

Contrôle pour l'installation.

A. Rincer soigneusement les tuyaux du refroidisseur d'huile. Les tuyaux doivent être parfaitement propres.

B. Vérifier si le plan miroir ne présente pas de fissures, de rivets desserrés ni d'écarts.

C. Vérifier la transmission de l'extérieur sur des altérations aux mamelons du refroidisseur d'huile, aux raccords de l'odomètre, au mécanisme commuté, aux goujons d'emboîtement, aux surfaces d'ajustement etc.

D. Vérifier si le plan de cisaillement de l'arbre / des arbres moteur est propre et lisse et le graisser légèrement avec de la vaseline ou de l'huile.

2.Montage

A. Lubrifier le col du convertisseur légèrement avec de la vaseline ou de l'huile et le faire glisser dans la transmission.

S'assurer que les cames d'entraînement entrent bien dans la pompe de transmission. Monter la transmission avec convertisseur contre le moteur.

Attention !

La transmission doit être bien alignée contre le moteur, dans les goujons d'emboîtement. Si ce n'est pas le cas, le convertisseur ne s'emboîte pas bien dans la pompe ou l'ergot de repérage ne rentre pas dans l'essieu coudé.

Important !

Ne jamais tirer la transmission contre le moteur à l'aide des boulons de fixation. Le convertisseur et la pompe à huile seront irréversiblement endommagés et la garantie est caduque !

B. S'assurer que les rainures d'entraînement de l'arbre / des arbres moteur sont propres et légèrement graissées. Les rainures d'entraînement extérieures et intérieures ne peuvent pas présenter de jeu radial entre elles.

C. Le mécanisme commuté ne doit pas avoir de jeu excessif ou être endommagé. Mettre le sélecteur et la transmission en position « P », monter l'embiellage et l'ajuster.

D. Si la transmission a été complètement assemblée, elle peut être remplie d'huile. La remplir tout d'abord avec 2 à 3 litres, le moteur éteint. Démarrer le moteur, tirer le frein à main et appuyer sur la pédale de frein. Activer toutes les positions afin que les servos et les cylindres puissent se remplir. Mettre le sélecteur, en fonction des réglages en usine, de nouveau sur « P » ou « N » et remplir d'huile jusqu'au bon niveau lors d'un régime à l'arrêt.

E. Régler le câble kick down, selon les réglages en usine, vérifier si le câble interne n'est pas effiloché et contrôler le jeu pour la transmission du carburateur (si applicable)

F. Le réseau de vide et le moteur à vide doivent être vérifiés dans des automates avec un modulateur à vide. Pour les moteurs diesel, il est très important que la pompe à vide soit contrôlée.

G. Vérifier les points de changement de vitesse et le kick down pendant l'essai et le niveau d'huile et les joints après l'essai.

Les informations ci-dessus sont uniquement considérées comme des conseils à nos clients.

Ces informations sont non contractuelles et purement informatives.

Les directives du fabricant prévalent toujours.