









Pressions hydrauliques

La commande du système hydraulique et des éléments de commande nécessite les pressions suivantes:

A		<b>Pression de travail.</b> Elle commande les embrayages et les freins. La pression de travail est mesurable.
RA		<b>Pression de travail réduite.</b>
SR		<b>Pression de graissage.</b> Elle assure le remplissage et la circulation dans le convertisseur de couple ainsi que la lubrification des éléments de la transmission automatique.
M		<b>Pression modulatrice.</b> Elle règle pression de travail. Elle peut être mesurée et réglée.
S		<b>Pression de commande.</b> Elle agit sur les tiroirs de commande dans le sens inverse à la pression régulatrice. Elle influence les rétrogradations.
RS		<b>Pression de commande réduite.</b> Elle enclenche les rétrogradations et les rétrogradations en kick-down.
R		<b>Pression régulatrice.</b> Elle enclenche les passages ascendants des vitesses. Elle est mesurable.
O		<b>Canalisation sans pression.</b> Retour sans pression au carter ATF.

Pressions hydrauliques – 1. Pression de travail – 2. Pression de graissage

1. Pression de travail

La pression de travail commande les freins et les embrayages multidisques. Elle est réglée par le tiroir régulateur pression de travail (21) logé dans la partie inférieure du bloc à tiroir.

Lorsque le papillon est fermé, le piston gauche tiroir régulateur pression de travail (L) se trouve à gauche en butée. Le ressort de pression de base (e) règle la pression de travail à sa plus grande valeur, la pression de travail de base. En charge partielle et à pleine charge, la **pression de travail** est déterminée par la **pression modulatrice** (M) appliquée à gauche ainsi que par la pression de travail (A), agissant en sens inverse de pression modulatrice, sur la surface frontale (a) et sur la surface annulaire (b).

En 1re, en marche AR et en position "1" du levier sélecteur, la pression de travail n'agit que sur la surface annulaire (b), ce qui donne une pression de travail élevée.

La régulation de la pression de travail en fonction de la pression modulatrice signifie:

**faible pression modulatrice = faible pression de travail**  
**forte pression modulatrice = forte pression de travail**

L'excès de fluide ATF, variable en fonction du régime moteur et de la température du fluide ATF, passe d'abord par l'arête "c" dans le **système de pression de graissage**. Le fluide débité de trop retourne par l'arête de retour sans pression "d" au carter ATF. La pression de travail est mesurable mais non réglable.

2. Pression de graissage

Le fluide ATF passant par l'arête "c" traverse le refroidisseur ATF situé à l'arrière du véhicule, le convertisseur de couple, l'arbre d'entrée et se dirige aux points de graissage de la partie mécanique de la boîte automatique.

La pression ainsi engendrée est la **pression de graissage**.