

de mogelijkheid van zowel de motor aandrijving als de grondaandrijving PTO wordt tegelijkertijd ingeschakeld. Ga als volgt te werk om de aanpassing van de vergrendeling te controleren:

Als de motor niet draait, drukt u engine drive PTO-bedieningsknop in en verplaatst u de PTO-hendel met grondaandrijving naar de "ON"-positie; het zou dan niet mogelijk moeten zijn om de motoraandrijving PTO controleknop uit te trekken. Verplaats de grondaandrijving PTO-hendel naar "UIT" positie en trek motoraandrijving PTO-bedieningsknop uit; het moet dan niet mogelijk zijn om de grondaandrijving PTO te verplaatsen hefboom naar "ON" positie. Als beide besturingselementen tegelijkertijd kunnen worden ingeschakeld, of als geen van beide volledig kunnen worden ingeschakeld, ook al is de andere niet ingeschakeld, verwijder dan de bovenklep van de transmissie zoals beschreven in paragraaf 247, verwijzen naar fig. 238 en gaan als volgt: LET OP: Transmissieregelklep moet worden geïnstalleerd om PTO inter-lock aan te passen, hoewel het niet is weergegeven geïnstalleerd in Fig. **Loosen lock nut and set screw in cable clamp and move ground drive**

PTO-hendel naar "ON"-positie. Dan, opnieuw draai de ingestelde schroef aan de kabel vast te klemmen, zodat bij het optrekken van de schuifregelaar van de bedieningskabel blijft er een 0,005-0,015-klaring tussen het uiteinde van de PTO-verenklep

en de nok op veren en klep hendel. Wanneer de afstelling correct is, draai de slotmoer aan en installeer de transmissie bovenklep opnieuw. Zorg ervoor dat de motoraandrijving PTO-regeling goed is afgesteld zoals beschreven in paragraaf 239. 241. Pas het inching pedaal aan (alleen model 4200). Zie figuur 239; de lengte van de inching pedaalstang assembly moet worden aangepast om een 0.010-0.060 kloof tussen het pedaal return stop en de pedaalsteel te geven. Incorrecte aanpassing kan volledige sluiting van de transmissie verenklep voorkomen, waardoor onjuiste operation en / of schade aan transmissiecomponenten.

PROBLEMEN bekijken Alle modellen 242. **OPERATIONELE (MECHANICAL) Check.** Als de systeem verpasmets die in vorige sectie worden geschetst geen transmissiestoring controleren, zou de volgende stap in probleemdiagnose een operationele controle zijn. Om deze controle per-vorm, ga als volgt: Plaats tractie koppeling in de ingenomen positie, start motor en zet het toerental op 800 RPM en druk op de inching pedaal. Verschuif de transmissiekiezer naar elk van de veertien positions op zijn beurt te beginnen met Park (P),

geleidelijk los te geven van de inching pedaal op elke positie en neem de reactie wanneer pedaal wordt vrijgegeven. Een van de vijf volgende voorwaarden zal Ondervonden. (1) De versnellingsbak werkt naar behoren voor de geselecteerde bedieningspositie. 2. **andere snelheidsverhouding dan die selecteer.** (3) De transmissie zal gaan in een "neutrale" voorwaarde in de controle position andere dan

GEAR RATIO	DIRECT CIRCUIT				INDIRECT CIRCUIT		
	D.D.C.	B1	B2	B3	C1	C2	C3
R ₂			P		P		
R ₁	P	P	P		P		
NEUTRAL	P	P	P	P			
1st	P	P	P				P
2nd	P	P	P			P	
3rd			P				P
4th			P			P	
5th	P	P		P			P

Fig. 241-Hydraulische probleemopnamen voor gebruik met gage geïnstalleerd op een of meer servodrukpoorten. "P" geeft hydraulische druk die wordt uitgeoefend op de eenheid voor verschillende overbrengingsverhoudingen. Raadpleeg tekst voor hydraulische circuit problem opnamen procedure.

neutraal. (4) De transmissie zal in parkconditie in controlepositie buiten park gaan. (5) De transmissie zal de motor vergrendelen en stilvallen. Als de transmissie lijkt te werken goed in alle veertien controle positions, ga verder met TORQUE LIMITING CLUTCH CHECK zoals in paragraaf 243, dan is de hydraulische circuit controles zoals beschreven in paragraaf 244. Als een van de storingsvoorwaarden (2), (3), (4) of (5) wordt tegengegaan, vergelijkt u de geregistreerde reacties voor elk van de controleposities met de kolommen in de operationele probleemopnamegrafiek in Fig. 240. De overeenkomende kolom in de probleemopnamen grafiek geeft de malfunctionerende eenheid en of het probleem wordt veroorzaakt door het apparaat wordt continu toegepast ("A" kolom) of opnieuw geleased ("R" kolom). 243. **KOPPEL BEPERKENDE KOPPELINGSCONTROLE.** Een defecte of versleten koppelbegrenzer moet worden vermoed als de transmissiestoring alleen onder zware belastingen en in de hogere snelheidsverhoudingen bestaat, vooral als de transmissie goed werkt in de lagere snelheids bereiken. Om de koppel beperkende koppeling te controleren, vervolgens de trekker in 8e, 9e of 10e versnellingsstand bij wijd open gaspedaal en snel beide remmen aan te brengen. Als de voorwaartse beweging van de trekker kan worden gestopt zonder de motor onder de 1000 rpm te trekken of zonder de engine te vertragen, moet u de

koppel beperkende koppeling vernieuwen zoals beschreven in paragraaf 253.

244. **HYDRAULISCHE CIRCUITCONTROLES.** Lekkage in een van de hydraulische circuits naar servo's of koppelingen kan worden gedetecteerd door het uitvoeren van de following druk controles. Met een 0-300 psi hydraulische gage invastgelopen op Servo 2 locatie (zie Fig. 229 of 230), transmissievloeistof temperatuur op 80-120° F., tractiekoppeling losgekoppeld zoals beschreven in paragraaf 232 en met motor draait op 800 RPM, record hydraulische gage lezing op elke selector positie weergegeven in de hydraulische problemen schieten grafiek in Fig. 241 met uitzondering van 5e versnelling. Normale gage lezing voor elke positie is 200-210 psi met een maximale variatie van 3 psi. Een lek in een circuit zal verschijnen als een van de volgende voorwaarden; lekkage in meer dan een circuit zal verschijnen als een combinatie van voorwaarden: A. Lage Gage Reading In All Positions -Move gage to Servo 3 location (Fig. 229 or 230) en observeer voorafsure gage reading met selector op de 5e versnelling. Een normale gage lezing (200-210 psi) zou duiden op lekkage in Servo 2 circuit; een aanhoudend lage noting zou wijzen op onjuist gecorrigeerde transmis