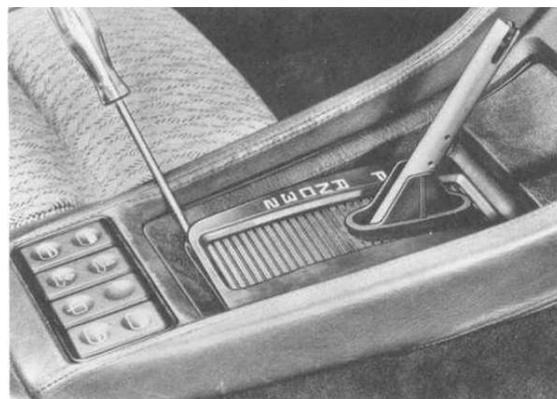


DEPOSE ET REPOSE DU CADRE DE RECOUVREMENT DU SELECTEUR**Dépose**

1. Démonter la poignée du sélecteur et enlever le soufflet en caoutchouc.
2. Régler le sélecteur sur la position 2 et coulisser le verrou arrière avec un outil adéquat (par exemple une pointe à tracer) vers l'avant jusqu'à la butée.



3. Amener le sélecteur sur la position R, décrocher le curseur et le coulisser aussi loin que possible vers l'avant.
4. Coulisser le verrou avant avec un outil adéquat (par exemple une pointe à tracer) vers l'avant jusqu'à la butée.
5. Amener le sélecteur sur la position P et sortir soigneusement le cadre de recouvrement sur le coin arrière gauche avec un tournevis adéquat.



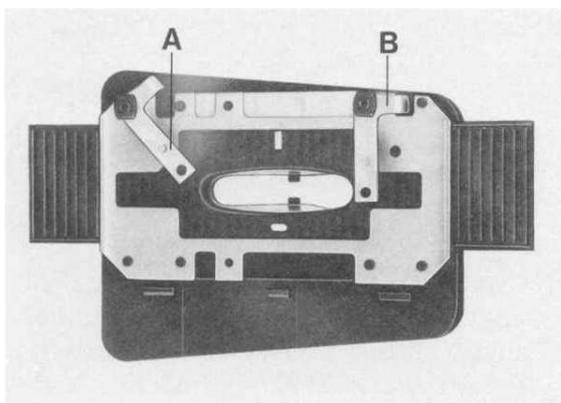
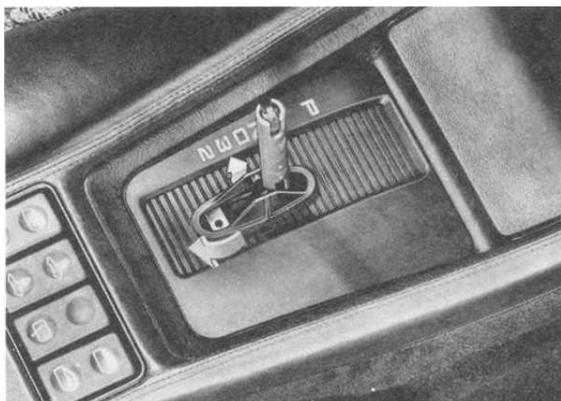
6. Amener le sélecteur sur la position N et enlever le cadre obliquement vers l'arrière.

Repose

1. Régler le sélecteur sur la position 3.
2. Coulisser le curseur dans le cadre tout à fait en avant.
3. Placer le cadre de recouvrement dans la bonne position et régler le sélecteur sur la position P.
4. Coulisser le cadre de recouvrement vers l'avant et amener le côté droit en position de montage (à cet effet relever légèrement le coin arrière gauche et presser le côté droit vers le bas).
5. Presser le coin arrière gauche jusqu'à ce que le cadre appuie parfaitement dans la console centrale.

6. Régler le sélecteur entre R et P. Décrocher le curseur du sélecteur et le coulisser vers l'avant.
7. Coulisser le verrou avant vers l'arrière jusqu'à ce qu'il s'encliquette de façon audible.
8. Amener le sélecteur sur la position 3 et coulisser le verrou arrière vers l'arrière jusqu'à ce qu'il s'encliquette de façon audible.

9. Décrocher la coulisse du sélecteur, placer le soufflet en caoutchouc dans la bonne position et monter la poignée de sélection.
10. Passer sur toutes les positions du sélecteur et veiller au bon positionnement du cadre de recouvrement.



A - verrouillé
B – déverrouillé

DEPOSE ET REPOSE DU CABLE DE SELECTION

Dépose

1. Dévisser le ruban de masse de la batterie à la carrosserie.
2. Démonter la poignée du sélecteur et déposer le soufflet en caoutchouc.
3. Démonter le cadre de recouvrement (voir page 37 - 101).
4. Sortir la douille de la lampe des agrafes de retenue.
5. Repérer la position de montage du bloc du sélecteur pour le remontage et dévisser les vis de fixation.

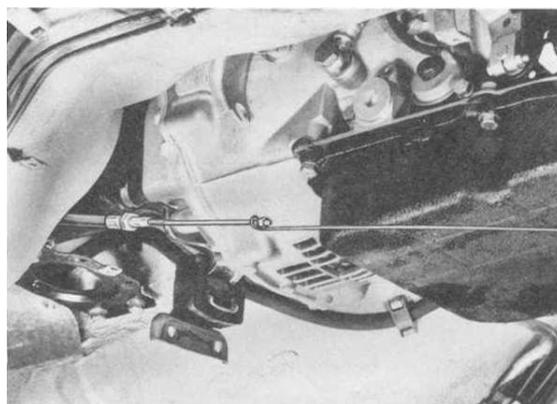


6. Desserrer la tôle de protection de l'insonorisation intermédiaire et la pousser de côté aussi loin que possible.

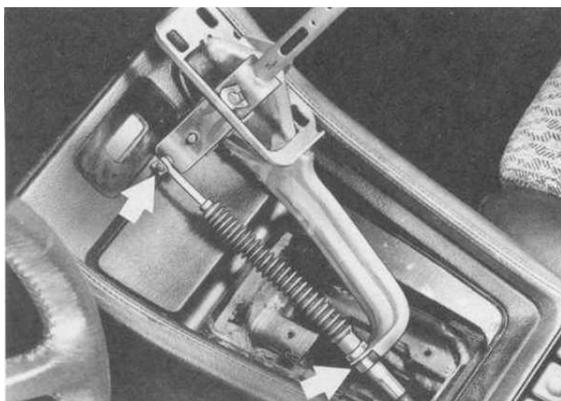
7. Décrocher le câble de sélection du levier de la boîte de vitesse et détacher la gaine du câble des supports.



8. Enlever la rotule, l'écrou à 6 pans et les pièces de fixation.
9. Fixer un fil de retenue au câble de sélection et extraire le support du sélecteur avec le câble de sélection obliquement vers l'avant.



10. Démonter l'arrêt du câble de sélection sur le sélecteur et détacher la gaine du câble du support du sélecteur.

**Remarque :**

Si l'ouverture du curseur et la lettre repère N du cadre de recouvrement ne correspondent pas précisément, le cadre de recouvrement doit être redémonté et le support du sélecteur encore une fois décalé dans les trous oblongs.

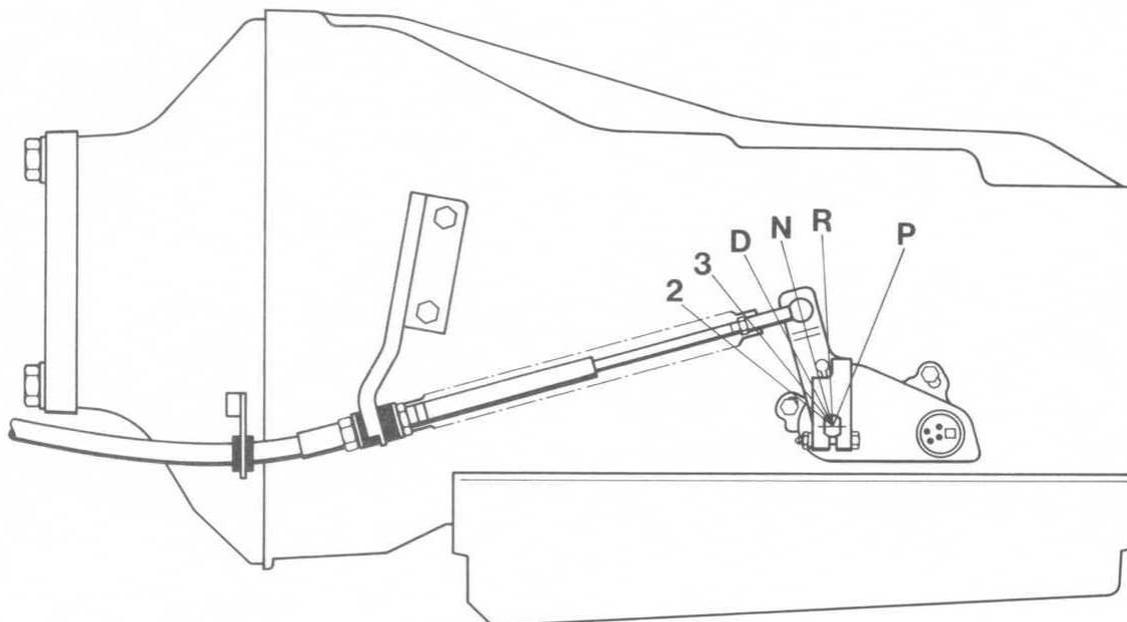
6. Fixer le câble de sélection conformément aux prescriptions à la boîte de vitesse.

7. Régler le câble de sélection (voir page 37 - 105).

Repose

1. Fixer la gaine du câble au support du sélecteur. A cette occasion, serrer soigneusement l'écrou à 6 pans.
2. Enfiler le câble sur le tourillon du sélecteur et monter l'arrêt.
3. Fixer le fil tiré vers l'avant lors du démontage au câble et tirer le câble vers l'arrière. A cette occasion, une personne devrait introduire le support du sélecteur et une autre tirer le câble sur le fil d'attache vers l'arrière.
4. Placer le support du sélecteur dans la bonne position (observer le repère) et serrer les vis de fixation à un couple de 15 Nm.
5. Monter le cadre de recouvrement et la poignée du sélecteur. Régler le sélecteur sur la position "N".

REGLAGE DU CABLE DE SELECTION



1. Placer le sélecteur sur la position "N".
2. Placer le levier de sélection de la boîte sur la position "N".
3. Régler la rotule du câble de manière qu'un montage sans tension soit possible.

Remarque :

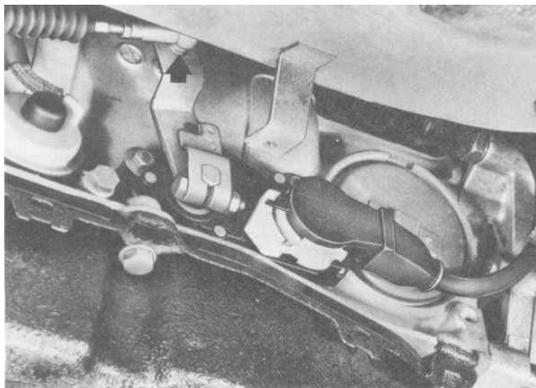
La vis de serrage du levier de sélection de la boîte doit être serrée lors du réglage.



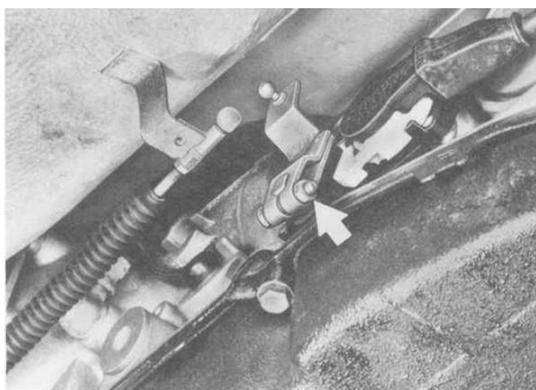
DEPOSE ET REPOSE DE L'INTERRUPTEUR DE CONDAMNATION DU DEMARREUR ET DES FEUX DE REcul

Dépose

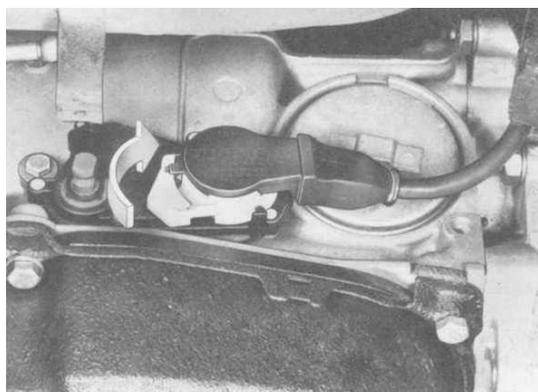
1. Décrocher le câble de sélection.



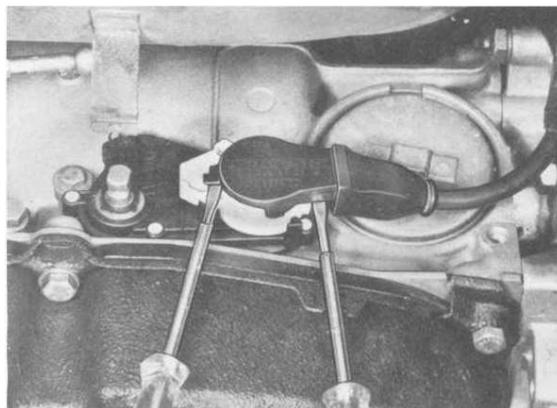
2. Dévisser la vis à 6 pans du levier de sélection de la boîte de vitesses et retirer le levier.



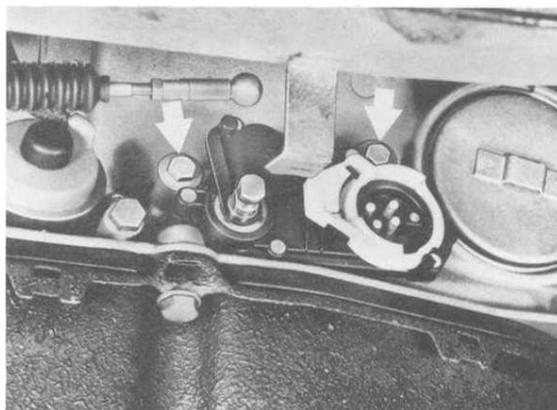
3. Ouvrir le verrouillage de la fiche, à cet effet pivoter la bague en plastique blanche (flèche) vers le haut dans le sens de la flèche).



4. Presser la fiche avec 2 tournevis au départ du câble et soigneusement sur la patte.



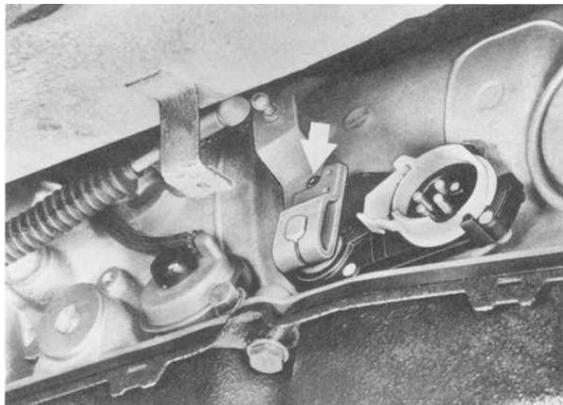
5. Dévisser les vis de fixation de l'interrupteur et déposer l'interrupteur.



Repose

1. Mettre l'interrupteur en place, visser les deux vis de fixation mais ne pas les bloquer.

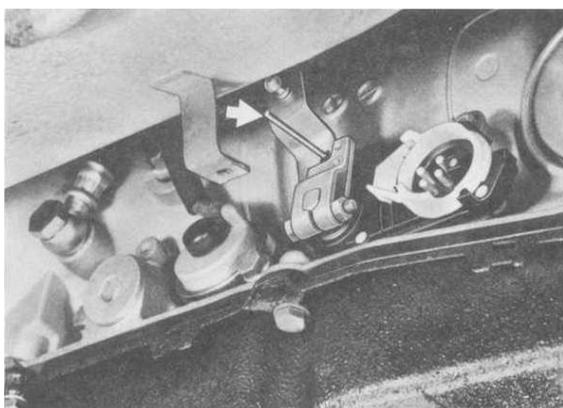
2. Placer le levier de sélection de la boîte de vitesses de manière qu'il s'engage dans l'entraîneur. Régler le levier de sélection de la boîte de vitesses sur la position "N".



3. Monter la vis à 6 pans du levier de sélection de la boîte de vitesses et serrer à un couple de 10 Nm.
4. Régler l'interrupteur et monter la fiche (voir page 37 - 109).
5. Fixer le câble de sélection au levier de sélection de la boîte de vitesses.

**REGLAGE DE L'INTERRUPTEUR DE CONDAMNATION DU DEMARREUR
ET DES FEUX DE REcul**

1. Introduire une goupille de fixation en baguette de soudure de 4 mm (ou une mèche de 4 mm) à travers l'entraîneur dans le trou de fixation du boîtier de l'interrupteur.



2. Serrer les vis de fixation de l'interrupteur à un couple de 10 Nm et enlever la goupille de fixation.

3. Introduire la fiche et pivoter la bague en matière plastique blanche vers le bas.



**VERIFICATION DU REGLAGE DU CABLE DE SELECTION
ET DE L'INTERRUPTEUR DE CONDAMNATION DU DEMARREUR
ET DES FEUX DE REcul**

Régler le sélecteur sur "N". Faire tourner le moteur au ralenti, légèrement accélérer. Serrer le frein à main et maintenir la voiture avec la pédale des freins pour effectuer les contrôles suivants.

1. Régler le sélecteur sur la position R. La transmission de la force en marche arrière doit être indiquée par la chute du régime du moteur.

2. Régler le sélecteur sur la position P. La marche arrière est désaccouplée, ceci peut être noté à l'augmentation du régime du moteur.

3. Répéter le contrôle point 1.

4. Régler le sélecteur sur la position N. Le désaccouplement de la transmission est identifiable à l'augmentation du régime du moteur.

5. Régler le sélecteur sur la position D. La transmission de la force doit être indiquée par une chute du régime du moteur.

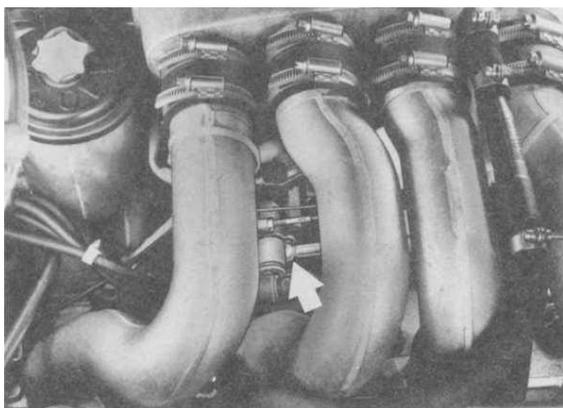
6. Le démarrage du moteur ne doit être possible que dans les positions P et N.

7. Les feux de recul doivent être allumés dans la position R.

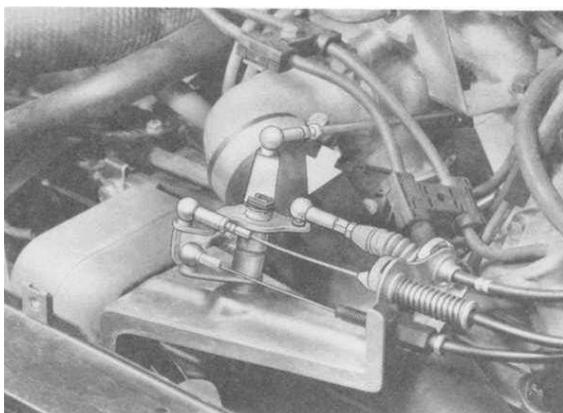
INSTRUCTIONS DE MONTAGE ET DEMONTAGE

Démontage

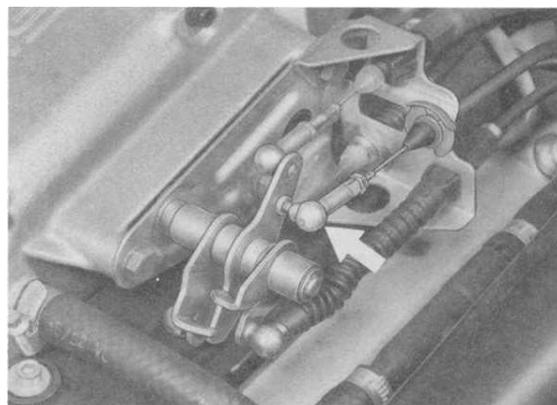
1. Démontez les parties supérieures et inférieures du filtre à air (uniquement sur le moteur à 16 soupapes).
2. Décrochez la commande à câble côté moteur.



Moteur à 16 soupapes

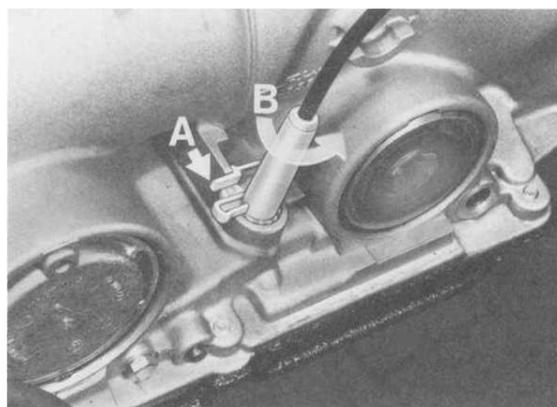


Moteur à 32 soupapes (jusqu'au modèle 86)

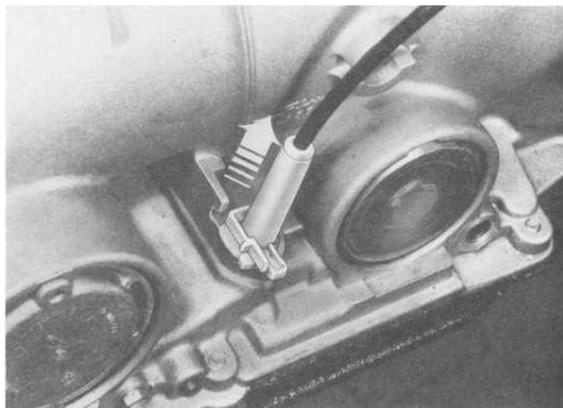


Moteur à 32 soupapes (à compter du modèle 87)

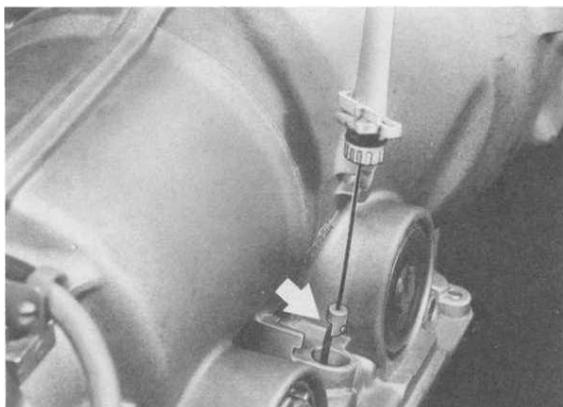
3. Coupez la commande à câble derrière la pièce fileté.
4. Décrochez la commande à câble de la boîte de vitesses. A cet effet, presser la patte d'arrêt de la pièce de guidage dans le sens de la flèche (flèche A) et pivoter la pièce de guidage dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre (flèche B).



5. Sortir soigneusement la pièce de guidage par le haut.



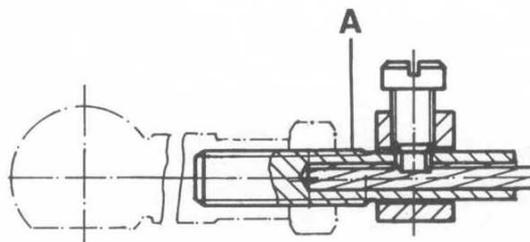
6. Décrocher la commande à câble sur la barre de commande et la sortir par l'arrière.



Montage

1. Glisser soigneusement la commande à câble par l'arrière à travers la gaine.

2. Fixer la pièce de blocage conformément aux prescriptions et visser la rotule avec l'écrou à 6 pans.



A = Pièce de serrage

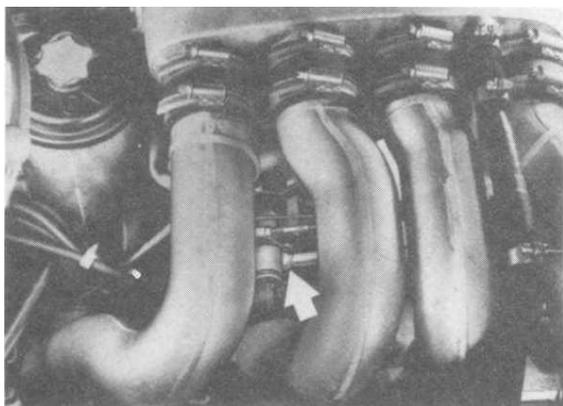
3. Fixer la commande à câble à la boîte de vitesses.

4. Régler la commande à câble sur la pression de commande (voir page 37 - 115).

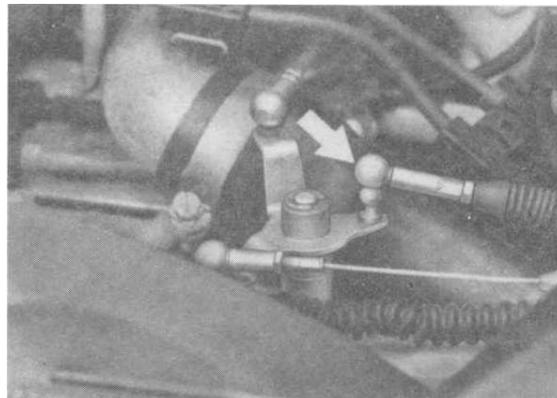
**REGLAGE DE LA COMMANDE A CABLE DE
LA PRESSION DE COMMANDE****Remarque**

Il est particulièrement important pour un parfait fonctionnement de la boîte que la commande à câble de la pression de commande soit réglée conformément aux prescriptions.

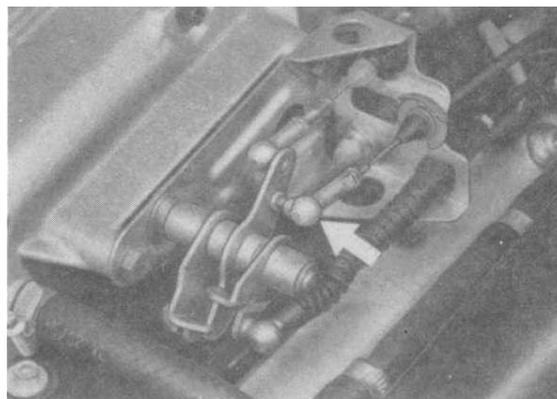
1. Régler le ralenti.
2. Régler la commande de l'accélération sans jeu.
3. Régler la rotule de la commande à câble de manière à ce qu'un montage sans tension soit possible.



Moteur à 16 soupapes

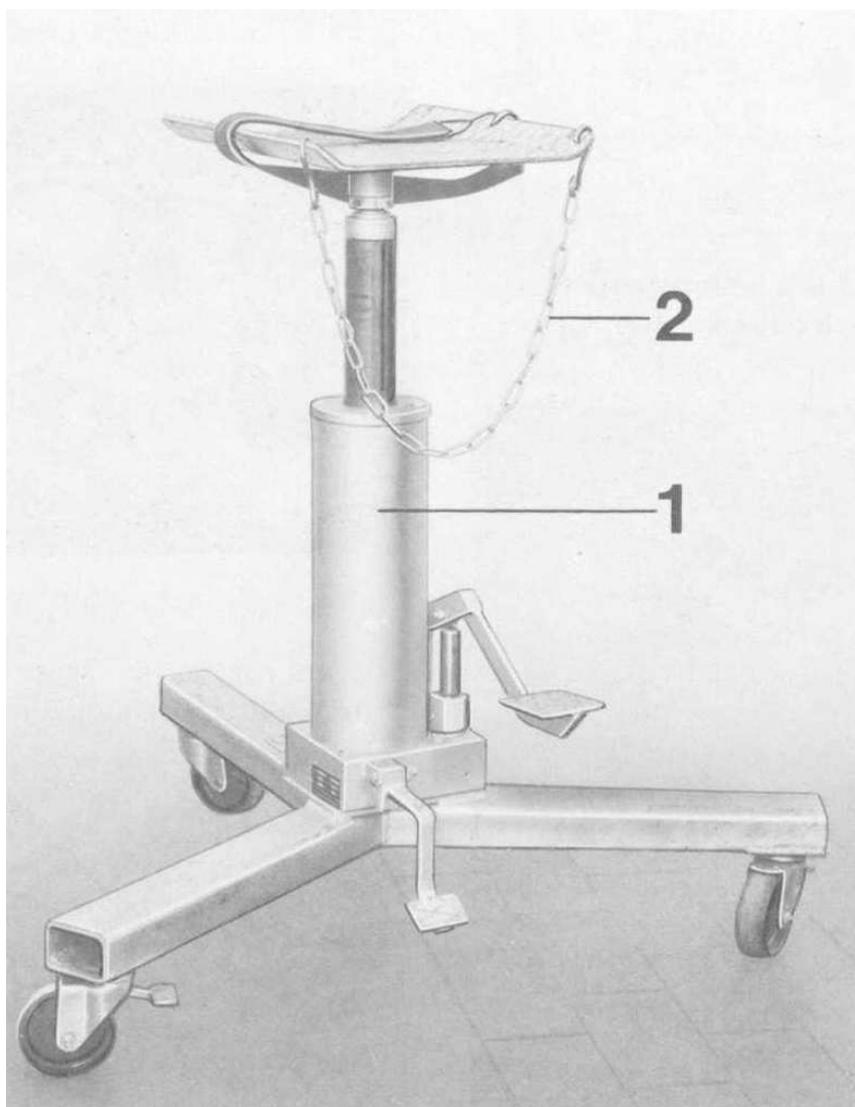


Moteur à 32 soupapes (jusqu'au modèle 86)



Moteur à 32 soupapes (à compter du modèle 87)

OUTILLAGE

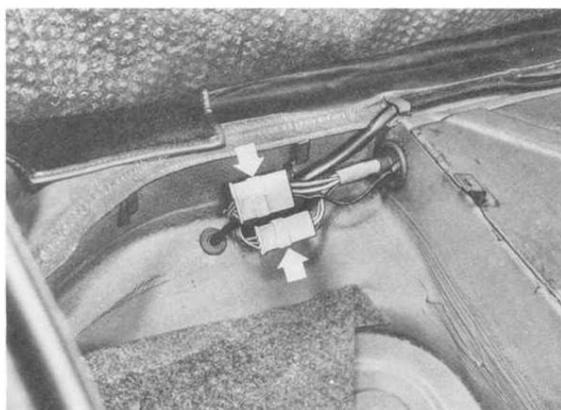


No	Désignation	Outil spécial	Explication
1	Releveur de boîte de vitesses universel	-	Disponible dans le commerce, par exemple auprès de la société Hahn, Metallbau GmbH, D-7012 Fellbach
2	Chaîne de retenue	9164	

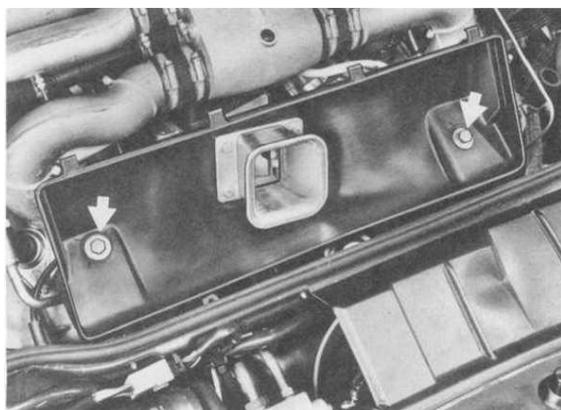
DEPOSE ET REPOSE DE LA BOITE DE VITESSES

Dépose

1. Dévisser le câble de masse de la batterie à la carrosserie.
2. Ouvrir les connexions multiples dans la cuvette de la roue de secours et extraire le câble par le bas.

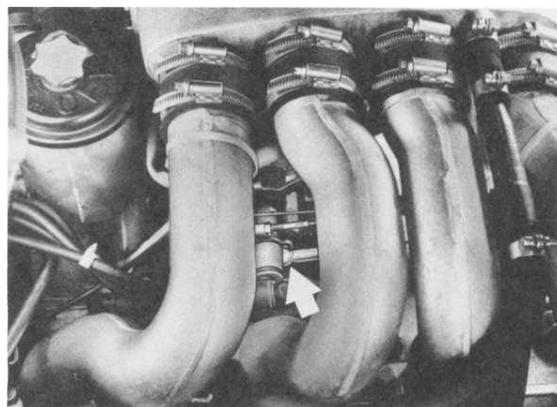


3. Démonter les parties supérieure et inférieure du filtre à air.



4. Démonter la partie supérieure de l'amenée d'air.

5. Décrocher le câble de commande du raccord de papillon.



6. Ouvrir le câble de la sonde lambda sur l'unité centrale et l'extraire par le bas (uniquement les véhicules USA).

7. Démonter le déflecteur d'air du moteur.

8. Démonter le système d'échappement complet avec les tôles de protection.

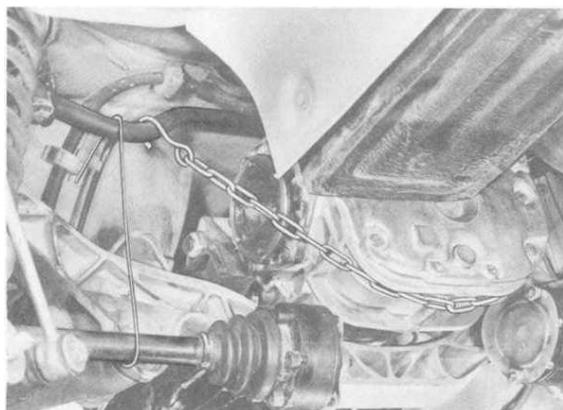
9. Démonter le démarreur et l'accrocher dans une position adéquate.

10. Purger le liquide ATF et déposer le réservoir de compensation.

11. Débrider les demi-arbres côté boîte de vitesses et les accrocher en position horizontale.

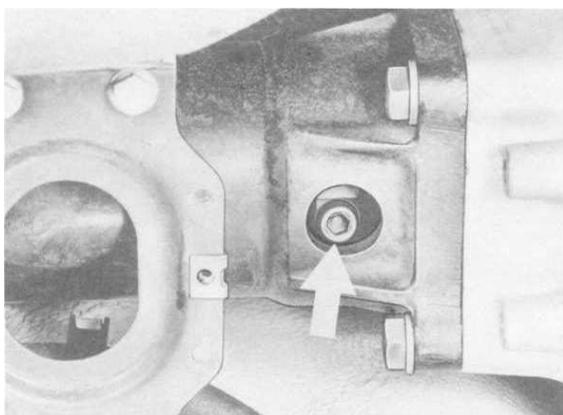
12. Dévisser les vis de fixation de la traverse du train arrière/de la suspension de la boîte.

13. Supporter la boîte au stabilisateur avec la chaîne de retenue 9164 (le cas échéant relever légèrement la boîte avec le releveur de boîte).

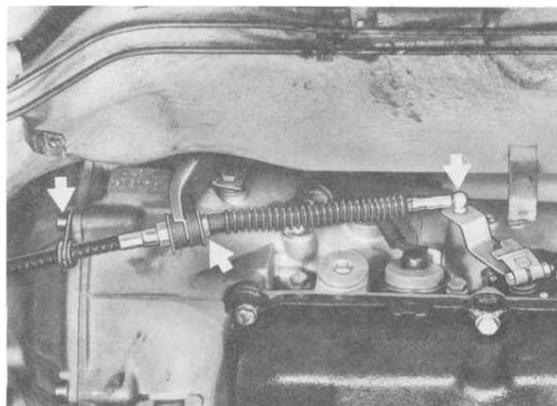


14. Repérer la position de l'excentrique de carrossage, ainsi que de la traverse du train arrière pour le remontage et démonter le train arrière complet.

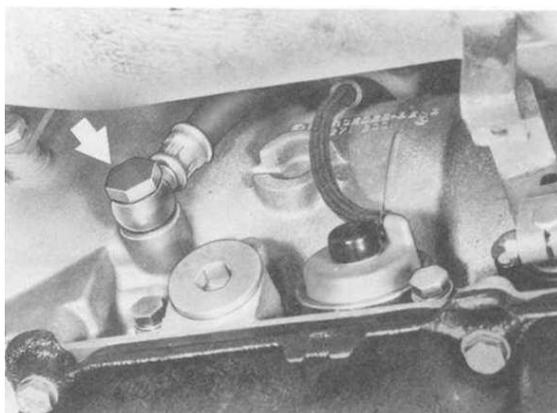
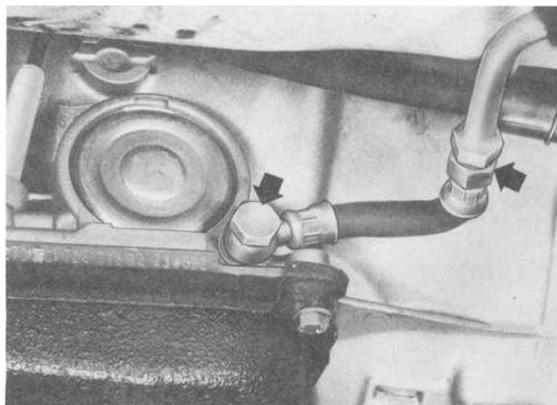
15. Dévisser la vis cylindrique de la pièce de serrage.



16. Décrocher le câble de sélection du levier de la boîte et détacher la gaine du câble du support ainsi que du carter.

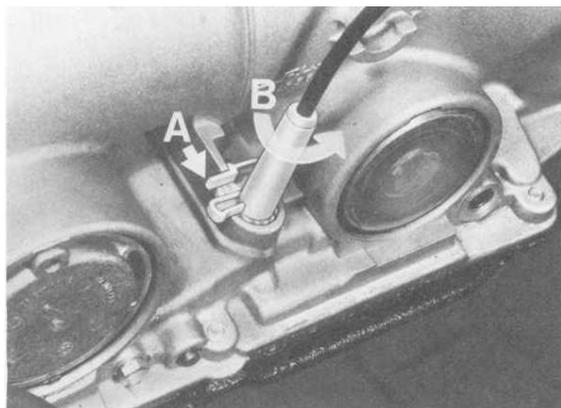


17. Dévisser la conduite d'aller et de retour au radiateur ATF et fermer les trous du carter.

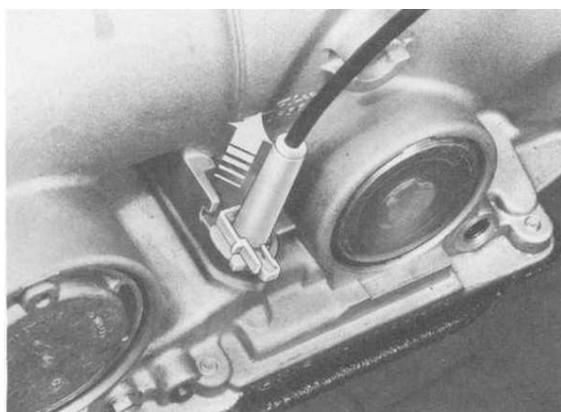


18. Débrancher le tuyau de dépression de la cellule de pression de modulation.

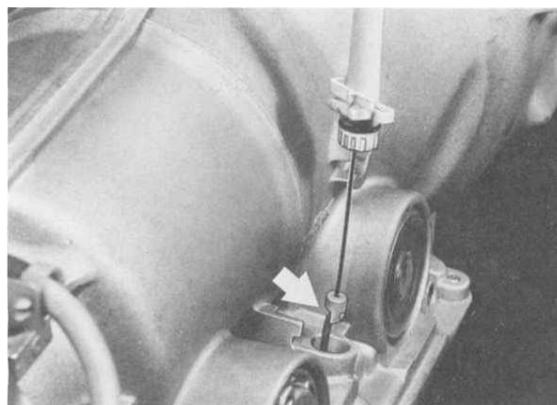
19. Débrancher le câble de commande de la pression de commande sur la boîte. A cet effet, presser la patte d'arrêt de la pièce de guidage dans la direction de la flèche (flèche A) et pivoter la pièce de guidage dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre (flèche B).



Extraire la pièce de guidage soigneusement vers le haut.

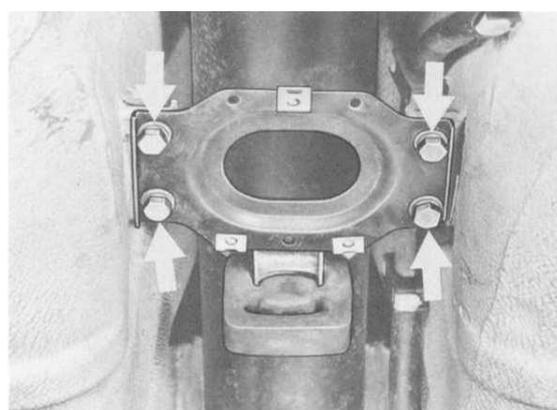
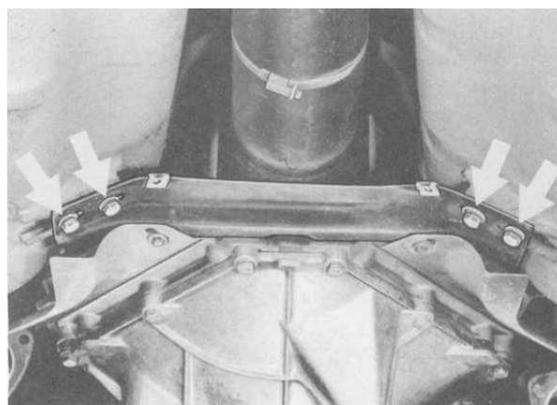


Décrocher le câble de commande de la tige de manœuvre.



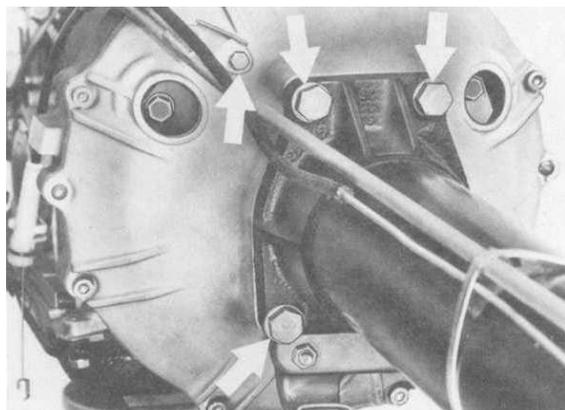
20. Placer le releveur de boîte universelle sous la boîte et fixer le caoutchouc de retenue.

21. Déposer les tôles de renforcement avant et arrière.



22. Relever légèrement la boîte et décrocher la chaîne de retenue.

23. Ne descendre la boîte que jusqu'à ce que les vis de fixation tube central/boîte, ainsi que les vis de fixation du câble de commande puissent être dévissées.



24. Présenter le tube central en position de montage, fixer la tôle de renforcement arrière avec deux vis et placer une cale en bois adéquate entre le tube central et la tôle de renforcement.

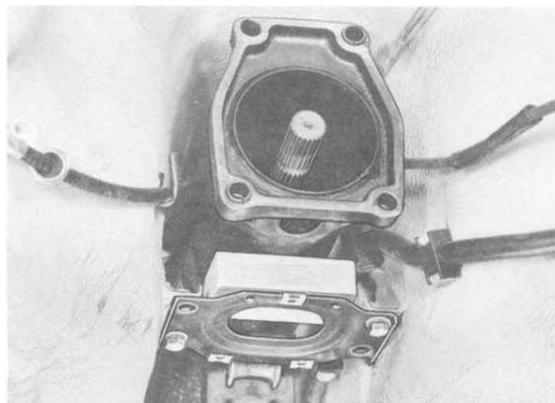
25. Tirer la boîte vers l'arrière et la descendre soigneusement.

Repose

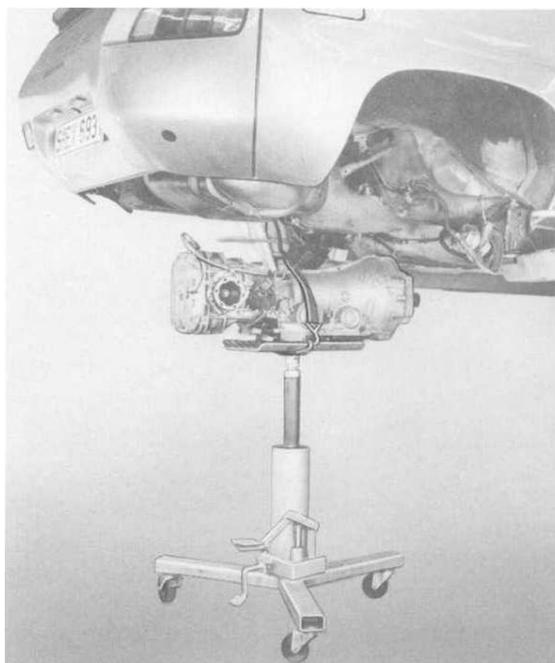
Remarque :

La repose intervient dans l'ordre inverse, cependant en tenant compte des points suivants:

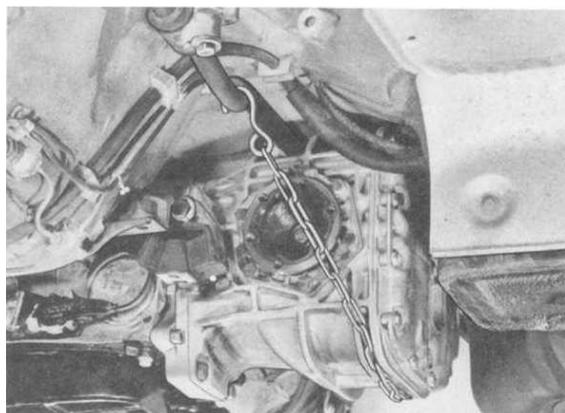
1. Placer le tube central avec une cale adéquate en position de montage et enduire la denture de l'arbre central d'Optimoly HT.



2. Relever la boîte avec le releveur de boîte universel et l'introduire sur le tube central.



3. Monter les vis à 6 pans atteignables sur la bride du tube central et les serrer légèrement.
4. Relever la boîte, enlever la cale en bois et remonter les tôles de renforcement.
5. Ne descendre la boîte que jusqu'à ce que les vis de fixation restantes de la bride du tube central puissent être vissées (couple de serrage 120 Nm).
6. Fixer le tube de guidage de la commande à câble au carter du convertisseur (couple de serrage 8 Nm).
7. Enfiler le faisceau de câbles à travers l'orifice de la cuvette de la roue de secours vers le haut.
8. Relever la boîte et la maintenir en position de montage avec la chaîne de retenue 9164.
9. Descendre le releveur de boîte universel.
10. Monter le train arrière et le fixer jusqu'aux deux vis des paliers de la boîte.
11. Relever la boîte et décrocher la chaîne de retenue 9164.
12. Régler la suspension de la boîte (voir page 37 - 123).
13. Fixer la boîte à la traverse (couple de serrage 85 Nm).
14. Contrôler le réglage du câble de sélection et du câble de la pression de commande et le cas échéant rerégler.



REGLAGE DE LA SUSPENSION DE LA BOITE

De manière à éviter une déformation de la suspension de la boîte et pour obtenir un bon effet d'isolement, les paliers de la boîte doivent être réglés.

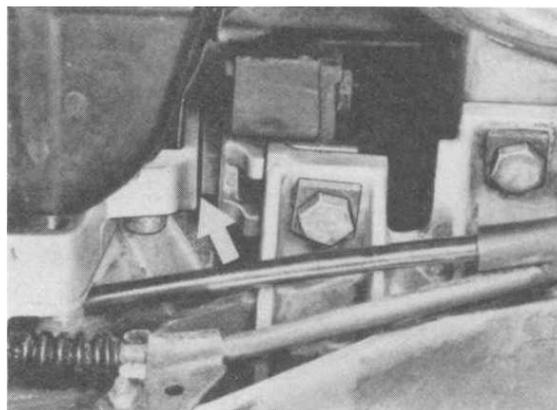
1. Monter la boîte et le train arrière. Serrer les vis de fixation des paliers de la boîte/du carter de la boîte à un couple de 85 Nm.
2. Visser sur quelques tours les vis de fixation de la traverse/des paliers de la boîte.
3. Relever la boîte au centre du carter de manière à obtenir un interstice entre les deux paliers de la boîte et la traverse. Mesurer cet interstice des deux côtés et compenser la différence avec des rondelles d'écartement.



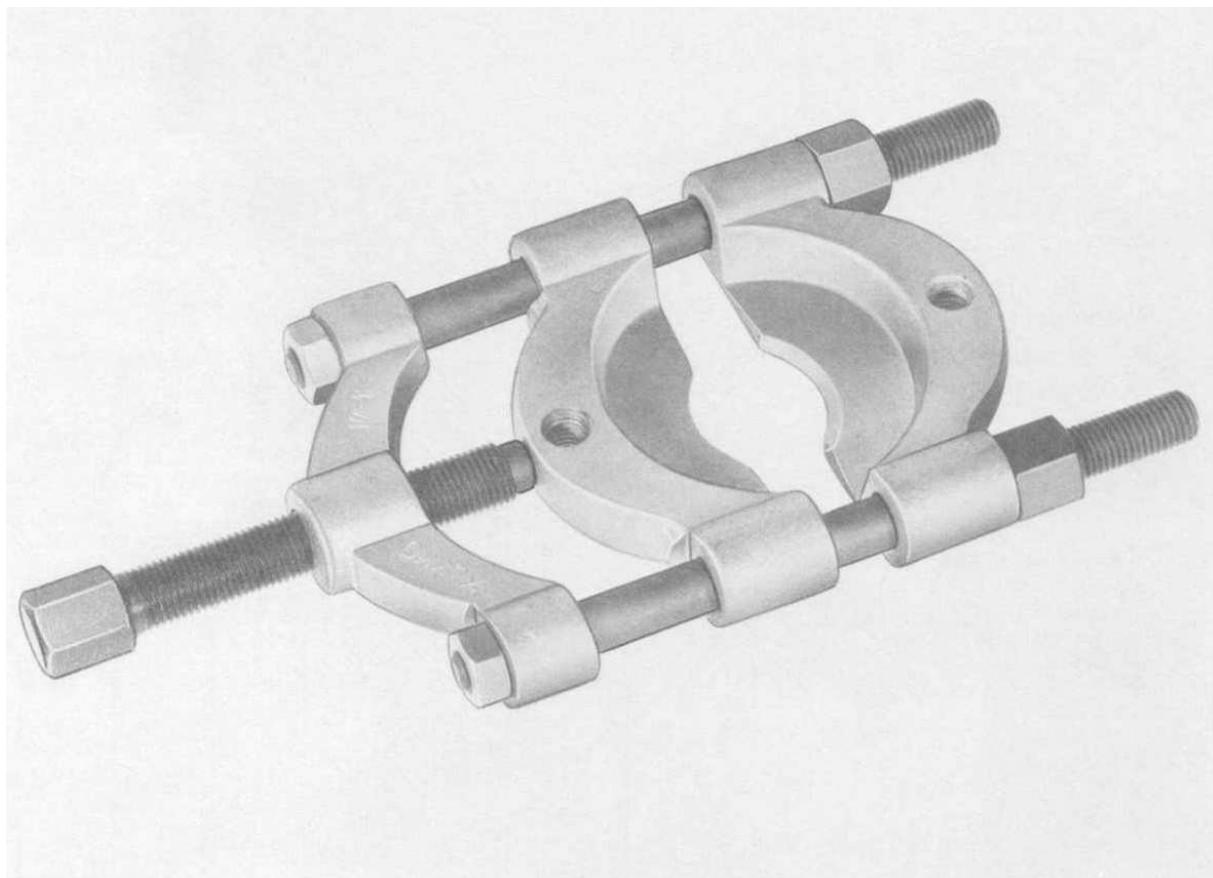
4. Placer les rondelles d'écartement déterminées entre les paliers de la boîte et la traverse, descendre la boîte et serrer les vis à 6 pans des paliers de la boîte/de la traverse à un couple de 85 Nm.

Remarque :

Après avoir serré les vis de fixation, il doit exister, entre le carter de la boîte et la butée latérale du palier de la boîte, un jeu d'au minimum 1 mm.

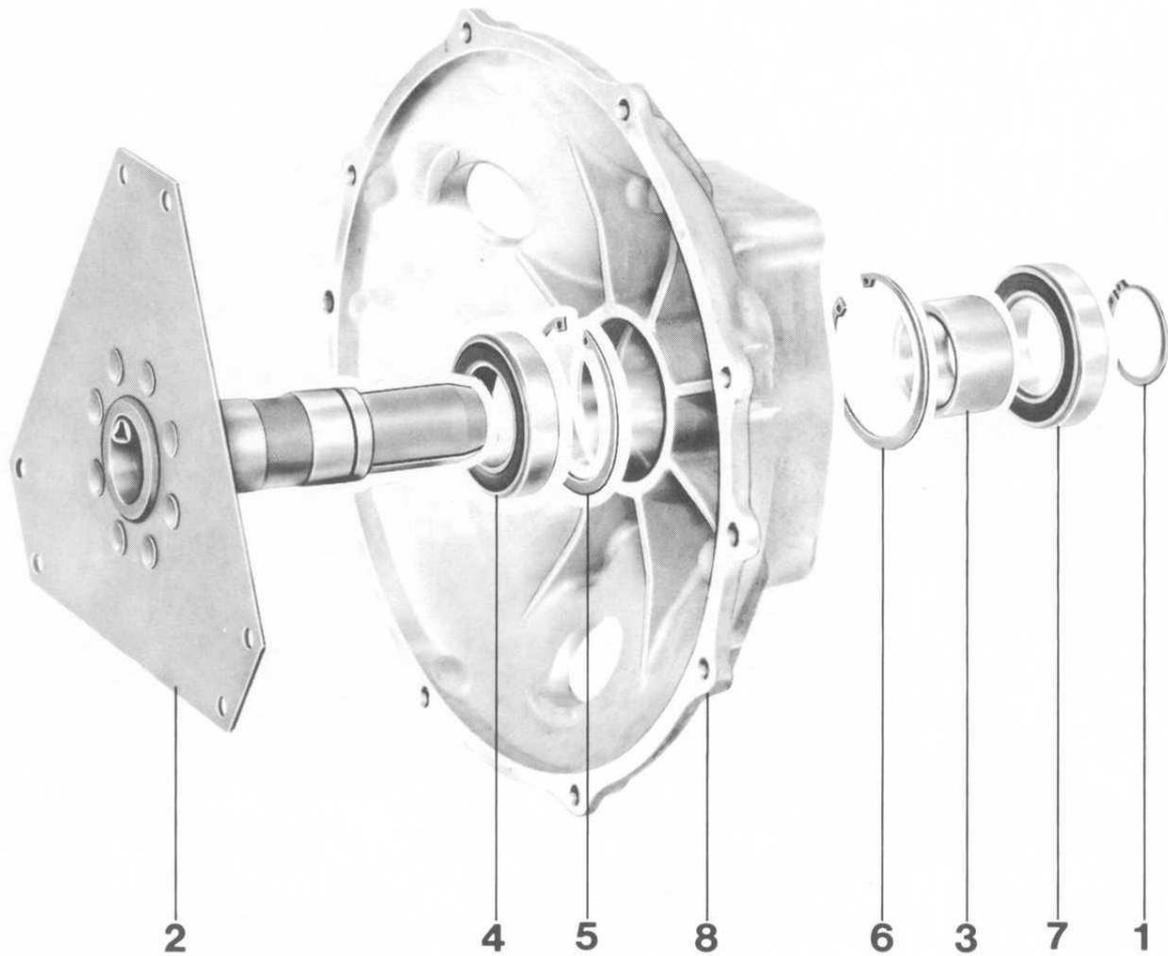


OUTILLAGE



No	Désignation	Outil spécial	Observations
	Décolleur	-	Usuel (par exemple Kukko gr. 1)

DESASSEMBLAGE ET ASSEMBLAGE DU CARTER DE CONVERTISSEUR AVANT

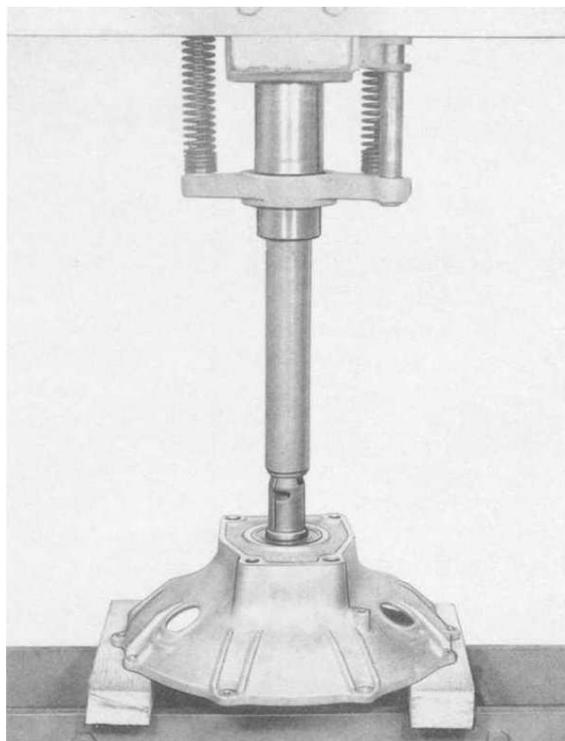


N°	Désignation	Nombre	à respecter à la		Instructions particulières
			Dépose	Repose	
1	Anneau d'arrêt	1			
2	Flasque d'entraînement	1	Extraire	Forcer dans le carter avec le roulement rainuré à billes no 4	
3	Roulement rainuré à billes	1			
4	Douille d'écartement	1	Extraire avec le décolleur, par exemple Kukko gr 1	Réchauffer à 120 °C et introduire sur la bride d'entraînement	
5	Anneau d'arrêt	1			
6	Anneau d'arrêt	1			
7	Roulement rainuré à billes	1	Extraire avec un élément du tube adéquat	Réchauffer le carter à env. 120 °C et forcer avec un élément de tube adéquat. Caler le flasque d'entraînement	
8	Carter	1			

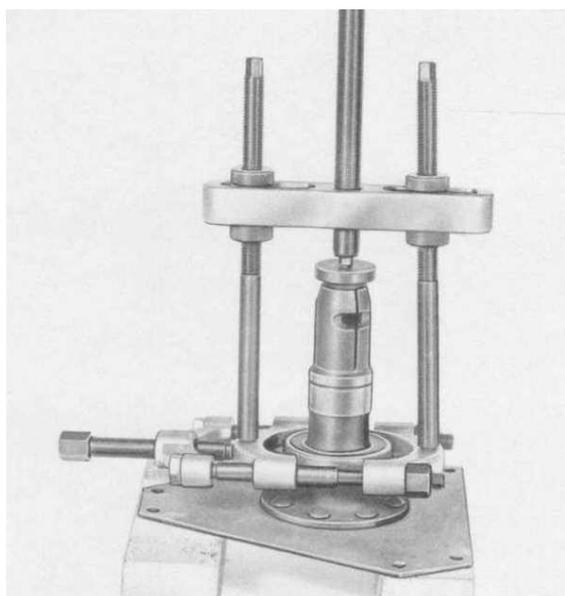
INSTRUCTIONS DE DESASSEMBLAGE ET ASSEMBLAGE

Désassemblage

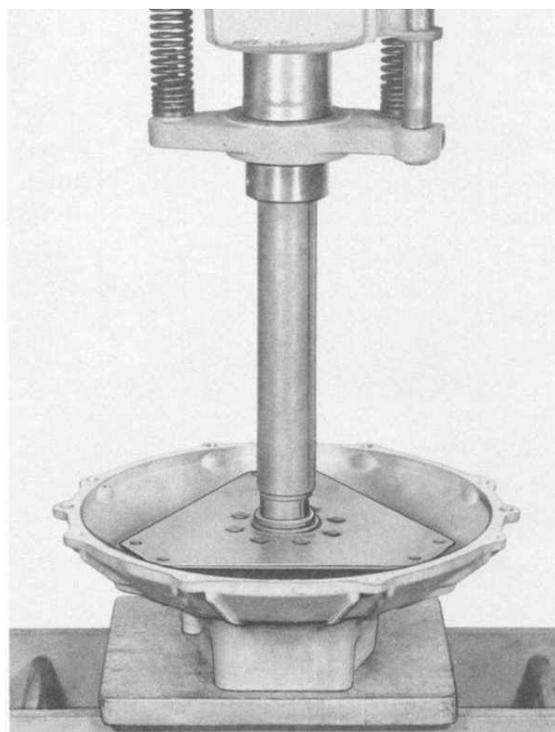
1. Démonter l'anneau d'arrêt et extraire le flasque d'entraînement.



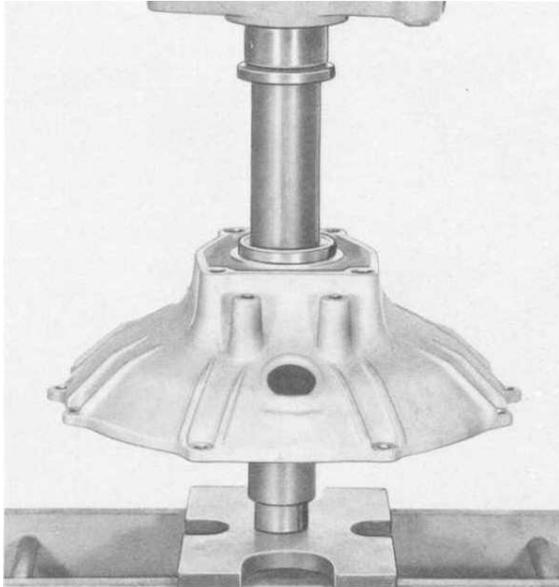
2. Extraire le roulement rainuré à billes avec le décolleur (par exemple Kukko gr 1) du flasque d'entraînement.

**Assemblage**

1. Monter les deux anneaux d'arrêt dans le carter du convertisseur.
2. Réchauffer le roulement rainuré à billes à environ 120 °C et le forcer avec un élément de tube adéquat au-dessus de la bague intérieure du roulement jusqu'à la butée sur le flasque d'entraînement.
3. Réchauffer le carter du convertisseur à environ 120 °C et forcer le flasque d'entraînement avec le roulement rainuré à billes jusqu'à la butée sur l'anneau d'arrêt.

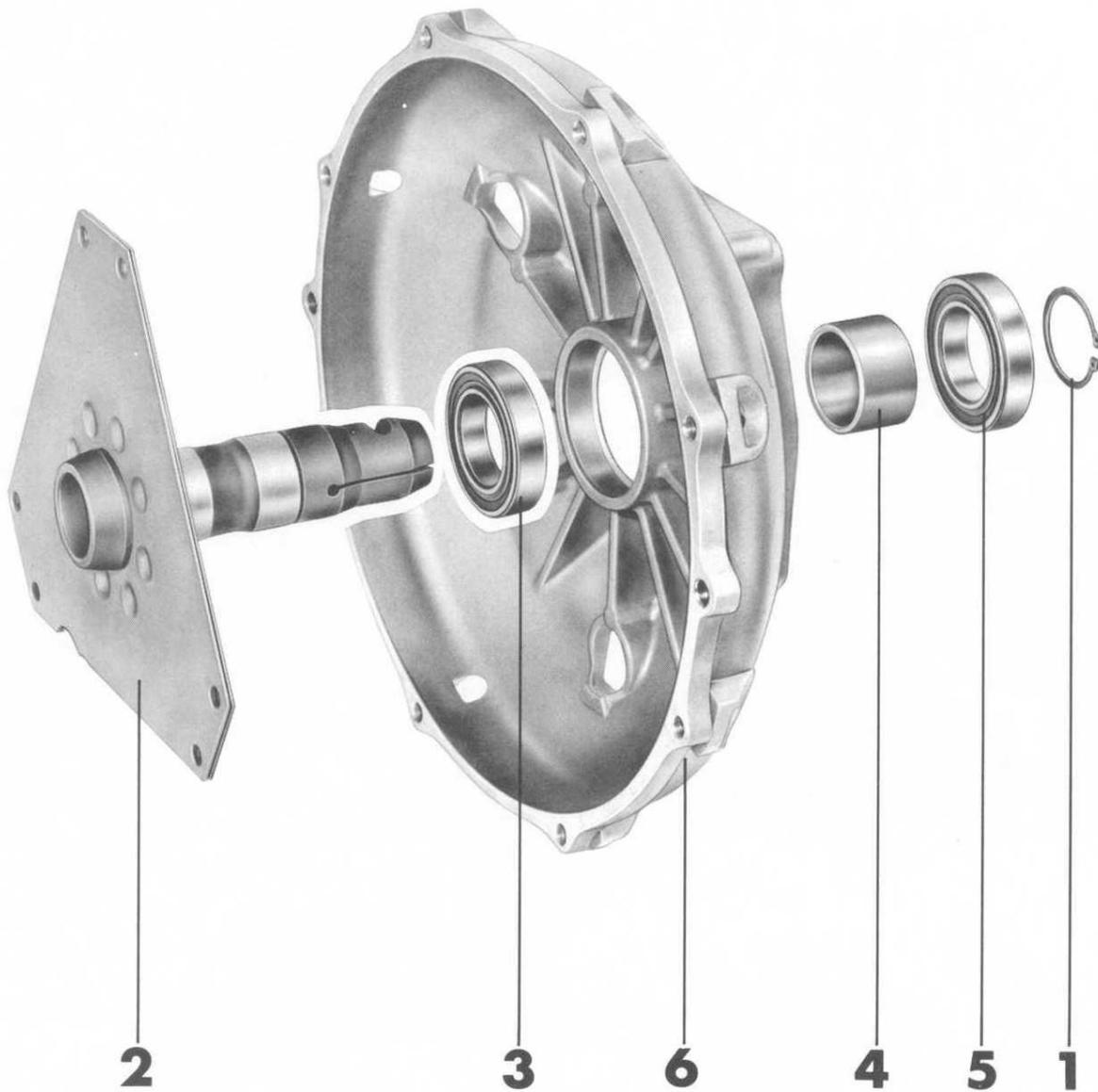


4. Monter la douille d'écartement et forcer le roulement rainuré à billes avant avec un morceau de tuyau adéquat au-dessus de la bague intérieure jusqu'à la butée sur l'anneau d'arrêt.

**Remarque**

De manière que, lors du forçage du roulement, le flasque d'entraînement ne se déplace pas vers l'extérieur, retenir celui-ci avec une pièce adéquate.

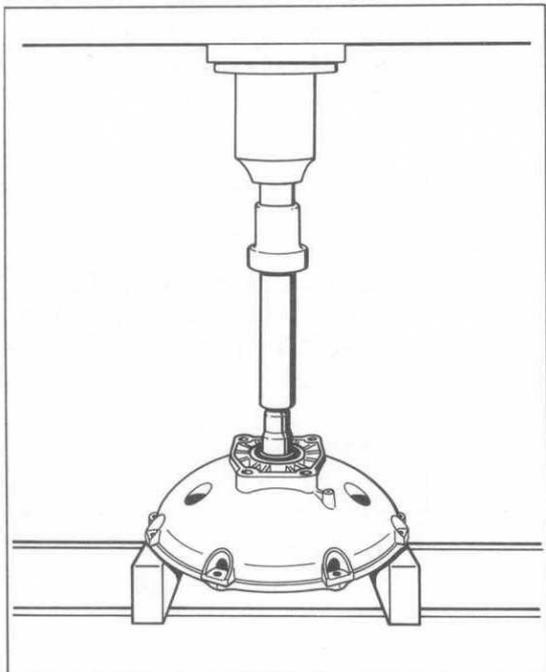
DESASSEMBLAGE ET ASSEMBLAGE DU CARTER AVANT DU CONVERTISSEUR
(A COMPTER DU MODELE 87)



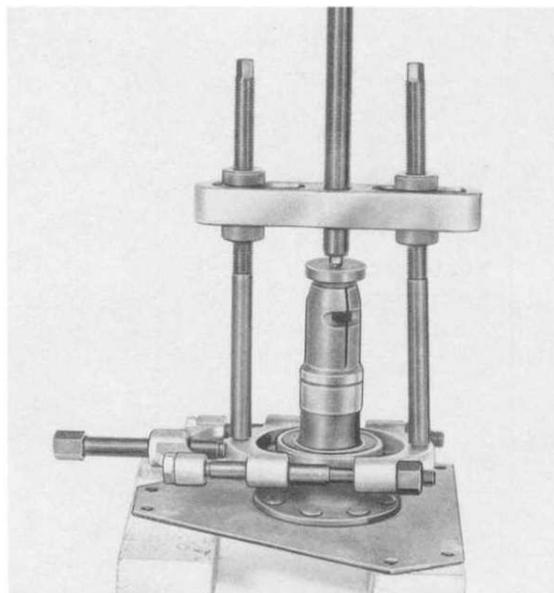
N°	Désignation	Quantité	Nota	
			Démontage	Montage
1	Anneau d'arrêt			
2	Flasque d'entraînement		L'extraire	Forcer, placer le roulement rainuré à billes (N°5) en-dessous
3	Roulement rainuré à billes			Chauffer le carter à env. 120 °C forcer avec un élément de tube adéquat jusqu'à la butée
4	Douille d'écartement			
5	Roulement rainuré à billes			Chauffer le carter à env. 120 °C et forcer le roulement avec un élément de tube adéquat
6	Carter			

INSTRUCTIONS DE MONTAGE POUR LE DESASSEMBLAGE ET L'ASSEMBLAGE**Désassemblage**

1. Démontez l'anneau d'arrêt et retirez le flasque d'entraînement.

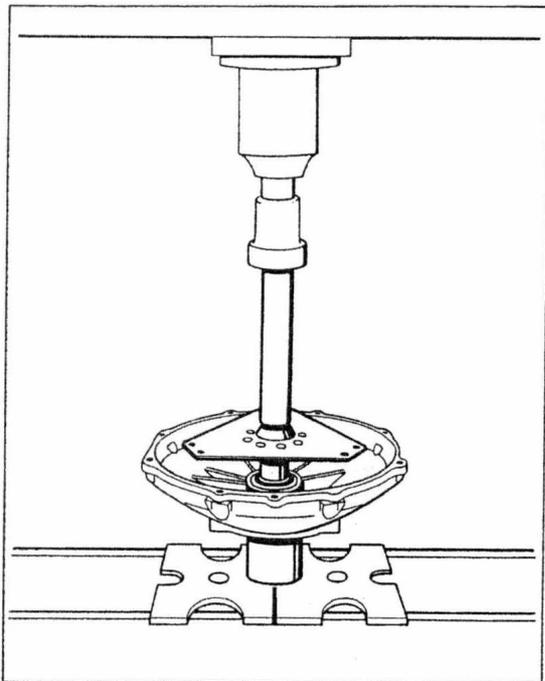


2. Retirez le roulement rainuré à billes avec le dispositif de séparation (par ex. Kukko Gr. 1) du flasque d'entraînement.

**Assemblage**

1. Chauffez le carter du convertisseur à environ 120 CC et montez les deux roulements rainurés à billes avec la douille d'écartement.

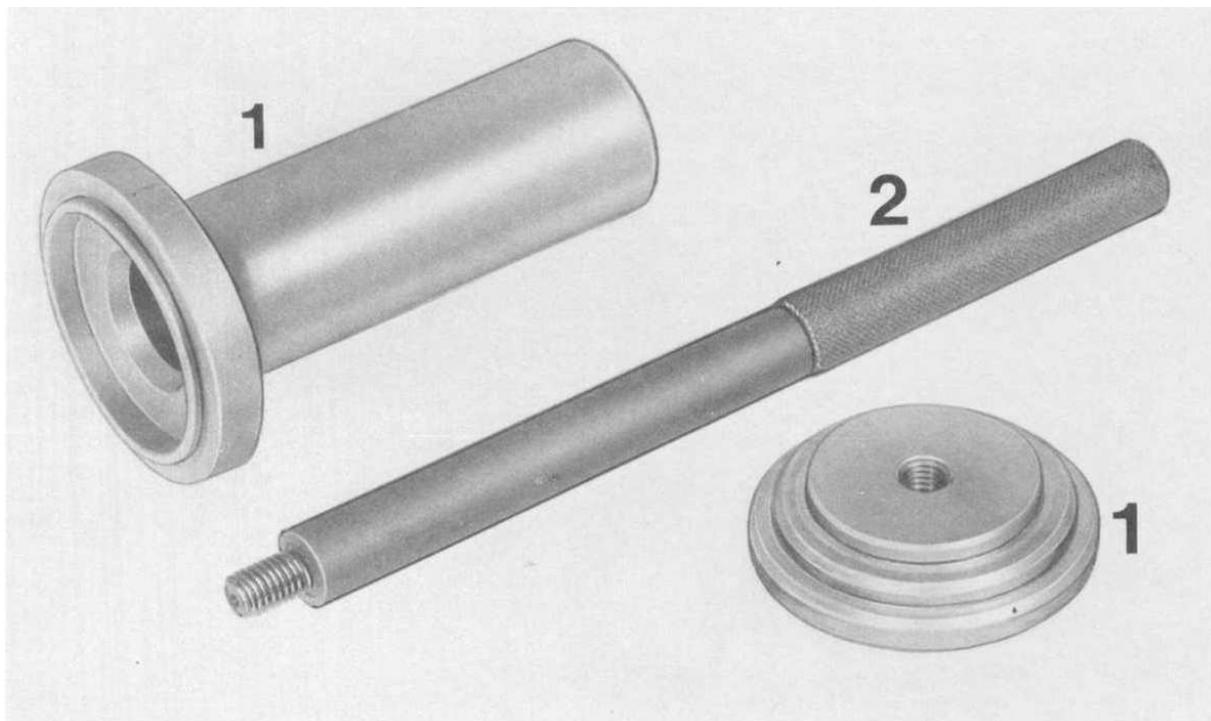
2. Forcer le flasque d'entraînement jusqu'à la butée.



Remarque

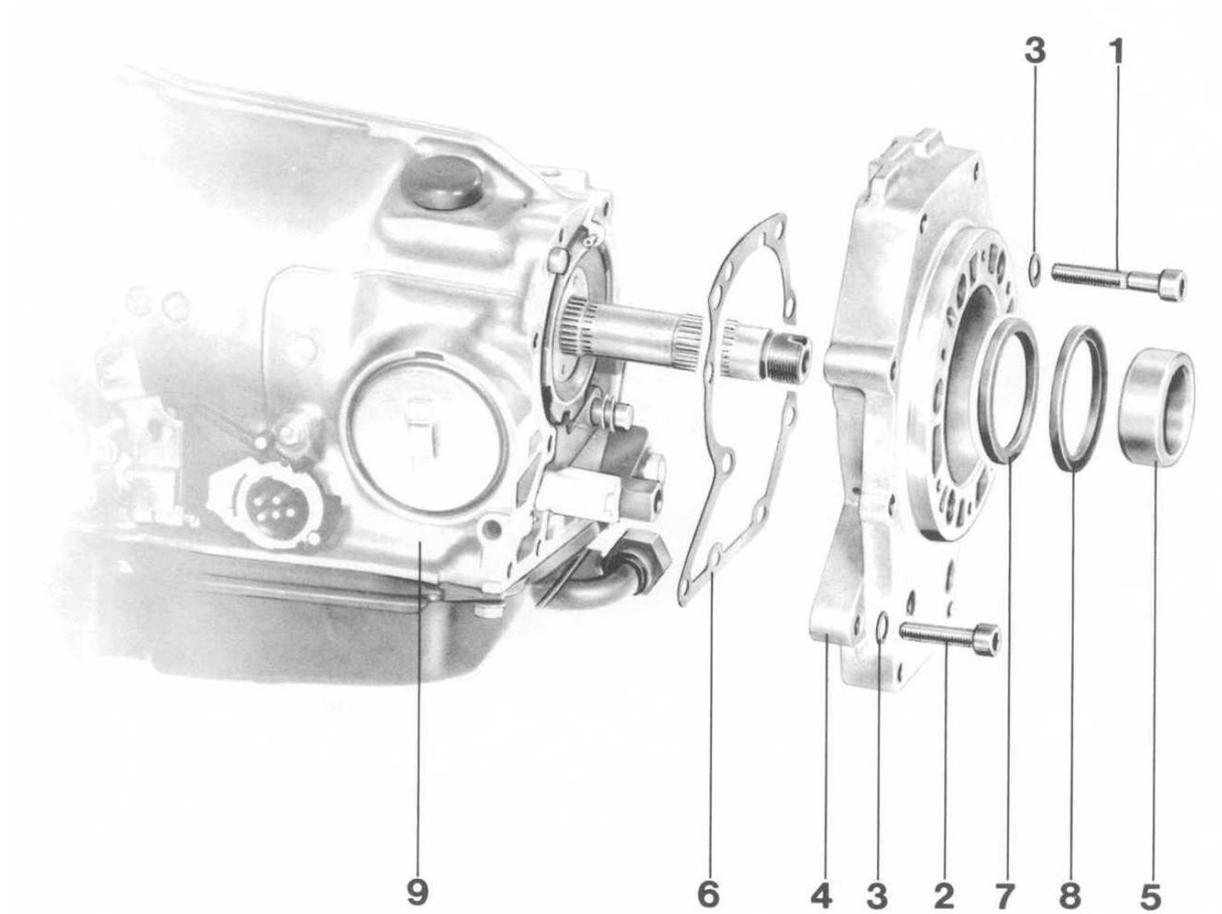
De manière que le roulement rainuré à billes (N°5) ne se déplace pas vers l'extérieur lors du montage du flasque, celui-ci doit être retenu avec un élément de tube adéquat sur la bague extérieure du roulement.

OUTILLAGE



No	Désignation	Outil spécial	Observations
1	Plaque	9180/1	
2	Chaîne de retenue	P254	

DEPOSE ET REPOSE DU CARTER ARRIERE DE LA BOITE

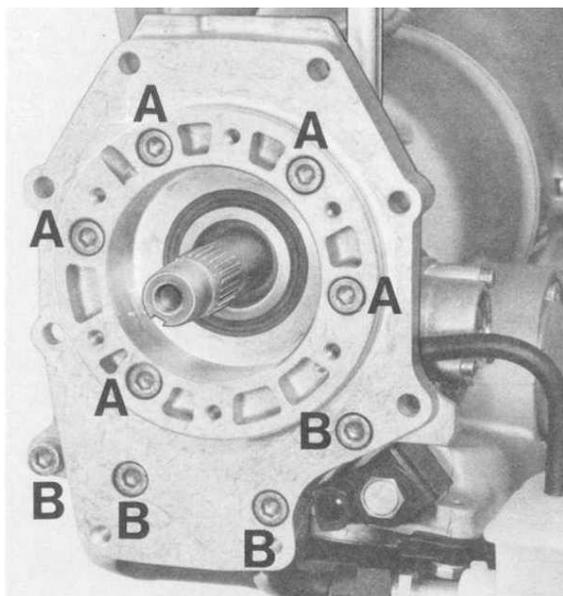


N°	Désignation	Quantité	Nota :		Remarques particulières
			Démontage	Montage	
1	Vis cylindrique M 10 x 55	5		Serrer à un couple de 42 Nm	
2	Vis cylindrique M 10 x 40	4		Serrer à un couple de 42 Nm	
3	Rondelle plate	9			
4	Carter arrière de la boîte	1			
5	Bague	1		A placer seulement après le montage du carter	
6	Joint	1		A changer	
7	Joint	1	Extraire avec un tournevis adéquat	A changer, à introduire dans la bonne position avec l'outil spécial 9180/1. Mouiller la lèvre d'étanchéité de liquide ATF	
8	Bague d'étanchéité	1	A extraire avec un tournevis adéquat	A changer, à introduire dans la bonne position avec l'outil spécial 9180/1. Mouiller la lèvre d'étanchéité de liquide ATF	
9	Boîte automatique	1			

INSTRUCTIONS DE DEPOSE ET REPOSE

Dépose

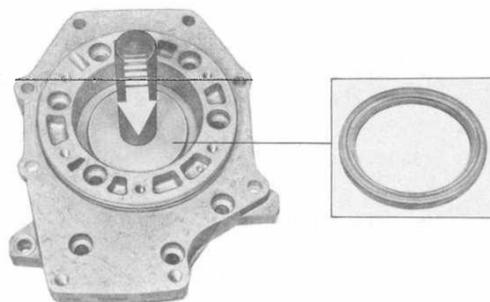
1. Démontez le pont et le système de palie (voir page 39 - 101).
2. Dévissez les vis de fixation du carter.



A - 5 vis cylindriques M 10 x 55
 B - 4 vis cylindriques M 10 x 40

Repose

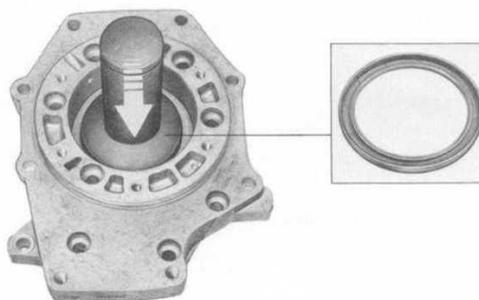
1. Introduire la bague d'étanchéité intérieure dans la bonne position avec l'outil spécial 9180/1.



Remarque :

Coller la bague d'étanchéité avec un peu de graisse sur l'outil spécial et l'introduire de manière que la lèvre d'étanchéité regarde la boîte automatique.

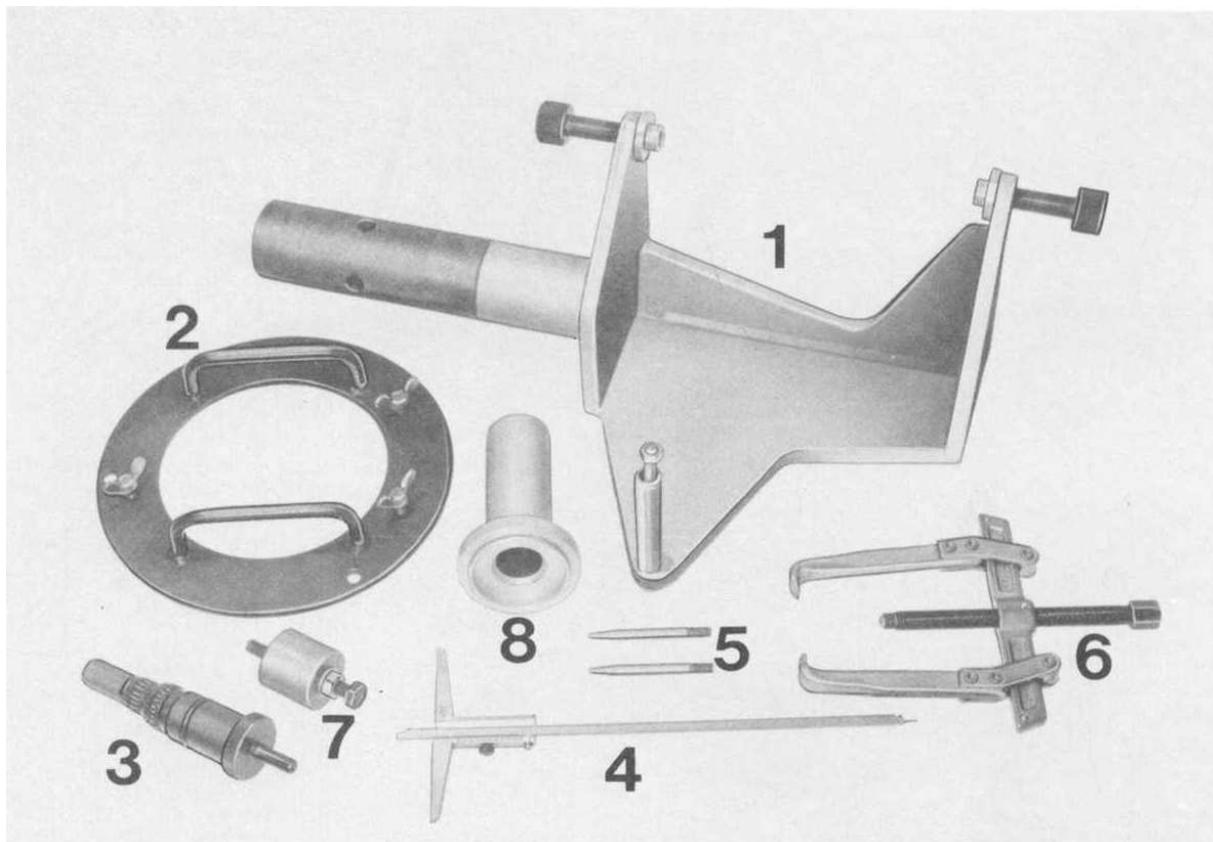
2. Introduire la bague d'étanchéité extérieure dans la bonne position avec l'outil spécial 9180/1.



Remarque :

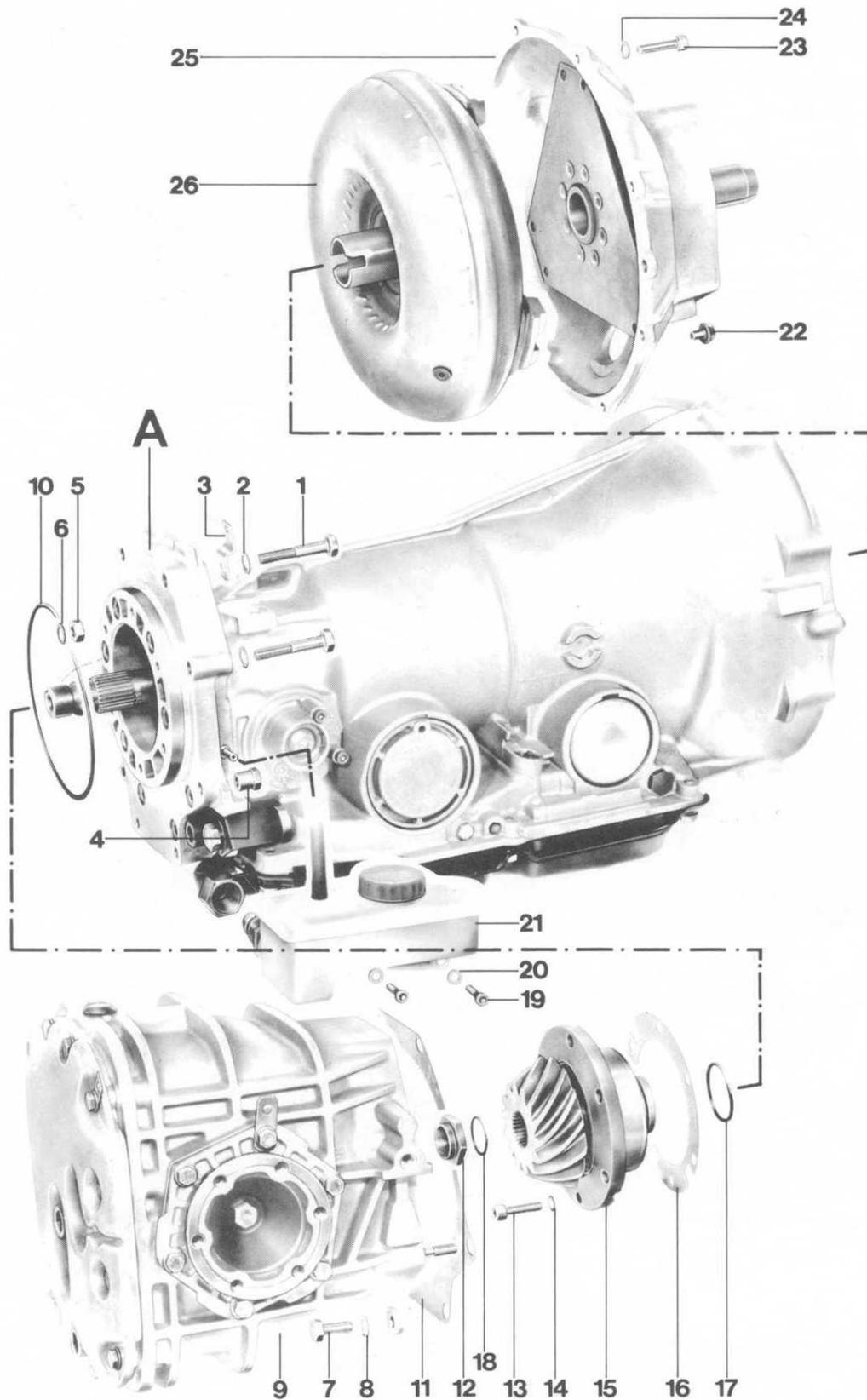
La bague d'étanchéité doit être montée de manière que la lèvre d'étanchéité regarde le pont.

OUTILLAGE



No	Désignation	Outil spécial	Observations
1	Dispositif de retenue	9216	
2	Poignée de retenue	9301	
3	Mandrin de rinçage	9310	
4	Jauge de profondeur	-	Usuelle
5	Goujons de centrage	9321	
6	Extracteur à griffes		Usuelle
7	Dispositif de forçage		A confectionné soi-même (tube d'acier 45 x 5 x 40 mm avec couvercle soudé et trou de 11 mm)
8	Plaque	9180/1	

DEPOSE ET REPOSE DE LA BOITE CENTRALE



N°	Désignation	Quantité	Nota :		Remarques particulières
			Démontage	Montage	
1	Vis à 6 pans	4		Serrer à un couple de 46 Nm	
2	Rondelle plate	4			
3	Tôle de retenue	1			
4	Ecrou à collet	1		Serrer à un couple de 46 Nm	
5	Ecrou à 6 pans	1		Serrer à un couple de 46 Nm	
6	Rondelle plate	1			
7	Vis à 6 pans	2		Serrer à un couple de 46 Nm	
8	Rondelle plate	2			
9	Pont	1			
10	Joint torique	1		Remplacer, mouiller de liquide ATF	
11	Cale (rondelle de réglage)	X		A redéterminer	
12	Ecrou à collet	1	Serrer le frein de parking et déboulonner	Serrer à un couple de 380 Nm et bloquer	
13	Vis cylindrique	6		Serrer à un couple de 33 Nm	
14	Rondelle de blocage	6		Le côté creux doit regarder le flasque	
15	Système de palier avec arbre de transmission	1	Extraire avec un extracteur à griffes adéquat	le cas échéant, forcer avec un dispositif confectionné soi-même	

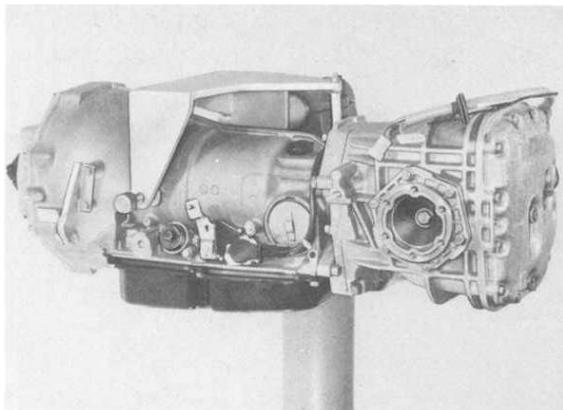
N°	Désignation	Quantité	Nota :	
			Démontage	Montage
16	Rondelle de réglage		Noter le nombre et l'épaisseur pour le remontage	Le cas échéant, redéterminer l'épaisseur
17	Joint torique			Le changer, le mouiller de liquide ATF
18	Joint torique			Le changer, le mouiller de liquide ATF
19	Vis à tête cylindrique			Le serrer à un couple de 6,0 Nm
20	Rondelle plate			
21	Réservoir de liquide ATF			
22	Vis de fixation			La serrer à un couple de 46 Nm
23	Vis à tête cylindrique			La serrer à un couple de 23 Nm
24	Rondelle plate			
25	Carter du convertisseur			
26	Convertisseur de couple *		Le démonter soigneusement par le haut avec l'outil spécial 9301	Rincer avec l'outil spécial 9310, le monter avec l'outil spécial 9301
A	Boîte avant			

* Observer la profondeur de montage :
 Jusqu'au modèle 86 = env. 16 mm
 à compter du modèle 87 = env. 28 mm

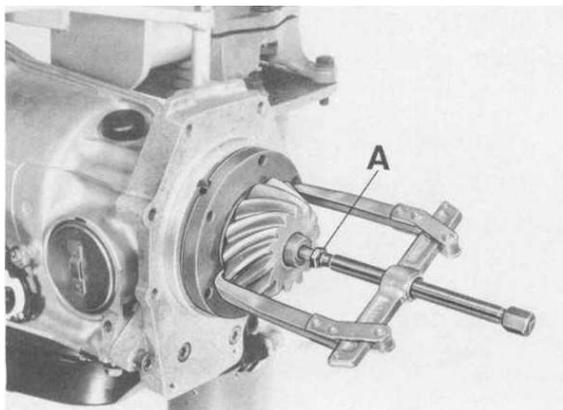
INSTRUCTIONS DE DEPOSE ET REPOSE

Dépose

1. Déposer la boîte de vitesses.
2. Fixer la boîte de vitesses au support de montage avec l'outil spécial 9216 et vidanger l'huile du pont arrière.

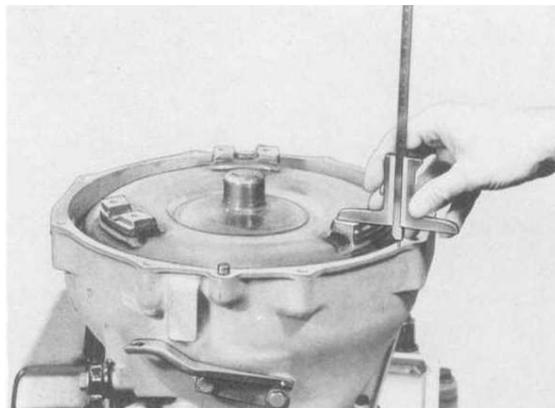


3. Serrer le frein de parking et démonter l'écrou à collet de l'arbre de transmission.
4. Dévisser les vis de fixation du système de palier et extraire le système de palier (le cas échéant, utiliser un extracteur à griffes).

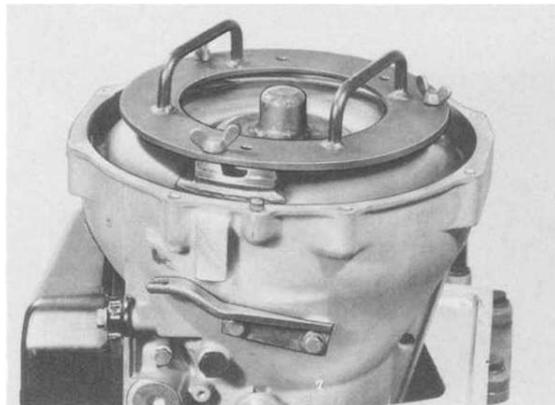


A = Boulon 10 x 30 avec alésage de centrage.

5. Placer la boîte verticalement et dévisser les vis de fixation du convertisseur par les orifices du carter.
6. Dévisser les vis de fixation du carter du convertisseur et déposer le carter.
7. Mesurer la profondeur de montage du convertisseur (env. 16 mm) et noter pour le remontage.



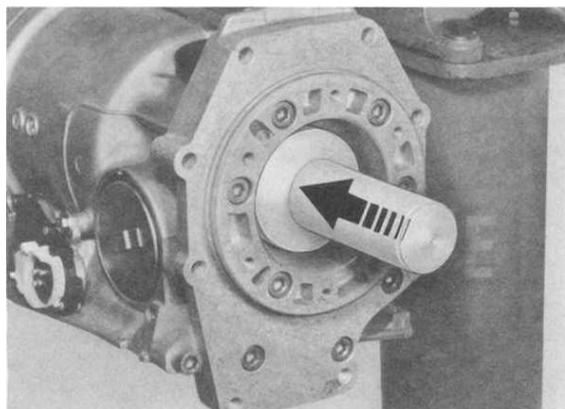
8. Fixer l'outil spécial 9301 au convertisseur de couple et sortir soigneusement le convertisseur par le haut.



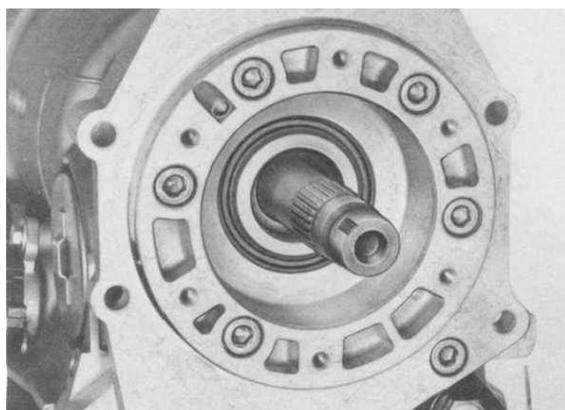
Repose**Instruction :**

La bague d'étanchéité extérieure entre le carter de la boîte de vitesses et le pont peut manquer sur la boîte centrale pour des raisons techniques de fabrication.

1. Placer la bague d'étanchéité extérieure (si elle n'est pas montée) dans la bonne position avec l'outil spécial 9180/1.

**Remarque:**

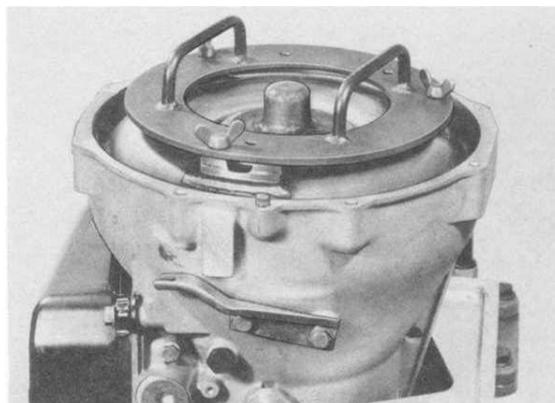
La bague d'étanchéité extérieure doit être montée de manière que la lèvre d'étanchéité et le ressort d'appui de la lèvre d'étanchéité regardent vers le pont.



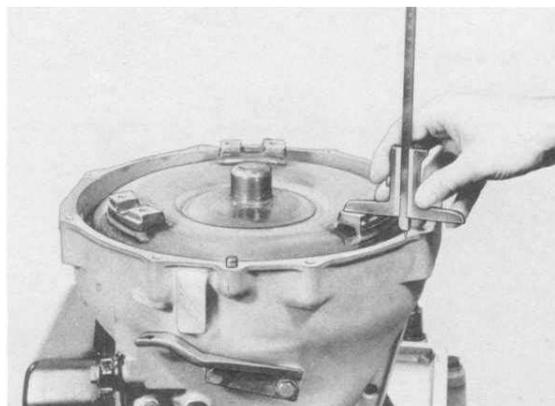
2. Fixer l'outil spécial 9301 sur le convertisseur de couple.

3. Enduire le flasque d'entraînement et le tourillon du palier du convertisseur de graisse universelle MoS₂.

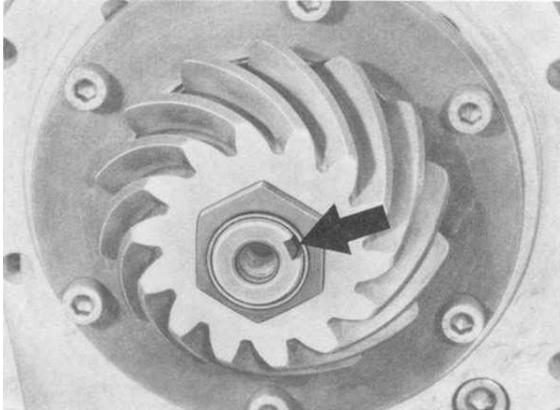
4. Placer la boîte de vitesses verticalement et monter soigneusement le convertisseur. Pivoter de façon alternée le convertisseur pour que les dentures s'engrènent.



5. Vérifier la profondeur de montage du convertisseur (env. 16 mm).

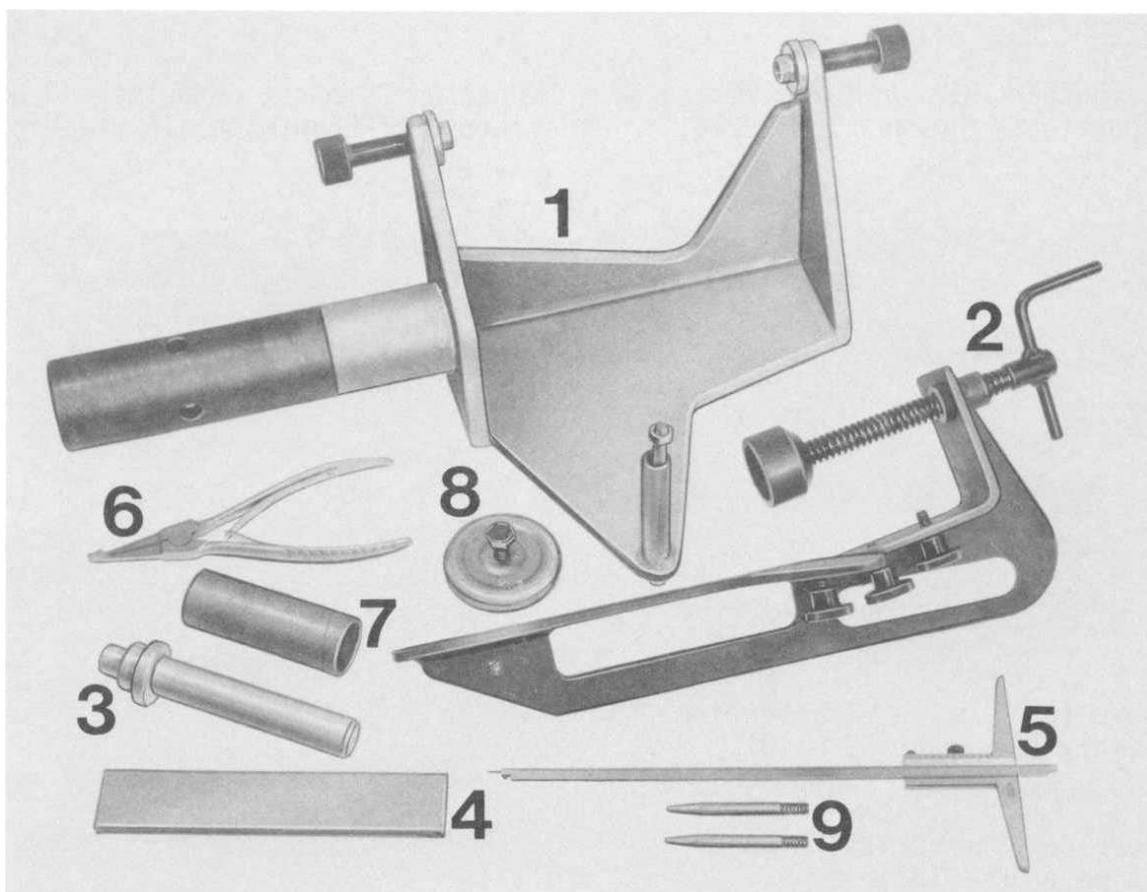


8. Serrer l'écrou à collet de l'arbre d'entraînement à un couple de 380 Nm et l'assurer en rabattant le collet.



9. Ajuster l'arbre d'entraînement et la couronne de différentiel (voir page 39 - 125).
10. Monter la boîte de vitesses et vérifier le réglage du câble de pression de commande et du sélecteur.

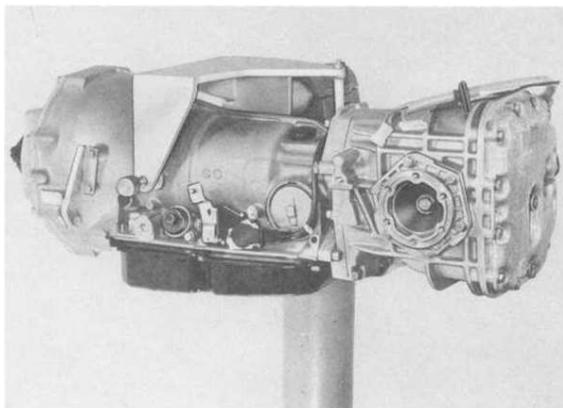
OUTILLAGE



No	Désignation	Outil spécial	Observations
1	Dispositif de retenue	9216	
2	Dispositif de montage	9316	
3	Arbre	9119	
4	Pont de mesure	9313	
5	Jauge de profondeur	-	Usuelle
6	Pince pour anneau d'arrêt	-	Usuelle, (par exemple Hazet 1847 - 2)
7	Douille d'écartement	9312	
8	Dispositif de mesure	9320	
9	Goujon de centrage	9321	

DESASSEMBLAGE ET ASSEMBLAGE DE LA BOITE**Désassemblage**

1. Fixer la boîte avec l'outil spécial 9216 au support de montage.

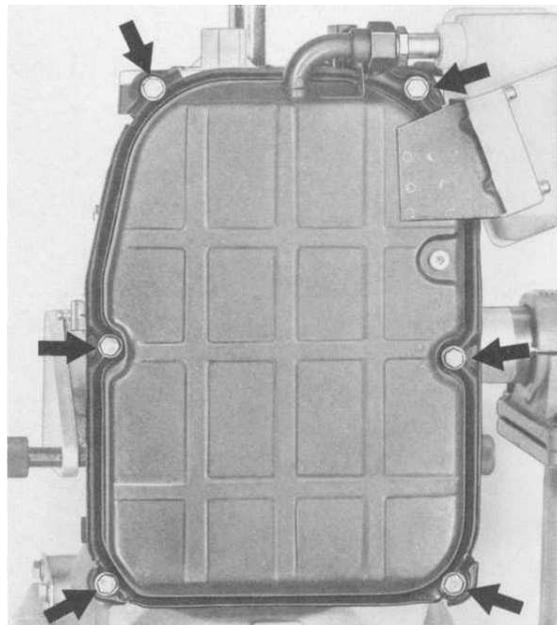


2. Démonter le couple conique avec le roulement combiné (voir page 39 - 101).

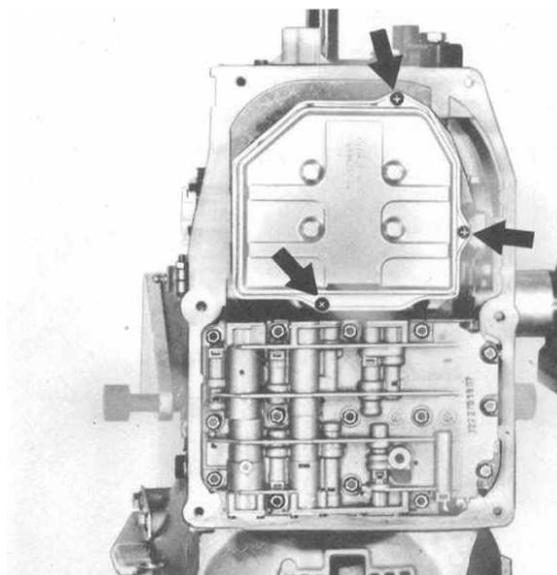
3. Démonter le carter arrière de la boîte (voir page 37 - 131).

4. Démonter le carter avant du convertisseur et celui-ci (voir page 32 - 101).

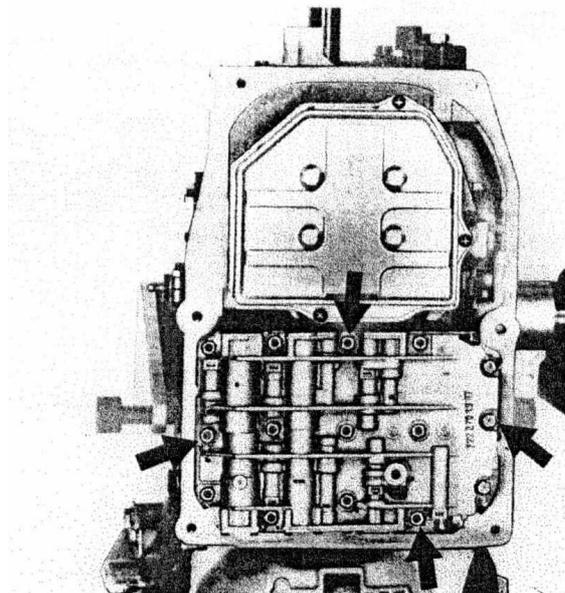
5. Dévisser les vis combinées et déposer le carter ATF avec le réservoir ATF.



6. Dévisser les vis cruciformes et déposer le filtre.

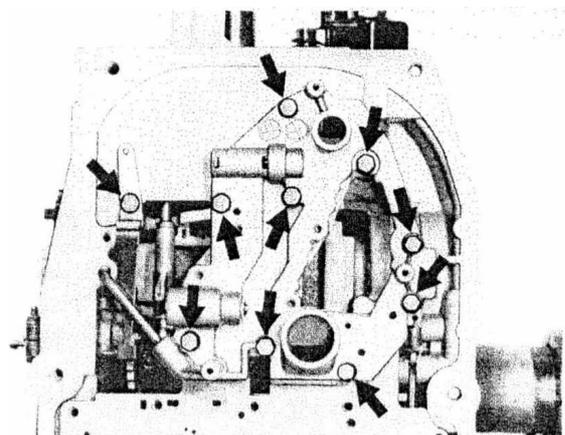


7. Dévisser les vis combinées et déposer le corps du tiroir de distribution.

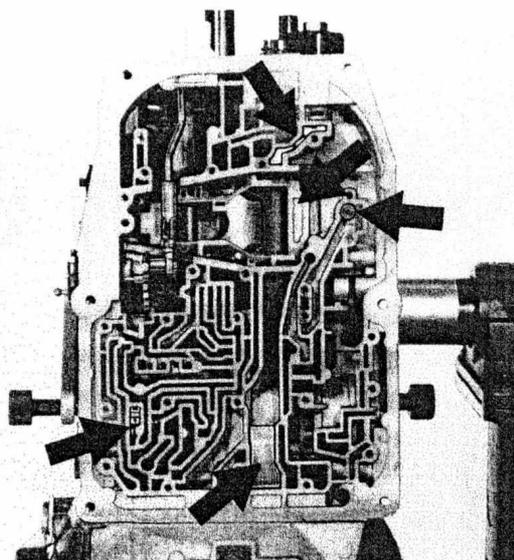


8. Dévisser la vis à 6 pans et sortir le support avec la lame de ressort.

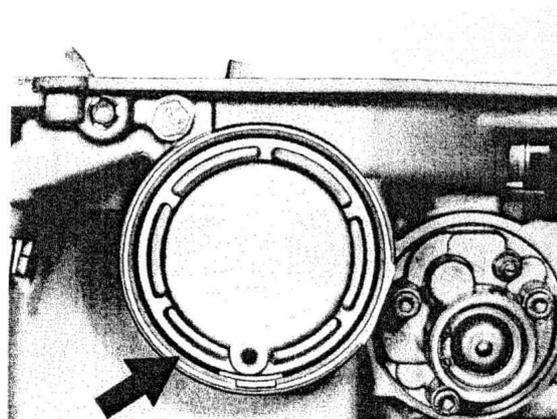
9. Dévisser les vis combinées, relever le couvercle inférieur avec la tôle intermédiaire et le tube d'huile. Désassembler et assembler le couvercle inférieur (voir page 38 - 133).



10 Déposer la valve à une voie, le guidage du ruban de freins B 2, l'étranglement de température, la pièce de remplissage et le déflecteur d'huile.



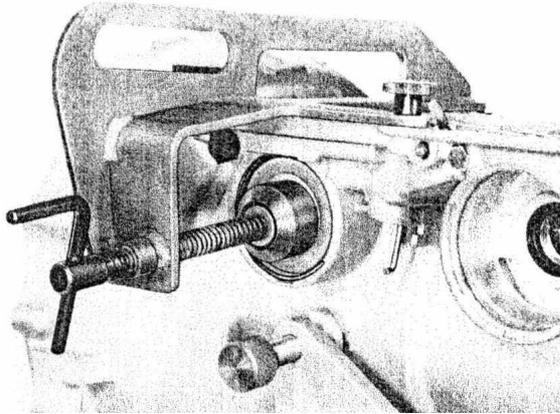
11. Forcer le couvercle du piston du ruban de frein B 2, dévisser l'anneau d'arrêt et déposer le couvercle.



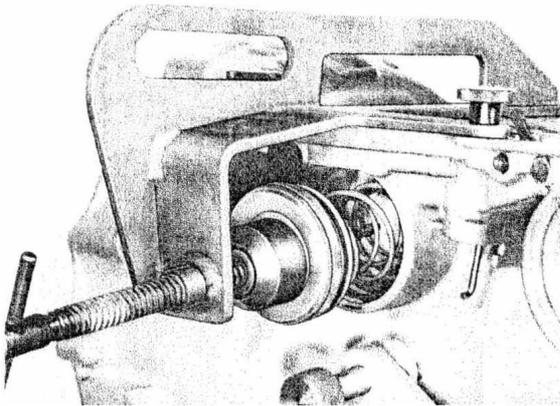
12. Sortir le piston du ruban de frein B 2.

13. Monter l'outil spécial 9316 et le boulonner au carter de la boîte.

14. Serrer l'outil spécial 9316 et sortir l'anneau d'arrêt.

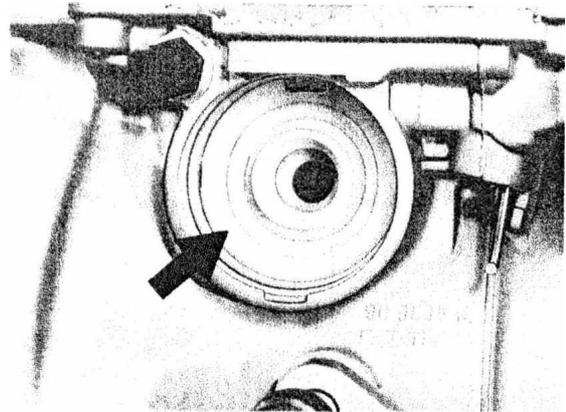


15. Desserrer l'outil spécial, déposer le piston du ruban de frein B 1 avec le couvercle et le ressort.



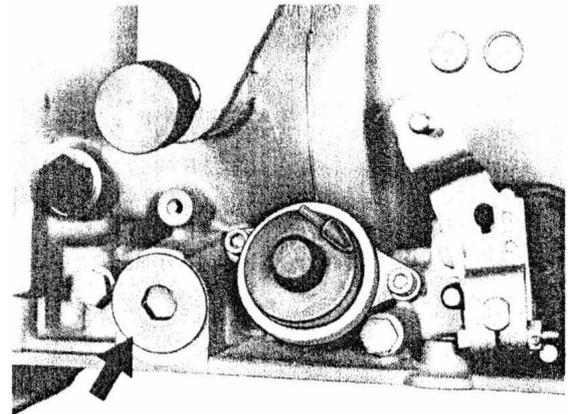
16. Dévisser l'outil spécial 9316.

17. Sortir le guide du ruban de frein B 1.

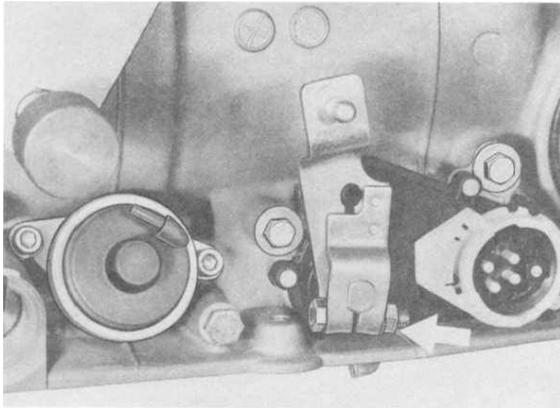


18. Visser le bouchon du corps de pression B 1.

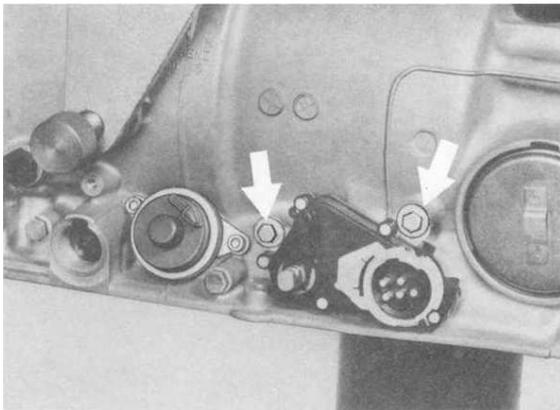
A compter du modèle 87, démonter le contact de protection de la boîte.



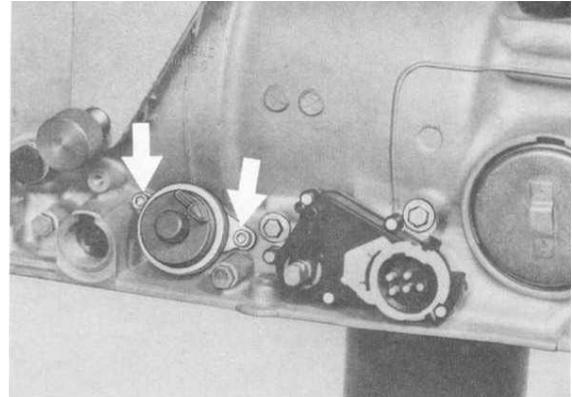
19. Dévisser la vis à 6 pans et déposer le levier de sélection de vitesse.



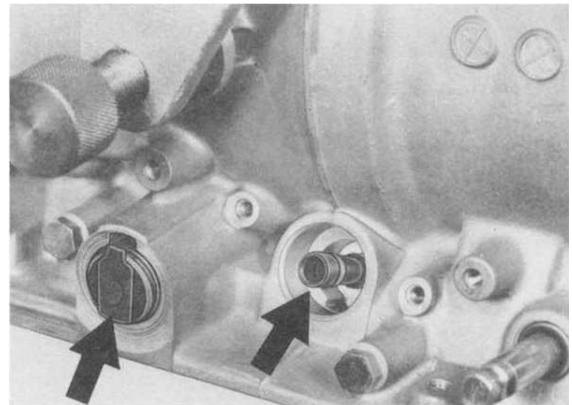
20. Démontez le contact de verrouillage du démarrage. A cet effet dévissez les vis de fixation.



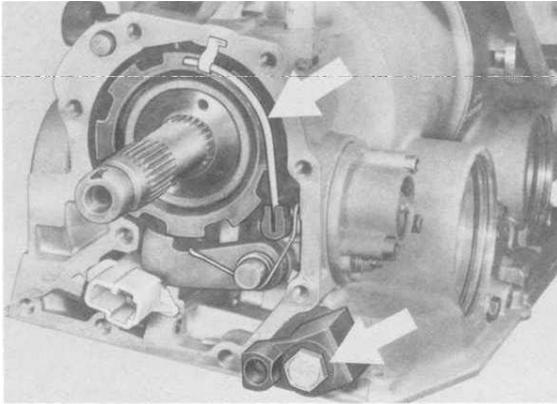
21. Démontez la prise de dépression. A cet effet dévissez les vis à 6 pans intérieurs.



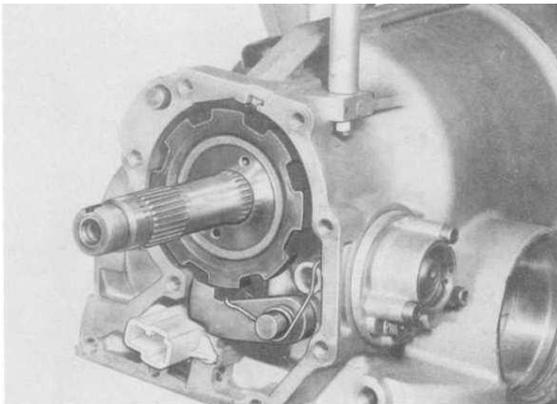
22. Sortir le corps de protection B 1 et le tiroir de régulation de la pression de modulation.



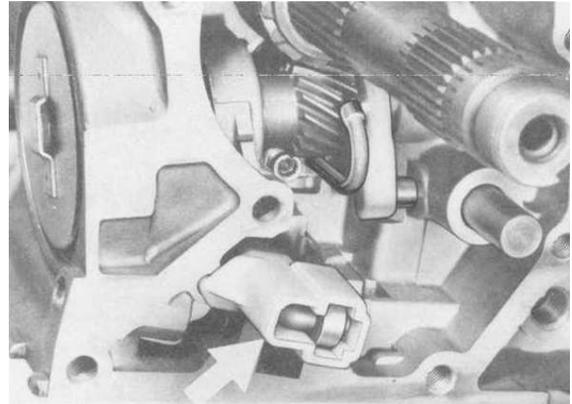
23. Démontez l'électrovalve de kickdown et déposez le tube d'injection.



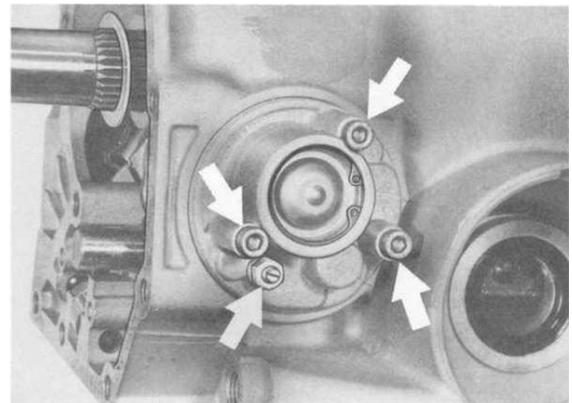
24. Déposez le verrouillage du parking avec le cliquet et le ressort d'écartement.



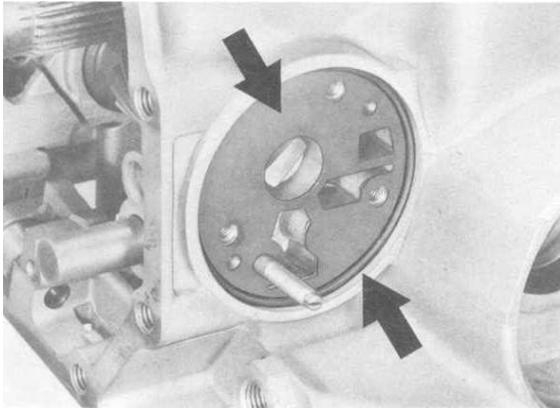
25. Déposez le guide en matière plastique et le galet.



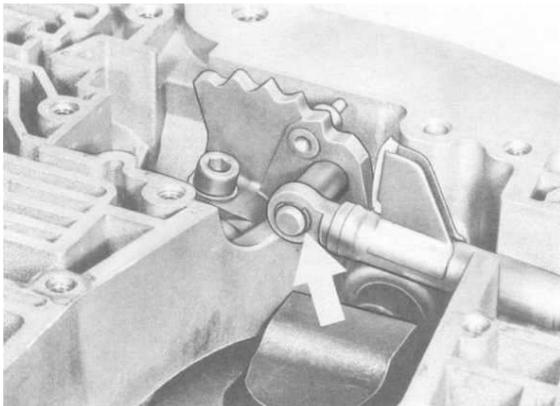
26. Démontez la pompe secondaire. A cet effet dévissez l'écrou à 6 pans du support axial et les vis à 6 pans intérieurs.



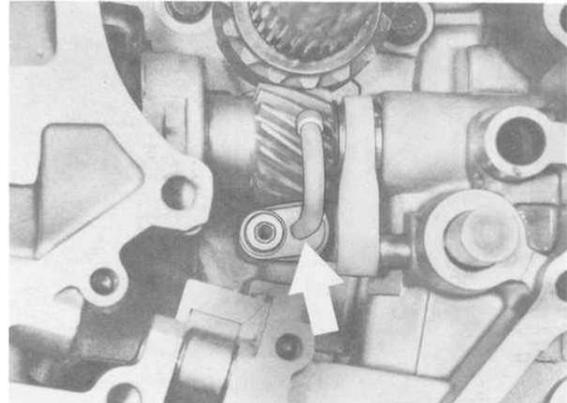
27. Déposer le joint torique et la tôle intermédiaire.



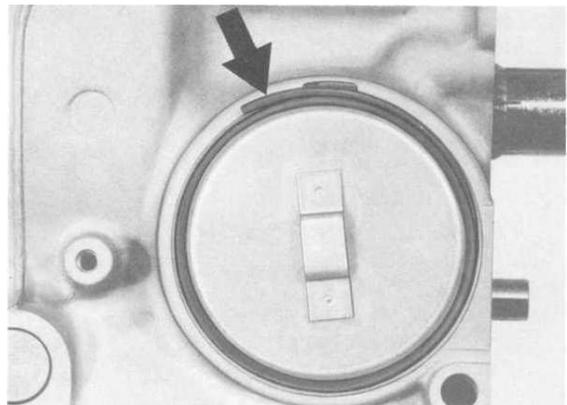
28 Démonter l'anneau d'arrêt et dévisser la tringle à ressort. L'anneau d'arrêt est supprimé à compter du modèle 87. La tringlerie est bloquée avec la plaque crantée.



29. Dévisser la vis à 6 pans intérieurs et la sortir avec le tube d'huile. Le tube d'huile est supprimé à compter du modèle 87.

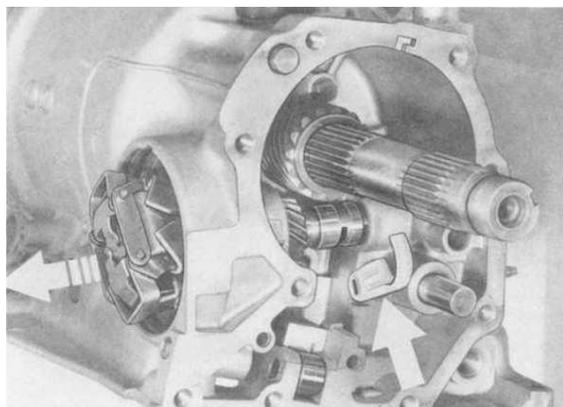


30. Presser le couvercle et sortir l'anneau d'arrêt.



31. Visser le couvercle.

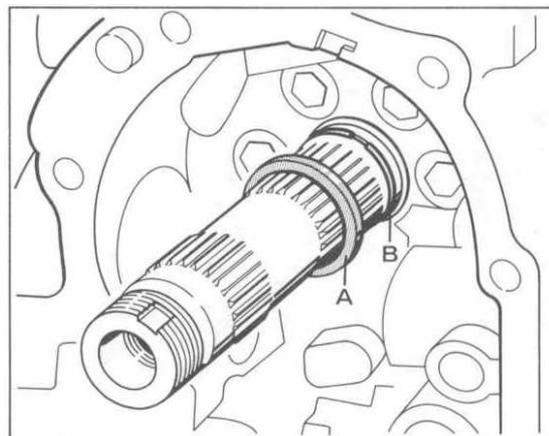
32. Démontez le régulateur centrifuge. A cet effet basculer le support axial en arrière et sortir le régulateur.



33. Sortir le support axial.

34. Retirer le pignon hélicoïdal avec les rondelles de compensation. Noter l'épaisseur des rondelles pour le remontage.

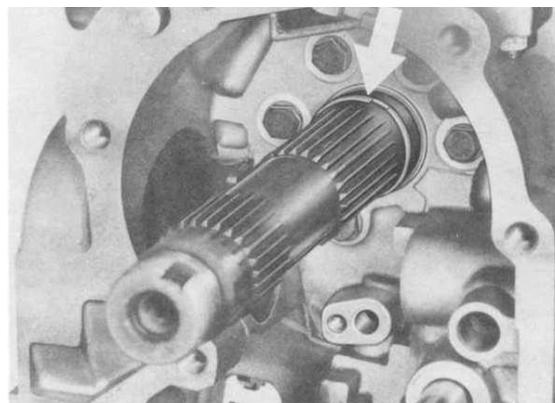
35. Le pignon d'entraînement du régulateur est modifié à compter de décembre 1986. Dans le cas de cette exécution enlever la rondelle d'écartement.



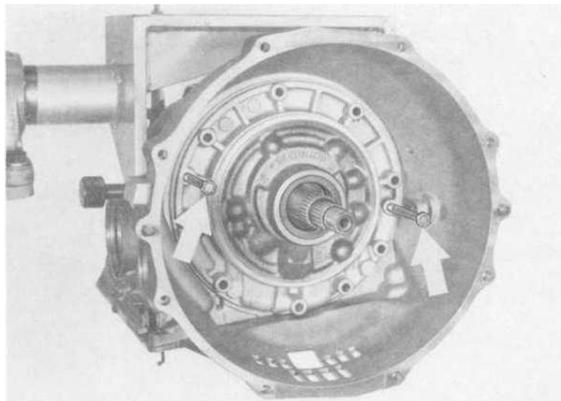
A = Rondelle d'écartement

B = Anneau d'arrêt

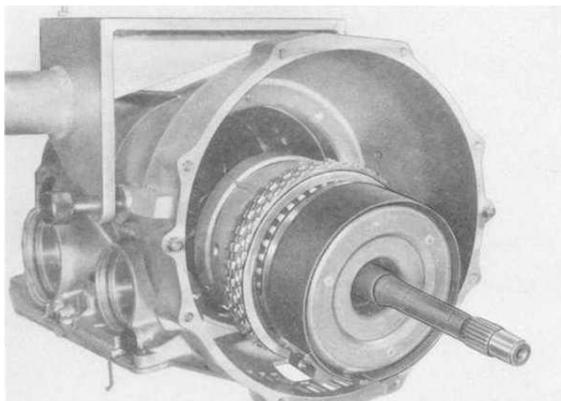
36. Déposer l'anneau d'arrêt avec une pince adéquate (par ex. Hazet 1847 - 2) de l'arbre d'entraînement.



37. Démontez le couvercle avant. A cet effet dévissez les vis combinées, vissez deux vis dans l'écrou fileté et ensuite extraire le couvercle.



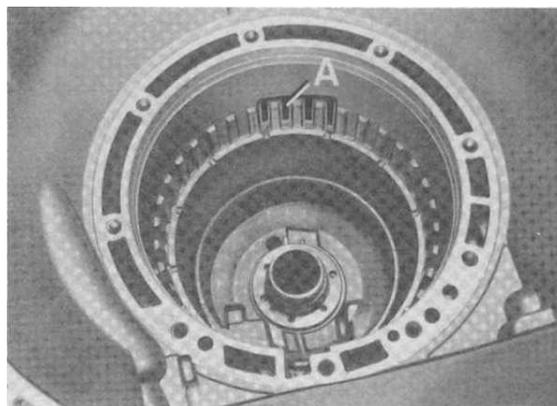
38. Saisissez le pignon monté sur l'arbre d'entraînement et l'extrairez soigneusement par l'avant.



39. Extraire l'embrayage K 1 avec le ruban de frein B 1 du pignon monté.

40. Déposer les disques B 3.

41. A compter de la boîte N°370 225 sortir les ressorts d'amortissement des disques B 3.



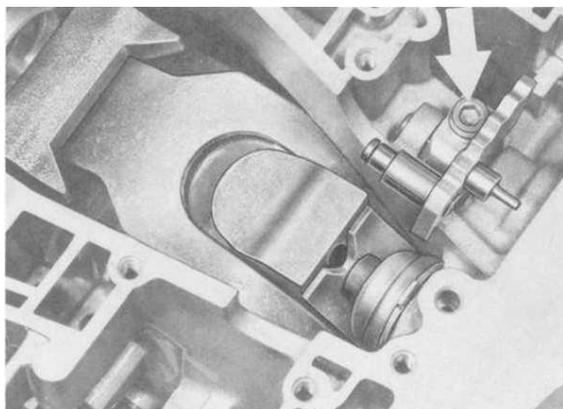
A = Ressort d'amortissement

42. Sortir l'embrayage K 2.

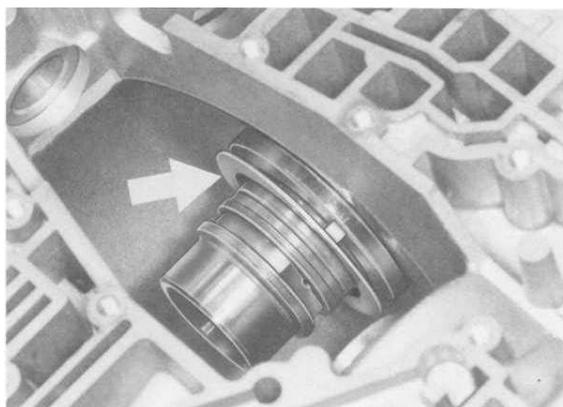
43. Sortir la goupille de pression.

44. Placer le ruban de frein B 2 en biais et le sortir.

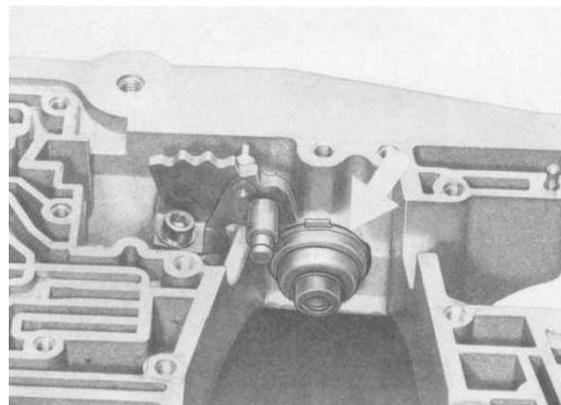
45. Dévisser la vis à 6 pans intérieurs, extraire l'arbre et déposer la plaque crantée.



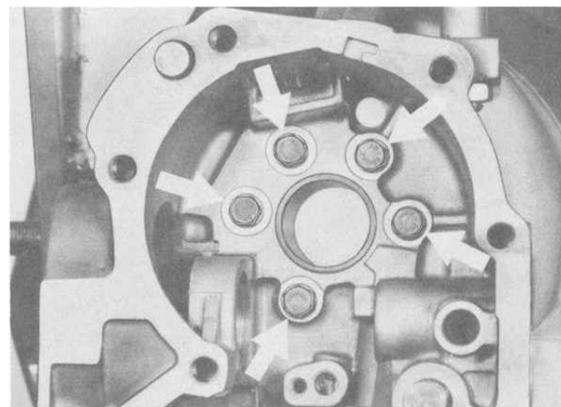
46. Déposer le plateau de friction.



47. Sortir le corps de pression B 2.



48. Dévisser les vis à 6 pans. Visser l'une en face de l'autre deux vis longues d'environ 80 mm et décoller la bride du carter en appliquant des coups de marteau sur les deux vis.

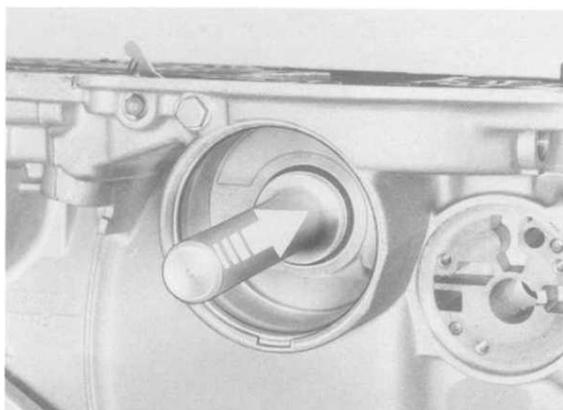
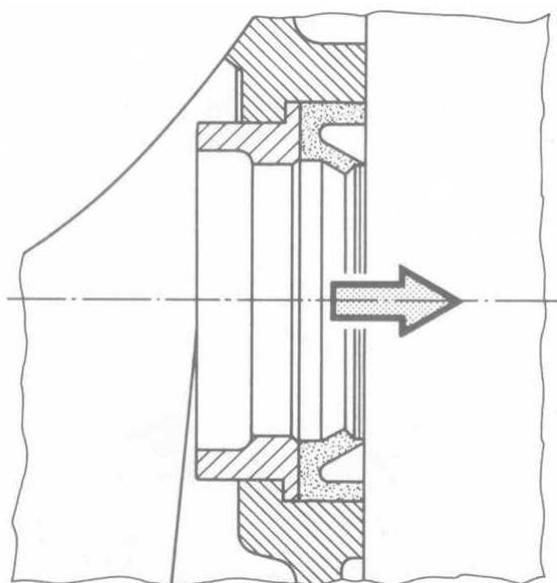


49. Enlever les bagues d'étanchéité restant encore dans le carter, les bouchons de raccord de mesure etc.

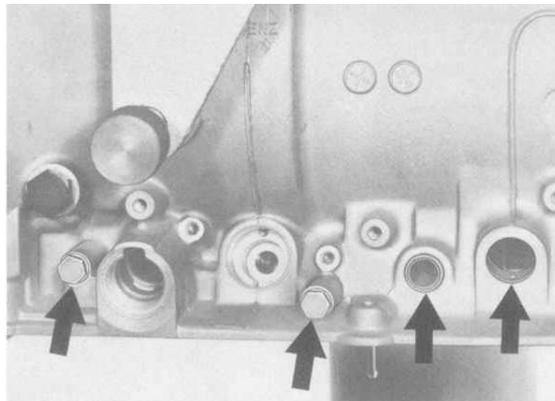
Assemblage**Remarque**

Lors de l'assemblage, toutes les portées et surfaces de glissement doivent être mouillées avec du liquide ATF. Placer les nouveaux rubans de frein et disques de garniture pendant environ 1 heure dans du liquide ATF avant de les monter.

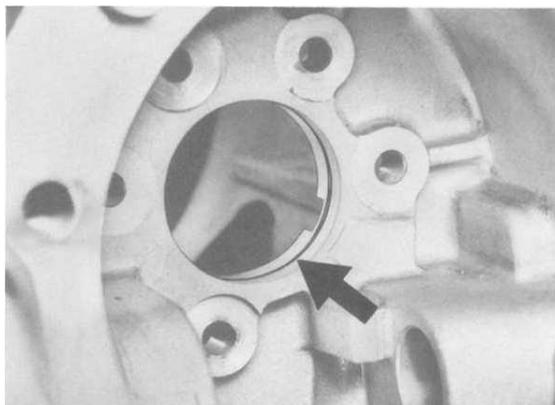
1. Monter la bague de guidage et forcer la bague d'étanchéité dans la bonne position avec l'outil spécial 9119. A cet effet la lèvre d'étanchéité (flèche) doit regarder vers l'extérieur en direction du couvercle du piston du ruban de frein.



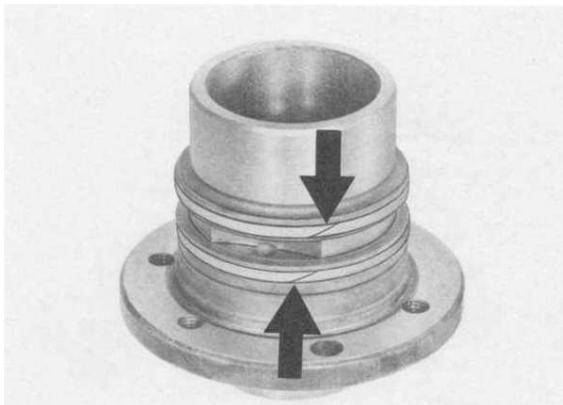
2. Monter le joint torique et la bague d'étanchéité. Visser les bouchons avec une nouvelle bague d'étanchéité et serrer à un couple de 10 Nm.



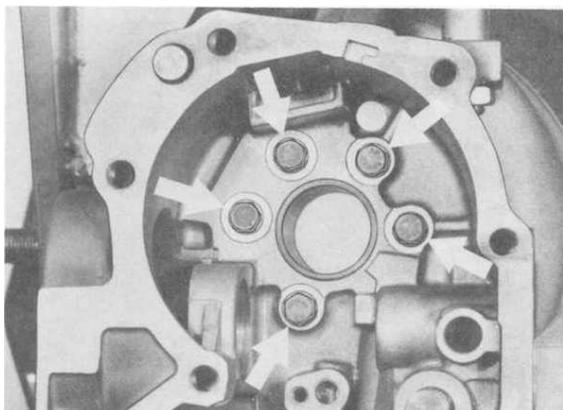
3. Déplacer le joint torique (flèche) dans la gorge.



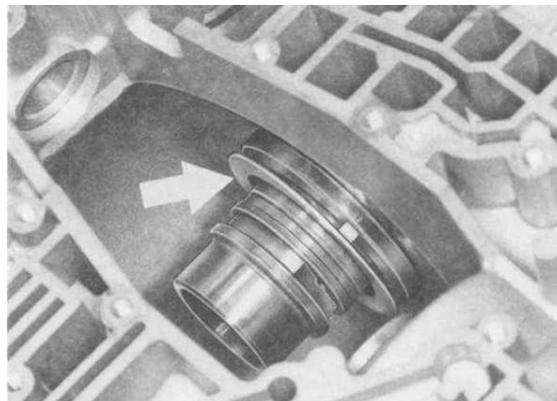
4. Garnir les gorges de la bride d'appui K 2 de graisse. Monter des bagues de téflon et les presser dans les gorges jusqu'à ce que le joint (flèche) reste fermé.



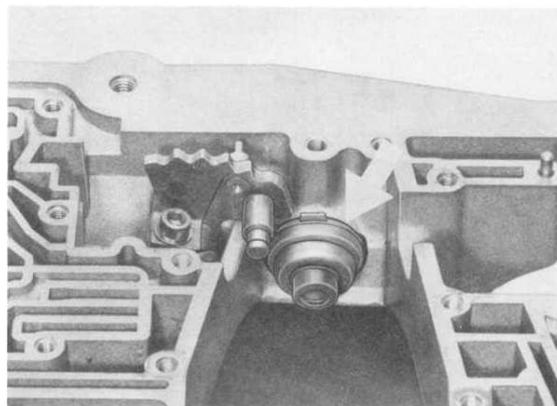
5. Monter la bride d'appui d'après le schéma des trous. Serrer les vis de fixation à 11 Nm.



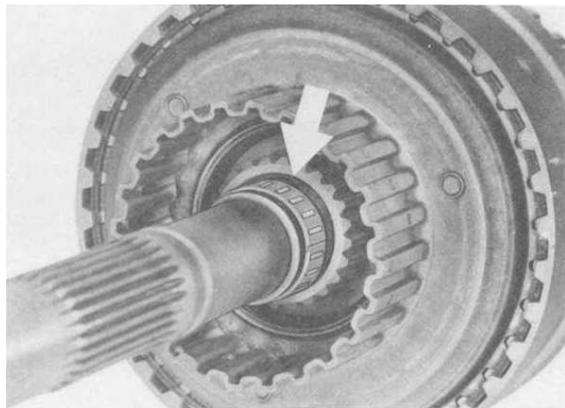
6. Placer le plateau de friction dans la bonne position (le nez d'arrêt s'engage dans la bride d'appui).



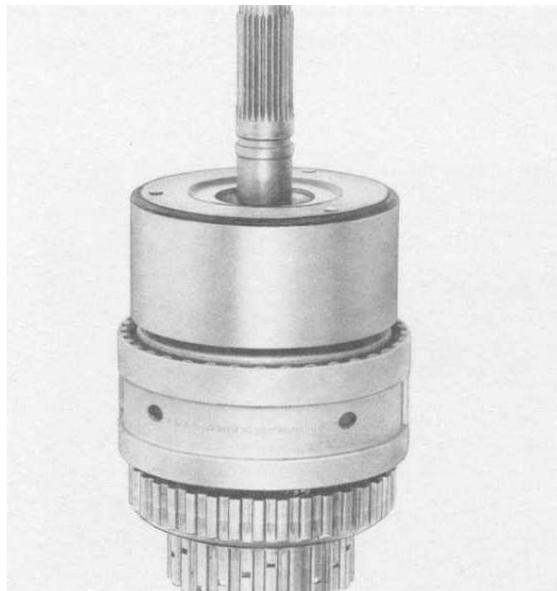
7. Monter le corps de pression B 2 avec la patte (flèche) vers le haut.



8. Vérifier encore une fois la parfaite position des bagues de téflon sur la bride d'appui.
9. Presser le ruban de frein B 2 sur les pattes d'appui aussi loin que possible et les monter dans la bonne position dans le carter.
10. Placer le roulement radial partagé avec de la graisse sur l'arbre de sortie.

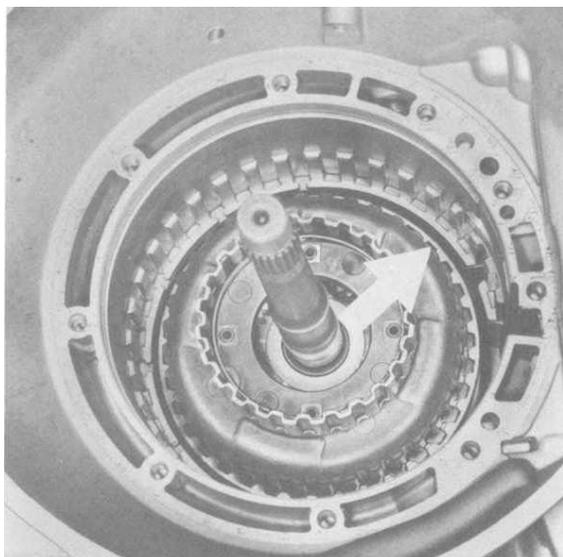


11. Enfiler l'embrayage K 2 sur le pignon monté.

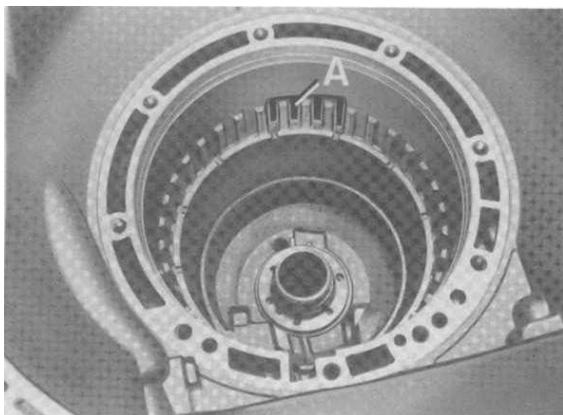


12. Placer le pignon monté sans l'embrayage K 1 soigneusement dans le carter de la boîte de vitesses, à cette occasion tourner l'arbre d'entraînement.
13. Placer la boîte de vitesse avec l'arbre d'entraînement verticalement vers le haut.

14. Contrôler la position de montage du pignon monté. Le pignon monté est correctement en place lorsque l'arête supérieure de la traverse (flèche) est en-dessous de la surface d'appui des disques extérieurs LB 3.

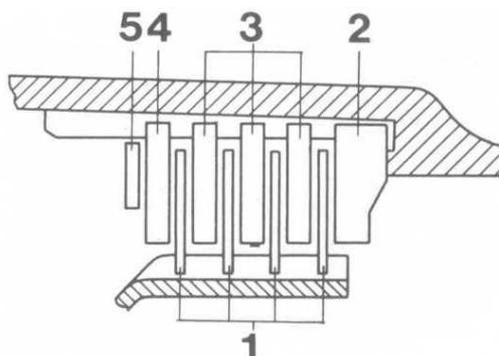


15. Monter des ressorts d'amortissement à compter de la boîte N° 379225.



A - Ressort d'amortissement

16. Placer les disques dans la bonne position pour le frein disques multiples B 3.



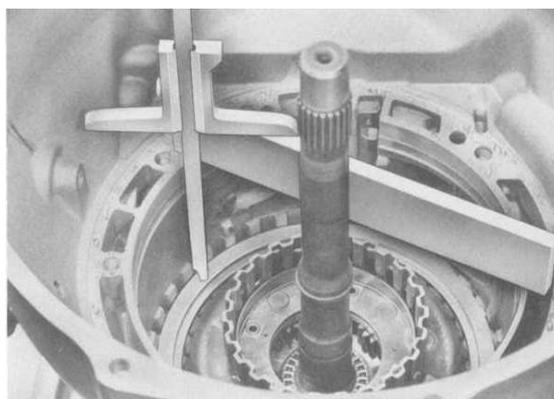
- 1 = Disque intérieur, épaisseur 2,1 mm
- 2 = Disque extérieur, épaisseur 7,7 mm
- 3 = Disque extérieur, épaisseur* 2,3 ou 2,8 mm
- 4 = Disque extérieur, épaisseur 2,8 mm
- 5 = Disque de compensation épaisseur 2,5-3,0-3,5 mm

* au choix pour la compensation du jeu

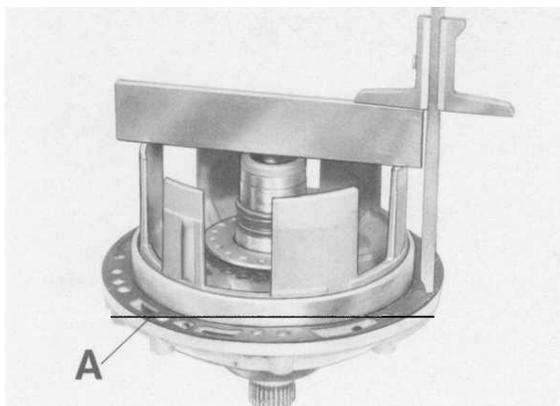
17. Mesurer et compenser le jeu libre "L" du frein à disques multiples B 3.

Déterminer la cote "d" :

Placer le pont de mesure 9313 sur la surface usinée et mesurer avec la jauge de profondeur sur le disque de compensation.



Déterminer la cote "e" :
Placer le pont de mesure 9313 sur le piston du frein à disques multiples et mesurer avec la jauge de profondeur sur le joint.

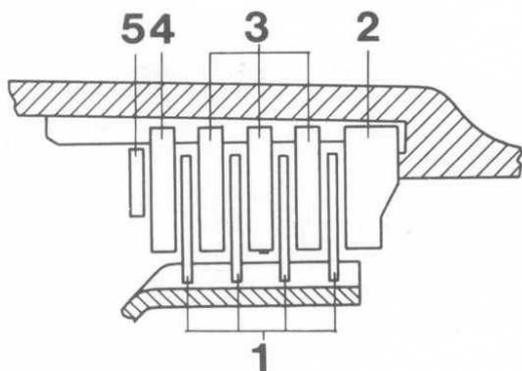


A = Joint

La différence des deux mesures donne le jeu libre "L".

Ajuster le jeu libre sur la valeur de consigne 1,5 ... 2,0 mm.

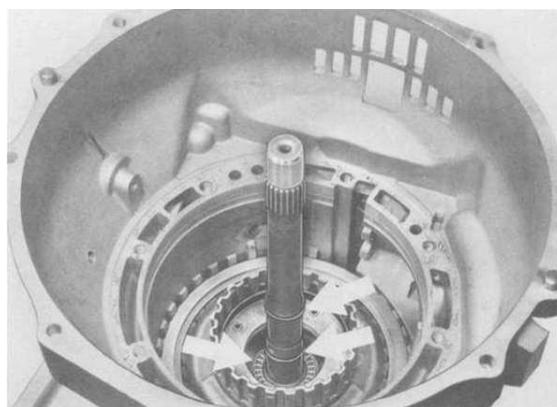
La compensation est assurée par les disques extérieurs et disques de compensation de différentes épaisseurs.



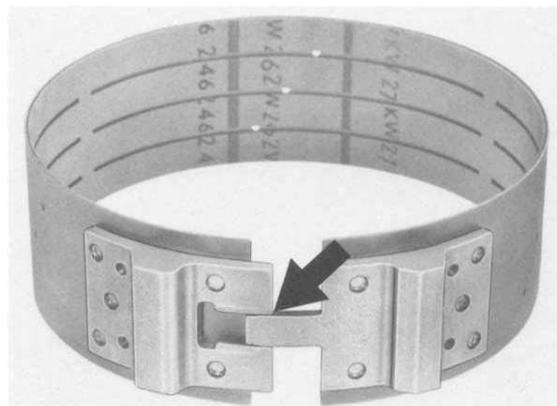
- 1 = Disque intérieur, épaisseur 2,1 mm
- 2 = Disque extérieur, épaisseur 7,7 mm
- 3 = Disque extérieur, épaisseur* 2,3 ou 2,8 mm
- 4 = Disque extérieur, épaisseur 2,8 mm
- 5 = Disque de compensation, épaisseur* 2,5-3,0-3,5 mm

* au choix pour la compensation du jeu.

18. Placer les roulements axiaux dans le porte-planétaires. Contrôler la parfaite position des bagues de pression de graissage (les garnir de graisse).



19. Accrocher le ruban de frein B 1 sur le verrou de montage (flèche).

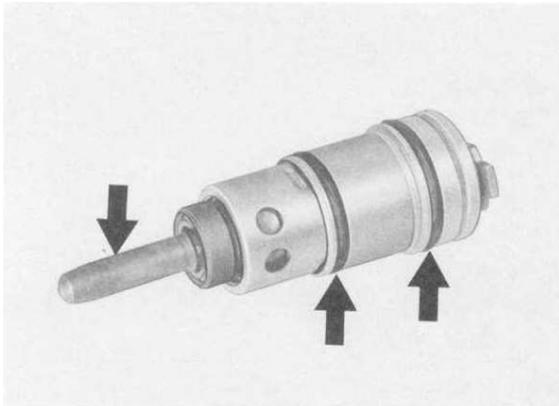


20. Monter l'embrayage K 1. A cette occasion, le pivoter jusqu'à ce que les dentures s'engagent.

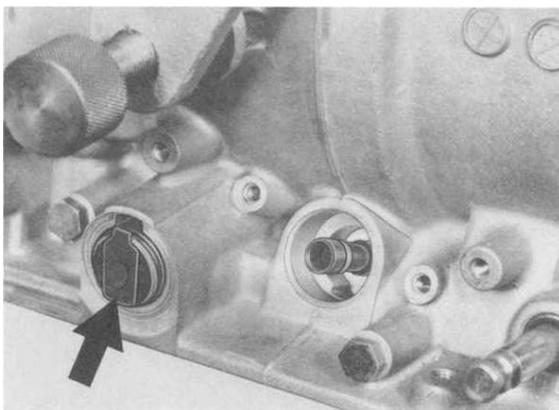
21. Monter le ruban de freinage de manière que l'axe regarde du verrou de montage en direction du corps de pression B 1 (voir point 19).

22. Ne monter le roulement axial et les disques de compensation qu'après la mesure du jeu axial de l'embrayage K 1.

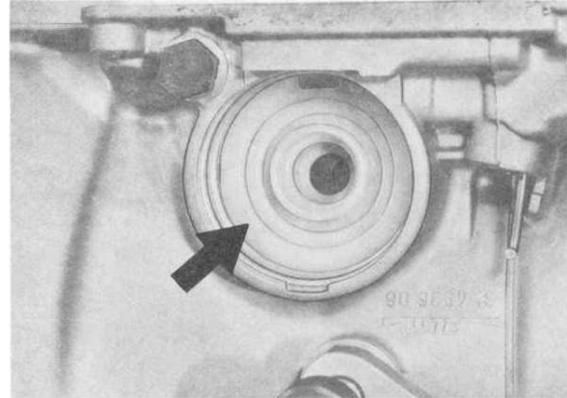
23. Introduire la goupille de pression dans le corps de pression B 1 (changer les joints toriques).



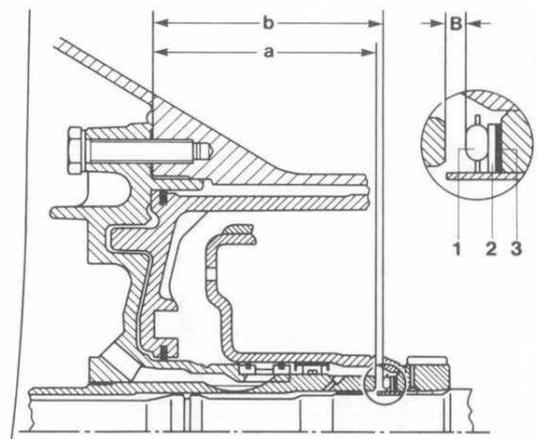
24. Monter le corps de pression, visser le bouchon ou à compter du modèle 87 le contact de protection de la boîte et serrer à un couple de 70 Nm.



25. Monter le guidage du ruban de frein. A cette occasion, les tourillons de fixation doivent s'engager dans les trous du carter.



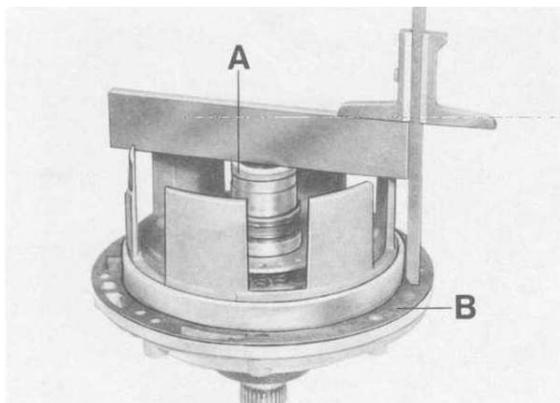
26. Mesurer le jeu axial "B" dans l'embrayage K 1 et compenser.



1 = Roulement axial
2 = Plateau de friction
3 = Disque de compensation
B = Jeu axial

Détermination de la cote "a" :

Placer le joint sur le couvercle avant. Placer l'outil spécial 9313 sur la bride et mesurer avec la jauge de profondeur sur le joint. (par ex. 119,0 mm).

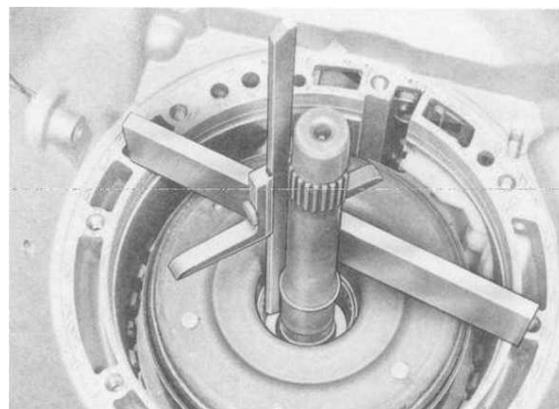


A = Rondelle d'écartement (comprimée à compter de la boîte N°472 213)

B = Joint

Détermination de la cote "b" :

Placer le pont de mesure 9113 sur la surface usinée et mesurer avec la jauge d'épaisseur sur l'embrayage K 1 (par ex. 123,6 mm).



La différence des deux mesures donne le jeu axial "B" (sans le roulement axial, la rondelle de friction et la rondelle de compensation).

Exemple :

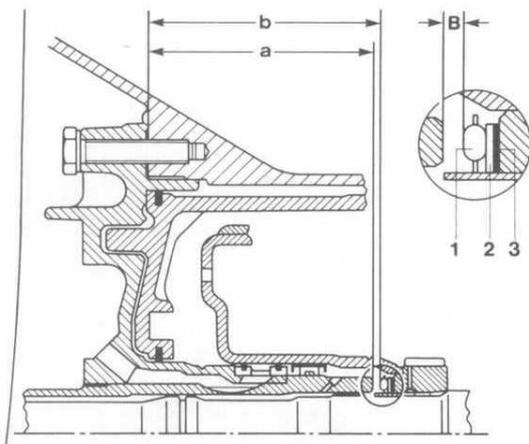
$$\begin{array}{r}
 \text{"a"} = 123,6 \text{ mm} \\
 \text{"b"} = - 119,0 \text{ mm} \\
 \hline
 4,6 \text{ mm} \\
 - 0,8 \text{ mm} \text{ Jeu axial prescrit} \\
 \hline
 3,8 \text{ mm} \text{ Jeu sans le roulement} \\
 \text{axial et les rondelles de} \\
 \text{réglage}
 \end{array}$$

Remarque

Ajuster le jeu sur 0,8 mm en montant le roulement axial, la rondelle de glissement et la rondelle de compensation correspondante.

Sélectionner le roulement axial, la rondelle de friction et les rondelles de compensation de manière que la totalité du paquet donne ensemble 3,8 mm.

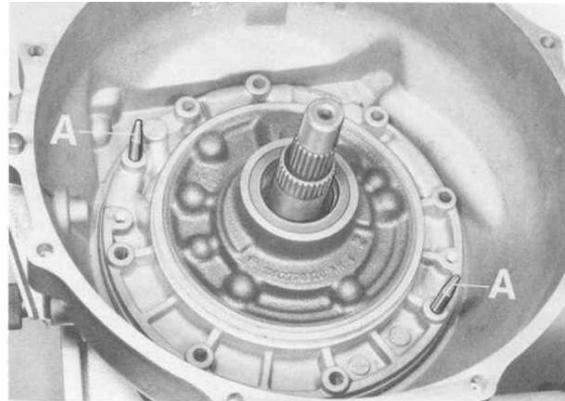
Mettre en place le paquet obtenu (épaisseur dans l'exemple 3,8 mm).



- 1 = Roulement axial
- 2 = Rondelle de glissement
- 3 = Rondelle de compensation

27. Vérifier le bon positionnement des bagues de téflon sur le couvercle avant et sur l'arbre d'entraînement.

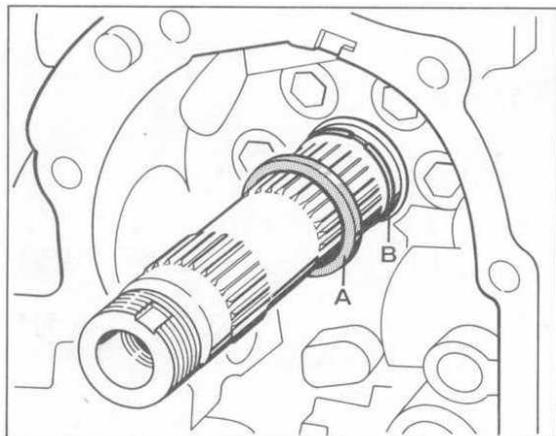
28. Coller la rondelle d'écartement avec de la graisse sur l'appui et monter le couvercle avant avec le joint. Serrer les vis de fixation à un couple de 13 Nm.



A - Goupilles de centrage 9321

29. Tourner le dispositif de montage de manière que l'arbre de sortie regarde vers le haut.

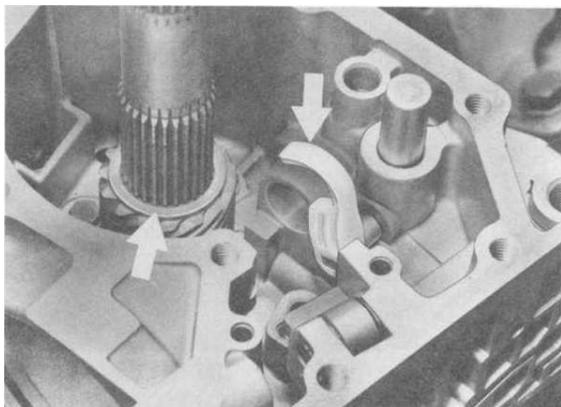
30. Monter l'anneau d'arrêt et placer la rondelle d'écartement dans la bonne position par rapport au roulement.



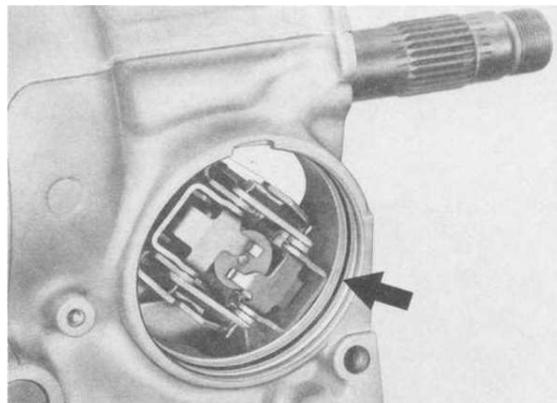
Remarque

Utilisation de la rondelle d'écartement environ à partir de décembre 1986.

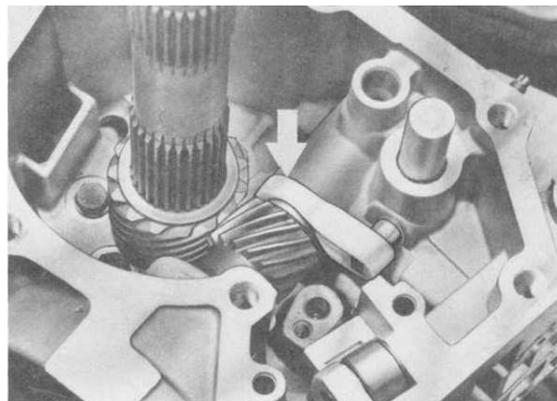
31. Monter le pignon hélicoïdal et le support axial.



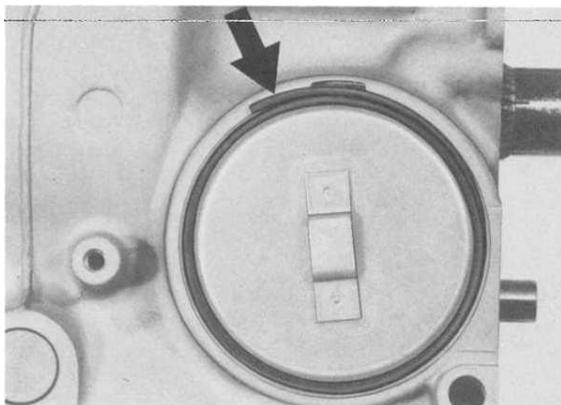
32. Placer le joint torique et monter le régulateur à force centrifuge.



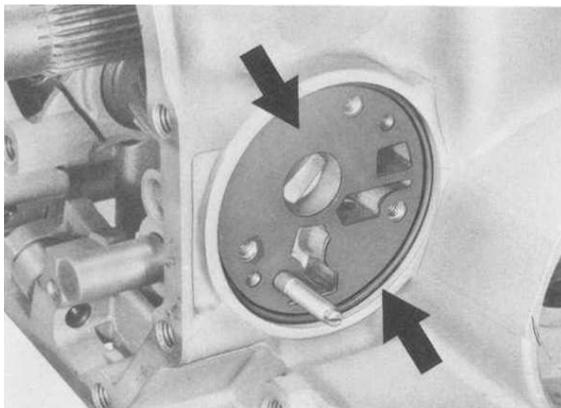
33. Basculer le support axial par rapport au régulateur à force centrifuge de manière à ce qu'il s'engage dans la gorge de l'arbre du régulateur.



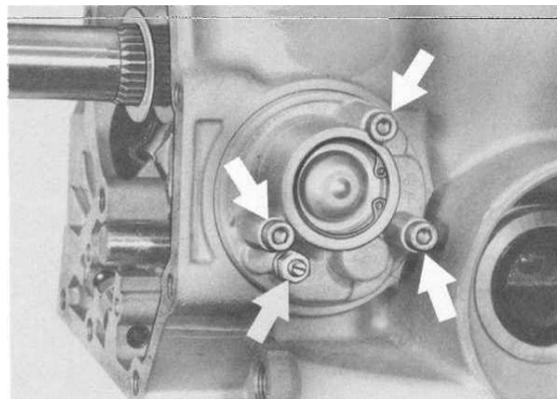
34. Présenter le couvercle et monter l'anneau d'arrêt. Ensuite tirer le couvercle vers l'extérieur de manière à ce qu'il appuie sur l'anneau d'arrêt sur la totalité de sa périphérie.



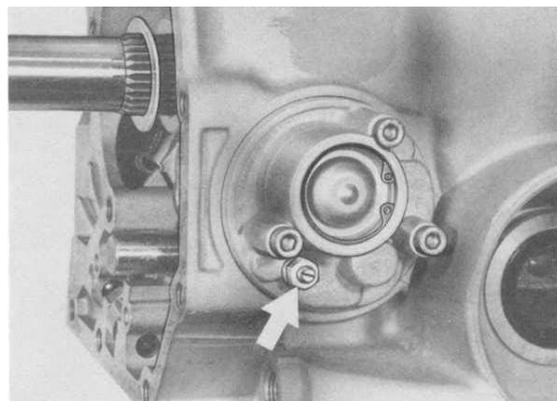
35. Placer la tôle intermédiaire et monter le joint torique.



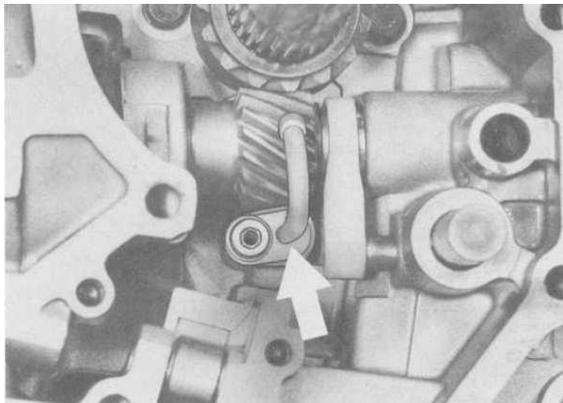
36. Monter la pompe secondaire et serrer les vis à six pans intérieurs à un couple de 8 Nm.



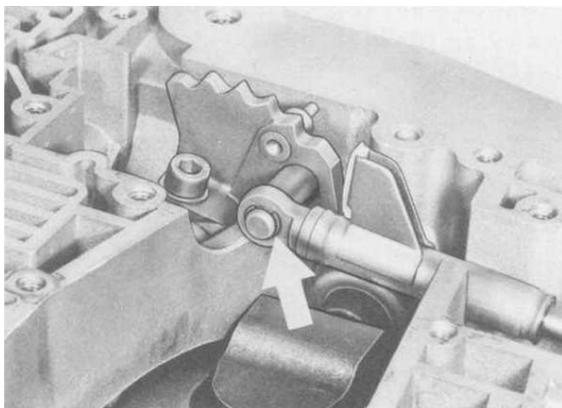
37. Vérifier encore une fois le positionnement du support axial et serrer les nouveaux écrous à un couple de 6 Nm.



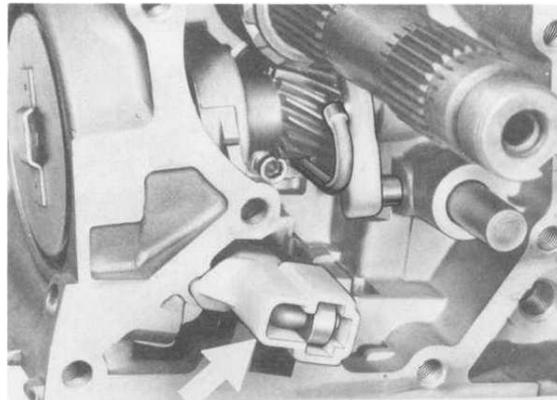
38. Monter le tube d'huile (flèche) et serrer les vis à six pans intérieurs à un couple de 8 Nm. Le tube d'huile est supprimé à compter du modèle 87.



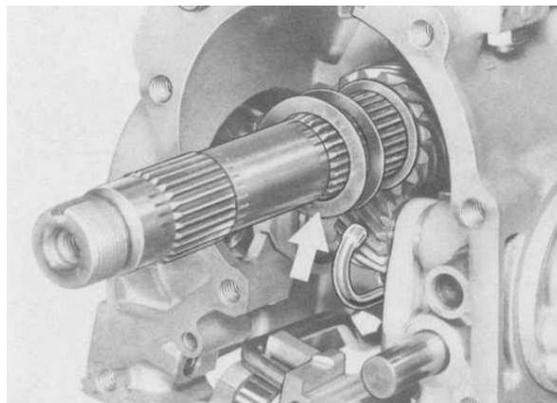
39. Monter la plaque crantée avec l'arbre, visser la vis à six pans intérieurs et la serrer à un couple de 8 Nm. Enfiler la tringlerie à ressort sur la plaque crantée et monter l'anneau d'arrêt (flèche). L'anneau d'arrêt est supprimé à compter du modèle 87. La tringlerie est coincée avec la plaque crantée.



40. Enfiler le rouleau sur la tringlerie à ressort, monter le guide en matière plastique et le presser dans les trous de fixation.

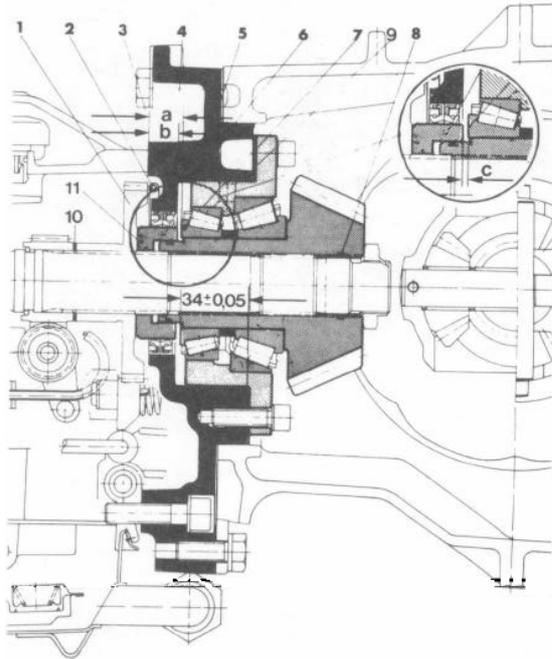


41. Placer les rondelles de compensation existantes sur le pignon hélicoïdal.



42. Monter le cliquet de verrouillage de parking, le ressort d'écartement et le pignon de blocage de parking.

43. Mesurer le jeu axial "C" de l'arbre de sortie (embrayage K 2) et le compenser.



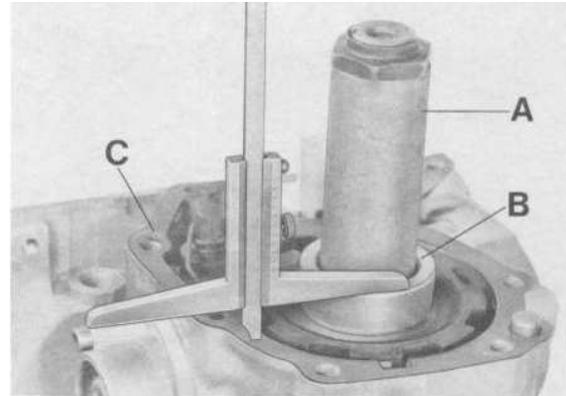
- 7 = Bague intérieure du roulement à rouleaux coniques
- 9 = Rondelle de réglage de la combinaison de roulements
- 10 = Rondelle de réglage du jeu axial "C"
- 11 = Chemin de roulement
- C = Jeu axial

Déterminer la cote "b" :

Coulisser l'outil spécial 9312 sur l'arbre de sortie et serrer l'écrou à embase à un couple de 380 Nm. A cet effet engager le cliquet du verrouillage du parking.

Placer le joint.

Mesurer le joint avec une jauge d'épaisseur à partir du chemin de roulement (par ex. 15,3 mm).

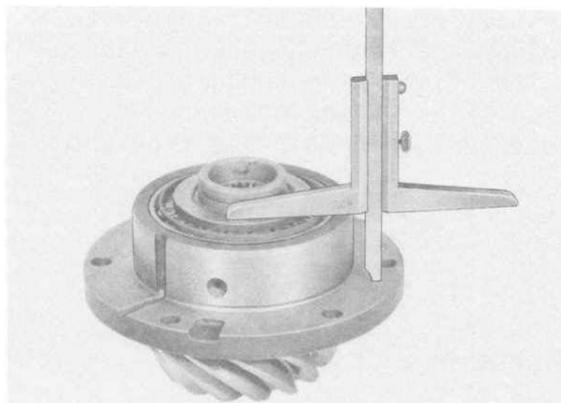


- A = Outil spécial 9312
- B = Chemin de roulement
- C = Joint

Déterminer la cote "a" :

Déterminer les rondelles d'ajustage de la combinaison de roulements :

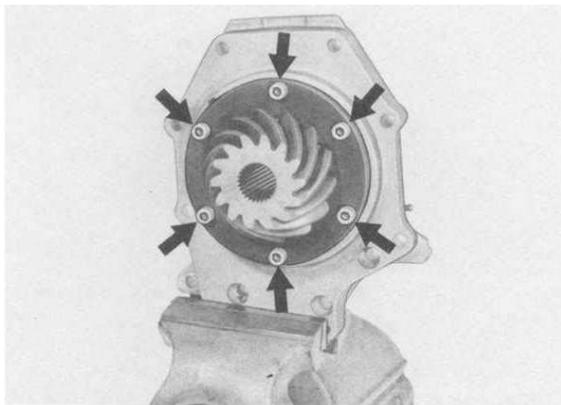
Avec une jauge d'épaisseur, mesurer de l'appui du roulement à rouleaux coniques à l'appui de la combinaison de roulements (par ex. 34,55 mm). Etant donné que la cote prescrite par la construction ne doit s'élever qu'à $34 \pm 0,05$ mm, une épaisseur de rondelle de 0,55 mm doit être ajoutée.

**Exemple**

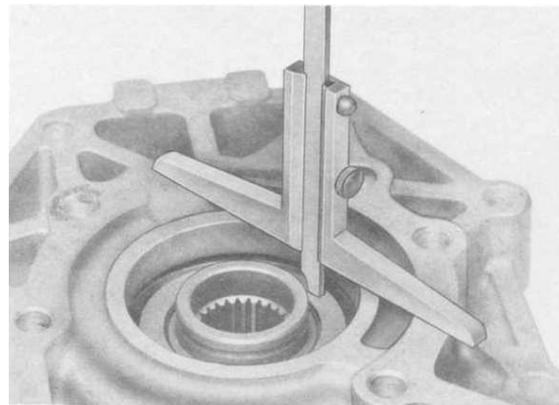
34,55 mm	Cote effective (mesurée sur la combinaison de roulements)
- 34,00 mm	Cote théorique (cote prescrite par la construction)

0,55 mm	Epaisseur des rondelles d'ajustage

Monter la combinaison de roulements avec les rondelles d'ajustage déterminées dans le carter et serrer toutes les vis de fixation à un couple de 33 Nm.



Avec une jauge d'épaisseur mesurer de la surface d'appui du carter sur la bague intérieure du roulement à rouleaux cylindriques (par ex. 15,9 mm).



La cote "b" moins la cote la "a" donne la cote "C".

Exemple

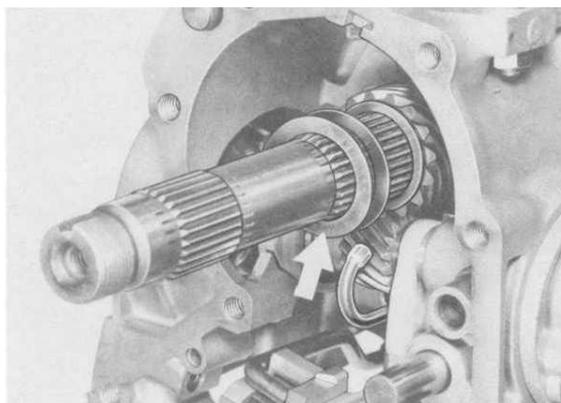
Cote "a"	15,9 mm
Cote "b"	- 15,3 mm

Cote "C"	0,6 mm

Compenser le jeu axial "C" en ajoutant ou en enlevant des rondelles de compensation sous le pignon de verrouillage de parking à 0,4 + 0,1 mm.

Remarque

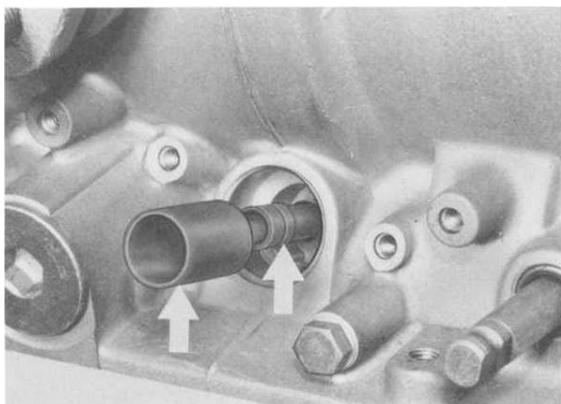
Redéboulonner la combinaison de roulements du carter et ne la monter conformément aux prescriptions qu'après la fixation complète du carter (voir page 37 - 131).



44. Monter le tube d'injection.
Supprimé à compter du modèle 87.

45. Visser l'électrovalve de kickdown et la serrer à un couple de 20 Nm.

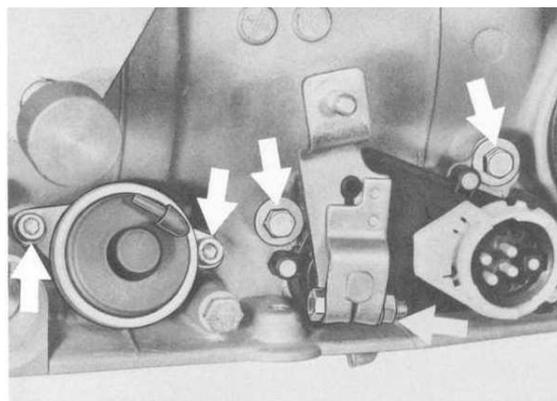
46. Monter le tiroir du régulateur de pression de modulation et la goupille de pression.



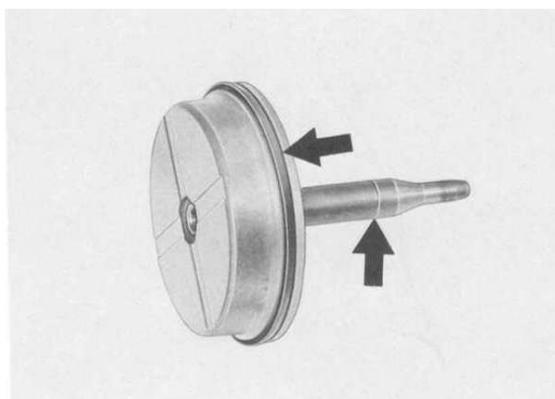
47. Monter la cellule de dépression avec la tôle de support et serrer les vis à six pans intérieurs à un couple de 8 Nm. Monter le contact de verrouillage du démarrage et serrer légèrement les vis de fixation (ne pas les bloquer).

Enfiler le levier de sélection de gamme de manière à ce que l'entraîneur soit fixé dans le levier.

Monter la vis à six pans et la serrer à un couple de 8 Nm.



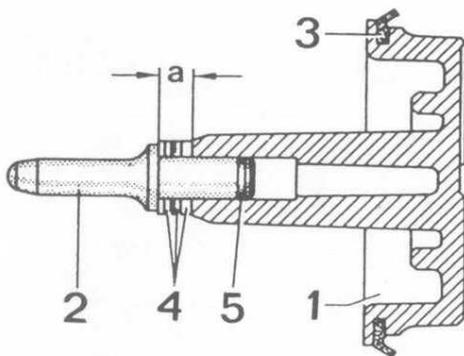
48. Placer le joint à lèvres du piston du ruban de frein B 1 de manière à ce que la lèvre d'étanchéité regarde dans le sens de la flèche.



Remarque

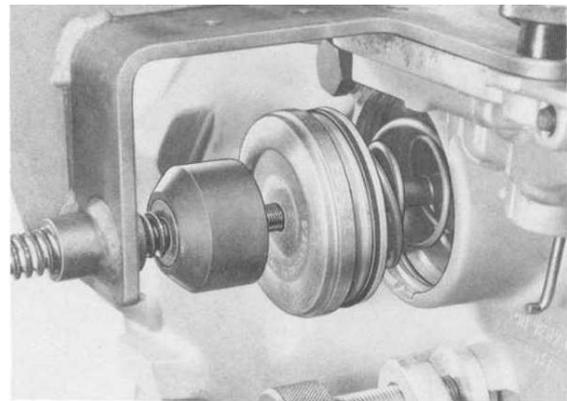
Un piston de ruban de frein comportant cinq goupilles de pression différentes qui sont repérées par des rainures (flèche) est prévu pour compenser le jeu à vide sur le ruban de frein B 1. Le piston de ruban de frein comportant la goupille de pression la plus courte ne possède pas de rainure d'identification, le piston du ruban de frein possédant la goupille de pression la plus longue possède quatre rainures d'identification.

Un piston de ruban de frein à goupille de pression démontable est prévu à compter de la boîte N°788 606. Le jeu à vide est ajusté avec les rondelles d'ajustage qui sont à disposition dans les trois épaisseurs de 0,5 mm, 1,0 mm et 1,5 mm.



- 1 = Piston du ruban de frein B 1
- 2 = Goupille de pression
- 3 = Bague d'étanchéité à lèvres
- 4 - Rondelles d'ajustage
- 5 = Joint torique
- d = Max. 6,5 mm

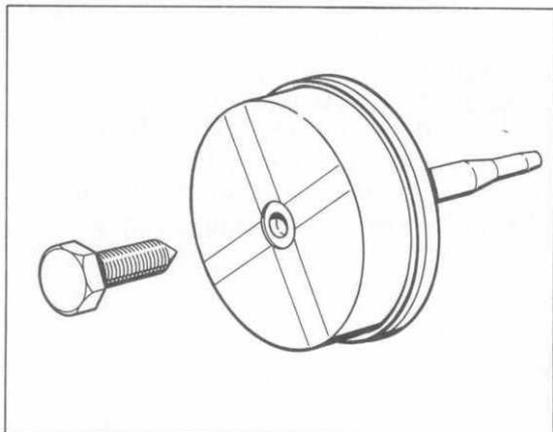
49. Visser l'outil spécial 9316 au carter de la boîte et monter le piston de ruban de frein B 1 avec les ressorts de pression et l'outil spécial 9320. Visser la vis, à cet effet la goupille de pression du piston doit s'engager dans le ruban de frein (ne pas endommager la bague d'étanchéité à lèvres).

**Remarque**

Suivant le piston de ruban de frein, on doit utiliser pour le réglage du jeu libre une vis de réglage plate ou pointue pour l'outil spécial 9320.

Piston à goupille de pression rivée = vis à six pans avec pointe.

Piston à goupille de pression démontable = vis à six pans plate M 10 x 1



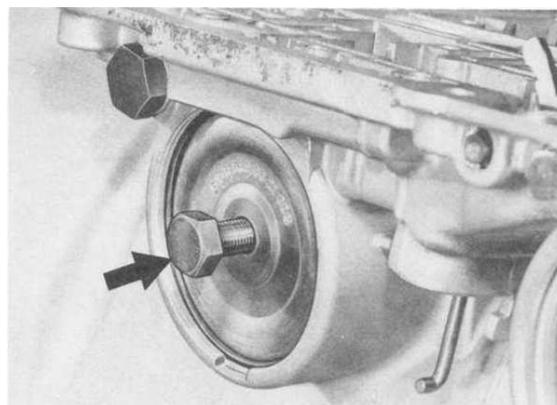
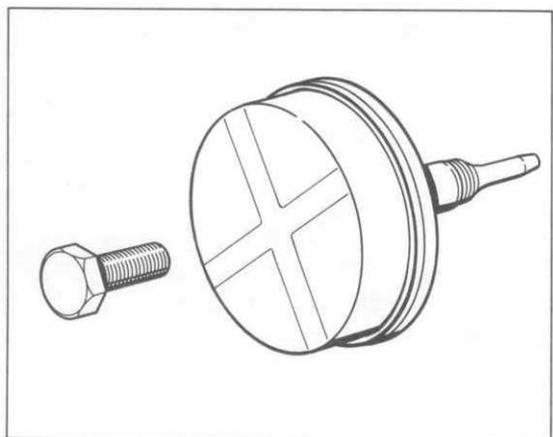
50. Monter l'anneau d'arrêt, décharger l'outil spécial 9316 et le démonter.

51. Mesurer le jeu libre "L" sur le ruban de frein et le régler.

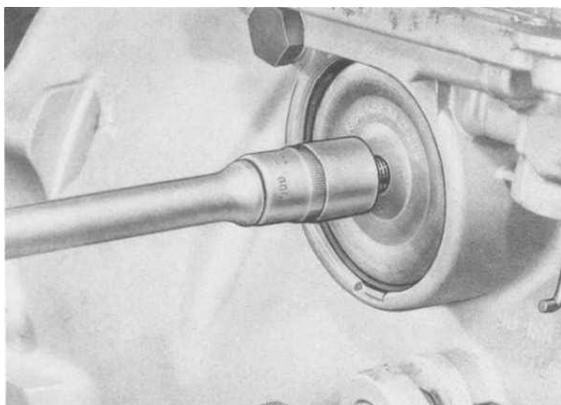
Remarque

Le filetage de l'outil spécial 9320 a un pas de 1 mm si bien qu'un tour correspond à une course de 1 mm.

Visser la vis de l'outil à la main jusqu'à ce qu'une résistance soit ressentie.



Continuer à visser la vis avec la clé dynamométrique en comptant les tours et en serrant à 5 Nm.

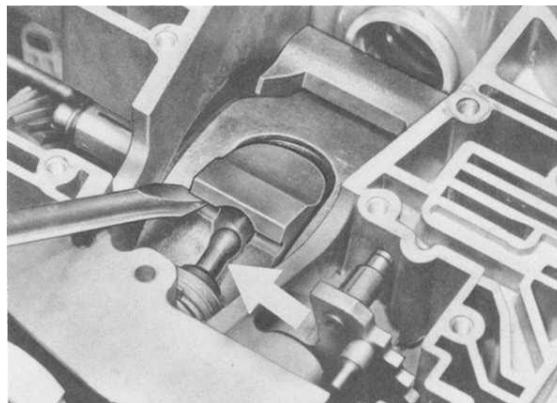


La course à vide du ruban de frein doit s'élever à 3...4 mm, le couple de 5 Nm doit donc être atteint après environ 3...4 tours

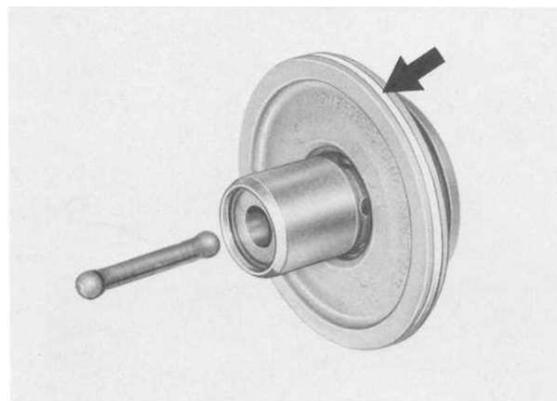
52. Dans le cas d'une course à vide trop importante, monter un piston de ruban de frein ayant une goupille de pression plus longue, dans le cas d'une course à vide trop courte un piston de ruban de frein ayant une goupille de pression plus courte. Compenser la course à vide à compter de la boîte N°788 606 par des rondelles d'ajustage correspondantes.

53. Monter l'outil spécial 9316 et le visser. Démontez le piston du ruban de frein B 1 et monter le couvercle du piston du ruban de frein à la place de l'outil spécial 9320.

54. Monter la goupille de pression de grand diamètre sur le ruban de frein B 2.



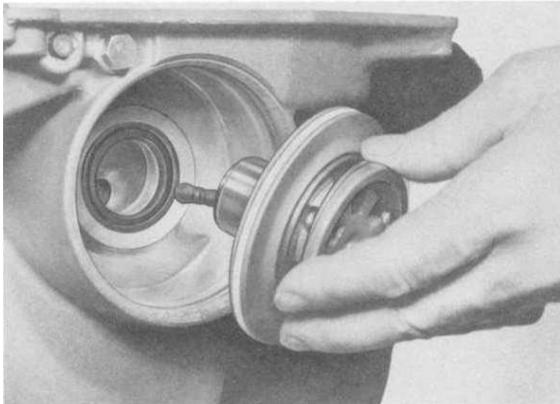
55. Monter la bague de téflon avec de la graisse dans la gorge et monter la goupille de pression.



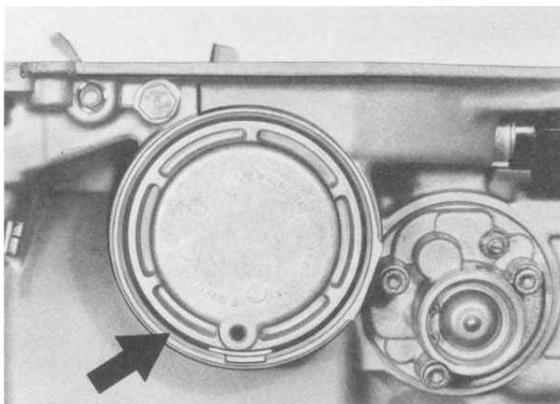
Remarque

Il existe des goupilles de pression dans 4 longueurs pour la compensation de la course à vide du ruban de frein B 2.

56. Introduire le piston du ruban de frein B 2, veiller à ce que la goupille de pression s'engage dans le ruban de frein.

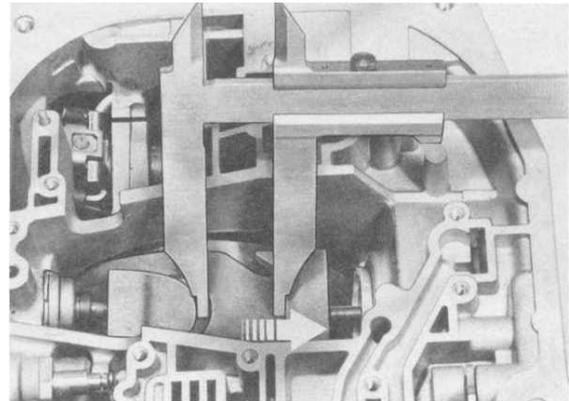


57. Presser le couvercle du piston du ruban de frein B 2 et monter l'anneau d'arrêt.

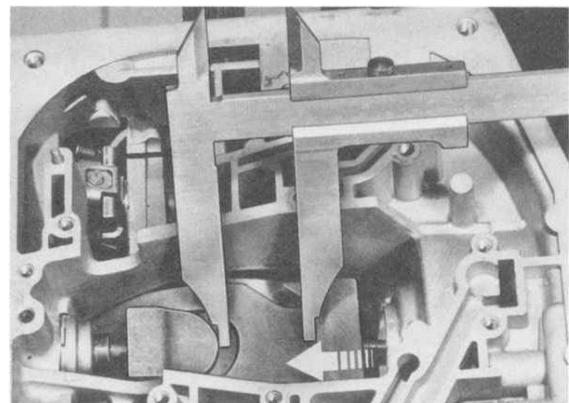


58. Mesurer et régler le jeu libre "L" sur le ruban de frein B 2 : Presser le ruban de frein B 2 sur la patte d'appui du piston du ruban de frein (dans le sens de la flèche) de manière à ce que le piston du ruban de frein appuie sur le couvercle correspondant.

Mesurer la cote "a" avec un pied à coulisse sur le ruban de frein.

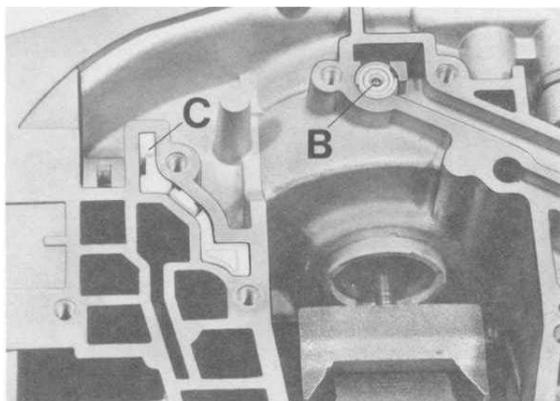


- Presser également le ruban de frein B 2 sur la patte d'appui du corps de pression (dans le sens de la flèche) et mesurer encore une fois la cote "a".

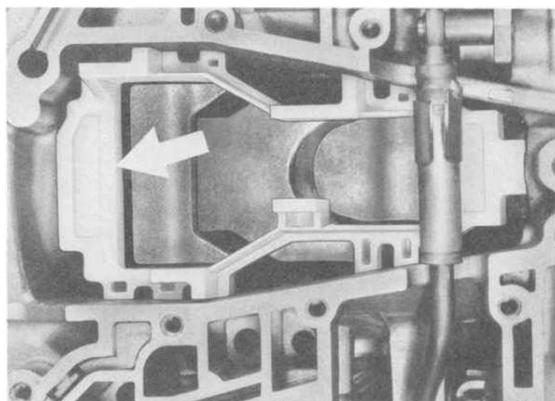


La différence des deux mesures donne le jeu libre "L" sur 6...7 mm en changeant la goupille de pression du piston du ruban de freinage B 2.

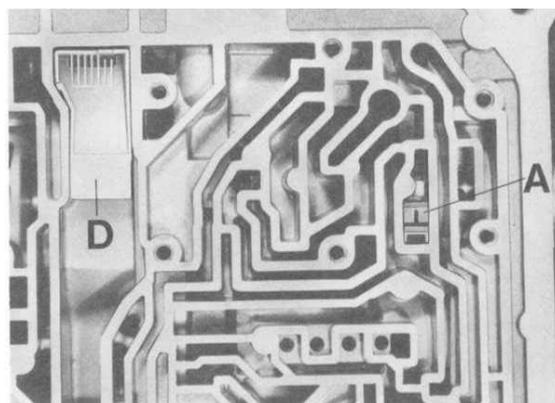
59. Monter le distributeur à une voie et la pièce de remplissage.



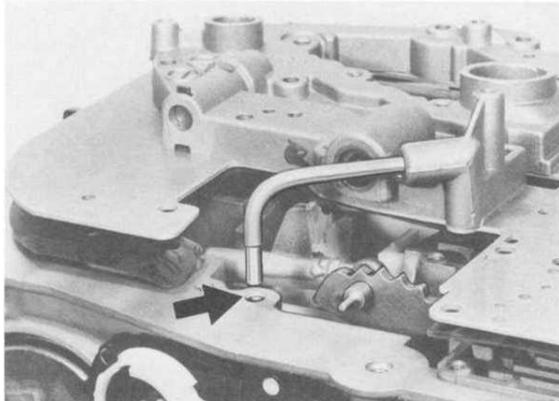
60. Monter le guidage du ruban des freins.



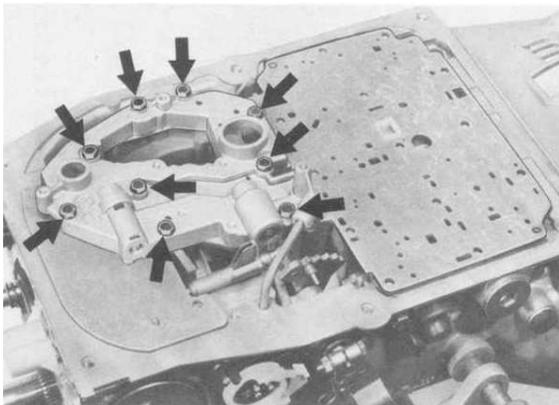
61. Monter l'étrangleur de température et le forcer dans le canal d'huile jusqu'à ce qu'il soit à fleur du carter. Monter le déflecteur d'huile.



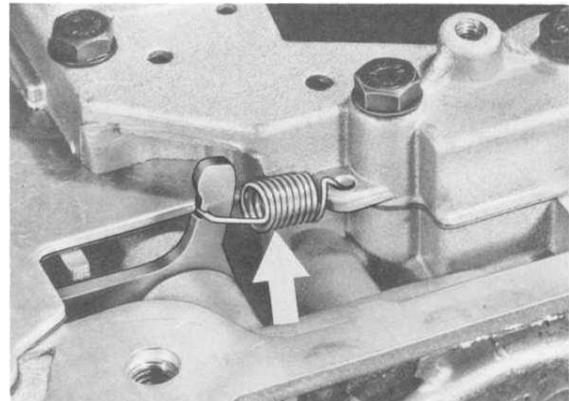
62. Monter le couvercle intérieur avec une tôle intermédiaire, introduire à cet effet le tube d'huile dans le passage du carter.



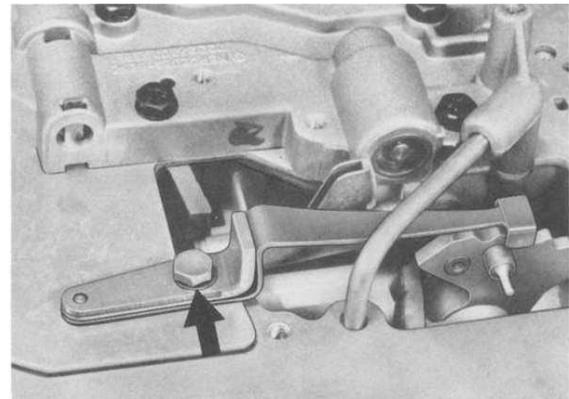
63. Dévisser les vis combinées et les bloquer légèrement (ne pas les serrer à fond).



64. Accrocher le ressort de rappel.

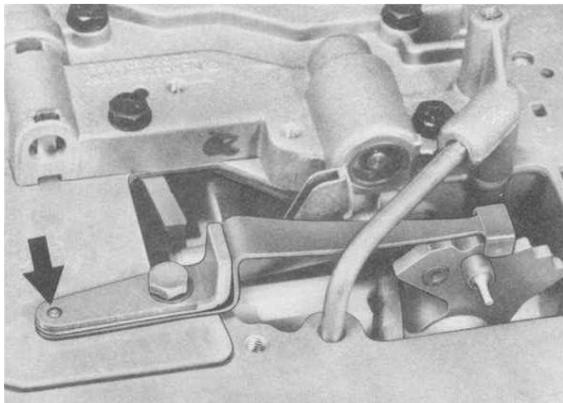


65. Placer la lame de ressort avec le support et serrer légèrement les vis de fixation (ne pas les bloquer à fond).

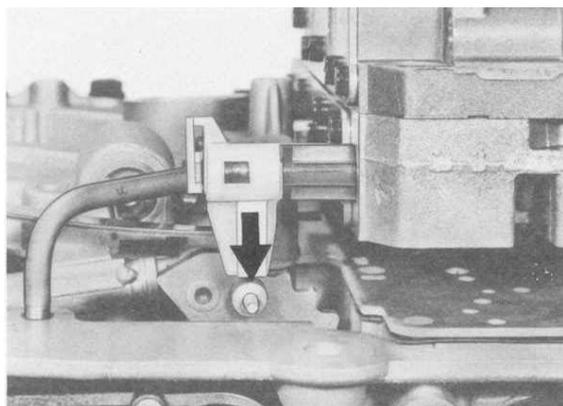


Remarque

Le support doit être parfaitement fié par la goupille.



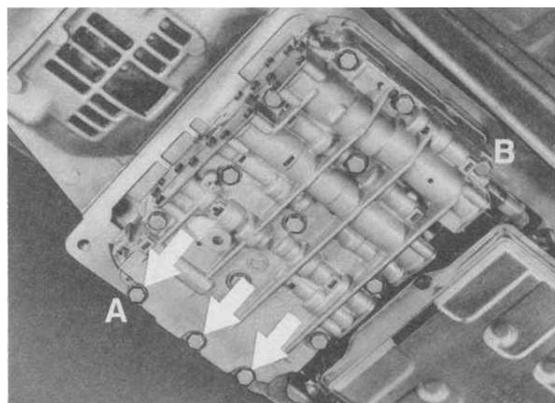
66. Monter le corps du tiroir de distribution, le tiroir de sélection de gamme doit alors s'engager dans l'entraîneur de la plaque de la grille (flèche).



67. Monter les vis combinées et serrer à un couple de 8 Nm.

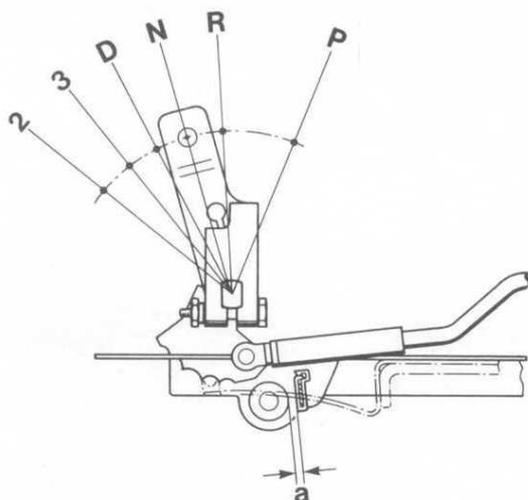
Remarque

Attention à la longueur des vis. Les trois vis repérées par des flèches n'ont qu'une longueur de 50 mm, les 12 autres vis une longueur de 55 mm. Pour le centrage du corps du tiroir de distribution, serrer tout d'abord légèrement les deux vis A/B.

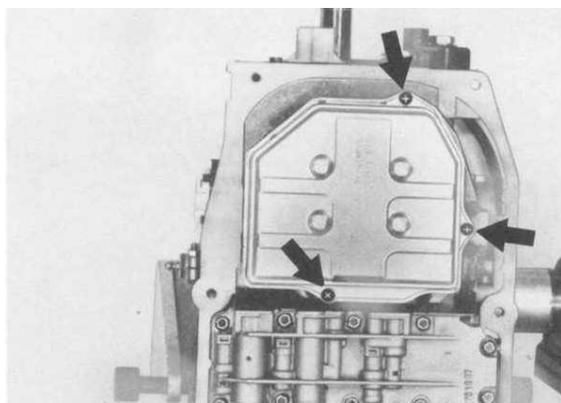


68. Serrer les vis combinées de la tôle intermédiaire et le support de la lame de ressort à un couple de 8 Nm.

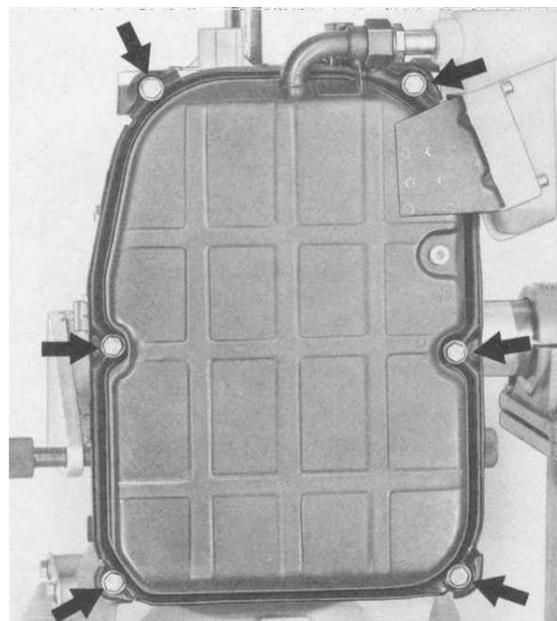
69. Contrôler le jeu "a" entre le piston de verrouillage et la butée de la tringlerie à ressort, le cas échéant le régler. Le jeu est réglé en position "N" au moyen des clips en matière plastique sur 0,4 ... 1,0 mm. Les clips en plastique sont à disposition dans trois épaisseurs.



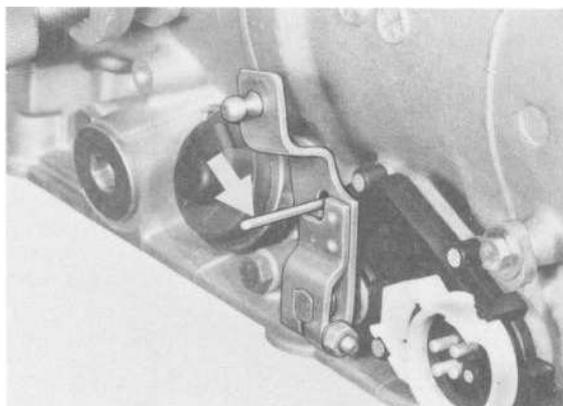
70. Monter le filtre ATF, monter les vis cruciformes et serrer à un couple de 4 Nm.



71. Monter le carter d'huile avec le joint, fixer les vis de fixation et les serrer à un couple de 8 Nm.



72. Régler le sélecteur de gamme sur la position "N", introduire la goupille de fixation constituée d'une baguette de soudure de 4 mm) à travers le levier de sélection de gamme dans le trou de fixation du corps du commutateur et serrer les vis de fixation à 8 Nm. Ressortir la goupille de fixation.



Remarque

Contrôler et le cas échéant réajuster le réglage des commandes à câble du levier de sélection et de la pression de commande, de même que la pression de modulation après le montage de la boîte.

