

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

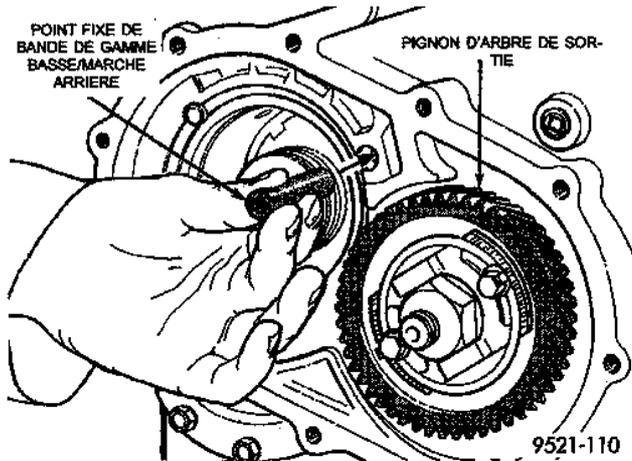


Fig. 101 Point fixe de bande de gamme basse/marche arrière

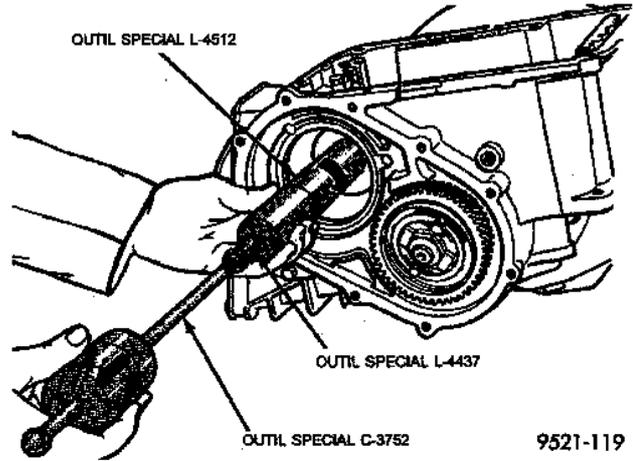


Fig. 104 Dépose de l'arbre de transfert et de l'ensemble de retenue de roulement

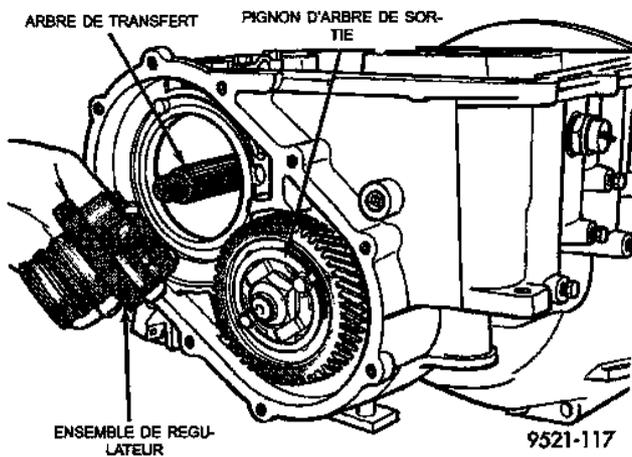


Fig. 102 Ensemble de régulateur

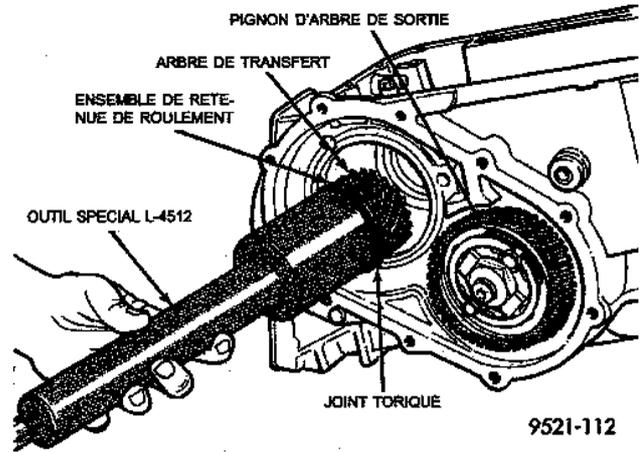


Fig. 105 Dépose/pose de l'arbre de transfert et de l'ensemble de retenue de roulement. Utilisation de l'outil L-4512

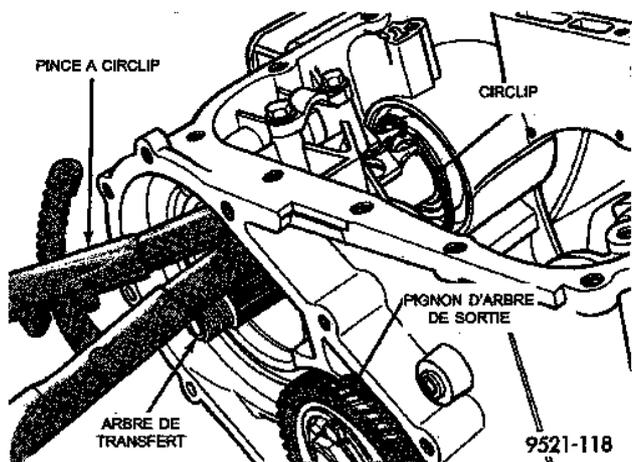


Fig. 103 Circlip de roulement d'arbre de transfert

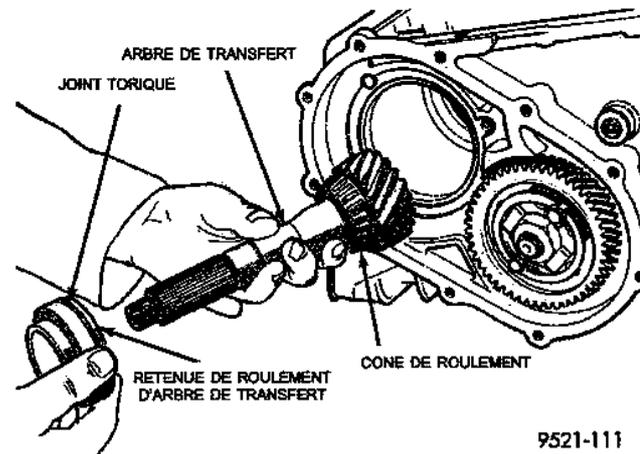


Fig. 106 Arbre de transfert et retenue de roulement

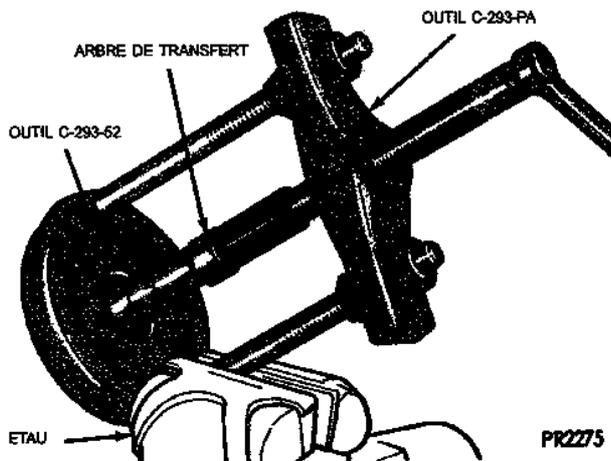
DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

Fig. 107 Dépose du cône de roulement d'arbre de transfert

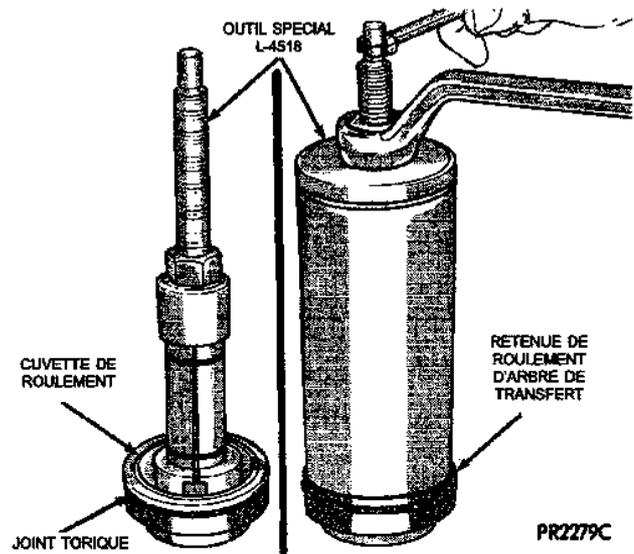


Fig. 109 Dépose de la cuvette de roulement d'arbre de transfert

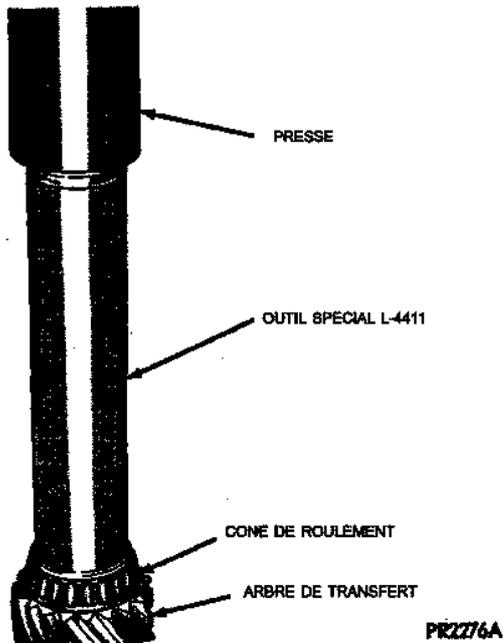


Fig. 108 Pose du cône de roulement d'arbre de transfert

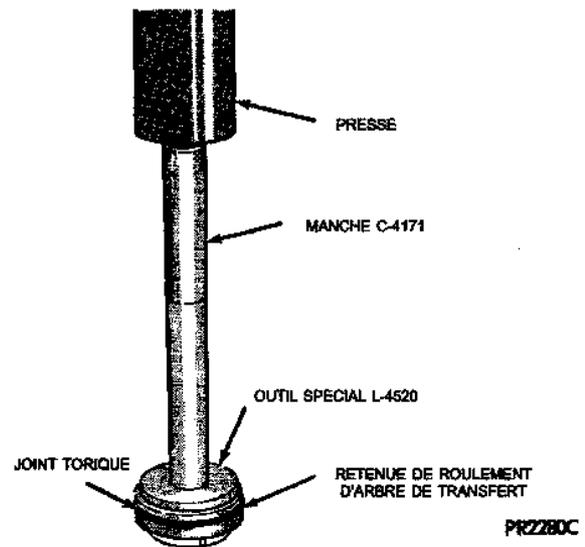


Fig. 110 Pose de la cuvette de roulement d'arbre de transfert

DETERMINATION DE L'ÉPAISSEUR DE CALE

L'épaisseur de cale doit être déterminée uniquement lorsque l'une des pièces suivantes est remplacée :

- Carter de la boîte-pont
- Arbre de transfert
- Pignon d'arbre de transfert
- Roulements d'arbre de transfert
- Retenue de support de régulateur
- Retenue de roulement d'arbre de transfert
- Circlip de retenue
- Support de régulateur

Se référer à la Méthode de réglage des roulements, à la fin de cette section, pour déterminer l'épaisseur correcte de cale.

MONTAGE

Lors du montage, inverser les opérations de démontage.

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

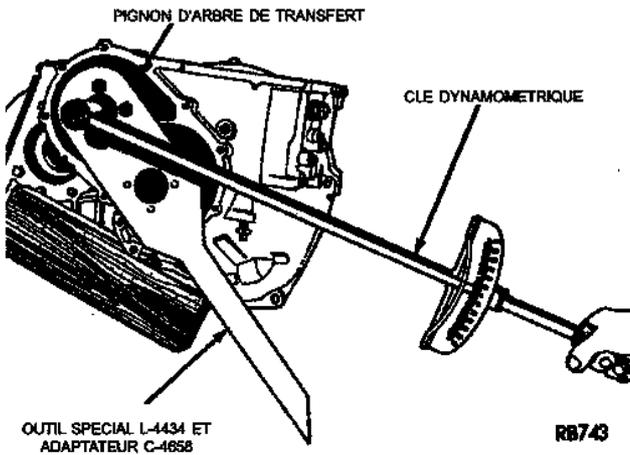


Fig. 111 Serrer au couple de 271 N·m (200 livres pied) l'écrou de retenue du pignon d'arbre de transfert

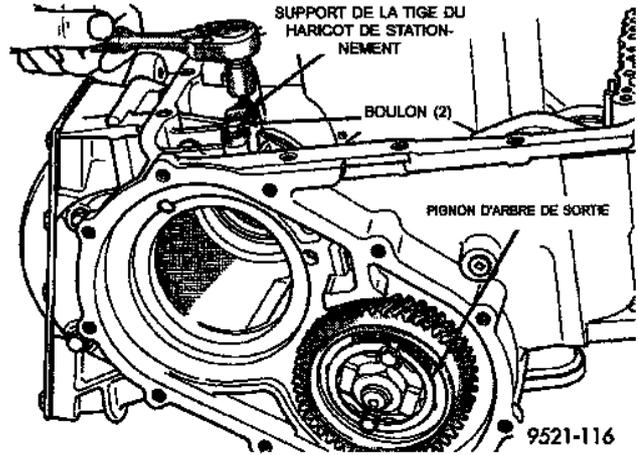


Fig. 113 Support de la tige du haricot de stationnement

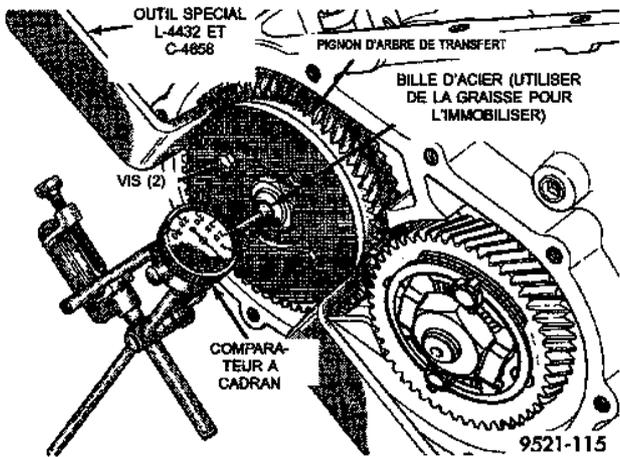


Fig. 112 Vérification du jeu axial de l'arbre de transfert

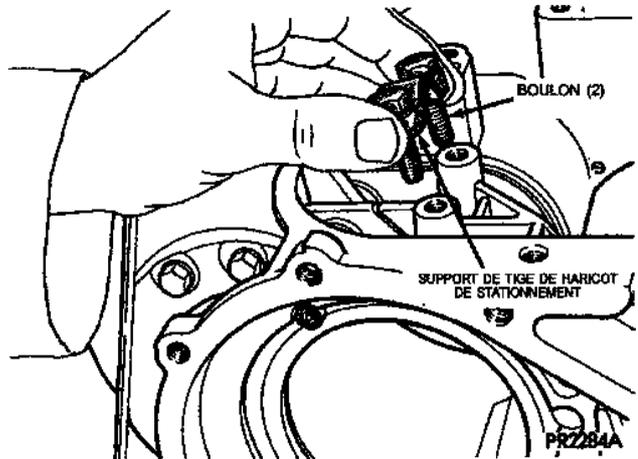


Fig. 114 Support et boulons

CLIQUET DE STATIONNEMENT

DEMONTAGE

MONTAGE

Pour le montage, inverser les opérations de démontage.

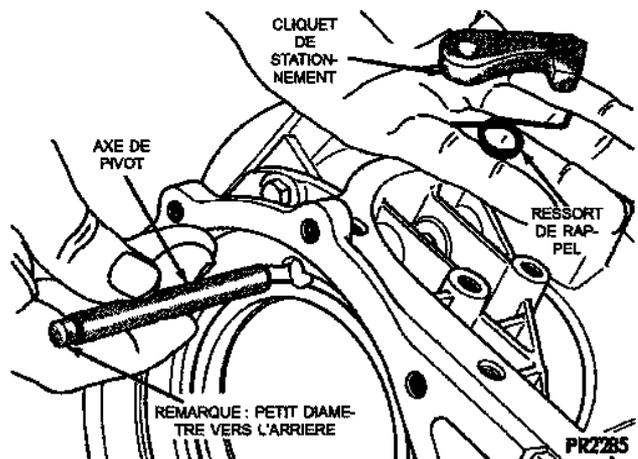


Fig. 115 Cliquet de stationnement, ressort de rappel et axe de pivot

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

REPARATION D'ARBRE DE SORTIE

REMARQUE : L'arbre de transfert doit être déposé pour la réparation de l'arbre de sortie. Les trains planétaires doivent être déposés pour pouvoir mesurer avec précision le couple de rotation du palier d'arbre de sortie.

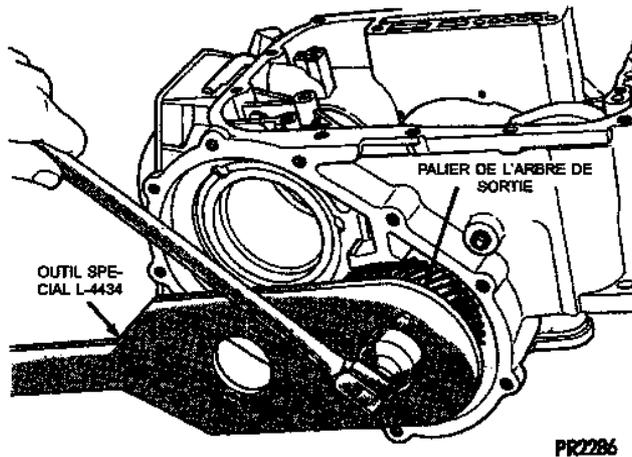


Fig. 116 Dépose de l'écrou et de la rondelle de retenue de l'arbre de sortie

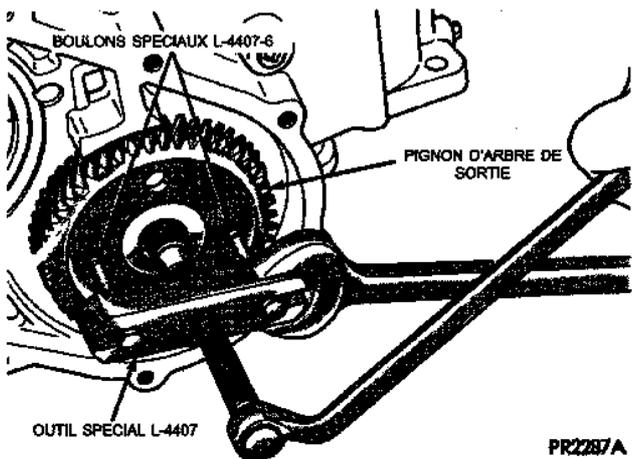


Fig. 117 Dépose du pignon de l'arbre de sortie

DETERMINATION DE L'ÉPAISSEUR DE CALE

L'épaisseur de cale doit être déterminée uniquement si l'une des pièces suivantes est remplacée :

- Carter de la boîte-pont
- Arbre de sortie
- Couronne de planétaire arrière
- Pignon d'arbre de sortie
- Cônes de roulement de couronne et de pignon d'arbre de sortie

- Cuvettes de course de roue libre

Se référer à la Méthode de réglage des roulements, à la fin de cette section, pour déterminer l'épaisseur correcte de cales. Vérifier le couple de rotation

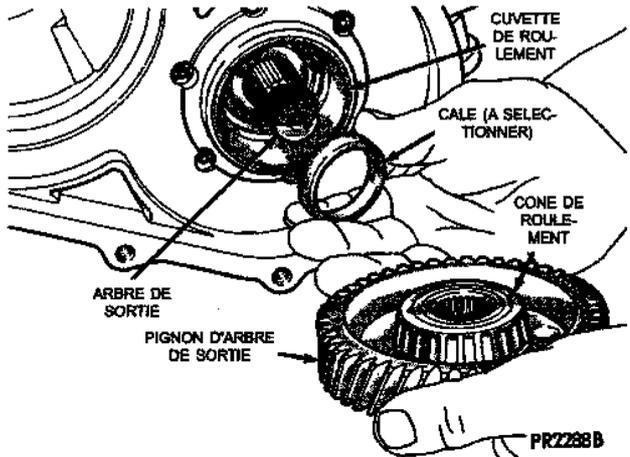


Fig. 118 Pignon et cale (à sélectionner) d'arbre de sortie

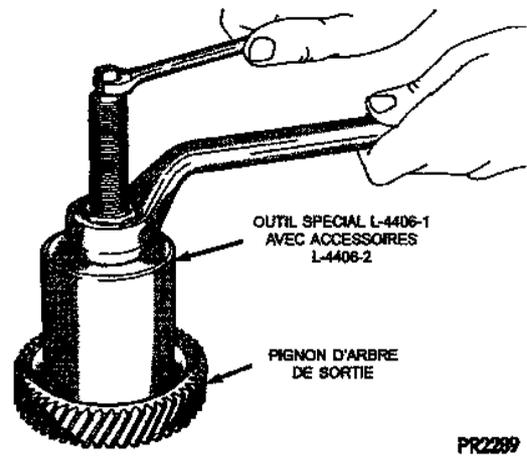


Fig. 119 Dépose du cône de roulement du pignon d'arbre de sortie

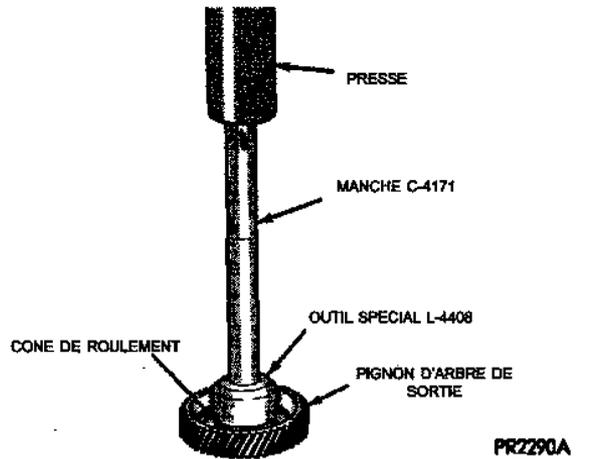


Fig. 120 Pose du cône de roulement du pignon d'arbre de sortie

des roulements d'arbre de sortie en utilisant une clé dynamométrique en livres pouce. Si le

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

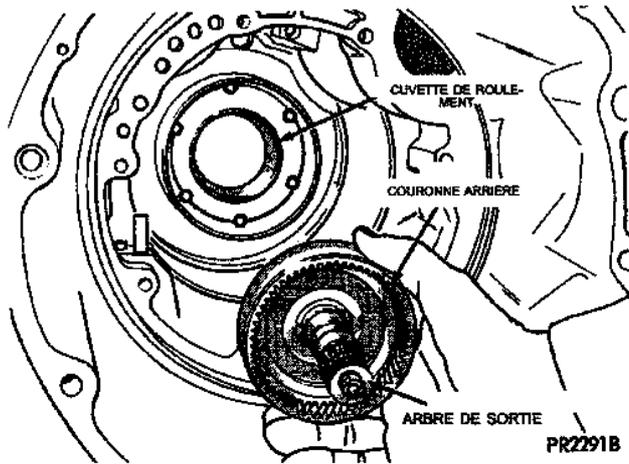


Fig. 121 Dépose de l'arbre de sortie et de l'ensemble de couronne

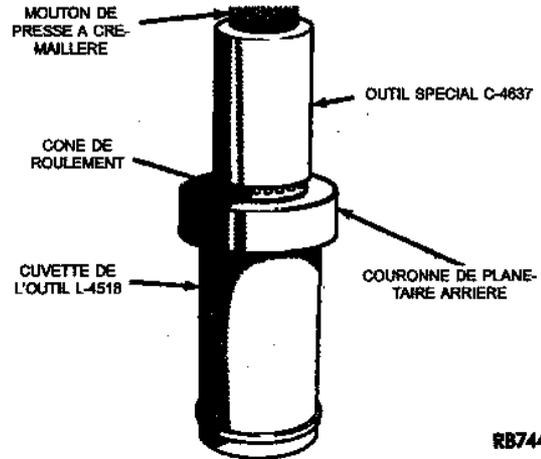


Fig. 124 Pose de cônes de roulement de couronne de planétaire arrière

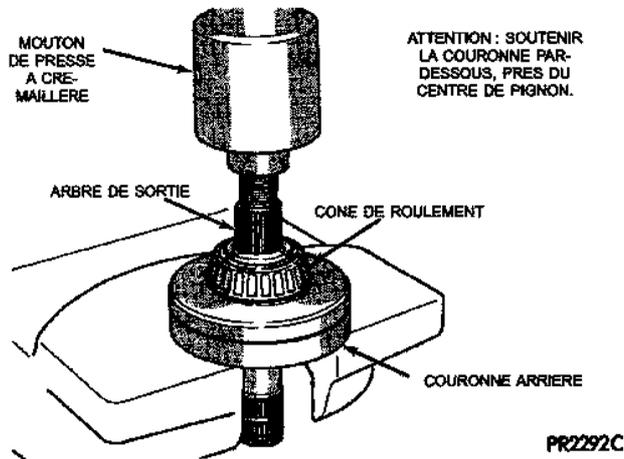


Fig. 122 Dépose de l'arbre de sortie

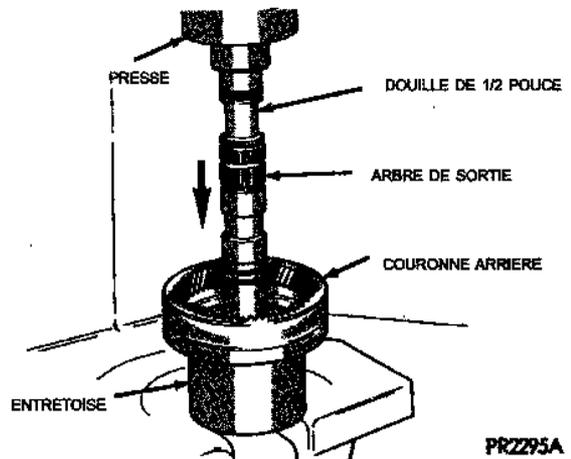


Fig. 125 Pose de l'arbre de sortie dans la couronne de planétaire arrière

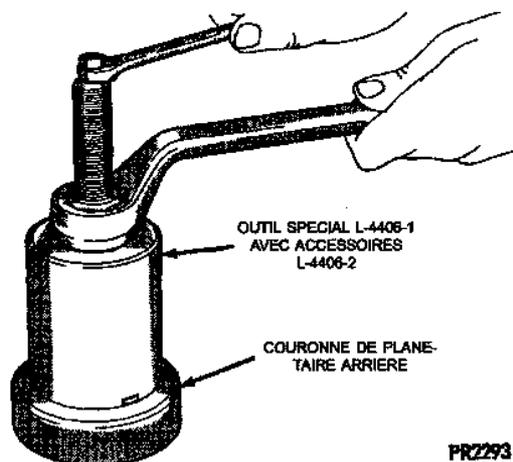


Fig. 123 Dépose du cône de roulement de couronne de train planétaire arrière

couple de rotation est de 3 à 8 livres pouce, la cale correcte a été posée.

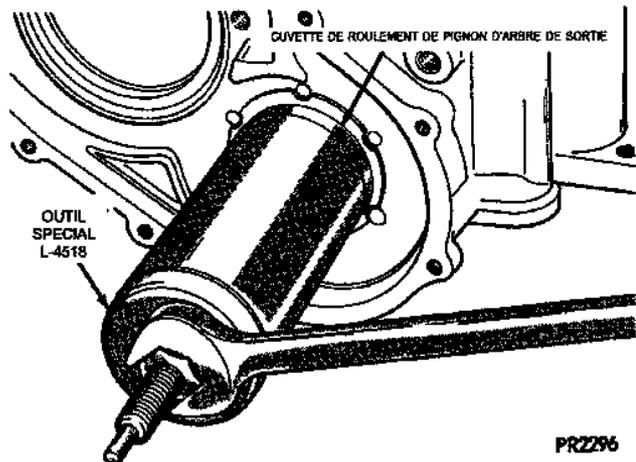


Fig. 126 Dépose de la cuvette de roulement de pignon d'arbre de sortie

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

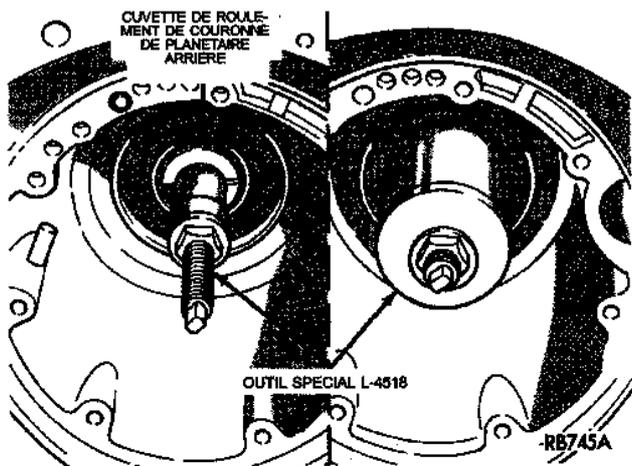


Fig. 127 Dépose de la cuvette de roulement de la couronne de planétaire arrière

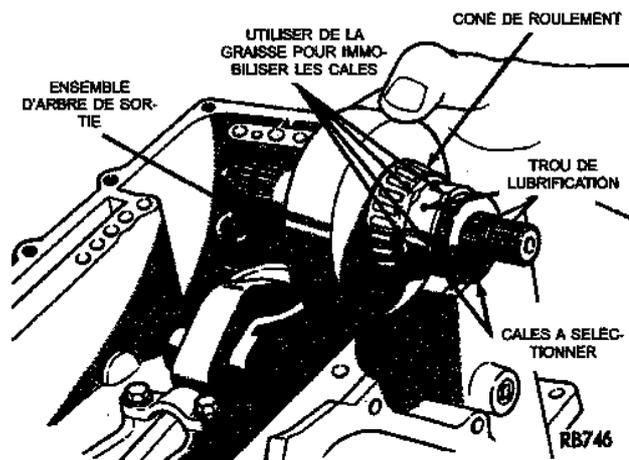


Fig. 130 Pose de l'ensemble d'arbre de sortie

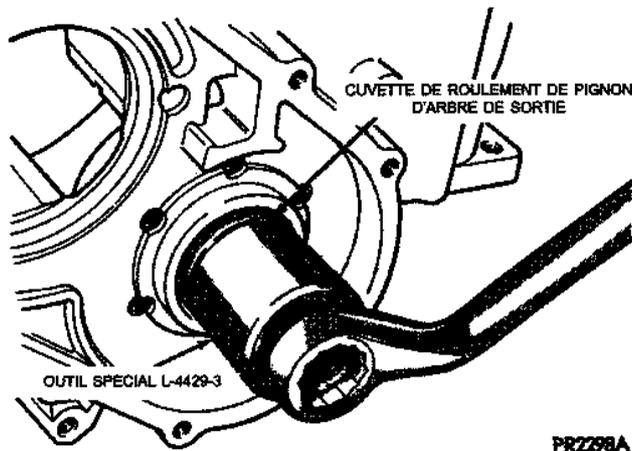


Fig. 128 Pose de cuvette de roulement de pignon d'arbre de sortie

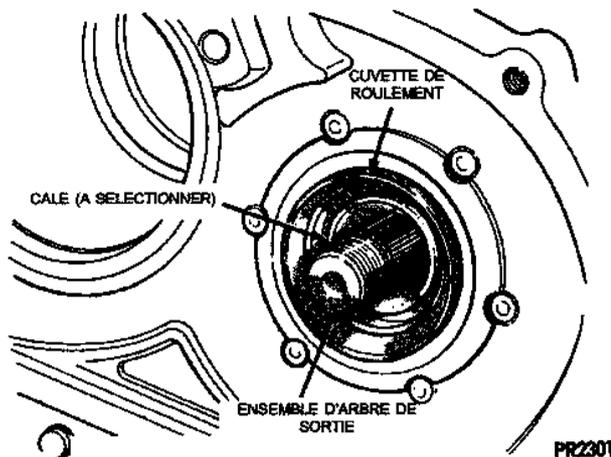


Fig. 131 Arbre de sortie et cales (à sélectionner) en place

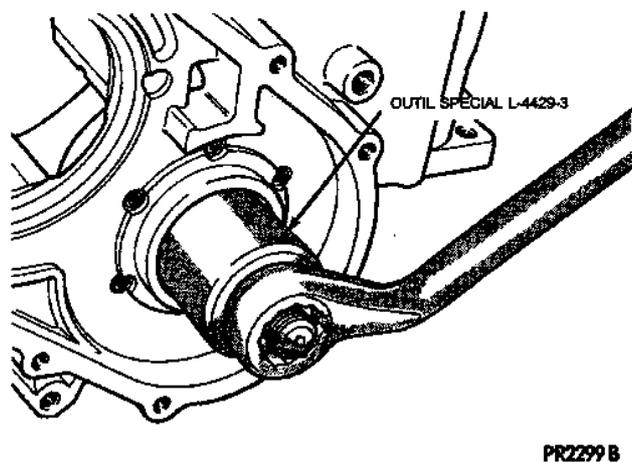


Fig. 129 Pose de la cuvette de roulement de couronne de planétaire arrière

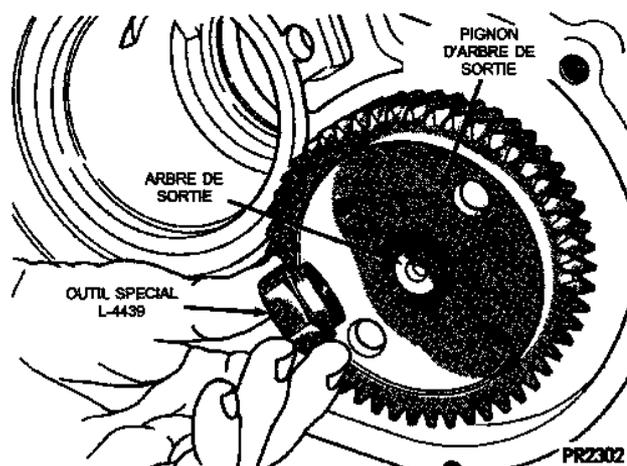


Fig. 132 Engagement du pignon d'arbre de sortie sur l'arbre de sortie

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

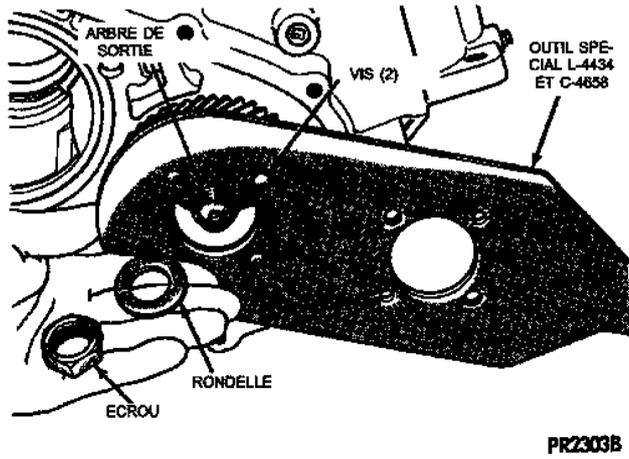


Fig. 133 Immobilisation du pignon d'arbre de sortie

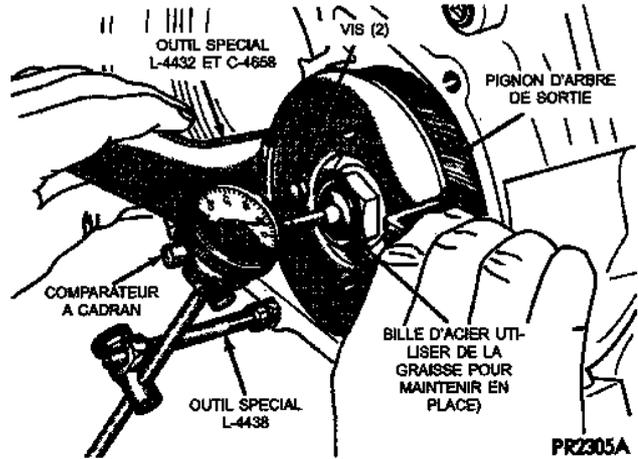


Fig. 135 Vérification du jeu axial de l'arbre de sortie

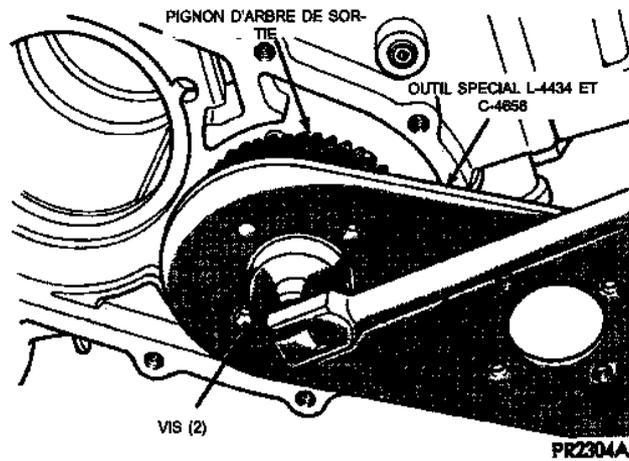


Fig. 134 Serrer l'écrou de retenue de l'arbre de sortie au couple de 271 N·m (200 livres pied)

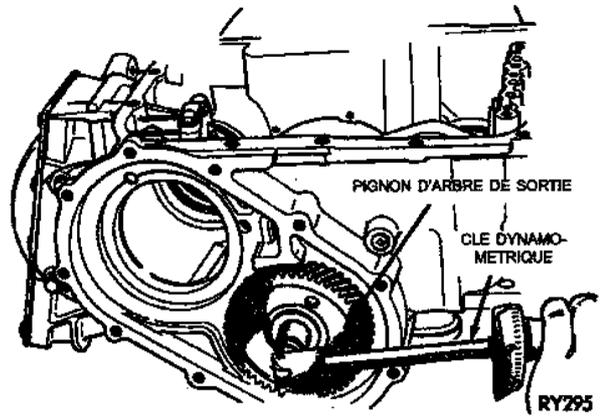
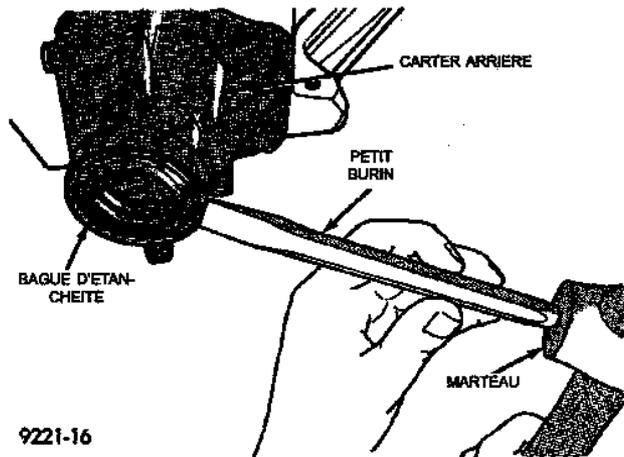


Fig. 136 Vérification du couple de rotation de roulement

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

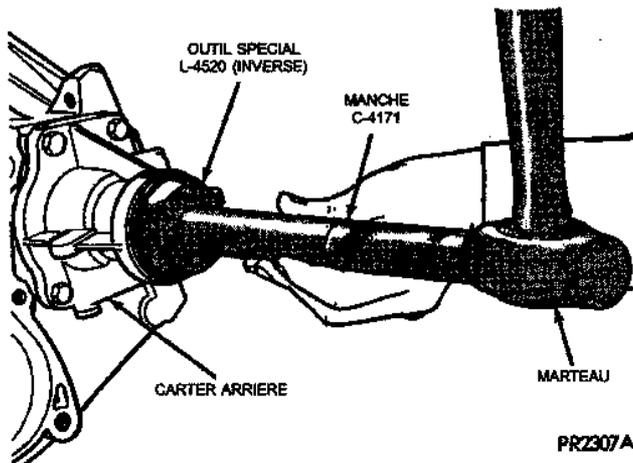
REPARATION DU DIFFERENTIEL

REMARQUE : L'arbre de transfert doit être déposé pour la réparation du différentiel et la mesure du couple de rotation de roulement.



9221-16

Fig. 137 Dépose de la bague d'étanchéité du carter arrière



PR2307A

Fig. 138 Pose d'une bague d'étanchéité neuve dans le carter arrière

REMARQUE : Utiliser du mastic RTV Mopar® ou équivalent lors de la pose du couvercle de différentiel.

REMARQUE : Utiliser du mastic RTV Mopar® ou équivalent lors de la pose de retenue de roulement de différentiel.

AVERTISSEMENT : MAINTENIR L'ENSEMBLE DE DIFFERENTIEL POUR L'EMPECHER DE ROULER HORS DU CARTER.

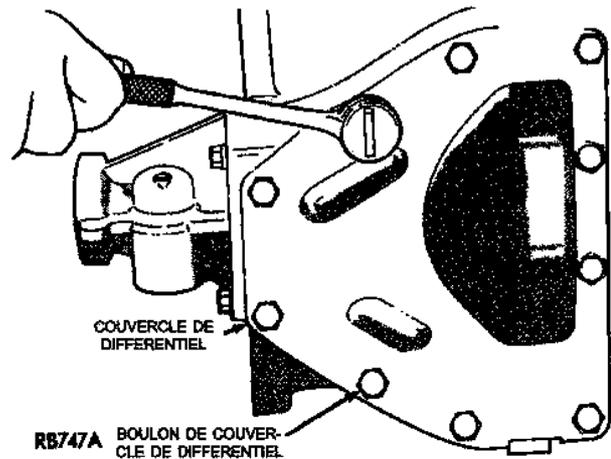


Fig. 139 Boulons du couvercle du différentiel

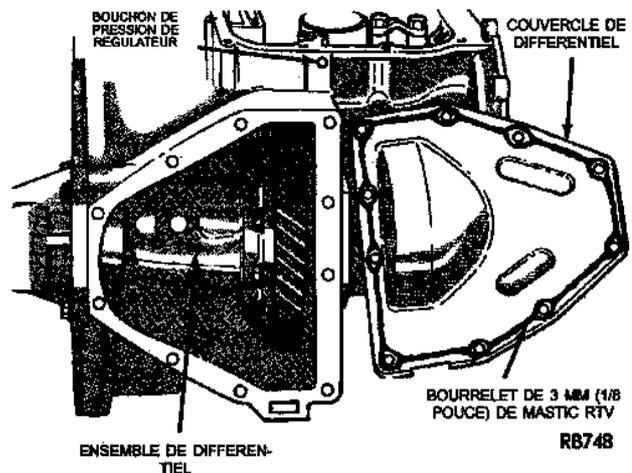
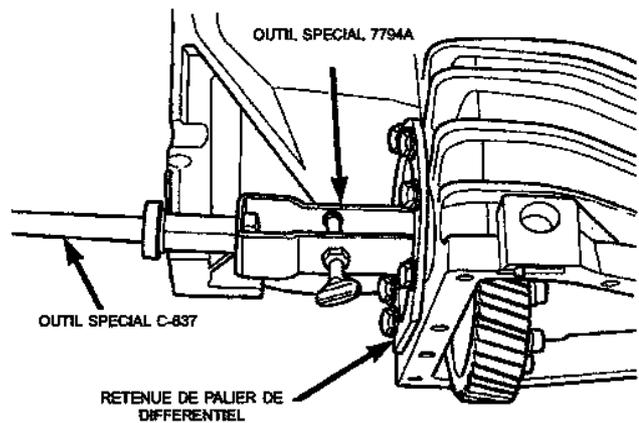


Fig. 140 Dépose/pose du couvercle de différentiel



80624e71

Fig. 141 Dépose du joint de retenue de palier d'arbre

Utiliser du mastic siliconé Mopar® ou équivalent lors de la pose du carter arrière.

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)
REPARATION DE L'ARBRE DE TRANSFERT

DEMONTAGE

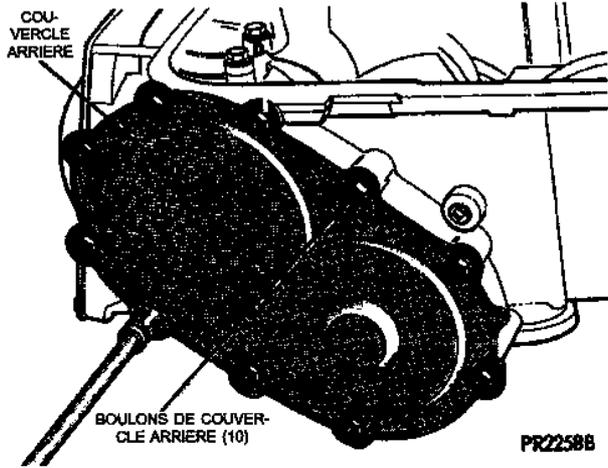


Fig. 90 Boulons de couvercle arrière

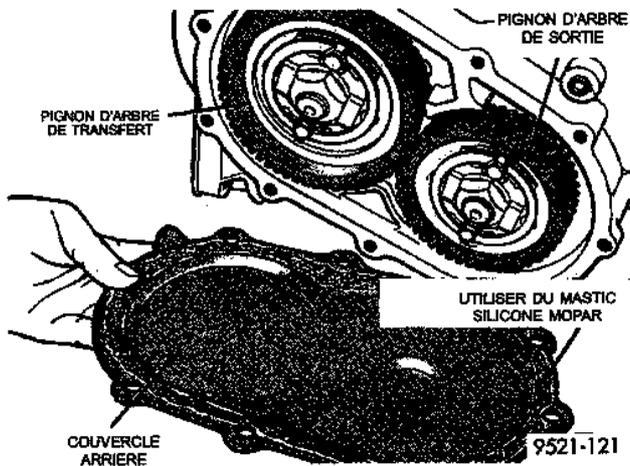


Fig. 91 Dépose/pose de couvercle arrière

REMARQUE : Eliminer le mastic usagé avant d'appliquer le mastic neuf. Utiliser Mopar® RTV sealant ou un mastic RTV équivalent lors de la pose du couvercle.

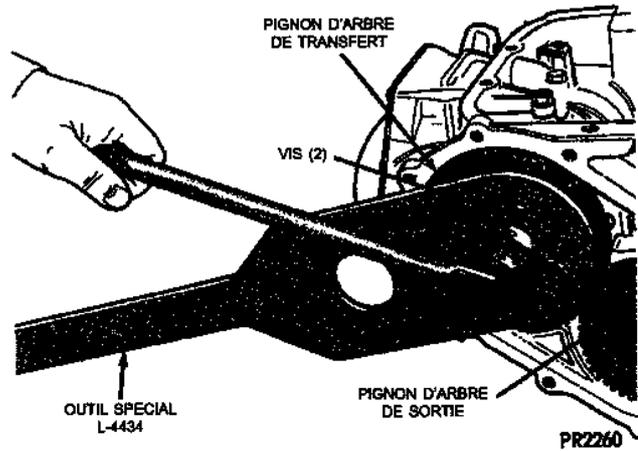


Fig. 92 Dépose de l'écrou de retenue de pignon d'arbre de transfert

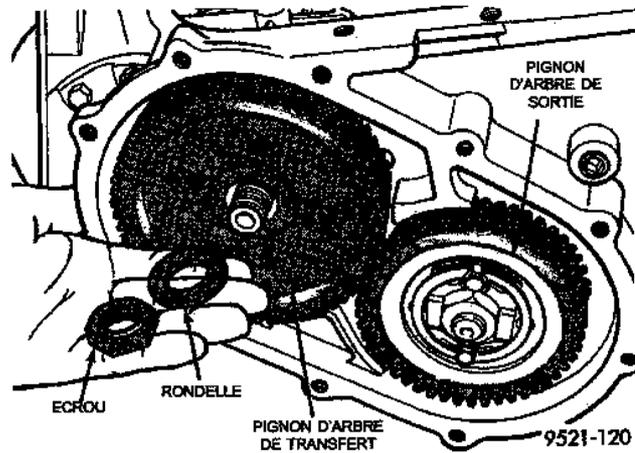


Fig. 93 Ecrou et rondelle de pignon d'arbre de transfert

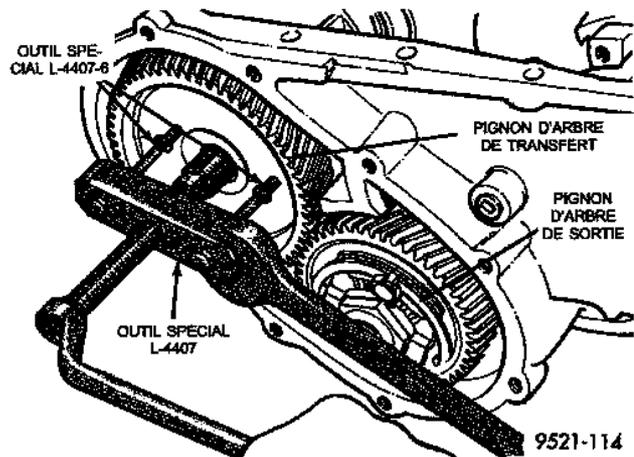


Fig. 94 Dépose du pignon d'arbre de transfert

REMARQUE : Déposer ou poser les deux soupapes de régulateur et du corps du régulateur.

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

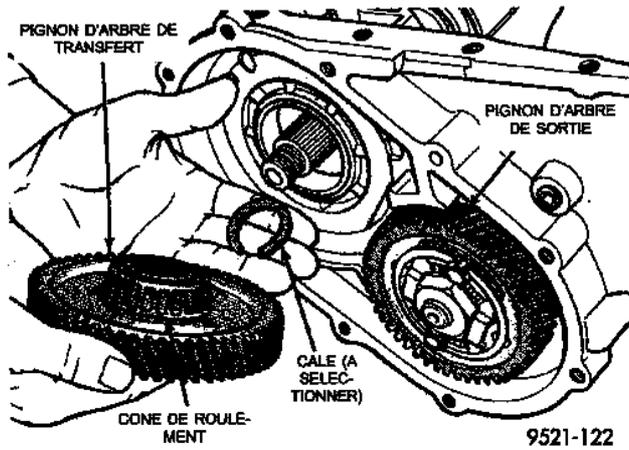


Fig. 95 Pignon d'arbre de transfert et cale (à sélectionner)

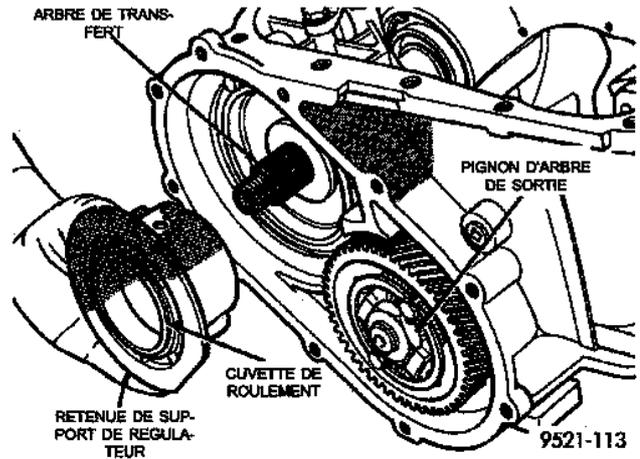


Fig. 98 Retenue de support de régulateur

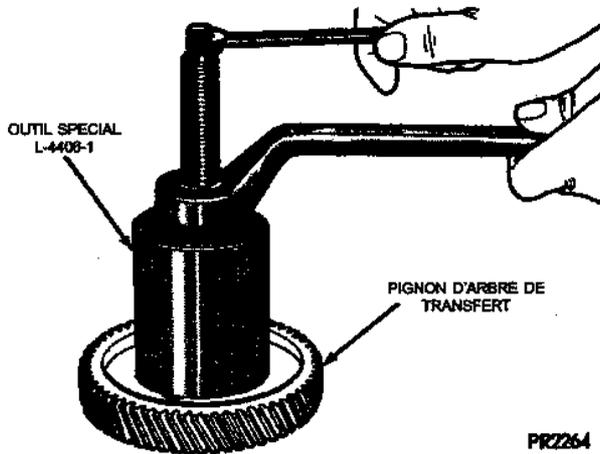


Fig. 96 Utilisation de l'outil L-4406-1 avec adaptateur L-4406-3 pour déposer le cône de roulement du pignon d'arbre de transfert

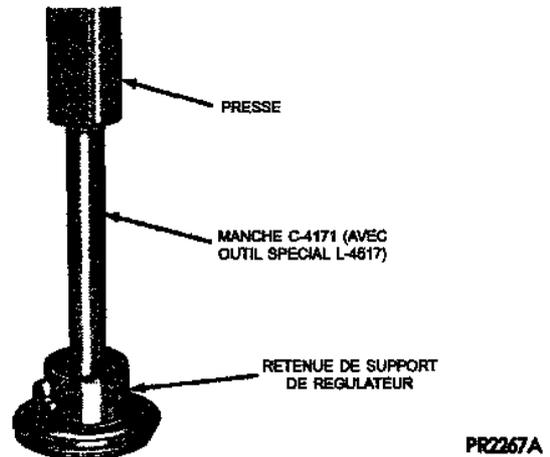


Fig. 99 Dépose de la cuvette de roulement de la retenue du support du régulateur

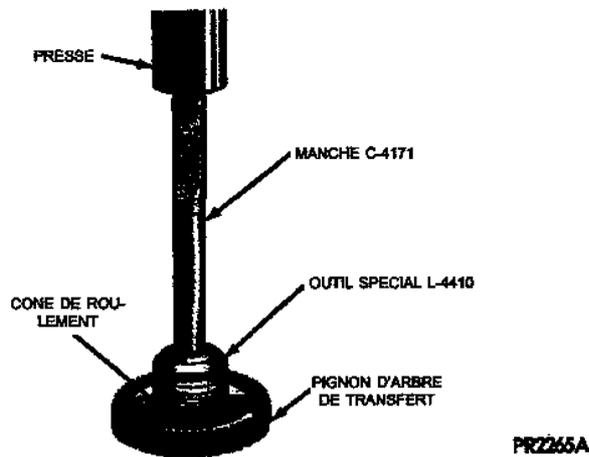


Fig. 97 Pose du cône de roulement du pignon d'arbre de transfert

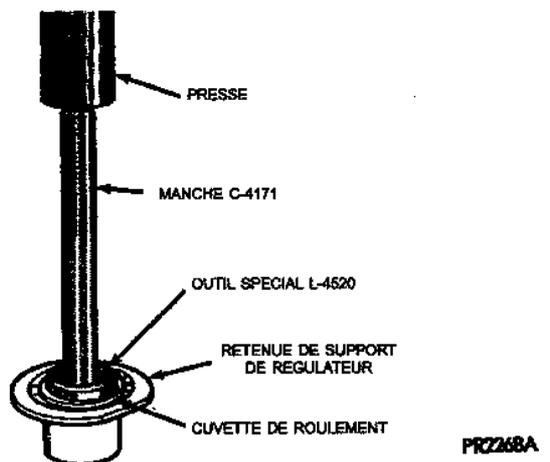


Fig. 100 Pose de la cuvette de roulement de retenue du support du régulateur

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

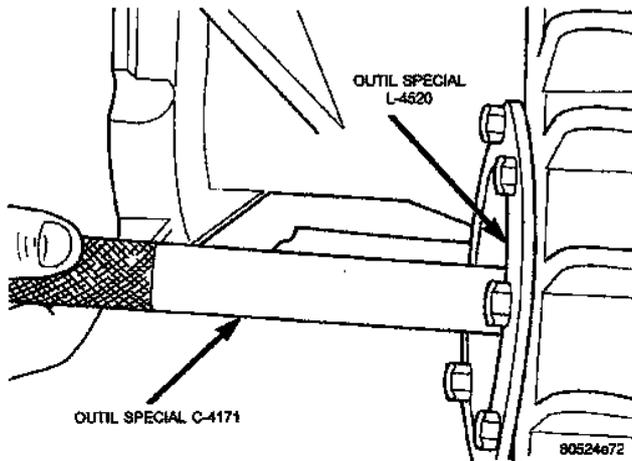


Fig. 142 Pose de retenue de palier d'arbre

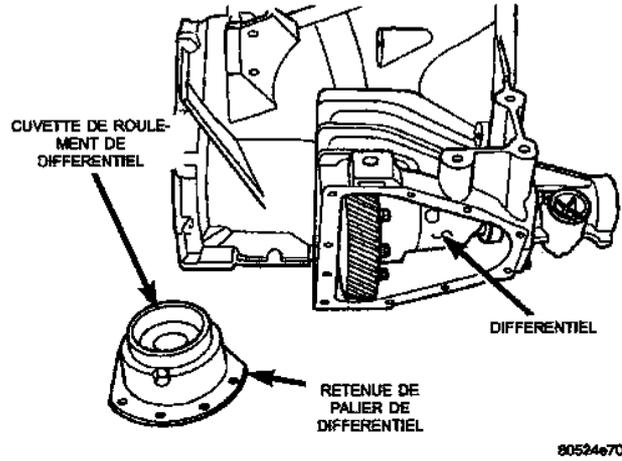


Fig. 145 Retenue de palier de différentiel (vue type)

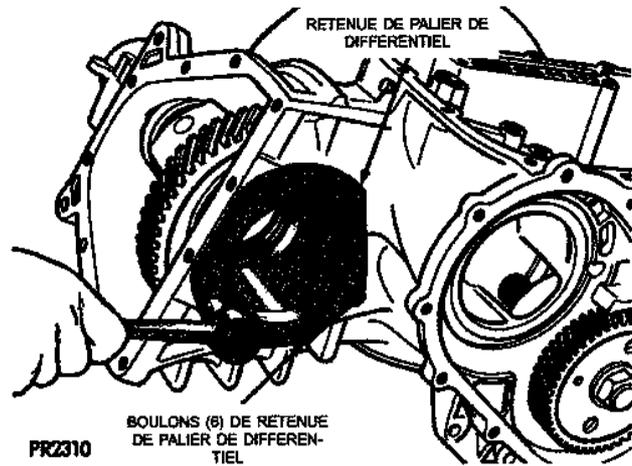


Fig. 143 Boulons de retenue de palier de différentiel

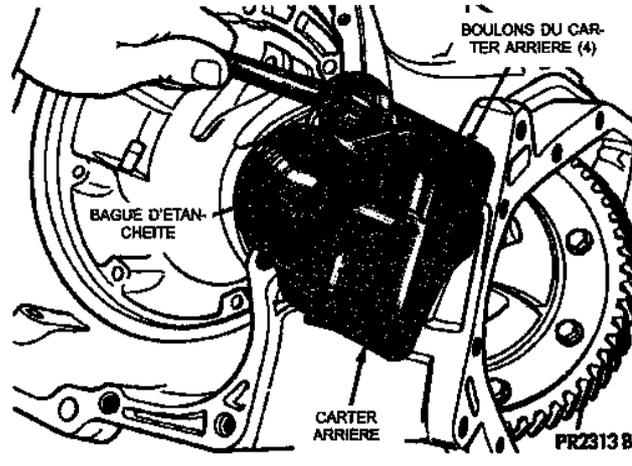


Fig. 146 Boulons du carter arrière

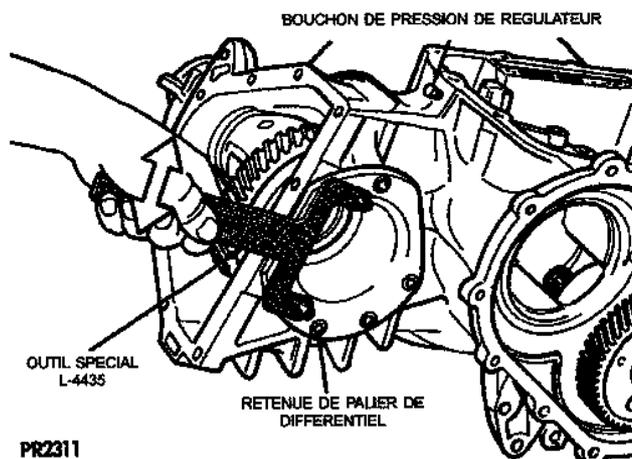


Fig. 144 Dépose/pose de retenue de palier

Pour poser la cuvette et le cône de roulement de différentiel du côté couronne, utiliser les outils spéciaux 5052 et C-4171.

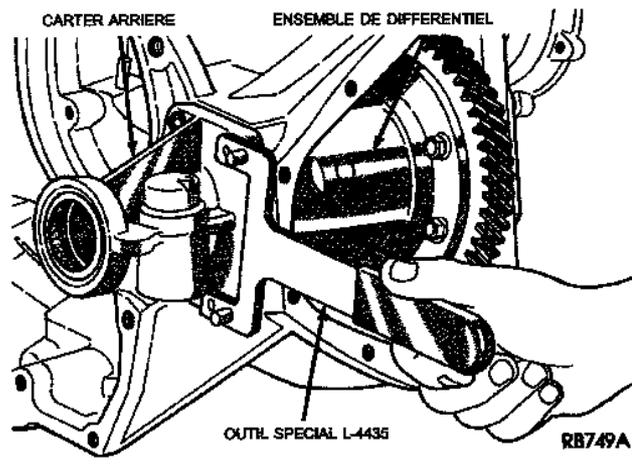


Fig. 147 Dépose/pose du carter arrière

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

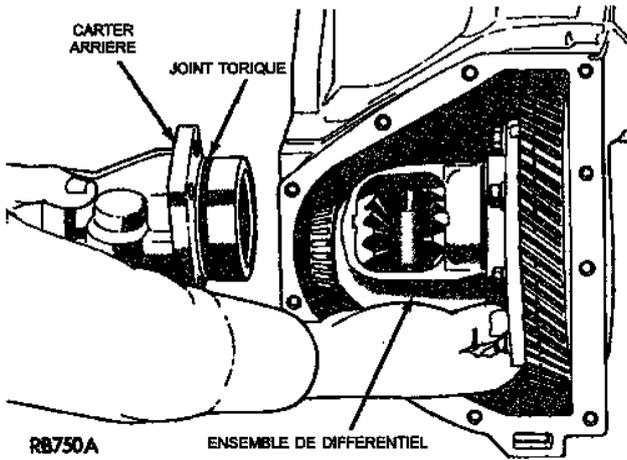


Fig. 148 Différentiel et carter arrière

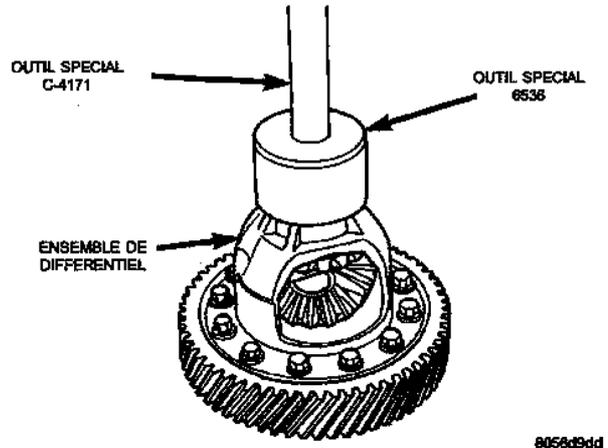


Fig. 151 Pose de cône de roulement de différentiel

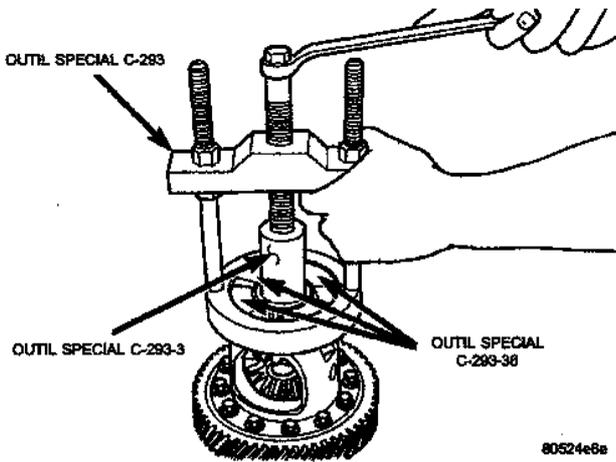


Fig. 149 Dépose de cône de roulement de différentiel (côté carter arrière)

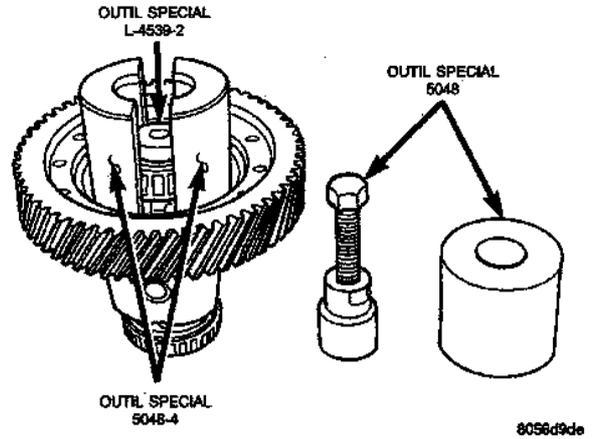


Fig. 152 Position du bouton et des colliers sur le différentiel et le roulement (côté couronne)

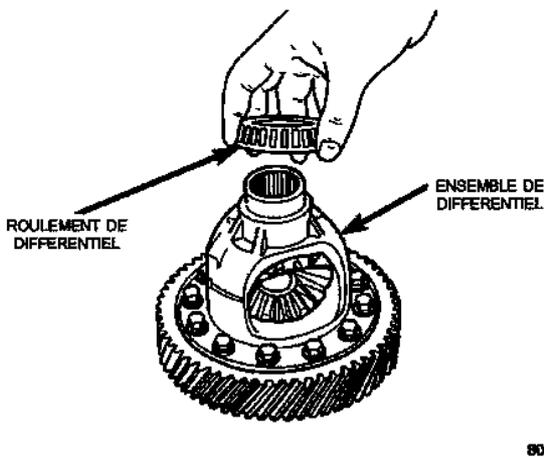


Fig. 150 Position du cône de roulement sur le différentiel

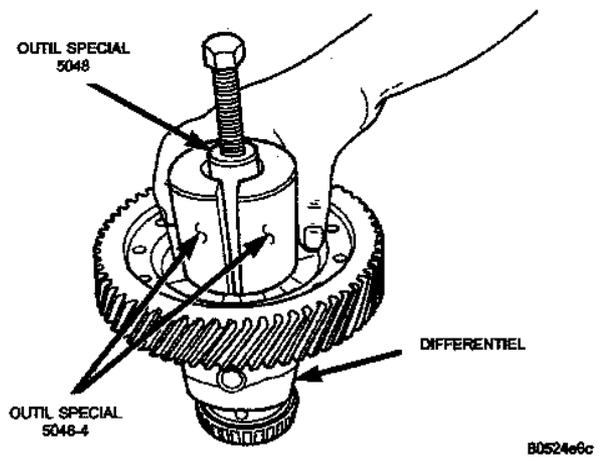


Fig. 153 Position de l'outil 5048 sur le bouton et les colliers au roulement de différentiel

REMARQUE : Le différentiel se répare comme un ensemble. Les seuls organes réparables séparément

ment dans le différentiel sont les cuvettes et cônes de roulement. Si un autre organe du différentiel est

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)

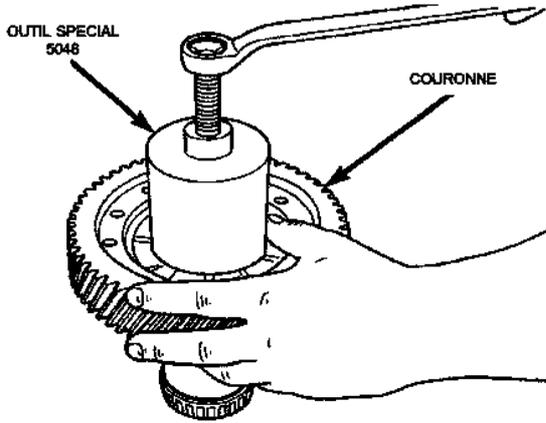


Fig. 154 Dépose du cône de roulement de différentiel

en panne, remplacer le différentiel et l'axe de transfert.

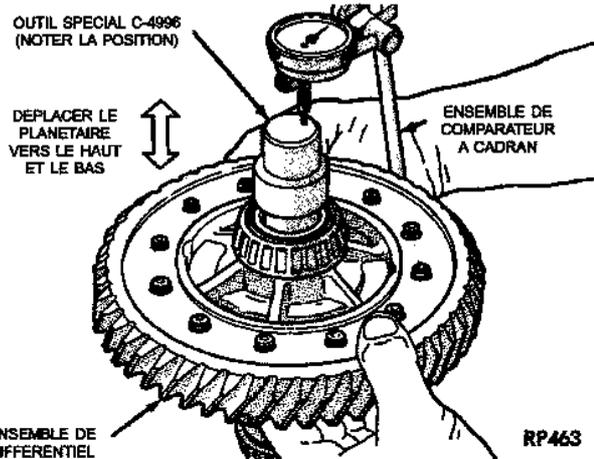


Fig. 156 Vérification du jeu axial de planétaire (vue type)

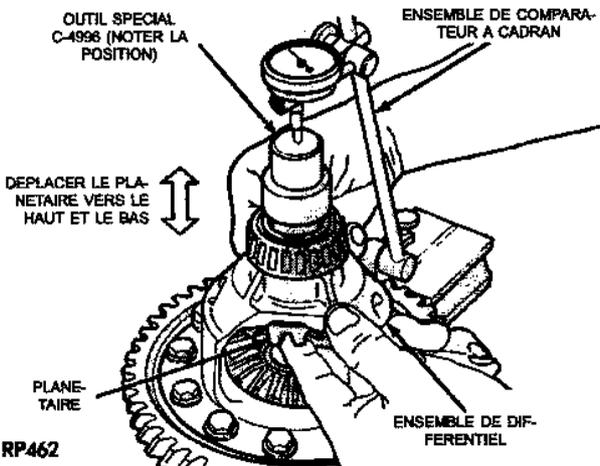


Fig. 155 Vérification du jeu axial de planétaire

ATTENTION : Le jeu axial de planétaire doit être compris entre 0,00254 et 0,03302 cm (0,001 et 0,013 pouce).

DETERMINATION DE L'ÉPAISSEUR DE CALE

L'épaisseur de cale doit être déterminée uniquement si l'un des organes suivants doit être remplacé :

- Carter de boîte-pont
- Carter de différentiel
- Retenue de roulement de différentiel
- Carter arrière
- Cuvettes et cônes de roulement de différentiel.

Se référer à la Méthode de réglage de roulement dans cette section pour déterminer l'épaisseur correcte de cale.

Pour déposer la cuvette de roulement de différentiel du côté carter arrière/adptateur, utiliser l'outil

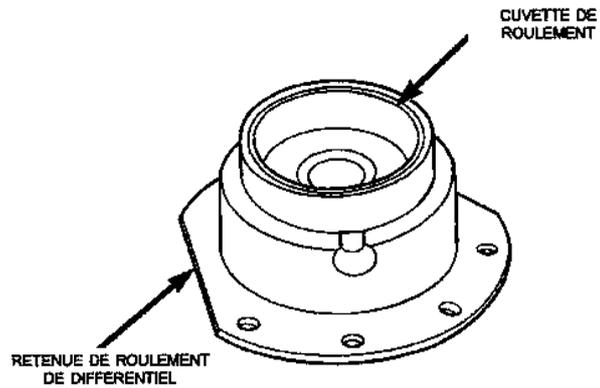


Fig. 157 Retenue de roulement de différentiel

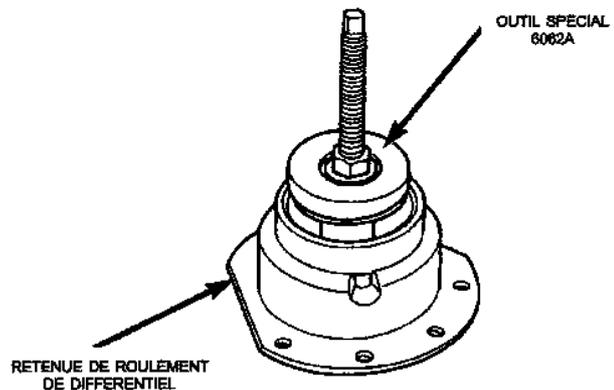
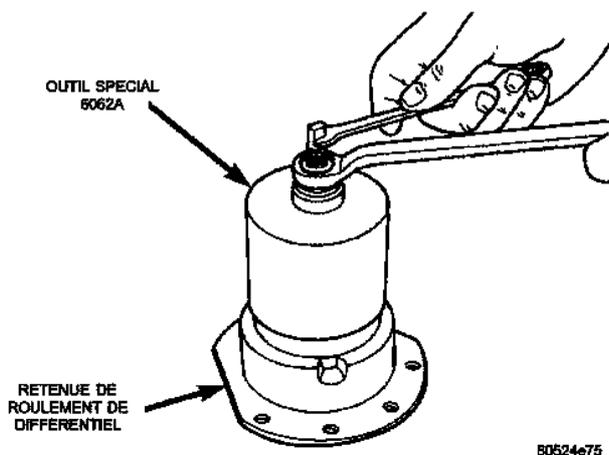
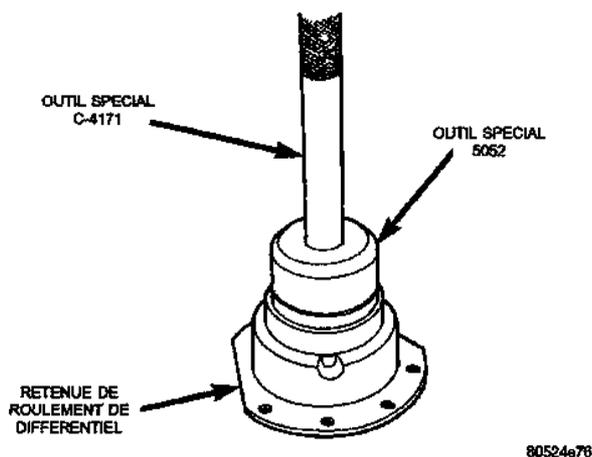


Fig. 158 Position de l'outil de dépose de cuvette de roulement dans la retenue spécial de dépose 6062A. Pour poser la cuvette de

DEMONTAGE ET MONTAGE (Suite)**Fig. 159 Dépose de cuvette de roulement****Fig. 160 Pose de cuvette de roulement**

roulement de différentiel, utiliser l'outil spécial 6536 et le manche C-4171.

NETTOYAGE ET VERIFICATION**BLOC HYDRAULIQUE**

Laisser tremper toutes les pièces pendant quelques minutes dans un solvant adéquat et propre. Laver à fond et sécher à l'air comprimé. Tous les passages doivent être propres et débouchés.

Examiner les leviers et axes actionnant le tiroir manuel et le tiroir d'accélération en vérifiant s'ils ne sont ni pliés, ni usés ni desserrés. Si un levier est desserré sur son axe, il doit être remplacé. Ne pas tenter de redresser un levier plié.

Examiner toutes les surfaces en contact pour rechercher des égratignures, bavures et rayures. Les petits défauts peuvent être éliminés à la toile à polir, en utilisant uniquement une pression légère. Utiliser une règle pour examiner toutes les surfaces de contact en recherchant du gauchissement et de la

distorsion. Une légère distorsion peut être rectifiée en utilisant un marbre. Tous les trous de dosage du plateau d'acier doivent être ouverts. Utiliser une petite lampe pour examiner les alésages du bloc hydraulique en recherchant des égratignures, rayures, piqûres et irrégularités.

Examiner tous les ressorts de soupape en recherchant de la distorsion et des spires écrasées. Examiner toutes les soupapes et tous les bouchons en recherchant des bavures, égratignures et rayures. Les petits défauts peuvent être éliminés à la toile à polir en veillant particulièrement à ne pas émousser les bords vifs. Il est vital que ces bords soient affûtés. Ceci empêche les corps étrangers de se loger entre les soupapes et le bloc hydraulique. Ceci réduit le risque de grippage. Examiner toutes les soupapes et tous les bouchons en vérifiant la liberté de fonctionnement dans les alésages du bloc hydraulique.

Quand les alésages, soupapes et bouchons sont propres et secs, les soupapes et bouchons doivent tomber librement dans les alésages. Les alésages du bloc hydraulique ne changent pas de dimension à l'usage. Dès lors, un bloc hydraulique qui fonctionnait correctement quand le véhicule était neuf, fonctionnera correctement s'il est nettoyé à fond et correctement. Il est superflu de remplacer le bloc hydraulique sauf s'il a été endommagé pendant les manipulations.

REGLAGES**REGLAGE DU CABLE DE SELECTION DE RAPPORT**

Lever et faire tourner le levier de sélection de rapport dans la position de stationnement (P) et retirer la clé de contact. Ceci confirme que le levier de sélection est placé correctement en position P.

Après avoir confirmé la position de stationnement, faire tourner le commutateur d'allumage. Si le démarreur fonctionne, la position de stationnement est correcte. Déplacer le levier de sélection dans la position de point mort (N). Si le démarreur fonctionne dans cette position, la timonerie est réglée correctement. Si le démarreur ne fonctionne pas dans l'une de ces positions, la timonerie doit être réglée.

(1) Placer le véhicule sur un sol horizontal et serrer le frein de stationnement.

(2) Placer le levier de sélection en position de stationnement (P) et retirer la clé.

(3) Desserrer la vis de réglage du câble au levier actionnant la boîte-pont (Fig. 161).

(4) Tirer le levier actionnant la boîte-pont complètement vers l'avant, à la position de verrouillage de stationnement.

(5) Desserrer le frein de stationnement puis pousser le véhicule pour s'assurer du verrouillage en position de stationnement. Serrer à nouveau le frein de stationnement.

REGLAGES (Suite)

(6) Serrer la vis de réglage du câble au couple de 8 N·m (70 livres pouce). A ce moment, le câble de sélection de rapport doit être réglé correctement.

(7) Vérifier que l'indicateur PRNDL montre encore l'engrenage correspondant. Sinon, un réglage supplémentaire pourrait être nécessaire.

(8) Vérifier le réglage par la méthode précédente.

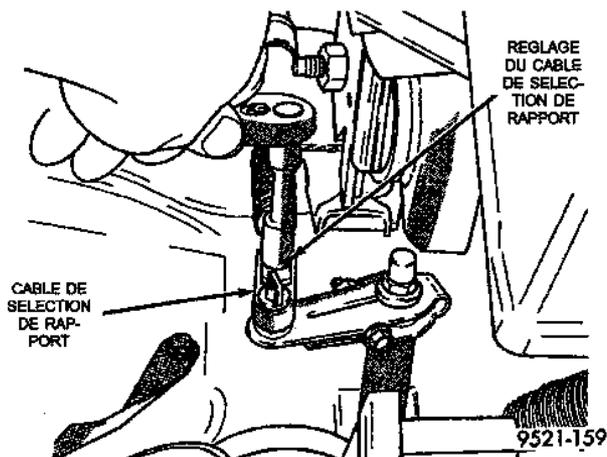


Fig. 161 Réglage du câble de sélection de rapport

REGLAGE DE LA TIMONERIE DE PRESSION DU PAPILLON

Le réglage de la tige de pression du papillon est très important pour le fonctionnement correct de la boîte-pont. Ce réglage place une soupape qui commande la vitesse de sélection, la qualité de sélection et la sensibilité de rétrogradation à papillon partiel. Si le réglage est trop court, des passages prématurés et du patinage entre passages peuvent survenir. Si le réglage est trop long, les passages peuvent être retardés et les rétrogradations à papillon partiel peuvent être très sensibles.

Avec le moteur à la température de fonctionnement, régler le régime de ralenti du moteur au moyen d'un compte-tours. Se référer au Groupe 14, Alimentation, pour les spécifications et le réglage du régime de ralenti.

METHODE DE REGLAGE DE TIGE

(1) Effectuer le réglage de la pression du papillon de la boîte-pont quand le moteur est à la température normale de fonctionnement.

(2) Desserrer la vis de blocage pivot.

(3) Pour obtenir un réglage correct, le pivot doit être libre de coulisser le long du côté plat de la tige du papillon. En cas de besoin, démonter et nettoyer ou réparer les pièces pour restaurer la liberté de déplacement.

(4) Maintenir le levier de papillon de la boîte-pont fermement en direction du moteur, contre son arrêt interne. Serrer la vis de blocage pivot au couple de 11 N·m (100 livres pouce).

(5) Le réglage est terminé et le jeu de la timonerie a été repris automatiquement par le ressort à précontrainte.

(6) Si une lubrification s'avère nécessaire, se référer au Groupe 0, Lubrification.

REGLAGE DE BANDE

BANDE DE RETROGRADATION FORCEE (AVANT)

La vis de réglage de bande de rétrogradation forcée se trouve du côté gauche du carter de la boîte-pont, à l'avant, dans le haut.

(1) Desserrer le contre-écrou et l'écrou de cinq tours environ. Vérifier la vis de réglage pour s'assurer de sa liberté de rotation dans le carter de la boîte-pont.

(2) Utiliser une clé pour serrer la vis de réglage au couple de 8 N·m (72 livres pouce).

(3) Resserrer la vis de réglage du nombre de tours indiqué dans les spécifications. Maintenir la vis de réglage à cette position et serrer le contre-écrou au couple de 47 N·m (35 livres pied).

BANDE DE GAMME BASSE/MARCHE ARRIERE (ARRIERE)

Pour régler la bande de gamme basse/marche arrière, agir de la manière suivante :

(1) Desserrer le contre-écrou de cinq tours environ.

(2) Se servir d'une clé dynamométrique pour serrer la vis de réglage au couple réel de 5 N·m (41 livres pouce).

(3) Resserrer la vis de réglage du nombre de tours indiqué dans les spécifications de ce groupe. Ce tableau se trouve à la fin de cette section.

(4) Serrer le contre-écrou au couple de 14 N·m (10 livres pied).

REGLAGES DE LA PRESSION HYDRAULIQUE DE COMMANDE

PRESSION PRINCIPALE

Un réglage incorrect de la pression du papillon peut entraîner de fausses indications de pression principale, même si le réglage de la pression principale est correct. Toujours examiner et corriger le réglage de la pression du papillon avant de régler la pression principale.

Le réglage approximatif de la pression principale est de 1-5/16 pouces, mesurés entre bloc hydraulique et le bord intérieur de l'écrou de réglage. Cependant, étant donné les tolérances de fabrication, le réglage nécessaire pour obtenir la pression principale prescrite peut varier.

La vis de réglage peut être tournée au moyen d'une clé à douille à six pans. Un tour complet de vis de réglage modifie la pression principale à papillon

REGLAGES (Suite)

fermé de 1-2/3 psi. Faire tourner la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour augmenter la pression et dans le sens des aiguilles d'une montre pour la diminuer.

PRESSION DU PAPILLON

La pression du papillon ne peut être vérifiée avec précision. Dès lors, le réglage doit être mesuré en cas de dysfonctionnement manifeste.

(1) Introduire la goupille de C-3763 entre la came du levier du papillon et le tiroir de rétrogradation.

(2) Tout en poussant sur l'outil, comprimer le tiroir contre son ressort, afin que le tiroir soit complètement enfoncé dans le bloc hydraulique.

(3) Tout en comprimant le ressort, faire tourner la vis du levier du papillon au moyen de l'adaptateur C-4553. Tourner jusqu'à ce que la tête de la vis touche la languette du levier du papillon, avec la came du levier de papillon touchant l'outil et le tiroir de papillon enfoncé. Le réglage doit être effectué avec le ressort complètement comprimé et le tiroir enfoncé dans le bloc hydraulique.

METHODE DE REGLAGE DE ROULEMENT

(1) Se montrer extrêmement prudent lors de la dépose et de la pose des cuvettes et des cônes. **N'utiliser qu'une presse pour le placement, étant donné qu'un marteau risque de ne pas aligner correctement la cuvette ou le cône.** Les bavures ou entailles éventuelles sont susceptibles de fausser la mesure du jeu latéral lors de la sélection des rondelles de butée appropriées. Les cuvettes et cônes de roulement mal montés risquent de s'endommager à brève échéance.

(2) Les cuvettes et roulements doivent être remplacés s'ils sont piqués ou ont souffert de la chaleur.

(3) En cas de dégâts sur la cuvette ou les rouleaux, la cuvette et le cône doivent être remplacés.

REMARQUE : Les spécifications de précontrainte des roulements et de couple de rotation doivent être respectées afin d'éviter toute usure prématurée des roulements.

(4) Un roulement (d'origine) usé peut perdre jusqu'à 50% de son couple d'origine après rodage.

REMARQUE : Tous les réglages de roulement doivent être faits indépendamment des autres pièces et sans engrenement de pignon.

(5) Se référer au tableau de conversion des spécifications pour convertir les pouces en millimètres. Se référer au tableau de cale de roulement pour connaître l'épaisseur correcte des cales.

ROULEMENT D'ARBRE DE SORTIE

(1) Le pignon d'arbre de sortie étant déposé, poser une cale de mesure de 13,65 mm (0,537 pouce) et de 1,34 mm (0,053 pouce) sur le moyeu de couronne arrière de planétaire en utilisant de la graisse pour maintenir les cales en place. La cale de 13,65 mm (0,537 pouce) possède un diamètre intérieur plus grand et doit être posée en premier lieu par-dessus l'arbre de sortie. La cale de 1,34 mm (0,053 pouce) sert de pilote sur l'arbre de sortie.

(2) Poser le pignon d'arbre de sortie et l'ensemble de roulement. Serrer au couple de 271 N·m (200 livres pied).

(3) Pour mesurer le jeu axial de roulement :

(4) Fixer l'outil L-4432 sur le pignon d'arbre de sortie.

(5) Monter une bille d'acier avec graisse dans l'extrémité de l'arbre de sortie.

(6) Pousser et tirer le pignon tout en le faisant tourner d'avant en arrière pour asseoir les rouleaux de roulement.

(7) Utiliser un comparateur à cadran monté sur le carter de la boîte-pont pour mesurer le jeu axial de l'arbre de sortie.

(8) Le jeu étant déterminé, se référer au tableau de cales de pignon d'arbre de sortie.

(9) Les cales de 12,65 mm (0,498 pouce), 13,15 mm (0,518 pouce) ou 13,65 mm (0,537 pouce) sont toujours posées en premier lieu. **Ces cales possèdent des fentes de lubrification nécessaires à une lubrification correcte des roulements.**

(10) Les cales d'une épaisseur inférieure à 12,65 mm énumérées dans le tableau sont communes aux roulements d'arbre de transfert et d'arbre de sortie.

(11) Utiliser l'outil L-4434 pour déposer l'écrou et la rondelle de retenue. Pour déposer le pignon d'arbre de sortie, utiliser l'outil L-4407.

(12) Déposer les deux cales de mesure et poser la combinaison correcte de cale en commençant par la cale de 12,65, 13,15 ou 13,65 mm. Utiliser de la graisse pour maintenir les cales en place. Poser le pignon d'arbre de sortie et roulements.

(13) Poser le pignon d'arbre de sortie et l'ensemble de roulement. Poser l'écrou et la rondelle de retenue. Serrer au couple de 271 N·m (200 livres pied).

(14) Utiliser une clé dynamométrique en livres pouce pour vérifier le couple de rotation. **Le couple doit être compris entre 3 et 8 livres pouce.**

(15) Si le couple de rotation est excessif, poser une cale plus épaisse de 0,05 mm (0,002 pouce). Si le couple de rotation est insuffisant, poser une cale plus mince de 0,05 mm (0,002 pouce). Répéter l'opération jusqu'à obtenir le couple de rotation correct compris entre 3 et 8 livres pouce.

REGLAGES (Suite)

Jeu axial (avec cales de mesure de 13,65 mm et 1,34 mm en place)		Combinaison de cales requise	Epaisseur totale	
mm	pouce		mm	pouce
0,0	0,0	13,65 + 1,34	14,99	0,590
0,05	0,002	13,65 + 1,24	14,89	0,586
0,10	0,004	13,65 + 1,19	14,84	0,584
0,15	0,006	13,65 + 1,14	14,79	0,582
0,20	0,008	13,65 + 1,09	14,74	0,580
0,25	0,010	13,65 + 1,04	14,69	0,578
0,30	0,012	13,65 + 0,99	14,64	0,576
0,35	0,014	13,65 + 0,94	14,59	0,574
0,40	0,016	13,15 + 1,39	14,54	0,572
0,45	0,018	13,15 + 1,34	14,49	0,570
0,50	0,020	13,15 + 1,29	14,44	0,568
0,55	0,022	13,15 + 1,24	14,39	0,566
0,60	0,024	13,15 + 1,19	14,34	0,564
0,65	0,026	13,15 + 1,14	14,29	0,562
0,70	0,028	13,15 + 1,09	14,24	0,560
0,75	0,030	13,15 + 1,04	14,19	0,558
0,80	0,032	13,15 + 0,99	14,14	0,556
0,85	0,034	13,15 + 0,94	14,09	0,554
0,90	0,036	12,65 + 1,39	14,04	0,552
0,95	0,038	12,65 + 1,34	13,99	0,550
1,00	0,040	12,65 + 1,29	13,94	0,548
1,05	0,042	12,65 + 1,24	13,89	0,547
1,10	0,044	12,65 + 1,19	13,84	0,545
1,15	0,046	12,65 + 1,14	13,79	0,543
1,20	0,048	12,65 + 1,09	13,74	0,541
1,25	0,049	12,65 + 1,04	13,69	0,539
1,30	0,051	12,65 + 0,99	13,64	0,537
1,35	0,053	12,65 + 0,94	13,59	0,535

Conversion moyenne : 0,05 mm = 0,002 pouce

TABEAU DE CALES DE ROULEMENT D'ARBRE DE SORTIE

ROULEMENT DE DIFFERENTIEL

(1) Placer l'ensemble de la boîte-pont verticalement sur le tréteau, côté retenue du roulement de différentiel vers le haut.

(2) Poser l'outil L-4436A dans le différentiel et sur l'arbre d'accouplement de pignon.

(3) Faire tourner le différentiel d'un tour complet au moins pour vérifier si les roulements à rouleaux coniques sont complètement en place.

(4) A l'aide de l'outil L-4436A et d'une clé dynamométrique en pouces-livres, vérifier le couple de rotation de différentiel. **Ce couple doit être compris entre 5 et 18 pouces-livres.**

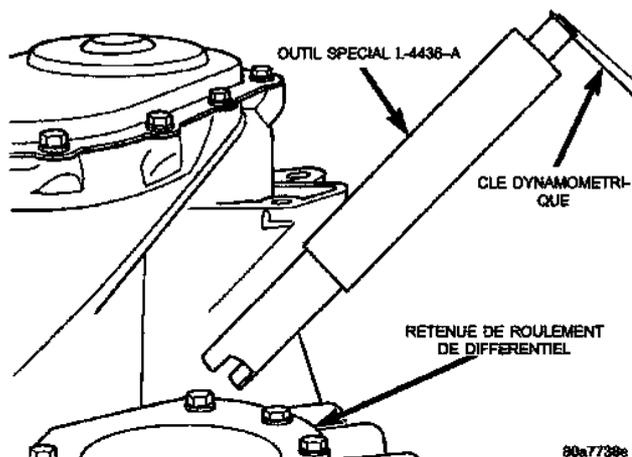


Fig. 162 Outil L-4436 et clé dynamométrique

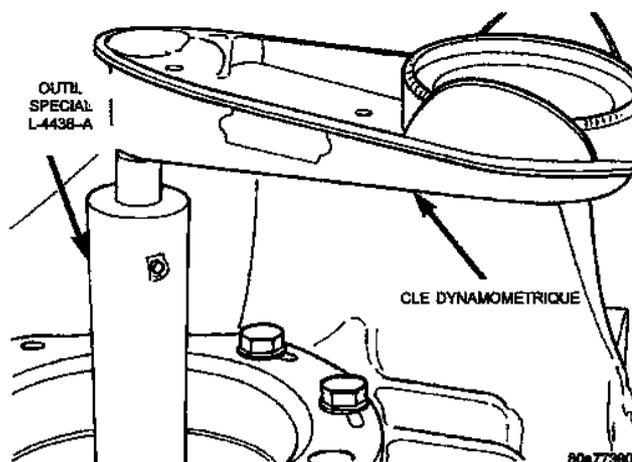


Fig. 163 Vérification du couple de rotation des roulements de différentiel

(5) Si le couple de rotation est dans les normes, déposer les outils. Le réglage est terminé.

(6) Dans le cas contraire, effectuer les opérations suivantes.

- (a) Déposer la retenue de roulement de différentiel du boîtier de transmission.
- (b) Déposer la cuvette de roulement de la retenue de roulement de différentiel en utilisant l'outil 6062A.
- (c) Déposer la cale existante depuis le dessous de la cuvette.
- (d) Mesurer la cale existante.

REGLAGES (Suite)

REMARQUE : Si le couple de rotation était excessif lors de la mesure, poser une cale plus fine de 0,05 mm (0,002 pouce). Si le couple de rotation était insuffisant lors de la mesure, poser une cale plus épaisse de 0,05 mm (0,002 pouce). Répéter l'opération jusqu'à l'obtention d'un couple de rotation de 5 à 18 pouces-livres.

Le déflecteur d'huile n'est pas nécessaire lors de la sélection de la cale.

(e) Poser la cale correcte sous la cuvette de roulement. Le déflecteur d'huile doit être posé correctement dans la retenue de roulement, sous la cale et la cuvette de roulement.

(f) Poser la retenue de roulement de différentiel à l'aide des outils 5052 et C-4171. Sceller la retenue au carter avec du mastic MOPAR® et serrer les boulons au couple de 28 N·m (250 livres pouce).

TABEAU DE CALE DE ROULEMENT DE DIFFERENTIEL

CALE	EPAISSEUR
MM	POUCES
0,980	0,0386
1,02	0,0402
1,06	0,0418
1,10	0,0434
1,14	0,0449
1,18	0,0465
1,22	0,0481
1,26	0,0497
1,30	0,0512
1,34	0,0528
1,38	0,0544
1,42	0,0560
1,46	0,0575
1,50	0,0591
1,54	0,0607
1,58	0,0623
1,62	0,0638
1,66	0,0654
1,70	0,0670
2,02	0,0796
2,06	0,0812

(7) A l'aide de l'outil L-4436A et d'une clé dynamométrique, vérifier à nouveau le couple de rotation du différentiel. Ce couple doit être compris entre 5 et 18 pouces-livres.

ROULEMENT D'ARBRE DE TRANSFERT

(1) Utiliser l'outil L-4434 pour déposer l'écrou et la rondelle de retenue. Déposer le pignon d'arbre de transfert en utilisant l'outil L-4407.

(2) Poser des cales de mesure de 2,29 mm (0,090 pouce) et de 1,39 mm (0,055 pouce) sur l'arbre de transfert, derrière le support du régulateur.

(3) Poser le pignon de l'arbre de transfert et l'ensemble de roulement. Serrer l'écrou au couple de 271 N·m (200 livres pied).

(4) Pour mesurer le jeu axial de roulement :

(5) Fixer l'outil L-4432 sur le pignon de transfert.

(6) Monter une bille d'acier avec graisse dans l'extrémité de l'arbre de transfert.

(7) Pousser et tirer le pignon tout en le faisant tourner d'avant en arrière pour vérifier la mise en place des rouleaux de roulement.

(8) Utiliser un comparateur à cadran pour mesurer le jeu axial de l'arbre de transfert.

(9) Se référer au tableau de cales de roulement de transfert pour connaître la combinaison de cales à utiliser pour obtenir le réglage correct de roulement.

(10) Utiliser l'outil L-4434 pour déposer l'écrou et la rondelle de retenue. Déposer le pignon de l'arbre de transfert en utilisant l'outil L-4407.

(11) Déposer les deux cales de mesure et poser la combinaison correcte de cales. Poser l'arbre de transfert et l'ensemble de roulement.

(12) Poser l'écrou et la rondelle de retenue. Serrer au couple de 271 N·m (200 livres pied). Mesurer le jeu axial de l'arbre de transfert : il doit être compris entre 0,05 et 0,25 mm (0,002 à 0,010 pouce).

(13) Mesurer le jeu axial de roulement comme décrit à l'étape 4. Le jeu axial doit être compris entre 0,05 et 0,25 mm (0,002 à 0,010 pouce).

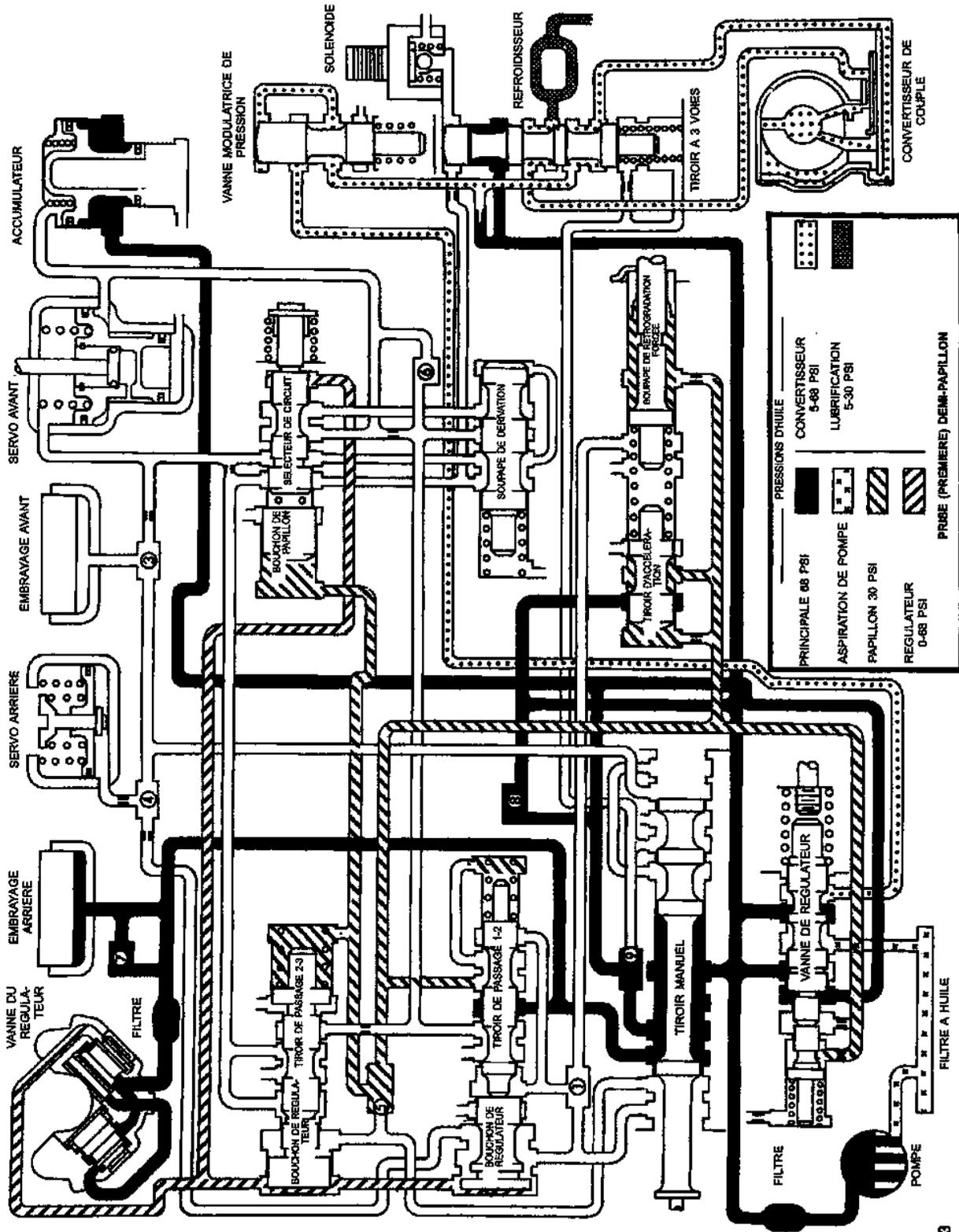
REGLAGES (Suite)

REMARQUE : Si le jeu est excessif, poser une combinaison de cale plus mince de 0,05 mm (0,002 pouce). Si le jeu est insuffisant, poser une combinaison de cale plus épaisse de 0,05 mm (0,002 pouce). Répéter l'opération jusqu'à ce qu'un jeu axial compris entre 0,05 et 0,25 mm (0,002 à 0,010 pouce) soit obtenu.

Jeu axial (avec cales de mesure de 2,29 mm et 1,39 mm en place)		Combinaison de cales requise	Epaisseur totale	
mm	pouce		mm	pouce
0,0	0,0	2,29 + 1,39	3,68	0,145
0,05	0,002	2,29 + 1,39	3,68	0,145
0,10	0,004	2,29 + 1,39	3,68	0,145
0,15	0,006	2,29 + 1,39	3,68	0,145
0,20	0,008	2,29 + 1,34	3,63	0,143
0,25	0,010	2,29 + 1,29	3,58	0,141
0,30	0,012	2,29 + 1,24	3,53	0,139
0,35	0,014	2,29 + 1,19	3,48	0,137
0,40	0,016	2,29 + 1,14	3,43	0,135
0,45	0,018	2,29 + 1,09	3,38	0,133
0,50	0,020	2,29 + 1,04	3,33	0,131
0,55	0,022	2,29 + 0,99	3,28	0,129
0,60	0,024	1,84 + 1,39	3,23	0,127
0,65	0,026	1,84 + 1,34	3,18	0,125
0,70	0,028	1,84 + 1,29	3,13	0,123
0,75	0,030	1,84 + 1,24	3,08	0,121
0,80	0,032	1,84 + 1,19	3,03	0,119
0,85	0,034	1,84 + 1,14	2,98	0,117
0,90	0,036	1,84 + 1,09	2,93	0,115
0,95	0,038	1,84 + 1,04	2,88	0,113
1,00	0,040	1,84 + 0,99	2,83	0,111
1,05	0,042	1,39 + 1,39	2,78	0,109
1,10	0,044	1,39 + 1,34	2,73	0,107
1,15	0,046	1,39 + 1,29	2,68	0,105
1,20	0,048	1,39 + 1,24	2,63	0,103
1,25	0,049	1,39 + 1,19	2,58	0,101
1,30	0,050	1,39 + 1,14	2,53	0,099
1,35	0,052	1,39 + 1,09	2,48	0,097
1,40	0,055	1,39 + 1,04	2,43	0,095
1,45	0,057	1,39 + 0,99	2,38	0,093
1,50	0,059	0,94 + 1,39	2,33	0,091
1,55	0,061	0,94 + 1,34	2,28	0,089
1,60	0,063	0,94 + 1,29	2,23	0,087

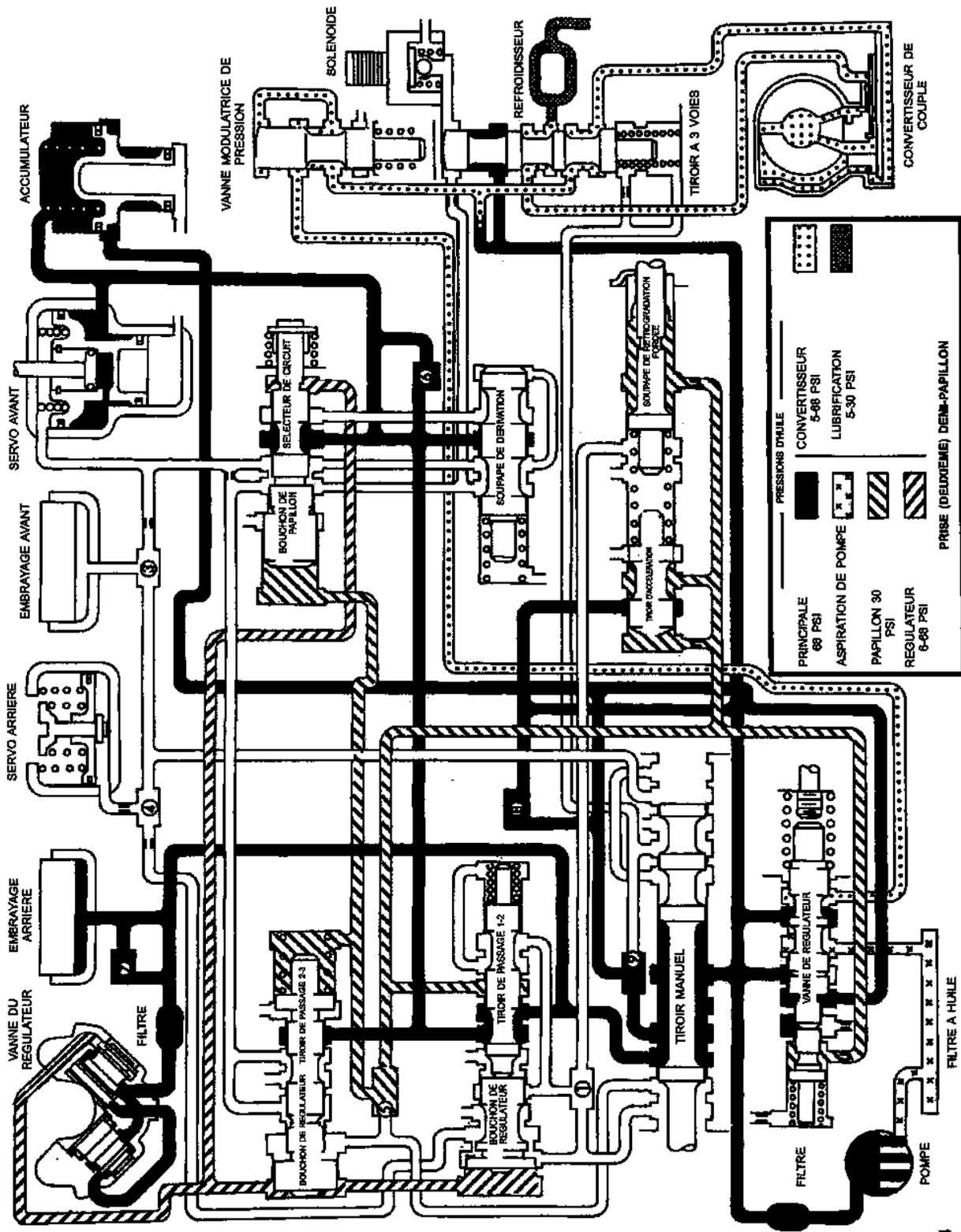
TABLEAU DE CALES DE ROULEMENT D'ARBRE DE TRANSFERT

SCHEMAS ET DIAGRAMMES
SCHEMA HYDRAULIQUE DE LA BOITE-PONT 31TH



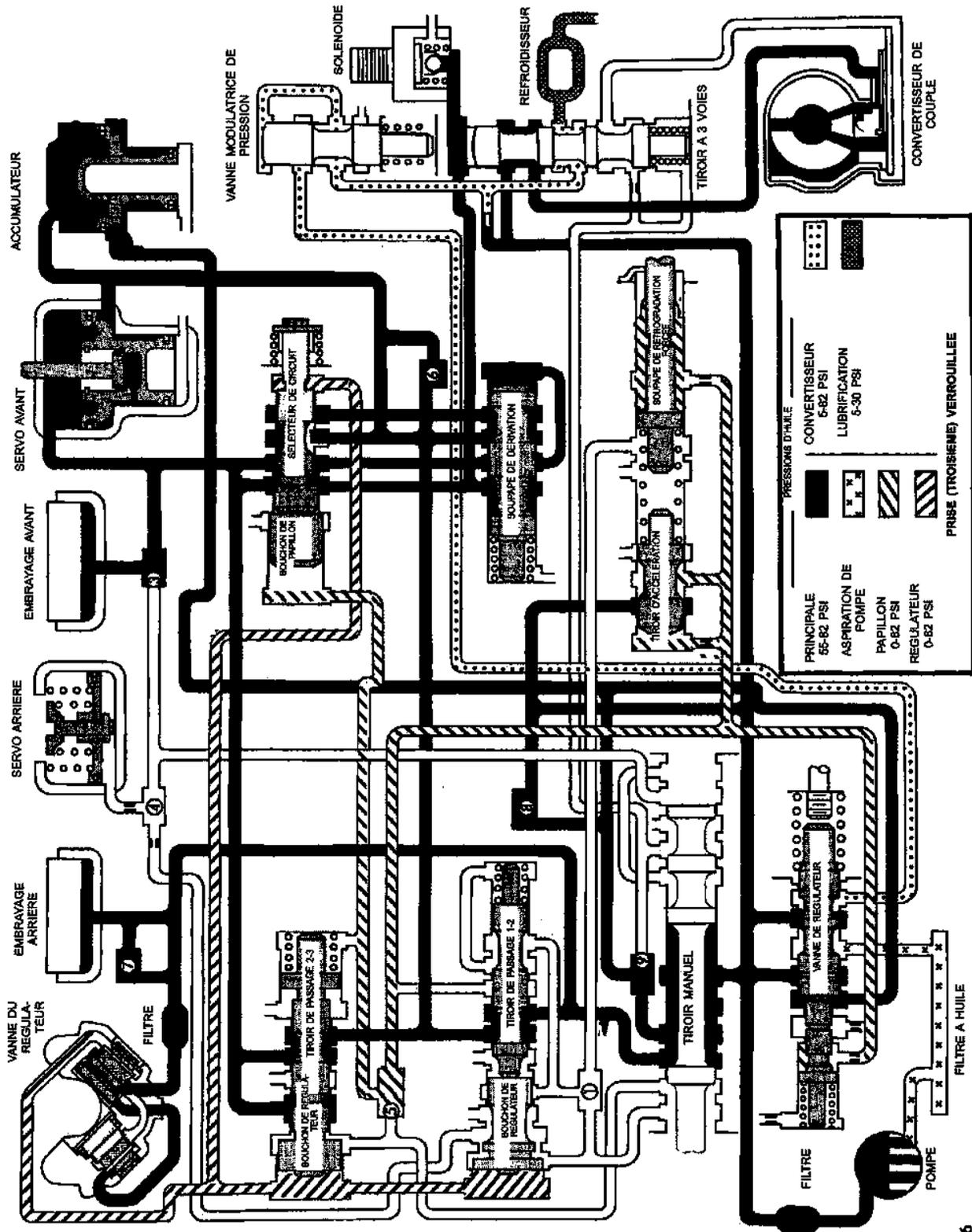
SCHEMA HYDRAULIQUE DE LA BOITE-PONT 31TH

SCHEMAS ET DIAGRAMMES (Suite)



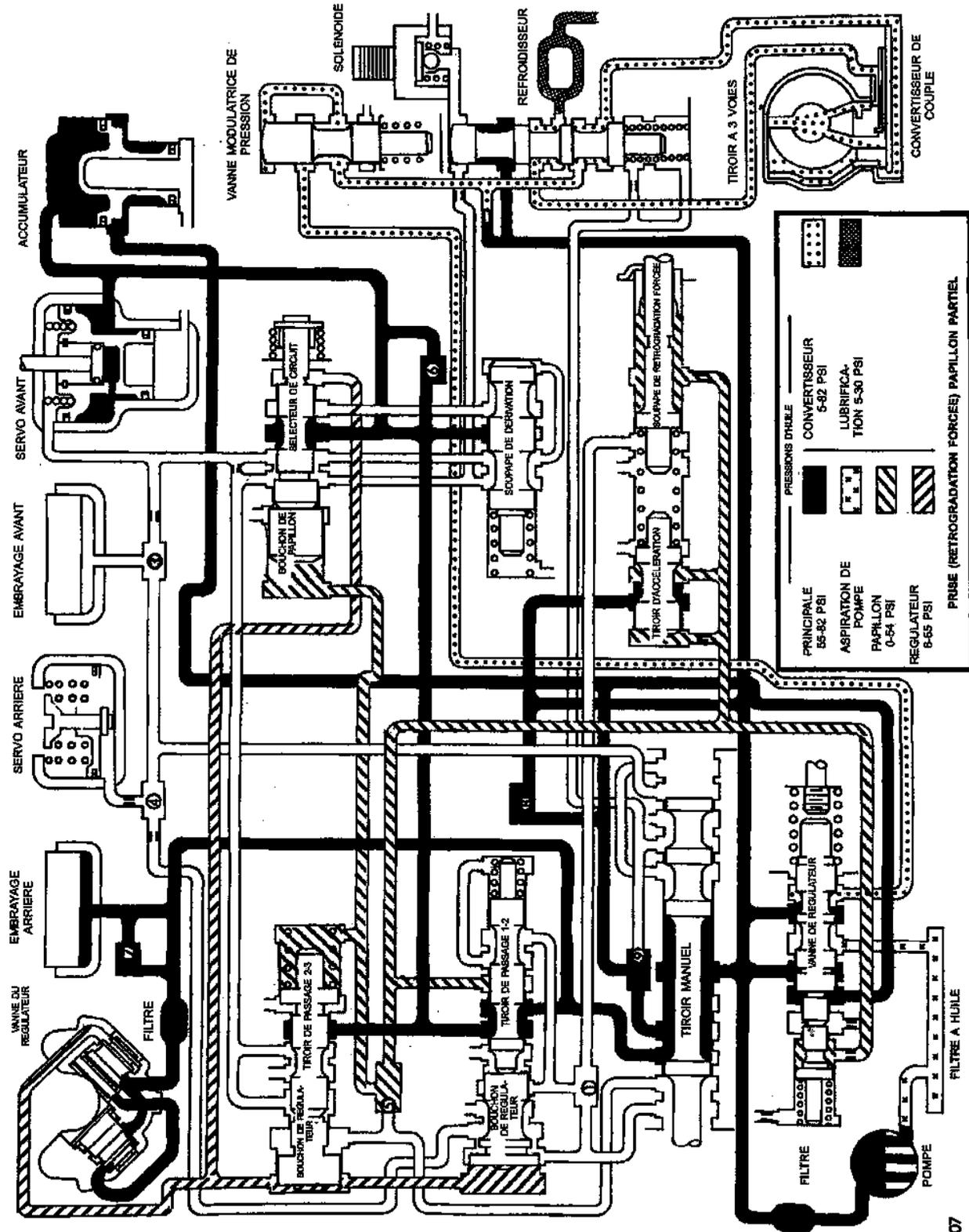
SCHEMA HYDRAULIQUE DE LA BOITE-PONT 31TH

SCHEMAS ET DIAGRAMMES (Suite)



SCHEMA HYDRAULIQUE DE LA BOITE-PONT 31TH

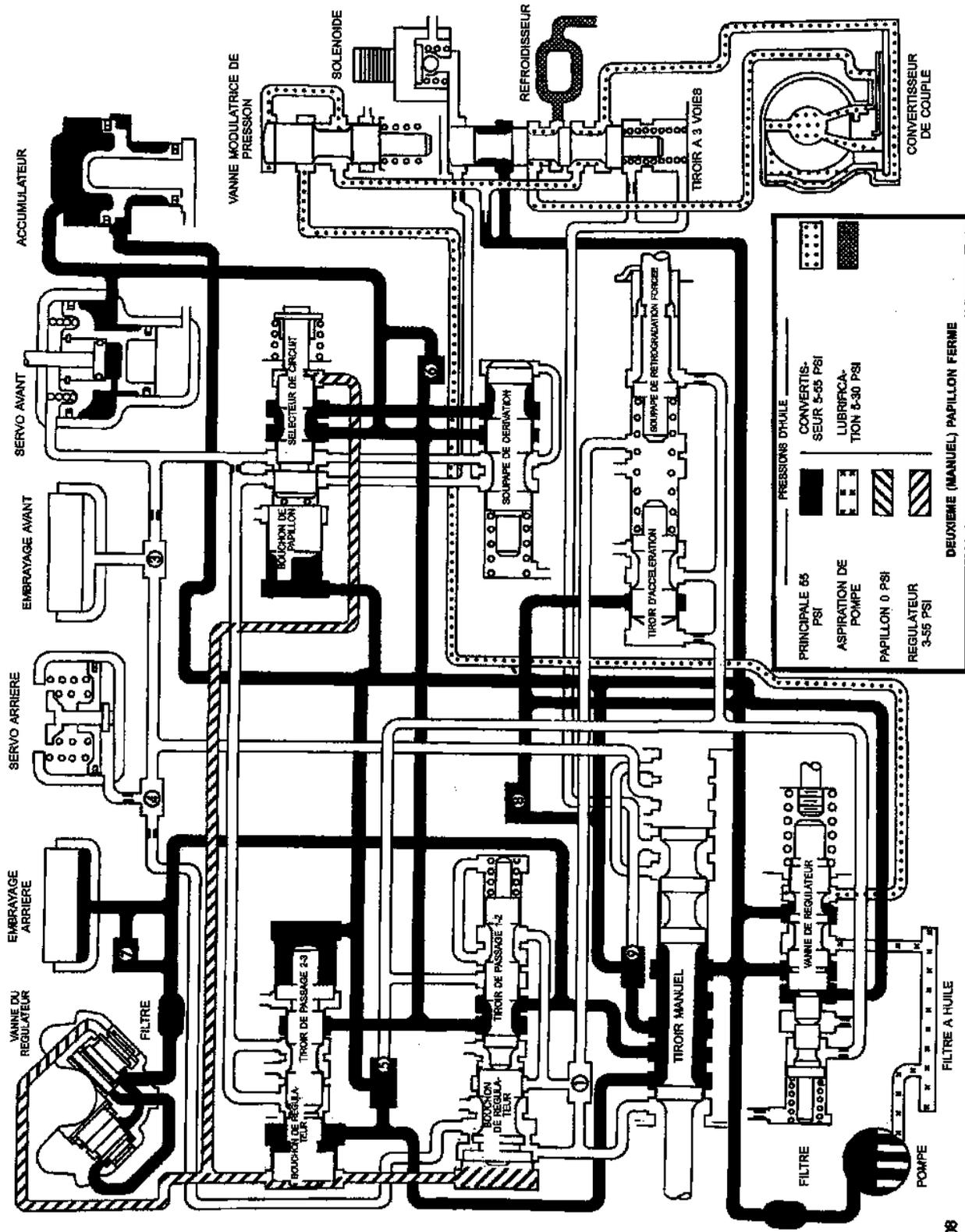
SCHEMAS ET DIAGRAMMES (Suite)



9121-207

SCHEMA HYDRAULIQUE DE LA BOITE-PONT 31TH

SCHEMAS ET DIAGRAMMES (Suite)



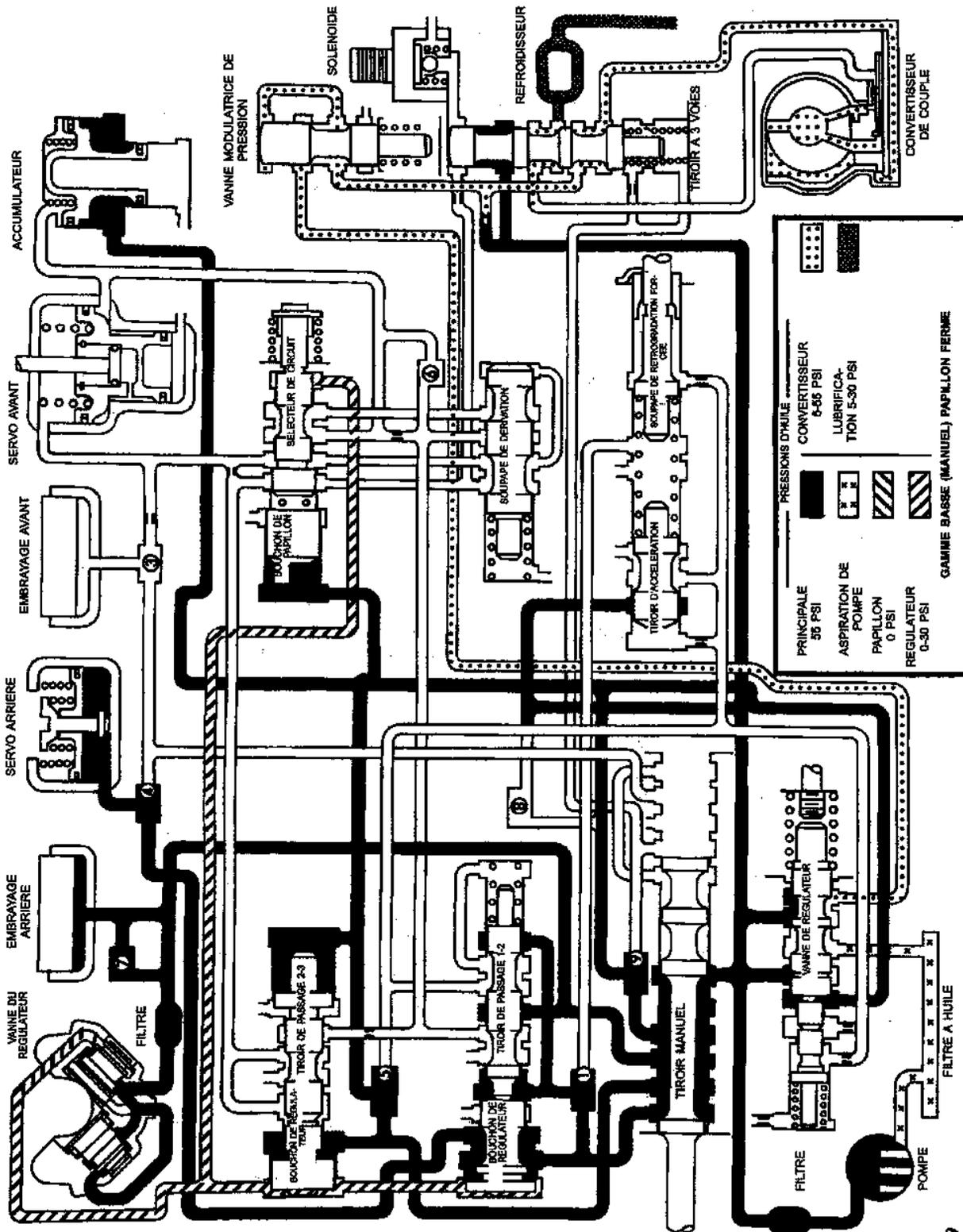
PRESSIONS D'HUILE

	CONVERTISSEUR 5-65 PSI
	LUBRIFICATION 8-30 PSI
	PAPILLON 0 PSI
	REGULATEUR 3-55 PSI

DEUXIEME (MANUEL) PAPILLON FERME

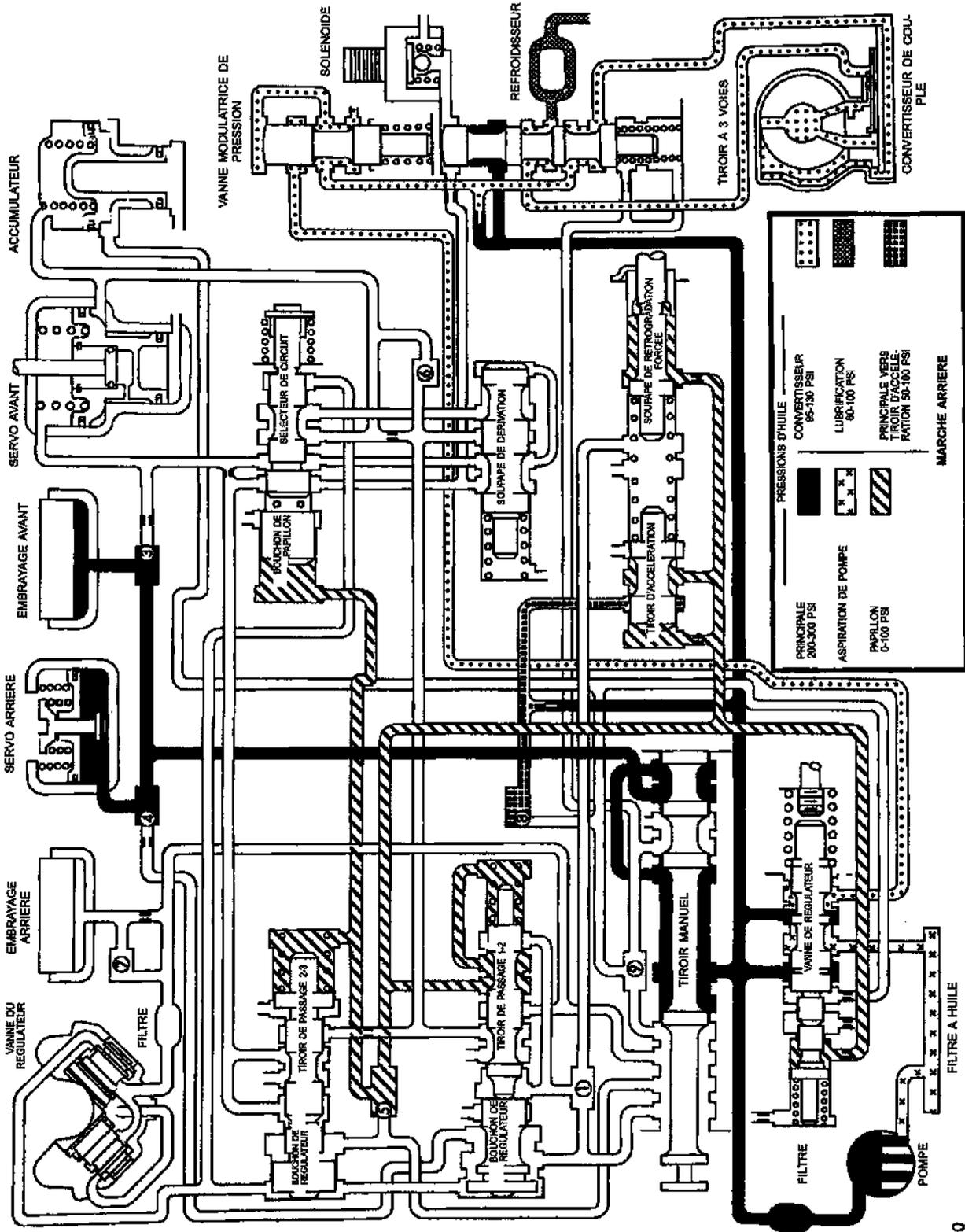
SCHEMA HYDRAULIQUE DE LA BOITE-PONT 31TH

SCHEMAS ET DIAGRAMMES (Suite)



SCHEMA HYDRAULIQUE DE LA BOITE-PONT 31TH

SCHEMAS ET DIAGRAMMES (Suite)



SCHEMA HYDRAULIQUE DE LA BOITE-PONT 31TH

SPECIFICATIONS

SPECIFICATIONS DE LA BOITE-PONT 31TH

	Unités métriques	Unités U.S.
Type	Automatique trois vitesses avec convertisseur de couple et différentiel intégré	
Diamètre du convertisseur de couple	241 millimètres	9,48 pouces
Capacité en huile de la boîte-pont et du convertisseur de couple :		
sauf flottes	8,4 litres	8,9 qts.
flottes uniquement	8,7 litres	9,2 qts.
Utiliser le liquide pour transmission automatique MOPAR ATF type 7176 (ou DEXRON II)		
Méthode de refroidissement	Echangeur eau-chaleur et/ou échangeur de chaleur huile/R	
Lubrification	Pompe (Type de pignon interne-externe)	
Rapports de pignon :		
Partie transmission :		
Première	2,89	
Deuxième	1,55	
Troisième	1,00	
Marche-arrière	2,10	
Jeux de pompe :	Millimètres	Pouce
Pignon extérieur/poche	0,045-0,141	0,0018-0,0056
Jeu latéral de pignon extérieur	0,020-0,046	0,0008-0,0018
Jeu latéral de pignon intérieur	0,020-0,046	0,0008-0,0018
Jeu axial :	Millimètres	Pouce
Arbre d'entrée	0,19-1,50	0,008-0,060
Retenue d'embrayage avant	0,76-2,69	0,030-0,106
Carter avant	0,89-1,45	0,007-0,057
Couronne avant	0,09-0,50	0,0035-0,020
Pignon planétaire	0,15-0,59	0,006-0,023
Tambour de marche-arrière	0,76-3,36	0,030-0,132
Jeux d'embrayage et circlips à sélectionner :	Millimètres	Pouce
Embrayage avant (non réglable) mesuré entre le plateau de réaction et l'ondulation la plus éloignée.		
4 disques	1,27-2,79	0,050-0,110
Embrayage arrière (3 et 4 disques) Réglable		
4 disques	0,71-1,10	0,028-0,043
Circlips à sélectionner (5)	1,22-1,27	0,048-0,050
	1,52-1,57	0,060-0,062
	1,73-1,78	0,068-0,070
	1,88-1,93	0,074-0,076
	2,21-2,26	0,087-0,089
Réglage de bande :		
Rétrogradation forcée, desserrée depuis 8 N-m (72 livres pouce)	2-1/4 tours	
Gamme basse/marche arrière, desserrée depuis 5 N-m (41 livres pouce)	3-1/2 tours	
Rondelles de butée :	Millimètres	Pouce
Support d'arbre de réaction (phénolique) No. 1	1,55-1,60	0,061-0,063
Retenue d'embrayage arrière (phénolique) No. 2	1,55-1,60	0,061-0,063
Arbre de sortie, acier plaqué bronze (A) No. 3	1,98-2,03	0,077-0,080
	2,15-2,22	0,085-0,087
	2,34-2,41	0,092-0,095
Couronne avant, acier plaqué bronze No. 4	2,95-3,05	0,116-0,120
Coussinet avant, acier plaqué bronze No. 5, 6	1,22-1,28	0,048-0,050
Couronne (avant) No. 7	0,85-0,91	0,033-0,036
Couronne (arrière) No. 8	0,85-0,91	0,033-0,036
Coussinet arrière, acier plaqué bronze No. 9, 10	1,22-1,28	0,048-0,050
Tambour de marche-arrière, phénolique No. 11	1,55-1,60	0,061-0,063
Réglage des roulements à rouleaux coniques :	Millimètres	Pouce
Arbre de sortie	0,0-0,07 Précharge	0,0-0,0028 Précharge
Arbre de transfert	0,05-0,25 Jeu axial	0,002-0,010 Jeu axial
Différentiel	0,15-0,29 Précharge	0,006-0,012 Précharge

TRANSMISSION AUTOMATIQUE 31TH

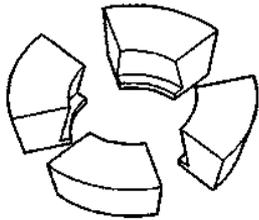
SPECIFICATIONS (Suite)

POUCES EN MILLIMETRES										
Toutes les valeurs de cette table sont exactes										
Pouces	0,000	0,001	0,002	0,003	0,004	0,005	0,006	0,007	0,008	0,009
	millimètres									
0,000	—	0,0254	0,0508	0,0762	0,1016	0,1270	0,1524	0,1778	0,2032	0,2286
0,010	0,2540	0,2794	0,3048	0,3302	0,3556	0,3810	0,4064	0,4318	0,4572	0,4826
0,020	0,5080	0,5334	0,5588	0,5842	0,6096	0,6350	0,6604	0,6858	0,7112	0,7366
0,030	0,7620	0,7874	0,8128	0,8382	0,8636	0,8890	0,9144	0,9398	0,9652	0,9906
0,040	1,0160	1,0414	1,0668	1,0922	1,1176	1,1430	1,1684	1,1938	1,2192	1,2446
0,050	1,2700	1,2954	1,3208	1,3462	1,3716	1,3970	1,4224	1,4478	1,4732	1,4986
0,060	1,5240	1,5494	1,5748	1,6002	1,6256	1,6510	1,6764	1,7018	1,7272	1,7526
0,070	1,7780	1,8034	1,8288	1,8542	1,8796	1,9050	1,9304	1,9558	1,9812	2,0066
0,080	2,0320	2,0574	2,0828	2,1082	2,1336	2,1590	2,1844	2,2098	2,2352	2,2606
0,090	2,2860	2,3114	2,3368	2,3622	2,3876	2,4130	2,4384	2,4638	2,4892	2,5146
0,100	2,5400	2,5654	2,5908	2,6162	2,6416	2,6670	2,6924	2,7178	2,7432	2,7686
0,110	2,7940	2,8194	2,8448	2,8702	2,8956	2,9210	2,9464	2,9718	2,9972	3,0226
0,120	3,0480	3,0734	3,0988	3,1242	3,1496	3,1750	3,2004	3,2258	3,2512	3,2766
0,130	3,3020	3,3274	3,3528	3,3782	3,4036	3,4290	3,4544	3,4798	3,5052	3,5306
0,140	3,5560	3,5814	3,6068	3,6322	3,6576	3,6830	3,7084	3,7338	3,7592	3,7846
0,150	3,8100	3,8354	3,8608	3,8862	3,9116	3,9370	3,9624	3,9878	4,0132	4,0386
0,160	4,0640	4,0894	4,1148	4,1402	4,1656	4,1910	4,2164	4,2418	4,2672	4,2926
0,170	4,3180	4,3434	4,3688	4,3942	4,4196	4,4450	4,4704	4,4958	4,5212	4,5466
0,180	4,5720	4,5974	4,6228	4,6482	4,6736	4,6990	4,7244	4,7498	4,7752	4,8006
0,190	4,8260	4,8514	4,8768	4,9022	4,9276	4,9530	4,9784	5,0038	5,0292	5,0546
0,220	5,0800	5,1054	5,1308	5,1562	5,1816	5,2070	5,2324	5,2578	5,2832	5,3086
0,210	5,3340	5,3594	5,3848	5,4102	5,4356	5,4610	5,4864	5,5118	5,5372	5,5626
0,220	5,5880	5,6134	5,6388	5,6642	5,6896	5,7150	5,7404	5,7658	5,7912	5,8166
0,230	5,8420	5,8674	5,8928	5,9182	5,9436	5,9690	5,9944	6,0198	6,0452	6,0706
0,240	6,0960	6,1214	6,1468	6,1722	6,1976	6,2230	6,2484	6,2738	6,2992	6,3246
0,250	6,3500	6,3754	6,4008	6,4262	6,4516	6,4770	6,5024	6,5278	6,5532	6,5786
0,260	6,6040	6,6294	6,6548	6,6802	6,7056	6,7310	6,7564	6,7818	6,8072	6,8326
0,270	6,8580	6,8834	6,9088	6,9342	6,9596	6,9850	7,0104	7,0358	7,0612	7,0866
0,280	7,1120	7,1374	7,1628	7,1882	7,2136	7,2390	7,2644	7,2898	7,3152	7,3406
0,290	7,3660	7,3914	7,4168	7,4422	7,4676	7,4930	7,5184	7,5438	7,5692	7,5946
0,300	7,6200	7,6454	7,6708	7,6962	7,7216	7,7470	7,7724	7,7978	7,8232	7,8486
0,310	7,8740	7,8994	7,9248	7,9502	7,9756	8,0010	8,0264	8,0518	8,0772	8,1026
0,320	8,1280	8,1534	8,1788	8,2042	8,2296	8,2550	8,2804	8,3058	8,3312	8,3566
0,330	8,3820	8,4074	8,4328	8,4582	8,4836	8,5090	8,5344	8,5598	8,5852	8,6106
0,340	8,6360	8,6614	8,6868	8,7122	8,7376	8,7630	8,7884	8,8138	8,8392	8,8646
0,350	8,8900	8,9154	8,9408	8,9662	8,9916	9,0170	9,0424	9,0678	9,0932	9,1186
0,360	9,1440	9,1694	9,1948	9,2202	9,2456	9,2710	9,2964	9,3218	9,3472	9,3726
0,370	9,3980	9,4234	9,4488	9,4742	9,4996	9,5250	9,5504	9,5758	9,6012	9,6266
0,380	9,6520	9,6774	9,7028	9,7282	9,7536	9,7790	9,8044	9,8298	9,8552	9,8806
0,390	9,9060	9,9314	9,9568	9,9822	10,0076	10,0330	10,0584	10,0838	10,1092	10,1346
0,400	10,1900	10,1854	10,2108	10,2362	10,2616	10,2870	10,3124	10,3378	10,3632	10,3886
0,410	10,4140	10,4394	10,4648	10,4902	10,5156	10,5410	10,5664	10,5918	10,6172	10,6426
0,420	10,6680	10,6934	10,7188	10,7442	10,7696	10,7950	10,8204	10,8458	10,8712	10,8966
0,430	10,9220	10,9474	10,9728	10,9982	11,0236	11,0490	11,0744	11,0998	11,1252	11,1506
0,440	11,1760	11,2014	11,2268	11,2522	11,2776	11,3030	11,3284	11,3538	11,3792	11,4046
0,450	11,4300	11,4554	11,4808	11,5062	11,5316	11,5570	11,5824	11,6078	11,6332	11,6586
0,460	11,6840	11,7094	11,7348	11,7602	11,7856	11,8110	11,8364	11,8618	11,8872	11,9126
0,470	11,9360	11,9634	11,9888	12,0142	12,0396	12,0650	12,0904	12,1158	12,1412	12,1666
0,480	12,1920	12,2174	12,2428	12,2682	12,2936	12,3190	12,3444	12,3698	12,3952	12,4206
0,490	12,4460	12,4714	12,4968	12,5222	12,5476	12,5730	12,5984	12,6238	12,6492	12,6746
pouces	0,000	0,001	0,002	0,003	0,004	0,005	0,006	0,007	0,008	0,009

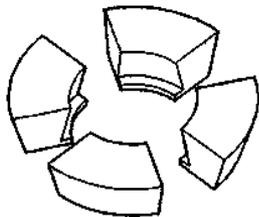
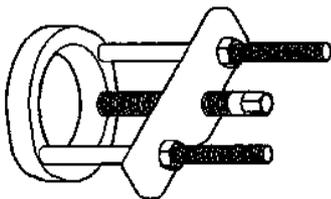
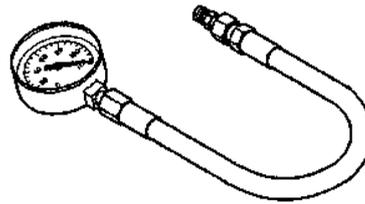
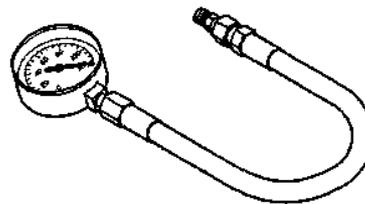
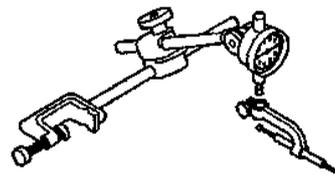
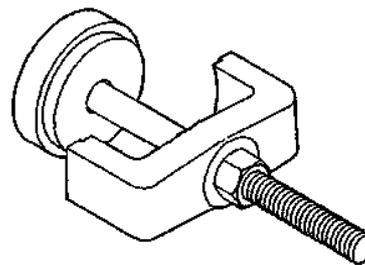
TABLEAU DE CONVERSION

SPECIFICATIONS (Suite)**COUPLES DE SERRAGE 31TH**

DESIGNATION	COUPLE
Boulons du couvercle du carter . . . . .	.12 N·m (106 livres pouce)
Ecrou d'arbre secondaire. . . . .	.271 N·m (200 livres pied)
Durite de refroidisseur/connecteur du radiateur. . . . .	.12 N·m (105 livres pouce)
Contacteur de sécurité de démarrage. . . . .	.34 N·m (25 livres pied)
Connecteur de conduite de refroidisseur. . . . .	.28 N·m (250 livres pouce)
Bouchon de vérification de pression. . . . .	.5 N·m (45 livres pouce)
Boulon entre la retenue de roulement de différentiel et le boîtier . . . . .	.28 N·m (250 livres pouce)
Boulons entre la pompe et le boîtier. . . . .	.31 N·m (275 livres pouce)
Boulon entre le couvercle de différentiel et le boîtier . . . . .	.19 N·m (165 livres pouce)
Boulon de l'ensemble d'arbre de réaction . . . . .	.28 N·m (250 livres pouce)
Boulon entre le carter arrière et le boîtier . . . . .	.28 N·m (250 livres pouce)
Vis entre le couvercle arrière et le boîtier . . . . .	.19 N·m (165 livres pouce)
Boulons entre le plateau flexible et le vilebrequin . . . . .	.95 N·m (70 livres pied)
Ecrou de blocage du réglage de bande de marche arrière . . . . .	.14 N·m (125 livres pouce)
Boulons entre le plateau flexible et le convertisseur de couple. . . . .	.68 N·m (50 livres pied)
Bouchon d'axe de bande de marche arrière . . . . .	.7 N·m (60 livres pouce)
Vis du filtre de liquide . . . . .	.5 N·m (45 livres pouce)
Vis de couronne . . . . .	.95 N·m (70 livres pied)
Boulon de support moteur avant . . . . .	.54 N·m (40 livres pied)
Vis entre le compteur de vitesse et le carter arrière . . . . .	.7 N·m (60 livres pouce)
Vis de contre-poids de régulateur. . . . .	.28 N·m (250 livres pouce)
Boulon entre la retenue de haricot et la boîte de transfert. . . . .	.28 N·m (250 livres pouce)
Boulon entre le régulateur et le support . . . . .	.7 N·m (60 livres pouce)
Boulons entre le démarreur et le carter de la boîte-pont . . . . .	.54 N·m (40 livres pied)
Ecrou de blocage de réglage de bande de rétrogradation forcée . . . . .	.47 N·m (35 livres pied)
Boulons entre le câble du papillon et le carter de la boîte-pont . . . . .	.12 N·m (105 livres pouce)
Boulons de support moteur du côté gauche . . . . .	.54 N·m (40 livres pied)
Boulons entre le levier du papillon et l'arbre de la boîte-pont . . . . .	.12 N·m (105 livres pouce)
Vis de couvercle de carter inférieur . . . . .	.41 N·m (30 livres pied)
Boulon entre la boîte-pont et le bloc cylindre . . . . .	.95 N·m (70 livres pied)
Boulon entre le câble manuel et le carter de la boîte-pont . . . . .	.28 N·m (250 livres pouce)
Ecrou de l'arbre de transfert. . . . .	.271 N·m (200 livres pied)
Vis du levier de commande manuelle . . . . .	.12 N·m (105 livres pouce)
Boulons de bride de pignon de transfert. . . . .	.23 N·m (17 livres pied)
Vis entre le carter d'huile et le carter de la transmission. . . . .	.19 N·m (165 livres pouce)
Boulons entre le bloc hydraulique et le carter de transmission . . . . .	.12 N·m (105 livres pouce)
Boulons de bride de pignon de sortie . . . . .	.23 N·m (17 livres pied)
Vis du bloc hydraulique . . . . .	.5 N·m (45 livres pouce)

OUTILS SPECIAUX**OUTILS SPECIAUX—BOITE-PONT AUTOMATIQUE
31TH**

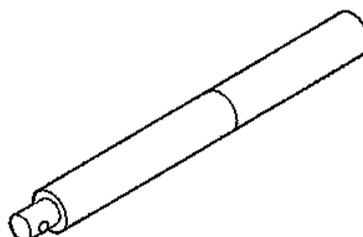
C-293-45

Blocs d'adaptateur C-293-45**Blocs d'adaptateur C-293-52****Presse d'extraction C-293-PA****Manomètre (Bas) C-3292****Manomètre (Haut) C-3293SP****Comparateur à cadran C-3339****Compresse-ressort C-3575-A**

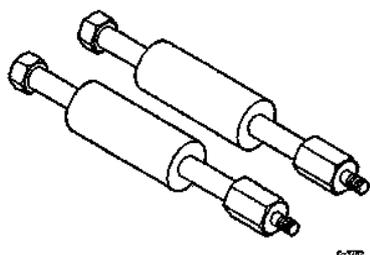
OUTILS SPECIAUX (Suite)



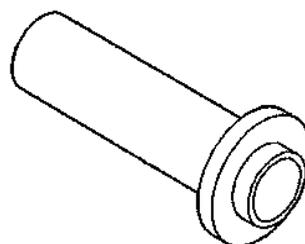
Adaptateur de réglage de bande



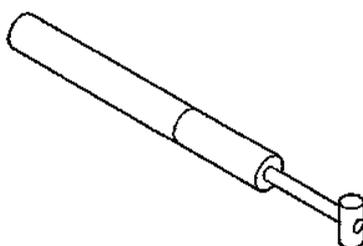
Manche universel C-4171



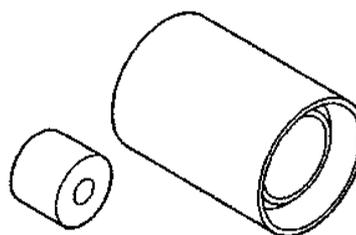
Extracteur de pompe à huile C-3752



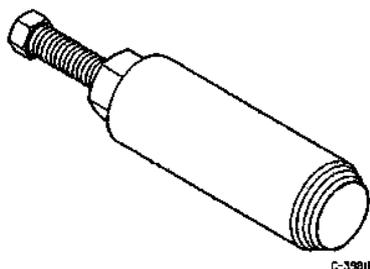
Outil de pose de bague d'étanchéité C-4193A



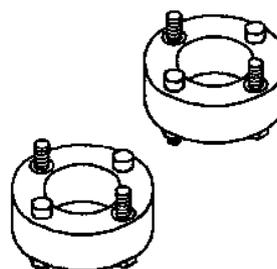
Callbre de réglage de papillon



Outil de pose de roulement C-4637

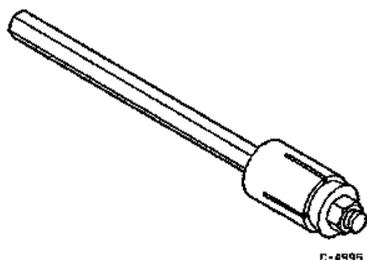


Extracteur de bague d'étanchéité C-3981B

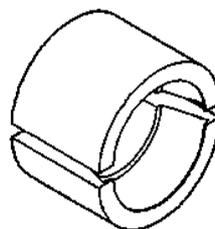


Adaptateur C-4658

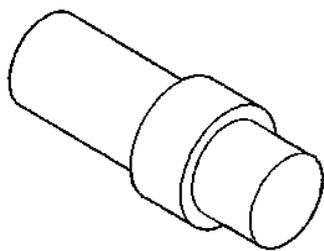
OUTILS SPECIAUX (Suite)



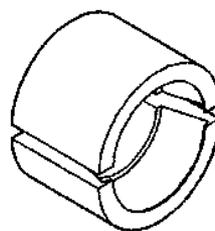
Outill de serrage C-4995



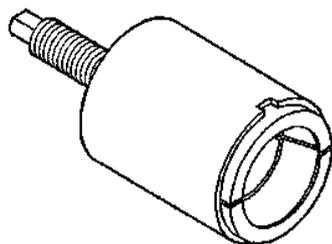
Mâchoires de dépose de roulement L-4406-2



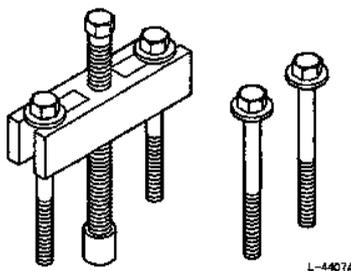
Adaptateur C-4996



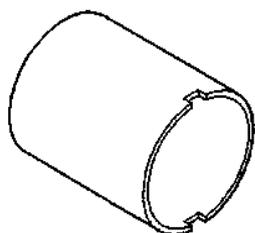
Adaptateur L-4406-3



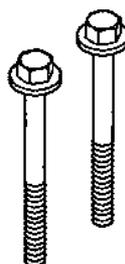
Trousse de dépose L-4406



Extracteur de pignon L-4407A

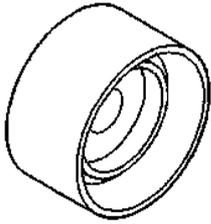


Cuvette de dépose de roulement L-4406-1

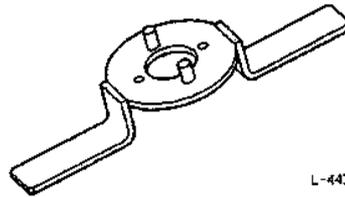


Extracteur L-4407-6

OUTILS SPECIAUX (Suite)

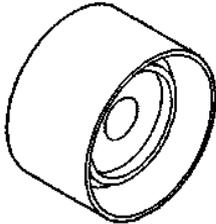


Outil de pose de roulement L-4408



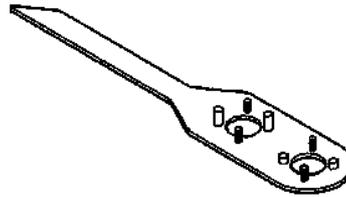
L-4432

Plateau de vérification de pignon L-4432

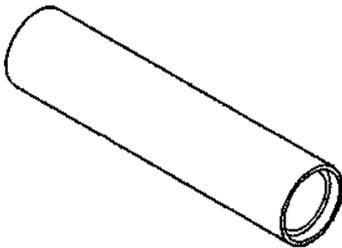


L-4410

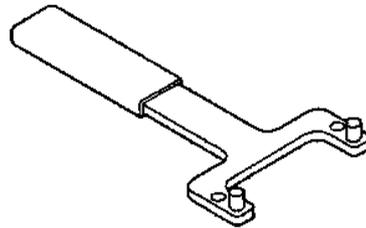
Outil de pose de roulement L-4410



Plateau de dépose de pignon L-4434

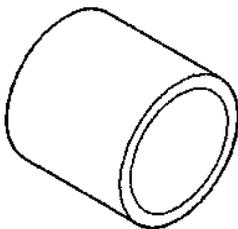


Outil de pose de roulement L-4411

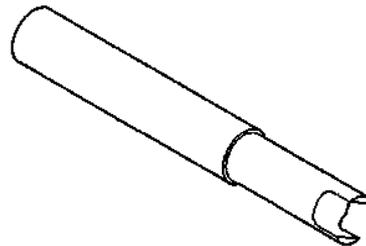


L-4435

Extracteur de pignon L-4435

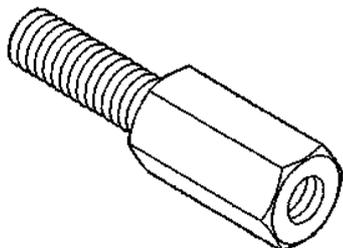


Adaptateur d'outil de pose L-4429-3

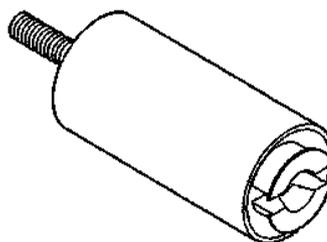


Outil de différentiel L-4436A

OUTILS SPECIAUX (Suite)

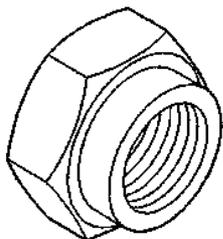


Adaptateur d'outil de dépose de carter L-4437

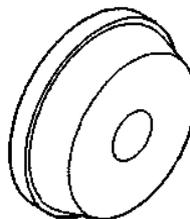


L-4518

Trousse de mâchoires spéciale L-4518

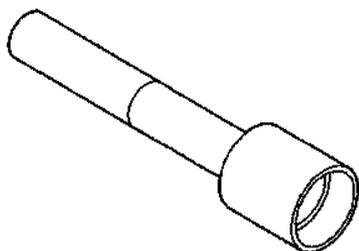


Ecroû de démarreur L-4439

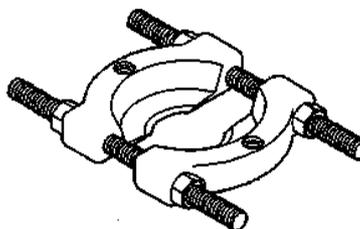


L-4520

Outil de pose L-4520

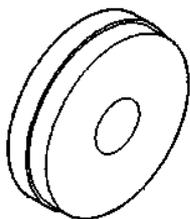


Outil de dépose/pose d'arbre de transfert L-4512

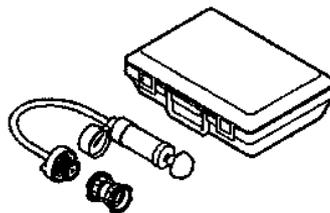


P-334

Outil de séparation de roulement P-334



Outil de dépose de cuvette de roulement L-4517



7700

**Appareil de mesure du circuit de refroidissement
7700**

BOITE-PONT AUTOMATIQUE 41TE

INDEX

	page		page
GENERALITES		RINÇAGE DES REFROIDISSEURS D'HUILE	
ADDITIFS SPECIAUX	76	ET DES TUBES	84
BOITE-PONT AUTOMATIQUE QUATRE		VERIFICATION DU DEBIT DU REFROIDISSEUR	
VITESSES 41TE	75	D'HUILE	85
NIVEAU ET ETAT DU LIQUIDE	75	VIDANGE ET REMPLISSAGE DE LA	
SELECTION DU LUBRIFIANT	76	TRANSMISSION	83
DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT		DEPOSE ET POSE	
AUTODIAGNOSTICS	77	BAGUE D'ETANCHEITE DE POMPE A HUILE .	96
CAPTEUR DE GAMME DE LA		BLOC HYDRAULIQUE	92
TRANSMISSION	78	BOITE-PONT	93
CAPTEURS	77	CABLE DE SELECTION DE RAPPORT	87
CIRCUIT HYDRAULIQUE	76	CAPTEUR DE GAMME DE LA	
COMMANDES ADAPTATIVES	77	TRANSMISSION	89
COMMANDES DE SELECTION DE		CAPTEUR DE REGIME DE SORTIE	91
RAPPORT ET DE VERROUILLAGE DE		CAPTEUR DE VITESSE-ENTREE	91
STATIONNEMENT	78	ENSEMBLE DE SOLENOIDE-	
COMPOSANTS ELECTRONIQUES	77	REPLACEMENT	89
EMBRAYAGE DE CONVERTISSEUR MODULE		LEVIER DE SOUPAPE MANUELLE	
ELECTRONIQUEMENT(EMCC)	77	(LEVIER DE SELECTION)	89
EMBRAYAGE ET ENGRENAGE	76	MODULE DE COMMANDE DE LA	
GESTION DE COUPLE	77	TRANSMISSION	92
INDICATEUR DE POSITION DU SELECTEUR		DEMONTAGE ET MONTAGE	
DE RAPPORT	78	REMISE EN ETAT DE LA BOITE-PONT	100
MODULE DE COMMANDE DE LA		REMISE EN ETAT DES EMBRAYAGES	
TRANSMISSION	78	D'ENTREE	117
SOLENOIDES	76	REMISE EN ETAT DU BLOC HYDRAULIQUE ..	97
DIAGNOSTIC ET ESSAI		REPARATION DU DIFFERENTIEL	129
DIAGNOSTIC GENERAL DE LA		NETTOYAGE ET VERIFICATION	
TRANSMISSION 41TE	78	NETTOYAGE DU BLOC HYDRAULIQUE	132
ESSAI ROUTIER	79	REGLAGES	
ESSAIS DE PRESSION HYDRAULIQUE	79	METHODE DE REGLAGE DE ROULEMENT -	
ESSAIS DE PRESSION PNEUMATIQUE DE		GENERALITES	133
L'EMBRAYAGE	81	REGLAGE DU CABLE DE SELECTION DE	
FUITE DE LIQUIDE-ZONE DU BOITIER DU		RAPPORT	132
CONVERTISSEUR DE COUPLE	81	ROULEMENT D'ARBRE DE TRANSFERT	135
INDICATEUR DE POSITION DU SELECTEUR		ROULEMENT DE DIFFERENTIEL	134
DE RAPPORT	83	ROULEMENT DE PIGNON DE SORTIE	133
METHODES D'INTERVENTION		SCHEMAS ET DIAGRAMMES	
METHODE D'APPRENTISSAGE RAPIDE DE LA		SCHEMAS HYDRAULIQUES DE LA BOITE -	
BOITE-PONT	86	PONT 41TE	137
METHODE DE RODAGE DU DEBRAYAGE DU		SPECIFICATIONS	
CONVERTISSEUR DE COUPLE	86	BOITE-PONT AUTOMATIQUE 41TE	150
METHODE DU FACTEUR DE PIGNON	86	COUPLES DE SERRAGE 41TE	151
REPLACEMENT DU LIQUIDE ET DU		OUTILS SPECIAUX	
FILTRE	83	OUTILS SPECIAUX—BOITE-PONT	
REPARATION DES FILETAGES D'ALUMINIUM .	83	AUTOMATIQUE 41TE	152