

# Utilisation et entretien

---

## **Moteurs industriels 1206F-E70TA et 1206F-E70TTA**

---

BM (Moteur)  
BN (Moteur)



## Mise en garde

La plupart des accidents en rapport avec l'utilisation, l'entretien et la réparation de ce produit sont dus à l'inobservation des règles de sécurité et précautions élémentaires. On pourra donc les éviter en reconnaissant les risques auxquels on s'expose et en prenant les mesures préventives correspondantes. Il importe d'être conscient des dangers potentiels. Il faut également posséder la formation, les compétences et l'outillage requis pour utiliser, entretenir et réparer correctement le produit.

**Toute entorse aux instructions d'utilisation, de graissage, d'entretien ou de réparation de ce produit peut être à l'origine d'accidents graves, voire mortels.**

**Avant d'utiliser, de graisser, d'entretenir ou de réparer le produit, il faut lire et bien assimiler toutes les instructions relatives à l'utilisation, au graissage, à l'entretien et à la réparation**

Des règles de sécurité et des mises en garde figurent dans ce guide et sur le produit. Le non-respect de ces mises en garde peut être à l'origine d'accidents graves, voire mortels.

Les dangers sont identifiés par un "symbole" suivi d'une "inscription" telle que "DANGER DE MORT", "DANGER" ou "ATTENTION". La mise en garde signalant un "DANGER" est représentée ci-après.



Ce symbole a la signification suivante:

**Attention! Être vigilant! L'intégrité corporelle de l'utilisateur est en jeu.**

Le message figurant à la suite explique le danger, soit par un texte, soit par des illustrations.

Les pratiques pouvant entraîner des dégâts matériels sont signalées par le mot "REMARQUE" sur le produit et dans le présent guide.

**Perkins ne saurait prévoir toutes les situations à risques. De ce fait, les messages sur la sécurité figurant dans ce guide et sur le produit ne sont pas exhaustifs. Quiconque emploie une méthode ou un outil qui n'est pas expressément recommandé par Perkins doit donc s'assurer au préalable qu'il ne met pas sa personne ou celle d'autrui en danger. Il faut également s'assurer que la méthode d'utilisation, de graissage, d'entretien ou de réparation utilisée ne risque pas d'endommager le produit ou d'en compromettre la sécurité.**

Les informations, spécifications et illustrations du présent guide reflètent l'état des connaissances au moment de la rédaction. Les spécifications, couples, pressions, relevés, réglages, illustrations, etc. peuvent changer à tout instant. Ces changements peuvent avoir une incidence sur l'entretien du produit. Avant de commencer un travail, se procurer des informations complètes et à jour. Les concessionnaires ou distributeurs Perkins disposent de ces informations.



**Lorsqu'il faut remplacer des pièces sur ce produit, Perkins recommande d'utiliser des pièces de rechange Perkins.**

**L'inobservation de cette mise en garde peut entraîner des défaillances prématurées, des dégâts au niveau du produit, des blessures ou même la mort de l'utilisateur.**

---

## Table des matières

Avant-propos .....	4
--------------------	---

### Sécurité

Mises en garde .....	5
----------------------	---

Généralités .....	8
-------------------	---

Prévention des brûlures.....	12
------------------------------	----

Prévention des incendies ou des explosions .	13
--	----

Risques d'écrasement et de coupure .....	15
--	----

Pour monter et descendre .....	16
--------------------------------	----

Canalisations de carburant haute pression ...	16
---	----

Avant le démarrage du moteur .....	17
------------------------------------	----

Démarrage du moteur.....	18
--------------------------	----

Arrêt du moteur.....	18
----------------------	----

Circuit électrique.....	18
-------------------------	----

Circuit électronique.....	20
---------------------------	----

### Informations produit

Généralités .....	21
-------------------	----

Identification produit .....	31
------------------------------	----

### Utilisation

Levage et remisage .....	34
--------------------------	----

Caractéristiques et commandes.....	39
------------------------------------	----

Diagnostic du moteur.....	63
---------------------------	----

Démarrage.....	69
----------------	----

Utilisation du moteur.....	73
----------------------------	----

Utilisation par temps froid .....	75
-----------------------------------	----

Arrêt du moteur.....	80
----------------------	----

### Entretien

Contenances .....	83
-------------------	----

Recommandations d'entretien.....	100
----------------------------------	-----

Calendrier d'entretien .....	103
------------------------------	-----

### Garantie

Garantie.....	143
---------------	-----

### Documentation de référence

Documents de référence .....	144
------------------------------	-----

### Index

Index.....	147
------------	-----

## Avant-propos

### Généralités

Ce guide contient des informations sur la sécurité et le fonctionnement, le graissage et l'entretien. Ce guide doit être conservé près du moteur, dans les espaces de rangement prévus à cet effet. Lire, étudier et conserver ce guide avec les informations sur le moteur.

L'anglais est la langue principale des publications Perkins. L'anglais employé facilite la traduction et améliore la cohérence.

Certaines photographies ou illustrations de ce guide peuvent montrer des détails ou des accessoires qui n'existent pas sur votre moteur. Par ailleurs, des protections et des couvercles ont parfois été retirés pour la clarté des illustrations. En raison du progrès technique et de l'effort continu voué au perfectionnement du matériel, ce moteur comporte peut-être des modifications qui n'apparaissent pas dans cette publication. En cas de doute concernant un détail de construction de ce moteur ou un point du guide, consulter le concessionnaire Perkins ou votre distributeur Perkins qui fournira les renseignements les plus récents dont il dispose.

### Sécurité

Les précautions élémentaires sont répertoriées dans le chapitre Sécurité. Cette section identifie également des situations dangereuses. Lire soigneusement les consignes de sécurité données dans ce chapitre avant d'utiliser ce produit ou d'effectuer des travaux d'entretien ou de réparation.

### Utilisation

Nous n'indiquons ici que l'essentiel des techniques d'utilisation. Ces techniques aident au développement des compétences nécessaires pour exploiter le moteur de manière fiable et économique. Les compétences s'acquièrent, à mesure que l'opérateur connaît mieux le moteur et ses possibilités.

La section utilisation sert de référence aux opérateurs. Les photographies et illustrations montrent comment effectuer les contrôles, démarrer, faire fonctionner et arrêter le moteur. Cette section comprend également des informations sur le diagnostic électronique.

### Entretien

La section consacrée à l'entretien explique comment bien entretenir le moteur. Les instructions illustrées, étape par étape, sont regroupées par intervalles d'entretien basés sur les heures-service et/ou les durées de temps. Les éléments du calendrier d'entretien font référence aux instructions détaillées qui suivent.

L'entretien préconisé doit être effectué aux intervalles prévus tels que stipulés dans le calendrier d'entretien. Le calendrier d'entretien dépend également des conditions réelles d'utilisation. Ainsi, il peut être nécessaire d'augmenter le graissage et la maintenance tels qu'indiqués dans le calendrier d'entretien lorsque les conditions sont extrêmement dures, humides ou que le froid est intense.

Les éléments du calendrier d'entretien sont agencés pour former un programme d'entretien préventif. Si le programme d'entretien préventif est respecté, une mise au point périodique n'est pas nécessaire. La mise en place d'un programme d'entretien préventif minimise les frais d'exploitation en évitant bien des coûts résultant d'immobilisations imprévues et de pannes.

### Calendrier d'entretien

L'entretien prescrit à un certain intervalle doit être effectué aux multiples de cet intervalle. Il est recommandé d'afficher des copies des calendriers d'entretien près des moteurs en tant que rappels. Il est également recommandé de conserver un registre de l'entretien avec le registre permanent du moteur.

Votre concessionnaire Perkins ou votre distributeur Perkins peut vous aider à ajuster votre calendrier d'entretien en fonction des exigences de votre environnement de travail.

### Révision générale

Les détails de la révision générale du moteur ne sont pas inclus dans le Guide d'utilisation et d'entretien sauf les intervalles et les points d'entretien de chaque intervalle. Les réparations majeures ne doivent être effectuées que par du personnel autorisé par Perkins. Votre concessionnaire Perkins ou votre distributeur Perkins propose une gamme d'options liées aux programmes de révision générale. Si le moteur subit des pannes majeures, de nombreuses options de révision générale consécutive à la panne sont également proposées. Consulter votre concessionnaire Perkins ou votre distributeur Perkins pour davantage de renseignements sur ces options.

### Projet de mise en garde 65 de l'État de Californie

Il est officiellement reconnu dans l'État de Californie que les émissions des moteurs diesel et certains de leurs composants peuvent entraîner des cancers, des anomalies à la naissance et d'autres affections liées à la reproduction. Les bornes et les cosses de batterie et les accessoires connexes contiennent du plomb et des composés du plomb. **Se laver les mains après la manipulation.**

# Sécurité

i05480954

## Mises en garde

Diverses mises en garde spécifiques figurent sur le moteur. L'emplacement précis et la description des mises en garde sont passés en revue dans ce chapitre. Prendre le temps de se familiariser avec tous les signaux d'avertissement.

S'assurer que tous les signaux d'avertissement sont lisibles. Nettoyer ou remplacer les mises en garde dont le texte ou les illustrations ne sont pas visibles. Pour nettoyer les mises en garde, utiliser un chiffon, de l'eau et du savon. Ne pas utiliser de solvants, d'essence ou d'autres produits chimiques caustiques. Les solvants, l'essence ou les produits chimiques caustiques peuvent détériorer l'adhésif fixant les signaux d'avertissement. Les signaux d'avertissement dont l'adhésif est détérioré peuvent se détacher du moteur.

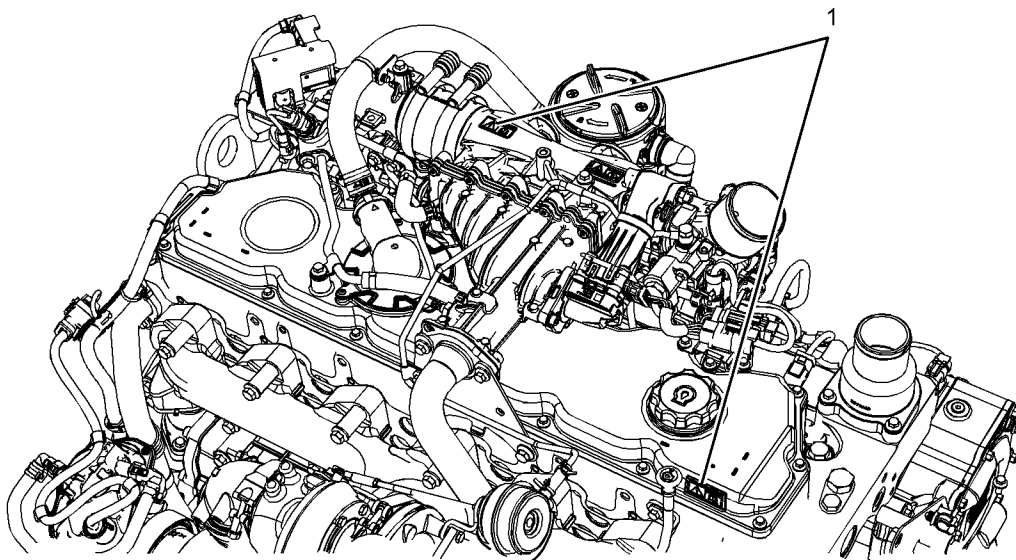
Remplacer toute mise en garde abîmée ou manquante. Si un signal d'avertissement est fixé à une pièce du moteur qui est remplacée, poser un nouveau signal d'avertissement sur la pièce de rechange. Des signaux d'avertissement neufs sont disponibles auprès du concessionnaire Perkins ou du distributeur Perkins.

### Mise en garde universelle 1



**Lire attentivement les instructions et les consignes données dans les Guides d'utilisation et d'entretien avant de conduire cet équipement ou de travailler dessus. Faute de se conformer à ces instructions et mises en garde, il y a risque de blessures ou de mort.**

---



Illustration

1

g03022899

### Exemple type

L'étiquette de mise en garde universelle est fixée au niveau de deux emplacements sur le moteur. Sur le cache-culbuteur et sur le collecteur d'admission, se référer à l'illustration 1 .

## Mise en garde d'éther 2

 **DANGER**

**Ne pas utiliser d'auxiliaires de démarrage du type aérosol comme de l'éther. Cela peut provoquer une explosion et des accidents corporels.**

---

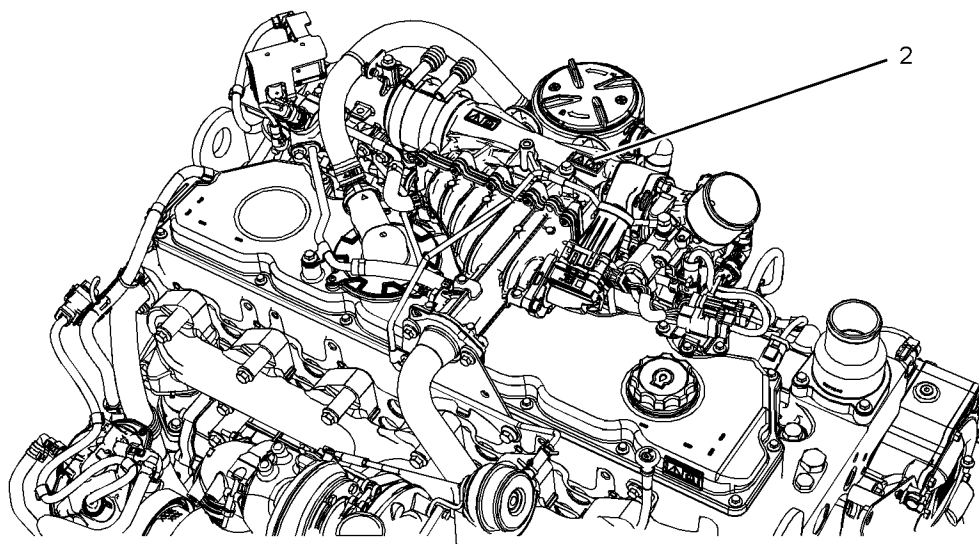


Illustration  
2

g03023096

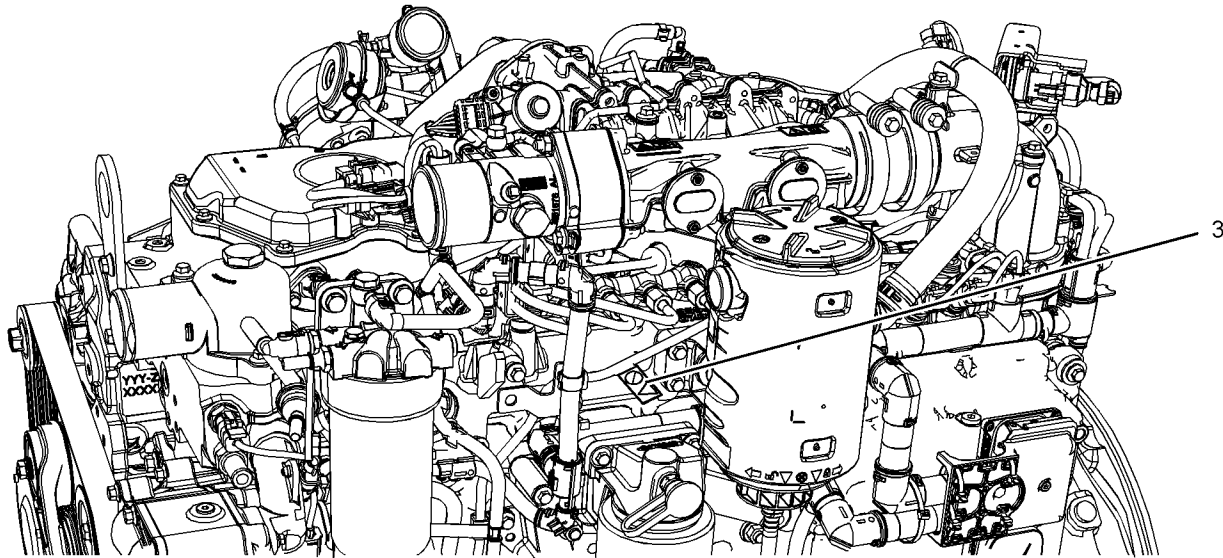
Exemple type

L'étiquette de mise en garde liée à l'éther est fixée sur le collecteur d'admission, se référer à l'illustration 2 .

### Main (haute pression) 3

 **DANGER**

Tout contact avec du carburant sous haute pression présente des risques de pénétration percutanée et de brûlure. Des projections de carburant sous haute pression peuvent déclencher un incendie. Le non respect des consignes de contrôle et d'entretien peut entraîner des blessures, voire la mort.



Illustration

3

g03023097

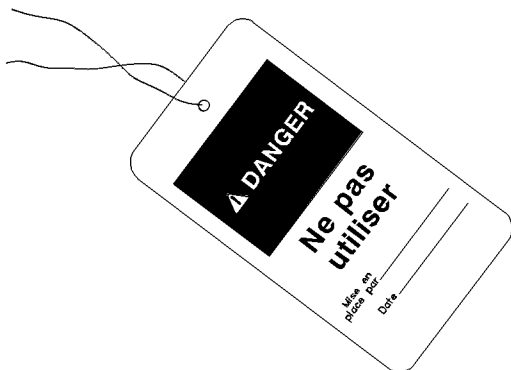
## Exemple type

L'étiquette de mise en garde de haute pression (main) est une étiquette enroulée qui est fixée sur la conduite d'injection principale, se référer à l'illustration 3 .

Pendant l'entretien du moteur, ne tolérer la présence d'aucune personne non autorisée sur le moteur ou à proximité de celui-ci.

i05480955

## Généralités



D85929

Illustration

4

g00106798

Fixer une pancarte d'avertissement "Ne pas utiliser" ou une pancarte similaire sur le contacteur de démarrage ou sur les commandes avant d'entretenir ou de réparer le moteur. Fixer les pancartes d'avertissement sur le moteur et dans chaque poste de commande. Si nécessaire, déconnecter les commandes de démarrage.



- Toute altération du montage du moteur ou du câblage mis en place par le constructeur d'origine peut s'avérer dangereuse. Il y a risque de blessures ou de mort ou de dégât au moteur.
  - Si l'on fait tourner le moteur dans un local fermé, évacuer les gaz d'échappement à l'extérieur.
  - Si le moteur ne tourne pas, ne pas desserrer le frein de stationnement ou le frein auxiliaire, sauf si le véhicule est immobilisé ou calé.
  - Porter un casque, des lunettes de protection et d'autres équipements de sécurité lorsque les conditions l'exigent.
  - Lorsque le travail se fait à proximité d'un moteur en fonctionnement, porter des protections auditives pour éviter tout dommage auditif.
  - Ne pas porter de vêtements amples ni de bagues, gourmettes, etc., qui risquent de s'accrocher aux commandes ou à d'autres parties du moteur.
  - S'assurer que toutes les protections et tous les couvercles sont solidement fixés sur le moteur.
  - Ne jamais conserver de liquides d'entretien dans des récipients en verre. Les récipients en verre risquent de se briser.
  - Utiliser toutes les solutions de nettoyage avec prudence.
  - Signaler toutes les réparations nécessaires.
- Sauf indication contraire, effectuer l'entretien comme suit:
- Le moteur est coupé. S'assurer que le moteur ne peut être mis en marche.
  - Appliquer le verrouillage de protection des commandes.
  - Serrer le frein auxiliaire (secours) ou le frein de stationnement.
  - Caler ou immobiliser le véhicule avant de procéder à l'entretien ou à des réparations.
  - Débrancher les batteries avant de procéder à l'entretien ou à une intervention sur le circuit électrique. Débrancher les câbles de masse de la batterie. Obturer les fils afin d'éviter toute production d'étincelle. Selon équipement, laisser le liquide d'échappement diesel se purger avant de débrancher la batterie.
  - Le cas échéant, débrancher les connecteurs des injecteurs-pompes qui se trouvent sur le support de culbuteurs. Ceci contribuera à éviter les blessures provoquées par la tension élevée des injecteurs-pompes. Ne pas toucher aux bornes d'injecteur-pompe pendant que le moteur est en marche.
  - Ne pas se lancer dans des réparations ou des réglages du moteur pendant que celui-ci est en marche.
  - Ne pas se lancer dans des réparations que l'on ne comprend pas. Utiliser les outils appropriés. Remplacer ou réparer tout équipement endommagé.
  - Avant la mise en marche initiale d'un moteur neuf ou la remise en marche d'un moteur après intervention, prendre les dispositions nécessaires pour arrêter le moteur au cas où il s'emballerait. L'arrêt du moteur peut s'effectuer en coupant son alimentation en carburant ou son alimentation en air. S'assurer que seule la conduite d'alimentation est coupée. S'assurer que la canalisation de retour de carburant est ouverte.
  - Démarrer le moteur depuis le poste de conduite (cabine). Ne jamais effectuer de branchement directement sur les bornes du démarreur ou sur celles des batteries. Ceci peut neutraliser le dispositif de démarrage au point mort ou endommager le circuit électrique.

Les gaz d'échappement des moteurs contiennent des produits de combustion qui peuvent s'avérer nocifs. Toujours faire démarrer le moteur et le laisser tourner dans un endroit bien aéré. Si le moteur se trouve dans un endroit fermé, évacuer les gaz d'échappement au dehors.

Retirer les pièces suivantes avec prudence. Pour éviter que des liquides sous pression ne soient pulvérisés ou projetés, placer un chiffon sur la pièce déposée.

- Bouchons de remplissage
- Graisseurs
- Prises de pression
- Reniflards
- Bouchons de vidange

Déposer les plaques-couvercles avec prudence. Desserrer progressivement, mais ne pas déposer les deux derniers boulons ou les deux derniers écrous qui se trouvent aux extrémités opposées de la plaque-couvercle ou du dispositif. Avant de déposer les deux derniers boulons ou les deux derniers écrous, desserrer le couvercle en faisant levier afin de diminuer la force exercée par le ressort ou détendre toute autre pression.

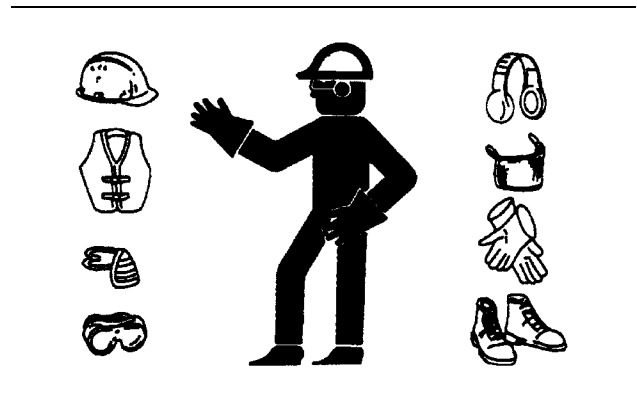


Illustration  
5

g00702020

- Porter un casque, des lunettes de protection et d'autres équipements de sécurité lorsque les conditions l'exigent.
- Lorsque le travail se fait à proximité d'un moteur en fonctionnement, porter des protections auditives pour éviter tout dommage auditif.
- Ne pas porter de vêtements amples ni de bagues, gourmettes, etc., qui risquent de s'accrocher aux commandes ou à d'autres parties du moteur.
- S'assurer que toutes les protections et tous les couvercles sont solidement fixés sur le moteur.
- Ne jamais conserver de liquides d'entretien dans des récipients en verre. Les récipients en verre risquent de se briser.
- Utiliser toutes les solutions de nettoyage avec prudence.
- Signaler toutes les réparations nécessaires.

#### **Sauf indication contraire, effectuer l'entretien comme suit:**

- Le moteur est coupé. S'assurer que le moteur ne peut être mis en marche.
- Débrancher les batteries avant de procéder à l'entretien ou à une intervention sur le circuit électrique. Débrancher les câbles de masse de la batterie. Obturer les fils afin d'éviter toute production d'étincelle.
- Ne pas se lancer dans des réparations que l'on ne comprend pas. Utiliser les outils appropriés. Remplacer ou réparer tout équipement endommagé.

#### **Air comprimé et eau sous pression**

L'air comprimé et/ou l'eau sous pression peuvent projeter des débris et/ou de l'eau brûlante. Cela peut entraîner des blessures.

Lorsque de l'air comprimé ou de l'eau sous pression sont utilisés pour le nettoyage, porter des vêtements de protection, des chaussures de protection et des protections pour les yeux. Par "protection pour les yeux", on entend lunettes de protection ou écran facial.

La pression d'air maximale pour le nettoyage doit être inférieure à 205 kPa (30 psi). La pression d'eau maximale pour le nettoyage doit être inférieure à 275 kPa (40 psi).

## Pénétration de liquides

La pression peut demeurer élevée dans le circuit hydraulique longtemps après l'arrêt du moteur. Si l'on ne décharge pas correctement la pression, celle-ci peut projeter violemment du liquide hydraulique ou des éléments tels que des bouchons.

Ne pas déposer de composants hydrauliques ou de pièces tant que la pression n'a pas été déchargée car il y a un risque de blessure. Ne pas démonter de composants hydrauliques ou de pièces tant que la pression n'a pas été déchargée car il y a un risque de blessure. Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour connaître toutes les méthodes requises pour détendre la pression hydraulique.

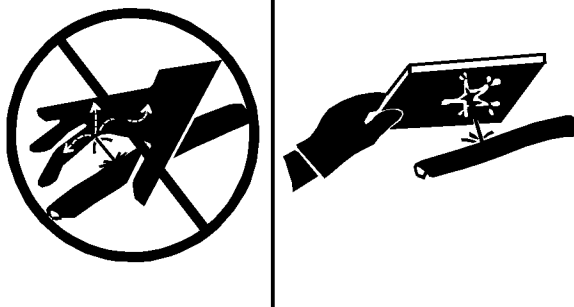


Illustration  
6

g00687600

Utiliser systématiquement une planchette ou un carton pour rechercher les fuites. Du liquide sous pression qui s'échappe peut perforer les tissus cutanés. La pénétration de liquide peut provoquer des blessures graves, voire mortelles. Une fuite qui s'échappe par un orifice minuscule peut provoquer de graves blessures. Si du liquide a pénétré sous la peau, consulter immédiatement un médecin. Faire appel à un médecin spécialisé dans ce type de blessures.

## Prévention des déversements de liquides

Prendre des précautions afin de s'assurer que tous les liquides sont recueillis lors d'un contrôle, d'un entretien, d'un essai, d'un réglage ou d'une réparation. Prévoir un récipient adéquat pour recueillir les liquides avant d'ouvrir un compartiment ou de démonter un composant contenant des liquides.

Évacuer tous les liquides vidangés conformément à la réglementation locale.

## Inhalation

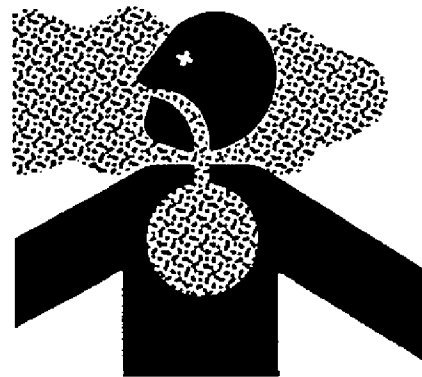


Illustration  
7

g00702022

## Échappement

Faire preuve de prudence. Les fumées d'échappement peuvent être nocives. Si l'équipement est utilisé dans un espace confiné, prévoir une ventilation adaptée.

## Informations sur l'amiante

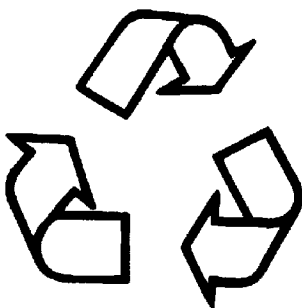
Les équipements Perkins et les pièces de rechange fournies par Perkins Engine Company Limited sont garantis sans amiante. Perkins recommande d'utiliser uniquement des pièces de rechange Perkins authentiques. En cas d'emploi de pièces de rechange contenant de l'amiante, respecter les règles suivantes pour la manipulation de ces pièces et l'évacuation des poussières d'amiante.

Faire preuve de prudence. Lors de la manipulation de pièces contenant des fibres d'amiante, éviter d'inhaler les poussières susceptibles d'être dégagées. Ces poussières sont très nocives. Les pièces susceptibles de contenir de l'amiante sont les plaquettes, les rubans et les garnitures de frein, les disques d'embrayage et certains joints statiques. L'amiante utilisé dans ces pièces est en règle générale enrobé dans de la résine ou bien isolé. La manipulation de ces pièces ne présente donc aucun risque pour autant qu'il n'y ait pas de dégagement de poussières d'amiante.

En présence de poussières d'amiante, suivre ces directives:

- Ne jamais utiliser d'air comprimé pour le nettoyage.
- Éviter de broser des matériaux qui contiennent de l'amiante.
- Éviter de meuler des matériaux qui contiennent de l'amiante.
- Pour le nettoyage des matériaux à base d'amiante, utiliser des produits liquides.
- Un aspirateur équipé d'un filtre à air haute capacité (HEPA) peut également être employé.
- Sur les postes d'usinage fixes, utiliser une aspiration aspirante pour évacuer les poussières.
- En l'absence de tout autre moyen de lutte contre la poussière, porter un respirateur agréé.
- Respecter les lois et réglementations applicables au lieu de travail. Aux États-Unis, appliquer les normes de l' Administration de la santé et de la sécurité au travail (OSHA). Les règlements OSHA se trouvent dans le document "29 CFR 1910.1001".
- Respecter toutes les réglementations environnementales pour la mise au rebut de l'amiante.
- Se tenir à l'écart des zones où des particules d'amiante pourraient être en suspension dans l'air.

## Évacuation correcte des déchets



Une évacuation incorrecte des déchets peut menacer l'environnement. Les liquides potentiellement toxiques doivent être évacués selon la réglementation locale.

Toujours utiliser des récipients étanches pour vidanger des liquides. Ne pas déverser les liquides usagés sur le sol, dans une bouche d'égout ou dans une source d'eau.

i05474897

## Prévention des brûlures

Ne toucher à aucune pièce d'un système sur un moteur qui tourne. Dans des conditions normales de fonctionnement, le moteur, l'échappement et le circuit de post-traitement du moteur peuvent atteindre des températures aussi élevées que 650 °C (1202 °F).

Laisser refroidir le circuit du moteur avant toute opération d'entretien. Détendre toute la pression dans le circuit pneumatique, le circuit hydraulique, le circuit de graissage, le circuit de carburant et le circuit de refroidissement avant de déconnecter les éléments correspondants.



**Tout contact avec du carburant sous haute pression présente des risques de pénétration percutanée et de brûlure. Des projections de carburant sous haute pression peuvent déclencher un incendie. Le non respect des consignes de contrôle et d'entretien peut entraîner des blessures, voire la mort.**

Une fois le moteur coupé, attendre 10 minutes avant d'effectuer toute intervention sur les canalisations de carburant afin de laisser à la pression le temps de s'évacuer des canalisations de carburant haute pression.

Avant de déconnecter des canalisations, des raccords ou des pièces de ce type, relâcher totalement la pression dans le circuit pneumatique, le circuit hydraulique, le circuit de graissage, le circuit de carburant ou le circuit de refroidissement.

## Circuit d'induction



**Le danger de brûlure par acide sulfurique peut provoquer des blessures parfois mortelles.**

**Le refroidisseur des gaz d'échappement peut contenir une petite quantité d'acide sulfurique. L'emploi de carburant ayant des teneurs en soufre supérieures à 15 ppm peut accroître la quantité d'acide sulfurique formée. De l'acide sulfurique peut s'écouler du refroidisseur pendant que le moteur est en marche. Le contact avec l'acide sulfurique brûlera les yeux, la peau et les vêtements. Toujours utiliser l'équipement de protection individuelle approprié (PPE) mentionné sur la fiche de données de sécurité (MSDS) pour l'acide sulfurique. Toujours suivre les directives de premiers secours mentionnées sur la fiche de données de sécurité (MSDS) pour l'acide sulfurique.**

## Liquide de refroidissement

À la température de fonctionnement, le liquide de refroidissement du moteur est brûlant. Le liquide de refroidissement est aussi sous pression. Le radiateur et toutes les conduites allant aux réchauffeurs, au système de post-traitement ou au moteur contiennent du liquide de refroidissement brûlant.

Tout contact avec du liquide de refroidissement brûlant ou avec de la vapeur peut provoquer de graves brûlures. Laisser refroidir les pièces du circuit de refroidissement avant d'effectuer la vidange de ce circuit.

Contrôler le niveau du liquide de refroidissement uniquement lorsque le moteur est à l'arrêt et que le moteur est froid.

S'assurer que le bouchon de remplissage est froid avant de le dévisser. Le bouchon de remplissage doit être suffisamment froid pour être touché à main nue. Dévisser lentement le bouchon de remplissage pour relâcher la pression.

L'additif pour circuit de refroidissement contient des alcalis. Les alcalis peuvent provoquer des blessures. Éviter que des alcalis n'entrent en contact avec la peau et les yeux et ne pas en ingérer.

## Huiles

L'huile chaude et les pièces chaudes peuvent provoquer des blessures. Ne pas laisser l'huile brûlante entrer en contact avec la peau. Éviter également que des pièces brûlantes n'entrent en contact avec la peau.

## Batteries

L'électrolyte est un acide. L'électrolyte peut provoquer des blessures. Éviter tout contact avec la peau et les yeux. Toujours porter des lunettes de sécurité pour travailler sur des batteries. Se laver les mains après avoir touché les batteries et les connecteurs. Il est conseillé de porter des gants.

## Système de post-traitement

Avant d'effectuer toute opération d'entretien ou réparation, laisser refroidir le post-traitement.

i05480974

## Prévention des incendies ou des explosions

Illustration  
9

g00704000

Tous les carburants, la plupart des lubrifiants et certaines solutions de refroidissement sont inflammables.

Les liquides inflammables qui fuient ou qui sont déversés sur des surfaces chaudes ou des composants électriques peuvent provoquer un incendie. Tout incendie peut provoquer des blessures et des dégâts matériels.

Après l'activation du bouton d'arrêt d'urgence, attendre 15 minutes avant de retirer les couvercles du moteur.

Déterminer si le moteur va fonctionner dans un environnement permettant aux gaz combustibles de pénétrer dans le circuit d'admission d'air. Ces gaz peuvent provoquer un surrégime du moteur. Il peut s'ensuivre des blessures personnelles, des dégâts matériels ou des dommages du moteur.

Si l'application implique la présence de gaz combustibles, consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour plus d'informations sur les dispositifs de protection adéquats.

## Sécurité

### Prévention des incendies ou des explosions

Retirer toutes les matières inflammables telles que carburant, huile et résidus provenant du moteur. Ne pas laisser de matières inflammables ou conductrices s'accumuler sur le moteur.

Ranger les carburants et les lubrifiants dans des récipients correctement identifiés et hors de portée des personnes non autorisées. Ranger les chiffons graisseux et les matériaux inflammables dans des récipients de protection. Ne pas fumer sur les aires d'entreposage des matériaux inflammables.

Ne pas exposer le moteur à des flammes.

Des boucliers d'échappement (selon équipement) protègent les composants d'échappement chauds contre les projections d'huile ou de carburant en cas de défaillance d'une canalisation, d'un tube ou d'un joint. Les boucliers d'échappement doivent être correctement montés.

Ne pas effectuer de soudure sur des canalisations ou des réservoirs contenant des liquides inflammables. Ne pas couper au chalumeau des canalisations ou des réservoirs qui contiennent du liquide inflammable. Nettoyer soigneusement ces canalisations ou réservoirs avec un solvant ininflammable avant tout soudage ou découpage au chalumeau.

Le câblage doit être maintenu en bon état. S'assurer que tous les fils électriques sont acheminés correctement et bien fixés. Vérifier quotidiennement l'ensemble des câbles électriques. Réparer tout câble desserré ou effiloché avant de faire tourner le moteur. Nettoyer et serrer toutes les connexions électriques.

Éliminer tout câblage non attaché ou non nécessaire. Ne pas utiliser de câbles d'une dimension inférieure à la jauge conseillée. Ne pas effectuer de dérivation de fusibles ou de disjoncteur.

La formation d'arcs ou d'étincelles peut provoquer un incendie. Des connexions solides, l'emploi du câblage conseillé et des câbles de batterie correctement entretenus contribueront à empêcher la formation d'un arc ou d'une étincelle.



**Tout contact avec du carburant sous haute pression présente des risques de pénétration percutanée et de brûlure. Des projections de carburant sous haute pression peuvent déclencher un incendie. Le non respect des consignes de contrôle et d'entretien peut entraîner des blessures, voire la mort.**

Une fois le moteur coupé, attendre 10 minutes avant d'effectuer toute intervention sur les canalisations de carburant afin de laisser à la pression le temps de s'évacuer des canalisations de carburant haute pression.

S'assurer que le moteur est arrêté. Vérifier toutes les canalisations et tous les flexibles afin de s'assurer qu'ils ne sont ni usés ni détériorés. S'assurer que les flexibles sont acheminés correctement. Les canalisations et les flexibles doivent avoir un support adéquat et des colliers solides.

Les filtres à huile et à carburant doivent être montés correctement. Les boîtiers de filtre doivent être serrés au couple approprié. Se référer au document Démontage et montage pour plus d'informations.



Illustration  
10

g00704059

Manœuvrer avec précaution lors du ravitaillement en carburant d'un moteur. Ne pas fumer lors du ravitaillement en carburant d'un moteur. Ne pas ravitailler en carburant un moteur à proximité de flammes nues ou d'étincelles. Toujours arrêter le moteur avant de procéder au ravitaillement.

Éviter les risques liés à l'électricité statique pendant le ravitaillement en carburant. Le carburant diesel à très basse teneur en soufre (carburant ULSD) présente un plus grand risque d'allumage statique que les formules diesel antérieures dont la teneur en soufre était supérieure. Éviter les risques d'incendie et d'explosion pouvant entraîner des blessures ou la mort. Consulter le fournisseur de carburant ou du circuit de carburant pour vérifier que le dispositif de distribution est conforme aux normes de ravitaillement de carburant en termes de mise à la masse et de liaison.

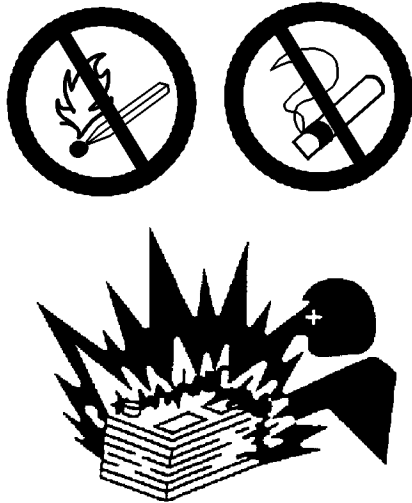


Illustration  
11

g00704135

Les gaz provenant d'une batterie sont explosifs. Ne jamais approcher de flamme nue ou d'étincelle de la partie supérieure de la batterie. Ne pas fumer dans les zones de chargement des batteries.

Ne jamais vérifier la charge de la batterie en plaçant un objet métallique sur les bornes. Utiliser un voltmètre ou un hydromètre.

Le branchement incorrect des câbles volants peut provoquer une explosion qui peut entraîner des blessures. Se référer à la section Utilisation du présent guide pour connaître les instructions spécifiques.

Ne pas charger une batterie gelée. La charge d'une batterie gelée peut entraîner une explosion.

Les batteries doivent être maintenues propres. Les couvercles (selon l'équipement) doivent être maintenus sur les éléments. Utiliser les câbles, les connexions et les couvercles de coffre de batterie conseillés lorsque le moteur tourne.

## Extincteur

S'assurer qu'un extincteur est disponible. Se familiariser avec le fonctionnement de l'extincteur. Examiner l'extincteur et l'entretenir régulièrement. Respecter les recommandations figurant sur la plaque d'instructions.

## Conduites, canalisations et flexibles

Ne pas plier de canalisations haute pression. Ne pas donner de chocs aux canalisations haute pression. Ne pas monter de canalisation endommagée.

Les fuites peuvent provoquer des incendies. Consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour le remplacement des pièces.

Remplacer les pièces si l'une des conditions suivantes se présente:

- Les canalisations ou les canalisations de carburant haute pression sont déposées.
- Les raccords d'extrémité sont endommagés ou présentent des fuites.
- Les revêtements extérieurs sont éraillés ou coupés.
- Les câbles sont dénudés.
- Revêtements extérieurs boursoufflés.
- Les parties souples des canalisations sont vrillées.
- Gaine de protection incrustée dans les revêtements extérieurs.
- Les raccords d'extrémité sont déboîtés.

S'assurer que les colliers, les protections et les écrans thermiques sont tous montés correctement. Au cours du fonctionnement du moteur, une pose correcte permet d'éviter des vibrations, un frottement contre d'autres pièces et une chaleur excessive.

i02227091

## Risques d'écrasement et de coupure

Étayer correctement la pièce lorsque l'on travaille en dessous.

Sauf indication contraire, ne jamais tenter d'effectuer des réglages lorsque le moteur est en marche.

Se tenir à l'écart de toutes les pièces en rotation et des pièces mobiles. Maintenir les protections en place jusqu'au moment d'effectuer l'entretien. Une fois l'entretien terminé, remonter les protections.

Garder les objets à l'écart des pales du ventilateur quand il tourne. Tout objet qui tombe sur les pales du ventilateur sera sectionné ou projeté avec violence.

Lorsque l'on frappe sur des objets, porter des lunettes de sécurité pour éviter des blessures aux yeux.

Des éclats ou d'autres débris peuvent être projetés lorsque l'on frappe sur des objets. Avant de frapper sur les objets, veiller à ce que personne ne risque d'être blessé par la projection de débris.

i04190792

## Pour monter et descendre

Ne pas monter sur le moteur ou sur le dispositif de post-traitement. Ils ne comportent en effet aucun emplacement où l'on puisse monter ou descendre.

Se référer aux spécifications du constructeur d'origine pour connaître l'emplacement des mains courantes et des marchepieds d'une application spécifique.

i04190745

## Canalisations de carburant haute pression

**! DANGER**

Tout contact avec du carburant sous haute pression présente des risques de pénétration percutanée et de brûlure. Des projections de carburant sous haute pression peuvent déclencher un incendie. Le non respect des consignes de contrôle et d'entretien peut entraîner des blessures, voire la mort.

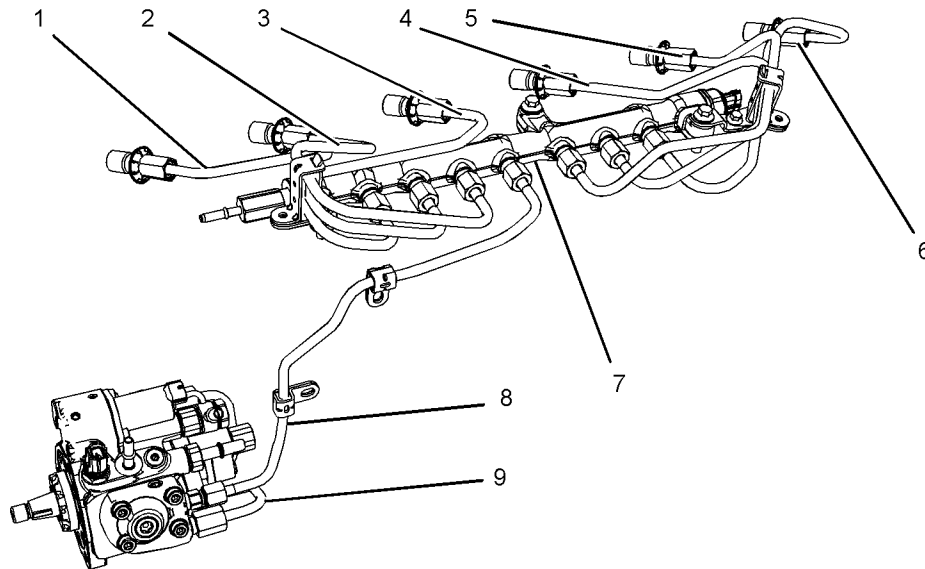


Illustration  
12

g01877473

(1) Canalisation haute pression  
(2) Canalisation haute pression  
(3) Canalisation haute pression  
(4) Canalisation haute pression

(5) Canalisation haute pression  
(6) Canalisation haute pression  
(7) Collecteur de carburant haute pression  
(rampe)

(8) Canalisation haute pression  
(9) Ligne de transfert de carburant haute pression



Les canalisations de carburant haute pression correspondent aux canalisations de carburant situées entre la pompe à carburant haute pression et le collecteur de carburant haute pression et aux canalisations de carburant situées entre le collecteur de carburant et la culasse. Ces canalisations de carburant diffèrent des canalisations de carburant des autres circuits de carburant.

Cela tient aux facteurs suivants:

- Les canalisations de carburant haute pression sont constamment sous haute pression.
- Les pressions internes des canalisations de carburant haute pression sont supérieures à celles des autres types de circuit de carburant.
- Les canalisations de carburant haute pression sont mises en forme, puis renforcées par un procédé spécial.

Ne pas marcher sur les canalisations de carburant haute pression. Ne pas dévier les canalisations de carburant haute pression. Ne pas plier ni frapper les canalisations de carburant haute pression. Toute déformation ou tout endommagement des canalisations de carburant haute pression peut entraîner l'apparition d'un point faible et d'une panne potentielle.

Ne pas contrôler les canalisations de carburant haute pression lorsque le moteur ou le démarreur fonctionne. Une fois le moteur coupé, attendre 10 minutes avant toute intervention sur les canalisations de carburant afin que la pression s'évacue des canalisations de carburant haute pression.

Ne pas desserrer les canalisations de carburant haute pression pour purger l'air du circuit de carburant. Cette procédure n'est pas obligatoire.

Contrôler visuellement les canalisations de carburant haute pression avant de démarrer le moteur. Ce contrôle doit être effectué quotidiennement.

Si le contrôle se fait moteur en marche, employer systématiquement la méthode de contrôle qui convient afin d'éviter tout risque de pénétration de liquide. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Généralités".

- Vérifier l'absence d'endommagement, de déformation, d'entaille, de coupure, de pli ou d'enfoncement sur les canalisations de carburant haute pression.
- Ne pas faire tourner le moteur en cas de fuite d'huile. S'il y a une fuite, ne pas serrer le raccord pour arrêter la fuite. Le raccord ne doit être serré qu'au couple conseillé. Se référer au document Démontage et montage, "Canalisations d'injection - Dépose et Canalisations d'injection - Pose".
- Si les canalisations de carburant haute pression fuient alors qu'elles sont serrées au couple approprié, il convient de les remplacer.
- S'assurer que toutes les attaches des canalisations de carburant haute pression sont en place. Ne pas faire tourner le moteur si des attaches sont endommagées, manquantes ou desserrées.
- Ne pas fixer d'autres éléments aux canalisations de carburant haute pression.
- Les canalisations de carburant haute pression desserrées doivent être remplacées. De même, les canalisations de carburant haute pression qui ont été déposées doivent être remplacées. Se référer au document Démontage et montage, "Canalisations d'injection - Pose".

i02869792

## Avant le démarrage du moteur

Avant le démarrage initial d'un moteur neuf ou d'un moteur venant de subir un entretien ou une réparation, prévoir de couper le moteur en cas de surrégime. Pour ce faire, on peut couper l'alimentation en carburant et/ou l'arrivée d'air du moteur.

Un arrêt pour surrégime doit se produire automatiquement pour les moteurs à commande électronique. Si un arrêt pour surrégime ne se produit pas, appuyer sur le bouton d'arrêt d'urgence pour couper le carburant et/ou l'air allant au moteur.

Rechercher les dangers potentiels sur le moteur.

Avant de mettre le moteur en marche, s'assurer que personne ne se trouve sur le moteur, en dessous ou à proximité. S'assurer qu'il n'y a personne aux alentours.

Selon équipement, s'assurer que le circuit d'éclairage du moteur convient aux conditions. S'assurer que le dispositif d'éclairage fonctionne correctement, selon équipement.

Toutes les protections et tous les couvercles doivent être en place si le moteur doit être mis en marche en vue de réglages ou de contrôles. Prendre garde si l'on doit travailler à côté de pièces en rotation.

Ne pas faire dériver les circuits d'arrêt automatique.  
Ne pas neutraliser les circuits d'arrêt automatique.  
Ces dispositifs sont prévus pour empêcher les blessures. Ils sont également prévus pour empêcher les dégâts au moteur.

Pour les réparations et les réglages, se reporter au Manuel d'atelier.

i04190846

## Démarrage du moteur



**Ne pas utiliser d'auxiliaires de démarrage du type aérosol comme de l'éther. Cela peut provoquer une explosion et des accidents corporels.**

Si une pancarte d'avertissement est fixée sur le contacteur de démarrage du moteur ou sur les commandes, ne pas démarrer le moteur. Avant de mettre le moteur en marche, se renseigner auprès de la personne qui a fixé la pancarte.

Toutes les protections et tous les couvercles doivent être en place si le moteur doit être mis en marche en vue de réglages ou de contrôles. Prendre garde si l'on doit travailler à côté de pièces en rotation.

Démarrer le moteur depuis le poste de commande ou au moyen du contacteur de démarrage.

Toujours démarrer le moteur conformément à la procédure décrite dans le Guide d'utilisation et d'entretien, "Démarrage du moteur" (chapitre Utilisation). Une connaissance de la procédure appropriée contribue à éviter de graves détériorations aux pièces du moteur. Cela peut également contribuer à éviter des blessures.

Pour que le réchauffeur de l'eau des chemises (selon équipement) ou que le réchauffeur d'huile (selon équipement) fonctionne correctement, vérifier le thermomètre d'eau, ainsi que le thermomètre d'huile pendant le fonctionnement du réchauffeur.

Les gaz d'échappement du moteur renferment des produits de combustion qui peuvent s'avérer nocifs. Toujours faire démarrer le moteur et le laisser tourner dans un endroit bien aéré. Si l'on fait démarrer le moteur dans un local, évacuer les gaz d'échappement au dehors.

**Nota:** Il se peut que le moteur soit équipé d'un dispositif de démarrage à froid. Si le moteur doit fonctionner dans des conditions particulièrement froides, une aide au démarrage à froid supplémentaire peut être nécessaire. Le moteur est normalement équipé du type d'aide au démarrage adapté à la zone géographique de travail.

Ces moteurs sont équipés d'une aide au démarrage avec bougie de préchauffage dans chaque cylindre individuel qui chauffe l'air d'admission afin d'améliorer le démarrage. Certains moteurs Perkins peuvent disposer d'un système de démarrage à froid, contrôlé par l'ECM, qui permet la circulation d'un flux d'éther contrôlé dans le moteur. L'ECM déconnecte les bougies de préchauffage avant que l'éther ne soit introduit. Ce système est installé en usine.

i02398866

## Arrêt du moteur

Arrêter le moteur selon la méthode indiquée dans le Guide d'utilisation et d'entretien, "Arrêt du moteur (chapitre Utilisation)" pour éviter la surchauffe du moteur et l'usure accélérée de ses organes.

Utiliser le bouton d'arrêt d'urgence (selon équipement) UNIQUEMENT en cas d'urgence. Ne pas utiliser le bouton d'arrêt d'urgence pour un arrêt normal du moteur. Après un arrêt d'urgence, NE PAS remettre le moteur en marche tant que le problème qui a provoqué l'arrêt d'urgence n'a pas été résolu.

Arrêter le moteur en cas de surrégime pendant le démarrage initial d'un moteur neuf ou d'un moteur qui a été révisé.

Pour arrêter un moteur à commande électronique, couper l'alimentation électrique et/ou l'admission d'air du moteur.

i05474886

## Circuit électrique

Ne jamais débrancher le circuit ou le câble du circuit de batterie d'un chargeur lorsque le chargeur fonctionne. Une étincelle peut entraîner l'inflammation des gaz combustibles qui sont produits par certaines batteries.

Pour empêcher d'éventuelles étincelles d'enflammer les gaz combustibles dégagés par certaines batteries, brancher le câble volant négatif "-" en dernier entre la source d'alimentation externe et la position principale de mise à la masse.

Vérifier tous les jours que les câbles ne sont ni desserrés ni effilochés. Serrer toutes les connexions électriques desserrées avant de démarrer le moteur. Réparer tout câble électrique effiloché avant de faire tourner le moteur. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien pour des instructions de démarrage spécifiques.

## Méthodes de mise à la masse

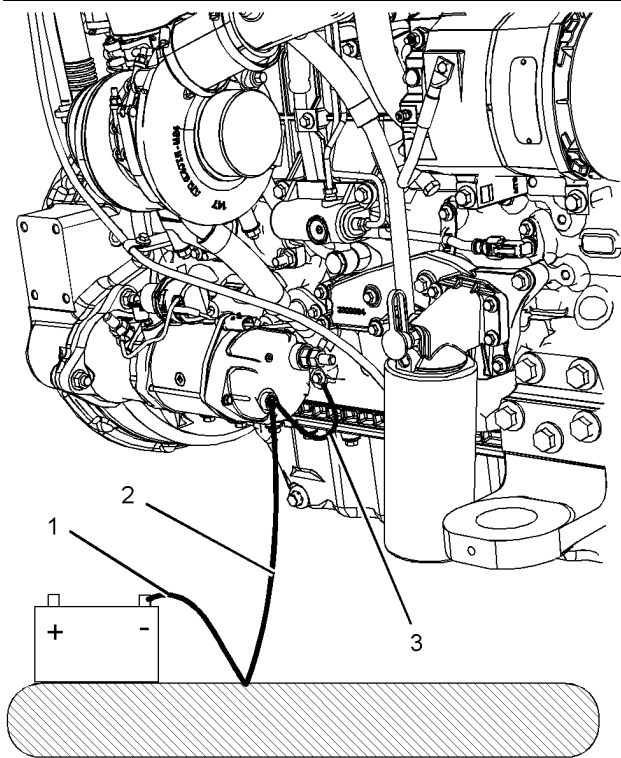


Illustration  
13

g01888534

### Exemple type

- (1) Mise à la masse vers la batterie
- (2) Mise à la masse vers le démarreur
- (3) Démarreur vers le bloc-moteur

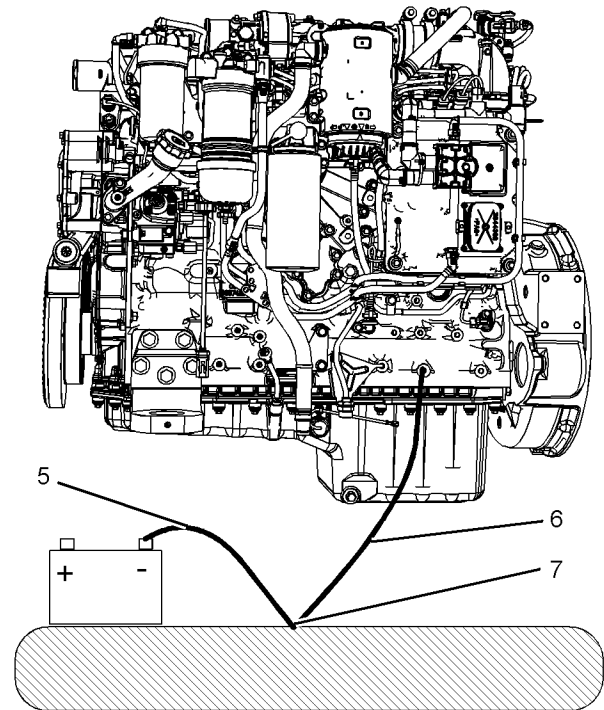


Illustration  
14

g03027396

### Exemple type

- (5) Mise à la masse de la batterie
- (6) Mise à la masse du bloc-moteur
- (7) Position principale de mise à la masse

Pour des performances et une fiabilité optimales, il importe que le circuit électrique du moteur soit correctement mis à la masse. Une mise à la masse inadéquate provoque des courants vagabonds et des trajets électriques peu fiables.

En cas de courants vagabonds, les portées du vilebrequin et les constituants en aluminium risquent de s'endommager.

Les moteurs qui ne sont pas reliés au châssis par une tresse de masse risquent d'être endommagés par des décharges électriques.

Pour garantir le bon fonctionnement du moteur et de ses circuits électriques, il convient d'utiliser une tresse de masse moteur-châssis reliée directement à la batterie. Une mise à la masse directe du moteur au châssis peut assurer cette liaison.

Les connexions de masse doivent être bien serrées et exemptes de corrosion. L'alternateur du moteur doit être mis à la masse à la borne négative "-" de la batterie. Le fil utilisé doit pouvoir supporter le courant de charge maximum de l'alternateur.

Les connexions d'alimentation électrique et les connexions de masse de l'électronique du moteur doivent toujours aller de l'isolateur à la batterie.

i05480958

## Circuit électronique

### DANGER

**Les altérations au niveau du circuit électronique ou de l'installation du câblage d'origine peuvent être dangereuses et pourraient provoquer des blessures personnelles ou mortelles et/ou des dommages au moteur.**

### DANGER

**Risque d'électrocution. Les injecteurs-pompes utilisent une tension en courant continu. L'ECM envoie cette tension aux injecteurs-pompes électroniques. Ne pas toucher au connecteur du faisceau des injecteurs-pompes électroniques pendant que le moteur est en marche. Le non respect de cette consigne peut entraîner des blessures, voire la mort.**

Ce moteur comporte un système de surveillance du moteur complet et programmable. Le module de commande électronique (ECM) surveille les conditions de fonctionnement du moteur. Si l'un des paramètres du moteur sort de la plage autorisée, l'ECM lance une action immédiate.

Les actions suivantes sont disponibles pour la gestion de la surveillance du moteur:

- Mise en garde
- Détarage
- Arrêt

La surveillance des conditions de fonctionnement du moteur suivantes peut limiter le régime moteur ou la puissance du moteur:

- Température du liquide de refroidissement moteur
- Pression d'huile moteur
- Engine Speed (Régime moteur)
- Intake Manifold Air Temperature (Température de l'air dans le collecteur d'admission)
- Régulateur de limiteur de pression de suralimentation
- Alimentation électrique des capteurs
- Température du carburant
- Pression du carburant dans le collecteur (rampe)
- Système de réduction des oxydes d'azote
- Système de post-traitement du moteur

L'ensemble surveillance du moteur peut varier selon les différents modèles de moteurs et les différentes applications du moteur. Toutefois, le système de surveillance et la commande de surveillance du moteur sont similaires pour tous les moteurs.

**Nota:** De nombreux systèmes de commande du moteur et modules d'affichage qui sont disponibles pour les moteurs Perkins fonctionneront à l'unisson avec le système de surveillance du moteur. Ensemble, les deux commandes fournissent la fonction de surveillance du moteur pour l'application spécifique du moteur. Se référer au document Recherche et élimination des pannes pour plus d'informations sur le système de surveillance du moteur.

## Informations produit

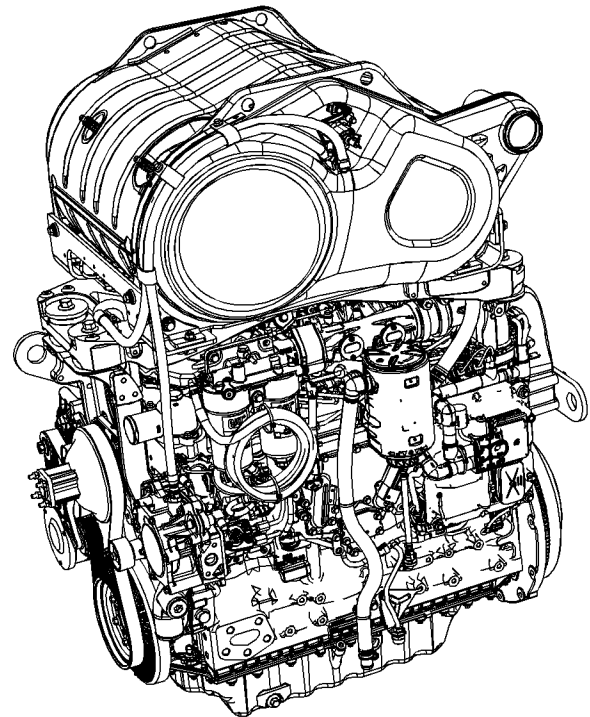
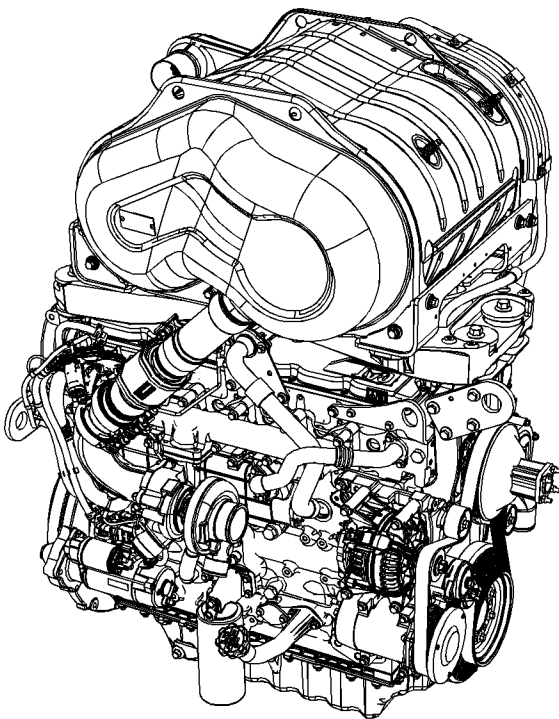
### Généralités

i05480986

### Vues du modèle

Les vues suivantes montrent des caractéristiques types du moteur. Dans le cas d'applications particulières, le moteur peut être différent de celui des illustrations.

#### **Moteur avec turbocompresseur simple 1206F-E70TA et système de post-traitement monté**



Illustration

15

Exemple type

g03393436

## Vues du moteur 1206F-E70TTA avec turbocompresseurs en série

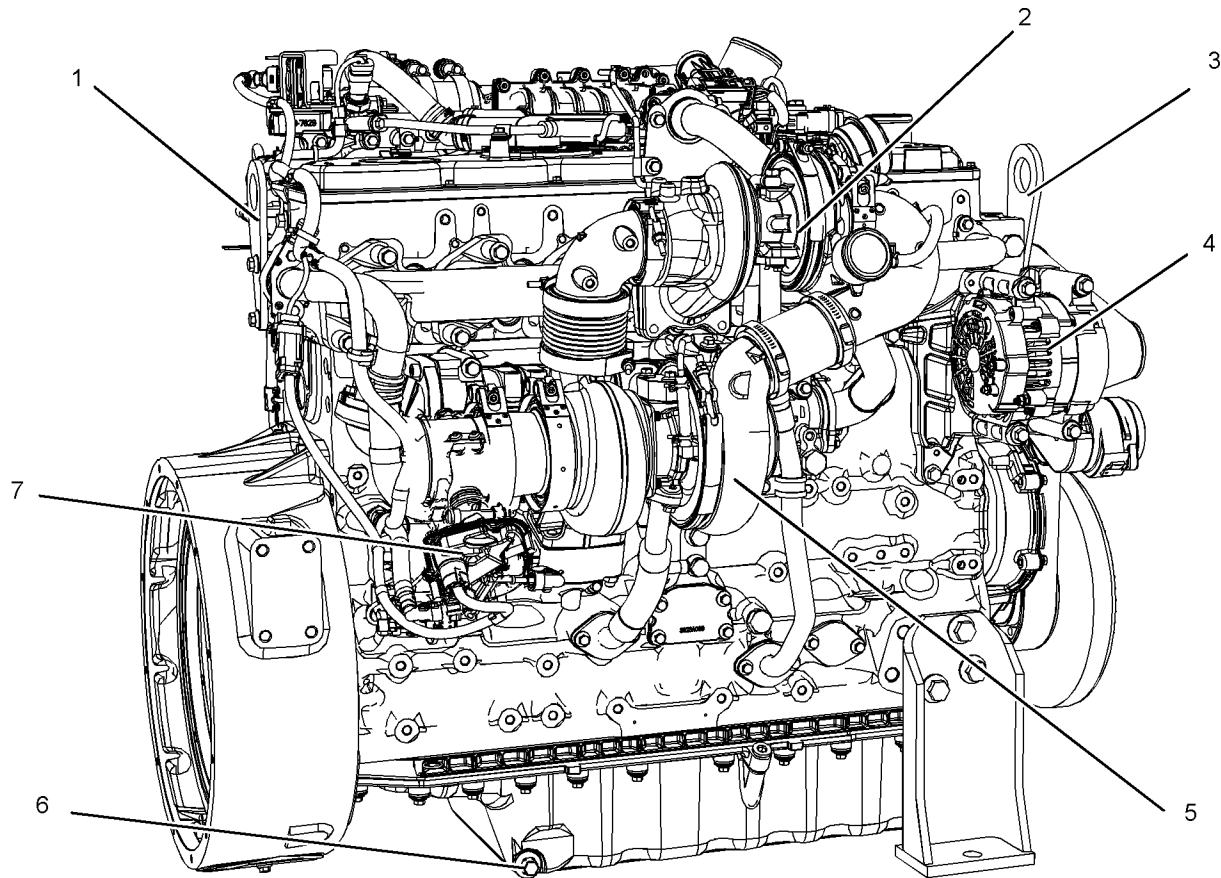


Illustration  
16

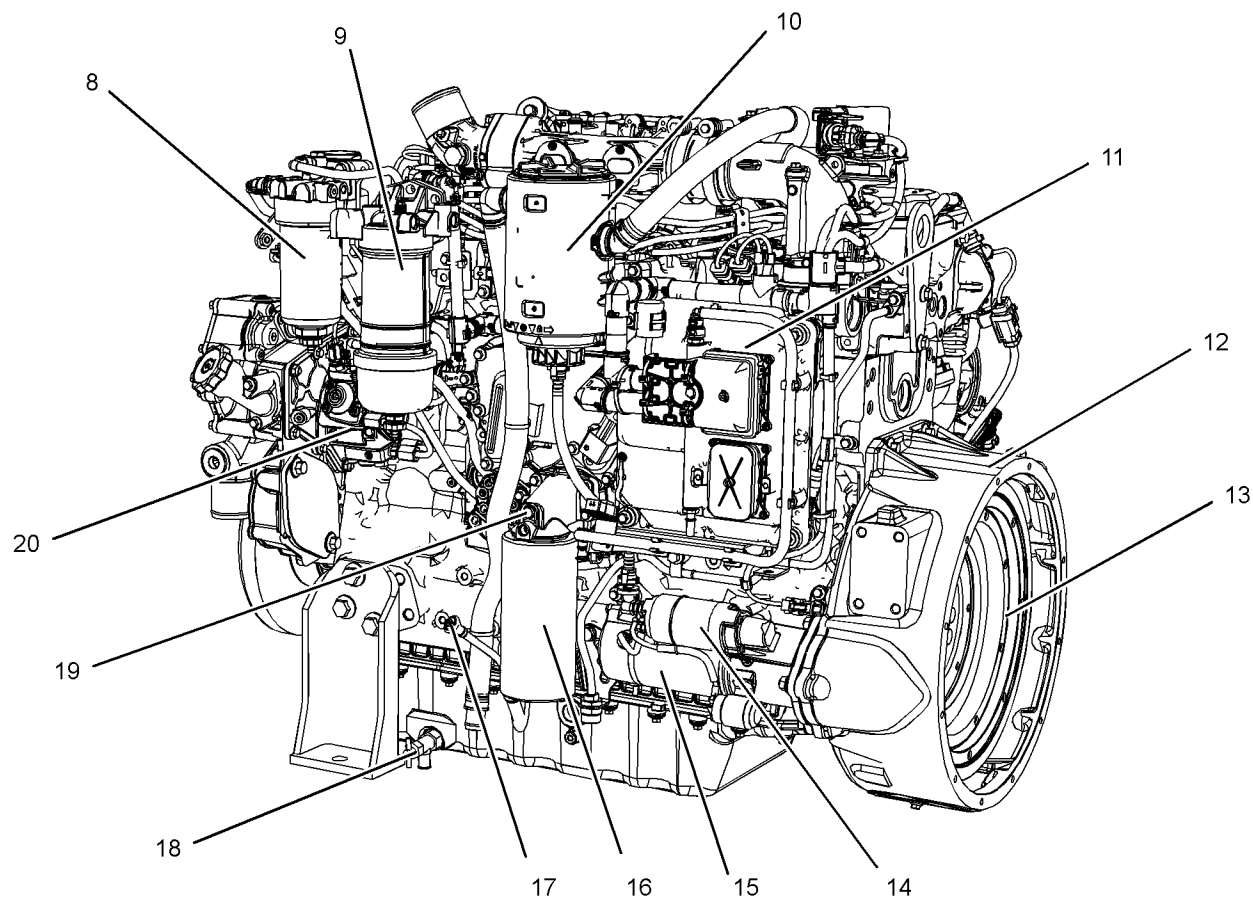
g03387645

### Exemple type

(1) Œillette de levage arrière du moteur  
(2) Turbocompresseur haute pression  
(3) Œillette de levage avant de moteur

(4) Alternateur  
(5) Turbocompresseur à basse pression  
(6) Bouchon de vidange d'huile

(7) Soupape de contre-pression



Illustration

g03387666

17

**Exemple type**

(8) Filtre à carburant secondaire

(9) Filtre à carburant primaire

(10) Reniflard de carter

(11) Module de commande électronique  
(ECM) du moteur

(12) Carter de volant

(13) Volant

(14) Solénoïde de moteur de démarrage

(15) Démarreur

(16) Pression différentielle

(17) Jauge de niveau d'huile (jauge  
baïonnette)

(18) Robinet de vidange d'huile

(19) Emplacement du robinet de  
prélèvement d'huile

(20) Pompe d'alimentation haute pression

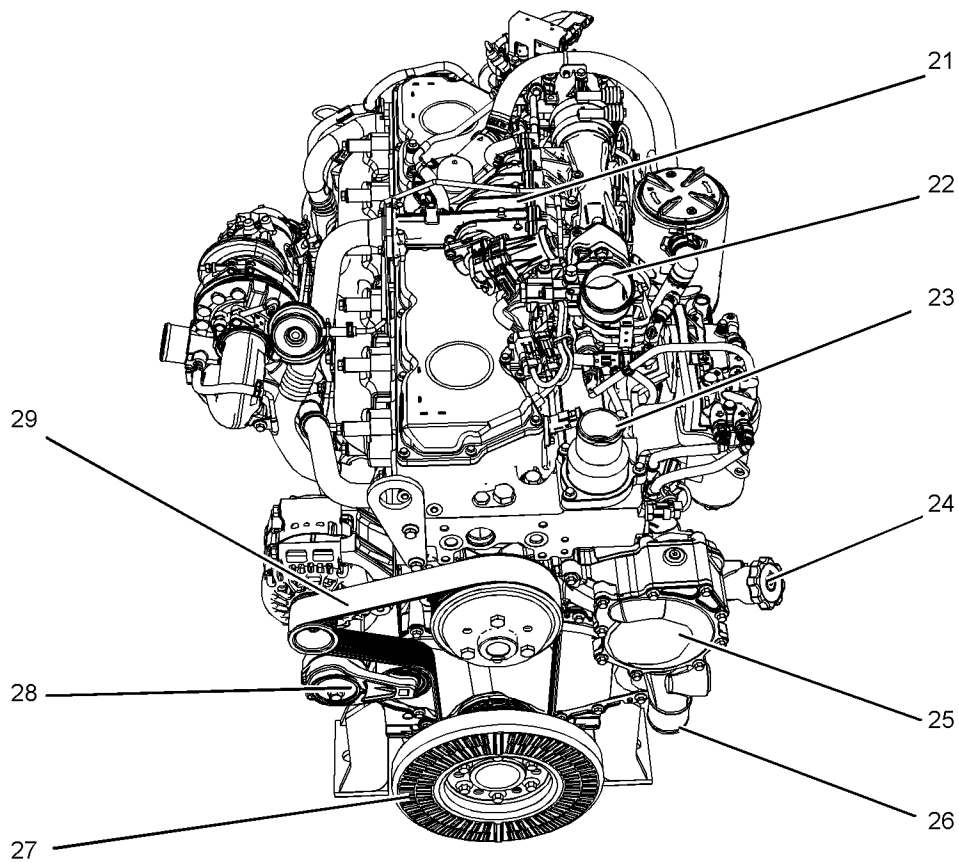


Illustration  
18

g03387667

### Exemple type

(21) Système de réduction des oxydes  
d'azote (NRS, NOx Reduction system)  
(22) Admission d'air  
(23) Sortie du liquide de refroidissement

(24) Bouchon de remplissage d'huile  
(25) Pompe à eau  
(26) Admission de liquide de refroidissement  
(27) Amortisseur de vilebrequin

(28) Tendeur de courroie  
(29) Courroie



## Composants extérieurs au moteur

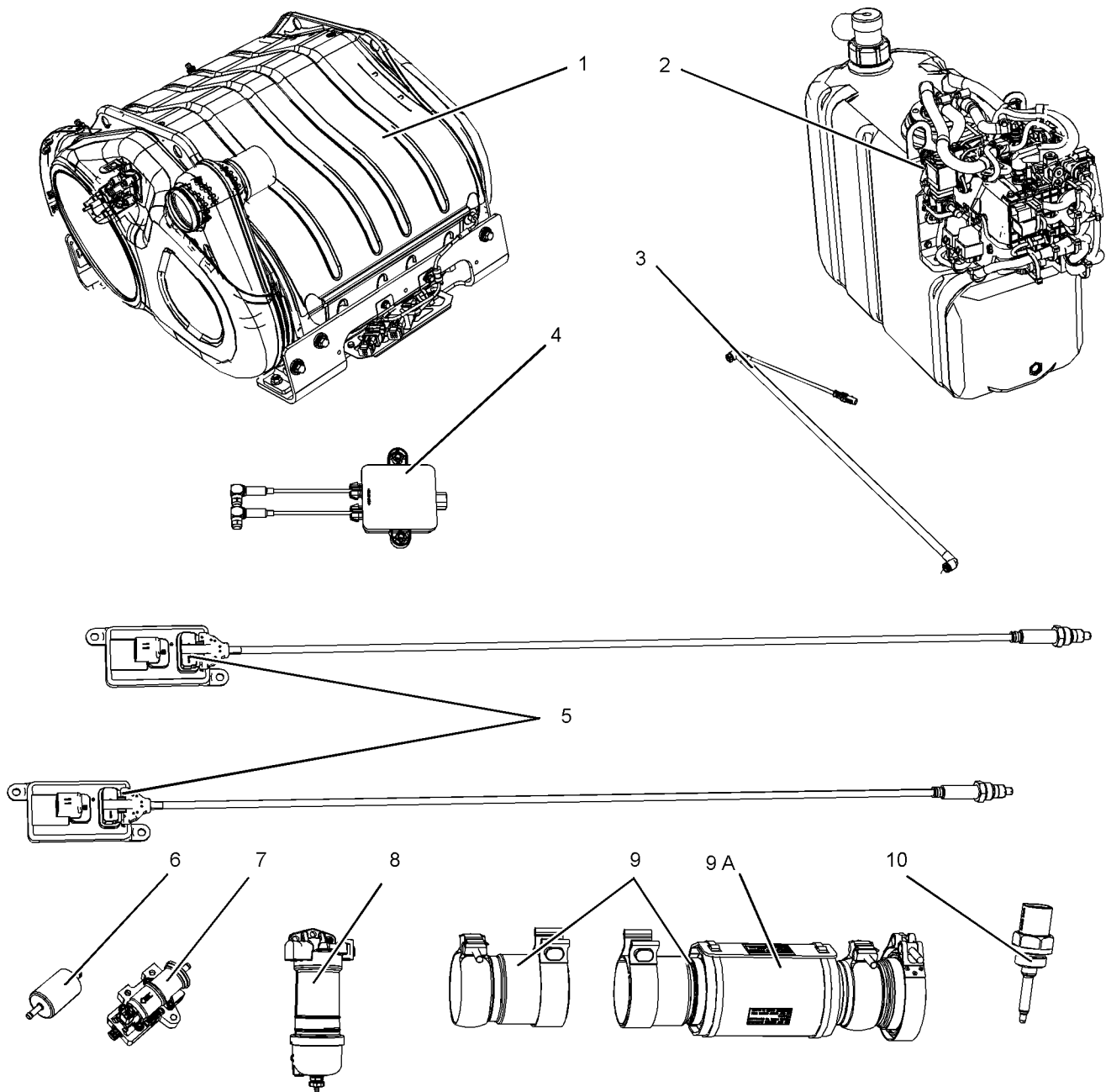


Illustration  
19

g03387619

### Éléments pouvant être fournis séparément.

- (1) Module d'émissions propres
- (2) Unité de réservoir de l'électronique de la pompe
- (3) Conduite chauffée
- (4) Commande de capteur de suie

- (5) Capteurs NOx
- (6) Filtre à carburant en ligne
- (7) Pompe d'amorçage/d'alimentation
- (8) Filtre à carburant primaire
- (9) Ensemble tuyau d'échappement flexible

- (9 A) Manchon de protection pour le tuyau d'échappement flexible
- (10) Capteur de température d'air à l'admission

**Nota:** Utiliser le manchon (9 A) à des fins de transport uniquement.

## Systeme de post-traitement du moteur

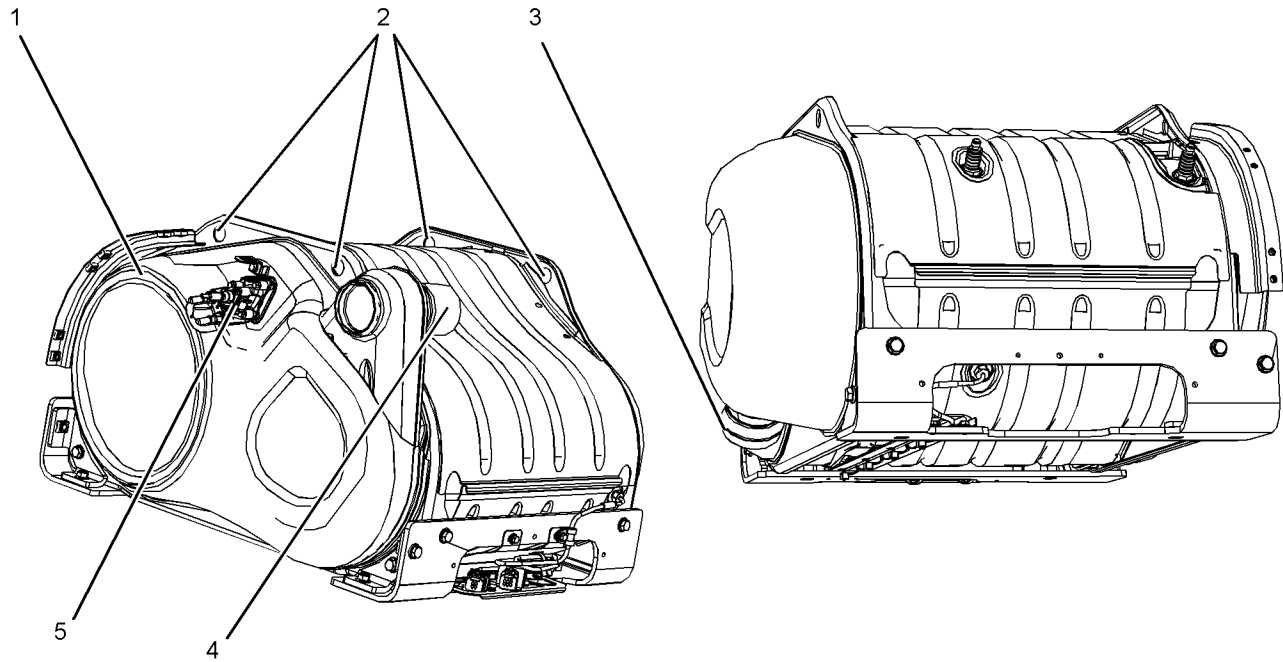


Illustration  
20

g03027726

### Exemple type

(1) Module d'émissions propres (CEM)  
(2) Œillets de levage du CEM

(3) Branchement en entrée de l'échappement  
(4) Branchement en sortie de l'échappement

(5) Injecteur de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid)

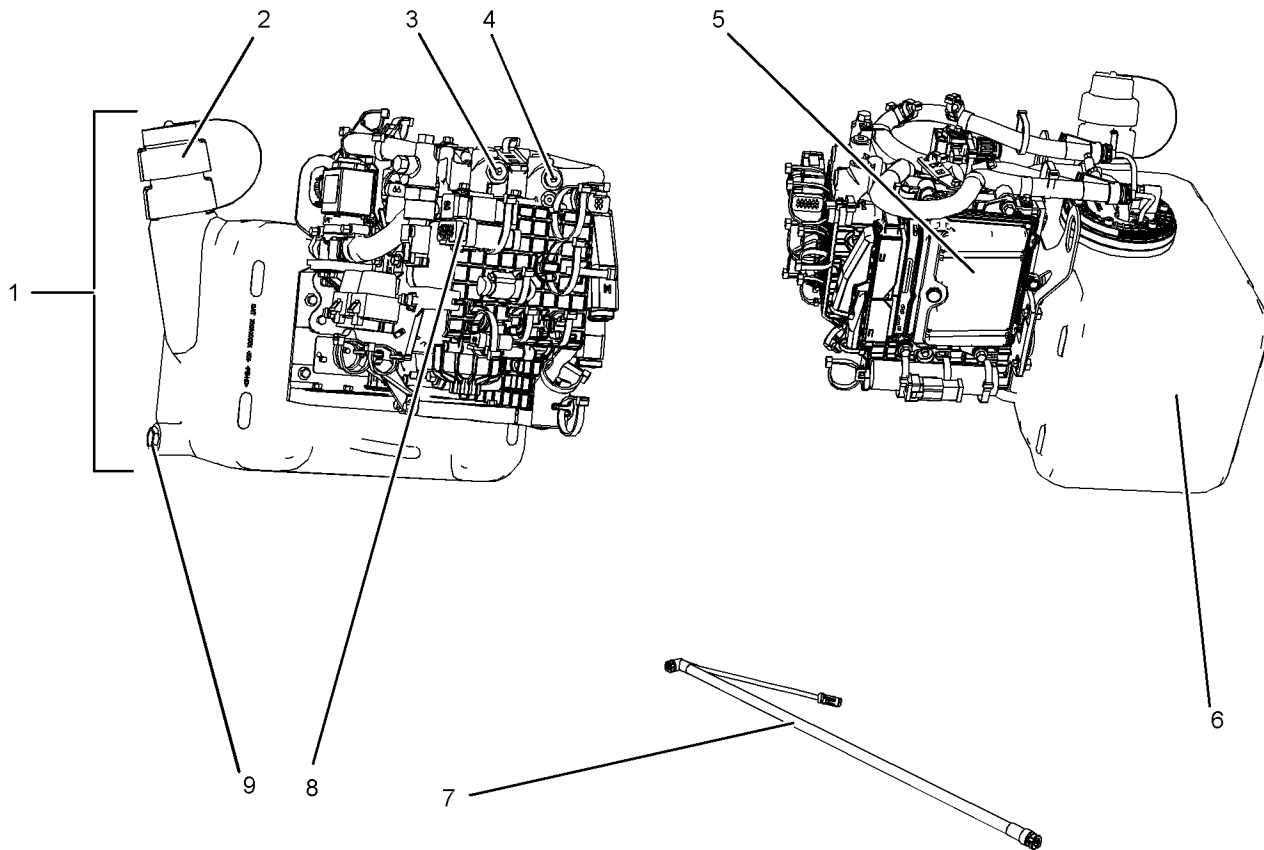


Illustration  
21

g03034176

### Exemple type

- |   |   |                               |
|---|---|-------------------------------|
| (1) Unité de réservoir de l'électronique de la pompe (PETU, Pump Electronics Tank Unit) | (3) Entrée de liquide de refroidissement                      | (7) Conduite de DEF chauffée  |
| (2) Bouchon de remplissage du réservoir de liquide d'échappement diesel (DEF)           | (4) Sortie du liquide de refroidissement                      | (8) Raccords de faisceau      |
|   | (5) Module de commande de dosage (DCU, Dosing Control Module) | (9) Bouchon de vidange de DEF |
|   | (6) Réservoir du FED  |                               |

La taille du réservoir de DEF dépend de l'application. Pour toute information complémentaire sur le système de post-traitement, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Capteurs et composants électriques".

i05480956

## Description du produit (Moteur et post-traitement)

Il existe deux variantes de moteur industriel Perkins, le Moteur avec turbocompresseur simple 1206F-70TA. Le préfixe de ce moteur est BM. Le Moteur 1206F-70TTA est un moteur avec turbocompresseurs en série et le préfixe de ce moteur est BN.

Les Moteurs industriels 1206F-70TA et 1206F-70TTA Perkins présentent les caractéristiques suivantes.

- Six cylindres en ligne
- Cycle à quatre temps
- Quatre soupapes dans chaque cylindre
- Turbocompresseurs en série à refroidissement intermédiaire ou turbocompresseur simple à refroidissement intermédiaire
- Système de post-traitement

## Généralités

### Description du produit

Le module d'émissions propres (CEM, Clean Emissions Module) comprend trois éléments principaux, le catalyseur d'oxydation diesel, le filtre à particules diesel (DPF, Diesel Particulate Filter) et la réduction catalytique sélective (SCR, Selective Catalytic Reduction). La réduction catalytique sélective nécessite l'injection de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid) dans le système pour réduire les émissions émises par le moteur. Le liquide d'échappement diesel est stocké et commandé par l'unité de réservoir de l'électronique de la pompe. Le réservoir de liquide d'échappement diesel peut être monté séparément du bloc-pompe électronique.

Pour toute information complémentaire sur le liquide d'échappement diesel, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés".

## Spécifications du moteur

**Nota:** L'avant du moteur est le côté opposé au côté volant. Les côtés droit et gauche du moteur sont déterminés depuis le côté volant. Le cylindre numéro 1 est le cylindre avant.

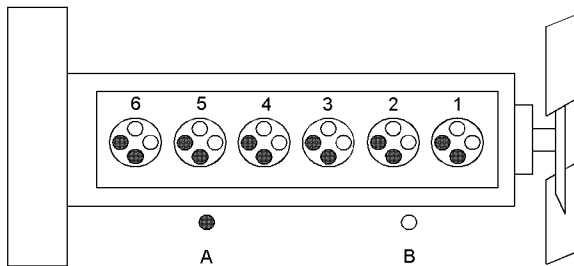


Illustration 22 g01127295

### Emplacement des cylindres et des soupapes

- (A) Soupapes d'échappement  
(B) Soupapes d'admission

Tableau 1

Spécifications du Moteur avec turbocompresseur simple 1206F-TA	
Régime de marche (tr/min)	900 à 2800 <sup>(1)</sup>
Nombre de cylindres	6 cylindres en ligne
Alésage	105 mm (4,13 in)
Course	127 mm (5 in)
Puissance	116 à 151 kW (155,5 à 202,5 hp)

(suite)

(Tableau 1, suite)

Aspiration	Refroidi par turbocompresseur
Taux de compression	16,4:1
Cylindrée	7,01 l (428 in <sup>3</sup> )
Ordre d'allumage	1-5-3-6-2-4
Rotation (côté volant)	Sens inverse d'horloge

<sup>(1)</sup> Le régime de marche dépend du niveau de puissance du moteur, de l'application et de la configuration de l'accélérateur.

Tableau 2

Spécifications du Moteur avec turbocompresseur en série 1206F-70TTA	
Régime de marche (tr/min)	900 à 2800 <sup>(1)</sup>
Nombre de cylindres	6 cylindres en ligne
Alésage	105 mm (4,13 in)
Course	135 mm (5,31495 in)
Puissance	151 à 205 kW (202,5 à 274,9 hp)
Aspiration	Refroidi par turbocompresseur
Taux de compression	16,4:1
Cylindrée	7,01 l (428 in <sup>3</sup> )
Ordre d'allumage	1-5-3-6-2-4
Rotation (côté volant)	Sens inverse d'horloge

<sup>(1)</sup> Le régime de marche dépend du niveau de puissance du moteur, de l'application et de la configuration de l'accélérateur.

## Caractéristiques électroniques du moteur

Les conditions de fonctionnement du moteur et du post-traitement sont surveillées. Le module de commande électronique (ECM) contrôle la réponse du moteur à ces conditions et aux demandes de l'utilisateur. Ces conditions ainsi que les exigences du conducteur permettent la gestion précise de l'injection de carburant par l'ECM. Le système de commande électronique du moteur remplit les fonctions suivantes:

- Surveillance du moteur
- Régulation du régime moteur
- Gestion de la pression d'injection
- Stratégie de démarrage à froid
- Commande automatique du rapport air/carburant
- Modulation de la réserve de couple
- Gestion du calage de l'injection
- Diagnostics du système
- Commande du système de réduction des émissions d'oxydes d'azote
- Commande du système de post-traitement

L'ECM comporte un régulateur électronique qui commande la sortie de l'injecteur afin de maintenir le régime moteur souhaité.

Pour plus d'informations sur les caractéristiques électroniques du moteur, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Caractéristiques et commandes" (chapitre Utilisation).

## Diagnostics du moteur

Le moteur est équipé d'un dispositif de diagnostic intégré qui permet de garantir que les systèmes du moteur fonctionnent correctement. Le conducteur est informé de l'état des systèmes grâce à un témoin "d'arrêt ou d'avertissement". Dans certains cas, la puissance du moteur et la vitesse du véhicule peuvent être limitées. L'appareil électronique de diagnostic peut être utilisé pour afficher les codes de diagnostic.

Il y a trois types de codes de diagnostic: active, connecté and événement.

La plupart des codes de diagnostic sont consignés et mémorisés dans l'ECM. Pour plus d'informations, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Diagnostics du moteur" (chapitre Utilisation).

## Refroidissement et lubrification du moteur

Le circuit de refroidissement et le dispositif de graissage disposent des composants suivants:

- Pompe à eau centrifuge à engrenages
- Thermostat d'eau qui contrôle la température du liquide de refroidissement moteur
- Pompe à huile de type rotor entraîné par engrenages
- Refroidisseur d'huile

L'huile de graissage du moteur est fournie par une pompe à huile de type rotor. L'huile de graissage du moteur est refroidie et filtrée. La soupape de dérivation peut fournir au moteur un débit non limité d'huile de graissage si l'élément de filtre à huile venait à se colmater.

L'efficacité du moteur et des systèmes antipollution et les performances du moteur dépendent de l'observation des consignes d'utilisation et d'entretien appropriées. Les performances et l'efficacité du moteur dépendent également de l'utilisation des carburants, des huiles de graissage et des liquides de refroidissement conseillés. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien" pour plus d'informations sur les points d'entretien.

## Durée de service du moteur

Le rendement du moteur et l'utilisation maximale de ses performances sont étroitement liés au respect des recommandations relatives à l'utilisation et à l'entretien. Par ailleurs, il est nécessaire d'utiliser les carburants, les liquides de refroidissement et les huiles de graissage recommandés. Se baser sur le Guide d'utilisation et d'entretien pour l'entretien requis du moteur.

On peut prédire la durée de service du moteur en fonction de la puissance moyenne demandée. La puissance moyenne demandée est basée sur la consommation de carburant du moteur sur une certaine période. Un nombre réduit d'heures de marche à plein régime ou un fonctionnement à régime réduit diminuent la demande moyenne de puissance. La réduction du nombre d'heures de marche permettra une plus longue durée d'utilisation du moteur avant qu'une révision générale ne soit requise. Pour plus d'informations, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Informations sur la révision générale" (chapitre Entretien).

## Produits du commerce et moteurs Perkins

Perkins ne garantit pas la qualité ni les performances des liquides et filtres non d'origine Perkins .

Si des dispositifs auxiliaires, des accessoires ou des consommables (tels que filtres, additifs, catalyseurs, etc.) fabriqués par d'autres constructeurs sont utilisés sur les produits Perkins , la garantie Perkins n'en est pas pour autant invalidée.

**Toutefois, des défaillances découlant du montage ou de l'emploi de dispositifs, d'accessoires ou de produits d'autres marques NE sont PAS considérées des défauts de fabrication Perkins . Les défauts de fabrication NE sont par conséquent PAS couverts par la garantie Perkins .**

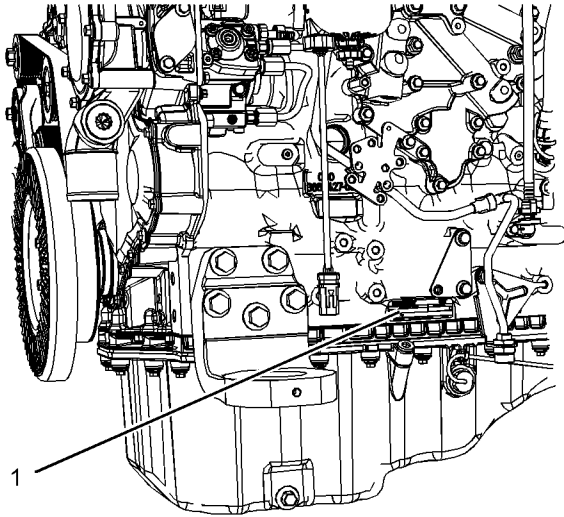
## **Systeme de post-traitement**

L'utilisation du système de post-traitement est approuvée par Perkins . Afin de respecter les normes anti-pollution, seul le système de post-traitement Perkins approuvé peut être utilisé sur un moteur Perkins .

## Identification produit

i05480965

## Emplacements des plaques et des autocollants

Illustration  
23

g03046077

Les moteurs Perkins sont identifiés par un numéro de série.

Exemple d'un numéro de moteur: BN\*\*\*\*\*U000001J.

\*\*\*\*\* Le numéro de liste du moteur

BN \_\_\_\_\_ Type de moteur

U \_\_\_\_\_ Construit au Royaume-Uni

000001 \_\_\_\_\_ Numéro de série du moteur

W \_\_\_\_\_ Année de fabrication

Les concessionnaires Perkins ou les distributeurs Perkins ont besoin de tous ces numéros pour déterminer les pièces qui ont été incluses dans le moteur. Ainsi, il est possible d'identifier avec précision les numéros des pièces de rechange.

Les numéros des informations sur le réglage de l'injection des moteurs électroniques sont enregistrés dans le fichier flash. Ces numéros peuvent être lus en se servant de l'outil de diagnostic électronique.

## Plaque de numéro de série (1)

La plaque de numéro de série se trouve sur le côté gauche du bloc-cylindres, à l'arrière de l'ancrage du moteur avant.

Illustration  
24

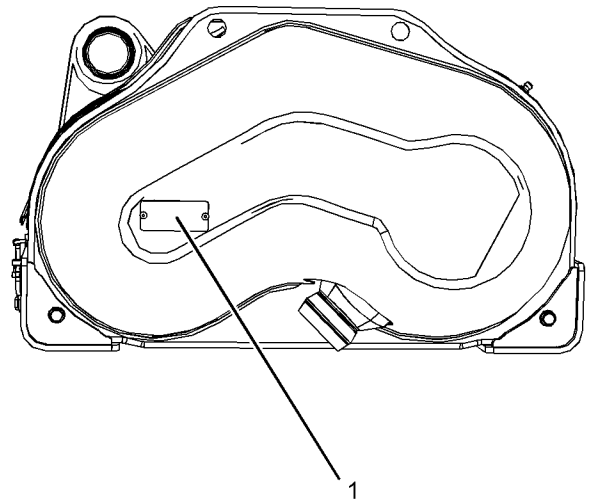
g01094203

Plaque de numéro de série

i05480960

## Emplacements des plaques et des autocollants (Système de post-traitement)

### Module d'émissions propres (CEM)

Illustration  
25

g03047499

Exemple type

Identification produit  
Autocollant d'homologation du dispositif antipollution

La plaque signalétique (1) se trouve sur le côté admission du module d'émissions propres.

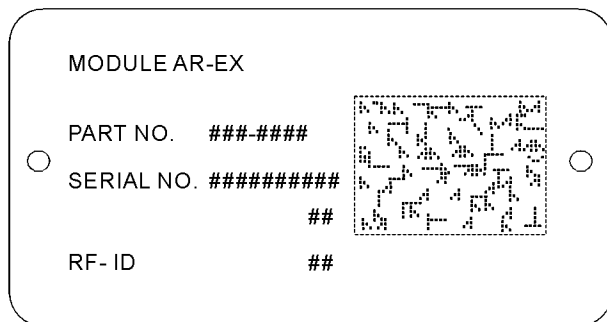


Illustration  
26

g03388367

Exemple type d'une plaque signalétique de CEM

## Unité de réservoir de l'électronique de la pompe (PETU, Pump Electronic Tank Unit)

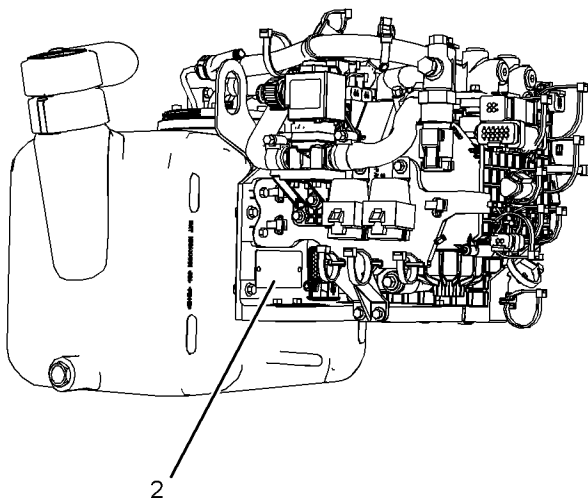


Illustration  
27

g03419905

Exemple type

L'emplacement de la plaque de numéro de série de la PETU (2).

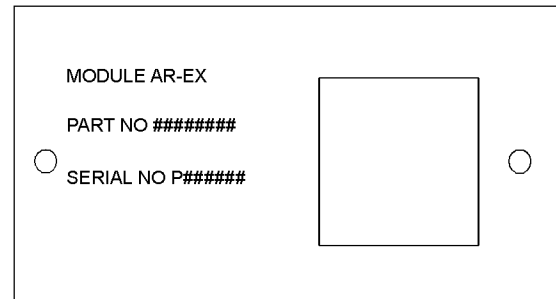


Illustration  
28

g03049116

Exemple type d'une plaque de numéro de série de PETU

Noter les informations sur les plaques de numéro de série du CEM et de la PETU. Le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins en ont besoin pour identifier les numéros des pièces de rechange.



i05480979

## Autocollant d'homologation du dispositif antipollution

L'étiquette de conformité aux normes antipollution se trouve sur le couvercle d'engrenage avant.

**Nota:** Une seconde étiquette de conformité aux normes antipollution peut accompagner le moteur. Au besoin, cette seconde étiquette de conformité aux normes antipollution est apposée sur l'application par le constructeur d'origine.



EMISSION CONTROL INFORMATION		
		
Engine family: #####13#####		
Displacement: #4##		
EPA/California Family: #####12#####		
EPA/California Family Max. Values		
Fuel rate: ##5## mm3/Stk		
Initial timing: #3# DEG ATDC		
THIS ENGINE COMPLIES WITH U.S. EPA REGULATIONS FOR #### NONROAD AND STATIONARY DIESEL ENGINES AND CALIFORNIA OFF-ROAD DIESEL ENGINES		
ULTRA LOW SULFUR FUEL ONLY		
Engine Type		
Power Category #3#<kW<#3#	Factory Set	Reset if Applicable
FEL (g/kWh)	<input type="checkbox"/>	##### #3kW <input type="checkbox"/>
NMHC: #4##	<input type="checkbox"/>	##### #3kW <input type="checkbox"/>
NOx: #4##	<input type="checkbox"/>	##### #3kW <input type="checkbox"/>
PM: ##5##	<input type="checkbox"/>	##### #3kW <input type="checkbox"/>
Emission Control System	<input type="checkbox"/>	##### #3kW <input type="checkbox"/>
#3# #3# #3#	Use service tool to verify current engine settings	
#3# #3# #3#		
List No. ###7###	Serial No. ###8###	Label No. #####
 I20 R - ##6### #####28##### MLIT #####20##### Date of Manufacture: #3# #4##		

Filtre à carburant primaire\_\_\_\_\_

Élément de filtre à carburant secondaire\_\_\_\_\_

Élément de filtre à huile de graissage\_\_\_\_\_

Élément de filtre à huile auxiliaire\_\_\_\_\_

Contenance totale du circuit de graissage\_\_\_\_\_

Contenance totale du circuit de refroidissement\_\_\_\_\_

Élément de filtre à air\_\_\_\_\_

Courroie d'entraînement\_\_\_\_\_

**Module d'émissions propres**

Numéro de pièce\_\_\_\_\_

Numéro de série\_\_\_\_\_

**Unité de réservoir de l'électronique de la pompe**

Numéro de pièce\_\_\_\_\_

Numéro de série\_\_\_\_\_

Illustration  
29

g02443596

Exemple type

i05474911

**Informations de référence**

Des informations sur les éléments suivants peuvent s'avérer nécessaires pour commander des pièces. Repérer les informations applicables au moteur. Noter les informations dans l'espace approprié. Faire une copie de cette liste pour constituer un dossier. Conserver les informations pour référence ultérieure.

**Dossier de référence**

Modèle du moteur\_\_\_\_\_

Numéro de série du moteur\_\_\_\_\_

Régime de ralenti du moteur\_\_\_\_\_

Régime de pleine charge du moteur\_\_\_\_\_

Filtre à carburant en ligne\_\_\_\_\_

## Utilisation

## Levage et remisage

i05474898

## Levage du produit

### REMARQUE

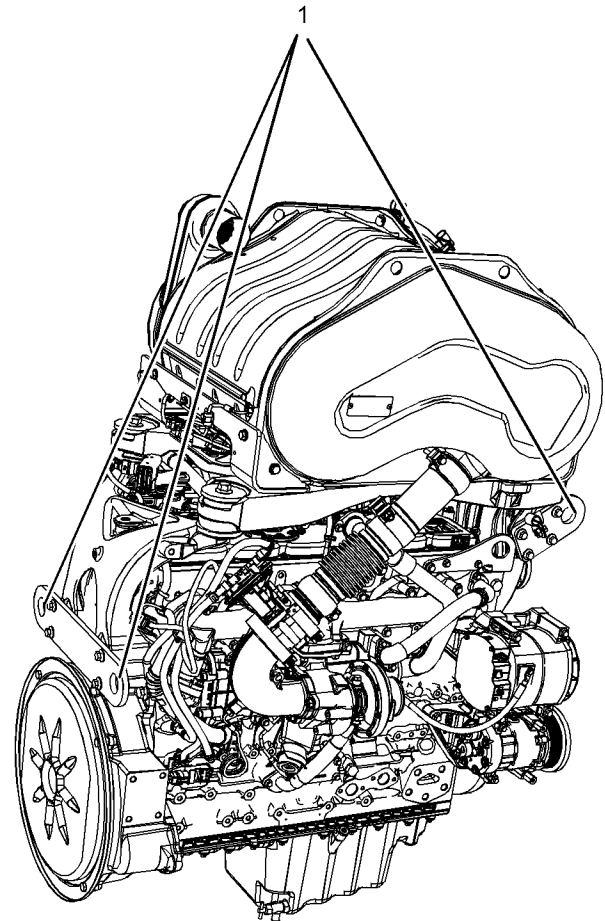
Ne jamais tordre les œillets ni les supports et travailler en traction uniquement. Ne pas oublier que la capacité d'un œillet diminue à mesure que l'angle entre les chaînes ou les câbles et l'objet à lever devient inférieur à 90 degrés.

Lors du levage d'une pièce de biais, n'utiliser qu'un maillon de fixation correctement calibré au poids.

Avant toute tentative de levage, lire l'ensemble des informations liées au levage d'un produit. S'assurer de sélectionner le jeu d'œillets de levage approprié à l'ensemble devant être levé.

Utiliser un palan pour retirer les composants lourds. Utiliser un support de levage réglable pour lever l'ensemble. Tous les éléments-supports (chaînes et câbles) doivent être parallèles entre eux. Les chaînes et les câbles doivent être perpendiculaires au plan supérieur de l'objet soulevé.

## Moteur et module d'émissions propres (CEM, Clean Emission Module)

Illustration  
30

g03051657

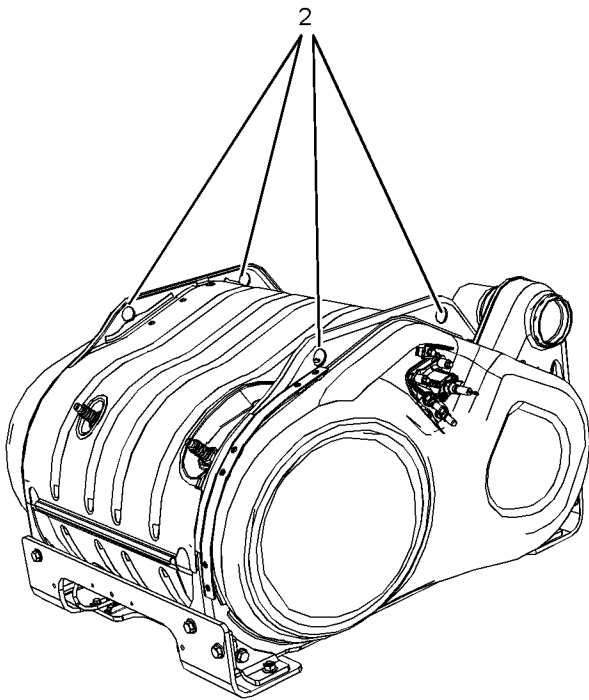
### Exemple type

(1) Œillets de levage pour le moteur et le post-traitement.

Se référer à l'illustration 30 pour connaître l'emplacement des œillets de levage réservés au levage de l'ensemble.

### CEM uniquement

Veiller à ne pas endommager l'entrée d'échappement du CEM pendant la dépose et la pose. Ne pas laisser le poids du CEM opérer sur l'entrée d'échappement.

Illustration  
31

g03051677

**Exemple type**

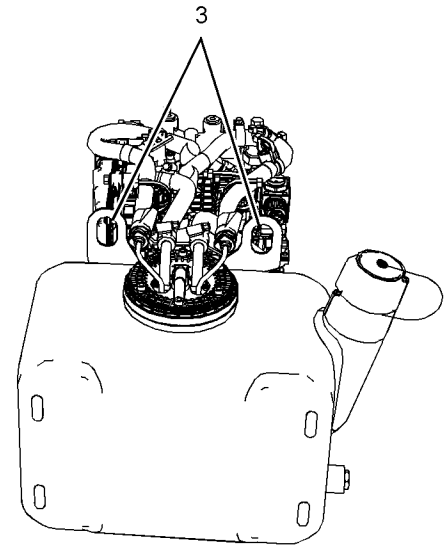
(2) Œillets de levage du CEM

Se référer à l'illustration 31 pour connaître l'emplacement des œillets de levage réservés au levage du CEM. Les œillets de levage (2) ont été conçus pour le levage du CEM uniquement. Les œillets de levage (2) ne doivent pas être utilisés pour lever d'autres pièces de l'application.

**Nota:** Si le CEM est déposé de l'application, les connexions d'entrée et de sortie doivent être protégées pour éviter tout endommagement.

### Unité de réservoir de l'électronique de la pompe (PETU) uniquement

Le réservoir de la PETU doit être vide avant d'effectuer le levage de l'ensemble.

Illustration  
32

g03419909

**Exemple type**

(3) Œillets de levage de la PETU

Se référer à l'illustration 32 pour connaître l'emplacement des œillets de levage réservés au levage de la PETU.

## Moteur seulement

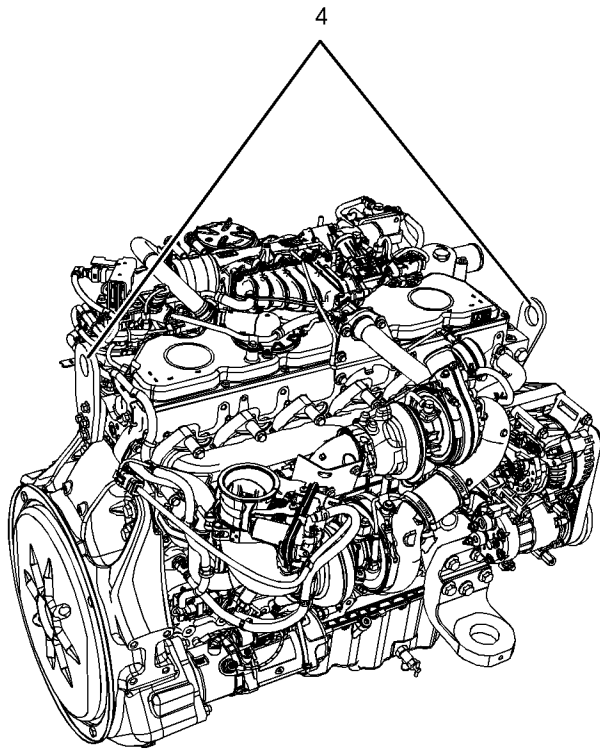


Illustration  
33

g03051679

### Exemple type

(4) Œillets de levage du moteur

Se référer à l'illustration 32 pour connaître l'emplacement des œillets de levage réservés au levage du moteur.

i05480975

## Remisage du produit (Moteur et post-traitement)

Perkins ne saurait être pas tenu responsable des dégâts qui pourraient apparaître lorsque le moteur est entreposé après une période de travail.

Le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins peut aider à préparer le moteur en vue d'une période d'entreposage prolongée.

Sur certaines applications, le moteur peut être équipé d'un arrêt différé du moteur. Une fois le moteur arrêté, attendre au moins deux minutes avant de placer le coupe-batterie sur la position ARRÊT. Le débranchement trop rapide de l'alimentation par batterie empêche la purge des conduites de liquide d'échappement diesel après l'arrêt du moteur. De même, pendant le délai des deux minutes, le module de commande électronique du moteur est actif et mémorise les informations transmises par le moteur et les capteurs de post-traitement.

## Conditions d'entreposage

Le moteur doit être entreposé dans un bâtiment à l'abri de l'eau. La température du bâtiment doit être maintenue à un niveau constant. Les moteurs contenant du liquide de refroidissement longue durée Perkins disposent d'une protection par liquide de refroidissement adaptée à des températures ambiantes qui peuvent atteindre  $-36^{\circ}\text{C}$  ( $-32,8^{\circ}\text{F}$ ). Le moteur ne doit pas être soumis à des variations de température et d'humidité extrêmes.

## Période d'entreposage

Un moteur peut être entreposé pendant une période pouvant atteindre 6 mois à condition que toutes les recommandations soient respectées.

## Procédure d'entreposage

Conserver une trace des procédures qui ont été effectuées sur le moteur.

**Nota:** Ne pas entreposer un moteur dont le circuit de carburant contient du biodiesel.

1. S'assurer que le moteur est propre et sec.
  - a. Si du biodiesel a été utilisé, le circuit doit être vidangé et de nouveaux filtres doivent être installés. Le réservoir de carburant doit être rincé.
  - b. Faire de plein du circuit avec un carburant à très basse teneur en soufre. Pour plus d'informations sur les carburants acceptables, se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés". Faire fonctionner le moteur pendant 15 minutes afin d'éliminer toute trace de biodiesel du circuit.
2. Purger l'eau du séparateur d'eau du filtre primaire. S'assurer que le réservoir de carburant est plein.

3. Il n'est pas nécessaire de vidanger l'huile moteur avant d'entreposer le moteur. Si les bonnes spécifications sont appliquées pour l'huile moteur, le moteur peut être entreposé pendant une période qui peut atteindre 6 mois. Pour plus d'informations sur les spécifications d'huile moteur, se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés".

4. Retirer la courroie d'entraînement du moteur.

### Circuit de refroidissement étanche

S'assurer que le circuit de refroidissement contient du liquide de refroidissement longue durée Perkins ou un antigel qui respecte la spécification "ASTM D6210".

### Ouvrir le circuit de refroidissement

S'assurer que tous les bouchons de vidange ont été ouverts. Laisser le liquide de refroidissement s'écouler. Monter les bouchons de vidange. Placer un inhibiteur de phase vapeur dans le circuit. Le circuit de refroidissement doit être parfaitement étanche une fois que l'inhibiteur de phase vapeur a été introduit. Les effets de l'inhibiteur de phase vapeur sont perdus si le circuit de refroidissement est ouvert.

Pour plus d'informations sur les procédures d'entretien, se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien.

### Vérifications mensuelles

Il faut faire pivoter le vilebrequin pour changer la charge du ressort de la contrainte de clapet. Faire pivoter le vilebrequin d'au moins 180 degrés. Rechercher toute trace visible de détériorations ou de corrosion sur le moteur et le post-traitement.

S'assurer que le moteur et le post-traitement sont bien couverts avant tout entreposage. Consigner la procédure dans le journal du moteur.

### Post-traitement

Laisser le moteur effectuer la purge du liquide d'échappement diesel (DEF) avant de mettre hors tension le coupe-batterie. Sur certaines applications, le moteur peut être équipé d'un arrêt différé du moteur. Après l'arrêt du moteur, attendre deux minutes avant de débrancher le coupe-batterie.

La sortie d'échappement du post-traitement doit être recouverte d'un bouchon. Pour éviter d'endommager le raccord de la sortie d'échappement pendant le stockage, le poids du module d'émissions propres ne doit pas opérer sur la sortie d'échappement.

### Stockage du réservoir de DEF

1. Vérifier l'arrêt normal du moteur, laisser le DEF se purger. Ne pas débrancher le coupe-batterie, une fois la clé placée sur la position arrêt, attendre deux minutes avant d'effectuer le débranchement.
2. Remplir le réservoir avec du DEF conforme à l'ensemble des exigences de la norme ISO 22241-1.
3. S'assurer au préalable que l'ensemble des conduites de DEF et des connexions électriques sont branchées afin d'empêcher la formation de cristaux.
4. S'assurer que le bouchon de remplissage de DEF est monté correctement.

### Sortie de l'entrepôt

Le DEF a une durée de service limitée, se référer au tableau 3 pour connaître la durée et la plage de température. Un DEF non conforme à cette plage DOIT être remplacé.

Lors du déstockage du DEF, la qualité du DEF dans le réservoir doit être testée à l'aide d'un réfractomètre. Le DEF dans le réservoir doit être conforme aux exigences de la norme ISO 22241-1 et au tableau 3.

1. Si nécessaire, vidanger le réservoir et le remplir de DEF conforme à la norme ISO 22241-1.
2. Remplacer le filtre de DEF, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Filtre de liquide d'échappement diesel - Nettoyage/ Remplacement".
3. S'assurer que la courroie d'entraînement est montée correctement. S'assurer que l'ensemble des liquides de refroidissement moteur et des huiles moteur présentent les spécifications et la classe appropriées. S'assurer que le niveau du liquide de refroidissement et de l'huile moteur est correct. Faire démarrer le moteur. Si une anomalie survient, couper le moteur, attendre deux minutes pour laisser le circuit de DEF se purger puis redémarrer le moteur.
4. Si l'anomalie persiste, se référer au cahier Dépistage des pannes pour toute information complémentaire.

Tableau  
3

Température	Duration
10 °C (50 °F)	36 mois
25° C (77° F)	18 mois

Levage et remisage  
Remisage du produit

---

(Tableau 3, suite)

30 °C (86 °F)	12 mois
35 °C (95 °F) <sup>(1)</sup>	6 mois

<sup>(1)</sup> À 35 °C, une dégradation significative peut se produire. Vérifier chaque lot avant utilisation.

# Caractéristiques et commandes

i05474857

## Dispositifs d'alarme et d'arrêt

### Dispositifs d'arrêt

Les dispositifs d'arrêt sont électriques ou mécaniques. Les dispositifs d'arrêt électriques sont commandés par l'ECM.

Les dispositifs d'arrêt sont réglés aux niveaux critiques des valeurs suivantes:

- Température de fonctionnement
- Pression de fonctionnement
- Niveau de fonctionnement
- Régime de fonctionnement (tr/min)

Il peut être nécessaire de réinitialiser un dispositif d'arrêt pour que le moteur puisse démarrer.

---

#### REMARQUE

Toujours déterminer la cause de l'arrêt du moteur. Effectuer les réparations qui s'imposent avant de tenter de remettre le moteur en marche.

---

Se familiariser avec les éléments suivants:

- Types et emplacements des dispositifs d'arrêt
- Conditions de déclenchement de chaque dispositif d'arrêt
- La méthode de réarmement nécessaire pour remettre le moteur en marche

### Alarmes

Les alarmes sont commandées électriquement. Le fonctionnement des alarmes est commandé par l'ECM.

L'alarme est déclenchée par un capteur ou par un contacteur. Lorsque le capteur ou le contacteur est activé, un signal est envoyé à l'ECM. Celui-ci crée un code incident, puis envoie un signal pour allumer le témoin.

Le moteur peut être équipé des capteurs ou contacteurs suivants:

**Température du liquide de refroidissement** – Le capteur de température du liquide de refroidissement signale une température excessive de l'eau dans les chemises.

**Température de l'air dans le collecteur d'admission** – Le capteur de température de l'air dans le collecteur d'admission signale une température excessive de l'air d'admission.

**Pression dans le collecteur d'admission** – Le capteur de pression dans le collecteur d'admission contrôle la pression nominale dans le collecteur d'admission.

**Pression de la rampe d'alimentation** – Le capteur de pression de la rampe d'alimentation mesure la haute pression ou la basse pression dans la rampe d'alimentation. L'ECM contrôle la pression.

**Pression d'huile moteur** – Le capteur de pression d'huile moteur émet un signal lorsque la pression d'huile descend en dessous de la pression nominale du circuit, à un régime moteur défini.

**Surrégime moteur** – Si le régime moteur dépasse le paramètre de surrégime, l'alarme est activée.

**Colmatage du filtre à air** – Le contacteur contrôle le filtre à air quand le moteur tourne.

**Contacteur défini par l'utilisateur** – Ce contacteur peut arrêter le moteur à distance.

**Contacteur d'eau dans le carburant** – Ce contacteur recherche de l'eau dans le filtre à carburant primaire lorsque le moteur tourne.

**Température du carburant** – Le capteur de température du carburant surveille le carburant sous pression dans la pompe d'alimentation haute pression.

**Nota:** Le capteur du contacteur de température du liquide de refroidissement doit être immergé dans le liquide de refroidissement pour fonctionner.

Les moteurs peuvent être équipés d'alarmes afin d'alerter l'opérateur en cas de problème de fonctionnement.

---

#### REMARQUE

Lorsqu'une alarme se déclenche, on doit prendre des mesures correctrices avant que la situation ne se transforme en cas d'urgence afin d'éviter les dégâts éventuels au moteur.

---

Tout problème non résolu dans un délai raisonnable peut se traduire par des dommages au moteur. L'alarme demeure active jusqu'à ce que le problème soit résolu. L'alarme peut nécessiter une réinitialisation.

**Nota:** S'ils sont installés, le contacteur de liquide de refroidissement et le contacteur de niveau d'huile donnent des indications. Ils fonctionnent lorsque l'application se trouve sur terrain plat et que le régime moteur est égal à zéro.

## Module d'émissions propres (CEM)

i05480972

- Catalyseur d'oxydation diesel \_\_\_\_\_(DOC, Diesel Oxidation Catalyst)
- Réduction catalytique sélective \_\_\_\_\_ (SCR, Selective Catalyst Reduction)

**Capteurs de suie** – Les capteurs de suie surveillent le niveau de suie dans le CEM

**Capteurs de NOx** – Deux capteurs de NOx surveillent la concentration en NOx dans les gaz d'échappement en amont et en aval du module de réduction catalytique sélective.

**Capteurs de température** – Un capteur de température en aval de la sortie des gaz d'échappement du moteur, en amont du DOC et en amont du module SCR surveillent les températures dans le système.

## Avertissements et arrêt liés à l'unité de réservoir de l'électronique de la pompe (PETU)

**Capteur de niveau de liquide d'échappement diesel (DEF)** – Le capteur de niveau de DEF surveille le volume de liquide dans le réservoir et indique à l'ECM toute chute du niveau en dessous d'un point donné.

**Unité de commande de dosage (DCU)** – La DCU commande l'injection du DEF et indique à l'ECM toute interruption de l'injection.

## Contrôle

Placer le contacteur à clé en position MARCHE pour contrôler le bon fonctionnement des témoins du tableau de bord. Tous les témoins s'allument pendant 2 secondes après l'utilisation du contacteur à clé. Remplacer immédiatement les ampoules suspectes.

Pour toute information complémentaire, se référer au Guide de dépiage des pannes.

## Système de mise en garde de la réduction sélective catalytique

Le système de réduction catalytique sélective (SCR) permet de réduire les émissions de NOx émises par le moteur. Le liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid) est pompé dans le réservoir de DEF et vaporisé dans le flux d'échappement. Le FED réagit avec le catalyseur SCR afin de réduire le NOx et délivrer de l'azote et de la vapeur d'eau.

---

### REMARQUE

Un arrêt immédiat du moteur après que celui-ci ait été en charge peut entraîner une surchauffe des composants SCR.

Se référer à la procédure du Guide d'utilisation et d'entretien, "Arrêt du moteur" pour laisser le moteur refroidir et éviter des températures excessives dans le carter du turbocompresseur et dans l'injecteur de FED.

---



---

### REMARQUE

Attendre au moins 2 minutes après la coupure du moteur avant de placer le coupe-batterie en position d'ARRÊT. Une déconnexion trop rapide de la batterie empêche la purge des canalisations de FED après l'arrêt du moteur.

---

**Nota:** Pour toute information complémentaire sur le DEF, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés".

## Stratégie d'avertissement

Le module de commande électronique (ECM) peut être équipé d'une stratégie d'avertissement mondiale ou d'une stratégie d'avertissement spécifique à l'Union européenne, activée dans le logiciel de l'ECM.

La stratégie d'avertissement spécifique à l'Union européenne comporte deux options différentes. Les deux options fournissent différents temps de réponse d'actionnement et différents détarages du moteur. Une seule option est activée.

## Stratégie d'avertissement du niveau de DEF

La stratégie d'avertissement mondiale du niveau de DEF et la stratégie d'avertissement spécifique à l'Union européenne du niveau de DEF offrent deux options. Une seule option est activée.



## Indicateurs d'avertissement

Les indicateurs d'avertissement comprennent une jauge de niveau du DEF, un témoin de niveau de FED bas, un témoin de défaillance liée aux émissions et un témoin d'arrêt de l'application.

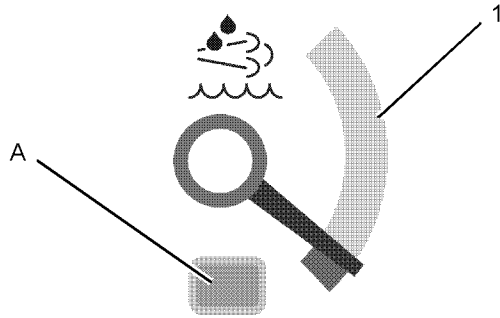


Illustration 34 g03069862

(1) Indicateur de DEF  
(A) Témoin d'avertissement de niveau bas

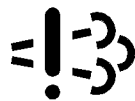


Illustration 35 g02852336

Témoin de défaillance liée aux émissions

## Niveaux de mise en garde

La SCR comporte trois niveaux d'avertissement. En fonction de l'anomalie détectée, le logiciel activé régit la durée pendant laquelle le système reste à chaque niveau d'avertissement.

Tout avertissement doit faire l'objet de recherches immédiates, contacter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins. Le système est équipé d'une option de neutralisation. Si l'option de neutralisation a été utilisée et que l'anomalie persiste, le moteur sera verrouillé en mode de détarage ou d'arrêt.

Tableau 4

Version mondiale					
Coupure pour cause de dégradation et de régulation de la qualité du DEF					
-	Fonctionnement normal	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Neutralisation

## Avertissements liés à la SCR (version mondiale)

- Au niveau 1, le témoin de défaillance liée aux émissions s'allume en continu.
- Au niveau 2, le témoin de défaillance liée aux émissions clignote.
- Au niveau 3, le témoin de défaillance liée aux émissions clignote et le voyant d'arrêt s'active.
- Au niveau 3, le moteur peut s'arrêter ou tourner à 1000 tours par minute (TR/MIN).
- Au niveau 3, l'actionnement du contacteur permet une neutralisation pendant 20 minutes à pleine puissance avant le déclenchement de l'arrêt ou du régime de ralenti. Le témoin de défaillance liée aux émissions continue à clignoter.

Caractéristiques et commandes  
Système de mise en garde de la réduction sélective catalytique

(Tableau 4, suite)

Durée d'avertissement: Première occurrence	Aucune	2,5 heures	70 minutes	<b>Arrêt ou régime de ralenti Jusqu'à la réparation de l'anomalie</b>	L'actionnement du contacteur procure 20 minutes de pleine puissance
Le circuit ne doit pas présenter d'anomalie pendant 40 heures avant que le système ne se réinitialise. Si l'anomalie est intermittente et qu'elle réapparaît dans un délai de 40 heures, le temps d'avertissement répété est déclenché. La neutralisation ne peut être utilisée qu'une seule fois					
Temps d'avertissement répété	Aucune	5 minutes	5 minutes	<b>Arrêt ou régime de ralenti Jusqu'à la réparation de l'anomalie</b>	L'actionnement du contacteur procure 20 minutes de pleine puissance
Avertissement	Aucune	Aucune	Aucune		
Notification	Aucune	Le témoin de défaillance liée aux émissions s'allume en continu	Le témoin de défaillance liée aux émissions clignote	Le témoin de défaillance liée aux émissions clignote Le témoin d'arrêt s'allume en continu	Le témoin de défaillance liée aux émissions clignote
Dès l'apparition d'un avertissement de niveau 1, contacter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins, ne pas laisser l'anomalie évoluer.					

Tableau  
5

Version mondiale					
Anomalie au niveau du système de réduction des oxydes d'azote					
-	Fonctionnement normal	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Neutralisation
Durée d'avertissement: Première occurrence	Aucune	35 heures	60 minutes	<b>Arrêt ou régime de ralenti Jusqu'à la réparation de l'anomalie</b>	L'actionnement du contacteur procure 20 minutes de pleine puissance
Le circuit ne doit pas présenter d'anomalie pendant 40 heures avant que le système ne se réinitialise. Si l'anomalie est intermittente et qu'elle réapparaît dans un délai de 40 heures, le temps d'avertissement répété est déclenché. La neutralisation ne peut être utilisée qu'une seule fois.					
Temps d'avertissement répété	Aucune	48 minutes	20 minutes	<b>Arrêt ou régime de ralenti Jusqu'à la réparation de l'anomalie</b>	L'actionnement du contacteur procure 20 minutes de pleine puissance
Avertissement	Aucune	Aucune	Aucune		
Notification	Aucune	Le témoin de défaillance liée aux émissions s'allume en continu	Le témoin de défaillance liée aux émissions clignote	Le témoin de défaillance liée aux émissions clignote Le voyant d'arrêt s'active	Le témoin de défaillance liée aux émissions clignote
Dès l'apparition d'un avertissement de niveau 1, contacter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins, ne pas laisser l'anomalie évoluer.					

### Avertissements de niveau DEF (version mondiale)

Deux options sont disponibles mais une seule option sera activée.

- Le témoin d'avertissement de niveau bas s'active lorsque le niveau de DEF atteint le point de déclenchement, à savoir en dessous de 19 %.
- Au niveau 1, le témoin d'avertissement de niveau bas de l'indicateur de DEF s'allume et le témoin de défaillance liée aux émissions s'allume en continu.
- Au niveau 2, le témoin d'avertissement de niveau de DEF bas est actif et le témoin de défaillance liée aux émissions clignote.
- Au niveau 3, tous les avertissements de niveau 2 sont activés et le témoin d'arrêt s'active également. Le moteur s'arrête ou ne fonctionne qu'à 1000 TR/MIN.

Le remplissage du réservoir de DEF permet d'annuler l'avertissement du système.

Tableau  
6

Option 1 de niveau de DEF (version mondiale)					
-	Fonctionnement normal	Indication initiale	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Déclencheur d'avertissement	Supérieure à 19 %	Inférieur à 19 %	Inférieur à 12,5 %	Lecture de 0 %	Réservoir vide
Avertissement	Aucune	Aucune	Aucune	Détarage au couple de 25 %	Arrêt ou régime de ralenti uniquement
Notification	Aucune	Témoin de niveau bas allumé	Témoin de niveau bas allumé Témoin de défaillance liée aux émissions allumé en continu	Témoin de niveau bas allumé Témoin de défaillance liée aux émissions clignotant	Témoin de niveau bas allumé Témoin de défaillance liée aux émissions clignotant Témoin d'arrêt allumé en continu

Tableau  
7

Option 2 de niveau de DEF (version mondiale)					
-	Fonctionnement normal	Indication initiale	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Déclencheur d'avertissement	Supérieure à 19 %	Inférieur à 19 %	Inférieur à 12,5 %	Lecture de 6 %	Lecture de 0 %
Avertissement	Aucune	Aucune	Aucune	Aucune	Arrêt ou régime de ralenti uniquement
Notification	Aucune	Témoin de niveau bas allumé	Témoin de niveau bas allumé Témoin de défaillance liée aux émissions allumé en continu	Témoin de niveau bas allumé Témoin de défaillance liée aux émissions clignotant	Témoin de niveau bas allumé Témoin de défaillance liée aux émissions clignotant Témoin d'arrêt allumé en continu

i05474907

**Coupe-batterie**  
(Selon équipement)

Après l'arrêt du moteur, attendre au moins deux minutes avant de placer le coupe-batterie sur la position ARRÊT. Un débranchement trop rapide de l'alimentation par batterie empêche la purge des conduites de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid) après l'arrêt du moteur. De même, pendant les deux minutes où le module de commande électronique du moteur (ECM) est actif, les informations transmises par les capteurs du moteur et du post-traitement sont stockées.

Le fait de ne pas laisser le DEF se purger peut endommager le circuit du DEF. Le fait de ne pas laisser le temps à l'ECM du moteur de stocker les informations transmises par les capteurs, peut endommager le système de contrôle des émissions.

Sur certaines applications, le moteur peut être équipé d'un témoin Attendez avant de débrancher. Le témoin Attendez avant de débrancher est allumé pendant le fonctionnement du moteur et s'éteint deux minutes environ après l'arrêt du moteur.

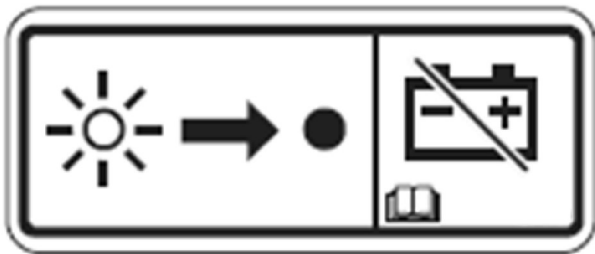


Illustration  
36

g03265058

Étiquette du coupe-batterie

#### REMARQUE

Ne pas mettre le coupe-batterie hors tension tant que la lampe témoin n'est pas éteinte. Si l'on met le coupe-batterie hors tension alors que la lampe témoin est allumée, le système de fluide d'échappement diesel (FED) ne purgera pas le FED. S'il n'y a pas de purge du FED, celui-ci peut geler et endommager la pompe et les canalisations.

#### REMARQUE

Ne jamais fermer le coupe-batterie pendant que le moteur tourne, sous peine d'endommager gravement le circuit électrique.

## Témoins et instruments

Le moteur ne comporte pas forcément les mêmes instruments ou tous les instruments décrits ci-après. Pour en savoir plus sur les instruments offerts, consulter la documentation du constructeur d'origine.

Les instruments fournissent des indications sur les performances du moteur. S'assurer que les instruments sont en bon état de fonctionnement. Déterminer la plage de fonctionnement normale en observant les instruments pendant un certain temps.

Des variations importantes des valeurs affichées sont signe d'un problème potentiel au niveau soit de l'instrument, soit du moteur. Cette remarque vaut également pour les indications qui ont changé sensiblement, mais qui restent conformes aux spécifications. La cause de tout écart important par rapport à la normale doit être déterminée et corrigée. Consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour obtenir de l'aide.

Certaines applications du moteur sont équipées de témoins. Les témoins lumineux peuvent servir d'aide au diagnostic. Il y a deux témoins. Un témoin est orange et l'autre témoin est rouge.

Ces témoins lumineux peuvent être utilisés de deux façons:

- Les témoins lumineux peuvent identifier l'état de fonctionnement actuel du moteur. Les témoins peuvent également indiquer que le moteur est défectueux. Ce circuit est enclenché automatiquement via le contacteur d'allumage.
- Les témoins lumineux peuvent identifier les codes de diagnostic actifs. Ce circuit est enclenché en enfonceant le bouton Flash Code.

Se référer au document Recherche et élimination des pannes, "Témoins" pour plus d'informations.

#### REMARQUE

Si la pression d'huile est nulle, ARRÊTER le moteur. Si l'on dépasse la température du liquide de refroidissement maximum, ARRÊTER le moteur. Le moteur risque d'être endommagé.



**Pression d'huile moteur – La pression d'huile atteint son niveau maximum après le démarrage d'un moteur froid. La pression d'huile moteur type avec de l'huile SAE10W40 est comprise entre 350 et 450 kPa (50 et 65 psi) au régime nominal.**

Une pression d'huile plus faible est normale au ralenti. Si le régime moteur et la charge sont stables et que la lecture fluctue sur l'indicateur, effectuer la procédure suivante:

1. Supprimer la charge.
2. Couper le moteur.
3. Contrôler et maintenir le niveau d'huile.



**Température de refroidissement de l'eau des chemises – La plage de températures type est comprise entre 82 °C et 94 °C (179,6 °F et 169,2 °F). Cette plage de températures varie en fonction de la charge du moteur et de la température ambiante.**

Un bouchon de radiateur de 100 kPa (14,5 psi) peut être monté sur le circuit de refroidissement. La température maximum du circuit de refroidissement est de 108 °C (226,4 °F). Cette température est mesurée à la sortie du thermostat. La température du liquide de refroidissement moteur est régulée par les capteurs du moteur et par l'ECM du moteur. Cette programmation ne peut pas être modifiée. Des détarages peuvent se produire si la température du liquide de refroidissement moteur dépasse la valeur maximum.

Si la température dépasse la plage normale de marche, réduire la charge du moteur. Si le liquide de refroidissement atteint souvent des températures élevées, procéder comme suit:

1. Réduire la charge imposée au moteur.
2. Déterminer si le moteur doit être arrêté immédiatement ou s'il suffit de réduire la charge pour qu'il refroidisse.
3. Rechercher la présence d'éventuelles fuites dans le circuit de refroidissement. Au besoin, consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour obtenir de l'aide.



**Compte-tours – Cet instrument indique le régime du moteur (tr/min). Lorsque le levier de commande de l'accélérateur est placé sur la position de pleine ouverture sans charge, le moteur tourne au régime maxi à vide. Le moteur tourne au régime de pleine charge lorsque le levier de commande de l'accélérateur est en position de pleine ouverture avec une charge nominale maximale.**

#### REMARQUE

Afin d'éviter d'endommager le moteur, ne jamais dépasser le régime maxi à vide. Un sursrégime peut entraîner de sérieux dégâts au moteur. Il convient de réduire autant que possible l'utilisation à des vitesses supérieures au régime maximum à vide.



**Ampèremètre – Cet instrument montre la valeur de la charge ou de la décharge dans le circuit de charge de batterie. L'aiguille doit se trouver du côté “+” du “0 (zéro)” lorsqu'elle est en fonctionnement.**



**Niveau de carburant – Cet instrument montre le niveau de carburant dans le réservoir de carburant. La jauge de niveau de carburant fonctionne lorsque le contacteur de “DÉMARRAGE/ARRÊT” se trouve sur “marche”.**



**Compteur d'entretien – L'instrument montre le nombre total d'heures de fonctionnement du moteur.**

## Témoins lumineux

- Témoin d'arrêt
- Témoin de mise en garde
- Témoin de pression d'huile insuffisante
- Témoin Attendre avant de démarrer (témoin d'avertissement de bougie de préchauffage)

Pour plus d'informations, se référer au présent guide Centrale de surveillance, “(Tableau des Témoins)” pour connaître la séquence d'opérations pour le témoin d'arrêt et le témoin de diagnostic.

La fonction du témoin d'attente au démarrage est automatiquement contrôlée au démarrage du moteur.

La fonction du témoin de pression d'huile insuffisante est contrôlée par l'ECM du moteur. Si une pression d'huile faible est détectée, le témoin s'allume. Il est impératif de rechercher immédiatement la raison pour laquelle le témoin de pression d'huile insuffisante s'est allumé.

Le témoin d'avertissement de bougie de préchauffage clignote pour indiquer que le moteur est maintenu à bas régime. Cette fonction est exécutée au démarrage du moteur et la durée dépend de la température ambiante et de la température du moteur.

Lorsque le contacteur est tourné sur la position MARCHE, tous les témoins s'allument pendant deux secondes afin de contrôler leur bon fonctionnement. Si l'un des témoins reste allumé ou ne s'allume pas, il faut en rechercher la raison immédiatement.

## Témoins de post-traitement et indicateurs

Toutes les applications nécessitent les témoins et indicateurs suivants:

- Témoin de défaillance liée aux émissions
- Témoin principal
- Indicateur de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid)
- Témoin d'avertissement de DEF bas
- Témoin Attendre avant de débrancher (en option)

Le témoin Attendre avant de débrancher est allumé lorsque le moteur tourne et s'éteint deux minutes environ après l'arrêt du moteur. Ne pas débrancher le coupe-batterie tant que le témoin est allumé. Le circuit du liquide d'échappement diesel se purge pendant ce temps. De même, pendant le délai des deux minutes, le module de commande électronique du moteur est actif et mémorise les informations transmises par le moteur et les capteurs de post-traitement.

**Nota:** Le témoin Attendre avant de débrancher n'est pas contrôlé lors du placement de la clé sur la position marche.

i05480967

## Centrale de surveillance (Indicateurs du moteur et indicateurs du post-traitement)

### Témoins du moteur

**Nota:** En fonctionnement, le témoin orange a trois états: allumé et fixe, clignotant et clignotant en accéléré. Il s'agit de donner une indication visuelle de l'importance de la mise en garde. Certaines applications peuvent disposer d'une mise en garde sonore.

S'assurer que l'entretien du moteur ait lieu aux intervalles appropriés. Un manque d'entretien entraîne l'allumage du témoin d'avertissement. Pour connaître les intervalles d'entretien corrects, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien".

Tableau  
8

Tableau des témoins				
Témoin d'avertissement	Témoin principal d'arrêt	État du témoin	Description de l'indication	État du moteur
Marche	Marche	Contrôle du témoin	Lorsque la clé de contact est placée sur la position MARCHE, les témoins s'allument pendant 2 secondes puis s'éteignent.	La clé de contact est sur la position MARCHE mais le moteur n'a pas encore été démarré.

(suite)

(Tableau 8, suite)

Tableau des témoins				
Témoin d'avertissement	Témoin principal d'arrêt	État du témoin	Description de l'indication	État du moteur
Si l'un des indicateurs ne s'allume pas pendant le contrôle des indicateurs, rechercher la cause de l'anomalie immédiatement. Si un témoin reste allumé ou clignote, il faut également rechercher la cause de la défaillance immédiatement.				
Arrêt	Arrêt	Aucune anomalie	Le moteur étant en marche, il n'y a aucun avertissement, code de diagnostic ou code d'incident actif.	Le moteur fonctionne sans aucune anomalie détectée.
Allumé et fixe	Arrêt	Mise en garde	Mise en garde de niveau 1	Le moteur fonctionne normalement, mais il y a une ou plusieurs anomalies au niveau du système de gestion électronique du moteur.
Il faut rechercher la cause de la défaillance dès que possible.				
Clignotant	Arrêt	Mise en garde	Mise en garde de niveau 2	Le moteur continue de fonctionner, mais le niveau d'importance de la mise en garde a augmenté. En fonction de l'anomalie et de sa gravité, le moteur peut être détaré. La poursuite de l'utilisation du moteur peut entraîner son endommagement.
Couper le moteur. Rechercher la cause du code.				
Clignotant	Marche	Arrêt du moteur	Mise en garde de niveau 3 L'allumage à la fois du témoin de mise en garde et du témoin d'arrêt indique l'une des conditions suivantes.  1. Une seule des valeurs d'arrêt de la stratégie de protection du moteur a été dépassée.  2. Un code de diagnostic actif grave a été détecté.  S'il est monté, l'avertissement sonore retentit. Après une courte période, le moteur peut s'arrêter.	Le moteur s'arrête immédiatement ou après un très court laps de temps. Un ou plusieurs des paramètres surveillés du moteur ont dépassé la limite provoquant un arrêt du moteur. Ce schéma de témoins peut être provoqué par la détection d'un code de diagnostic actif grave.  Prendre contact avec le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins.

## Codes clignotants

Certaines applications peuvent supporter des codes de clignotement. Un code de clignotement peut être visualisé par un témoin qui clignote (sur demande) selon une séquence particulière. Le témoin utilisé pour visualiser les codes est le témoin d'avertissement, le témoin peut alors être désigné comme témoin de diagnostic. Pour plus d'informations, se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Témoin de diagnostic".

## Système de post-traitement

Lors du placement de la clé sur la position marche, les indicateurs du post-traitement devraient s'allumer pendant deux secondes afin de tester le circuit. Si l'un des indicateurs ne s'allume pas, rechercher immédiatement la cause de l'anomalie.

Pour toute information complémentaire sur l'allumage des indicateurs du post-traitement, se référer à ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Système d'avertissement de la réduction catalytique sélective".

i04190767

## Surrégime

- ECM \_\_\_\_\_ Module de commande électronique
- RPM \_\_\_\_\_ Tours par minute

Les capteurs de régime ou de calage détectent un surrégime.

La valeur par défaut d'un surrégime est de 3000 tr/min. Le module de commande électronique coupe l'alimentation des injecteurs-pompes électroniques jusqu'à ce que le régime moteur redescende de 200 tr/min au-dessous de la valeur de surrégime. Un code d'erreur de diagnostic est consigné dans la mémoire du module de commande électronique et un témoin de diagnostic montre un code d'erreur de diagnostic.

La valeur du surrégime peut être définie entre 2600 tr/min et 3000 tr/min. Ce paramètre dépend de l'application.

i05474888

## **Capteurs et composants électriques**

Les illustrations insérées dans les chapitres suivants indiquent l'emplacement type des capteurs ou des composants électriques pour un moteur industriel. Des moteurs spécifiques peuvent présenter des emplacements différents en raison des différences dans les applications.



## Composants du moteur

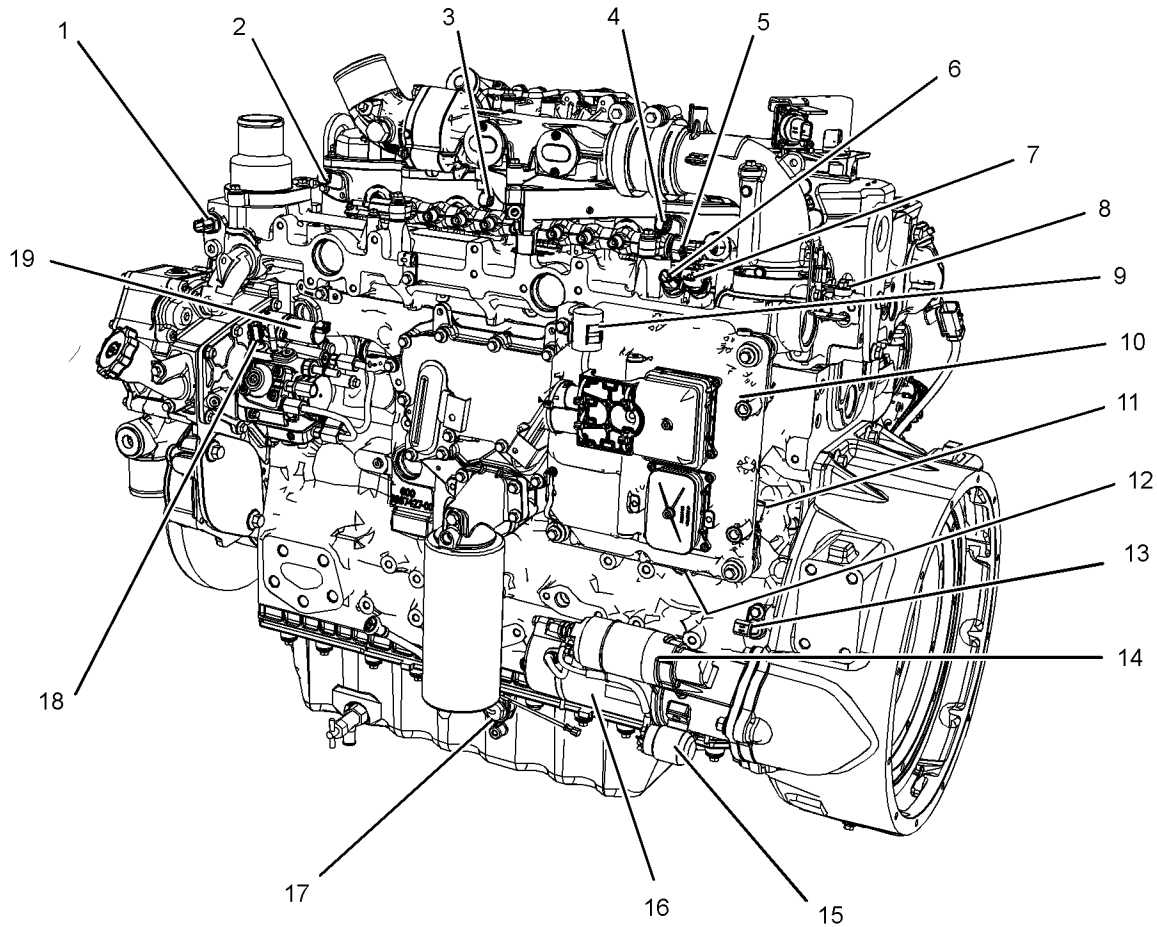


Illustration  
37

g03389319

### Exemple type

- |   |   |  |
|---|---|--|
| (1) Capteur de température du liquide de refroidissement              | (6) Capteur de température d'air à l'admission:                           | (12) Capteur de pression d'huile                         |
| (2) Connecteur d'injecteur pour les injecteurs numéro un et deux      | (7) Capteur de pression d'air dans le collecteur d'admission              | (13) Capteur de régime/calage primaire                   |
| (3) Connecteur d'injecteur pour les injecteurs numéro trois et quatre | (8) Connexion de la bougie de préchauffage                                | (14) Solénoïde du démarreur                              |
| (4) Connecteur d'injecteur pour les injecteurs numéro cinq et six     | (9) Connecteur de diagnostic  | (15) Relais du démarreur                                 |
| (5) Capteur de pression de carburant                                  | (10) Electronic Control Module (Module de commande électronique)          | (16) Démarreur   |
|   | (11) Capteur de pression atmosphérique (capteur de pression barométrique) | (17) Contacteur de niveau d'huile                        |
|   |   | (18) Capteur de température de carburant                 |
|   |   | (19) Solénoïde de la pompe d'alimentation haute pression |

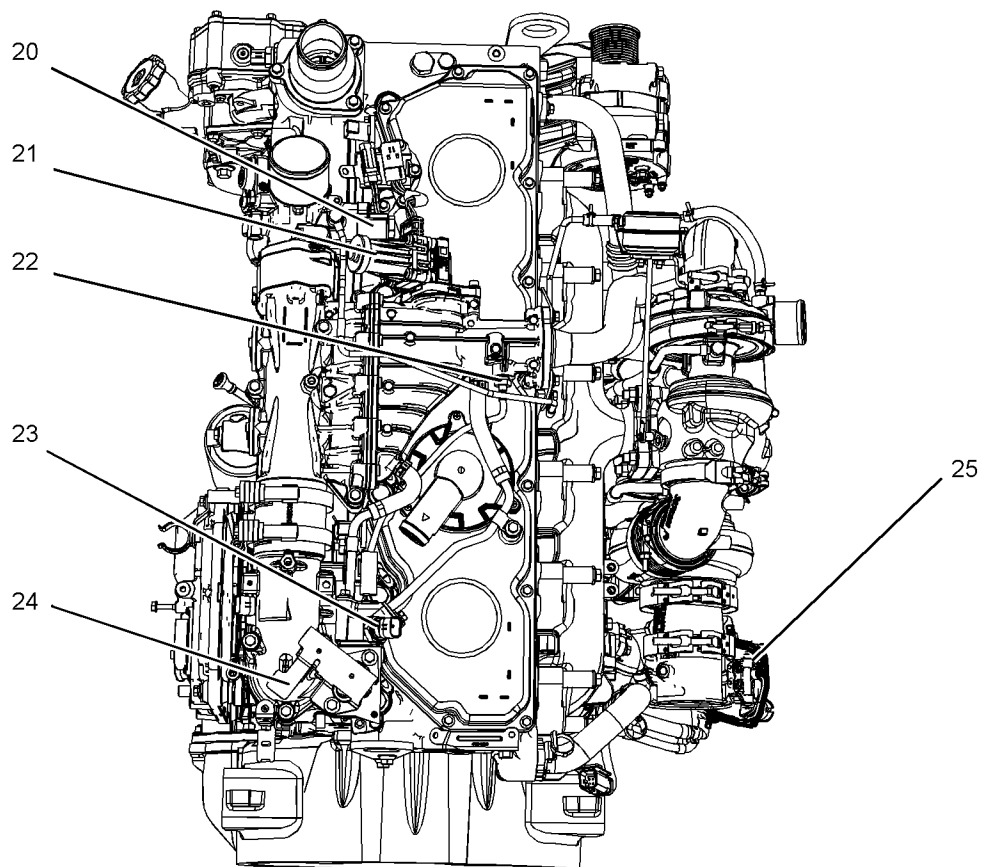


Illustration  
38

g03389322

### Exemple type

(20) Régulateur de limiteur de pression de suralimentation

(21) Soupape de commande du système de réduction des oxydes d'azote (NRS, NOx Reduction System)  
(22) Capteur de température du NRS

(23) Pression d'entrée du NRS  
(24) Pression différentielle du NRS  
(25) Soupape de contre-pression

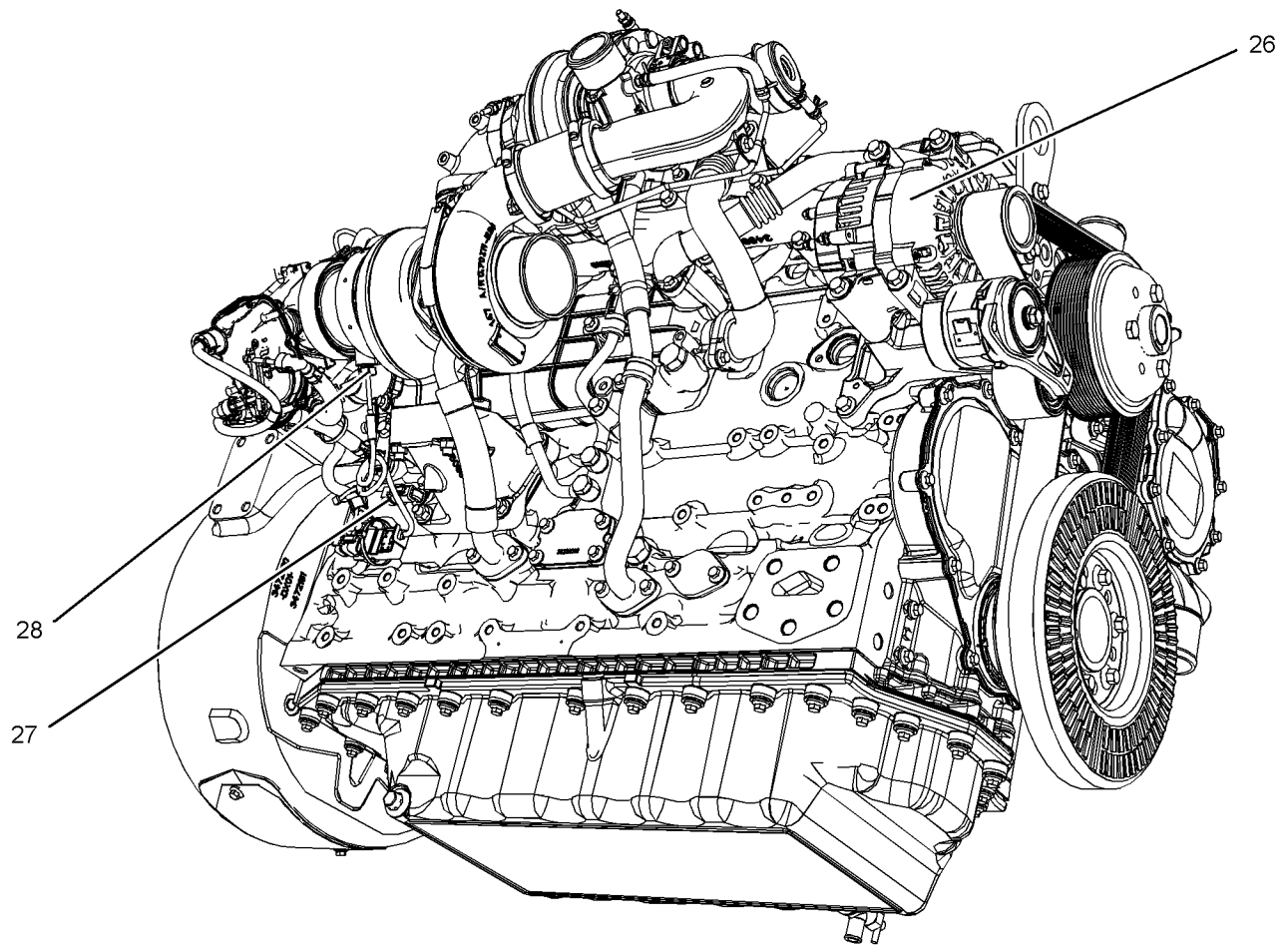


Illustration  
39

g03389323

Exemple type

(26) Alternateur

(27) Capteur de régime/calage auxiliaire

(28) Capteur de température d'échappement

Caractéristiques et commandes  
Capteurs et composants électriques

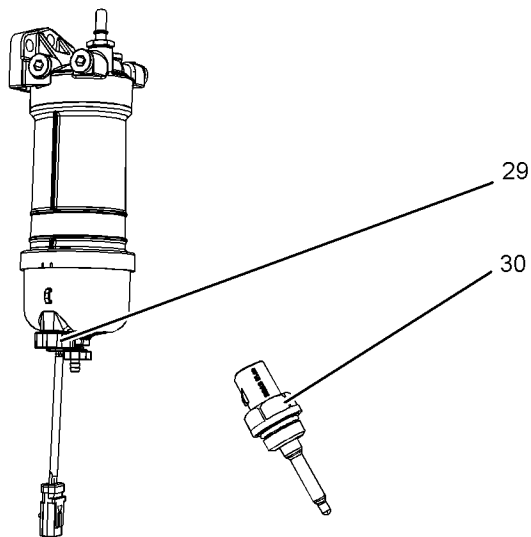


Illustration  
40

g03393046

### Exemple type

- (29) Contacteur de présence d'eau dans le carburant  
(30) Inlet Air Temperature (Température de l'air d'admission)

Certaines applications ne nécessitent pas d'avoir un connecteur de diagnostic (9) monté dans le faisceau de câblage du moteur. Le capteur de température de l'air d'admission (30) est monté dans le système d'induction entre le filtre à air et le collecteur d'admission.

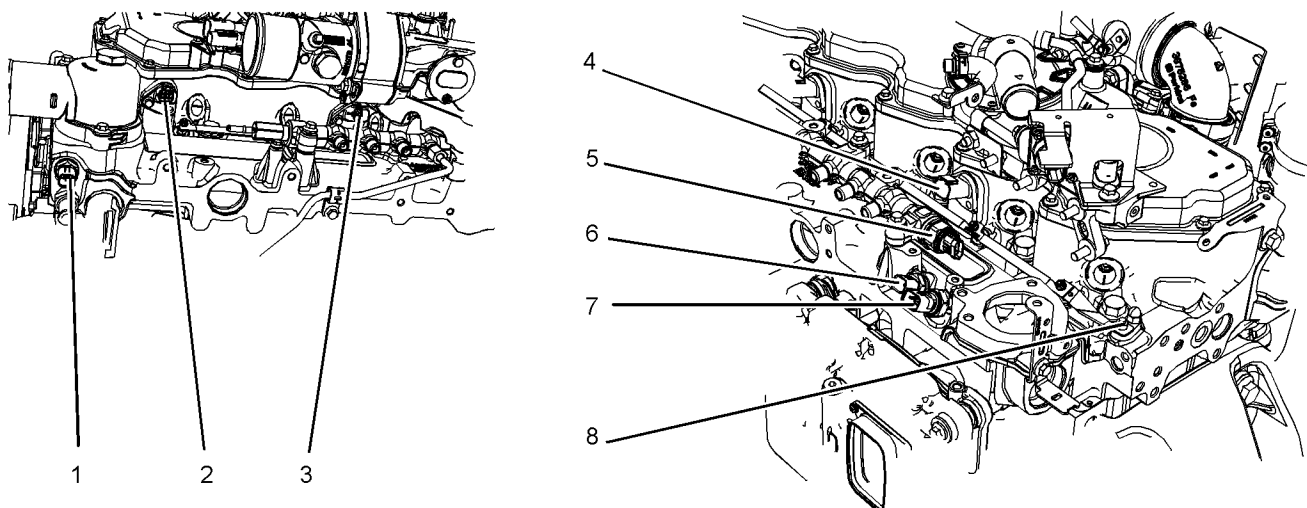


Illustration  
41

g03058119

### Exemple type

- |  |  |   |
|--|--|---|
| (1) Capteur de température du liquide de refroidissement | (4) Connecteur d'injecteur                           | (7) Capteur de pression du collecteur d'admission |
| (2) Connecteur d'injecteur                               | (5) Capteur de pression de carburant                 | (8) Connexion de la bougie de préchauffage        |
| (3) Connecteur d'injecteur                               | (6) Capteur de température du collecteur d'admission |   |

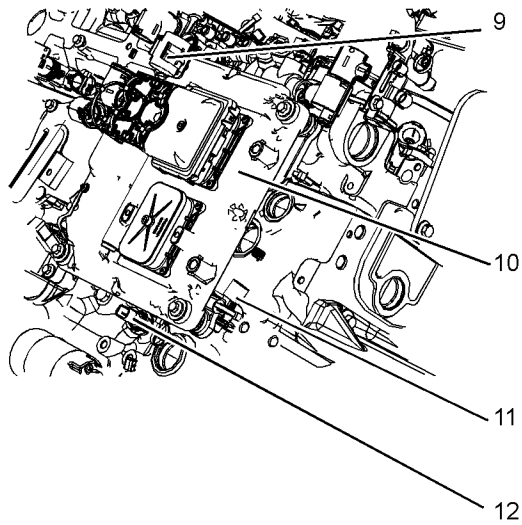


Illustration 42 g03393011

#### Exemple type

- (9) Prise de diagnostic
- (10) Electronic Control Module (Module de commande électronique)
- (11) Capteur de pression atmosphérique (capteur de pression barométrique)
- (12) Capteur de pression d'huile

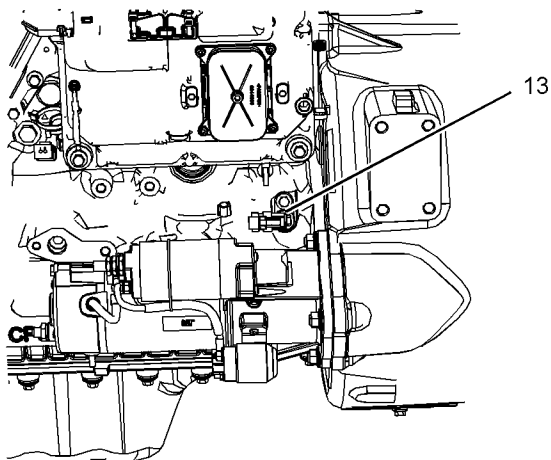


Illustration 43 g03392999

#### Exemple type

- (13) Capteur de régime/calage primaire

Caractéristiques et commandes  
Capteurs et composants électriques

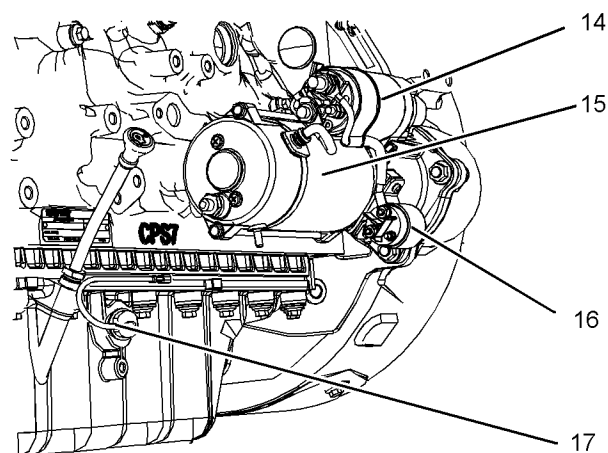


Illustration  
44

g03393000

Exemple type

(14) Solénoïde du démarreur  
(15) Démarreur

(16) Relais de démarreur  
(17) Contacteur de niveau d'huile

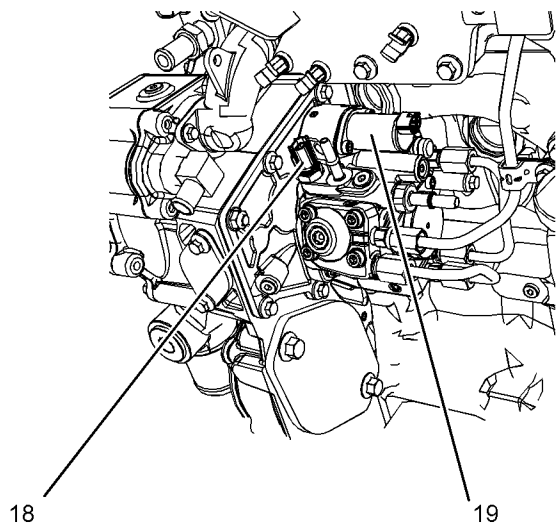


Illustration  
45

g03393004

Exemple type

(18) Capteur de température de carburant  
(19) Solénoïde de la pompe d'alimentation haute pression

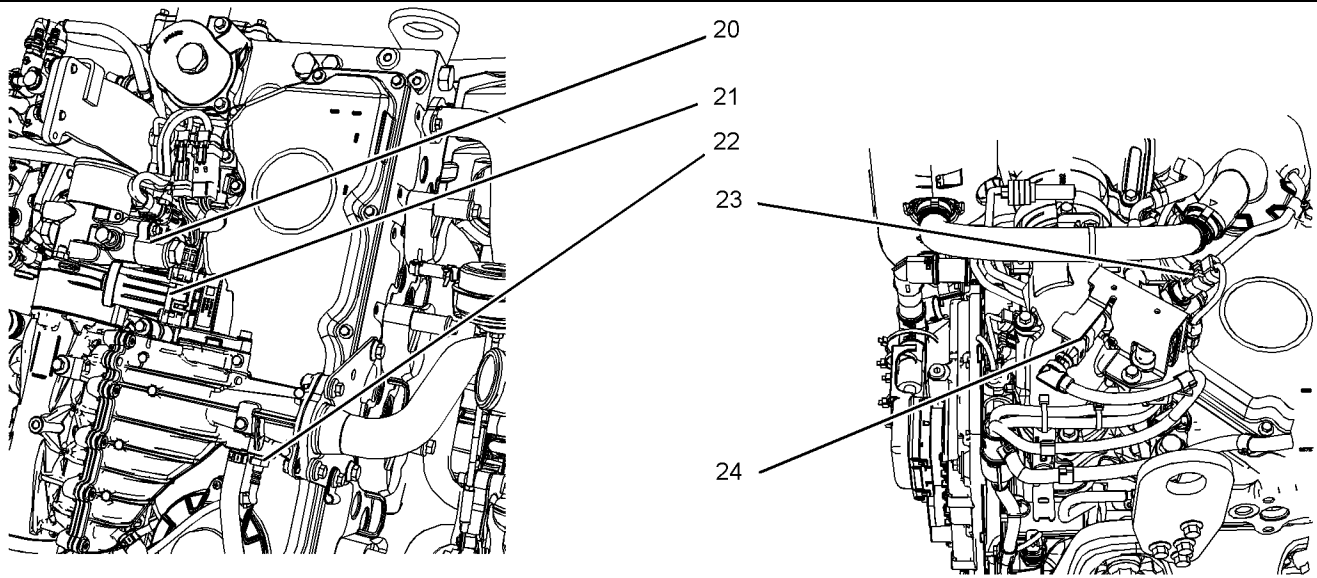


Illustration  
46

g03393005

### Exemple type

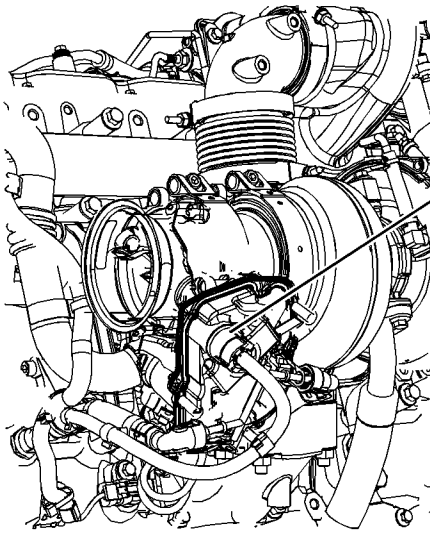
(20) Régulateur de limiteur de pression de suralimentation

(21) Soupape de commande du NRS  
(22) Capteur de température du NRS

(23) Pression d'entrée du NRS  
(24) Pression différentielle du NRS

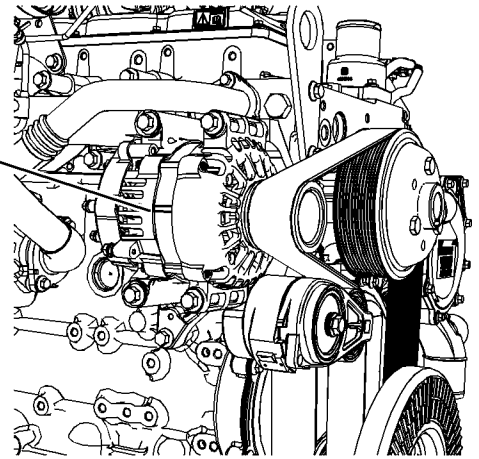
Caractéristiques et commandes  
Capteurs et composants électriques

---



25

26



Illustration

47

**Exemple type**

(25) Soupape de contre-pression

(26) Alternateur

g03393010



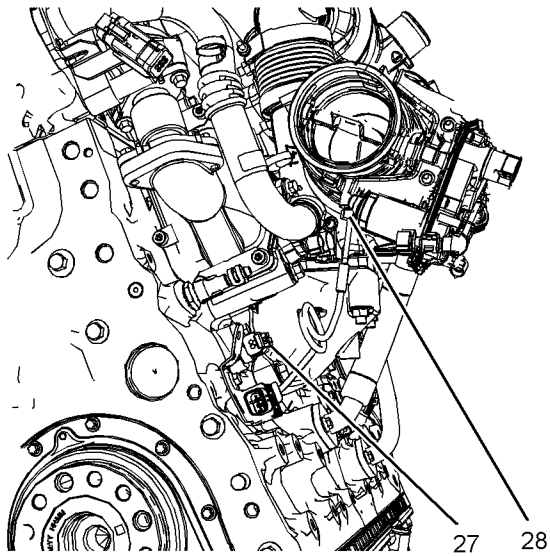


Illustration  
48

g03393006

### Exemple type

- (27) Capteur de régime/calage auxiliaire
- (28) Capteur de température d'échappement

## Composants du post-traitement

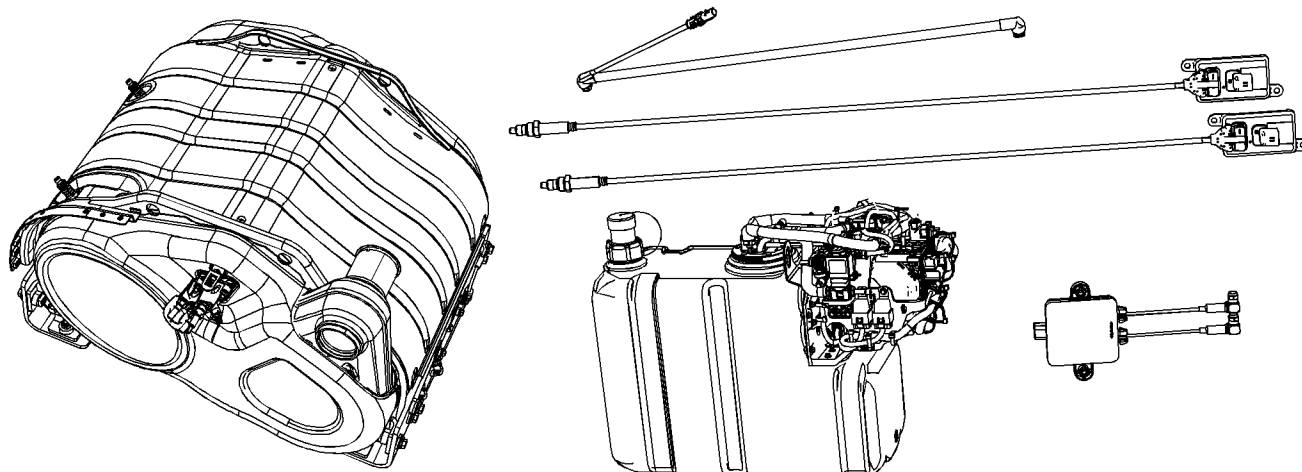


Illustration  
49

g03393078

## Module d'émissions propres (CEM)

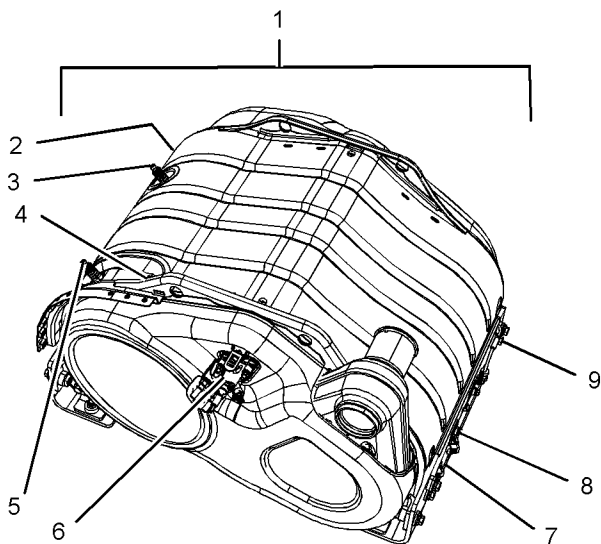


Illustration  
50

g03393624

- (1) Module d'émissions propres
- (2) Capteur de température à l'entrée des gaz
- (3) Antenne du capteur de suie
- (4) Emplacement de l'élément de détection des NOx
- (5) Antenne du capteur de suie
- (6) Injecteur de liquide d'échappement diesel
- (7) Connecteur du capteur de température
- (8) Module d'identification
- (9) Capteur de température des gaz en amont de la réduction sélective catalytique

## Capteurs du CEM

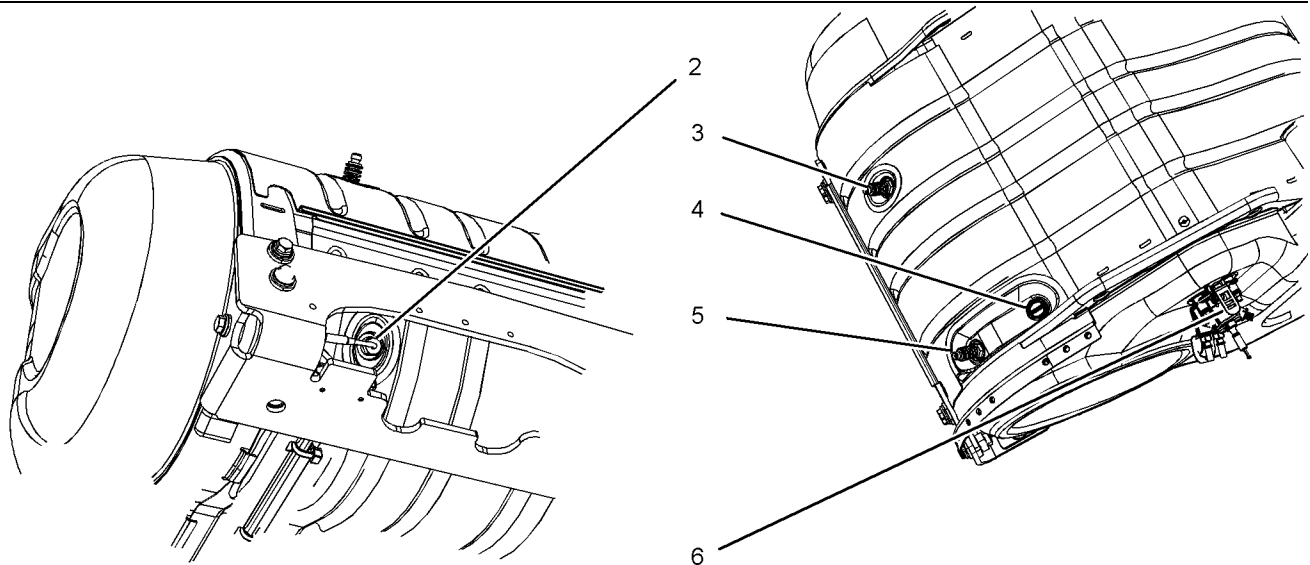


Illustration  
51

g03393632

(2) Capteur de température à l'entrée des gaz  
(3) Antenne du capteur de suie

(4) Emplacement de l'élément de détection des NOx  
(5) Antenne du capteur de suie

(6) Injecteur de liquide d'échappement diesel

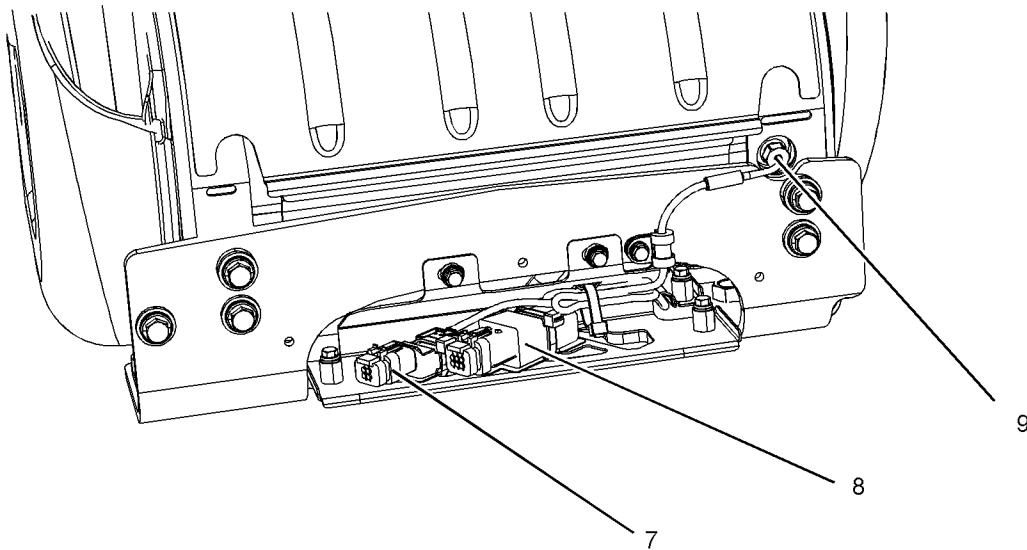


Illustration  
52

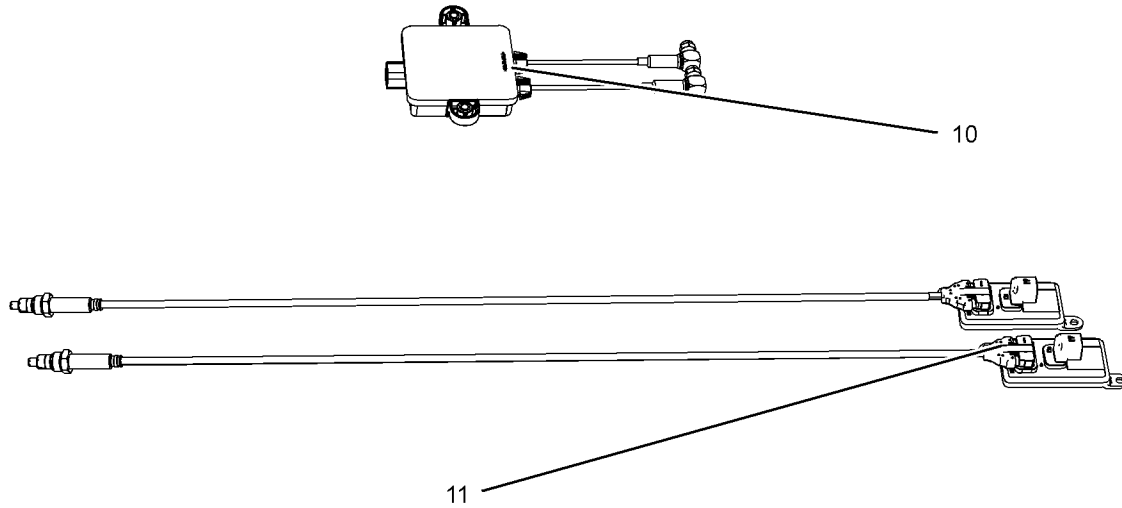
g03393634

(7) Connecteur du capteur de température  
(8) Module d'identification

(9) Capteur de température des gaz en amont de la réduction sélective catalytique

## Capteurs de suie et de NOx

---



---

Illustration  
53

g03393956

(10) Soot Sensor

(11) Capteurs de NOx

L'emplacement du capteur de suie (10) et du capteur de NOx (11) dépend de l'application.

## Unité de réservoir de l'électronique de la pompe (PETU, Pump Electronic Tank Unit)

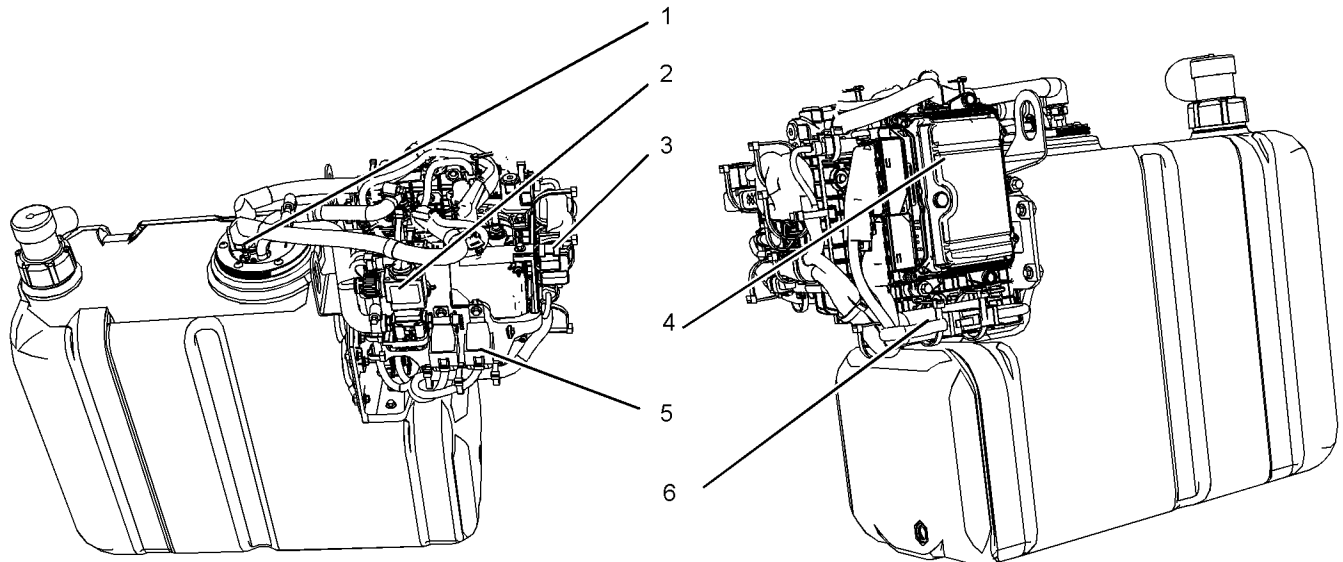


Illustration  
54

g03393959

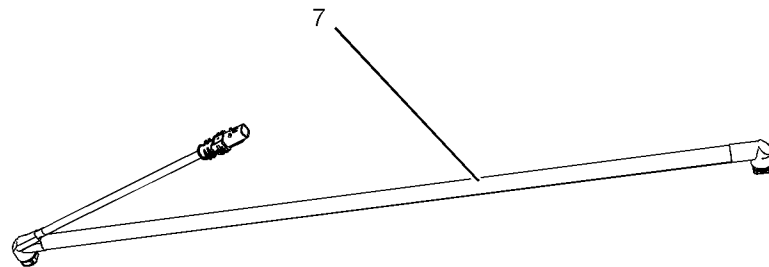
(1) Capteur de niveau de DEF et capteur de température de DEF  
(2) Soupape de dérivation du liquide de refroidissement

(3) Connexions du client  
(4) Module de commande de dosage  
(5) Relais

(6) Module de protection et de limitation de la tension

## Conduite chauffée

---



---

Illustration  
55

g03393960

Exemple type

(7) Conduite chauffée

# Diagnostic du moteur

i05474873

## Autodiagnostic

i05480984

Les moteurs électroniques Perkins intègrent une fonctionnalité permettant d'exécuter un test d'autodiagnostic. Lorsque le système détecte un problème actif, un témoin de diagnostic est activé. Les codes de diagnostic sont enregistrés dans la mémoire permanente du module de commande électronique (ECM). Les codes de diagnostic peuvent être récupérés en utilisant des appareils électroniques de diagnostic Perkins.

Certaines installations comprennent des affichages électroniques permettant de consulter directement les codes de diagnostic du moteur. Se référer au manuel fourni par le fabricant d'origine pour de plus amples informations sur la récupération des codes de diagnostic du moteur.

Les codes actifs représentent des problèmes existants. Ces problèmes doivent être traités en priorité.

Les codes consignés représentent les éléments suivants :

- Problèmes intermittents
- Incidents enregistrés
- Historique des performances

Les problèmes peuvent avoir été résolus depuis la consignation du code. Ces codes n'indiquent pas qu'une réparation s'impose. Les codes servent à signaler une anomalie. Les codes peuvent être utiles pour le dépiage des pannes.

Lorsque les problèmes ont été corrigés, les codes consignés correspondants doivent être effacés.

i04190783

## Témoin de diagnostic

Le témoin de diagnostic sert à indiquer l'existence d'une anomalie active. Un code de diagnostic d'anomalie demeure actif jusqu'à ce que le problème soit résolu. Il est possible de consulter le code de diagnostic à l'aide de l'appareil électronique de diagnostic.

## Recherche des codes de diagnostic

Si le moteur est doté d'un témoin de "DIAGNOSTIC", procéder comme suit pour récupérer les codes de clignotement:

1. Déplacer le contacteur hors de la position marche/arrêt deux fois dans les 3 secondes.
2. Le témoin d'avertissement d'arrêt clignote une fois.
3. Lorsque le témoin JAUNE clignote, ceci indique un code de diagnostic à trois chiffres lié au moteur. La séquence des clignotements représente le message de diagnostic du système. Compter la première séquence de clignotements pour déterminer le premier chiffre du code de clignotement. Après une pause de deux secondes, une deuxième séquence de clignotements permettra d'identifier le deuxième chiffre du code de clignotement. Après la seconde pause, la troisième séquence de clignotements permettra d'identifier le code de clignotement.
4. Une fois les codes de diagnostic affichés, le témoin d'arrêt clignote deux fois et le témoin commence à faire clignoter les codes de diagnostic enregistrés.
5. Une fois les codes de diagnostic enregistrés affichés, le témoin d'arrêt clignote trois fois pour indiquer que les séquences de code sont terminées.

**Nota:** S'il n'y a pas de code de diagnostic ou de code de diagnostic enregistré, le système fait clignoter le code 551.

i05474901

## Consignation des défaillances

Le système permet l'enregistrement des défaillances. Lorsque le module de commande électronique (ECM) émet un code de diagnostic actif, celui-ci est consigné dans la mémoire de l'ECM. Les codes ayant été enregistrés par l'ECM peuvent être identifiés par l'appareil électronique de diagnostic. Les codes actifs ayant été enregistrés s'effacent dès que l'anomalie a été corrigée ou qu'elle n'est plus active. Les anomalies enregistrées suivantes ne peuvent pas être effacées de la mémoire de l'ECM sans mot de passe d'usine: codes de surrégime, pression de l'huile moteur faible, température du liquide de refroidissement moteur élevée et de post-traitement.

i04190769

## Fonctionnement du moteur avec des codes de diagnostic actifs

Si un témoin de diagnostic s'allume lors du fonctionnement normal du moteur, cela signifie que le système a détecté une situation non conforme aux spécifications. Utiliser les outils d'entretien électroniques pour consulter les codes de diagnostic actifs.

**Nota:** Si le client a choisi le "DÉTARAGE" et que la pression d'huile est insuffisante, le module de commande électronique limite la puissance du moteur jusqu'à ce que le problème soit résolu. Si la pression d'huile se trouve dans la plage normale, il est possible d'utiliser le moteur au régime nominal et à la charge nominale. Toutefois, l'entretien doit être effectué dès que possible.

Le code de diagnostic actif doit faire l'objet d'une recherche. La cause du problème doit être corrigée le plus tôt possible. S'il n'y a qu'un code de diagnostic actif, le témoin de diagnostic s'éteint une fois la cause du code de diagnostic actif éliminée.

Le fonctionnement et les performances du moteur peuvent être limités suite à l'activation du code de diagnostic généré. Les taux d'accélération peuvent être notablement plus faibles. Se référer au Guide Recherche et élimination des pannes pour plus d'informations sur les relations entre ces codes de diagnostic actifs et les performances du moteur.

i01811799

## Fonctionnement du moteur avec des codes de diagnostic intermittents

Si le témoin de diagnostic s'allume pendant une utilisation normale du moteur et qu'il s'arrête, une anomalie intermittente peut s'être produite. Si une anomalie s'est produite, elle sera inscrite dans la mémoire du module de commande électronique (ECM).

Dans la plupart des cas, il n'est pas nécessaire d'arrêter le moteur en raison d'un code intermittent. Toutefois, l'utilisateur doit récupérer les codes d'anomalie et noter toute information susceptible d'identifier la nature de l'anomalie. L'utilisateur doit consigner toute observation qui aurait pu faire allumer le témoin:

- Manque de puissance
- Limites du régime moteur
- Fumée excessive, etc

Ces renseignements peuvent s'avérer utiles pour le dépannage. Ces renseignements peuvent également être utilisés comme référence ultérieure. Pour plus de renseignements sur les codes de diagnostic, se référer au Guide de dépannage des pannes de ce moteur.

i05474909

## Paramètres de configuration

L'ECM (Electronic Control Module, module de commande électronique) du moteur propose deux types de paramètres de configuration: les paramètres de configuration du système et les paramètres spécifiés par le client.

L'appareil électronique de diagnostic est requis pour modifier les paramètres de configuration.

## Paramètres de configuration du système

Les paramètres de configuration du système ont une incidence sur les émissions du moteur ou la puissance du moteur. Ils sont programmés en usine. Ils ne doivent normalement jamais être modifiés pendant toute la durée de vie du moteur. Les paramètres de configuration du système doivent être reprogrammés en cas de remplacement d'un ECM. Ils ne doivent pas être reprogrammés en cas de modification du logiciel de l'ECM. Des mots de passe d'usine sont nécessaires pour modifier ces paramètres.



Tableau  
9

Paramètres de configuration du système	
Paramètres de configuration	Enregistrement
Numéro de série du moteur	
Numéro d'identification n° 1 du post-traitement installé en usine	
Code de configuration du système de détection de la quantité de suie dans le filtre à particules diesel n° 1	
Taux de rampe du régime moteur de retour à l'atelier	
Configuration tension de fonctionnement du circuit	
Numéro de réglage	
Sécurité d'écriture du protocole de communication CAN	
Configuration de déroulement des avertissements liés aux émissions du moteur, à l'attention du conducteur	
Configuration de régulation des avertissements liés aux émissions du moteur, à l'attention du conducteur	

## Paramètres spécifiés par le client

Les paramètres spécifiés par le client permettent de configurer le moteur selon les besoins exacts de l'application.

L'appareil électronique de diagnostic est requis pour modifier les paramètres de configuration spécifiés par le client.

Il est possible de modifier les paramètres client autant que l'on souhaite au fur et à mesure de l'évolution des besoins opérationnels.

Tableau  
10

Paramètres spécifiés par le client	
Paramètres spécifiés	Enregistrement
Canal de type d'accélération 1	
Canal de type d'accélération 2	
Canal 1 de l'IVS	
Canal 2 de l'IVS	
Configuration d'accélération de position continue 1	
Configuration d'accélération de position continue 2	
Configuration du contacteur de l'accélérateur à plusieurs positions	
Arbitrage de l'accélération	
Equipment ID (ID équipement)	
Régime de ralenti	
Arrêt moteur à retardement	
Configuration du solénoïde d'éther	

Diagnostic du moteur  
Paramètres de configuration

(Tableau 10, suite)

Température minimum de l'air ambiant à l'arrêt du ralenti moteur	
Température maximum de l'air ambiant à l'arrêt du ralenti moteur	
Engine Idle Shutdown Enable Status (État d'activation de la coupure de ralenti du moteur)	
Délai d'arrêt du ralenti moteur	
État d'activation de la neutralisation de température ambiante pour la coupure de ralenti du moteur	
État d'activation de la protection de post-traitement de quantité de suie élevée	
Coupure d'air	
État d'installation de la fonction du verrouillage de l'accélérateur	
Mode PTO	
Vitesse constante du moteur pour verrouillage d'accélérateur n° 1	
Vitesse constante du moteur pour verrouillage d'accélérateur n° 2	
Taux d'accroissement de régime du palier de verrouillage d'accélérateur	
Taux de réduction de régime du palier de verrouillage d'accélérateur	
Accroissement de régime de consigne pour le verrouillage d'accélérateur	
Réduction de régime de consigne pour le verrouillage d'accélérateur	
Arrêts du mode surveillance	
Détarages du mode surveillance	
Régime moteur souhaité de retour à l'atelier	
Taux d'accélération du moteur	
Taux de rampe de décélération du régime moteur	
Régime moteur intermédiaire	
<b>Ventilateur</b>	
Contrôle du ventilateur du moteur	
Configuration du type du ventilateur du moteur	
Hystérésis d'augmentation d'erreur de température du ventilateur de refroidissement du moteur	
Hystérésis de diminution d'erreur de température du ventilateur de refroidissement du moteur	
Taux de rampe de courant du ventilateur de refroidissement du moteur	
Vitesse du ventilateur de refroidissement du moteur	
Vitesse nominale du ventilateur du moteur	
Vitesse minimum souhaitée du ventilateur de refroidissement du moteur	
Courant minimum du solénoïde du ventilateur de refroidissement du moteur	
Courant maximum du solénoïde du ventilateur de refroidissement du moteur	
Fréquence des vibrations du solénoïde du ventilateur de refroidissement du moteur	

(suite)

(Tableau 10, suite)

Amplitude des vibrations du solénoïde du ventilateur de refroidissement du moteur	
<b>Température du ventilateur</b>	
Activation de l'entrée de la température de sortie du refroidisseur d'air d'alimentation du ventilateur du moteur	
Température de sortie du refroidisseur d'air d'alimentation du débit d'air maximum du ventilateur de refroidissement du moteur	
Température de sortie du refroidisseur d'air d'alimentation du débit d'air minimum du ventilateur de refroidissement du moteur	
État d'activation d'entrée de la température du liquide de refroidissement du ventilateur de refroidissement du moteur	
Température du liquide de refroidissement du débit d'air maximum du ventilateur de refroidissement du moteur	
Température du liquide de refroidissement du débit d'air minimum du ventilateur de refroidissement du moteur	
État d'activation d'entrée de la température de l'huile de transmission du ventilateur de refroidissement du moteur	
Température de l'huile de transmission du débit d'air maximum du ventilateur de refroidissement du moteur	
Température de l'huile de transmission du débit d'air minimum du ventilateur de refroidissement du moteur	
État d'activation d'entrée de la température de l'huile hydraulique du ventilateur de refroidissement du moteur	
Température de l'huile hydraulique du débit d'air maximum du ventilateur de refroidissement du moteur	
Température de l'huile hydraulique du débit d'air minimum du ventilateur de refroidissement du moteur	
État d'activation d'entrée de la température du ventilateur de refroidissement du moteur auxiliaire n° 1	
Température du débit d'air maximum du ventilateur de refroidissement du moteur auxiliaire n° 1	
Température du débit d'air minimum du ventilateur de refroidissement du moteur auxiliaire n° 1	
État d'activation d'entrée de la température du ventilateur de refroidissement du moteur auxiliaire n° 2	
Température du débit d'air maximum du ventilateur de refroidissement du moteur auxiliaire n° 2	
Température du débit d'air minimum du ventilateur de refroidissement du moteur auxiliaire n° 2	
<b>Autres paramètres</b>	
Mode indicateur d'entretien	
Heures d'intervalle du cycle de maintenance de niveau 1	
Capteur de niveau de liquide de refroidissement	
État d'installation du contacteur de colmatage du filtre à air	
Configuration du contacteur de colmatage du filtre à air	

(suite)

Diagnostic du moteur  
Paramètres de configuration

---

(Tableau 10, suite)

État d'installation du contacteur du séparateur de carburant ou d'eau	
État d'installation du contacteur défini par l'utilisateur	
État d'installation du capteur de température auxiliaire	
État d'installation du capteur de pression auxiliaire	
État d'activation de la commande à distance de régime de couple	
Nombre de commutateurs de mode de fonctionnement du moteur	
Configuration du mode de fonctionnement du moteur	
État de l'installation de l'aide au démarrage via les bougies de préchauffage	
Configuration du régime maxi à vide	
Pourcentage de statisme du canal d'accélérateur 1	
Pourcentage de statisme du canal d'accélérateur 2	
Pourcentage de statisme du TSC 1	
Régulation des vitesses mini maxi/toutes	
Configuration de la vitesse nominale	

# Démarrage

i05474876

## Avant le démarrage du moteur

Effectuer l'entretien quotidien et les autres opérations d'entretien périodique nécessaires avant de mettre le moteur en marche. Contrôler le compartiment moteur. Ce contrôle peut contribuer à empêcher des réparations majeures à une date ultérieure. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien" pour plus d'informations.

- S'assurer que le moteur est adéquatement alimenté en carburant.
- S'assurer que le moteur est alimenté correctement en liquide d'échappement diesel
- Ouvrir le robinet d'alimentation en carburant (selon équipement).

### REMARQUE

Toutes les soupapes de la canalisation de retour de carburant doivent être ouvertes, ainsi que les conduites d'alimentation en carburant. Le circuit de carburant risque d'être endommagé si les canalisations de carburant sont fermées alors que le moteur tourne.

Si le moteur n'a pas été démarré depuis plusieurs semaines, du carburant a pu s'écouler du circuit de carburant. De l'air a pu pénétrer dans le boîtier de filtre. De même, lors du remplacement des filtres à carburant, des poches d'air peuvent être présentes dans le moteur. Dans ces cas-là, amorcer le circuit de carburant. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Circuit de carburant - Amorçage" pour plus d'informations sur l'amorçage du circuit de carburant. S'assurer en outre que la spécification de carburant est correcte, ainsi que les paramètres de carburant. Se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Carburants conseillés".

### DANGER

**Les gaz d'échappement des moteurs renferment des produits de combustion nocifs. Toujours faire démarrer et faire tourner le moteur dans un endroit bien aéré. Dans un local fermé, évacuer l'échappement au dehors.**

- Ne pas faire démarrer le moteur ni actionner de commandes si une pancarte d'avertissement "NE PAS UTILISER" ou une pancarte similaire est apposée sur le contacteur de démarrage ou sur les commandes.
- Réinitialiser tous les composants d'arrêt ou d'alarme.
- S'assurer que tous les équipements entraînés ont été désengagés. Réduire les charges électriques au minimum ou supprimer toute charge électrique.

i05480981

## Démarrage par temps froid

### DANGER

**Ne pas utiliser d'auxiliaires de démarrage du type aérosol comme l'éther. Cela peut provoquer une explosion ou des accidents corporels.**

La capacité de démarrage du moteur à des températures inférieures à  $-18^{\circ}\text{C}$  ( $0^{\circ}\text{F}$ ) sera améliorée par l'utilisation d'un réchauffeur d'eau des chemises ou d'une batterie de capacité accrue.

Les éléments suivants permettent de réduire les problèmes de démarrage et les problèmes de carburant par temps froid: réchauffeurs de carter d'huile moteur, réchauffeurs d'eau des chemises, réchauffeurs de carburant and isolation de canalisations de carburant.

Utiliser la méthode ci-après pour les démarrages par temps froid.

**Nota:** Ne pas régler la commande de régime moteur pendant le démarrage. Le module de commande électronique (ECM) commande le régime moteur pendant le démarrage.

1. Désengager tous les équipements entraînés.

**Nota:** Lors de la mise en route, les témoins s'allument pendant 2 secondes afin de vérifier leur fonctionnement. Si l'un des témoins ne s'allume pas, contrôler l'ampoule. Si l'un des témoins reste allumé ou clignote, se référer à Dépistage des pannes, "Circuit de témoin - Test".

2. Mettre le contacteur en position MARCHE. Laisser le contacteur en position MARCHE jusqu'à ce que le témoin de diagnostic des bougies de préchauffage soit éteint.

3. Lorsque le témoin d'avertissement des bougies de préchauffage est éteint, actionner le contacteur. Tourner le contacteur sur la position ARRÊT puis sur la position DÉMARRAGE afin d'engager le démarreur électrique et faire démarrer le moteur.

**Nota:** La période de fonctionnement du témoin d'avertissement des bougies de préchauffage varie en fonction de la température de l'air ambiant.

---

#### REMARQUE

Ne pas engager le démarreur lorsque le volant tourne. Ne pas faire démarrer le moteur sous charge.

Si le moteur ne démarre pas dans les 30 secondes, relâcher le bouton ou le contacteur de démarrage et laisser refroidir le démarreur pendant deux minutes avant de faire une nouvelle tentative.

4. Laisser le contacteur revenir sur la position MARCHE dès que le moteur démarre.
5. Répéter les opérations 2 à 4 si le moteur ne démarre pas.

**Nota:** Une fois le moteur démarré, il peut être maintenu à bas régime pendant environ 1 à 25 secondes pour laisser les circuits du moteur se stabiliser. La durée dépend de la température ambiante, du temps écoulé depuis la dernière utilisation et d'autres facteurs. Le témoin d'avertissement des bougies de préchauffage clignote pour indiquer que le moteur est maintenu à bas régime.

6. Ne pas faire tourner le moteur à haut régime pour raccourcir la période de réchauffement. Laisser tourner le moteur au ralenti pendant trois à cinq minutes, ou jusqu'à ce que la température d'eau commence à monter sur le thermomètre. Pendant la marche au ralenti, après un démarrage par temps froid, augmenter le régime moteur de 1000 à 1200 tr/min. Ceci réchauffera plus rapidement le moteur.

7. Tourner le moteur sous faible charge tant que tous les circuits n'ont pas atteint leur température de fonctionnement. Surveiller les instruments pendant la période de réchauffement.

Après un démarrage à froid, une fumée blanche peut être visible au niveau du tuyau d'échappement arrière. Cette fumée est normale et due à l'élimination des condensats du circuit d'échappement après le réchauffage. La fumée blanche devrait disparaître après le fonctionnement du moteur.

i05474895

## Démarrage du moteur

**Nota:** Ne pas régler la commande de régime moteur pendant le démarrage. Le module de commande électronique (ECM) commande le régime moteur pendant le démarrage.

### Démarrage du moteur

1. Désengager tout équipement mené par le moteur.
2. Mettre le contacteur en position MARCHE. Laisser le contacteur en position MARCHE jusqu'à ce que le témoin de diagnostic des bougies de préchauffage soit éteint.

**Nota:** Lors de la mise en route, les témoins s'allument pendant 2 secondes afin de vérifier qu'ils fonctionnent. Si l'un des témoins ne s'allume pas, contrôler l'ampoule. Si l'un des témoins reste allumé ou clignote, se référer à Dépistage des pannes, "Circuit de témoin - Test".

3. Une fois le témoin d'avertissement des bougies de préchauffage éteint, actionner le contacteur. Tourner le contacteur sur la position ARRÊT puis sur la position DÉMARRAGE afin d'engager le démarreur électrique et de démarrer le moteur.

**Nota:** La période de fonctionnement du témoin de diagnostic des bougies de préchauffage change à cause de la température du moteur.

---

#### REMARQUE

Ne pas engager le démarreur lorsque le volant tourne. Ne pas faire démarrer le moteur sous charge.

Si le moteur ne démarre pas dans les 30 secondes, relâcher le bouton ou le contacteur de démarrage et laisser refroidir le démarreur pendant deux minutes avant de faire une nouvelle tentative.

4. Laisser le contacteur revenir sur la position MARCHE dès que le moteur démarre.
5. Répéter les opérations 2 à 4 si le moteur ne démarre pas.

6. Après le démarrage, le moteur peut être maintenu à bas régime pendant une durée de 1 à 25 secondes afin de laisser les circuits du moteur se stabiliser. La durée dépend de la température ambiante, du temps écoulé depuis la dernière utilisation et d'autres facteurs. Le témoin d'avertissement des bougies de préchauffage clignote pour indiquer que le moteur est maintenu à bas régime.

i04190851

## Démarrage à l'aide de câbles volants



**Le branchement incorrect des câbles volants peut provoquer une explosion dangereuse.**

**Veiller à ce qu'il ne se produise pas d'étincelles à proximité des batteries. Les étincelles peuvent faire exploser les vapeurs dégagées par les batteries. Veiller à ce que les extrémités des câbles volants n'entrent pas en contact entre elles ou avec le moteur.**

**Nota:** Si possible, déterminer d'abord la raison pour laquelle le moteur refuse de démarrer. Se référer au Guide de recherche et d'élimination des pannes, "Le moteur ne démarre pas et Le démarreur tourne mais le moteur ne démarre pas" pour plus d'informations. Effectuer toutes les réparations nécessaires. Si le moteur ne démarre pas à cause de l'état de la batterie, charger la batterie ou faire démarrer le moteur à l'aide d'une autre batterie et de câbles volants.

L'état de la batterie peut être de nouveau contrôlé une fois le moteur à l'ARRÊT.

### REMARQUE

Utilisation d'une source de batterie de même tension que le démarreur électrique. Pour les démarrages à l'aide de câbles volants, utiliser UNIQUEMENT la même tension. L'utilisation d'une tension plus élevée dégradera le circuit électrique.

Ne pas inverser les câbles de batterie car cela risque d'endommager l'alternateur. Le câble de masse doit être fixé en dernier et retiré en premier.

Mettre tous les accessoires électriques HORS TENSION avant de fixer les câbles volants.

Veiller à placer le commutateur général d'alimentation sur ARRÊT avant de fixer les câbles volants sur le moteur à faire démarrer.

1. Tourner le contacteur de démarrage du moteur en panne sur ARRÊT. Arrêter tous les accessoires du moteur.
2. Relier une extrémité positive du câble volant à la borne positive de la batterie déchargée. Relier l'autre extrémité du câble volant positif à la borne positive de la batterie de la machine de dépannage.
3. Relier finalement l'autre extrémité négative du câble volant à la borne positive de la batterie de la machine en panne. Relier l'autre extrémité négative du câble volant au bloc moteur ou à la masse du châssis. En procédant de cette manière, on empêche d'éventuelles étincelles d'enflammer les gaz combustibles dégagés par certaines batteries.

**Nota:** L'ECM du moteur doit être alimenté pour que le moteur de démarrage puisse être utilisé, faute de quoi des dommages pourraient se produire.

4. Démarrer le moteur selon la procédure d'utilisation normale. Se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Démarrage du moteur".
5. Dès que le moteur de la machine en panne a démarré, débrancher les câbles volants dans l'ordre inverse.

Après un démarrage avec des câbles volants, des batteries fortement déchargées pourraient ne pas être rechargées complètement par le seul alternateur. Les batteries doivent être remplacées ou chargées à la tension correcte avec un chargeur de batterie après l'arrêt du moteur. De nombreuses batteries jugées inutilisables sont en fait rechargeables. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien Batterie -, "Remplacement" et au document Essais et réglages, "Manual Battery - Test".

i05474860

## Après le démarrage du moteur

Après le démarrage, le moteur peut être maintenu à bas régime pendant une durée de 1 à 25 secondes pour laisser les circuits du moteur se stabiliser. La durée dépend de la température ambiante, du temps écoulé depuis la dernière utilisation et d'autres facteurs.

**Nota:** À des températures ambiantes comprises entre 0 et 60 °C (32 et 140 °F), le temps de réchauffage correspond à 3 minutes environ. Par des températures inférieures à 0 °C (32 °F), un temps de réchauffage supplémentaire peut être nécessaire.

## Démarrage

Après le démarrage du moteur

---

Lorsque le moteur tourne au ralenti pendant le réchauffage, se conformer aux indications suivantes:

Ne pas contrôler les canalisations de carburant haute pression lorsque le moteur ou le démarreur fonctionne. Si le contrôle se fait moteur en marche, employer systématiquement la méthode de contrôle qui convient afin d'éviter tout risque de pénétration de liquide. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Généralités".

- Vérifier s'il y a des fuites d'air ou de liquide au ralenti et à la moitié du régime moteur maximal (aucune charge sur le moteur) avant de faire tourner le moteur sous charge. Ce contrôle peut s'avérer impossible sur certaines applications.
- Laisser tourner le moteur au ralenti pendant trois à cinq minutes, ou jusqu'à ce que la température d'eau commence à monter sur le thermomètre. Surveiller tous les instruments pendant la période de réchauffement.

**Nota:** Il convient de contrôler les instruments et d'enregistrer les données fréquemment lorsque le moteur tourne. La comparaison des données dans le temps permettra de définir les valeurs normales correspondant à chaque instrument. La comparaison des données dans le temps permettra également de détecter l'apparition de conditions de fonctionnement anormales. Il convient de procéder à une vérification en cas de changements significatifs au niveau des valeurs.



# Utilisation du moteur

i05474889

## Utilisation

Une utilisation et un entretien appropriés sont des facteurs essentiels pour obtenir une longévité maximale du moteur et réduire les coûts. Le respect des instructions du Guide d'utilisation et d'entretien permet de ramener les coûts au minimum et d'optimiser la durée de service du moteur.

La durée nécessaire pour que le moteur atteigne la température de fonctionnement normale peut être inférieure à la durée nécessaire pour effectuer une vérification extérieure du moteur.

Le moteur peut fonctionner au régime nominal après son démarrage, une fois qu'il a atteint sa température de fonctionnement. Le moteur atteint plus rapidement sa température de fonctionnement normale s'il tourne au ralenti et sous faible charge. Cette méthode est plus efficace qu'une marche du moteur au ralenti sans charge. Le moteur devrait atteindre sa température normale de fonctionnement en quelques minutes.

Éviter de laisser tourner le moteur au ralenti pendant des périodes prolongées. Une marche à vide prolongée provoque une accumulation de carbone, des souillures d'huile sur le moteur and une accumulation de suie dans le filtre à particules diesel. Ces accumulations et souillures sont nocives pour le moteur.

Il convient de contrôler les instruments et d'enregistrer les données fréquemment lorsque le moteur tourne. La comparaison des données dans le temps permettra de définir les valeurs normales correspondant à chaque instrument. La comparaison des données dans le temps permettra également de détecter l'apparition de conditions de fonctionnement anormales. Il convient de procéder à une vérification en cas de changements significatifs au niveau des valeurs.

## Fonctionnement du moteur et système de post-traitement

Les gaz d'échappement et les particules d'hydrocarbure émis par le moteur passent d'abord dans un catalyseur d'oxydation diesel (DOC, Diesel Oxidation Catalyst). Une partie des gaz et des particules sont oxydées pendant leur passage dans le DOC. Les gaz passent ensuite dans le filtre à particules diesel (DPF, Diesel Particulate Filter). Le filtre à particules diesel collecte la suie et les cendres produites par la combustion dans le moteur. Lors de la régénération, la suie est transformée en gaz et les cendres restent dans le DPF. Pour terminer, les gaz passent dans la réduction sélective catalytique (SCR). Avant que les gaz ne passent dans la SCR, du liquide d'échappement diesel (DEF) est injecté dans le flux de gaz. Le DEF est stocké et commandé par l'unité de réservoir de l'électronique de la pompe (PETU). Les mélanges de DEF et des gaz d'échappement passent dans la SCR et réduisent ainsi les NOx dans les émissions d'échappement.

Le DPF peut nécessiter une augmentation de la température des gaz d'échappement pour éliminer la suie. Au besoin, la soupape de contre-pression fonctionne pour augmenter la température. Sur certaines applications, parallèlement au fonctionnement de la soupape de contre-pression, le moteur fait un bruit différent.

Le logiciel du moteur commande la quantité de DEF nécessaire au maintien de la conformité des émissions d'échappement.

Cette conception de DPF ne nécessite pas d'intervalle d'entretien. Le DPF est prévu pour avoir une action efficace pendant toute la durée de vie utile du moteur (période de durabilité des émissions) au sens de ce qui est défini par les réglementations sous réserve de la réalisation des entretiens requis spécifiés.

i01648743

## Enclenchement des équipements menés

1. Faire tourner le moteur à la moitié du régime nominal autant que possible.
2. Mettre en prise l'équipement mené, à vide autant que possible.

Des démarrages interrompus sollicitent la transmission de manière excessive. Des démarrages interrompus gaspillent également du carburant. Pour mettre l'équipement mené en mouvement, embrayer en douceur sans aucune charge sur l'équipement. Cette méthode doit procurer une mise en marche facile et sans à-coups. Le régime moteur ne doit pas augmenter et l'embrayage ne doit pas patiner.

3. Vérifier que les valeurs affichées par les instruments sont dans la plage normale lorsque le moteur fonctionne à la moitié du régime nominal. S'assurer que tous les instruments fonctionnent correctement.
4. Accélérer jusqu'au régime nominal. Toujours accélérer jusqu'au régime nominal avant d'appliquer la charge.
5. Appliquer la charge. Commencer par charger légèrement le moteur. Surveiller les instruments et s'assurer que les équipements menés fonctionnent correctement. Lorsque la pression d'huile a atteint son niveau normal et que la température commence à monter, le moteur peut être exploité sous pleine charge. Contrôler fréquemment les instruments et les équipements lorsque le moteur est exploité sous charge.

Les périodes prolongées de fonctionnement au ralenti ou sous charge partielle peuvent entraîner une augmentation de la consommation d'huile et la formation de calamine dans les cylindres. Les dépôts de carbone réduisent la puissance et/ou les performances.

i04190841

## Économies de carburant

L'efficacité du moteur peut avoir un effet sur la consommation de carburant. La conception et la technologie de fabrication des moteurs Perkins assurent un rendement énergétique maximal dans toutes les applications. Suivre les procédures conseillées afin d'obtenir des performances optimales pendant toute la durée de vie du moteur.

- Éviter de déverser du carburant.

Le carburant se répand lorsqu'il est chaud. Le carburant peut déborder du réservoir de carburant. Vérifier que les canalisations de carburant ne présentent pas de fuites. Au besoin, réparer les canalisations de carburant.

- Tenir compte des propriétés des différents carburants. Utiliser uniquement les carburants conseillés. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Carburant conseillé" pour plus d'informations.
- Ne pas laisser tourner inutilement le moteur à vide.

Couper le moteur au lieu de le faire tourner à vide pendant de longues périodes.

- Vérifier fréquemment l'indicateur d'entretien. Garder les éléments de filtre à air propres.
- Vérifier que le turbocompresseur fonctionne correctement. Pour plus d'informations, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Turbocompresseur - contrôle"
- Maintenir le circuit électrique en bon état.

Un élément de batterie défectueux provoque un fonctionnement excessif de l'alternateur. Cela entraîne une consommation électrique et de carburant supplémentaire.

- La courroie doit être en bon état. Se référer au document Fonctionnement des systèmes, Essais et réglages, "Test des courroies trapézoïdales" pour plus d'informations.
- S'assurer que tous les raccords de flexibles sont bien serrés. Les raccords ne doivent pas présenter de fuites.
- S'assurer que l'équipement mené est en bon état de fonctionnement.
- Un moteur froid consomme plus de carburant. Si possible, utiliser la chaleur du circuit d'eau de refroidissement des chemises et du circuit d'échappement. Maintenir les composants du circuit de refroidissement propres et en bon état. Ne jamais faire fonctionner le moteur sans thermostats. Tous ces éléments contribueront à maintenir les températures de fonctionnement.

## Utilisation par temps froid

i05480957

### Utilisation par temps froid

Les moteurs diesel Perkins peuvent fonctionner efficacement par temps froid. Par temps froid, le démarrage et l'utilisation des moteurs diesel dépendent des éléments suivants:

- Le type de carburant utilisé
- La viscosité d'huile moteur
- Le fonctionnement des bougies de préchauffage
- L'aide au démarrage par temps froid (en option)
- L'état de la batterie

Ce chapitre regroupe les informations suivantes:

- Les problèmes potentiels créés par l'utilisation par temps froid
- Des mesures peuvent être prises pour réduire au minimum les problèmes de démarrage et de fonctionnement lorsque la température ambiante atteint 0 °C à -40 °C (32 °F à -40 °F).

Le fonctionnement et l'entretien d'un moteur aux points de gel est complexe. Cela s'explique par les conditions suivantes:

- Conditions météorologiques
- Les applications moteur

Les recommandations du concessionnaire Perkins ou du distributeur Perkins sont basées sur des pratiques éprouvées. Les informations contenues dans ce chapitre fournissent des directives pour l'utilisation par temps froid.

## Conseils pour l'utilisation par temps froid

- Si le moteur est en marche, le laisser tourner jusqu'à ce que la température de fonctionnement minimale de 80 °C (176 °F) soit atteinte. Cela prévient les risques d'adhérence des soupapes d'admission et d'échappement.
- Le circuit de refroidissement et le circuit de graissage du moteur ne se refroidissent pas immédiatement après l'arrêt. Cela signifie qu'un moteur qui a été arrêté pendant un certain temps peut être remis en marche facilement.
- Mettre en place le lubrifiant moteur de la spécification correcte avant l'arrivée du temps froid. Se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés" pour les viscosités d'huile conseillées.
- Vérifier toutes les pièces en caoutchouc (flexibles, courroies d'entraînement de ventilateur, etc.) chaque semaine.
- Vérifier que tous les fils électriques et toutes les connexions électriques ne sont pas effilochés et que leur isolation n'est pas endommagée.
- Conserver toutes les batteries complètement chargées et tièdes en veillant à ce que le moteur fonctionne à la température de fonctionnement normale.
- Remplir le réservoir de carburant à la fin de chaque poste de travail.
- Vérifier les filtres à air et l'admission d'air tous les jours. Vérifier l'admission d'air plus souvent en cas d'utilisation dans la neige.
- S'assurer que les bougies de préchauffage sont en état de marche. Se référer à Recherche et élimination des pannes, "Test de neutralisation de l'aide au démarrage de la bougie de préchauffage".



**L'alcool ou les liquides de démarrage peuvent provoquer des blessures ou des dommages matériels.**

**L'alcool ou les liquides de démarrage sont hautement inflammables et toxiques, et pourraient occasionner des blessures ou des dommages matériels s'ils ne sont pas rangés correctement.**



**Ne pas utiliser d'auxiliaires de démarrage du type aérosol comme l'éther. Cela peut provoquer une explosion ou des accidents corporels.**

- Pour obtenir des consignes sur le démarrage auxiliaire à l'aide de câbles volants par temps froid, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Démarrage avec des câbles volants".

## Viscosité d'huile de graissage moteur

Une viscosité d'huile moteur appropriée est essentielle. La viscosité de l'huile modifie les propriétés de lubrification et la protection contre l'usure fournies par l'huile pour le moteur. Se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés" pour les viscosités d'huile conseillées.

## Recommandations pour le liquide de refroidissement

Protéger le circuit de refroidissement en fonction de la température ambiante la plus basse prévue. Se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés" pour la solution de liquide de refroidissement conseillée.

Par temps froid, vérifier fréquemment la concentration de glycol de la solution de refroidissement afin d'assurer une protection contre le gel adaptée.

## Réchauffeurs de bloc-moteur

Les réchauffeurs de bloc-moteur (selon équipement) chauffent l'eau des chemises qui entoure les chambres de combustion. Cette chaleur apporte les fonctions suivantes:

- Facilité de démarrage.
- Durée de réchauffage réduite.

Un réchauffeur de bloc-moteur électrique peut être mis en marche lorsque le moteur est arrêté. Un réchauffeur de bloc dispose de 110 V cc ou de 240 V cc. La sortie peut atteindre 750/1000W. Consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour plus d'informations.

## Fonctionnement au ralenti du moteur

Après le démarrage du moteur, le régime moteur est géré pendant une période maximale de 25 secondes. Pendant le fonctionnement au ralenti après un démarrage par temps froid, augmenter le régime moteur de 1000 à 1200 tr/min. Cela réchauffe le moteur plus vite. Il est plus facile de maintenir un régime de ralenti élevé pendant des périodes prolongées en installant un accélérateur à main. Ne pas faire tourner le moteur "à haut régime" pour raccourcir la période de réchauffement.

Lorsque le moteur tourne au ralenti, l'application d'une charge légère (charge parasite) aide à atteindre la température de fonctionnement minimale. La température de fonctionnement minimale est de 80 °C (176 °F).

## Recommandations pour le réchauffage du liquide de refroidissement

Il faut réchauffer un moteur qui a refroidi en dessous des températures de fonctionnement normales en raison d'une inactivité. Cette opération doit avoir lieu avant que le moteur soit utilisé à pleine puissance. Lors d'une utilisation à très basse température, le fonctionnement du moteur pendant de courts intervalles peut endommager la culbute du moteur. Ce dommage peut se produire lorsque le moteur est mis en marche puis arrêté à plusieurs reprises sans le laisser fonctionner suffisamment longtemps pour qu'il se réchauffe complètement.

Lorsque le moteur fonctionne en dessous des températures de fonctionnement normales, le carburant et l'huile ne sont pas complètement brûlés dans la chambre de combustion. Ce carburant et cette huile laissent des dépôts doux de calamine sur les tiges de soupape. En général, ces dépôts sont sans gravité car ils sont brûlés une fois que le moteur tourne à la température de fonctionnement normale.

Si le moteur est mis en marche puis arrêté à plusieurs reprises le laisser tourner suffisamment longtemps pour qu'il se réchauffe complètement, les dépôts de calamine s'épaississent. Cela entraîne les problèmes suivants:

- Les soupapes ne peuvent pas fonctionner librement.
- Les soupapes deviennent adhérentes.
- Les tiges de culbuteur peuvent se plier.
- Les composants du train de soupape risquent de subir d'autres dégâts.

Lors du démarrage, il est donc recommandé de laisser tourner le moteur jusqu'à ce que la température du liquide de refroidissement atteigne au minimum 80 °C (176 °F). Cette pratique réduit les dépôts de calamine au minimum et permet le libre fonctionnement des soupapes et de leurs éléments constituants.

Le moteur doit être complètement chauffé pour que les autres composants du moteur fonctionnent correctement. La durée de service du moteur est prolongée. La lubrification est améliorée. Les dépôts et les acides dans l'huile sont réduits. Cette condition permet de bénéficier d'une durée de service plus longue pour les roulements du moteur, les segments de pistons et d'autres composants. Il est toutefois recommandé de limiter à 10 minutes le fonctionnement au ralenti afin de limiter l'usure et la consommation de carburant.

## Thermostat et canalisations de chauffage isolées

Le moteur est équipé d'un thermostat d'eau. Lorsque le liquide de refroidissement moteur est en dessous de la température de fonctionnement correcte, l'eau des chemises circule à travers le bloc-cylindres du moteur et dans la culasse du moteur. Le liquide de refroidissement retourne dans le bloc-cylindres par un conduit interne qui contourne la soupape du thermostat de liquide de refroidissement. Dans des conditions de fonctionnement par temps froid, ce circuit garantit la circulation du liquide de refroidissement autour du moteur. Le thermostat d'eau commence à s'ouvrir lorsque l'eau des chemises du moteur atteint la température de fonctionnement minimale. À mesure que la température du liquide de refroidissement des chemises monte au-dessus de la température de fonctionnement minimale, le thermostat s'ouvre davantage, ce qui laisse passer plus de liquide de refroidissement dans le radiateur pour dissiper l'excédent de chaleur.

L'ouverture progressive du thermostat d'eau agit sur la fermeture progressive du conduit de dérivation entre le bloc-cylindres et la culasse. Cela assure l'écoulement maximum du liquide de refroidissement vers le radiateur pour atteindre la dissipation maximale de la chaleur.

**Nota:** Ne pas limiter le débit de l'air. Cela peut en effet endommager le système. Perkins déconseille l'utilisation de tous les dispositifs inhibiteurs d'écoulement d'air tels que les volets de radiateur. Toute restriction du débit de l'air peut avoir plusieurs conséquences: des températures élevées à l'échappement, une perte de puissance, un usage excessif du ventilateur and une réduction des économies de carburant.

Le chauffage de la cabine est avantageux par temps très froid. L'alimentation du moteur et les canalisations de retour de la cabine doivent être isolées pour limiter les pertes de chaleur à l'extérieur.

## Recommandations de protection du reniflard de carter

Les gaz de ventilation du carter contiennent beaucoup de vapeur d'eau. Cette vapeur d'eau peut geler s'il fait froid, mais peut également boucher ou détériorer le système de ventilation du carter. Lorsque le moteur fonctionne à des températures inférieures à -25° C (-13° F), des mesures doivent être prises pour éviter que le reniflard ne gèle ou ne se bouche. Un système de reniflard ouvert fonctionne mieux à des températures inférieures à -25° C (-13° F). Dans des conditions météorologiques extrêmes, l'isolation du flexible du reniflard favorise la protection du circuit.

Consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour connaître les composants de reniflard recommandés lorsque les températures se situent entre -25 °C et -40 °C (-13 °F et -72 °F).

i05480951

## Cache-radiateur

Perkins déconseille d'utiliser des dispositifs de restriction de débit d'air montés devant les radiateurs. Une restriction du débit d'air peut entraîner les conditions suivantes:

- Températures élevées à l'échappement
- Perte de puissance
- Sollicitation excessive du ventilateur
- Accroissement de la consommation de carburant

La réduction du débit d'air au niveau des composants se répercute également sur la température sous le capot. La réduction du débit peut également être à l'origine d'une augmentation de la température des surfaces en cas de régénération du système de post-traitement; elle peut aussi affecter la fiabilité des composants.

La réduction du débit peut également être à l'origine d'une augmentation de la température des surfaces en cas de régénération du système de post-traitement; elle peut aussi affecter la fiabilité des composants.

Si l'utilisation d'un dispositif d'inhibition du débit d'air est nécessaire, le dispositif doit avoir une ouverture permanente directement en ligne avec le moyeu de ventilateur. Le dispositif doit avoir une dimension d'ouverture d'au moins 770 cm<sup>2</sup> (120 in<sup>2</sup>).

Une ouverture centrée directement en ligne avec le moyeu de ventilateur permet d'empêcher l'interruption du débit d'air sur les pales de ventilateur. L'interruption du débit d'air sur les pales de ventilateur pourrait entraîner une défaillance du ventilateur.

Perkins recommande de monter un dispositif d'avertissement pour la température du collecteur d'admission ou un thermomètre de l'air d'admission. Le dispositif d'avertissement relatif à la température du collecteur d'admission doit être réglé sur 75 °C (167 °F). La température de l'air du collecteur d'admission ne doit pas dépasser 75 °C (167 °F). Si les températures dépassent cette limite, une perte de puissance et des dommages au moteur peuvent survenir.

i02766094

## Effets du froid sur le carburant

**Nota:** Utiliser uniquement des carburants de la qualité recommandée par Perkins. Voir le présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Carburants conseillés".

Les composants suivants fournissent un moyen de réduire les problèmes par temps froid:

- Des bougies de préchauffage (selon équipement)
- Des réchauffeurs de liquide de refroidissement moteur, qui peuvent être une option du constructeur d'origine
- Des réchauffeurs de carburant, qui peuvent être une option du constructeur d'origine
- Une isolation des canalisations de carburant, qui peut être une option du constructeur d'origine

Le point de trouble est une température qui permet la formation de cristaux de paraffine dans le carburant. Ces cristaux peuvent colmater les filtres à carburant.

Le point d'écoulement est la température à laquelle le carburant diesel commence à s'épaissir. Le carburant diesel devient plus résistant à l'écoulement dans les canalisations de carburant, les filtres à carburant et les pompes à carburant.

Il faut être conscient de ces faits lors de l'achat du carburant. Tenir compte de la température ambiante moyenne de l'application du moteur. Un moteur peut ne pas fonctionner correctement lorsque l'on utilise un carburant prévu pour un climat autre que celui dans lequel il est appelé à travailler. Des variations de température peuvent engendrer des problèmes.

Avant de dépister pour un manque de puissance ou pour un rendement médiocre en hiver, vérifier la présence de paraffine dans le carburant.

On peut utiliser des carburants basse température lorsque le moteur fonctionne à des températures inférieures à 0 °C (32 °F). Ces carburants limitent la formation de paraffine dans le carburant à basse température.

Pour obtenir davantage de renseignements sur l'utilisation par temps froid, voir le Guide d'utilisation et d'entretien, "Utilisation par temps froid et Constituants du circuit de carburant et temps froid".

i05480976

## Constituants du circuit de carburant et temps froid

### Réservoirs de carburant

Un condensat peut se former dans les réservoirs de carburant partiellement remplis. Refaire le plein après avoir toute utilisation du moteur.

Les réservoirs de carburant doivent permettre la vidange de l'eau et du dépôt au fond du réservoir.

Certains réservoirs de carburant sont équipés de tuyaux d'alimentation permettant à l'eau et à un dépôt de s'accumuler sous l'extrémité du tuyau d'alimentation en carburant.

Certains réservoirs de carburant possèdent des canalisations d'alimentation qui prennent directement le carburant au fond du réservoir. Si le moteur est équipé d'un tel système, il est important de l'entretenir régulièrement.

Éliminer l'eau et les éventuels dépôts des réservoirs de stockage de carburant aux intervalles suivants: toutes les semaines, selon les intervalles d'entretien and lors du remplissage du réservoir de carburant. Ceci permet d'éviter de pomper l'eau ou les dépôts dans le réservoir de stockage de carburant et dans le réservoir de carburant du moteur.

### Filtres à carburant

Après avoir remplacé le filtre à carburant, toujours amorcer le circuit de carburant pour en éliminer les bulles d'air. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien pour plus d'informations sur l'amorçage du circuit de carburant.

Le degré de filtration et l'emplacement du filtre à carburant primaire sont importants lors de l'utilisation par temps froid. Un carburant froid a notamment une incidence sur le filtre en ligne, le filtre à carburant primaire et la conduite d'alimentation en carburant.

### Réchauffeurs de carburant

**Nota:** Le constructeur d'origine peut équiper le moteur de réchauffeurs de carburant. Dans ce cas, la température du carburant ne doit pas dépasser 73 °C (163 °F) au niveau de la pompe d'alimentation. Le réchauffeur de carburant doit être monté en amont de la pompe de transfert électrique.

Pour plus d'informations sur les réchauffeurs de carburant (selon équipement), se référer à la documentation du constructeur d'origine.

i05474916

## **Fluide d'échappement diesel en climat froid**

En raison du point de gel du liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid), le système de post-traitement est équipé de conduites de DEF à chauffage électrique. Le système comporte également un élément chauffant de liquide de refroidissement dans le réservoir de DEF. Pour toute information complémentaire sur le DEF, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés".

## Arrêt du moteur

i05474882

### Arrêt du moteur

#### REMARQUE

Si le moteur est coupé juste après avoir tourné sous charge, il risque de surchauffer et d'entraîner une usure prématurée de ses composants.

Éviter d'accélérer le moteur avant de l'arrêter.

Pour optimiser la durée de vie de l'arbre et des roulements du turbocompresseur, éviter d'arrêter le moteur chaud. Ceci est valable également pour la durée de vie des composants de la réduction catalytique sélective.

**Nota:** Les divers véhicules sont équipés de systèmes de commande différents. S'assurer d'avoir bien compris les procédures d'arrêt. Se conformer aux instructions générales suivantes pour arrêter le moteur.

1. Retirer la charge du moteur. Ramener le moteur au régime de ralenti. Laisser le moteur tourner au ralenti pendant 5 minutes pour refroidir le moteur.
2. Après ce temps de refroidissement, arrêter le moteur conformément au dispositif d'arrêt du moteur et placer le contacteur d'allumage sur la position ARRÊT. Au besoin, se référer aux instructions fournies par le constructeur d'origine.

**Nota:** Sur certaines applications, le moteur continue à fonctionner après que le contacteur est tourné sur la position ARRÊT. Le moteur tourne pendant un court instant pour laisser refroidir les composants du moteur.

3. Après l'arrêt du moteur, attendre au moins deux minutes avant de placer le coupe-batterie sur ARRÊT. Un débranchement trop rapide de l'alimentation par la batterie empêche la purge des conduites de liquide DEF après l'arrêt du moteur. De même, pendant le délai des deux minutes, le module de commande électronique du moteur est actif et stocke les informations transmises par les capteurs du moteur et du post-traitement.

## Arrêt différé du moteur (selon équipement)

L'arrêt différé du moteur autorise le fonctionnement du moteur pendant un certain temps après que le contacteur de démarrage du moteur est tourné sur la position ARRÊT afin de refroidir les composants du circuit. La clé de contact peut être retirée.

**Nota:** Certaines réglementations peuvent exister concernant la présence du conducteur ou de membres du personnel technique lorsque le moteur est en marche.

### DANGER

**Le fait de laisser la machine sans surveillance alors que le moteur tourne peut entraîner des blessures, voire la mort. Avant de quitter le poste de conduite, neutraliser les commandes de transmission, abaisser les outils de travail au sol et désactiver tous les outils de travail, et placer le levier de sécurité hydraulique en position VERROUILLÉE .**

Laisser le moteur sans surveillance lorsqu'il fonctionne peut causer des dommages matériels en cas de dysfonctionnement.

**Nota:** Un concessionnaire agréé peut modifier la valeur maximale du temps de marche jusqu'à 30 minutes, mais le réglage par défaut est fixé à dix minutes.

Une neutralisation peut être activée de manière à inhiber le fonctionnement de l'arrêt différé du moteur. La neutralisation de l'arrêt différé du moteur peut réduire la durée de vie du moteur et des composants du circuit. La neutralisation est actionnée par le contacteur.

À tout moment pendant un arrêt différé du moteur, le contacteur de démarrage peut être tourné en position MARCHE. La machine peut être remise en service.

i05480970

## Arrêt d'urgence

#### REMARQUE

Les commandes d'arrêt de sécurité doivent être RÉSERVÉES aux URGENCES. NE PAS utiliser le bouton d'arrêt d'urgence pour l'arrêt normal.

L'application comporte peut-être d'un bouton d'arrêt d'urgence ayant été monté par le constructeur d'origine. Pour toute information complémentaire sur le bouton d'arrêt d'urgence, se référer à la documentation du constructeur d'origine.



Vérifier que tous les composants du système externe assurant le fonctionnement du moteur sont sécurisés une fois le moteur arrêté.

i05474856

## Après l'arrêt du moteur

**Nota:** Avant de contrôler l'huile moteur, ne pas faire fonctionner le moteur. Après l'arrêt du moteur, attendre au moins dix minutes pour laisser l'huile moteur retourner au carter d'huile.

### DANGER

**Tout contact avec du carburant sous haute pression présente des risques de pénétration percutanée et de brûlure. Des projections de carburant sous haute pression peuvent déclencher un incendie. Le non respect des consignes de contrôle et d'entretien peut entraîner des blessures, voire la mort.**

- Lors de la purge du liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid), ne pas débrancher le coupe-batterie avant la fin de la purge du DEF. La procédure est commandée automatiquement et prend environ deux minutes.
- Une fois le moteur coupé, attendre 10 minutes avant d'effectuer toute intervention sur les canalisations de carburant afin de laisser à la pression le temps de s'évacuer des canalisations de carburant haute pression. Au besoin, procéder à des réglages mineurs. Réparer toute fuite provenant du circuit de carburant basse pression et du circuit de refroidissement, du circuit de graissage ou du circuit pneumatique. Remplacer toute canalisation de carburant haute pression ayant présenté une fuite. Se référer au document Démontage et montage, "Canalisations d'injection - Pose".
- Contrôler le niveau d'huile du carter. Maintenir le niveau d'huile entre les repères "MIN" et "MAX" sur la jauge de niveau d'huile moteur.
- Si le moteur est équipé d'un compteur d'entretien, noter la valeur affichée. Procéder à l'entretien comme indiqué dans le Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien".
- Remplir le réservoir de carburant pour empêcher toute accumulation d'humidité dans le carburant. Ne pas remplir le réservoir de carburant exagérément.
- Remplir le réservoir de DEF, un niveau de DEF bas dans le réservoir peut entraîner un détarage du moteur.

#### REMARQUE

Utiliser uniquement les mélanges antigel/liquide de refroidissement indiqués dans ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Contenances et recommandations" ou dans ce Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés". Si ces opérations sont négligées, le moteur peut être endommagé.

### DANGER

**Circuit sous pression: Le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de dévisser le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement, couper le moteur et attendre que les pièces du circuit de refroidissement aient refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression.**

## Arrêt du moteur

Après l'arrêt du moteur

---

- Laisser refroidir le moteur. Contrôler le niveau de liquide de refroidissement.
- Vérifier que le liquide de refroidissement possède les propriétés antigel et anticorrosion appropriées. Au besoin, ajouter la solution appropriée d'eau et de liquide de refroidissement.
- Effectuer tout l'entretien périodique requis pour tout l'équipement mené. Cet entretien doit être effectué selon les instructions du constructeur d'origine.

## Entretien

i04384828

## Contenances

i05474868

## Contenances

### Circuit de graissage

La contenance du carter moteur comprend la contenance approximative du carter et celle des filtres à huile de série. Les circuits du filtre à huile auxiliaire exigent un supplément d'huile. Pour connaître la contenance du filtre à huile auxiliaire, se référer aux spécifications du constructeur d'origine. Pour plus d'informations sur les caractéristiques des lubrifiants, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "chapitre Entretien".

Tableau  
11

<b>Moteur Les contenances</b>		
<b>Compartment ou circuit</b>	<b>Minimum</b>	<b>Maximum</b>
Carter d'huile <sup>(1)</sup>	13,5 l (3,56 US gal)	16,5 l (4,36 US gal)

<sup>(1)</sup> Ces valeurs correspondent aux contenances approximatives du carter d'huile (en aluminium), ce qui comprend les filtres à huile standard montés d'usine. Les moteurs avec filtres à huile auxiliaires exigent davantage d'huile. Pour connaître la contenance du filtre à huile auxiliaire, se référer aux spécifications du constructeur d'origine. La forme du carter d'huile peut modifier sa capacité.

### Circuit de refroidissement

Se référer aux spécifications fournies par le constructeur d'origine pour la contenance du circuit externe. Ces informations sur la contenance sont nécessaires pour déterminer le volume de liquide de refroidissement/antigel requis par rapport à la contenance totale du circuit.

Tableau  
12

<b>Moteur Les contenances</b>	
<b>Compartment ou circuit</b>	<b>Litres</b>
Moteur seulement	15 l (3,96 US gal)
Circuit externe selon constructeur d'origine <sup>(1)</sup>	

<sup>(1)</sup> Le circuit externe comprend un radiateur ou un vase d'expansion, avec les composants suivants: échangeur de chaleur and tuyauterie. Se référer aux spécifications du constructeur d'origine. Saisir la valeur de la contenance du circuit externe sur cette ligne.

## Liquides conseillés

### Généralités sur le liquide de refroidissement

#### REMARQUE

Ne jamais ajouter de liquide de refroidissement dans un moteur qui a chauffé. Le moteur risque d'être endommagé. Laisser le moteur refroidir au préalable.

#### REMARQUE

Si le moteur doit être remis, ou expédié dans une région où les températures sont inférieures au point de gel, le circuit de refroidissement doit soit être protégé en fonction de la température extérieure la plus basse, soit être vidangé complètement, pour éviter les dommages.

#### REMARQUE

Pour assurer une protection adéquate contre le gel et l'ébullition, contrôler fréquemment la densité du liquide de refroidissement.

Nettoyer le circuit de refroidissement pour les raisons suivantes:

- Contamination du circuit de refroidissement
- Surchauffe du moteur
- Écumage du liquide de refroidissement

#### REMARQUE

Il doit toujours y avoir un régulateur de température d'eau (thermostat) dans le circuit de refroidissement. Les thermostats contribuent à maintenir le liquide de refroidissement du moteur à la température voulue. En l'absence de thermostat, des problèmes de circuit de refroidissement peuvent survenir.

De nombreuses défaillances de moteur sont liées au circuit de refroidissement. Les problèmes suivants sont liés à des défaillances du circuit de refroidissement: surchauffe, fuite de la pompe à eau and radiateurs ou échangeurs thermiques bouchés.

Ces défaillances peuvent être évitées grâce à un entretien adéquat du circuit de refroidissement. L'entretien du circuit de refroidissement est aussi important que l'entretien du circuit de carburant et du circuit de graissage. La qualité du liquide de refroidissement est aussi importante que la qualité du carburant et de l'huile de graissage.

## Contenances Liquides conseillés

Le liquide de refroidissement se compose normalement de trois éléments: eau, additifs and glycol.

### Eau

L'eau est utilisée dans le circuit de refroidissement pour assurer l'échange thermique.

**Il est recommandé d'utiliser de l'eau distillée ou déionisée dans les circuits de refroidissement.**

NE PAS utiliser les types d'eau suivants dans les circuits de refroidissement: eau dure, eau adoucie traitée avec du sel and eau de mer.

À défaut d'eau distillée ou déionisée, utiliser de l'eau conforme aux exigences minimales indiquées dans le tableau 13 .

Tableau  
13

Eau admise	
Propriété	Limite maximale
Chlorure (Cl)	40 mg/l
Sulfate (SO <sub>4</sub> )	100 mg/l
Dureté totale	170 mg/l
Quantité totale de solides	340 mg/l
Acidité	pH entre 5,5 et 9,0

Pour une analyse de l'eau, consulter l'une des sources suivante:

- Compagnie locale des eaux
- Conseiller agricole
- Laboratoire indépendant

### Additifs

Les additifs contribuent à protéger les surfaces métalliques du circuit de refroidissement. Un manque d'additif dans le liquide de refroidissement ou une quantité insuffisante d'additif entraîne les conséquences suivantes:

- Corrosion
- Formation de dépôts minéraux
- Rouille
- Calcaire
- Écumage du liquide de refroidissement

De nombreux additifs perdent de leur efficacité à la longue. Ces additifs doivent être remplacés régulièrement.

Les additifs doivent être ajoutés à la concentration appropriée. Une concentration excessive d'additifs peut provoquer la précipitation des inhibiteurs de la solution. Les dépôts peuvent entraîner les problèmes suivants:

- Formation de gel
- Réduction de l'échange thermique
- Fuite du joint de la pompe à eau
- Colmatage des radiateurs, des refroidisseurs et des petits conduits

### Glycol

La présence de glycol dans le liquide de refroidissement protège contre les problèmes suivants:

- Ébullition
- Gel
- Cavitation de la pompe à eau

Pour atteindre des performances optimales, Perkins recommande une solution à 1:1 d'eau/glycol.

**Nota:** Utiliser une solution qui offre une protection contre les températures ambiantes les plus basses.

**Nota:** Le glycol pur à 100 % gèle à une température de -13 °C (8,6 °F).

La plupart des antigels classiques utilisent de l'éthylène-glycol. Du propylène glycol peut également être utilisé. Dans la solution à 1:1 d'eau et de glycol, l'éthylène et le propylène glycol ont des propriétés similaires en ce qui concerne la protection contre le gel et l'ébullition. Se référer aux tableaux 14 et 15 .

Tableau  
14

Éthylène glycol	
Concentration	Protection contre le gel
50 %	-36 °C (-33 °F)
60 %	-51 °C (-60 °F)

#### REMARQUE

Ne pas utiliser le propylène-glycol dans des concentrations supérieures à 50 % de glycol en raison des capacités de transfert thermique réduites du propylène-glycol. Lorsqu'une meilleure protection contre l'ébullition ou le gel est requise, utiliser de l'éthylène-glycol.

Tableau  
15

Propylène glycol	
Concentration	Protection contre le gel
50 %	-29 °C (-20 °F)

Pour contrôler la concentration de glycol dans le liquide de refroidissement, mesurer la densité du liquide de refroidissement.

### Liquides de refroidissement conseillés

- ELC \_\_\_\_\_ Liquide de refroidissement longue durée
- SCA \_\_\_\_\_ Additif pour liquide de refroidissement
- ASTM \_\_\_\_\_ American Society for Testing and Materials

Les deux types de liquides de refroidissement suivants peuvent être utilisés dans les moteurs diesel Perkins :

**Recommandé** – Liquide de refroidissement longue durée Perkins

**Acceptable** – Un antigel à usage intensif du commerce conforme à la spécification “ASTM D6210”

#### REMARQUE

**Les Moteurs industriels série 1200 doivent fonctionner avec une solution à 1:1 d'eau et de glycol. Cette concentration permet au système de réduction NOx de fonctionner correctement dans les environnements où les températures sont élevées.**

#### REMARQUE

Ne pas utiliser un liquide de refroidissement/antigel commercial qui serait conforme uniquement à la spécification ASTM D3306. Ce type de liquide de refroidissement/antigel est réservé aux applications automobiles légères.

Perkins recommande une solution à 1:1 d'eau et de glycol. Cette solution de glycol et d'eau offre les performances optimales d'un antigel à usage industriel. Pour une protection supplémentaire contre le gel, la solution peut passer à un rapport de 1:2 d'eau et de glycol.

Un mélange d'inhibiteur SCA et d'eau est acceptable mais ne donne pas le même niveau de protection contre la corrosion, l'ébullition et le gel que l'ELC. Perkins recommande une concentration de 6 à 8 % d'additif dans ces circuits. L'emploi d'eau distillée ou déionisée est préconisée. Une eau ayant les propriétés recommandées peut être utilisée.

Tableau  
16

Durée de service du liquide de refroidissement	
Type de liquide de refroidissement	Durée de service <sup>(1)</sup>
Liquide de refroidissement longue durée Perkins	6000 heures-service ou trois ans
Antigel à usage intensif du commerce conforme à la norme “ASTM D6210”	3000 heures-service ou deux ans
Eau et inhibiteur SCA du commerce	3000 heures-service ou un an

<sup>(1)</sup> Utiliser le premier intervalle qui se présente. Le circuit de refroidissement doit également être rincé à ce moment.

### Liquide de refroidissement longue durée

Perkins fournit le liquide de refroidissement longue durée (ELC) devant être utilisé dans les applications suivantes:

- Moteurs à gaz lourds à allumage par bougies
- Moteurs diesel extra-robustes
- Applications automobiles

Le complexe d'additifs anticorrosion du liquide de refroidissement longue durée diffère de celui des autres liquides de refroidissement. Le liquide de refroidissement longue durée est un liquide de refroidissement à base d'éthylène glycol. Toutefois, le liquide de refroidissement longue durée contient des inhibiteurs de corrosion et des agents antimousse ayant une faible teneur en nitrites. Le liquide de refroidissement longue durée Perkins contient la proportion correcte de ces additifs afin d'assurer une protection supérieure contre la corrosion de tous les métaux des circuits de refroidissement des moteurs.

Le liquide de refroidissement longue durée est disponible en solution de refroidissement prémélangée avec de l'eau distillée. Le liquide de refroidissement longue durée est un mélange à 1:1. Le liquide de refroidissement longue durée prémélangé protège contre le gel jusqu'à -36 °C (-33 °F). Le liquide de refroidissement longue durée prémélangé est recommandé pour le remplissage initial du circuit de refroidissement. Le liquide de refroidissement longue durée prémélangé est également recommandé pour faire l'appoint du circuit de refroidissement.

Des récipients de plusieurs formats sont disponibles. Consulter le distributeur Perkins pour connaître les numéros de pièce.

## Entretien du circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement longue durée

### Appoints corrects pour le liquide de refroidissement longue durée

---

#### REMARQUE

Utiliser uniquement des produits Perkins pour les liquides de refroidissement prémélangés ou concentrés.

Si l'on mélange le liquide de refroidissement longue durée à d'autres produits, on abrègera la durée de service du liquide de refroidissement. Faute d'observer ces recommandations, on risque de compromettre la durée de service des pièces du circuit de refroidissement, à moins que l'on ne prenne des mesures correctives appropriées.

---

Pour assurer l'équilibre correct entre antigel et additifs, veiller à maintenir la concentration voulue de liquide de refroidissement longue durée. En diminuant la proportion d'antigel, on abaisse la proportion d'additif. Cela réduit la capacité du liquide de refroidissement à protéger le circuit contre le piquage, la cavitation, l'érosion et la formation de dépôts.

---

#### REMARQUE

Ne pas utiliser de liquide de refroidissement classique pour faire l'appoint dans un circuit qui est rempli de liquide de refroidissement longue durée.

Ne pas utiliser d'additif standard (SCA).

Lorsque l'on utilise du liquide de refroidissement longue durée Perkins, ne pas avoir recours à des additifs ou des filtres SCA standard.

---

## Nettoyage du circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement longue durée

**Nota:** Si le circuit de refroidissement utilise déjà le liquide de refroidissement longue durée, aucun produit de nettoyage n'est requis à l'intervalle spécifié de renouvellement du liquide de refroidissement. Des produits de nettoyage ne sont exigés que si le circuit a été contaminé par l'adjonction d'un autre type de liquide de refroidissement ou par des dommages infligés au circuit de refroidissement.

L'eau propre est le seul produit de nettoyage à utiliser lors de la vidange d'ELC du circuit de refroidissement.

Avant de remplir le circuit de refroidissement, la commande de chauffage (selon équipement) doit être réglée sur la position CHAUD. Consulter le constructeur d'origine pour régler la commande de chauffage. Après avoir vidangé le circuit de refroidissement et l'avoir à nouveau rempli, faire tourner le moteur jusqu'à ce que le niveau de liquide de refroidissement atteigne la température normale de fonctionnement et jusqu'à ce qu'il se stabilise. Au besoin, faire l'appoint de solution de refroidissement jusqu'au niveau approprié.

## Remplacement par du liquide de refroidissement longue durée Perkins

Pour passer de l'antigel à usage intensif au liquide de refroidissement longue durée Perkins, effectuer les opérations suivantes:

---

#### REMARQUE

Veiller à ne pas laisser les liquides se répandre pendant le contrôle, l'entretien, les essais, les réglages et les réparations du moteur. Prévoir un récipient adéquat pour recueillir les liquides avant d'ouvrir un compartiment ou de démonter une composant contenant des liquides.

Évacuer tous les liquides vidangés conformément à la réglementation locale.

- 
1. Laisser le liquide de refroidissement s'écouler dans un récipient adéquat.
  2. Évacuer le liquide de refroidissement conformément aux réglementations locales.
  3. Rincer le circuit à l'eau propre pour éliminer tous les débris.
  4. Utiliser un produit de nettoyage adapté au circuit. Suivre les instructions figurant sur l'étiquette.
  5. Vidanger le produit de nettoyage dans un récipient adéquat. Rincer le circuit de refroidissement à l'eau propre.
  6. Remplir le circuit de refroidissement d'eau propre et faire tourner le moteur jusqu'à ce que sa température se situe entre 49 °C et 66 °C (120 °F et 150 °F).

#### REMARQUE

Un rinçage incorrect ou incomplet du circuit de refroidissement peut endommager les pièces en cuivre ou d'un autre métal.

Pour éviter d'endommager le circuit de refroidissement, s'assurer de rincer complètement le circuit de refroidissement à l'eau claire. Rincer le circuit jusqu'à disparition totale du produit de nettoyage.

7. Vidanger le circuit de refroidissement dans un récipient adéquat et rincer le circuit de refroidissement avec de l'eau propre.

**Nota:** Il faut rincer soigneusement le produit de nettoyage pour circuit de refroidissement. Si du produit de nettoyage demeure dans le circuit, il contamine le liquide de refroidissement. Le produit de nettoyage peut aussi corroder le circuit de refroidissement.

8. Répéter les étapes 6 et 7 jusqu'à ce que le circuit soit complètement propre.
9. Remplir le circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement longue durée prémélangé Perkins.

### Contamination du circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement longue durée

#### REMARQUE

Le mélange de liquide de refroidissement longue durée avec d'autres produits limite son efficacité et sa durée de service. Utiliser uniquement des produits Perkins pour les liquides de refroidissement prémélangés ou concentrés. L'inobservation de ces recommandations peut entraîner une réduction de la durée de service des composants du circuit de refroidissement.

Un circuit contenant du liquide de refroidissement longue durée peut tolérer une contamination à un maximum de 10 % d'antigel classique à usage intensif ou d'additif. Si la contamination dépasse 10 % de la contenance totale du circuit, effectuer l'UNE des opérations suivantes:

- Vidanger le circuit de refroidissement dans un récipient adéquat. Évacuer le liquide de refroidissement conformément aux réglementations locales. Rincer le circuit avec de l'eau propre. Remplir le circuit avec du liquide de refroidissement longue durée Perkins .
- Vidanger une partie du circuit de refroidissement dans un récipient adéquat conformément aux réglementations locales. Remplir ensuite le circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement longue durée prémélangé. Cette procédure réduit le taux de contamination à moins de 10 %.
- Entretenir le circuit comme un circuit avec liquide de refroidissement classique à usage intensif. Traiter le circuit avec un additif. Vidanger le liquide de refroidissement à l'intervalle de vidange conseillé pour le liquide de refroidissement classique à usage intensif.

### Antigel à usage intensif du commerce et additif

#### REMARQUE

Il ne faut pas utiliser un liquide de refroidissement commercial à usage intensif qui contient des amines comme protection contre la corrosion.

#### REMARQUE

Ne jamais utiliser un moteur dont le circuit de refroidissement n'est pas équipé de thermostats. Les thermostats contribuent à maintenir le liquide de refroidissement à la température de fonctionnement correcte. En l'absence de thermostats, des problèmes pourraient survenir dans le circuit de refroidissement.

Contrôler l'antigel (concentration de glycol) pour assurer une protection adéquate contre l'ébullition ou le gel. Perkins recommande l'utilisation d'un réfractomètre pour contrôler la concentration de glycol. Ne pas utiliser d'hydromètre.

La concentration d'additif doit être contrôlée toutes les 500 heures-service dans les circuits de refroidissement des moteurs Perkins .

L'adjonction d'additif est basée sur les résultats du contrôle. Il peut être nécessaire d'utiliser de l'additif liquide à l'intervalle de 500 heures.

### Adjonction d'additif au remplissage initial de liquide de refroidissement à usage intensif

Utiliser l'équation du tableau 17 pour déterminer la quantité d'additif requise lors du remplissage initial du circuit de refroidissement.

## Contenances Liquides conseillés

Tableau  
17

Équation pour déterminer la quantité d'additif à ajouter lors du remplissage initial avec du liquide de refroidissement à usage intensif
$V \times 0,045 = X$
V représente la contenance totale du circuit de refroidissement.
X représente la quantité d'additif à ajouter.

Le tableau 18 montre l'utilisation de l'équation du tableau 17.

Tableau  
18

Exemple de l'équation pour déterminer la quantité d'additif à ajouter lors du remplissage initial avec du liquide de refroidissement à usage intensif		
Contenance totale du circuit de refroidissement (V)	Facteur de multiplication	Quantité d'additif à ajouter (X)
15 l (4 US gal)	× 0,045	0,7 l (24 oz)

### Adjonction d'additif dans le liquide de refroidissement à usage intensif pour l'entretien

Tous les types d'antigel à usage intensif EXIGENT des appoints périodiques d'additif.

Contrôler régulièrement la concentration d'additif de l'antigel. Pour connaître l'intervalle, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien" (chapitre Entretien). Additif pour circuit de refroidissement - Contrôle/appoint.

L'adjonction d'additif est basée sur les résultats du contrôle. La taille du circuit de refroidissement détermine la quantité d'additif nécessaire.

Utiliser l'équation du tableau 19 pour déterminer la quantité d'additif requise, au besoin:

Tableau  
19

Équation pour déterminer la quantité d'additif à ajouter au liquide de refroidissement à usage intensif pour l'entretien
$V \times 0,014 = X$
V représente la contenance totale du circuit de refroidissement.
X représente la quantité d'additif à ajouter.

Le tableau 20 montre l'utilisation de l'équation du tableau 19.

Tableau  
20

Exemple de l'équation pour déterminer la quantité d'additif à ajouter au liquide de refroidissement à usage intensif pour l'entretien		
Contenance totale du circuit de refroidissement (V)	Facteur de multiplication	Quantité d'additif à ajouter (X)
15 l (4 US gal)	× 0,014	0,2 l (7 oz)

### Nettoyage du circuit avec de l'antigel à usage intensif

- Nettoyer le circuit de refroidissement après la vidange du liquide de refroidissement usé ou avant son remplissage avec du liquide de refroidissement neuf.
- Nettoyer le circuit de refroidissement lorsque le liquide de refroidissement est contaminé ou qu'il écume.

i05480978

## Liquides conseillés

### Généralités sur les lubrifiants

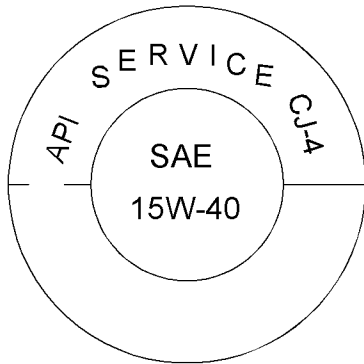
En application des règlements gouvernementaux sur l'homologation des émissions d'échappement des moteurs, les recommandations concernant les lubrifiants doivent être respectées.

- API\_\_\_\_\_American Petroleum Institute (Institut américain du pétrole)
- SAE\_\_\_\_\_Society Of Automotive Engineers Inc. (Société des ingénieurs automobiles)
- ACEA\_\_\_\_\_Association des Constructeurs Européens Automobiles.
- ECF-3\_\_\_\_\_Liquide de carter moteur

### Licence

Le système de certification et de licence des huiles moteur de l'API et de l'ACEA est reconnu par Perkins. Pour des informations détaillées sur ce système, se référer à la version la plus récente de la "publication API n° 1509". Les huiles moteur portant le symbole API bénéficient de la licence API.




 Illustration  
 56

g01987816

Symbole API type

## Terminologie

Certaines abréviations suivent la nomenclature de la norme "SAE J754". Certaines classifications suivent les abréviations de la norme "SAE J183" et certaines suivent les "recommandations de l'EMA sur l'huile pour moteur diesel". Outre les définitions de Perkins, il existe d'autres définitions qui sont utiles pour l'achat de lubrifiants. On peut trouver les viscosités d'huiles recommandées dans la présente Publication, "Liquides conseillés/Huile moteur (chapitre Entretien)".

## Huile moteur

### Huiles du commerce

#### REMARQUE

**Perkins requiert que soit utilisée la spécification suivante pour l'huile moteur. Le fait de ne pas utiliser la spécification appropriée pour l'huile moteur peut réduire la durée de vie du moteur. Le fait de ne pas utiliser la spécification appropriée pour l'huile moteur peut également réduire la durée de vie du système de post-traitement.**

 Tableau  
 21

Classifications pour le Moteur industriel série 1200
Spécifications de l'huile
API CJ-4 ACEA E9 ECF-3

Les limites chimiques des catégories d'huile API CJ-4 et ACEA E9 sont les suivantes:

- 0,1 % maximum de cendres sulfatées
- 0,12 % maximum de phosphore
- 0,4 % maximum de soufre

Les limites chimiques visent à garantir la durée de service du système de post-traitement du moteur. L'utilisation d'une huile non répertoriée dans le tableau 21 peut nuire fortement aux performances du système de post-traitement du moteur.

La durée de service du système de post-traitement dépend de l'accumulation de cendres sur la surface du filtre. Les cendres constituent la partie inerte des particules. Le système a été conçu pour collecter ces particules. Il reste un très faible pourcentage de particules une fois les suies brûlées. Ces particules finissent par colmater le filtre, ce qui provoque une baisse de performances et une hausse de la consommation de carburant. Dans leur majorité, les cendres sont issues de l'huile moteur graduellement consommée pendant l'utilisation normale du moteur. Ces cendres traversent l'échappement. Pour que le produit fonctionne pendant toute sa durée de service prévue, il est essentiel d'utiliser une huile moteur appropriée. Les spécifications d'huile répertoriées dans le tableau 21 se caractérisent par un faible niveau de cendres.

**Intervalles d'entretien pour les moteurs utilisant du biodiesel** – L'utilisation de biodiesel peut avoir une incidence sur l'intervalle de vidange d'huile. Utiliser l'analyse S·O·S des huiles pour surveiller l'état de l'huile moteur. Utiliser l'analyse S·O·S des huiles également pour déterminer l'intervalle de vidange d'huile optimal.

**Nota: Ces huiles moteur, non approuvées par Perkins, ne doivent pas être utilisées: CC, CD, CD-2, CF-4, CG-4, CH-4 and CI-4.**

### Viscosités conseillées du lubrifiant pour les moteurs diesel à injection directe

La viscosité SAE appropriée de l'huile est déterminée par la température ambiante minimum au moment du démarrage d'un moteur froid et la température ambiante maximum pendant la marche du moteur.

Se référer à l'illustration 57 (températures minimales) pour déterminer la viscosité requise au démarrage d'un moteur froid.

Se référer à l'illustration 57 (températures maximales) pour choisir la viscosité d'huile adaptée au fonctionnement du moteur à la température ambiante la plus élevée prévue.

En règle générale, utiliser la viscosité la plus élevée qui convient pour le démarrage aux températures indiquées.

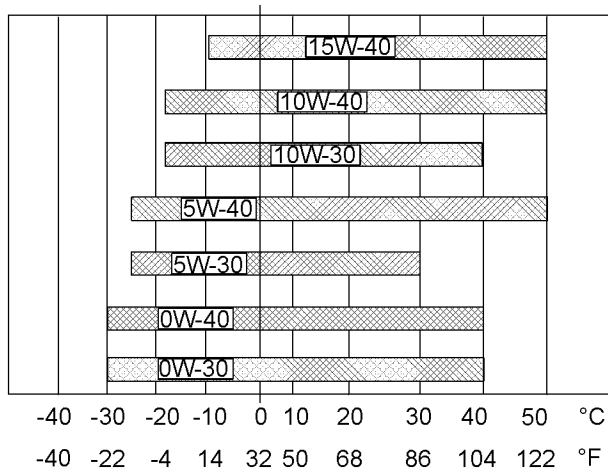


Illustration  
57

g03329707

### Viscosités conseillées

Un chauffage supplémentaire est conseillé pour démarrer les moteurs complètement refroidis lorsque la température ambiante est inférieure à la température minimale. Un chauffage supplémentaire peut être requis pour lancer les moteurs complètement refroidis dont la température est au-dessus du minimum indiqué, suivant la charge parasite et d'autres facteurs. Un moteur complètement refroidi est un moteur n'ayant pas tourné pendant un certain temps. Cet intervalle rend l'huile plus visqueuse en raison des températures ambiantes plus froides.

### Additifs du commerce

Perkins ne recommande pas l'emploi d'additifs du commerce dans l'huile. Il n'est pas nécessaire d'utiliser des additifs du commerce pour obtenir la durée de service maximum des moteurs ou leur rendement nominal. Les huiles entièrement formulées et finies sont composées d'huiles de base et de complexes d'additif du commerce. Ces ensembles d'additifs sont mélangés aux huiles de base à des pourcentages précis pour donner des huiles finies avec des caractéristiques de rendement conformes aux normes de l'industrie.

Il n'existe pas de tests industriels standard pour évaluer la performance ou la compatibilité des additifs du commerce dans une huile finie. Il est possible que les additifs ne soient pas compatibles avec le complexe d'additifs de l'huile finie, ce qui pourrait réduire les performances de cette dernière. Il est possible que l'additif ne se mélange pas avec l'huile finie. Cela peut produire de la boue dans le carter moteur. Perkins déconseille l'utilisation d'additifs du commerce dans les huiles finies.

Pour obtenir le meilleur rendement d'un moteur Perkins, respecter les directives suivantes:

- Se référer à la section "Viscosités conseillées" appropriée. Se référer à l'illustration 57 pour connaître la viscosité conseillée d'un moteur.
- Effectuer l'entretien du moteur à l'intervalle spécifié. Utiliser de l'huile neuve et monter un filtre à huile neuf.
- Effectuer l'entretien aux intervalles spécifiés dans le Guide d'utilisation et d'entretien, "Calendrier d'entretien".

### Analyse des huiles

Certains moteurs peuvent être équipés d'un robinet de prélèvement d'huile. Si une analyse des huiles est requise, on utilise le robinet de prélèvement pour recueillir des échantillons d'huile moteur. L'analyse des huiles vient en complément du programme d'entretien préventif.

L'analyse des huiles est un outil de diagnostic permettant de déterminer les performances de l'huile et les taux d'usure des composants. Il est possible d'identifier et de mesurer la pollution grâce à une analyse de l'huile. L'analyse des huiles comprend les essais suivants:

- L'analyse du taux d'usure surveille l'usure des métaux du moteur. La quantité et le type de métaux d'usure présents dans l'huile sont analysés. Il est aussi important de vérifier si le taux de métaux d'usure est en augmentation que d'identifier la quantité de métaux d'usure présents dans l'huile.
- Des essais sont conduits pour détecter la contamination de l'huile par de l'eau, du glycol ou du carburant.
- L'analyse de l'état de l'huile permet de déterminer la perte des propriétés lubrifiantes de l'huile. Une analyse infrarouge est utilisée pour comparer les propriétés de l'huile neuve avec celles de l'échantillon d'huile usagée. Cette analyse permet aux techniciens de mesurer la détérioration de l'huile en cours d'utilisation. Elle leur permet également de s'assurer que l'huile fournit les performances spécifiées pendant tout l'intervalle de vidange d'huile.

i05480968

## Liquides conseillés (Liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid))

## Généralités

Le liquide d'échappement diesel (DEF) est un liquide qui est injecté dans le système de post-traitement en amont de la réduction sélective catalytique (SCR). Ce système d'injection du DEF dans l'échappement provoque une réaction dans le système de réduction catalytique sélective. Les molécules d'oxyde d'azote (NOx) dans l'échappement sont converties en azote élémentaire et en eau, ce qui réduit les émissions du moteur.

## Caractéristiques

La qualité du DEF utilisé dans les moteurs Perkins doit être conforme à la spécification ISO 22241-1. Les exigences de la spécification ISO 22241-1 sont satisfaites par de nombreuses marques de DEF, notamment celles portant la certification "AdBlue ou API".

La série de documents afférente à la norme ISO 22241 fournit des informations sur les exigences de qualité, les méthodes d'essai, la manipulation, le transport, le stockage et l'interface de remplissage.

## Déversement

Le DEF répandu se cristallise lorsque l'eau dans le liquide s'évapore. Un déversement de DEF attaque la peinture et le métal. En cas de déversement de DEF, laver la surface à l'eau.

## Remplissage du réservoir de DEF

Le bouchon de remplissage du réservoir de DEF doit être de couleur bleue. Le niveau de DEF est important, un fonctionnement avec un réservoir de DEF présentant un niveau bas ou vide peut avoir une incidence sur les performances du moteur.

## Qualité du DEF

La qualité du DEF peut être mesurée à l'aide d'un réfractomètre. Le DEF doit être conforme à la norme ISO 22241-1 avec la solution d'urée de 32,5 %.

## Propreté

Des impuretés peuvent détériorer la qualité et la durée de vie du FED. Le filtrage du FED est recommandé lors du remplissage du réservoir de FED. Les filtres doivent être compatibles au FED et utilisés exclusivement avec le FED. Contacter le fournisseur pour vérifier la compatibilité du filtre avec le FED. Il est conseillé d'utiliser des filtres en forme de maille utilisant des métaux compatibles tels que l'acier inoxydable. Il n'est pas conseillé d'utiliser les matériaux en papier (cellulose) et certains matériaux filtrants synthétiques à cause des risques de dégradation pendant leur utilisation.

Des précautions doivent être prises lorsque le FED est dispensé. Nettoyer les déversements immédiatement. Les surfaces de la machine et du moteur doivent être proprement essuyées et rincées à l'eau. Prendre des précautions lorsque le FED est dispensé à proximité d'un moteur récemment en fonctionnement. Les déversements du FED sur des composants chauds créent des vapeurs nocives.

## Stockage

Tableau  
22

Température de stockage	Durée de vie du FED escomptée
En dessous de 25° C (77° F)	18 mois
25° C (77° F) à 30° C (86° F)	12 mois
30° C (86° F) à 35° C (95° F)	6 mois
Au dessus de 35° C (95° F)	tester la qualité avant de l'utiliser

Perkins recommande de contrôler tous les DEF déstockés afin de vérifier que le DEF est conforme à la norme ISO 22241-1.

i05480953

## Liquides conseillés (Généralités sur les carburants)

- **Glossaire**
- ISO \_\_\_\_\_ Organisation internationale de normalisation
- ASTM \_\_\_\_\_ American Society for Testing and Materials
- HFRR \_\_\_\_\_ Équipement alternatif haute fréquence destiné aux essais de pouvoir lubrifiant des carburants diesel
- FAME \_\_\_\_\_ Esters méthyliques d'acide gras
- CFR \_\_\_\_\_ Comité de coordination de la recherche sur le carburant
- ULSD \_\_\_\_\_ Diesèa très faible teneur en soufre
- RME \_\_\_\_\_ Ester méthylique à base de colza
- SME \_\_\_\_\_ Ester méthylique à base de soja
- EPA \_\_\_\_\_ Agence américaine pour la protection de l'environnement
- PPM \_\_\_\_\_ Parties par million
- DPF \_\_\_\_\_ Filtre à particules diesel

## Généralités

### REMARQUE

La société fait tout son possible pour fournir des informations précises et à jour. En utilisant le présent document, vous convenez que Perkins Engines Company Limited n'est pas responsable des erreurs ou des omissions.

### REMARQUE

Ces recommandations sont susceptibles d'être modifiées sans préavis. Pour les recommandations les plus récentes, contacter le distributeur Perkins local.

## Exigences relatives au carburant diesel

Perkins n'est pas en mesure d'évaluer et de surveiller en permanence toutes les spécifications de carburant diesel léger publiées par les gouvernements comme par les sociétés technologiques.

La spécification Perkins en matière de carburants diesel légers fournit une base fiable pour évaluer les performances attendues des carburants diesel légers dérivés de sources conventionnelles.

Pour des performances moteur satisfaisantes, il est impératif d'utiliser un carburant de bonne qualité. L'usage d'un carburant de bonne qualité donne les résultats suivants: longévité du moteur and niveaux d'émissions acceptables. Le carburant doit satisfaire aux exigences minimales indiquées dans le tableau 23.

### REMARQUE

Les renvois constituent l'élément central du tableau des spécifications Perkins en matière de carburants diesel légers. Lire TOUS les renvois.

Tableau  
23

Spécifications Perkins en matière de carburants diesel légers <sup>(1)</sup>				
Propriété	UNITÉS	Exigences	Test "ASTM"	Test "ISO"
Composés aromatiques	%Volume	35 % maximum	D1319	"ISO"3837
Cendres	% du poids	0,01 % maximum	D482	"ISO"6245
Résidus de carbone sur dépôt de 10 %	% du poids	0,35 % maximum	D524	"ISO"4262
Indice de cétane <sup>(2)</sup>	-	40 minimum	D613/D6890	"ISO"5165

(suite)

(Tableau 23, suite)

Point de trouble	°C	Le point de trouble ne doit pas dépasser la température ambiante minimale prévue.	D2500	"ISO"3015
Corrosion à la lame de cuivre	-	N° 3 maximum	D130	"ISO"2160
Masse volumique à 15 °C (59 °F) <sup>(3)</sup>	kg/m <sup>3</sup>	801 minimum et 876 maximum	Pas de méthode d'essai équivalente	"ISO 3675" "ISO 12185"
Distillation	°C	10 % à 282 °C (539,6 °F) maximum 90 % à 360 °C (680 °F) maximum	D86	"ISO"3405
Température d'inflammation spontanée	°C	Limite légale	D93	"ISO"2719
Stabilité thermique	-	Minimum de 80 % de pouvoir réflecteur après vieillissement pendant 180 minutes à 150 °C (302 °F)	D6468	Pas de méthode d'essai équivalente
Point d'écoulement	°C	6 °C (42,8 °F) minimum en dessous de la température ambiante	D97	"ISO"3016
Soufre <sup>(1)</sup>	%masse	0,0015	D5453/D26222	"ISO 20846" "ISO 20884"
Viscosité cinématique <sup>(4)</sup>	mm <sup>2</sup> /s (cSt)	Viscosité du carburant à l'admission dans la pompe d'injection. "1,4 minimum/ 4,5 maximum"	D445	"ISO"3405
Eau et dépôt	% du poids	0,1 % maximum	D1796	"ISO"3734
Eau	% du poids	0,1 % maximum	D1744	Pas de méthode d'essai équivalente
Dépôt	% du poids	0,05 % maximum	D473	"ISO"3735
Gommes et résines <sup>(5)</sup>	mg/100 ml	10 mg/100 ml maximum	D381	"ISO"6246
Diamètre d'usure corrigé en fonction du pouvoir lubrifiant à 60 °C (140 °F). <sup>(6)</sup>	mm	0,52 maximum	D6079	"ISO"12156-1

(1) Cette spécification comprend les exigences en matière de carburants diesel à teneur en soufre ultra faible (ULSD). Le carburant ULSD a une teneur en soufre inférieure à 15 ppm (0,0015 %). Se référer aux méthodes d'essai des normes "ASTM D5453", "ASTM D2622" ou "ISO 20846, ISO 20884".

(2) Un carburant à indice de cétane supérieur est recommandé lors du fonctionnement à une altitude supérieure ou par temps froid.

(3) "Dans les tableaux de normalisation, la densité API équivalente à la masse volumique minimum de 801 kg/m<sup>3</sup> (kilogrammes par mètre cube) est de 45; pour la masse volumique maximum de 876 kg/m<sup>3</sup>, elle est de 30".

(4) Les valeurs de viscosité du carburant correspondent les valeurs à l'admission dans les pompes d'injection. Le carburant doit également respecter les exigences de viscosité minimum et être conforme aux exigences de viscosité maximum à 40 °C (104 °F) de la méthode d'essai "ASTM D445" ou de la méthode d'essai "ISO 3104". Si l'on utilise un carburant à faible viscosité, il faudra éventuellement le refroidir pour maintenir une viscosité de "1,4 cSt" ou plus au niveau de la pompe d'injection. Les carburants à haute viscosité peuvent nécessiter des réchauffeurs de carburant afin de ramener la viscosité à "1,4 cSt" à la pompe d'injection.

(5) Suivre les conditions d'essai et les méthodes pour l'essence (moteur).

(6) Les carburants à basse teneur en soufre posent souvent des problèmes de pouvoir lubrifiant. Pour déterminer le pouvoir lubrifiant du carburant, réaliser l'essai "ISO 12156-1 ou ASTM D6079 sur un équipement alternatif haute fréquence (HFRR)". Si le pouvoir lubrifiant d'un carburant n'est pas conforme aux exigences minimales, consulter le fournisseur du carburant. Ne pas traiter le carburant sans avoir d'abord consulté son fournisseur. Certains additifs sont incompatibles et risquent d'engendrer des problèmes dans le circuit de carburant.

Les moteurs que fabrique Perkins sont certifiés avec le carburant prescrit par l'EPA. Les moteurs que fabrique Perkins sont certifiés avec le carburant prescrit pour l'homologation européenne. Perkins ne fait homologuer ses moteurs diesel avec aucun autre carburant.

**Nota:** Il incombe au propriétaire et à l'utilisateur du moteur d'utiliser le carburant prescrit par l'EPA et d'autres organismes de réglementation appropriés.

---

REMARQUE

L'utilisation de carburants qui ne respectent pas les recommandations de Perkins peut avoir les conséquences suivantes: difficultés de démarrage, réduction de la durée de service du circuit de carburant, mauvaise combustion, dépôts dans l'injecteur, réduction significative de la durée de service du circuit de carburant, dépôts dans la chambre de combustion and réduction de la durée de service du moteur.

---

REMARQUE

Du diesel à teneur en soufre ultra faible doit être utilisé avec les Moteurs Perkins 1200. Le taux de soufre de ce carburant doit être inférieur à 15 ppm. Ce carburant respecte les normes antipollution de l'Agence américaine pour la protection de l'environnement.

---

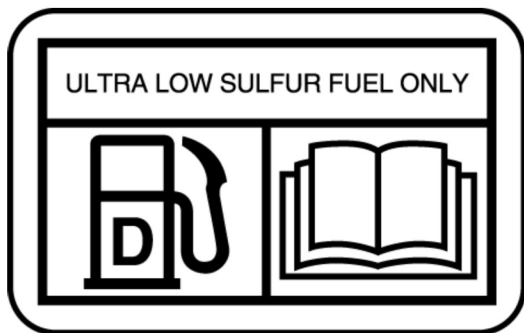


Illustration  
58

g02157153

L'illustration 58 représente l'étiquette apposée à côté du bouchon de remplissage du réservoir de carburant de l'application.

Les spécifications en matière de carburant répertoriées au tableau 24 peuvent être utilisées pour tous les Moteurs 1200.

Tableau  
24

Spécifications acceptables en matière de carburant pour les Moteurs 1200 <sup>(1)</sup>	
Spécification du carburant	Commentaires
EN590	Carburant diesel pour automobile en Europe (DERV)
"ASTM D975 CLASSE 1D S15"	"Carburant diesel léger pour l'Amérique du nord avec un niveau de soufre inférieur à 15 ppm"
"ASTM D975 GRADE 2D S15"	"Carburant diesel moyen normal pour l'Amérique du nord avec un niveau de soufre inférieur à 15 ppm"

(suite)

(Tableau 24, suite)

"JIS K2204"	"Carburant diesel japonais" Doit être conforme aux exigences répertoriées au chapitre "Propriétés lubrifiantes".
"BS 2869: 2010 CLASSE A2 ou équivalent UE"	"Carburant diesel pour chantier UE. Acceptable à partir de 2011 DOIT avoir un taux de soufre inférieur à 10 ppm"

(1) Tous les carburants doivent respecter les spécifications du tableau des spécifications Perkins en matière de carburants diesel légers.

## Caractéristiques du carburant diesel

### Indice de cétane

Un carburant à indice de cétane élevé réduira le délai d'allumage. Un niveau de cétane améliore la qualité de l'allumage. Les indices de cétane des carburants sont établis en fonction de proportions de cétane et d'heptaméthylnonane pour le moteur standard CFR. Se référer à la norme "ISO 5165" pour la description de la méthode d'essai.

Les utilisateurs s'attendent généralement qu'un carburant diesel actuel présente un indice de cétane supérieur à 45. Des carburants à indice de cétane de 40 sont néanmoins proposés dans certaines régions. Les États-Unis sont l'une des régions où l'on rencontre un faible indice de cétane. Un indice de cétane minimum de 40 est nécessaire dans des conditions de démarrage normales. Un indice de cétane élevé est recommandé pour toute utilisation à haute altitude ou par temps froid.

Un carburant à un indice de cétane faible peut entraîner des problèmes de démarrage à froid.

### Viscosité

La viscosité désigne la résistance au cisaillement ou à l'écoulement d'un liquide. La viscosité diminue lorsque la température augmente. Cette diminution respecte une progression logarithmique pour les carburants fossiles conventionnels. Lorsque l'on parle de viscosité, on fait généralement référence à la viscosité cinématique. Cette dernière est le quotient de la viscosité dynamique divisé par la masse volumique. On détermine le plus souvent la viscosité cinématique à l'aide de viscosimètres à écoulement par gravité à des températures standard. Se référer à la norme "ISO 3104" pour la description de la méthode d'essai.

La viscosité du carburant est essentielle, car il sert à lubrifier les pièces du circuit de carburant. Le carburant doit présenter une viscosité suffisante pour lubrifier le circuit de carburant à très basse, mais aussi à très haute température. Un carburant présentant une viscosité cinématique inférieure à "1,4 cSt" à la pompe d'injection risque d'endommager cette dernière, provoquant par exemple une érosion ou un grippage excessifs. Une faible viscosité peut se traduire par des difficultés de redémarrage à chaud, des calages et une perte de performances. Une haute viscosité peut entraîner le grippage de la pompe.

Perkins recommande des viscosités cinématiques comprises entre 1,4 et 4,5 mm<sup>2</sup>/s à la pompe d'injection. Si l'on utilise un carburant à faible viscosité, il faudra éventuellement le refroidir pour maintenir une viscosité de 1,4 cSt ou plus au niveau de la pompe d'injection. Les carburants de haute viscosité peuvent nécessiter des réchauffeurs de carburant afin de ramener la viscosité de 4,5 cSt à la pompe d'injection.

### Masse volumique

La masse volumique est la masse du carburant par unité de volume à une température donnée. Ce paramètre influe directement sur les performances du moteur et sur les émissions. Cette influence est déterminée par le chauffage en fonction du volume de carburant injecté. Ce paramètre est exprimé en kg/m<sup>3</sup> à 15 °C (59 °F).

Perkins recommande une masse volumique de 841 kg/m<sup>3</sup> pour obtenir la puissance correcte. Les carburants plus légers sont autorisés, mais ils ne fourniront pas la puissance nominale.

### Soufre

Le niveau de soufre est régi par les normes antipollution. La réglementation régionale, nationale ou internationale peut exiger un carburant à teneur en soufre limitée. La teneur en soufre du carburant et la qualité du carburant doivent satisfaire à l'ensemble des réglementations antipollution locales applicables.

Les Moteurs diesel Perkins 1200 ne peuvent fonctionner qu'avec du carburant diesel à très faible teneur en soufre. Si les méthodes de test "ASTM D5453, ASTM D2622 ou ISO 20846 ISO 20884" sont utilisées, la teneur en soufre du carburant diesel à très faible teneur en soufre doit être inférieure à 15 ppm (mg/kg) ou à 0,0015 % de la masse.

#### REMARQUE

L'utilisation de carburant diesel contenant plus de 15 ppm de soufre dans ces moteurs peut endommager (parfois irrémédiablement) les systèmes de contrôle antipollution ou réduire l'intervalle de service.

## Propriétés lubrifiantes

Le pouvoir lubrifiant est la capacité du carburant à empêcher l'usure de la pompe. Le pouvoir lubrifiant d'un liquide décrit son à réduire la friction entre des surfaces soumises à une charge. Cette aptitude réduit les dégâts occasionnés par cette friction. Les propriétés lubrifiantes du carburant sont importantes pour les circuits d'injection. Avant que la teneur en soufre maximum dans le carburant ne soit réglementée, on estimait généralement que le pouvoir lubrifiant du carburant était fonction de sa viscosité.

Le pouvoir lubrifiant est particulièrement important pour le carburant à faible teneur en soufre, mais aussi pour les carburants fossiles à faible teneur en composés aromatiques. Ces carburants visent à répondre à des normes antipollution très exigeantes.

Le diamètre d'usure avec ces carburants (mesure du pouvoir lubrifiant) ne doit pas dépasser 0,52 mm (0,0205 in). L'essai de pouvoir lubrifiant du carburant doit être réalisé sur un équipement alternatif haute fréquence (HFRR), fonctionnant à 60 °C (140 °F). Se référer à "ISO 12156-1".

---

### REMARQUE

Le circuit de carburant a été qualifié avec des carburants de pouvoir lubrifiant tel que le diamètre d'usure ne dépasse pas 0,52 mm (0,0205 in), selon les essais "ISO 12156-1". Les carburants affichant un diamètre d'usure supérieur à 0,52 mm (0,0205 in) provoquent une réduction de la durée de service et des défaillances prématurées du circuit de carburant.

---

Des additifs peuvent renforcer le pouvoir lubrifiant d'un carburant. Contacter le fournisseur de carburant lorsque des additifs sont requis. Le fournisseur de carburant peut recommander les additifs adéquats et le niveau approprié de traitement.

## Distillation

La distillation montre la proportion des différents hydrocarbures dans le carburant. Un taux élevé d'hydrocarbures légers peut avoir une incidence sur les caractéristiques de combustion.

## Recommandations applicables au Biodiesel et à l'utilisation de carburant B20

Le carburant biodiesel est un ester mono-alkyle d'acides gras. Le biodiesel peut être fabriqué à partir de différentes matières premières. Le biodiesel le plus courant en Europe est l'ester méthylique à base de colza (RME, Rape Methyl Ester). Ce biodiesel provient de l'huile de colza. L'ester méthylique à base de soja (SME) est le biodiesel le plus couramment utilisé aux États-Unis. Ce biodiesel provient de l'huile de soja. L'huile de soja ou l'huile de colza constituent les principales matières premières. Tous ces carburants sont appelés esters méthyliques d'acide gras (FAME).

Les huiles végétales pressées à l'état brut NE sont PAS autorisées comme carburant à quelque concentration que ce soit dans les moteurs à compression. Sans estérification, ces huiles se solidifient dans le carter et le réservoir de carburant. Ces carburants pourraient s'avérer incompatibles avec plusieurs des élastomères utilisés dans les moteurs qui sont construits de nos jours. Sous leur forme initiale, ces huiles ne sont pas adaptées à une utilisation en tant que carburant dans les moteurs à compression. D'autres biodiesels peuvent comprendre de la graisse animale, des huiles de cuisson usagées ou divers autres produits de départ. Pour être utilisés comme carburant, ces produits doivent être estérifiés.

Le carburant composé à 100 % de FAME est généralement appelé biodiesel B100 ou biodiesel pur.

Le biodiesel peut être mélangé avec du carburant diesel léger. Les mélanges peuvent être utilisés comme carburant. Les biodiesels les plus courants sont le B5, composé de 5 % de biodiesel et de 95 % de carburant diesel léger, et le B20, composé de 20 % de biodiesel et de 80 % carburant diesel léger.

**Nota:** Les pourcentages donnés sont exprimés en volume.

Aux États-Unis, la norme "ASTM D975-09a" définissant les caractéristiques du carburant diesel distillé prévoit l'intégration de 5 % de biodiesel au maximum (B5).

En Europe, la norme sur les caractéristiques du carburant diesel léger EN590: 2010 prévoit l'intégration de 7 % de biodiesel au maximum (B7).

**Nota:** Les moteurs fabriqués par Perkins sont homologués avec les carburants conseillés par l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) et par l'organisme d'homologation européenne. Perkins ne fait homologuer ses moteurs avec aucun autre carburant. Il incombe à l'utilisateur du moteur d'utiliser le carburant approprié, recommandé par le constructeur et agréé par l'EPA ou les autres organismes de réglementation compétents.



## Exigences de la spécification

Le biodiesel pur doit respecter les toutes dernières normes "EN14214 ou ASTM D6751" (aux États-Unis). Les mélanges de biodiesel ne peuvent pas dépasser 20 % de biodiesel (en volume) dans du carburant diesel minéral acceptable selon la version la plus récente des normes "EN590 ou ASTM D975 S15".

Aux États-Unis, les mélanges de biodiesel de B6 à B20 doivent respecter les exigences répertoriées dans la dernière version de la spécification "ASTM D7467" (B6 à B20) et doivent présenter une densité API de 30-45.

En Amérique du Nord, le biodiesel et les mélanges de biodiesel doivent être achetés auprès de producteurs agréés BQ-9000 ou de distributeurs certifiés BQ-9000.

Dans les autres régions du monde, l'utilisation de biodiesel accrédité et certifié, soit par le BQ-9000, soit par un organisme comparable, comme respectant des normes de qualité de biodiesel similaires est exigée.

## Exigences d'entretien du moteur

Les propriétés agressives des carburants biodiesel peuvent être à l'origine de débris dans le réservoir et les canalisations de carburant. Du fait de leurs propriétés, ces carburants nettoient le réservoir et les canalisations de carburant. Ce nettoyage du circuit de carburant peut obstruer de façon prématurée les filtres à carburant. Perkins recommande de remplacer les filtres à carburant au bout de 50 heures après la première utilisation d'un mélange de biodiesel B20.

Les glycérides présents dans le carburant biodiesel provoquent eux aussi un colmatage plus rapide des filtres à carburant. L'intervalle de service normal doit donc être ramené à 250 heures.

Lorsqu'un carburant biodiesel est utilisé, l'huile du carter et les dispositifs de post-traitement peuvent en subir l'influence. Ce phénomène tient à la composition chimique et aux propriétés du carburant biodiesel, par exemple sa masse volumique et sa volatilité, ainsi qu'aux polluants chimiques que peut contenir ce carburant, notamment l'alcali et les métaux alcalins (sodium, potassium, calcium et magnésium).

- La dilution du carburant dans l'huile du carter peut être plus importante lorsque du biodiesel ou des mélanges de biodiesel sont utilisés. La dilution plus forte du biodiesel ou des mélanges de biodiesel résulte de la volatilité généralement plus faible du biodiesel. Les stratégies de contrôle des émissions dans les cylindres appliquées dans bon nombre de conceptions de moteurs récentes peuvent entraîner une plus haute concentration de biodiesel dans le carter. L'effet à long terme de la concentration de biodiesel dans l'huile du carter est actuellement indéterminé.
- Perkins recommande une analyse de l'huile afin de vérifier la qualité de l'huile moteur, si du carburant biodiesel est utilisé. S'assurer que le niveau de biodiesel dans le carburant est relevé lors de la prise de l'échantillon d'huile.

## Problèmes liés aux performances

À cause de sa teneur énergétique inférieure à celle du carburant diesel standard, le biodiesel B20 provoque une baisse de puissance de l'ordre de 2 à 4 %. Au fil du temps, la puissance peut baisser davantage du fait de la présence de débris dans les injecteurs.

Le biodiesel et les mélanges de biodiesel augmentent la formation de dépôts dans le circuit de carburant, les plus importants d'entre eux se trouvant au niveau de l'injecteur. Ces dépôts peuvent entraîner une perte de puissance due à une injection de carburant réduite ou modifiée ou causer d'autres problèmes de fonctionnement.

**Nota:** Le produit de nettoyage pour circuit de carburant Perkins T400012 est un produit très efficace pour le nettoyage et la prévention de la formation de dépôts. L'additif pour carburant diesel Perkins permet de limiter les problèmes de dépôts, car il améliore la stabilité du biodiesel et des mélanges de biodiesel. Pour plus d'informations, se référer à la description du produit de nettoyage pour circuit de carburant diesel "Produit de nettoyage pour circuit de carburant diesel Perkins".

Le carburant biodiesel contient des polluants métalliques (sodium, potassium, calcium ou magnésium) qui forment des cendres lors de la combustion dans le moteur diesel. Les cendres peuvent avoir un impact sur la durée de service et les performances des dispositifs de post-traitement (dispositifs antipollution) et s'accumuler dans le filtre à particules diesel. L'accumulation des cendres peut obliger l'utilisateur à nettoyer plus fréquemment ces dernières ou entraîner une baisse des performances.

## Exigences générales

La résistance à l'oxydation du biodiesel est faible, ce qui peut entraîner des problèmes de stockage à long terme. Le carburant biodiesel doit être utilisé dans les 6 mois qui suivent sa fabrication. L'équipement ne doit pas être stocké pendant plus de 3 mois avec un mélange de biodiesel B20 dans le circuit de carburant.

En raison d'une résistance à l'oxydation réduite et d'autres problèmes potentiels, il est fortement recommandé d'interdire les mélanges de biodiesel B20 ou, si un certain risque est acceptable, de se limiter au biodiesel B5 dans les moteurs utilisés ponctuellement. Exemples d'applications devant limiter l'utilisation de biodiesel : générateurs de secours et certains véhicules d'urgence.

Avant toute période d'arrêt prolongée, il est fortement recommandé de rincer les circuits de carburant des moteurs utilisés de façon saisonnière, réservoirs compris, avec du carburant diesel classique. Il est ainsi recommandé de vidanger le circuit de carburant des moissonneuses-batteuses à la fin de la saison.

La croissance et la propagation des microbes peuvent provoquer de la corrosion dans le circuit de carburant et un colmatage prématuré du filtre à carburant. Consulter le fournisseur de carburant pour obtenir une aide à la sélection d'un additif anti-microbien adapté.

L'eau accélère la croissance et la propagation des microbes. Lorsque l'on compare le biodiesel aux carburants distillés, il est plus probable que l'eau soit présente naturellement dans le biodiesel. Il est donc essentiel de contrôler fréquemment et, si nécessaire, de vidanger le séparateur d'eau.

Des métaux tels que le bronze, le cuivre, le plomb, l'étain et le zinc accélèrent l'oxydation du carburant biodiesel. L'oxydation peut provoquer l'apparition de dépôts; ces matériaux doivent donc être proscrits dans les réservoirs et les canalisations de carburant.

## Conseils pour l'utilisation par temps froid

La norme européenne "EN590" comporte des exigences suivant le climat et une gamme d'options. Les options peuvent être appliquées différemment dans chaque pays. Cinq classes sont données pour les climats arctiques et pour les hivers rigoureux. 0, 1, 2, 3 and 4.

Le carburant conforme à la norme "EN590" CLASSE 4 peut être utilisé à des températures allant jusqu'à -44 °C (-47,2 °F). Se référer à la norme "EN590" pour une appréciation détaillée des propriétés physiques du carburant.

Le carburant diesel "ASTM D975 1-D" utilisé aux États-Unis peut être utilisé à de très basses températures inférieures à -18 °C (-0,4 °F).

## Additifs pour carburant du commerce

Les additifs pour carburant diesel ne sont pas recommandés en règle générale, en raison du risque d'endommagement du circuit de carburant ou du moteur. Le fabricant ou le fournisseur du carburant ajoutera les additifs pour carburant diesel appropriés.

Perkins reconnaît que des additifs peuvent se révéler nécessaires dans certaines circonstances particulières.

**Nota:** Certains additifs anti-corrosion risquent d'encrasser l'injecteur et d'entraîner ainsi un fonctionnement incorrect de l'injecteur.

Contactez le fournisseur de carburant lorsque des additifs sont requis. Le fournisseur de carburant peut recommander l'additif pour carburant approprié et le bon niveau de traitement.

**Nota:** Pour des résultats optimaux, le fournisseur de carburant doit traiter le carburant lorsque des additifs sont requis. Le carburant traité doit respecter les exigences définies dans le tableau 23 .

## Produit de nettoyage pour circuit de carburant diesel Perkins

Le produit de nettoyage pour circuit de carburant diesel Perkins T400012 est le seul produit de nettoyage recommandé par Perkins .

Si du biodiesel ou des mélanges de biodiesel sont utilisés, Perkins impose l'utilisation du produit de nettoyage Perkins . Ce produit permet de nettoyer les dépôts issus de l'utilisation du biodiesel, présents dans le circuit de carburant. Pour plus d'informations sur l'utilisation de biodiesel et de mélanges de biodiesel, se référer à "Recommandations applicables au Biodiesel et à l'utilisation de carburant B20".

Le produit de nettoyage Perkins supprime les dépôts susceptibles de se former dans le circuit de carburant lorsque l'on utilise du biodiesel ou un mélange de biodiesel. Ces dépôts peuvent diminuer la puissance et les performances du moteur.

Une fois le produit de nettoyage ajouté au carburant, les dépôts présents dans le circuit disparaissent après 30 heures d'utilisation du moteur. Pour optimiser les résultats, continuer à utiliser le produit de nettoyage pendant 80 heures. Le produit de nettoyage pour circuit de carburant diesel Perkins peut être utilisé en continu; il n'a aucun effet défavorable sur la longévité du circuit de carburant ou du moteur.

Des instructions détaillées sur le taux d'utilisation du produit de nettoyage figurent sur le bidon.

**Nota:** Le produit de nettoyage Perkins est compatible avec les catalyseurs et les filtres à particules antipollution pour moteurs diesel de chantier EPA Tier 4 et existants. Le produit de nettoyage pour circuit de carburant Perkins contient moins de 15 ppm de soufre; il est compatible avec le carburant diesel à très faible teneur en soufre.

## Recommandations d'entretien

i04190757

### Détente de la pression du circuit

#### Circuit de refroidissement



**Circuit sous pression: le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de retirer le bouchon, couper le moteur et attendre que le radiateur ait refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon pour détendre la pression.**

Le moteur peut démarrer automatiquement. Avant tout entretien ou réparation, s'assurer que l'alimentation est isolée.

Pour détendre la pression du circuit de liquide de refroidissement, couper le moteur. Laisser refroidir le bouchon de pression du circuit de refroidissement. Retirer lentement le bouchon de pression du circuit de refroidissement pour détendre la pression.

#### Circuit de carburant

Pour détendre la pression du circuit de carburant, couper le moteur.

#### Canalisations de carburant haute pression



**Tout contact avec du carburant sous haute pression présente des risques de pénétration percutanée et de brûlure. Des projections de carburant sous haute pression peuvent déclencher un incendie. Le non respect des consignes de contrôle et d'entretien peut entraîner des blessures, voire la mort.**

Les canalisations de carburant haute pression correspondent aux canalisations de carburant situées entre la pompe à carburant haute pression et le collecteur de carburant haute pression et aux canalisations de carburant situées entre le collecteur de carburant et la culasse. Ces canalisations de carburant diffèrent des canalisations de carburant des autres circuits de carburant.

Cela s'explique par les différences suivantes:

- Les canalisations de carburant haute pression sont constamment sous haute pression.
- Les pressions internes des canalisations de carburant haute pression sont supérieures à celles des autres types de circuit de carburant.

Avant tout entretien ou réparation sur les canalisations de carburant moteur, effectuer les tâches suivantes:

1. Arrêter le moteur.
2. Attendre 10 minutes.

Ne pas desserrer les canalisations de carburant haute pression pour purger l'air du circuit de carburant.

#### Huile moteur

Pour détendre la pression du circuit de graissage, couper le moteur.

i05480971

### Soudage sur moteurs avec commandes électroniques

#### REMARQUE

La résistance de la structure cadre peut diminuer. Aussi, certains constructeurs déconseillent l'utilisation de soudage sur la structure du châssis ou sur la rampe. Consulter le constructeur d'origine de l'équipement ou le concessionnaire Perkins sur l'opportunité d'utiliser le soudage sur la structure du châssis ou sur la rampe.

Les méthodes de soudage appropriées doivent être utilisées pour éviter d'endommager l'ECM, les capteurs et les pièces connexes du moteur. Autant que possible, retirer la pièce du module avant de la souder. S'il n'est pas possible de déposer la pièce, utiliser la méthode suivante pour effectuer des soudures sur un module équipé d'un moteur électronique. La méthode suivante est considérée comme la plus sûre pour souder une pièce. Cette méthode doit garantir un risque minimum d'endommagement des composants électroniques.

**REMARQUE**

Pour la mise à la masse du poste de soudage, ne pas utiliser des composants électriques comme l'ECM ou les capteurs. Une mise à la masse inadéquate peut endommager les coussinets de la transmission, les composants hydrauliques, électriques et autres.

Attacher le câble de masse du poste de soudage sur le composant à souder. Prévoir la mise à la masse aussi près que possible de la zone de soudage. Cela diminuera les risques de dégâts.

**Nota:** Effectuer le soudage dans les zones où il n'y a pas de risque d'explosion.

1. Couper le moteur. Tourner l'alimentation commutée sur la position ARRÊT.
2. S'assurer que l'alimentation en carburant du moteur est FERMÉE.
3. Débrancher le câble négatif de la batterie. Si un coupe-batterie est monté, le placer sur la position ouverte.
4. Débrancher tout composant électronique connecté aux faisceaux de câblage. Inclure les composants suivants:
  - Composants électroniques de l'équipement mené
  - ECM
  - Sensors (Capteurs)
  - Pompe d'alimentation à commande électrique
  - Soupapes à commande électronique
  - Relais
  - Module d'ID de post-traitement

**REMARQUE**

Ne pas utiliser les composants électriques (ECM ou capteurs de l'ECM) ou les points de masse des composants électriques pour la mise à la masse du poste de soudage.

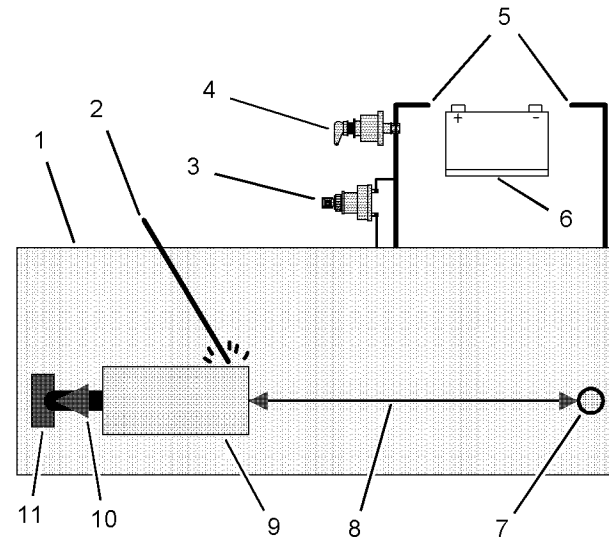


Illustration  
59

g01075639

Utiliser l'exemple ci-dessus. Le courant qui circule entre le poste de soudure et sa prise de masse ne provoque pas de dégâts au niveau des pièces connexes.

- (1) Moteur
- (2) Électrode de soudage
- (3) Contacteur sur la position ARRÊT
- (4) Coupe-batterie sur la position ouverte
- (5) Câbles de batterie débranchés
- (6) Batterie
- (7) Composant électrique/électronique
- (8) Distance maximale entre le composant devant être soudé et tout composant électrique/électronique
- (9) Le composant à souder
- (10) Trajet du courant de la machine à souder
- (11) Pince de masse de la machine à souder

5. Brancher directement le câble de masse de soudage sur la pièce à souder. Placer le câble de masse aussi près que possible de la soudure afin de réduire le risque de dommages provoqués par le courant de soudage aux composants suivants. Roulements, composants hydrauliques, composants électrique et tresses de masse.

**Nota:** Le courant du poste de soudure risque d'endommager gravement la pièce si des composants électriques/électroniques sont utilisés comme masse pour le poste de soudure ou se trouvent entre la masse du poste de soudure et la soudure.

6. Protéger les faisceaux de fils électriques des éclaboussures et des débris de soudure.
7. Utiliser des méthodes de soudage standard pour souder les matériaux.

i05480964

## Application intensive

On parle de service intensif lorsqu'un moteur est exploité au-delà des normes courantes publiées pour ce moteur. Les normes Perkins couvrent les paramètres suivants du moteur:

- Performances telles que plage de puissance, plage de régimes et consommation de carburant
- Qualité du carburant
- Altitude de travail
- Calendrier d'entretien
- Choix de l'huile et entretien apporté au circuit de graissage
- Choix du liquide de refroidissement et entretien apporté au circuit de refroidissement
- Milieu d'utilisation
- Pose
- Température du liquide dans le moteur

Se référer aux normes applicables au moteur ou consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour déterminer si le moteur est exploité conformément aux paramètres définis.

Une utilisation intensive peut accélérer l'usure des composants. Les moteurs utilisés dans des conditions de service intensif devront éventuellement être entretenus plus fréquemment afin de bénéficier d'une fiabilité et d'une longévité maximales.

En raison des applications individuelles, il n'est pas possible d'identifier tous les facteurs qui peuvent contribuer à un service intensif. Consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour connaître l'entretien requis par le moteur.

Des facteurs tels que le milieu d'utilisation ainsi que des méthodes d'utilisation et d'entretien inappropriées peuvent contribuer à créer des conditions de service intensif.

## Milieu d'utilisation

**Températures ambiantes** – Probabilité de fonctionnement prolongé du moteur dans des environnements extrêmement froids ou chauds. Si le moteur est démarré et arrêté fréquemment à des températures très froides, les composants de

souape risquent d'être endommagés par des dépôts de carbone. Une température extrêmement élevée de l'air d'admission réduit les performances du moteur.

**Qualité de l'air** – Le moteur peut être exposé à de longues périodes de fonctionnement dans un milieu sale ou poussiéreux, à moins que l'équipement soit régulièrement nettoyé. De la boue, de la poussière et de la saleté peuvent recouvrir les composants. L'entretien peut s'avérer très difficile. Les dépôts peuvent contenir des produits chimiques corrosifs.

**Accumulation** – Les composés, les éléments, les produits chimiques corrosifs et le sel peuvent endommager certains composants.

**Altitude** – Des problèmes peuvent survenir lorsque le moteur est exploité à des altitudes supérieures aux réglages qui sont prévus pour l'application. Il faut procéder aux modifications nécessaires.

## Méthodes d'utilisation incorrectes

- Longues périodes de fonctionnement au ralenti
- Fréquents arrêts à chaud
- Exploitation sous charges excessives
- Exploitation à des régimes excessifs
- Application autre que celle qui est prévue pour le moteur

## Méthodes d'entretien incorrectes

- Intervalles d'entretien trop espacés
- Non-utilisation des carburants, lubrifiants et liquides de refroidissement/antigel recommandés

i05480987

## Calendrier d'entretien

### Si nécessaire

“Batterie - Remplacement” .....	105
“Batterie ou câble de batterie - Débranchement” .	106
“Liquide d'échappement diesel - Remplissage ” ...	113
“Moteur - Nettoyage”.....	114
“Élément du filtre à air du moteur (élément double) - Contrôle/Nettoyage/Remplacement” .....	115
“Élément de filtre à air du moteur (Élément simple) - Contrôle/remplacement” .....	117
“Huile moteur - Prélèvement d'un échantillon” . ...	124
“Circuit de carburant - Amorçage” .....	128

### Tous les jours

“Niveau de liquide de refroidissement - Contrôle” .	112
“Équipement mené - Contrôle” .....	114
“Filtre à air - Contrôle de l'indicateur de colmatage” .	118
“Préfiltre à air du moteur - Contrôle/Nettoyage” ....	119
“Niveau d'huile moteur - Contrôle” .....	123
“Filtre à carburant primaire/séparateur d'eau -Vidange” .....	131
“Vérifications extérieures”.....	140

### Toutes les semaines

“Flexibles et colliers - Contrôle/remplacement” ....	134
--	-----

### Toutes les 50 heures-service ou toutes les semaines

“Réservoir de carburant - Vidange” .....	134
--	-----

### Toutes les 500 heures-service

“Jeu du ventilateur - Contrôle” .....	126
---------------------------------------	-----

### Toutes les 500 heures-service ou tous les ans

“Niveau d'électrolyte de batterie - Contrôle” .	105
“Amortisseur de vibrations du vilebrequin -Contrôle” .	112

“Élément du filtre à air du moteur (élément double) - Contrôle/Nettoyage/Remplacement” .....	115
--	-----

“Élément de filtre à air du moteur (Élément simple) - Contrôle/remplacement” .....	117
--	-----

“Huile moteur et filtre - Vidange/remplacement”... ..	124
---	-----

“Filtre à carburant (en ligne) - Remplacement” .....	128
--	-----

“Élément de filtre à carburant primaire (séparateur d'eau) - Remplacement” .....	129
--	-----

“Filtre à carburant secondaire - Remplacement” ..	132
---	-----

“Radiateur - Nettoyage” .....	137
-------------------------------	-----

### Toutes les 1000 heures-service

“Tendeur de courroie - Contrôle” .....	106
--	-----

“Courroies - Contrôle” .....	107
------------------------------	-----

“Pompe à eau - Contrôle” .....	141
--------------------------------	-----

### Toutes les 1500 heures-service

“Élément de reniflard du carter moteur -Remplacement” .....	119
---	-----

### Toutes les 2000 heures-service

“Faisceau de refroidisseur d'admission - Contrôle”	104
--	-----

“Ancrages du moteur - Contrôle” .....	123
---------------------------------------	-----

“Démarreur - Contrôle” .....	137
------------------------------	-----

“Turbocompresseur - Contrôle” .....	137
-------------------------------------	-----

### Toutes les 3000 heures-service

“Alternateur - Contrôle” .....	104
--------------------------------	-----

“Courroies d'alternateur et de ventilateur -Remplacement” .....	104
---	-----

### Toutes les 3000 heures-service ou tous les 2 ans

“Liquide de refroidissement (DEAC) - Vidange” ...	107
---	-----

### Toutes les 4000 heures-service

“Faisceau de refroidisseur d'admission - Nettoyage/essai” .....	104
---	-----

### Toutes les 5000 heures-service

“Filtre de liquide d'échappement diesel - Nettoyage/Remplacement ” .....	114
--	-----

“Injecteur (liquide d'échappement diesel) -Remplacement” .....	136
--	-----

## Toutes les 6000 heures-service ou tous les 3 ans

"Prolongateur pour liquide de refroidissement (longue durée) - Ajout" ..... 111

## Toutes les 12 000 heures-service ou tous les 6 ans

"Liquide de refroidissement (longue durée) - Changement" ..... 109

i01846304

## Faisceau de refroidisseur d'admission - Nettoyage/essai (Refroidisseur d'admission air-air)

Le refroidisseur d'admission air-air est monté par le constructeur d'origine dans de nombreuses applications. Pour des renseignements sur le refroidisseur d'admission, se référer aux spécifications du constructeur d'origine.

i02398865

## Faisceau de refroidisseur d'admission - Contrôle

**Nota:** Régler la fréquence des nettoyages en fonction de l'environnement de travail.

Rechercher les éléments suivants au niveau du refroidisseur d'admission: ailettes endommagées, corrosion, saleté, graisse, insectes, feuilles, huile et autres débris. Au besoin, nettoyer le refroidisseur d'admission.

Pour les refroidisseurs d'admission air-air, suivre les mêmes méthodes que celles utilisées pour nettoyer les radiateurs.



L'emploi d'air comprimé n'est pas sans danger.

Il y a risque de blessures si l'on ne prend pas les précautions appropriées. Lors de l'emploi d'air comprimé, porter un masque serre-tête et des vêtements de protection.

Pour les nettoyages, la pression maximum de l'air ne doit pas dépasser 205 kPa (30 psi).

Après le nettoyage, faire démarrer le moteur et accélérer jusqu'au régime maxi à vide. Cela contribuera à retirer les débris et à faire sécher le faisceau. Couper le moteur. Contrôler la propreté du faisceau en plaçant une lampe derrière ce dernier. Répéter le nettoyage au besoin.

Vérifier l'état des ailettes. On peut ouvrir les ailettes pliées à l'aide d'un "peigne".

**Nota:** Si l'on remplace ou répare des pièces du circuit du refroidisseur d'admission, il est fortement recommandé d'effectuer un essai de fuite.

Contrôler l'état des éléments suivants: soudures, supports de montage, canalisations d'air, connexions, colliers and joints. Au besoin, effectuer des réparations.

i02398886

## Alternateur - Contrôle

Perkins recommande un contrôle périodique de l'alternateur. Rechercher les connexions desserrées et s'assurer que la charge de la batterie est correcte. Contrôler l'ampèremètre (selon équipement) pendant le fonctionnement du moteur pour vérifier le bon rendement de la batterie et/ou le bon rendement du circuit électrique. Procéder aux réparations nécessaires.

Contrôler le bon fonctionnement de l'alternateur et du chargeur de batterie. Si les batteries sont correctement chargées, l'ampèremètre doit marquer près de zéro. Toutes les batteries doivent être conservées chargées. Les batteries doivent être conservées au chaud, parce que la température a une incidence sur la puissance de démarrage. Si la batterie est trop froide, elle ne permettra pas de lancer le moteur. Lorsque le moteur n'est pas utilisé pendant de longues périodes ou qu'il n'est utilisé que pour de brefs laps de temps, les batteries pourraient ne pas se charger complètement. Une batterie faiblement chargée gèlera plus facilement qu'une batterie complètement chargée.

i02766092

## Courroies d'alternateur et de ventilateur - Remplacement

Se référer au cahier Démontage et montage, "Alternator Belt - Remove and Install".



i05474866

## Batterie - Remplacement

### DANGER

Les batteries dégagent des gaz combustibles qui peuvent exploser. Une étincelle peut enflammer les gaz combustibles. Ceci peut causer des blessures personnelles graves ou la mort.

Assurer une aération appropriée pour les batteries qui se trouvent dans un endroit fermé. Suivre les méthodes appropriées pour aider à empêcher que des arcs électriques et/ou des étincelles n'atteignent les batteries. Ne pas fumer lors de l'entretien des batteries.

### DANGER

Les câbles de batterie ou les batteries ne doivent pas être retirés avec le couvercle de batterie en place. Le couvercle de batterie doit être retiré avant toute tentative d'entretien.

La dépose des câbles de batterie ou des batteries avec le couvercle en place peut provoquer une explosion de la batterie entraînant des blessures.

1. Basculer le contacteur du moteur en position ARRÊT. Couper toutes les charges électriques.

**Nota:** Une fois le moteur arrêté, attendre deux minutes avant de débrancher l'alimentation afin de laisser les conduites de liquide d'échappement diesel se purger.

2. Mettre tous les chargeurs de batteries hors service. Débrancher tous les chargeurs de batteries.
3. S'assurer que le coupe-batterie est en position ARRÊT.
4. Débrancher le câble NÉGATIF “-” de la borne NÉGATIVE “-” de la batterie.
5. Débrancher le câble POSITIF “+” de la borne POSITIVE “+” de la batterie.

**Nota:** Toujours recycler les batteries. Ne jamais mettre une batterie usagée au rebut. Remettre les batteries usagées à un centre de recyclage approprié.

6. Retirer la batterie usagée.
7. Monter la batterie neuve.

**Nota:** Avant de brancher les câbles, s'assurer que le coupe-batterie est en position ARRÊT.

8. Brancher le câble POSITIF “+” à la borne POSITIVE “+” de la batterie.
9. Brancher le câble NÉGATIF “-” à la borne NÉGATIVE “-” de la batterie.
10. Tourner le coupe-batterie sur la position MARCHE.

i02766095

## Niveau d'électrolyte de batterie - Contrôle

Lorsque le moteur reste inutilisé pendant de longues périodes ou s'il n'est utilisé que sur de courtes périodes, les batteries risquent de ne pas se recharger complètement. Veiller à ce que les batteries soient correctement chargées afin de les protéger contre le gel. Si les batteries sont correctement chargées, l'ampèremètre doit marquer très près du zéro lorsque le moteur est en marche.

### DANGER

Toutes les batteries acide-plomb contiennent de l'acide sulfurique qui peut brûler la peau et les vêtements. Toujours porter un masque serre-tête et des vêtements de protection lorsqu'on travaille sur des batteries ou à proximité.

1. Retirer les bouchons de remplissage. Maintenir le niveau d'électrolyte sur le repère “plein” (FULL) de la batterie.

S'il faut ajouter de l'eau, utiliser de l'eau distillée. À défaut d'eau distillée, utiliser de l'eau propre faiblement minéralisée. Ne pas utiliser d'eau adoucie artificiellement.

2. Vérifier l'électrolyte à l'aide d'un contrôleur de batterie approprié.
3. Monter les bouchons.
4. Les batteries doivent rester propres.

Nettoyer le boîtier de batterie avec l'une des solutions de nettoyage suivantes:

- Un mélange de 0,1 kg (0,2 lb) de bicarbonate de soude et d'1 l (1 US qt) d'eau propre.
- Utiliser un mélange d'hydroxyde d'ammonium.

Rincer soigneusement le boîtier de batterie à l'eau propre.

i05474892

i05304184

## Batterie ou câble de batterie - Débranchement

### DANGER

Les câbles de batterie ou les batteries ne doivent pas être retirés avec le couvercle de batterie en place. Le couvercle de batterie doit être retiré avant toute tentative d'entretien.

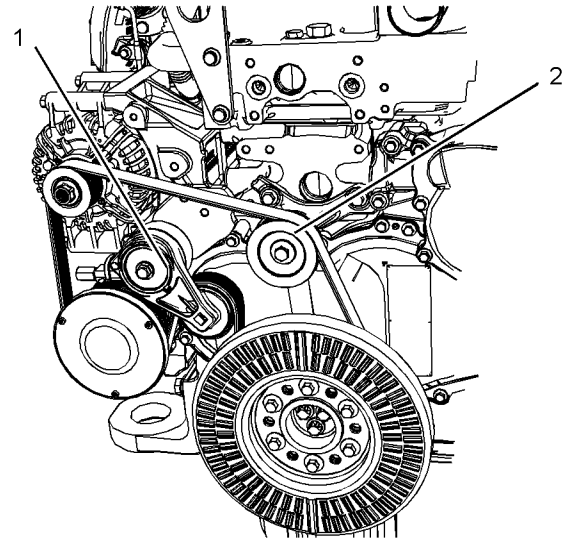
La dépose des câbles de batterie ou des batteries avec le couvercle en place peut provoquer une explosion de la batterie entraînant des blessures.

1. Tourner le contacteur de démarrage sur ARRÊT. Tourner le contacteur d'allumage (selon équipement) sur la position ARRÊT, retirer la clé de contact et couper toutes les charges électriques.

**Nota:** Une fois le moteur arrêté, attendre deux minutes avant de débrancher l'alimentation afin de laisser les conduites de liquide d'échappement diesel se purger.

2. Débrancher la borne de batterie négative. Veiller à ce que le câble ne puisse pas toucher la borne. Lorsque quatre batteries de 12 V sont impliquées, il faut débrancher deux connexions négatives.
3. Retirer la connexion positive.
4. Nettoyer toutes les bornes et connexions de batterie débranchées.
5. Utiliser du papier de verre à grain fin pour nettoyer les bornes et colliers de câble. Nettoyer ces éléments jusqu'à ce que leur surface brille. NE PAS éliminer le matériau en quantité excessive. Une élimination excessive du matériau peut entraîner un mauvais ajustage des colliers. Enduire les colliers et les bornes avec un lubrifiant silicone approprié ou de vaseline.
6. Envelopper les connexions de câble avec du ruban pour éviter tout démarrage accidentel.
7. Effectuer les réparations nécessaires sur le circuit.
8. Pour brancher la batterie, brancher la connexion positive avant la connexion négative.

## Tendeur de courroie - Contrôle

Illustration  
60

g03074016

### Exemple type

Retirer la courroie. Se référer au document Démontage et montage, "Courroie d'alternateur - Dépose et pose".

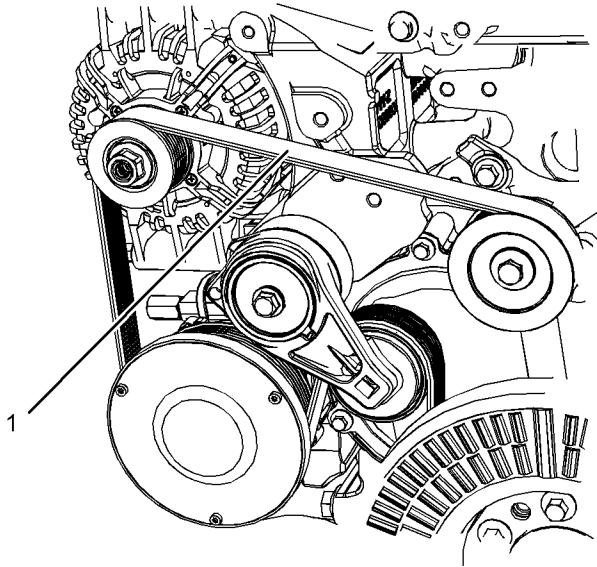
Vérifier que le tendeur de courroie est bien en place. Effectuer un contrôle visuel du tendeur de courroie (1) pour déceler tout endommagement. S'assurer que la poulie du tendeur tourne librement et que le roulement n'est pas desserré. Certains moteurs comportent une poulie intermédiaire (2). S'assurer que la poulie intermédiaire est bien fixée. Vérifier visuellement l'absence de tout dommage sur la poulie intermédiaire. S'assurer que la poulie intermédiaire tourne librement et que le roulement n'est pas desserré. Au besoin, remplacer les composants endommagés.

Poser la courroie. Se référer au document Démontage et montage, "Courroie d'alternateur - Dépose et pose".

i05304196

i05480961

## Courroies - Contrôle

Illustration  
61

g03073936

### Exemple type

Pour des performances optimales du moteur, vérifier que la courroie (1) n'est ni usée ni fissurée. Remplacer la courroie si elle est usée ou endommagée.

- Vérifier que la courroie ne comporte pas de fissures, de fentes, de glaçage ni de graisse, qu'elle est bien en place et qu'elle ne présente aucun signe de contamination par des liquides.

La courroie doit être remplacée dans les cas suivants.

- Plusieurs nervures de la courroie sont fissurées.
- Plusieurs sections de la courroie sont déboîtées dans une nervure d'une longueur maximum de 50,8 mm (2 in).

Pour remplacer la courroie, se référer au document Démontage et montage, "Courroie d'alternateur - Dépose et pose". Au besoin, remplacer le tendeur de courroie. Se référer au document Démontage et montage, "Courroie d'alternateur - Dépose et pose" pour connaître la procédure à suivre.

## Liquide de refroidissement (DEAC) - Vidange

- DEAC \_\_\_\_\_ Antigel/liquide de refroidissement pour moteur diesel

Nettoyer et rincer le circuit de refroidissement avant l'intervalle d'entretien recommandé dans les cas suivants:

- Surchauffe fréquente du moteur.
- Présence d'écume.
- Présence d'huile dans le circuit de refroidissement et contamination du liquide de refroidissement.
- Présence de carburant dans le circuit de refroidissement et contamination du liquide de refroidissement.

### REMARQUE

En cas d'entretien ou de réparation sur le circuit de refroidissement du moteur, la machine doit être sur un terrain plat. Un terrain plat permet de vérifier avec précision le niveau de liquide de refroidissement, mais aussi de ne pas introduire de poche d'air dans le circuit de refroidissement.

**Nota:** Une fois que le circuit de refroidissement est vidangé, contrôler la pompe à eau et le thermostat. En profiter pour remplacer la pompe à eau, le thermostat et les flexibles, au besoin.

## Vidange

**⚠ DANGER**

**Circuit sous pression: Le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de dévisser le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement, couper le moteur et attendre que les pièces du circuit de refroidissement aient refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression.**

1. Couper le moteur et le laisser refroidir. Desserrer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression. Retirer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.

Recommandations d'entretien  
Liquide de refroidissement (DEAC) - Vidange

**Nota:** Pour tout renseignement concernant la prévention des débordements de liquide, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Sécurité - Généralités".

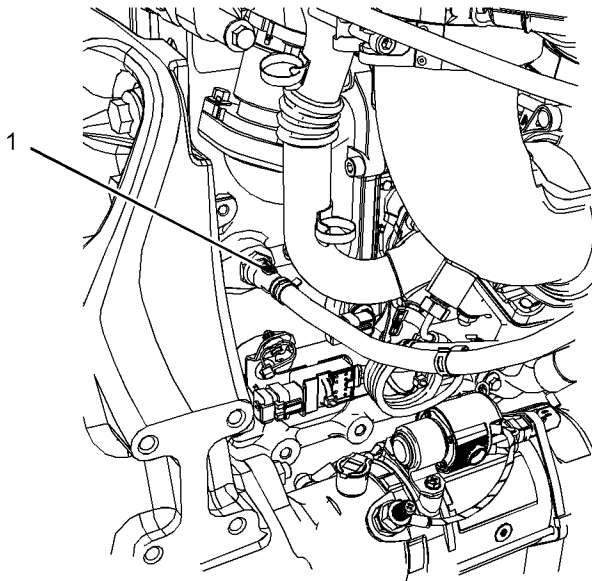


Illustration  
62

g03461657

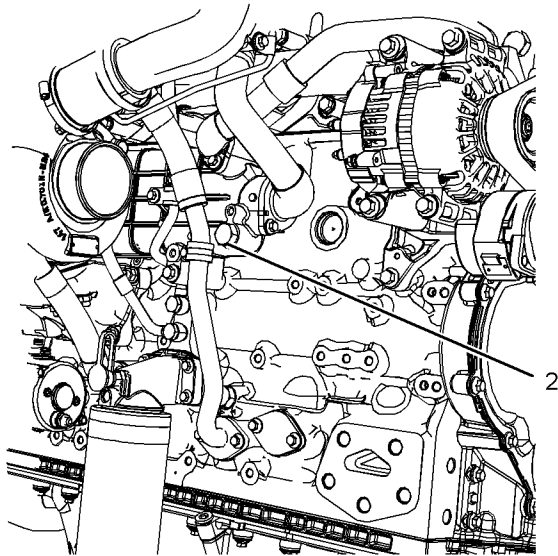


Illustration  
63

g02350785

2. Déposer le flexible de raccordement (1) situé sur le moteur. Retirer le bouchon de vidange (2). Ouvrir le robinet de vidange ou retirer le bouchon de vidange du radiateur.

Recueillir le liquide de refroidissement dans un récipient adéquat.

3. Mettre correctement au rebut le produit vidangé. Respecter les réglementations locales concernant la mise au rebut du produit.

### Bouchon de vidange de substitution

Le liquide de refroidissement du vérin peut être vidangé via le bouchon situé sous le refroidisseur d'huile. Se référer à l'illustration 64. Si le bouchon de vidange de substitution (3) est déposé, le joint torique doit être remplacé. Serrer le bouchon de vidange au couple de 35 Nm (25 lb ft).

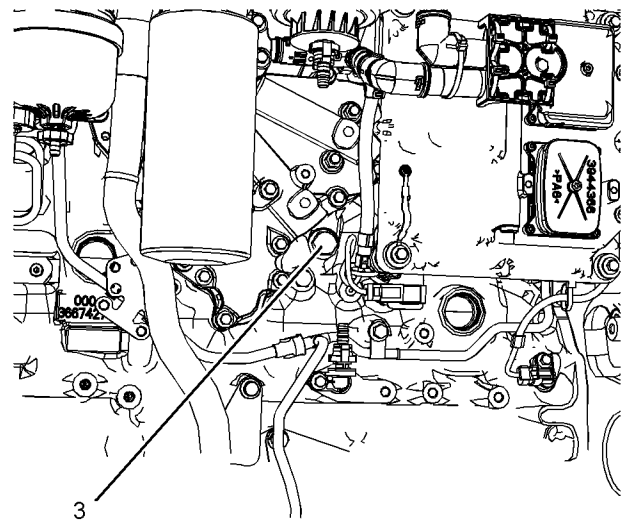


Illustration  
64

g03081697

### Rinçage

1. Rincer le circuit de refroidissement avec de l'eau propre et un produit de nettoyage approprié pour éliminer les débris. Se référer au concessionnaire Perkins ou au distributeur Perkins pour connaître les produits de nettoyage appropriés.
2. Monter le flexible de raccordement. Nettoyer les bouchons de vidange. Monter les bouchons de vidange. Bien serrer le bouchon de vidange.

#### REMARQUE

Ne pas remplir le circuit de refroidissement à raison de plus de 5 l (1,3 US gal) par minute pour éviter les poches d'air.

La présence de poches d'air dans le circuit de refroidissement risque d'endommager le moteur.

3. Remplir le circuit de refroidissement avec de l'eau propre et monter le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.
4. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti pendant au moins 30 minutes. La température du liquide de refroidissement doit être au moins de 82 °C (180 °F).

---

#### REMARQUE

Un rinçage incorrect ou incomplet du circuit de refroidissement peut être à l'origine de dégâts aux pièces en cuivre ou autres pièces en métal.

Pour éviter d'endommager le circuit de refroidissement, s'assurer de rincer complètement le circuit de refroidissement à l'eau claire. Continuer de rincer le circuit jusqu'à ce qu'il n'y ait plus aucune trace du produit de nettoyage.

5. Couper le moteur et le laisser refroidir. Desserrer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression. Retirer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Déposer le flexible de raccordement ou les bouchons de vidange du circuit de refroidissement. Laisser l'eau s'écouler. Rincer le circuit de refroidissement à l'eau propre. Monter le flexible de raccordement.
6. Les joints toriques des bouchons de vidange du bloc-moteur doivent être remplacés. Nettoyer les bouchons de vidange et monter un joint torique neuf. Monter les bouchons de vidange et les serrer au couple de 35 Nm (25 lb ft).

## Remplissage

---

#### REMARQUE

Ne pas remplir le circuit de refroidissement à raison de plus de 5 l (1,3 US gal) par minute pour éviter les poches d'air.

La présence de poches d'air dans le circuit de refroidissement risque d'endommager le moteur.

1. Remplir le circuit de liquide de refroidissement/ d'antigel. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Contenances et recommandations" pour plus d'informations sur les caractéristiques du circuit de refroidissement. Ne pas monter le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.

2. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti. Augmenter le régime moteur jusqu'au régime maxi à vide. Mettre le moteur en marche pour ouvrir le thermostat du moteur. Cette procédure permet de purger l'air susceptible de se trouver dans le système. Réduire le régime moteur jusqu'au régime de ralenti. Couper le moteur.
3. Maintenir le niveau de liquide de refroidissement au niveau maximum adapté à son application.
4. Nettoyer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Examiner le joint statique du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Si le joint statique du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement est endommagé, mettre l'ancien bouchon au rebut et en monter un neuf. Si le joint statique du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement n'est pas endommagé, procéder à un contrôle de pression. Si le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement ne maintient pas la pression correcte, le remplacer par un bouchon neuf.
5. Faire démarrer le moteur. Vérifier que le circuit de refroidissement ne présente pas de fuites et que la température de fonctionnement est correcte.

i05480983

## Liquide de refroidissement (longue durée) - Changement

---

#### REMARQUE

Pour atteindre 12 000 heures de fonctionnement, l'ELC (liquide de refroidissement longue durée) Perkins doit être utilisé avec un prolongateur. Pour toute information complémentaire sur le prolongateur adéquat, contacter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins.

Nettoyer et rincer le circuit de refroidissement avant l'intervalle d'entretien recommandé dans les cas suivants:

- Surchauffe fréquente du moteur.
- Présence d'écume.
- Présence d'huile dans le circuit de refroidissement et contamination du liquide de refroidissement.
- Présence de carburant dans le circuit de refroidissement et contamination du liquide de refroidissement.

**Nota:** Pour le nettoyage du circuit de refroidissement, seule de l'eau propre est requise lorsque le liquide de refroidissement longue durée est vidangé et renouvelé.

**Nota:** Une fois que le circuit de refroidissement est vidangé, contrôler la pompe à eau et le thermostat. Remplacer la pompe à eau, le thermostat et les flexibles, si nécessaire.

#### REMARQUE

L'entretien ou la réparation du circuit de refroidissement du moteur doit se faire sur un sol horizontal, de même que la vérification du niveau de liquide de refroidissement. Cela évite toute introduction de poches d'air dans le circuit de refroidissement.

## Vidange



**Circuit sous pression:** Le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de dévisser le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement, couper le moteur et attendre que les pièces du circuit de refroidissement aient refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression.

1. Couper le moteur et le laisser refroidir. Desserrer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression. Retirer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.

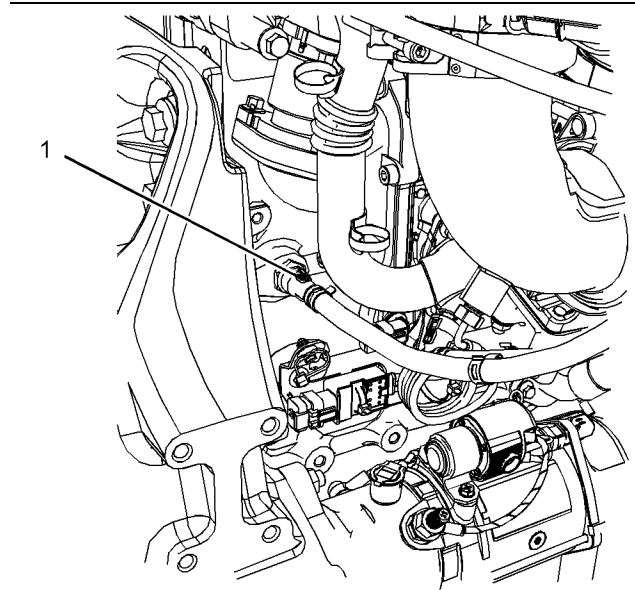


Illustration  
65

g03461657

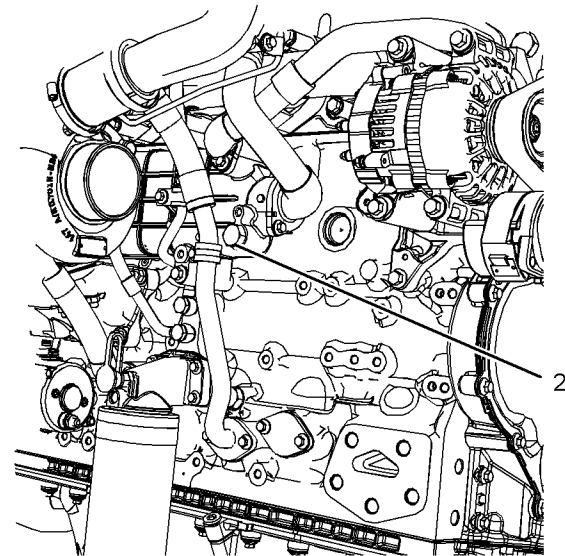


Illustration  
66

g02350785

2. Déposer le flexible de raccordement (1) situé sur le moteur. Retirer le bouchon de vidange (2). Ouvrir le robinet de vidange ou retirer le bouchon de vidange du radiateur.

Laisser le liquide de refroidissement s'écouler.

Pour toute information complémentaire sur la mise au rebut et le recyclage du liquide de refroidissement usagé, consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins.

## Rinçage

1. Rincer le circuit de refroidissement à l'eau propre pour évacuer tous les débris.
2. Monter le flexible de raccordement. Nettoyer puis monter les bouchons de vidange. Bien serrer les bouchons de vidange.

---

### REMARQUE

Ne pas remplir le circuit de refroidissement à raison de plus de 5 l (1,3 US gal) par minute pour éviter les poches d'air.

La présence de poches d'air dans le circuit de refroidissement risque d'endommager le moteur.

---

3. Remplir le circuit de refroidissement avec de l'eau propre. Monter le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.
4. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti jusqu'à ce que la température se situe entre 49 et 66 °C (120 et 150 °F).
5. Couper le moteur et le laisser refroidir. Desserrer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression. Retirer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Déposer le flexible de raccordement et les bouchons de vidange du circuit de refroidissement. Laisser l'eau s'écouler. Rincer le circuit de refroidissement à l'eau propre. Monter le flexible de raccordement.
6. Les joints toriques des bouchons de vidange du bloc-moteur doivent être remplacés. Nettoyer les bouchons de vidange et monter un joint torique neuf. Monter les bouchons de vidange et les serrer au couple de 35 Nm (25 lb ft).

## Remplissage

---

### REMARQUE

Ne pas remplir le circuit de refroidissement à raison de plus de 5 l (1,3 US gal) par minute pour éviter les poches d'air.

La présence de poches d'air dans le circuit de refroidissement risque d'endommager le moteur.

---

1. Remplir le circuit de refroidissement de liquide de refroidissement longue durée (ELC). Pour toute information complémentaire sur les spécifications du circuit de refroidissement, se référer à Guide d'utilisation et d'entretien, "Contenances" (chapitre entretien). Ne pas monter le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.
2. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti. Augmenter le régime moteur jusqu'au régime maxi à vide. Mettre le moteur en marche pour ouvrir le thermostat du moteur. L'ouverture du thermostat permet de purger l'air présent dans le système. Réduire le régime moteur jusqu'au régime de ralenti. Couper le moteur.
3. Maintenir le niveau de liquide de refroidissement au niveau maximum adapté à son application.
4. Nettoyer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Examiner le joint statique du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Si le joint statique du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement est endommagé, mettre l'ancien bouchon au rebut et en monter un neuf. Si le joint statique situé sur le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement est en bon état, effectuer un essai de pression du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. La pression correcte du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement est indiquée sur le bouchon. Si le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement ne maintient pas la pression correcte, le remplacer par un bouchon neuf.
5. Faire démarrer le moteur. Rechercher la présence d'éventuelles fuites dans le circuit de refroidissement et vérifier sa bonne température de fonctionnement.

i05405205

## Prolongateur pour liquide de refroidissement (longue durée) - Ajout

Pour que le liquide longue durée Perkins puisse atteindre 12 000 heures, il faut ajouter un prolongateur à 6000 heures. Pour connaître le prolongateur approprié, consulter les concessionnaire ou le distributeur Perkins.

i05474872

## Niveau de liquide de refroidissement - Contrôle

### DANGER

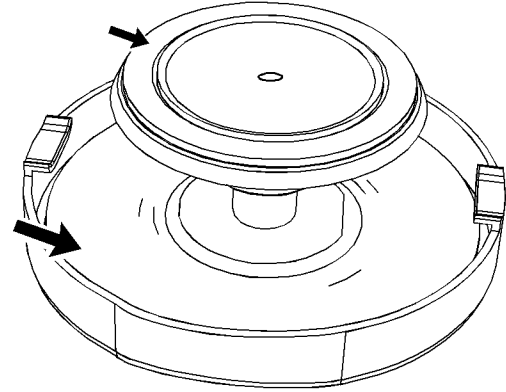
**Circuit sous pression: Le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de dévisser le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement, couper le moteur et attendre que les pièces du circuit de refroidissement aient refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression.**

Contrôler le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur est arrêté et froid.

#### REMARQUE

En cas d'entretien ou de réparation sur le circuit de refroidissement du moteur, la machine doit être sur un terrain plat. Cette procédure permet de vérifier avec précision le niveau de liquide de refroidissement, mais aussi de ne pas introduire de poche d'air dans le circuit de refroidissement.

1. Déposer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour relâcher la pression.
2. Maintenir le niveau de liquide de refroidissement au niveau maximum adapté à son application. Si le moteur est équipé d'un regard, le liquide de refroidissement doit se trouver au niveau approprié dans le regard.

Illustration  
67

g02590196

#### Joint statiques types de bouchon de remplissage

3. Nettoyer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement et contrôler l'état des joints du bouchon de remplissage. Remplacer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement si les joints statiques du bouchon de remplissage sont endommagés. Remonter le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.
4. Rechercher la présence d'éventuelles fuites dans le circuit de refroidissement.

**Nota:** Le réservoir de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid) nécessite un débit du liquide de refroidissement autour du réservoir. La soupape de dérivation de liquide de refroidissement (CDV, Coolant Diverter Valve) met sous ou hors tension le débit. Si le circuit de refroidissement a été rempli avec la CDV en position fermée, le niveau de liquide de refroidissement chute en raison de l'ouverture de la CDV.

i04190754

## Amortisseur de vibrations du vilebrequin - Contrôle

### Amortisseur hydraulique

L'amortisseur hydraulique comporte une masselotte logée dans un carter rempli de liquide. La masselotte se déplace dans le carter pour limiter les vibrations par contraintes de torsion.



Vérifier visuellement l'amortisseur de vilebrequin. S'assurer que les faisceaux de refroidissement (1) de l'amortisseur de vilebrequin sont propres et exempts de débris.

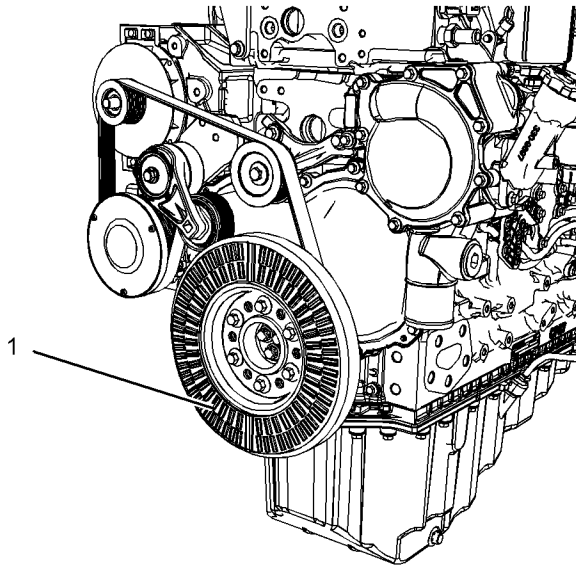


Illustration 68 g01950241

Exemple type

Examiner l'amortisseur et le remplacer dans les cas suivants:

- L'amortisseur est entaillé, fissuré ou fuit.

Pour plus d'informations sur le remplacement de l'amortisseur de vibrations du vilebrequin, se référer au document Démontage et montage, "Vibration Damper and Pulley - Remove and Install".

i05474854

## Liquide d'échappement diesel - Remplissage

Se référer aux informations fournies par le constructeur d'origine de l'équipement pour connaître la capacité du réservoir de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid).

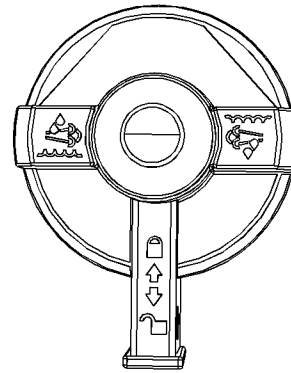


Illustration 69 g03379943

Bouchon de remplissage de DEF verrouillable

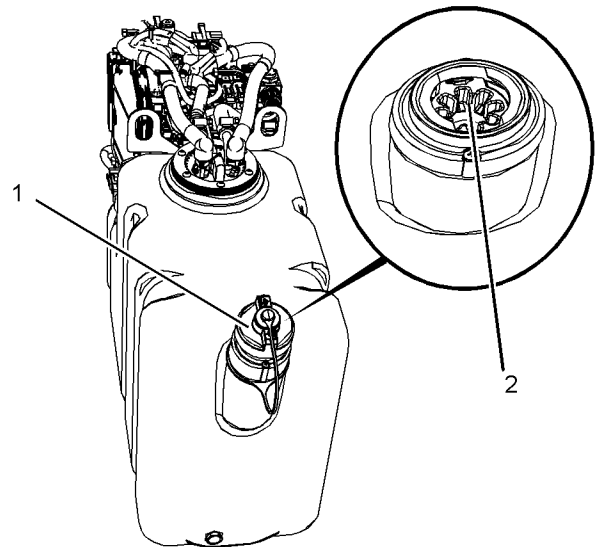


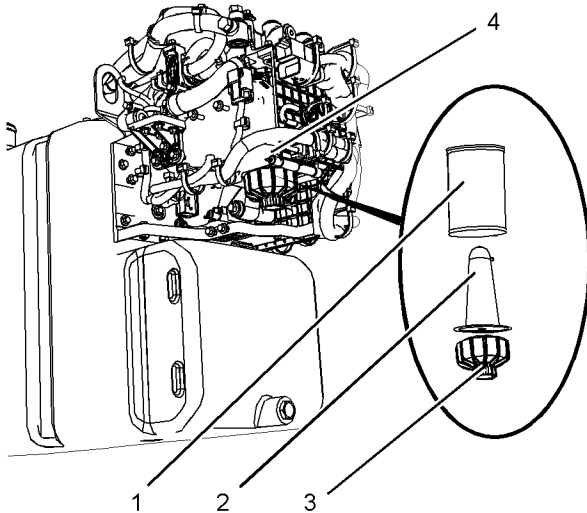
Illustration 70 g03417998

Exemple type

1. S'assurer que le bouchon de DEF (1) et son pourtour soient propres et exempts de saletés.
2. Déposer le bouchon de DEF du réservoir.
3. Remplir le réservoir avec la quantité de DEF requise. Veiller à ne pas introduire de saletés dans le réservoir en cours de remplissage. Ne pas remplir excessivement le réservoir. Le DEF peut nécessiter un espace en cas de dilatation.
4. L'ouverture du réservoir de DEF (2) a un diamètre spécial. Veiller à utiliser la buse correcte lors du remplissage du réservoir de DEF.
5. Remonter le bouchon de DEF.

i05474859

## Filtre de liquide d'échappement diesel - Nettoyage/Remplacement

Illustration  
71

g03097598

1. S'assurer que le pourtour du filtre de liquide d'échappement diesel (DEF) est propre et exempt de saletés. Utiliser une douille bi-hexagonale de 27 mm pour déposer le bouchon de filtre (3).
2. Déposer le compensateur de dilatation (2). Utiliser l'outil fourni avec l'élément de filtre neuf pour déposer le compensateur de dilatation. Déposer l'élément de filtre (1) du corps principal (4).
3. Monter un élément de filtre neuf (1) dans le corps principal (4). Monter le compensateur de dilatation (2) dans l'élément de filtre (1). Monter le bouchon de filtre (3) puis serrer le bouchon au couple de 20 Nm (15 lb ft).

i02227077

## Équipement mené - Contrôle

Se référer aux spécifications du constructeur d'origine pour obtenir davantage de renseignements sur les recommandations d'entretien suivantes de l'équipement mené:

- Contrôle
- Réglage
- Graissage
- Autres recommandations d'entretien

Effectuer tout entretien sur l'équipement mené recommandé par le constructeur d'origine.

i04190778

## Moteur - Nettoyage

### **⚠ DANGER**

Une source haute tension peut provoquer des blessures, voire la mort.

L'humidité peut créer des chemins conducteurs d'électricité.

S'assurer que le circuit électrique est coupé (OFF). Verrouiller les commandes de démarrage et s'assurer que les étiquettes "NE PAS UTILISER" (DO NOT OPERATE) sont bien attachées.

### REMARQUE

Les accumulations de graisse et d'huile sur un moteur constituent un risque d'incendie. Veiller à la propreté du moteur. Enlever les débris et nettoyer les éclaboussures de liquide chaque fois qu'une quantité importante s'accumule sur le moteur.

Un nettoyage périodique du moteur est recommandé. Un nettoyage à la vapeur du moteur permet d'éliminer les accumulations d'huile et de graisse. Un moteur propre offre les avantages suivants:

- Détection facile des fuites de liquide
- Transfert de chaleur optimal
- Facilité d'entretien

**Nota:** Prendre les précautions qui s'imposent pour éviter que les composants électriques soient endommagés par un excès d'eau lors du nettoyage du moteur. Les nettoyeurs haute pression ou les nettoyeurs à vapeur ne doivent pas être dirigés sur les connecteurs électriques ni sur les branchements de câbles à l'arrière des connecteurs. Éviter les composants électriques comme l'alternateur, le démarreur et l'ECM. Protéger la pompe d'injection contre les liquides lors du nettoyage du moteur.

## Post-traitement

Lors du processus de nettoyage du moteur, s'assurer que ni l'eau ni les liquides de nettoyage ne peuvent pénétrer dans le système de post-traitement. Cela pourrait en effet endommager le système de post-traitement.

i05480952

## Élément du filtre à air du moteur (élément double) - Contrôle/Nettoyage/Remplacement

### REMARQUE

Ne jamais faire tourner le moteur sans élément de filtre à air ou avec un élément de filtre à air endommagé. Ne pas utiliser d'élément de filtre à air dont les plis, les garnitures ou les joints sont endommagés. La pénétration de saletés dans le moteur provoque une usure prématurée des pièces du moteur et les endommage. L'élément de filtre à air prévient la pénétration de saletés dans le moteur.

### REMARQUE

Ne jamais procéder à l'entretien du filtre à air pendant que le moteur tourne sous peine de laisser pénétrer des saletés dans le moteur.

## Entretien des éléments de filtre à air

**Nota:** Le circuit de filtre à air n'est pas nécessairement fourni par Perkins. La procédure présentée ci-dessous concerne un circuit de filtre à air type. Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour connaître la procédure correcte.

Si l'élément de filtre à air s'obstrue, l'air peut déchirer le matériau filtrant. La pénétration d'air non filtré accélère considérablement l'usure interne du moteur. Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour savoir quels éléments de filtre à air conviennent à l'application.

- Rechercher tous les jours les éventuelles accumulations de saletés et débris dans le préfiltre (selon équipement) et dans le bac à poussière. Le cas échéant, enlever toute accumulation de saletés et de débris.
- Une utilisation dans un environnement sale peut nécessiter un entretien plus fréquent de l'élément de filtre à air.
- L'élément de filtre à air doit être remplacé au moins une fois par an. Cet élément doit être remplacé quel que soit le nombre de nettoyages effectués.

Remplacer les éléments de filtre à air sales par des éléments propres. Avant le montage, examiner soigneusement les éléments de filtre à air pour s'assurer que le matériau filtrant n'est ni déchiré ni perforé. S'assurer que le joint statique ou le joint de l'élément de filtre à air n'est pas endommagé. Prévoir des éléments de filtre à air de rechange adaptés.

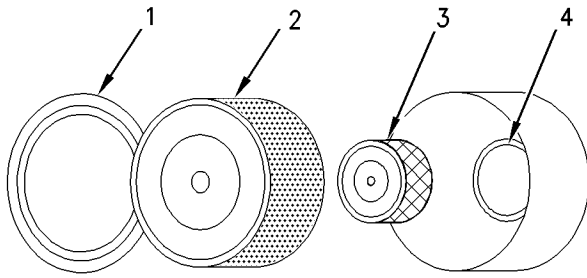
## Filtres à air à deux éléments

Le filtre à air à deux éléments contient un élément primaire de filtre à air et un élément secondaire de filtre à air.

L'élément primaire de filtre à air peut être utilisé au maximum six fois si les nettoyages et les contrôles sont correctement effectués. L'élément primaire de filtre à air doit être remplacé au moins une fois par an. Cet élément doit être remplacé quel que soit le nombre de nettoyages effectués.

L'élément secondaire de filtre à air ne peut être ni entretenu, ni nettoyé. Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour connaître les consignes de remplacement de l'élément secondaire.

Si le moteur est utilisé dans un milieu où des poussières ou des saletés sont présentes, il faudra éventuellement remplacer plus fréquemment les éléments de filtre à air.



Illustration

g00736431

72

- (1) Couvercle  
 (2) Élément primaire de filtre à air  
 (3) Élément secondaire de filtre à air  
 (4) Admission d'air

1. Déposer le couvercle. Déposer l'élément primaire de filtre à air.
  2. L'élément secondaire de filtre à air doit être déposé et mis au rebut tous les trois nettoyages de l'élément primaire de filtre à air.
- Nota:** Se référer à la rubrique "Nettoyage des éléments primaires de filtre à air".
3. Couvrir l'admission d'air avec du ruban adhésif pour empêcher la saleté de pénétrer.
  4. Nettoyer l'intérieur du couvercle et du corps de filtre à air avec un chiffon propre et sec.
  5. Retirer le ruban adhésif de l'admission d'air. Monter l'élément secondaire de filtre à air. Monter un élément primaire de filtre à air neuf ou nettoyé.
  6. Monter le couvercle du filtre à air.
  7. Réarmer l'indicateur d'obstruction du filtre à air.

## Nettoyage des éléments primaires de filtre à air

Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour déterminer le nombre de nettoyages admis de l'élément primaire de filtre. Lors du nettoyage de l'élément primaire de filtre à air, rechercher des trous ou des déchirures dans le matériau filtrant. L'élément primaire de filtre à air doit être remplacé au moins une fois par an. Cet élément doit être remplacé quel que soit le nombre de nettoyages effectués.

### REMARQUE

Ne pas frapper ni heurter l'élément de filtre à air.

Ne pas laver l'élément primaire de filtre à air.

Utiliser de l'air comprimé à faible pression (207 kPa; 30 psi maximum) ou un aspirateur pour nettoyer l'élément primaire de filtre à air.

Faire extrêmement attention pour éviter d'endommager les éléments de filtre à air.

Ne pas utiliser d'éléments de filtre à air dont les plis, les garnitures ou les joints sont endommagés.

Se référer à la documentation du constructeur d'origine pour déterminer le nombre de nettoyages admis de l'élément primaire de filtre à air. Ne pas nettoyer l'élément primaire de filtre à air plus de trois fois. L'élément primaire de filtre à air doit être remplacé au moins une fois par an.

Le nettoyage de l'élément de filtre à air ne permettra pas d'en prolonger la durée de service.

Contrôler visuellement l'élément primaire de filtre à air avant de le nettoyer. Contrôler l'état des plis, des joints, des garnitures et du couvercle extérieur des éléments de filtre à air. Mettre au rebut tout élément de filtre à air endommagé.

Deux méthodes peuvent être utilisées pour nettoyer l'élément primaire de filtre à air:

- Air comprimé
- Nettoyage à l'aspirateur

### Air comprimé

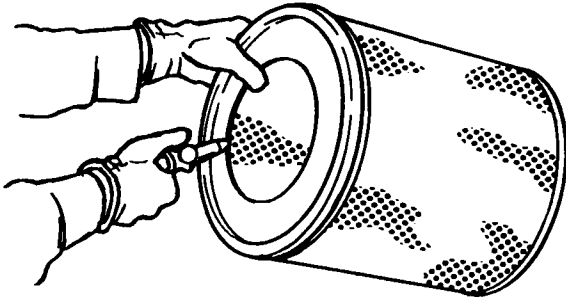


**L'air comprimé peut provoquer des blessures.**

**Le non-respect des procédures appropriées peut provoquer des blessures. Pendant l'utilisation d'air comprimé, porter un masque et des vêtements de protection.**

**La pression d'air maximum au niveau de la buse doit être inférieure à 205 kPa (30 psi) pour le nettoyage.**

Il est possible d'utiliser de l'air comprimé pour nettoyer les éléments primaires de filtre à air qui ont été nettoyés au maximum trois fois. L'air doit être filtré et sec et la pression ne doit pas dépasser 207 kPa (30 psi). L'air comprimé n'élimine pas les dépôts de carbone et d'huile.

Illustration  
73

g00281692

**Nota:** Lors du nettoyage des éléments primaires de filtre à air, toujours commencer par le côté propre (intérieur) pour expulser les particules de saleté vers le côté sale (extérieur).

Diriger le flexible d'air afin que l'air s'écoule dans le sens de la longueur du filtre. Suivre le sens des plis en papier pour éviter d'endommager les plis. Ne pas diriger le jet d'air directement à la face des plis en papier.

**Nota:** Se référer à la rubrique "Contrôle des éléments primaires de filtre à air".

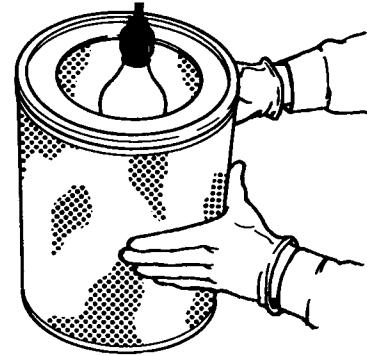
### Nettoyage à l'aspirateur

Le nettoyage à l'aspirateur est une bonne méthode pour éliminer la saleté accumulée du côté sale (extérieur) d'un élément primaire de filtre à air. Le nettoyage à l'aspirateur convient bien pour le nettoyage des éléments primaires qui doivent être nettoyés tous les jours en raison d'un environnement sec et poussiéreux.

Il est recommandé de nettoyer le côté propre (intérieur) à l'air comprimé avant de procéder au nettoyage à l'aspirateur du côté sale (extérieur) d'un élément primaire de filtre à air.

**Nota:** Se référer à la rubrique "Contrôle des éléments primaires de filtre à air".

### Contrôle des éléments primaires de filtre à air

Illustration  
74

g00281693

Contrôler l'élément primaire de filtre à air lorsqu'il est propre et sec. Utiliser une ampoule bleue de 60 watts dans une chambre noire ou un autre endroit sombre. Placer l'ampoule bleue à l'intérieur de l'élément primaire de filtre à air. Faire tourner l'élément primaire de filtre à air. Rechercher l'éventuelle présence de déchirures ou de trous dans l'élément primaire de filtre à air. Vérifier si la lumière passe au travers du matériau filtrant. Au besoin, afin de confirmer les résultats du contrôle, comparer l'élément primaire de filtre à air à un élément neuf ayant le même numéro de pièce.

Ne pas utiliser un élément primaire de filtre à air dont le matériau filtrant est déchiré ou percé. Ne pas utiliser un élément primaire de filtre à air dont les plis, les joints statiques ou les joints sont endommagés. Mettre au rebut les éléments primaires de filtre à air endommagés.

i01450558

## Élément de filtre à air du moteur (Élément simple) - Contrôle/remplacement

Effectuer la méthode du Guide d'utilisation et d'entretien, "Filtre à air - Contrôle de l'indicateur de colmatage" et effectuer la méthode (selon équipement) Guide d'utilisation et d'entretien, "Préfiltre à air du moteur - Contrôle/nettoyage" avant d'effectuer la méthode suivante.

---

REMARQUE

Ne jamais faire tourner le moteur sans élément de filtre à air ou avec un élément de filtre à air endommagé. Ne pas utiliser d'élément de filtre à air dont les plis, les garnitures ou les joints sont endommagés. La pénétration de saletés dans le moteur provoque une usure prématurée des pièces du moteur et les endommage. L'élément de filtre à air prévient la pénétration de saletés dans le moteur.

---



---

REMARQUE

Ne jamais procéder à l'entretien du filtre à air pendant que le moteur tourne sous peine de laisser pénétrer des saletés dans le moteur.

---

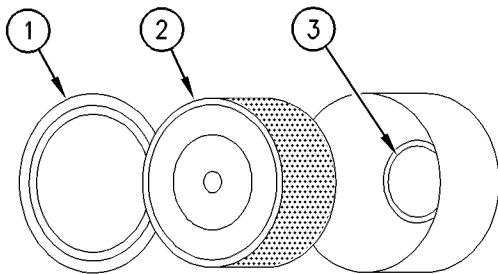


Illustration  
75

g00310664

- (1) Couvercle du filtre à air  
(2) Élément de filtre à air  
(3) Admission d'air

1. Retirer le couvercle du filtre à air (1) et retirer l'élément de filtre à air (2).
2. Couvrir l'admission d'air (3) avec du ruban ou un chiffon propre afin que les débris ne puissent pas s'introduire dans l'admission d'air.
3. Nettoyer l'intérieur du couvercle du filtre à air (1). Nettoyer le boîtier de l'élément.
4. Rechercher les éléments suivants au niveau de l'élément de remplacement: dégâts, saleté and débris.
5. Retirer le joint de l'ouverture de l'admission d'air.
6. Monter un élément de filtre à air propre en bon état (2).
7. Monter le couvercle du filtre à air (1).
8. Réarmer l'indicateur de colmatage de filtre à air.

i02398196

## Filtre à air - Contrôle de l'indicateur de colmatage

Certains moteurs peuvent être équipés d'un indicateur de colmatage différent.

Certains moteurs sont équipés d'un manomètre de pression différentielle d'air d'admission. Le manomètre de pression différentielle d'air d'admission affiche la différence de pression qui est mesurée avant l'élément de filtre à air et celle mesurée après l'élément de filtre à air. À mesure que l'élément de filtre à air se colmate, la pression différentielle augmente. Si le moteur est équipé d'un indicateur de colmatage de type différent, suivre les recommandations du constructeur d'origine pour l'entretien de l'indicateur de colmatage du filtre à air.

L'indicateur de colmatage peut être monté sur l'élément de filtre à air ou à distance.

---

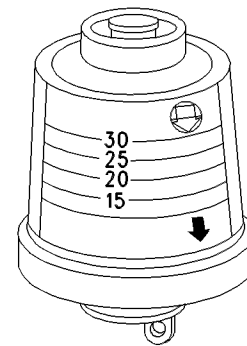


Illustration  
76

g00103777

Indicateur de colmatage type

Observer l'indicateur de colmatage. L'élément de filtre à air doit être nettoyé ou remplacé lorsque l'une des conditions suivantes est présente:

- La membrane jaune marque dans la plage rouge.
- Le piston rouge se bloque en position visible.

## Contrôle de l'indicateur de colmatage

L'indicateur de colmatage est un instrument important.

i05480982

- Contrôler la facilité de réarmement. On ne doit pas devoir enfoncer l'indicateur de colmatage plus de trois fois pour le réarmer.
- Contrôler le mouvement du faisceau jaune lorsque le moteur atteint le régime nominal. Le faisceau jaune devrait se bloquer approximativement au plus grand vide atteint.

Si l'indicateur de colmatage ne se réarme pas facilement ou si le faisceau jaune ne se bloque pas au plus grand vide, l'indicateur de colmatage doit être remplacé. Si l'indicateur de colmatage neuf ne se réarme pas, son orifice est peut-être colmaté.

En milieu très poussiéreux, il peut s'avérer nécessaire de remplacer l'indicateur de colmatage fréquemment.

i02949372

## Préfiltre à air du moteur - Contrôle/Nettoyage

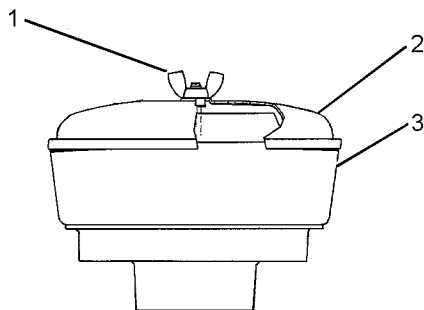


Illustration  
77

g01453058

### Préfiltre à air type du moteur

- (1) Écrou papillon  
(2) Couvercle  
(3) Corps

Retirer l'écrou papillon (1) et le couvercle (2). Rechercher l'accumulation de saletés et de débris dans le corps (3). Au besoin, nettoyer la cuve.

Après le nettoyage du préfiltre, monter le couvercle (2) et l'écrou papillon (1).

**Nota:** Lorsque le moteur est utilisé en milieu poussiéreux, des nettoyages plus fréquents s'imposent.

## Élément de reniflard du carter moteur - Remplacement

**! DANGER**

**L'huile et les pièces chaudes peuvent provoquer des brûlures. Éviter tout contact de l'huile ou des pièces chaudes avec la peau.**

### REMARQUE

S'assurer que le moteur est coupé avant toute intervention ou réparation.

### REMARQUE

Veiller à ne pas laisser les liquides se répandre pendant le contrôle, l'entretien, les essais, les réglages et les réparations du produit. Prévoir un récipient adéquat pour recueillir les liquides avant d'ouvrir un compartiment ou de démonter un composant contenant des liquides.

Se référer à la publication spéciale, NENG2500, "Cat Dealer Service Tool Catalog" ou à la publication spéciale, PECJ0003, "Cat Shop Supplies and Tools Catalog" pour connaître les fournitures et les outils permettant de recueillir et de contenir les liquides sur les produits Cat .

Évacuer tous les liquides vidangés conformément à la réglementation locale.

Le reniflard de carter est un composant essentiel qui permet de garantir la conformité aux normes en matière d'émissions du moteur.

- L'élément de filtre du reniflard de carter doit être entretenu selon l'intervalle prescrit.
- Il convient d'installer le bon élément de filtre avant d'utiliser le moteur.
- La pose de l'élément de filtre est capitale.
- La qualité de l'élément de filtre installé est essentielle.

Pour plus d'informations sur les pièces de rechange, se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Description du moteur". Dans ce chapitre, se référer plus spécifiquement à "Produits du commerce et moteurs Perkins".

L'élément de reniflard peut être entretenu par le haut ou par le bas.

## Entretien par le haut

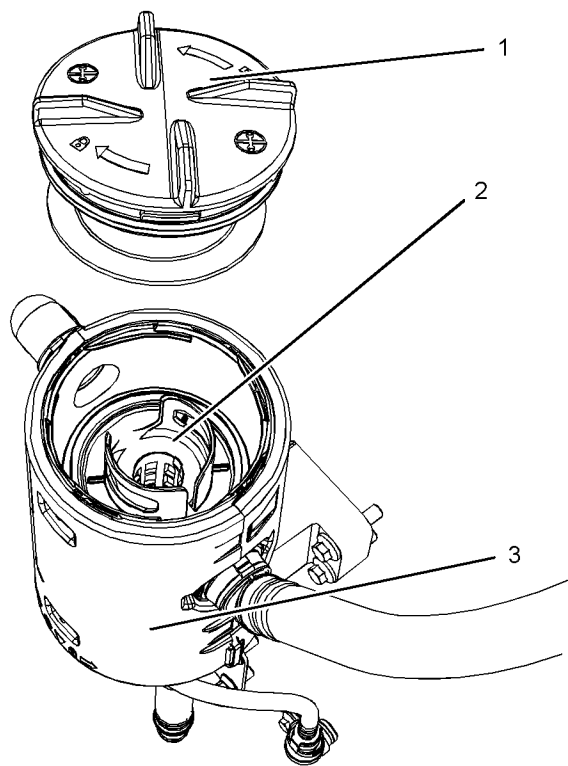


Illustration  
78

g03090965

1. S'assurer qu'aucune saleté ne peut pénétrer dans l'assemblage de reniflard. S'assurer que l'extérieur de l'assemblage de reniflard est propre et qu'il n'est pas endommagé. Placer un conteneur sous l'assemblage de reniflard.
2. Tourner le bouchon supérieur (1) en sens inverse d'horloge jusqu'à ce qu'il se déverrouille. Déposer le bouchon supérieur du corps du reniflard (3) et déposer l'élément de filtre (2).

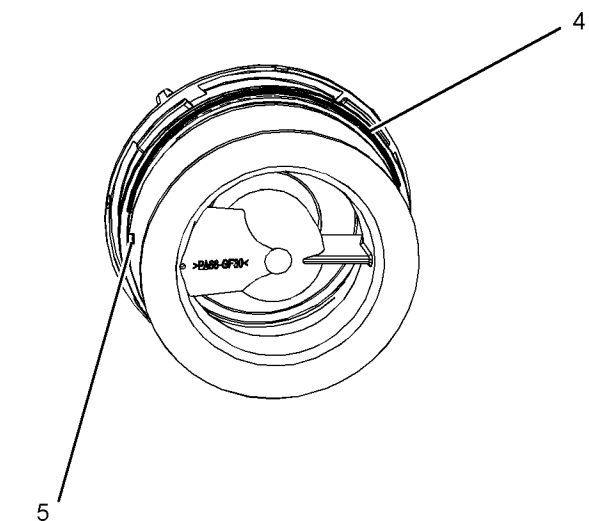


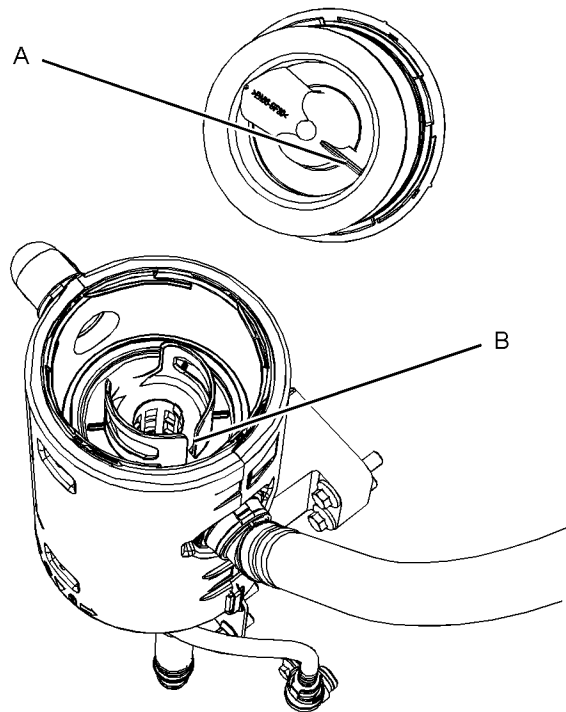
Illustration  
79

g03090963

3. Déposer le vieux joint (4) et en poser un nouveau.

**Nota:** La coupe de la section (5) dans le bouchon supérieur permet d'accéder au joint.

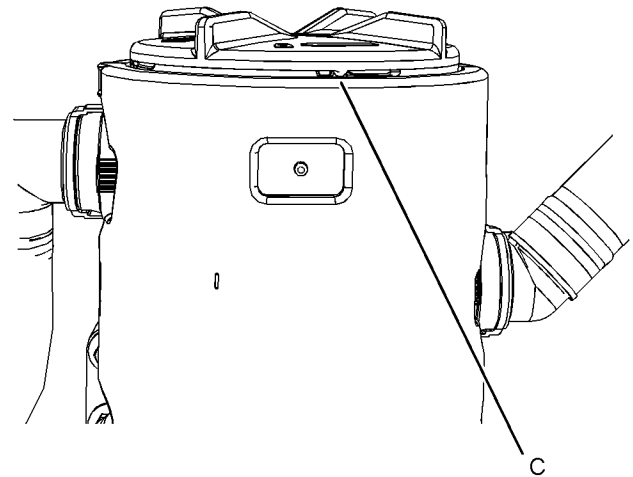


Illustration  
80

g03090938

(A) Position d'alignement  
(B) Position d'alignement

4. Poser un nouvel élément de filtre dans le corps du reniflard (3). S'assurer que l'élément est bien dans la bonne position, se référer à l'illustration 80 . Aligner la position (A) sur le bouchon supérieur sur la position (B) de l'élément de filtre.

Illustration  
81

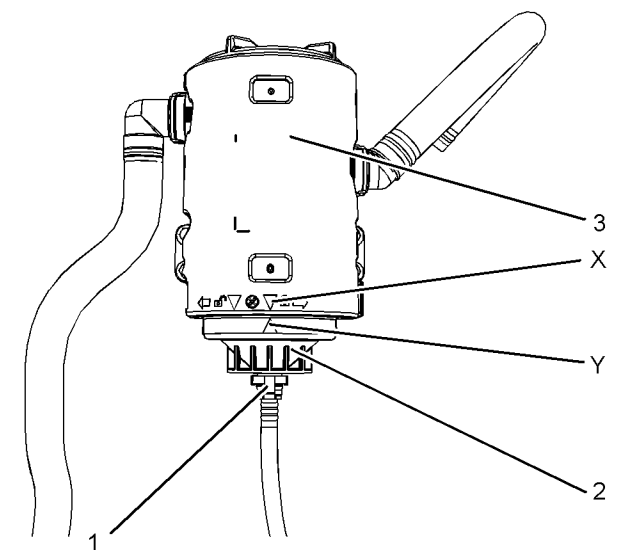
g02346577

#### Exemple type

5. Poser le bouchon supérieur (1). Tourner le bouchon supérieur à la main en sens d'horloge jusqu'à ce qu'il se verrouille dans la position (C) sur le corps du reniflard.
6. Retirer le conteneur.

### Entretien par le bas

S'assurer qu'aucune saleté ne peut pénétrer dans l'assemblage de reniflard.

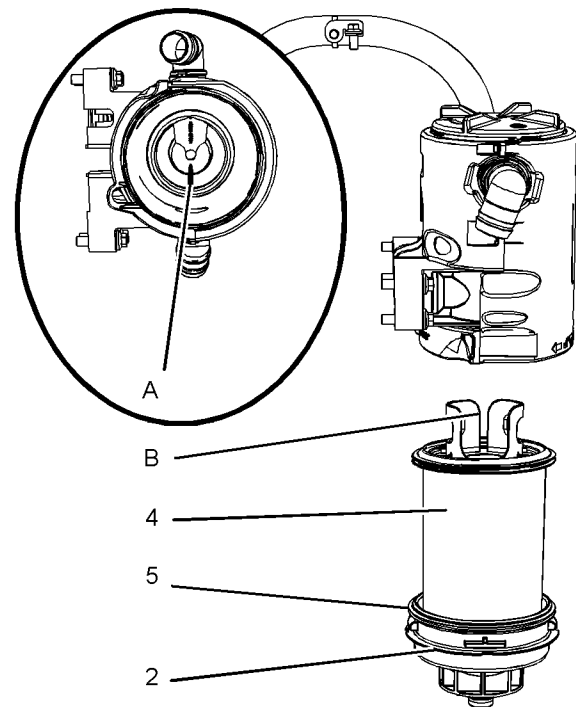
Illustration  
82

g02346498

**Exemple type**

(X) Repère d'alignement  
(Y) Repère d'alignement

1. S'assurer que l'extérieur de l'assemblage de reniflard est propre et qu'il n'est pas endommagé. Placer un conteneur sous le reniflard.
2. Détacher le raccord (1). S'assurer que qu'aucune saleté ne peut pénétrer dans le raccord. Noter les positions des marques d'alignement (X et Y). Tourner le bouchon inférieur (2) en sens inverse d'horloge afin de séparer le bouchon et l'élément de filtre (4) du corps du reniflard (3).

Illustration  
83

g03090968

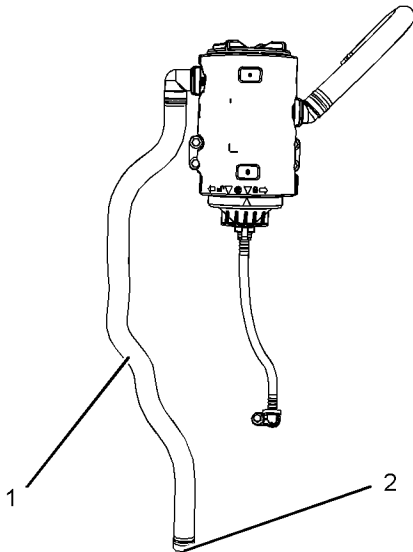
**Exemple type**

(A) Position d'alignement  
(B) Position d'alignement

3. Retirer l'élément de filtre (4). Déposer le joint (5).
- Nota:** Le bouchon inférieur comporte une section qui permet d'accéder au joint et de le retirer.
4. Poser un joint neuf (5). Poser un élément de filtre neuf dans le bouchon inférieur (2).
  5. Aligner la position (A) sur le bouchon supérieur sur la position (B) de l'élément de filtre. Se référer à l'illustration 83 .
  6. Poser l'assemblage de l'élément de filtre et le bouchon inférieur (2). Tourner le bouchon inférieur à la main en sens d'horloge jusqu'à ce qu'il se verrouille sur le corps du reniflard. S'assurer que les marques d'alignement (X et Y) sont bien alignées. Se référer à l'illustration 82 .
  7. Poser le raccord (1). Vérifier que les clips de retenue du raccord sont bien engagés. Retirer le conteneur.

## Vérifier le système

i05304207

Illustration  
84

g02346500

### Exemple type

Inspecter le tube de reniflard (1) pour vérifier l'absence de dégâts. Vérifier que la sortie (2) est propre et qu'il n'y a aucune obstruction. La glace peut être à l'origine d'obstructions dans des conditions climatiques défavorables.

i02398868

## Ancrages du moteur - Contrôle

**Nota:** Les supports du moteur n'ont pas été nécessairement fournis par Perkins pour ce modèle. Pour plus d'informations sur les supports du moteur et le couple de serrage correct des vis, se référer à la documentation du constructeur d'origine.

Rechercher des signes de détérioration sur les ancrages du moteur et vérifier que les vis sont serrées au couple correct. Les vibrations du moteur peuvent être provoquées par les situations suivantes:

- Un montage incorrect du moteur
- Une détérioration des supports du moteur
- Supports du moteur desserrés

On doit remplacer tout support du moteur qui présente des signes de détérioration. Pour les couples de serrage recommandés, voir la documentation du constructeur d'origine.

## Niveau d'huile moteur - Contrôle

 **DANGER**

L'huile et les pièces chaudes peuvent provoquer des brûlures. Éviter tout contact de l'huile ou des pièces chaudes avec la peau.

Illustration  
85

g02173847

"L" Bas

"H" Haut

### REMARQUE

Procéder à cette opération lorsque le moteur est arrêté.

**Nota:** Pour obtenir une indication exacte du niveau d'huile, s'assurer que le moteur est à l'horizontale ou qu'il se trouve dans sa position de fonctionnement normale.

**Nota:** Une fois le moteur à l'ARRÊT, attendre 10 minutes pour laisser à l'huile le temps de s'écouler dans le carter avant de contrôler le niveau d'huile.

1. Le niveau d'huile doit être maintenu entre les repères (L) et (H) de la jauge baïonnette d'huile moteur. Ne pas dépasser le repère "H" lors du remplissage du carter.

**REMARQUE**

Le fonctionnement du moteur avec un niveau d'huile supérieur au repère "H" peut entraîner l'immersion du vilebrequin dans l'huile. Les bulles d'air créées par le vilebrequin immergé dans l'huile réduisent les propriétés lubrifiantes de l'huile et risquent d'entraîner une perte de puissance.

- Retirer le bouchon de remplissage d'huile et faire l'appoint d'huile, si nécessaire. Nettoyer le bouchon de remplissage d'huile. Monter le bouchon de remplissage d'huile.

En cas d'augmentation du niveau d'huile, se référer à Recherche et élimination des pannes, "Du carburant est présent dans l'huile".

i01964722

## Huile moteur - Prélèvement d'un échantillon

Le contrôle de l'état de l'huile de graissage du moteur à intervalles réguliers fait partie du programme d'entretien préventif. Perkins inclut un robinet de prélèvement d'huile comme option. Le robinet de prélèvement d'huile (selon équipement) est inclus pour prélever régulièrement des échantillons d'huile de graissage du moteur. Le robinet de prélèvement d'huile se trouve sur la tête du filtre à huile ou sur le bloc-cylindres.

Perkins recommande l'utilisation d'un robinet de prélèvement pour prélever les échantillons d'huile. L'utilisation d'un robinet de prélèvement améliore la qualité et l'uniformité des échantillons. Le robinet se trouve à un emplacement qui permet d'effectuer le prélèvement à même l'huile qui circule sous pression lorsque le moteur tourne normalement.

### Prélèvement de l'échantillon et analyse

 **DANGER**

**L'huile et les pièces chaudes peuvent provoquer des brûlures. Éviter tout contact de l'huile ou des pièces chaudes avec la peau.**

Pour obtenir l'analyse la plus exacte possible, noter les informations suivantes avant tout prélèvement:

- Date du prélèvement de l'échantillon
- Modèle du moteur
- Numéro de série du moteur
- Heures-service du moteur
- Nombre d'heures cumulées depuis la dernière vidange d'huile
- Volume d'huile ajouté depuis la dernière vidange

S'assurer que le récipient destiné à l'échantillon est propre et sec. S'assurer également que le récipient destiné à l'échantillon est clairement étiqueté.

Pour s'assurer que l'échantillon est représentatif de l'huile présente dans le carter, procéder au prélèvement lorsque l'huile est chaude et bien brassée.

Afin de ne pas contaminer les échantillons d'huile, les outils et fournitures utilisés pour le prélèvement doivent être propres.

On peut effectuer les recherches suivantes sur l'échantillon: la qualité de l'huile, la présence de liquide de refroidissement dans l'huile, la présence de particules de métal ferreux dans l'huile and la présence de particules de métal non ferreux dans l'huile.

i04190843

## Huile moteur et filtre - Vidange/remplacement

 **DANGER**

**L'huile et les pièces chaudes peuvent provoquer des brûlures. Éviter tout contact de l'huile ou des pièces chaudes avec la peau.**

**REMARQUE**

Veiller à ne pas laisser les liquides se répandre pendant le contrôle, l'entretien, les essais, les réglages et les réparations du produit. Prévoir un récipient adéquat pour recueillir les liquides avant d'ouvrir un compartiment ou de démonter une composant contenant des liquides.

Évacuer tous les liquides vidangés conformément à la réglementation locale.

**REMARQUE**

Garder toutes les pièces propres.

Les contaminants peuvent causer une usure rapide et réduire la durée de service des pièces.

Ne pas vidanger l'huile de graissage du moteur lorsque le moteur est froid. Lorsque l'huile de graissage du moteur refroidit, les particules résiduelles en suspension se déposent au fond du carter d'huile. Les particules résiduelles ne sont pas éliminées lorsque l'huile froide est vidangée. Vidanger le carter d'huile, moteur à l'arrêt. Vidanger le carter d'huile tandis que l'huile est chaude. Cette méthode assure l'élimination complète des particules qui restent en suspension dans l'huile.

Si la méthode conseillée n'est pas appliquée, les particules sont réinjectées dans le circuit de graissage du moteur avec l'huile neuve.

## Vidanger l'huile de graissage du moteur

**Nota:** S'assurer que le navire utilisé est suffisamment grand pour recueillir l'huile usagée.

Couper le moteur une fois qu'il a fonctionné à la température de fonctionnement normale. Utiliser l'une des méthodes suivantes pour vidanger le carter d'huile du moteur:

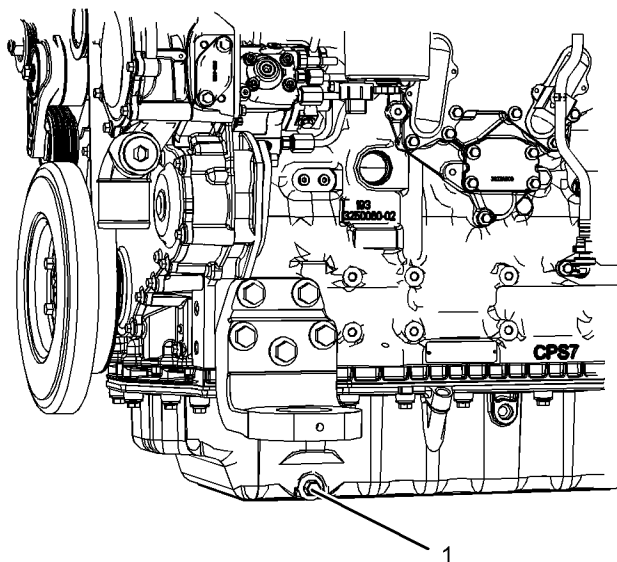


Illustration  
86

g01880893

Exemple type

- Si le moteur est équipé d'un robinet de vidange, le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour laisser l'huile s'écouler. Une fois la vidange de l'huile terminée, fermer le robinet en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Si le moteur n'est pas équipé d'un robinet de vidange, retirer le bouchon de vidange d'huile (1) pour permettre à l'huile de s'écouler. Si le moteur est équipé d'un carter d'huile peu profond, retirer les bouchons de vidange d'huile inférieurs des deux côtés du carter.

Une fois la vidange de l'huile terminée, nettoyer et remonter les bouchons de vidange d'huile. Au besoin, remplacer le joint torique. Serrer le bouchon de vidange au couple de 34 N·m (25 lb ft).

## Remplacement du filtre à huile

**REMARQUE**

Les filtres à huile Perkins sont fabriqués selon les spécifications Perkins. L'emploi d'un filtre à huile non recommandé par Perkins peut entraîner de graves dégâts aux coussinets, au vilebrequin, etc., dus à la pénétration de grosses particules en provenance de l'huile non filtrée dans le circuit de graissage du moteur. Utiliser uniquement des filtres à huile recommandés par Perkins.

1. Retirer le filtre à huile à l'aide d'un outil approprié.

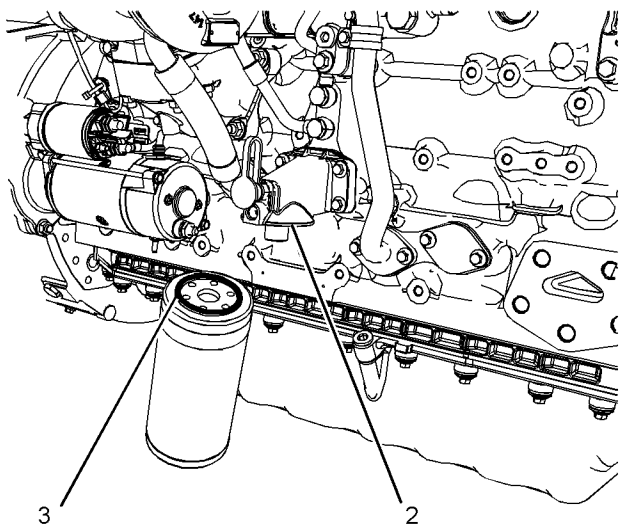
**Nota:** Les actions suivantes peuvent être réalisées dans le cadre du programme d'entretien préventif.

2. Ouvrir le filtre à huile à l'aide d'un outil approprié. Écarter les plis et rechercher la présence d'éventuelles particules métalliques dans le filtre à huile. Une quantité excessive de débris métalliques dans le filtre à huile peut indiquer une usure prématurée ou une panne imminente.

Utiliser un aimant pour différencier les métaux ferreux des métaux non-ferreux détectés dans l'élément de filtre à huile. La présence de métaux ferreux peut indiquer une usure au niveau des pièces en acier ou en fonte du moteur.

Les métaux non ferreux peuvent indiquer une usure des pièces en aluminium, en cuivre et en bronze du moteur. Les pièces qui peuvent être affectées comprennent les suivantes: paliers de vilebrequin, paliers de bielle and paliers de turbocompresseur.

En raison de l'usure et des frottements normaux, il n'est pas rare de trouver de petites quantités de débris dans le filtre à huile.

Illustration  
87

g02351361

**Exemple type**

3. Nettoyer la surface jointive (2).
4. Appliquer de l'huile moteur propre sur le joint torique (3) du filtre à huile neuf.

**REMARQUE**

Ne pas remplir les filtres d'huile avant de les monter. Cette huile ne serait pas filtrée et pourrait être contaminée. L'huile contaminée accélère l'usure des pièces du moteur.

5. Monter le filtre à huile neuf. Visser le filtre à huile jusqu'à ce que le joint torique touche la surface jointive (2). Faire ensuite tourner le filtre à huile les  $\frac{3}{4}$  d'un tour complet.

**Remplir le carter d'huile**

1. Retirer le bouchon de remplissage d'huile. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés" pour plus d'informations sur les huiles appropriées. Remplir le carter d'huile d'une quantité appropriée d'huile de graissage moteur neuve. Se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Contenances" pour plus d'informations.

**REMARQUE**

Si un circuit de filtre à huile auxiliaire ou un circuit de filtre à distance est monté, suivre les recommandations du constructeur d'origine ou du fabricant du filtre. Un remplissage insuffisant ou excessif du carter avec de l'huile peut endommager le moteur.

2. Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au "RALENTI" pendant 2 minutes. Procéder ainsi afin que le circuit de graissage et les filtres à huile se remplissent d'huile. Rechercher d'éventuelles fuites au niveau du filtre à huile.
3. Arrêter le moteur et laisser l'huile revenir dans le carter d'huile pendant au moins 10 minutes.

Illustration  
88

g02173847

"L" Bas  
"H" Haut

4. Déposer la jauge de niveau d'huile moteur afin de vérifier le niveau d'huile. Maintenir le niveau d'huile entre les repères "L" et "H" de la jauge de niveau d'huile moteur. Ne pas dépasser le repère "H" lors du remplissage du carter.

i05474883

**Jeu du ventilateur - Contrôle**

Plusieurs types de circuits de refroidissement peuvent être montés. Pour toute information complémentaire sur l'application utilisée, se référer au constructeur d'origine de l'équipement (OEM).

S'assurer que le moteur est arrêté et attendre deux minutes avant de mettre hors tension le coupe-batterie. Cette procédure permet de purger le circuit de liquide d'échappement diesel (DEF).

S'assurer que le circuit de refroidissement est rempli avant de contrôler le jeu de pointe du ventilateur. Le jeu de pointe du ventilateur correspond à la distance entre la pointe de la pale de ventilateur (2) et le bord du couvercle (1).

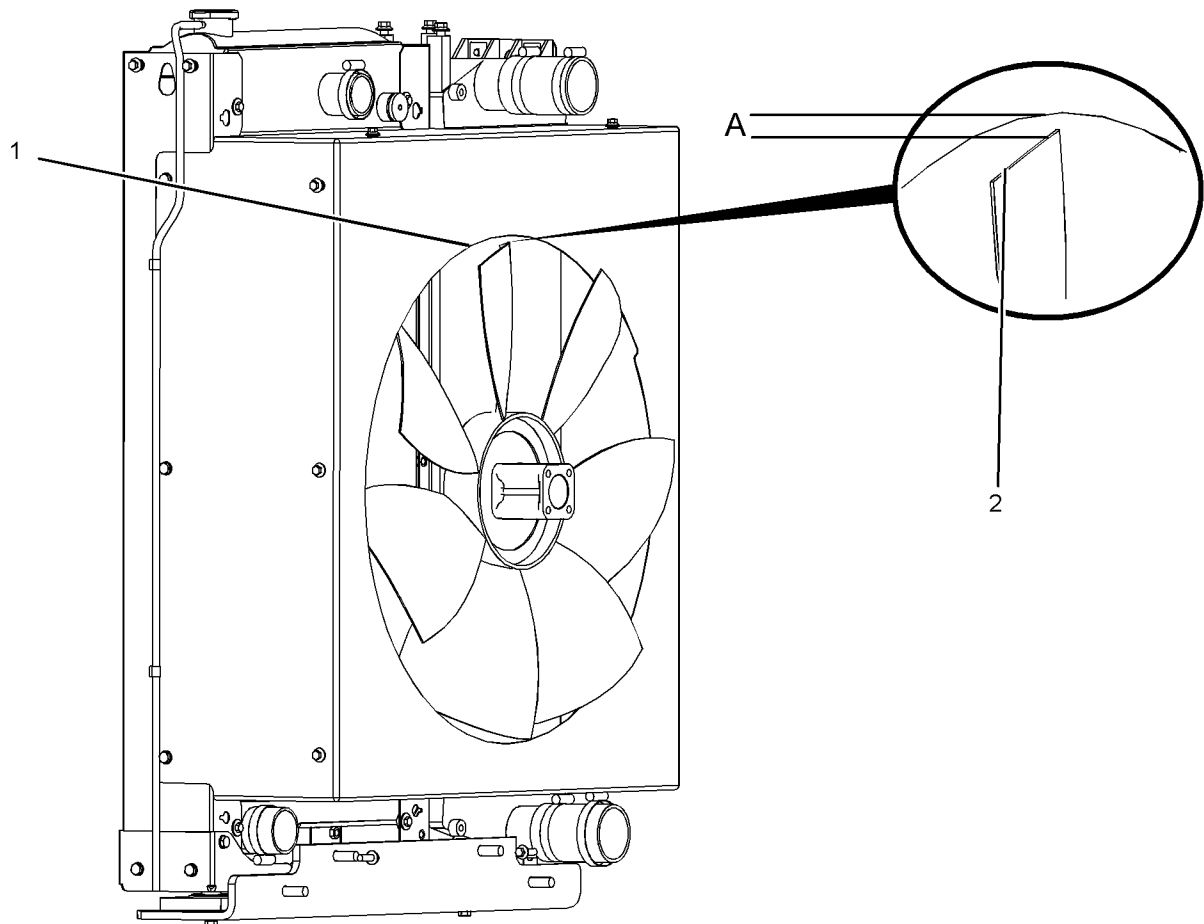


Illustration  
89

g03414037

### Exemple type

L'écart (A) doit être contrôlé en position verticale puis horizontale.

En position verticale, l'écart peut être contrôlé en haut de la position verticale ou en bas de la position verticale.

- L'écart (A) en haut de la position verticale est  $12 \pm 1 \text{ mm}$  ( $0,47244 \pm 0,03937 \text{ in}$ ).
- L'écart (A) en bas de position verticale est  $8 \pm 1 \text{ mm}$  ( $0,31496 \pm 0,03937 \text{ in}$ ).

Une fois l'écart (A) ayant été contrôlé en haute et en bas de la position verticale, il faut contrôler la position horizontale.

- L'écart (A) en position horizontale doit mesurer  $9 \text{ mm}$  ( $0,35433 \text{ in}$ ) minimum.

Pour toute information complémentaire sur la nécessité de réglage du jeu de pointe du ventilateur, se référer au cahier Démontage et montage.

i05474867

## Filtre à carburant (en ligne) - Remplacement

**⚠ DANGER**

**Le carburant répandu sur des surfaces chaudes ou des pièces électriques peut provoquer des incendies. Pour prévenir tout risque d'accident, couper le contacteur de démarrage pendant le remplacement des filtres à carburant ou des éléments de séparateur d'eau. Nettoyer immédiatement le carburant répandu.**

**Nota: Se référer au document Fonctionnement des systèmes, Essais et réglages, "Propreté des constituants du circuit de carburant" pour plus d'informations sur les normes de propreté à observer lors de TOUTE intervention sur le circuit de carburant.**

### REMARQUE

S'assurer que le moteur est coupé avant toute intervention ou réparation.

L'emplacement du filtre à carburant en ligne dépend de l'application dont le moteur a été doté.

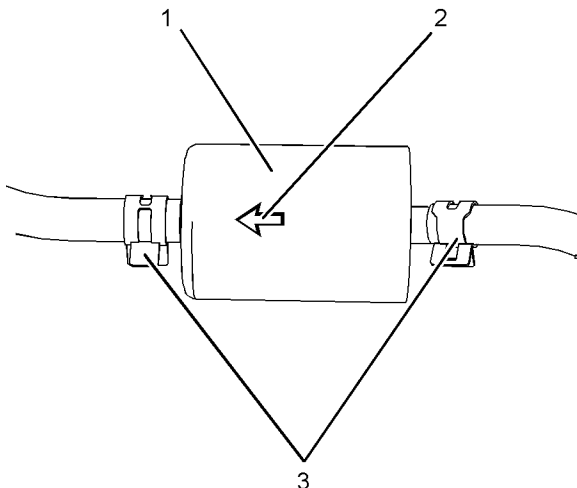


Illustration  
90

g03086919

Exemple type

1. Tourner le robinet d'alimentation en carburant (selon équipement) sur la position ARRÊT. Déposer tous les supports qui tiennent en place le filtre à carburant en ligne (1), se référer à la documentation du constructeur d'origine.
2. Défaire les clips du flexible (3) et déposer les canalisations des flexibles du filtre à carburant en ligne. Déposer le filtre en ligne.
3. Poser un filtre en ligne neuf et serrer, se référer à la documentation du constructeur d'origine. S'assurer que le repère fléché (2) est aligné en direction du débit de carburant depuis le réservoir jusqu'à la pompe d'alimentation.
4. Poser les canalisations du flexible de carburant et poser les clips de flexible (3). Tourner le robinet d'alimentation en carburant (selon équipement) sur MARCHE.
5. Le filtre à carburant en ligne doit être changé en même temps que le filtre primaire et le filtre d'alimentation secondaire.

i04190738

## Circuit de carburant - Amorçage

**Nota: Se référer au document Fonctionnement des systèmes, Essais et réglages, "Cleanliness of Fuel System Components" pour plus d'informations sur les normes de propreté à observer lors de TOUTE intervention sur le circuit de carburant.**

S'assurer que tous les réglages et toutes les réparations sont effectués par du personnel agréé ayant reçu une formation adéquate.

### REMARQUE

Ne pas actionner le démarreur de façon continue pendant plus de 30 secondes. Le laisser refroidir deux minutes avant de l'actionner à nouveau.

Lorsque de l'air a pénétré dans le circuit de carburant, celui-ci doit être purgé pour que le moteur démarre. De l'air peut pénétrer dans le circuit de carburant dans les cas suivants:



- Le réservoir de carburant est vide ou a été partiellement vidangé.
- Les canalisations de carburant basse pression sont débranchées.
- Il y a une fuite dans le circuit de carburant basse pression.
- Le filtre à carburant a été remplacé.

Procéder comme suit pour purger l'air du circuit de carburant:

1. S'assurer que le circuit de carburant est en état de fonctionnement. Vérifier que le robinet d'alimentation en carburant (selon équipement) est en position "MARCHE".
2. Mettre le contacteur en position "MARCHE".
3. Le contacteur à clé met la pompe d'amorçage électrique en marche. Utiliser la pompe d'amorçage électrique. L'ECM arrête la pompe au bout de 2 minutes.
4. Mettre la clé de contact en position "OFF (Arrêt)". Le circuit de carburant doit maintenant être amorcé et le moteur doit pouvoir démarrer.
5. Actionner le démarreur et lancer le moteur. Une fois que le moteur a démarré, le laisser tourner au ralenti pendant 5 minutes au minimum. S'assurer qu'il n'y a aucune fuite au niveau du circuit de carburant.

**Nota:** Tourner le moteur pendant cette durée permet de s'assurer que le circuit de carburant ne comporte pas d'air. **NE PAS desserrer les canalisations de carburant haute pression pour purger l'air du circuit de carburant. Cette procédure n'est pas obligatoire.**

Une fois le moteur coupé, attendre 10 minutes avant toute intervention sur les canalisations de carburant afin que la pression s'évacue des canalisations de carburant haute pression. Au besoin, procéder à des réglages mineurs. Réparer toute fuite sur le circuit de carburant basse pression et sur le circuit de refroidissement, le circuit de graissage ou le circuit pneumatique. Remplacer toute canalisation de carburant haute pression ayant présenté une fuite. Se référer au document Démontage et montage, "Canalisations d'injection - Pose".

Si le contrôle se fait moteur en marche, employer systématiquement la méthode de contrôle qui convient afin d'éviter tout risque de pénétration de liquide. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Généralités".

Si le moteur ne démarre pas, se référer au document Recherche et élimination des pannes, "Le démarreur tourne mais le moteur ne démarre pas".

i05480969

## Élément de filtre à carburant primaire (séparateur d'eau) - Remplacement



**Le carburant répandu sur des surfaces chaudes ou des pièces électriques peut provoquer des incendies. Pour prévenir tout risque d'accident, couper le contacteur de démarrage pendant le remplacement des filtres à carburant ou des éléments de séparateur d'eau. Nettoyer immédiatement le carburant répandu.**

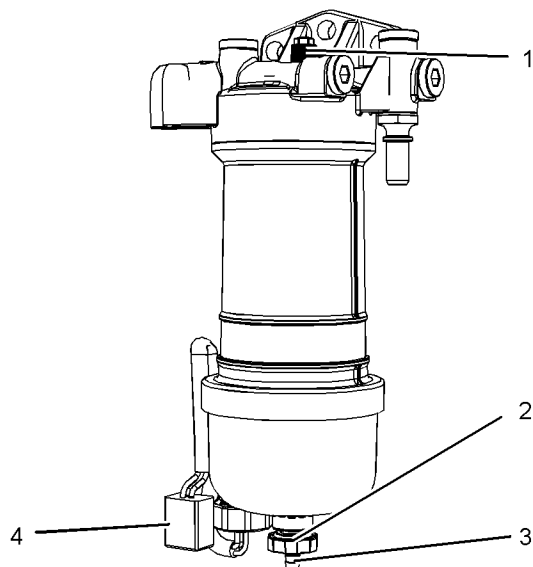
**Nota:** Se référer au document **Fonctionnement des systèmes, Essais et réglages, "Propreté des constituants du circuit de carburant"** pour plus d'informations sur les normes de propreté à observer lors de TOUTE intervention sur le circuit de carburant.

### REMARQUE

S'assurer que le moteur est coupé avant toute intervention ou réparation.

## Mise de l'élément au rebut de manière appropriée

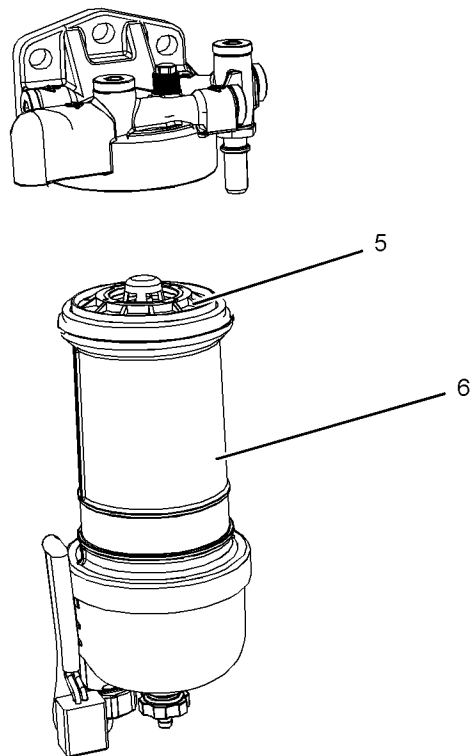
1. Tourner le robinet d'alimentation en carburant (selon équipement) sur ARRÊT avant d'effectuer cet entretien.
2. Placer un récipient adéquat sous le séparateur d'eau pour recueillir le carburant qui pourrait se répandre. Nettoyer le carburant répandu. Nettoyer l'extérieur du filtre à carburant.

Illustration  
91

g03086757

**Exemple type**

3. Monter un tube convenable sur le robinet de vidange (3). Ouvrir le robinet de vidange (2). Tourner le robinet de vidange en sens inverse d'horloge. Deux tours complets sont nécessaires.
4. Desserrer la vis de purge (1).
5. Laisser le carburant s'écouler dans le récipient. Retirer le tube du robinet de vidange.
6. Serrer la vis d'évent (1). Déposer le faisceau de câble de la connexion (4).
7. Tourner la cuve de filtre (6) en sens inverse d'horloge et déposer la cuve de filtre de l'unité.

Illustration  
92

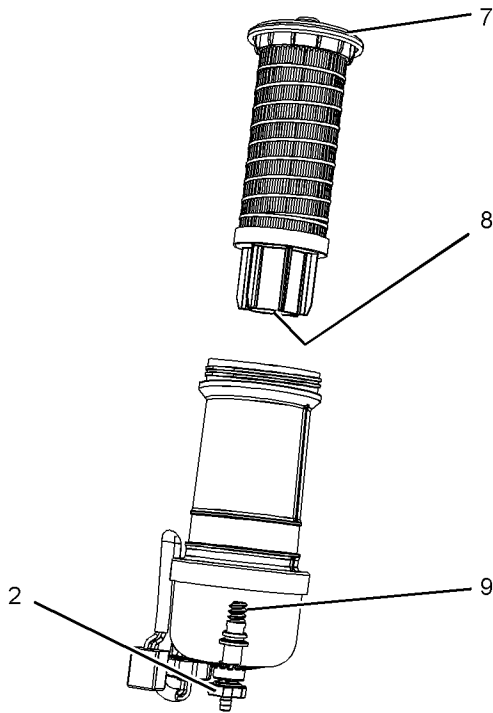
g02148402

**Exemple type**

8. Tourner l'élément de filtre (5) en sens inverse d'horloge et déposer l'élément de filtre. Nettoyer la cuve de filtre.

**Monter l'élément de filtre neuf**

i05474880

Illustration  
93

g03086798

**Exemple type**

1. Fixer le filet de l'élément de filtre neuf (8) sur les filets (9). Visser l'élément de filtre et serrer correctement le robinet de vidange (2).
2. Lubrifier le joint torique (7) avec de l'huile moteur propre. Ne pas remplir la cuve neuve de carburant avant son montage.
3. Ne pas utiliser d'outil pour monter l'assemblage. Serrer la cuve du filtre (6) à la main. Poser la cuve de filtre (6). Tourner la cuve de filtre en sens d'horloge jusqu'à ce que la cuve de filtre se verrouille en place contre les butées.
4. Retirer le récipient et mettre au rebut le carburant dans un lieu sûr.
5. L'élément de filtre secondaire doit être remplacé en même temps que l'élément de filtre primaire. De même, le filtre en ligne doit être remplacé. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Filtre du circuit de carburant - Remplacement".

## Filtre à carburant primaire/ séparateur d'eau - Vidange

### **⚠ DANGER**

Le carburant répandu sur des surfaces chaudes ou des pièces électriques peut provoquer des incendies. Pour prévenir tout risque d'accident, couper le contacteur de démarrage pendant le remplacement des filtres à carburant ou des éléments de séparateur d'eau. Nettoyer immédiatement le carburant répandu.

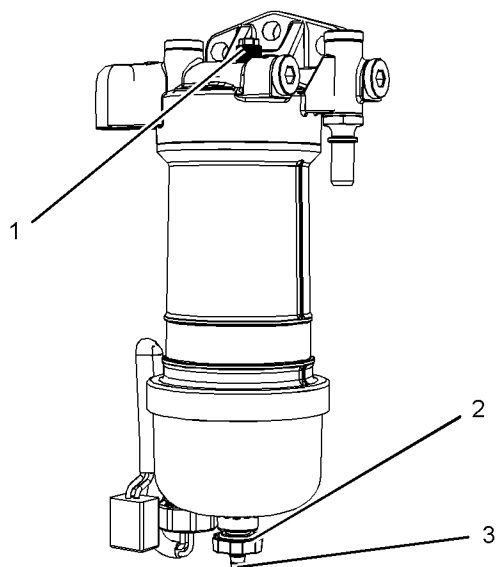
#### REMARQUE

S'assurer que le moteur est coupé avant toute intervention ou réparation.

#### REMARQUE

Le séparateur d'eau peut être sous aspiration pendant le fonctionnement normal du moteur. Vérifier que le robinet de vidange est bien serré afin d'éviter que de l'air ne pénètre dans le circuit de carburant.

1. Placer un récipient adéquat sous le séparateur d'eau pour recueillir tout liquide qui pourrait se répandre. Nettoyer tout liquide répandu.
2. S'assurer que l'extérieur de l'ensemble filtre est propre et qu'il ne comporte aucune saleté.

Illustration  
94

g02148370

**Exemple type**

3. Monter un tube convenable sur le robinet de vidange (3). Ouvrir le robinet de vidange (2). Tourner le robinet de vidange en sens inverse d'horloge. Deux tours complets sont nécessaires. Desserrer le purgeur (1).
4. Laisser le liquide s'écouler dans le récipient.
5. Serrer le robinet de vidange en sens d'horloge en exerçant une pression à la main uniquement. Retirer le tube et le conteneur.
6. Bien serrer la vis de purge.

i05480985

**Filtre à carburant secondaire - Remplacement****⚠ DANGER**

**Le carburant répandu sur des surfaces chaudes ou des pièces électriques peut provoquer des incendies. Pour prévenir tout risque d'accident, couper le contacteur de démarrage pendant le remplacement des filtres à carburant ou des éléments de séparateur d'eau. Nettoyer immédiatement le carburant répandu.**

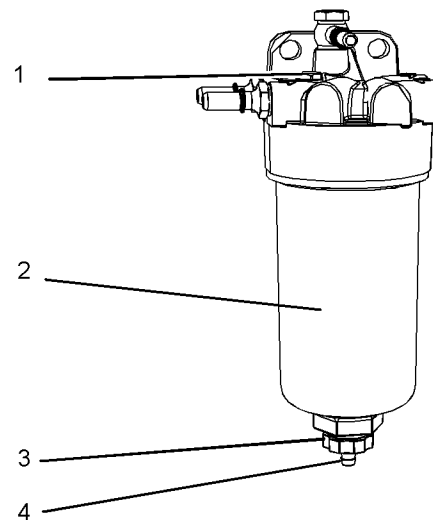
**REMARQUE**

S'assurer que le moteur est coupé avant toute intervention ou réparation.

**Se référer au document Fonctionnement des systèmes, Essais et réglages, "Propreté des constituants du circuit de carburant" pour plus d'informations sur les normes de propreté à observer lors de TOUTE intervention sur le circuit de carburant.**

**Mise de l'élément au rebut de manière appropriée**

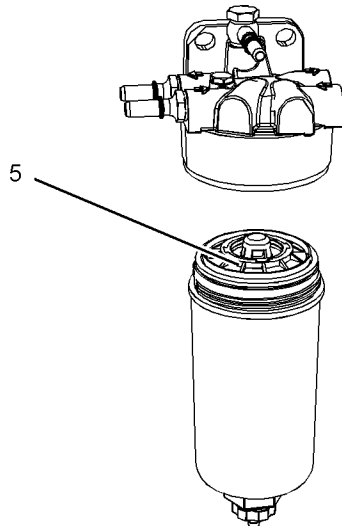
1. Tourner le robinet d'alimentation en carburant (selon équipement) sur ARRÊT avant d'effectuer cet entretien.
2. Placer un récipient adéquat sous le filtre à carburant pour recueillir le carburant qui pourrait se répandre. Nettoyer le carburant répandu. Nettoyer l'extérieur du filtre à carburant.

Illustration  
95

g03088718

3. Monter un tube convenable sur le robinet de vidange (4). Ouvrir le robinet de vidange (3). Tourner le robinet de vidange en sens inverse d'horloge. Deux tours complets sont nécessaires. Desserrer le purgeur (1).
4. Laisser le carburant s'écouler dans le récipient et déposer le tube.
5. Serrer la vis d'évent (1).

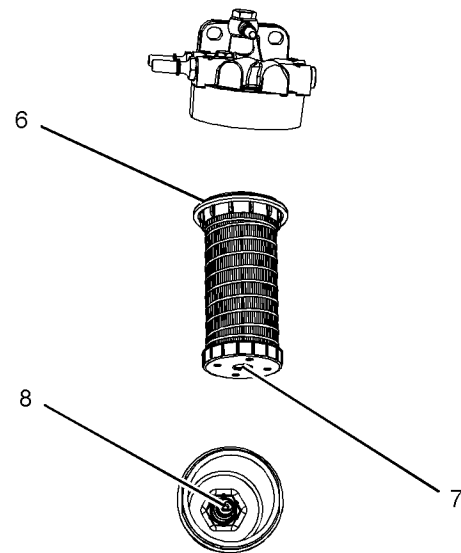
6. Retirer la cuve (2) du filtre. Tourner l'assemblage de filtre en sens inverse d'horloge afin de déposer l'assemblage.

Illustration  
96

g02546456

7. Tourner l'élément de filtre (5) en sens inverse d'horloge et déposer l'élément de filtre. Nettoyer la cuve de filtre.

### Monter l'élément.

Illustration  
97

g03088837

1. Rechercher le filet (7) dans l'élément de filtre ou les filets (8). Faire tourner l'élément sur lui-même et serrer à la main le robinet de vidange (3).
2. Lubrifier le joint torique (6) avec de l'huile moteur propre. Ne PAS remplir la cuve de filtre (2) avec du carburant tant que l'assemblage de filtre n'est pas posé.
3. Ne pas utiliser d'outil pour monter l'assemblage. Serrer l'assemblage à la main. Monter la cuve de filtre (2). Tourner la cuve de filtre en sens d'horloge jusqu'à ce que la cuve de filtre se verrouille en place contre les butées.
4. Tourner le robinet d'alimentation en carburant sur la position FERMÉE.
5. Le filtre à carburant primaire et le filtre à carburant secondaire doivent être remplacés simultanément. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Élément principal de filtre à carburant (séparateur d'eau) - Remplacement". En plus de cela, le carburant en ligne doit lui aussi être remplacé lorsque les filtres primaire et secondaire sont remplacés. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Filtre à carburant (en ligne) - Remplacement"
6. Amorcer le circuit de carburant. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Circuit de carburant - Amorçage" pour plus d'informations.

i02398187

## Réservoir de carburant - Vidange

### REMARQUE

On agira de manière à retenir les liquides lors du contrôle, de l'entretien, de l'essai, du réglage and de la réparation du produit. Prévoir un récipient adéquat pour recueillir les liquides avant d'ouvrir un compartiment ou de démonter une composant contenant des liquides.

Évacuer tous les liquides vidangés conformément à la réglementation locale.

## Réservoir de carburant

La qualité du carburant est essentielle au rendement et à la durée de service du moteur. La présence d'eau dans le carburant peut provoquer une usure excessive du circuit de carburant.

De l'eau peut pénétrer dans le réservoir de carburant lors du remplissage de celui-ci.

De la condensation se forme pendant le réchauffage et le refroidissement du carburant. De la condensation se forme alors que le carburant circule dans le circuit de carburant et retourne au réservoir de carburant. Ceci engendre une accumulation d'eau dans les réservoirs de carburant. Pour aider à éliminer l'eau dans le carburant, vidanger régulièrement le réservoir et s'approvisionner en carburant auprès de sources fiables.

## Vidange de l'eau et des dépôts

Les réservoirs de carburant doivent comporter un dispositif permettant de vidanger l'eau et les dépôts par le bas du réservoir de carburant.

Ouvrir le robinet de vidange au bas du réservoir de carburant pour vidanger l'eau et les dépôts. Fermer le robinet de vidange.

Contrôler le carburant tous les jours. Une fois le réservoir rempli, attendre cinq minutes avant de vidanger l'eau et les dépôts.

Faire le plein du réservoir de carburant après l'utilisation du moteur pour chasser l'humidité. Cela contribuera à empêcher la condensation. Ne pas remplir totalement le réservoir. Le carburant se dilate à mesure qu'il se réchauffe. Le réservoir pourrait déborder.

Certains réservoirs de carburant comportent des tuyaux d'alimentation qui permettent à l'eau et aux dépôts de s'accumuler en dessous de l'extrémité du tuyau d'alimentation en carburant. Certains réservoirs de carburant utilisent des canalisations d'alimentation qui prélèvent le carburant directement du fond du réservoir. Si le moteur est équipé d'un tel système, un entretien régulier du filtre à carburant s'impose.

## Cuves de stockage de carburant

Vidanger l'eau et les dépôts de la cuve de stockage de carburant selon les intervalles suivants:

- toutes les semaines
- aux intervalles d'entretien
- au moment de refaire le plein du réservoir

Cela empêchera l'eau ou les dépôts de passer de la cuve de stockage au réservoir de carburant du moteur.

Lorsqu'une cuve de stockage vient d'être remplie ou déplacée, prévoir suffisamment de temps pour que les dépôts se stabilisent au fond de la cuve avant de remplir le réservoir de carburant du moteur. Des cloisons internes dans la cuve de stockage contribueront aussi à retenir les dépôts. Le filtrage du carburant qui est pompé de la cuve de stockage contribue à assurer la qualité du carburant. Autant que possible, des séparateurs d'eau doivent être utilisés.

i02545240

## Flexibles et colliers - Contrôle/ remplacement



**Tout contact avec du carburant sous haute pression présente des risques de pénétration percutanée et de brûlure. Des projections de carburant sous haute pression peuvent déclencher un incendie. Le non respect des consignes de contrôle et d'entretien peut entraîner des blessures, voire la mort.**

Si le contrôle se fait moteur en marche, employer systématiquement la méthode de contrôle qui convient afin d'éviter tout risque de pénétration de liquide. Se reporter au Guide d'utilisation et d'entretien, "Sécurité - Généralités".

Contrôler tous les flexibles en recherchant d'éventuelles fuites dues aux causes suivantes:

- fissuration
- ramollissement
- desserrage des colliers.

Remplacer tout flexible fissuré ou ayant des zones affaiblies. Resserrer tout collier desserré.

Rechercher la présence éventuelle des situations suivantes:

- raccords endommagés ou présentant des fuites
- revêtements extérieurs éraillés ou coupés
- fils de renforcement dénudés
- revêtement extérieur boursoufflé par endroits
- partie souple du flexible coudée ou écrasée
- gaine de protection incrustée dans le revêtement extérieur

Remplacer les colliers de flexible standard par des colliers de flexible à couple de serrage constant. Veiller à utiliser des colliers de flexible à couple de serrage constant de même dimension que les colliers de flexible standard.

En raison des variations importantes de température, le flexible durcit. Le durcissement des flexibles entraîne le desserrement des colliers. Ceci peut se traduire par des fuites. Les colliers de flexible à couple de serrage constant risquent moins de se desserrer.

Le montage peut être différent pour chaque application. Les différences dépendent des facteurs suivants:

- type de flexible
- matériau des raccords
- dilatation ou contraction prévisible du flexible
- dilatation ou contraction prévisible des raccords

## Remplacer les flexibles et les colliers

Voir la documentation du constructeur d'origine pour obtenir davantage de renseignements sur la dépose et le remplacement des flexibles de carburant (selon équipement).

Ci-dessous suit la description de la méthode type de remplacement des flexibles de liquide de refroidissement. Voir la documentation du constructeur d'origine pour obtenir davantage de renseignements sur le circuit de refroidissement et ses flexibles.

### DANGER

**Circuit sous pression: Le liquide de refroidissement chaud peut provoquer de graves brûlures. Avant de dévisser le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement, couper le moteur et attendre que les pièces du circuit de refroidissement aient refroidi. Dévisser ensuite lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression.**

1. Couper le moteur. Laisser refroidir le moteur.
2. Desserrer lentement le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement pour détendre la pression. Retirer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.

**Nota:** Recueillir le liquide de refroidissement dans un récipient adéquat et propre. Le liquide de refroidissement peut être réutilisé.

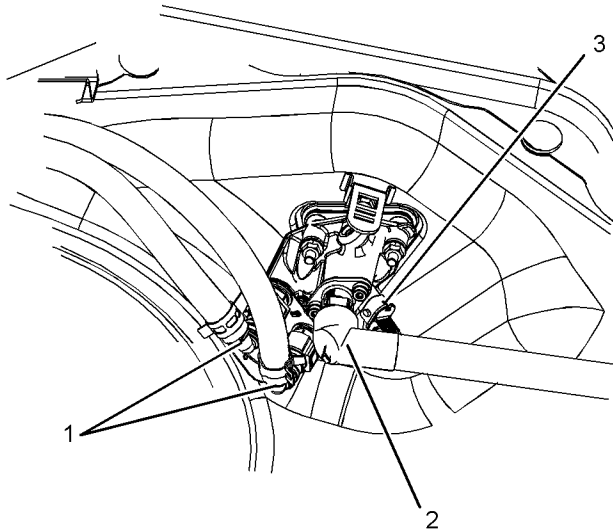
3. Vidanger le liquide de refroidissement jusqu'à ce que le niveau se trouve en dessous du flexible à remplacer.
4. Retirer les colliers du flexible.
5. Débrancher le flexible usagé.
6. Remplacer le flexible endommagé par un flexible neuf.
7. Monter les colliers de flexible à l'aide d'une clé dynamométrique.

**Nota:** Pour connaître le liquide de refroidissement à utiliser, voir le présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Liquides conseillés".

8. Remplir le circuit de refroidissement. Voir la documentation du constructeur d'origine pour obtenir davantage de renseignements sur le remplissage du circuit de refroidissement.
9. Nettoyer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Contrôler les joints du bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Si les joints sont endommagés, remplacer le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement. Monter le bouchon de remplissage du circuit de refroidissement.
10. Mettre le moteur en marche. Rechercher les fuites éventuelles du circuit de refroidissement.

## Injecteur (liquide d'échappement diesel) - Remplacement

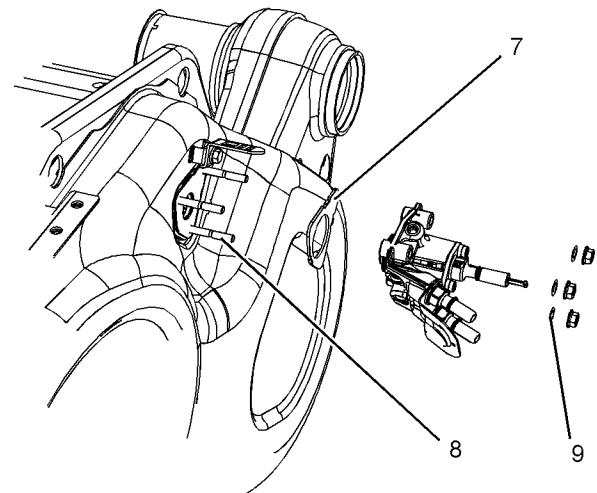
i05474858

Illustration  
98

g03418548

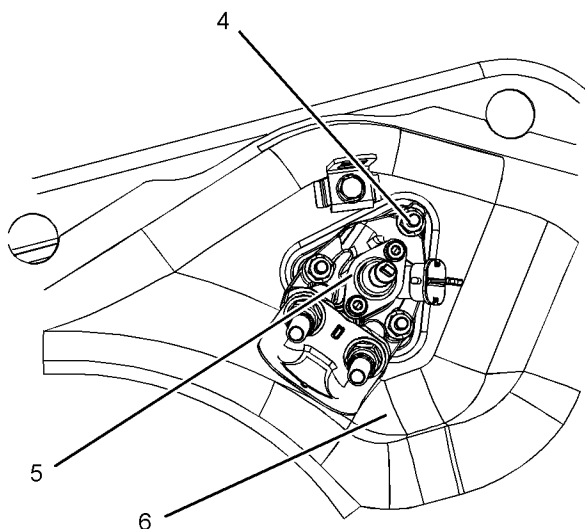
Exemple type

1. Vidanger le liquide de refroidissement pour déposer les conduites de liquide de refroidissement (1). Déposer les conduites de liquide de refroidissement (1) puis déposer la conduite de liquide d'échappement diesel (DEF) (2).
2. Déposer la connexion électrique de l'emplacement (3) et monter les bouchons de protection sur l'injecteur de DEF (5). Déposer les écrous (4) et les rondelles (9) de l'injecteur de DEF (5) puis déposer l'injecteur de DEF du module d'émissions propres (CEM) (6).

Illustration  
100

g03418578

Exemple type

Illustration  
99

g03418553

Exemple type

3. Déposer le joint statique (7) et les goujons (8). Mettre au rebut le joint statique et les goujons.
4. S'assurer que la surface jointive du CEM est propre et exempte de saletés.
5. Appliquer un composé antigrippant au nickel pur Bostik sur les extrémités des goujons neufs (8). Monter les extrémités enduites des goujons neufs dans le CEM et les serrer au couple de 5 Nm (44 lb in).
6. Monter le joint statique neuf (7), s'assurer que le côté métallique du joint statique est orienté vers le CEM. Monter l'injecteur de DEF neuf (5) sur le CEM (6).
7. Monter les rondelles (9) et appliquer un composé antigrippant au nickel pur Bostik sur les filets des goujons (8).



8. Monter les écrous (4) puis les serrer au couple de 5 Nm (44 lb in). Resserrer les écrous au couple de 5 Nm (44 lb in). Tourner ensuite les écrous de 90 degrés supplémentaires.
9. Monter la connexion électrique au niveau de l'emplacement (3) puis monter la conduite de DEF (2). Monter les conduites de liquide de refroidissement (1).
10. Remplir le circuit de refroidissement jusqu'au niveau correct. S'assurer que le liquide de refroidissement est conforme aux spécifications.

Le cas échéant, à l'aide de l'appareil électronique de diagnostic ET, effectuer l'essai de vérification du système de dosage de DEF.

i02398885

## Radiateur - Nettoyage

Le radiateur n'est en général pas fourni par Perkins. Ci-dessous suit la description de la méthode de nettoyage type du radiateur. Pour plus d'informations sur le nettoyage du radiateur, voir la documentation du constructeur d'origine.

**Nota:** Régler la fréquence des nettoyages en fonction de l'environnement de travail.

Rechercher les éléments suivants sur le radiateur: ailettes endommagées, corrosion, saleté, graisse, insectes, feuilles, huile and autres débris. Au besoin, nettoyer le radiateur.



**L'emploi d'air comprimé n'est pas sans danger.**

**Il y a risque de blessures si l'on ne prend pas les précautions appropriées. Lors de l'emploi d'air comprimé, porter un masque serre-tête et des vêtements de protection.**

**Pour les nettoyages, la pression maximum de l'air ne doit pas dépasser 205 kPa (30 psi).**

Il est préférable d'utiliser de l'air comprimé pour retirer les débris qui ne collent pas. Diriger l'air dans le sens inverse du débit d'air normal du ventilateur. Maintenir la buse d'air à environ 6 mm (0,25 in) des ailettes du radiateur. Déplacer lentement la buse d'air dans un sens parallèle aux tubes de radiateur. On retire ainsi les débris logés entre les tubes.

On peut également utiliser de l'eau sous pression pour le nettoyage. La pression d'eau maximale pour le nettoyage doit être inférieure à 275 kPa (40 psi). Utiliser de l'eau sous pression pour ramollir la boue. Nettoyer le faisceau des deux côtés.

Utiliser un dégraissant et de la vapeur pour retirer l'huile et la graisse. Nettoyer les deux côtés du faisceau. Laver le faisceau avec du détergent et de l'eau chaude. Rincer soigneusement le faisceau à l'eau propre.

Si l'intérieur du radiateur est colmaté, voir le guide du constructeur d'origine pour obtenir des renseignements sur le rinçage du circuit de refroidissement.

Après le nettoyage du radiateur, mettre le moteur en marche. Laisser tourner le moteur au ralenti pendant 3 à 5 minutes. Accélérer jusqu'au régime maxi à vide. Cela contribuera à retirer les débris et à faire sécher le faisceau. Ramener lentement le régime moteur au ralenti avant de l'arrêter. Contrôler la propreté du faisceau en plaçant une lampe derrière ce dernier. Répéter le nettoyage au besoin.

Vérifier l'état des ailettes. On peut ouvrir les ailettes pliées à l'aide d'un "peigne". Contrôler l'état des éléments suivants: soudures, supports de montage, canalisations d'air, connexions, colliers and joints. Au besoin, effectuer des réparations.

i02227053

## Démarrateur - Contrôle

Perkins recommande un contrôle périodique du démarreur. En cas de défaillance du démarreur, le moteur pourrait ne pas démarrer en cas d'urgence.

Vérifier le bon fonctionnement du démarreur. Contrôler et nettoyer les connexions électriques. Voir les cahiers Fonctionnement des systèmes, Essais et réglages, "Circuit de démarrage électrique - Essai" pour obtenir davantage de renseignements sur la méthode de contrôle et les spécifications ou consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour obtenir de l'aide.

i05474862

## Turbocompresseur - Contrôle



**Les pièces chaudes du moteur peuvent provoquer des blessures et des brûlures. Avant d'effectuer des opérations d'entretien sur le moteur, laisser refroidir le moteur et les pièces.**

**REMARQUE**

Une détérioration de palier de turbocompresseur peut entraîner une entrée d'huile importante dans les circuits d'admission d'air et d'échappement. La perte de lubrifiant moteur peut provoquer de graves dégâts dans le moteur.

De petites fuites d'huile dans le turbocompresseur lorsque le moteur tourne au ralenti de façon prolongée ne posent pas de problèmes, tant qu'il n'y a pas de détérioration de palier de turbocompresseur.

Lorsqu'une détérioration de palier de turbocompresseur est accompagnée d'une perte significative des performances du moteur (fumée à l'échappement ou régime moteur élevé sans charge), ne plus utiliser le moteur avant d'avoir remplacé le turbocompresseur.

Un contrôle visuel des turbocompresseurs permet de ramener au minimum le risque d'immobilisation imprévue, mais aussi de réduire le risque d'endommagement des autres pièces du moteur. Ne pas inspecter le moteur s'il est en marche.

## Moteur monté avec un turbocompresseur unique

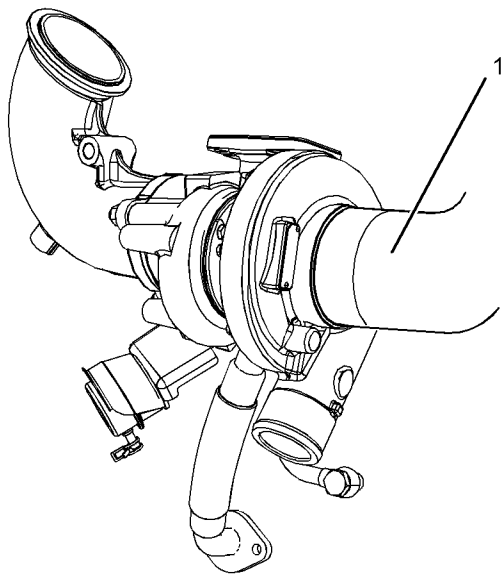


Illustration  
101

g03089297

2. Déposer le conduit de la sortie d'échappement du turbocompresseur et déposer le conduit d'admission d'air (1). Vérifier visuellement s'il y a de l'huile dans les tuyauteries. Nettoyer l'intérieur des tuyaux afin d'empêcher la pénétration de saleté lors du remontage.
  3. Vérifier l'absence de décoloration évidente du turbocompresseur due à la chaleur. Vérifier qu'il n'y a pas de vis desserrées ou manquantes. S'assurer que la canalisation d'alimentation en huile et la canalisation du robinet de vidange d'huile sont en bon état. Vérifier que le carter du turbocompresseur est exempt de fissures. S'assurer que la soufflante tourne librement.
  4. Rechercher de l'huile. Si de l'huile s'écoule de l'arrière de la soufflante, la bague d'étanchéité du turbocompresseur est peut-être défectueuse.  
  
La présence d'huile peut résulter d'une utilisation prolongée du moteur au régime de ralenti. La présence d'huile peut aussi résulter d'une réduction du volume d'air d'admission (filtres à air colmatés) qui provoque un suintement du turbocompresseur.
  5. Fixer le tuyau d'admission d'air et le tuyau de sortie d'échappement au carter du turbocompresseur. S'assurer que tous les colliers sont correctement posés et serrés. Pour plus d'informations, se référer au cahier Fonctionnement des systèmes, Essais et réglages, "Turbocharger - Inspect".
1. S'assurer que le turbocompresseur est propre et ne comporte aucune saleté avant de déposer les composants pour les contrôler.

## Moteur monté avec un turbocompresseur haute pression et un turbocompresseur basse pression

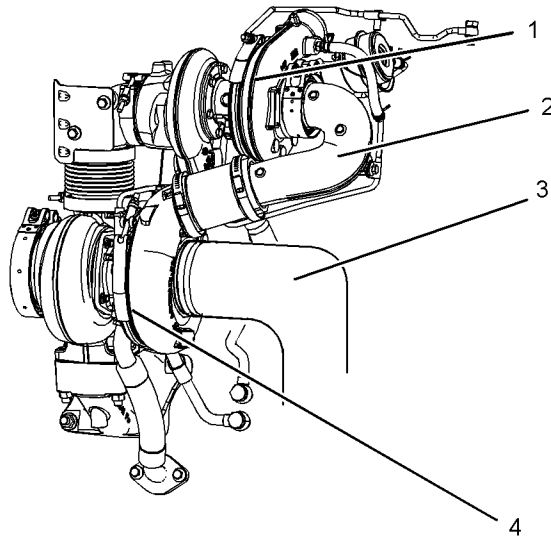


Illustration  
102

g03089316

Le moteur est équipé d'un turbocompresseur haute pression (1) et d'un turbocompresseur basse pression (4). Il est recommandé de contrôler visuellement les deux turbocompresseurs à intervalles réguliers. Si le turbocompresseur ne démarre pas lorsque le moteur fonctionne, cela risque d'endommager la soufflante du turbocompresseur ou le moteur. Si la soufflante du turbocompresseur est endommagée, les pistons, les soupapes et la culasse risquent de l'être aussi.

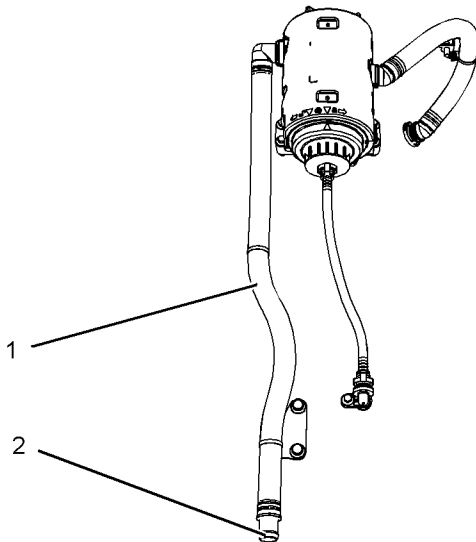
1. S'assurer que les turbocompresseurs sont propres et ne comportent aucune saleté avant de déposer les composants pour les contrôler.
2. Déposer le conduit de la sortie d'échappement du turbocompresseur haute pression puis le conduit d'admission d'air (3) du turbocompresseur. Vérifier visuellement s'il y a de l'huile dans les tuyauteries. Nettoyer l'intérieur des tuyaux afin d'empêcher la pénétration de saleté lors du remontage.
3. Déposer le coude (2) et rechercher de l'huile moteur.

4. Vérifier l'absence de décoloration évidente du turbocompresseur due à la chaleur. Vérifier qu'il n'y a pas de vis desserrées ou manquantes. S'assurer que la canalisation d'alimentation en huile et la canalisation du robinet de vidange d'huile sont en bon état. Vérifier que le carter du turbocompresseur est exempt de fissures. S'assurer que la soufflante tourne librement.
5. Rechercher de l'huile. Si de l'huile s'écoule de l'arrière de la soufflante, la bague d'étanchéité du turbocompresseur est peut-être défectueuse.  
  
La présence d'huile peut résulter d'une utilisation prolongée du moteur au régime de ralenti. La présence d'huile peut aussi résulter d'une réduction du volume d'air d'admission (filtres à air colmatés) qui provoque un suintement du turbocompresseur.
6. Vérifier l'absence de corrosion sur l'alésage du carter de la sortie de turbine.
7. Fixer le tuyau d'admission d'air et le tuyau de sortie d'échappement au carter du turbocompresseur. S'assurer que tous les colliers sont correctement posés et serrés. Pour plus d'informations, se référer au cahier Fonctionnement des systèmes, Essais et réglages, "Turbocharger - Inspect".

i05480980

## Vérifications extérieures

### Inspecter le tube de ventilation du carter

Illustration  
103

g02351425

#### Exemple type

Inspecter le tube de reniflard (1) pour vérifier l'absence de dégâts. Vérifier que la sortie (2) est propre et qu'il n'y a aucune obstruction. La glace peut être à l'origine d'obstructions dans des conditions climatiques défavorables.

### Vérifier l'absence de fuites et de connexions desserrées au niveau du moteur.

Les vérifications extérieures ne doivent durer que quelques minutes. Prendre le temps d'effectuer ces vérifications permet d'éviter les réparations coûteuses et les accidents.

Pour une durée de service maximum du moteur, effectuer un contrôle complet du compartiment moteur avant de faire démarrer le moteur. Rechercher les fuites d'huile et de liquide de refroidissement, les fixations et les connexions desserrées, les courroies usées et les accumulations de débris. Effectuer les réparations nécessaires:

- Les protections doivent se situer au bon endroit. Réparer les protections endommagées ou remplacer celles qui sont manquantes.
- Nettoyer tous les chapeaux et bouchons avant de procéder à l'entretien pour réduire les risques de contamination du système.

#### REMARQUE

Quel que soit le type de fuite (liquide de refroidissement, huile ou carburant) toujours nettoyer le liquide répandu. Si l'on constate une fuite, localiser l'origine de la fuite et réparer. Si l'on soupçonne une fuite, contrôler les niveaux de liquide plus fréquemment qu'indiqué jusqu'à ce que la fuite ait été trouvée et éliminée, ou que les soupçons s'avèrent non fondés.

#### REMARQUE

Les accumulations de graisse ou d'huile sur un moteur ou au sol peuvent constituer un risque d'incendie. Éliminer les accumulations de graisse et d'huile. Se référer au présent Guide d'utilisation et d'entretien, "Moteur - Nettoyage" pour plus d'informations.

- S'assurer que les flexibles du circuit de refroidissement sont correctement fixés et bien serrés. Rechercher d'éventuelles fuites. Contrôler l'état de tous les tuyaux.
- Rechercher d'éventuelles fuites de liquide de refroidissement au niveau des pompes à eau.

**Nota:** Le joint de pompe à eau est lubrifié par le liquide du circuit de refroidissement. Il est normal que de petites fuites se produisent lorsque le moteur refroidit et que les pièces se contractent.

Des fuites excessives de liquide de refroidissement peuvent indiquer la nécessité de remplacer la pompe à eau. Retirer la pompe à eau. Se référer au document Démontage et montage Pompe à eau, "- Dépose et pose". Pour plus d'informations, consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins.

- Rechercher les fuites du circuit de graissage au niveau de la bague d'étanchéité de vilebrequin avant, de la bague d'étanchéité de vilebrequin arrière, du carter d'huile, des filtres à huile et du cache-culbuteurs.
- Vérifier s'il y a des fissures et des colliers desserrés au niveau des tuyaux du circuit d'admission d'air. S'assurer que les flexibles et les tubes ne sont pas en contact avec d'autres flexibles, tubes, faisceaux de câblage, etc.
- S'assurer que les zones autour des pièces tournantes sont dégagées.
- Vérifier l'absence de fissures, cassures ou autres endommagements au niveau des courroies d'entraînement auxiliaires.
- Vérifier que le faisceau de câblage n'est pas endommagé.

Les courroies des poulies à multiples cannelures doivent être remplacées en tant qu'ensembles assortis. Si une seule courroie est remplacée, la courroie recevra plus de charge que les courroies qui ne sont pas remplacées. Les courroies plus anciennes sont distendues. La charge supplémentaire peut entraîner la rupture de la courroie neuve.

## Canalisations de carburant haute pression



**Tout contact avec du carburant sous haute pression présente des risques de pénétration percutanée et de brûlure. Des projections de carburant sous haute pression peuvent déclencher un incendie. Le non respect des consignes de contrôle et d'entretien peut entraîner des blessures, voire la mort.**

Une fois le moteur coupé, attendre 10 minutes avant d'effectuer toute intervention sur les canalisations de carburant afin de laisser à la pression le temps de s'évacuer des canalisations de carburant haute pression. Au besoin, procéder à des réglages mineurs. Réparer toute fuite provenant du circuit de carburant basse pression et du circuit de refroidissement, du circuit de graissage ou du circuit pneumatique. Remplacer toute canalisation de carburant haute pression ayant présenté une fuite. Se référer au document Démontage et montage, "Canalisations d'injection - Pose".

Si le contrôle se fait moteur en marche, employer systématiquement la méthode de contrôle qui convient afin d'éviter tout risque de pénétration de liquide. Se référer au Guide d'utilisation et d'entretien, "Généralités".

Vérifier, par un contrôle visuel, que les canalisations de carburant haute pression ne sont pas endommagées et qu'elles ne présentent pas de signes de fuite de carburant. Remplacer les canalisations de carburant haute pression endommagées ou ayant présenté des signes de fuite.

S'assurer que toutes les attaches des canalisations de carburant haute pression sont en place et qu'elles ne sont pas desserrées.

- Contrôler le reste du circuit de carburant pour vérifier qu'il n'y a pas de fuites. Rechercher les colliers de canalisation de carburant desserrés.
- Vidanger quotidiennement l'eau et le dépôt du réservoir de carburant afin de s'assurer que seul du carburant propre pénètre dans le circuit de carburant.
- Vérifier qu'il n'y a pas de connexions desserrées au niveau du câblage et des faisceaux de câblage et rechercher les câbles usés ou effilochés. Vérifier qu'il n'y a pas d'attache à tête d'équerre desserrée ou manquante.
- S'assurer que la tresse de masse est en bon état et qu'elle est bien connectée.
- Débrancher tout chargeur de batterie non protégé contre les ponctions de courant du démarreur. Vérifier l'état et le niveau d'électrolyte des batteries, sauf si le moteur est équipé d'une batterie sans entretien.
- Contrôler l'état des indicateurs. Remplacer les indicateurs fissurés. Remplacer tout indicateur qui ne peut pas être étalonné.

## Post-traitement du moteur

Contrôler l'état des conduites de liquide de refroidissement, des conduites de liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid) et des connexions électriques. Vérifier que l'ensemble des colliers, clips et attaches sont bien fixés et en bon état. Vérifier que le bouchon de remplissage de DEF est bien serré et que le bouchon est propre et exempt de saletés.

Contrôler que le niveau de DEF dans le réservoir est adapté au fonctionnement prévu, sinon remplir le réservoir.

i04190739

## Pompe à eau - Contrôle

Une pompe à eau défectueuse peut provoquer de graves problèmes de surchauffe susceptibles d'avoir les conséquences suivantes:

Recommandations d'entretien  
Pompe à eau - Contrôle

---

- Fissures dans la culasse
  - Grippage d'un piston
  - Autres risques d'endommagement du moteur
- 

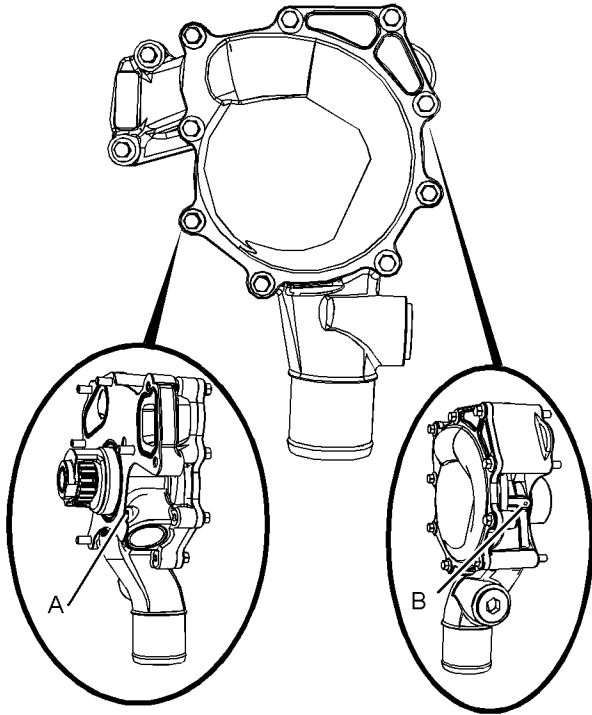


Illustration  
104

g01904773

(A) Larmier  
(B) Thermostat

**Nota:** Les joints de pompe à eau sont lubrifiés par le liquide du circuit de refroidissement. Il est normal que de petites fuites se produisent. Se référer à l'illustration 104 pour connaître la position du larmier et du thermostat.

Effectuer un contrôle visuel de la pompe à eau pour déceler d'éventuelles fuites.

**Nota:** Si du liquide de refroidissement du moteur pénètre dans le circuit de graissage du moteur, l'huile de graissage et le filtre à huile moteur doivent être remplacés. Cette action supprime toute contamination causée par le liquide de refroidissement et évite tout échantillon d'huile anormal.

La pompe à eau n'est pas réparable. Pour monter une pompe à eau neuve, se référer au document Démontage et montage, "Pompe à eau - Dépose et pose".

## Garantie

## Garantie

i05480977

### Renseignements concernant la garantie antipollution

- EPA \_\_\_\_\_ Agence américaine pour la protection de l'environnement (Environmental Protection Agency)
- CARB \_\_\_\_\_ California Air Resources Board

La garantie du moteur concerne les moteurs utilisés dans les régions du monde couvertes par les réglementations suivantes: Tier 4 final de l'EPA des États-Unis, Niveau IV de l'UE ou MLIT Step 5 du Japon. Si un moteur est utilisé dans des régions du monde non couvertes par ces réglementations, la garantie est nulle. Consulter le concessionnaire Perkins ou le distributeur Perkins pour plus d'informations. Pour les clients qui possèdent un nom d'utilisateur et un mot de passe valides pour [perkins.com](http://perkins.com), se connecter sur le site puis accéder à TIPSS pour consulter les informations relatives à la garantie.

## Documentation de référence

### Documents de référence

i05480959

### Dossiers d'entretien

Perkins recommande de conserver des enregistrements d'entretien précis. Des enregistrements d'entretien précis peuvent être utilisés aux fins suivantes:

- Déterminer les charges d'exploitation.
- Établir des calendriers d'entretien pour d'autres moteurs utilisés dans le même environnement.
- Prouver la conformité aux pratiques et intervalles d'entretien requis.

Les enregistrements d'entretien peuvent également être utilisés lors de diverses décisions de gestion liées à l'entretien des moteurs.

Les enregistrements d'entretien sont un élément clé de la gestion correcte d'un programme d'entretien. Des enregistrements d'entretien précis peuvent aider le concessionnaire Perkins à ajuster les intervalles d'entretien recommandés en fonction des conditions d'exploitation spécifiques. Cela devrait permettre une réduction des charges d'exploitation du moteur.

Les enregistrements liés aux éléments suivants devraient être conservés:

**Consommation de carburant** – Un enregistrement de la consommation de carburant est capital pour déterminer le moment où les composants sensibles à la charge doivent être contrôlés ou réparés. La consommation de carburant détermine également les intervalles de révision générale.

**Heures de service** – Un enregistrement des heures de fonctionnement est capital pour déterminer le moment où les composants sensibles à la vitesse doivent être contrôlés ou réparés.

**Documents** – Ces éléments devraient être facilement accessibles et conservés dans le fichier de l'historique des données du moteur. Tous les documents devraient indiquer les informations suivantes: date, heures de fonctionnement, consommation de carburant, numéro de l'unité and numéro de série du moteur. Les types de documents suivants devraient être conservés comme preuve d'entretien ou de réparation à des fins de garantie:

Conserver les types de documents suivants comme preuve d'entretien à des fins de garantie. Conserver également ces types de documents comme preuve de réparation à des fins de garantie:

- Ordres de travail et factures détaillées du concessionnaire
- Coûts de réparation du propriétaire
- Reçus du propriétaire
- Registre des entretiens





i05480966

---

**REMARQUE**Selon le type de moteur et l'application.

---

## Documents de référence (Contrats d'entretien étendus)

Contrats d'entretien étendus: quelques minutes pour l'achat, plusieurs années de protection.

Grâce aux contrats d'entretien étendus (ESC, Extended Service Contracts), il n'y a plus de souci à se faire en cas de réparation imprévue: les frais de remise en état du moteur sont couverts. Contrairement à d'autres garanties étendues, le contrat ESC Perkins Platinum couvre toutes les pannes de composants.

Avec les contrats ESC, la tranquillité d'esprit ne coûte que 0,03 £/0,05 \$/ 0,04 euro par jour.

Pourquoi souscrire un contrat d'entretien étendu?

1. Pas de mauvaise surprise: les frais de réparation sont entièrement couverts (pièces, main-d'œuvre et déplacements).
2. Le réseau mondial de Perkins assure un support produit prolongé.
3. Les pièces Perkins sont garanties d'origine: le maintien des performances moteur est garanti.
4. Les réparations sont effectuées par des techniciens compétents.
5. La couverture peut être transférée en cas de vente de la machine.

La couverture flexible apporte exactement le bon niveau de protection pour les moteurs Perkins. La couverture peut aller de 2 ans/1000 heures à 10 ans/40 000 heures.

Il est possible d'acheter un ESC à n'importe quel moment de la garantie standard - même le dernier jour!

Chaque distributeur Perkins emploie des techniciens de support produit Perkins qualifiés et expérimentés. Les équipes de support produit disposent de tout l'équipement nécessaire et sont disponibles en permanence pour réparer les moteurs et réduire les immobilisations au minimum. Acheter un ESC, c'est accéder à tous ces avantages.

Cet achat est rapide et simple! Contacter le distributeur Perkins local permet de recevoir un devis en quelques minutes. Les coordonnées du distributeur Perkins le plus proche sont disponibles sur le site

## Index

### A

Alternateur - Contrôle .....	104
Amortisseur de vibrations du vilebrequin - Contrôle .....	112
Amortisseur hydraulique .....	112
Ancrages du moteur - Contrôle.....	123
Application intensive.....	102
Méthodes d'entretien incorrectes.....	102
Méthodes d'utilisation incorrectes.....	102
Milieu d'utilisation.....	102
Après l'arrêt du moteur .....	81
Après le démarrage du moteur .....	71
Arrêt d'urgence .....	80
Arrêt du moteur.....	18, 80
Arrêt différé du moteur (selon équipement) .	80
Autocollant d'homologation du dispositif antipollution.....	32
Autodiagnostic.....	63
Avant le démarrage du moteur .....	17, 69
Avant-propos .....	4
Calendrier d'entretien.....	4
Entretien.....	4
Généralités.....	4
Projet de mise en garde 65 de l'État de Californie.....	4
Révision générale .....	4
Sécurité.....	4
Utilisation .....	4

### B

Batterie - Remplacement.....	105
Batterie ou câble de batterie - Débranchement.....	106

### C

Cache-radiateur.....	77
Calendrier d'entretien .....	103
Si nécessaire .....	103
Tous les jours.....	103
Toutes les 1000 heures-service .....	103
Toutes les 12 000 heures-service ou tous les 6 ans .....	104
Toutes les 1500 heures-service .....	103
Toutes les 2000 heures-service .....	103
Toutes les 3000 heures-service .....	103

Toutes les 3000 heures-service ou tous les 2 ans .....	103
Toutes les 4000 heures-service .....	103
Toutes les 50 heures-service ou toutes les semaines.....	103
Toutes les 500 heures-service .....	103
Toutes les 500 heures-service ou tous les ans .....	103
Toutes les 5000 heures-service .....	103
Toutes les 6000 heures-service ou tous les 3 ans .....	104
Toutes les semaines .....	103
Canalisations de carburant haute pression .....	16
Capteurs et composants électriques .....	48
Capteurs du CEM .....	59
Composants du moteur.....	49
Composants du post-traitement.....	58
Module d'émissions propres (CEM).....	58
Unité de réservoir de l'électronique de la pompe (PETU, Pump Electronic Tank Unit) .....	61
Caractéristiques et commandes.....	39
Centrale de surveillance (Indicateurs du moteur et indicateurs du post-traitement).....	46
Témoins du moteur .....	46
Circuit de carburant - Amorçage.....	128
Circuit électrique.....	18
Méthodes de mise à la masse .....	19
Circuit électronique.....	20
Consignation des défaillances.....	63
Constituants du circuit de carburant et temps froid .....	78
Filtres à carburant .....	78
Réchauffeurs de carburant .....	78
Réservoirs de carburant.....	78
Contenances .....	83
Circuit de graissage .....	83
Circuit de refroidissement.....	83
Coupe-batterie (Selon équipement) .....	43
Courroies - Contrôle .....	107
Courroies d'alternateur et de ventilateur - Remplacement.....	104

### D

Démarrage.....	69
Démarrage à l'aide de câbles volants.....	71
Démarrage du moteur.....	18, 70

Démarrage du moteur.....	70	Emplacements des plaques et des autocollants.....	31
Démarrage par temps froid.....	69	Plaque de numéro de série (1).....	31
Démarreur - Contrôle.....	137	Emplacements des plaques et des autocollants (Système de post-traitement) ....	31
Description du produit (Moteur et post-traitement).....	27	Module d'émissions propres (CEM).....	31
Caractéristiques électroniques du moteur ...	28	Unité de réservoir de l'électronique de la pompe (PETU, Pump Electronic Tank Unit)	32
Diagnostics du moteur .....	29	.....	32
Durée de service du moteur.....	29	Enclenchement des équipements menés .....	73
Produits du commerce et moteurs Perkins .....	29	Entretien .....	83
Refroidissement et lubrification du moteur... ..	29	Équipement mené - Contrôle.....	114
Spécifications du moteur.....	28		
Système de post-traitement .....	30	<b>F</b>	
Détente de la pression du circuit .....	100	Faisceau de refroidisseur d'admission - Contrôle .....	104
Circuit de carburant.....	100	Faisceau de refroidisseur d'admission - Nettoyage/essai (Refroidisseur d'admission air-air).....	104
Circuit de refroidissement .....	100	Filtre à air - Contrôle de l'indicateur de colmatage .....	118
Huile moteur.....	100	Contrôle de l'indicateur de colmatage.....	118
Diagnostic du moteur.....	63	Filtre à carburant (en ligne) - Remplacement.....	128
Dispositifs d'alarme et d'arrêt.....	39	Filtre à carburant primaire/séparateur d'eau - Vidange.....	131
Alarmes.....	39	Filtre à carburant secondaire - Remplacement.....	132
Contrôle .....	40	Mise de l'élément au rebut de manière appropriée.....	132
Dispositifs d'arrêt.....	39	Monter l'élément.....	133
Documentation de référence .....	144	Filtre de liquide d'échappement diesel - Nettoyage/Remplacement.....	114
Documents de référence .....	144	Flexibles et colliers - Contrôle/remplacement .....	134
Documents de référence (Contrats d'entretien étendus) .....	146	Remplacer les flexibles et les colliers .....	135
Dossiers d'entretien.....	144	Fluide d'échappement diesel en climat froid....	79
		Fonctionnement du moteur avec des codes de diagnostic actifs .....	64
<b>E</b>		Fonctionnement du moteur avec des codes de diagnostic intermittents.....	64
Économies de carburant.....	74		
Effets du froid sur le carburant.....	78	<b>G</b>	
Élément de filtre à air du moteur (Élément simple) - Contrôle/remplacement.....	117	Garantie.....	143
Élément de filtre à carburant primaire (séparateur d'eau) - Remplacement .....	129	Généralités .....	8, 21
Mise de l'élément au rebut de manière appropriée.....	129	Air comprimé et eau sous pression.....	10
Monter l'élément de filtre neuf.....	130	Évacuation correcte des déchets.....	12
Élément de reniflard du carter moteur - Remplacement.....	119	Inhalation .....	11
Entretien par le bas .....	121		
Entretien par le haut.....	120		
Vérifier le système .....	123		
Élément du filtre à air du moteur (élément double) - Contrôle/Nettoyage/Remplacement.....	115		
Entretien des éléments de filtre à air.....	115		
Nettoyage des éléments primaires de filtre à air .....	116		

Pénétration de liquides .....	11	Généralités sur le liquide de refroidissement .....	83
Prévention des déversements de liquides .....	11	Généralités sur les lubrifiants.....	88
<b>H</b>		Huile moteur.....	89
Huile moteur - Prélèvement d'un échantillon .....	124	Liquides conseillés (Généralités sur les carburants).....	91
Prélèvement de l'échantillon et analyse.....	124	Caractéristiques du carburant diesel .....	95
Huile moteur et filtre - Vidange/ remplacement.....	124	Exigences relatives au carburant diesel .....	92
Remplacement du filtre à huile.....	125	Généralités.....	92
Remplir le carter d'huile .....	126	Liquides conseillés (Liquide d'échappement diesel (DEF, Diesel Exhaust Fluid)).....	90
Vidanger l'huile de graissage du moteur....	125	Généralités.....	91
<b>I</b>		<b>M</b>	
Identification produit .....	31	Mises en garde .....	5
Informations de référence.....	33	Main (haute pression) 3 .....	7
Dossier de référence.....	33	Mise en garde d'éther 2.....	6
Informations importantes sur la sécurité.....	2	Mise en garde universelle 1 .....	5
Informations produit.....	21	Moteur - Nettoyage .....	114
Injecteur (liquide d'échappement diesel) - Remplacement.....	136	Post-traitement.....	115
<b>J</b>		<b>N</b>	
Jeu du ventilateur - Contrôle.....	126	Niveau d'électrolyte de batterie - Contrôle.....	105
Journal d'entretien .....	145	Niveau d'huile moteur - Contrôle .....	123
<b>L</b>		Niveau de liquide de refroidissement - Contrôle .....	112
Levage du produit.....	34	<b>P</b>	
Moteur et module d'émissions propres (CEM, Clean Emission Module) .....	34	Paramètres de configuration .....	64
Levage et remisage .....	34	Paramètres de configuration du système ....	64
Liquide d'échappement diesel - Remplissage.....	113	Paramètres spécifiés par le client .....	65
Liquide de refroidissement (DEAC) - Vidange.....	107	Pompe à eau - Contrôle.....	141
Remplissage .....	109	Pour monter et descendre .....	16
Rinçage.....	108	Préfiltre à air du moteur - Contrôle/ Nettoyage .....	119
Vidange.....	107	Prévention des brûlures.....	12
Liquide de refroidissement (longue durée) - Changement .....	109	Batteries.....	13
Remplissage .....	111	Circuit d'induction.....	13
Rinçage.....	111	Huiles .....	13
Vidange.....	110	Liquide de refroidissement.....	13
Liquides conseillés .....	83, 88	Système de post-traitement.....	13
Entretien du circuit de refroidissement avec du liquide de refroidissement longue durée ....	86	Prévention des incendies ou des explosions ..	13
		Conduites, canalisations et flexibles .....	15
		Extincteur.....	15
		Prolongateur pour liquide de refroidissement (longue durée) - Ajout.....	111

## R

Radiateur - Nettoyage.....	137
Recherche des codes de diagnostic.....	63
Recommandations d'entretien.....	100
Remisage du produit (Moteur et post- traitement).....	36
Conditions d'entreposage .....	36
Post-traitement.....	37
Renseignements concernant la garantie antipollution.....	143
Réservoir de carburant - Vidange.....	134
Cuves de stockage de carburant .....	134
Réservoir de carburant .....	134
Vidange de l'eau et des dépôts.....	134
Risques d'écrasement et de coupure .....	15

## S

Sécurité .....	5
Soudage sur moteurs avec commandes électroniques .....	100
Surrégime.....	47
Système de mise en garde de la réduction sélective catalytique.....	40
Indicateurs d'avertissement.....	41
Niveaux de mise en garde .....	41
Stratégie d'avertissement .....	40

## T

Table des matières.....	3
Témoin de diagnostic .....	63
Témoins et instruments .....	44
Témoins de post-traitement et indicateurs... ..	45
Témoins lumineux.....	45
Tendeur de courroie - Contrôle.....	106
Turbocompresseur - Contrôle.....	137
Moteur monté avec un turbocompresseur haute pression et un turbocompresseur basse pression.....	139
Moteur monté avec un turbocompresseur unique .....	138

## U

Utilisation.....	34, 73
Fonctionnement du moteur et système de post-traitement.....	73
Utilisation du moteur.....	73
Utilisation par temps froid .....	75

Conseils pour l'utilisation par temps froid.....	75
Fonctionnement au ralenti du moteur .....	76
Recommandations pour le liquide de refroidissement.....	76
Recommandations pour le réchauffage du liquide de refroidissement .....	76
Viscosité d'huile de graissage moteur.....	76

## V

Vérifications extérieures .....	140
Canalisations de carburant haute pression .....	141
Inspecter le tube de ventilation du carter ...	140
Post-traitement du moteur .....	141
Vérifier l'absence de fuites et de connexions desserrées au niveau du moteur.....	140
Vues du modèle.....	21
Composants extérieurs au moteur.....	25
Moteur avec turbocompresseur simple 1206F- E70TA et système de post-traitement monté .....	21
Système de post-traitement du moteur.....	26
Vues du moteur 1206F-E70TTA avec turbocompresseurs en série.....	22

# Informations produit et concessionnaire

Nota: Voir

l'emplacement de la plaque signalétique du produit au chapitre "Informations produit" du guide d'utilisation et d'entretien.

Date de livraison: \_\_\_\_\_

## Informations produit

Modèle: \_\_\_\_\_

Numéro d'identification produit: \_\_\_\_\_

Numéro de série du moteur: \_\_\_\_\_

Numéro de série  
de la boîte de vitesses: \_\_\_\_\_

Numéro de série  
de l'alternateur: \_\_\_\_\_

Numéros de série d'équipement: \_\_\_\_\_

Informations sur l'équipement: \_\_\_\_\_

Numéro matériel  
client: \_\_\_\_\_

Numéro matériel concessionnaire: \_\_\_\_\_

## Informations concessionnaire

Nom: \_\_\_\_\_ Agence: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Contact  
concessionnaire

Numéro  
de téléphone

Heures

Ventes: \_\_\_\_\_

Pièces: \_\_\_\_\_

Service: \_\_\_\_\_





