

LEYENDA

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1. Bomba del Aceite | 19. Anillos Obturadores Tipo Gancho |
| 2. Cojinete de Rodillos Cónicos | 20. Resorte |
| 3. Piñón Principal | 21. Respiradero |
| 4. Engranaje Anular | 22. Engrasador |
| 5. Eje Transversal | 23. Semi-Anillo |
| 6. Cubo del Diferencial | 24. Eje del Piñón |
| 7. Engranaje del Embrague de Cambio | 25. Bujes de Manguito |
| 8. Horquilla de Cambio | 26. Junta Uniring |
| 9. Tapa del Cojinete del Eje Transversal | 27. Eje de Mando |
| 10. Embrague de Cambio | 28. Piñón de Mando |
| 11. Engranaje Satélite | 29. Anillo O |
| 12. Cojinete | 30. Placas de Empuje |
| 13. Sellos de la Barra de Cambios | 31. Solenoide de Cambio |
| 14. Pistón | 32. Válvula de Cambio |
| 15. Cuerpo del Cilindro de Cambio | A. Presión |
| 16. Retén de Resorte | B. Drenaje |
| 17. Interruptor | C. Orificio de Desbloqueo |
| 18. Anillo de Resorte | D. Orificio de Bloqueo |

El mando final de doble reducción se usa en las niveladoras modelos 740 al 780A e incorpora un bloqueo hidráulico del diferencial como equipo estándar. El mando final de doble reducción es una caja de engranajes de mando que provee reducción de engranajes y un cambio de dirección del flujo de potencia. La potencia es transmitida al eje del piñón y es transferida al engranaje cónico que a su vez está fijado mediante lengüeta postiza al eje transversal. El eje transversal está apoyado por cojinetes de rodillos cónicos y también comporta dos pequeños piñones reductores. Los pequeños piñones reductores engranan con los engranajes de giro dobles que están apoyados por cojinetes de rodillos.

Un eje de mando semiflotante (llamado así porque no soporta ningún peso) está fijado al engranaje de giro mediante lengüeta postiza. Está soportado en el extremo exterior por cojinete de rodillos autocentrador de doble golilla. El peso de la niveladora es transferido desde el mando final al tándem por medio del manguito bridado que oscila en dos bujes de bronce con coquilla

de acero revestidos de teflón, comprimidos en la caja trasera. Se mantienen fijos por el semi por el semi-anillo que permite la oscilación pero impide el movimiento lateral del manguito bridado en los bujes. El bloqueo/desbloqueo del diferencial permite máxima tracción en la posición bloqueada y radio de giro mínimo en la posición desbloqueada. Una luz indicadora en la cabina se enciende cuando el diferencial está desbloqueado.

Un solenoide eléctrico controlado por un interruptor situado en el poste del lado derecho de la puerta de la cabina permite bloquear o desbloquear el diferencial. Al activar el solenoide, la presión del aceite de bloqueo de la transmisión es dirigida hacia el orificio C en el cuerpo del cilindro. Esto tira la horquilla de cambio para desbloquear los piñones planetarios, desenganchando el embrague de cambio de entre el semieje del lado derecho y el cubo del diferencial, lo cual permite la acción diferencial del mando final. Al final del avance, el pistón entra en contacto con un interruptor normalmente abierto y lo cierra para activar la luz indicadora en la cabina.

Para bloquear el diferencial, el solenoide es desactivado. Esto dirige el flujo del aceite al orificio D del cuerpo del cilindro de cambio. La presión del aceite contra el pistón aplica el embrague de cambio, bloqueando el eje del lado izquierdo al cubo del diferencial.

Todo el aceite de retorno sale por el orificio B y retorna a la tapa del cárter del embrague y, eventualmente, se drena de vuelta hacia el colector de la transmisión. Ver página 30.

Para engrasar los cojinetes del piñón del engranaje de giro y del piñón satélite, una pequeña bomba de aceite bidireccional está montada en el extremo del eje transversal derecho. Esta bomba envía el flujo de aceite hacia el eje transversal y lubrica los cojinetes y engranajes a través de pequeños pasajes perforados transversalmente. El lubricante recomendado para el mando final es un aceite para engranajes hipoides. No usar un lubricante mineral. El primer cambio de lubricante debe hacerse después de 100 horas de funcionamiento, de ahí en adelante cada 2000 horas o cada 12 meses, lo que suceda primero. La verificación del nivel del lubricante debe hacerse semanalmente, o cada 50 horas, lo que suceda primero.

Consultar el Manual del Taller para las especificaciones.