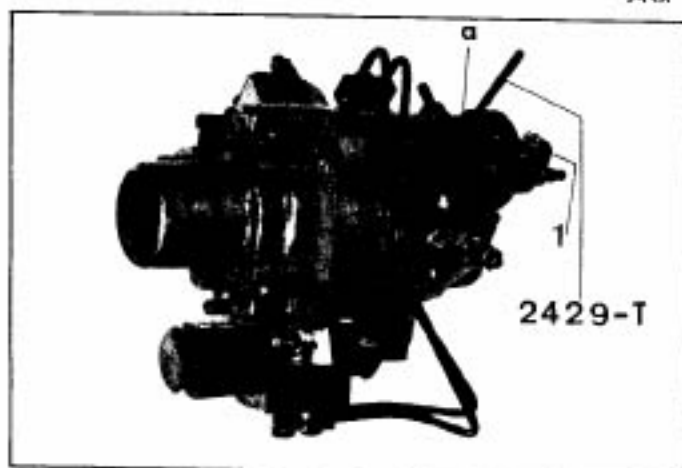


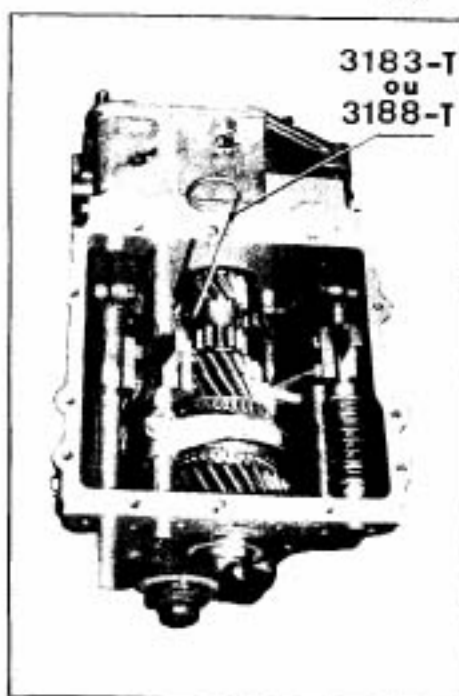
VEHICULES BVH -

2429



2429-T

1428

3183-T
OU
3188-T**I - CONTROLE ET REGLAGE DU POSITIONNEMENT DU BLOC HYDRAULIQUE**

1. Placer le levier de sélecteur en position 1ère vitesse
2. Déposer le bouchon caoutchouc du trou «a» de calage du bloc hydraulique
3. Introduire dans ce trou une pige de $\phi = 3,94$ mm (2429-T) : elle doit pouvoir pénétrer de 30 mm environ pour un positionnement correct du bloc. Sinon, manœuvrer légèrement le sélecteur pour aider l'introduction de la pige.
4. Desserrer la bride d'accouplement (1). Remettre le levier de sélecteur en position 1ère vitesse, et bloquer la bride.
5. Déposer la pige (2429-T). Poser le bouchon caoutchouc dans le trou «a».

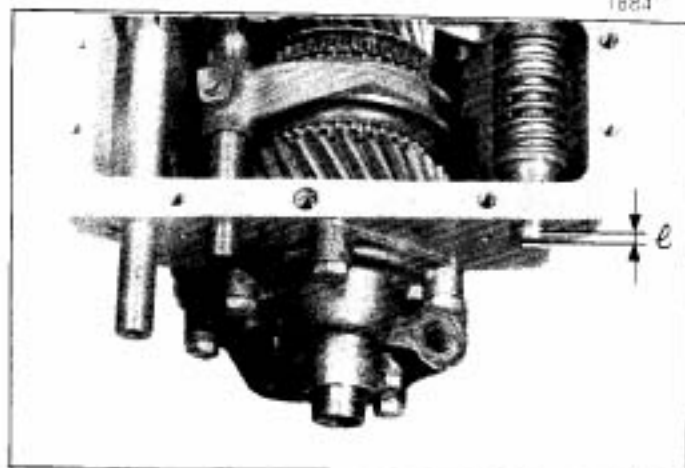
II - REGLAGES SUR BOÎTE DE VITESSES.

6. Déposer le couvercle de boîte de vitesses.
7. Déposer le chapeau en bout d'axe de fourchette de marche arrière et le chapeau en bout d'axe de 3ème-4ème.
8. Vérifier et régler, si nécessaire, les doigts de commande de vitesses à l'aide du calibre 3172-T.
9. Relever la position des vitesses :

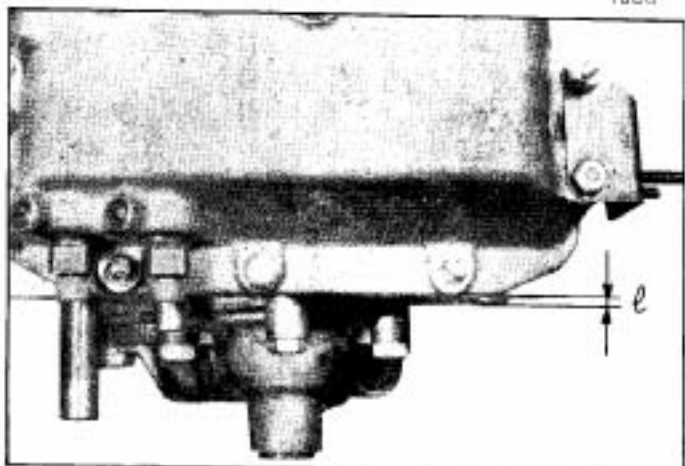
REMARQUE : Lorsque le couvercle est déposé, la boîte n'est pas au point mort : l'axe de M. AR. est amené par son ressort de rappel au delà du point mort. Pour passer une vitesse, il faut toujours ramener la M. AR. au point mort à l'aide d'un tournevis ou du calibre 3183-T (b.v.b. → 9/1969) ou 3188-T (b.v.b. → 9/1969)

- a) Relever la position de la 1ère vitesse : Engager la 1ère vitesse, le baladeur de 1ère-2ème en appui sur le pignon fou de 1ère. Mesurer et noter le dépassement de l'axe par rapport à la face avant du carter. Soit par exemple : 34,3 mm
- b) Relever la position de la 2ème vitesse : Engager la 2ème, le baladeur en appui sur le pignon fou de 2ème. Mesurer et noter le dépassement de l'axe. Soit par exemple : 55,3 mm.
- c) Relever la position de la 3ème vitesse : Engager la 3ème, le baladeur en appui sur le pignon fou de la 3ème. Mesurer et noter le dépassement de l'axe. Soit par exemple : 1,3 mm
- d) Relever la position de la 4ème vitesse : Engager la 4ème, le baladeur en appui sur le pignon fou de 4ème. Mesurer et noter le dépassement de l'axe. Soit par exemple : 23,9 mm

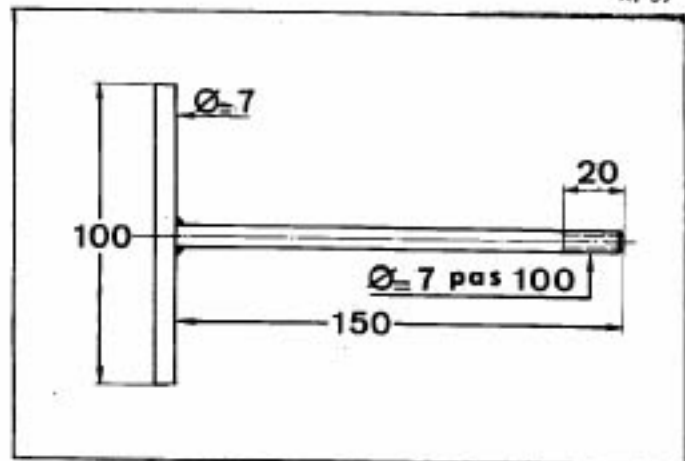
1884



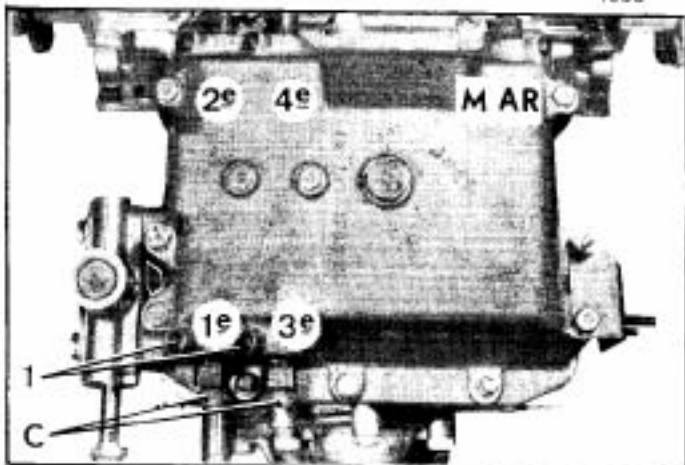
1884



X. 59



1886



10. Relever la position du point mort de M. AR:

Déterminer le jeu longitudinal de l'axe de marche arrière au point mort.

Passer la 3ème ou la 4ème vitesse:

Dégager le calibre 3183-T (ou 3188-T)

Pousser l'axe de M.A.R. vers l'arrière de la boîte et relever, à l'aide d'une jauge de profondeur, la distance «*l*» entre l'extrémité de l'axe et la face avant de la boîte, soit par exemple :

$$l = 1,6 \text{ mm}$$

Tirer l'axe vers l'avant et relever la distance «*l*1» soit par exemple $l_1 = 2,6 \text{ mm}$, Faire la moyenne de ces deux mesures :

$$\frac{l + l_1}{2} = \frac{1,6 + 2,6}{2} = 2,10 \text{ mm}$$

Dans l'exemple choisi, il faut donc placer l'axe à une distance $l = 2,10 \text{ mm}$.

11. Monter le couvercle (enduire le plan de joint de Masti-joint HD 37). Serrer les vis de fixation.

12. Régler le cylindre de marche arrière :

Visser l'ensemble cylindre-piston pour l'amener au contact du doigt de commande, tout en introduisant de la pâte Hypérix dans le trou taraudé recevant la vis d'arrêt de cylindre. Visser alors le cylindre jusqu'à ce que l'axe dépasse la face avant de la boîte (soit par exemple $l = 2,10 \text{ mm}$ cote déterminée précédemment).

Enduire la vis d'arrêt du cylindre de Masti-joint HD 37.

Placer un frein de cylindre (pastille caoutchouc) dans le trou taraudé, puis serrer la vis.

REMARQUE : Il faut remplacer les freins de cylindre de commande de vitesses à chaque démontage.

13. Régler la course des vitesses :

REMARQUE : Pour passer les différentes vitesses pendant cette opération, monter une vis $\phi = 7$ ou mieux un T fileté, dans le trou taraudé des axes.

a) Régler la course de la 1ère vitesse :

Engager à fond la 1ère vitesse. S'assurer que la vitesse est bien passée en contrôlant le dépassement de l'axe (soit par exemple 34,3 mm cote relevée au § 9-alinéa a).

Visser l'ensemble cylindre-piston de 2ème pour l'amener au contact du doigt de commande, tout en introduisant de la pâte Hypérix dans le trou taraudé recevant la vis (1) Un déplacement léger de l'axe de 1ère et 2ème (que l'on peut constater au toucher) indique la mise en contact du piston sur le doigt de commande. Visser alors le cylindre de 1/3 de tour pour obtenir une garantie de 0,4 à 0,6mm entre le baladeur et le pignon fou. Enduire la vis (1) d'arrêt du cylindre de Masti-joint HD 37 Placer un frein de cylindre (pastille caoutchouc) dans le trou taraudé, puis serrer la vis.

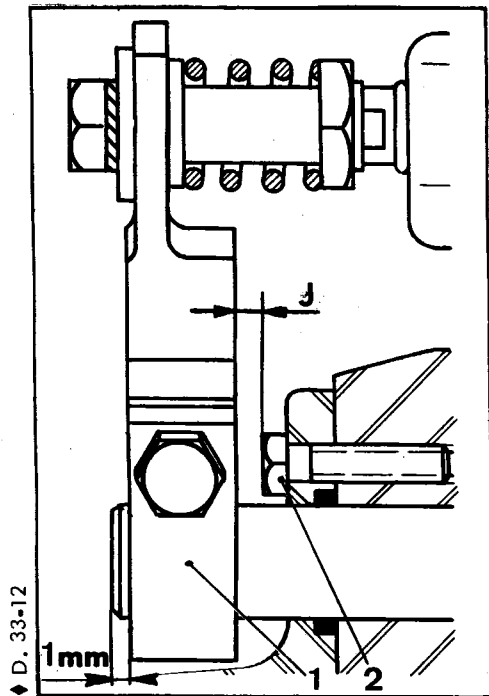
Déposer la vis C de maintien du piston dans le cylindre.

b) Régler la course de la 2ème vitesse :

Tirer l'axe pour engager à fond la 2ème. S'assurer que la vitesse est bien passée en contrôlant le dépassement de l'axe (soit par exemple 55,3 mm cote relevée au § 9 alinéa b).

Déposer la vis ou le T monté sur l'extrémité de l'axe.

Amener l'ensemble cylindrique-piston de 1ère en butée sur le doigt de commande et opérer comme indiqué précédemment.

**c) Régler la course de la 3ème vitesse :**

Engager à fond la 3ème. S'assurer que la vitesse est bien passée en contrôlant le dépassement de l'axe (soit 1,3 mm cote mesurée au § 9 alinéa c).

Amener l'ensemble cylindre-piston de 4ème en butée sur le doigt de commande et opérer comme indiqué à l'alinéa "a)" (soit 1,3 mm, cote mesurée au § 9 alinéa c).

d) Régler la course de la 4ème vitesse :

Engager à fond la 4ème. S'assurer que la vitesse est bien passée en contrôlant le dépassement de l'axe (soit 23,9 mm, cote mesurée au § 9 alinéa d).

Amener l'ensemble cylindre-piston de 3ème en butée sur le doigt de commande et opérer comme indiqué à l'alinéa "a)".

- 14.** Monter le chapeau avant en bout d'axe de fourchette de marche arrière (Curtylon) et le chapeau en bout d'axe de 3ème - 4ème.

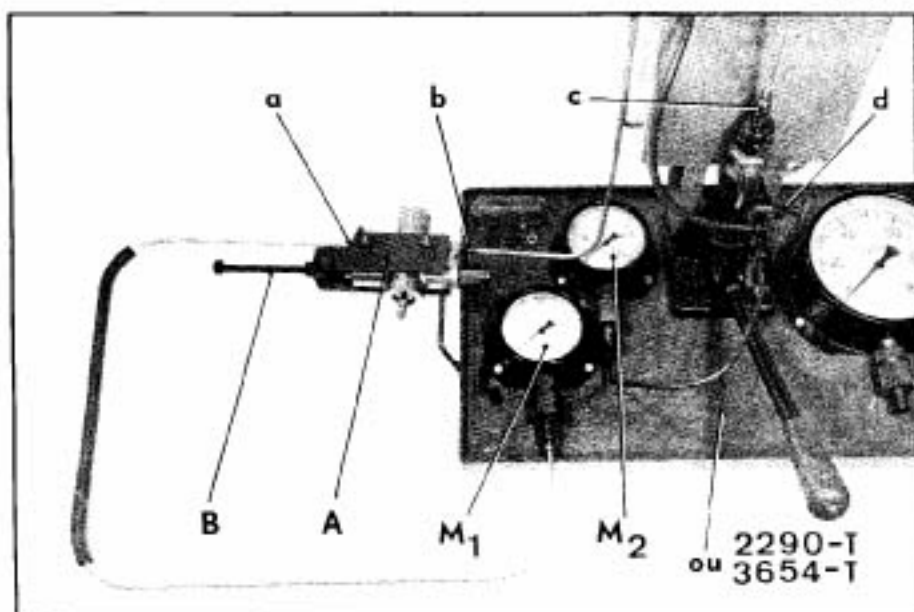
S'assurer de la présence du joint torique.

15. Régler le verrou de réembrayage :

- ♦ La 1ère vitesse étant engagée, s'assurer qu'il existe un jeu (en «J») entre la bride (1) et la tête de vis (2) de fixation du chapeau d'axe.

III - CONTROLE D'UN VERROU DE REEMBAYAGE

2549

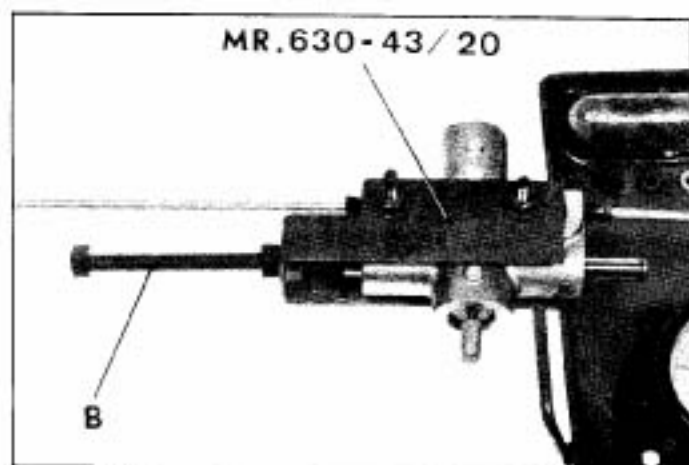


16. REMARQUE°

- 9/1966 - Utiliser le banc 2290-T. (point en gris), les accessoires sont sans repère.
- 9/1966 - Utiliser le banc 3654-T. (point en vert), les accessoires ont un repère vert.

17. Relier la sortie «c» de la pompe au manomètre M2 et à l'orifice d'alimentation «b» du verrou. Relier l'orifice de sortie «a» du verrou au manomètre M1. Mettre en place l'appareil MR. 630-43/20.
18. Pomper pour amener la pression à 70 bars sur le manomètre M2.
19. La tige de commande du verrou étant au point mort la pression aux manomètres M1 et M2 doit être identique.
20. Amener la vis B de l'appareil MR.630-43/20 au contact avec la tige de commande puis visser de 1 tour et demi. Ouvrir la vis de purge «d» de la pompe. La pression au manomètre M2 doit tomber à zéro alors qu'en M1 elle doit rester constante.

2550



21. Continuer à serrer la vis B de 7 à 13 tours, la pression lue sur le manomètre M1 doit alors tomber à zéro.
22. Retourner l'appareil MR. 630-43/20 pour pouvoir pousser sur l'autre extrémité de la tige de commande du verrou.
23. Refaire les opérations ci-dessus (§§ 4 et 5). On doit obtenir les mêmes résultats.