

Johnson

Johnson.



**2007
MANUAL DO UTILIZADOR**

**30
PL4**

5036779 PO

Nossas primeiras recomendações ao proprietário/operador

Este Guia do operador é uma parte essencial do motor de popa *Johnson*. Ele contém informações importantes que, se forem seguidas, fornecerão o conhecimento necessário sobre a operação, manutenção, cuidado adequados e, acima de tudo, segurança!

A segurança é tratada na primeira seção deste Guia, uma vez que ela é nossa maior prioridade e deve ser também a sua. Recomendamos enfaticamente que este Guia seja lido da primeira à última página. Seguir esta recomendação assegurará a compreensão das informações fundamentais para sua segurança, para a segurança dos passageiros e de outros barqueiros. Foi elaborado um Teste de prontidão do operador que está localizado na última página deste Guia.

Cuidado! Todos os passageiros devem conhecer a operação adequada do barco e do motor de popa *Johnson*. Certifique-se de que eles compreendam e respeitem os controles e sua operação. Cada operador é responsável pela segurança de todos os passageiros e de outros barqueiros. Coloque a segurança em primeiro lugar na sua lista de prioridades e faça um curso de segurança de barco na Capitania dos Portos, no Esquadrão de Força (Power Squadron), na Cruz Vermelha ou no Departamento de Leis de Navegação local.

A satisfação de possuir e operar um motor de popa *Johnson* pode ser algo extraordinário. Acreditamos que as recompensas que serão obtidas por seguir nossas recomendações valerão a pena. Lembre-se de que VOCÊ é a chave da segurança. As boas práticas de segurança não só protegem você, mas protegem também todas as pessoas que estiverem com você.

O mais importante é se divertir e, com sua colaboração, as informações relevantes deste Guia assegurarão momentos agradáveis com segurança.

Aproveite os maravilhosos momentos ao ar livre na água...



ADVERTÊNCIA



Cuidado! A falha humana é causada por vários fatores: descuido, cansaço, sobrecarga, preocupação, não familiaridade por parte do operador para manusear o produto, drogas e álcool, para citar apenas alguns. Os danos a seu barco e ao motor de popa podem ser reparados em pouco tempo, mas lesões corporais ou morte têm um efeito duradouro.

Para sua segurança e para a segurança das outras pessoas, leia este Guia da primeira à última página e siga todas as advertências e recomendações de segurança. Não ignore quaisquer precauções e instruções relacionadas à segurança.

Qualquer pessoa que pilote o barco deve ler e compreender este Guia antes de operar o barco e o motor.

As seguintes marcas registradas são propriedade da Bombardier Recreational Products Inc., ou das respectivas filiais:

Evinrude®

Evinrude®/Johnson® Genuine Parts

Evinrude®/Johnson® 4-Stroke outboard oil

Evinrude®/Johnson® Ultra™ 4-Stroke synthetic blend oil

Evinrude®/Johnson® anti-corrosion spray

Johnson®

2+4® fuel conditioner

Hi-Vis™ gearcase lubricant

Triple-Guard® grease

Ultra-HPF™ gearcase lubricant

ÍNDICE

INFORMAÇÕES GERAIS	2
SEGURANÇA — O lugar certo para começar	2
REFERÊNCIAS, ILUSTRAÇÕES E ESPECIFICAÇÕES	4
GARANTIA LIMITADA DA BRP PARA MOTORES FORA DE BORDA 2007 JOHNSON	5
RECURSOS	10
ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR	12
COMANDO À DISTÂNCIA	13
MONITORAMENTO DO MOTOR	15
COMBUSTÍVEL E ÓLEO	16
COMBUSTÍVEL	16
ÓLEO	17
ADITIVOS	17
SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	17
AMACIAMENTO (10 HORAS)	18
PARTIDA DO MOTOR	19
ANTES DA PARTIDA	19
PARADA DO MOTOR	20
CÂMBIO E CONTROLE DE VELOCIDADE	21
PARTIDA DE EMERGÊNCIA	21
ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL	22
OPERAÇÃO	23
COMPENSADOR E INCLINADOR HIDRÁULICOS	23
ATRACAÇÃO	25
SELEÇÃO DO HÉLICE	26
ENXÁGÜE	26
ADVERTÊNCIA DE PRESSÃO BAIXA DO ÓLEO	27
SISTEMA DE LIMITE DE REVOLUÇÃO EXCESSIVA	27
SUPERAQUECIMENTO DO MOTOR	27
REBOQUE	28
SUPORTE DE INCLINAÇÃO	28
DANOS DE IMPACTO	29
ARMAZENAMENTO	29
CARREGAMENTO E TRANSPORTE	30
CONDIÇÕES ESPECIAIS DE OPERAÇÃO	31
MANUTENÇÃO	32
INFORMAÇÕES SOBRE EMISSÕES DO MOTOR	32
INSPEÇÃO DE 10 HORAS	33
ARMAZENAMENTO FORA DE TEMPORADA	33
MANUTENÇÃO PRÉ-TEMPORADA	34
ÓLEO DO CÂRTER DO MOTOR	35
AJUSTES	36
LUBRIFICAÇÃO	37
LINHA DO RESPIRADOURO E DE COMBUSTÍVEL	38
VELAS DE IGNIÇÃO	39
HÉLICE	39
ÂNODOS CONTRA CORROSÃO	40
FIOS DE LIGAÇÃO	40
BATERIA	41
TABELA DE VERIFICAÇÃO DE PROBLEMAS	42
PROGRAMAÇÃO DE MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO DO MOTOR	43
INSTALAÇÃO	45
ALTURA DO PAINEL DE POPA E COMPRIMENTO DO EIXO	45
INSTALAÇÃO DO MOTOR	46

INFORMAÇÕES GERAIS

SEGURANÇA — O LUGAR CERTO PARA COMEÇAR

Este Guia do operador contém informações importantes para ajudar a prevenir lesões corporais e danos ao equipamento. Ele faz com que o operador e os passageiros se familiarizem com o motor de popa *Evinrude/Johnson* e seus controles, com a operação, a manutenção e as medidas de segurança para barcos. Todos os operadores devem ler, compreender e seguir este Guia. Este Guia deve ser mantido sempre junto com o produto, em um saco à prova de água, durante a operação do barco. Em caso de mudança de proprietário, este Guia deve ser entregue aos novos proprietários.

O Guia do operador usa os termos abaixo para identificar mensagens de segurança importantes. Esses termos de alerta de segurança significam:

ATENÇÃO!
FIQUE ALERTA!
SUA SEGURANÇA ESTÁ EM RISCO!



PERIGO



Indica uma situação de perigo iminente que, se não for evitada, **RESULTARÁ** em morte ou lesões corporais graves.



ADVERTÊNCIA



Indica uma situação de perigo iminente que, se não for evitada, **PODERÁ** resultar em lesões corporais graves ou morte.



ATENÇÃO



Indica uma situação de perigo potencial que, se não for evitada, **PODERÁ** resultar em lesões corporais leves ou moderadas, ou danos materiais. Este termo pode também ser usado para alertar sobre práticas que comprometam a segurança.

IMPORTANTE: Identifica informações que ajudarão a prevenir danos à máquina e aparece próximo às informações que controlam a montagem e a operação corretas do produto.

Embora a mera leitura dessas informações não elimine o perigo, a compreensão e aplicação das informações faz com que o mecanismo do motor de popa seja usado corretamente.

Um navegador responsável e bem informado aproveitará os prazeres do barco e será um navegador seguro. Classes sobre segurança de barcos são oferecidas pela Guarda Costeira Auxiliar dos Estados Unidos, pelo Esquadrão de Força dos Estados Unidos e algumas sedes locais da Cruz Vermelha. Para obter informações sobre classes, ligue gratuitamente para 1-800-336-BOAT (EUA). Para obter informações adicionais sobre segurança e normas relacionadas a barcos, ligue para: Linha direta de segurança da Guarda Costeira dos Estados Unidos, 1-800-368-5647. Fora da América do Norte, entre em contato com o REVENDEDOR ou distribuidor para obter mais detalhes a respeito da segurança do barco.

MEDIDAS DE SEGURANÇA — Gerais



Para aproveitar totalmente os prazeres, a descontração e a emoção da navegação, há algumas regras básicas que devem ser observadas e seguidas por todos os navegadores. Algumas dessas regras podem ser novas para você; outras podem ser de bom senso ou óbvias... independentemente, leve-as a sério! Se essas informações sobre segurança e regras de segurança para navegação não forem seguidas, podem ocorrer lesões corporais a si próprio, em seus passageiros ou em outros usuários da água.



Familiarize-se completamente com o controle e funcionamento de seu barco e do motor antes de embarcar em sua primeira viagem ou de levar passageiros. Se não tiver tido a oportunidade de praticar com seu REVENDEDOR, comece praticando em uma área adequada e sinta a resposta de cada controle. Familiarize-se com todos os controles antes de aplicar a aceleração a acima da velocidade de marcha lenta. Como operador, você terá o controle e a responsabilidade pela operação segura.

MEDIDAS DE SEGURANÇA — Operação



Certifique-se de que pelo menos um de seus passageiros sabia como controlar o barco em caso de emergência.



Todos os passageiros devem saber onde estão localizados os equipamentos de emergência e como usá-los.



Todos os equipamentos de segurança e dispositivos pessoais de flutuação devem estar em boas condições e devem ser adequados ao tipo do barco. Respeite sempre as normas aplicáveis a seu barco.



O contato com o hélice em rotação pode resultar em lesão grave ou morte. Não permita a presença de nenhuma pessoa próxima ao hélice, mesmo com o motor desligado. As pás do hélice podem ser afiadas e podem continuar a girar mesmo após o motor ter sido desligado. Sempre desligue o motor quando o barco estiver próximo a pessoas que estejam na água.

⚠ Sempre que ligar o motor, verifique se existe uma boa ventilação para evitar a formação do monóxido de carbono (CO), que não tem cor, cheiro ou sabor e, se inalado em concentrações suficientes, pode provocar a perda de consciência, lesões cerebrais ou a morte. A acumulação de CO pode ocorrer com o barco na doca, fundeado ou em movimento e em diversas áreas fechadas do barco como a cabine, o poço, a plataforma traseira e lavabos. Pode ser causada ou agravada pelas condições meteorológicas, pelas condições de amarração e de funcionamento e pelos outros barcos. Evite os fumos de escape do seu motor ou dos outros barcos, garanta uma ventilação adequada, desligue o motor quando não for necessário e esteja atento ao risco de contrarefluxo e condições que provocam a acumulação de CO. O CO em altas concentrações pode matar em poucos minutos. Em baixas concentrações só é letal se inalado durante períodos de tempo prolongados.

⚠ Proceda com cuidado e a uma velocidade baixa em água rasa. A aterragem ou paradas abruptas podem resultar em lesões corporais. Fique alerta também com relação à existência de detritos e objetos na água.

⚠ Familiarize-se com a água em que estiver operando. A caixa de engrenagens deste motor de popa se estende abaixo da superfície da água e pode entrar em contato com obstruções submersas. Esse contato com obstruções submersas pode resultar em perda de controle e lesões corporais.

⚠ Em barcos leves, evite ficar em pé ou mudar repentinamente o peso de posição.

⚠ Os passageiros devem permanecer em seus assentos. A proa, os bordos, o painel de popa do barco e os encostos não devem ser usados como assentos.

⚠ Insista para que todos os passageiros usem os dispositivos pessoais de flutuação aprovados pela Capitania dos Portos quando as condições de utilização do barco forem perigosas e que todas as crianças e as pessoas que não souberem nadar usem o dispositivo o tempo todo.

⚠ Respeite as zonas de proibição de esteira, os direitos de outros usuários da água e o meio ambiente. Como “capitão” e proprietário do barco, você é responsável por quaisquer danos a outros barcos causados pela esteira do seu barco. Não permita que qualquer pessoa jogue lixo ao mar.

⚠ Conheça e respeite as leis de tráfego marítimo.

⚠ Lembre-se de que os gases da gasolina são inflamáveis e explosivos. Siga sempre o procedimento de abastecimento de combustível indicado no Guia do operador e o fornecido pelo posto de gasolina. Verifique sempre o nível de combustível antes e durante o passeio. Aplique o princípio da provisão de combustível de 1/3 de combustível até o destino, 1/3 para a volta e 1/3 de reserva. Não transporte combustível extra ou líquidos inflamáveis em qualquer compartimento de armazenamento ou do motor.

⚠ Não opere o barco se estiver sob a influência de drogas ou álcool.

⚠ Os barcos de alta velocidade têm uma relação alta entre peso e potência. Se você não tiver experiência em operar um barco de alta velocidade, não tente pilotar um à sua máxima velocidade, ou próximo a ela, até que tenha adquirido experiência necessária.

⚠ Para obter mais informações, consulte seu REVENDEDOR *Evinrude/Johnson* e solicite uma cópia de **Introdução à Navegação em Alta Velocidade**, P/N 335763.

MEDIDAS DE SEGURANÇA — Instalação e manutenção

Instalação do motor de popa

⚠ O motor de popa deve ser instalado corretamente. A instalação incorreta do motor de popa pode causar lesões corporais graves, morte ou danos materiais. Recomendamos enfaticamente que o motor de popa seja instalado pelo seu REVENDEDOR para assegurar a instalação correta.

⚠ Não confira mais potência ao seu barco usando um motor que ultrapasse a potência em HP indicada na plaqueta de capacidade do barco. O excesso de potência pode resultar em perda de controle. Se o barco não tiver a plaqueta de capacidade, entre em contato com seu REVENDEDOR ou com o fabricante do barco.

Manutenção

⚠ Quando forem necessárias peças de reposição, use *peças genuínas Evinrude®/Johnson®* ou peças com características equivalentes, incluindo tipo, resistência e material. O uso de peças de padrão inferior pode causar lesões corporais ou a operação incorreta do produto.

⚠ Faça somente os procedimentos de manutenção pormenorizados no Guia do operador. Tentar realizar a manutenção ou qualquer reparo do motor de popa sem estar familiarizado com o procedimento correto de manutenção e segurança pode causar lesões corporais ou morte. Mais informações podem ser obtidas junto ao seu REVENDEDOR *Evinrude/Johnson* autorizado. Em muitos casos, são necessárias ferramentas e treinamento adequados para determinados procedimentos de manutenção ou reparo.

⚠ Mantenha seu barco e o motor sempre nas melhores condições. Siga a **PROGRAMAÇÃO DE MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO DO MOTOR**.

⚠ Opere o barco e o motor de popa com prudência e divirta-se. Não se esqueça de que todas as pessoas devem prestar assistência a outros barqueiros em caso de emergência.

⚠ Evite lesões corporais causadas pelo contato com o hélice em rotação; remova o hélice antes do enxágue ou antes de realizar qualquer procedimento de manutenção.

REFERÊNCIAS, ILUSTRAÇÕES E ESPECIFICAÇÕES

Fora da América do Norte — Entre em contato com o DISTRIBUIDOR ou revendedor para obter mais detalhes.

Números de modelo e de série

Os números de modelo e de série são indicados em uma plaqueta presa no suporte de popa ou no suporte giratório. Anote:

O número do modelo _____

O número de série _____

A data da compra _____

O número da chave de ignição _____

Motores roubados

América do Norte — Comunique o roubo do motor de popa ao Customer and Dealer Support Services (Serviços de Assistência ao Cliente e ao Revendedor), 250 Sea Horse Drive, Waukegan, IL 60085, E.U.A. Informe os números de modelo e de série do motor de popa e anexe uma cópia do boletim de ocorrência.

Fora da América do Norte — Comunique o roubo ao revendedor *Bombardier Recreational Products* onde o motor de popa foi registrado.

Documentação técnica

A BRP disponibiliza documentação técnica específica para o seu motor fora de bordo. No concessionário, pode adquirir um manual de manutenção, um catálogo de peças ou um Manual do utilizador adicional. Para saber o nome e localização do concessionário *Evinrude/Johnson* mais próximo nos Estados Unidos e no Canadá, acesse o site www.evinrude.com ou www.johnson.com.

⚠ ADVERTÊNCIA ⚠

Quando forem necessárias peças de reposição, use peças genuínas Evinrude/Johnson ou peças com características equivalentes, incluindo tipo, resistência e material. O uso de peças de padrão inferior pode causar lesões corporais ou a operação incorreta do produto.

A Bombardier Recreational Products (BRP) reserva-se o direito de fazer alterações a qualquer momento, sem aviso prévio, nas funcionalidades, especificações e disponibilidade do modelo. Também se reserva o direito de alterar qualquer especificação ou peça, em qualquer altura, sem que, por isso, fique obrigado a actualizar modelos antigos. As informações contidas neste Manual baseiam-se nas especificações mais recentes disponíveis na ocasião da publicação.

As fotografias e ilustrações contidas neste Guia podem não representar modelos ou equipamentos reais; são vistas representativas inseridas somente para referência. Não é possível assegurar a exatidão contínua deste Guia.

Determinados recursos dos sistemas apresentados neste Guia podem não ser encontrados em todos os modelos, em todas as áreas de comercialização.

Identificação do proprietário

América do Norte — No momento da compra, o REVENDEDOR preencherá os formulários de registro do motor de popa. Sua via representa a prova de propriedade e indica a data da compra.

Declaração de conformidade

- Aplicação das Directivas do Conselho:
- Directiva(s) relevante(s):
- Norma(s) harmonizada(s) relevante(s):
- Tipo de produto:
- Fabricante:

Directiva 2003/44/CE relativa às embarcações de recreio
Directiva 89/336/CEE relativa à compatibilidade electromagnética
Conforme referido pelo Conselho e nas Directivas relevantes
Motores fora de bordo de 2 tempos com ignição por faísca (SI)
BRP US Inc.
10101 Science Drive
Sturtevant, WI 53177

Certificado CE de tipo:

Modelo(s) de motor	Número do certificado de emissões de gases de escape	Número do certificado de emissões sonoras
E150DPLSU, E150DPXSU, E150DLSLU, E150DHLSU, E150DCXSU, E175DPLSU, E175DPXSU, E175DLSLU, E175DCXSU, E200DPLSU, E200DPXSU, E200DLSLU, E200DCXSU	EXBOMB005	SDBOMB015
E115DPLSU, E115DPXSU, E115DLSLU	EXBOMB004	SDBOMB018

Eu, abaixo assinado, declaro pela presente que o produto especificado acima está em conformidade com a(s) directiva(s) e norma(s) atrás referidas.

Fernando Garcia,
Director dos Assuntos de Regulação e de Relações Públicas

GARANTIA LIMITADA DA BRP PARA MOTORES FORA DE BORDA 2007 JOHNSON

1. ÂMBITO DA GARANTIA LIMITADA

A BRP US Inc garante que os seus motores fora de borda Johnson® de 2 e 4 tempos, vendidos por distribuidores/concessionários Johnson autorizados fora dos cinquenta Estados Unidos e do Canadá ("Produto"), estão livres de defeitos de material ou fabrico durante o período e ao abrigo das condições descritas abaixo.

Todos os acessórios e peças genuínas Evinrude®/Johnson, incluindo mas não se limitando a, hélices, indicadores, depósitos de gasóleo, comandos remotos, cabos e interruptores de chave instalados por um concessionário/distribuidor autorizado na altura da venda, fornecidos ou não com o Produto, estão cobertos pela garantia limitada standard da BRP para acessórios e peças genuínas Evinrude/Johnson. Consulte o seu distribuidor/concessionário autorizado para obter uma cópia completa da garantia limitada.

2. PERÍODO DE COBERTURA DA GARANTIA

Esta garantia limitada entrará em vigor a partir da data de aquisição pelo primeiro consumidor retalhista ou da data em que o Produto for utilizado pela primeira vez, segundo o que ocorrer primeiro, durante o período de:

VINTE E QUATRO (24) MESES CONSECUTIVOS para utilização privada, recreio; ou

SEIS (6) MESES CONSECUTIVOS para utilização comercial. O Produto é utilizado comercialmente quando é usado em qualquer trabalho ou utilização gerador de receitas, em qualquer altura durante o período da garantia. O Produto também é utilizado comercialmente quando, em qualquer altura durante o período de garantia, for instalado num barco com publicidade afixada ou esteja licenciado para uso comercial.

A reparação ou substituição de peças ou operações de assistência ao Produto ao abrigo desta garantia não prolongam o período desta garantia limitada para além da data de término original.

3. CONDIÇÕES PARA OBTER COBERTURA DE GARANTIA

Esta cobertura da garantia só está disponível para os motores fora de borda Johnson de 2 e 4 tempos, adquiridos como novos e não utilizados num distribuidor/concessionário BRP autorizado a distribuir produtos Johnson no país em que foi feita a venda ("Distribuidor/Concessionário") e só depois de o processo de inspeção de pré-entrega específico da BRP ter sido terminado e documentado pelo comprador e pelo Distribuidor/Concessionário. A cobertura da garantia só fica disponível depois do registo correcto do Produto por parte do Distribuidor/Concessionário ou proprietário. Estas limitações são necessárias para permitir à BRP garantir a segurança dos seus produtos, dos seus consumidores e do público em geral.

Como indicado no Manual do operador, para manter a cobertura da garantia, tem de ser efectuada a manutenção de rotina periódica obrigatória. A BRP pode pedir uma prova de que foi efectuada a manutenção adequada antes de autorizar a cobertura da garantia.

4. O QUE FAZER PARA OBTER COBERTURA DE GARANTIA

O proprietário registado ("Proprietário") tem de notificar prontamente um Distribuidor/Concessionário do aparecimento de um defeito. O proprietário tem de levar o Produto, incluindo todas as respectivas peças defeituosas, ao Distribuidor/Concessionário assim que aparecer o defeito e, em qualquer circunstância, dentro do período da garantia, e tem de oferecer ao Distribuidor/Concessionário uma oportunidade razoável de reparar o defeito. As despesas de transporte do Produto para e do Distribuidor/Concessionário para assistência na Garantia correm por conta do Proprietário.

Para reparações dentro do prazo da garantia, se o Produto não tiver sido registado previamente, também pode ser necessário apresentar a prova de compra ao Distribuidor/Concessionário. Para validar a reparação ao abrigo da garantia, o Proprietário tem de assinar a ordem de reparação/trabalho antes do início da reparação.

Todas as peças substituídas ao abrigo desta garantia passam a ser propriedade da BRP.

5. O QUE FAZ A BRP

As obrigações da BRP ao abrigo desta garantia, estão limitadas a, segundo o livre arbítrio da BRP, reparação ou substituição de peças do Produto que apresentem defeitos de material ou fabrico, segundo uma avaliação razoável por parte da BRP. Esta reparação ou substituição de peças serão efectuadas sem débito de peças ou mão-de-obra, em qualquer Distribuidor/Concessionário autorizado. A responsabilidade da BRP está limitada às reparações ou substituições de peças requeridas. Nenhuma reclamação por quebra de garantia será motivo de cancelamento ou rescisão da venda do Produto ao Proprietário.

Na eventualidade da assistência ao abrigo da garantia ser necessária fora do país de venda original, o Proprietário terá de suportar os encargos adicionais devidos a práticas e condições locais, tais como, mas não se limitando a, frete, seguro, taxas, pagamento de licenças, direitos de importação e todos e quaisquer outros encargos financeiros, incluindo os encargos tributáveis por governos, estados, territórios e departamentos respectivos.

A BRP reserva-se o direito de melhorar, modificar ou alterar os Produtos periodicamente, sem assumir qualquer obrigação de modificar Produtos fabricados anteriormente.

6. EXCLUSÕES – O indicado abaixo não está, em nenhuma circunstância, coberto pela garantia:

- Substituição de peças devido ao desgaste e uso normais;
- Manutenção de rotina de peças e serviços, incluindo mas não se limitando a: requisitos de manutenção, mudança de óleo do motor e das peças inferiores, lubrificação, ajustes de válvulas e ligações e substituição de fusíveis, ânodos de zinco, termóstatos, correias de distribuição, casquilhos do motor de arranque, afinação das escovas do motor, filtros e velas de ignição;
- Danos causados por instalação incorrecta ou falta de manutenção, preparação para o Inverno e/ou armazenamento, não cumprimento dos procedimentos e recomendações do Manual do operador;
- Danos resultantes de remoção de peças, reparações mal feitas, assistência, manutenção, modificação ou utilização de peças e acessórios não fabricados ou aprovados pela BRP que, segundo a sua avaliação justa, sejam incompatíveis com o Produto ou prejudiquem o seu funcionamento, desempenho ou duração ou resultem de reparações que não tenham sido feitas por um Distribuidor/Concessionário autorizado;
- Danos provocados por abuso, utilização indevida, utilização anormal, negligência, corridas, operação incorrecta ou utilização do Produto de forma inconsistente com as recomendações descritas no Manual do operador;
- Avarias resultantes de danos externos, acidente, submersão, entrada de água, incêndio, roubo, vandalismo ou qualquer acto fortuito;
- Funcionamento com combustíveis, óleos ou lubrificantes não adequados para utilização com o Produto (consulte o Manual do operador)
- Danos provocados por ferrugem ou corrosão;
- Danos provocados por bloqueio do sistema de refrigeração por materiais estranhos;
- Danos provocados por areia ou detritos na bomba de água; ou
- Alterações na cosmética ou pintura devidas à exposição aos elementos.

Esta garantia será anulada na sua totalidade e considerada nula e sem efeito quando:

- O produto tiver sido alterado ou modificado de tal modo que prejudique o seu funcionamento, desempenho ou duração, ou tiver sido alterado ou modificado para ser utilizado para outros fins; ou
- O produto for ou tiver sido utilizado em corridas ou qualquer outra actividade competitiva, em qualquer altura, mesmo por um anterior proprietário.

7. LIMITAÇÕES DE RESPONSABILIDADE

TODAS AS GARANTIAS, EXPRESSAS OU IMPLÍCITAS, INCLUINDO, SEM LIMITAÇÃO, QUALQUER GARANTIA DE COMERCIALIZAÇÃO OU ADEQUAÇÃO A UM OBJECTIVO ESPECÍFICO, TÊM UMA DURAÇÃO LIMITADA SUJEITA AO PRAZO DA GARANTIA LIMITADA EXPRESSA.

TODOS OS DANOS ACIDENTAIS, CONSEQUENCIAIS, DIRECTOS, INDIRECTOS OU OUTROS DANOS DE QUALQUER TIPO ESTÃO EXCLUÍDOS DA COBERTURA DESTA GARANTIA, INCLUINDO, MAS NÃO SE LIMITANDO A: despesas de gasolina, despesas de transporte do Produto para e do Distribuidor/Concessionário, remoção do Produto de um barco e reinstalação, tempo de deslocação do mecânico, encargos com entrada e saída de água, taxas de doca ou rampa, atrelado ou reboque, armazenamento, despesas de telefone, telemóvel, fax ou telegrama, aluguer de um Produto semelhante ou de substituição ou barco durante os serviços da garantia ou manutenção, táxi, viagens, acomodações, perda de ou danos na propriedade pessoal, transtorno, custo de cobertura de seguro, pagamentos de empréstimos, perda de tempo, perda de rendimentos, receitas ou lucros ou perda de fruição ou utilização do Produto.

ALGUNS PAÍSES, PROVÍNCIAS OU JURISDIÇÕES NÃO PERMITEM RENÚNCIAS, LIMITAÇÕES DE DANOS ACIDENTAIS OU CONSEQUENCIAIS OU OUTRAS EXCLUSÕES SUPRA IDENTIFICADAS. ASSIM, AS EXCLUSÕES SUPRA PODEM NÃO SE APLICAR AO SEU CASO. ESTA GARANTIA CONCEDE-LHE DIREITOS ESPECÍFICOS, E PODE TAMBÉM TER OUTROS DIREITOS LEGAIS QUE PODEM VARIAR DE JURISDIÇÃO PARA JURISDIÇÃO.

Nenhum Distribuidor/Concessionário, ou qualquer outra pessoa, está autorizado a fazer qualquer afirmação, declaração ou garantia relativamente ao Produto, além das contidas nesta garantia limitada e, se fizer, não será imposta em oposição à BRP. A BRP reserva-se o direito de modificar esta garantia em qualquer altura, sendo que tal modificação não alterará as condições da garantia aplicáveis aos Produtos vendidos enquanto esta garantia estiver em vigor.

8. TRANSFERÊNCIA

Se a propriedade do Produto for transferida durante o período de cobertura da garantia, esta garantia será também transferida e considerada válida durante o restante período de cobertura, desde que o anterior ou novo proprietário contacte prontamente a BRP ou o Distribuidor/Concessionário e lhe dê o nome e o endereço do novo proprietário.

9. ASSISTÊNCIA AO CONSUMIDOR

- Na eventualidade de uma controvérsia ou disputa em ligação com esta garantia limitada da BRP, a BRP recomenda que tente primeiro resolver o problema ao nível do distribuidor/concessionário, discutindo o problema com o proprietário ou o director de assistência do Distribuidor/Concessionário;
- Se for necessária assistência adicional, entre em contacto com os serviços de Assistência ao cliente de uma filial da BRP, através de um dos números a seguir, dependendo da sua localização:

Ásia - Telefone (65) 622-767-55, Fax (65) 622-629-32

Austrália, Nova Zelândia e Ilhas do Pacífico - Telefone 612-9794-6600, Fax 612-9794-6697

Brasil - Telefone 55 (19) 3246-2100, Fax 55 (19) 3246-3800

Europa, Médio Oriente, África e Comunidade de Estados Independentes (antiga União Soviética) - Telefone (41) 21 318 78 00, Fax (41) 21 318 78 61

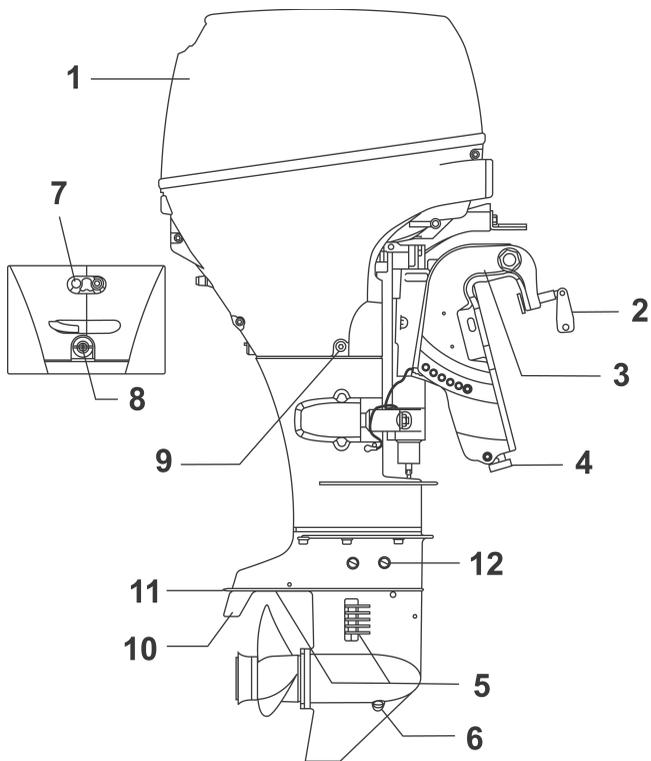
América Latina (excluindo o Brasil) e Ilhas das Caraíbas - Telefone 954-846-1442, Fax 954-846-1478

Revisão da garantia limitada, Agosto de 2004

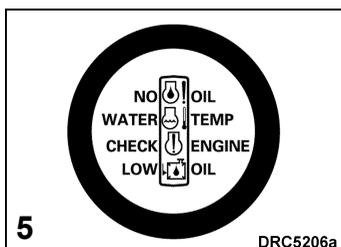
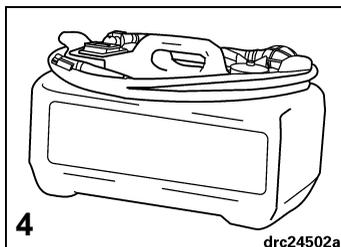
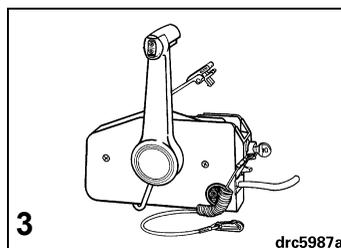
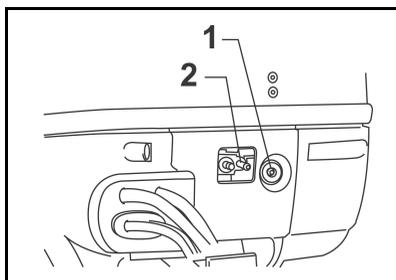
© 2007 BRP US Inc. Todos os direitos reservados.

® Marcas registadas da BRP US Inc ou das suas filiais.

RECURSOS



Item	Descrição	Item	Descrição
1	Tampa do motor	7	Indicador da bomba de água
2	Parafuso de aperto	8	Tampão de enxágüe
3	Suporte da braçadeira	9	Parafuso de drenagem do óleo do cárter do motor
4	Ânodo	10	Aba de compensação
5	Entrada de água	11	Prato antiventilação
6	Tampão do nível de lubrificante	12	Tampão de drenagem/abastecimento do lubrificante



Item	Descrição	Item	Descrição
1	Luz de pressão baixa do óleo	4	Tanque de combustível
2	Conector de combustível	5	Medidor System Check™ (1)
3	Comando à distância (1)		

(1) Não fornecido com o motor de popa.

ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR

Modelo 30	
Cilindrada	597 cm ³ (36,4 cu. in)
Tipo de motor	Quatro tempos, em linha, de 3 cilindros
Regime de operação à máxima aceleração	5500 a 6100 RPM
Potência ⁽¹⁾	30 HP (22,4 kW) a 5800 RPM
RPM de marcha lenta, engrenado ⁽²⁾	900 ± 50
Sincronização da ignição – Baixa ⁽¹⁾ Aceleração toda aberta	Não ajustável Não ajustável
Sistema de controle das emissões de escape: em conformidade com SAE J1930 ⁽¹⁾	MM (Modificação do motor)
Especificações do combustível ⁽¹⁾	Índice antidetonante anunciado na Bomba do Posto de Gasolina 87 AKI (90 RON) – Consulte COMBUSTÍVEL E ÓLEO
Cárter do motor – Óleo Capacidade Filtro	Mistura sintética de óleo <i>Evinrude/Johnson Ultra™</i> para 4 tempos 3 l (101 fl. oz.) Consulte seu REVENDEDOR
Sinais de advertência	“Engine Overheat” (Superaquecimento do motor) e “Low Oil Pressure” (baixa pressão do óleo)
Recursos da ignição	S.L.O.W.™ “Speed Limiting Overheat Warning” (Advertência de superaquecimento com limitação da velocidade)
Partida	Elétrica remota
Alternador	4 ampères, não regulado
Bateria, mínimo ⁽³⁾	500 CCA (620 MCA) com capacidade de reserva de 90 minutos OU 12 volts, 65 ampères-hora
Vela de ignição ⁽¹⁾ Torque	Consulte a Etiqueta ECI 15 a 19 N·m (11 a 14 lb-ft)
Caixa de engrenagens – Lubrificante Capacidade	Lubrificante da caixa de engrenagens <i>Evinrude/Johnson Ultra-HPF™</i> 230 ml (7,8 fl. oz.)
Hélice	10 1/4 x 12 in (26 x 30 cm)
Tanque de combustível ⁽³⁾	Capacidade – 22,7 litros (6 gallons)
Peso ⁽⁴⁾	96 kg (211,6 lb)
Altura do painel de popa	49,5 a 50,8 cm (19 1/2 a 20 in)
Som no ouvido do operador (L _{pA}) ICOMIA 39.94	76,2 dB(A)

(1) Classificado de acordo com as normas ICOMIA 28.83, ISO 3046 e NMMA.

(2) Informações sobre controle das emissões.

(3) Não é fornecido em todas as áreas de comercialização.

(4) Não inclui combustível ou óleo.



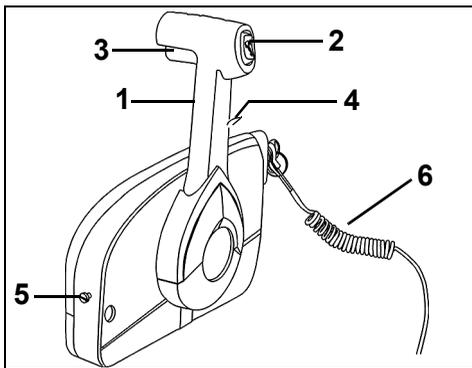
ADVERTÊNCIA



Se optar por um comando à distância que não seja do *Evinrude/Johnson*, verifique se dispõe do recurso impedimento de arranque. Esse recurso pode evitar lesões corporais resultantes do movimento inesperado do barco quando for dada partida no motor.

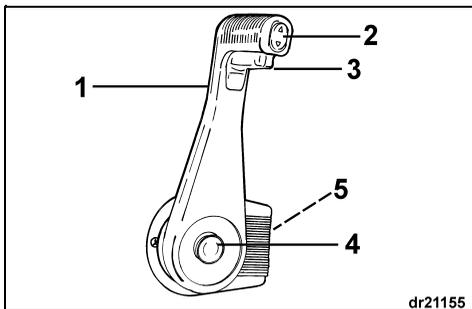
IMPORTANTE: Ao selecionar o sistema de comando à distância para seu barco, especifique os componentes *Evinrude/Johnson*. A *Evinrude/Johnson* oferece comandos à distância, cabos e kits de cabos projetados especificamente para seu motor de popa *Evinrude/Johnson*. Os comandos *Evinrude/Johnson* fornecem o curso do cabo de que o motor de popa necessita para controlar perfeitamente o câmbio e o acelerador, e incorporam recursos de segurança e conveniência como:

- Prevenção do arranque com o motor engrenado
- Compatibilidade de ligação com o sistema de ligação modular *Evinrude/Johnson*



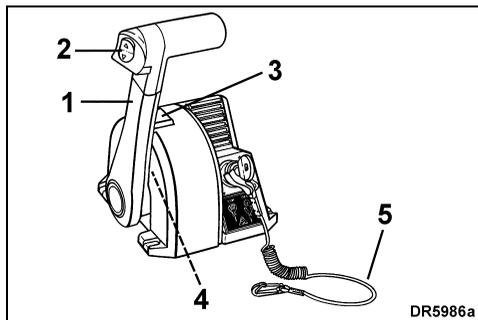
Comando de montagem lateral *Evinrude/Johnson* redesenhado

1. Alavanca – mudança e acelerador
2. Interruptor do compensador/inclinador (quando existente)
3. Aba de travamento em ponto morto
4. Alavanca de velocidade de ralenti rápida
5. Controle de atrito do acelerador
6. Gancho e cordão de paragem de emergência



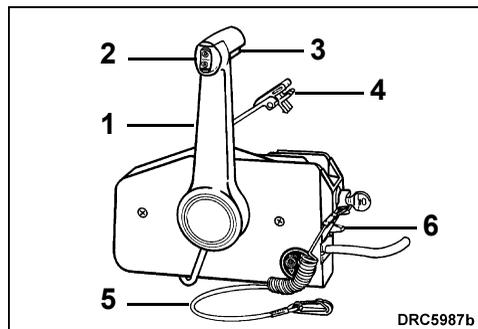
Comando de montagem lateral oculto *Evinrude/Johnson*

1. Alavanca – câmbio e acelerador
2. Interruptor do compensador/inclinador (quando equipado)
3. Aba de travamento em Ponto Morto
4. Botão de marcha lenta rápida
5. Controle de atrito do acelerador



Comando de montagem de tope *Evinrude/Johnson*

1. Alavanca – câmbio e acelerador
2. Interruptor do compensador/inclinador (quando equipado)
3. Botão de marcha lenta rápida
4. Controle de atrito do acelerador
5. Grampo e cordão de parada de emergência



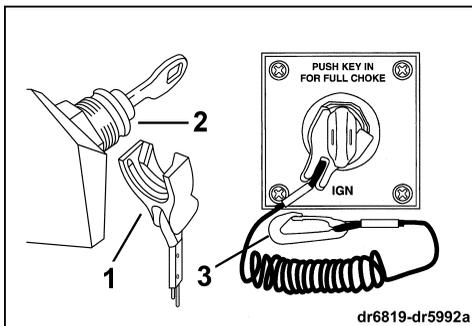
Comando de montagem lateral *Evinrude/Johnson*

1. Alavanca – câmbio e acelerador
2. Interruptor do compensador/inclinador (quando equipado)
3. Aba de travamento em Ponto Morto
4. Alavanca de marcha lenta rápida
5. Grampo e cordão de parada de emergência
6. Controle de atrito do acelerador

Interruptor à chave/de parada de emergência

A combinação de interruptor à chave/de parada de emergência é um recurso dos comandos à distância pré-montados *Evinrude/Johnson* e todos os kits de cabos de comando *Evinrude/Johnson*. Recomenda-se enfaticamente o uso do recurso de parada de emergência em todos os barcos.

Conecte o grampo no interruptor à chave/de parada de emergência. Prenda o cordão em um local **seguro** na roupa ou no colete salva-vidas do operador — não onde ele possa se soltar em vez de ativar o interruptor de parada. A desconexão do grampo e cordão pára o motor e evita que o barco fique à deriva se o operador se movimentar a além do alcance do cordão. Se o cordão estiver muito comprido, ele pode ser encurtado com nós ou laços. **NÃO** corte nem emende o cordão. Em uma situação de emergência, o motor pode ser ligado sem o grampo. Siga o procedimento normal de partida. Reinstale o grampo assim que possível.



1. Grampo
2. Interruptor à chave / de parada de emergência
3. Cordão



ADVERTÊNCIA



Evite bater no grampo ou retirá-lo do interruptor de parada durante a navegação normal. Evite movimentar a chave se estiver operando sem o grampo no interruptor. A redução inesperada do movimento avante resultante pode ejetar os ocupantes para a frente, causando lesões corporais.

O interruptor de parada de emergência só será eficaz se estiver em boas condições de funcionamento. Antes de cada saída, verifique se o grampo e o cordão não estão cortados, partidos ou desgastados. Substitua peças desgastadas ou danificadas.

Mantenha o cordão desobstruído e desembaraçado.

Antes de cada saída, teste a operação do sistema. Com o motor em funcionamento, remova o grampo do interruptor puxando o cordão. Se o motor não parar de funcionar, entre em contato com seu **REVENDEDOR**.

MONITORAMENTO DO MOTOR

IMPORTANTE: O motor de popa deve vir equipado com o monitor de motor *System Check*® (ou equivalente). A operação do motor de popa sem o monitor de motor *System Check* (ou equivalente) anulará a garantia em casos de defeitos relacionados às funções monitoradas no motor.

Ao colocar o interruptor à chave na posição LIGAR, a buzina do monitor de motor *System Check* realiza um auto-teste emitindo um sinal sonoro de 1/2 segundo. O medidor realiza um auto-teste acendendo e apagando as luzes de advertência na seqüência. Durante a partida do motor, faça uma pausa com o interruptor à chave na posição LIGAR para observar se a buzina e o indicador realizam o autoteste. Se o autoteste não for realizado, conforme descrito, consulte seu REVENDEDOR.

O monitor de motor *System Check* alerta o operador emitindo um sinal sonoro de 10 segundos e acendendo a luz de advertência no medidor quando ocorrem determinados problemas com o motor. **A luz de advertência adequada permanece acesa até que o interruptor da chave seja colocado na posição DESLIGAR.**

“WATER TEMP” ou “HOT” (TEMP. DA ÁGUA ou QUENTE)

O motor está superaquecido. Podem ocorrer rapidamente danos graves ao motor.

Se o motor estiver superaquecido, ele também limitará a velocidade do motor a 2000 RPM. Esse recurso de proteção adicional é conhecido como *S.L.O.W.*™. Se o motor estiver funcionando a uma velocidade acima de 2000 RPM quando o sistema *S.L.O.W.* for ativado, ele trepidará perceptivelmente.

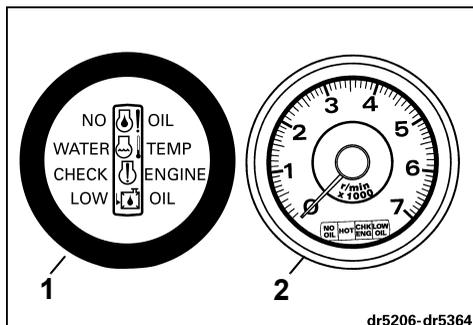
IMPORTANTE:
Consulte imediatamente **SUPERAQUECIMENTO DO MOTOR.**

“NO OIL” (SEM ÓLEO) ou “LOW OIL” (BAIXO NÍVEL DE ÓLEO)

Se durante a operação, o motor começar a vibrar perceptivelmente e não ultrapassar 2000 RPM (marcha lenta rápida), a advertência de baixa pressão do óleo deve ter sido ativada. O sistema de advertência do motor limita automaticamente a RPM quando a pressão do óleo do cárter do motor cai para abaixo do que o motor exige.

A pressão do óleo pode cair devido a condições de operação, como por exemplo mar agitado, ou pode cair em resposta a suprimento insuficiente de óleo. Uma vez que o sistema de advertência do motor tenha sido ativado, você deve tomar as medidas apropriadas para restaurar a pressão adequada do óleo e reajustar o sistema de advertência antes que o motor possa operar normalmente.

Para mais informações sobre como avaliar a baixa pressão do óleo e possíveis consertos “na água”, consulte **ADVERTÊNCIA DE PRESSÃO BAIXA DO ÓLEO.**



1. Indicador do *System Check*
2. Medidor *System Check* com tacômetro

COMBUSTÍVEL E ÓLEO

COMBUSTÍVEL

Índice de octana mínimo



ADVERTÊNCIA



A gasolina é extremamente inflamável e altamente explosiva sob determinadas condições. Siga explicitamente as instruções descritas nesta seção. O manuseio incorreto de combustível pode resultar em danos materiais, lesões corporais graves ou morte.

Sempre desligue o motor antes de abastecer.

Nunca permita que qualquer pessoa que não seja um adulto reabasteça o tanque de combustível.

Não abasteça o tanque de combustível completamente até a boca, pois é possível que o combustível transborde ao se expandir devido ao aquecimento pelo sol.

Retire tanques de combustível portáteis do barco antes de abastecer.

Limpe sempre qualquer derramamento de combustível.

Não fume, ou permita que haja chamas ou faíscas, ou use dispositivos elétricos, como por exemplo telefones celulares, próximo a um vazamento de combustível ou durante o abastecimento de combustível.

Trabalhe sempre em área bem ventilada.

Fora dos E.U.A.

90 RON

Nos E.U.A.

87 (R+M)/2 AKI

O motor de popa foi projetado para trabalhar com os combustíveis indicados anteriormente; no entanto, esteja atento para o seguinte:

O sistema de combustível do barco pode ter requisitos diferentes com relação ao uso de combustíveis com adição de álcool. Consulte o Guia do proprietário do barco.

O álcool atrai e retém umidade, que pode causar a corrosão de peças metálicas no sistema de combustível.

O combustível misturado com álcool pode causar problemas de desempenho do motor.

IMPORTANTE: Use sempre gasolina nova. A gasolina se oxida e se desintegra pela ação do tempo; o resultado é perda de octana, compostos voláteis e a produção de depósitos de goma e verniz que podem danificar o motor de popa.



ADVERTÊNCIA



O vazamento de combustível representa perigo de incêndio e explosão. Inspeção frequentemente e troque todas as peças do sistema de combustível se houver sinais de deterioração ou vazamento. Inspeção o sistema de combustível sempre que reabastecer o combustível, sempre que remover a tampa do motor e anualmente.

Seu motor de popa foi certificado para operar com gasolina automotiva sem chumbo, com teor de octanas igual ou superior ao especificado na tabela **ÍNDICE DE OCTANA MÍNIMO**. Ao usar gasolina contendo MTBE (Éter Butílico Terciário Metílico) ou álcool, siga as diretrizes abaixo:

O uso de gasolina sem chumbo contendo éter butílico terciário metílico (MTBE) é aceitável **SOMENTE** se o teor de MTBE não ultrapassar 15% do volume.

O uso de combustíveis com adição de álcool é aceitável **SOMENTE** se o teor de álcool não ultrapassar:

10% de álcool etílico por volume ou

5% de álcool metílico com 5% de co-solventes por volume.

O motor para 4 tempos requer óleo no cárter do motor.

Recomenda-se para este motor de popa a mistura sintética de óleo Evinrude/Johnson Ultra para 4 tempos. Ela permite maiores intervalos de mudança de óleo e é melhor indicada para aplicações de alta carga. A mistura sintética de óleo para 4 tempos Evinrude/Johnson Ultra proporciona ultra estabilidade da viscosidade, proteção contra lama, propriedades de redução de atrito e proteção superior contra corrosão.

Se não houver a mistura sintética de óleo Evinrude/Johnson Ultra para 4 tempos, use o óleo para motor de popa para 4 tempos Evinrude/Johnson. Este óleo proporciona excelente resistência à corrosão e desgaste sob condições normais de operação. Para obter a capacidade de óleo do motor, consulte **ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR**.

IMPORTANTE: A não observância dessa recomendação pode anular a garantia do motor caso ocorram problemas de lubrificação.

ADITIVOS

IMPORTANTE: Utilize apenas aditivos de combustível aprovados pela BRP no seu motor fora de borda. A utilização de outros aditivos de combustível pode provocar uma diminuição do rendimento ou danos no motor.

O **condicionador de combustível Evinrude/Johnson 2+4** ajuda a evitar a formação de depósitos de goma e verniz nos componentes do sistema de combustível e elimina a umidade do sistema de combustível. Ele pode ser usado continuamente e deve ser usado sempre que o motor não for ligado com regularidade. Seu uso reduz fuligem da vela de ignição, congelamento do sistema de combustível e deterioração dos componentes do sistema de combustível.



ADVERTÊNCIA



Se o motor estiver equipado com uma mangueira de combustível de desconexão rápida, desconecte a mangueira de combustível do motor e do tanque de combustível quando o motor não for usado por um período de tempo. A desconexão da mangueira evitará vazamentos de combustível na mangueira e no motor.

IMPORTANTE: As mangueiras de distribuição de combustível do barco devem distribuir combustível na proporção do fluxo necessário para o motor. O diâmetro interno mínimo das mangueiras de combustível deve ser de 8 mm (5/16 in).

Os sistemas de combustível com tanques incorporados, principalmente os que incluem válvulas anti-sifão e componentes contendo filtro e escorvadora podem apresentar restrições que não permitam que a bomba de combustível distribua combustível suficiente sob todas as condições. Isso pode causar perda de rendimento e possíveis **danos ao motor**. Se ocorrer problema de rendimento, entre em contato com o REVENDEDOR.

Para evitar dificuldade ao dar novamente partida no motor, nunca deixe o motor funcionando com a mangueira de combustível desconectada nem deixe o motor funcionar até que o combustível se acabe.

AMACIAMENTO (10 HORAS)

IMPORTANTE: Os motores de popa para 4 tempos são remetidos sem óleo no cárter. Ao ligar o motor pela primeira vez, deve-se adicionar óleo no cárter do motor. Recomenda-se adicionar o óleo para motor de popa para 4 tempos *Evinrude/Johnson*. Consulte **TROCA DE ÓLEO** para obter os lubrificantes substitutos aceitáveis.

Siga este procedimento para proteger seu novo motor de popa durante as primeiras horas de funcionamento. O amaciamento cuidadoso permite que os componentes internos do motor "se assentem" corretamente, resultando no máximo desempenho do motor.

Caso os procedimentos de amaciamento não sejam seguidos cuidadosamente, poderão ocorrer danos no motor.

A operação em alta velocidade sem o aquecimento suficiente do motor pode resultar em danos no motor.

Realize o procedimento de amaciamento de **10 horas** com o barco e o motor na água, usando um hélice apropriado.

NÃO realize o amaciamento usando um dispositivo de lavagem.

NÃO dê a partida nem ligue o motor fora da água.

NÃO deixe o motor funcionando sem supervisão.

IMPORTANTE: Antes da partida do motor novo:

- Leia **PARTIDA DO MOTOR, PARADA DO MOTOR e CONTROLE DE VELOCIDADE**.
- Verifique o nível de óleo do cárter do motor. Consulte **ÓLEO DO CÁRTER DO MOTOR**.
- Faça verificações de pré-lançamento de todos os equipamentos.
- Verifique o nível de lubrificante da caixa de engrenagens. Consulte **LUBRIFICAÇÃO**.

Lance o barco e dê a partida no motor de acordo com os procedimentos descritos em **PARTIDA DO MOTOR**.

- Verifique com frequência o funcionamento da bomba de água. Verifique se há um fluxo de água constante do indicador da bomba de água. Se o fluxo de água for interrompido, desligue o motor para evitar danos. Identifique e corrija a causa ou entre em contato com seu REVENDEDOR para prosseguir.
- Verifique o funcionamento do câmbio, engrenando uma marcha e observando se o barco se movimenta e se o movimento ocorre no mesmo sentido do deslocador.
- Mude frequentemente a RPM do motor. Evite permanecer no mesmo regime de aceleração por mais de 15 minutos.
- Verifique frequentemente o nível de óleo do cárter. Adicione óleo se necessário.

Os primeiros 10 minutos de funcionamento — Opere o motor somente engatado em marcha lenta.

Restante das primeiras 2 horas de operação — Opere o motor engrenado somente com RPM inferiores a 3500 ou a meia aceleração.

Com barcos de fácil planeio, utilize a máxima aceleração para levar o barco rapidamente para a posição de planeio. Reduza imediatamente a aceleração pela metade assim que o barco estiver em planeio. VERIFIQUE se o barco permanece em planeio nesta posição de aceleração.

Terceira hora de operação — Opere o motor engrenado em diversas velocidades somente a até 4000 RPM ou a 3/4 da aceleração.

Restante das primeiras 10 horas de operação — Opere o motor engrenado em diversas velocidades inclusive à aceleração total, mas não permaneça na aceleração total por mais de 5 minutos.

Mude a velocidade do motor a cada 15 minutos.

NÃO ultrapasse a RPM máxima recomendada do motor. Consulte **ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR**.

PARTIDA DO MOTOR



PERIGO



NÃO ligue o motor em recintos fechados nem sem a ventilação adequada e não permita o acúmulo de gases de escape em áreas restritas. O escape do motor contém monóxido de carbono que, se inalado, pode causar lesão cerebral grave ou a morte.



ADVERTÊNCIA



A tampa do motor é uma proteção da máquina. **NÃO** opere o motor de popa sem a tampa, a menos que esteja fazendo a manutenção, e mantenha mãos, cabelo e roupas longe de todas as peças em movimento. O contato com as peças em movimento pode causar lesões corporais.



PERIGO



O contato com o hélice em rotação pode resultar em lesão grave ou morte. Certifique-se de que não haja pessoas nem objetos na área do motor e do hélice antes de ligar o motor ou operar o barco. Não permita a presença de nenhuma pessoa próxima ao hélice, mesmo com o motor desligado. As pás podem ser afiadas e o hélice pode continuar a girar mesmo após o motor ter sido desligado. Sempre desligue o motor quando estiver próximo a pessoas que estejam na água.

ANTES DA PARTIDA

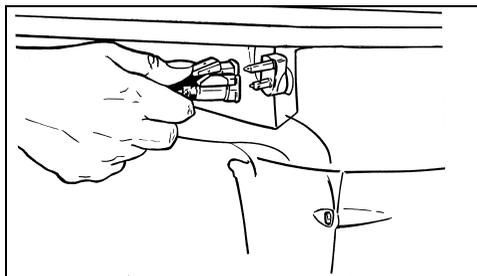
Verifique o nível de óleo do cárter do motor antes de dar partida. Consulte **ÓLEO DO CÁRTER DO MOTOR**.

Reveja e siga os procedimentos descritos em **AMACIAMENTO (10 HORAS)** se o motor for novo.

DEVE-SE abastecer o motor com água antes de tentar ligá-lo. Danos graves ao motor podem ocorrer rapidamente. Consulte **SUPERAQUECIMENTO DO MOTOR** ou **ENXÁGUE**.

Verifique se o motor está na posição de funcionamento normal. Consulte **SUPORTE DE INCLINAÇÃO**.

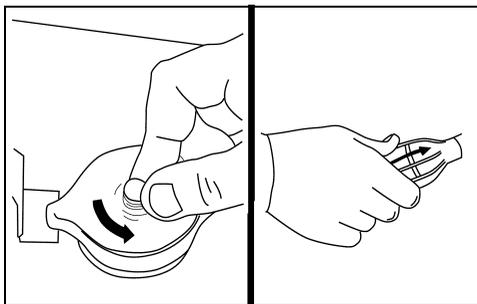
Conecte a mangueira de combustível no conector de combustível.



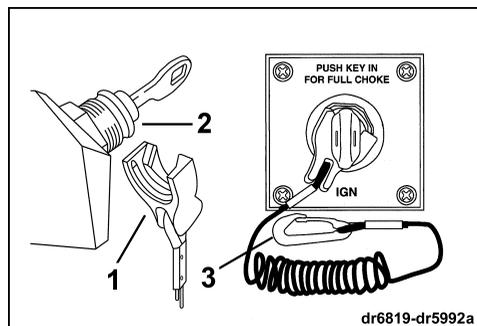
1. Mangueira de combustível ao conector de combustível

Se equipado, abra o parafuso de suspiro da tampa do tanque de combustível.

Aperte o bulbo da escorva de combustível, com sua ponta de saída para cima, até que esteja firme.



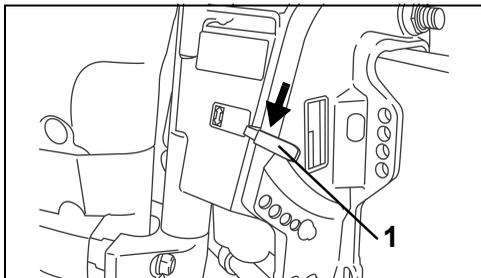
Conecte o grampo no interruptor à chave/de parada de emergência. Penda o cordão em um local **seguro** na roupa ou no colete salva-vidas do operador — não onde ele possa se soltar em vez de ativar o interruptor de parada.



dr6819-dr5992a

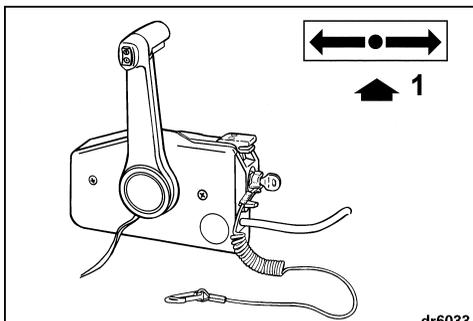
1. Grampo
2. Interruptor à chave/de parada de emergência
3. Cordão

Coloque a alavanca de travamento da inclinação em TRAVAR.



1. Alavanca de travamento de inclinação na posição TRAVAR.

Mova a alavanca de comando à distância para PONTO MORTO. Consulte **CÂMBIO E CONTROLE DE VELOCIDADE**.



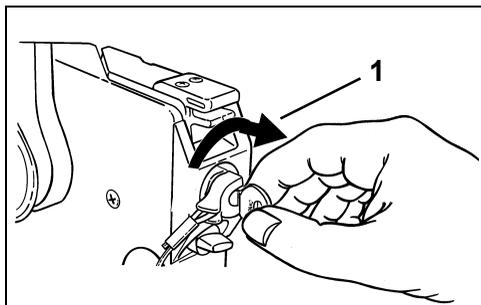
1. PONTO MORTO

⚠️ ADVERTÊNCIA ⚠️

Coloque sempre o motor em PONTO MORTO antes de dar partida no motor para evitar o movimento repentino do barco, que pode causar lesões.

Partida

Gire completamente o interruptor à chave no sentido horário até a posição PARTIDA. Acione o motor por, no máximo, 10 segundos.



1. PARTIDA

IMPORTANTE: O motor de arranque pode ficar danificado se for operado continuamente por mais de 10 segundos.

Após a partida, solte a chave.

Se o motor não ligar, solte a chave por alguns minutos e repita a operação.

ANTES DE acionar o motor, conecte a bateria conforme indicado em **BATERIA**.



ADVERTÊNCIA



Não conecte o equipamento elétrico ao sistema de carregamento do motor. O equipamento conectado e o motor podem ser danificados.

Se o motor de popa não reagir normalmente a esse procedimento de partida ou se apresentar falhas, consulte **TABELA DE VERIFICAÇÃO DE PROBLEMAS**.

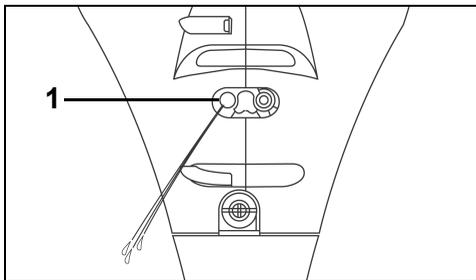
Após a partida do motor

NÃO gire o interruptor à chave para a posição PARTIDA enquanto o motor estiver em funcionamento. Isso pode resultar em danos ao sistema de motor de arranque.

Deixe o motor em marcha lenta em PONTO MORTO durante aproximadamente 5 minutos para esquentar antes de engatar a marcha.

IMPORTANTE: Para evitar danos ao motor, não ultrapasse 2000 RPM em PONTO MORTO após a partida. Não ultrapasse 1500 RPM em PONTO MORTO por períodos prolongados.

Verifique o indicador da bomba de água. O fluxo contínuo de água indica que a bomba de água está funcionando. Caso não haja um fluxo contínuo de água, desligue o motor. Consulte **SUPERAQUECIMENTO DO MOTOR**.



1. Indicador da bomba de água

PARADA DO MOTOR

Movimente a alavanca de comando para PONTO MORTO.

Gire o interruptor à chave no sentido anti-horário até a posição DESLIGAR. Retire a chave quando não estiver no barco.

Para evitar dificuldade ao dar novamente partida no motor, nunca deixe o motor funcionando com a mangueira de combustível desconectada nem deixe o motor funcionar até que o combustível acabe.

CÂMBIO E CONTROLE DE VELOCIDADE

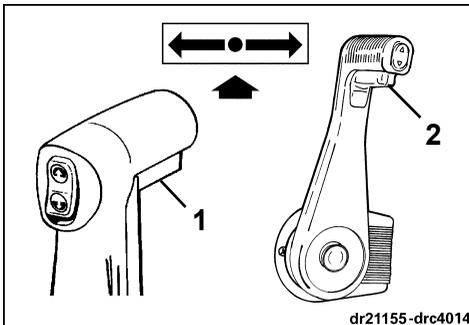
IMPORTANTE: Verifique cuidadosamente a função de todos os sistemas de controle e do motor antes de sair do cais. NÃO coloque o motor em MARCHA AVANTE ou MARCHA A RÉ enquanto estiver desligado. Se as instruções descritas a seguir não forem adequadas para o controle do seu barco, entre em contato com o REVENDEDOR antes de prosseguir.

Câmbio

Com o motor em funcionamento e a alavanca de comando em PONTO MORTO:

Comando de montagem lateral e oculto

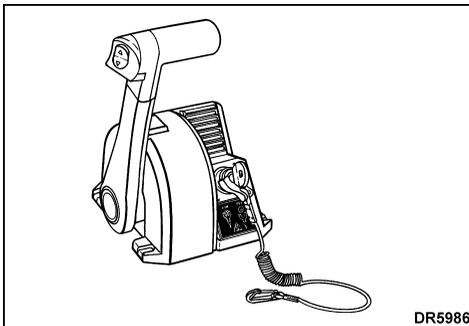
Destrua a alavanca de comando (levante a aba de travamento em ponto morto apertando o manípulo). Movimente a alavanca de comando para frente ou para trás de maneira rápida e decisiva — até engatar o detentor da engrenagem.



1. Manípulo da aba de travamento em PONTO MORTO lateral
2. Manípulo da aba de travamento em PONTO MORTO lateral oculto

Comando de montagem de topo

Movimente a alavanca de comando para frente ou para trás de maneira rápida e decisiva — até engatar o detentor da engrenagem.



IMPORTANTE: Ao mudar de MARCHA AVANTE para MARCHA A RÉ ou de MARCHA A RÉ para MARCHA AVANTE, faça uma pausa em PONTO MORTO até que o motor alcance a velocidade de marcha lenta e a velocidade do barco tenha diminuído.

Controle de velocidade

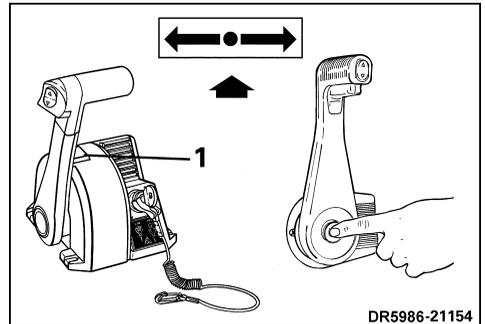
Após engatar a marcha, movimente a alavanca de comando lentamente no mesmo sentido para aumentar a velocidade.

Marcha lenta rápida em PONTO MORTO

Comandos de montagem lateral oculto e de montagem de topo

IMPORTANTE: Evite atingir uma RPM do motor excessiva em PONTO MORTO — ajuste o acelerador para que a velocidade do motor não seja ultrapassada.

Com a alavanca de comando em PONTO MORTO, pressione o botão de marcha lenta rápida usando a outra mão para movimentar a alavanca de comando para frente, passando o detentor de marcha para frente e em direção ao limite de aceleração. Se o motor vier equipado com uma aba de travamento em ponto morto, aperte-a até começar o movimento da alavanca.



1. Botão de marcha lenta rápida

Quando estiver pronto para a mudança, coloque a alavanca de comando de volta ao PONTO MORTO. A velocidade do motor reduzirá e a função do câmbio engatará automaticamente para movimento em MARCHA AVANTE ou em MARCHA A RÉ.

PARTIDA DE EMERGÊNCIA



ADVERTÊNCIA



Ao usar os procedimentos de Partida de emergência, o recurso de iniciar somente em ponto morto estará inativo. Certifique-se de que a alavanca de câmbio esteja na posição de PONTO MORTO para evitar lesões devido ao movimento inesperado do barco ao dar a partida no motor.

A tampa do motor é uma proteção da máquina. Para evitar lesões causadas por componentes em movimento do motor, mantenha as mãos, roupas e cabelo distantes da cabeça de força.

Evite o choque elétrico mantendo-se afastado das bobinas de ignição e dos fios da vela de ignição quando o motor estiver sendo iniciado ou estiver em funcionamento. Sob determinadas circunstâncias, os choques elétricos podem causar lesões pessoais graves.

NÃO gire o volante com a mão. Use somente o cabo do motor de arranque.

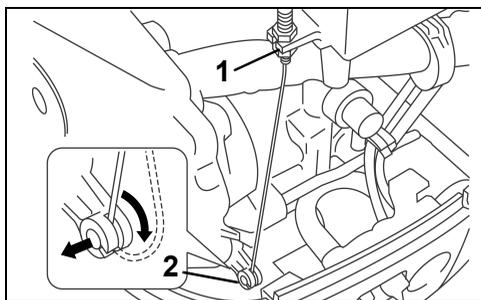
Se o motor de arranque elétrico falhar ou se a voltagem da bateria for muito baixa para ligar o motor de arranque, use o cabo do kit de ferramentas e essas instruções para dar partida no motor manualmente.

IMPORTANTE: A bateria deve ter voltagem de reserva suficiente para ativar a bomba elétrica, caso contrário o motor não poderá ser ligado usando os procedimentos de partida de emergência. Tente fazer o máximo para determinar a condição da bateria prestando atenção para ouvir um ciclo audível da bomba de combustível elétrica antes dar continuidade aos procedimentos de partida de emergência. A bomba de combustível elétrica executa ciclos todas as vezes que a chave de ignição é passada da posição DESLIGADA para LIGADA.

Coloque a chave de ignição na posição desligada com o motor na posição de funcionamento normal. Consulte **COMPENSADOR E INCLINADOR HIDRAULICOS**.

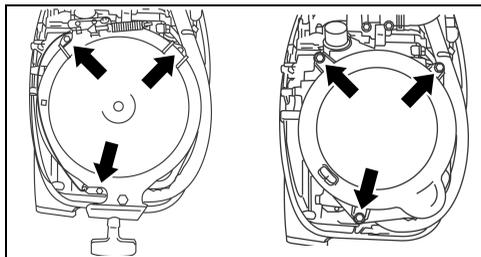
Coloque a alavanca de controle em PUNTO MORTO e em seguida remova a tampa do motor.

Solte a porca de aperto. Retire o cabo do suporte. Separe a ponta do cabo do came.



1. Porca auto-travante
2. Came

Retire os três parafusos que prendem o motor de arranque manual. Retire os três parafusos que prendem a tampa do volante.



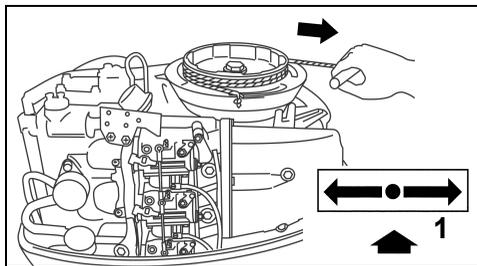
Amarre um nó em uma ponta do cabo de partida de emergência. Passe a pequena barra do kit de ferramentas através de um nó até a metade a fim de formar uma alça.

Conecte o grampo no interruptor à chave/de parada de emergência.

Coloque o nó do cabo do motor de arranque no encaixe na polia do volante. Enrole o cabo ao redor da polia no sentido horário.

Coloque o interruptor à chave SOMENTE na posição LIGADA e preste atenção para ouvir a bomba de combustível elétrica a executar o ciclo.

Sentado, puxe o cabo do motor de arranque rápida e completamente. A primeira puxada energiza o sistema elétrico. Enrole novamente o cabo do motor de arranque e puxe novamente. Repita esta ação quantas vezes forem necessárias até que o motor funcione.



1. PUNTO MORTO

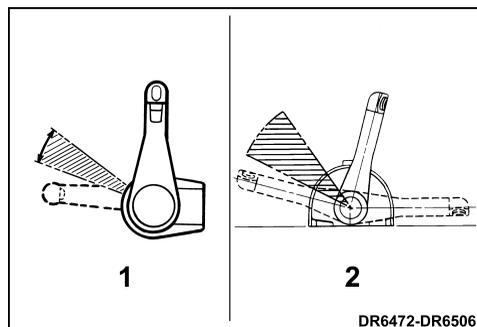
Se o sistema elétrico do motor estiver operacional, o alternador deve carregar a bateria uma vez que o motor estiver em funcionamento. Caso contrário, o motor parará de funcionar assim que a voltagem da bateria estiver muito baixa para acionar os componentes elétricos.

NÃO tente instalar a tampa do volante ou do motor enquanto o motor estiver em funcionamento.

Encaixe o cordão em um local seguro na roupa e proceda para o cais mais próximo para conserto.

ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL

O limite de aceleração econômica pode economizar combustível, dependendo da carga do barco e do formato do casco. Quando o barco atinge a velocidade máxima, coloque a aceleração da VELOCIDADE MÁXIMA de volta para uma posição dentro do limite de aceleração econômica. Dessa forma, economiza-se combustível sem que haja uma perda perceptível da velocidade.



1. Comando de montagem lateral oculto
2. Comando de montagem de tope

DR6472-DR6506

OPERAÇÃO



PERIGO



NÃO ligue o motor em recintos fechados nem sem a ventilação adequada e não permita o acúmulo de gases de escape em áreas restritas. O escape do motor contém monóxido de carbono que, se inalado, pode causar lesão cerebral grave ou a morte.



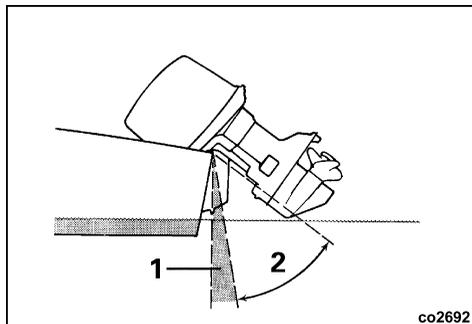
PERIGO



O contato com o hélice em rotação pode resultar em lesão grave ou morte. Certifique-se de que não haja pessoas nem objetos na área do motor e do hélice antes de ligar o motor ou operar o barco. Não permita a presença de nenhuma pessoa próxima ao hélice, mesmo com o motor desligado. As pás podem ser afiadas e o hélice pode continuar a girar mesmo após o motor ter sido desligado. Sempre desligue o motor quando estiver próximo a pessoas que estejam na água.

Enquanto estiver posicionado dentro dessa esfera de ação de inclinação, NÃO opere o motor em uma velocidade superior à velocidade de marcha lenta. Se um motor inclinado estiver funcionando em marcha lenta, mantenha sempre suas entradas de água submersas.

Geralmente, o inclinador hidráulico é usado para obter espaço livre para aproximar-se da praia, atracar ou para lançar o barco na água.



1. Esfera de ação de compensação
2. Esfera de ação de inclinação

COMPENSADOR E INCLINADOR HIDRÁULICOS



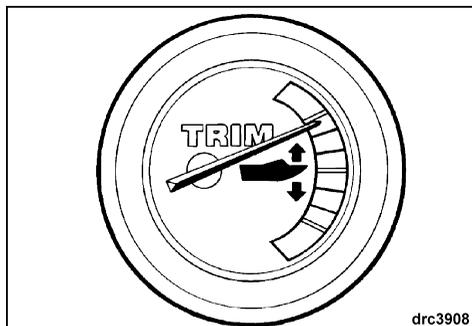
ADVERTÊNCIA



Qualquer defeito na unidade de compensador e inclinador hidráulico pode resultar em perda da proteção do amortecedor de choques se o motor bater em algum objeto submerso. O defeito também pode resultar na perda da capacidade de empuxo em marcha a ré.

Medidor de compensação

O medidor de compensação demonstra a posição da proa que é obtida pelo ângulo de compensação do motor.



O sistema de compensação apresenta uma esfera de ação de compensação de 14°:

É possível articular o motor em qualquer posição dentro dessa esfera de ação enquanto o barco estiver em movimento e em qualquer velocidade.

Geralmente, o compensador hidráulico é usado para melhorar a aceleração, a velocidade e a qualidade da navegação e para atender às mudanças das condições da água.

O sistema de inclinação permitirá uma inclinação adicional de 50° do motor:

Liberação manual

⚠️ ADVERTÊNCIA ⚠️

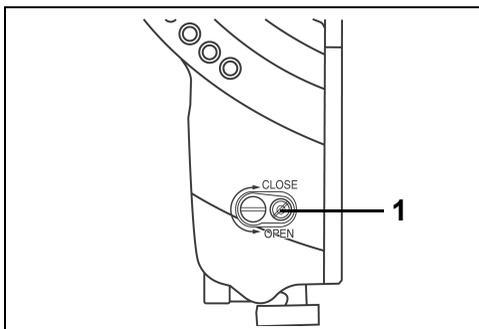
Mantenha todas as pessoas afastadas de um motor inclinado quando retirar o parafuso de liberação manual. O motor pode cair de maneira súbita e violenta. Aperte o parafuso de liberação manual após colocar o motor manualmente na posição devida. O aperto do parafuso também reativa a proteção do amortecedor de choques do motor e a capacidade de empuxo em marcha a ré.

Se necessário, o motor de popa pode ser inclinado manualmente para cima ou para baixo:

Gire lentamente o parafuso de liberação manual no sentido anti-horário em aproximadamente 2 voltas.

Coloque o motor na posição adequada.

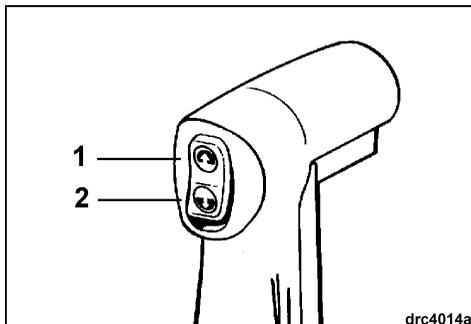
Aperte o parafuso de liberação manual para prender o motor em sua nova posição.



1. Parafuso de liberação manual

Inclinação

Para operar o inclinator hidráulico, aperte e mantenha apertado o interruptor do compensador e inclinator na posição de proa alta ou de proa baixa. O motor se inclinará para cima ou para baixo até que o interruptor seja liberado ou que o motor atinja o fim de seu percurso.



1. Proa alta
2. Proa baixa

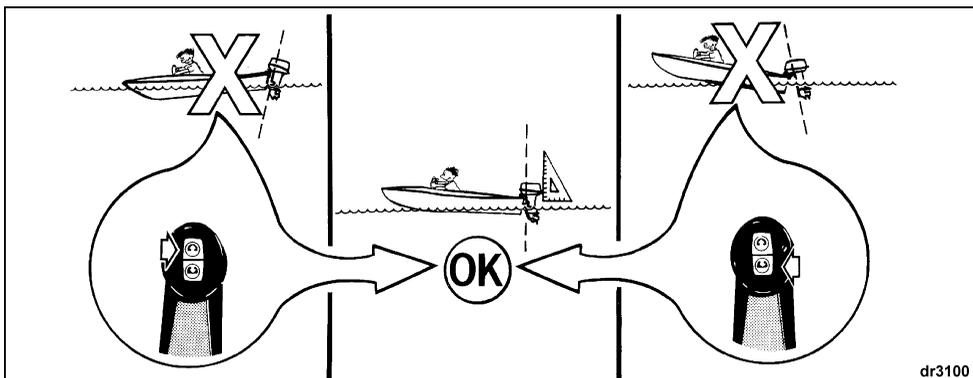
Compensação

Para operar o compensador hidráulico, aperte e mantenha apertado o interruptor do compensador e inclinator no sentido de proa desejado, tanto de proa alta como de proa baixa. O motor se movimentará até que o interruptor seja liberado ou que atinja sua posição máxima.

O barco estará compensado corretamente quando o ângulo de compensação atingir uma posição de proa que resulte no melhor rendimento do barco para as condições específicas de operação.

Deve-se usar um velocímetro e um tacômetro para determinar o desempenho do barco e do motor em posições de compensação diferentes. Para ajudar a manter a estabilidade da direção e um bom desempenho, mantenha sempre o ângulo de compensação adequado que varia de acordo com a combinação das condições do barco, do motor, do hélice e das condições operacionais.

Para se familiarizar com o compensador hidráulico, faça testes com a proa do barco em várias posições. Observe o tempo que leva para o barco entrar em planeio, as leituras do tacômetro e do velocímetro, e a maneira de navegar e a reação do barco.



dr3100

Proa alta

A posição de PROA ALTA proporciona a melhor economia de combustível e velocidade máxima.

Condições operacionais:

Na posição de proa alta, o barco pode tender a puxar para a esquerda. Se essa condição ocorrer, corrija-a aplicando uma força no sentido horário no volante de direção para manter um percurso em linha reta. Também é possível ajustar a aba de compensação para compensar a torção do volante de direção; no entanto, ajuste a aba de compensação somente se a posição de proa alta for a mais usada. Consulte **ABA DE COMPENSAÇÃO**.

Quando o motor estiver compensado na posição máxima de proa alta, a proa do barco tenderá a se erguer acima da água.

A compensação excessiva de proa alta pode causar a ventilação do hélice, resultando na sua patinagem.

Proa baixa

A posição de PROA BAIXA proporcionará a melhor aceleração em planeio e a melhor potência de reboque para esqui. A posição de proa baixa é normalmente usada para aceleração a partir de um arranque parado ou de marcha lenta.

Condições operacionais:

Na posição de proa baixa, o barco pode tender a puxar para a direita. Se essa condição ocorrer, corrija-a aplicando uma força no sentido anti-horário no volante de direção para manter um percurso em linha reta. Também é possível ajustar a aba de compensação para compensar a torção do volante de direção; no entanto, ajuste a aba de compensação somente se a posição de proa baixa for a mais usada. Consulte **ABA DE COMPENSAÇÃO**.

Quando o motor estiver compensado na posição máxima de proa baixa, a proa do barco tenderá a descer a abaixo do nível da água (arfatar).



ADVERTÊNCIA



Ao operar o motor em águas agitadas ou ao atravessar uma esteira, a compensação excessiva de proa alta pode fazer com que a proa do barco se levante subitamente e cause possivelmente a ejeção dos seus ocupantes.

IMPORTANTE: Alguns barcos arfam ou são difíceis de entrar em planeio quando são operados na posição mínima de compensação. Se o barco apresentar instabilidade quando estiver totalmente compensado em proa baixa, regule a vareta de ajuste do ângulo ou a vareta limitadora da compensação para limitar o percurso do compensador hidráulico. Se o motor não vier equipado com essa vareta, adquira uma do seu REVENDEDOR.



ADVERTÊNCIA



Algumas combinações de barco, motor e hélice podem se separar com a instabilidade do barco e/ou a alta torção da direção quando operados em alta velocidade ou próximo aos limites do regime de compensação do motor (posição máxima de proa alta ou de proa baixa). A estabilidade do barco e a torção da direção também podem variar devido às mudanças nas condições da água. Se ocorrer qualquer condição adversa, diminua a aceleração e/ou ajuste o ângulo de compensação para manter o comando. Se enfrentar situações de instabilidade do barco e/ou alta torção da direção, entre em contato com o REVENDEDOR para corrigir essas condições.



ADVERTÊNCIA



Se a proa do barco arfar em altas velocidades, o barco pode ser desviado de seu curso, rodopiar subitamente e causar, possivelmente, a ejeção dos seus ocupantes.

ATRACAÇÃO

Pode-se atracar o barco com a caixa de engrenagens do motor fora da água usando o recurso de inclinação. Dependendo do modelo, consulte **SUPORTE DE INCLINAÇÃO** ou **COMPENSADOR E INCLINADOR HIDRÁULICOS**.

SELEÇÃO DO HÉLICE

Para selecionar o hélice correto para o funcionamento do barco, o barco e o motor DEVEM ser testados na água. Entre em contato com o REVENDEDOR para obter assistência.

Consulte **HÉLICE** antes de remover ou instalar o hélice.

IMPORTANTE: O hélice correto para seu barco, em condições normais de carga, permitirá que o motor opere próximo ao ponto intermediário do regime de operação de RPM com a máxima aceleração. Consulte **ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR**.

ENXÁGÜE



PERIGO



NÃO ligue o motor em recintos fechados nem em ventilação adequada e não permita o acúmulo de gases de escape em áreas restritas. O escape do motor contém monóxido de carbono que, se inalado, pode causar lesão cerebral grave ou a morte.

Consulte seu REVENDEDOR sobre um dispositivo de enxágüe ideal para seu motor. Siga as instruções do fabricante para instalação e modo de usar.



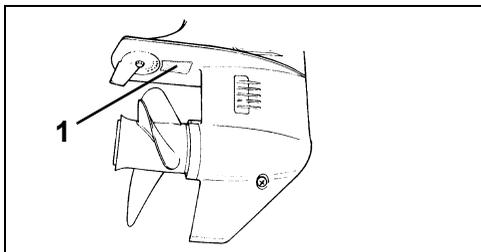
ADVERTÊNCIA



Evite lesões corporais causadas pelo contato com o hélice em rotação; remova o hélice antes do enxágüe.

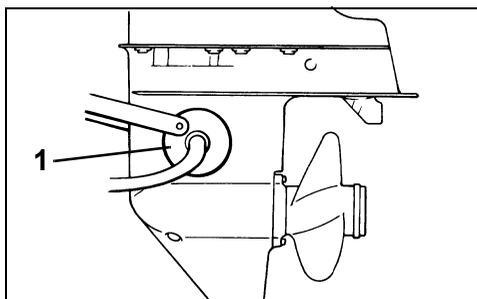
Motor de popa em funcionamento

- 1) Coloque o motor na posição vertical em uma área bem ventilada, com bom escoamento.
- 2) Instale o dispositivo de enxágüe e a mangueira.
- 3) Cubra o orifício da entrada de água com fita adesiva.



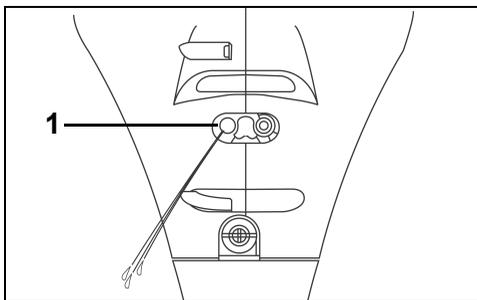
1. Fita adesiva

- 4) Coloque a alavanca de câmbio em PONTO MORTO com o hélice removido.
- 5) Abra a torneira — mantenha a pressão entre 140 e 300 kPa (20 e 40 psi).



1. Dispositivo de enxágüe

- 6) Ligue o motor — **opere-o somente em marcha lenta** e enxágüe-o por pelo menos cinco minutos. Verifique o indicador da bomba de água. Deve haver um fluxo contínuo de água. Caso contrário, **DESLIGUE o motor e investigue. Consulte SUPERAQUECIMENTO DO MOTOR.**

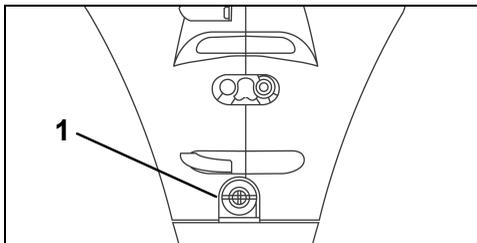


1. Indicador da bomba de água

- 7) Deixe o motor de popa na posição vertical pelo tempo necessário para drenar completamente a cabeça de força.

Motor de popa — fora de funcionamento

- 1) Retire o tampão do furo de enxágüe.

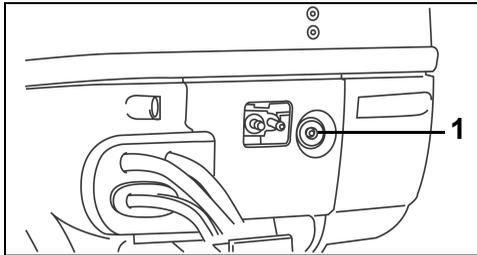


1. Tampão de enxágüe

- 2) Instale o dispositivo de enxágüe e a mangueira de jardim com as rosca correspondentes ao furo de enxágüe (rosca: 0,75 – 11,5 NHR (ANSI)).
- 3) Abra a torneira — mantenha a pressão entre 140 e 300 kPa (20 e 40 psi). Enxágüe o motor por cinco minutos.
- 4) Feche a torneira, retire a mangueira e o conector (se usado) e reinstale o tampão de enxágüe.
- 5) Deixe o motor de popa na posição vertical pelo tempo necessário para drenar completamente a cabeça de força.

ADVERTÊNCIA DE PRESSÃO BAIXA DO ÓLEO

Caso a pressão do óleo do cárter do motor caia para um nível perigoso durante a operação do motor, a luz de baixa pressão de óleo se acenderá.



1. Luz de pressão baixa do óleo

Se a luz de baixa pressão do óleo se acender, a velocidade do motor não ultrapassará 2000 RPM (marcha em vazio RÁPIDA).

Se, durante a operação, o motor diminuir sozinho a velocidade para marcha em vazio rápida e não ultrapassar este ritmo, DESLIGUE o motor.

Se inclinado, coloque o motor na posição vertical.

Verifique o nível de óleo na vareta medidora de nível e acrescente óleo, se necessário. Consulte **ÓLEO DO CÁRTER DO MOTOR e ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR**.

Examine a tampa de abastecimento de óleo e o parafuso de drenagem para ver se não há vazamento de óleo e para se certificar de que estejam apertados.

Se a vareta medidora de nível indicar que o nível de óleo está bom, deixe o motor virado para cima e desligue por dez minutos e em seguida, ligue-o. Se o motor ainda assim se limitar a aproximadamente 2000 RPM, consulte seu REVENDEDOR.

Reajuste - Após a pressão do óleo ter sido restaurada, opere o motor abaixo de 1500 RPM para colocar o sistema de advertência na sua operação normal.

A luz se acenderá por alguns segundos antes do motor dar a partida. Isso indica que o sistema de advertência está funcionando.

Se a luz não se acender, desligue o motor e consulte seu REVENDEDOR.

Se a luz permanecer ligada, verifique o nível de óleo do motor e abasteça se necessário.

Se o nível estiver correto, consulte seu REVENDEDOR.

IMPORTANTE: Se operar o motor com a luz acesa, pode ocorrer danos severos ao motor. Não confie na luz de baixa pressão do óleo para indicar que precisa acrescentar óleo. Certifique-se de verificar periodicamente o nível de óleo do motor. Se o nível estiver baixo, poderão ocorrer danos severos ao motor.

SISTEMA DE LIMITE DE REVOLUÇÃO EXCESSIVA

Este sistema é ativado quando o motor ultrapassa a velocidade máxima recomendada por mais de 10 segundos.

Se este sistema se ativar, a velocidade do motor será automaticamente reduzida para aproximadamente 3000 RPM.

Este sistema deve ser reajustado colocando a velocidade para a posição de marcha lenta por aproximadamente um segundo para restaurar completamente a operação do motor.

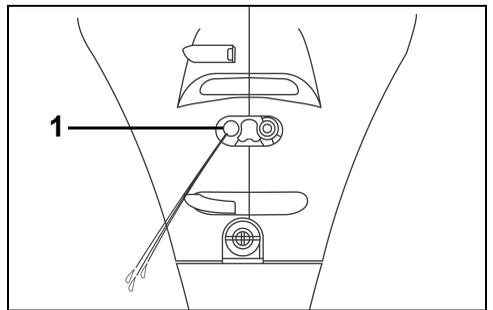
IMPORTANTE: O Sistema de revolução excessiva não se ativará à aceleração máxima recomendada a menos que o passo do hélice seja insuficiente ou caso ocorram outros fatores (como "compensação excessiva" ou "ventilação").

Se o sistema ativar por nenhuma razão aparente, consulte seu REVENDEDOR.

SUPERAQUECIMENTO DO MOTOR

IMPORTANTE: Não coloque o motor em funcionamento — nem mesmo para uma partida rápida — sem abastecer com água. Consulte **ENXAGÜE**.

Durante a operação do barco, a entrada de água do motor deve ficar completamente submersa e desobstruída. Observe a altura correta do painel de popa e o ângulo de compensação. Enquanto o motor estiver funcionando, o indicador da bomba de água do motor deve descarregar um fluxo contínuo de água. Verifique o indicador com frequência, principalmente quando estiver navegando em superfícies com muita vegetação, lamacentas e em água com detritos, em ângulos de compensação extremos e em navegação em água rasa (se equipado).



1. Indicador da bomba de água

Se o motor aquecer excessivamente, o sistema de proteção S.L.O.W. (Speed Limiting Overheat Warning) limitará imediatamente a velocidade do motor a 2000 RPM. Se o motor estiver operando acima de 2000 RPM quando o sistema S.L.O.W. for ativado, ele trepidará perceptivelmente.

Para REATIVAR o sistema de proteção S.L.O.W., o motor deve ser DESLIGADO e a temperatura de resfriamento deve ser restaurada.

SE o sistema de proteção S.L.O.W. for ativado e o fluxo do indicador da bomba de água se tornar intermitente ou parar, diminua a velocidade para a marcha lenta e:

- Ponha o câmbio em PONTO MORTO;
- DESLIGUE o motor;
- Incline o motor para cima;
- Limpe quaisquer detritos das peneiras de entrada e dos quatro pequenos orifícios da caixa de engrenagem;
- Limpe quaisquer detritos do indicador da bomba de água;
- Abaix o motor e
- Dê novamente partida ao motor e opere em marcha lenta.

SE a limpeza das peneiras e do indicador não restaurar a descarga contínua do indicador da bomba de água, DESLIGUE o motor e não tente operá-lo. Consulte seu REVENDEDOR.

SE a limpeza das peneiras e do indicador restaurar a descarga contínua do indicador da bomba de água, será necessário deixar o motor funcionar por dois minutos em PONTO MORTO para permitir que ele esfrie.

IMPORTANTE: Será necessário restaurar o resfriamento do motor para evitar danos graves.

Depois de qualquer situação de superaquecimento, solicite que seu REVENDEDOR:

Aperte os parafusos do cabeçote do cilindro.

Inspeccione a bomba de água para ver se há desgaste ou danos excessivos.

Inspeccione os termostatos.

Inspeccione o motor para ver se há vazamentos.

REBOQUE



ADVERTÊNCIA



Mantenha todas as pessoas afastadas da área do motor de popa ao levantar ou abaixar o motor de popa. O contato com peças em movimento do motor de popa pode causar lesões corporais ou a morte.

Reboque seu barco com o motor na posição vertical. Se o carro-reboque não proporcionar um espaço adequado entre o motor e a estrada, o motor pode ser rebocado usando um suporte para reboque. Consulte seu REVENDEDOR.

NÃO use o suporte de inclinação durante o reboque.

IMPORTANTE: Sempre que usar um suporte para reboque, o motor deve ser preso. Os solavancos durante o transporte danificarão o motor e o painel de popa do barco.

SUPORTE DE INCLINAÇÃO

IMPORTANTE: NÃO use a alavanca de suporte de inclinação durante o reboque. Consulte **REBOQUE**.



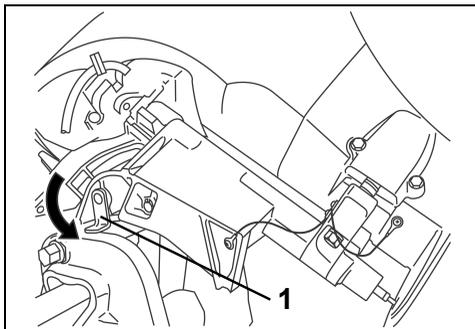
ADVERTÊNCIA



Sempre use o inclinador hidráulico para levantar e apoiar o motor ANTES de desengatar a alavanca do suporte de inclinação. Se ao usar a alavanca do suporte de inclinação houver perda da pressão do óleo, o motor poderá cair subitamente quando o suporte for desconectado. Se o inclinador hidráulico não levantar o motor, não tente forçar a alavanca de inclinação de sua posição nos suportes da haste. Consulte seu REVENDEDOR.

Engate a alavanca do suporte de inclinação se pretender deixar o motor inclinado por algum tempo:

- Incline o motor PARA CIMA usando o interruptor de inclinação para reboque.
- Movimente a alavanca do suporte de inclinação para baixo.



1. Alavanca do suporte de inclinação

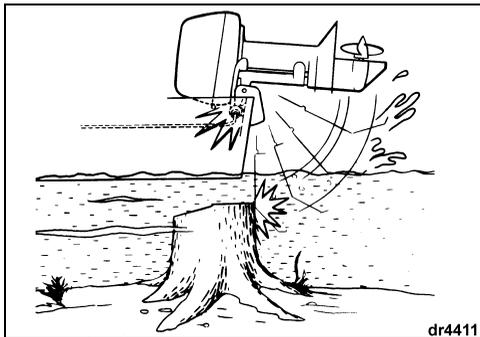
- Abaix o motor até que a alavanca do suporte de inclinação fique apoiada firmemente nos suportes de popa.

Desengate a alavanca do suporte de inclinação:

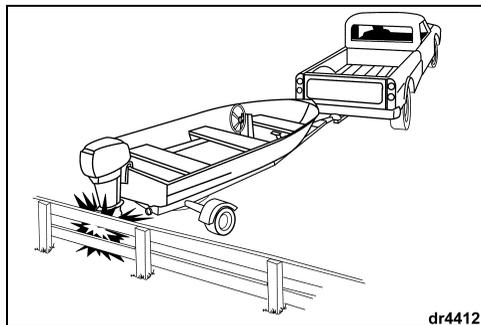
- Incline o motor PARA CIMA.
- Movimente a alavanca do suporte de inclinação para cima.
- Abaix o motor para a posição de operação.

DANOS DE IMPACTO

Seu motor dispõe de um sistema de amortecedor de choques projetado para ajudar a evitar avarias provocadas pelo impacto com objetos submersos em velocidades de baixa a moderada. No entanto, impactos em alta velocidade com objetos submersos rígidos, como estacas ou pedras grandes, podem ultrapassar a capacidade do sistema de amortecedor de choques. Esses impactos podem causar sérios danos ao motor e lesões corporais aos ocupantes do barco, caso o motor ou suas peças sejam lançadas para dentro do barco. Os ocupantes também podem ser ejetados ou ficar feridos por se chocarem contra partes do barco em consequência da rápida desaceleração que segue aos impactos. Ao operar o barco em águas desconhecidas, rasas ou com detritos, procure informações sobre áreas de navegação sem perigo e os riscos de navegação consultando fontes locais confiáveis. Diminua a velocidade e mantenha atenção!



O sistema de amortecedor de choques do motor não funciona em marcha a ré. Caso se choque contra um objeto, seja na água ou durante o reboque, o barco e o motor poderão ficar seriamente danificados.



Ao se chocar contra qualquer objeto, pare imediatamente e examine o motor para ver se houve afrouxamento de algum parafuso ou algum parafuso de aperto, se equipado. Verifique se houve danos no suporte giratório e nos suportes de popa, nos componentes do leme e nos componentes da área de impacto. Além disso, veja se houve danos estruturais no barco. Aperte os parafusos soltos. Se a colisão tiver ocorrido na água, prossiga lentamente para o cais. Antes de navegar novamente, solicite que o REVENDEDOR inspecione todos os componentes.



ADVERTÊNCIA



A não inspeção para verificar a ocorrência de danos pode resultar em falha súbita e inesperada do componente, perda do controle do barco e lesões corporais. Danos não reparados podem reduzir a capacidade do barco e do motor de resistir a impactos futuros.

ARMAZENAMENTO

Se for necessário inclinar o motor para retirá-lo da água, abaixe-o e deixe que o sistema de resfriamento drene completamente assim que tiver saído da área de lançamento.

Entre um uso e outro, armazene o motor na posição vertical.

Para obter recomendações sobre períodos prolongados de armazenamento, consulte **ARMAZENAMENTO FORA DE TEMPORADA**.

CARREGAMENTO E TRANSPORTE

Se estiver colocando o motor em alguma superfície, reduza o potencial de derramamento de combustível deixando que o motor fique sem combustível antes de retirá-lo do barco. Desconecte a mangueira de combustível no motor enquanto este estiver funcionando. Deixe funcionar até parar.

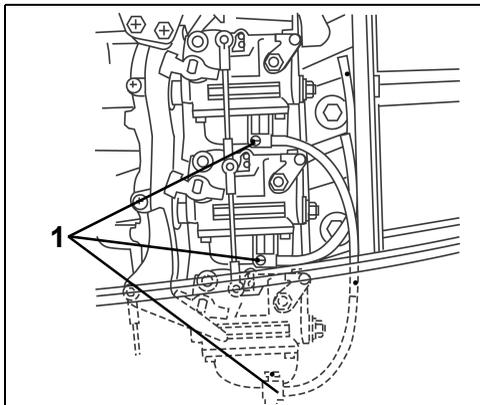
Com o motor inclinado para cima, solte os parafusos de drenagem do carburador e drene a gasolina em um recipiente adequado. Após drenar, aperte os parafusos de drenagem e incline o motor para baixo.



ADVERTÊNCIA



Use um recipiente adequado e seguro para armazenar a gasolina obtida do motor de popa.



1. Parafusos de drenagem do carburador

Drene o óleo do cárter do motor. Consulte **ÓLEO DO CÁRTER DO MOTOR**.

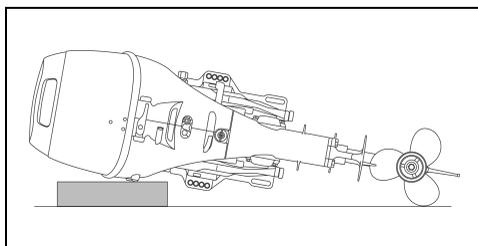
Após retirar o motor do barco, coloque-o virado para cima até que o sistema de resfriamento tenha parado de drenar.

Mantenha sempre a cabeça de força em uma posição acima da caixa de engrenagens, caso contrário qualquer água restante nas passagens de escape poderá entrar nos cilindros e causar sérios danos.

IMPORTANTE: Não coloque o motor em uma superfície antes que o óleo tenha sido drenado, uma vez que ele pode entrar no cilindro do cárter ou os revestimentos externos podem ficar danificados.

IMPORTANTE: Não coloque o motor em uma superfície antes que a água de resfriamento tenha sido completamente drenada, uma vez que esta pode entrar no cilindro através da entrada de escape e causar problemas.

Levante o cabo da cana e coloque-o em uma superfície forrada no lado de **bombordo**. Proteja a tampa do motor contra danos.



IMPORTANTE: Não deixe a caixa de engrenagem do motor de popa ficar acima da posição da cabeça de força durante o transporte ou armazenagem. A água pode drenar na cabeça de força e causar danos ao motor.

CONDIÇÕES ESPECIAIS DE OPERAÇÃO

Água salgada

Enxágüe internamente o motor depois de usá-lo em água salgada, poluída ou salobras para evitar que depósitos de minerais obstruam as passagens de resfriamento. Para facilitar o enxágüe, o seu motor de popa tem um furo de enxágüe integrado. Consulte **ENXÁGÜE**.

Durante o uso em água salgada ou salobra, pode ser necessária proteção anódica adicional para o barco e para o motor de popa.

Durante longos períodos de atracação, incline a caixa de engrenagens para fora da água — exceto em temperaturas congelantes. Após a remoção da água salgada, deixe-o na posição vertical até que o sistema de resfriamento tenha drenado.

Água com muita vegetação

As ervas bloqueiam as entradas de água e causam o superaquecimento do motor de popa. As ervas no hélice criam vibração e reduzem a velocidade do barco.

Opere frequentemente em baixa velocidade e em MARCHA A RÉ para remover as ervas do hélice e das entradas de água. Verifique com frequência o indicador da bomba de água.

Se a operação em MARCHA A RÉ não remover as ervas, DESLIGUE o motor. Retire as ervas da área do hélice e das entradas de água antes de operar em alta velocidade.

Casco do barco e acabamento externo do motor

O estado do casco do barco afeta o desempenho. Uma camada de vegetação marinha reduz a velocidade. Para obter desempenho máximo, mantenha a superfície de contato do barco limpa secando-a após cada uso e lavando-a periodicamente.

Após utilizar o motor de popa, lave-o com água limpa e seque-o. Aplique o atomizador anticorrosivo *Evinrude/Johnson* em qualquer superfície que esteja sujeita à corrosão, mas evite os ânodos contra corrosão.

Lave o barco todo e o motor de popa periodicamente com água e sabão, e aplique uma camada de cera automotiva. Deixe a tampa do motor instalada ao lavar o motor de popa.

Altitude elevada

Se operar o barco em altitudes superiores a 900 m (3000 ft), o motor poderá se beneficiar de um hélice de passo mais baixo, de uma calibragem de carburador diferente ou de ambos. Consulte seu REVENDEDOR.

IMPORTANTE: Para evitar danos permanentes à cabeça de força, certifique-se de que o motor modificado para operação em altitude elevada tenha sido identificado corretamente e tenha sido colocado de volta à calibragem e ao tamanho do hélice originais se for utilizado abaixo de 900 m (3000 ft).

Água rasa

IMPORTANTE: Ocorrerão danos sérios ao motor se a caixa de engrenagens for arrastada no fundo da água.

Temperatura de congelamento

DURANTE a operação em temperatura de congelamento, mantenha sempre a caixa de engrenagens submersa.

Após a remoção da água salgada, deixe-o na posição vertical até que o sistema de resfriamento tenha drenado.

IMPORTANTE: A água que escoar para a caixa de engrenagens ou que permanecer no sistema de arrefecimento ou em outros componentes pode congelar e causar sérios danos ao motor.

Motor submerso

Se o motor ficar submerso, **submeta-o à manutenção imediatamente após a recuperação**. Se não for possível realizar uma manutenção imediata, deixe-o submerso em água doce para evitar a exposição prolongada ao ar atmosférico.

Após a submersão, verifique se existem sinais de intrusão de água em todos os sistemas elétrico, de combustível e de lubrificação do barco e do motor. Esta inspeção deve ser feita pelo seu REVENDEDOR.

Sob reboque

Se necessitar de um reboque de outro barco:

- Coloque seu motor em PONTO MORTO;
- Incline a caixa de engrenagens para fora da água; e
- Transfira todas as pessoas para o outro barco.

Mantenha a velocidade de reboque inferior à de planeio.

MANUTENÇÃO

A manutenção, substituição ou conserto de dispositivos e sistemas de controle das emissões podem ser realizados por qualquer estabelecimento ou pessoa que realize conserto de motores marítimos de ignição por faísca (SI).

INFORMAÇÕES SOBRE EMISSÕES DO MOTOR

Responsabilidade do fabricante

A partir dos motores modelo do ano de 1999, os fabricantes de motores marítimos devem determinar os níveis de emissão de escape para cada família de HP do motor e devem certificar esses motores junto à EPA (Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos). Uma etiqueta com informações sobre o controle das emissões, indicando os níveis de emissão e as especificações do motor, deve ser colocada em todos os motores no momento da fabricação.

Responsabilidade do revendedor

Ao realizar a manutenção em todos os motores de popa *Johnson* com etiqueta com informações sobre o controle das emissões, devem-se manter os ajustes dentro das especificações publicadas da fábrica.

O conserto ou substituição de componentes relacionados a emissões deve ser realizado de forma a manter os níveis de emissões dentro dos padrões de certificação prescritos.

Os revendedores não podem modificar o motor de forma a alterar a HP ou permitir que os níveis de emissão ultrapassem suas especificações predeterminadas na fábrica.

As exceções incluem as mudanças prescritas pelo fabricante como no caso de ajustes devido à altitude.

Responsabilidade do proprietário

O proprietário/operador deve fazer a manutenção do motor a fim de manter os níveis de emissão dentro dos padrões de certificação prescritos.

O proprietário/operador não deve modificar, nem permitir que qualquer pessoa modifique, o motor de forma a alterar a HP nem permitir que os níveis de emissão ultrapassem as especificações predeterminadas em fábrica.

Alterar o carburador para mudar o HP ou modificar os níveis de emissão de forma diferente dos ajustes e especificação da fábrica anulará a garantia do produto.

Regulamentos referentes a emissões da EPA

Todos os novos motores fora de bordo *Johnson* do ano de 2002 e mais recentes, fabricados pela BRP, são certificados pela EPA como estando em conformidade com os requisitos das regulamentações para o controle da poluição do ar dos novos motores com ignição por vela de embarcações marítimas. Esta certificação depende de determinados ajustes realizados de acordo com os padrões de fábrica. Por essa razão, devem observar-se estritamente os procedimentos de fábrica para a manutenção do produto e, sempre que possível, deve voltar ao propósito original do modelo. As responsabilidades apresentadas acima são gerais e não constituem de forma alguma uma lista completa das leis e regulamentos relativos aos requisitos da EPA sobre as emissões de escape de produtos marítimos. Para informações mais detalhadas sobre este assunto, contactar os seguintes locais:

ATRAVÉS DO SERVIÇO POSTAL DOS ESTADOS UNIDOS:

Office of Mobile Sources
Engine Programs and Compliance Division
Engine Compliance Programs
Group (6403J)
401 M St. NW
Washington, DC 20460

POR CORREIO EXPRESSO:

Office of Mobile Sources
Engine Programs and Compliance Division
Engine Compliance Programs
Group (6403J)
501 3rd. St. NW
Washington, DC 20001

SITE DA EPA NA INTERNET:

www.epa.gov



ADVERTÊNCIA



Faça somente os procedimentos de manutenção pormenorizados no Guia do operador. Tentar realizar a manutenção ou qualquer reparo do motor de popa sem estar familiarizado com os procedimentos corretos de manutenção e segurança pode causar lesões corporais ou morte.

INSPEÇÃO DE 10 HORAS

Depois de 10 horas de operação, o novo motor estará amaciado e suas peças mecânicas já estarão assentadas. Neste momento, devem-se verificar todos os sistemas e fazer os ajustes necessários.

Seu REVENDEDOR realizará essa Inspeção de 10 horas mediante solicitação e pagamento (com base em tarifas locais), de acordo com o que for necessário para o motor — consulte **PROGRAMAÇÃO DE MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO DO MOTOR, INSPEÇÃO DE 10 HORAS** para obter uma lista parcial.

Faça a manutenção preventiva consistente, solicitando ao REVENDEDOR que verifique e faça a manutenção do motor uma vez por ano ou a cada 100 horas de utilização, o que vier primeiro.

ARMAZENAMENTO FORA DE TEMPORADA

Você deve se proteger contra condições ambientais naturais que possam danificar o motor de popa. As alterações de temperatura e umidade quando o motor de popa não estiver sendo usado podem causar a corrosão de peças internas do motor caso elas não estejam protegidas. O combustível remanescente no tanque de combustível e no motor oxidará e sofrerá a ação do tempo, o que pode causar perda de octanas e a formação de depósitos de goma no sistema de combustível. Sua garantia não cobre falhas de motor causadas por essas condições. Recomendamos enfaticamente que você solicite ao seu REVENDEDOR para preparar seu motor de popa para o armazenamento fora da temporada.

Para fazer você mesmo os preparativos para armazenamento fora da temporada, separe o material necessário e siga as seguintes etapas:

Acondicionador de combustível 2+4

Graxa *Triple-Guard*

Lubrificante *Ultra-HPF* para caixa de engrenagens

Lata atomizadora de *Storage Fogging Oil*

Óleo de mistura sintética *Evinrude/Johnson Ultra* para 4 tempos

Estabilize o abastecimento de combustível do motor com o condicionador de combustível 2+4 durante as últimas horas de funcionamento para assegurar a estabilização correta, **segundo as instruções descritas no recipiente da mistura. Deixe o motor funcionar o tempo que for necessário para que o combustível tratado alcance o motor.**



ADVERTÊNCIA



Evite lesões corporais provocadas por componentes em movimento do motor. Antes de ligar o motor:

Coloque em PONTO MORTO.

Mantenha as mãos, roupas e o cabelo afastados da cabeça de força.

Remova o hélice se usar um dispositivo de enxágüe.

IMPORTANTE: Abasteça o motor com água e dê a partida. Opere o motor somente em marcha lenta.

Para operar o motor com um conjunto de enxágüe, consulte **ENXÁGÜE**.

Óleo — Dê partida no motor e deixe-o funcionando por pelo menos cinco minutos para aquecer o óleo do cárter.

Desligue o motor e drene o cárter enquanto o motor estiver aquecido. Abasteça com mistura sintética de óleo *Evinrude/Johnson Ultra* para 4 tempos. Consulte **ÓLEO DO CÁRTER DO MOTOR**. Dê novamente partida no motor e deixe-o funcionando por alguns minutos para circular o óleo novo.

IMPORTANTE: É muito importante que as superfícies dos mancais estejam revestidas com óleo limpo antes de guardar o motor por algum tempo. Assim, certifique-se de ligar o motor após a troca de óleo.

Desligue o motor.

Velas de ignição — Remova e examine as velas. Limpe-as ou descarte-as se necessário. Consulte **VELAS DE IGNIÇÃO**.

Coloque *Storage Fogging Oil Evinrude/Johnson* nos orifícios das velas de ignição.

Instale as velas de ignição; aperte-as de acordo com as especificações em **VELAS DE IGNIÇÃO**.

Acione o motor por pouco tempo até distribuir o óleo nebulizador e drenar a água da bomba d'água.

Filtro(s) de combustível — Limpe ou troque.

Sistemas de ignição, de óleo e de combustível — Verifique se há cabos fora do lugar e peças danificadas ou deterioradas. Certifique-se de que a bota do terminal do solenóide do motor de arranque e todos os conectores estejam no lugar.

Parafusos, parafusos com porca, porcas — Aperte os que estiverem soltos.

Hélice — Remova e examine. Se estiver danificado, entre em contato com seu REVENDEDOR. Limpe e lubrifique o eixo do hélice. Consulte **HÉLICE**.

Lubrificação — Consulte **LUBRIFICAÇÃO** para drenar e reabastecer a caixa de engrenagens e os pontos de lubrificação do motor.

Retoque as superfícies pintadas e encere a parte externa do motor. Armazene o motor no barco (ou no suporte do motor) na posição vertical que possibilite a autodrenagem.

Se não for possível armazenar o motor na posição vertical recomendada, verifique se o sistema de resfriamento está completamente drenado.

IMPORTANTE: Nunca deixe a caixa de engrenagens em uma posição superior à cabeça de força. Qualquer água remanescente nas passagens de escape pode entrar nos cilindros e causar sérios danos.

Se remover um motor “instalado”, examine todos os parafusos soltos ou retirados do motor e seus sistemas de direção, de aceleração e de câmbio. Substitua peças danificadas ou que estiverem faltando por *peças genuínas Evinrude/Johnson* ou equivalentes.

Tanque de combustível portátil — Desconecte a mangueira do tanque. Remova a mangueira do motor se a conexão permitir desconexão rápida. Caso contrário, e se a mangueira estiver conectada no motor, deixe-a conectada. Prenda a mangueira para protegê-la.

 **ADVERTÊNCIA** 

Se o motor de popa e seus sistemas de comando com as peças de montagem específicas de fábrica não forem instalados cuidadosamente, poderá ocorrer perda súbita e inesperada do comando do barco.

Óleo do motor — Verifique o nível de óleo do motor. Consulte **ÓLEO DO CARTER DO MOTOR**.

Com o hélice removido, verifique se há vazamento na caixa de engrenagens. Se houver vazamento evidente, os vedadores da caixa de engrenagens devem ser substituídos. Consulte seu REVENDEDOR.

Ânodos contra corrosão — Verifique o seu estado. Consulte **ÂNODOS CONTRA CORROSÃO**.

Instale o hélice a não ser que vá operar o motor com um dispositivo de enxágüe para fazer manutenção de pré-temporada. Nesse caso, instale o hélice após **DESLIGAR** o motor e desconectar o dispositivo de enxágüe. Consulte **ENXÁGUE**.

Consulte **HÉLICE** para instalar o hélice.

 **ADVERTÊNCIA** 

Evite o contato acidental com um hélice em movimento; retire-o sempre ao enxaguar o motor.

Complete o tanque de combustível com combustível novo.

Siga **PARTIDA DO MOTOR** e ligue o motor. Deixe-o em marcha lenta enquanto você:

Observa a qualidade da operação – se estiver ruim, consulte **TABELA DE VERIFICAÇÃO DE PROBLEMAS** ou entre em contato com o REVENDEDOR.

Observa o funcionamento da bomba de água. A água deve sair do indicador da bomba de água de maneira constante. Caso contrário, **DESLIGUE** o motor e investigue. Consulte **SUPERAQUECIMENTO DO MOTOR**.

Desligue o motor e verifique se há vazamentos no sistema de combustível.

 **ADVERTÊNCIA** 

Se não forem feitas verificações quanto à existência de vazamento de combustível, o vazamento poderá não ser detectado, o que por sua vez poderá resultar em incêndio e explosão.

 **ADVERTÊNCIA** 

Armazene os tanques de combustível em uma área bem ventilada, longe do calor e chama piloto. Evite o escape de líquidos ou gases que podem se formar acidentalmente. Feche o parafuso de ventilação da tampa do tanque, se vier equipado. Verifique se a mangueira de combustível desconectada não esteja gotejando.

MANUTENÇÃO PRÉ-TEMPORADA

Retire o motor de popa do local onde estava guardado e prepare-o para uma temporada confiável fazendo uma verificação geral e adotando alguns procedimentos de manutenção preventiva.

Examine todas as peças de montagem soltas ou removidas e os sistemas do leme, aceleração e de câmbio. Substitua peças danificadas ou que estiverem faltando por *peças genuínas Evinrude/Johnson* ou equivalentes.

ÓLEO DO CÂRTER DO MOTOR

Troca de óleo

Abastecimento inicial

IMPORTANTE: Os motores de popa para 4 tempos são remetidos sem óleo no cárter. Ao ligar o motor pela primeira vez, deve-se adicionar óleo no cárter do motor. Recomenda-se adicionar o óleo para motor de popa para 4 tempos *Evinrude/Johnson*. Consulte **TROCA DE ÓLEO** para obter os lubrificantes substitutos aceitáveis.

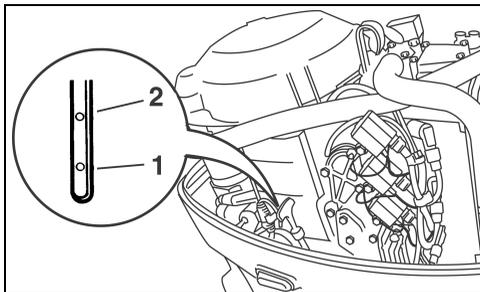
ANTES de abastecer o cárter pela primeira vez, certifique-se de que ele está vazio verificando a vareta medidora de nível. Consulte **VERIFICAÇÃO**.

Após as 10 primeiras horas de operação, substitua o lubrificante para amaciamento pelo óleo de mistura sintética *Evinrude/Johnson Ultra* para 4 tempos. Consulte **INSPEÇÃO DE 10 HORAS**.

Verificação

Verifique o nível do óleo quando o motor estiver frio para garantir uma leitura exata.

- 1) Coloque o motor na posição vertical e retire a tampa superior do motor.
- 2) Retire a vareta medidora de nível, limpe-a e instale-a novamente.
- 3) Retire a vareta medidora de nível e localize a linha de óleo. Se a linha de óleo não estiver entre as marcas **ADICIONAR** e **CHEIO**, deve-se adicionar ou remover óleo conforme indicado.



1. Adicionar
2. Cheio

- 4) Instale bem a vareta medidora de nível e limpe qualquer óleo que tenha derramado.

IMPORTANTE: Usar o motor com muito ou com pouco óleo no cárter pode danificá-lo.

Consulte **PROGRAMAÇÃO DE MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO DO MOTOR** para obter informações sobre a frequência.

Após as 10 primeiras horas de operação, substitua o lubrificante para amaciamento pelo óleo de mistura sintética *Evinrude/Johnson Ultra* para 4 tempos. Consulte **INSPEÇÃO DE 10 HORAS**.

Se não houver disponibilidade do óleo de mistura sintética *Evinrude/Johnson Ultra* para 4 tempos, pode-se usar o óleo para motor de popa *Evinrude/Johnson* para 4 tempos ou um óleo equivalente 10W-40 ou 10W-50 aprovado pela FC-W.

Drene (ou passe por sifão) o óleo antigo após ligar o motor para aquecê-lo. O óleo aquecido flui mais rápida e completamente, contendo mais lama em suspensão do que o óleo frio. Se trocar o óleo uma vez por temporada, programe a troca de forma que o motor contenha óleo limpo durante a armazenagem.

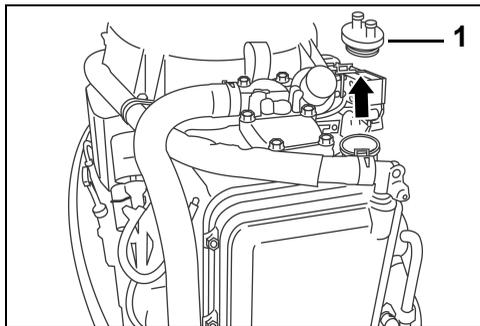


ATENÇÃO



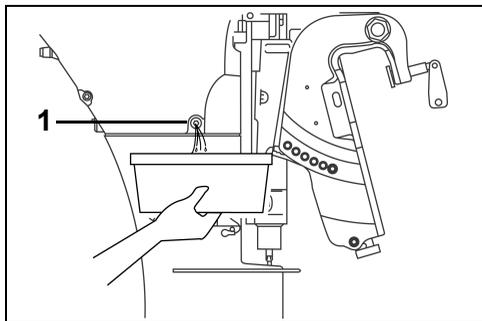
Óleo usado de motor pode ser nocivo. Evite o contato prolongado e repetido com a pele. Lave a pele afetada com água e sabão.

- 1) Coloque o motor na posição vertical e retire a tampa superior do motor.
- 2) Desparafuse e retire a tampa de abastecimento de óleo.



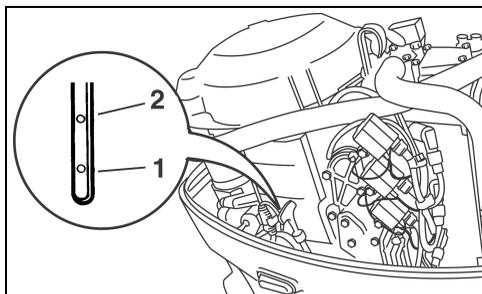
1. Tampa de abastecimento de óleo

- 3) Coloque um recipiente adequado embaixo do parafuso de drenagem de óleo. Retire o parafuso e drene o tanque. Antes de reinstalar o parafuso, troque a gaxeta usada por uma nova. Reinstale o parafuso e aperte bem.



1. Parafuso de drenagem de óleo

- 4) Coloque o óleo recomendado no abastecimento de óleo até que atinja a marca superior da vareta medidora de nível. Consulte **ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR** para obter informações sobre a capacidade do cárter do motor.
- 5) Reinstale a tampa de abastecimento de óleo e limpe qualquer óleo derramado do motor e da sua pele.
- 6) Reinstale a tampa superior.
- 7) Abasteça água no sistema de arrefecimento e deixe o motor funcionando em marcha lenta para verificar se há vazamentos, especialmente ao redor do filtro do óleo, do parafuso de drenagem e da tampa de abastecimento de óleo. Corrija quaisquer problemas.
- 8) Desligue o motor e verifique novamente o nível de óleo do cárter do motor usando a vareta medidora de nível. Adicione óleo conforme indicado.



1. Adicionar
2. Cheio

Descarte o óleo usado da forma adequada seguindo as regulamentações locais.

AJUSTES

Aba de compensação



ADVERTÊNCIA



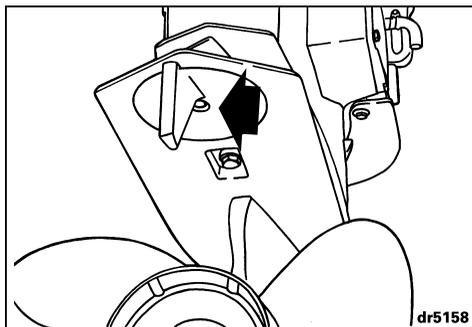
O ajuste incorreto da aba de compensação pode dificultar a direção.

A aba de compensação é também um ânodo contra corrosão. A desintegração do ânodo pode afetar o manuseio e a performance do barco. Certifique-se de que a aba de compensação esteja em boas condições e ajustada adequadamente.

Um hélice gera uma torção de direção quando seu eixo não estiver funcionando paralelamente à superfície da água. A aba de compensação pode ser ajustada para compensar essa torção direcional.

IMPORTANTE: Um único ajuste da aba de compensação alivia o esforço da direção apenas em uma determinada combinação de velocidade, ângulo do motor e condições da carga. Nenhum ajuste único pode aliviar o esforço da direção em todas as velocidades, ângulo do motor e condições de carga. Se o barco puxar para a esquerda ou direita quando sua carga estiver distribuída uniformemente, ajuste a aba de compensação da seguinte maneira:

Com o motor DESLIGADO, solte o parafuso da aba de compensação. Se o barco puxar para a direita, movimente a parte traseira da aba de compensação um pouco para a direita. Se o barco puxar para a esquerda, movimente a parte traseira da aba de compensação um pouco para a esquerda.

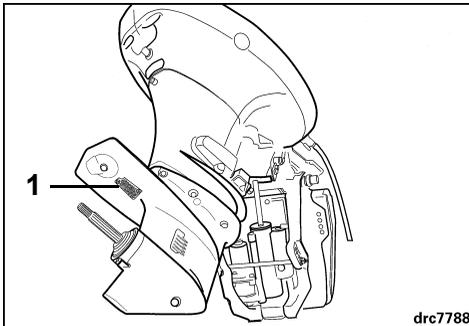


Aperte o parafuso da aba de compensação com um torque de 15 a 20 N·m (11 a 15 lb-ft).

Faça um teste com o barco e, se necessário, repita o procedimento até que o esforço de direção seja o mais uniforme possível.

Instalações altas do motor — A aba de compensação pode estar acima da água quando o motor estiver compensado para fora. O esforço de direção pode aumentar. O esforço de direção será diminuído ao compensar o motor para dentro e deixar a aba de compensação submersa.

IMPORTANTE: Se o motor de popa estiver instalado em posição acima do normal (prato antiventilação fora da água), retire a tela de entrada de água auxiliar (em frente da aba de compensação). Instale o prato, P/N 5031618, com os parafusos guardados, para evitar o superaquecimento e danos no motor.

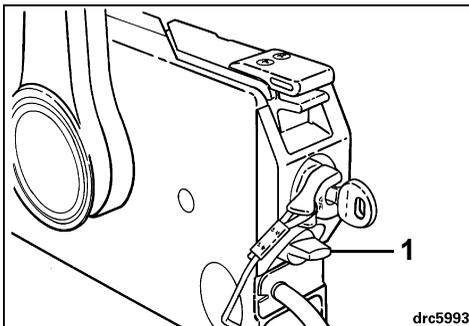


1. Tela de entrada de água auxiliar

Atrito do acelerador

Ajuste o atrito do acelerador no controle remoto para manter sua posição e para evitar "arrasto" indesejável do acelerador sob condições de funcionamento normal.

Para ajustar, dê partida no motor e coloque a alavanca de comando no regime de aceleração AVANTE. Enquanto estiver navegando, gire o controle de ajuste no sentido horário para aumentar o atrito. O ajuste do atrito só é eficaz no regime de aceleração em AVANTE.



1. Controle de atrito do acelerador

Consulte seu REVENDEDOR sobre os ajustes de atrito do acelerador no seu controle remoto específico.

LUBRIFICAÇÃO

Caixa de engrenagens

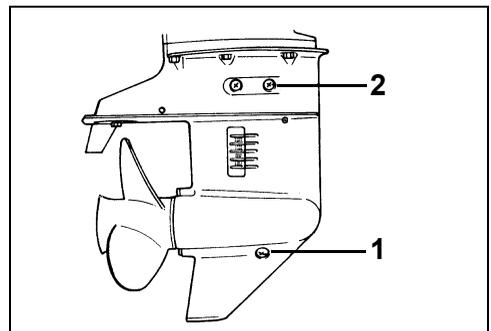
Troque o lubrificante da caixa de engrenagens após as primeiras 10 horas de funcionamento. Verifique o nível e o estado do lubrificante depois das próximas 50 horas de funcionamento. Adicione lubrificante se necessário.

Daí em diante, verifique o nível e o estado do lubrificante a cada 50 horas. Troque o lubrificante a cada 100 horas de operação ou uma vez a cada temporada de uso, o que ocorrer primeiro. Reabasteça com lubrificante *Ultra-HPF* para a caixa de engrenagens. Se não conseguir encontrar, use *Hi-Vis™* ou outro lubrificante marítimo para caixa de engrenagens; no entanto, a longa duração pode ser afetada com o uso contínuo. Consulte seu REVENDEDOR.

IMPORTANTE: Os lubrificantes para engrenagens recomendados incluem aditivos especiais para usos marítimos. Não use lubrificantes de engrenagens automotivos, óleo para motor para 2 tempos ou 4 tempos ou qualquer outro óleo ou graxa para aplicações em caixa de engrenagens.

Com o motor na posição normal de funcionamento:

- 1) Remova o tampão de drenagem e abastecimento e o tampão do nível de lubrificante da parte lateral da caixa de engrenagens e drene completamente o lubrificante usado da caixa de engrenagens.
- 2) Verifique se o lubrificante drenado contém partículas metálicas, aparência leitosa ou coloração preta com cheiro de queimado. Se o lubrificante usado apresentar essas características, entre em contato com seu REVENDEDOR. Se o lubrificante drenado estiver em bom estado, prossiga.
- 3) Coloque o tubo do lubrificante no furo de drenagem e abastecimento e encha lentamente até que o lubrificante apareça no furo do nível de lubrificante. Consulte **ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR** para obter informações sobre a capacidade da caixa de engrenagens.
- 4) Instale o tampão de nível de lubrificante antes de remover o tubo do furo de drenagem e abastecimento. O tampão de drenagem e abastecimento pode então ser instalado sem que haja perda de lubrificante.
- 5) Prenda firmemente ambos os tampões.

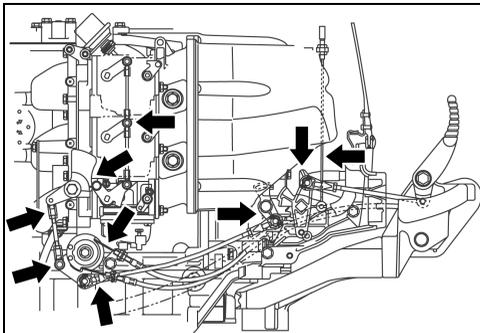


1. Tampão de drenagem e abastecimento
2. Tampão do nível de lubrificante

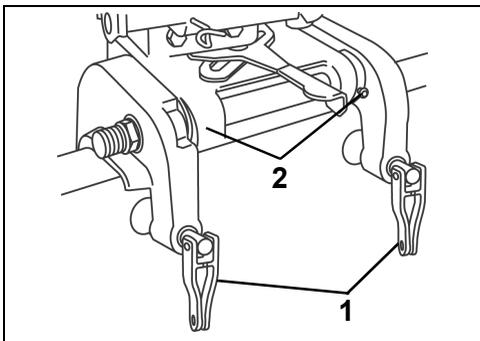
IMPORTANTE: A fim de evitar injeção insuficiente do lubrificante, verifique o nível de óleo da engrenagem 10 minutos após o abastecimento. Se o nível de óleo estiver muito baixo, injete lentamente o lubrificante até atingir o nível correto.

Pontos de lubrificação

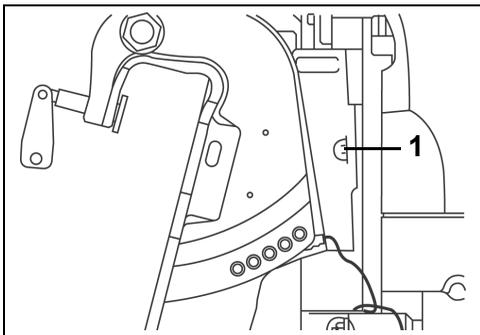
Consulte **PROGRAMAÇÃO DE MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO DO MOTOR** para obter informações sobre a frequência de lubrificação e os lubrificantes recomendados.



Articulação do acelerador e câmbio



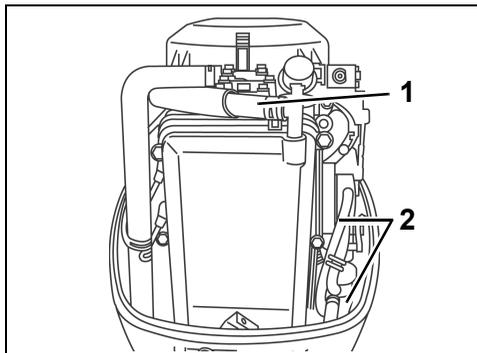
1. Suporte giratório
2. Parafusos de aperto



1. Suporte do leme

LINHA DO RESPIRADOURO E DE COMBUSTÍVEL

Inspeccione a linha do respiradouro e de combustível para ver se não há vazamentos, rachaduras, tufamento ou outros danos. Se a linha do respiradouro e de combustível estiver danificada, ela deve ser trocada. Consulte seu **REVENDEDOR**.



1. Linha do respiradouro
2. Linha de combustível



ADVERTÊNCIA



O vazamento de combustível representa perigo de incêndio e explosão. Inspeccione frequentemente e troque todas as peças do sistema de combustível se houver sinais de deterioração ou vazamento. Inspeccione o sistema de combustível sempre que reabastecer o combustível, sempre que remover a tampa do motor e anualmente.



ADVERTÊNCIA



O sistema de ignição apresenta um sério perigo de choque. O circuito primário funciona com mais de 250 volts; o circuito secundário funciona com mais de 25000 volts. Tenha cuidado para evitar lesões corporais provocadas por choque ou resultantes de sua reação a um choque. Não manuseie componentes de ignição primários ou secundários quando o motor estiver sendo ligado ou já estiver em funcionamento.

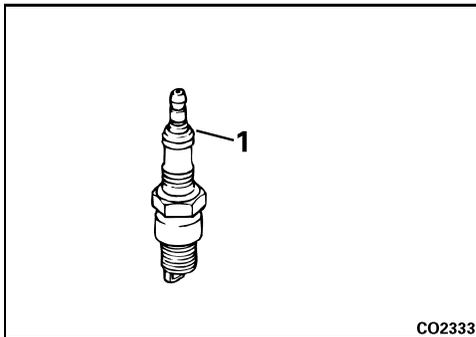
Inspecione as velas de ignição periodicamente. Troque se os eletrodos estiverem desgastados, se os isoladores estiverem rachados ou se estiverem obstruídos.

Para remover as velas de ignição, gire e remova todos os fios da vela de ignição. Desparafuse a vela de ignição do cabeçote do cilindro.

Para instalar as velas de ignição, limpe as sedes da vela de ignição com um pano limpo. Instale as velas de ignição com a mão e aperte-as com o torque especificado. Consulte **ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR**.

IMPORTANTE: Evite danos ao motor instalando velas de ignição no cabeçote do cilindro de RESFRIAMENTO e não apertando demasiadamente.

Antes de instalar os fios da vela de ignição, aplique uma fina camada da graxa *Triple-Guard* à parte acanelada da vela de ignição. Esse procedimento ajuda a prevenir a corrosão entre o terminal da mola e a vela de ignição.



CO2333

1. Porção acanelada da vela de ignição



ADVERTÊNCIA



Para evitar a partida acidental do motor enquanto estiver trocando os hélices, gire e remova os fios da vela de ignição.

IMPORTANTE: Aplique a graxa *Triple-Guard* em todo o eixo do hélice antes de instalar o hélice. Pelo menos uma vez por ano, remova o hélice e verifique se há detritos. Limpe o eixo e aplique graxa novamente antes de instalar o hélice.

Instalação

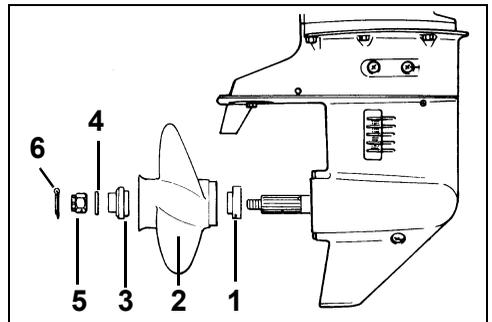
Coloque o vedador no eixo.

Alinhe o hélice com as estrias do eixo do hélice e deslize o hélice no eixo.

Coloque o espaçador e a arruela no eixo.

Instale e aperte a porca do hélice com um torque de 29 a 31 N·m (21 a 23 lb-ft).

Alinhe as estrias na porca do hélice com o orifício no eixo do hélice. Insira a chave e dobre sua ponta para cima para travar no lugar.



1. Vedador
2. Hélice
3. Espaçador
4. Arruela
5. Porca do hélice
6. Contrapino

Reparo

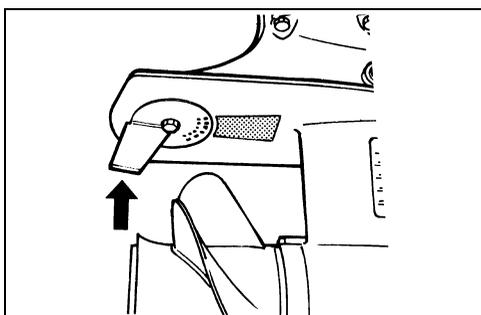
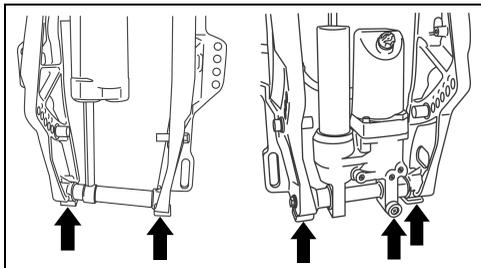
Se o hélice se chocar com algum objeto sólido, o impacto será absorvido pela bucha de borracha no cubo para ajudar a evitar danos ao motor. Um impacto forte pode danificar o cubo e as pás do hélice. Os danos às pás podem causar uma vibração anormal e excessiva. Os danos ao cubo podem causar uma RPM excessiva do motor, com uma ligeira movimentação para avante.

IMPORTANTE: Evite ou limite a operação com um hélice danificado. Tenha um hélice sobressalente.

Mantenha o hélice em bom estado. Use uma lima para diminuir um pouco os danos causados às bordas das pás. Entre em contato com o REVENDEDOR para reparar danos sérios.

ÂNODOS CONTRA CORROSÃO

Seu motor vem equipado com um ou mais ânodos que o protegem contra corrosão galvânica. Consulte **RECÚRSOS** para obter informações sobre a localização do ânodo. A desintegração do ânodo é normal e indica que está funcionando. Verifique periodicamente todos os ânodos. Substitua os ânodos que estiverem menores que 2/3 de seu tamanho original. Entre em contato com o REVENDEDOR para adquirir ânodos sobressalentes.



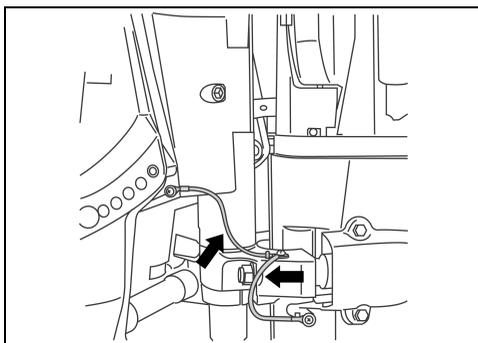
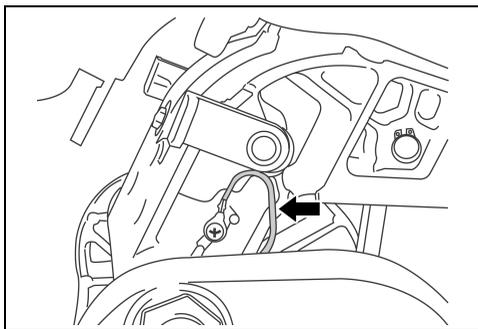
A corrosão galvânica destrói as peças metálicas submersas e pode ocorrer em água doce ou salgada; no entanto, as águas salgadas, salobras ou poluídas acelerarão a corrosão.

A pintura anticrustante à base de metal, no barco e no motor, e a exposição do motor a uma fonte de energia fornecida de maneira incorreta na área onde o seu barco estiver atracado também acelerarão a corrosão.

IMPORTANTE: NUNCA pinte o ânodo, suas peças de montagem ou a superfície onde está instalado. A pintura diminuirá a proteção contra corrosão.

FIOS DE LIGAÇÃO

Os fios de ligação são usados para conectar eletricamente os componentes do motor de forma que possam estar em um circuito aterrado comum. Isto permite que eles sejam protegidos contra eletrólise pelos ânodos. Esses fios e seus terminais devem ser verificados periodicamente para se certificar de que não estejam danificados.



BATERIA

Todo motor de popa necessita de uma bateria:

de 12 volts, para serviços pesados, designada para uso "marinho";

ventilada/reabastecível ou livre de manutenção.

classificada em conformidade com os requisitos mínimos contidos em **ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR**.

As baterias de ciclo profundo são adequadas **SE** atenderem ou ultrapassarem os requisitos mínimos de CCA.

Pergunte ao seu **REVENDEDOR** sobre os requisitos do seu motor de popa antes de instalar cabos de bateria mais longos ou uma chave de bateria ou um isolador de bateria.

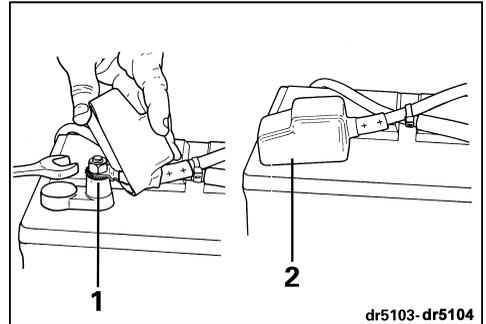
Instalação

Leia e se familiarize com as informações sobre segurança que acompanham a bateria **ANTES** de iniciar a instalação.

IMPORTANTE: Coloque a bateria em um sistema de pressão e em um local facilmente acessível para verificação e recarga frequentes.

Instale uma arruela-estrela de superfície grande no pólo positivo (+) da bateria. Coloque o cabo **VERMELHO** da bateria do motor na arruela-estrela e em seguida instale os cabos dos acessórios (se houver). Termine a conexão com uma porca sextavada e aperte bem com uma chave fixa.

Conecte o cabo **PRETO** da bateria do motor ao pólo negativo (-) da bateria da mesma maneira.



1. Arruela-estrela de superfície grande
2. Tampa

Aperte bem todas as conexões e cubra a instalação com graxa *Triple-Guard*.

IMPORTANTE: NÃO use porcas borboletas nas conexões da bateria, mesmo que venham com a bateria. Esse tipo de porca pode se afrouxar e causar sinais incorretos de advertência ou danos ao sistema elétrico.

Manutenção

Antes de fazer a manutenção da bateria ou do motor de popa, remova os cabos da bateria, primeiro o cabo **PRETO** (-). Mantenha objetos de metal afastados dos pólos da bateria.

IMPORTANTE: Faça a manutenção dos componentes elétricos somente quando o motor de popa **NÃO** estiver em funcionamento. Tome cuidado ao identificar os cabos e pólos positivo e negativo da bateria. Se tocar no pólo errado com um cabo da bateria, mesmo que por pouco tempo, o sistema de carga será danificado.

⚠️ ADVERTÊNCIA ⚠️

Mantenha as conexões da bateria limpas, apertadas e isoladas para evitar que entrem em curto ou formem arcos, provocando uma explosão. Se o sistema de montagem da bateria não cobrir as conexões, instale tampas. Verifique rotineiramente se as conexões estão limpas e apertadas.

⚠️ ADVERTÊNCIA ⚠️

O eletrólito da bateria é ácido — manuseie-o com cuidado. Se o eletrólito entrar em contato com qualquer parte do corpo, lave-a imediatamente com água e procure assistência médica.

TABELA DE VERIFICAÇÃO DE PROBLEMAS

IMPORTANTE: Se não for possível identificar ou solucionar o problema, entre em contato com o REVENDEDOR.

SINTOMA	POSSÍVEL CAUSA
O motor de arranque não funciona	<ul style="list-style-type: none">• A alavanca de mudança de marcha não está em PONTO MORTO.• As conexões da bateria e elétricas estão frouxas ou corroídas.• Interruptor do seletor da bateria desligado.
O motor não liga	<ul style="list-style-type: none">• As instruções de partida não foram seguidas. Consulte a seção PARTIDA DO MOTOR.• O tanque de combustível está vazio.• A mangueira de combustível está desconectada, dobrada.• O sistema de combustível está contaminado com água ou impurezas.• O filtro de combustível está obstruído.• MOTOR FRIO: Motor não afogado.• MOTOR AQUECIDO: Motor afogado. Desconecte a mangueira de combustível no motor, aperte o afogador ou escorva, ligue o motor. Se der partida, deixe-o funcionando até eliminar o afogamento. Se não der partida, aguarde alguns minutos e tente novamente.• As velas de ignição são incorretas. Consulte ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR.• As velas de ignição têm abertura inadequada, estão carbonizadas, queimadas ou úmidas.• Falha do componente do sistema de ignição.
O motor não funciona na marcha lenta correta	<ul style="list-style-type: none">• O ângulo do motor é excessivo.• As velas de ignição estão danificadas ou são incorretas. Consulte ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR.• O sistema de combustível está contaminado com água ou impurezas.
O motor perde potência	<ul style="list-style-type: none">• As velas de ignição estão danificadas ou são incorretas. Consulte ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR.• O filtro de combustível está obstruído.• O sistema de combustível está contaminado com água ou impurezas.• As entradas de água estão obstruídas e o sistema de resfriamento não está funcionando corretamente. Consulte SUPERAQUECIMENTO DO MOTOR.• A pressão do óleo está muito baixa. Consulte ADVERTÊNCIA DE PRESSÃO BAIXA DO ÓLEO.
O motor vibra excessivamente	<ul style="list-style-type: none">• O eixo do hélice está empenado.• O hélice está sujo e obstruído, as pás estão torcidas ou partidas.• O sistema de combustível está contaminado com água ou impurezas.• A(s) montagem(ns) do motor está(ão) danificada(s).• Parafuso de atrito do leme solto.
O motor está funcionando, porém não avança ou avança pouco	<ul style="list-style-type: none">• O cubo do hélice está frouxo, patinando.• As pás do hélice estão torcidas ou faltando.• O eixo do hélice está empenado.• O hélice está sujo e obstruído.

PROGRAMAÇÃO DE MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO DO MOTOR

A manutenção de rotina é necessária para todos os produtos mecanizados. A manutenção periódica contribui para o aumento da vida útil do produto. A tabela de manutenção apresentada abaixo fornece diretrizes para que a manutenção e inspeção de motor programadas sejam realizadas por você e/ou por um REVENDEDOR autorizado. A programação deve ser ajustada de acordo com as condições de funcionamento e com o uso.

Os lubrificantes recomendados foram formulados para proteger rolamentos, engrenagens e componentes do motor. Eles devem ser usados para evitar danos causados por lubrificação inadequada.

IMPORTANTE: As programações de manutenção para operações de aluguel, aplicações comerciais ou uso muito frequente requerem uma frequência maior de inspeção e manutenção.

Programação de manutenção e inspeção do motor						
Descrição	Produto para o tratamento do motor	Frequência				
		Cada uso	Inspeção de 10 horas	A cada 50 horas ou 6 meses	A cada 100 horas ou anualmente	A cada 200 horas ou a cada dois anos
Suporte giratório, inspecione e lubrifique ⁽¹⁾	6	A cada 60 dias / a cada 30 dias em água salgada				
Articulação do acelerador, inspecione e lubrifique ⁽¹⁾	6	A cada 60 dias / a cada 30 dias em água salgada				
Parafusos de aperto, lubrifique ⁽¹⁾	6	A cada 60 dias / a cada 30 dias em água salgada				
Suporte giratório/suporte de inclinação, inspecione e lubrifique ⁽¹⁾	6	A cada 60 dias / a cada 30 dias em água salgada				
Lubrificação e proteção contra corrosão para componentes metálicos	4	A cada 60 dias / a cada 30 dias em água salgada				
Conexões e estado da bateria, verifique	6	O	D			
Alarme e autoteste do <i>System Check</i> , verifique o funcionamento		O	D			
Âodos contra a corrosão e fios de ligação, verifique a operação		O	D			
Peneira de entrada de água, verifique o estado		O	D			
Indicador da bomba de água do motor de popa, verifique o funcionamento		O	D			
Verifique o atrito do leme, verifique a função		O	D			
Operação do acelerador e do câmbio, verifique o funcionamento		O	D			
Circuito e cordão de parada de emergência, verifique o funcionamento		O	D			
Nível de óleo do cárter do motor, verifique		O	D			
Enxágüe o sistema de resfriamento		O				
Parafusos de aperto, aperte		O				
Componentes do sistema de combustível, inspecione e repare vazamentos ⁽²⁾			D	D		
Inspeção das peças de sujeição, aperte os componentes frouxos			D	D		
Termostato, inspecione e verifique o funcionamento ⁽²⁾			D		D	
Acessórios de montagem do painel de popa do motor, reaperte-os			D		D	
Cabos e conexões elétricas e da ignição, inspecione			D		D	
Substituição do lubrificante da caixa de engrenagens	5		D		D	

Programação de manutenção e inspeção do motor						
Descrição	Produto para o tratamento do motor	Frequência				
		Cada uso	Inspeção de 10 horas	A cada 50 horas ou 6 meses	A cada 100 horas ou anualmente	A cada 200 horas ou a cada dois anos
Sincronização e articulação da cabeça de força, inspecione ⁽²⁾	6		D		D	
Tampas superior e inferior do motor, limpe e encere				O		
Lubrificante da caixa de engrenagens, inspecione o nível de abastecimento e o estado do lubrificante	5			D		
Eixo do pinhão do motor de arranque, inspecione e lubrifique ⁽³⁾	8			D		
Velas de ignição, substitua-as ⁽²⁾					D	
Estrias do eixo do hélice, inspecione e lubrifique	6				D	
Descarbonizar	9				D	
Linhas do respiradouro e de combustível, substitua					D	
Folga do tucho da válvula, inspecione ⁽²⁾			D		D	
Óleo do cárter do motor, substitua ⁽⁴⁾	10		D			D
Filtro de óleo, substitua			D			D
Estrias do eixo de transmissão, inspecione e lubrifique	7					D
Bomba de água, inspecione e substitua-a						D
Filtro de combustível, substitua						D
Carburador, inspecione						D
Regulagem da ignição, verifique						D
Guia do operador, a bordo		O				
Guia do operador, revise					O	
Correia de regulagem	Substituir a cada 4 anos				O	

(1) Também recomendada na Inspeção de 10 horas

(2) Componente relacionado a emissões

(3) Não use lubrificantes penetrantes para serviços leves

(4) Troque a cada 100 horas ou anualmente se o óleo de mistura sintética *Evinrude/Johnson Ultra* para 4 tempos não for utilizado

D Manutenção realizada pelo revendedor

O Manutenção realizada pelo operador

4 Atomizador anticorrosivo *Evinrude/Johnson* ou lubrificante multiuso *Evinrude/Johnson* "6 in 1"

5 Lubrificante *Ultra-HPF* para caixa de engrenagens

6 Graxa *Triple-Guard*

7 *Evinrude/Johnson Moly Lube™* P/N 175356

8 Lubrificante somente para o Bendix do motor de arranque P/N 337016

9 Afinador do motor *Evinrude/Johnson*

10 Óleo de mistura sintética *Evinrude/Johnson Ultra* para 4 tempos

INSTALAÇÃO



ADVERTÊNCIA



O motor não deve exceder o HP máximo indicado na placa de capacidade do barco. A potência em excesso pode causar perda de controle. Contate seu REVENDEDOR ou o fabricante do barco caso o barco não possua uma placa de capacidade.

Barcos projetados para motores dirigidos à distância podem ser cancelados por um motor controlado por cana de um HP de classificação máxima. Pergunte ao seu REVENDEDOR ou ao fabricante do barco caso não tenha certeza da capacidade do seu barco.

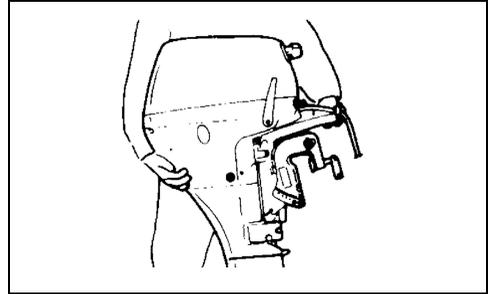
Alturas do painel de popa do barco e do motor não proporcionais podem causar a instabilidade e a perda de controle do barco. Consulte **ALTURA DO PAINEL DE POPA E COMPRIMENTO DO EIXO**.

Evite o movimento lateral e possível perda do motor usando os acessórios de montagem fornecidos ou acessórios de tamanho, força e qualidade suficientes. Consulte **INSTALAÇÃO DO MOTOR**.

Uma superfície de montagem danificada ou muito fina para suportar o motor enquanto em funcionamento pode dar problemas durante a operação, causando perda de controle. Certifique-se de que o painel de popa do motor ou a braçadeira de montagem sejam estruturalmente estáveis e de espessura entre 41 mm (1 5/8 in) e 70 mm (2 3/4 in).

Utilize o seguinte procedimento para determinar se a altura do painel de popa do barco é compatível com o comprimento do eixo do motor:

Coloque o motor no painel de popa do barco e ajuste o ângulo de forma que o prato antiventilação esteja paralelo com a parte inferior do barco. Consulte **COMPENSADOR E INCLINADOR HIDRÁULICOS**.



A posição resultante do prato antiventilação deve ser de 0 a 25 mm (0 a 1 in) abaixo da parte inferior do barco.

IMPORTANTE: Se o prato antiventilação ficar fora da faixa de 0 a 25 mm (0 a 1 in), a instalação não será considerada normal. O comprimento do eixo do motor deve ser alterado ou o painel de popa do barco deve ser modificado.

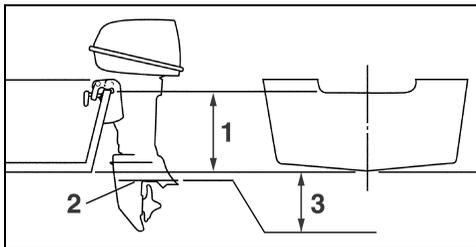
Mais baixo do que o recomendado – pode resultar em sérios danos à cabeça de força devido à entrada de água na tampa inferior do motor ou devido ao carregamento excessivo de um hélice com rotação inadequada na aceleração toda aberta.

Mais alta do que o recomendado – poderá resultar em sérios danos à cabeça de força devido ao resfriamento inadequado ou a um hélice com rotação em excesso. Muitas vezes ocorre a ventilação do hélice (patinagem), resultando em desempenho deficiente do barco.

Essas diretrizes podem não se aplicar em cascos especializados, cascos de não-planeio ou em barco com um painel de popa curvado. Consulte seu REVENDEDOR para obter informações especiais de instalação.

ALTURA DO PAINEL DE POPA E COMPRIMENTO DO EIXO

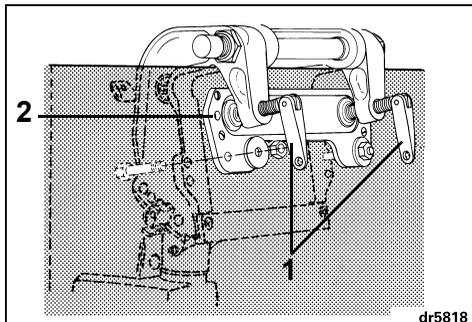
A dimensão da altura do painel de popa listada em **ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR** é a altura do painel de popa requerida pelo seu motor. Essa dimensão é medida a partir da linha de centro do painel de popa, perpendicularmente à parte inferior do barco.



1. Altura do painel de popa
2. Prato antiventilação
3. Posição final – 0 a 25 mm (0 a 1 in)

INSTALAÇÃO DO MOTOR

Centralize o motor no painel de popa do barco (ou na braçadeira de montagem) e aperte os parafusos da braçadeira com a mão e **NÃO** com ferramentas. Consulte seu **REVENDEDOR** para obter uma placa acessória do painel de popa para proteger o painel de popa do barco.



1. Parafusos de aperto
2. Placa acessória do painel de popa

Prenda o motor ao painel de popa do motor usando parafusos de 12 mm, arruelas, arruelas de pressão e porcas.

Após posicionar o motor, use os suportes de popa como um modelo para a localização e tamanho dos orifícios para perfurar o painel de popa.

Faça dois orifícios de tamanho adequado no painel de popa. Certifique-se de fazer os orifícios a ângulos retos no painel de popa.

Aplique grande quantidade de vedação à prova de água de boa qualidade por trás dos cabeçotes e espigas dos parafusos de montagem antes de inseri-los e nas superfícies das arruelas que entram em contato com o painel de popa. Não use vedações de silicone RTV ou de poliuretano, uma vez que podem ser dissolvidas com gasolina.

Prenda o motor com os acessórios de montagem, posicionado conforme mostrado.

Após 30 minutos de operação, aperte novamente os parafusos de aperto com a mão. **NÃO** use ferramentas para apertar os parafusos de aperto. Verifique regularmente os parafusos de aperto.



ADVERTÊNCIA



Ao substituir os parafusos ou outros fixadores, use Peças Genuínas Evinrude/Johnson ou peças de força e material equivalentes.



Guia do operador

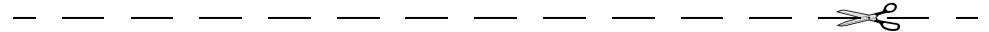
Confirmação do recebimento

Seu REVENDEDOR

Nome:	_____

Endereço:	_____

Mediante entrega do seu novo motor de popa *Evinrude/Johnson*, preencha e assine o formulário abaixo. Seu REVENDEDOR guardará o recibo do formulário no seu arquivo.



Recibo

Nome:	_____

Endereço:	_____

Proprietário do modelo No:	_____
No de série:	_____
	(A ser preenchido pelo cliente ou REPRESENTANTE de vendas)
<p>O REVENDEDOR mencionado neste documento me forneceu as instruções sobre funcionamento, manutenção, recursos de segurança e política de garantia, as quais compreendi e concordo em seguir. Também estou satisfeito com a organização da pré-entrega e com a inspeção do meu motor de popa <i>Evinrude/Johnson</i>. Recebi uma cópia do Guia do operador.</p>	
Assinatura:	_____
Data:	_____



Teste de prontidão e recomendação final ao proprietário e/ou operador

Teste de prontidão do operador...

1. Você leu este guia de capa a capa?
2. Está pronto para assumir a responsabilidade pela operação segura de seu barco e motor?
3. Você compreende todas as precauções e instruções de segurança contidas neste Guia?
4. Você compreende que este Guia contém informações importantes para ajudar a evitar lesões corporais e danos materiais?
5. Você está preparado para seguir as recomendações apresentadas neste Guia e fazer um curso de segurança de navegação antes de operar seu barco e motor?
6. Você sabe a quem consultar se tiver dúvidas sobre o barco e o motor de popa?
7. Você conhece as leis de tráfego marítimo local?
8. Você está ciente de que um erro humano pode ser causado por descuido, cansaço, sobrecarga, preocupação, falta de familiaridade do operador sobre o produto, drogas e álcool, para citar somente alguns exemplos?



ADVERTÊNCIA



Este Guia não cobre todas as situações perigosas que você pode encontrar; no entanto, sua compreensão e cooperação com relação às informações importantes contidas neste Guia permitirão que você faça um bom julgamento enquanto estiver navegando. Ficar sempre alerta e ter cuidado é uma boa base para a segurança.

Johnson[®]

