

JOHN DEERE
2010
CRAWLER TRACTORS
(SERIAL NO. 42001- UP)



JOHN DEERE

OPERATORS MANUAL
JOHN DEERE 2010 CRAWLER
TRACTORS (SERIAL NO. 42001- UP)

OMT19364 A4 English

OMT19364 A4

LITHO IN THE U.S.A.
ENGLISH



CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

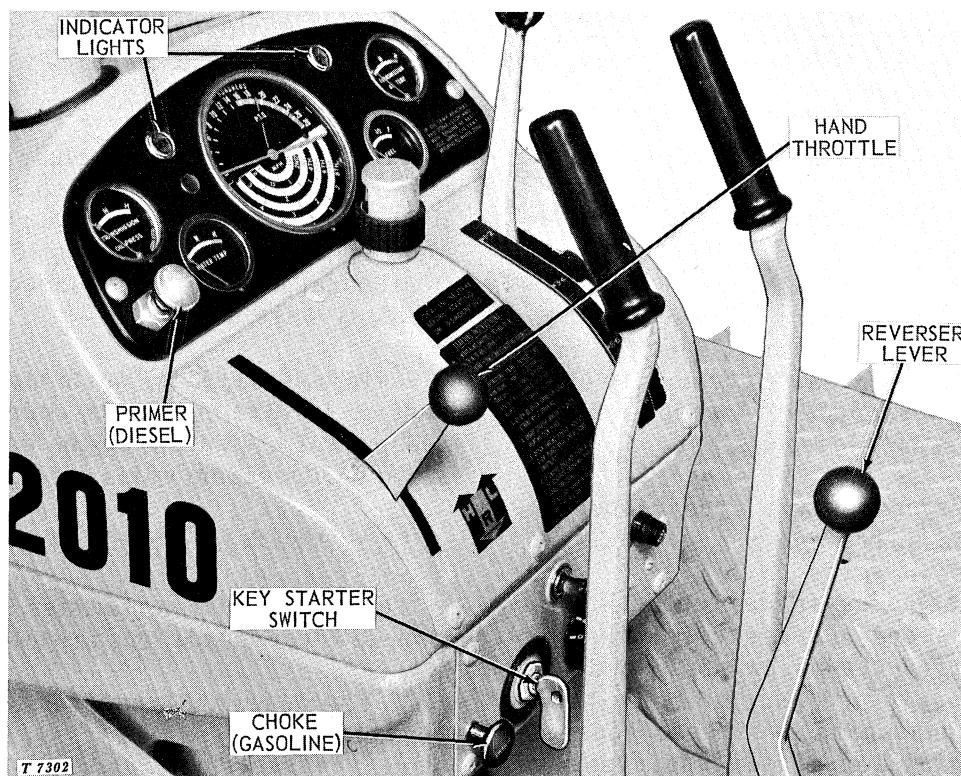
- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- 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

OPERATING THE ENGINE



Starting Controls

PRE-STARTING INSPECTION

1. Perform the following checks and services before starting the engine for the first time each day.

(a) Check the engine crankcase oil level—see page 22.

(b) Check the radiator coolant level—see page 23.

(c) Inspect air cleaner oil. Service the air-cleaner cup if dirt level exceeds 3/8-inch. See page 22.

(d) Check the fuel sediment bowl—see pages 32 and 33.

(e) Check pre-cleaner—see page 24.

(f) Make sure the fuel shut-off valves are open. See pages 32 and 33.

STARTING THE DIESEL ENGINE

1. Lock reverser lever in neutral. Apply brake lock. Depress clutch pedal to decrease drag on engine.

2. Move hand throttle to the full open position and then move back to halfway open.

3. Turn the starter switch clockwise to the first position. The indicator lights should glow. If either one fails to glow, turn off the starter switch and determine the cause.

4. Turn starter switch one-eighth turn counter-clockwise and hold to actuate glow plugs. Preheat glow plugs for time listed on page 4. If engine primer is also used, give it number of strokes listed on next page while preheating glow plugs for the shorter time listed. To pull primer, turn it until pin matches slot. Always return primer to locked position after use.

	PALANCA DEL INVERSOR
BAJA	
ALTA	
NEUTRAL	
REVERSA	
	TRABA DE NEUTRAL
T 7304	

Palanca del inversor

La palanca del inversor se usa para cambiar la velocidad a alta, baja o reversa dentro de la estación determinada por la palanca de cambios. Nótese el patrón de cambios arriba. Con las transmisiones "H-L-R" esta palanca permite cambios rápidos a un engranaje más bajo o a reversa.

Háganse los cambios de la manera siguiente:

- (1) Con el motor funcionando y la palanca del inversor en neutral, suéltese el freno de pie.
- (2) Oprímase el pedal del embrague y muévase la palanca de cambios a la estación de cambios deseada. (La calcomanía en el cuadrante muestra el patrón de cambios). Si los cambios no se pueden hacer libremente o no quieren entrar, suéltese ligeramente el pedal del embrague, permitiendo que los engranajes en la transmisión giren lentamente. Háganse los cambios con cuidado. Los golpes entre los engranajes causan un desgaste excesivo y posibles roturas de los mismos. Asegúrese que la palanca de cambios es movida lo suficientemente en las ranuras del cuadrante, para asegurar el engranamiento total de las velocidades.
- (3) Transmisión "H-L-R". Después de engranar a la estación deseada, engránese el embrague, suéltese la palanca de reversa, y muévase a baja, alta o reversa, según se desee. Aunque el tractor esté inmóvil o en movimiento, la palanca de reversa podrá accionarse sin necesidad de desconectar el embrague. El operador, en este momento, podrá mover rápidamente el tractor o colocarlo en baja con carga para obtener fuerza adicional de tiro.

Transmisión de engranamiento constante.

Con el embrague desengranado, suéltese la palanca de reversa y muévasele a baja, alta o reversa, según se desee. Deténgase el tractor y desembráguese antes de hacer el cambio de un engranaje al otro. Suéltese el pedal del embrague lentamente para que el tractor recupere la velocidad poco a poco.

TEMPERATURA DEL ACEITE DE LA TRANSMISION H-L-R

Si el aceite de la transmisión H-L-R llega a sobrecalentarse, el indicador de temperatura del aceite en el tablero de instrumentos (página 2) marcará en la zona roja "H". Si sucede esto, párese el tractor y hágase funcionar el motor en alta velocidad en vacío hasta que la temperatura del aceite retorne a la zona normal "N". El aceite de la transmisión se sobrecalienta a una temperatura de 110°C.

DIRECCION DEL TRACTOR

Las palancas de control de dirección operan a un embrague de dirección en cada conjunto de carriles, desconectando así la fuerza del carril derecho o del izquierdo, para dar las vueltas. Las palancas proporcionan también control individual de cada freno, para efectuar vueltas cortas. Cuando la palanca de la derecha o de la izquierda es movida hacia atrás, la fuerza es suspendida a su respectivo carril y es aplicado un freno de dirección. Cuando la palanca es soltada, el freno es soltado también y se reanuda el suministro de fuerza.

COMO PARAR EL TRACTOR

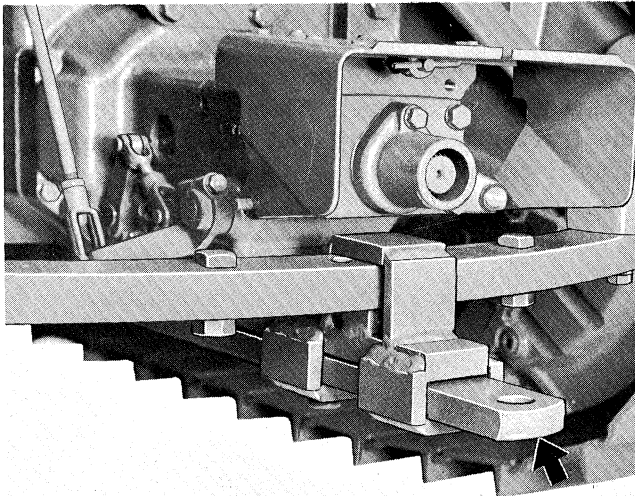
Para parar el tractor, muévase la palanca del acelerador de mano hacia atrás para disminuir la velocidad del motor. Cuando el motor ha disminuido la velocidad del tractor, oprímase el pedal del embrague y aplíquese el pedal del freno para hacer un alto total. Muévase la palanca del inversor a su posición neutral, aplíquese la traba de neutral y suéltese el pedal del embrague. Colóquese la traba del freno.

ADVERTENCIA: En terrenos inclinados, no se deje descender al tractor en una velocidad alta mientras que la transmisión esté en baja. Conserve conectado el embrague del motor. Si se desciende aprovechando el peso del tractor, se puede causar daños al disco del embrague.

REMOLCANDO EL TRACTOR

Quando vaya a ser remolcado el tractor, colóquese siempre la palanca de cambio de velocidades en su posición de remolcar ("TOW"). Esto evitará un desgaste indebido en las piezas de la transmisión cuando la unidad es remolcada.

ADVERTENCIA: El tractor nunca deberá ser remolcado a velocidades mayores de 11.2 km/h. Nunca se remolque el tractor con la palanca de cambios colocada en alguna velocidad. Debe colocarse en la posición de remolcar ("TOW").



T 8357

Drawbar (Tractors Without PTO)

greatest amount of drawbar pull, easiest steering, and least amount of track slippage.

LENGTHWISE ADJUSTMENT

Remove pin from drawbar extension and slide drawbar in or out. Insert pin and secure with plain washer and spring locking pin.

HORIZONTAL ADJUSTMENT

The crossbar, upon which the drawbar swings, has a set of holes which are used for locking the drawbar in the center position. Bolts or pins dropped in the holes on both sides of the drawbar will hold it in place. The drawbar may also be used in the full swinging position.

ATTACHING EQUIPMENT TO DRAWBAR

To attach equipment to the drawbar, remove the hitch pin, line up the equipment and drawbar hitch, insert the pin, and lock it in operating position.

CAUTION: After attaching a heavy load to the drawbar, engage the clutch slowly. Do not start with a jerk.

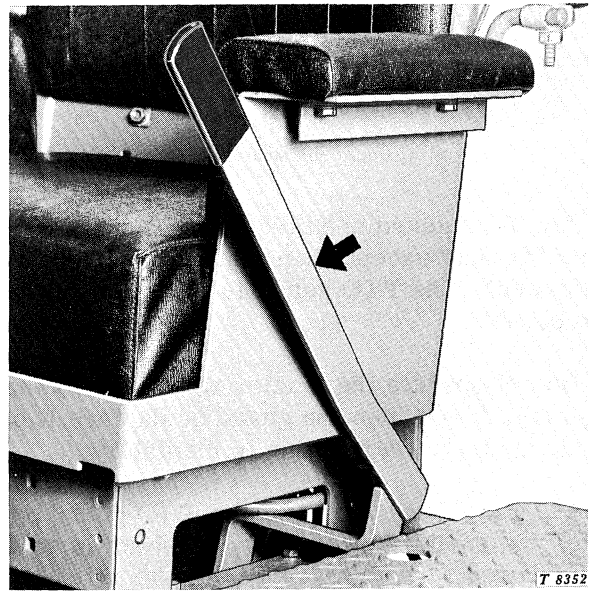
ADJUSTING DRAWBAR FOR PTO WORK

When operating PTO equipment, lock the drawbar at center of crossbar with bolts or pins. Also extend drawbar to maximum. These precautions will avoid damage to the universal joints of drawn equipment.

POWER TAKE-OFF

The independent live 1000 rpm power take-off system permits operation of PTO-driven machines from the rear of the tractor. The PTO shaft can supply continuous power as long as the engine is running.

PTO CLUTCH LEVER



T 8352

The power take-off shaft is engaged by a special clutch which makes it easy and convenient to operate. A PTO clutch operating lever on the left side of the tractor seat operates the PTO linkage. Pushing the lever all the way forward engages the clutch and PTO shaft. Pulling the lever all the way back disengages the PTO shaft.



CAUTION: Make it a rule never to dismount from the tractor without first disengaging the PTO shaft and stopping the engine. And, never engage the PTO when the engine is stopped.

PTO MASTER SHIELD

When attaching a short-coupled implement to the 3-point hitch, it may be necessary to remove the PTO master shield at the rear of the tractor. To do so, pull rearward on the shield retaining pin and lift the shield from the bracket.



CAUTION: Remove the master shield only when necessary. Be sure that the shield is in place anytime the PTO guard is removed.

MANERA DE LLENAR EL TANQUE DE COMBUSTIBLE

El tanque de combustible del tractor está situado directamente sobre el motor, encerrado y protegido por la tapa del motor. El tapón del tanque de combustible está situado en la parte central trasera de la tapa del motor y se distingue del tapón del radiador por su color rojo.

Llénese el tanque de combustible al final de cada día de operación. Esto ayudará a evitar la formación de humedad y congelamiento en el tanque y en otras partes del sistema de combustible para los trabajos del próximo día. La capacidad del sistema de combustible es de 45.4 lts.

Tómense todas las precauciones necesarias en el manejo de cualquier tipo de combustible. No se cargue combustible en el tractor cuando el motor está caliente o funcionando. No se fume mientras se llena el tanque de combustible o se hace algún servicio al sistema de combustible.

LUBRICANTES

ACEITES LUBRICANTES

Los aceites lubricantes se pueden adquirir de viscosidad simple y de multi-viscosidad, en diferentes grados o densidades y para diferentes tipos de servicio del motor.

La viscosidad en un aceite es generalmente expresada por un número, el cual identifica su relativa densidad. El número de viscosidad ha sido asignado por un sistema desarrollado por la SAE (Society of Automotive Engineers). Mientras mayor sea el número de la viscosidad, mayor será la densidad de los aceites que identifican. Algunas veces se puede elegir un aceite de multi-viscosidad en lugar de uno de viscosidad simple, porque el primero tiene una gama de viscosidades. Dicho aceite es relativamente liviano para hacer más fácil la puesta en marcha en temperaturas bajas, al mismo tiempo que contiene aditivos que, en altas temperaturas, le dan cuerpo más pesado para máxima protección.

El uso tan generalizado de aditivos para mejorar la calidad, creó la necesidad de definir a los aceites lubricantes no sólo por su viscosidad. El resultado fué la clasificación hecha por la API/SAE (American Petroleum Institute), de aceites de acuerdo con el tipo de servicio a que va a ser sometido el motor. Los aceites recomendados para cada categoría de servicio son como sigue:

MOTORES DIESEL

Usese aceite del tipo de servicio DM para condiciones del trabajo desde normales hasta severas, y cuando el combustible contiene menos de 0.5% de azufre.

Usese aceite del tipo de servicio DS para condiciones excepcionalmente severas, servicio interrumpido en bajas temperaturas, servicio con cargas pesadas en altas temperaturas, o cuando el combustible contiene más de 0.5% de azufre.

Nunca se use aceite del tipo de servicio DG en un tractor diesel.

MOTORES DE GASOLINA

Usese aceite designado como servicio MM, para operación en condiciones desde moderadas hasta severas.

Usese aceite designado como servicio MS, para operación en condiciones desfavorables o severas.

ESPECIFICACIONES DEL ACEITE PARA LA CAJA DEL CIGUEÑAL DEL MOTOR Y EL FILTRO DE AIRE

De acuerdo con la temperatura prevaeciente, úsese la siguiente viscosidad de aceite en la caja del cigueñal del motor y en el filtro de aire:

Temperatura Ambiente	Aceite de Viscosidad Simple	Aceite de Multi-Viscosidad
Sobre 32° C.	SAE 30	SAE 20W-40
0° C. a 32° C.	SAE 20W	SAE 10W-30
-23° C. a 0° C.	SAE 10W	SAE 10W-30
Bajo -23° C.	SAE 5W*	SAE 5W-20

* El uso de aceite SAE 5W puede ser causa de un consumo más elevado. Cuando se use este tipo de aceite, revísese su nivel con más frecuencia.

Téngase cuidado de seleccionar el aceite que se va a usar, tanto por viscosidad como por tipo de servicio que se espera para el motor. Por ejemplo: SAE 20W, Servicio DS.

GRASAS

Se recomienda grasa SAE del tipo de uso múltiple para todas las graseras y puntos de engrase a mano del tractor y de su equipo opcional.

La grasa del tipo de uso múltiple, hecha de jabón de litio para resistir los efectos del calor y deslavamiento, tiene una amplia variedad de usos.

Una sola aplicación de estas grasas, provee lubricación por un período de tiempo relativamente largo y cumple la importante función de ayudar a contener la contaminación fuera de los cojinetes.

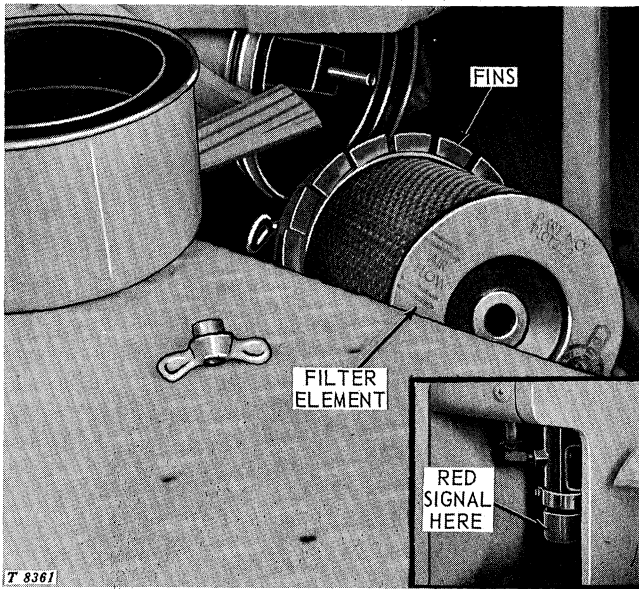
CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- 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



Filter Element and Restriction Indicator

Filter Element: Whenever the red signal in the restriction indicator remains locked in full view (with engine stopped), clean air cleaner filter element. Then reset indicator by pressing down on reset button at top of indicator. A portion of the red signal may be visible during operation (this is normal).

To clean the element remove dust cup, wing nut, gasket washer, and dry filter element. Clean the element by one of the following methods:

Dry or Dusty Element. Use compressed air (not over 100 psi at the nozzle) to blow the dust from the element. Direct clean, dry air up and down the pleats, blowing from the inside of the filter to the outside. Maintain reasonable distance between air nozzle and filter.

Oily or Sooty Element. Wash the element in warm water (not over 100°F.). To help remove oily deposits add John Deere Dry Filter Element Cleaner (R36757R) or its equivalent (non-sudsing detergent) to the water. Rinse filter thoroughly with clean water from hose having maximum water pressure of 40 psi. Shake excess water from element and allow it to dry approximately 24 hours at 70° F. Protect element from freezing until dry if cold weather is anticipated.

CAUTION: Never wash element in fuel oil, gasoline or solvents. Do not oil the element. Never use compressed air to dry the element. Compressed air will rupture a wet element.

After cleaning the element, inspect it for damage by placing a bright light inside the filter. Discard any filter that shows the slightest rupture, which is indicated by light shining through the hole.

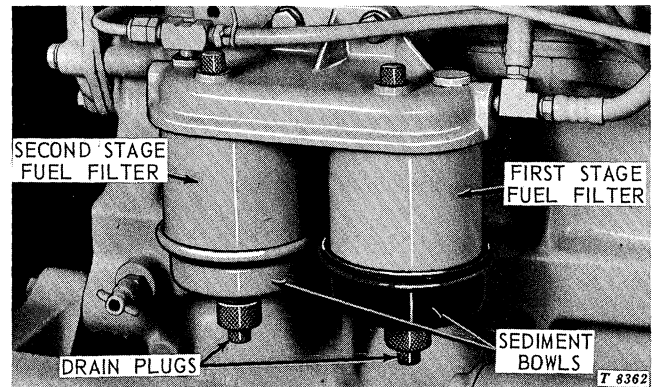
Inspect the filter gasket for damage.

Replace filter element after six cleanings or one year of service, whichever occurs first.

Wipe out the inside of the air cleaner body with a clean cloth dampened with water. Place element in air cleaner body with the fins and gasket in first and secure it in place with wing nut and gasket washer. Install dust cup and baffle and tighten clamp finger tight. Reset restriction indicator by pushing down on the reset button at the top of the indicator.

CAUTION: Be sure wing nut on element is tightened securely, as dirt can be drawn into engine if element is loose.

3. FUEL FILTER SEDIMENT BOWLS



Sediment Bowls

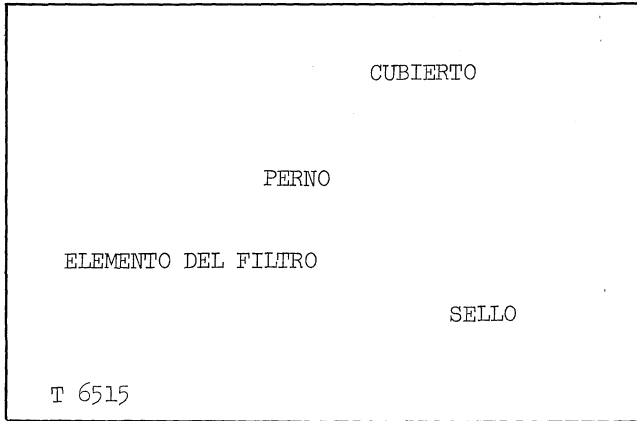
Inspect sediment bowl under first stage fuel filter daily. If any water or dirt deposits are found, loosen small drain plug under bowl until deposits are drained out. Then retighten plug until finger tight. If it is necessary to drain bowl on first stage filter, also drain second stage filter bowl in same manner as above.

4. RADIATOR

Check the level of coolant in the radiator. Coolant should be maintained at a level midway between the radiator core and filler neck. Add permanent type antifreeze if cold weather is anticipated.

22. FILTRO DE ACEITE DE LA TRANSMISION
(TRANSMISION "H-L-R")

Cada 200 horas de operación, cámbiese el elemento del filtro de aceite de la transmisión "H-L-R".



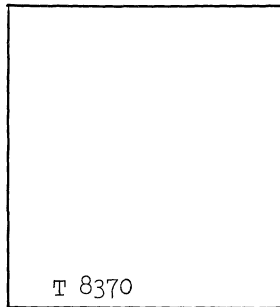
Cambiando el elemento del filtro

Para cambiar el elemento del filtro, aflójese el perno y quítese el conjunto de la cubierta, de la pared derecha de la caja de la transmisión. Quítese y deséchese el elemento viejo. Instálase un elemento nuevo y un sello nuevo. Reinstálase el conjunto de la cubierta y apriétese el perno central.

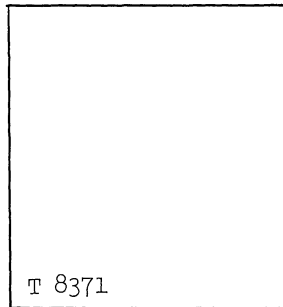
NOTA: No es necesario vaciar el aceite de la transmisión cuando se haga el cambio del filtro (con excepción de en los intervalos especificados de 1200 horas). Si el nuevo elemento es instalado rápidamente, solamente se perderá muy poco aceite.

CADA 600 HORAS

23. TUBO DE VENTILACION DE LA CAJA DEL CIGUEÑAL



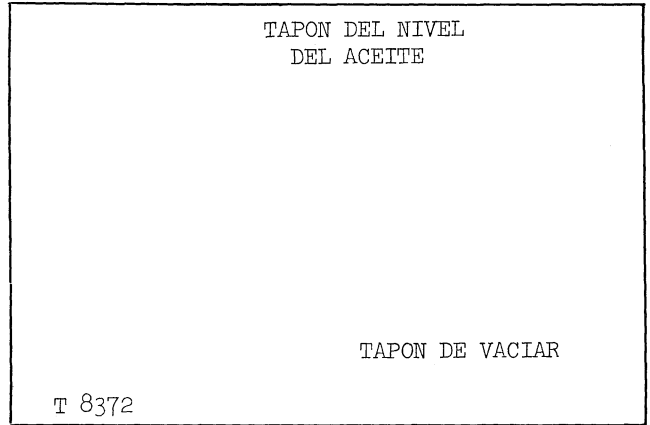
Motor Diesel



Motor de Gasolina

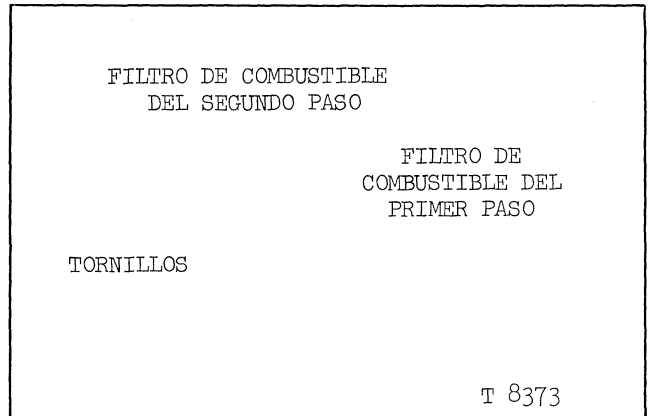
Cada 400 horas de operación, quítese el tubo de ventilación de la cubierta de los balancines, y límpiase perfectamente.

24. MALACATE



Cada 600 horas de operación del tractor, quítese el tapón de vaciar del malacate y vacíese el aceite. Reinstálase el tapón y agréguese 2.8 litros de lubricante SAE 80 de uso múltiple, si la temperatura es superior a 26.6°C. ó SAE 90 si la temperatura es inferior a 26.6°C. Asegúrese que el aceite llegue al nivel del orificio de llenar.

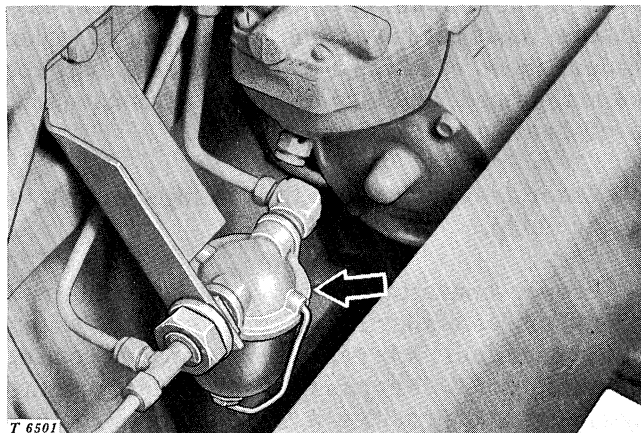
25. FILTRO DE COMBUSTIBLE DEL PRIMER PASO (DIESEL)



Reemplácese el filtro del primer paso de la manera siguiente: Quítese el tornillo que va de bajo del filtro del primer paso y el tazón de sedimentos. Quítese y bótese el elemento y los empaques. Lávese el tazón con combustible diesel y séquesele. Colóquense los nuevos empaques en el espaldón del elemento nuevo. Instálase el elemento debajo de la tapa. Colóquese de nuevo el tornillo y la taza debajo del elemento. Asegúrese que los empaques no estén doblados; apriétese bien el tornillo, lo mismo que el tapón de vaciar. No se cambie el elemento del segundo paso (sólo si se hace una reparación general), si el elemento del primer paso no está muy sucio o empapado de agua.

GASOLINE FUEL SYSTEM

Uniform efficiency of fuel system will be assured by an occasional inspection, and cleaning if necessary. The logical place to start is the source of fuel supply, the fuel tank.



Fuel Strainer

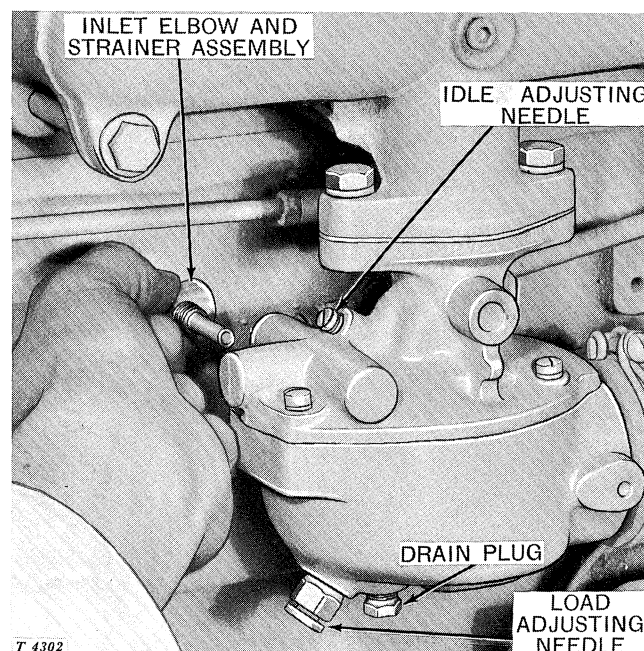
First, shut off fuel supply by turning shut-off valves clockwise until tight. Loosen jam nut and remove glass bowl and screen from the fuel strainer. Clean thoroughly. With glass removed, open each of the shut-off valves in turn to see if gasoline flows readily from tank. If it does not, tank must be cleaned. When replacing filter bowl, be sure cork gasket which fits between bowl and screen is in good condition; if it is not, replace it. Check all fuel lines for dirt and leakage.

Check opening at end of fuel tank vent tube regularly to make sure end of tube is not bent, shut, or clogged, thereby preventing ventilation of fuel tank, and causing malfunction of fuel system. The vent tube is located on the right side of fuel tank extending downward in front of the water pump cover.

CARBURETOR

Cleaning Carburetor Strainer

To clean carburetor strainer assembly, remove gasoline inlet elbow, of which strainer is a part (see illustration). Flush strainer housing with gasoline to remove dirt which may have worked through strainer. Be careful when removing elbow to prevent damage to strainer. Replace gasoline inlet elbow and tighten connections. Check connections to see that there is no leakage.



Carburetor

Checking Connections

While checking carburetor, also check air cleaner-to-carburetor connecting hoses. Make sure hoses have not begun to deteriorate. If hoses show signs of cracking, or have been soaked with gasoline, replace. Make certain hose connecting clamps are tight and that they are on hose far enough to give a tight connection. This prevents engine from breathing dirt, sand, and grit into cylinders through air leaks instead of cleaned air through air cleaner.

Adjusting Carburetor

The carburetor mixes gasoline and air together to form a vaporized fuel. The carburetor has adjustments for smooth engine operation, fuel economy, and maximum power.

Slow Idle Adjustment

1. With engine running and at operating temperature, set hand throttle in closed position (rearward).
2. Adjust slow idle stop screw in behind carburetor until engine idles at approximately 600 rpm.
3. Adjust slow idle mixture by turning idle adjusting needle on top of carburetor. Set to best idling position.

Cuando se trabaje en alguna parte del sistema eléctrico, recuérdese que todas las partes metálicas expuestas tienen carga. Para evitar lastimaduras o daños, desconéctese el cable a tierra del acumulador. Hágase lo mismo cuando se realicen ajustes en el motor o en otras partes móviles. Esto evitará la operación accidental del arranque o del motor.

Téngase cuidado de que no haya chispas o llamas cerca del acumulador, pues el gas producido por el electrólito es altamente inflamable.

REVISION DEL NIVEL DEL ELECTROLITO

Revísese el nivel del electrólito (solución de ácido y agua) en el acumulador, al final de cada 200 horas de operación cuando se haga necesario. Lléñense las celdas del acumulador, cuando sea necesario, hasta la parte inferior del cuello de llenar. Cuando sea necesario agregar agua, úsese preferentemente agua destilada. Si no se tiene disponible, úsese agua limpia potable que no tenga un alto contenido de mineral.

REVISION DE LA GRAVEDAD ESPECIFICA

<p>MANTENGASE VERTICAL</p> <p>NO SE ABSORBA DEMASIADO LIQUIDO</p> <p>EL FLOTADOR DEBE ESTAR LIBRE</p> <p>TOMESE LA LECTURA AL NIVEL DE LOS OJOS</p> <p>T 1871</p>

La gravedad específica del acumulador deberá ser revisada con un hidrómetro antes de agregar agua al acumulador. Si el nivel es demasiado bajo para marcar en el hidrómetro, agréguese agua y hágase funcionar el motor durante unos minutos para permitir que se mezcle el agua con el ácido, y luego revísese. La gravedad específica no deberá ser menor de 1.225, que es media carga. Cuando el acumulador tiene carga completa, la lectura será de 1.240 a 1.260.

NOTA: Tomando en cuenta los efectos de la temperatura ambiente sobre el acumulador, algunos fabricantes de acumuladores especifican un nivel más bajo de gravedad específica de 1.210 a 1.230 en un acumulador con carga completa para áreas tropicales y una gravedad específica más alta de 1.270 a 1.290 en un acumulador con carga completa para regiones árticas.

LIMPIEZA DEL ACUMULADOR

Consérvase el acumulador limpio frotándolo con algún trapo húmedo al final de cada 200 horas de operación o cuando se vea excesivamente sucio.

Si se nota corrosión alrededor de las conexiones de las terminales, límpiense frotando con un cepillo de alambre y lávense las terminales con una solución de 110 gramos de soda en 1 litro de agua. Verifíquese que los tapones de ventilación estén apretados para evitar que la solución limpiadora penetre a las celdas.

Después de limpiarlo, lávese el exterior del acumulador, el compartimiento del mismo y el área que lo rodea en el tractor, con agua limpia. Examinense los orificios de ventilación en los tapones, para comprobar que no estén obstruidos.

SERVICIO DEL ACUMULADOR EN TIEMPO FRIO

Durante tiempo frío es particularmente importante mantener el nivel adecuado del electrólito en el acumulador y a éste completamente cargado, para evitar la posibilidad de que se congele. Revísese el nivel del electrólito y la gravedad específica del acumulador.

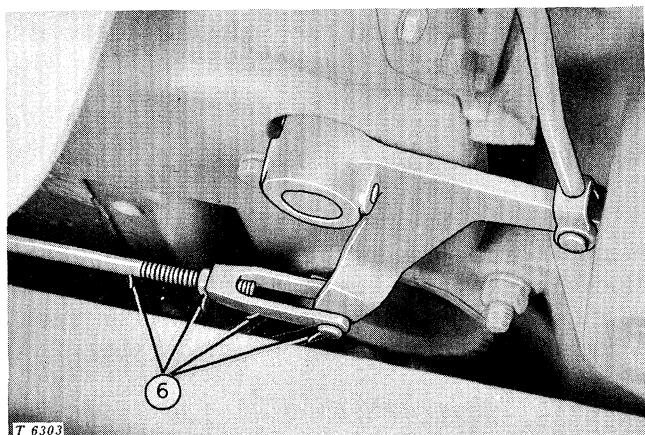
Las temperaturas de congelación afectarán muy poco a un acumulador con carga completa.

INSTALACION DEL ACUMULADOR

Colóquese el acumulador en el compartimiento debajo del asiento y apriétese firmemente el cuadro sujetador del acumulador, para que éste no se mueva dentro del compartimiento. No se apriete demasiado el cuadro sujetador, pues esto podría causar daños al acumulador.

CONEXION DEL ACUMULADOR

Antes de conectar el cable del acumulador y la conexión a tierra, verifíquese que estén perfectamente limpias las terminales en el acumulador. La tierra y corrosión entre las terminales y los conectores, crean alta resistencia eléctrica y permiten la formación de arco, lo que ocasiona la rápida quemadura y picadura de las terminales y los conectores. Cúbranse las terminales y los conectores con una capa de vaselina o grasa, para retardar la acumulación de corrosión. Conéctese el cable y la tira de contacto a tierra (el poste positivo conectado a tierra).



Adjusting Foot Brake Linkage

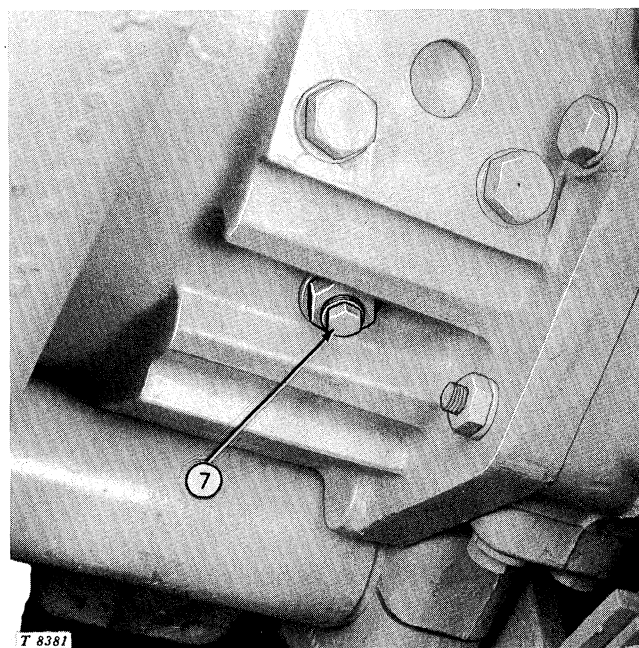
6. Loosen lock nuts just behind yoke on both right and left brake rods under platform. Disconnect right yoke from brake pedal and left yoke from brake shaft lever.

With pedal back against stop, pull right brake rod forward until slotted yoke inside steering clutch housing is just pulled up against brake pin and adjust length of rod by adjustable yoke until yoke pin will just slip through adjustable yoke and brake pedal. Install yoke pin and tighten lock nut.

With pedal against stop, pull left brake rod forward until slotted yoke inside steering clutch housing is just pulled up against brake pin, and adjust length of rod by adjustable yoke until yoke pin will just slip through adjustable yoke and lever on brake pedal shaft. Turn yoke an additional half turn to give pedal tension against stop. Install yoke pin and tighten lock nut.

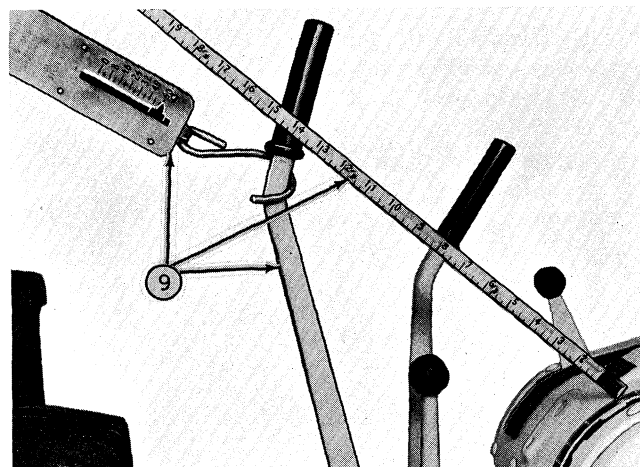
NOTE: It is important that both brake rods be adjusted as above to insure equal braking action from both brakes when pedal is depressed. This can be easily checked by watching action of brake band when pedal is depressed. Watch to see that both bands begin to move at the same time. This can best be seen by looking into top of steering clutch housing.

7. Tighten brake band positioning screw (bottom of steering clutch housing) until screw contacts brake band. (Make sure screw is in slot in brake band). Back off one turn and add washers to fill gap between head of screw and plug.



Adjusting Brake Band Positioning Screw

8. With steering levers blocking still in position, turn brake set screw in until it just touches brake crank arm. Lock with jam nut.



Adjusting Steering Lever Travel

9. Loosen brake band adjusting screw until a load of 50 pounds applied at the base of handle results in steering lever travel of 7 to 9 inches from rest position.

After these adjustments have been made, replace clutch housing covers and gaskets. Remove blocking under steering levers.

S O L U C I O N E S P A R A C I E R T O S C O N T R A T I E M P O S

En las páginas siguientes se mencionan algunos contratiempos que posiblemente se puedan presentar, y su solución para remediarlos. Si el problema no se corrige después de probar las soluciones sugeridas, consúltese al Distribuidor John Deere. En su establecimiento cuenta con personal perfectamente entrenado, así como con información técnica de servicio y equipo moderno, para poner nuevamente al tractor en perfectas condiciones de operación.

EL MOTOR ARRANCA CON DIFICULTAD O NO ARRANCA

<u>Causa Posible</u>	<u>Solución</u>
No hay combustible.	Llénese el tanque con el combustible adecuado. Página 17.
Gasolina vieja en el tanque	Vacíese el tanque y llénese con gasolina nueva. Página 18.
Llaves de paso de combustible cerradas.	Abranse las llaves. Páginas 31 y 33.
No hay gasolina en el carburador.	Límpiese el tubo de combustible, el filtro y el carburador. Página 33.
Los tapones encendedores no han sido operados (diesel)	Háganse actuar los tapones encendedores el período de tiempo apropiado. Página 4. (Cébase también el motor, si se usa cebador).
Rendimiento bajo del acumulador	Revítese el nivel del electrólito y la gravedad específica del acumulador. Vuélvase a cargar si fuere necesario. Página 38.
Resistencia excesiva en el circuito de arranque	Límpiese y apriétense todas las conexiones en el acumulador y en el arranque. Página 38.
Aceite demasiado pesado en la caja del cigüeñal.	Vacíese y llénese la caja del cigüeñal con aceite de la calidad y viscosidad apropiadas. Página 25.
Tipo inadecuado de combustible.	Consúltese la tabla de combustibles en la página 17, y úsese el tipo adecuado de combustible para las condiciones de operación.
Agua o tierra en el sistema de combustible.	Vacíese, lávese, llénese y púrguese el sistema. Páginas 31 y 33.
Agua en la gasolina	Vacíese la gasolina, límpiense las bujías. Páginas 33 y 36.
Filtro de combustible tapado (diesel)	Cámbiese el elemento del filtro del primer paso y púrguese el sistema. Páginas 28 y 32.
No hay chispa (gasolina).	Véase "Sistema de Encendido". Página 36.
Inyectores sucios o defectuosos (diesel).	Solicítese este servicio al Distribuidor John Deere.

GOLPETEO DEL MOTOR

Insuficiente aceite en la caja del cigüeñal	Agréguese aceite de la calidad y viscosidad apropiadas. Página 18.
Basura o polvo aspirado por el sistema de admisión del aire	Revítese el filtro de aire que no esté tapado. Página 22.
Sincronización incorrecta de la bomba inyectora o del distribuidor	Revítese la sincronización. Solicítese este servicio al Distribuidor John Deere.
Gasolina de bajo octanaje	Cámbiese a gasolina de mayor octanaje. Véanse las recomendaciones en la página 17.

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