange ne dépasse pas B7 et d'utiliser un stabilisateur de carburant de qualité supérieure. Le remisage ne doit pas dépasser un an.

Pour plus d'informations, voir **Biogazole** dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement.

NOTE: Les préparatifs suivants pour le remisage sont utilisés pour le remisage à long terme du moteur pour plus d'une année. Après cette période, le moteur doit être démarré, réchauffé et préparé pour une période supplémentaire de remisage.

1. Changer l'huile moteur et remplacer le filtre. L'huile usagée ne fournit pas une protection adéquate. Ajouter 30 ml d'huile antirouille dans le carter-moteur pour chaque litre d'huile moteur ou 1 oz. d'huile antirouille pour 1 qt. d'huile moteur. Utiliser de l'huile antirouille SAE 10W contenant 1 à 4 % de morpholine ou d'un produit anticorrosion équivalent, comme de l'huile NOX RUST VCI-10 fabriquée par Daubert Chemical Company, Inc.
2. Remplacer le filtre à air moteur.

IMPORTANT: Éviter d'endommager les composants du circuit de refroidissement du moteur. Le circuit de refroidissement du moteur doit être vidangé, rincé et rempli pour un remisage prolongé de plus d'un an.

3. La vidange et le rinçage du circuit de refroidissement ne sont pas nécessaires si le moteur est stocké pour moins d'une année. Toutefois, si le remisage dure un an ou plus, il est recommandé de vidanger le circuit de refroidissement, de le rincer et de le remplir de liquide de refroidissement propre. Utiliser du liquide de refroidissement approprié. Voir Liquide de refroidissement pour moteur diesel (moteur avec chemises de cylindre humides) dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement.
4. Préparer une solution de gazole et l'huile antirouille dans une récipient temporaire, ajouter 78 ml d'huile antirouille pour 1 litre de gazole, 10 oz d'huile antirouille pour 1 gal. de gazole.
5. Déposer les conduites existantes et les bouchons au besoin. Acheminer une conduite temporaire du



RG35531 —UN—22MAR22



RG35532 —UN—22MAR22

Effets du remisage prolongé du liquide de refroidissement—Plus d'une année

récipient temporaire à l'entrée de carburant du moteur avant les filtres à carburant, et une autre conduite temporaire du retour de carburant au récipient temporaire, de sorte que la solution d'huile antirouille circule dans le circuit d'injection pendant le démarrage.

IMPORTANT: Ne pas actionner le démarreur pendant plus de 30 secondes d'affilée. Attendre au moins 2 minutes pour laisser refroidir le démarreur avant d'essayer à nouveau.

Suite, voir page suivante

OUOD006,00000FC -28-08MAY25-1/2

6. Lancer le moteur plusieurs tours avec le démarreur. Ne pas laisser le moteur démarrer. Cela permet à la solution d'huile antirouille de circuler.

Contactez le concessionnaire John Deere local, le distributeur de moteurs ou un autre prestataire de services pour connaître la procédure appropriée à votre application.

7. Retirer les conduites temporaires installées à l'étape 5 et reposer les conduites ou bouchons déposés précédemment.
8. Desserrer (ou retirer) et remiser la courroie striée Poly-V du ventilateur et de l'alternateur.
9. Déposer et nettoyer les batteries. Les ranger dans un endroit sec et frais et les conserver pleinement chargées.

10. Désengager l'embrayage des arbres de transmission.

11. Nettoyer l'extérieur du moteur avec de l'eau douce et procéder aux retouches de peinture nécessaires avec une peinture de bonne qualité.

12. Enduire toutes les surfaces métalliques nues avec de la graisse ou un produit anticorrosion s'il n'est pas possible de peindre.

13. Sceller toutes les ouvertures sur le moteur avec des sacs en plastique et du ruban adhésif.

14. Remiser le moteur dans un endroit sec et abrité. Si le moteur doit être remis en extérieur, le couvrir avec une bâche étanche ou un autre matériau approprié et utiliser un ruban adhésif solide et étanche.

OUOD006,00000FC -28-08MAY25-2/2

Remise en service du moteur après un remisage à long terme

Se reporter à la section appropriée pour les entretiens détaillés ci-dessous ou demander au concessionnaire John Deere local, au distributeur de moteurs ou à un autre prestataire de services de réaliser les entretiens appropriés.

1. Retirer toute protection recouvrant le moteur. Desceller tous les orifices sur le moteur et retirer le couvercle des circuits électriques.
2. Sortir les batteries du remisage. Les installer (complètement chargées) et raccorder les bornes.
3. Installer la courroie polytrapézoïdale de ventilateur/alternateur si elle a été déposée.
4. Remplir le réservoir de carburant.
5. Effectuer tous les contrôles appropriés avant le démarrage. (Voir CONTRÔLES QUOTIDIENS AVANT LE DÉMARRAGE à la section Lubrification et entretiens périodiques/Chaque jour.)

IMPORTANT: NE PAS actionner le démarreur plus de 30 secondes d'affilée. Attendre au moins

2 minutes pour laisser refroidir le démarreur avant d'essayer à nouveau.

6. Amorcer le moteur pendant 20 secondes avec le démarreur (ne pas laisser le moteur démarrer). Attendre 2 minutes et faire tourner le moteur 20 secondes de plus pour s'assurer que les surfaces des roulements sont bien lubrifiées.
7. Faire démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti et à vide pendant plusieurs minutes. Chauffer avec précaution et vérifier toutes les jauges avant de mettre le moteur sous charge.
8. Le premier jour de remise en service, contrôler l'étanchéité du moteur et s'assurer que tous les indicateurs fonctionnent correctement.

NOTE: En cas d'utilisation de mélanges de BIOGAZOLE après un remisage prolongé, la fréquence de colmatage du filtre à carburant peut augmenter au début.

OUOD006,00000FD -28-15MAY25-1/1

Caractéristiques

Caractéristiques générales de moteur OEM

ÉLÉMENT	6068 de plus et de moins de 130 kW
Nombre de cylindres	6
Alésage	106 mm (4.2 in.)
Course	127 mm (5.0 in.)
Cylindrée	6,8 l (415 cu in)
Taux de compression	17,2/1
Admission d'air	À turbocompresseur et à refroidisseur d'air de suralimentation air/air
Séquence d'allumage du moteur	1-5-3-6-2-4
Soupapes par cylindre	2 d'admission 2 d'échappement
Jeu (à froid) Soupapes d'admission	0,46 mm (0.018 in)
Soupapes d'échappement	0,53 mm (0.021 in)
Pression max. dans le carter	2 kPa (0,02 bar) (0.29 psi)
Faux-rond radial maximum de l'amortisseur de vibrations (code d'option 1320, 1321, 1322), mesuré au diamètre de 140 mm sur l'amortisseur.	1,0 mm (0.039 in)
Capacités de batterie (CCA, capacité de démarrage à froid) Système 12 V (SAE #4) Système 24 V (SAE #4) Système 12 V (SAE #3) Système 24 V (SAE #3)	625-950 CCA 500-950 CCA 925-1900 CCA 625-1400 CCA
Régulation (régulateur industriel)	7–10 %
Régulation (générateur)	5%
Température de début d'ouverture des thermostats	85 °C (185 °F)
Température d'ouverture complète des thermostats	97 °C (206 °F)
Contenance en liquide de refroidissement ^a	12.7 l (13.4 qt)
Pression recommandée du bouchon de radiateur	103–124 kPa (15–18 psi)
Contenance en huile du carter-moteur	Voir Contenances en huile du carter-moteur, plus loin dans cette section.
Pression d'huile au régime nominal (2400 tr/min), à pleine charge avec une huile 15W40 chauffée à 105 °C (220 °F)	400 kPa (4,0 bar) (58 psi)
Pression d'huile au régime nominal (2400 tr/min), à pleine charge avec une huile 10W30 chauffée à 105 °C (220 °F)	360 kPa (3,6 bar) (52 psi)
Pression d'huile au ralenti (minimum)	100 kPa (1.0 bar) (14.5 psi)
Longueur	1123 mm (44.2 in.)
Largeur	604 mm (23.8 in.)

Suite, voir page suivante

KW40574.0000003 -28-02MAR16-1/2

Caractéristiques

ÉLÉMENT	6068 de plus et de moins de 130 kW
Hauteur	1084 mm (42.7 in.)
Poids	730 kg (1609 lb)

^aLa capacité du liquide de refroidissement peut varier en fonction de l'application.

KW40574,0000003 -28-02MAR16-2/2

Puissances nominales des moteurs et caractéristiques des circuits d'alimentation

NOTE: Les puissances nominales s'appliquent aux moteurs "nus" non soumis à l'effet de résistance d'un ventilateur de refroidissement ou d'accessoires tels que les compresseurs d'air.

NOTE: Les régimes moteur indiqués sont préétablis selon les valeurs prescrites d'usine. Le ralenti peut être réinitialisé en fonction des besoins spécifiques de l'application du véhicule. Se reporter au livret d'entretien de la machine pour les régimes moteur qui diffèrent de ceux préétablis en usine.

Codes d'options du circuit d'alimentation	Codes d'options du logiciel électronique	Tension système	Puissance nominale au régime nominal kW (hp)	Régime nominal (tr/min)
16CB.....	72AR	12 V	250 (335)	1500.....
16CB.....	72AS	24 V	250 (335)	1500.....

KW40574,0000004 -28-02MAR16-1/1

Contenances en huile du carter-moteur

Pour connaître le code d'option pour le volume de remplissage d'huile du moteur, se reporter à l'autocollant de codes d'options du moteur apposé sur le cache-culbuteurs. Les deux premiers chiffres du code (19) identifient le groupe du carter d'huile. Les deux derniers chiffres de chaque code identifient le carter d'huile spécifique du moteur.

Le tableau suivant indique les contenances en huile du carter-moteur:

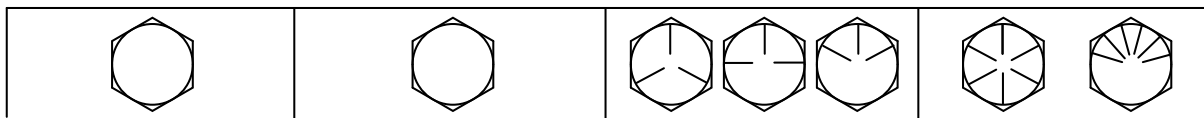
Code(s) d'option(s) de carter d'huile	Contenance en huile du carter-moteur en litres (qt)
19CD	33 (35)

NOTE: La contenance en huile du carter-moteur peut varier légèrement. TOUJOURS remplir le carter jusqu'à la zone hachurée de la jauge d'huile. NE PAS trop remplir.

KW40574,0000005 -28-02MAR16-1/1

Couples de serrage pour boulonnerie US

TS1671 —UN—01MAY03



Taille de la boulonnerie	Classe SAE 1				Classe SAE 2 ^a				Classe SAE 5, 5,1 ou 5,2				Classe SAE 8 ou 8,2			
	Lubrifiée ^b		Sec ^c		Lubrifiée ^b		Sec ^c		Lubrifiée ^b		Sec ^c		Lubrifiée ^b		Sec ^c	
	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.	Nm	lb.-in.
1/4	3,7	33	4,7	42	6	53	7,5	66	9,5	84	12	106	13,5	120	17	150
													Nm	lb.-ft	Nm	lb.-ft
5/16	7,7	68	9,8	86	12	106	15,5	137	19,5	172	25	221	28	20,5	35	26
									Nm	lb.-ft	Nm	lb.-ft				
3/8	13,5	120	17,5	155	22	194	27	240	35	26	44	32,5	49	36	63	46
			Nm	lb.-ft	Nm	lb.-ft	Nm	lb.-ft								
7/16	22	194	28	20,5	35	26	44	32,5	56	41	70	52	80	59	100	74
	Nm	lb.-ft														
1/2	34	25	42	31	53	39	67	49	85	63	110	80	120	88	155	115
9/16	48	35,5	60	45	76	56	95	70	125	92	155	115	175	130	220	165
5/8	67	49	85	63	105	77	135	100	170	125	215	160	240	175	305	225
3/4	120	88	150	110	190	140	240	175	300	220	380	280	425	315	540	400
7/8	190	140	240	175	190	140	240	175	490	360	615	455	690	510	870	640
1	285	210	360	265	285	210	360	265	730	540	920	680	1030	760	1300	960
1-1/8	400	300	510	375	400	300	510	375	910	670	1150	850	1450	1075	1850	1350
1-1/4	570	420	725	535	570	420	725	535	1280	945	1630	1200	2050	1500	2600	1920
1-3/8	750	550	950	700	750	550	950	700	1700	1250	2140	1580	2700	2000	3400	2500
1-1/2	990	730	1250	930	990	730	1250	930	2250	1650	2850	2100	3600	2650	4550	3350

Les couples de serrage indiqués ont une portée générale dans la mesure où ils dépendent de la résistance du boulon ou de la vis. Ces valeurs NE sont PAS applicables aux cas particuliers où un couple ou des instructions de serrage différents sont donnés. Pour les écrous de blocage à pièces rapportées plastiques ou sertis en acier, les fixations en acier inoxydable et les écrous des étriers filetés, voir les consignes de serrage de l'application en question. Les boulons de cisaillement sont conçus pour céder sous une charge prédéterminée. Toujours les remplacer par des boulons de la même classe.

Remplacer les éléments de fixation par des éléments de la même classe ou de classe supérieure. En cas d'utilisation d'éléments de fixation de classe supérieure, appliquer le couple de serrage d'origine. S'assurer que le filetage des éléments de fixation est propre et veiller à bien engager le pas de vis. Dans la mesure du possible, lubrifier les éléments de fixations non revêtus ou zingués autres que les écrous de blocage, les boulons et les écrous de roue, sauf si des instructions différentes sont données pour une application spécifique.

^aLa catégorie 2 concerne les vis hexagonales (pas les boulons hexagonaux) d'une longueur inférieure ou égale à 152 mm (6 in). La classe 1 concerne les vis hexagonales d'une longueur supérieure à 152 mm (6 in) ainsi que tous les autres types de boulonnerie de quelque longueur que ce soit.

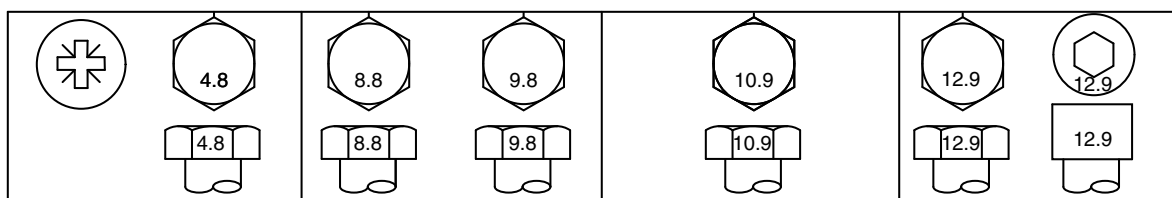
^b"Huilé" signifie enduit d'un lubrifiant tel que de l'huile moteur, ou pour les fixations, d'une couche d'huile et de phosphate, ou pour les fixations de 7/8 in. et supérieures avec revêtement de zinc lamellaire JDM F13C, F13F ou F13J.

^c"À sec" signifie non revêtu ou zingué, sans aucune lubrification, ou désigne des pièces de fixation de 1/4 à 3/4 in. avec revêtement de zinc lamellaire JDM F13B, F13E ou F13H.

DX,TORQ1 -28-12JAN11-1/1

Couples de serrage pour boulonnerie métrique

TS1670 —UN—01MAY03



Diamètre	Classe 4.8				Classe 8.8 ou 9.8				Classe 10.9				Classe 12.9			
	Huilés ^a		À sec ^b		Huilés ^a		À sec ^b		Huilés ^a		À sec ^b		Huilés ^a		À sec ^b	
	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in	N·m	lb-in
M6	4.7	42	6	53	8.9	79	11.3	100	13	115	16.5	146	15.5	137	19.5	172
									N·m	lb-ft	N·m	lb-ft	N·m	lb-ft	N·m	lb-ft
M8	11.5	102	14.5	128	22	194	27.5	243	32	23.5	40	29.5	37	27.5	47	35
			N·m	lb-ft	N·m	lb-ft	N·m	lb-ft								
M10	23	204	29	21	43	32	55	40	63	46	80	59	75	55	95	70
	N·m	lb-ft														
M12	40	29.5	50	37	75	55	95	70	110	80	140	105	130	95	165	120
M14	63	46	80	59	120	88	150	110	175	130	220	165	205	150	260	190
M16	100	74	125	92	190	140	240	175	275	200	350	255	320	235	400	300
M18	135	100	170	125	265	195	330	245	375	275	475	350	440	325	560	410
M20	190	140	245	180	375	275	475	350	530	390	675	500	625	460	790	580
M22	265	195	330	245	510	375	650	480	725	535	920	680	850	625	1080	800
M24	330	245	425	315	650	480	820	600	920	680	1150	850	1080	800	1350	1000
M27	490	360	625	460	950	700	1200	885	1350	1000	1700	1250	1580	1160	2000	1475
M30	660	490	850	625	1290	950	1630	1200	1850	1350	2300	1700	2140	1580	2700	2000
M33	900	665	1150	850	1750	1300	2200	1625	2500	1850	3150	2325	2900	2150	3700	2730
M36	1150	850	1450	1075	2250	1650	2850	2100	3200	2350	4050	3000	3750	2770	4750	3500

Les couples de serrage indiqués ont une portée générale dans la mesure où ils dépendent de la résistance du boulon ou de la vis. Ces valeurs NE sont PAS applicables aux cas particuliers où un couple ou des instructions de serrage différents sont donnés. Pour le serrage des vis en acier inoxydable ou des écrous sur vis en U, voir les instructions de serrage correspondantes. Serrer les contre-écrous à pièces rapportées plastiques ou sertis en acier au couple indiqué pour des éléments secs (voir tableau) sauf si des instructions de serrage différentes sont données.

Les boulons de cisaillement ont été conçus pour céder sous une charge prédéterminée. Toujours les remplacer par des boulons de la même classe. Remplacer les éléments de fixation par des éléments de la même classe ou de classe supérieure. En cas d'utilisation d'éléments de fixation de classe supérieure, appliquer le couple de serrage d'origine. S'assurer que les filetages des éléments de fixation sont propres et que ces derniers sont correctement engagés sur le filetage. Sauf indication contraire, lubrifier dans la mesure du possible les éléments de fixation nus ou zingués, à l'exception des contre-écrous ainsi que des vis et des écrous de fixation des roues.

^a "Huilé" signifie enduit d'un lubrifiant tel que de l'huile moteur ou s'applique à des éléments de fixation huilés ou phosphatés, ou à des éléments de boulonnerie M20 ou plus avec zingage JDM F13C, F13F ou F13J.

^b "À sec" s'applique à des éléments nus ou zingués, exempts de lubrification, ou à des éléments de boulonnerie M6 à M18 avec zingage JDM F13B, F13E ou F13H.

DX,TORQ2 -28-12JAN11-1/1

Registre des opérations de lubrification et d'entretien

Utilisation du registre de lubrification et entretiens périodiques

Se reporter à la section “Lubrification et entretiens périodiques” spécifique pour les détails des procédures d'entretien.

1. Tenir un registre du nombre d'heures de service du moteur en notant les valeurs du compteur d'heures de service.
2. Consulter régulièrement le registre pour connaître les intervalles d'entretien nécessaires.
3. EXÉCUTER TOUS les entretiens dans une section d'intervalle. Noter le nombre d'heures (du

registre d'entretien) et la date dans les champs correspondants. Pour une liste complète des travaux à exécuter et des intervalles d'entretien, se reporter au tableau récapitulatif au début de la section “Lubrification et entretiens périodiques”.

IMPORTANT: Les recommandations d'entretien de ce manuel concernent les accessoires fournis par John Deere. Suivre les recommandations d'entretien du fabricant pour les équipements non fournis par Deere.

RG, RG34710, 5620 -28-24AUG10-1/1

Entretien quotidien (avant la mise en marche)

- Contrôler le niveau d'huile du moteur.
- Contrôler le niveau du liquide de refroidissement.
- Contrôler les filtres à carburant/séparateurs d'eau.

- Contrôler le clapet de dépolluissage et le témoin d'encrassement du filtre à air (suivant équipement).
- Effectuer une ronde de contrôle visuel.

RG, RG34710, 5621 -28-24AUG10-1/1

Entretien 500 heures/12 mois

- Entretien de l'extincteur.
- Contrôler les paliers du moteur.
- Entretien de la batterie.
- Changer l'huile moteur et le filtre.¹
- Contrôler le circuit de ventilation ouvert du carter moteur
- Contrôler les durits d'admission d'air, les connexions et le système.
- Remplacer les éléments du filtre à carburant.
- Contrôler le tendeur de courroie automatique et l'usure de la courroie.
- Contrôler les connexions de la masse électrique du moteur.
- Contrôler le circuit de refroidissement.
- Analyse de la solution de liquide de refroidissement – Ajouter les additifs selon le besoin.
- Effectuer un test de pression du circuit de refroidissement.
- Contrôler les régimes moteur.

Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									

¹Les intervalles d'entretien dépendent de la teneur en soufre du gazole, de la capacité du carter d'huile et du type d'huile moteur et de filtre utilisé. (Voir INTERVALLES DE VIDANGE ET DE REMPLACEMENT DU FILTRE À HUILE POUR MOTEUR DIESEL, à la section INGRÉDIENTS.)

JR74534,00002AD -28-24AUG10-1/1

Entretien 1500 heures/24 mois

- Vérifier l'amortisseur de vibrations du vilebrequin.

Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									

AT89373,0000E91 -28-20MAY21-1/1

Entretien 3000 heures/36 mois

- Contrôler et régler le jeu des soupapes.
- Vérifier l'amortisseur de vibrations du vilebrequin.
- Contrôler les bougies de préchauffage.

Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									

JR74534,00002AE -28-20MAY21-1/1

Entretien 6000 heures/72 mois

- Rincer et remplir le circuit de refroidissement.
- Tester les thermostats.

Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									
Heures de service									
Date									

ZE59858,000004A -28-12JUN13-1/1

Entretien selon le besoin

- Faire l'appoint de liquide de refroidissement.
- Procéder à l'entretien du filtre à air.
- Nettoyer le filtre à gaz d'échappement.

- Remplacer les courroies striées.
- Vérifier les fusibles.
- Vérifier le compresseur d'air (suivant équipement).

Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									
Heures									
Date									

JR74534,00002AF -28-05JUN13-1/1

Garantie

Garantie John Deere dans les applications OEM

Aperçu

Cette section est consacrée aux moteurs John Deere utilisés dans des produits fabriqués par des constructeurs autres que John Deere ou ses filiales, ainsi qu'aux moteurs John Deere remotorisés quelle que soit leur application. Ci-dessous figure la garantie d'origine applicable au moteur livré à l'acheteur au détail à compter du 1er mai 2010. Des informations sur la garantie et l'entretien au titre de la garantie figurent également ci-dessous.

NOTE: "John Deere" désigne John Deere Power Systems pour les utilisateurs aux États-Unis, John Deere Canada ULC pour les utilisateurs au Canada et Deere & Company et ses filiales responsables de la promotion du matériel John Deere dans les autres pays.

Enregistrer rapidement le moteur en ligne sur <https://warrantyregistration.deere.com/WarrantyReg/web/WarrantyReg>.

Lorsqu'un entretien au titre de la garantie est nécessaire

Le concessionnaire le plus proche dispose de pièces d'origine et d'un personnel qualifié et équipé en cas de besoin. Si le respect du livret d'entretien fourni avec le moteur/la machine ne permet pas de résoudre un problème du moteur, contacter le concessionnaire-réparateur John Deere le plus proche. Une liste des concessionnaires-réparateurs agréés est disponible sur: <https://www.deere.com/ouhttps://www.deere.ca/> (cliquer sur "Trouver un concessionnaire").

NOTE: Pour demander un entretien au titre de la garantie, l'acquéreur doit être en mesure de prouver que le moteur est encore sous garantie.

Les informations suivantes sont toujours requises: Numéro de série du moteur, date de livraison, propriétaire du moteur, nom et coordonnées du concessionnaire et de l'interlocuteur spécifique contacté, date de la prise de contact, nature du problème du moteur et conclusion de la prise de contact avec le concessionnaire-réparateur.

Dans la mesure où il appartient au concessionnaire contacté de procéder à l'entretien demandé, il est toujours utile d'entretenir une relation cordiale avec le concessionnaire dès le départ.

Déclaration de confidentialité

Le respect de la confidentialité est important pour John Deere. Nous collectons, utilisons et transmettons les informations personnelles en respectant les règles de confidentialité John Deere. Par exemple, nous collectons, utilisons et communiquons les informations personnelles à des tiers afin de proposer des produits et services correspondants aux demandes de nos clients, pour

communiquer avec eux (par exemple dans le cadre de la garantie ou de programmes d'amélioration PIP), pour répondre aux exigences légales en matière de sécurité ainsi qu'à des fins de marketing et promotionnelles. Il est également possible que nous sollicitons l'une de nos sociétés affiliées, l'un de nos concessionnaires ou de nos partenaires commerciaux afin qu'ils effectuent des tâches impliquant des informations personnelles. Pour plus de détails sur les droits de confidentialité et pour obtenir une copie de la Déclaration de confidentialité John Deere, rendez-vous sur notre site Web à <https://www.deere.com/ouhttps://www.deere.ca/>.

Période de garantie

Sauf disposition écrite contraire, John Deere fournit la garantie suivante au premier acheteur au détail et à tous les acheteurs suivants (si la revente est effectuée avant expiration de la garantie applicable) pour chaque moteur non routier John Deere neuf vendu comme pièce d'un produit fabriqué par une société autre que John Deere ou ses sociétés affiliées et sur chaque moteur John Deere utilisé pour la remise en service d'une application non routière:

- 12 mois, nombre d'heures de service illimité ou
- 24 mois et moins de 2000 heures d'utilisation cumulées

NOTE: En l'absence de compteur d'heures de service en état de fonctionnement, les heures de service seront évaluées sur une base de 12 heures par jour.

Couverture de la garantie

Toutes les pièces ainsi que tous les composants moteur garantis par John Deere et livrés à l'acheteur avec un défaut de matériau et/ou de fabrication seront réparés ou remplacés, à la discrétion de John Deere, sans frais de pièces ou de main-d'œuvre. Ceci comprend un coût raisonnable de pose et dépose des pièces ou composants hors moteur de l'équipement sur lequel le moteur est installé et, si nécessaire, un coût raisonnable de pose et dépose du moteur, si le défaut est apparu dans la période de garantie calculée à partir de la date de livraison au premier acheteur au détail.

Garantie Émissions

La garantie Émission est évoquée dans le livret d'entretien fourni avec le moteur/la machine.

Obtention du service de garantie

Le service de garantie doit être effectué dans un centre local d'entretien moteur John Deere avant expiration de la garantie. Sont considérés comme centres d'entretien John Deere agréés les distributeurs de moteurs John Deere, les concessionnaires réparateurs de moteurs John Deere ou les concessionnaires revendant ou effectuant l'entretien des équipements John Deere équipés du type de moteur couvert par cette garantie. Les centres d'entretien agréés emploient uniquement des pièces ou composants neufs ou réusinés, fournis ou approuvés par John Deere.

Suite, voir page suivante

CM22194,00011A1 -28-21AUG25-1/4

La liste des centres d'entretien agréés peut être obtenue par l'intermédiaire du localisateur de concessionnaires sur www.johndeere.com ou en appelant le 1-800-JDENGINE (800-533-6446).

Pour effectuer une demande de garantie, l'acheteur doit présenter un justificatif attestant de la date de livraison du moteur.

John Deere prend en charge les frais de déplacement des centres d'entretien agréés jusqu'à une certaine hauteur lorsqu'il s'agit d'effectuer des travaux couverts par la garantie sur des applications autres que John Deere dans le cas où un tel déplacement a effectivement été réalisé. Contactez votre concessionnaire réparateur agréé pour connaître le plafond de remboursement des frais de transport. Si les distances parcourues et la durée des déplacements excèdent les plafonds de remboursement fixés par John Deere, la différence sera directement facturée par le centre d'entretien à l'acheteur.

Les centres d'entretien agréés emploient uniquement des pièces ou composants neufs ou réusinés, fournis ou approuvés par John Deere.

NOTE: La liste des centres d'entretien de moteur agréés est disponible sur le site Internet <https://www.deere.com/ou> <https://www.deere.ca/> (cliquer sur "Trouver un concessionnaire").

Pour effectuer une demande d'entretien au titre de la garantie, l'acheteur doit être en mesure de présenter une preuve d'achat attestant de la date de livraison du moteur.

John Deere prend en charge les frais de déplacement des centres d'entretien agréés jusqu'à une certaine hauteur lorsqu'il s'agit d'effectuer des travaux couverts par la garantie sur des applications autres que John Deere dans le cas où un tel déplacement est nécessaire. La limite de ce remboursement à la date de publication est de 400,00 USD (500,00 USD en cas de moteur maritime) ou d'une somme équivalente dans une autre devise. **Si les distances parcourues et la durée des déplacements excèdent les plafonds de remboursement fixés par John Deere, la différence sera directement facturée par le centre d'entretien à l'acheteur.**

Exclusions de garantie

Les obligations de John Deere ne sont pas applicables aux composants et accessoires non fournis ou installés par John Deere ni aux défaillances imputables à ces composants, dans la limite légale autorisée.

Responsabilités de l'acheteur

Coût de l'entretien normal et amortissement.

Nettoyage périodique du filtre à gaz d'échappement diesel.

Conséquences d'une négligence, d'une utilisation inappropriée ou d'un accident impliquant le moteur, ou

encore d'une utilisation, d'une pose ou d'un remisage incorrects de celui-ci.

Conséquences d'un entretien effectué par une personne non autorisée à effectuer les travaux couverts par la garantie, si, selon l'appréciation de John Deere, ces travaux ont eu un impact négatif sur la performance ou la fiabilité du moteur.

Conséquences de toute modification ou altération du moteur non autorisée par John Deere, comme par exemple une modification des circuits d'alimentation en air et en carburant.

Conséquences de l'utilisation de carburants, de lubrifiants ou de liquide de refroidissement non conformes aux valeurs prescrites ainsi qu'aux exigences indiquées dans le livret d'entretien.

Suites d'un défaut d'entretien sur le circuit de refroidissement se manifestant par une cavitation au niveau de la chemise ou du bloc (formation de piqûres, érosion, électrolyse).

Primes d'heures supplémentaires lorsque ces heures ont été demandées par l'acheteur.

Coûts de transport du moteur ou de l'équipement dans lequel il est installé, vers ou depuis le lieu où le service de garantie est effectué, s'ils sont supérieurs au montant maximum autorisé pour le centre d'entretien où le service de garantie est effectué.

Coûts occasionnés pour accéder au moteur, par ex. franchissement d'obstacles physiques comme des cloisons, clôtures, planchers, plateformes ou structures similaires empêchant l'accès au moteur, coûts de location de matériel type grue ou similaire, construction de rampes, de structures de levage ou de protection pour la dépose et la repose du moteur.

Frais annexes de déplacement, y compris les repas, l'hébergement et autres frais semblables.

Frais du centre d'entretien survenus pour résoudre ou tenter de résoudre des problèmes non couverts par la garantie.

Réparations effectuées par un tiers autre qu'un concessionnaire réparateur de moteurs agréé par John Deere, sauf exigence légale.

Frais du concessionnaire pour la mise en route et le contrôle initial du moteur, considérés comme inutiles par John Deere quand les instructions de fonctionnement et d'entretien fournies avec le moteur sont respectées.

Frais d'interprétariat ou de traduction.

Nettoyage périodique du filtre à gaz d'échappement diesel.

John Deere ne prend pas en charge les frais de nettoyage des filtres à gaz d'échappement ou des filtres à particules, sauf si:

- La nécessité du nettoyage résulte d'une défaillance d'une pièce couverte par la garantie produit standard ou la garantie prolongée du moteur; ou si
- le moteur se situe en Californie et que le nettoyage doit être effectué en raison d'une défaillance couverte par la réglementation antipollution carbone (CARB) en vigueur.

Aucune représentation ou garantie implicite

Lorsque la loi l'autorise, ni John Deere ni aucune société qui lui est affiliée ne fournit de garantie, de représentation ou de promesse, expresses ou implicites, orales ou écrites, relatives à la qualité ou à la performance, ou encore à l'absence de défaillance sur le moteur, autres que celles décrites ci-dessus et NE FORMULE AUCUNE GARANTIE, IMPLICITE OU CONDITION DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'ADAPTABILITÉ, sauf disposition contraire du Code de commerce uniforme des États-Unis ou requise par la législation commerciale. Cette exclusion inclut les termes fondamentaux. En aucun cas un revendeur de moteurs ou un concessionnaire réparateur de moteurs John Deere, un concessionnaire d'équipement John Deere ou toute autre société affiliée à John Deere ne pourra être tenu(e) responsable de blessures ou de dommages accessoires ou consécutifs, incluant, mais sans s'y limiter, les cas suivants: manque à gagner, perte de récoltes, location de matériel de remplacement ou toute autre perte de nature commerciale, dommages subis par l'équipement sur lequel le moteur est installé ou subis par l'acheteur et qui résultent de la violation des termes fondamentaux ou du contrat, sauf si ces blessures ou dommages sont le résultat de négligences graves ou d'actes intentionnels des parties susmentionnées.

Limitation des recours

Les recours énoncés dans cette garantie représentent les recours exclusifs de l'acheteur en ce qui concerne la performance des moteurs neufs John Deere ou les violations des garanties ou des termes et conditions s'y rapportant. Dans le cas où la garantie exposée ci-dessus ne règle pas les problèmes de performance dus à un défaut de matériau ou de fabrication, le seul recours de l'acheteur se limite au paiement par John Deere des dommages réels jusqu'à un montant n'excédant pas le prix déprécié du produit.

Absence de garantie par le vendeur

Aucune personne, physique ou morale, autre que John Deere, qui vend le moteur ou le produit sur lequel le moteur a été installé, ne peut proposer sa propre garantie sur un moteur quelconque garanti par John Deere, sauf elle fournit un certificat de garantie séparé écrit, garantissant spécifiquement le moteur, John Deere étant dans ce cas dégagé de ses responsabilités envers le client. Les fabricants des produits d'origine, les revendeurs de moteurs ou d'équipement, les concessionnaires moteur ou équipement ainsi que toute autre personne morale ou physique ne sont investis d'aucune autorité pour

représenter ou faire une promesse quelconque au nom de John Deere ou pour modifier les conditions et limitations de la présente garantie de quelque manière que ce soit.

Garantie des pièces de rechange

Les pièces John Deere et John Deere Reman (à l'exclusion des moteurs de rechange) installés pendant un entretien au titre de la garantie sont garantis pour la durée de garantie restante du moteur ou pour la durée de garantie applicable à la pièce de rechange installée, selon la durée la plus longue. En cas de remplacement d'un moteur défectueux sous garantie par un moteur neuf ou remis à neuf, le nouveau moteur est garanti pendant une durée de 90 jours ou pendant le restant de la période de garantie du moteur initial, selon la durée la plus longue.

Transfert de garantie

Le restant de la garantie initiale du moteur et du système de contrôle des émissions peut être transféré à l'acquéreur suivant du moteur. Utiliser la carte de Transfert de garantie du moteur pour signaler le transfert à John Deere. Si une carte n'est pas disponible, contacter le concessionnaire ou simplement envoyer les informations suivantes à JDPS Warranty Administration à l'adresse Diesel-US@JohnDeere.com.

1. Le numéro de série du moteur complet à 13 caractères.
2. Le nom et l'adresse postale de l'acheteur d'origine.
3. La date de livraison à l'acheteur d'origine.
4. Les heures au moment du transfert.
5. La date du transfert au nouveau propriétaire.
6. Nom et adresse postale du nouveau propriétaire.
7. Comment le moteur/la transmission est utilisé(e), c'est à dire, quel équipement il (elle) alimente, par fabricant et modèle.
8. Quel équipement il (elle) alimente, par fabricant et modèle.

Extension de garantie

Une extension de garantie peut être acquise pour la plupart des moteurs dans de nombreux pays. Plus d'informations sont disponibles auprès des distributeurs de moteurs et des concessionnaires d'équipement John Deere, ainsi que des concessionnaires de fabricants utilisant des moteurs John Deere dans leurs produits. Il est également possible de contacter directement John Deere par fax au 1-309-749-0816 (États-Unis) ou au 33.2.38.84.62.66. (Europe).

Garantie du contrôle des émissions

La garantie du système de contrôle des émissions figure dans le livret d'entretien fourni avec le moteur/la machine. **(Avertissement: dans certains pays, la législation prévoit de lourdes pénalités en cas de non respect des niveaux d'émissions.)** Il est également possible de contacter directement John Deere par fax au 1-309-749-0816 (États-Unis) ou au 33.2.38.84.62.66. (Europe).

Garantie obligatoire selon la réglementation locale

Toute garantie imposée par la réglementation locale est fournie par le vendeur.

Codes d'option (configuration lors de la fabrication du moteur)

Lorsque des pièces de rechanges pour le moteur sont nécessaires, le concessionnaire-réparateur John Deere agréé a besoin de connaître le "code d'option" du moteur. L'autocollant mentionnait le code d'option apposé sur le cache-culbuteurs du moteur risque de s'effacer avec le temps. Noter les codes à quatre chiffres lorsque le moteur est encore neuf et stocker le présent livret à un endroit facilement accessible en cas de besoin pour des commandes de pièces et un entretien rapides et précis. Voir Codes d'option du moteur, section 01.

En cas de question relative à un code d'option du moteur, noter le numéro de série du moteur et appeler le 1-800-JDENGINE depuis les États-Unis ou le Canada, envoyer un fax au 1-309-749-0816 (États-Unis) ou envoyer un e-mail à diesel-us@johndeere.com à l'attention du service Garantie (Warranty Administration). En Europe, envoyer un fax au 33.2.38.84.62.66 ou envoyer un e-mail à saranservice@johndeere.com.

Enregistrement du moteur pour la validation de la garantie

Il est indispensable de compléter et renvoyer le Formulaire d'enregistrement pour la validation de la

garantie (page à découper dans le livret). John Deere n'effectuera aucun entretien au titre de la garantie sur un moteur sous garantie si ledit moteur n'est pas enregistré. De plus, l'enregistrement du moteur permet au concessionnaire-réparateur de s'assurer que le moteur est sous garantie.

Le moyen le plus facile d'enregistrer le moteur est sur Internet. Aller à <https://www.johndeere.com/enginewarranty>. Utiliser la fiche du livret pour noter les informations nécessaires à l'enregistrement de la garantie.

NOTE: Les informations fournies sur le formulaire doivent être lisibles !

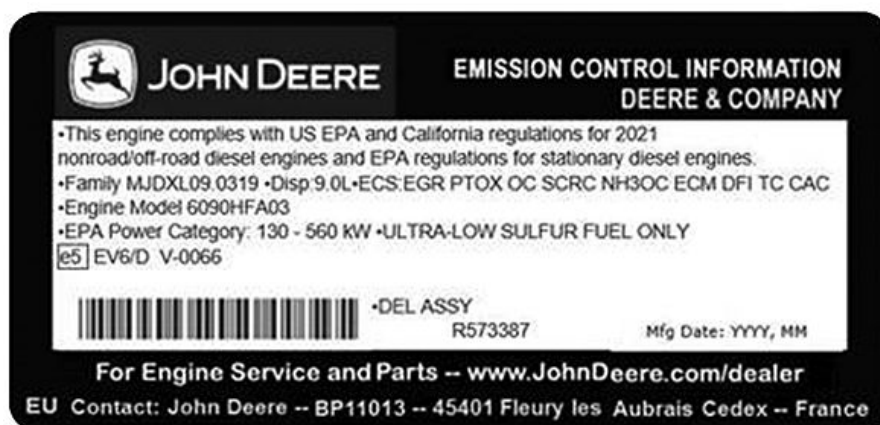
Envoyer de préférence une version imprimée; une version manuelle est acceptable, sous réserve qu'elle soit lisible. Écrire en majuscules et utiliser l'alphabet romain. Exemple: 1, 2, 3, 4 et A, B, C, D.

Compléter toutes les informations requises. La plupart d'entre elles entrent dans la composition de rapports, y compris ceux requis par l'administration nationale.

Le numéro de téléphone ou l'adresse e-mail de l'acquéreur permet à John Deere de la contacter en cas de problèmes d'enregistrement. L'acquéreur doit dater et signer le formulaire.

CM22194,00011A1 -28-21AUG25-4/4

Autocollant de certification du système de contrôle des émissions



Autocollant de certification du système de contrôle des émissions

⚠ ATTENTION: Il est possible que la réglementation locale prévoit de sévères sanctions de l'utilisateur ou du concessionnaire s'il s'avère que celui-ci a modifié le système de contrôle des émissions.

La garantie relative au contrôle des émissions s'applique aux moteurs commercialisés par John Deere qui ont été certifiés par l'Environmental Protection Agency (EPA) (organisme de réglementation de l'environnement aux États-Unis) et/ou le California Air Resources Board (CARB) (organisme de réglementation de l'environnement en Californie), utilisés aux États-Unis et au Canada pour les équipements non routiers. La présence d'un autocollant de certification du système de contrôle des émissions similaire à celui illustré ci-dessus signifie que le moteur a été certifié par l'EPA et/ou le CARB. Les garanties de l'EPA et du CARB ne s'appliquent qu'aux moteurs neufs munis de l'autocollant de certification apposé sur le moteur et vendus comme décrit ci-dessus dans ces régions. La présence d'un numéro EU signifie que le moteur a été certifié par les pays de l'Union européenne suivant la réglementation européenne 2016/1628 et la législation complémentaire. Les garanties relatives au contrôle des émissions de l'EPA et/ou du CARB ne s'appliquent pas aux pays de l'Union européenne.

L'autocollant d'émissions a une année réglementaire applicable de l'EPA et/ou du CARB des États-Unis. L'année réglementaire détermine quelle déclaration de garantie s'applique au moteur. Voir sous Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions non routières de l'EPA—Allumage par compression et Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions non routières du CARB—Allumage par compression. Pour consulter d'autres déclarations de garantie de l'année de régulation, aller sur www.JohnDeere.com ou contacter le concessionnaire John Deere le plus proche pour obtenir de l'aide.

Lois relatives au(x) système(s) de contrôle des émissions

L'EPA et le California ARB des États-Unis interdisent la dépose ou la mise hors service de tout dispositif ou élément de conception installé sur ou dans les moteurs/l'équipement conformément aux réglementations applicables relatives aux émissions, avant ou après la vente et la livraison des moteurs/de l'équipement à l'acheteur final.

DX,EMISSIONS,LABEL -28-05FEB21-1/1

RG33429 —UN—04FEB21

Déclaration de garantie du système antipollution hors route (EPA)—Allumage par compression

DXLOGOV1 —UN—28APR09



JOHN DEERE

DÉCLARATION DE GARANTIE DU SYSTÈME ANTIPOLLUTION POUR LES ÉTATS-UNIS ET LE CANADA DROITS ET OBLIGATIONS AUX TERMES DE LA GARANTIE

Pour déterminer si le moteur John Deere est couvert par les garanties supplémentaires indiquées ci-dessous, voir l'étiquette présentant l'information sur le système antipollution apposée sur celui-ci. Si le moteur est utilisé aux États-Unis ou au Canada et que l'étiquette indique: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines" ou "This engine conforms to US EPA nonroad compression-ignition emission regulations", consulter la "Déclaration de garantie du système antipollution pour les États-Unis et le Canada". Si le moteur est utilisé en Californie et que l'étiquette indique: "This engine complies with US EPA and CARB regulations for nonroad diesel engines" ou "This engine conforms to US EPA and California nonroad compression-ignition emission regulations", consulter également la "Déclaration de garantie du système antipollution pour la Californie".

Les garanties énoncées dans le certificat concernent uniquement les pièces et composants du moteur relatifs aux émissions. La garantie complète du moteur, moins les pièces et composants relatifs aux émissions, est offerte séparément. Pour toute question concernant les droits et responsabilités aux termes de la garantie, contacter John Deere au 1-319-292-5400.

RESPONSABILITÉ AU TITRE DE LA GARANTIE DE JOHN DEERE

John Deere garantit à l'acheteur et à tous les utilisateurs suivants que le présent moteur diesel non routier, y compris toutes les pièces de son système antipollution, a été conçu, construit et équipé de façon à être conforme au moment de sa vente à la section 213 de la Clean Air Act et qu'il est exempt de vices de matériaux et de fabrication qui le rendraient non conforme aux normes de l'Agence de protection de l'environnement américaine pour une durée de cinq ans à compter de la date de mise en service du moteur ou de 3000 heures de service, selon le premier terme atteint.

S'il s'agit d'une condition couverte par la garantie, John Deere réparera ou remplacera, à son choix, toute pièce ou tout composant ayant un vice de matériaux ou de fabrication qui provoquerait une augmentation des émissions polluantes du moteur au cours de la période de garantie indiquée. Cette réparation ou ce remplacement se fera sans frais; diagnostic et remise en état/remplacement des pièces du système antipollution inclus. La couverture de garantie est assujettie aux limitations et aux exclusions indiquées dans les présentes. Les composants relatifs aux émissions comprennent les pièces du moteur se rapportant aux systèmes et équipements suivants:

Système d'admission d'air

Circuit d'alimentation

Système d'allumage

Systèmes de recirculation des gaz d'échappement

Dispositifs de post-traitement

Soupapes de ventilation du carter d'embellage

Capteurs

Contrôleurs électroniques du moteur

EXCLUSIONS À LA GARANTIE DU SYSTÈME ANTIPOLLUTION

John Deere peut refuser toute réclamation au titre de la garantie pour toute défaillance ou dysfonctionnement résultant:

- Du non-respect des exigences en matière d'entretien stipulées dans le livret d'entretien
- D'une utilisation du moteur/de l'équipement non conforme à l'usage prévu
- D'un abus, d'une négligence, d'un entretien incorrect ou de modifications non autorisées
- D'accidents pour lesquels John Deere n'est pas responsable ou de cas de force majeure

Le moteur diesel non routier est conçu pour fonctionner avec du gazole, comme spécifié dans la section Ingrédients du livret d'entretien. L'utilisation de tout autre carburant pouvant nuire au système antipollution du moteur/de l'équipement n'est pas autorisée.

Dans les limites prévues par la loi, John Deere n'est pas responsable de dommages subis par les autres composants du moteur suite à la défaillance d'une pièce soumise au contrôle des émissions, à moins que ces composants ne soient autrement couverts par la garantie standard.

CETTE GARANTIE REMPLACE EXPRESSÉMENT TOUTE AUTRE GARANTIE, FORMELLE OU IMPLICITE, Y COMPRIS TOUTE GARANTIE DE COMMERCIALISATION OU D'ADAPTATION À UN BUT PARTICULIER. LES RÉPARATIONS COUVERTES PAR CETTE GARANTIE SONT LIMITÉES À LA FOURNITURE DES MATÉRIAUX ET SERVICES INDICUÉS DANS LE PRÉSENT DOCUMENT. SI CELA EST AUTORISÉ PAR LA LOI, JOHN DEERE ET AUCUN DISTRIBUTEUR, CONCESSIONNAIRE OU CENTRE DE RÉPARATION DU MOTEUR AUTORISÉ JOHN DEERE NE SERONT EN AUCUN CAS RESPONSABLES DES DOMMAGES ACCESSOIRES OU CONSÉCUTIFS.

Emission_CI_EPA (18Dec09)

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,EPA -28-12DEC12-1/2



JOHN DEERE

U.S. AND CANADA EMISSION CONTROL WARRANTY STATEMENT YOUR WARRANTY RIGHTS AND OBLIGATIONS

To determine if the John Deere engine qualifies for the additional warranties set forth below, look for the "Emissions Control Information" label located on the engine. If the engine is operated in the United States or Canada and the Emissions Control information label states: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines", or "This engine conforms to US EPA nonroad compression-ignition regulations", refer to the "U.S. and Canada Emission Control Warranty Statement." If the engine is operated in California, and the label states: "This engine complies with US EPA and CARB regulations for nonroad diesel engines", or "This engine conforms to US EPA and California nonroad compression-ignition emission regulations", also refer to the "California Emission Control Warranty Statement."

Warranties stated on this certificate refer only to emissions-related parts and components of your engine. The complete engine warranty, less emissions-related parts and components, is provided separately. If you have any questions about your warranty rights and responsibilities, you should contact John Deere at 1-319-292-5400.

JOHN DEERE'S WARRANTY RESPONSIBILITY

John Deere warrants to the ultimate purchaser and each subsequent purchaser that this off-road diesel engine including all parts of its emission-control system was designed, built and equipped so as to conform at the time of the sale with Section 213 of the Clean Air Act and is free from defects in materials and workmanship which would cause the engine to fail to conform with applicable US EPA regulations for a period of five years from the date the engine is placed into service or 3,000 hours of operation, whichever first occurs.

Where a warrantable condition exists, John Deere will repair or replace, as it elects, any part or component with a defect in materials or workmanship that would increase the engine's emissions of any regulated pollutant within the stated warranty period at no cost to you, including expenses related to diagnosing and repairing or replacing emission-related parts. Warranty coverage is subject to the limitations and exclusions set forth herein. Emission-related components include engine parts developed to control emissions related to the following:

Air-Induction System
Fuel System
Ignition System
Exhaust Gas Recirculation Systems

Aftertreatment Devices
Crankcase Ventilation Valves
Sensors
Engine Electronic Control Units

EMISSION WARRANTY EXCLUSIONS

John Deere may deny warranty claims for malfunctions or failures caused by:

- Non-performance of maintenance requirements listed in the Operator's Manual
- The use of the engine/equipment in a manner for which it was not designed
- Abuse, neglect, improper maintenance or unapproved modifications or alterations
- Accidents for which it does not have responsibility or by acts of God

The off-road diesel engine is designed to operate on diesel fuel as specified in the Fuels, Lubricants and Coolants section in the Operators Manual. Use of any other fuel can harm the emissions control system of the engine/equipment and is not approved for use.

To the extent permitted by law John Deere is not liable for damage to other engine components caused by a failure of an emission-related part, unless otherwise covered by standard warranty.

THIS WARRANTY IS EXPRESSLY IN LIEU OF ANY OTHER WARRANTIES, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE. REMEDIES UNDER THIS WARRANTY ARE LIMITED TO THE PROVISIONS OF MATERIAL AND SERVICES AS SPECIFIED HEREIN. WHERE PERMITTED BY LAW, NEITHER JOHN DEERE NOR ANY AUTHORIZED JOHN DEERE ENGINE DISTRIBUTOR, DEALER, OR REPAIR FACILITY OR ANY COMPANY AFFILIATED WITH JOHN DEERE WILL BE LIABLE FOR INCIDENTAL OR CONSEQUENTIAL DAMAGES.

Emission_CI_EPA (18Dec09)

DX,EMISSIONS,EPA -28-12DEC12-2/2

TS1721 —UN—15JUL13

Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions non routières du CARB—Allumage par compression

Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions pour la période 2019 à 2021

DXLOGOV1 —UN—28APR09



JOHN DEERE

DÉCLARATION DE GARANTIE RELATIVE AU CONTRÔLE DES ÉMISSIONS EN CALIFORNIE DROITS ET OBLIGATIONS DANS LE CADRE DE LA GARANTIE

Pour savoir si le moteur John Deere est couvert par les garanties supplémentaires définies ci-après, consulter l'autocollant "Informations sur le contrôle des émissions" qui se trouve sur le moteur. Si le moteur est utilisé aux États-Unis ou au Canada et que l'autocollant relatif au moteur indique: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines" ("Ce moteur est conforme à la réglementation de l'EPA des États-Unis relative aux moteurs diesel non routiers et fixes") ou "This engine complies with US EPA regulations for stationary emergency diesel engines" ("Ce moteur est conforme à la réglementation de l'EPA des États-Unis relative aux moteurs diesel de secours fixes"), se reporter à la "Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions aux États-Unis et au Canada". Si le moteur est utilisé en Californie et que l'autocollant relatif au moteur indique: "This engine complies with US EPA and CARB regulations for nonroad diesel engines" ("Ce moteur est conforme aux réglementations de l'EPA et du CARB des États-Unis relatives aux moteurs diesel non routiers"), consulter également la "Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions en Californie".

Les garanties énoncées dans ce certificat portent uniquement sur les pièces et composants du moteur associés aux émissions. La garantie complète du moteur, sans les pièces et composants associés aux émissions, est fournie séparément. En cas de questions sur les droits et responsabilités dans le cadre de la garantie, contacter John Deere au 1-319-292-5400.

DÉCLARATION DE GARANTIE DU CONTRÔLE DES ÉMISSIONS EN CALIFORNIE:

Le CARB (California Air Resources Board) est heureux de vous expliquer la garantie relative au système de contrôle des émissions des moteurs diesel non routiers pour la période 2019 à 2021. En Californie, les moteurs non routiers neufs doivent être conçus, construits et équipés de façon à être conformes aux normes antibrouillard de pollution strictes de cet état. John Deere doit garantir le système de contrôle des émissions du moteur pour les durées indiquées ci-après à condition qu'il n'y ait eu ni utilisation abusive, ni négligence ou entretien incorrect du moteur.

Le système de contrôle des émissions peut inclure des pièces telles que le circuit d'injection de carburant et le circuit d'admission. Les flexibles, courroies, connecteurs et autres ensembles associés aux émissions peuvent également être inclus.

John Deere garantit à l'acheteur final et à tous les acheteurs subséquents que le présent moteur diesel non routier a été conçu, construit et équipé de façon à être conforme lors de sa mise en vente à toutes les réglementations applicables adoptées par le CARB et qu'il est exempt de vices de matériaux et de fabrication qui provoqueraient la défaillance d'une pièce garantie identique à tous les égards à la pièce décrite dans la demande de certification de John Deere valide pour une durée de cinq ans à compter de la date de livraison à l'acheteur final ou de 3 000 heures de service, selon le premier terme atteint pour tous les moteurs de 19 kW ou plus. En l'absence d'appareil de mesure de la durée d'utilisation, le moteur sera garanti cinq ans.

EXCLUSIONS DE GARANTIE SUR LES ÉMISSIONS:

John Deere peut refuser les demandes de garantie faisant suite à une panne causée par l'utilisation d'une pièce rapportée ou modifiée qui n'a pas été exemptée par le CARB. Une pièce modifiée est une pièce détachée qui a pour but de remplacer une pièce originale associée aux émissions mais qui, dans son fonctionnement et pour l'essentiel, n'est pas identique et affecte les émissions d'une manière ou d'une autre. Une pièce rapportée est une pièce détachée qui n'est ni une pièce modifiée, ni une pièce de rechange.

En aucun cas John Deere, ni aucun distributeur, concessionnaire ou réparateur de moteurs agréé, ni encore aucune société affiliée à John Deere, ne pourront être tenus pour responsables de dommages accessoires ou consécutifs.

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-1/8

RESPONSABILITÉ DE JOHN DEERE DANS LE CADRE DE LA GARANTIE:

Si une condition couverte par la garantie se présente, John Deere s'engage à remettre en état ou à remplacer, à son choix, le moteur diesel non routier gratuitement, diagnostic, pièces et main-d'œuvre compris. La couverture de la garantie est assujettie aux limites et exclusions prévues aux présentes. Le moteur diesel non routier est couvert par la garantie pour une durée de cinq ans à compter de la date de livraison à l'acheteur final ou toutes les 3 000 heures de service, selon le premier terme atteint. Les pièces suivantes sont associées aux émissions:

Circuit d'admission d'air	Autocollants de contrôle des émissions	Contrôles avancés des oxydes d'azote (NOx)
- Collecteur d'admission - Turbocompresseur - Refroidisseur d'air de suralimentation	Contrôle des particules	Absorbeurs et catalyseurs de NOx
Circuit de dosage du carburant	- Tout appareil utilisé pour recueillir les émissions de particules - Tout appareil utilisé dans la régénération du système de collecte - Enveloppes et collecteurs - Limiteurs de dégagement de fumée	Systèmes SCR et conteneurs/systèmes de distribution d'urée
Recirculation des gaz d'échappement	Système de recyclage des gaz de carter (PCV)	Divers éléments utilisés dans les systèmes ci-dessus
Soupape EGR	- Distributeur PCV - Bouchon de remplissage d'huile	Contrôleurs électroniques, capteurs, actionneurs, faisceaux de câblage, flexibles, connecteurs, colliers, raccords, joint, boulonnerie de montage
Catalyseur ou circuits de réacteur thermique		
- Convertisseur catalytique - Collecteur d'échappement		

Toute pièce associée aux émissions sous garantie et dont le remplacement au titre de l'entretien requis est prévu, est garantie par John Deere pour la période précédant le premier remplacement prévu de cette pièce. Toute pièce associée aux émissions sous garantie et dont le remplacement au titre de l'entretien requis n'est pas prévu, ou qui doit seulement être inspectée régulièrement, est garantie par John Deere pendant la période de garantie indiquée.

RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE DANS LE CADRE DE LA GARANTIE:

Le propriétaire d'un moteur diesel non routier est responsable de l'exécution de l'entretien requis stipulé dans le livret d'entretien. John Deere recommande au propriétaire de conserver tous les reçus relatifs à l'entretien du moteur diesel non routier, mais John Deere ne peut pas déclinier la garantie uniquement parce que les reçus sont manquants ou que le propriétaire ne s'est pas assuré que toutes les opérations périodiques d'entretien ont été réalisées. Toutefois, le propriétaire du moteur diesel non routier doit savoir que John Deere peut refuser la couverture de la garantie si ce moteur ou une pièce s'avère défectueux en raison d'une utilisation abusive, de négligences, d'un entretien incorrect ou de modifications non approuvées.

Le moteur diesel non routier est conçu pour fonctionner au gazole, comme indiqué dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement du livret d'entretien. Si un autre carburant est utilisé, le moteur risque de ne plus fonctionner conformément aux exigences en vigueur en matière d'émissions.

Le propriétaire est tenu d'enclencher le processus de garantie et doit présenter la machine au concessionnaire John Deere le plus proche dès qu'un problème est décelé. Les remises en état sous garantie doivent être effectuées par le concessionnaire John Deere agréé aussi vite que possible.

La réglementation relative aux émissions impose au client de présenter l'unité à un concessionnaire agréé chargé de l'entretien lorsqu'une réparation sous garantie est nécessaire. En conséquence, John Deere NE PEUT être tenu pour responsable des frais de transport ou de kilométrage en cas de visites liées au service de garantie relative aux émissions.

Emission_CI_CARB (01Feb17)

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-2/8

Emissions Control Warranty Statement 2019 through 2021

DXLOGOV1 —UN—28APR09

**JOHN DEERE****CALIFORNIA EMISSIONS CONTROL WARRANTY STATEMENT
YOUR WARRANTY RIGHTS AND OBLIGATIONS**

To determine if the John Deere engine qualifies for the additional warranties set forth below, look for the "Emission Control Information" label located on the engine. If the engine is operated in the United States or Canada and the engine label states: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines", or "This engine complies with US EPA regulations for stationary emergency diesel engines", refer to the "U.S. and Canada Emission Control Warranty Statement." If the engine is operated in California, and the engine label states: "This engine complies with US EPA and CARB regulations for nonroad diesel engines" also refer to the "California Emissions Control Warranty Statement."

Warranties stated on this certificate refer only to emissions-related parts and components of your engine. The complete engine warranty, less emission-related parts and components, is provided separately. If you have any questions about your warranty rights and responsibilities, you should contact John Deere at 1-319-292-5400.

CALIFORNIA EMISSIONS CONTROL WARRANTY STATEMENT:

The California Air Resources Board (CARB) is pleased to explain the emission-control system warranty on 2019 through 2021 off-road diesel engines. In California, new off-road engines must be designed, built and equipped to meet the State's stringent anti-smog standards. John Deere must warrant the emission control system on your engine for the periods of time listed below provided there has been no abuse, neglect or improper maintenance of your engine.

Your emission control system may include parts such as the fuel injection system and the air induction system. Also included may be hoses, belts, connectors and other emission-related assemblies.

John Deere warrants to the ultimate purchaser and each subsequent purchaser that this off-road diesel engine was designed, built, and equipped so as to conform at the time of sale with all applicable regulations adopted by CARB and is free from defects in materials and workmanship which would cause the failure of a warranted part to be identical in all material respects to the part as described in John Deere's application for certification for a period of five years from the date the engine is delivered to an ultimate purchaser or 3,000 hours of operation, whichever occurs first for all engines rated at 19 kW and greater. In the absence of a device to measure hours of use, the engine shall be warranted for a period of five years.

EMISSIONS WARRANTY EXCLUSIONS:

John Deere may deny warranty claims for failures caused by the use of an add-on or modified part which has not been exempted by the CARB. A modified part is an aftermarket part intended to replace an original emission-related part which is not functionally identical in all respects and which in any way affects emissions. An add-on part is any aftermarket part which is not a modified part or a replacement part.

In no event will John Deere, any authorized engine distributor, dealer, or repair facility, or any company affiliated with John Deere be liable for incidental or consequential damage.

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-3/8

RG29280 —UN—02FEB17

JOHN DEERE'S WARRANTY RESPONSIBILITY:

Where a warrantable condition exists, John Deere will repair or replace, as it elects, your off-road diesel engine at no cost to you, including diagnosis, parts or labor. Warranty coverage is subject to the limitations and exclusions set forth herein. The off-road diesel engine is warranted for a period of five years from the date the engine is delivered to an ultimate purchaser or 3,000 hours of operation, whichever occurs first. The following are emissions-related parts:

Air Induction System	Emission control labels	Advanced Oxides of Nitrogen (NOx) Controls
• Intake manifold • Turbocharger • Charge air cooler	Particulate Controls	• NOx absorbers and catalysts
Fuel Metering system	• Any device used to capture particulate emissions • Any device used in the regeneration of the capturing system • Enclosures and manifolding • Smoke Puff Limiters	SCR systems and urea containers/dispensing systems
Exhaust Gas Recirculation	Positive Crankcase Ventilation (PCV) System	Miscellaneous Items used in Above Systems
• EGR valve	• PCV valve • Oil filler cap	• Electronic control units, sensors, actuators, wiring harnesses, hoses, connectors, clamps, fittings, gasket, mounting hardware
Catalyst or Thermal Reactor Systems		
• Catalytic converter • Exhaust manifold		

Any warranted emissions-related part scheduled for replacement as required maintenance is warranted by John Deere for the period of time prior to the first scheduled replacement point for the part. Any warranted emissions-related part not scheduled for replacement as required maintenance or scheduled only for regular inspection is warranted by John Deere for the stated warranty period.

OWNER'S WARRANTY RESPONSIBILITIES:

As the off-road diesel engine owner you are responsible for the performance of the required maintenance listed in your Operator's Manual. John Deere recommends that the owner retain all receipts covering maintenance on the off-road diesel engine, but John Deere cannot deny warranty solely for the lack of receipts or for the owner's failure to ensure the performance of all scheduled maintenance. However, as the off-road diesel engine owner, you should be aware that John Deere may deny you warranty coverage if your off-road diesel engine or a part has failed due to abuse, neglect, improper maintenance or unapproved modifications.

The off-road diesel engine is designed to operate on diesel fuel as specified in the Fuels, Lubricants and Coolants section in the Operators Manual. Use of any other fuel may result in the engine no longer operating in compliance with applicable emissions requirements.

The owner is responsible for initiating the warranty process, and should present the machine to the nearest authorized John Deere dealer as soon as a problem is suspected. The warranty repairs should be completed by the authorized John Deere dealer as quickly as possible.

Emissions regulations require the customer to bring the unit to an authorized servicing dealer when warranty service is required. As a result, John Deere is NOT liable for travel or mileage on emissions warranty service calls.

Emission_CI_CARB (01Feb17)

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-4/8

RG29281 —UN—27FEB17

Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions pour la période 2022 à 2024

DXLOGOV1 —UN—28APR09

**JOHN DEERE****DÉCLARATION DE GARANTIE RELATIVE AU CONTRÔLE DES ÉMISSIONS EN CALIFORNIE
DROITS ET OBLIGATIONS DANS LE CADRE DE LA GARANTIE**

Pour savoir si le moteur John Deere est couvert par les garanties supplémentaires définies ci-après, consulter l'autocollant "Informations sur le contrôle des émissions" qui se trouve sur le moteur. Si le moteur est utilisé aux États-Unis ou au Canada et que l'autocollant relatif au moteur indique: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines" ("Ce moteur est conforme à la réglementation de l'EPA des États-Unis relative aux moteurs diesel non routiers et fixes") ou "This engine complies with US EPA regulations for stationary emergency diesel engines" ("Ce moteur est conforme à la réglementation de l'EPA des États-Unis relative aux moteurs diesel de secours fixes"), se reporter à la "Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions aux États-Unis et au Canada". Si le moteur est utilisé en Californie et que l'autocollant relatif au moteur indique: "This engine complies with US EPA and California regulations for nonroad/off-road diesel engines" ("Ce moteur est conforme aux réglementations de l'EPA des États-Unis et de la Californie relatives aux moteurs diesel non routiers"), consulter également la "Déclaration de garantie relative au contrôle des émissions en Californie".

Les garanties énoncées dans ce certificat portent uniquement sur les pièces et composants du moteur associés aux émissions. La garantie complète du moteur, sans les pièces et composants associés aux émissions, est fournie séparément. En cas de questions sur les droits et responsabilités dans le cadre de la garantie, contacter John Deere au 1-319-292-5400.

DÉCLARATION DE GARANTIE DU CONTRÔLE DES ÉMISSIONS EN CALIFORNIE:

Le CARB (California Air Resources Board) est heureux de vous expliquer la garantie relative au système de contrôle des émissions des moteurs diesel non routiers pour la période 2022 à 2024. En Californie, les moteurs non routiers neufs doivent être conçus, construits et équipés de façon à être conformes aux normes antibrouillard de pollution strictes de cet état. John Deere doit garantir le système de contrôle des émissions du moteur pour les durées indiquées ci-après à condition qu'il n'y ait eu ni utilisation abusive, ni négligence ou entretien incorrect du moteur.

Le système de contrôle des émissions peut inclure des pièces telles que le circuit d'injection de carburant et le circuit d'admission. Les flexibles, courroies, connecteurs et autres ensembles associés aux émissions peuvent également être inclus.

John Deere garantit à l'acheteur final et à tous les acheteurs subséquents que ce moteur non routier a été conçu, construit et équipé de façon à être conforme lors de sa mise en vente à toutes les réglementations applicables adoptées par le CARB. John Deere garantit que ce moteur est exempt de vices de matériaux et de fabrication qui provoqueraient la défaillance d'une pièce sous garantie relative aux émissions, identique à tous les égards à la pièce décrite dans la demande de certification de John Deere valide pour une durée de cinq ans à compter de la date de livraison à l'acheteur final ou de 3 000 heures de service, selon le premier terme atteint. Ceci s'applique à tous les moteurs de 19 kW ou plus. En l'absence d'appareil de mesure de la durée d'utilisation, le moteur sera garanti cinq ans.

EXCLUSIONS DE GARANTIE SUR LES ÉMISSIONS:

John Deere peut refuser les demandes de garantie faisant suite à une panne causée par l'utilisation d'une pièce rapportée ou modifiée qui n'a pas été exemptée par le CARB. Une pièce modifiée est une pièce détachée qui a pour but de remplacer une pièce originale associée aux émissions mais qui, dans son fonctionnement et pour l'essentiel, n'est pas identique et affecte les émissions d'une manière ou d'une autre. Une pièce rapportée est une pièce détachée qui n'est ni une pièce modifiée, ni une pièce de rechange.

En aucun cas John Deere, ni aucun distributeur, concessionnaire ou réparateur de moteurs agréé, ni encore aucune société affiliée à John Deere, ne pourront être tenus pour responsables de dommages accessoires ou consécutifs.

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-5/8

RESPONSABILITÉ DE JOHN DEERE DANS LE CADRE DE LA GARANTIE:

Si une condition couverte par la garantie se présente, John Deere s'engage à remettre en état ou à remplacer, à son choix, le moteur diesel non routier gratuitement, diagnostic, pièces et main-d'œuvre compris. La couverture de la garantie est assujettie aux limites et exclusions prévues aux présentes. Le moteur diesel non routier est couvert par la garantie pour une durée de cinq ans à compter de la date de livraison à l'acheteur final ou toutes les 3 000 heures de service, selon le premier terme atteint. Les pièces suivantes sont associées aux émissions:

Circuit d'admission d'air	Autocollants de contrôle des émissions	Contrôles avancés des oxydes d'azote (NOx)
• Collecteur d'admission • Turbocompresseur • Refroidisseur d'air de suralimentation	Contrôle des particules	• Absorbants et catalyseurs de NOx
Circuit de dosage du carburant	• Tout appareil utilisé pour recueillir les émissions de particules • Tout appareil utilisé dans la régénération du système de collecte • Enveloppes et collecteurs • Limiteurs de dégagement de fumée	Systèmes SCR et conteneurs/systèmes de distribution d'urée
Recirculation des gaz d'échappement	Système de recyclage des gaz de carter (PCV)	Divers éléments utilisés dans les systèmes ci-dessus
• Soupape EGR	• Distributeur PCV • Bouchon de remplissage d'huile	• Contrôleurs électroniques, capteurs, actionneurs, faisceaux de câblage, flexibles, connecteurs, colliers, raccords, joint, boulonnerie de montage
Catalyseur ou circuits de réacteur thermique		
• Convertisseur catalytique • Collecteur d'échappement		

Toute pièce associée aux émissions sous garantie et dont le remplacement au titre de l'entretien requis est prévu, est garantie par John Deere pour la période précédant le premier remplacement prévu de cette pièce. Toute pièce associée aux émissions sous garantie et dont le remplacement au titre de l'entretien requis n'est pas prévu, ou qui doit seulement être inspectée régulièrement, est garantie par John Deere pendant la période de garantie indiquée.

RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE DANS LE CADRE DE LA GARANTIE:

Le propriétaire d'un moteur diesel non routier est responsable de l'exécution de l'entretien requis stipulé dans le livret d'entretien. John Deere recommande au propriétaire de conserver tous les reçus relatifs à l'entretien du moteur diesel non routier, mais John Deere ne peut pas déclinier la garantie uniquement parce que les reçus sont manquants ou que le propriétaire ne s'est pas assuré que toutes les opérations périodiques d'entretien ont été réalisées. Toutefois, le propriétaire du moteur diesel non routier doit savoir que John Deere peut refuser la couverture de la garantie si ce moteur ou une pièce s'avère défectueux en raison d'une utilisation abusive, de négligences, d'un entretien incorrect ou de modifications non approuvées.

Le moteur diesel non routier est conçu pour fonctionner au gazole, comme indiqué dans la section Carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement du livret d'entretien. Si un autre carburant est utilisé, le moteur risque de ne plus fonctionner conformément aux exigences en vigueur en matière d'émissions.

Le propriétaire est tenu d'enclencher le processus de garantie et doit présenter la machine au concessionnaire John Deere le plus proche dès qu'un problème est décelé. Les remises en état sous garantie doivent être effectuées par le concessionnaire John Deere agréé aussi vite que possible.

La réglementation relative aux émissions impose au client de présenter l'unité à un concessionnaire agréé chargé de l'entretien lorsqu'une réparation sous garantie est nécessaire. En conséquence, John Deere NE PEUT être tenu pour responsable des frais de transport ou de kilométrage en cas de visites liées au service de garantie relative aux émissions.

Emission_CI_CARB (14Apr20)

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-6/8

Emissions Control Warranty Statement 2022 through 2024

DXLOGOV1 —UN—28APR09

**JOHN DEERE****CALIFORNIA EMISSIONS CONTROL WARRANTY STATEMENT
YOUR WARRANTY RIGHTS AND OBLIGATIONS**

To determine if the John Deere engine qualifies for the additional warranties set forth below, look for the "Emission Control Information" label located on the engine. If the engine is operated in the United States or Canada and the engine label states: "This engine complies with US EPA regulations for nonroad and stationary diesel engines", or "This engine complies with US EPA regulations for stationary emergency diesel engines", refer to the "U.S. and Canada Emission Control Warranty Statement." If the engine is operated in California, and the engine label states: "This engine complies with US EPA and California regulations for nonroad/off-road diesel engines" also refer to the "California Emissions Control Warranty Statement."

Warranties stated on this certificate refer only to emissions-related parts and components of your engine. The complete engine warranty, less emission-related parts and components, is provided separately. If you have any questions about your warranty rights and responsibilities, you should contact John Deere at 1-319-292-5400.

CALIFORNIA EMISSIONS CONTROL WARRANTY STATEMENT:

The California Air Resources Board (CARB) is pleased to explain the emission-control system warranty on 2022 through 2024 off-road diesel engines. In California, new off-road engines must be designed, built and equipped to meet the State's stringent anti-smog standards. John Deere must warrant the emission control system on your engine for the periods of time listed below provided there has been no abuse, neglect or improper maintenance of your engine.

Your emission control system may include parts such as the fuel injection system and the air induction system. Also included may be hoses, belts, connectors and other emission-related assemblies.

John Deere warrants to the ultimate purchaser and each subsequent purchaser that this off-road diesel engine was designed, built, and equipped so as to conform at the time of sale with all applicable regulations adopted by CARB. John Deere warrants that this engine is free from defects in materials and workmanship which would cause the failure of emissions warranted parts to be identical in all material respects to the part as described in John Deere's application for certification for a period of five years from the date the engine is delivered to an ultimate purchaser or 3,000 hours of operation, whichever occurs first. This applies to all engines rated at 19 kW and greater. In the absence of a device to measure hours of use, the engine shall be warranted for a period of five years.

EMISSIONS WARRANTY EXCLUSIONS:

John Deere may deny warranty claims for failures caused by the use of an add-on or modified part which has not been exempted by the CARB. A modified part is an aftermarket part intended to replace an original emission-related part which is not functionally identical in all respects and which in any way affects emissions. An add-on part is any aftermarket part which is not a modified part or a replacement part.

In no event will John Deere, any authorized engine distributor, dealer, or repair facility, or any company affiliated with John Deere be liable for incidental or consequential damage.

Suite, voir page suivante

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-7/8

RG32758 —UN—19AUG20

JOHN DEERE'S WARRANTY RESPONSIBILITY:

Where a warrantable condition exists, John Deere will repair or replace, as it elects, your off-road diesel engine at no cost to you, including diagnosis, parts or labor. Warranty coverage is subject to the limitations and exclusions set forth herein. The off-road diesel engine is warranted for a period of five years from the date the engine is delivered to an ultimate purchaser or 3,000 hours of operation, whichever occurs first. The following are emissions-related parts:

Air Induction System

- Intake manifold
- Turbocharger
- Charge air cooler

Fuel Metering system

- Fuel injection system

Exhaust Gas Recirculation

- EGR valve

Catalyst or Thermal Reactor Systems

- Catalytic converter
- Exhaust manifold

Emission control labels**Particulate Controls**

- Any device used to capture particulate emissions
- Any device used in the regeneration of the capturing system
- Enclosures and manifolding
- Smoke Puff Limiters

Positive Crankcase Ventilation (PCV) System

- PCV valve
- Oil filler cap

Advanced Oxides of Nitrogen (NOx) Controls

- NOx absorbers and catalysts

SCR systems and urea containers/dispensing systems**Miscellaneous Items used in Above Systems**

- Electronic control units, sensors, actuators, wiring harnesses, hoses, connectors, clamps, fittings, gasket, mounting hardware

Any warranted emissions-related part scheduled for replacement as required maintenance is warranted by John Deere for the period of time prior to the first scheduled replacement point for the part. Any warranted emissions-related part not scheduled for replacement as required maintenance or scheduled only for regular inspection is warranted by John Deere for the stated warranty period.

OWNER'S WARRANTY RESPONSIBILITIES:

As the off-road diesel engine owner you are responsible for the performance of the required maintenance listed in your Operator's Manual. John Deere recommends that the owner retain all receipts covering maintenance on the off-road diesel engine, but John Deere cannot deny warranty solely for the lack of receipts or for the owner's failure to ensure the performance of all scheduled maintenance. However, as the off-road diesel engine owner, you should be aware that John Deere may deny you warranty coverage if your off-road diesel engine or a part has failed due to abuse, neglect, improper maintenance or unapproved modifications.

The off-road diesel engine is designed to operate on diesel fuel as specified in the Fuels, Lubricants and Coolants section in the Operators Manual. Use of any other fuel may result in the engine no longer operating in compliance with applicable emissions requirements.

The owner is responsible for initiating the warranty process, and should present the machine to the nearest authorized John Deere dealer as soon as a problem is suspected. The warranty repairs should be completed by the authorized John Deere dealer as quickly as possible.

Emissions regulations require the customer to bring the unit to an authorized servicing dealer when warranty service is required. As a result, John Deere is NOT liable for travel or mileage on emissions warranty service calls.

Emission_CI_CARB (14Apr20)

DX,EMISSIONS,CARB -28-26AUG20-8/8

RG32759 —UN—19AUG20

Index

	Page		Page
A			
Agencement du câblage du moteur.....	65-16	Contrôle du système d'admission.....	40-7
Aide au démarrage par temps froid.....	50-3	Couples de serrage de la boulonnerie	
Aides par temps froid.....	20-9	Système mtrique.....	75-4
Amortisseur de vibrations du vilebrequin		Couples de serrage pour boulonnerie	
Contrôle.....	45-1	Boulonnerie US.....	75-3
Applications de groupe électrogène (de secours)	20-12	Couples de serrage pour boulonnerie mtrique.....	75-4
Approvisionnement en carburant, éviter tout		Couples de serrage pour boulonnerie US.....	75-3
risque dû à l'électricité statique.....	05-6	Courroies à nervures	
Arrêt du moteur.....	20-11	Remplacement.....	60-8
B		Courroies d'alternateur.....	60-8
Batterie		Courroies de ventilateur.....	60-8
Chargeur/appoint.....	20-13	Courroies, ventilateur et alternateur	
Batteries		Remplacement.....	60-8
Entretien.....	40-2	D	
Batteries, sécurité de manipulation		Démarrage du moteur.....	20-4
Sécurité, manipulation des batteries.....	05-8	Diagnostic de problèmes intermittents.....	65-5
Biogazole.....	10-4	Données de configuration, affichage.....	15-14
Bougies de préchauffage		Du moteur après un arrêt d'urgence.....	20-6
Contrôle.....	50-3	E	
Brûlures d'acide.....	40-2	Effets du froid sur les moteurs diesel.....	10-6
Brûlures d'acide de batterie.....	40-2	Émissions	
C		Langue requise	
Caractéristiques		EPA.....	-3, 30-1
Générales OEM.....	75-1	Emplacement du capteur.....	65-16
Pompe d'injection et puissances nominales.....	75-2	Enregistrement du numéro de série et du	
Remplissage d'huile du carter-moteur.....	75-2	numéro de modèle du moteur.....	01-2
Tendeur de courroie.....	40-10	Entraînement auxiliaire par engrenage, limitations ..	20-12
Carburant		Entretien	
Biogazole.....	10-4	2000 heures/24 mois	
Gazole.....	10-1	Vérification de l'amortisseur de	
Manipulation et stockage.....	10-3	vibrations du vilebrequin.....	45-1
Pouvoir lubrifiant.....	10-2	Batterie.....	40-2
Carburants, lubrifiants et liquide de refroidissement ..	30-2	Extincteur.....	40-1
Circuit de refroidissement		Selon le besoin	
Ajout de liquide de refroidissement.....	60-2	Guide de nettoyage avant le démarrage.....	60-3
Contrôle.....	40-12	Entretien avant la mise en marche, quotidien.....	80-1
Contrôle de pression.....	40-13	Entretien quotidien.....	80-1
Essai de pression du capuchon de radiateur.....	40-13	Entretien quotidien, avant la mise en marche.....	80-1
Remplissage.....	55-1	Entretien, informations supplémentaires.....	60-1
Rinçage.....	55-1	Étiquette de contrôle antipollution.....	01-7
Codes de diagnostic.....	65-2	Éviter tout risque dû à l'électricité statique	
Affichage des codes de diagnostic actifs.....	15-18	lors de l'approvisionnement en carburant.....	05-6
Affichage des codes de diagnostic enregistrés.....	15-16	Explosion de batteries.....	40-2
Codes de diagnostic actifs, affichage.....	15-18	Extincteur, entretien.....	40-1
Codes de diagnostic enregistrés, affichage.....	15-16	F	
Liste des codes.....	65-3	Faisceau.....	65-16
Tableau de bord.....	65-2	Fiches d'entretien.....	80-1
Codes de diagnostic, affichage.....	65-2	Filtre à air	
Compresseur d'air.....	60-9	Remplacement de l'élément à un étage.....	60-4
Compresseur, air.....	60-9		
Contrôle du gazole.....	10-5		

Suite, voir page suivante

	Page		Page
Filtre à air moteur		I	
Clapet de dépoussiérage	35-1	Indicateur de diagnostic	
Témoin d'encrassement du filtre à air	35-1	Version du logiciel	65-6
Filtre à air, radial, remplacement	60-7	Indicateur de diagnostic DG14	
Filtre à carburant		Menu principal.....	15-7
Contrôle	35-1	Menus essentiels	15-8
Remplacement.....	40-8	Utilisation	15-6
Vidange de l'eau	35-1	Indicateur de diagnostic PV101	
Filtre à huile, remplacement	40-4	Menu principal.....	15-4
Filtre, air axial	60-5	Principaux menus	15-5
Filtre, air, remplacement	60-7	Utilisation	15-3
Filtre, remplacement		Indicateur de diagnostic PV480	
Carburant	40-8	Menu principal.....	15-11
Huile.....	40-4	Menus essentiels	15-12
Filtres à carburant		Utilisation	15-10
Filtres, carburant.....	10-5	Informations supplémentaires sur l'entretien	60-1
Filtres à huile	10-10	Intervalles d'entretien	
Fonctionnement du moteur		Généralités.....	30-1
Fonctionnement normal	20-6	Intervalles de vidange d'huile moteur et de	
Rodage	20-1	remplacement du filtre	
Temps froid	20-9	Tier 2 et Phase II	
Fusibles, vérification	60-8	Applications OEM.....	10-9
G		J	
Garantie		Jauges	20-7
Applications OEM	85-1	John Deere PowerSight.....	15-36
Déclaration de garantie du système		L	
antipollution hors route—Allumage par		Liquide de refroidissement	
compression		Ajout.....	60-2
EPA (Agence de protection de l'environnement)..	85-6	Contrôle du point de gel.....	10-14
Déclaration de garantie relative au		Mélange avec concentré, qualité de l'eau.....	10-12
contrôle des émissions non routières -		Mise au rebut	10-14
Allumage par compression		Moteur diesel	
CARB	85-8	Moteur avec chemises de cylindre humides	10-11
Informations et enregistrement	-7	Utilisation en climat chaud	10-13
Gazole	10-1	Liquide de refroidissement du moteur	
Additifs	10-2	Mise au rebut	10-14
Gazole, contrôle	10-5	Lubrifiant	
H		Mélange	10-9
Huile		Lubrification et entretiens périodiques	
Emplacements de la goulotte de remplissage	35-1	2000 heures/24 mois	
Jauge d'huile.....	35-1	Vérification de l'amortisseur de	
Moteur		vibrations du vilebrequin.....	45-1
Tier 2/Phase II	10-8	Selon le besoin	
Quantité d'huile au remplissage.....	75-2	Guide de nettoyage avant le démarrage	60-3
Huile moteur		Tableau des intervalles d'entretien.....	30-3
Gazole		Lubrification et entretiens périodiques - Registre	80-1
Tier 2/Phase II	10-8	M	
Huile de rodage.....	10-7	Marques commerciales	-4
Remplacement.....	40-4	Mélange de lubrifiants	10-9
Huile pour moteur diesel			
Tier 2/Phase II.....	10-8		
Huile pour rodage du moteur.....	10-7		

Suite, voir page suivante

	Page		Page
Moteur		Remise en service après	70-3
Arrêt	20-11	Remisage prolongé	
au ralenti	20-7	Préparation du moteur	70-2
En commençant	20-4	Remplacement du filtre à air	60-5
Fonctionnement	20-6	Rodage, moteur	20-1
Modification du régime	20-8		
Numéro de série	01-1	S	
Pannes et remèdes	65-8	Schémas de câblage	
Ralenti	20-10	Schémas	65-22
Réchauffage	20-7	Scurit attention aux fuites de liquides sous	
Redémarrage	20-6	pression	
Réglaage du régime	40-14	Attention aux fuites de liquides sous pression	05-12
Rodage	20-1	Sécurité, manipuler le carburant avec	
Vérification de la masse	40-11	précaution — Prévenir les incendies	
Moteur au ralenti	20-10	Prévention des incendies, sécurité de	
Moteurs diesel, effets du froid	10-6	manipulation du carburant	05-4
		Soupapes	
N		Jeu, vérification et réglage	50-1
Nettoyage avant le démarrage		Stockage des lubrifiants	
Guide	60-3	Stockage, lubrifiants	10-10
Nettoyage du moteur	65-15	Stockage du carburant	10-3
Nettoyage du moteur à la vapeur	65-15	Supports de moteur, vérification	40-1
Numéro de modèle de pompe d'alimentation	01-8	Système de contrôle des émissions	
Numéro de série		Autocollant de certification	85-5
Contrôleur du moteur (ECU)	01-8		
Moteur	01-1	T	
Pompe d'alimentation haute pression	01-8	Tableau d'entretien, 500 heures	80-2
Numéro de série du contrôleur du moteur (ECU)	01-8	Tableau d'entretien, selon le besoin	80-5
		Tableau de bord PV101	
P		Fonction des composants	15-1
Pannes et remèdes		Tableau de bord PV480	
Généralités	65-1	Fonction des composants	15-9
Généralités, moteur	65-8	Tableau des couples de serrage	
Performances en matière d'émissions		Boulonnerie US	75-3
Modifications non autorisées	-3	Système mtrique	75-4
Pouvoir lubrifiant du gazole	10-2	Tableaux de bord	
Précautions à suivre pour le soudage		Affichage de données de configuration	15-14
Soudage	65-21	Affichage des codes de diagnostic actifs	15-18
Procédure de diagnostic	65-2	Affichage des codes de diagnostic enregistrés	15-16
Puissances nominales	75-2	Changement des unités de mesure	15-24
		Codes d'arrêt du moteur	15-20
R		Configuration d'affichage de 1 paramètre	
Réchauffage du moteur	20-7	à la fois	15-26
Redémarrage du moteur	20-6	Configuration de l'affichage de 4	
Régime moteur		paramètres à la fois	15-32
Modification	20-8	John Deere PowerSight	15-36
Registre des opérations d'entretien des		Navigation dans le menu principal	15-12
3000 heures	80-3, 80-4	Réglaage de contraste	15-23
Registres		Réglaage du rétroéclairage	15-21
N de série du moteur	01-1	Tendeur de courroie	
Numéro de modèle de pompe d'alimentation	01-8	Automatique	40-10
Numéro de série du contrôleur du moteur (ECU) ...	01-8	Tendeur de courroie, automatique	40-10
Remisage		Test du bouchon du radiateur	40-13
Consignes	70-1	Thermostat	
		Dépose	55-3

Suite, voir page suivante

	Page		Page
Essai de la température d'ouverture	55-3		
Repose.....	55-3	V	
U		Valeurs prescrites	
Unités de mesure, changement.....	15-24	Capacités de la batterie	40-2
		Vérification de la masse du moteur	40-11
		Vérification et réglage	
		Soupapes.....	50-1

