

TRANSMISSION SELECT-O-SPEED

Chapitre 1

ENTRETIEN DE LA TRANSMISSION

<u>Section</u>		<u>Page</u>
1.	Description et Fonctionnement	1
2.	Réglages	21
3.	Introduction à la Réparation de la Transmission.....	29
4.	Réparations à effectuer sans déposer la Transmission.....	30
5.	Démontage et Remontage de la Partie Arrière.....	35
6.	Démontage et Remontage de la Partie Avant	54
7.	Démontage et Remontage Complets	57
8.	Réparation des Sous-Ensembles	60

Chapitre 2

RECHERCHE DES PANNES, SPECIFICATIONS ET OUTILS SPECIAUX

<u>Section</u>		<u>Page</u>
1.	Recherche des pannes	73
2.	Spécifications	81
3.	Outils spéciaux	84

TRANSMISSION SELECT-O-SPEED

Chapitre 1

ENTRETIEN DE LA TRANSMISSION

<u>Section</u>	<u>Page</u>
1. Description et Fonctionnement	1
2. Réglages	21
3. Introduction à la Réparation de la Transmission.....	29
4. Réparations à effectuer sans déposer la Transmission.....	30
5. Démontage et Remontage de la Partie Arrière	35
6. Démontage et Remontage de la Partie Avant	54
7. Démontage et Remontage Complètes	57
8. Réparation des Sous-Ensembles	60

1. DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT

Il existe trois modèles de transmission Select -O-Speed. Le principe de fonctionnement est le même pour tous les modèles.

NOTE: Les descriptions qui suivent s'appliquent à la transmission luxe, sauf mention contraire.

Sur les tracteurs Dexta 2000, Super Dexta 3000 et Major 4000, trois solutions concernant la prise de force peuvent être adoptées avec la transmission Select-O-Speed. Ce sont :

Pas de prise de force.

Prise de force indépendante à vitesse unique, entraînée par le moteur.

Prise de force indépendante à deux vitesses, type luxe, entraînée par le moteur, avec prise de force proportionnelle.

Les tracteurs Super Major 5000 avec transmission Select-O-Speed sont livrés exclusivement avec la prise de force indépendante 540 tm.

La transmission assure une conduite facile et une excellente utilisation du carburant et de la puissance du moteur. C'est un système hydraulique à commande manuelle qui transmet l'énergie du moteur aux roues par l'intermédiaire de trains épicycloïdaux, assurant 10 vitesses avant et

2 vitesses arrière. Une position "parking" et une position "neutre" sont également prévues. On trouvera dans cette section une description sommaire de la transmission et l'exposé du principe de fonctionnement de ses principales composantes. Toutes les différences existant entre des variantes de cette transmission sont exposées en détail.

TRAIN EPICYCLOIDAL

Pour faciliter leur identification, les trains épicycloïdaux entrant dans la transmission ont été repérés d'avant en arrière, "A", "B", "C", et "D", comme indiqué Figure 1. Le train "D" n'est utilisé que sur le Dexta 2000 et sur le Super Dexta 3000. Les dix vitesses avant et les deux vitesses arrière sont obtenues par un contrôle des éléments composant les trains épicycloïdaux.

Chaque train épicycloïdal se compose de trois éléments; un pignon planétaire, un porte-satellites portant trois satellites et une couronne (Figure 2). Les trois satellites, montés à l'intérieur du carter porte-satellites, sont montés à aiguilles sur les arbres fixés au porte-satellites. Le planétaire, monté au centre de l'orbite des satellites, est à denture extérieure. La couronne, qui enferme les satellites, est à denture intérieure. Tous les pignons du système épicycloïdal sont constamment en prise.