**고장 발생 시 문제 해결**

|  |
| --- |
| **클러치** |

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 클러치가 풀린다. | 클러치 페달이 조정에서 벗어난 경우.  클러치 디스크 페이싱이 과도하게 마모된 경우.  클러치 디스크 페이싱이 굳은 경우 또는 오일이 단단하게 달라붙은 경우.  클러치의 격막 용수철의 기능이 약해졌거나 파손된 경우.  압력판이나 플라이휠이 손상된 경우. |
| 클러치 작동이 불규칙하고 거칠다. | 클러치 커버 조립체를 부적절하게 장착한 경우.  클러치 디스크가 손상된 경우.  클러치 디스크 페이싱이 과도하게 마모된 경우.  클러치의 비틀림 스프링의 기능이 약해졌거나 파손된 경우.  클러치 압력판이 손상되었거나 파손된 경우.  클러치의 격막 용수철 끝이 휘었거나 파손된 경우.  클러치 디스크 스플라인이 건조하거나 부적절하게 윤활한 경우.  플라이휠이 손상되었거나 변형된 경우.  릴리스 베어링이 손상된 경우. |
| 클러치에서 소음이 들린다. | 클러치 커버 조립체를 부적절하게 장착한 경우.  클러치 디스크 페이싱이 과도하게 마모된 경우.  클러치 디스크 스플라인이 마모된 경우.  클러치의 비틀림 스프링의 기능이 약해졌거나 파손된 경우.  파일럿 부싱이 손상된 경우.  릴리스 베어링이 손상된 경우. |

|  |
| --- |
| **클러치 (계속)** |

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 클러치가 힘겹게 작동하거나 풀리지 않는다. | 제어 케이블이 느슨하게 풀렸거나 조정에서 벗어난 경우.  클러치의 격막 용수철 끝이 휘었거나 파손된 경우.  클러치 디스크가 손상되었거나 변형된 경우.  클러치 디스크 스플라인이 손상되었거나 녹슨 경우.  압력판이나 플라이휠이 손상된 경우.  릴리스 베어링이 손상된 경우. |
| 클러치가 딱딱 맞부딪친다. | 클러치 디스크 페이싱이 과도하게 마모된 경우.  클러치 디스크 페이싱에 오일이 달라붙은 경우.  격막 스프링의 높이가 고르지 않은 경우.  클러치의 비틀림 스프링의 기능이 약해졌거나 손상된 경우.  압력판이나 플라이휠이 손상된 경우.  클러치의 릴리스 베어링이 손상된 경우.  전륜 베어링이 느슨하게 풀렸거나 마모된 경우 |

|  |
| --- |
| **트랜스액슬** |

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 소음을 내며 작동한다. | 트랙스액슬의 유량이 적은 경우.  베어링이 손상되었거나 마모된 경우.  기어가 마모, 파손되었거나 흠이 생긴 경우.  카운터 샤프트의 엔드 플레이가 과도한 경우.  기어가 샤프트에서 느슨하게 풀린 경우.  차동 사이드 기어의 라이너와 피니언 라이너가 과도하게 마모된 경우.  축 구동 조인트의 스플라인 슬라이더가 과도하게 마모된 경우. |
| 원활하게 변속되지 않는다. | 클러치를 해제하지 않은 경우.  변속 케이블이 조정에서 벗어난 경우.  변속 케이블이 손상된 경우.  변속기의 캡 나사(운전석측)가 느슨하게 풀린 경우.  트랜스액슬의 변속 레버가 느슨하게 풀린 경우.  변속기 가까이에 케이블을 고정시킨 케이블 클램프가 느슨하게 풀린 경우.  샤프트나 스플라인의 슬라이딩 기어가 타이트한 상태인 경우.  동기화 장치가 손상된 경우.  슬라이딩 기어의 톱니가 손상된 경우.  동기화 장치의 키가 손상된 경우. |
| 변속했을 때 기어에서 충돌하는 소음이 들린다. | 너무 빠르게 변속한 경우.  동기화 링이 과도하게 마모된 경우.  차동 사이드 기어의 라이너와 피니언 라이너가 과도하게 마모된 경우.  동기화 스프링이나 동기화 키가 손상된 경우.  메인 니들 베어링이 마모되거나 손상된 경우.  구동축이 과도하게 마모된 경우. |
| 트랜스액슬이 기어에 끼어서 꼼짝하지 않는다. | 클러치를 해제하지 않은 경우.  변속 포크의 멈춤쇠 볼이 끼어서 꼼짝하지 않는 경우.  변속 링크기구가 파손되었거나 느슨하게 풀려 있고 조정에서 벗어난 경우.  샤프트나 스플라인의 슬라이딩 기어가 타이트한 상태인 경우.  동기화 장치의 시프트 키가 손상된 경우. |

|  |
| --- |
| **트랜스액슬 (계속)** |

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 트랜스액슬이 기어에서 빠져 나왔다. | 변속 링크기구가 조정에서 벗어난 경우.  기어가 샤프트에서 느슨하게 풀린 경우.  기어 톱니가 마모된 경우.  기어의 엔드 플레이가 과도한 경우.  변속 포크의 멈춤쇠 볼의 스프링 압력이 부족한 경우  베어링이 상당히 마모된 경우. |
| 트랙스액슬이 과열된다. | 유량이 너무 많은 경우.  유압 부하가 과도한 경우.  「제9장 유압장치」를 참조하십시오. |

**고장 발생 시의 문제 해결**

|  |
| --- |
| **서스펜션 및 조향 성능** |

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 기기 전면에서 소음이 난다. | 전륜 베어링이 느슨하게 풀렸거나 마모된 경우.  전방 쇼크업소버가 마모된 경우.  안정장치 링크 부싱이 마모된 경우.  차량 핸들 부품(예, 타이 로드, 스티어링 실린더)이 느슨하게 풀린 경우.  컨트롤 암 부싱이 마모된 경우.  타이어 압력이 낮은 경우(4륜 구동 차량).  타이어가 마모된 경우(4륜 구동 차량). |
| 기기 후면에서 소음이 난다. | 후륜 베어링이 마모되거나 브리넬링 된 경우.  후방 쇼크업소버가 마모된 경우.  리프 스프링 부싱이 마모된 경우.  클러치, 구동축 또는 트랜스액슬에 문제가 있는 경우(「제6장 구동 트레인」을 참조하십시오). |
| 차량 핸들이 과도하게 움직인다. | 전륜 베어링이 느슨하게 풀렸거나 마모된 경우.  핸들 링크기구가 느슨하게 풀렸거나 마모된 경우.  타이 로드의 단부가 마모된 경우. |
| 앞바퀴가 덜컹거리며 움직인다. | 전륜 베어링이 느슨하게 풀렸거나 마모된 경우.  타이어 형태가 일그러졌거나 타이어 마모가 고르지 않은 경우.  타이 로드의 단부가 마모된 경우.  앞바퀴의 얼라이먼트(토인) 상태가 올바르지 않은 경우.  쇼크업소버가 마모된 경우. |
| 기기의 운전 상태가 불안정하다.  (원하는 대로 기기를 운전할 수 없다). | 타이어 압력이 낮거나 고르지 않은 경우.  휠 베어링이 마모되었거나 느슨하게 풀린 경우.  차량 핸들 링크기구의 부싱이 마모된 경우.  후방의 리프 스프링이 파손되었거나 느슨하게 풀린 경우.  쇼크업소버가 마모된 경우.  앞바퀴의 얼라이먼트(토인) 상태가 올바르지 않은 경우.  볼 조인트가 마모되었거나 느슨하게 풀린 경우 |

|  |
| --- |
| **서스펜션 및 조향 성능(계속)** |

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 차량 핸들을 조종하기 힘들다. | 유압펌프의 구동 벨트가 마모되었거나 느슨하게 풀린 경우, 또는 동작이 원활하지 않은 경우.  경우(Workman HD 차량).  차량 핸들 링크기구가 구속되어 있거나 손상된 경우.  타이어 압력이 낮거나 고르지 않은 경우.  유압 압력이 낮은 경우(「제9장 유압장치」를 참조하십시오).  스티어링 실린더가 손상되었거나 구속되어 있는 경우.  스티어링 제어 밸브가 마모되었거나 손상된 경우.  앞바퀴의 얼라이먼트 상태가 올바르지 않은 경우. |
| 제동을 걸지 않았는데, 차량이 한쪽으로 기울어진다. | 타이어 압력이 낮거나 고르지 않은 경우.  후방 리프 스프링이 파손되었거나 기능이 약해진 경우.  앞바퀴의 얼라이먼트 상태가 올바르지 않은 경우.  서스펜션이나 핸들 부품이 손상되었거나 휘어진 경우.  브레이크 부품이 마모되었거나 손상된 경우. |

|  |
| --- |
| **브레이크** |

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 브레이크 페달이 바닥에 떨어져 있다. | 브레이크액이 부족한 경우.  브레이크 장치에 공기가 있는 경우.  휠 캘리퍼에 누출 개소가 있는 경우.  브레이크 라인이 느슨하게 풀렸거나 파손된 경우.  브레이크 마스터 실린더가 마모되었거나 누출 개소가 있는 경우.  브레이크 패드나 로터가 과도하게 마모된 경우. |
| 브레이크 페달이 너무 가볍게 눌리고  잘 걸리지 않는다. | 브레이크 장치에 공기가 있는 경우.  브레이크 패드나 로터가 과도하게 마모된 경우.  브레이크 페달 피벗 부싱이 파손되었거나 마모된 경우. |
| 브레이크에서 끼익하는 소리가 난다. | 브레이크 패드가 마모, 포화되었거나 동작이 원활하지 않은 경우.  브레이크 패드와(또는) 로터에 오염 물질이 있는 경우.  브레이크 캘리퍼의 안티-래틀 클립이 없어진 경우.  브레이크 로터에 균열이 있거나 휘어진 경우. |

|  |
| --- |
| **브레이크 (계속)** |

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 제동이 한쪽으로만 쏠린다. | 타이어 압력이 적절하지 않은 경우.  브레이크 패드에 오염 물질이 있는 경우.  브레이크 로터가 휘어져 있거나 파손된 경우.  브레이크 호스가 손상된 경우.  주차브레이크의 캘리퍼나 케이블이 교착 상태이거나 손상된 경우.  동일한 축 상의 타이어의 밸런스가 맞지 않은 경우. |
| 제동이 잘 걸리지 않고 질질 끌린다. | 주차브레이크가 걸려 있거나 교착 상태인 경우.  주차브레이크의 조정 상태가 올바르지 않은 경우.  주차브레이크의 리턴 스프링이 파손되었거나 기능이 약해진 경우.  브레이크 페달이 구속되어 있는 경우.  브레이크 마스터 실린더가 교착 상태인 경우.  브레이크 패드가 포화 상태인 경우.  브레이크 로터에 균열이 있거나 휘어진 경우. |
| 브레이크 페달이 잘 걸리지 않는다. | 브레이크 패드가 기기와 맞지 않은 경우.  브레이크 호스가 손상된 경우.  브레이크 페달의 링크기구가 구속되어 있는 경우. |
| 바퀴가 돌아가지 않는다. | 브레이크 패드에 오염 물질이 있는 경우.  브레이크 패드가 느슨하게 풀렸거나 손상된 경우.  휠 캘리퍼가 교착 상태인 경우.  브레이크 마스터 실린더가 교착 상태인 경우.  휠 베어링이 작동하지 않는 경우. |
| 제동력이 저하하였다. | 브레이크 로터가 과열된 경우.  브레이크 패드가 포화 상태인 경우. |
| 브레이크를 걸면, 브레이크가 저속으로 서징을 하고 고속으로 덜커덕거리면서 진동을 한다. | 브레이크 로터가 뒤틀렸거나 고르지 않게 마모된 경우. |

**고장 발생 시의 문제 해결**

|  |  |
| --- | --- |
|  | **주의** |
| **전기 관련 문제를 처리하거나 테스트를 실시하기 전에, 모든 액세서리, 특히 귀고리와 시계를 푸십시오. 배터리 전압을 사용할 필요가 없는 테스트를 할 때는 배터리 케이블을 분리하십시오.** | |

효과적으로 문제를 해결하고 수리하기 위해서는 본 차량에서 사용하는 전기회로와 그 구성부품을 정확하게 이해하고 있어야 합니다(제11장 전기 도면의 「전기 회로도 및 도면」을 참조하십시오).

차량에 바이패스식 인터로크 스위치가 장착되어 있는 경우, 적절한 문제 해결 및 안전을 위해 다시 연결해야 합니다.

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 기기를 시동시키려고 해도 어떠한 것도 작동하지 않는다. | 클러치 페달을 누르지 않은 경우 – 운전자에게 지시하십시오.  유압 리프트 레버가 중립 위치로 되어 있지 않은 경우 – 운전자에게 지시하십시오.  후방 PTO(장착되어 있는 경우)가 걸려 있는 경우 – 운전자에게 지시하십시오.  배터리 충전이 낮은 경우.  배터리 케이블이 느슨하게 풀렸거나 부식된 경우. 접지가 느슨하거나 풀렸거나 부식된 경우.  “RUN” 퓨즈(10 암페어)에 결함이 있는 경우.  가용성 링크에 결함이 있는 경우.  클러치 스위치에 결함이 있는 경우.  클러치 스위치의 배선이 느슨하게 풀렸거나 부식, 손상된 경우.  리프트 레버의 인터로크 스위치가 조정 상태에서 벗어나 있거나 결함이 있는 경우.  리프트 레버의 인터로크 스위치의 배선이 느슨하게 풀렸거나 부식, 손상된 경우.  후방 PTO(장착되어 있는 경우)에 결함이 있는 경우.  후방 PTO(장착되어 있는 경우)의 배선이 느슨하게 풀렸거나 부식, 손상된 경우.  점화스위치에 결함이 있는 경우.  점화스위치의 배선이 느슨하게 풀렸거나 부식, 손상된 경우.  시동기 릴레이에 결함이 있는 경우.  시동기 릴레이의 배선이 느슨하게 풀렸거나 부식, 손상된 경우.  시동기 솔레노이드의 배선이 느슨하게 풀렸거나 부식, 손상된 경우.  시동기 솔레노이드에 결함이 있는 경우. |
| 시동기에 크랭크를 걸었는데, 클러치 페달이 풀리면서 크랭크가 걸리지 않는다. | 클러치 스위치에 결함이 있는 경우. |

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 시동기에 크랭크를 걸었는데, 클러치 페달이 풀리면서 크랭크가 걸리지 않는다. | 리프트 레버 인터로크 스위치가 조정에서 벗어난 경우.  리프트 레버 인터로크 스위치에 결함이 있는 경우. |
| 시동기에 크랭크를 걸었는데, 후방 PTO(장착되어 있는 경우)가 걸리면서 시동기에 크랭크가 걸리지 않는다. | 후방 PTO 스위치에 결함이 있는 경우. |
| 시동기 솔레노이드가 딸깍하는 소리를 내면서 걸렸는데, 시동기가 가동하지 않는다(솔레노이드가 딸깍하는 소리를 내면서 걸렸다면, 인터로크 장치에 문제가 있는 것은 아닙니다). | 배터리 충전 상태가 낮은 경우.  배터리 케이블이 느슨하게 풀렸거나 부식된 경우.  시동기의 배선이 느슨하게 풀렸거나 부식, 결함이 있는 경우.  시동기의 체결 볼트가 느슨하게 풀린 경우.  시동기 솔레노이드에 결함이 있는 경우  시동기에 결함이 있는 경우 |
| 시동기에 크랭크를 걸었는데, 엔진이 시동하지 않는다. | 3속 잠금장치의 키 스위치가 Slow 위치에 있고 트랜스액슬이 3단 기어로 High 범위에 있는 경우 – 운전자에게 지시하십시오.  10 암페어 퓨즈에 결함이 있는 경우.  엔진이나 퓨즈 장치에 문제가 있는 경우(「엔진」에 관한 설명 부분을 참조하십시오). |
| 점화스위치를 껐는데도 엔진이 즉시 정지하지 않는다(Workman HD만 해당). | 킬 릴레이에 배선이 손상되었거나 분리된 경우.  킬 릴레이에 결함이 있는 경우. |
| 엔진을 시동시켰는데, 3속 잠금장치가 Slow 위치가 되고 트랜스액슬이 3단 기어로 High 범위가 되면서 엔진이 가동하지 않는다. | 3속 잠금장치의 키 스위치에 결함이 있는 경우.  트랜스액슬의 2-3단 잠금 스위치에 결함이 있는 경우.  트랜스액슬의 High-Low 잠금 스위치에 결함이 있는 경우. |
| 변속기를 3단 기어로 넣자 마자 엔진이 꺼진다. | 3속 잠금장치의 키 스위치가 Slow 위치에 있고 트랜스액슬이 3단 기어로 High 범위에 있는 경우 – 운전자에게 지시하십시오.  3속 잠금장치의 키 스위치가 손상되었거나 분리된 경우.  트랜스액슬의 2-3단 잠금 스위치나 High-Low 잠금 스위치가 손상되었거나 분리된 경우. |
| 배터리가 충전되지 않는다 | 발전기 구동 벨트가 느슨하게 풀렸거나 손상된 경우.  배선이 느슨하게 풀렸거나 파손된 경우.  가용성 링크에 결함이 있는 경우  배터리에 결함이 있는 경우  발전기에 결함이 있는 경우 |

**고장 발생 시의 문제 해결**

유압장치의 기능 이상 및 고장의 원인을 파악하는 최적의 방법은, 유압장치의 기능을 충분히 이해하고 올바른 테스트 장비를 사용하여 문제를 진단하는 것입니다.

유압장치에서 열이나 소음이 과도하게 증가한 경우는 잠재적인 고장의 원인이 됩니다. 이러한 현상을 발견하면 차량을 즉시 정지하고 엔진을 끈 후, 문제의 원인을 찾아서 차량을 다시 사용하기 전까지 문제를 해결해야 합니다. 유압장치에 발생한 기능 이상

이나 문제를 해결하지 않은 채 계속 사용을 하면, 내부 부품의 손상 상태를 악화시킬 수 있습니다.

다음 표의 내용을 참조하여 고장 발생 시에 문제를 해결할 수 있도록 활용하십시오. 본기에 발생한 문제나 고장에는 한 가지 이상의 원인이 있을 수 있습니다.

예방조치 및 특정 테스트 방법에 대해서는 본 장의 「기기의 테스트」를 참조하십시오.

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 유압유가 장치에서 샌다. | 유압 연결구, 호스 또는 유압관이 느슨하게 풀렸거나 손상된 경우.  O링이나 밀봉재가 소실되었거나 손상된 경우. |
| 끼익하는 소음이 난다. | 유압 리프트 밸브가 상승 또는 하강 위치에 있는 경우(유압유가 릴리프 밸브 너머로 흘러 넘친 경우). |
| 유압유가 과열된 상태이다. | 트랜스액슬의 유량이 적절하지 않은 경우.  유압유가 오염된 경우.  유압장치에 부적절한 유압유를 주입한 경우(사용설명서의 유압유 권장사양을 참조하십시오).  유압 호스나 유압관이 뒤틀리거나 일부 개소가 휘어진 경우.  유압유가 릴리프 밸브 너머로 과도하게 흘러 넘친 경우(예, 유압장치에 과도한 부하를 가했거나 리프트 밸브를 걸었을 때 퀵 커플러가 분리된 경우).  트랜스액슬의 흡입 스크린이 느슨하게 풀렸거나 막힌 경우.  유압 기어펌프가 마모되거나 손상된 경우(비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다).  트랜스액슬이나 구동 트레인에 문제가 있는 경우(「제7장 구동 트레인」을 참조하십시오). |
| 리프트 실린더가 중립 위치에서 리프트 밸브에 의해 늘어난다. | 유압 리프트 밸브의 부하 체크 장치에 누출 개소가 있는 경우.  리프트 밸브 레버가 교착 상태인 경우.  리프트 밸브의 제어 핸들이 올바른 위치에 있지 않은 경우.  유압 릴리프 밸브가 교착 상태이거나 손상된 경우(「기기 테스트 – 기어펌프의 흐름 테스트 및 유압장치의 릴리프 압력 테스트」를 참조하십시오). |
| 들어올려진 베드가 리프트 밸브에 의해 중앙 위치로 떨어진다. | 리프트 밸브 레버가 올바른 위치에 있지 않은 경우.  리프트 밸브가 마모되었거나 손상된 경우.  리프트 실린더의 외부에 누출 개소가 있는 경우.  리프트 실린더의 유압관 또는 연결장치에 누출 개소가 있는 경우. |

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 베드가 들어올려지지 않거나 상당히 느리게 들어올려진다. | 베드에 가해지는 부하가 과도한 경우.  트랜스액슬의 유량이 적은 경우.  엔진 RPM이 낮은 경우.  유압장치에 부적절한 유압유를 주입한 경우(사용설명서의 유압유 권장사양을 참조하십시오).  리프트 실린더 피벗이나 베드 피벗이 구속되었거나 손상된 경우.  유압펌프의 구동 벨트가 느슨하게 풀린 경우(Workman HD 차량).  리프트 실린더가 마모되었거나 손상된 경우.  기어펌프 키가 잘려나갔거나 없어진 경우(비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다).  구동 풀리의 반달 키가 잘려나갔거나 없어진 경우(Workman HD 차량) (비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다).  기어펌프의 흐름이나 압력이 낮은 경우(「기기 테스트 – 기어펌프의 흐름 테스트 및 유압장치의 릴리프 압력 테스트」를 참조하십시오). (비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다). |
| 차량 핸들이 작동하지 않거나 원활하게 조작되지 않는다.  비고: 연역한 지표면에 차량을 세우고 무거운 부하물을 실으면, 차량 핸들의 제어 밸브에 가해지는 유압 회로의 압력은 릴리프 압력과 비슷해집니다. | 엔진 RPM이 낮은 경우.  트랜스액슬의 유량이 적은 경우.  차량 핸들 부품(예, 피트먼 암, 타이 로드, 스티어링 실린더 로드의 단부)이 마모되거나 구속된 경우.  유압펌프의 구동 벨트가 느슨하게 풀린 경우(Workman HD 차량) (비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다).  스티어링 실린더가 구속된 경우.  유압 릴리프 밸브가 교착 상태이거나 손상된 경우(「기기 테스트 – 기어펌프의 흐름 테스트 및 유압장치의 릴리프 압력 테스트」를 참조하십시오).  스티어링 제어 밸브가 마모되거나 손상된 경우.  기어펌프 키가 잘려나갔거나 없어진 경우(비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다).  구동 풀리의 반달 키가 잘려나갔거나 없어진 경우(Workman HD 차량) (비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다).  스티어링 실린더의 내부에 누출 개소가 있는 경우.  기어펌프의 흐름이나 압력이 낮은 경우(「기기 테스트 – 기어펌프의 흐름 테스트 및 유압장치의 릴리프 압력 테스트」를 참조하십시오). (비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다).  기어펌프가 마모되거나 손상된 경우(비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다). |

|  |  |
| --- | --- |
| **발생한 고장/문제** | **가능한 원인** |
| 퀵 커플러를 연결하거나 분리하기 힘들다. | 유압이 감소되지 않는 경우(커플러에 압력이 가해진 경우 – 엔진이 가동 중인 경우).  유압 리프트 밸브가 중립(중앙)에 위치하지 않은 경우. |
| 유압장치의 어태치먼트가 기능하지 않는다. | 퀵 커플러가 완전히 걸리지 않은 경우.  퀵 커플러를 교체하지 않은 경우.  트랜스액슬의 유량이 적은 경우.  엔진 RPM이 낮은 경우.  어태치먼트에 과도한 부하가 가해진 경우.  유압펌프의 구동 벨트가 느슨하게 풀린 경우(Workman HD 차량) (비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다).  기어펌프 키가 잘려나갔거나 없어진 경우(비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다).  구동 풀리의 반달 키가 잘려나갔거나 없어진 경우(Workman HD 차량) (비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다).  기어펌프의 흐름이나 압력이 낮은 경우(「기기 테스트 – 기어펌프의 흐름 테스트 및 유압장치의 릴리프 압력 테스트」를 참조하십시오). (비고: 유압장치 전체에 영향을 미칩니다).  유압 릴리프 밸브가 교착 상태이거나 손상된 경우(「기기 테스트 – 기어펌프의 흐름 테스트 및 유압장치의 릴리프 압력 테스트」를 참조하십시오).  유압 릴리프 밸브가 교착 상태이거나 손상된 경우.  어태치먼트의 유압 부품이 제대로 기능하지 않거나 손상된 경우. |