

Additif No 1



REPLACEMENT D'UNE BOITE DE VITESSES

DEPOSE.

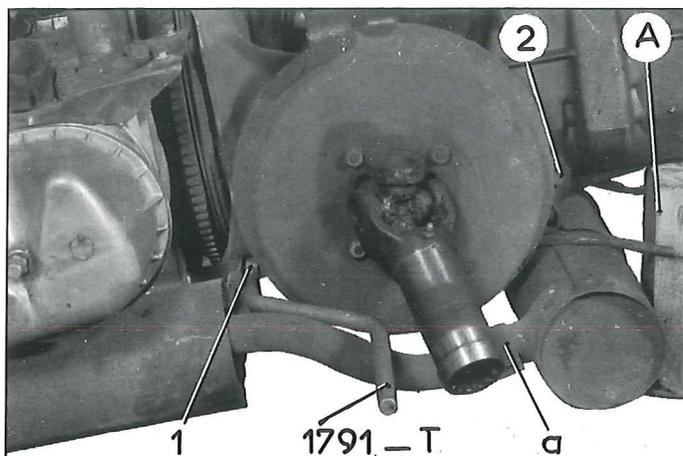
1. Déposer l'ensemble moteur-boîte de vitesses (voir Op. A 100-1)
2. Placer l'ensemble moteur-boîte de vitesses sur une table d'atelier. Placer une cale de bois (A) de 150 mm d'épaisseur sous la boîte de vitesses.
3. Déposer l'ensemble pot de détente et silencieux d'échappement.
Déposer l'écrou (1) à l'aide de la clé 1791-T et déposer les vis (2). Ne pas désaccoupler les pots (en « a »). Déposer les demi-colliers d'accouplement du pot de détente à la tubulure.
Dégager l'ensemble pot de détente et silencieux.
4. Déposer le démarreur.
5. Désaccoupler la boîte, du moteur (clé 1791-T).
6. Déposer le tambour (3) d'embrayage, *embrayage centrifuge seulement*. (voir Op. A 312-1)
7. Vidanger la boîte.

POSE.

8. Monter le tambour d'embrayage (embrayage centrifuge seulement)

NOTA : Si la boîte de vitesses ou le carter de boîte a été changé, il faut régler la position du tambour d'embrayage (voir Op. A 312-1)

REMARQUES : Si la boîte du véhicule est munie d'un doigt de guidage et est remplacée par une boîte sans doigt de guidage, il faut remplacer également l'ensemble support et levier de commande des axes de fourchettes et la commande de vitesses sur tablier.



9. Accoupler la boîte de vitesses au moteur.

REMARQUES :

a) Il a été monté successivement deux types d'arbres de commande et deux types de douilles à aiguilles de centrage de cet arbre dans le vilebrequin, correspondant à des conditions de montage différentes :

- 1) La boîte de vitesses comporte un arbre de commande à cannelures et la partie lisse tourillonnant dans la douille à aiguilles à une longueur = 15 mm (*montage jusque Mai 1966*) : cette boîte doit être obligatoirement accouplée à un moteur dont le vilebrequin est équipé d'une douille à aiguilles IN A de 12 x 18 x 12 sans bague d'étanchéité.
- 2) La boîte de vitesses comporte un arbre de commande à dentelures et la partie lisse tourillonnant dans la douille à aiguilles à une longueur = 19 mm (*montage depuis Mai 1966*) : cette boîte peut être accouplée à un moteur dont le vilebrequin est équipé soit d'une douille IN A (ancien modèle) soit d'une douille de 12 x 18 x 10 protégée par une bague d'étanchéité (*modèle monté depuis Mai 1966*)

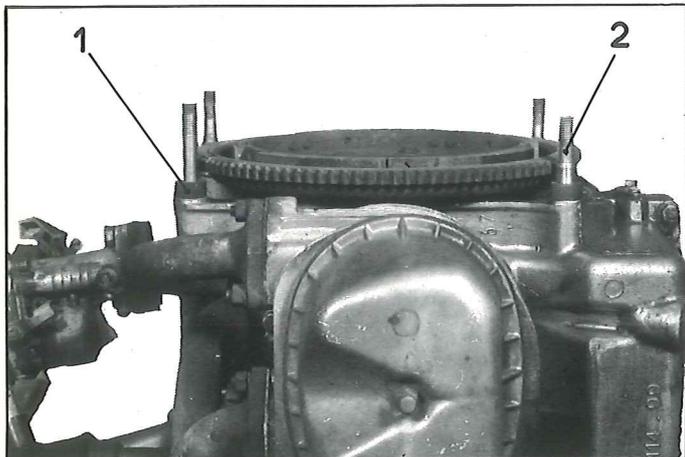
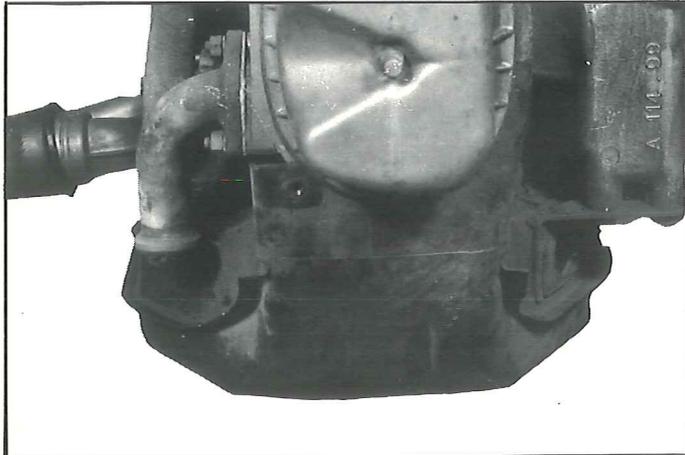
b) Depuis Novembre 1966 les véhicules équipés d'un embrayage classique sont munis d'une fourchette avec huileur et d'une butée plus épaisse dont l'axe d'articulation du support est percé pour recevoir le tube d'arrivée d'huile. Cet ensemble peut être monté sur les véhicules équipés d'un embrayage centrifuge.

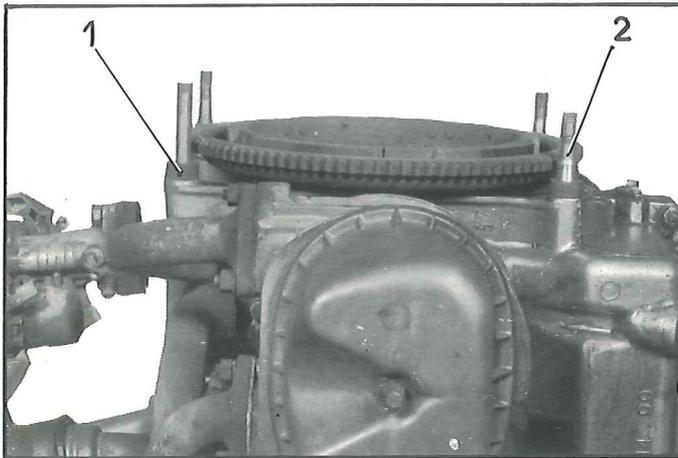
- Placer le moteur sur une table d'atelier.

- Le faire reposer sur la face avant du collecteur d'air (le moteur ne doit pas contenir d'huile).

- S'assurer que les pieds de centrage sont en place dans leur logement sur le carter moteur.

S'assurer également que le logement de ces pieds dans le carter d'embrayage n'est pas déformé.





REMARQUE IMPORTANTE :

Si les logements des pieds de centrage sont détériorés, il faut remplacer le carter-moteur ou le carter-boîte ou les deux carters; un mauvais alignement de la boîte et du moteur provoquerait une détérioration rapide de l'embrayage.

Pour vérifier l'alignement de l'ensemble moteur-boîte voir l'opération n° A 300-0.

- Mettre en place les entretoises (1) sur les pieds de centrage (2) et sur les goujons de fixation de la boîte.

1^{er} cas : Moteur à embrayage centrifuge.

- Présenter la boîte sur le moteur, engager l'extrémité de l'arbre de commande dans son logement.

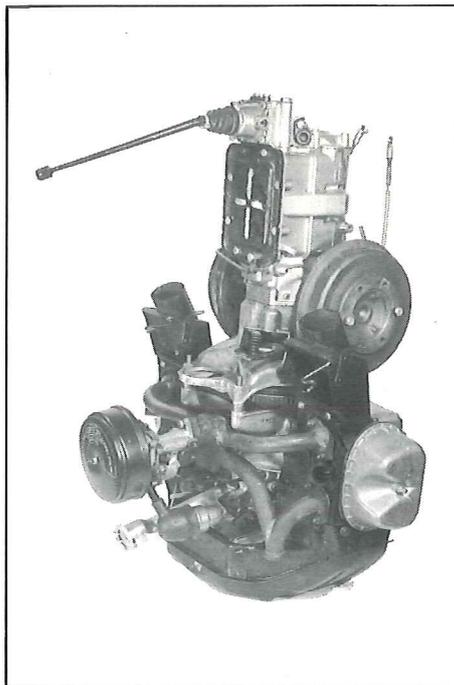
2^{ème} cas : Moteur à embrayage classique.

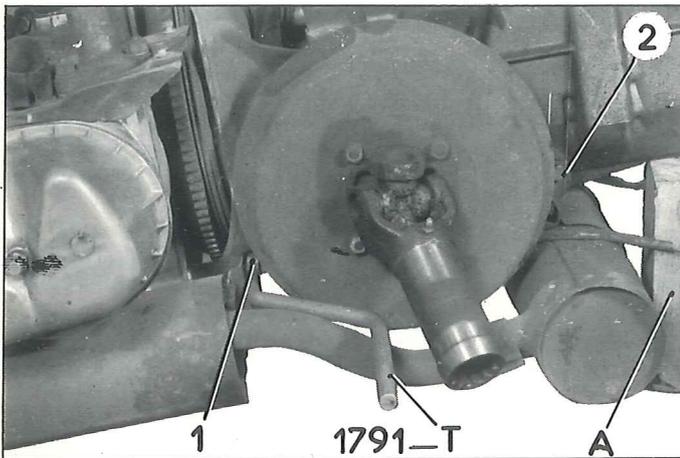
Mettre une vitesse en prise. Présenter la boîte sur le moteur, l'engager sur les goujons pour amener l'arbre primaire au contact du moyeu cannelé ou dentelé du disque.

- Agir sur les deux mâchoires à coulisse pour faire tourner l'arbre et permettre l'introduction des dentelures ou des cannelures de l'arbre dans celles du disque; la boîte doit descendre par son propre poids.

S'assurer que le carter d'embrayage et les deux demi-carters moteur sont en contact. Sinon, les pieds de centrage gênent la mise en place, parce que le disque d'embrayage n'est pas centré.

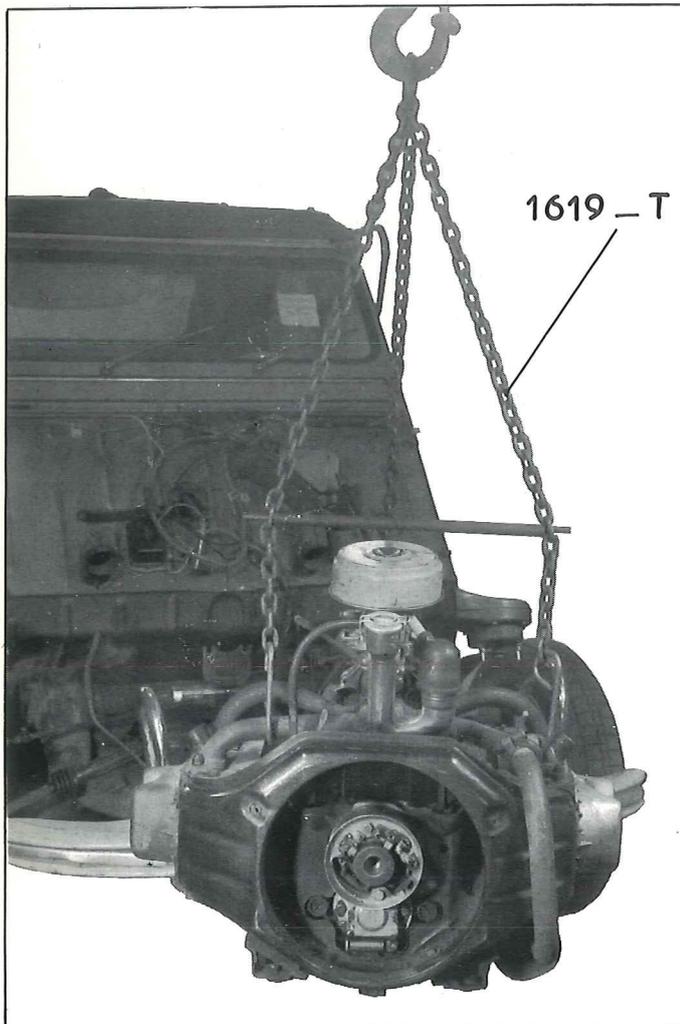
- Libérer le disque en desserrant les vis de fixation du mécanisme sur le volant.
- Centrer le disque en déplaçant la boîte pour faciliter l'entrée des pieds de centrage.
- Placer les supports d'avertisseur sur les goujons supérieurs, serrer les écrous de fixation de la boîte (clé 1791-T (rondelle grower)).





10. Monter le pot de détente et le silencieux.

- Placer une cale de bois (A) de 150 mm d'épaisseur sous la boîte de vitesses.
- Présenter l'ensemble des pots. Visser de quelques filets les vis (2) de fixation du silencieux sur le carter de boîte (rondelles plate et grower).
- Monter les demi-colliers d'accouplement du tube d'échappement (Serrer les vis).
- Serrer l'écrou (1) fixant la patte support du pot de détente sur le carter d'embrayage (clé 1791-T).
- Serrer définitivement les vis fixant le silencieux d'échappement à la boîte de vitesses.



11. Mettre le moteur à terre après avoir placé une cale de 150 mm d'épaisseur sous la boîte pour ne pas déformer le silencieux.

12. Monter le démarreur. Serrer les vis (rondelles grower).

13. Faire le niveau d'huile de la boîte de vitesses : 1 l. environ huile extrême pression (SAE 80 EP).

Un niveau trop élevé ou une huile trop épaisse peuvent amener des perturbations dans le fonctionnement de la boîte (les cônes de synchronisation peuvent rester collés).

14. Poser l'ensemble moteur-boîte de vitesses (voir Op. A 100-1).

15. Faire le plein d'huile du moteur.