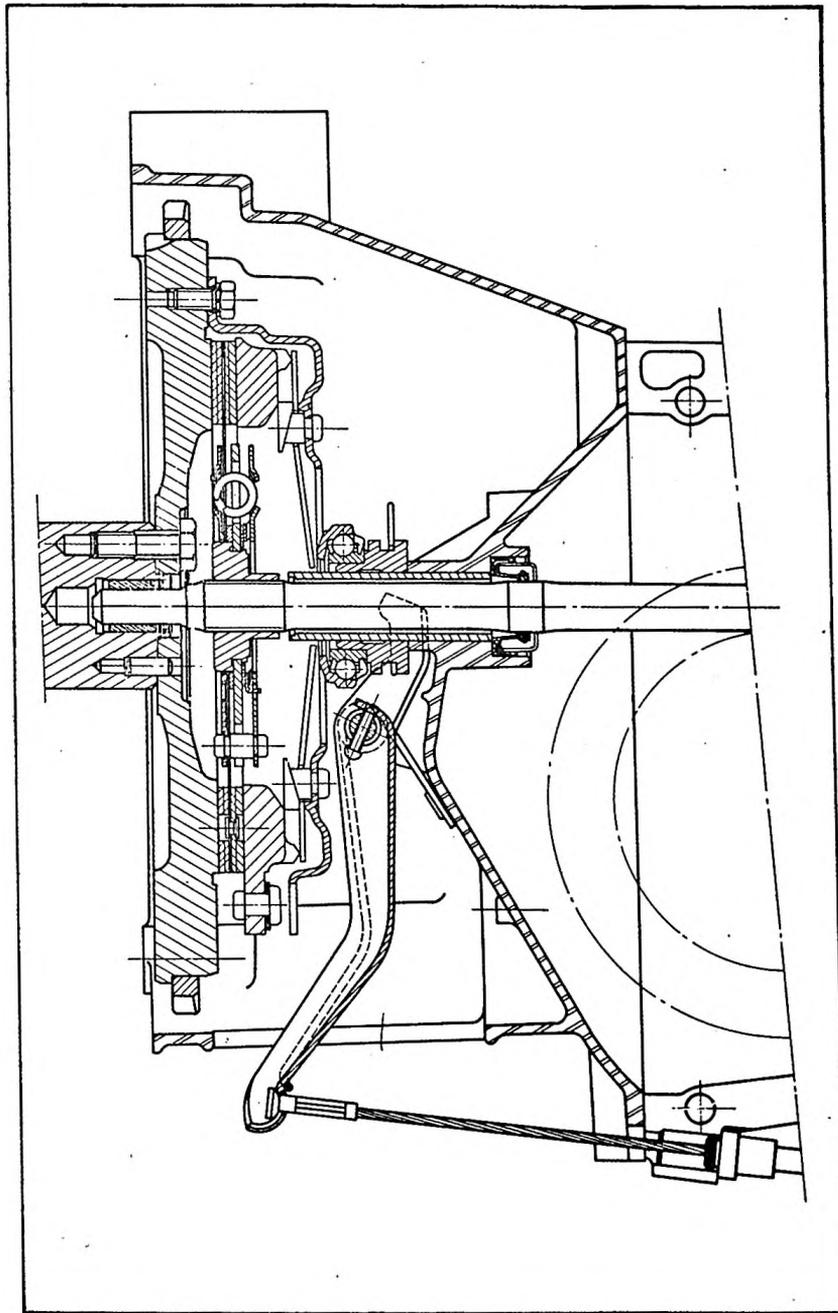


G. 31-1



Correctif N° 1 au Manuel 582-1

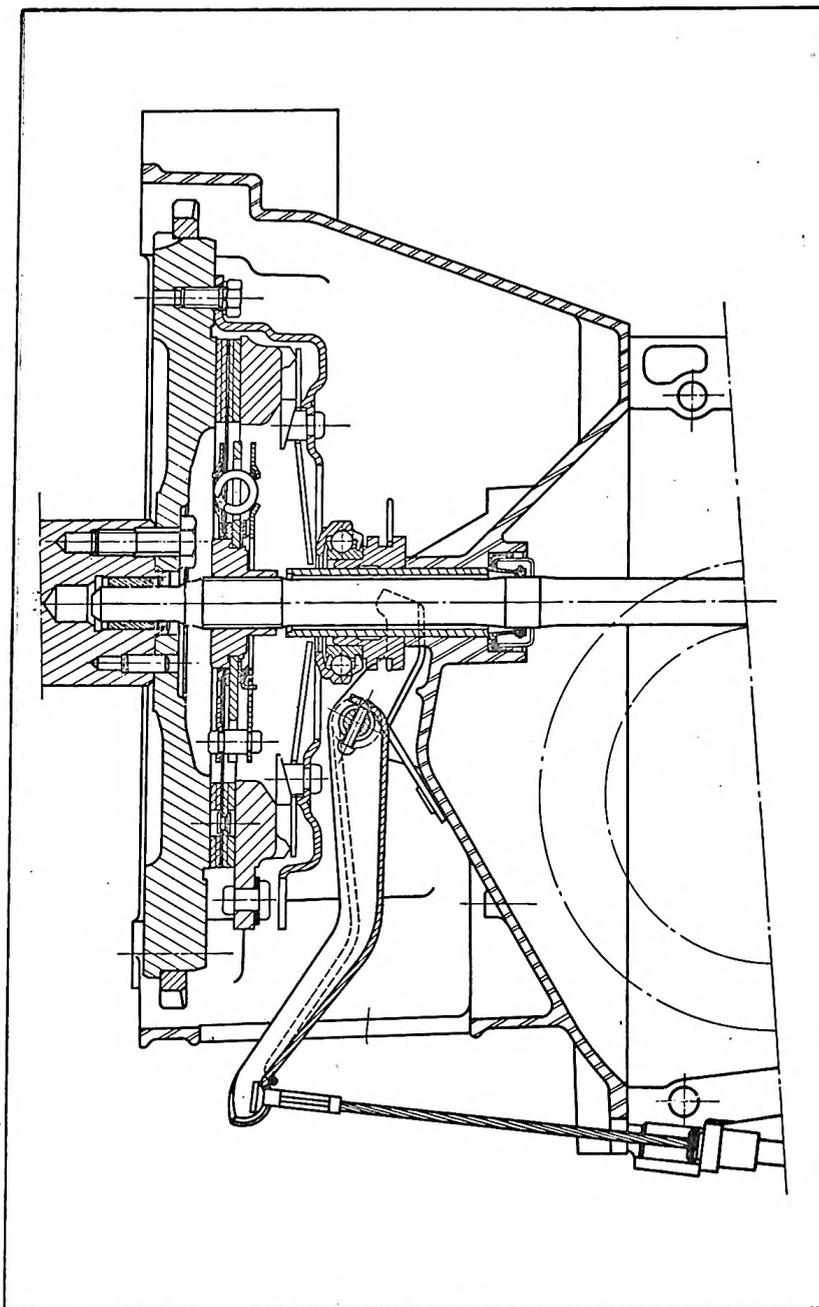
I. CARACTERISTIQUES.

Mécanisme : type à diaphragme
Disque : type à moyeu amortisseur
Garniture : qualité FERODO A - 755

II. POINTS PARTICULIERS

- Jeu entre butée et diaphragme : 1 à 1,5 mm
- Garde à la pédale : 15 à 20 mm
- Epaisseur (d'origine) de la garniture du disque : 7,7 mm
- ♦ - Couple de serrage du mécanisme : 18,5 mAN (1,8 mkg)

G. 31-1



Correctif N° 5 au Manuel 582-1

I. CARACTERISTIQUES.

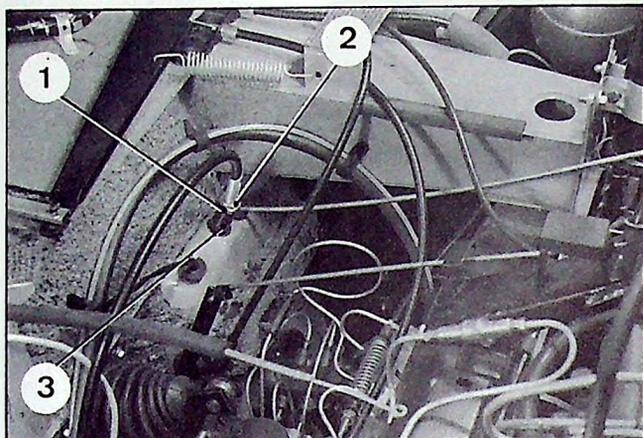
- ◆ Mécanisme : (référence 180 DBR 285) type : à diaphragme
- Disque : (~~Moteur G 103~~) } type à moyeu
- (Moteur G 103 : six ressorts de couleurs différentes : } amortisseur
- deux gris, deux bleus et deux blancs)
- Garniture : qualité FERODO A. 755

II. POINTS PARTICULIERS.

- Jeu entre butée et diaphragme : 1 à 1,5 mm
- Garde à la pédale : 15 à 20 mm
- Epaisseur (d'origine) de la garniture du disque : 7,7 mm
- Couple de serrage du mécanisme : 18,5 mAN (1,8 mkg)

REGLAGE DE LA GARANTIE D'EMBRAYAGE

8460



1. Déposer la roue de secours

2. Régler la garantie d'embrayage :

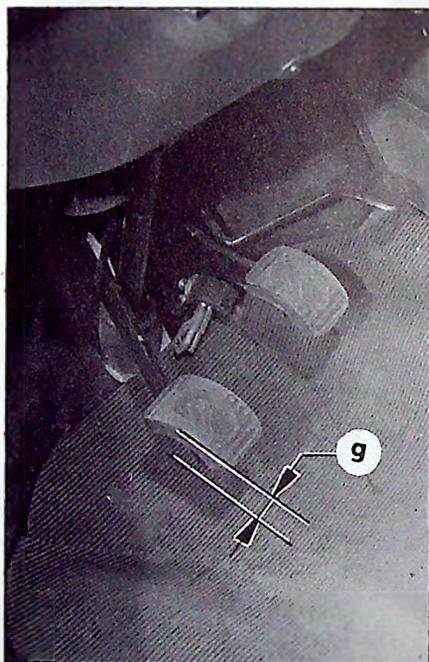
- Desserrer le contre-écrou (2)
- Agir sur l'écrou (1) afin d'obtenir,

Un jeu de 3,2 à 4,8 mm entre le tube fixe (3) et l'écrou (1)

Dans ces conditions la garde à la pédale de débrayage est de :

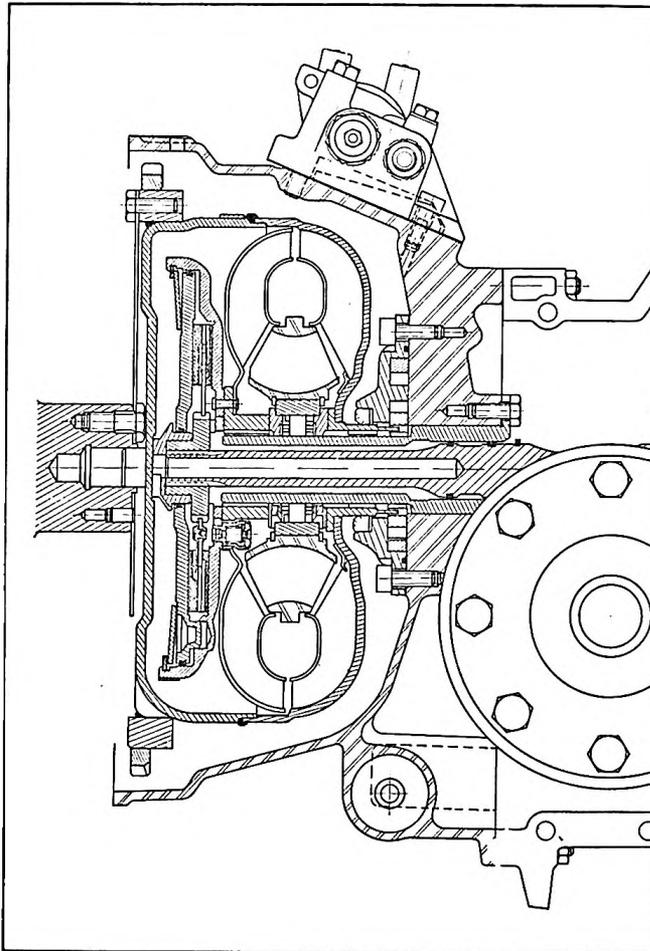
$$g = 15 \text{ à } 20 \text{ mm.}$$

8440



I. CARACTERISTIQUES

- Convertisseur - coupleur avec embrayage à disque incorporé . Marque FERODO.
- L'embrayage et le débrayage sont commandés par un système hydraulique comportant un distributeur à électro-vanne. Cette électro-vanne est elle-même commandée par un contacteur électrique actionné par les axes de fourchette.

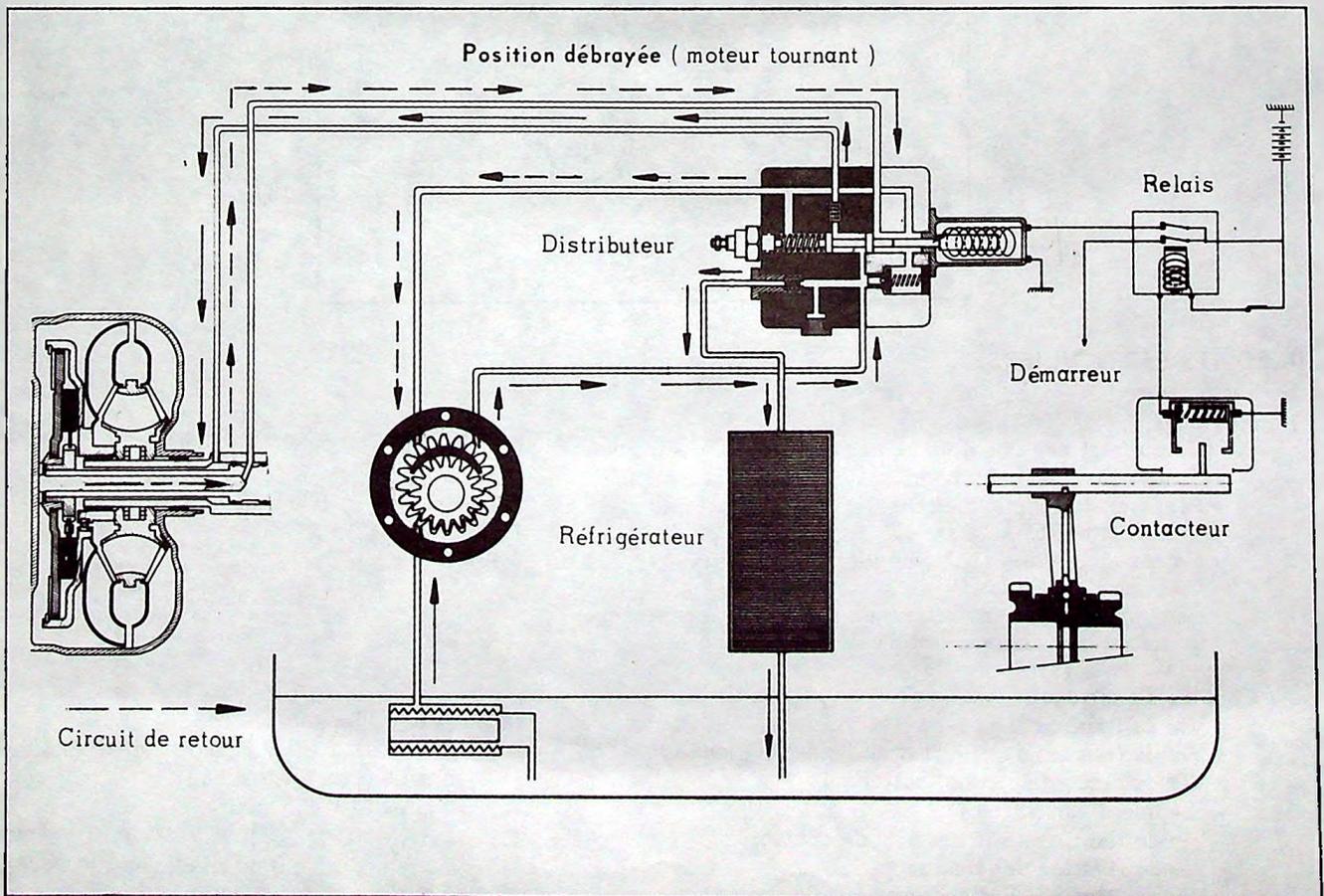
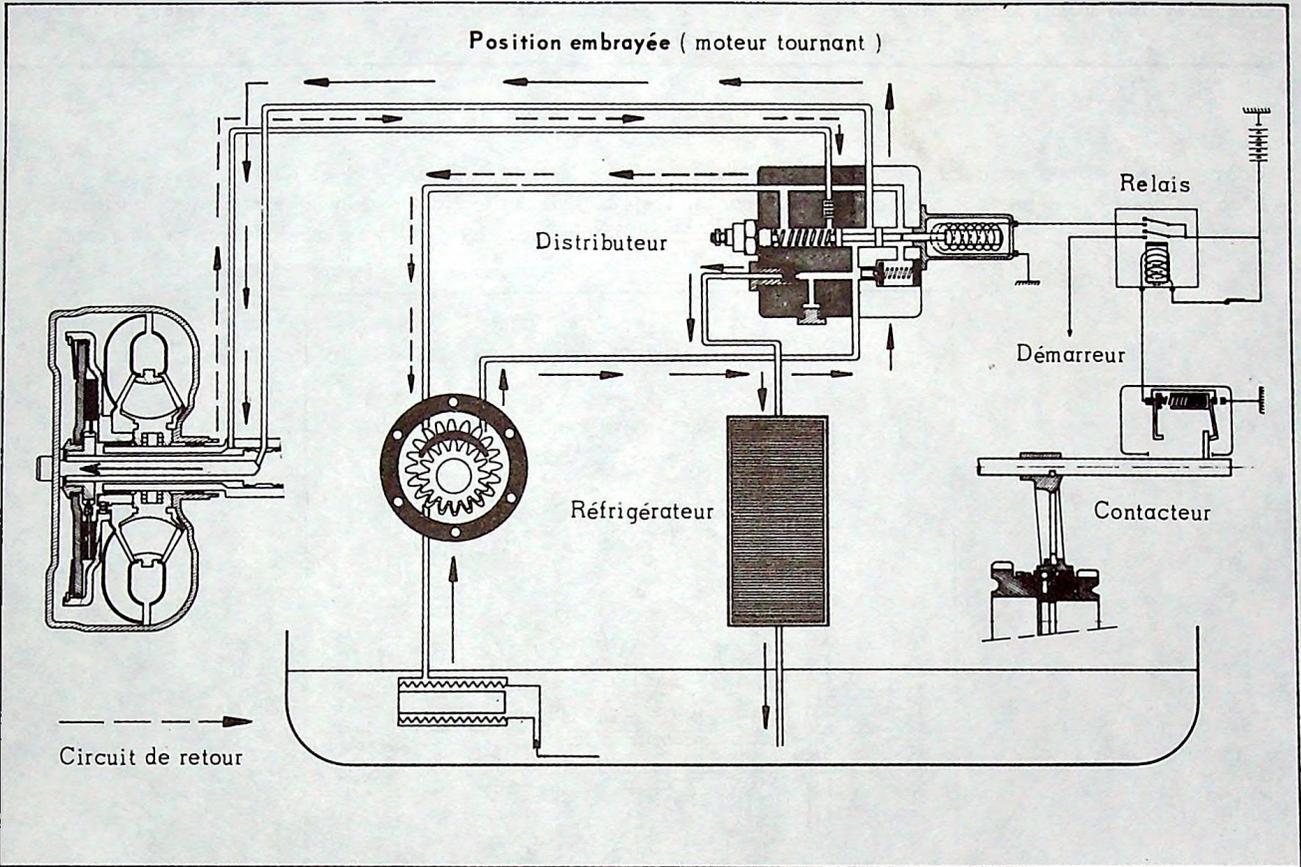


II. POINTS PARTICULIERS.

- Réglages :
 - Ecartement des contacts de commande de l'électro-vanne : $1,4 \pm 0,05$ mm
 - Tarage thermo-contact $135 \pm 3^\circ$ C
 - Pression de fonctionnement : 5,5 à 6,5 bars à 5000 ± 100 tr/ mn
 - Qualité d'huile TOTAL FLUIDE T
 - Contenance totale (boîte de vitesses comprise) : 4 litres environ
 - Crépine d'aspiration

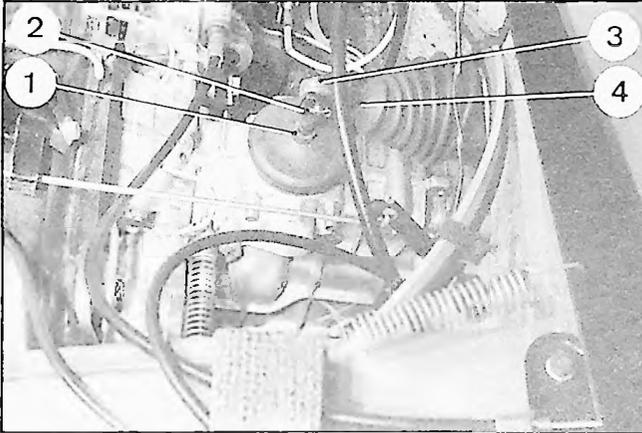
Remplissage du convertisseur : pendant le remplissage actionner une dizaine de fois l'électro-vanne.
- Couples de serrage :
 - Vis de fixation pompe à huile : 18,5 mAN (1,8 m.kg)
 - Vis de fixation du distributeur (électro-vanne) : 12 à 17 mAN (1,2 à 1,7 m.kg) (clé Allen 6 mm)
 - Vis de raccord de canalisation : 35 à 45 mAN (3,5 à 4,5 m.kg)
 - Crépine d'aspiration : 10 à 15 mAN (1 à 1,5 m.kg)
 - Vis de fixation de la semelle de contacteur : 3,5 à 4 mAN (0,35 à 0,40 m.kg) (clé Allen 4 mm)
 - Vis de fixation des contacts : 3,5 à 4 mAN (0,35 à 0,40 m.kg) (clé Allen 4 mm)
 - Vis de fixation du diaphragme sur le convertisseur : 20 à 23 mAN (2 à 2,3 m.kg)
 - Vis de fixation du diaphragme sur le vilebrequin, à remplacer à chaque dépose par des vis avec repère sur tête (face et filets huilés) 64 à 69 mAN (6,4 à 6,9 m.kg)

III. SCHEMAS DE PRINCIPE DU FONCTIONNEMENT DU CONVERTISSEUR DE COUPLE.



I - CONTROLE ET REGLAGE DE L'ECARTEMENT DES CONTACTS DE COMMANDE DE L'ELECTRO-VANNE

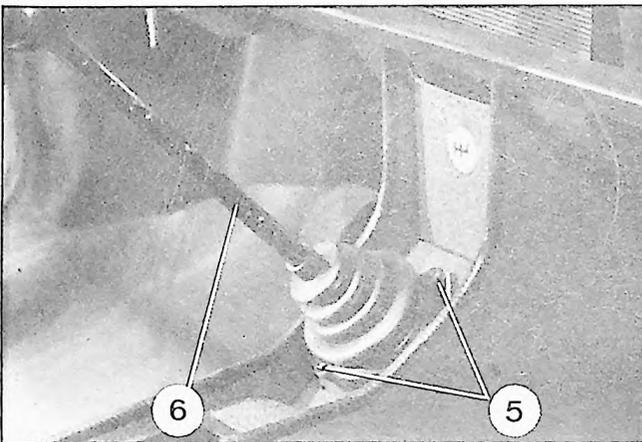
8447



1. Déposer la roue de secours.
2. Déconnecter le câble de la borne négative de la batterie.
3. Esserrer la vis de détente du conjoncteur-déjoncteur et faire chuter la pression dans les circuits de suspension.

4. Déposer le conduit souple du boîtier de chauffage gauche.

8872



5. Désaccoupler la commande des vitesses :

a) Sur la boîte de vitesses :

Déposer l'épingle (2) et l'axe (3).
Dégager le tirant (4) de la rotule, du levier (1)

b) Sur la console centrale :

Déposer les vis de fixation (5) du boîtier sur la console.

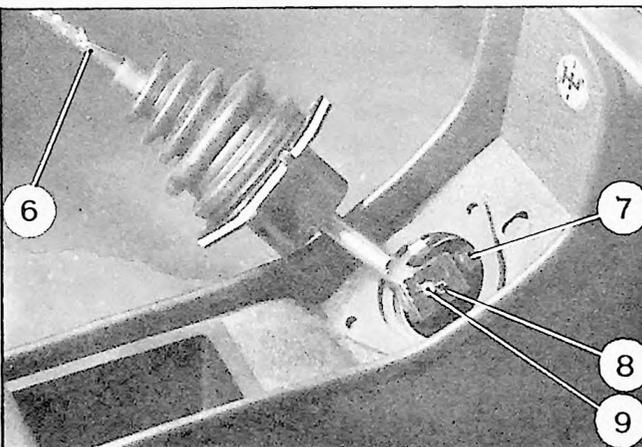
Tirer sur le levier (6) pour déposer l'épingle (8) et l'axe (9).

Désaccoupler le tirant (7), du levier (6).

c) Dégager le tirant par l'avant du véhicule, côté tablier.

Correctif N° 4 au Manuel 582 - 1

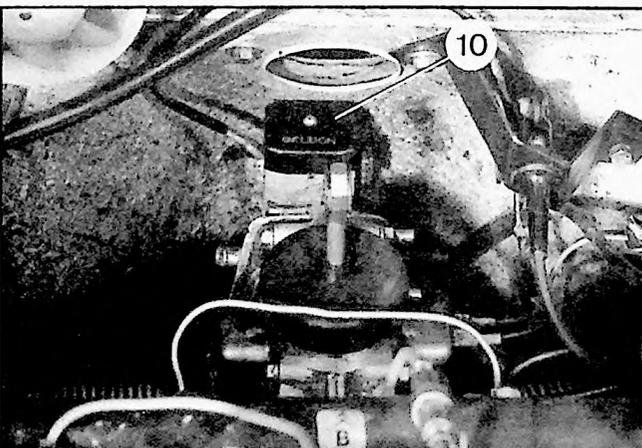
9131



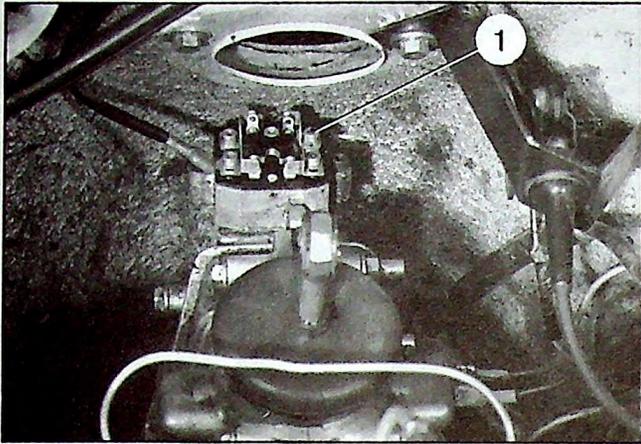
REMARQUE : La plaque de fixation du boîtier reste dans la console centrale.

Pour la déposer, il faut déposer la console.

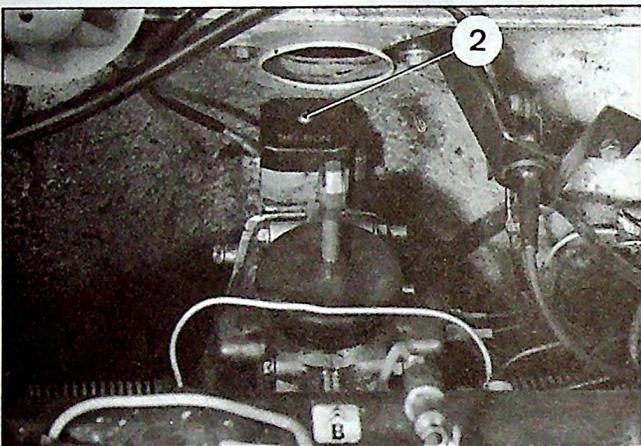
9634



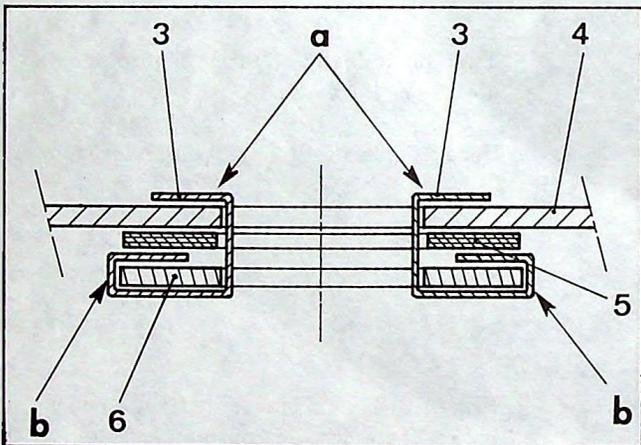
6. Déposer le couvercle (10) du boîtier de commande de l'électro-vanne.



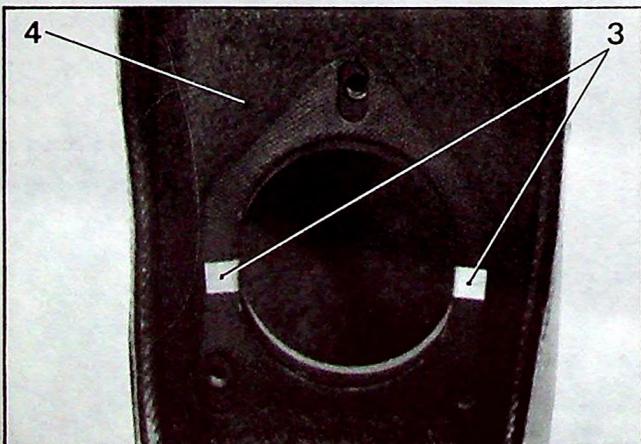
9635



9634



G. 33-12



9134

7. Vérifier le réglage des contacts :

Opérer de la même façon sur chacun des quatre contacts.

a) Passer une vitesse.

ATTENTION : Pour obtenir l'ouverture correcte d'un contact, il faut que la vitesse correspondante soit bien engagée à fond, sinon le réglage, ou la vérification, serait faussé.

♦ b) Vérifier l'écartement des grains de contact correspondant à la vitesse engagée : utiliser pour cela les jauges contenues dans l'ensemble 3112-T :

- la jauge « mini » ($\phi = 1,4 \text{ mm}$) doit passer sans écartement des grains.

- la jauge « maxi » ($\phi = 1,5 \text{ mm}$) ne doit pas passer.

c) Régler le contact en desserrant la vis (1) du contact fixe (clé Allen de 3 mm) et déplacer ce contact sur sa glissière. Serrer la vis (1) de 3,5 à 4 mAN (0,35 à 0,40 m.kg).

IMPORTANT : Ce réglage doit être fait avec précision. Sinon il pourrait se produire des débrayages intempestifs, sans toucher au levier de commande des vitesses.

d) Poser le couvercle et serrer la vis (2).

8. Préparer la plaque de fixation du boîtier sur la console :

Pour faciliter la pose du boîtier, opérer de la façon suivante :

a) Dans une tôle de 0,5 mm, découper deux bandes (3) de 10 mm de largeur sur 40 mm de longueur.

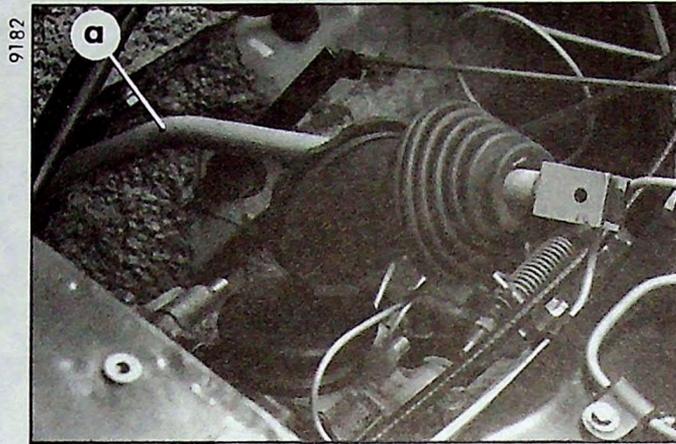
b) Replier l'extrémité « b » de chaque bande sur une longueur de 10 mm environ.

c) A travers l'orifice de la console, mettre en place le joint inférieur (5) et la plaque de fixation (6) du boîtier, sous la tôle (4) de la console. Engager l'extrémité « b » repliée, de chaque bande, sur la plaque (6), comme indiqué sur le dessin ci-contre.

Replier l'autre extrémité « a » sur la tôle (4) de la console de façon à maintenir la plaque (6) et le joint (5) contre la tôle.

9. Poser le tirant :

Engager le pare-poussière caoutchouc, sur le tirant. Engager le tirant dans la console par l'avant du véhicule (côté tablier).



10. Accoupler le tirant aux leviers :

Vérifier que la partie incurvée « a » du tirant est bien orientée vers le haut.

a) Côté console :

Mettre le joint caoutchouc (1) sur la console.

Engager la rotule du levier (5) dans la fourche du tirant (4).

Poser l'axe (3) et l'épingle (2).

ATTENTION : L'ergot « b » de butée de marche arrière, doit être orienté du côté droit.

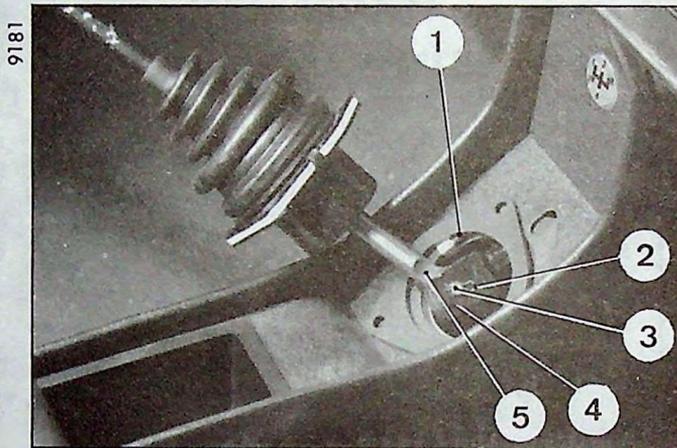
b) Côté boîte de vitesses :

Engager la fourche du tirant (4) dans la rotule du levier de commande des axes de fourchettes.

Poser l'axe (6).

Poser l'épingle (8).

Engager le pare-poussière (7) dans son logement sur le tablier.



11. Fixer l'ensemble levier de commande et boîtier sur la console :

Orienter le méplat « c » du boîtier du côté droit, (côté butée de marche arrière)

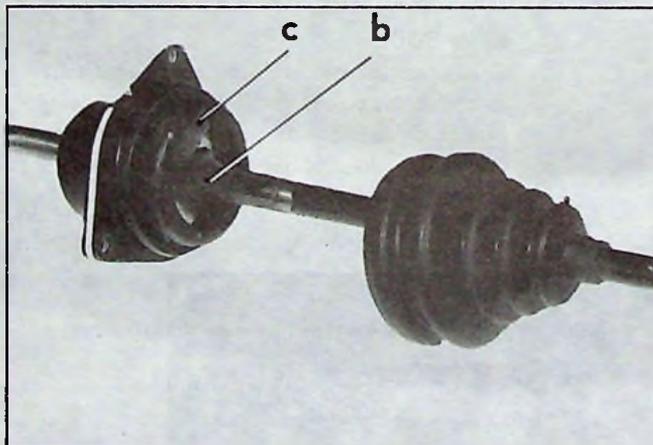
Engager le boîtier dans son logement sur la console.

Serrer les vis (9).

Mettre en place le pare-poussière sur le boîtier.

Vérifier que le levier, en position deuxième vitesse, ne touche pas le boîtier ou le siège du conducteur.

Déplacer le boîtier dans ses boutonnières, si nécessaire.

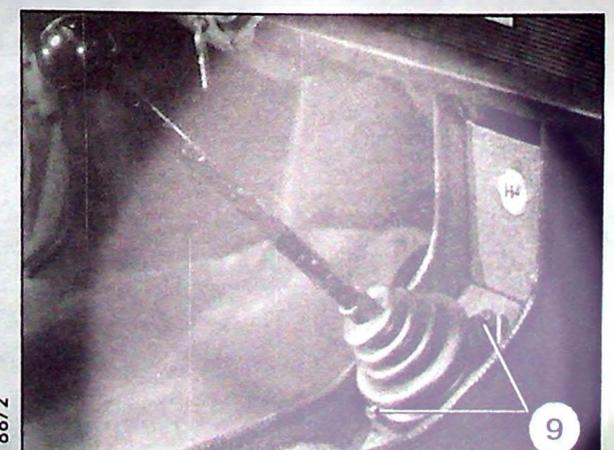
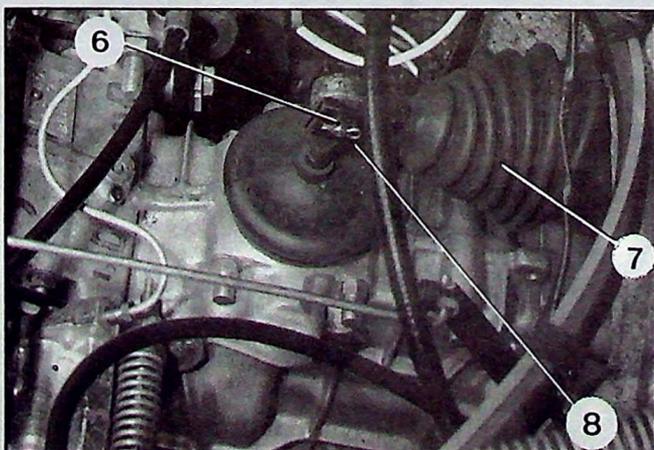


12. Connecter le câble à la borne négative de la batterie.

13. Serrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.

14. Poser le conduit souple de chauffage.

15. Poser la roue de secours.



II. VERIFICATION DE LA PRESSION DU CIRCUIT D'ALIMENTATION EN HUILE DU CONVERTISSEUR

1. Déposer :
 - la roue de secours,
 - le support de roue de secours.

- ♦ 2. Déposer le bouchon (1) du distributeur.
Monter à sa place, et selon son diamètre, l'un des deux raccords (6 ou 7 mm) de l'ensemble 3112-T.

Relier ce raccord à un manomètre 2279-T (gradué de 0 à 10 bars).

3. Vérifier la pression :

- a) La mesure doit être effectuée lorsque la température de l'huile de la boîte de vitesses est de : $70 \pm 5^\circ \text{C}$.

Pour cela, effectuer un essai du véhicule.

- b) Faire tourner le moteur à un régime de : $5000 \pm 100 \text{ tr/mn.}$

La pression doit être de : $5,5 \text{ à } 6,5 \text{ bars.}$

- c) Faire tourner le moteur à :

$$850 \begin{matrix} + 50 \\ 0 \end{matrix} \text{ tr/mn.}$$

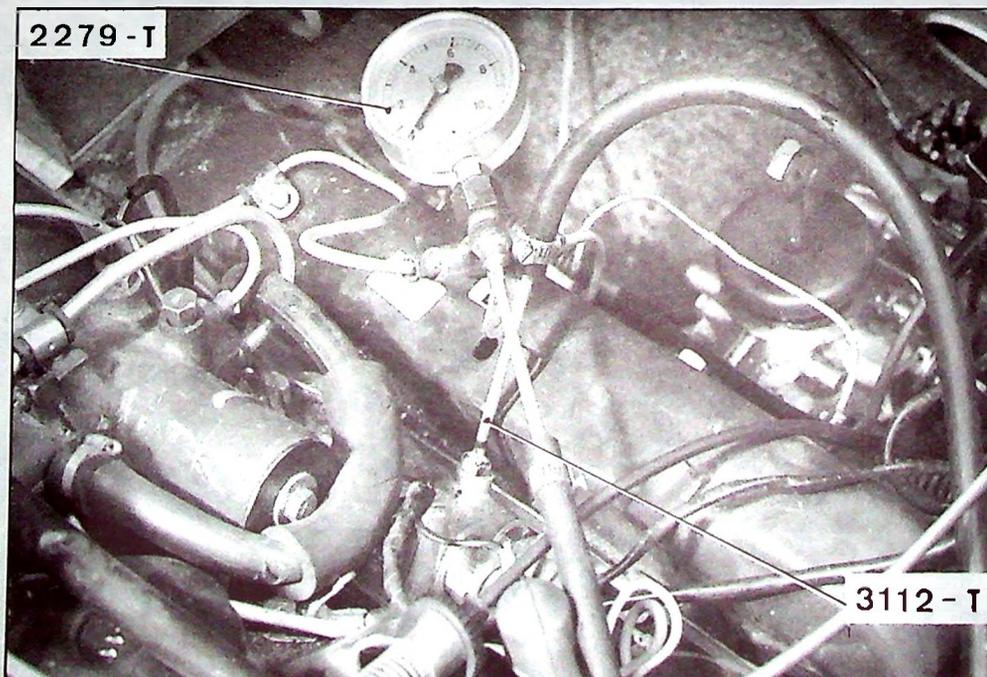
La pression doit être de : 4 bars mini.

REMARQUE :

Si la pression est incorrecte et avant tout autre intervention, vérifier le niveau de l'huile de la boîte de vitesses et l'état de propreté de la crépine d'aspiration de la pompe d'alimentation du convertisseur.



9637



♦ 9636