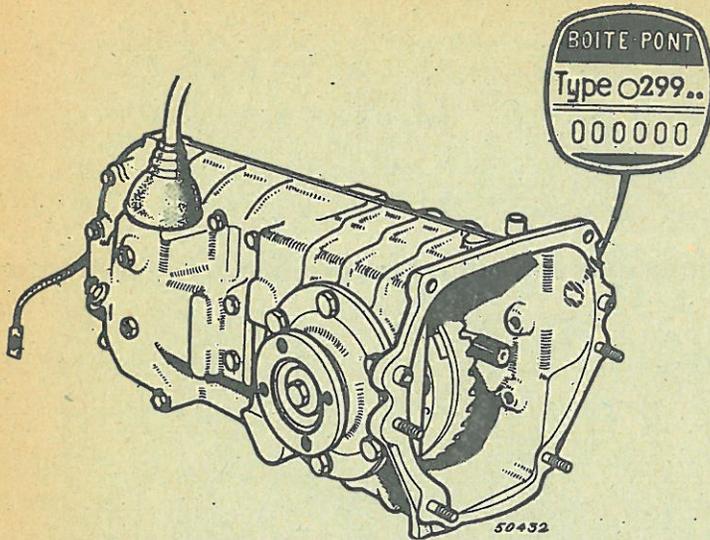


5. BOITE - PONT

PAGES

Identification	68
Caractéristiques	68
Appariement du couple conique	68
Outils spécialisés	171-172
Dépose	71
Repose	72
Démontage :	
— Pont	73
— Boîte	74
Remontage :	
— Boîte	80
— Pont	86
Opérations pouvant être réalisées sans dépose de la Boîte-Pont :	
— Remise en état de la commande des vitesses	87
— Remplacement du pignon de marche arrière	87
— Remplacement du train intermédiaire	88
— Remise en état de l'arbre primaire	88



IDENTIFICATION

Boîte-Pont type :

- 299-10 pour véhicule avec couple conique 6×35.
- 299-11 pour véhicule avec couple conique 6×37 (modèle Tropiques).

Le type, l'indice et le numéro de fabrication sont marqués sur une plaquette rivée sur le carter.

CARACTÉRISTIQUES

BOITE.

Quatre vitesses avant synchronisées et une marche arrière.

Rapport de démultiplication :

1 ^{re}	0,227
2 ^e	0,385
3 ^e	0,643
4 ^e	1
M. AR.	0,250

Graissage par barbotage (boîte et pont communiquent, même niveau dans les deux compartiments).

Huile : Contenance 3 litres.
Viscosité EP. 80.

Arbre primaire :

Roulement	29 aiguilles.
Entretoise pour positionnement du roulement AR., épaisseur	12, 12,1 - 12,2 - 12,3 mm.

Train intermédiaire :

Roulement	20 aiguilles.
-----------------	---------------

Arbre secondaire :

— Pignon d'attaque :	
Nombre de dents	6.
Positionnement	A = 47,50 mm (de la face avant du pignon à l'axe de la couronne).
Rondelles de positionnement, épaisseur	0,05 - 0,7 - 0,8 - 0,9 - 1 - 1,1 - 1,2 - 1,3 mm.

— Roulement double : Livré réglé. Entretoise de réglage	4 à 4,20 mm par 5/100 en 5/100.
— Couple de serrage de l'écrou	10 à 15 m.kg.
— Synchronisateur	1 ^{re} - 2 ^e et 3 ^e - 4 ^e appariées.
— Pignon de 1 ^{re} . Roulement	42 aiguilles.

Tachymètre :

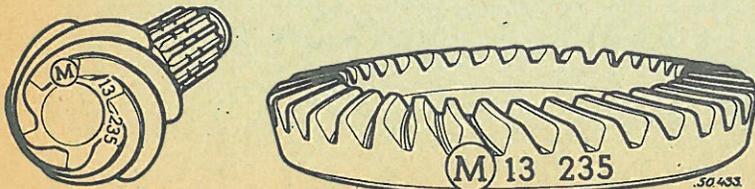
Vis	3 filets.
Roue	9 dents

Commande des vitesses :

Ressort de verrouillage des axes	∅ : 7,5 mm. Long. libre : 18,5 mm.
Bille diamètre	8 mm.

PONT.

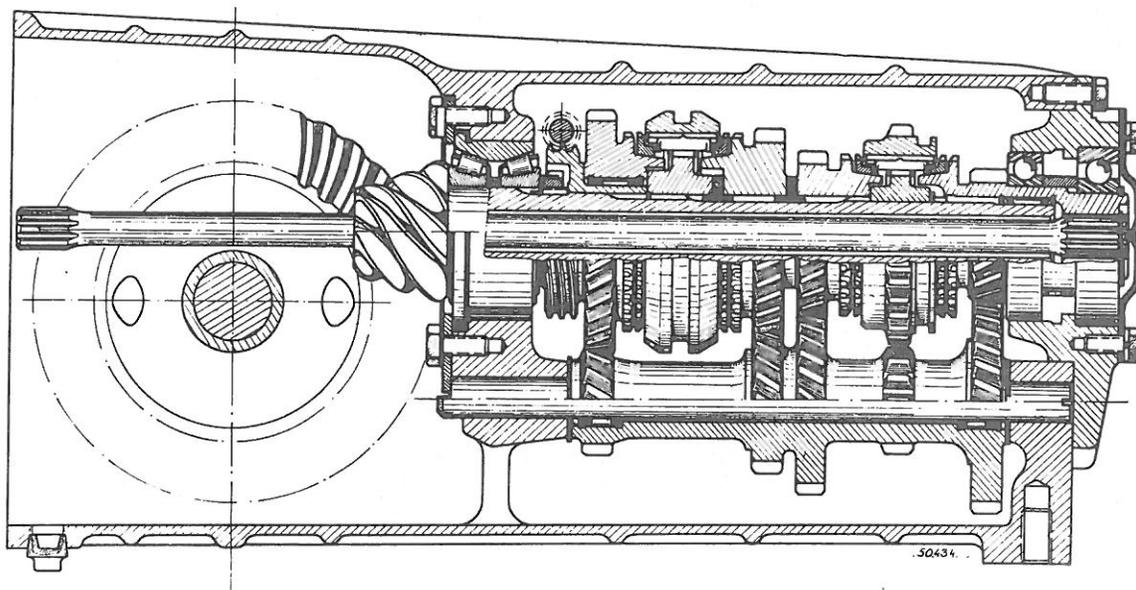
Couronne	35 dents, ou 37.
(Couple de serrage des vis de fixation de la couronne : 5 m.kg)	
Jeu de denture	0,12 à 0,17 mm.
Coussinets de réglage des satellites, épaisseur	1 - 1,1 - 1,2 mm.
Montage des roulements de différentiel avec précharge ; poids nécessaire pour faire tourner le boîtier	1 à 2 kg.
Cales de réglage des roulements, épaisseur	0,05 - 0,1 - 0,2 - 0,5 - 1 mm.
Poids boîte-pont	52 kg.

APPARIEMENT
DU COUPLE CONIQUE

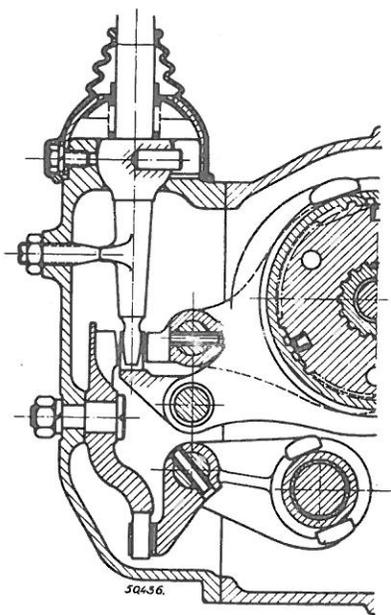
Le pignon d'attaque et la couronne sont rodés ensemble en fabrication et deviennent inséparables.

Une indication commune est marquée sur chaque pièce. Exemple (M) 13 235.

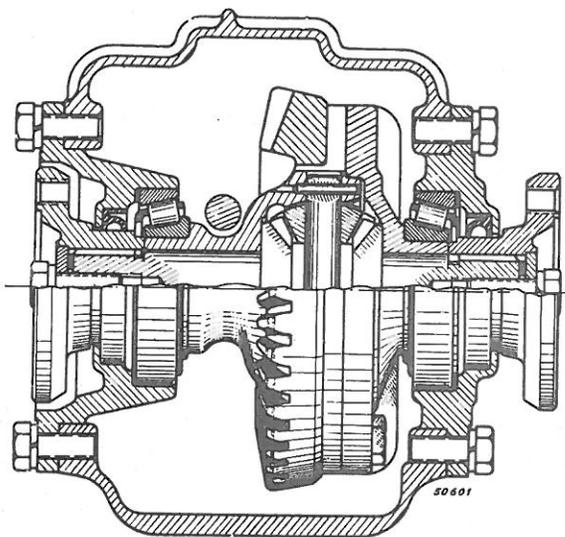
COUPE LONGITUDINALE



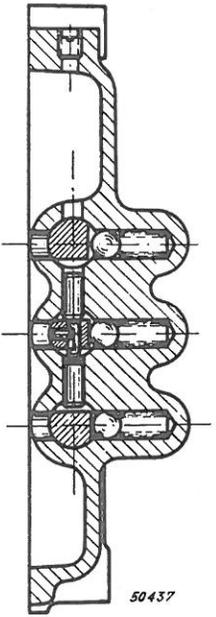
COUPE PAR LES FOURCHETTES



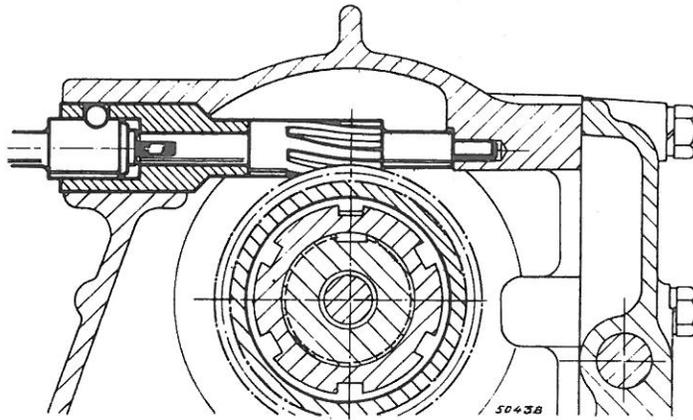
COUPE DU DIFFÉRENTIEL



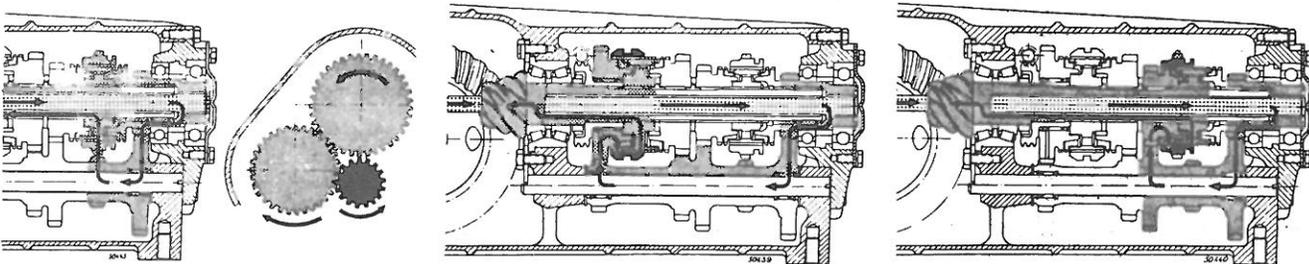
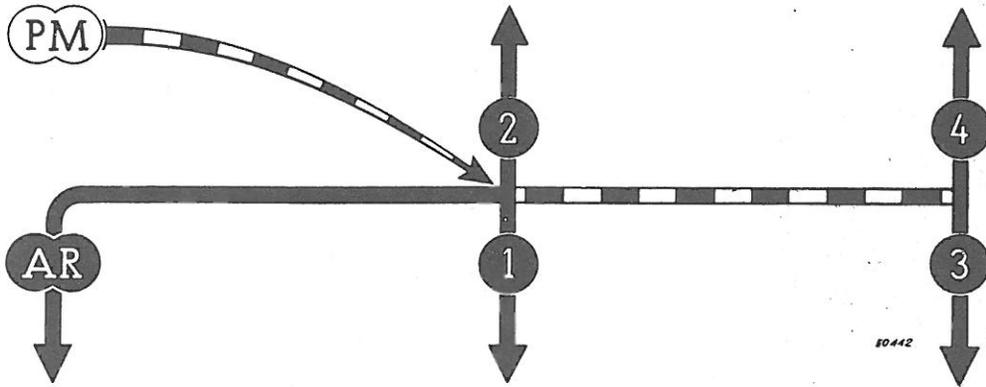
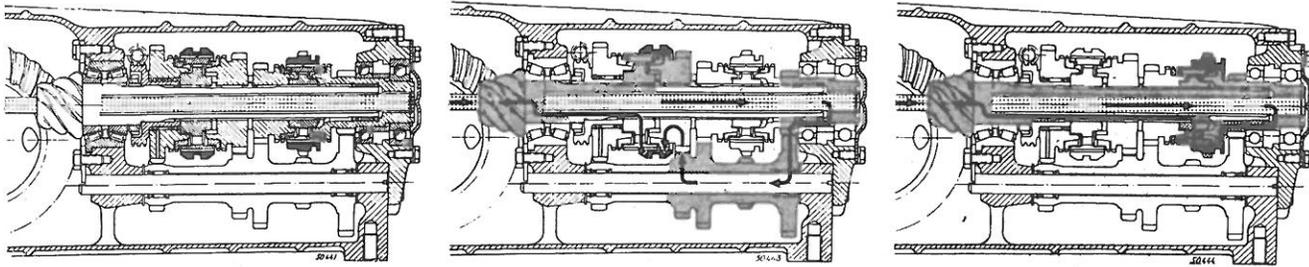
COUPE
DU
VERROUILLAGE



COUPE DE LA COMMANDE DE TACHYMÈTRE



SCHÉMAS DE FONCTIONNEMENT DE LA BOITE DE VITESSES



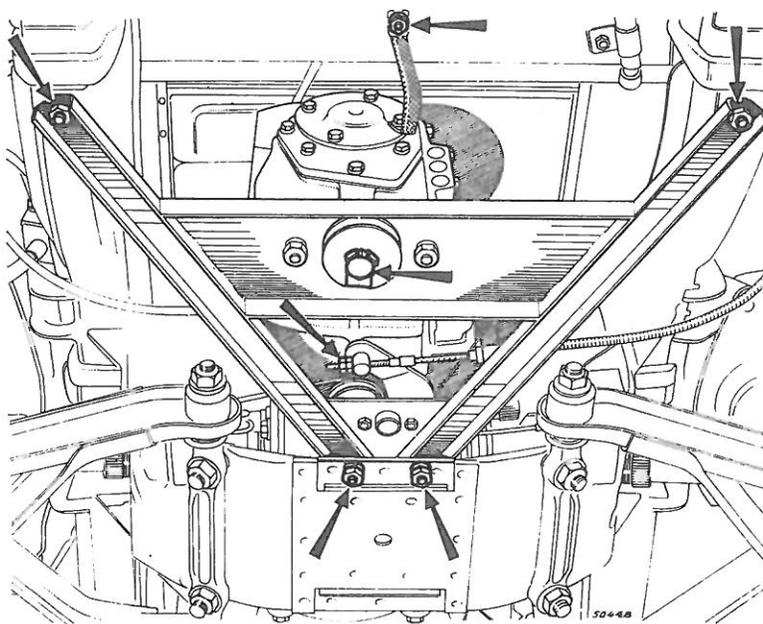
DÉPOSE

Vidanger l'huile.

Déposer le support boîte-pont :

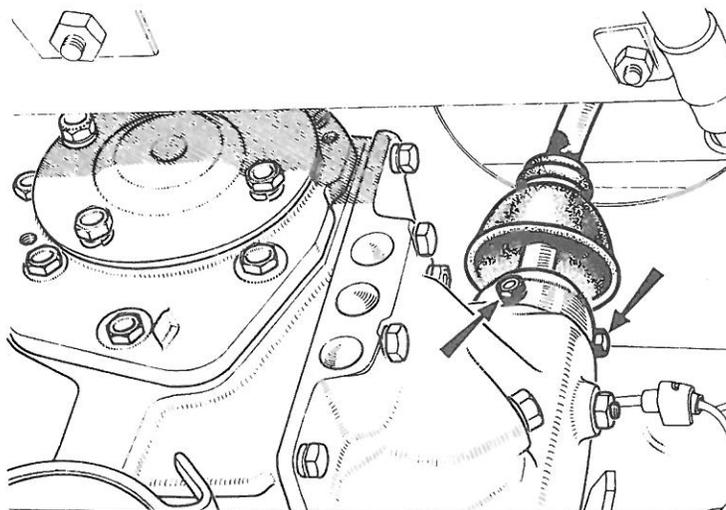
- Débrancher les câbles de commande de frein à main.
- Retirer le boulon fixant la boîte-pont sur le support et ceux fixant le support sur le châssis.

Débrancher la tresse de masse.

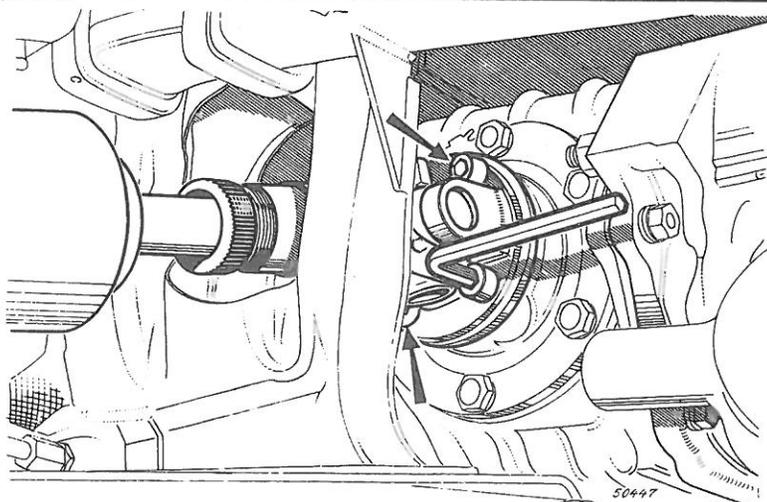


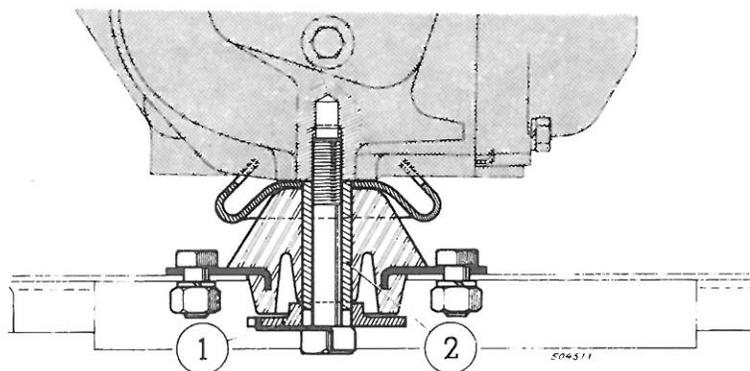
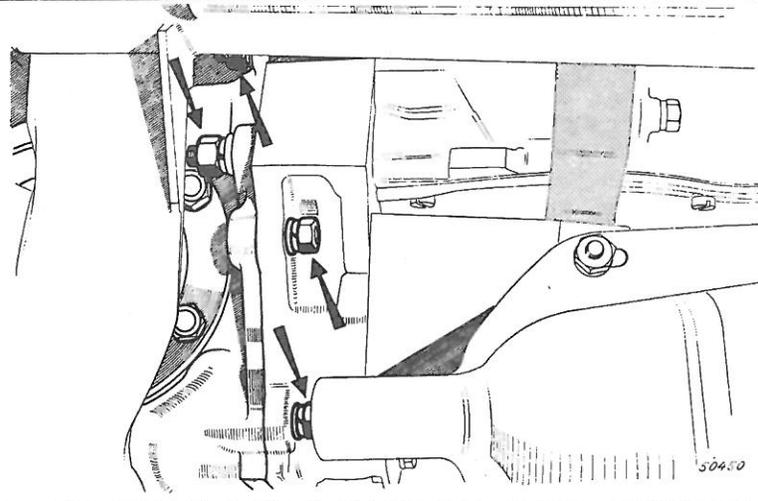
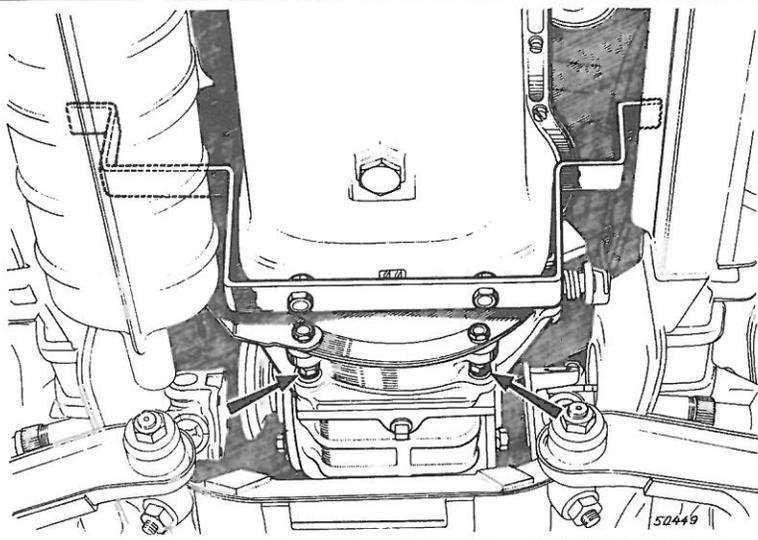
Déposer le levier de changement des vitesses : soulever le soufflet de protection et retirer les trois vis de fixation.

Débrancher le câble de compteur.



Désaccoupler les deux transmissions des plateaux de sortie de pont.





DÉPOSE

(Suite)

Soulever l'arrière de la boîte et placer le support moteur **Mot. 100** (engager sur les longerons, le côté droit, puis le côté gauche ; les 2 tétons du support s'engagent dans les trous du carter inférieur).

Retirer les boulons d'assemblage boîte-entretoise moteur.

Reculer la boîte pour dégager la rallonge d'arbre d'embrayage et déposer la boîte-pont.

Poids : 52 kg.

REPOSE

NOTA. — Pour faciliter l'assemblage boîte pont - entretoise, la rallonge d'arbre d'embrayage n'est pas engagée dans l'arbre d'embrayage. Pour cela, le couvercle du boîtier arrière n'est pas mis en place, ce qui permet à la rallonge de reculer.

S'assurer que les deux douilles de centrage sont en place sur le carter.

Monter un joint papier neuf.

Placer sous les écrous d'assemblage une rondelle plate et une rondelle Grower.

La boîte étant fixée, enfoncer la rallonge d'arbre d'embrayage en faisant tourner l'arbre primaire pour faire correspondre les cannelures.

Monter le couvercle avec joint.

Effectuer les différents branchements et reposes.

Sur la fixation boîte-support, orienter les deux fraisages de la rondelle (1) en vis-à-vis des deux tétons de l'entretoise (2).

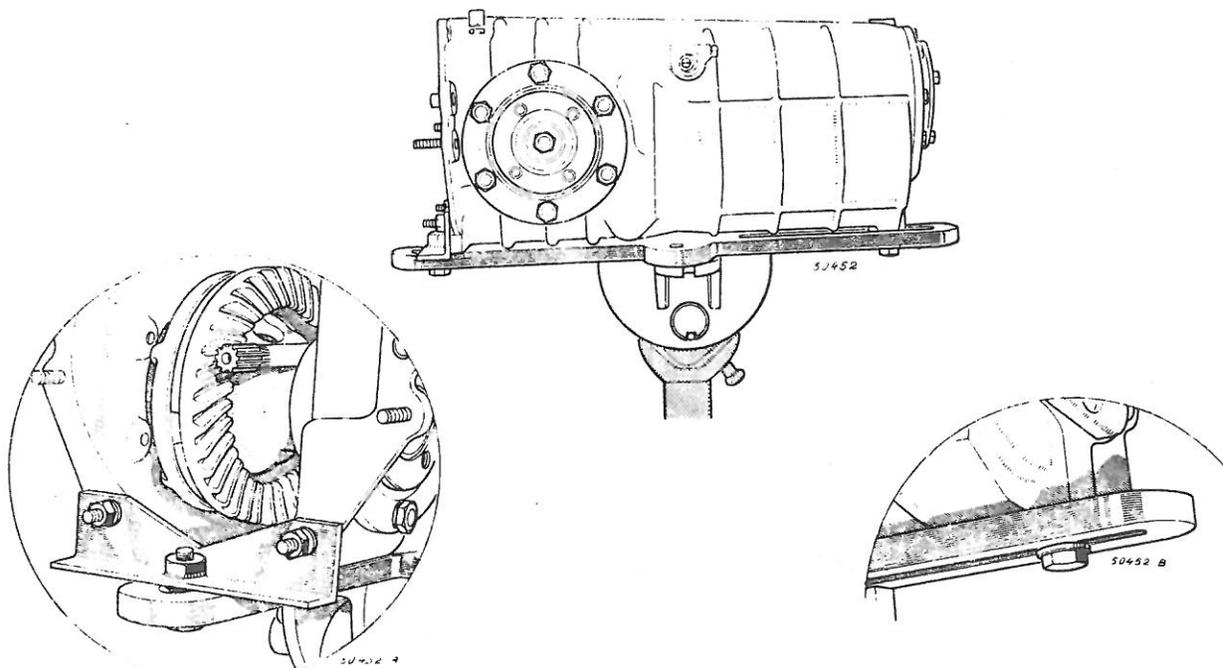
Régler le frein à main.

Faire le plein d'huile : 3 litres d'huile EP. 80.

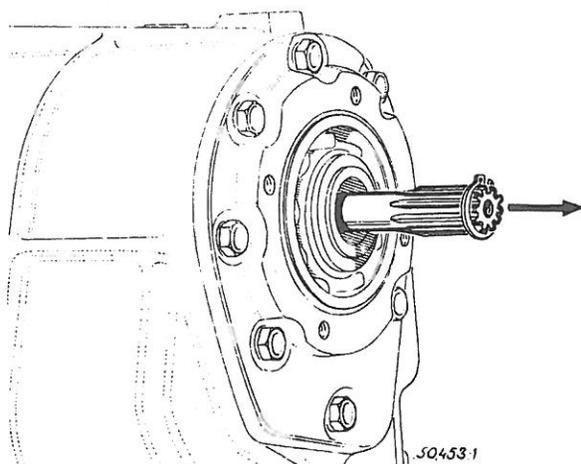
DÉMONTAGE DU PONT

Placer et fixer la boîte-pont sur le support **Mot. 25**.

- A l'avant avec l'équerre **B. Vi. 27**.
- A l'arrière avec une vis $\varnothing 20$, longueur 30 mm.

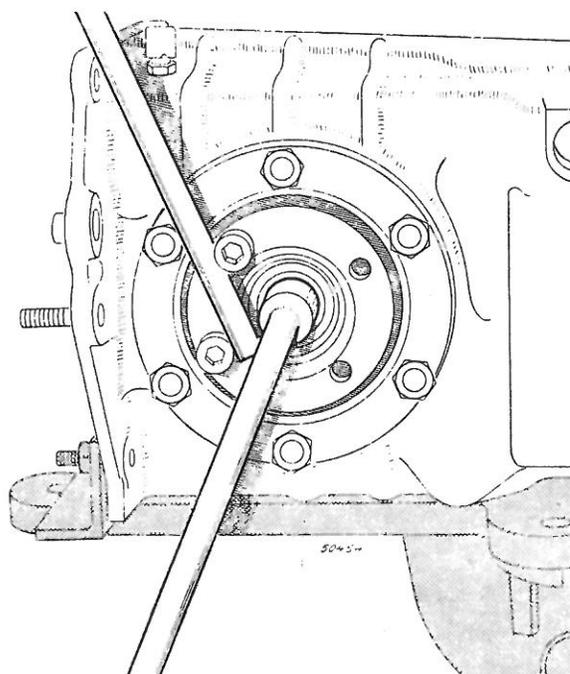


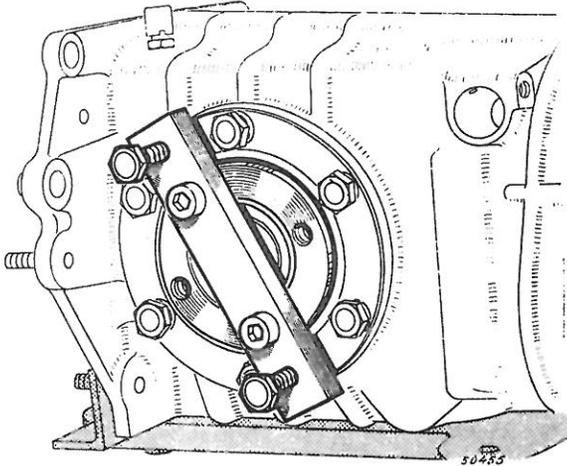
- Déposer :
- Le guide de tachymètre et la roue.
- La rallonge d'arbre d'embrayage.



Déposer les plateaux de sortie :

- Immobiliser le plateau avec 2 vis et une broche et dévisser la vis de fixation.

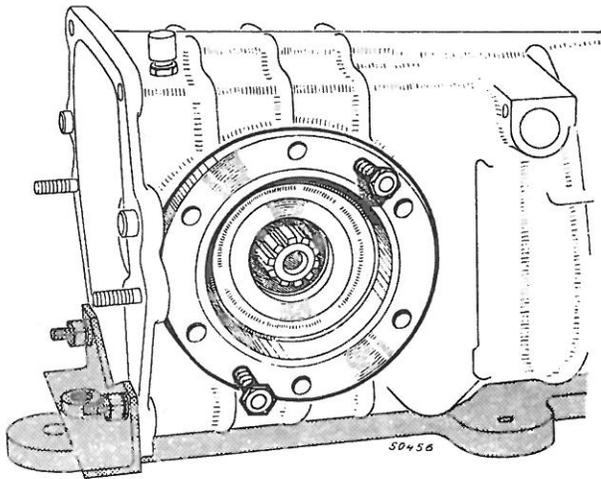




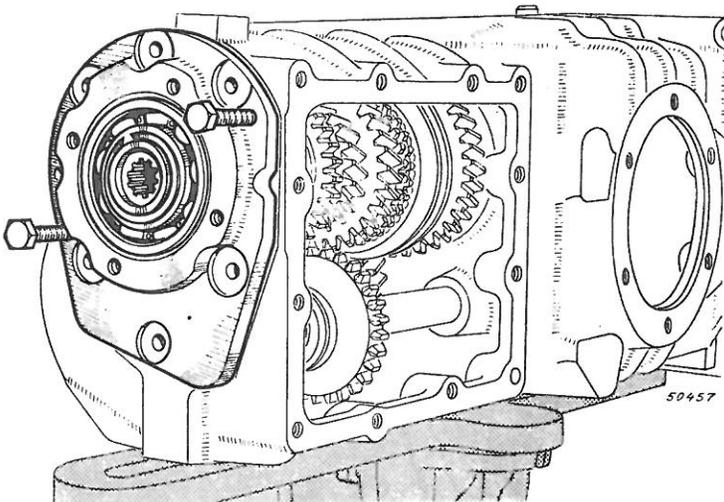
DÉMONTAGE DU PONT

(Suite)

Extraire le plateau avec l'outil **T. Av. 40.**



Retirer les vis de fixation des couvercles latéraux, les extraire avec deux vis casse-joint et déposer le différentiel.



DÉMONTAGE DE LA BOITE

Déposer le couvercle de fourchettes.

Retirer les vis de fixation du boîtier arrière et le décoller à l'aide de deux vis casse-joint.

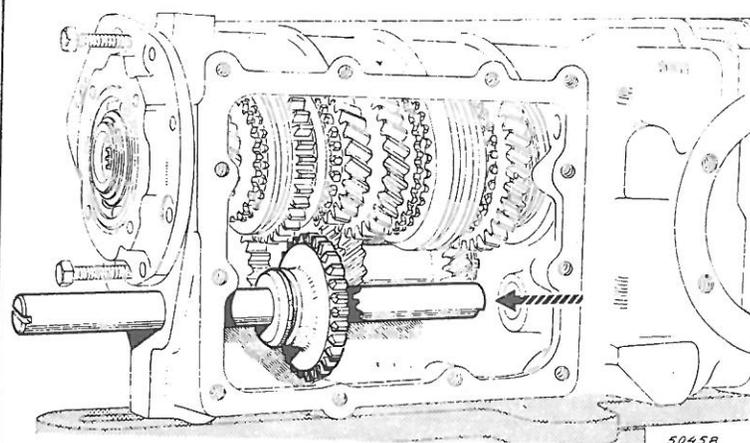
Faire pivoter celui-ci vers la gauche pour découvrir les axes du train intermédiaire et du pignon de marche arrière.

NOTA. — A ce stade, le boîtier arrière ne peut être déposé, la denture de l'arbre primaire viendrait en butée sur le pignon du train intermédiaire.

DÉMONTAGE DE LA BOITE

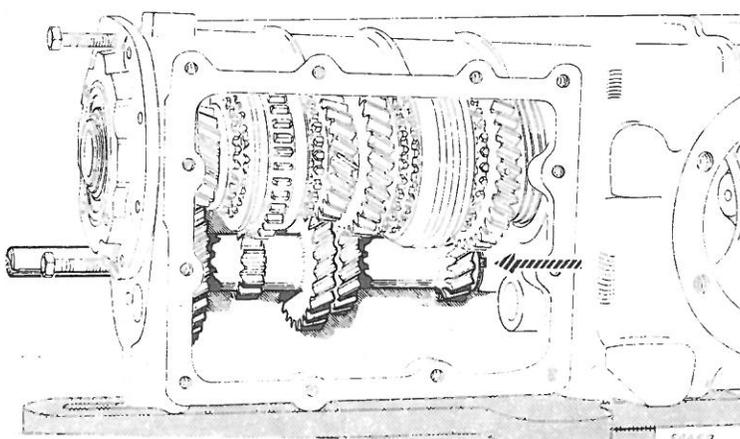
(Suite)

Chasser l'axe du pignon de marche arrière.

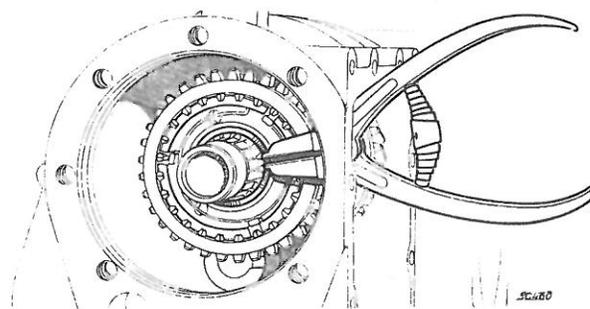


Chasser l'axe du train intermédiaire, retirer ce dernier et les rondelles de butée.

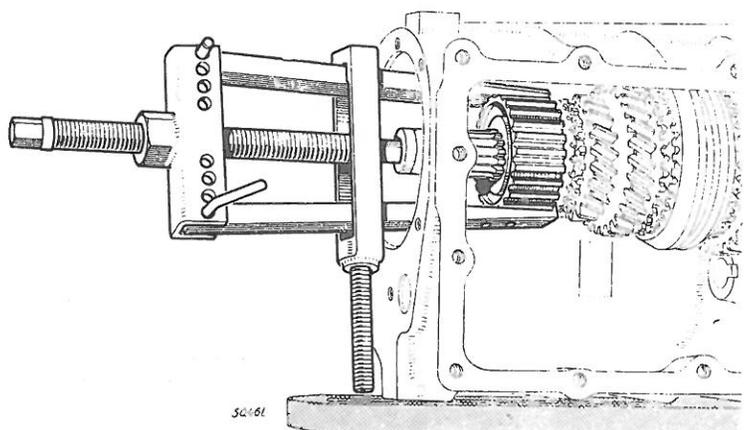
Déposer l'ensemble "boîtier arrière - arbre primaire".

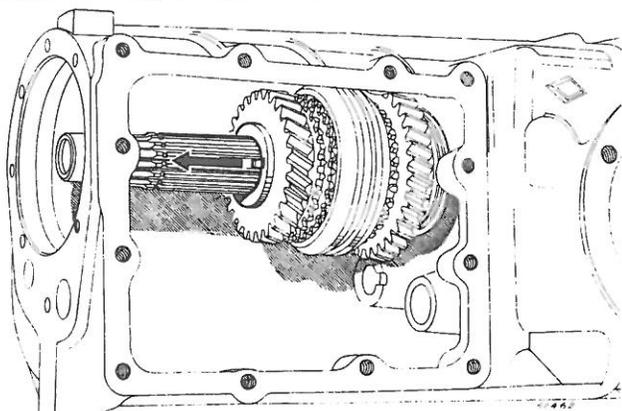
**DÉMONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE**

Retirer le jonc d'arrêt du moyeu de synchroniseur 3° - 4° (pince Réf. 12.279) puis le baladeur (récupérer les clavettes et ressorts).



Extraire le moyeu à l'aide de l'extracteur B. Vi. 28 (placer un appui sur l'arbre) et retirer le pignon de 3°.

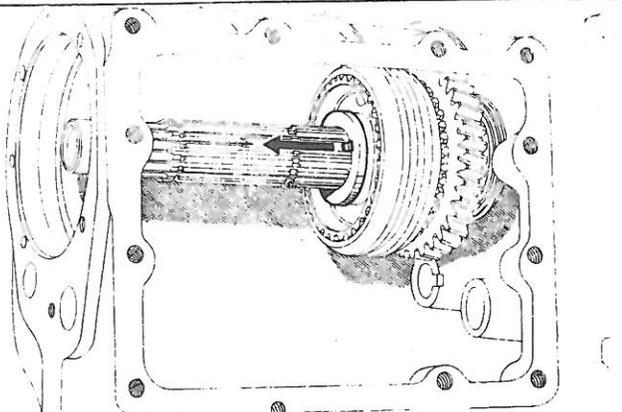




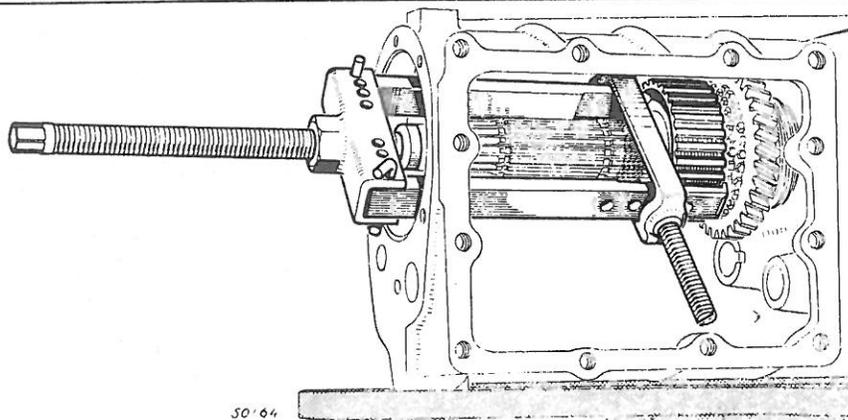
DÉMONTAGE DE LA BOITE

(Suite)

A l'aide d'un tournevis, sortir la clavette d'arrêt de la rondelle d'appui du pignon de 2^e, faire tourner celle-ci pour la dégager de sa gorge et la retirer ainsi que le pignon.

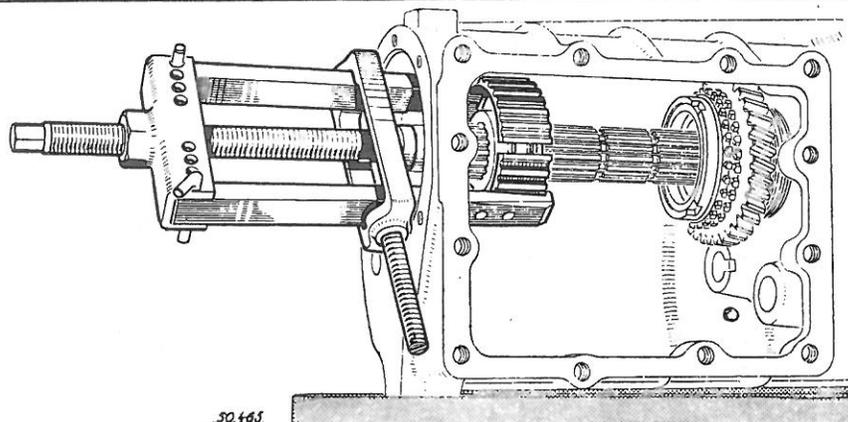


Retirer la rondelle d'appui du moyeu de synchroniseur 2^e-1^{re} et le baladeur (récupérer les clavettes et ressorts).



Extraire le moyeu avec l'extracteur **B. Vi. 28**, opérer en deux temps :

1° Extraire jusqu'au moment où le cavalier de l'outil vient en butée sur le carter.

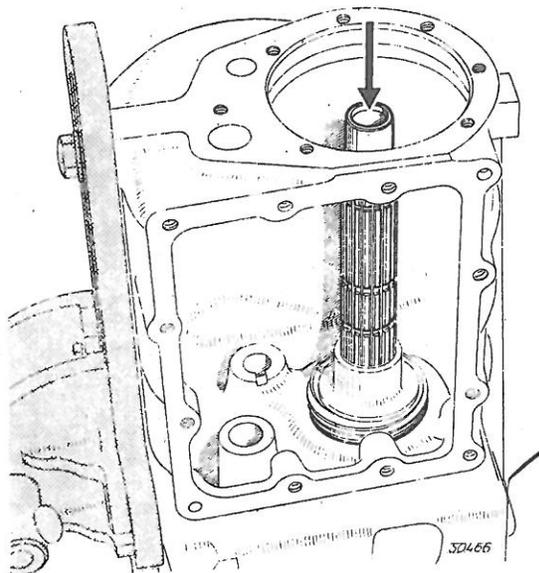


2° Placer le cavalier à l'extérieur du carter, terminer l'extraction et retirer le pignon de 1^{re}.

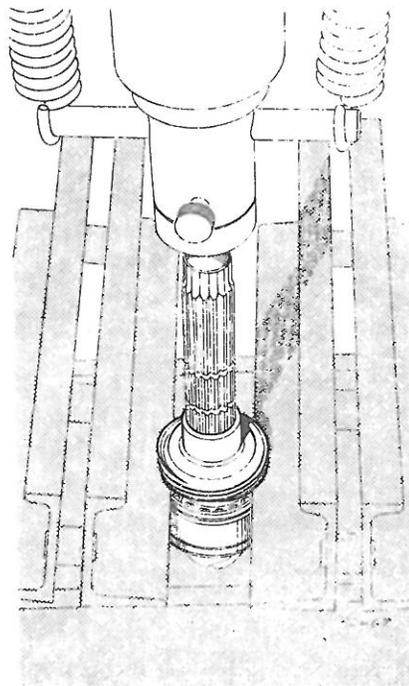
DÉMONTAGE DE LA BOITE

(Suite)

Retirer la plaque de retenue du roulement double placée côté pont et chasser l'arbre secondaire.

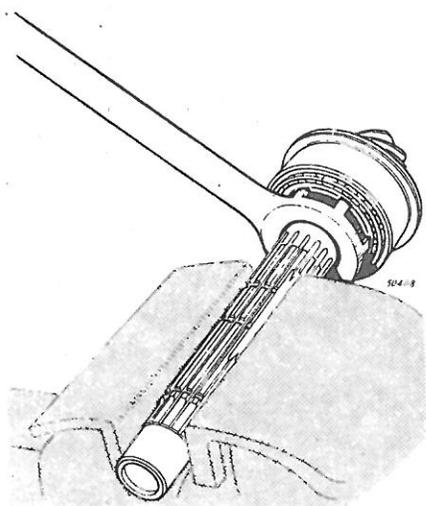


Extraire la vis de tachymètre.

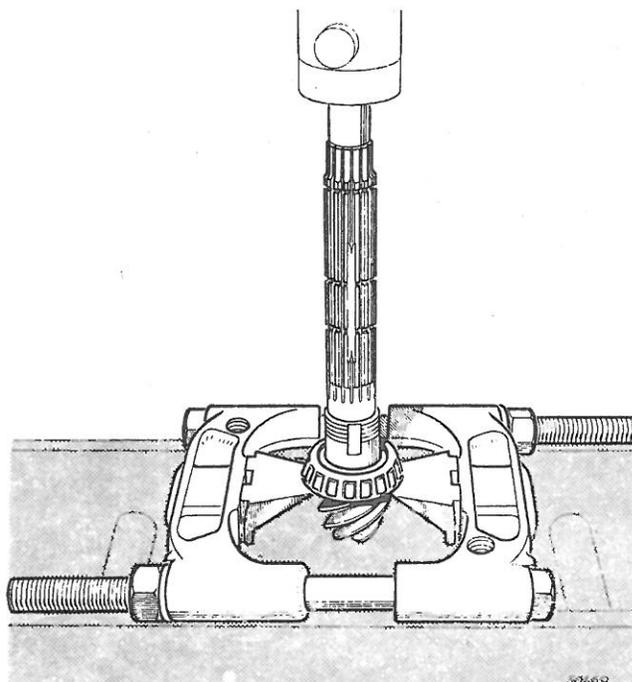


Dévisser l'écrou à encoches de blocage du roulement. Utiliser la clé **B. Vi. 29**.

Retirer le roulement intérieur et la cuvette.



Séparer le roulement de l'arbre. Utiliser le décolleur de roulement **T. Ar. 23 A**.

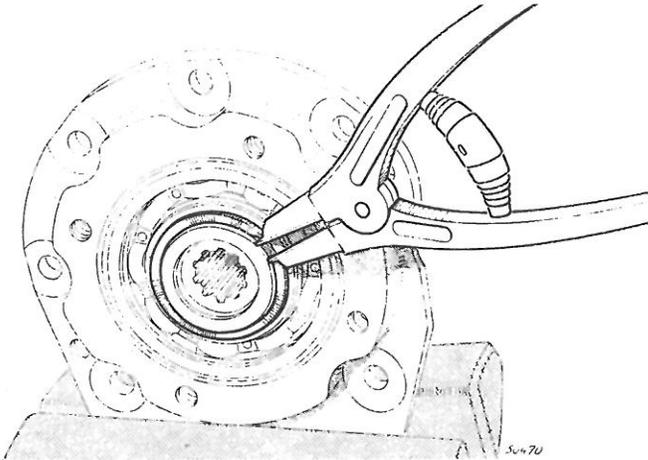


DÉMONTAGE DE LA BOITE

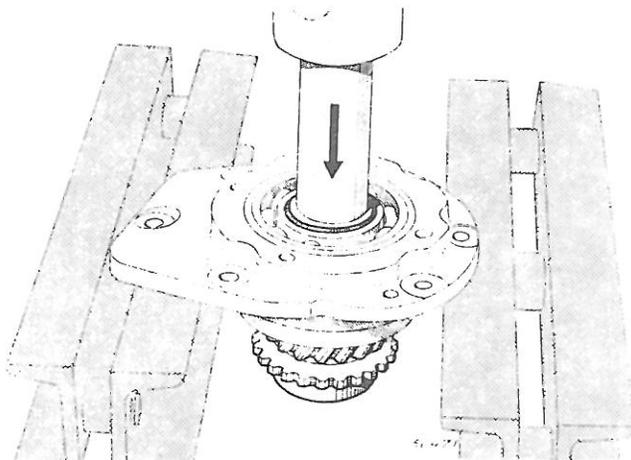
(Suite)

DÉMONTAGE DE L'ARBRE PRIMAIRE

Retirer le jonc d'arrêt (pince Réf. 12.279).

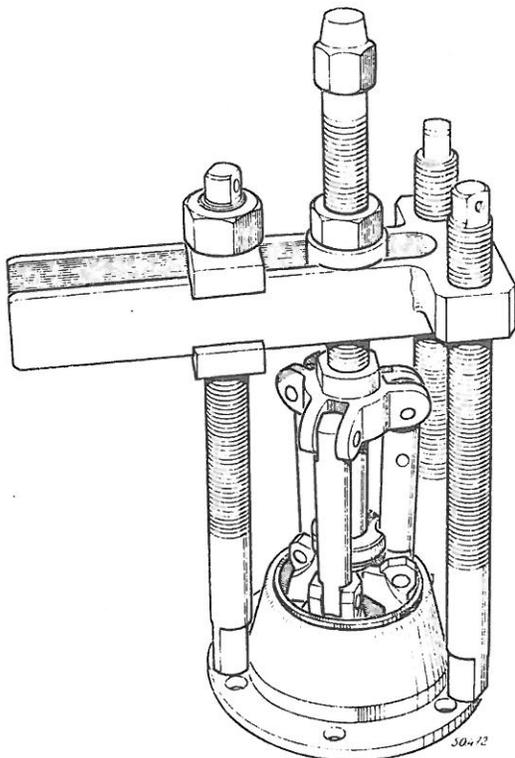


Chasser l'arbre, puis les 2 roulements.



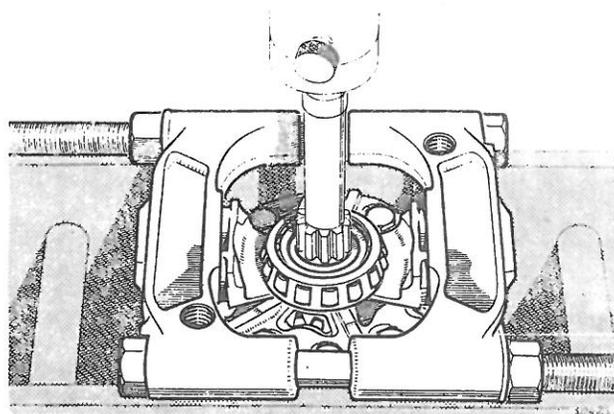
DÉMONTAGE DU DIFFÉRENTIEL

Extraire la cuvette de roulements des couvercles latéraux à l'aide de l'extracteur **T. Ar. 24 A** et du support **T. Ar. 24 B**.



Extraire les roulements de différentiel à l'aide du décolleur **T. Ar. 23 A** et mors **T. Ar. 47**.

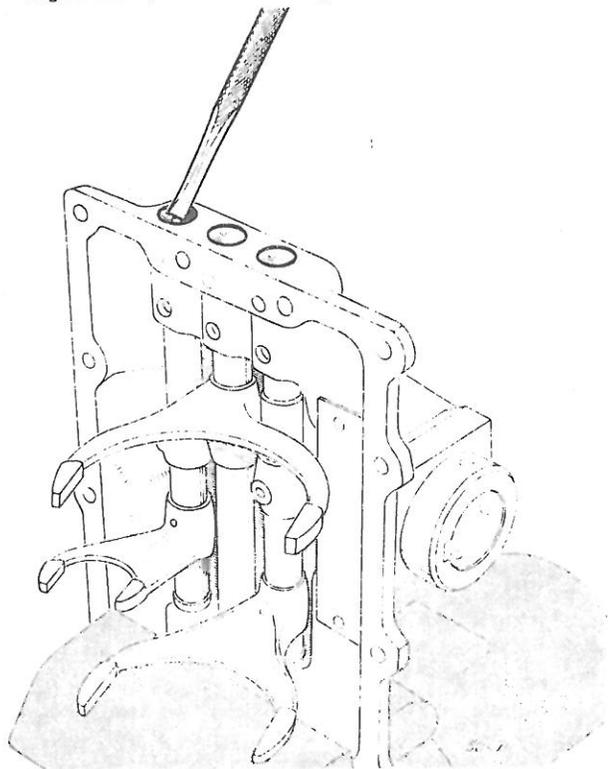
Retirer les boulons d'assemblage boîtier-couronne et séparer les différentes pièces.



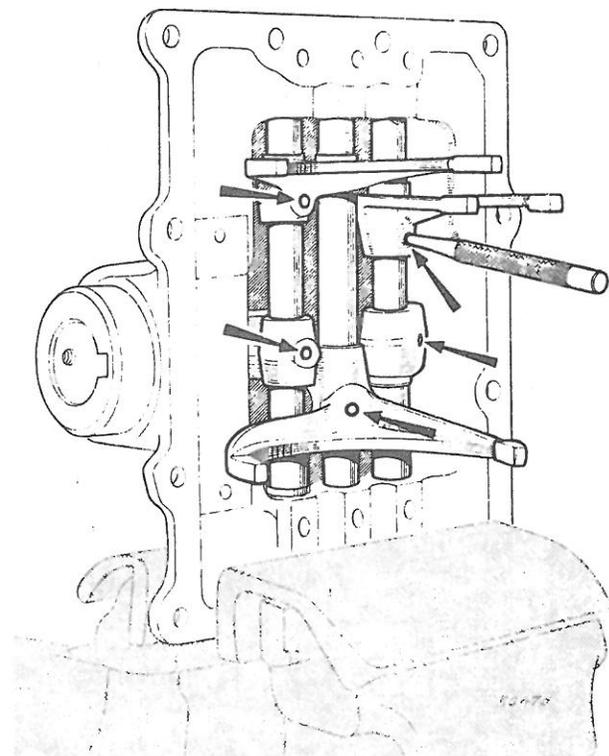
DÉMONTAGE DE LA BOITE (Suite)

DÉMONTAGE DES FOURCHETTES

Retirer au bédane les pastilles d'obturation des passages d'axe, côté verrouillage.



Chasser les goupilles, retirer les axes et le verrouillage.



Remplacement des roulements à aiguilles sur arbre primaire, train intermédiaire, pignon de 1^{re} d'arbre secondaire.

Pour sortir les aiguilles, retirer le jonc d'arrêt.

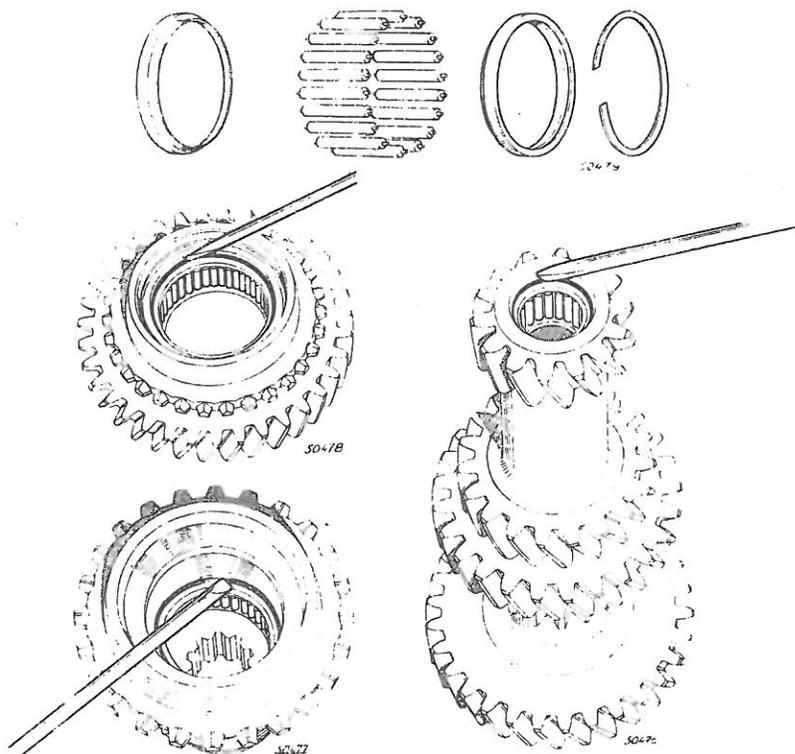
Au remontage, maintenir les aiguilles avec de la graisse.

Chaque roulement se compose d'aiguilles et de 2 cages.

Roulement d'arbre primaire : 29 aiguilles.

Roulement d'arbre intermédiaire : 20 aiguilles.

Roulement de pignon de 1^{re} : 12 aiguilles.

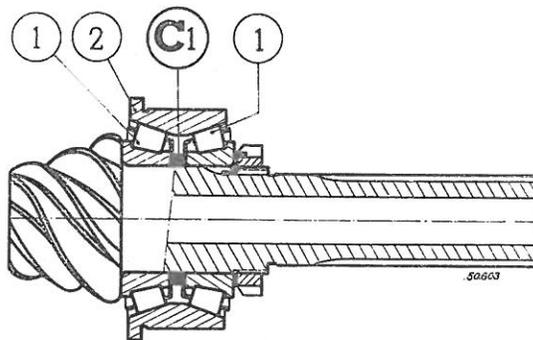


REMONTAGE DE LA BOITE (Suite)

MONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE MONTAGE DU ROULEMENT DOUBLE

Le roulement double comprend : deux roulements (1) ; une cuvette (2) et une entretoise C1 qui permet le réglage.

Pour exécuter ce réglage, nous disposons d'entretoises d'épaisseurs : 4,05 - 4,10 - 4,15 - 4,20 et 4,50 mm.



Deux cas sont alors à envisager :

1° Roulement déjà utilisé :

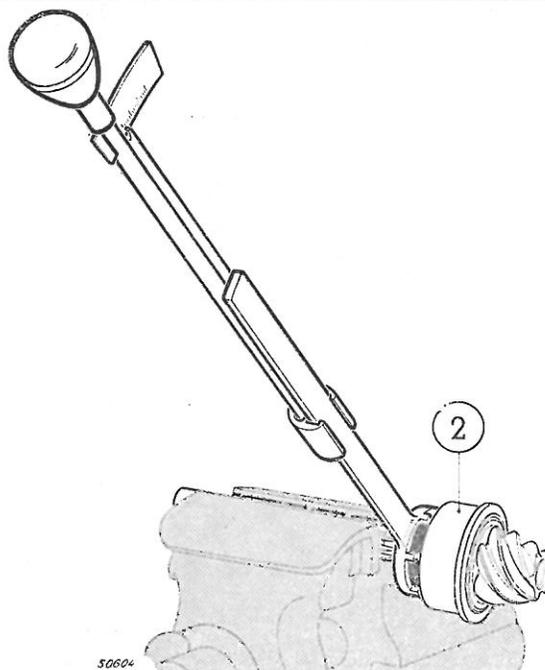
Monter sur l'arbre : le roulement double avec l'entretoise C1 (retirée au démontage) et en plaçant chaque roulement (1) à sa place respective.

Serrer l'écrou entre 10 et 15 m.kg en utilisant la clé B. Vi. 29 adaptable sur clé dynamométrique Moî. 50.

Après ce serrage, la cuvette (2) doit tourner **grassement sans jeu**.

S'il y a du jeu, l'entretoise C1 doit être remplacée par une entretoise moins épaisse.

Serrer l'écrou entre 10 et 15 m.kg et le freiner.



2° Roulement neuf :

Si l'un des roulements (1) ou la cuvette (2) est détérioré, l'ensemble doit être remplacé par un ensemble neuf comprenant : deux roulements (1), une cuvette (2).

L'entretoise C1 n'est pas livrée avec le roulement.

L'entretoise doit déterminer une précharge du roulement, c'est-à-dire un **certain serrage**.

Vérification de la précharge.

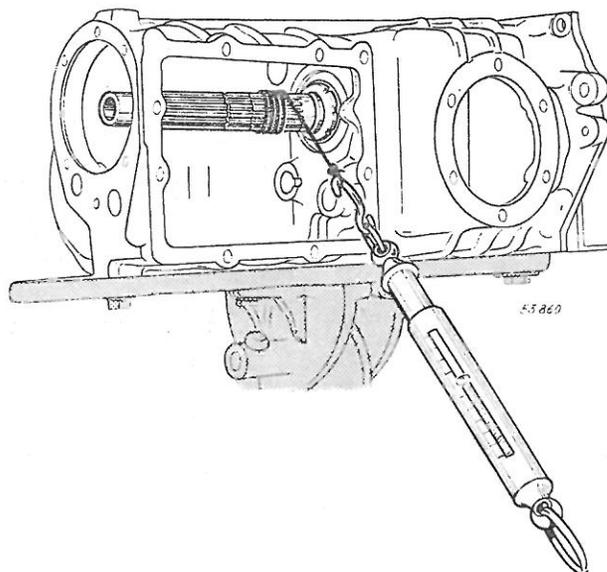
L'arbre, muni de son roulement est mis en place dans le carter ; le faire tourner de quelques tours pour centrer les roulements.

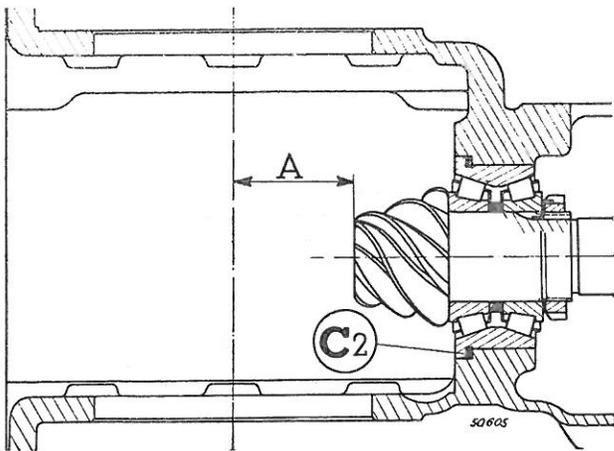
Enrouler une ficelle autour de l'arbre le plus près possible du roulement.

Au moyen d'un peson, tirer sur la ficelle :

— L'arbre doit tourner sous une charge comprise entre 5 et 9 kg.

Si le réglage n'est pas correct, faire varier l'épaisseur de l'entretoise.



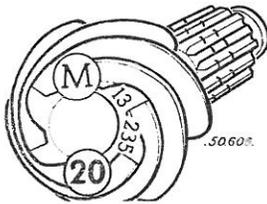


REMONTAGE DE LA BOITE

(Suite)

POSITIONNEMENT DU PIGNON D'ATTAQUE

Le pignon est en position correcte lorsque sa face avant se trouve à la distance $A = 47,50$ mm de l'axe de la couronne. Elle est obtenue en plaçant un calage **C2** entre le carter et la cage extérieure du roulement double.



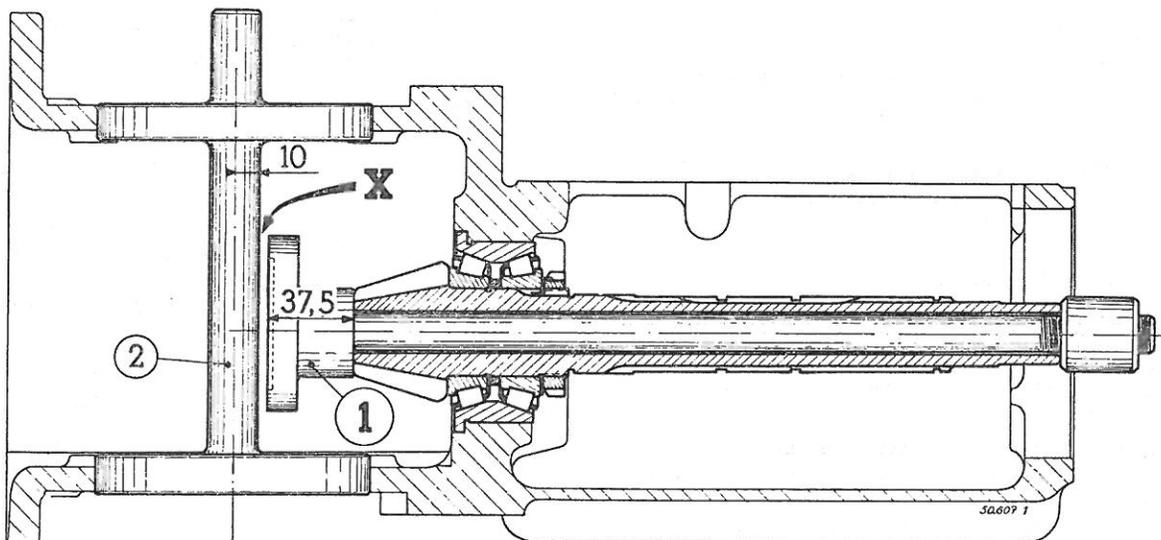
Cas exceptionnel : Il peut arriver exceptionnellement que la cote A ne soit pas la cote de positionnement du pignon. La différence entre la cote réelle et la cote A est alors marquée sur la face avant du pignon à côté du marquage d'appariement. Elle est donnée en centième de millimètre : Exemple (20).

DÉTERMINATION DU CALAGE C2

Ce calage **C2** est déterminé à l'aide de l'appareil **T. Av. 41** comprenant : un mandrin (1) venant en appui sur face avant du pignon et un axe (2) matérialisant l'axe de la couronne en prenant appui dans les portées de supports de différentiel.

La hauteur du mandrin (1) 37,5 mm, plus le rayon de l'axe (2) 10 mm, soit 47,5 mm, représente la cote A .

Le calage **C2** est donc égal à la cote X relevée avec un jeu de cales.



REMONTAGE DE LA BOITE

(Suite)

REMONTAGE DE LA BOITE

Monter l'arbre (muni du roulement double) dans le carter, sans calage.

Placer :

- Le mandrin sur le pignon, serrer l'écrou moleté.
- L'axe dans le carter.
- Avec un jeu de cales, relever la cote **X** comprise entre la génératrice de l'axe et la face du mandrin.

Le calage **C2** est égal à la cote **X** relevée avec le jeu de cales. Pour composer ce calage, il existe des cales d'épaisseur : 0,05 - 0,7 - 0,8 - 0,9 - 1 - 1,1 - 1,2 - 1,3 mm.

Cas exceptionnel :

Si le pignon porte sur sa face avant un marquage de cote, il y a lieu de soustraire cette valeur à l'épaisseur de cales trouvée.

Exemple : Cote relevée avec le jeu de cales : 0,9 mm.
Indication marquée sur le pignon (20).

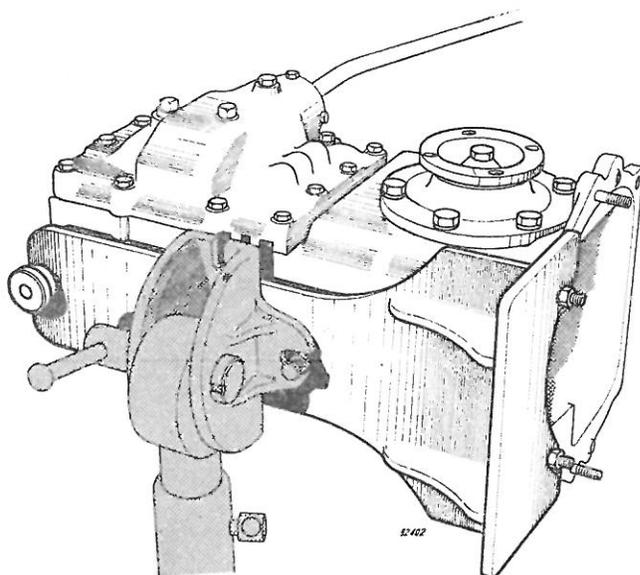
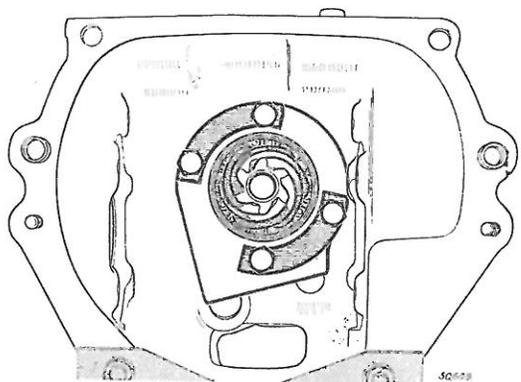
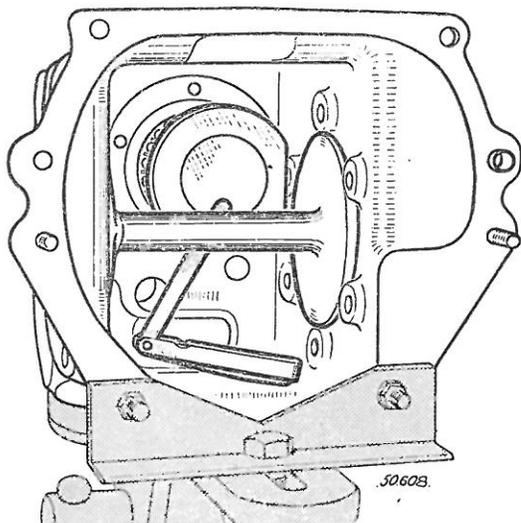
Valeur du calage **C2** = 0,9 - 0,2 = 0,7 mm.

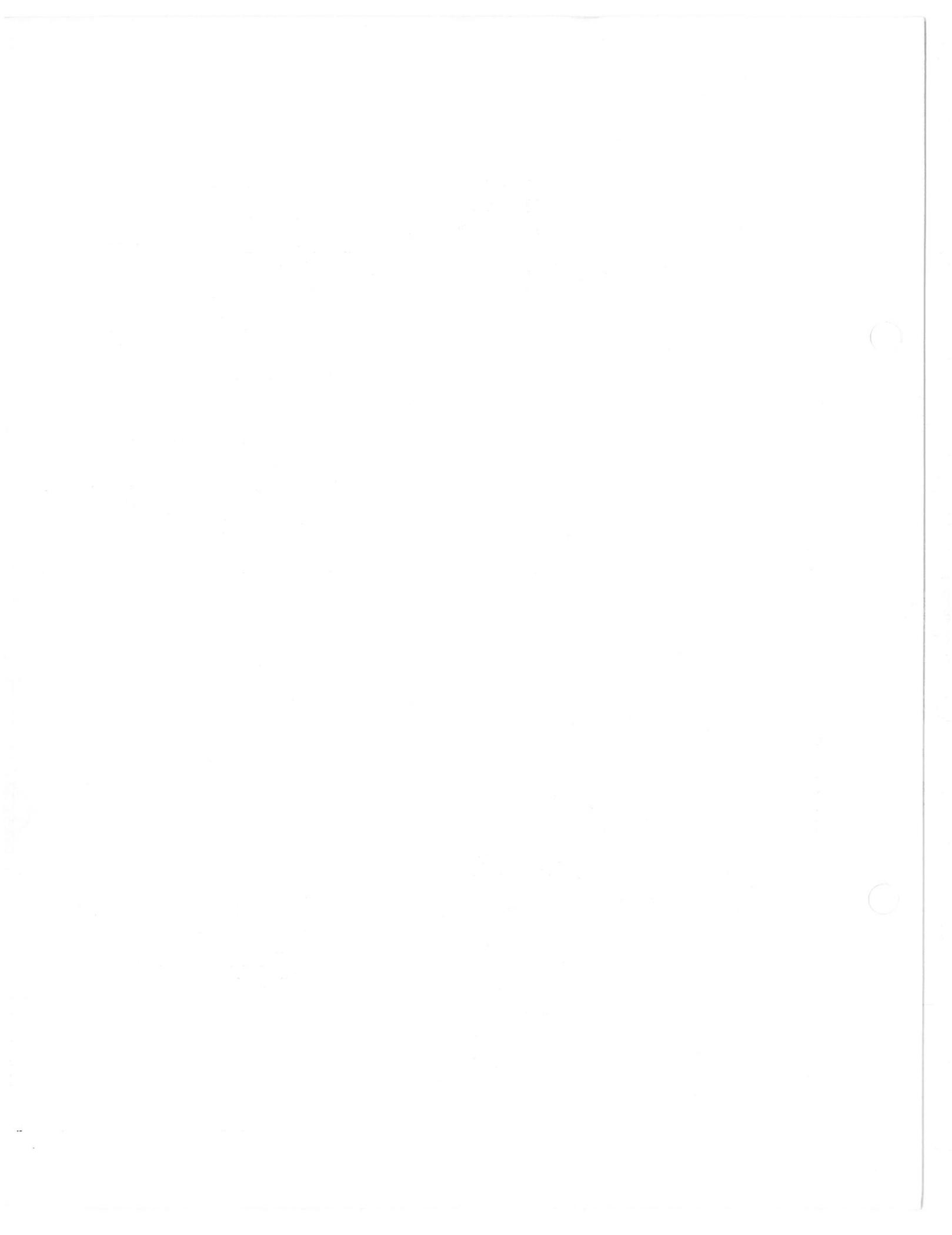
Déposer le pignon, placer le calage **C2** et reposer le pignon.

Fixer la plaque de retenue et freiner les vis.

NOTA. — Le montage en équerre **B. Vi. 27** indiqué page 73 nécessite impérativement, l'emploi du support de culasse Mot. 25.

Un nouveau support **B. Vi. 33** (référence de vente 13.123) permet de fixer directement la boîte de vitesses sur la chape du stand orientable.





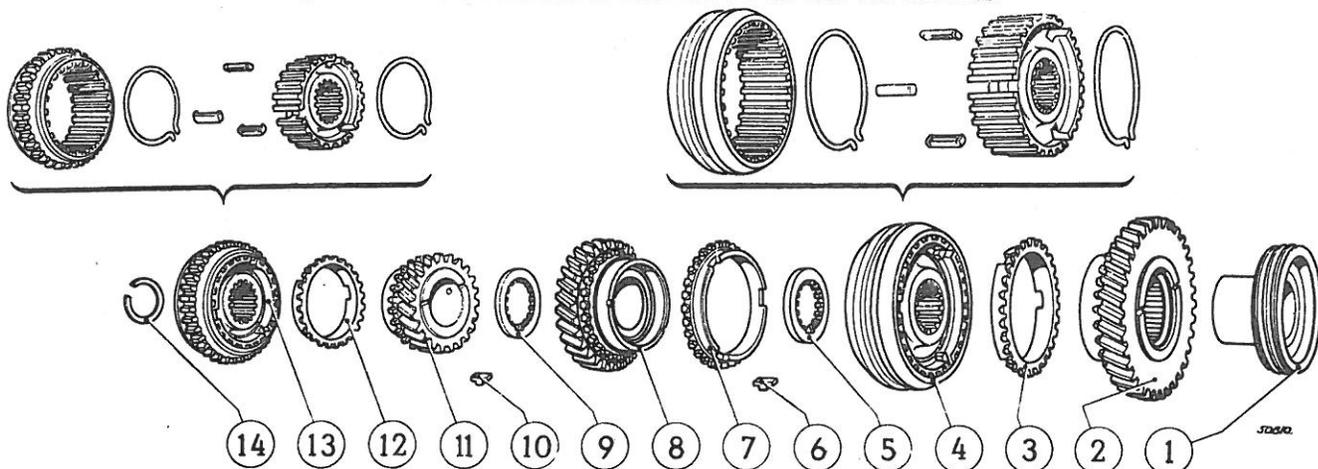
REMONTAGE DE LA BOITE (Suite)

MONTAGE DU TRAIN DE PIGNONS

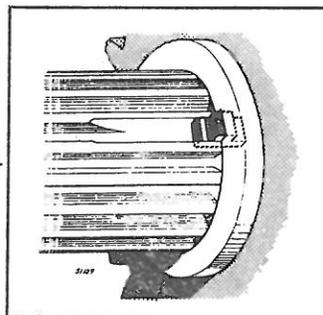
Assembler les pièces des synchroniseurs (4) et (13) en plaçant dans les baladeurs : le moyeu (pour le synchroniseur (13) placer la face du moyeu portant la rainure de graissage à l'opposé de la gorge de fourchette du baladeur), les trois clavettes (partie creuse côté moyeu), les deux ressorts (engager l'extrémité de chacun des ressorts dans la même clavette et placer les extrémités libres de part et d'autre de celle-ci).

Placer sur l'arbre :

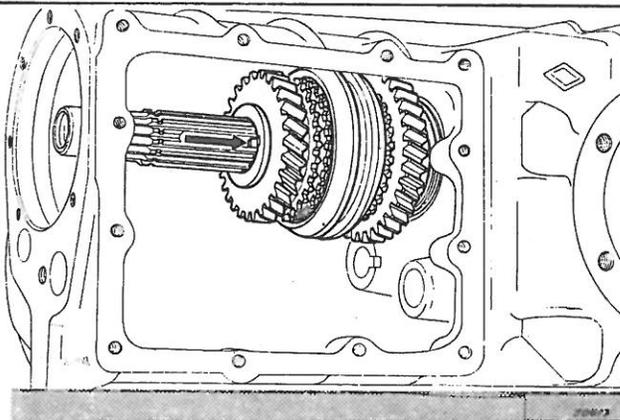
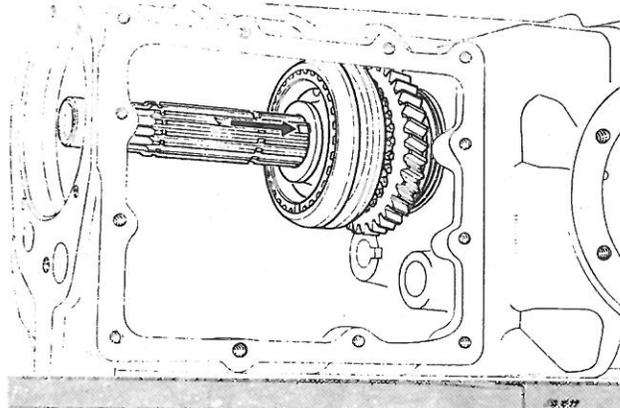
- La vis de tachymètre (1) (utiliser un tube \varnothing intérieur 40, longueur 200 mm).
- Le pignon (2) muni de son roulement à aiguilles.
- L'anneau (3).
- Le synchroniseur (4) (face du moyeu portant la rainure de graissage placée côté pignon (2) et partie sans cannelure en regard du fraisage pour clavette sur arbre). Utiliser un tube \varnothing intérieur 32, longueur 160. En fin d'emmanchement, orienter les 3 encoches de l'anneau (3) en face des clavettes.



- La rondelle d'appui (5) et sa clavette d'arrêt (6) (côté de la clavette portant une prise pour extraction, placée vers l'extérieur).

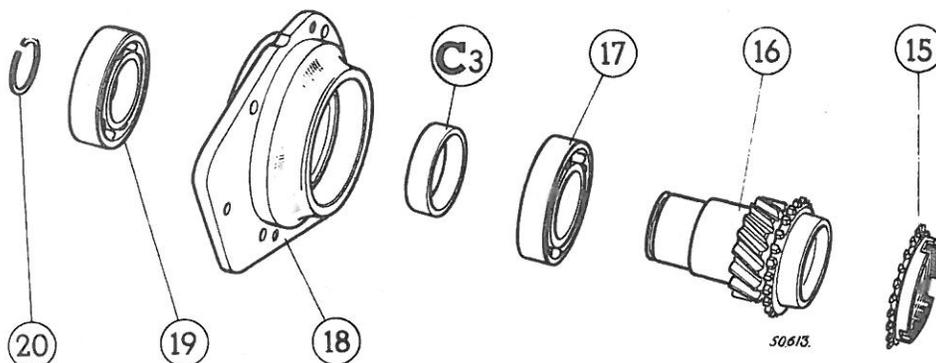


- L'anneau (7).
- Le pignon (8).
- La rondelle d'appui (9) et sa clavette (10).
- Le pignon (11).
- L'anneau (12).
- Le synchroniseur (13) (gorge de la fourchette dans baladeur placée vers l'extérieur), utiliser un tube \varnothing intérieur 32, longueur 160 mm.
- Le jonc d'arrêt (14) (utiliser la pince Réf. 12.729).

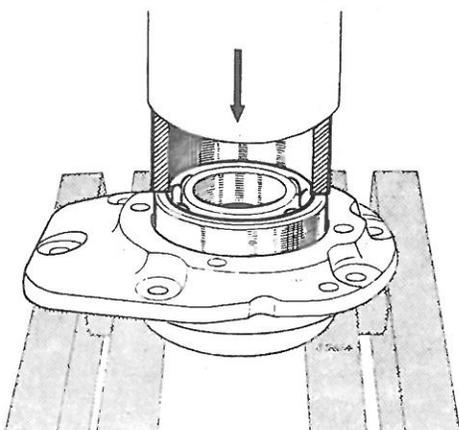


REMONTAGE DE LA BOITE (Suite)

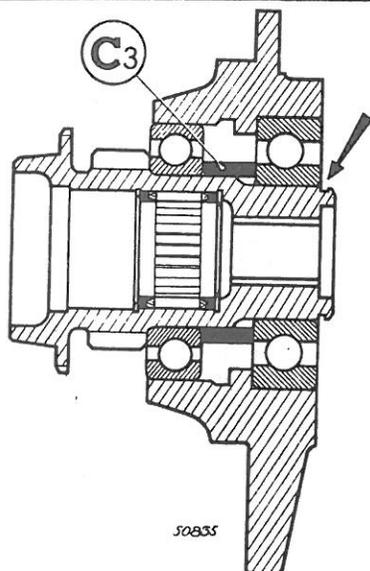
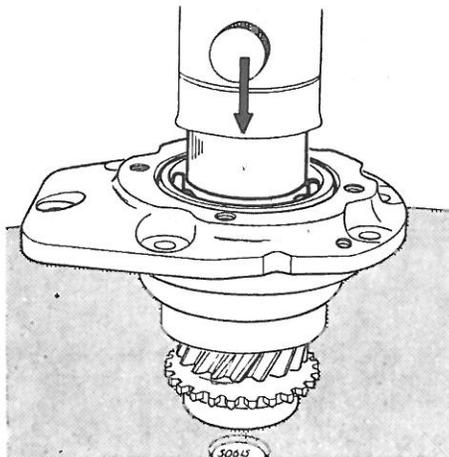
MONTAGE DE L'ARBRE PRIMAIRE



Monter le roulement (19) dans le boîtier arrière (18) et le roulement (17) sur l'arbre (16).



Placer l'entretoise (C3) (retirée au démontage) sur l'arbre (16) et monter cet ensemble dans le boîtier (18).



Vérifier que la face avant du roulement est alignée avec la gorge du jonc d'arrêt. Si la position n'est pas correcte, remplacer l'entretoise C3 par une d'épaisseur appropriée.

Il existe des entretoises d'épaisseur 12 - 12,1 - 12,2 - 12,3 mm.

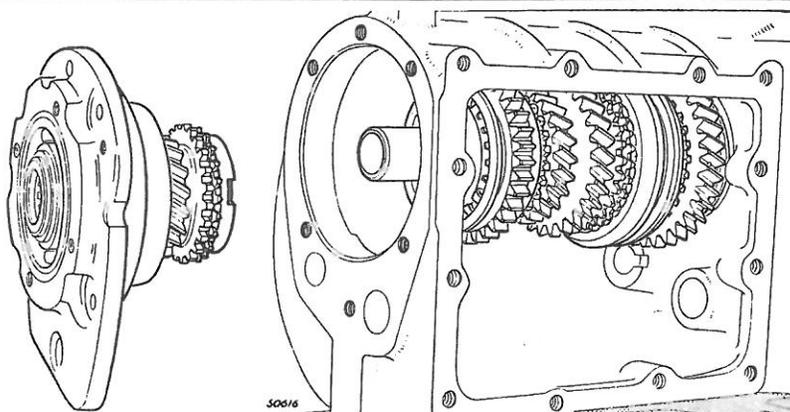
Placer le jonc d'arrêt (20) (utiliser la pince Réf. 12.279).

REMONTAGE DE LA BOITE

(Suite)

Placer sur l'arbre l'anneau (15) et sur le boîtier un joint papier enduit d'hermétique.

Monter l'ensemble dans le carter sans l'enfoncer complètement (pour ne pas coller le joint sur le carter) et en orientant le boîtier de façon à découvrir le passage des axes d'arbre primaire et de pignon de marche arrière.



MONTAGE DU TRAIN INTERMÉDIAIRE

Monter l'arbre et ses deux rondelles de butée. Tourner l'axe pour orienter l'extrémité.

MONTAGE DU PIGNON DE MARCHÉ ARRIÈRE

La gorge de fourchette se place vers l'arrière. Tourner l'axe pour orienter l'extrémité.

Arbre primaire : Orienter le boîtier arrière et le fixer.

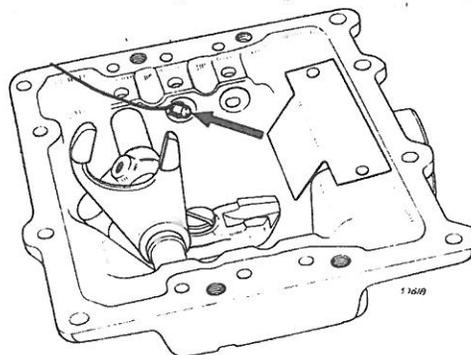
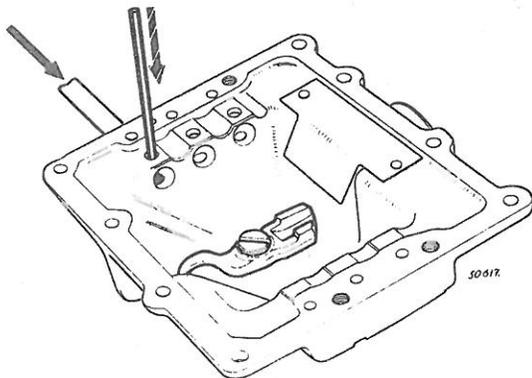
MONTAGE DE LA COMMANDE DES VITESSES

Fixer l'inverseur de marche arrière dans le couvercle. Placer le ressort et la bille de verrouillage de l'axe de marche arrière. Comprimer ce ressort en appuyant sur la bille avec une tige et enfiler l'axe en montant sur ce

dernier les différentes pièces : entretoises, clabot, fourchette.

Placer le poussoir de verrouillage entre l'axe de marche arrière et celui de 1^{re} - 2^e.

Effectuer les mêmes opérations pour les autres axes.

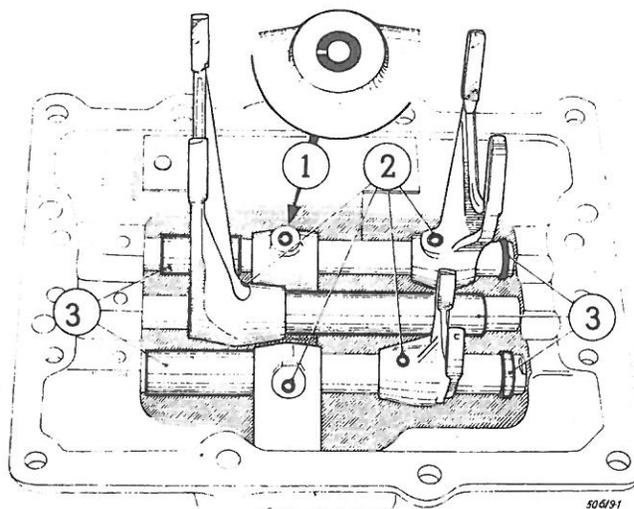
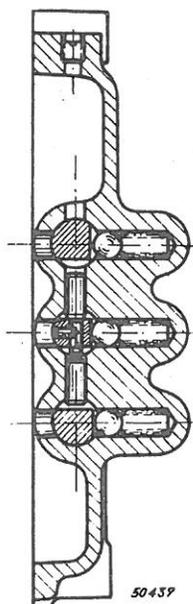


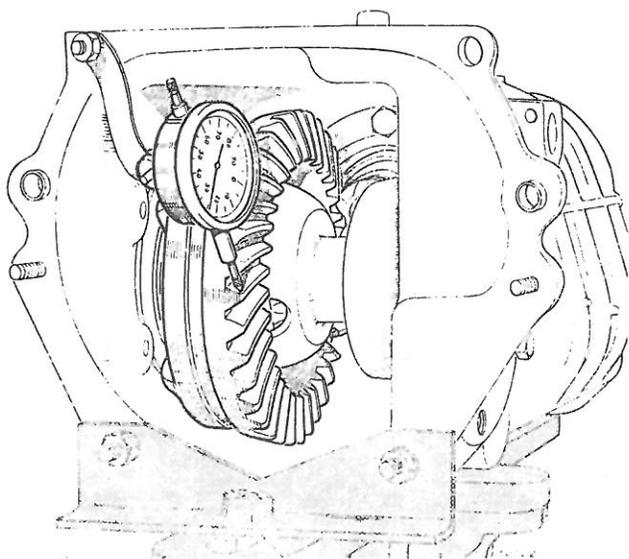
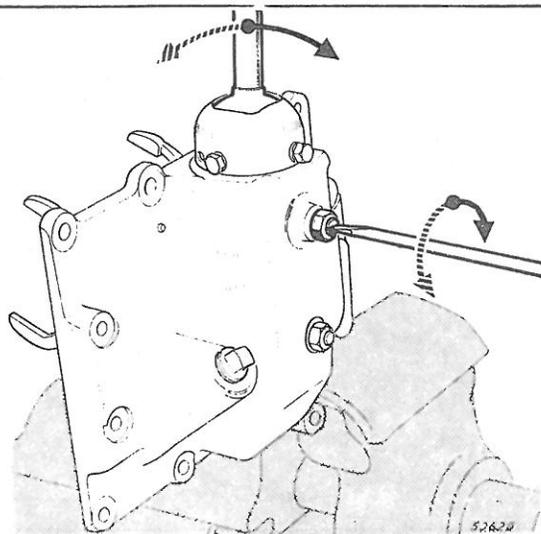
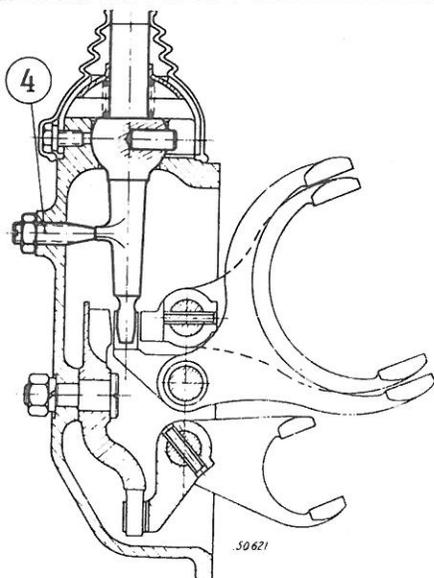
La fixation des fourchettes et clabots est réalisée avec des goupilles Mécanindus (1), longueur : 20 mm et (2) longueur : 25 mm. La fente de celles-ci doit être placée dans l'axe des axes de fourchettes. Le déplacement des fourchettes est limité par des entretoises (3).

Lorsqu'une vitesse est passée, il doit y avoir environ 0,5 mm entre l'entretoise et le couvercle.

La fourchette 1^{re} - 2^e n'a pas d'entretoise côté verrouillage.

Placer les obturateurs d'axe de fourchettes (partie bombée vers l'extérieur), frapper au centre pour les sertir et donner 3 coups de pointeau sur la circonférence. Fixer le levier de changement des vitesses sur le couvercle.





REMONTAGE DE LA BOITE

(Suite)

RÉGLAGE DU LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSE

Pour éviter l'enclenchement de l'inverseur de marche arrière, le levier de changement de vitesse est limité dans son déplacement de sélection par le doigt (4). Ce doigt est réglé de façon à ce que l'extrémité du levier se trouve centrée dans le clabot de fourchette 1^{re} - 2^e.

Pour effectuer ce réglage, procéder de la façon suivante :

- Dévisser le doigt (4) (figure ci-dessus).
- Passer la 2^e vitesse, apprécier le déplacement du levier dans le sens sélection (le doigt se déplace entre l'inverseur de marche arrière et le clabot de 3^e - 4^e) et visser le doigt (4) jusqu'à ce que ce déplacement soit réduit d'environ de moitié.
- Serrer le contre-écrou du doigt.

NOTA. — La sélection de l'inverseur de marche arrière se fait en soulevant le levier, pour échapper le doigt.

MONTAGE DU COUVERCLE

S'assurer que les deux douilles de centrage du couvercle sont bien en place.

Fixer le couvercle sur le carter. Vérifier le passage des vitesses. Déposer le levier de changement de vitesse pour permettre la repose de la boîte-pont.

RÉGLAGE DU JEU DE DENTURE DU COUPLE CONIQUE

Le jeu de denture est obtenu en répartissant dans chaque couvercle latéral les deux calages C déterminés lors du réglage des roulements (voir page 80). Placer le différentiel dans le carter. Monter les deux couvercles latéraux avec leur joint papier et fixer celui côté couronne. Fixer un comparateur sur le carter, la touche perpendiculaire au flanc d'une dent de la couronne. Serrer progressivement les vis de fixation du couvercle côté opposé à la couronne tout en vérifiant le jeu de denture qui doit être compris entre 0,12 et 0,17 mm. Si ce jeu de denture est obtenu avant que le couvercle soit en place, le calage C de celui-ci est trop important, retirer des cales et les placer sur l'autre couvercle. Si le jeu est trop important lorsque le couvercle est en place, le calage de celui-ci est insuffisant, prélever des cales dans l'autre couvercle. Pour déplacer les cales, retirer la cuvette des roulements à l'aide de l'extracteur T. Ar 24 A et T. Ar. 24 B (voir page 78). Le réglage terminé, coller les joints à l'hermétique. Placer une rondelle d'étanchéité dans le fond des plateaux de sortie de pont et monter ces derniers. Enfiler la rallonge d'arbre d'embrayage munie de son jonc d'arrêt.

NOTA. — Pour faciliter la repose de la boîte-pont, ne pas monter le couvercle du boîtier arrière.

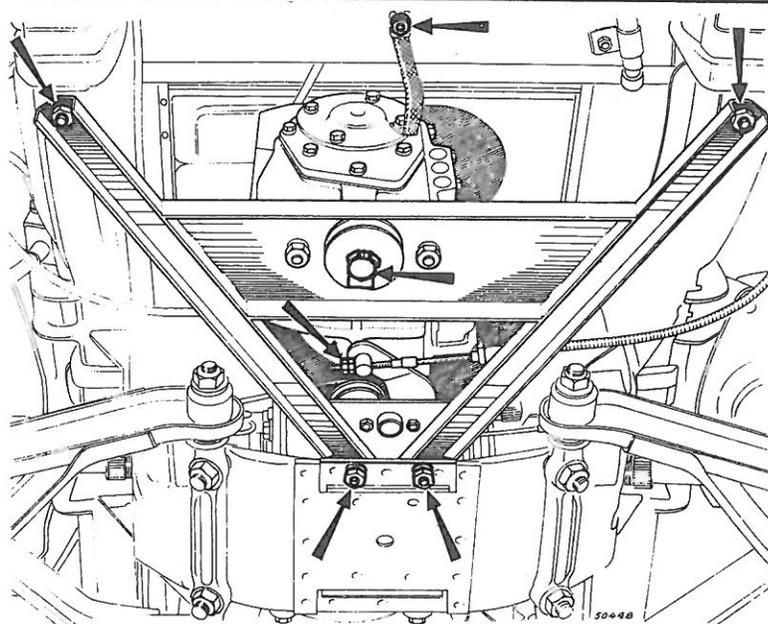
REMISE EN ÉTAT DE LA COMMANDE DES VITESSES

DÉPOSE.

Vidanger l'huile.

Déposer le support boîte-pont.

- Débrancher les câbles de commande du frein à main.
- Retirer le boulon fixant la boîte-pont sur le support et ceux fixant le support sur le châssis.



Retirer les vis de fixation du couvercle des fourchettes et le déposer.

DÉMONTAGE (voir page 79).

REMONTAGE (voir page 85).

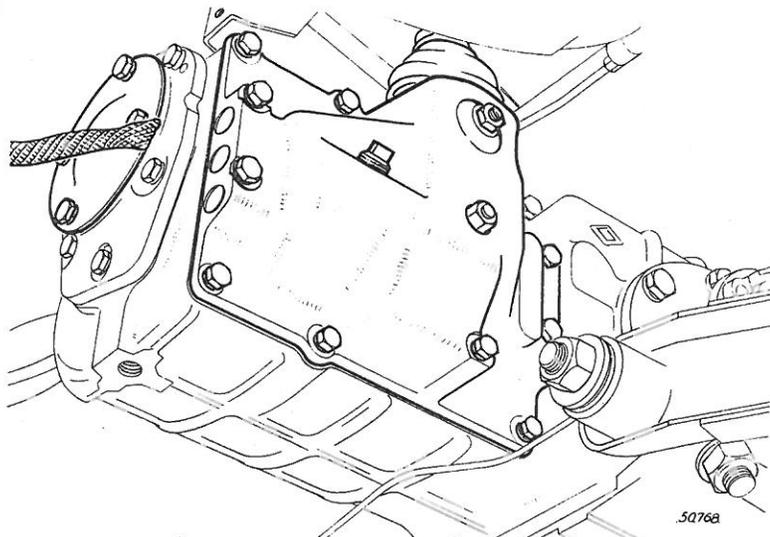
REPOSE

Effectuer en ordre inverse les opérations de dépose.

S'assurer que les deux douilles de centrage du couvercle sont bien en place.

Régler le frein à main.

Plein d'huile : 3 litres **SAE 80**.



REPLACEMENT DU PIGNON DE MARCHE ARRIÈRE

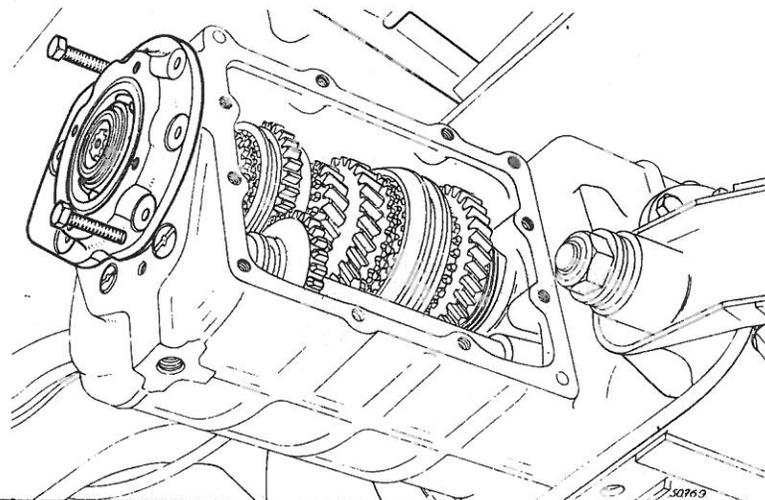
DÉPOSE.

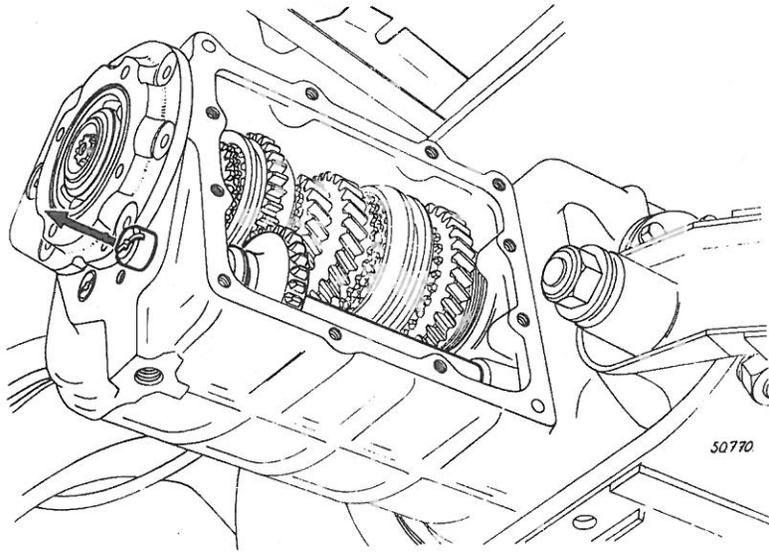
Effectuer les opérations comme pour : Remise en état de la commande des vitesses (dépose) (voir ci-dessus).

Déposer le couvercle du boîtier arrière.

Retirer les vis de fixation du boîtier arrière et le décoller à l'aide de deux vis casse-joint.

Faire pivoter celui-ci vers la gauche pour découvrir l'axe du pignon de marche arrière.





REPLACEMENT DU PIGNON DE MARCHE ARRIÈRE

(Suite)

Sortir l'axe et le pignon de marche arrière.

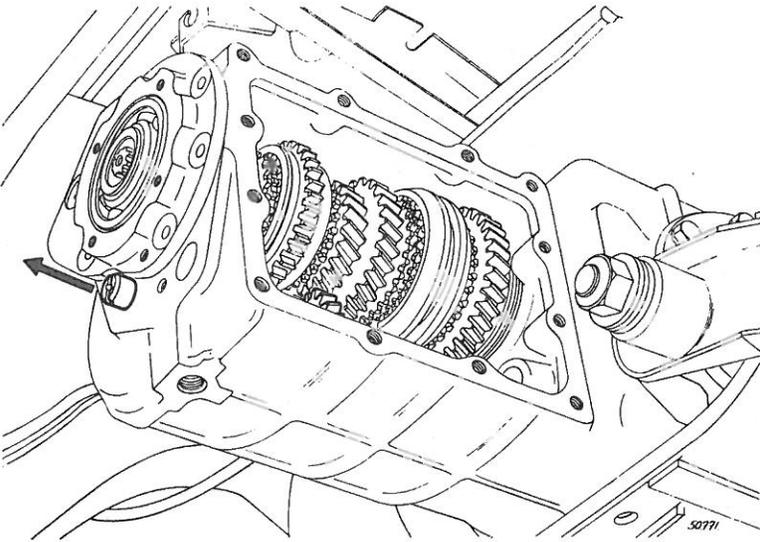
NOTA. — Si le joint papier du boîtier arrière n'est pas détérioré, le boîtier sera remonté avec celui-ci.

Si le joint est à remplacer, déposer le boîtier (voir ci-dessous, remise en état de l'arbre primaire).

REPOSE.

Effectuer en ordre inverse les opérations de démontage.

La gorge de fourchette du pignon de marche arrière se place vers l'arrière.



REPLACEMENT DU TRAIN INTERMÉDIAIRE

DÉPOSE.

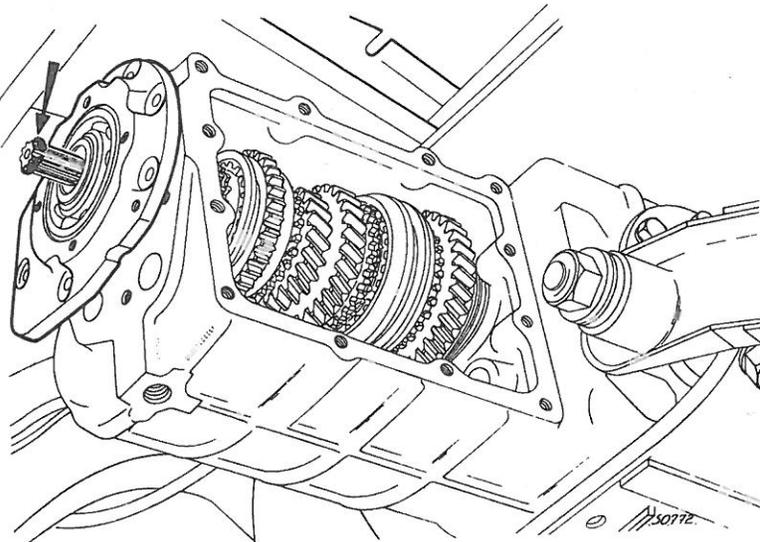
Effectuer les opérations comme pour : Remplacement du pignon de marche arrière (voir page 87).

Extraire l'axe du train intermédiaire et déposer ce dernier et ses deux rondelles de butée.

NOTA. — Si l'axe vient en butée sur la traverse de plancher, soulever l'avant du moteur pour permettre le dégagement.

REPOSE.

Effectuer en ordre inverse les opérations de dépose.



REMISE EN ÉTAT DE L'ARBRE PRIMAIRE

DÉPOSE.

Effectuer les opérations comme pour : Remplacement du train intermédiaire (voir ci-dessus).

Retirer le jonc d'arrêt de la rallonge d'arbre d'embrayage.

Déposer l'ensemble "boîtier arrière - arbre primaire" tout en maintenant en place la rallonge d'arbre d'embrayage.

DÉMONTAGE (voir page 78)

REMONTAGE (voir page 84)

REPOSE.

Effectuer en ordre inverse les opérations de démontage.