

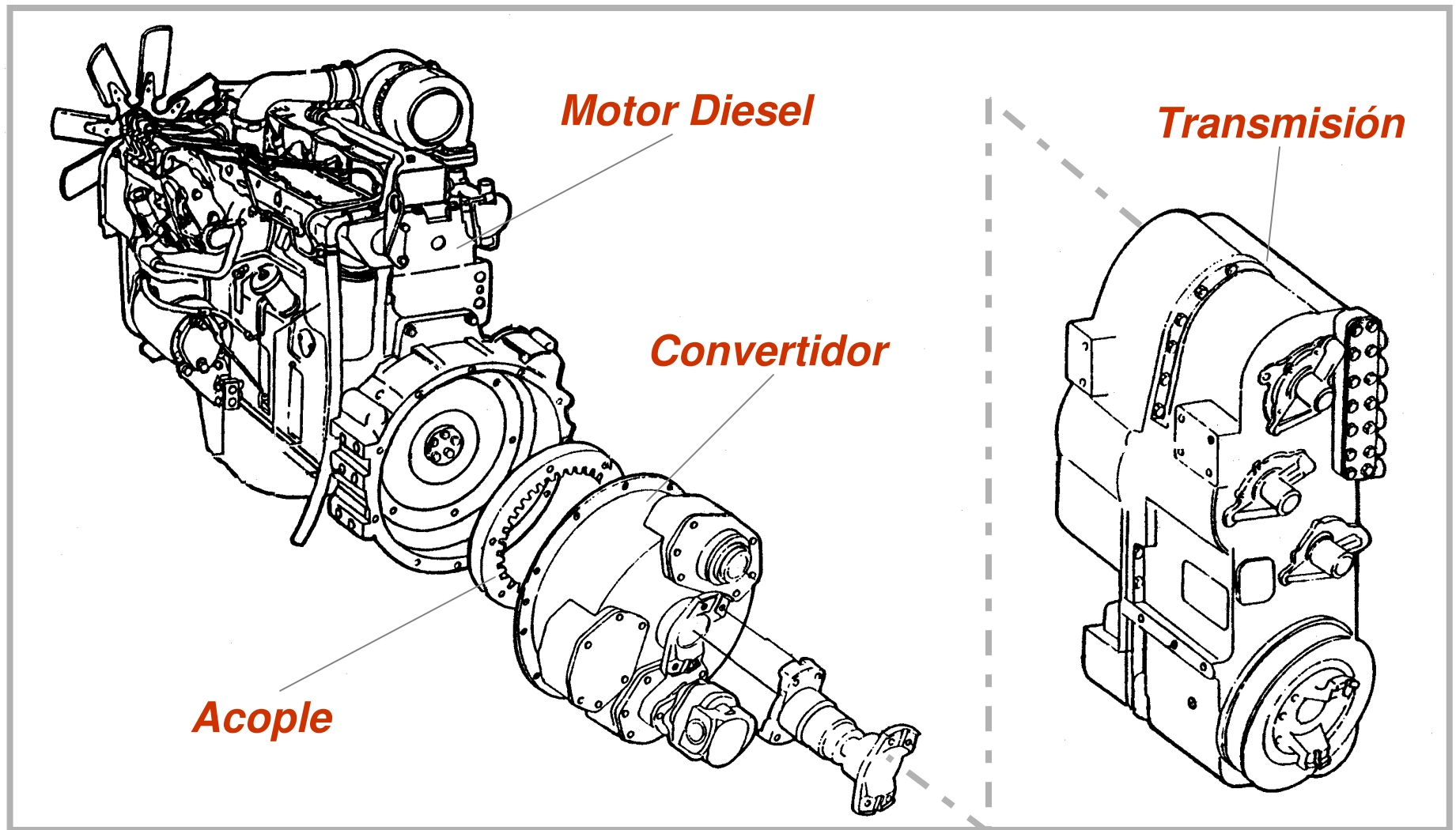
***DYNAPAC***

# **PRESENTACIÓN TÉCNICA DEL CT262**



**DYNAPAC**

## TRANSMISIÓN TWIN DISC - CT262



## **FILTROS Y ALIMENTACIÓN DEL ACEITE**

### **Filtros y alimentación del aceite**

**El convertidor de torque recibe el aceite suplido por el cárter de la transmisión o la caja de engranajes a través del filtro.**

**El filtro utilizado es de 25 micrones y de flujo total con una válvula bypass de 6 a 10 psi para operar solamente cuando el filtro quedar obstruido.**

**El convertidor de torque es del tipo con la brida directamente fijada al volante del motor.**

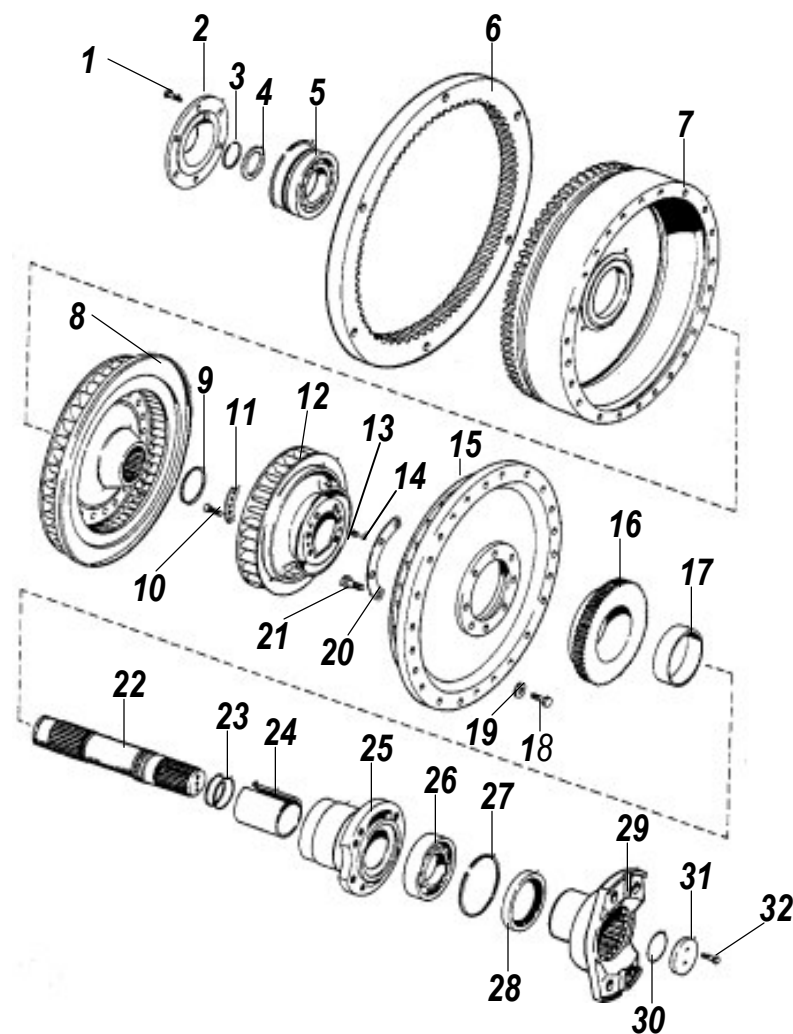
**Una corona dentada que hace parte del convertidor de torque está montada sobre el volante del motor.**

**La corona así montada al volante posee dientes de engranajes en la parte interna que se encajan en los dientes del engranaje externo de la carcasa rotativa del convertidor.**

**Un pequeño orificio en el porta-cojinete del rodamiento de la carcasa rotativa del convertidor suministra aceite para lubricación del conjunto de engranaje del acoplamiento motor-convertidor por acción de la fuerza centrífuga.**

**El exceso de aceite cae al fondo del alojamiento del volante y de ahí retorna para el cárter de la transmisión.**

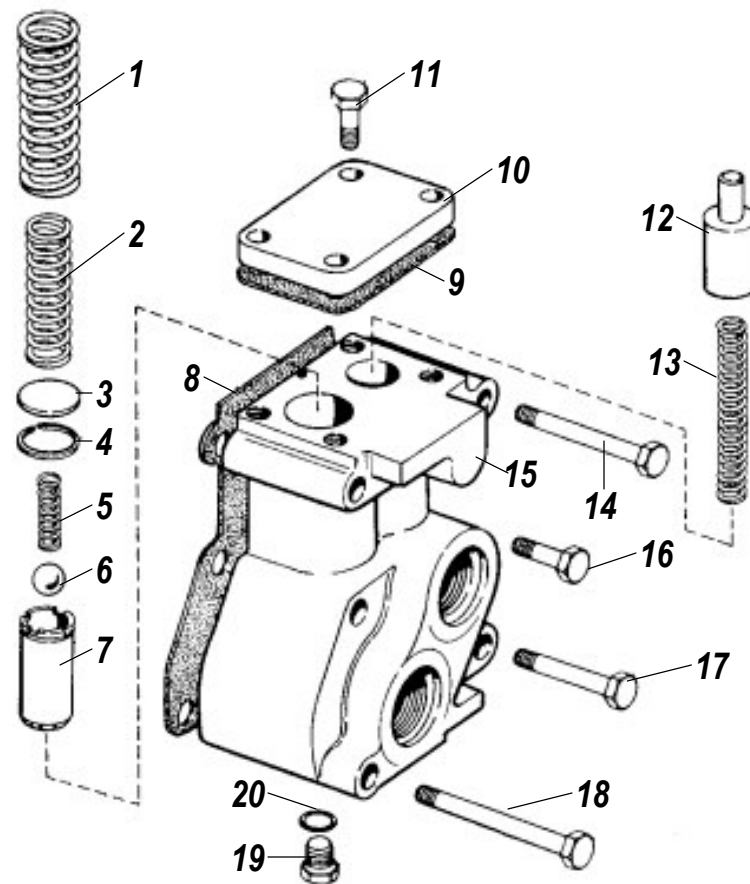
- |                                   |                              |
|-----------------------------------|------------------------------|
| 01. tornillo                      | 17. buje                     |
| 02. alojamiento del<br>rodamiento | 18. tornillo                 |
| 03. sello de goma                 | 19. arandela                 |
| 04. espaciador                    | 20. traba                    |
| 05. rodamiento                    | 21. tornillo                 |
| 06. corona dentada                | 22. eje de salida            |
| 07. carcasa rotativa              | 23. segmento                 |
| 08. turbina                       | 24. buje                     |
| 09. sello de goma                 | 25. cubo                     |
| 10. tornillo                      | 26. rodamiento               |
| 11. traba                         | 27. sello de goma            |
| 12. estator                       | 28. sello                    |
| 13. pasador                       | 29. horquilla                |
| 14. pasador                       | 30. sello anular<br>(o'ring) |
| 15. impulsor                      | 31. traba                    |
| 16. engranaje                     | 32. tornillo                 |



## Válvula de Reglaje de la Presión

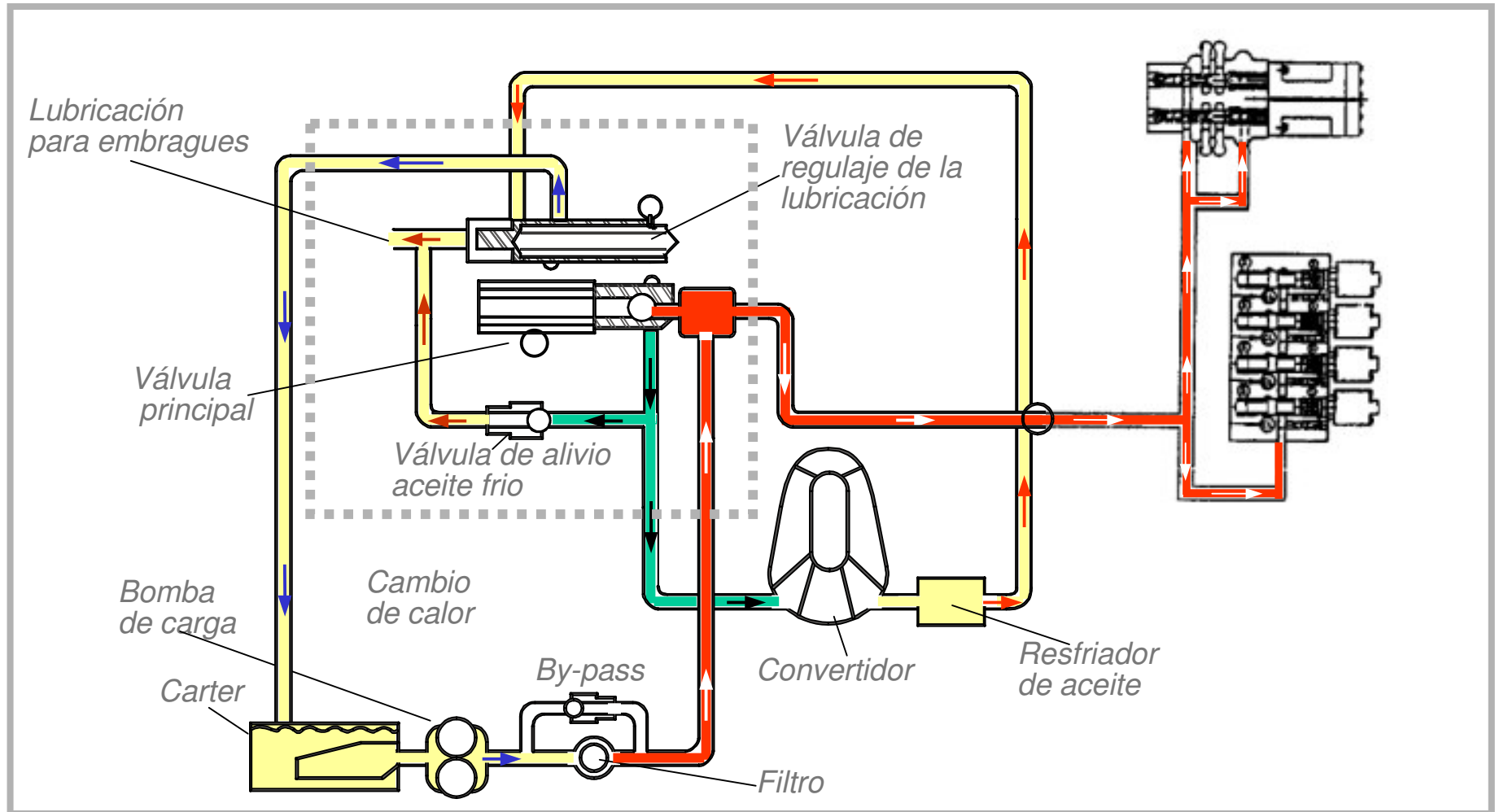
El conjunto de válvula está instalado en la parte delantera de la transmisión junto al eje de entrada de fuerza por 6 tornillos. Tres tornillos son del mismo tamaño siendo los otros 3 de tamaños distintos. El conjunto consiste de 2 válvulas reguladoras en una misma carcasa conectada al circuito hidráulico. La válvula de reglaje del sistema hidráulico consiste de una válvula de reglaje en torno de 195 a 215 psi.

- |                            |                           |
|----------------------------|---------------------------|
| 01. muelle principal ext.  | 11. tornillo              |
| 02. muelle principal int.  | 12. válvula control lubr. |
| 03. arandela               | 13. muelle reg. lubr.     |
| 04. anillo de goma         | 14. tornillo              |
| 05. muelle partida en frío | 15. alojamiento           |
| 06. esfera 1/2"            | 16. tornillo              |
| 07. válvula principal      | 17. tornillo              |
| 08. junta                  | 18. tornillo              |
| 09. junta de la tapa       | 19. tapón                 |
| 10. tapa                   | 20. sello anular (o'ring) |



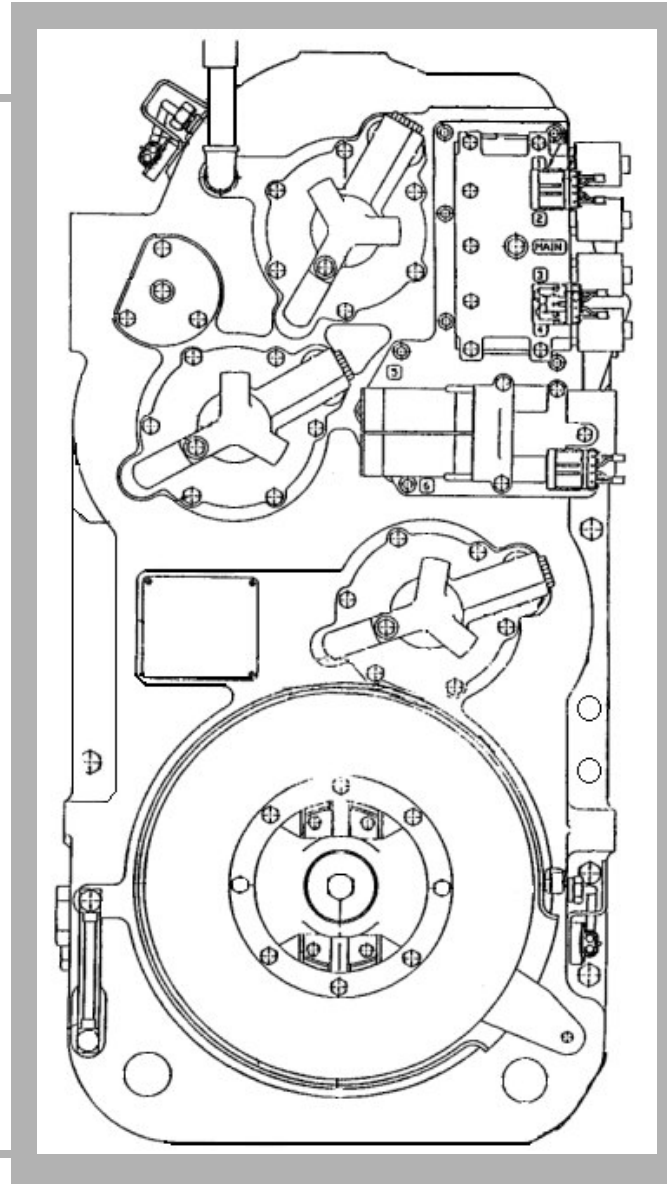
## CONJUNTO DE VÁLVULA REGULADORA DE LA PRESIÓN EN CORTE

El agujero superior envía aceite para el convertidor, siendo que el agujero inferior recibe el aceite de la bomba enviando para la válvula reguladora principal.



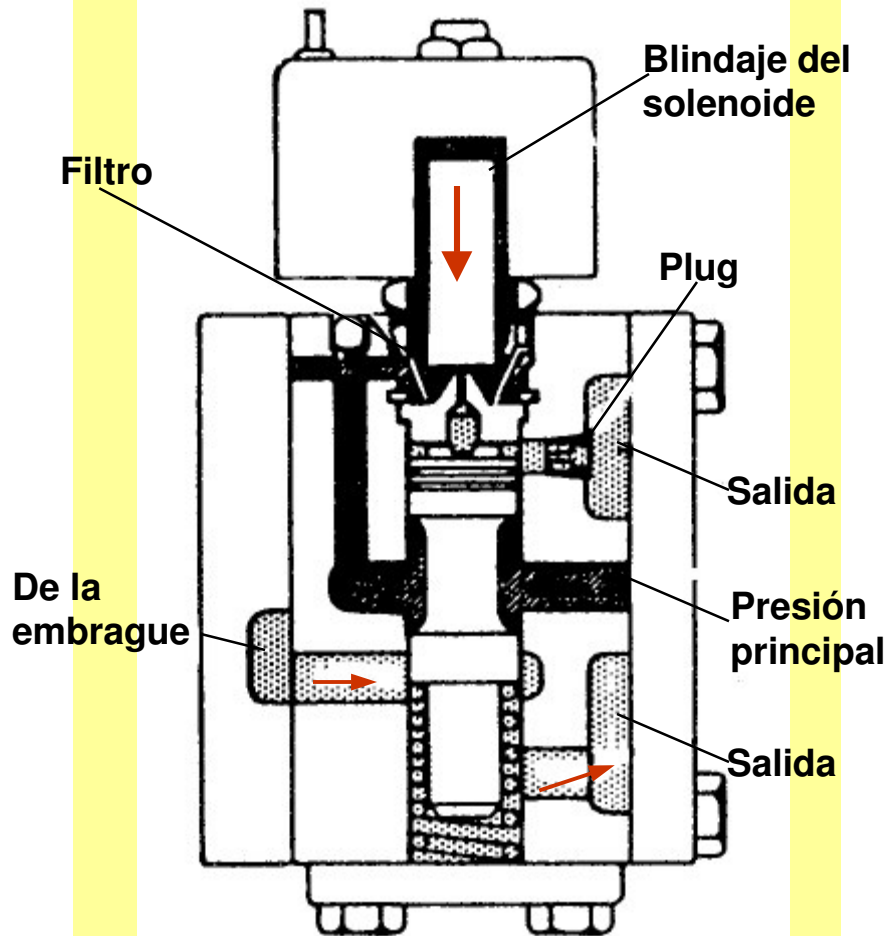
***DYNAPAC***

**TRANSMISIÓN  
CT262**

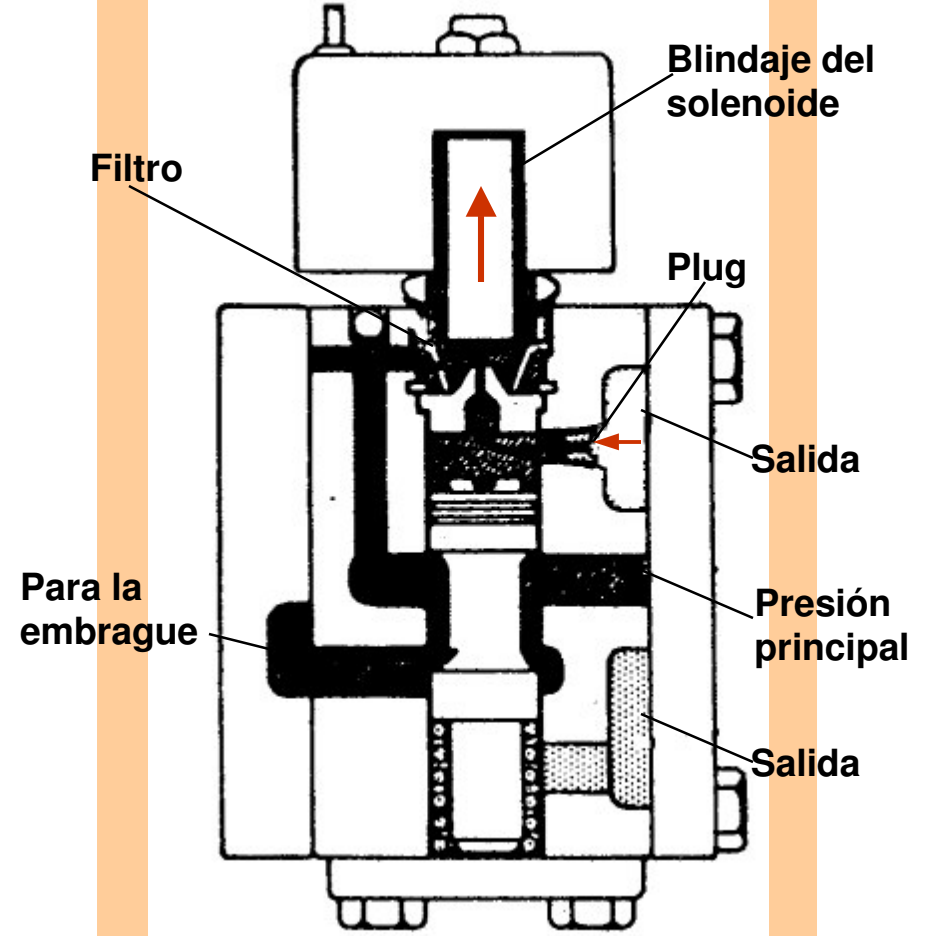


## SOLENOIDES

### ACTIVADO

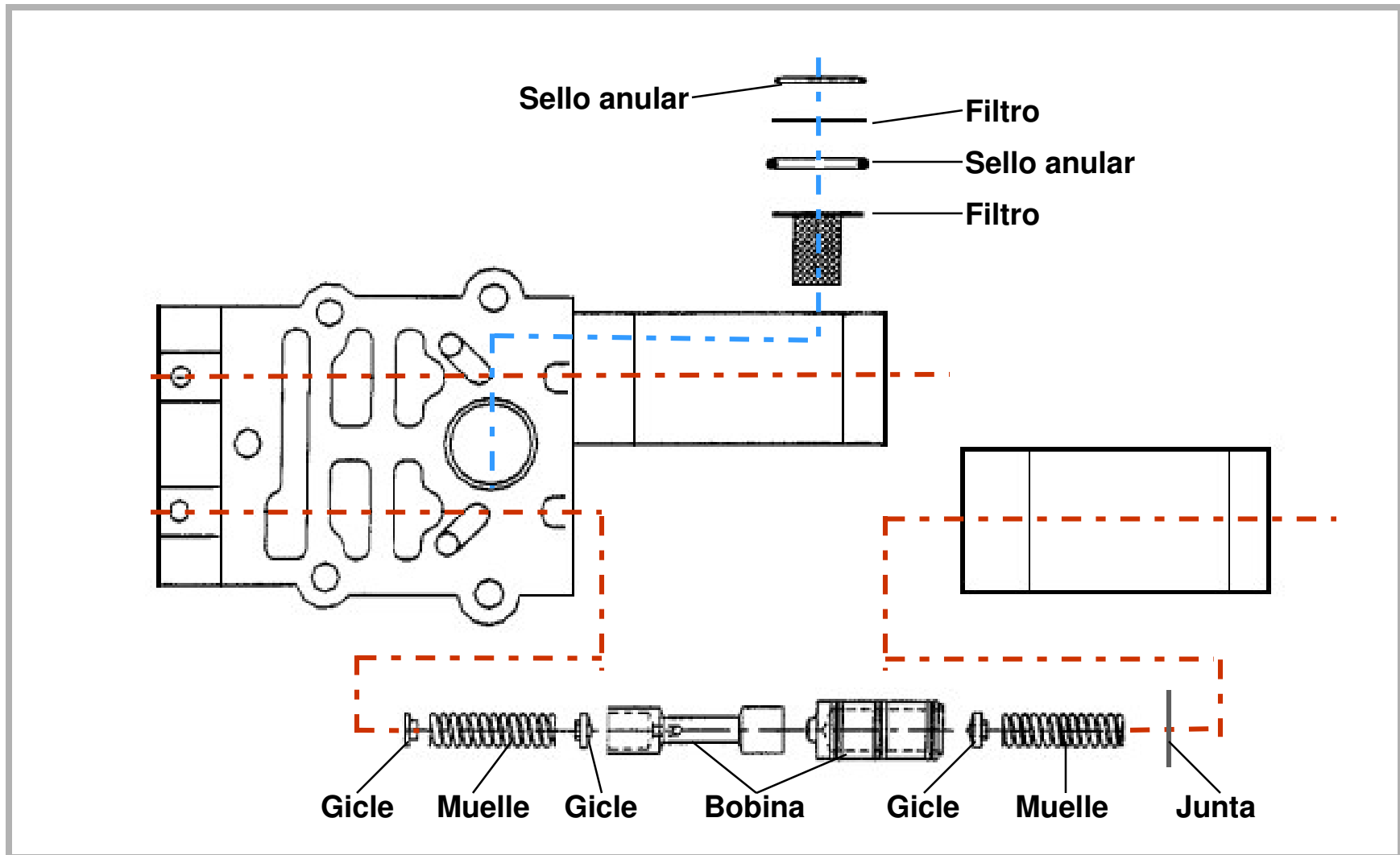


### NEUTRO



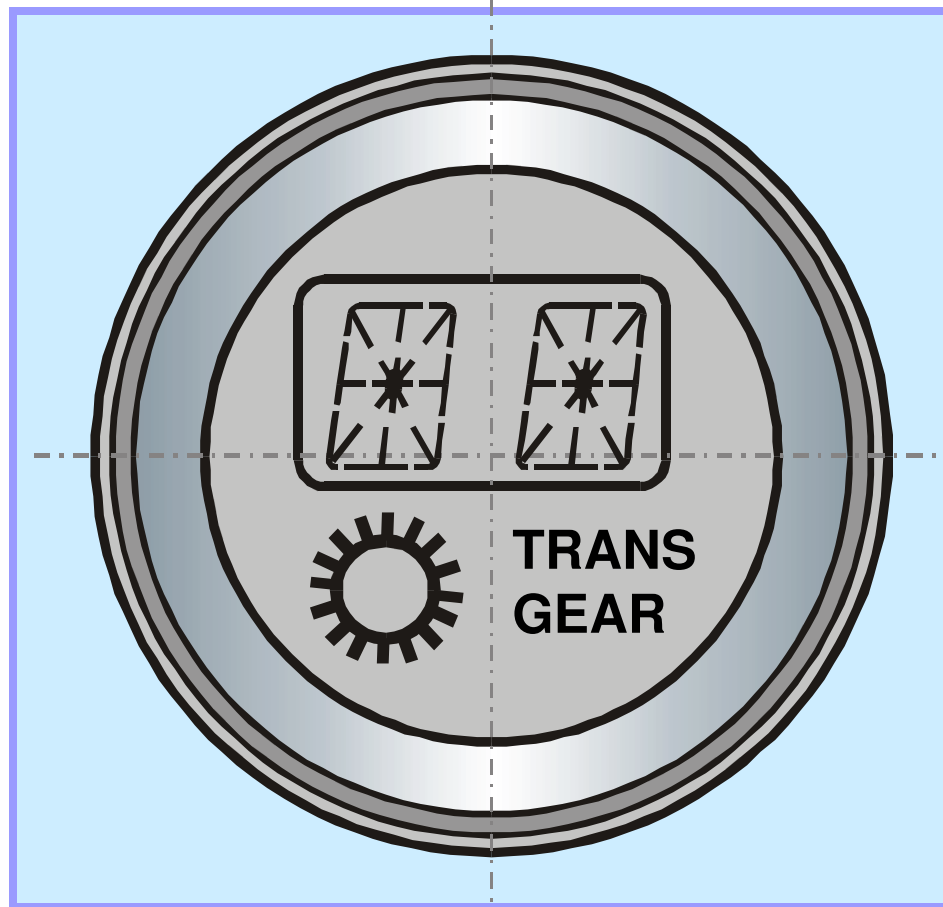


## VÁLVULA MODULADA



**DYNAPAC**

**MÓDULO ELECTRÓNICO**  
**Transmisión Twin Disc**





## CÓDIGOS ALFA NUMERICO DEL VISOR - 00

Estos códigos van a aparecer en el visor del panel de instrumentos del CT262 desde que el control esté funcionando perfectamente

### PP

#### VOLTAJE BAJO

Este código va a aparecer en el visor cuando el voltaje de alimentación del control electrónico cae abajo del mínimo, 10,2 voltios, por aproximadamente 10 segundos. El voltaje de alimentación necesita estar arriba de 10,2 voltios antes del control electrónico concluir una etapa de la operación.

### LN

#### BUSCANDO LA POSICIÓN NEUTRO

Será exhibido en el visor caso la corriente eléctrica sea conectada al control electrónico encunto la palanca Frente/Reversa esté al Frente o Reversa. La palanca Frente/Reversa debe estar en neutro antes que el control electrónico sea conectado.

### I 2

#### ERROR EN EL RAM (Randon Access Memory)

Caso sea encontrado un error en la memoria RAM, el código "I" será exhibido en el visor y el control electrónico no funcionará más después que este código sea exhibido.

## **I 3**

Cada función de mando tiene que responder al su estado en forma de números, al ser sumado por el calculador interno es comparado con los valores almacenados en el EPROM. Si los cálculos resultan en un número distinto de aquel almacenado en el EPROM, esto significa que existe un problema o alguna cosa funciona mal. Toda vez que el control es conectado él efectúa este cálculo, caso sea detectado algún error, no va funcionar.

## **T 2**

### **ERROR EN LA COMBINACIÓN DE LOS MICROSWITCHES DEL SELECTOR**

Si el error en el control de los switches persistió más que 3 segundos, este es el último mando que aparecerá alternadamente en el visor hasta que una combinación correcta sea encontrada. Una vez que la combinación correcta es encontrada el código T2 no será más visible.

## **T R**

### **FALTA DE SEÑAL EN EL SENSOR DE ROTACIÓN DE LA TURBINA**

La señal del sensor de velocidad de la turbina no fue recibida por el control. Intente acercarlo del entre hierro.

## **T X**

**ERROR EN EL SENSOR DE ROTACIÓN DE LA TURBINA (Dañada)**  
Sensor de la turbina dañada.

## **1 R**

La señal del sensor de velocidad del eje de salida no fue recibido por el control electrónico. Intente acercarlo del entre hierro.

## **1 X**

Sensor de velocidad del eje de salida dañado.

## **S**

La serie de códigos “S” indican error en la situación o estado de los circuitos de los solenoides. Por ejemplo: un S 🕒 podrá significar un cortocircuito del solenoide 🕒

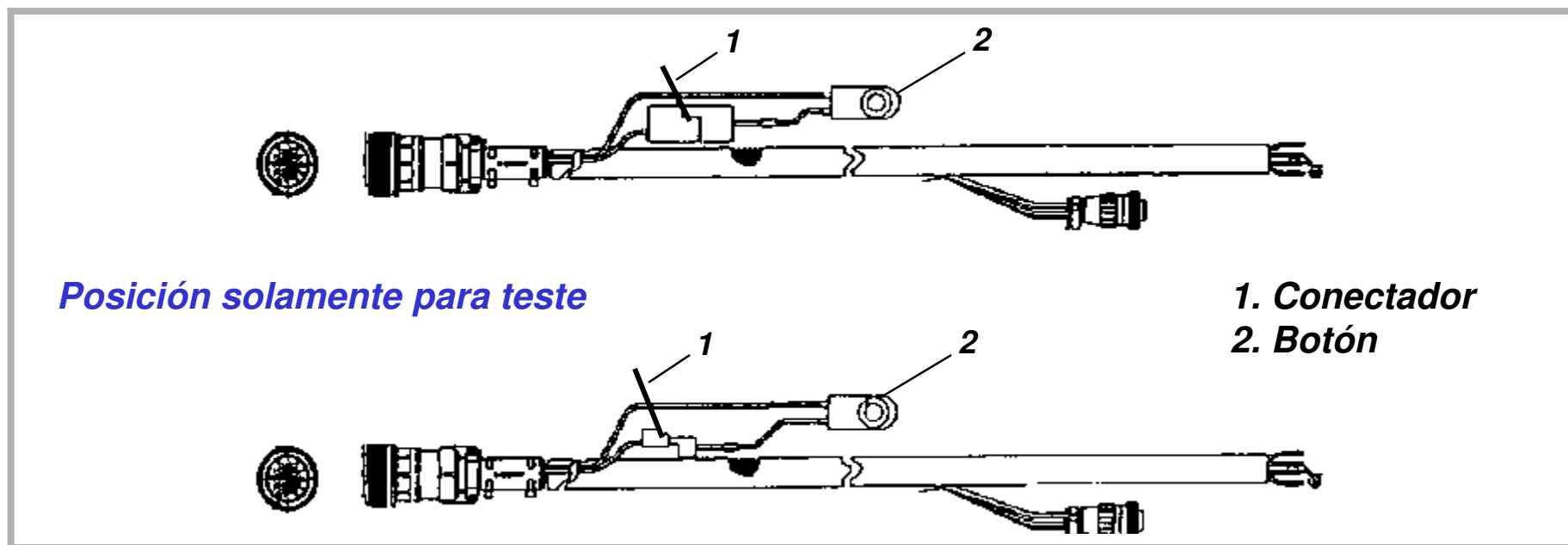
## DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LOS CÓDIGOS QUE VAN A APARECER EN EL VISOR

### Diagnóstico

El modo diagnóstico del control electrónico del CT262 permite hacer un teste de todos los mandos generados por el operador y la respuesta de la transmisión.

El teste es efectuado por la conexión de la conexión encapsulada en caucho: en la posición de teste (véase figura abajo)

### Cable y botón de diagnóstico





## **MÓDULO ELECTRÓNICO**

### **Transmisión Twin Disc - CT262**

**Después de la corrección del defecto, la llave debe ser desconectada para cancelar el código exhibido en el control electrónico de velocidades y enseguida, conectada nuevamente.**

#### **Diagnóstico del Sistema**

**Una rutina de testes está incluida en el control electrónico de velocidades para ayudarles en la identificación de problemas en los componentes externos del sistema de control. En ciertas aplicaciones, es útil también en la calibración del acelerador y para identificación de la planilla de problemas de la transmisión.**

#### **Accionando el modo de testes diagnósticos:**

- 1. Desconecte el sistema de control eléctrico**
- 2. Cierre el circuito entre el conector de control J1, contactos R y P. Esto puede ser hecho básicamente con la llave de diagnóstico. Esta llave hace parte de un conjunto que consiste de un vedado, normalmente cerrado, una llave temporaria y 3 conectadores de contacto (usado para armar y desarmar la llave). Coloque el plug del conector en posición "Modo diagnóstico". Este plug está en el haz de cables J1 del control eléctrico de velocidades, y posee un cable en cada una de sus mitades. Desconecte el conector y realinee los pasadores y soquetes para que los 2 cables estén conectados cuando las mitades fueren plugadas juntas, completando el circuito.**
- 3. Conecte el sistema eléctrico. Una verificación del control interno EPROM será realizada en el arranque y la verificación interna de errores será exhibida.**



## **MÓDULO ELECTRÓNICO**

### **Transmisión Twin Disc - CT262**

La verificación interna de errores tiene 4 caracteres. Caso haya un defecto interno, los códigos de status "I2" o "I3" van a ser exhibidos. Caso no presente ningún defecto interno, un "T1" para TESTE 1 será exhibido.

#### **TESTE 1: Teste de exhibición**

Al conectarse el teste de diagnósticos, el teste de exhibición será hecho automáticamente. El propósito de este teste es verificar la función del visor, siendo usado como recurso de lectura en todos testes a continuación. T1 para teste 1 es primeramente exhibido. Después de 2 segundos, el visor indicará la siguiente secuencia en intervalos de 0,5 segundos:

"XX", "++", "--", "00", "\*\*\*". Esta secuencia continuará a se repetir hasta que el teste termine. Para salir del teste 1 y entrar en el menú principal, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos.

#### **Menú Principal**

El menú Principal es un listado de todos los testes de diagnósticos, exhibido a través de símbolos. Para entrar en el menú principal de teste del visor (Teste 1), presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos. El visor exhibirá continuamente del T2 al T9 hasta que el teste sea seleccionado. Para seleccionar el teste deseado, aguarde que el símbolo correspondiente sea exhibido en el visor, presione el botón del teste de diagnósticos. El teste deseado será accionado.



## **MÓDULO ELECTRÓNICO** **Transmisión Twin Disc - CT262**

### **Código de status “1X”: Defecto en el sensor del circuito de rotación de salida**

Este código de status indica que hay un defecto en el circuito del sensor de rotación de salida. El código indica que el control electrónico de velocidades acusa un “corto” o un “abierto” en el sensor o en el circuito de rotación de salida. El sensor de rotación de la turbina será usado para determinar el punto de cambio para todas las marchas.

Cambios del “Neutro” para “frente” o para “atrás” tienden a ascender las marchas desde la 1ª. hasta la mayor disponible, dependiendo de la señal enviada por el sensor de rotación de la turbina. Después de corregido el defecto, la llave debe ser desconectada para cancelar el código exhibido en el control electrónico de velocidades, enseguida conectada nuevamente.

**Nota: Caso el sensor de rotación de la turbina y el sensor de rotación de salida presenten fallas mientras el rodillo está en marcha, el control electrónico de velocidades procederá de la siguiente manera:**

- 1. Mantendrá la marcha actual hasta que el control electrónico de velocidades seleccione la posición “Neutro”.**
- 2. Permanecerá en la posición “Neutro” hasta la reparación de los circuitos del sensor de rotación.**
- 3. Permanecerá en la posición “Neutro” hasta la señal eléctrica ser aplicada al control electrónico de velocidades.**

## **MÓDULO ELECTRÓNICO** **Transmisión Twin Disc - CT262**

### **Código de status “S” o “M”: Defecto en el Solenoíde o en el Solenoíde Modulado**

Para todos los “S” y “M” (i.e. S1, S2, S3, S4, M5, M6) cuando el solenoide no está energizado, el control electrónico de velocidades va a percibir un circuito “abierto”.

Si el circuito está “abierto” encunto el solenoide está energizado, el control electrónico de velocidades no exhibirá el código de status.

El control electrónico de velocidades podrá solamente percibir un “corto” cuando el solenoide está energizado. Si el circuito entrar en “corto” encunto el solenoide no está energizado, el control electrónico de velocidades no exhibirá el código de status.

Este código de status indica que hay un “corto” o un “abierto” en el circuito del solenoide aplicado.  
Véase nota arriba.

El “S” o “M” estará ubicado en el dígito de la izquierda del visor. El número en el dígito de la derecha del visor corresponde a los solenoides de la transmisión 1, 2, 3, 4 y las válvulas moduladas, de altas y bajas marchas, 5 y 6.

En la identificación de un “corto” o de un “abierto” en uno de los circuitos del solenoide, el código correspondiente será exhibido y el “Neutro”, será mantenido. No siendo más posible efectuar cambios controlados por la computadora. El cambio manual no funcionará si los solenoides apropiados de “para Frente” y “para atrás” no están aptos para que sean energizados, debido a un defecto eléctrico.

El cambio manual no funcionará caso algún de los otros solenoides esté en “corto” con una fuente de fuerza, o con uno de estos solenoides, generando un embrague extra para ser engatado. Posibles trabas de la transmisión pueden suceder al engataren 2 embragues, procediéndose salida en rotaciones distintas.



## **MÓDULO ELECTRÓNICO**

### **Transmisión Twin Disc - CT262**

## **CARACTERISTICAS OPERACIONALES**

### **Códigos de status “T4”: Defectos en los sensores del pedal del acelerador, de la palanca manual o de la temperatura.**

Caso haya señalización del sensor de pedal del acelerador, de la palanca manual o de la temperatura, el código de status será exhibido hasta que el defecto sea corregido y el control electrónico de velocidad sea recargado. Una señalización de defecto en el sensor del pedal del acelerador resulta en cambios de marcha de forma impropia.

### **Código de status “TA”: Ausencia de señal en el sensor de rotación de la turbina**

Este código de status indica que hay un defecto con la señal del sensor de rotación de la turbina. El código “TA” indica que el control electrónico de velocidades no está percibiendo la señal del sensor de rotación de la turbina, cuando las condiciones indican que debería hacérselo. El código de status será exhibido y después apagado cuando la señal está presente.



## **MÓDULO ELECTRÓNICO**

### **Transmisión Twin Disc - CT262**

#### **Código de status “TX”: Defecto en el sensor de rotación de la turbina**

Este código indica que hay un defecto en el circuito del sensor de rotación de la turbina. El código TX indica que el control electrónico de velocidades acusa un “corto” o un “abierto” en el circuito o en el sensor de rotación de la turbina. El código de status será exhibido. Después de la corrección del defecto, la llave debe ser desconectada para cancelar el código exhibido en el control electrónico de velocidades y luego después, conectada nuevamente.

#### **Código de status “1A”: Ausencia de señal de amplitud del sensor de rotación de salida de la transmisión (falta de señal)**

Este código de status indica que hay un defecto con la señal del sensor de rotación de salida. El código indica que el control electrónico de velocidades no está percibiendo la señal, cuando las condiciones indican que debería hacérselo. El sensor de rotación de la turbina debe ser usado para determinar el punto de cambio apropiado para todas las marchas. Cambios del “Neutro” “para frente” o para “atrás” tienden a ascender las marchas desde la 1ª hasta la mayor disponible, dependiendo de la señal de rotación de la turbina. Después de la corrección del defecto, la llave debe ser desconectada para cancelar el código exhibido en el control electrónico de velocidades y enseguida conectada nuevamente.



## **MÓDULO ELECTRÓNICO**

### **Transmisión Twin Disc - CT262**

hasta que el símbolo correspondiente aparezca en el visor y entonces presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos. El teste deseado será accionado.

#### **TESTE 2: Teste del selector de marchas**

Para accionar el teste del selector de marchas, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando T2 aparecer en el visor. Durante este teste, el visor indicará la posición del selector de marchas identificado por el control electrónico de velocidades. Caso el selector de marchas esté entre las posiciones o una llave sea defectiva de tal forma que no cierre mientras la activación, un código "--" será exhibido.

Para salir del teste 2 y volver al menú principal, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos.

#### **TESTE 3: Teste de la llave de entrada (no se aplica a esta transmisión)**

Para accionar el teste de la llave de entrada, presione momentáneamente el botón de teste de diagnóstico cuando T3 aparecer en el visor.

Para salir del teste 3 y retornar al menú principal, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando "XX" aparecer en el submenú del visor.

## **MÓDULO ELECTRÓNICO** **Transmisión Twin Disc - CT262**

### **TESTE 4: Teste del sensor del pedal del acelerador**

Para accionar el teste del sensor del pedal del acelerador, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando T4 aparecer. Durante este teste, el visor indicará el valor de la tensión recibida por el control electrónico de velocidades, a través del potenciómetro de posición del pedal del acelerador. El control electrónico de velocidades exhibirá continuamente las selecciones del teste T4.

#### **Selecciones del submenú T4:**

**T = Potenciómetro del acelerador del pedal**

**XX = vuelta al menú principal**

Cualquier uno de los electos puede ser seleccionado, presionándose momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando la selección deseada aparecer.

La faja de exhibición varia de 0,0 a 4,0 voltios.

Los valores normales del pedal del acelerador son 1,0 voltios (en marcha lenta) y 3,5 voltios (totalmente acelerado).

Para salir del teste T4 y retornar al menú principal, presione momentáneamente el botón de teste de diagnóstico cuando XX aparecer en el submenú del visor.

### **TESTE 5: Teste de integridad del sensor de rotación**

Para accionar el teste de integridad del sensor de rotación, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando T5 aparecer. El control electrónico de velocidades continuará las selecciones disponibles.

## **MÓDULO ELECTRÓNICO** **Transmisión Twin Disc - CT262**

Para elegir cual sensor de rotación a ser verificado, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando el símbolo del sensor de rotación correcto aparecer.

### **Selecciones del submenú T5:**

**T** = Sensor de rotación de la turbina

**1** = Sensor de rotación de salida

**XX** = Vuelta al menú principal

Elegido el sensor de rotación, sus condiciones serán exhibidas. Ambos los segmentos del visor serán usados. El segmento de la izquierda indicará las condiciones del sensor de rotación. El segmento de la derecha indicará cual sensor de rotación está siendo testado. Las condiciones posibles del sensor de rotación son:

**+1** = indica que el sensor de rotación de salida está “abierto”

**+T** = indica que el sensor de rotación de la turbina está “abierto”

**- 1** = indica que el sensor de rotación de salida está “en corto”

**- T** = indica que el sensor de rotación de la turbina está “en corto”

**TT** = indica que la impedancia en el sensor de rotación de la turbina está válida

**11** = indica que la impedancia en el sensor de rotación de salida está válida

## **MÓDULO ELECTRÓNICO** **Transmisión Twin Disc - CT262**

El control electrónico de velocidades continuará exhibiendo el status del sensor de rotación hasta que el botón del teste de diagnósticos sea momentáneamente presionado, haciendo que el control electrónico de velocidades vuelva al submenú, listando las opciones elegidas. Un nuevo sensor de rotación debe ser seleccionado presionándose momentáneamente el botón de teste de diagnósticos desde que el símbolo deseado sea seleccionado. Para salir del submenú y retornar al menú principal, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando “XX” aparecer en el visor.

### **TESTE 6: Teste de integridad del solenoide**

Para accionar el teste de integridad del solenoide, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando “T6” aparecer.

Durante este teste, todos los solenoides serán rápidamente energizados, uno de cada vez, continuamente, en una rápida secuencia. El control electrónico de velocidades testará la integridad de cada uno de los circuitos de los solenoides. El selector de marchas debe ser movido hacia la posición “Neutro” permitiendo que los solenoides sean energizados (el visor parpadeará en “N” caso el selector de marchas no se mueva hacia la posición “Neutro” ).

Cuando todos los circuitos de los solenoides tengan las impedancias apropiadas, el visor exhibirá “OK”. Si es detectado un defecto en un circuito del solenoide, el mismo aparecerá en el visor. La descripción del solenoide estará indicada en el dígito de la derecha del visor.

El dígito de la izquierda indicará:



## MÓDULO ELECTRÓNICO Transmisión Twin Disc - CT262

“ - “ el circuito está “abierto” o conectado al polo positivo de la fuente de fuerza  
“+ “ el circuito está “en corto” o conectado al chasis

### DERECHA

Visor Carácter	Solenoide
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6

Para salir del teste 6 y retornar al menú principal, mueva el selector de marchas hacia la posición “Neutro” y presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos.

*Nota: Los testes 7 y 8 pueden ser usados para verificar el engate del paquete de la transmisión. El motor debe estar funcionando para realizar los testes hidráulicos. El freno de estacionamiento debe estar accionado durante los testes. Será necesario un manómetro para verificar que cada embrague esté engatado apropiadamente. El visor exhibirá el identificador del solenoide o de la válvula modulada energizada.*

## **MÓDULO ELECTRÓNICO** **Transmisión Twin Disc - CT262**

### **TESTE 7: Teste del solenoide energizado**

Para accionar el teste del solenoide energizado, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando T7 aparecer en el visor. El selector de marchas debe ser removido de la posición “Neutro” con el motor accionado para permitir que los solenoides sean energizados; véase también nota arriba.

Durante este teste el control electrónico de velocidades exhibirá continuamente el submenú de solenoides.

#### **Selecciones del submenú T7**

**S1** = Solenoide de la transmisión 1

**S2** = Solenoide de la transmisión 2

**S3** = Solenoide de la transmisión 3

**S4** = Solenoide de la transmisión 4

**XX** = Sale del menú principal

Para seleccionar cualquier solenoide, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando el símbolo del solenoide aparecer en el visor.

Una vez seleccionado, el solenoide será energizado hasta que el botón de teste de diagnósticos sea presionado, haciendo con que el control electrónico de velocidades vuelva al submenú, listando las opciones. Un nuevo solenoide será seleccionado, presionándose momentáneamente el botón de diagnósticos cuando el símbolo deseado aparecer en en visor.

## **MÓDULO ELECTRÓNICO** **Transmisión Twin Disc - CT262**

### **TESTE 8: Teste del solenoide modulado energizado**

Para accionar el teste del solenoide, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando T8 aparecer en el visor. Mueva el selector de marchas hacia la posición “Neutro” con el motor funcionando para permitir que la válvula de presión modulada sea energizada. Véase nota arriba en el teste 7. Durante este teste, el control electrónico de velocidades exhibirá continuamente un submenú de válvulas moduladas de control de la presión.

#### **Selecciones del submenú T8**

**M5** = Solenoide modulado 5

**M6** = Solenoide modulado 6

**XX** = Sale para el menú principal

Para seleccionar cualquier válvula modulada de control de la presión, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando el símbolo de la misma aparecer. La válvula modulada de control de la presión será energizada. Presionándose continuamente en incrementos de 5%. Para reiniciar el paso del nivel actual, hay que presionar el botón de teste de diagnósticos hasta el próximo nivel ser logrado. Esto puede ser repetido cuantas veces desear, hasta el visor exhibir 95%, lo que significa la máxima corriente lograda. Después de esto, “XX” será exhibido. Para volver al submenú, presione el botón de teste de diagnósticos.

## **MÓDULO ELECTRÓNICO** **Transmisión Twin Disc - CT262**

### **TESTE 9: Teste de stall del convertidor**

El teste 9 debe ser realizado para verificar la operación apropiada del convertidor de torque y del motor.

El motor debe estar funcionando para realizarse la verificación de stall. El teste 9 debe ser realizado con el selector de marchas en la posición “Neutro”. Los frenos del vehículo deben estar accionados.

#### **ADVERTENCIA:**

**DURANTE LA REALIZACIÓN DEL TESTE 9, ASEGÚRESE DE QUE TODAS LAS PERSONAS Y OBSTÁCULOS ESTÉN A UNA DISTANCIA SEGURA DEL RODILLO.**

**SI EL FRENO FALLAR, LA TRANSMISIÓN VA A ACELERAR EN 5ª. MARCHA.**

**LA OPERACIÓN PUEDE SER INTERRUMPIDA POR UNA DE LAS SIGUIENTES OPCIONES:**

- 1. SELECCIONÁNDOSE LA POSICIÓN “NEUTRO”**
- 2. DESCONECTÁNDOSE EL RODILLO**

Para accionar el teste de stall, presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos cuando T9 aparecer en el visor. Presione el botón de selección cuando el submenú de selección aparecer.

## **MÓDULO ELECTRÓNICO** **Transmisión Twin Disc - CT262**

### **Submenú de selecciones T9:**

**4** = la 4ª. marcha será engatada cuando el selector de marchas esté “para frente”

**XX** = vuelta al menú principal

La selección 4 permite que el motor sea accionado. La velocidad del motor es controlada mecánicamente por el acelerador del pedal. Grandes cantidades de energía van a ser transmitidas para el aceite de la transmisión durante el teste. Este teste debe ser realizado por periodos cortos de tiempo permitiendo que la temperatura del aceite disminuya, en caso contrario, podrá causar daños al sistema.

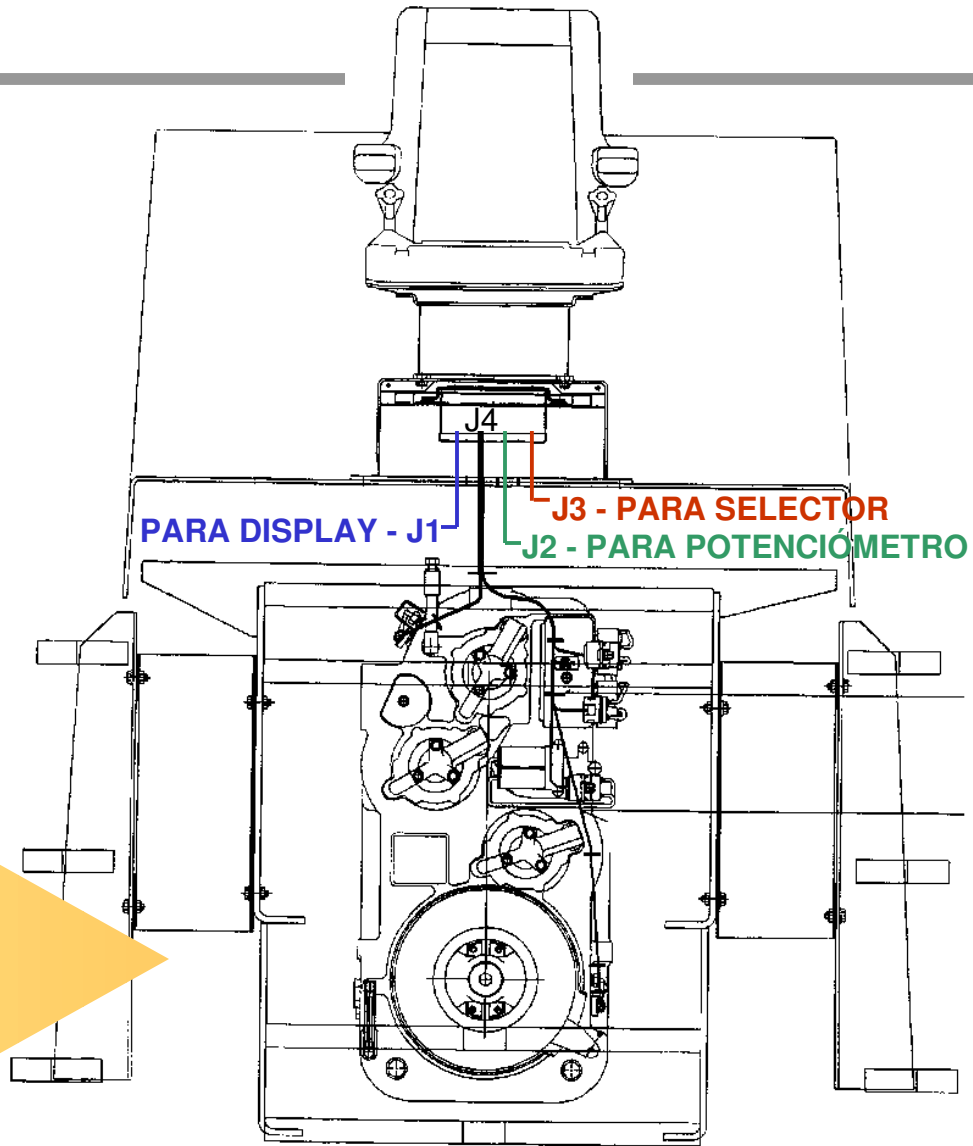
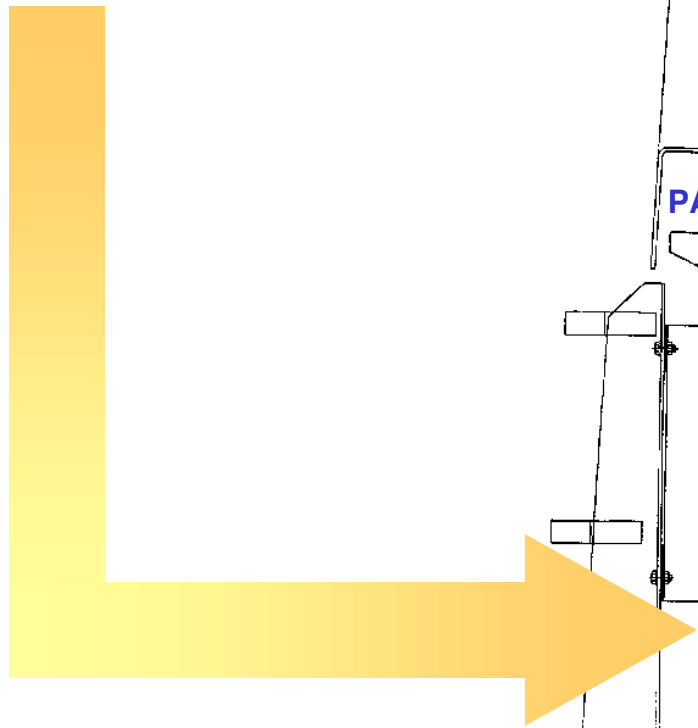
Para salir del teste 9 y retornar al menú principal, mueva el selector de marchas para la posición “Neutral” y presione momentáneamente el botón de teste de diagnósticos.

### **Saliendo del modo de teste de diagnósticos**

1. Desconecte el sistema
2. Retorne a conexión del plug hacia la posición “Normal” (sin conexión entre J1 contactos R y P).
3. Conecte el sistema.

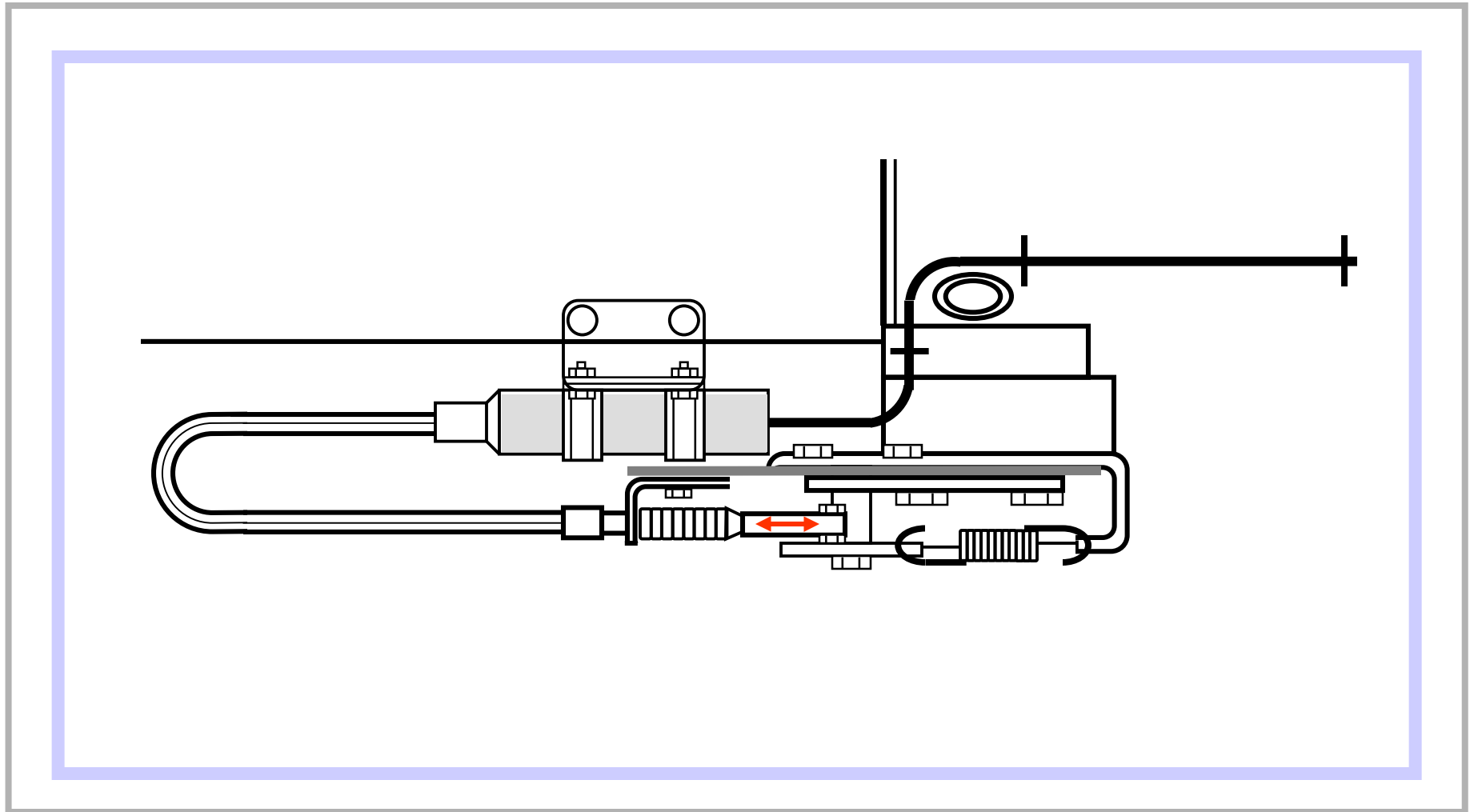
**DYNAPAC**

**TRANSMISIÓN  
CT262**



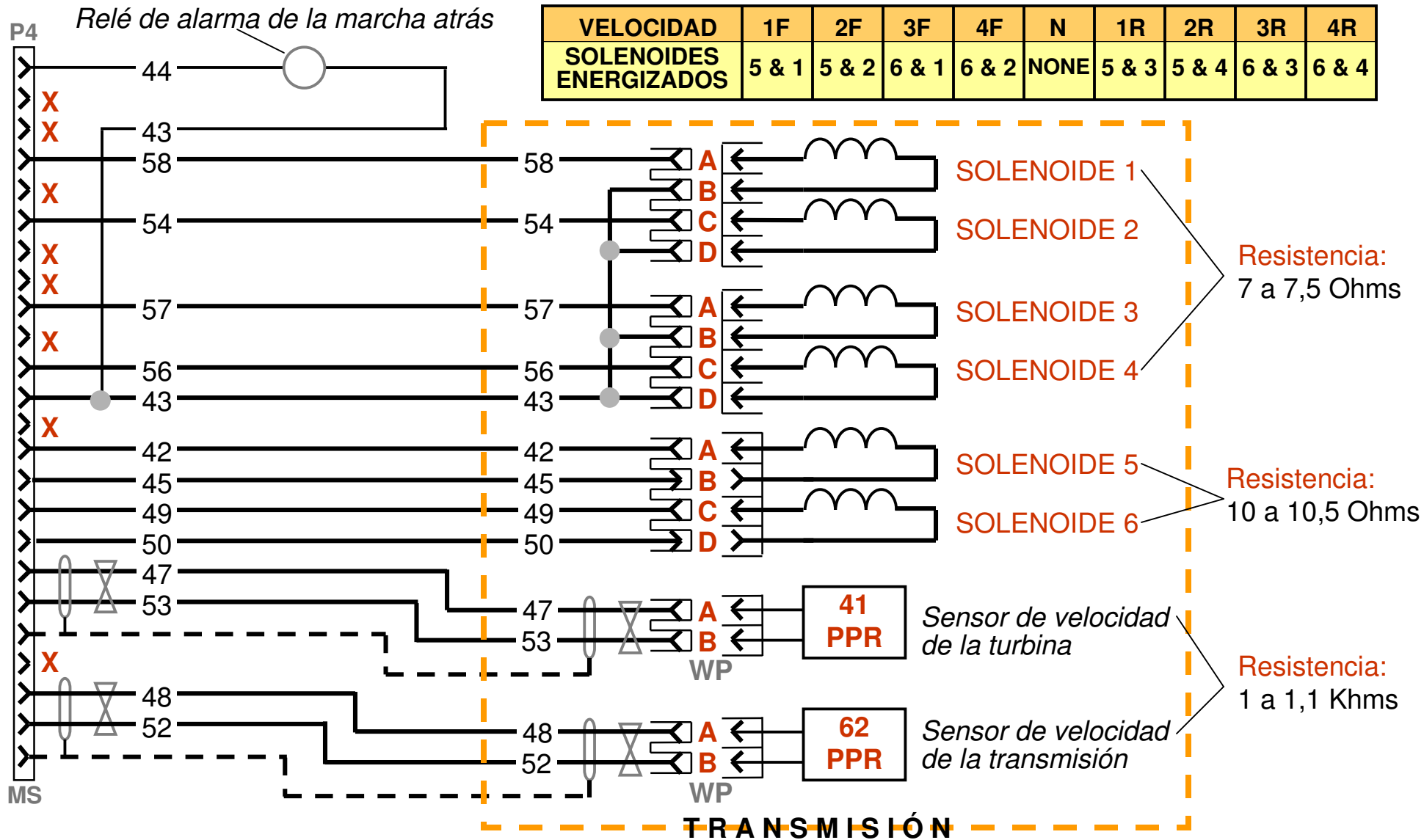
**DYNAPAC**

## POTENCIÓMETRO DEL ACELERADOR



Secuencia de aplicación de los solenoides

VELOCIDAD	1F	2F	3F	4F	N	1R	2R	3R	4R
SOLENOIDES ENERGIZADOS	5 & 1	5 & 2	6 & 1	6 & 2	NONE	5 & 3	5 & 4	6 & 3	6 & 4





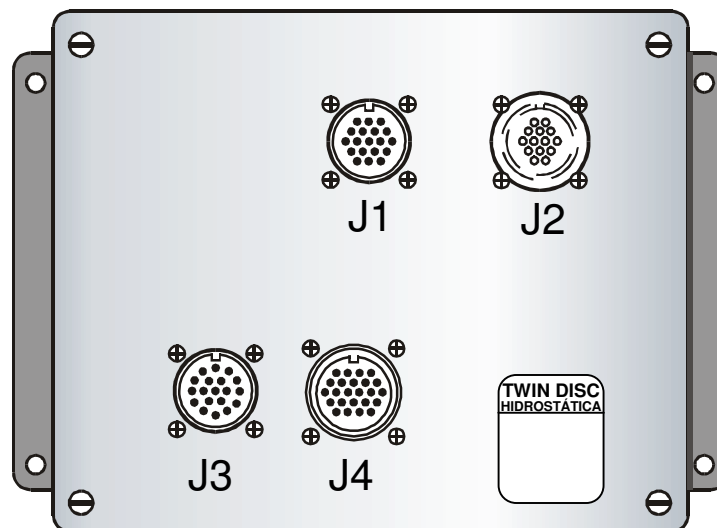
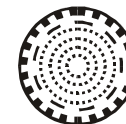
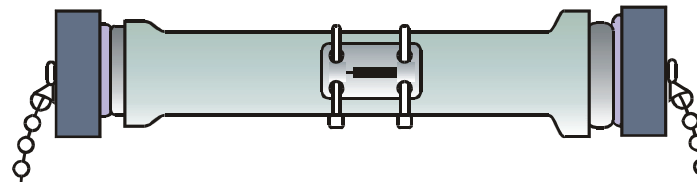
## COME-HOME (EMERGENCIA) Vuelta a Casa

La capacidad Come-Home permite que la transmisión sea operada cuando ocurre un problema con el circuito electrónico. En esta condición el rodillo pasa a tener solamente una velocidad Frente/Reversa, que es la 2a. velocidad. Sin que la computadora funcione.

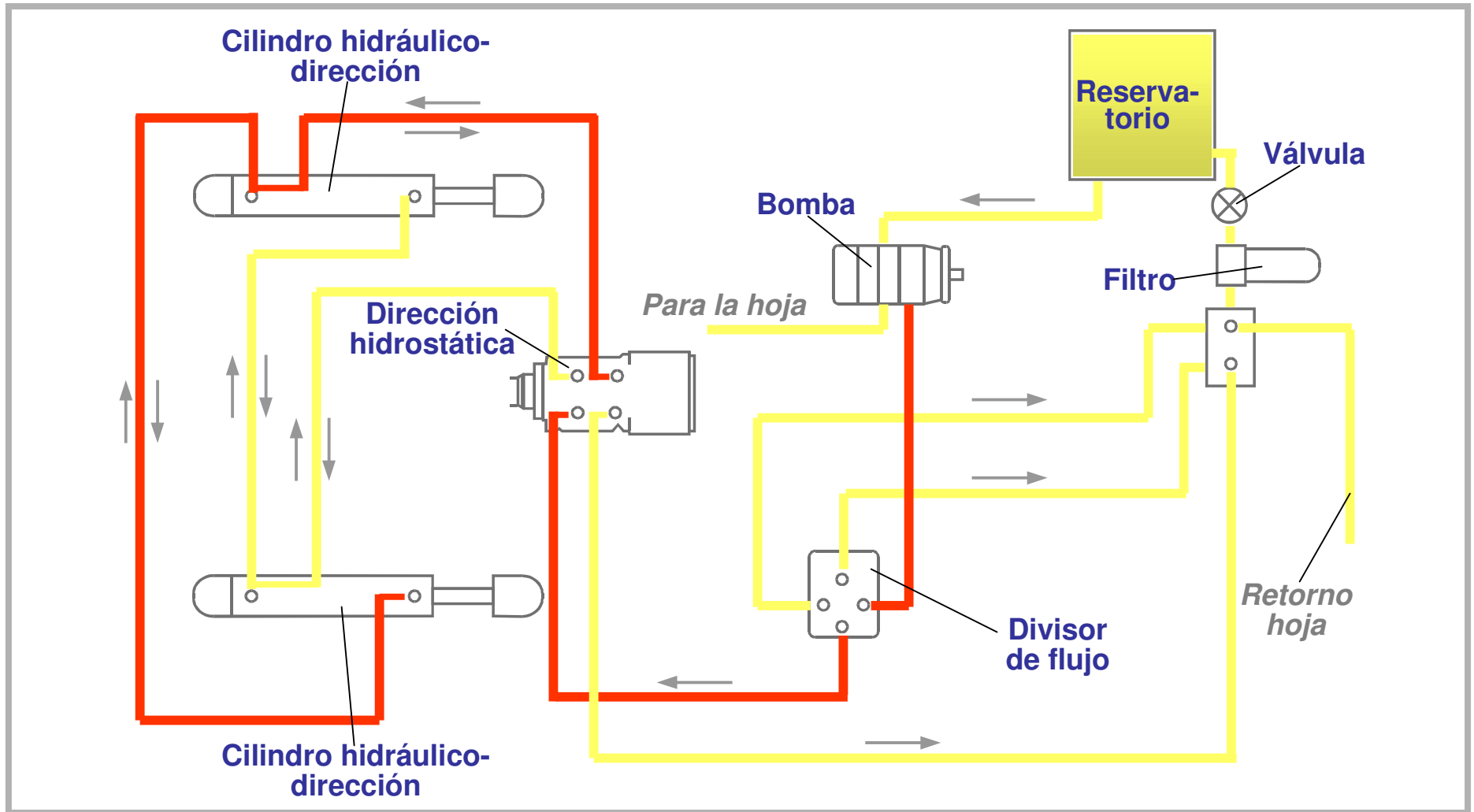
### Como tornar el sistema Come-Home activo

**Atención:** Solamente utilice en caso de emergencia. No utilice si está todo bien. No opere el rodillo en esta condición para compactación; pues podrá haber riesgos de dañar la transmisión.

- 1- Desconecte la corriente eléctrica para el control electrónico (ubicado debajo del asiento del operador), desconectando la llave general.
- 2- Desconecte los conectores J3 y J4 adjunto al control electrónico. Entonces, conecte los conectores J3 y J4 al cable Come-Home (1).
- 3- Asegúrese de que la palanca Frente/Reversa está en la posición neutro.
- 4- Reconecte la corriente eléctrica para el control electrónico. (Conecte la llave general).

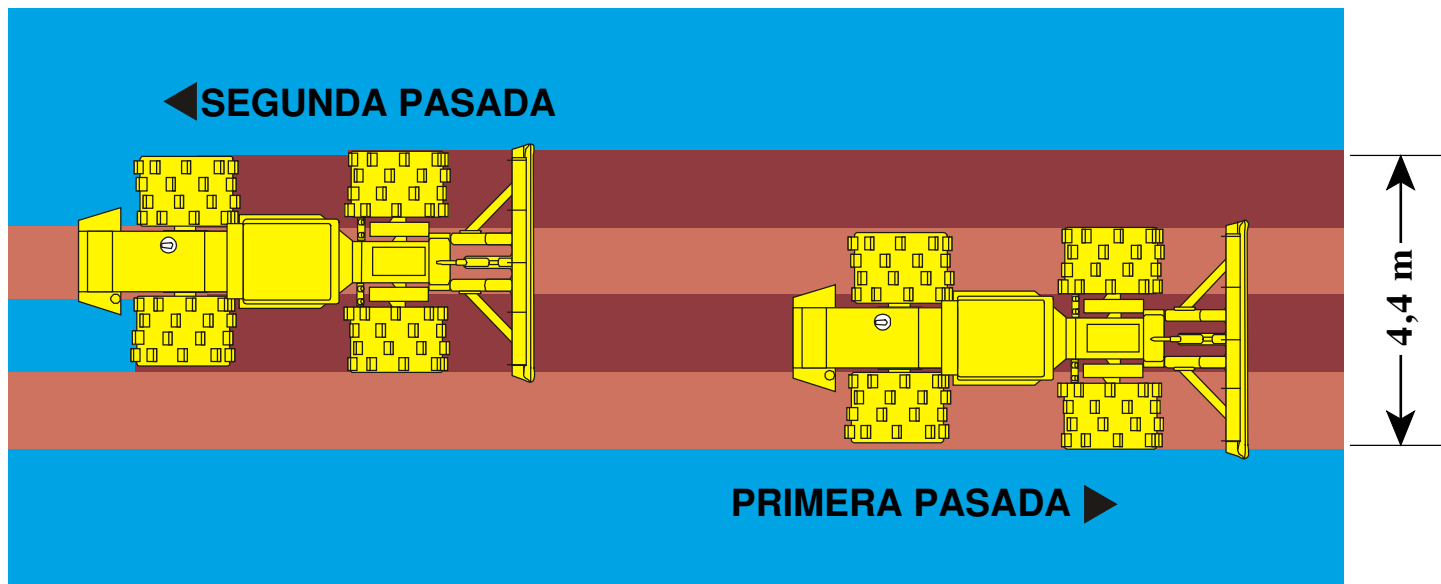


## DIAGRAMA HIDRÁULICO Hoja y Dirección



## ESQUEMA DE COMPACTACIÓN DEL CT262

Cilindros delanteros y traseros no alineados y la óptima distribución de las patas hacen que los cilindros traseros compacten las áreas no compactadas por los cilindros frontales.



Lograse anchura de compactación de 4,4 m a través de pasada doble.