

JOHN DEERE 1010 CRAWLERS TRACTORS SERIAL NO. 42001-UP



JOHN DEERE

OPERATORS MANUAL JOHN DEERE 1010 CRAWLERS TRACTORS SERIAL NO. 42001-UP

OMT19594 H3 English

OMT19594 H3

LITHO IN THE U.S.A.
ENGLISH



CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

Temperatura	Motores sin Cebador	Motores con Cebador	
	Tiempo de Precalentamiento	Aplicaciones	Tiempo de Precalentamiento
Motor caliente Arriba de 0°C.	30 segundos	Ninguna	30 segundos
0°C. a -17.7°C.	1 minuto	2	30 segundos
Abajo de -17.7°C.	2 minutos	3	30 segundos
	3 minutos	4*	30 segundos

* A temperaturas de -17.7°C. o inferiores, dese una aplicacion extra del cebador mientras se hace girar el motor con el arranque.

5. Gírese el interruptor de arranque hacia la derecha ("como el reloj"), para poner en marcha el motor. (No se haga girar al motor con el arranque por más de 30 segundos en cada vez, pues esto podría originar el sobrecalentamiento del arranque. Espérese un minuto o dos antes de tratar de nuevo. Precaliéntese nuevamente; no se use el cebador en exceso de lo recomendado arriba).

6. Tan pronto como el motor empiece a funcionar, recalíentense los tapones encendedores hasta que el motor funcione uniformemente.

7. Al empezar a funcionar el motor, suéltese el interruptor de arranque y ajústese la velocidad del motor a 1000 rpm aproximadamente. Las luces indicadoras de presión de aceite y del generador deberán apagarse. Si las luces siguen encendidas después de que el motor ha estado funcionando durante 10 segundos, deberá apagarse inmediatamente el motor y determinarse la causa de la dificultad.

8. Suéltese el pedal del embrague. En tiempo frío, caliéntese el motor y la transmisión durante cinco minutos, haciendo funcionar el motor a 1000 rpm. No se permita que el motor funcione en baja velocidad en vacío durante el período de calentamiento.

Compruébese que la luz indicadora de presión de aceite del inversor de dirección (marcada "CLU"), se apague al llegar a 1900 rpm o antes. Si la luz indicadora continúa encendida, determínese la causa de la dificultad antes de intentar operar el tractor.

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR DE GASOLINA

1. Colóquese la palanca de cambio de velocidades en neutral, aplíquese la traba del freno, y oprímase el pedal del embrague para disminuir la resistencia sobre el motor.

2. Aváncese el acelerador de mano hacia adelante hasta la mitad de su recorrido.

3. Tírese del botón del cebador totalmente hacia afuera. (Si el motor del tractor está caliente, póngase en marcha el motor sin utilizar el cebador).

4. Gírese el interruptor de arranque hacia la derecha ("como el reloj"), a su primera posición. Las luces indicadoras deberán encenderse. Si alguna de ellas no se enciende, regrésese el interruptor de arranque y determínese la causa.

5. Gírese el interruptor de arranque hacia la derecha ("como el reloj"), para poner en marcha el motor. (No se haga girar el motor con el arranque por más de 30 segundos en cada vez, pues esto podría originar el sobrecalentamiento del arranque. Espérese un minuto o dos antes de tratar de nuevo.)

6. Una vez que el motor ha empezado a funcionar o después de que ha girado unas 4 ó 5 revoluciones, empújese totalmente hacia adentro el cebador. Durante tiempo frío, puede hacerse necesario dejar el cebador parcialmente salido durante los primeros minutos.

7. Con el motor funcionando y con el acelerador de mano avanzado, las luces indicadoras de presión de aceite y del generador, deberán apagarse. Si cualquiera de ellas continúa encendida después de que el motor ha estado funcionando por 10 segundos, apáguese inmediatamente el encendido del motor y determínese la causa de la dificultad.

8. Suéltese el pedal del embrague. En tiempo frío, caliéntese el motor y la transmisión durante cinco minutos, haciendo funcionar el motor a 1000 rpm. No se permita que el motor funcione en baja velocidad en vacío, durante el período de calentamiento del motor. Obsérvense los indicadores en el tablero.

Compruébese que la luz indicadora de presión de aceite del inversor de dirección (marcada "CLU") se apague al llegar a 1900 rpm o antes. Si la luz indicadora continúa encendida, determínese la causa de la dificultad antes de intentar operar el tractor.

PUESTA EN MARCHA EN TIEMPO FRIO

Para mejores resultados en la puesta en marcha del motor en tiempo frío, síganse las recomendaciones mencionadas a continuación:

1. Utilícese combustible que cumpla con las especificaciones mencionadas en la página 18.

2. Utilícese aceite en la caja del cigüeñal, de la viscosidad especificada en la página 19.

3. El aceite que se use en el filtro de aire debe ser de la misma viscosidad del aceite usado en la caja del cigüeñal. No debe diluirse el aceite en el filtro de aire.

4. Compruébese que el acumulador esté totalmente cargado, de manera que se pueda obtener la velocidad máxima del arranque. Véase la página 39. En los tractores diesel puede hacer se necesario el uso de un acumulador auxiliar para la puesta en marcha en temperaturas inferiores a -12.2°C.

5. En los tractores diesel, los tapones encendedores caliéntense por un período de tiempo más largo. En temperaturas abajo de -17.7°C., dese además una aplicación extra del cebador mientras se pone en marcha el motor.

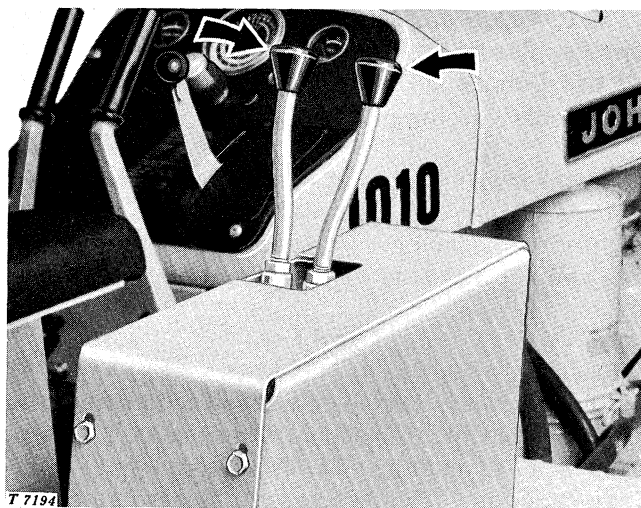
ADVERTENCIA: No se use éter como un auxiliar para la puesta en marcha, pues esto podría causar daños al motor o al arranque.

HYDRAULIC SYSTEM

DESCRIPTION

The 1010 Crawler may be equipped with either a single or dual hydraulic system.

The single hydraulic system has one spool in the control valve assembly and is equipped to handle one or more hydraulic cylinders simultaneously with one control lever, providing up and down pressure and a float position. The float position is obtained by pushing control lever forward until it locks in its extreme forward position.

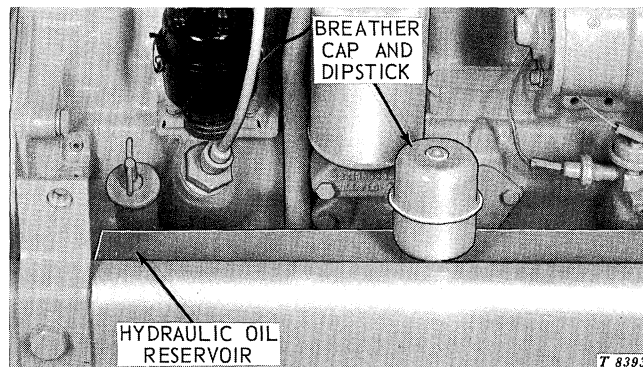


Hydraulic Control Levers

The dual hydraulic system has two spools in the control valve assembly and provides for control of hydraulic cylinders, as well as additional remote control cylinders, by means of a second control lever. The second (right-hand) spool on the double system is controlled by the outside lever and does not have a float position. The inside control lever operates the left-hand spool, which has a float position. Remote cylinders may be connected directly to the valve housing, or to a breakaway coupling, available from your John Deere dealer.

Principal parts of the systems are the pump, reservoir, control valve, control lever or levers, remote cylinder or cylinders and the hoses and lines which connect these parts.

The pump is crankshaft-driven and delivers a volume of oil whenever the engine is running. The pump is mounted on the front of the engine.



Hydraulic Oil Reservoir

The hydraulic oil reservoir is located between the right side frame and the engine block of the tractor. Capacity of the reservoir and system is 4 U.S. gallons.

The control valve is located on the right-hand fender.

The remote cylinders are double-acting and have adjustable stops for varying length of stroke.

OPERATION

In normal operation, pulling back on the control lever retracts the piston rod in the hydraulic or remote cylinder, and pushing the lever forward extends the cylinder.

NOTE: If you desire to extend the cylinder when pulling back on the control lever and to retract the cylinder by pushing forward on the lever, simply interchange the remote cylinder lines at the valve housing or breakaway coupling.

The control valve (left side spool only on double valve) has a float position. When valve is in float position, the hydraulic cylinders and the implement to which they are attached are free to float up and down, following the contour of the ground.

To operate in float position, push control lever all the way forward. Control lever will remain in forward position and the implement will float.

To return the system to double action, pull lever to rear.

TOMA DE FUERZA

CUBIERTA DE LA
TOMA DE FUERZA
REGULAR

T 7202

Cuando se use equipo que requiera la toma de fuerza regular (540 rpm a 1620 rpm del motor), quítese la cubierta de la TDF de la cubierta de la caja de la transmisión e instálase el aditamento de eje toma de fuerza regular. Este aditamento ajusta sobre un eje estriado en la caja de la transmisión y va fijado a la cubierta de la caja de la transmisión por medio de tres tornillos.

TORNILLOS
SUJETADORES

T 7203

Eje toma de fuerza instalado

PALANCA DE CONTROL DE LA TDF

T 7204

El eje de la toma de fuerza es conectado por una palanca de control situada debajo de la palanca izquierda de dirección y embrague. Para poner en operación el eje toma de fuerza, oprímase el pedal del embrague, gírese la palanca de control hacia la derecha ("como el reloj"), y suéltese lentamente el pedal del embrague.

NOTA: Cuando se opera cierta clase de equipo, hay casos en que se desea parar el avance del tractor, para que el eje toma de fuerza con tinúe operando. Esto puede lograrse tirando ha cia atrás de ambas palancas de dirección al mis mo tiempo, o haciendo el cambio de la transmisión a neutral.

ESCUDO PRINCIPAL DE LA TDF

T 7205

Escudo principal de la toma de fuerza

El escudo principal del eje toma de fuerza va fijado en el mismo perno roscado que la cubierta protectora. Cuando se use equipo accionado por el eje toma de fuerza, el escudo principal debe ser montado sobre el eje toma de fuerza, como una protección para el operador. El escudo principal puede ser quitado cuando se haga necesario montar equipo integral que no re quiera el uso del eje toma de fuerza. Cuando el escudo principal es quitado, colóquese inmediatamente la cubierta protectora del eje toma de fuerza, a menos que haya sido quitado por completo el aditamento del eje toma de fuerza.

ADVERTENCIA: Debe tenerse por costumbre, no desmontarse nunca del tractor, sin para primero el motor y desconectar el funcionamiento del eje toma de fuerza.

CUBIERTA PROTECTORA DE LA TOMA DE FUERZA

PERNO ROSCADO

T 7206

Cubierta protectora de la toma de fuerza

FILLING FUEL TANK

The fuel tank on your tractor is located directly over the engine and is enclosed and protected by the hood. The fuel tank cap is located at the center of the hood and can be recognized by its distinctive red color.

Fill the fuel tank at the end of each day's operation. This will help to prevent moisture from collecting and freezing in the fuel tank and other parts of the fuel system during cold weather and, at the same time, will assure an adequate fuel supply for the next day's operation. Capacity of the fuel tank is 12 U.S. gallons.



Use caution in handling any type of fuel. Never refuel when the engine is hot or running. Do not smoke while filling the fuel tank.

LUBRICANTS

LUBRICATING OILS

Lubricating oils are available in single and multi-viscosity, in various grades, and for various types of engine service.

The viscosity (or fluid quality) of an oil is expressed by a viscosity number which identifies its relative weight. This viscosity number has been assigned in a system developed by the Society of Automotive Engineers (SAE). As viscosity numbers increase, the weight of the oils they identify becomes progressively heavier. A multi-viscosity oil may be chosen instead of a single-viscosity oil, because it has a range of viscosities. Such an oil is light-bodied for easy starting at low temperatures, with additives which, at high temperatures, give it a heavier body for maximum protection.

The widespread use of additives to improve quality brought about the need for defining lubricating oils other than in viscosity alone. The result is the American Petroleum Institute API/SAE classification of oils according to the type of engine service to be encountered. The recommended categories of service are as follows:

DIESEL ENGINES

Use service DM type oil for average to severe service conditions when the fuel contains less than 0.5% sulphur.

Use service DS type oil for exceptionally severe service, low temperature start-and-stop service, high temperature-heavy load service, or when the fuel contains more than 0.5% sulphur.

Never use Service DG type oil in your diesel engine.

GASOLINE ENGINES

Use oil designated as service MM if operating under moderate to severe service conditions.

Use oil designated as service MS if operating under unfavorable or severe types of service conditions.

ENGINE CRANKCASE AND AIR CLEANER OIL SPECIFICATIONS

Depending upon the prevailing air temperature, use the following viscosity of oil in the engine crankcase and air cleaner:

Air Temperature	Single Viscosity Oil	Multi-Viscosity Oil
Above 90°F.	SAE 30	SAE 20W-40
32°F. to 90°F.	SAE 20W	SAE 10W-30
-10°F. to 32°F.	SAE 10W	SAE 10W-30
Below -10°F.	SAE 5W*	SAE 5W-20

**Use of SAE 5W oil may cause some increase in oil consumption. Check oil level more often when using this oil.*

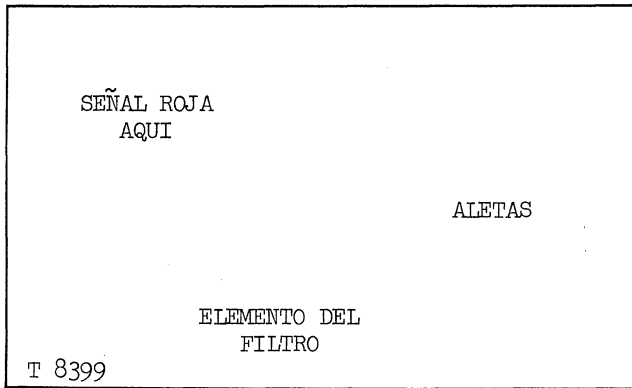
Be sure to select the oil you will use both by viscosity and by type of expected engine service; for example—SAE 20W, Service DS.

GREASES

SAE multipurpose type grease is recommended for all grease fittings and handpacking points on your tractor and its optional equipment.

SAE multipurpose type grease, made from lithium soap for extreme resistance to both heat and water washing, has a broad range of uses.

Single applications of these greases provide lubrication for a relatively long period and serve the important function of helping to keep contamination out of bearings.



Elemento del filtro e indicador de restricción

Elemento. Límpiase el elemento del filtro de aire cada vez que la señal roja en el indicador de restricción permanezca asegurada viéndose totalmente (con el motor parado). Luego, vuélvase a colocar el indicador en su posición original oprimiendo el botón de reposición en la parte superior del indicador de restricción. Una parte de la señal roja puede ser visible durante la operación (esto es normal).

Para limpiar el elemento, quítese la taza guardapolvo, la tuerca de mariposa y el elemento seco filtrador. Límpiase el elemento por cualquiera de los siguientes métodos:

Elemento Seco o Polvoso. Utilícese aire comprimido con una presión que no exceda de 7.0 kg-cm² (100 lbs-pulg²), para expulsar el polvo del elemento. Diríjase la corriente del aire seco y limpio hacia arriba y hacia abajo del elemento, soplando del interior al exterior. Manténgase una distancia razonable entre la boquilla de la manguera y el filtro.

Elemento Aceitoso o con Abundancia de Hollín. Lávese el elemento en agua caliente (a una temperatura no mayor de 37.7°C. Para remover con mayor efectividad los depósitos aceitosos, agréguese al agua el Limpiador de Elementos de Filtros Secos John Deere (R36757R) o un equivalente (detergente no jabonoso). Enjuáguese perfectamente el elemento con agua limpia procedente de una manguera que tenga una presión máxima del agua de 2.8 kg-cm² (40 lbs-pulg²). Sacúdate el exceso de agua del elemento y déjese secar durante 24 horas aproximadamente. Si el clima es muy frío, protéjase el elemento para evitar su congelación.

ADVERTENCIA: Nunca se lave el elemento en aceite combustible, gasolina o solventes. No se aceite el elemento. Nunca se use aire comprimido para secar el elemento, pues causará la rotura de un elemento mojado.

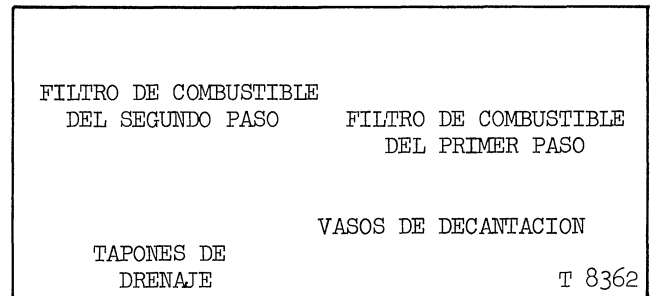
Después de limpiar el elemento, revísese que no esté dañado, colocando una luz brillante en el interior del filtro. Deséchese cualquier filtro que muestre la más pequeña rotura, indicada por la luz brillando a través del orificio.

Revísese que no esté dañado el empaque del filtro.

Cambíese el elemento del filtro después de cinco operaciones de limpieza o de un año de servicio; lo que ocurra primero.

Límpiase el interior del cuerpo del filtro de aire, con un trapo limpio empapado con agua. Colóquese el elemento en el cuerpo del filtro de aire con las aleta y el empaque hacia arriba, y asegúrese en su lugar con la tuerca de mariposa y la arandela del empaque. Reinstálese la taza guardapolvo y el deflector, apretando luego la grapa lo más posible con los dedos. Vuélvase a colocar el indicador de restricción, oprimiendo hacia abajo el botón de reposición en la parte superior del indicador.

3. VASOS DE DECANTACION DEL FILTRO DE COMBUSTIBLE (DIESEL)



Vasos de decantación

Revísese diariamente el vaso de decantación debajo del filtro de combustible del primer paso. Si se encuentran depósitos de agua o impurezas, gírese hacia afuera el pequeño tapón de drenaje debajo del vaso, hasta que hayan salido los depósitos. Luego apriétese nuevamente el tapón con los dedos. Si fue necesario vaciar el vaso del filtro del primer paso, vacíese también el vaso del filtro del segundo paso en la misma forma.

4. RADIADOR

Revísese el nivel del agua en el radiador. El nivel del agua deberá ser mantenido a una altura intermedia entre el núcleo del radiador y el tubo de llenar. Si se esperan temperaturas frías, póngase en el radiador un anticongelante de tipo permanente.

ADVERTENCIA: No se quite el tapón del radiador hasta que la temperatura del agua haya bajado del punto de ebullición. Luego, aflójese primero el tapón ligeramente hasta su tope para eliminar cualquier exceso de presión, antes de quitarlo completamente.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

27. DISTRIBUTOR (Gasoline)

Point gap

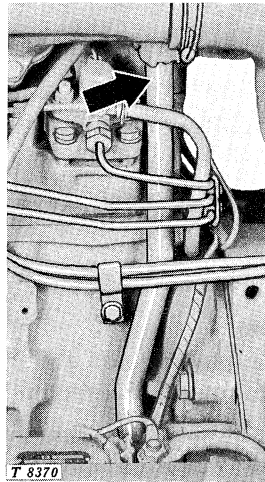
Check the point clearance. See page 38.

Timing (gasoline)

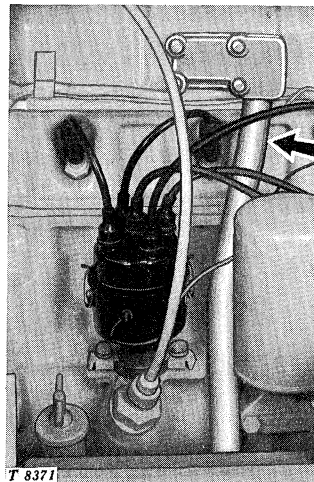
Check distributor timing and adjust if necessary every 200 hours. See your John Deere dealer for this service.

EVERY 400 HOURS

28. VENTILATOR OUTLET TUBE



Diesel Engine



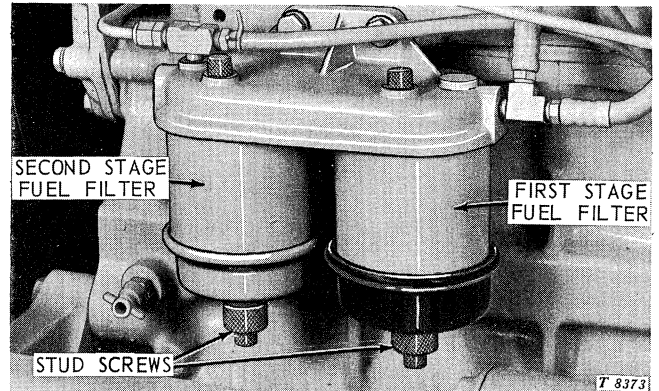
Gasoline Engine

Service ventilator outlet tube every 400 hours, or more often if tractor is operated in unusually dusty conditions. Remove tube and swab out assembly with diesel fuel.



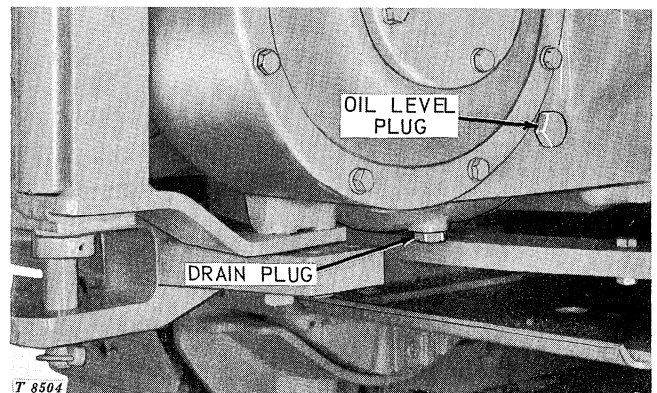
EVERY 600 HOURS

29. FIRST STAGE FUEL FILTER (Diesel)



Back off large screw under first stage (rear) fuel filter and remove screw and sediment bowl. Remove and discard filter element and gaskets. Wash out sediment bowl in diesel fuel and dry it. Place new gaskets on shoulders of new filter element. Slip element under filter head. Reinstall screw and bowl under element. Be sure gaskets are not crimped, then tighten screw until snug. Also be sure drain plug under screw is tightened snugly. Do not replace second stage element (except at major overhaul) unless first stage element is extremely dirty or water-soaked.

30. WINCH

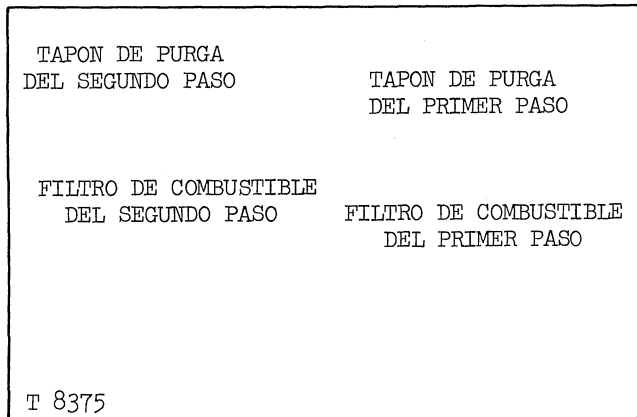


Every 600 hours of tractor operation, remove the winch drain plug and drain the old oil. Replace the drain plug and add 3 U.S. quarts of SAE 80 multipurpose lubricant to bring the oil to the level of the oil level hole.

PURGA DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Si el motor no ha sido operado por un período de tiempo, o si el sistema de combustible ha sido abierto o ha llegado a secarse, será necesario purgar todo el sistema de combustible para eliminar las burbujas de aire, antes de operar nuevamente. Hágase esto de la manera siguiente:

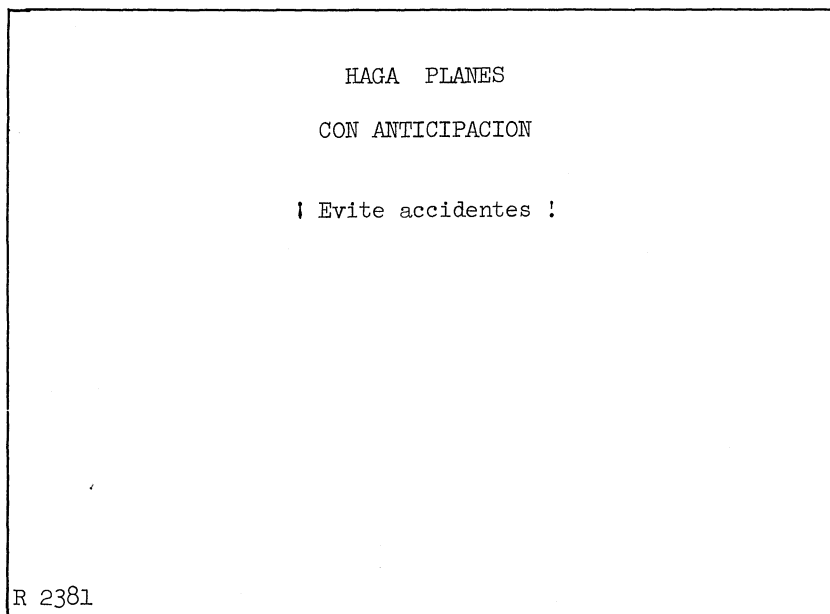
1. Llénese el tanque con combustible diesel No. 1-D o No. 2-D (véase la tabla en la página 18).
2. Abranse las válvulas de paso de combustible en las salidas en la parte inferior del tanque de combustible.
3. Aflójese el tapón de purga en la parte superior del filtro de combustible del primer paso (trasero). Déjese fluir el combustible hasta que salga completamente libre de burbujas de aire. Apriétese el tapón de purga.
4. Aflójese el tapón de purga en la parte superior del filtro de combustible del segundo paso (delantero). Déjese fluir el combustible hasta que salga completamente libre de burbujas de aire. Apriétese el tapón de purga.
5. Aflójese el tubo de suministro de combustible en cada tobera inyectora. Hágase girar el motor con el arranque hasta que el combustible empiece a fluir lentamente alrededor de los conectores, y luego vuélvanse a apretar a una torsión de 4.8 kg-m (35 lbs-pie).



Tapones de purga de los filtros de combustible

NOTA: Si se tiene funcionando el motor, aflójese solamente un tubo de los inyectores en cada vez. Vuélvase a apretar a una torsión de 4.8 kg-m (35 lbs-pie) antes de continuar con el siguiente.

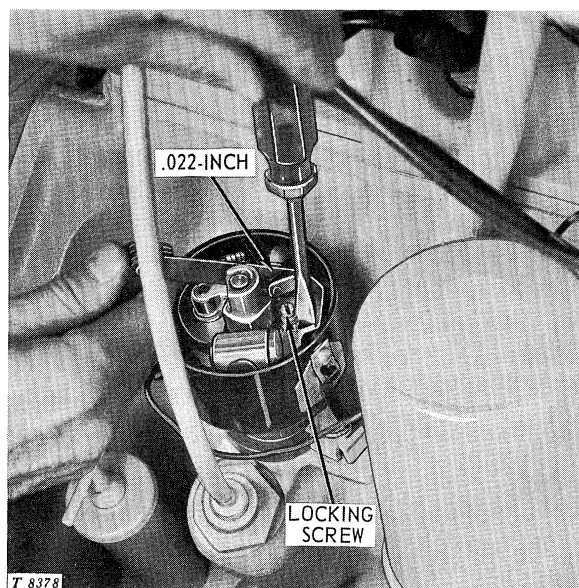
ADVERTENCIA: Aflójense los tubos de los inyectores solamente una vuelta, para evitar un rociamiento excesivo.



CAUTION: Never use emery cloth or sandpaper since particles of emery or sand will embed in the points and cause them to burn. If points are badly pitted or worn, they should be replaced with a set of new points available at your John Deere dealer's.

To adjust breaker points, turn the engine flywheel until a high lobe on the distributor cam holds the points at their greatest opening. Loosen contact support locking screw; then adjust the gap to 0.022-inch. Tighten the locking screw and re-check the gap.

Replace cover plate, rotor, distributor cap, and cables. Firing order is 1-3-4-2.



Adjusting Distributor Gap

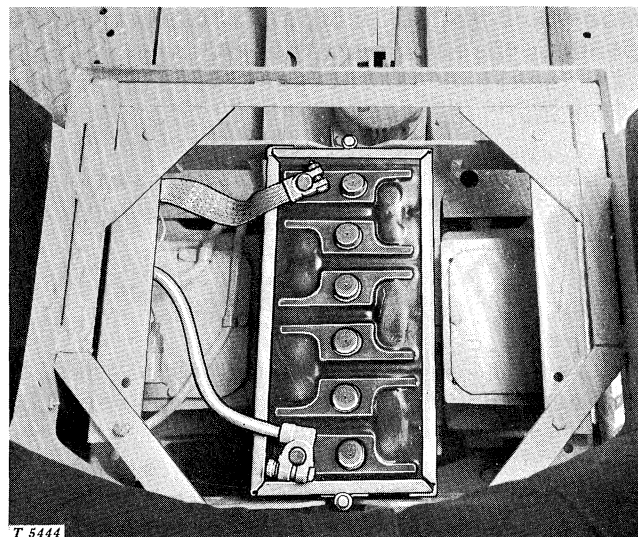
Replacing Distributor Points

Remove old distributor points and install new points and condenser. See that the points are in alignment with each other. If points are not aligned, use a regular point alignment tool or a needle nosed pliers to bend lower contact support.

BATTERY

The battery is located under the seat. To service battery, remove the seat cushion.

To remove battery, remove hex. nuts attaching battery clamp to seat and battery support. Remove battery cables and lift battery out.



Battery

The battery must be kept free of corrosion. Battery connections must be kept clean as well as tight. A thorough coating of petroleum jelly on each terminal connection will greatly aid in retarding accumulation of corrosion.

For diesel units, use only a 12-volt high-level, 90-plate, SAE 9H9 tractor-type battery with a minimum capacity of 91 ampere-hours. The AABM group symbol for this battery is 30H.

For gasoline units, use only a 12-volt high-level, 66-plate, SAE 2SHB tractor-type battery with a minimum capacity of 56 ampere-hours. The AABM group symbol for this battery is 24H.

For further battery service or battery replacement, see your John Deere dealer.

DANGERS CONNECTED WITH BATTERIES

The battery stores enough energy to cause severe damage if it is released suddenly in the form of a spark or short circuit. A wrench or other tool carelessly laid across exposed terminals or cables can cause a spark of sufficient intensity to create a fire hazard, burn tools, melt cables, or cause other damage or injury.

VARILLA DE
CONTROL DE
DIRECCION

TUERCAS DE
SEGURIDAD

T 2682

Ajuste de la varilla de control de dirección

Ajústese cada varilla de control de dirección, de manera que el cojinete desengranador haga apenas contacto con los dedos del embrague. Asegúrense las tuercas de seguridad.

(2) Ajuste de la Banda del Freno

TORNILLO DE AJUSTE
DE LA BANDA DEL
FRENO

T 2683

Apretando la banda del freno

Apriétese cada tornillo de ajuste de la banda del freno hacia la derecha ("como el reloj"), hasta que quede apretado, terminando con el tornillo en la porción plana del seguro y no en la posición del retén.

(3) Ajuste del Tornillo Opresor del Freno de la Palanca de Dirección

Con los bloques todavía colocados en su posición, gírese el tornillo opresor del freno hacia adentro, hasta que apenas haga contacto con el brazo del freno.

Retrocédase el tornillo tres vueltas y apriétese la tuerca de seguridad para fijar al tornillo en esta posición.

Retrocédase 1/4 de vuelta el tornillo de ajuste de la banda del freno, terminando en la posición de retén. Qúitense los bloques de debajo de las palancas de dirección.

ADVERTENCIA: Si el tornillo opresor es ajustado demasiado adentro, será aplicado el freno antes de que el embrague sea soltado.

TUERCA DE
SEGURIDAD

BRAZO DEL
FRENO

TORNILLO OPRESOR
DEL FRENO

T 7230

Ajuste del tornillo opresor del freno

(4) Ajuste de la Articulación del Freno de Pie

Aflójese la tuerca de seguridad inmediatamente detrás del yugo, tanto en la varilla del freno del lado derecho como en la varilla de lado izquierdo debajo de la plataforma. Desconéctese el yugo derecho del pedal del freno, y el yugo izquierdo de la palanca del eje del freno.

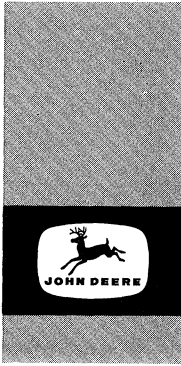
Con el pedal hacia atrás contra el tope, tírese de la varilla derecha del freno hacia adelante, hasta que el yugo ranurado dentro de la caja del embrague, sea movido hacia arriba contra el perno del freno, y ajústese la longitud de la varilla por medio del yugo ajustable hasta que el perno del yugo pueda deslizarse a través del yugo ajustable y el pedal del freno. Instálese el perno del yugo y apriétese la tuerca de seguridad.

Con el pedal contra el tope, tírese de la varilla izquierda del freno hacia adelante, hasta que el yugo ranurado dentro de la caja del embrague, sea movido hacia arriba contra el perno del freno, y ajústese la longitud de la varilla por medio del yugo ajustable, hasta que el perno del yugo pueda deslizarse a través del yugo ajustable y la palanca en el eje del pedal del freno. Gírese el yugo una media vuelta adicional para dar al pedal tensión contra el tope. Instálese el perno del yugo y apriétese la tuerca de seguridad.

NOTA: Es importante que ambas varillas del freno sean ajustadas como se ha explicado arriba, para obtener una acción frenadora pareja en ambos frenos cuando sea pisado el pedal. Esto puede ser comprobado fácilmente observando la acción de la banda del freno cuando es pisado el pedal. Obsérvese, para verificar que ambas bandas comiencen a moverse al mismo tiempo. Esto se puede observar mejor mirando hacia adentro por la parte superior de las cajas de los embragues.

(5) Reinstalación de las Cubiertas de las Cajas de los Embragues de Dirección

Después de que se hayan efectuado estos ajustes, reinstálense los empaques y las cubiertas de las cajas de los embragues.



TROUBLE SHOOTING

The following pages list difficulties that might possibly be encountered and their possible remedies. If after properly performing the listed remedies, the difficulty still exists, see your John Deere dealer. He has been factory trained and possesses the latest technical literature and equipment to put your tractor back in operating condition.

ENGINE HARD TO START, WILL NOT START

Possible Cause	Possible Remedy
No fuel	Fill tank with proper fuel. Page 18.
Old gasoline in tank	Drain tank and refill with new regular grade gasoline. Page 18.
Fuel shut-off valves closed	Open valves. Pages 33 and 35.
No gasoline in carburetor	Clean fuel line, filter, and carburetor. Page 35.
Glow plugs not energized (diesel)	Energize glow plugs to proper time interval. Page 3. (Also prime engine if primer is used.)
Low battery output	Check electrolyte level and specific gravity of each cell. Recharge if necessary. Page 40.
Excessive resistance in starting circuit	Clean and tighten all connections on battery and starter. Page 41.
Too high viscosity crankcase oil	Drain and fill crankcase with oil of proper viscosity and quality. Page 26.
Improper type of fuel	Consult fuel chart on page 18 and use proper type of fuel for operating conditions.
Water, dirt, or air in fuel system	Drain, flush, fill and bleed system. Page 34.
Water in gasoline	Drain gasoline, clean plugs. Pages 35 and 38.
Clogged fuel filter (diesel)	Replace first-stage filter element and bleed system. Pages 29 and 34.
No spark (gasoline)	See "Ignition System," page 38.
Dirty or faulty injectors (diesel)	See your dealer.

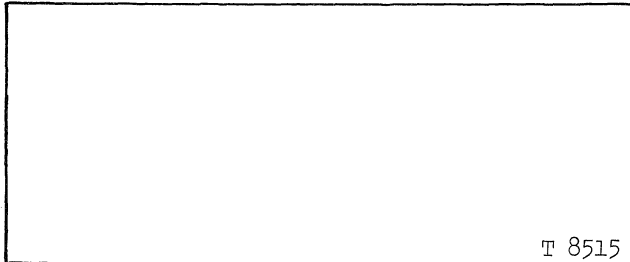
ENGINE KNOCKS

Insufficient crankcase oil	Add proper oil. Page 23.
Dirt picked up by air intake system	Check air cleaner for clogging. Page 23.
Injection pump or distributor out of time	Check timing. See your John Deere dealer for this service.
Low octane gasoline	Check to regular grade gasoline. See recommendations on page 18.

ADITAMENTOS

Los aditamentos especialmente diseñados para este tractor, se pueden adquirir donde el Distribuidor John Deere. Estos aditamentos adaptarán la unidad a los requerimientos especiales, aumentando al mismo tiempo la comodidad, conveniencia y seguridad en la operación. En las páginas siguientes se describen algunos de los aditamentos que se tienen disponibles. Otros ya fueron explicados en de talle en otras secciones de este manual.

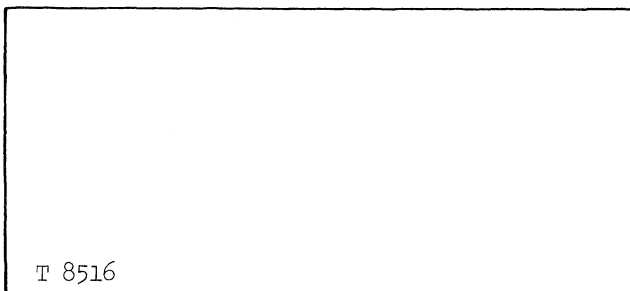
ESCUDOS LATERALES DEL MOTOR



Instálense estos fuertes escudos laterales metálicos cuando se use ventilador de tipo soplador del motor. Impiden que la basura, paja y hojas sean aspiradas contra el motor, al mismo tiempo que lo protegen de cualquier posible daño.

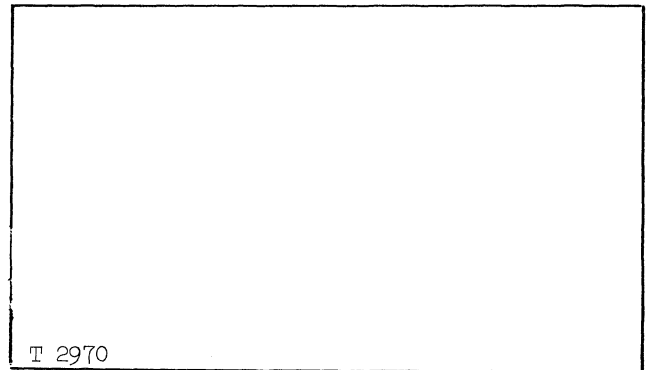
Los escudos laterales deberán también ser instalados para proteger al motor cuando se trabaje en maleza alta o bosques, con el ventilador de tipo convencional del motor.

CONTADOR DE HORAS



El contador de horas es un aditamento de gran utilidad para determinar cuándo son necesarios los servicios periódicos, llevando un registro exacto de las horas de operación del motor. Es operado por la llave del arranque y automáticamente comienza a contar las horas tan pronto como es girada la llave del encendido.

TAPA PARA EL SILENCIADOR DEL ESCAPE



Este moderno aditamento automáticamente cubre la salida del tubo del escape, tan pronto como el motor deja de funcionar. Impidiendo la entrada de agua y humedad al sistema del escape, la tapa protege las partes vitales del motor. La más ligera presión del escape, levanta a la tapa cuando es puesto en marcha el motor.

ENCENDEDOR DE CIGARRILLOS

Este práctico encendedor de cigarrillos ahorra tiempo, fósforos y mal humor, especialmente en días de viento fuerte. Con la llave de encendido en su posición "ON," se empuja hacia adentro el encendedor en el tablero, se espera unos cuantos segundos y sale listo para usarse. Su instalación eléctrica de 12 voltios está protegida por un disyuntor especial de circuito.

CEBADOR DEL MOTOR DIESEL

El cebador del motor diesel es de gran utilidad para la puesta en marcha rápida y fácil del motor en tiempo frío. Basta con operar dos veces el botón del cebador, y los cilindros quedarán precargados con combustible. De esta manera, el motor comenzará a funcionar rápidamente al ser operado el arranque.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL