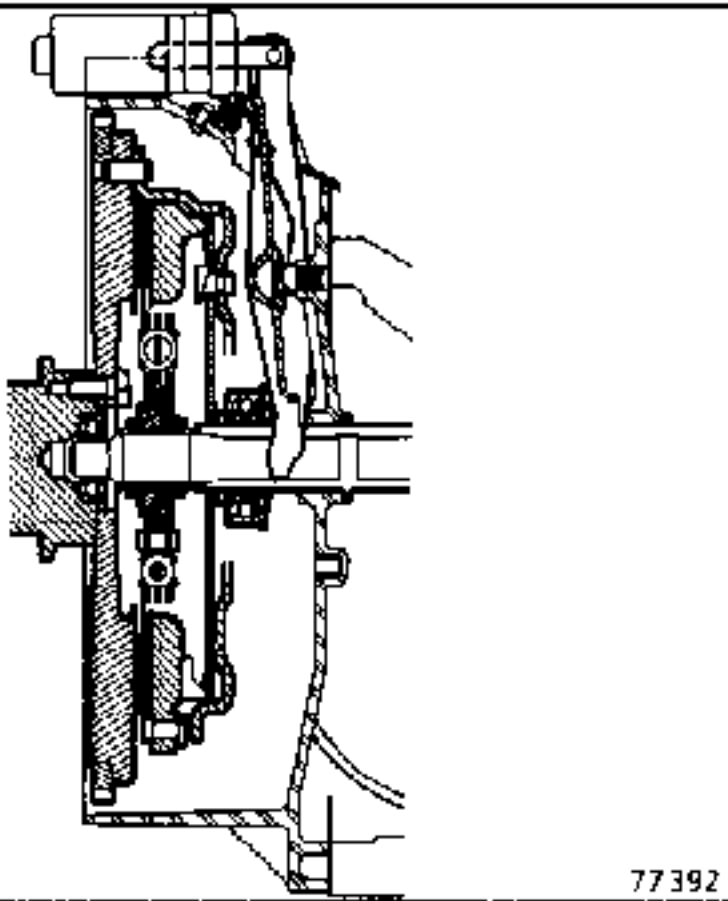


Coupe



- Embrayage monodisque fonctionnant à sec.
- Plateau d'embrayage à diaphragme.
- Disque d'embrayage à moyeu élastique.
- Butée à billes guidée autocentreuse et en appui constant.
- Assistance de la commande de débrayage.
- Commande hydraulique :

L'alimentation du circuit hydraulique se fait avec le liquide contenu dans le réservoir de liquide de frein.

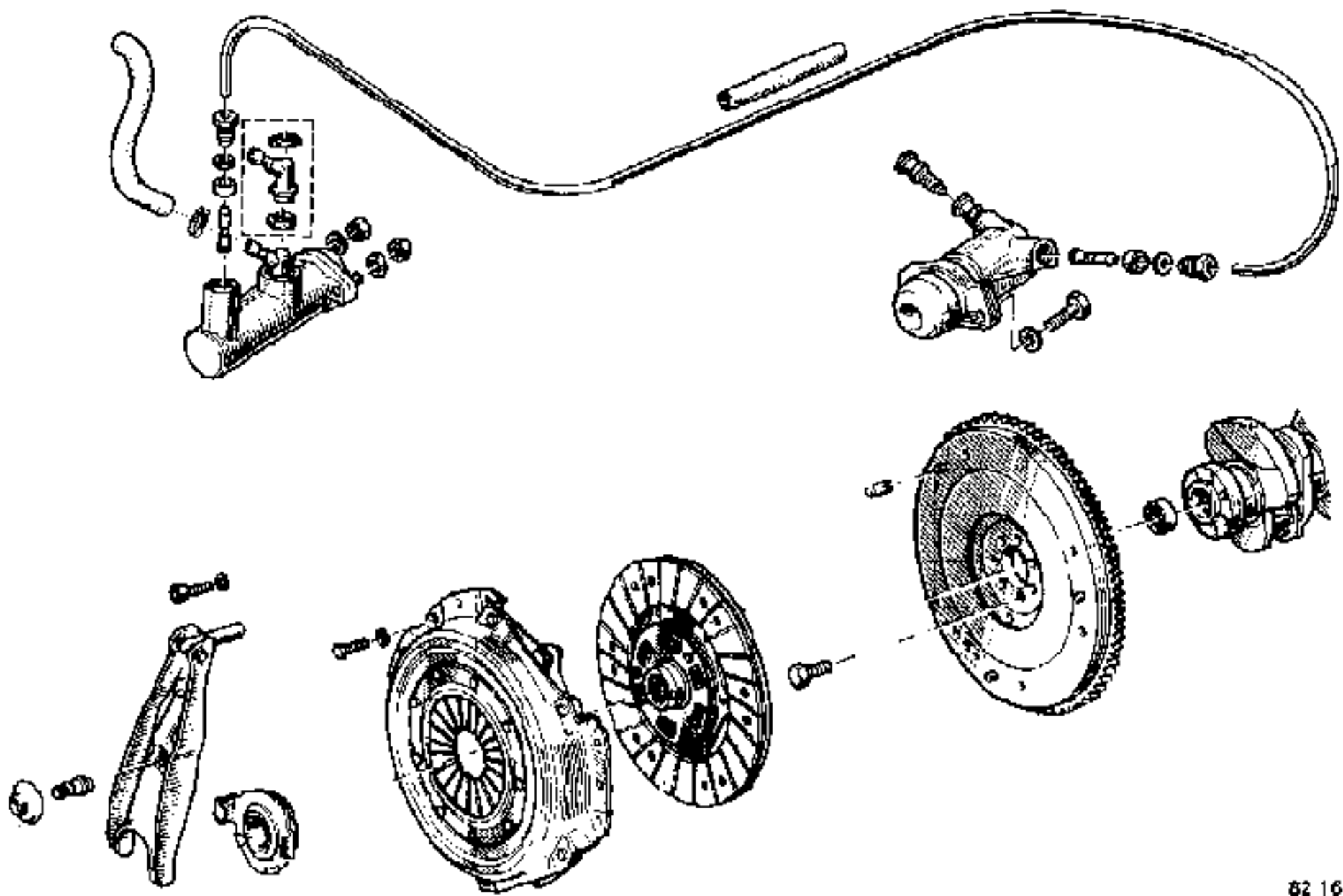
Le principe de cette commande est le même que celui d'une commande de frein.

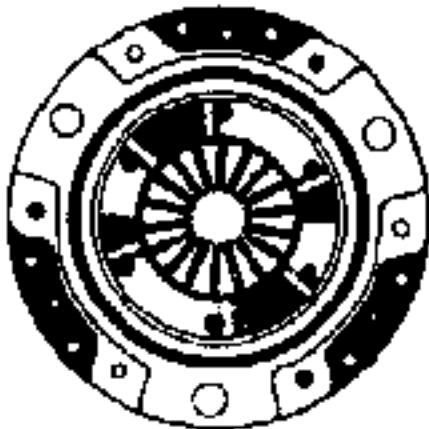
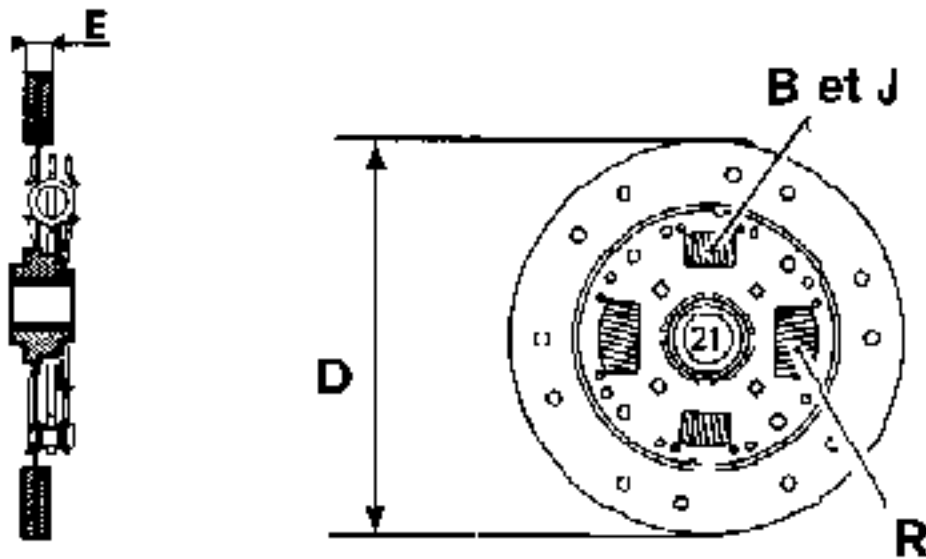
La pédale de débrayage agit sur un cylindre émetteur qui engendre le déplacement du piston du cylindre récepteur qui agit sur la fourchette.

- Garde à la pédale réglable.

Commande d'embrayage hydraulique

Eclaté

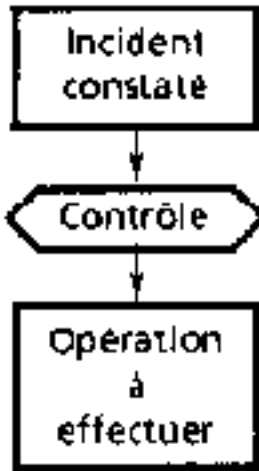


Mécanisme	Disque
 235 D8C 7850 76 907	 76 906 21 cannelures E = 7,7 mm D = 235 mm B = Bleu J = Jaune R = Rose 90 693-2

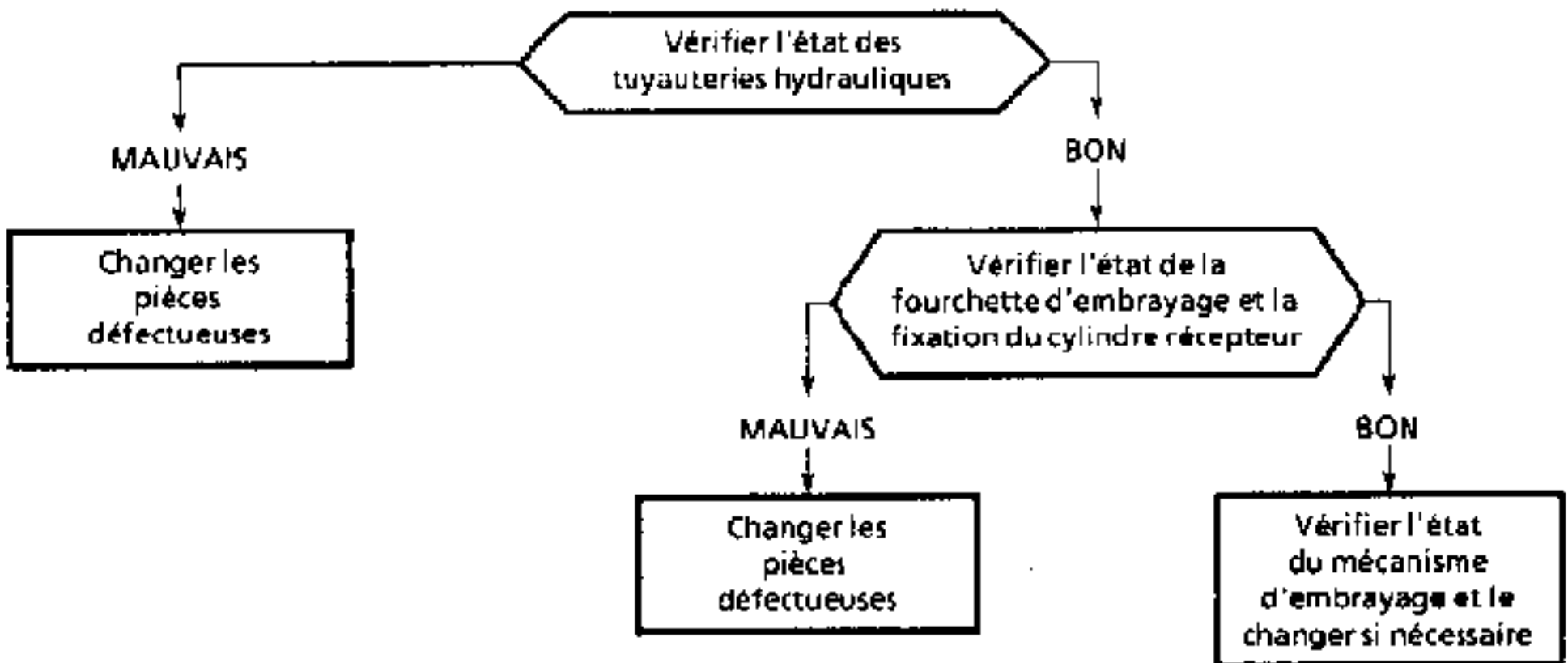
Ingrédients

Désignation	Conditionnement	N° M.P.R.	A utiliser pour :
Molykote "BR2"	Boîte de 1 kg	77 01 421 145	Cannelures des planétaires Pivot de fourchette Palins de fourchette Tube guide de butée
Loctite "513"	Seringue de 24 ml	77 01 421 162	Face d'assemblage des carlers
CAF 4/60 THIXO	Tube de 100 g	77 01 404 452	Extrémités des goupilles élastiques sur transmissions
Loctite Frenetanch	Flacon de 24 cc	77 01 394 070	Vis de volant moteur
Loctite Autoform	Flacon de 50 cc	77 01 400 309	Face d'appui du volant moteur
Loctite Frenbloc	Flacon de 24 cc	77 01 394 071	Roulement dans vilebrequin

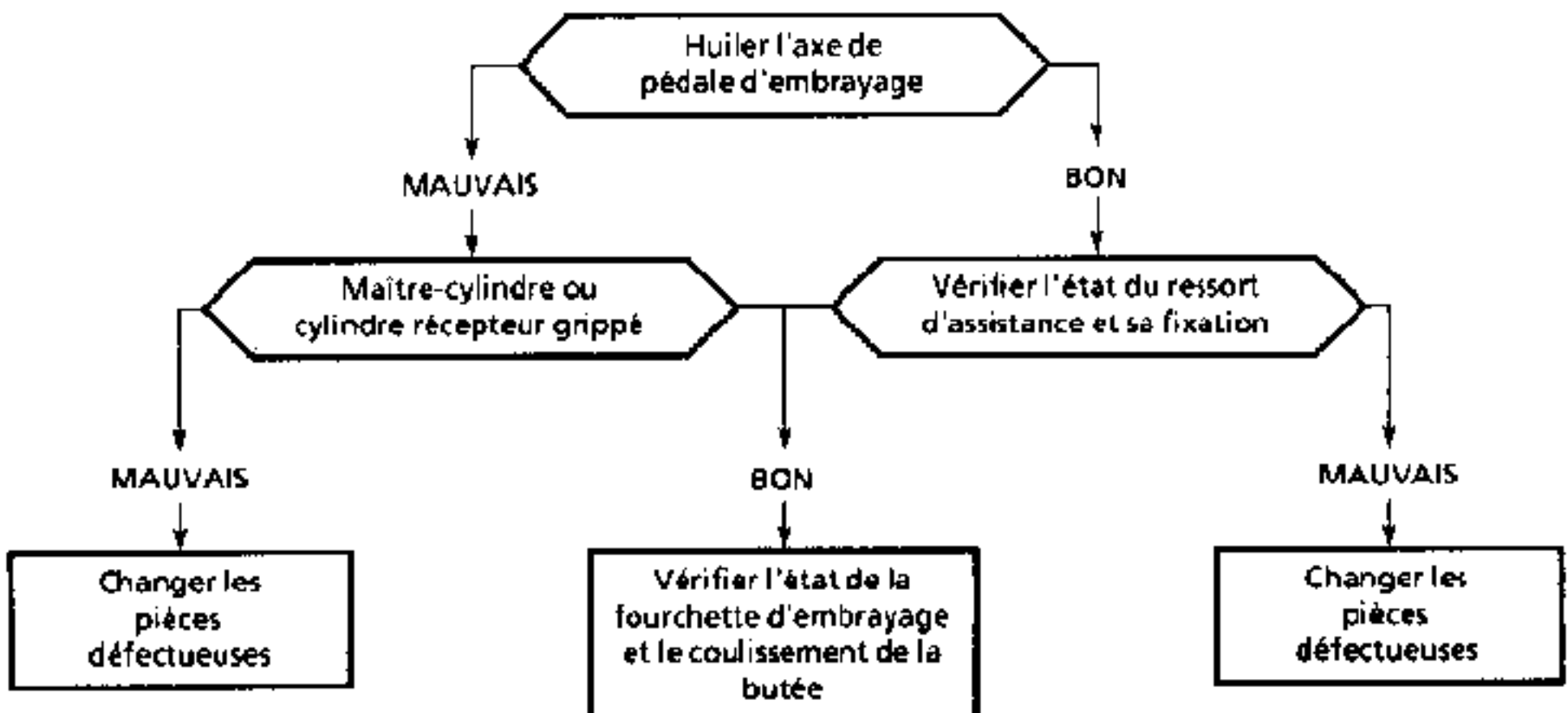
LEGENDE :



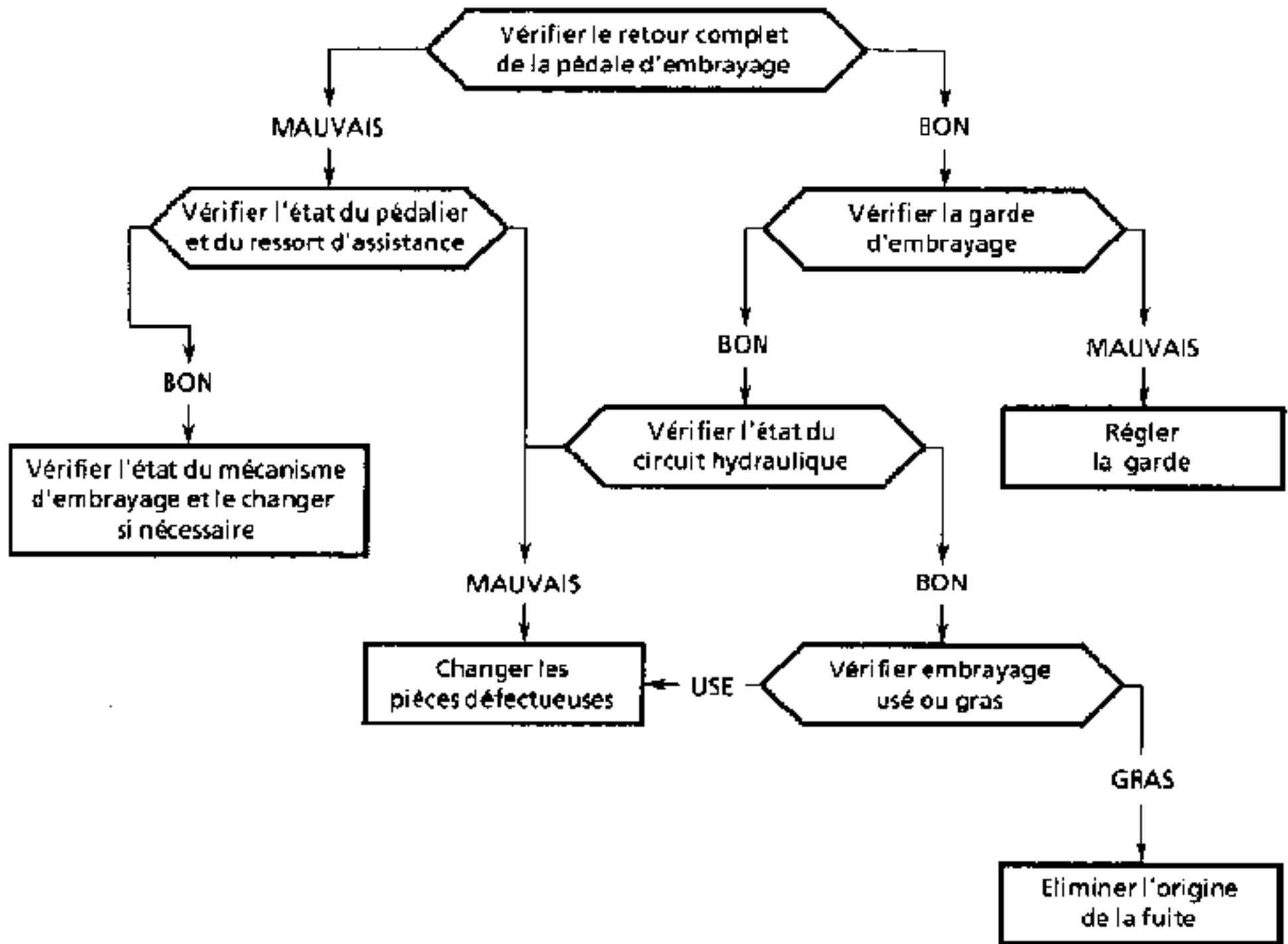
La pédale d'embrayage n'offre aucune résistance.



La pédale d'embrayage est dure.
Le véhicule démarre sans douceur

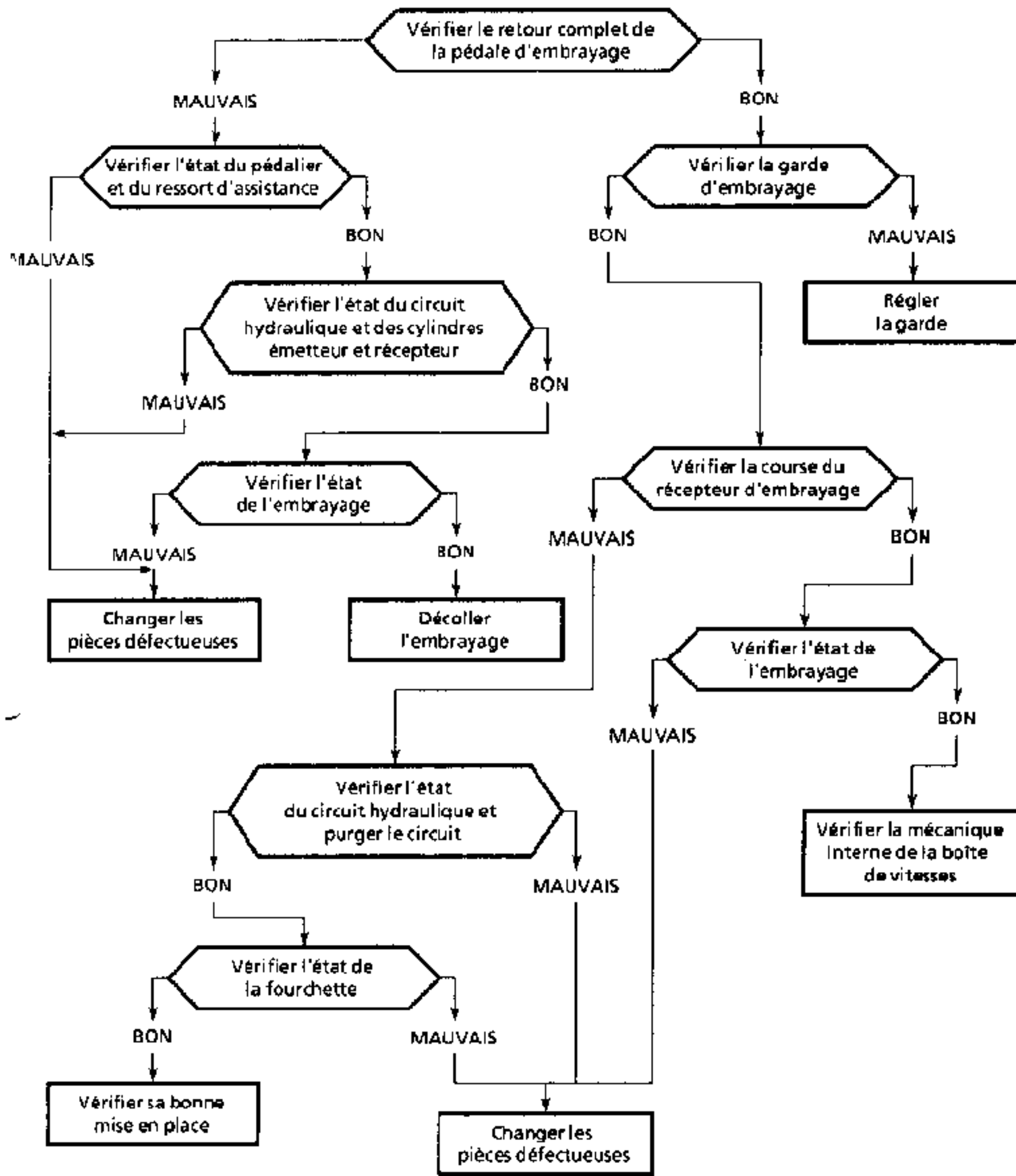


L'embrayage patine.
Le moteur semble s'emballer.

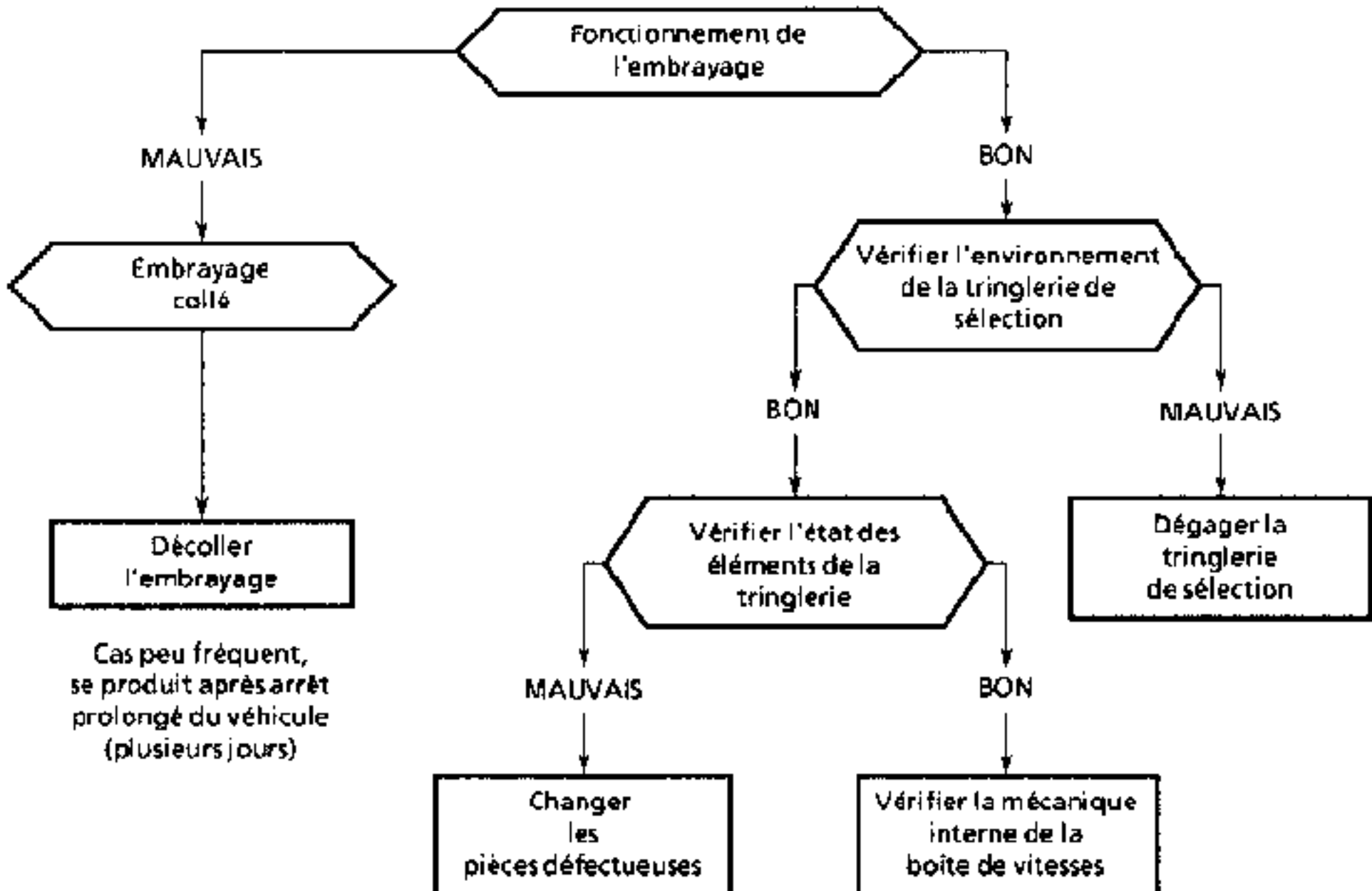


La boîte de vitesses craque
pédale d'embrayage appuyée à fond :

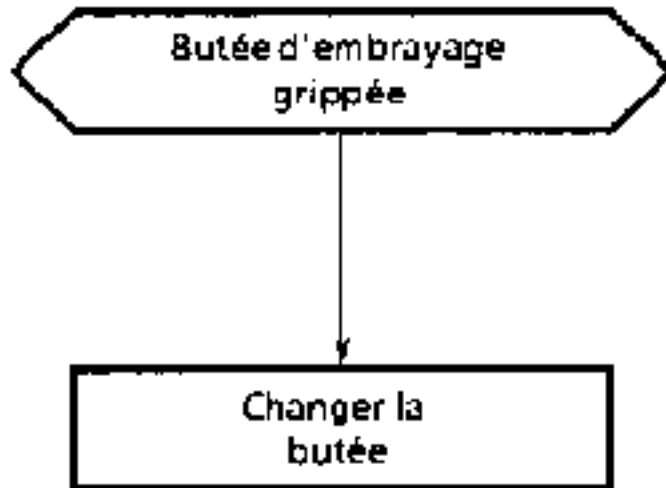
- le véhicule à l'arrêt
- le moteur tournant



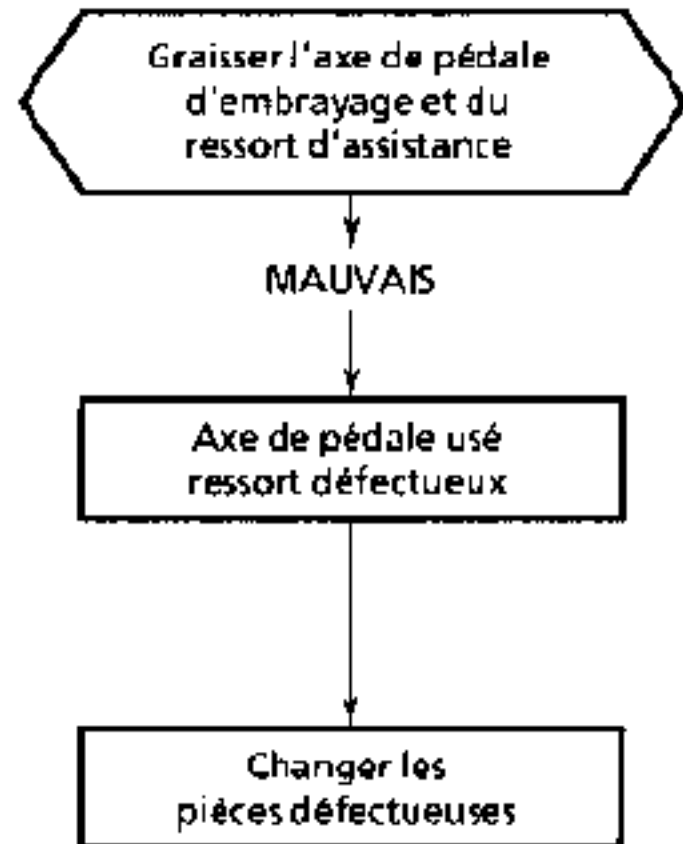
Les vitesses ne passent pas
(le véhicule à l'arrêt le moteur tournant)



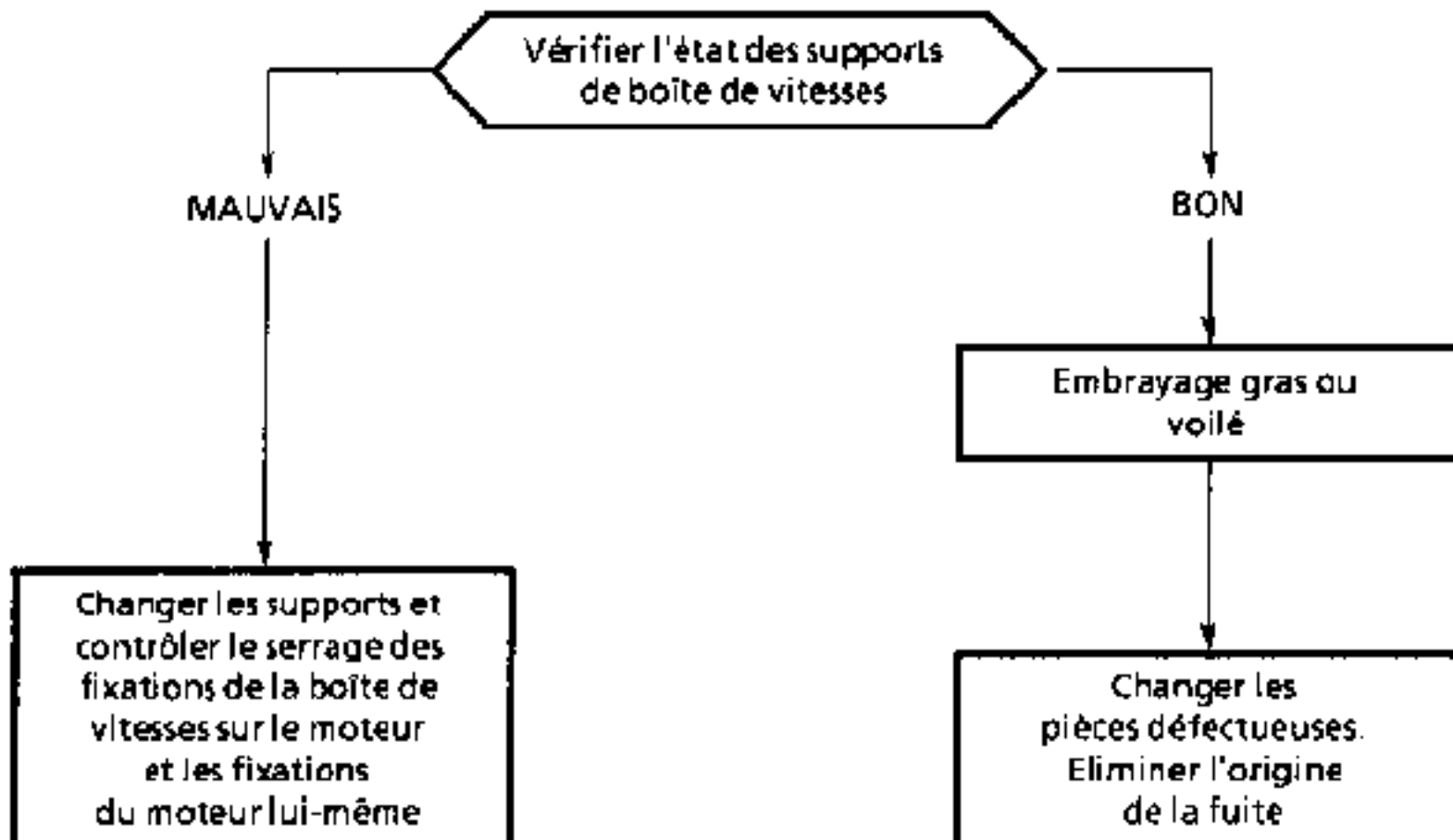
Sifflement débrayé



La pédale d'embrayage craque



**Broutement
(le véhicule démarre par secousses)**



REPLACEMENT

Cette opération s'effectue après la dépose de l'ensemble moteur-boîte de vitesses et du désaccouplement de ceux-ci.

OUTILLAGE SPECIALISE INDISPENSABLE		
Mot.	582	Secteur d'arrêt
Emb.	786-01	Centreur d'embrayage



COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)	
Vis de mécanisme	3

DEPOSE

Mettre le secteur d'arrêt **Mot. 582**.

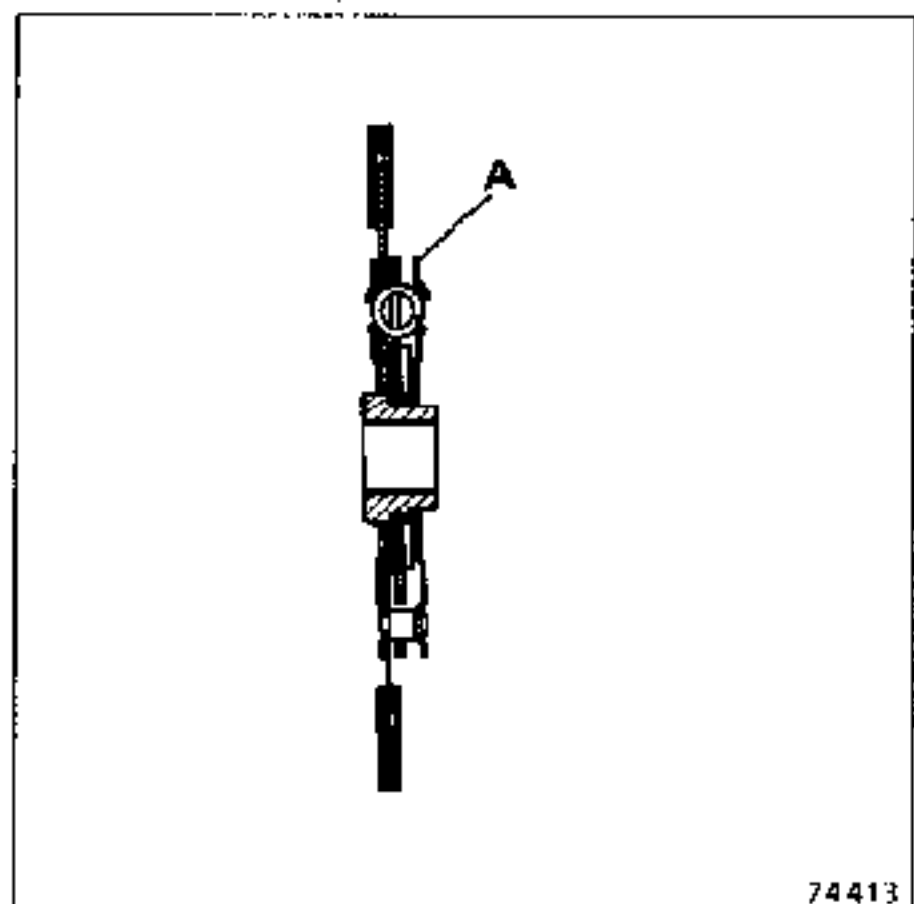
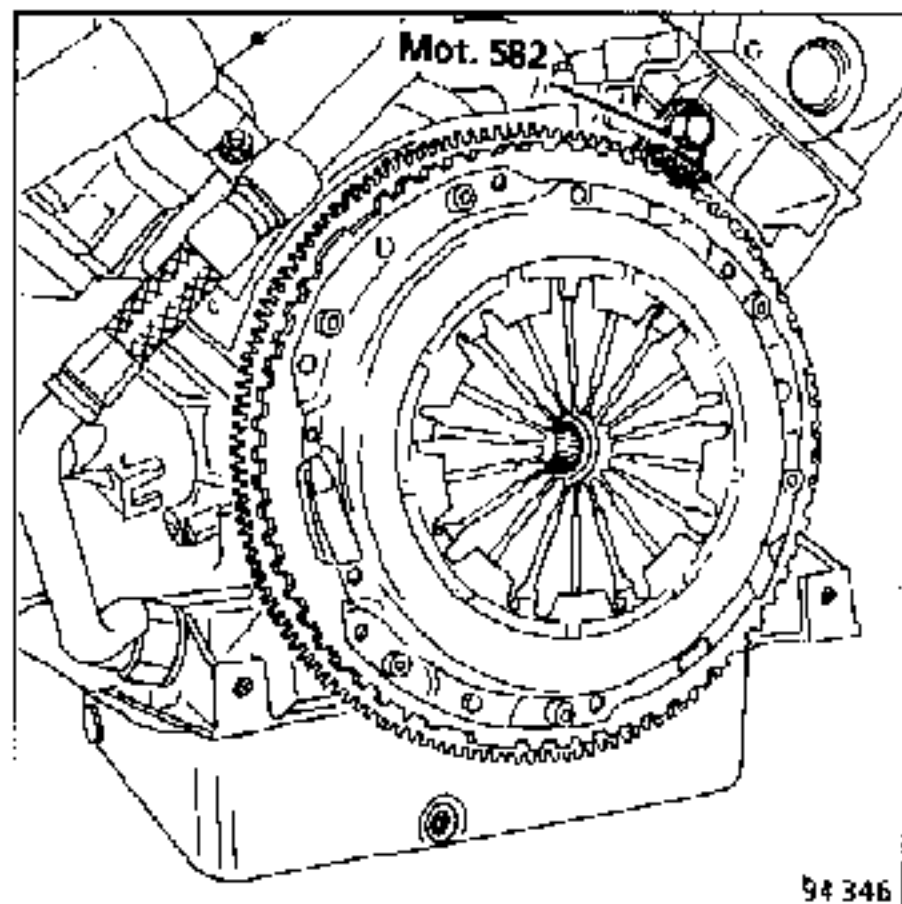
Enlever les vis de fixation du mécanisme et déposer celui-ci ainsi que le disque d'embrayage.

Contrôler et remplacer les pièces défectueuses.

REPOSE

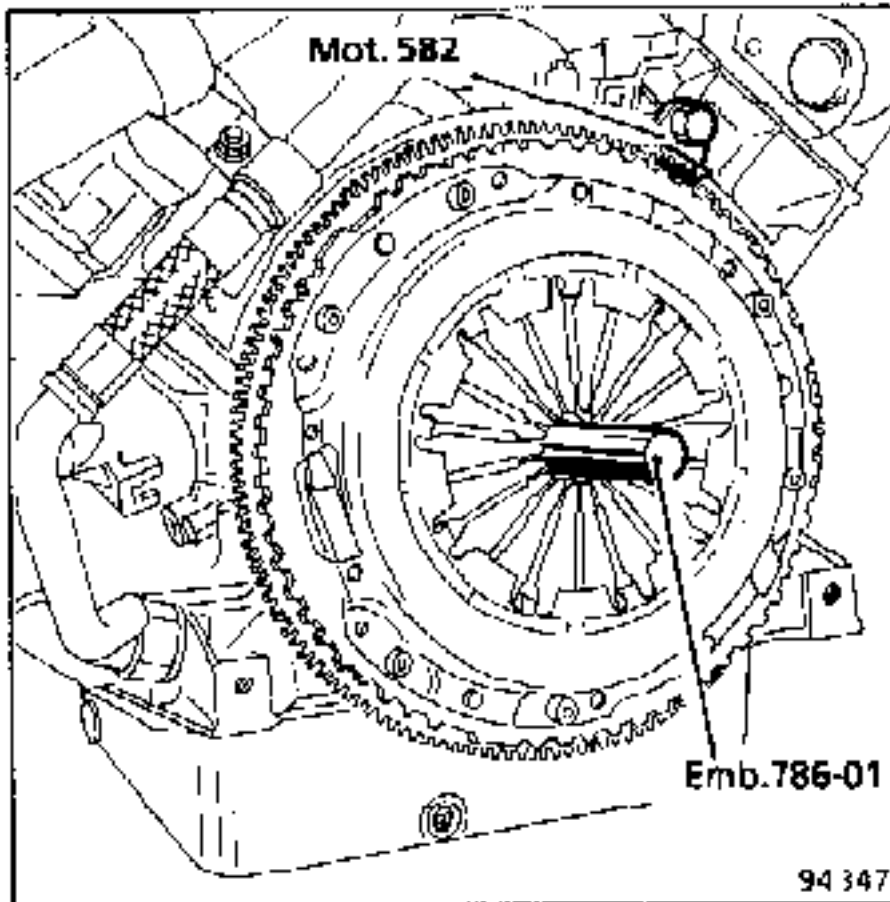
Dégraissier la face de friction du volant.

Mettre le disque en place (déport (A) du moyeu côté boîte de vitesses).



CENTRAGE

- Emb. 786-01.



Visser progressivement, puis bloquer les vis de fixation du mécanisme au couple.

Déposer le secteur d'arrêt Mot. 582.

PRECAUTIONS IMPERATIVES A SUIVRE LORS DE LA REFECTION DE L'EMBAYAGE.

Pour améliorer le coulisement des disques d'embrayages, les moyeux de ceux-ci sont désormais nickelés.

Les cannelures de l'arbre d'embrayage doivent être nettoyées.

Remonter l'ensemble sans lubrifiant.

REMPACEMENT

Cette opération s'effectue après la dépose de l'ensemble moteur-boîte de vitesses et du désaccouplement de ceux-ci.

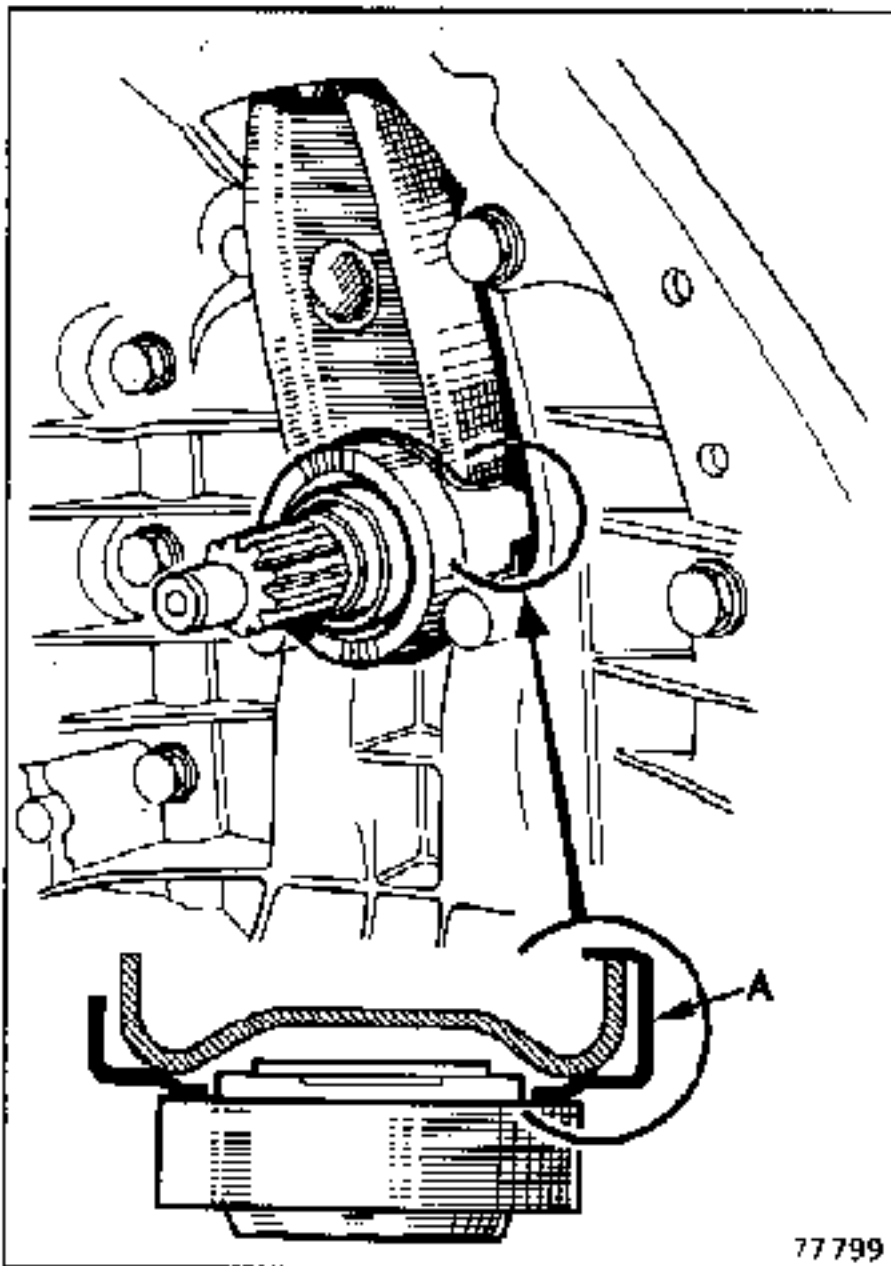
DEPOSE

Déposer la butée en basculant la fourchette.

REPOSE

Graisser légèrement le pivot de fourchette et les patins de fourchette avec la graisse Molykote "BR2".

Mettre la butée sur le tube guide en plaçant l'encoche (A) dans la fourchette.



77799

REPLACEMENT

Cette opération s'effectue après la dépose de l'ensemble moteur-boîte de vitesses et du désaccouplement de ceux-ci.

DEPOSE

Retirer la fourchette vers l'extérieur de la boîte.

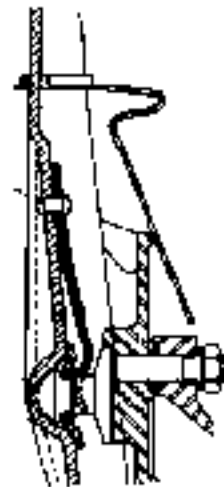
REPOSE

Graisser légèrement à la graisse Molykote "BR2" les patins de fourchette et le pivot de fourchette

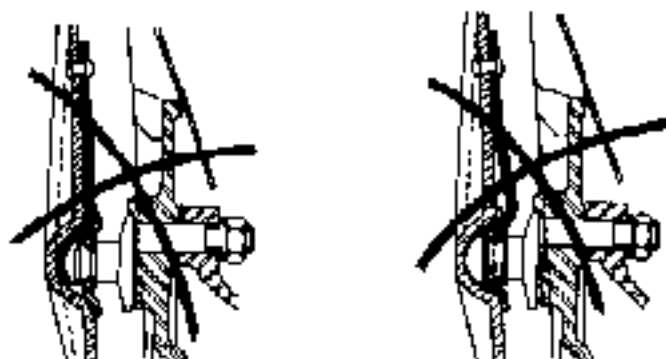
Mettre la fourchette en place en mettant le ressort (1) derrière la coupelle (2).

S'assurer du bon fonctionnement.

CORRECT



INCORRECT



Cette opération s'effectue après la dépose de l'ensemble moteur-boîte de vitesses, du désaccouplement de ceux-ci et de l'embrayage.

OUTILLAGE SPECIALISE INDISPENSABLE	
Mot. 582	Secteur d'immobilisation du volant moteur

COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)	
Vis de volant	5,5

DEPOSE

Mettre le secteur d'arrêt **Mot. 582**.

Dévisser les vis de fixation du volant :

- Vis non réutilisables.

Déposer le volant et le secteur d'arrêt **Mot. 582**.

La reprise de la face de friction du volant n'est pas autorisée.

Remplacer le volant en cas de détérioration.

REPOSE

Nettoyer, sur le vilebrequin, le filetage des vis de fixation du volant.

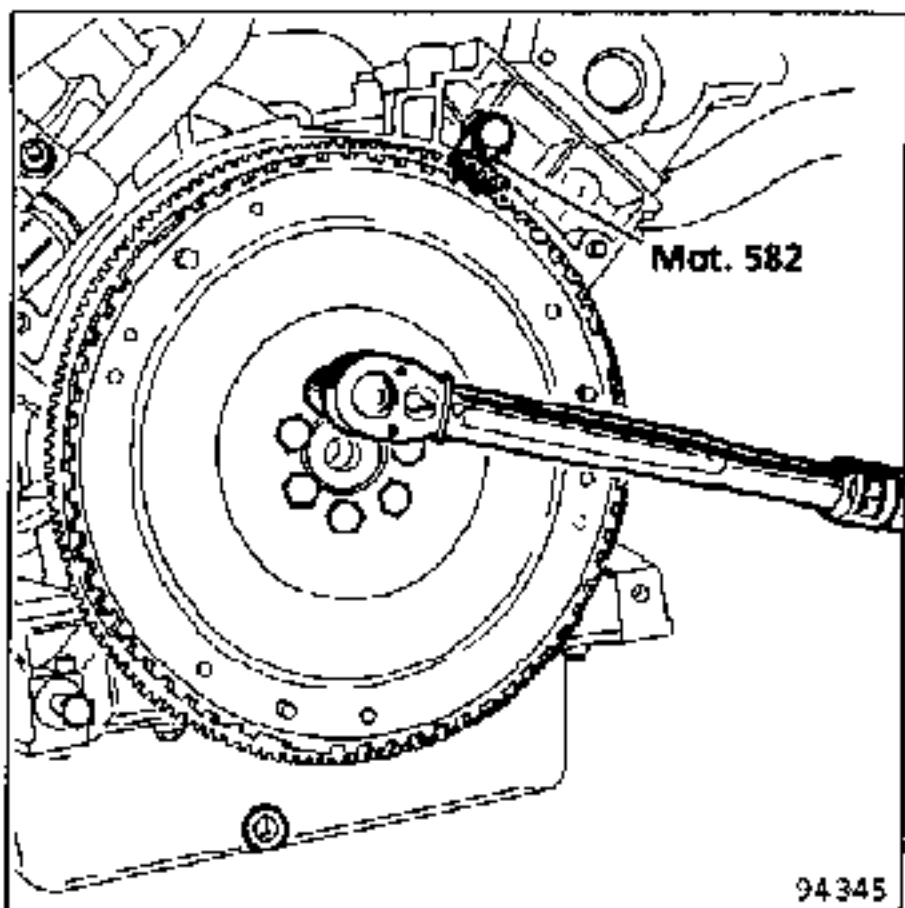
Dégraissier la face d'appui du volant sur le vilebrequin.

Coller le volant (Loctite "AUTOFORM").

Mettre le secteur d'arrêt **Mot. 582**.

Serrer les vis neuves au couple (filets enduits de Loctite "FRENETANCH").

Retirer le secteur d'arrêt **Mot. 582**.

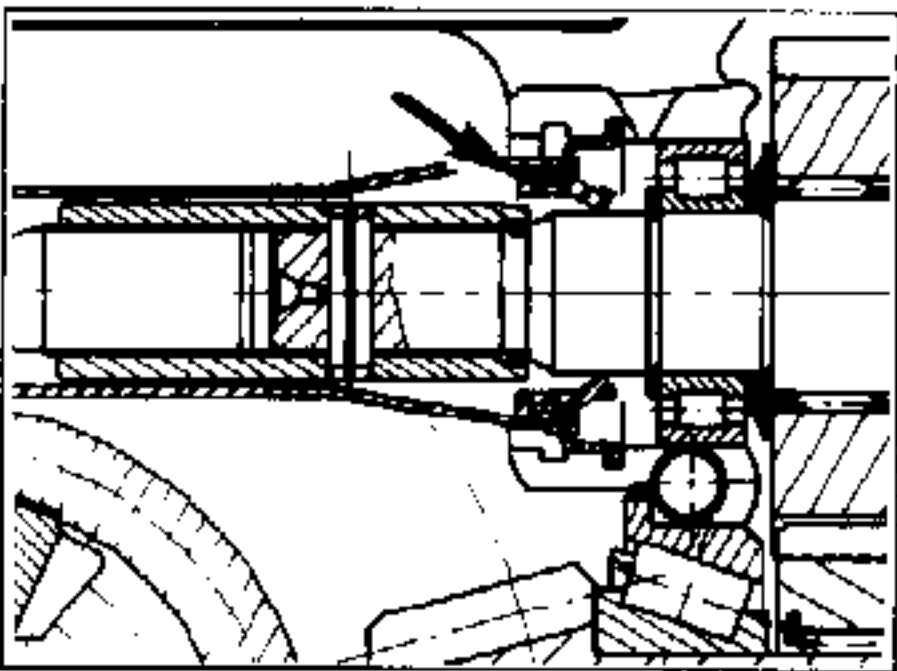


REPLACEMENT

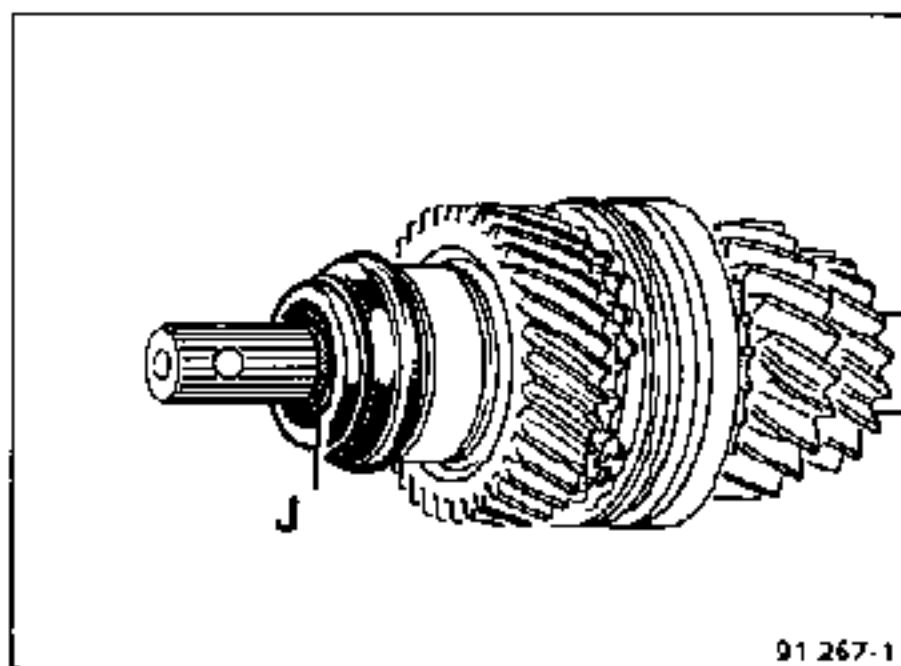
Cette opération s'effectue après séparation des carters et désaccouplement de l'arbre d'embrayage de l'arbre primaire. Se reporter au Manuel de Réparation "BV UN",

REMARQUE :

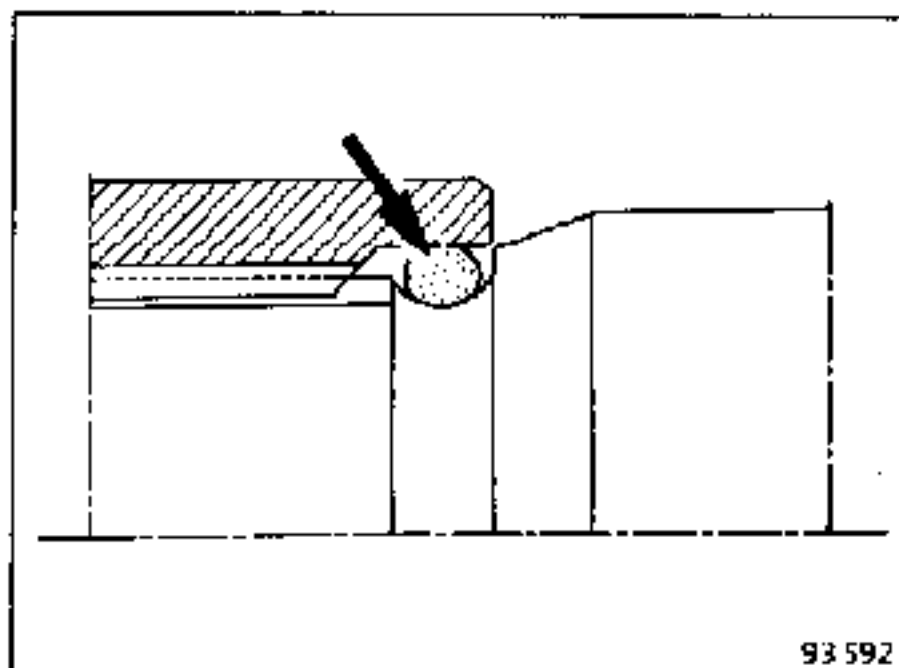
Le joint à lèvre étant directement en contact sur l'arbre primaire, vérifier l'état de la portée. Dans le cas où celle-ci présente des traces d'usure anormale ou des rayures, remplacer l'arbre primaire.



Remplacer systématiquement le joint torique (J).



Veiller au bon positionnement de celui-ci lors du montage de l'arbre d'embrayage.



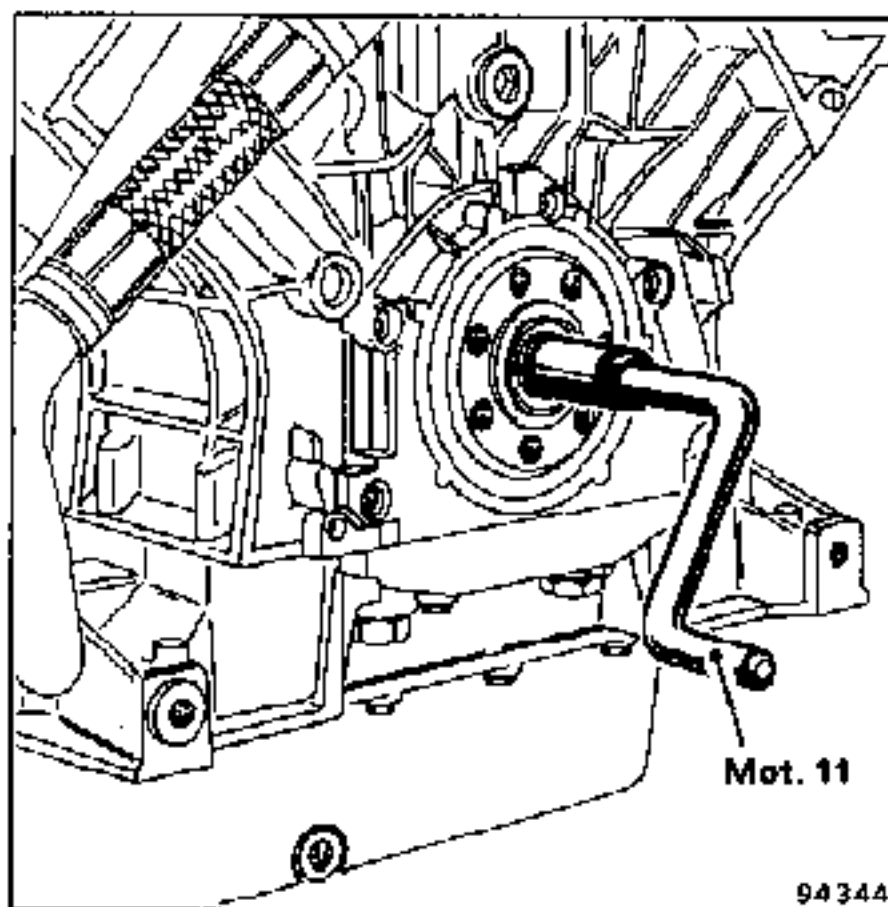
REPLACEMENT

Cette opération s'effectue après la dépose de l'ensemble moteur-boîte de vitesses, du désaccouplement de ceux-ci et de l'embrayage.

OUTILLAGE SPECIALISE INDISPENSABLE	
Mot. 11	Extracteur de roulement
Plus outillage pour la dépose de la boîte de vitesses	

DEPOSE

Extraire le roulement à l'aide de l'outil Mot. 11.



REPOSE

Monter le roulement neuf : celui-ci étant livré graissé, ne nettoyer que le diamètre extérieur.

Enduire le diamètre extérieur du roulement de **Loctite FRENLOC**.

Monter le roulement avec un tube en prenant appui sur la cage extérieure.

Ce véhicule est équipé d'une boîte de vitesses de types UN.

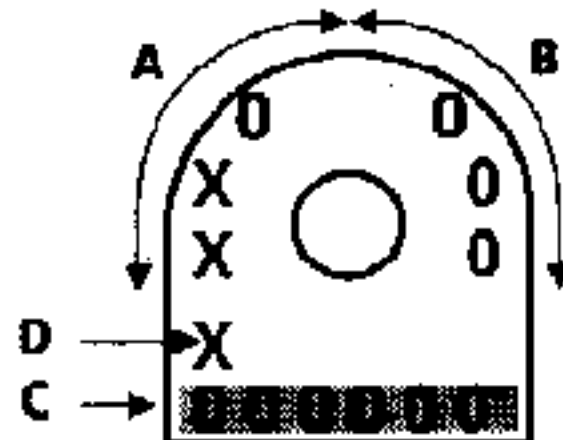
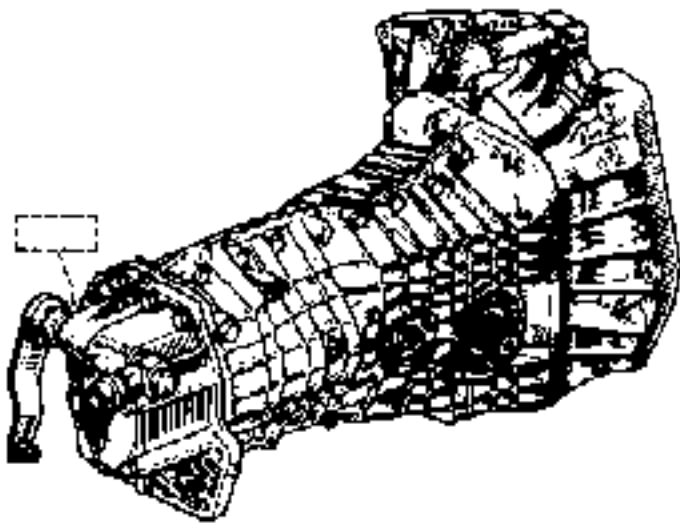
La réparation complète est traitée dans le manuel de réparation "B.V. UN".

Cette boîte de vitesses est munie d'un tachymètre électronique.

Une plaquette fixée sur le carter arrière indique :

- En **A** : le type de la boîte,
- En **B** : l'indice de la boîte,
- En **C** : le numéro de fabrication,
- En **D** : l'usine de fabrication.

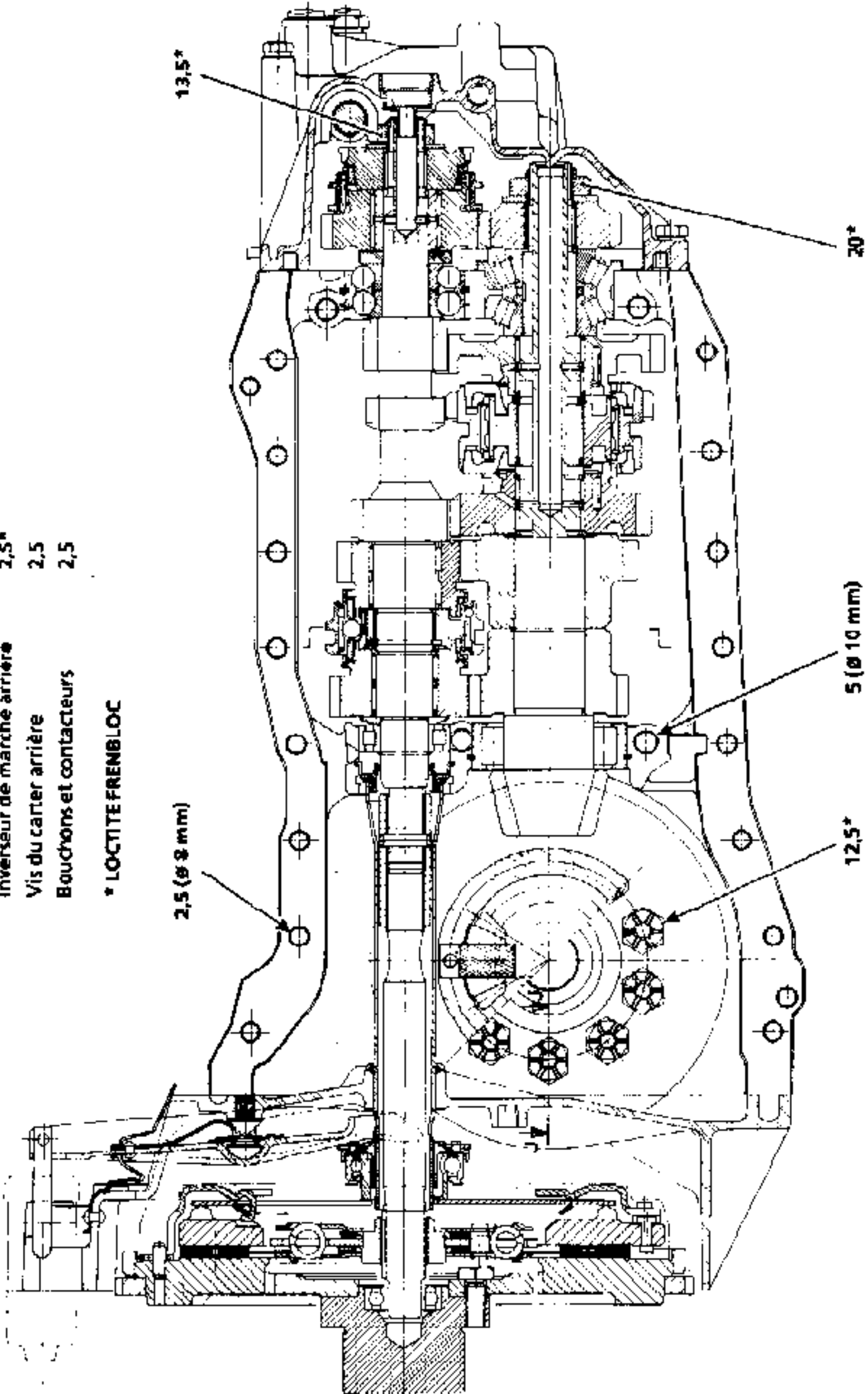
UN1



UN1

- Vis du carter d'embrayage 5
- Vis de la plaque de roulement d'arbre secondaire 5
- Inverseur de marche arrière 2,5*
- Vis du carter arrière 2,5
- Bouchons et contacteurs 2,5

* LOCTITE FREN BLOC



UN1

Indice	Véhicule	Couple conique	Couple tachymétrique	1 ^{ère}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}	Marche AR
019	D 503	$\frac{9}{31}$	Electronique	$\frac{11}{37}$	$\frac{17}{35}$	$\frac{21}{29}$	$\frac{28}{27}$	$\frac{41}{31}$	$\frac{11}{39}$ 25

Capacité lubrifiants

Qualité : TRX 80 W

Quantité : 3 litres.

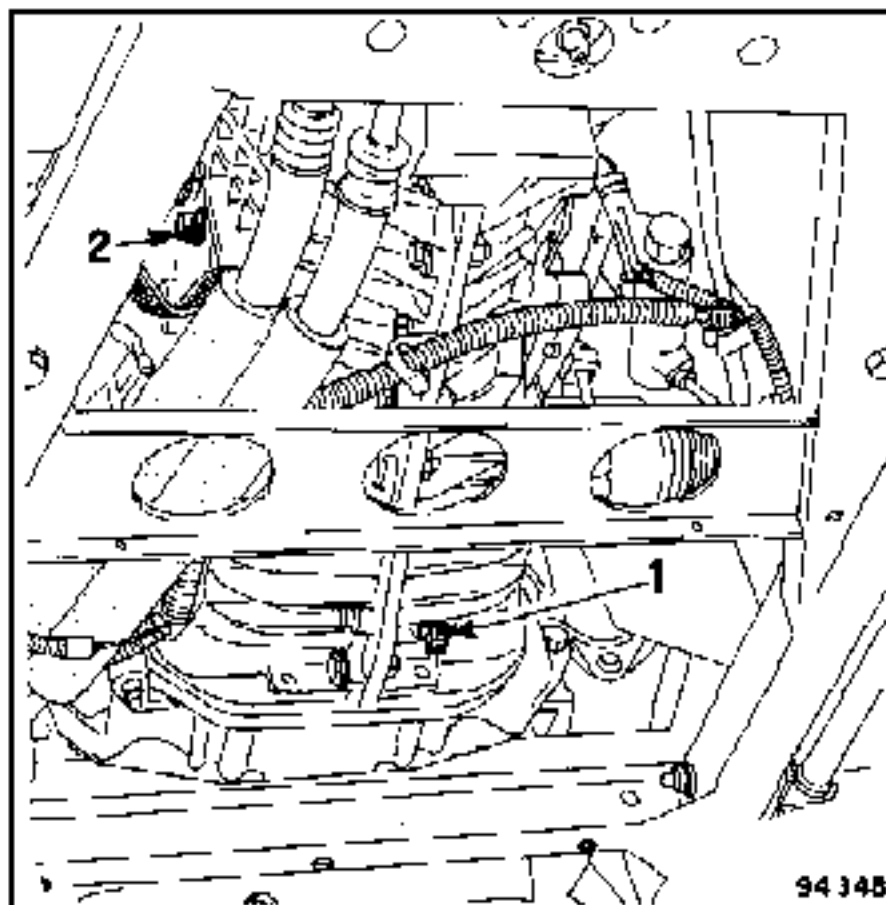
Vidange - remplissage

Outillage spécialisé indispensable

B.Vi. 1191 Douille pour dépose et repose du
bouchon de remplissage

Vidange : Bouchon (1)

Remplissage et niveau : Bouchon (2)



1ère révision	Fréquence des vidanges	Contrôle du niveau	Qualité viscosité
Entre 1000 et 3000 kms	Tous les 20000 kms	Tous les 10000 kms	TRANSELF TRX 80 W *

* En cas de difficultés locales d'approvisionnement, cette qualité d'huile pourra être commandée au M.P.R. sous la référence 77 01 422 036 (bidon de 5 litres exclusivement).

PRECAUTIONS PARTICULIERES

L'huile TRANSELF TRX 80 W est un produit de haute technologie nécessitant certaines précautions, afin d'éviter l'introduction d'agents extérieurs pouvant dégrader la qualité de l'huile et engendrer une dureté de passage des vitesses.

STOCKAGE ET UTILISATION

Tout bidon ouvert à l'utilisation doit faire l'objet d'une attention particulière en ce qui concerne son étanchéité, afin d'interdire l'introduction de quelque matière ou liquide que ce soit dans celui-ci.

En particulier :

- 1) Les bidons doivent impérativement être stockés à l'abri des intempéries (pluie, neige, projections extérieures) et en position horizontale.
- 2) Si un prélèvement d'huile s'effectue avec une seringue, le bidon doit être refermé après l'utilisation.
- 3) Ne pas entreposer les bidons près d'une station de lavage.
- 4) Ne pas transvaser l'huile dans des tonnelets de plus grande capacité sans s'assurer que ceux-ci sont parfaitement propres, etc...

LAVAGE SOUS PRESSION

- 1) Sur véhicule :

Obturer le reniflard de mise à l'air libre de la boîte de vitesses.

- 2) Boîte de vitesses déposée :

Il est impératif d'obturer correctement tous les orifices ayant une liaison interne avec la boîte de vitesses, afin d'éviter l'introduction d'eau dans cette dernière.

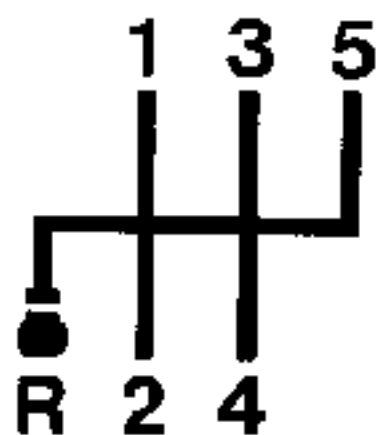
La boîte de vitesses UN 1 :

- 5 vitesses avant,
- 1 marche arrière,

est équipée de synchroniseurs :

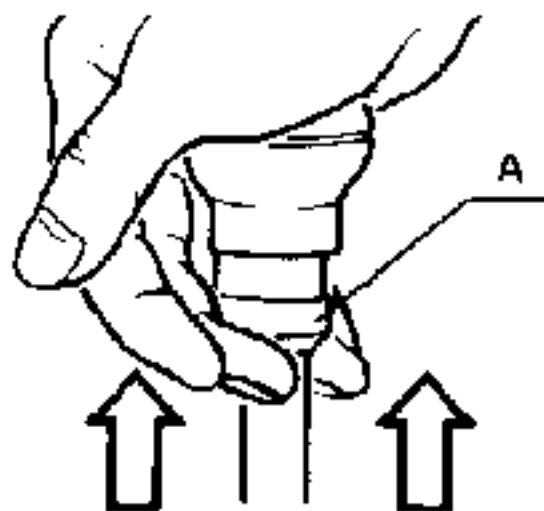
- Renault pour 1^{ère} et 2^{ème},
- Borg - Warner pour 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème}.

GRILLE DE VITESSES



87 775

Pour passer la marche arrière, soulever la gachette (A) et manoeuvrer le levier.



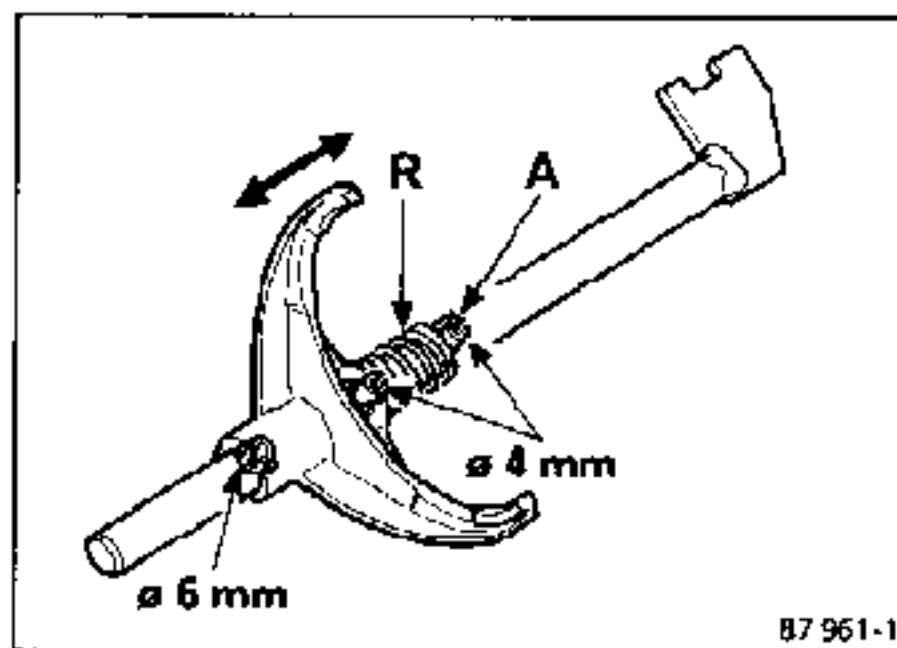
ASSISTANCE A LA SYNCHRONISATION DE 2^{ème}

Dispositif permettant d'améliorer la qualité de passage de la 2^{ème} vitesse.

Fonctionnement

Lors du passage de la seconde, une partie de l'effort appliqué à la fourchette pour déplacer le baladeur est absorbée par le ressort (R) situé sur l'axe afin de permettre un déplacement du levier de sélection instantané et un déplacement complet de la fourchette retardé.

BV UN1



PRECAUTIONS

Lors du montage de l'axe et de la fourchette de 1^{ère} / 2^{ème}, il est impératif de respecter le positionnement de la goupille (A) pour éviter tout contact avec le pignon de 1^{ère} : elle ne doit pas dépasser les spires du ressort à la partie supérieure.

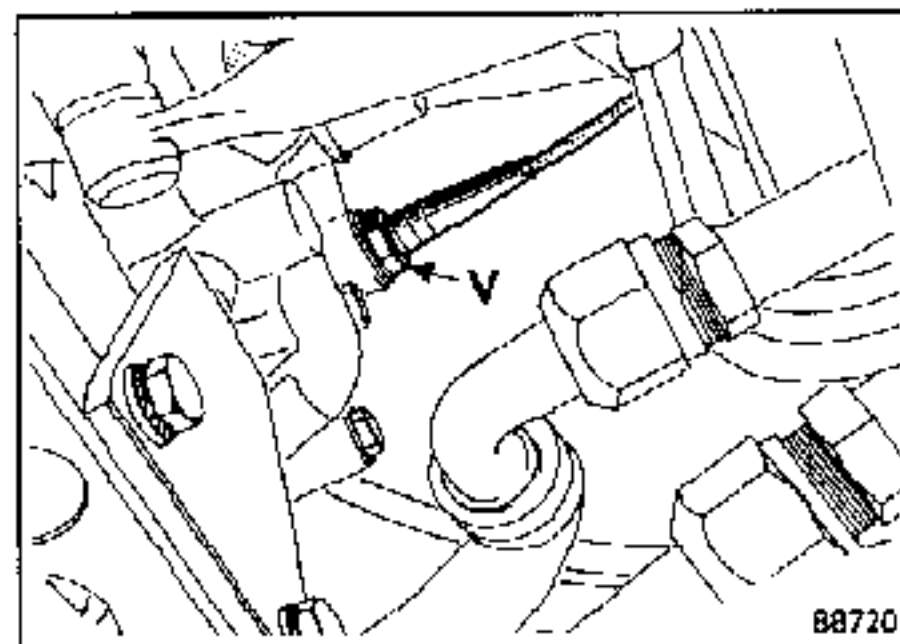
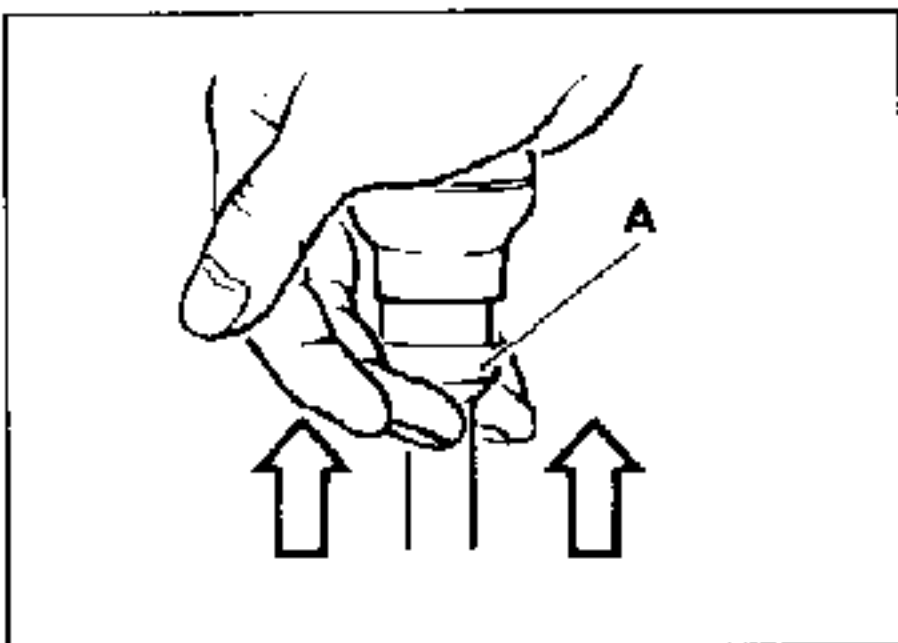
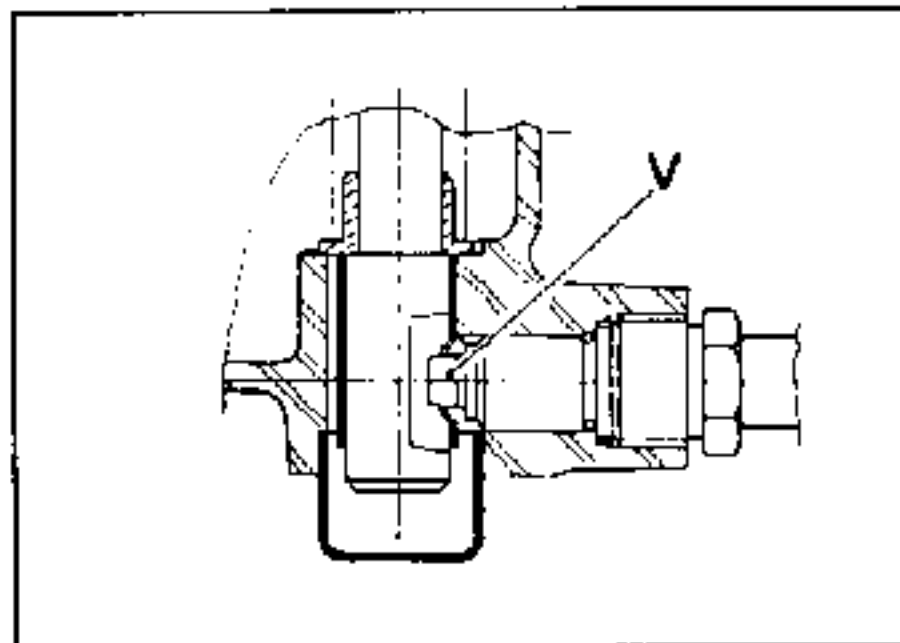
VERROUILLAGE POSITIF DE MARCHE ARRIERE

Système évitant l'accrochage intempestif de la marche arrière lors d'un passage rapide de 3^{ème} en 2^{ème}.

Fonctionnement

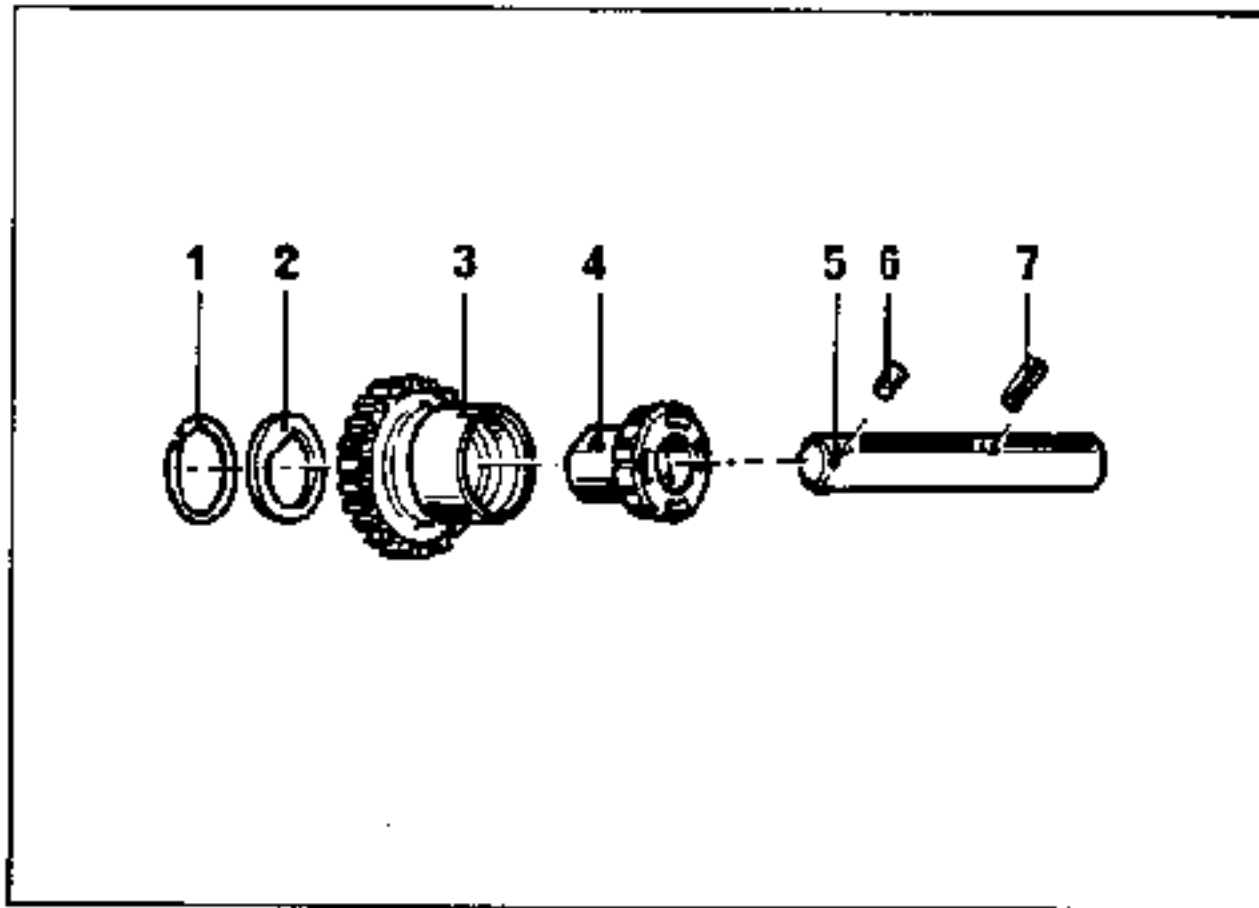
Pour passer la marche arrière, soulever la gachette (A) et manoeuvrer le levier : la gachette agit, par l'intermédiaire d'un câble, sur le doigt d'un verrou (V) monté sur le carter arrière de boîte de vitesses.

L'effacement de ce doigt autorise la sélection de la marche arrière.



FREIN DE MARCHE ARRIERE

Eclaté



- 1 : Anneau d'arrêt.
2 : Rondelle.
3 : Pignon intermédiaire.
4 : Cône de freinage.

- 5 : Axe de marche arrière.
6 : Butée.
7 : Goupille.

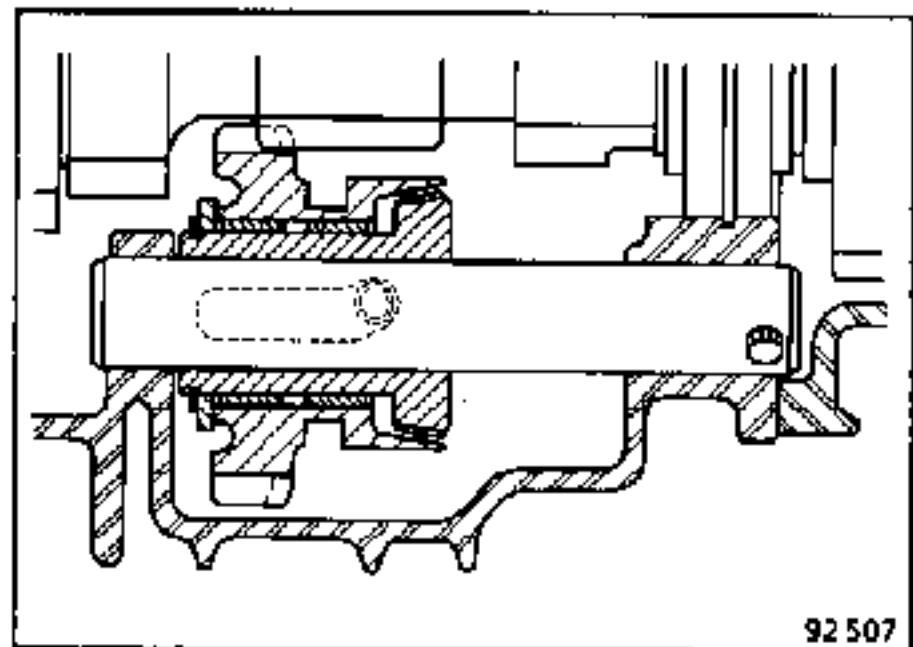
Fonctionnement

Le pignon intermédiaire est entraîné en permanence par l'arbre primaire.

Lors du passage de la marche arrière :

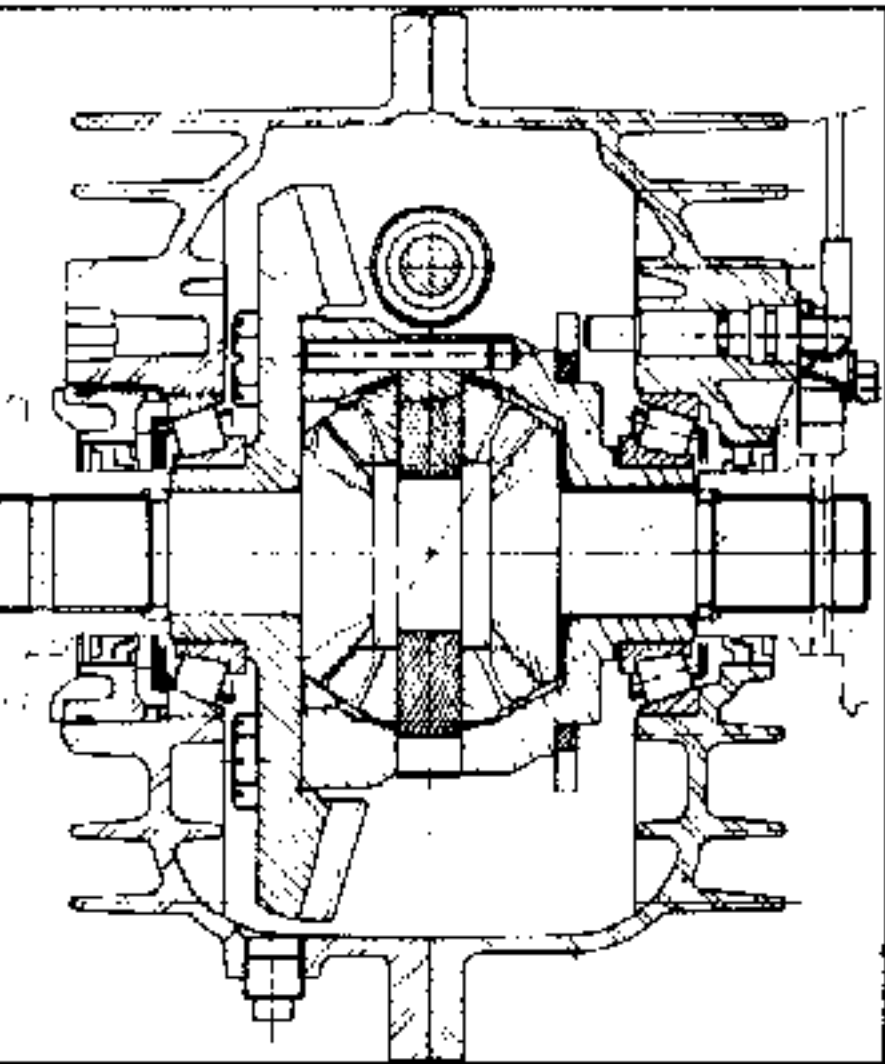
a - Le pignon intermédiaire est déplacé axialement vers le cône de freinage. Il y a friction entre les deux cônes et création d'un couple de rotation : la rampe de la rainure du cône de freinage vient en appui sur la butée (6) et l'ensemble se trouve immobilisé en translation.

b - Lorsque les deux pièces (arbre primaire et pignon intermédiaire) ne tournent plus, le couple de rotation disparaît, permettant le franchissement de la rampe et le déplacement complet de l'ensemble, correspondant à l'engagement de la marche arrière.



Pour le démontage et le remontage, se reporter à la note technique 1450.

UN1



PIECES APPARIEES

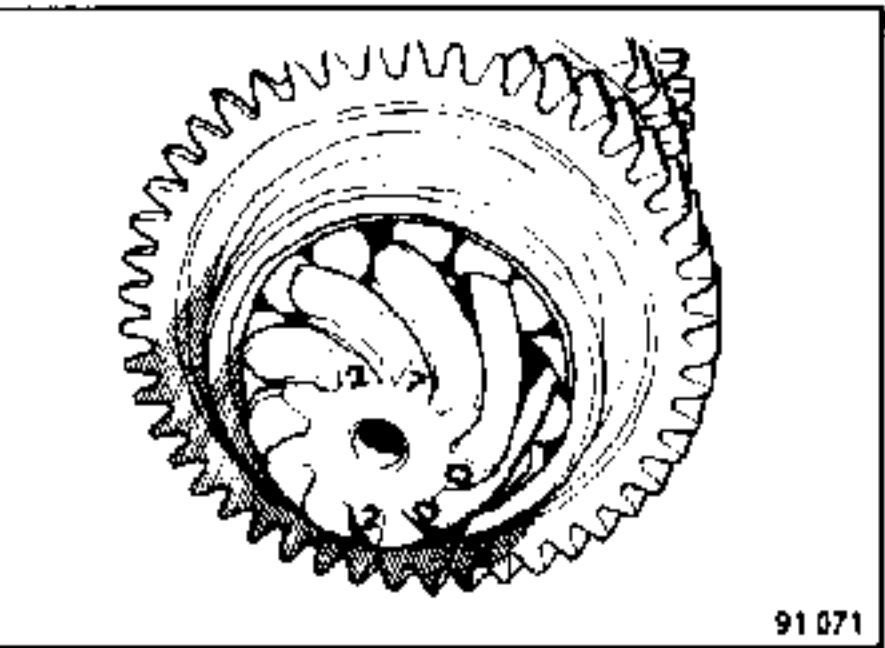
- Pignon d'attaque et couronne.
- Moyeux de synchroniseur et baladeurs.
- Cuvette et cône de roulement de différentiel.

APPARIEMENT DU COUPLE CONIQUE

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

Ils deviennent donc inséparables.

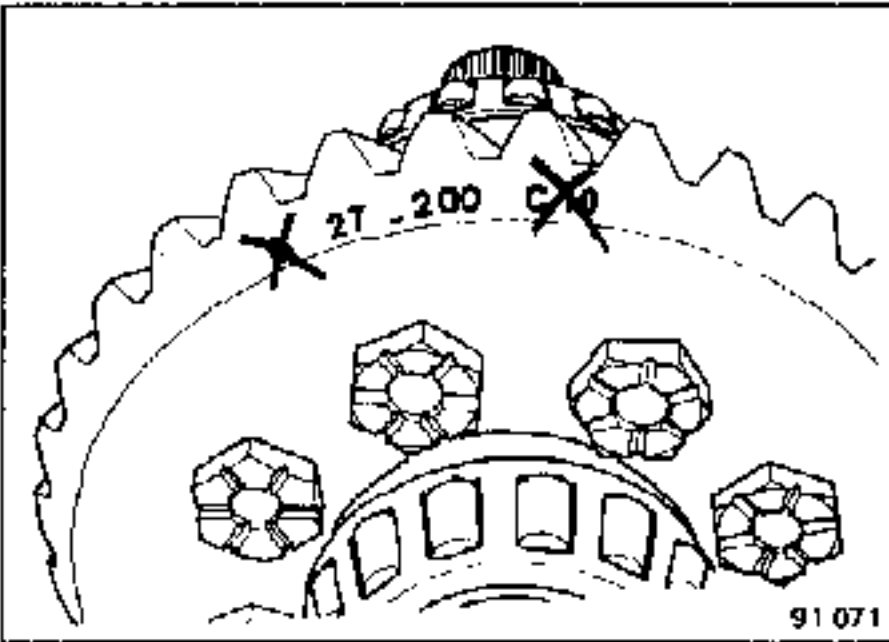
Le remplacement de l'une des pièces entraîne obligatoirement le remplacement de l'autre.



91 071

Une indication commune est marquée sur la couronne et le pignon.

Exemple : 27-200 (27^{ème} couple conique usiné le 200^{ème} jour de l'année).

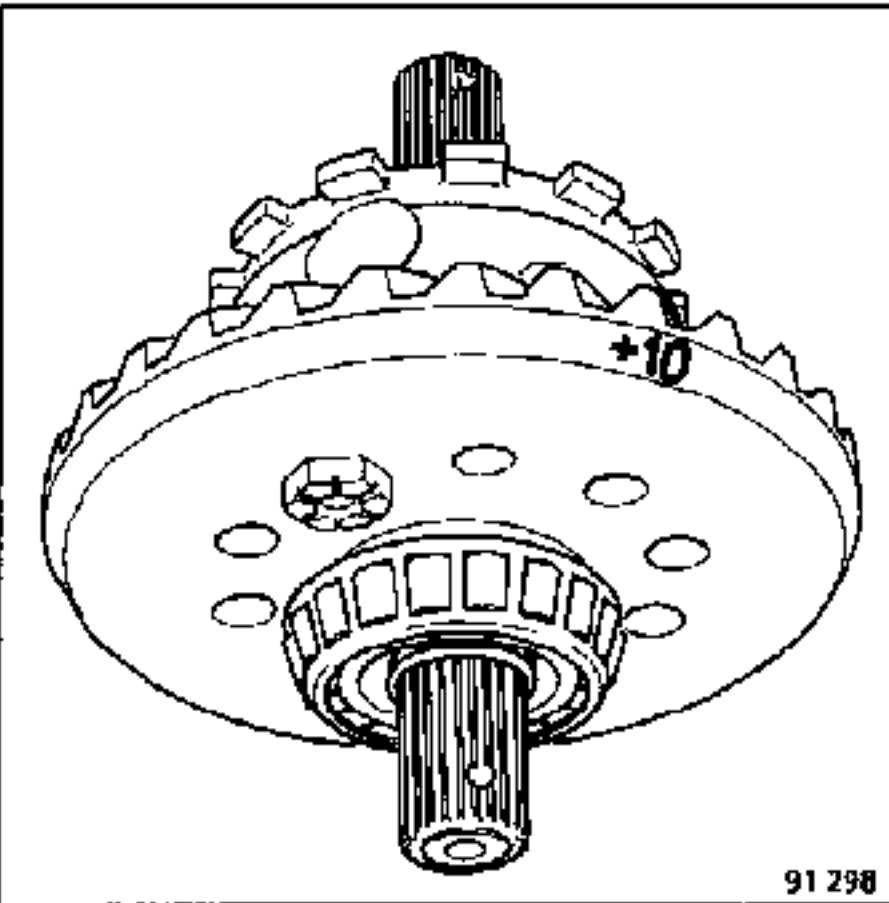


91 071

La distance conique n'est pas réglable.

PARTICULARITES UN1

La face arrière de la couronne porte un second chiffre précédé du signe "+" ou "-", cette valeur est utilisée pour effectuer le réglage du jeu de denture.



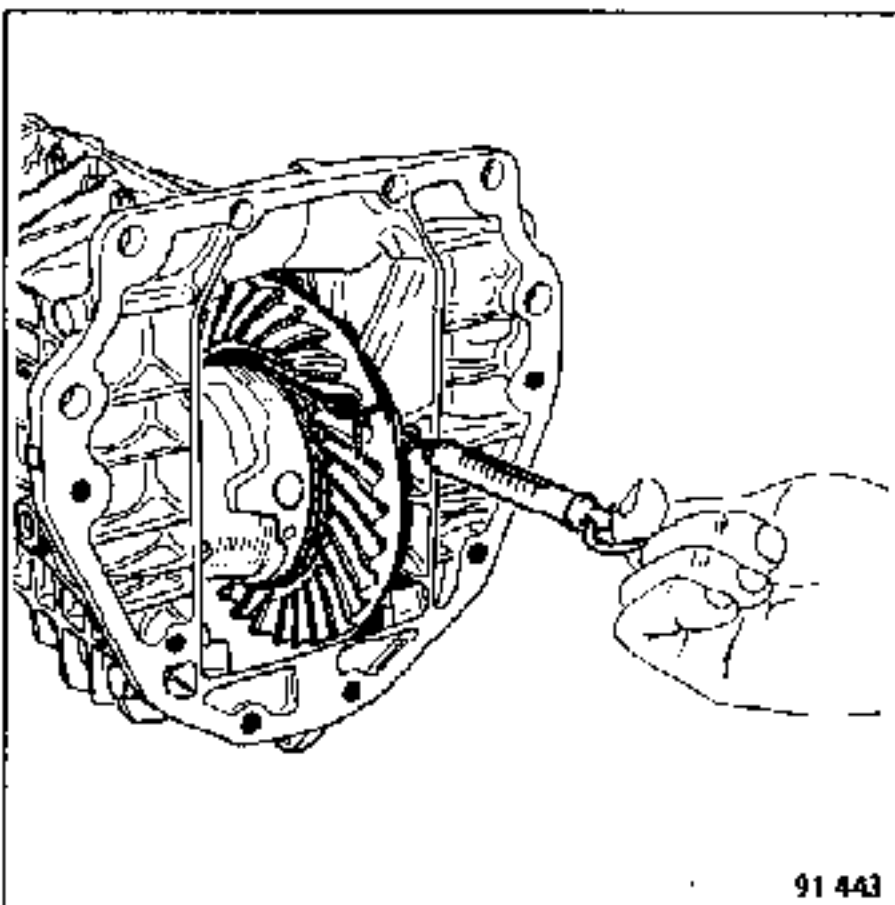
91 298

APPARIEMENT MOYEU/BALADEUR

Dans tous les cas, il est recommandé de repérer les baladeurs par rapport aux moyeux.

Le moyeu de synchroniseur 3^{ème}/4^{ème} est monté libre sur l'arbre primaire et maintenu en translation par un anneau d'arrêt.

**PRECONTRAINTE ROULEMENTS DE DIFFERENTIEL
(daN)**



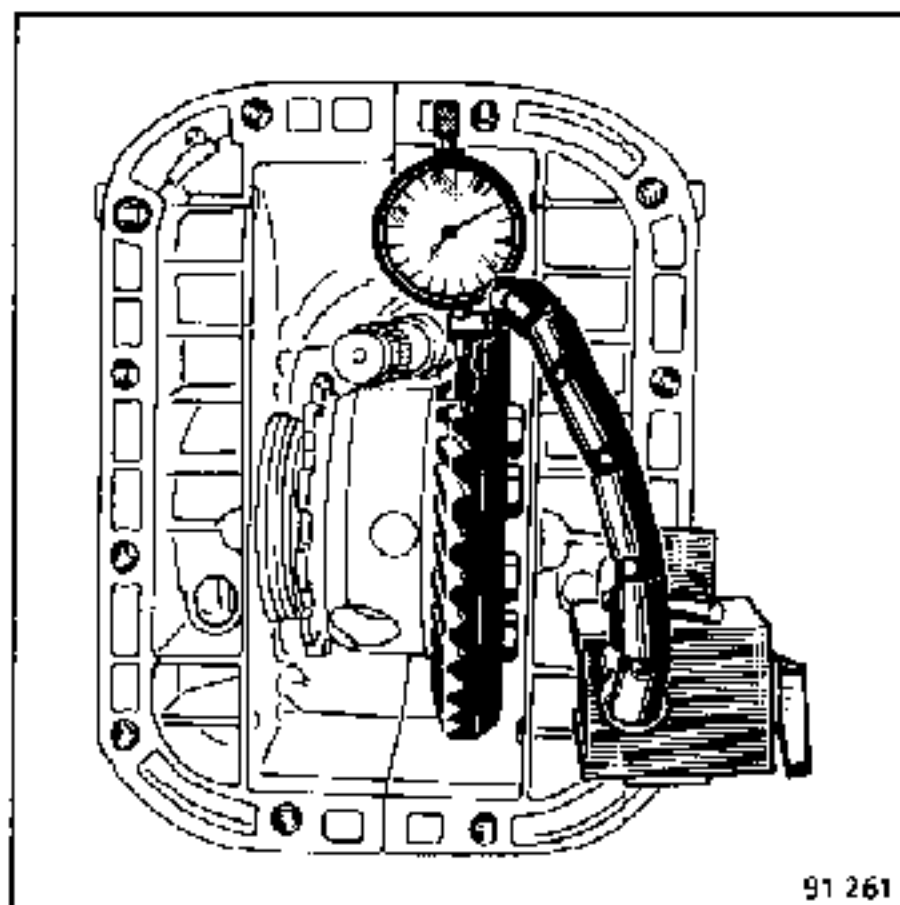
Roulements neufs

5 à 6,5 daN

Pour éviter certains problèmes de bruyance consécutifs à une éventuelle déformation des carters pendant la phase de remontage, lorsque les roulements des carters de différentiel sont précontraints, il est impératif de respecter la méthode de remontage des carters.

Jeu de denture

0,12 à 0,28 mm



Désignation	Conditionnement	N° M.P.R.	A utiliser pour :
MOLYKOTE "BR2"	Boîte de 1 kg	77 01 421 145	Cannelures des planétaires Pivot de fourchette Guide de butée Patins de fourchette } Embrayage
Loctite "518"	Seringue de 24 ml	77 01 421 152	Face d'assemblage des carters
CAF 4/60 THIXO	Tube de 100 g	77 01 404 452	Bouchons filetés et contacteurs Bouchons de billage Extrémités des goupilles élastiques sur transmissions
Loctite FRENBLOC (résine de blocage et d'étanchéité)	Flacon de 24 cc	77 01 394 071	Ecrous d'arbres primaire et secondaire Pignon fixe et moyeu de 5ème
Loctite SCELBLOC (résine de scellage et d'étanchéité)	Flacon de 24 cc	77 01 394 072	Pignon fixe de 5ème Moyeu de 5ème } (suivant montage)
Perfect-Seal "LOWAC" (enduit fluide pour joints)	Tube de 100 g	77 01 417 404	Joints papier des carters arrière et d'embrayage (suivant montage)
Huile de boîte			Immersion de toutes les pièces

Pièces à remplacer systématiquement

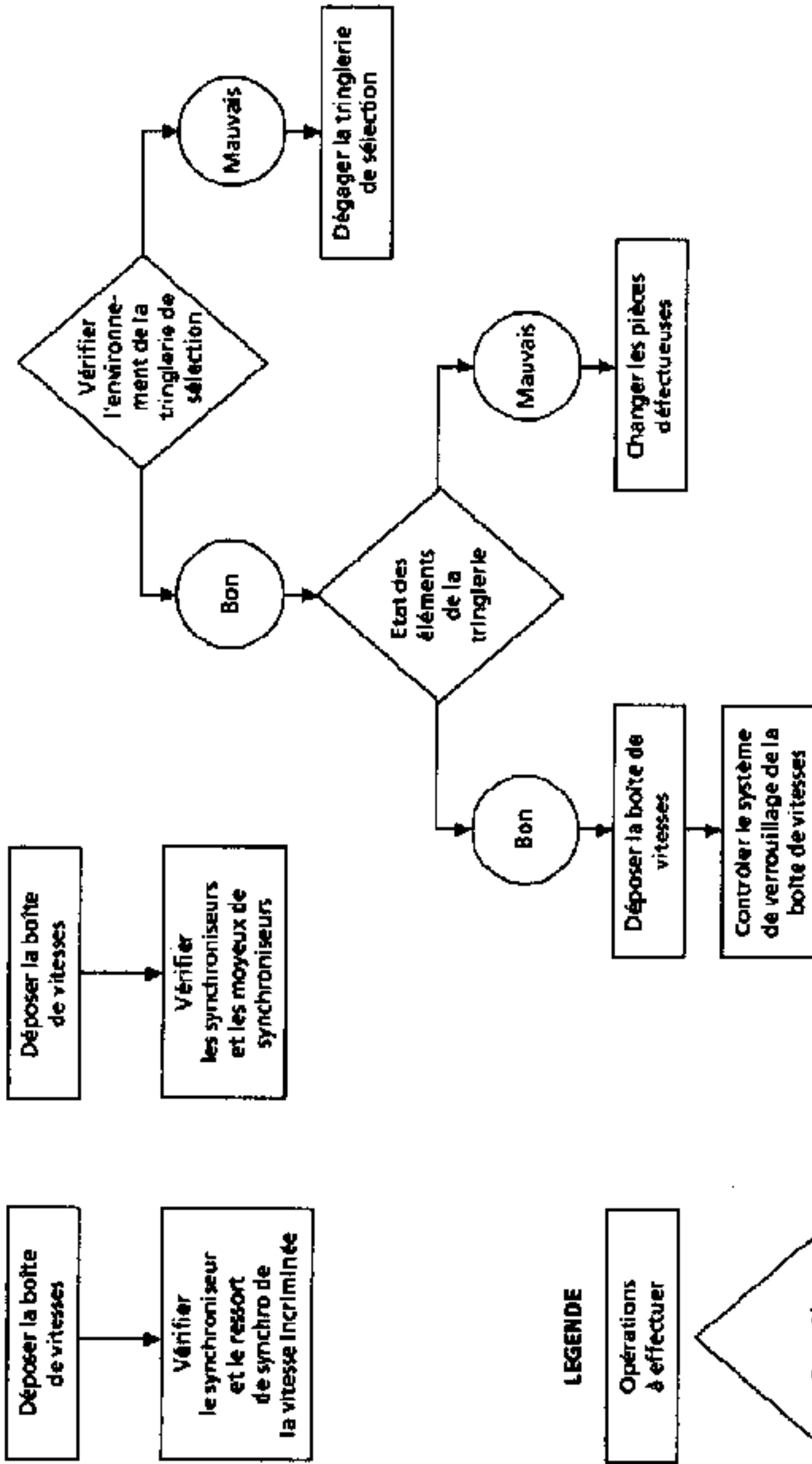
Lorsqu'elles ont été déposées :

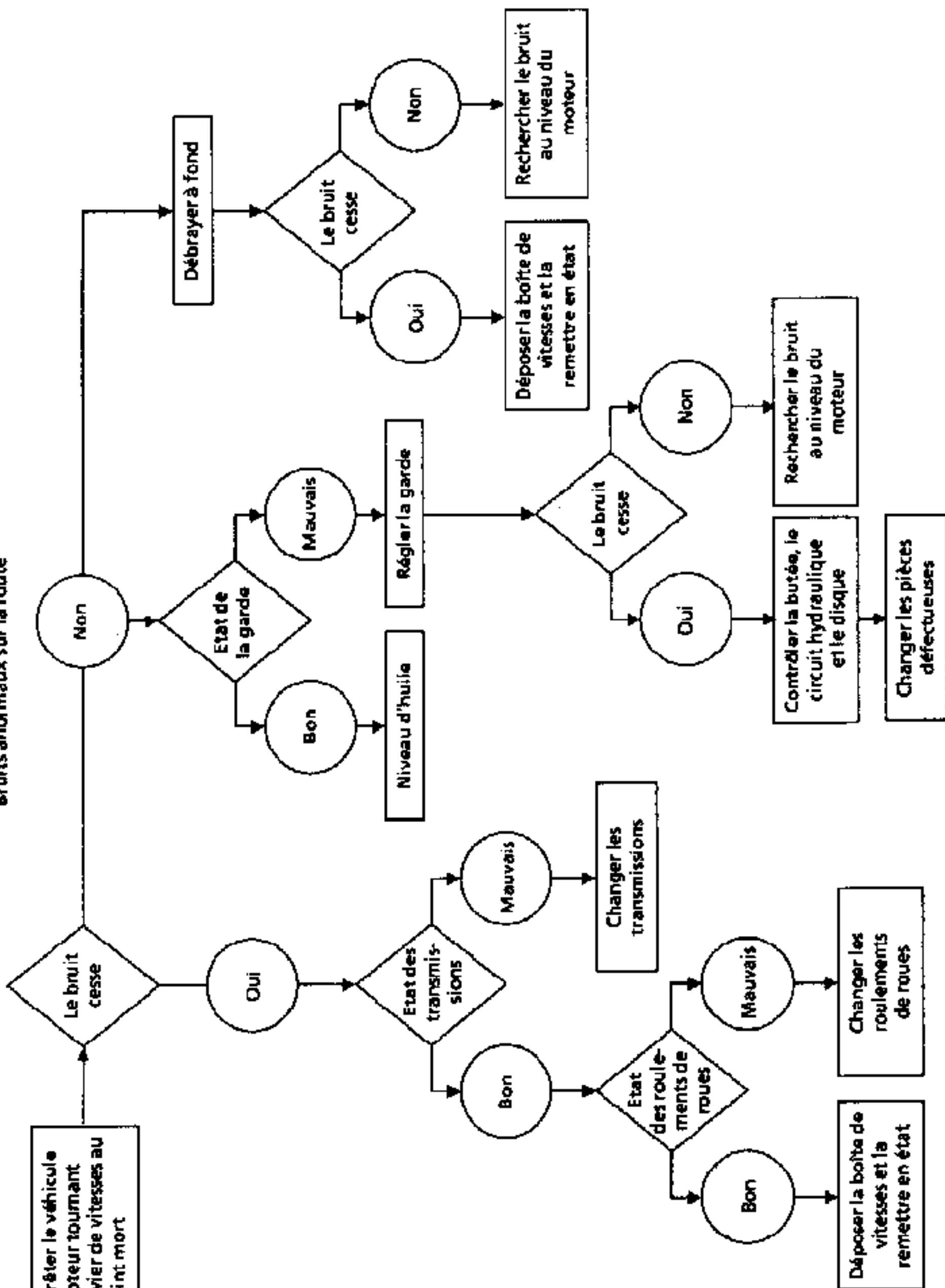
- les joints papiers,
- les joints à lèvre,
- les vis de fixation du boîtier de différentiel,
- les goupilles élastiques,
- la vis d'inverseur de marche arrière,
- les joints toriques,
- les anneaux d'arrêt,
- le tube guide de butée,
- les écrous d'arbres primaire et secondaire.

Impossibilité d'engrèner les vitesses
(après contrôle embrayage)

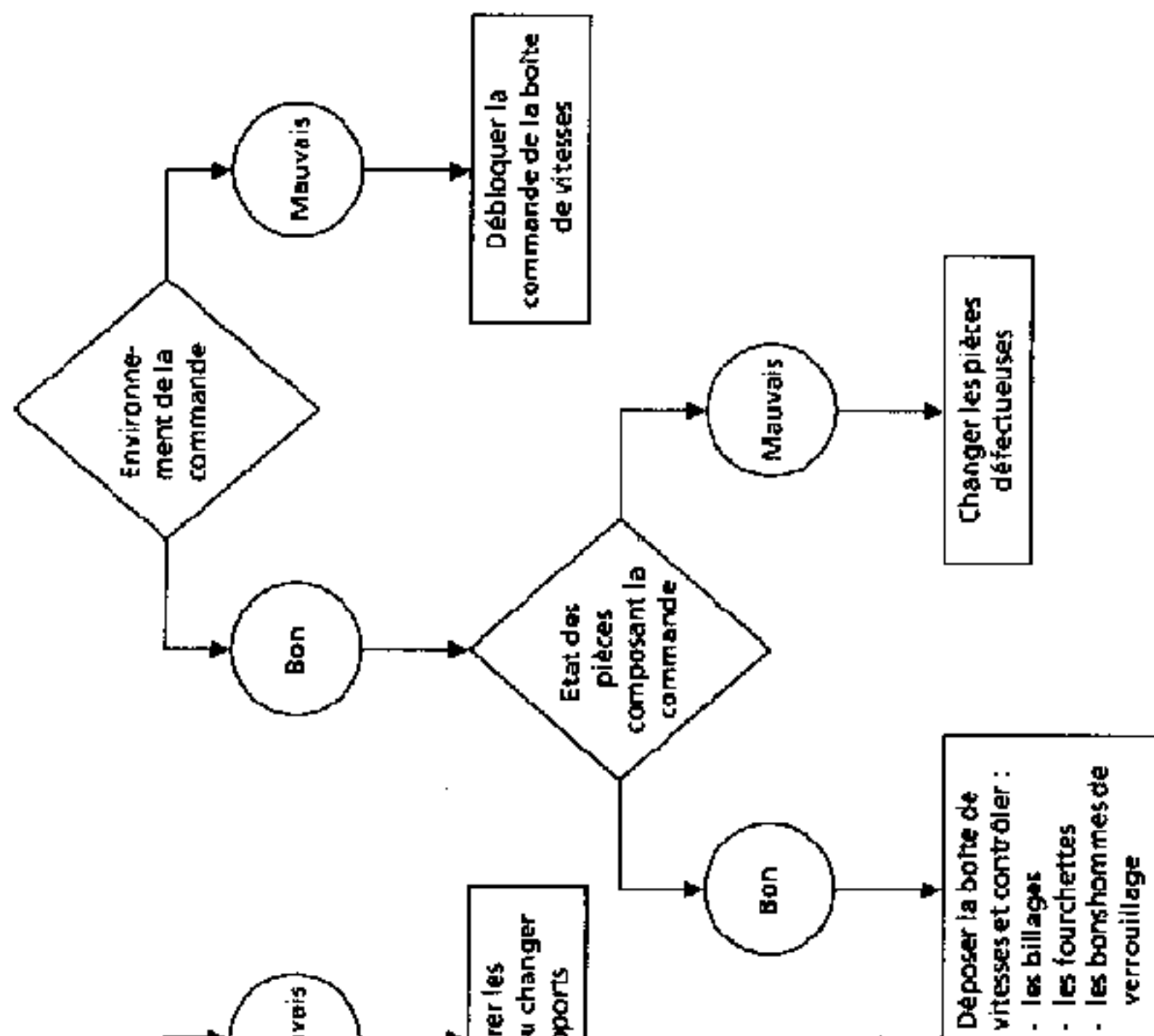
Craquement
à l'engrènement
de chaque vitesse
(après contrôle embrayage)

Craquement
à l'engrènement
d'une vitesse

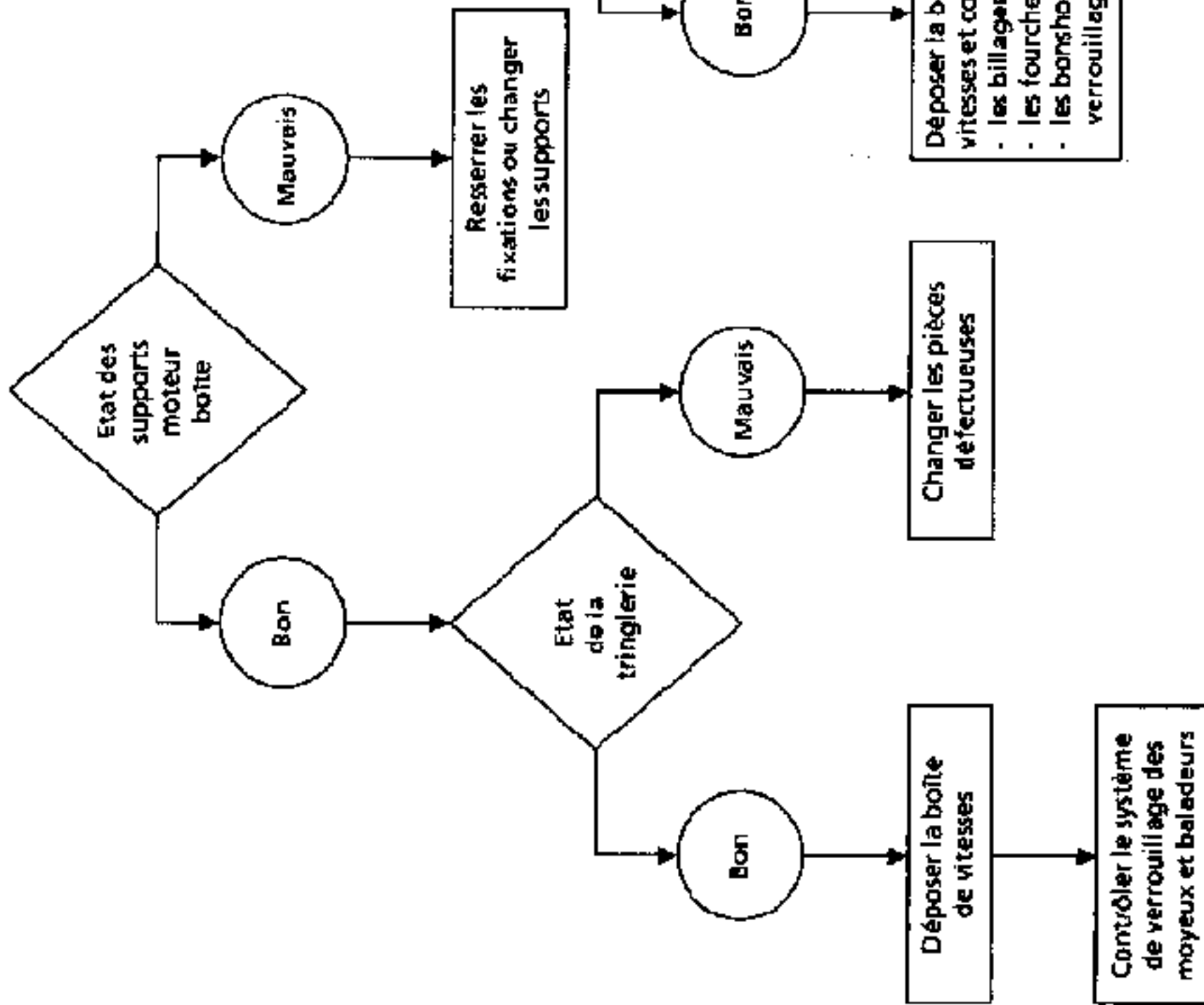




Blocage d'une vitesse

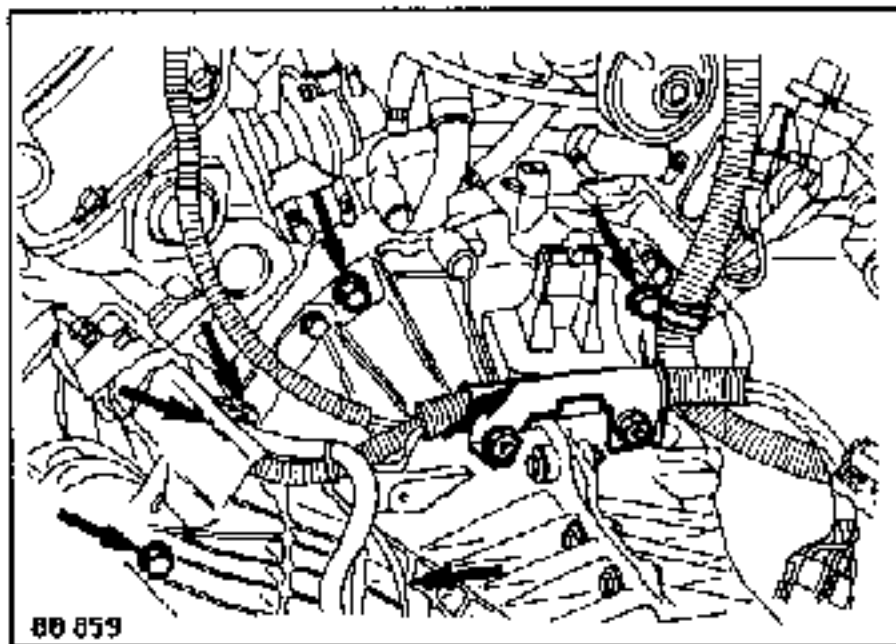


Décrochement des vitesses



La boîte de vitesse ne peut se déposer qu'après la dépose du groupe moto-propulseur (voir chapitre moteur).

Désaccouplement de la boîte de vitesses.



Déposer les parties fléchées et le tour de boîte.

REPOSE

Enduire de graisse Molykote "BR2" :

- Les parties de fourchette,
- Le pivot de fourchette.

Serrer les vis au couple.

OUTILLAGE SPECIALISE INDISPENSABLE

B.Vi. 606	Jeu de broches
B.Vi. 1081	Outil de mise en place des joints de différentiel

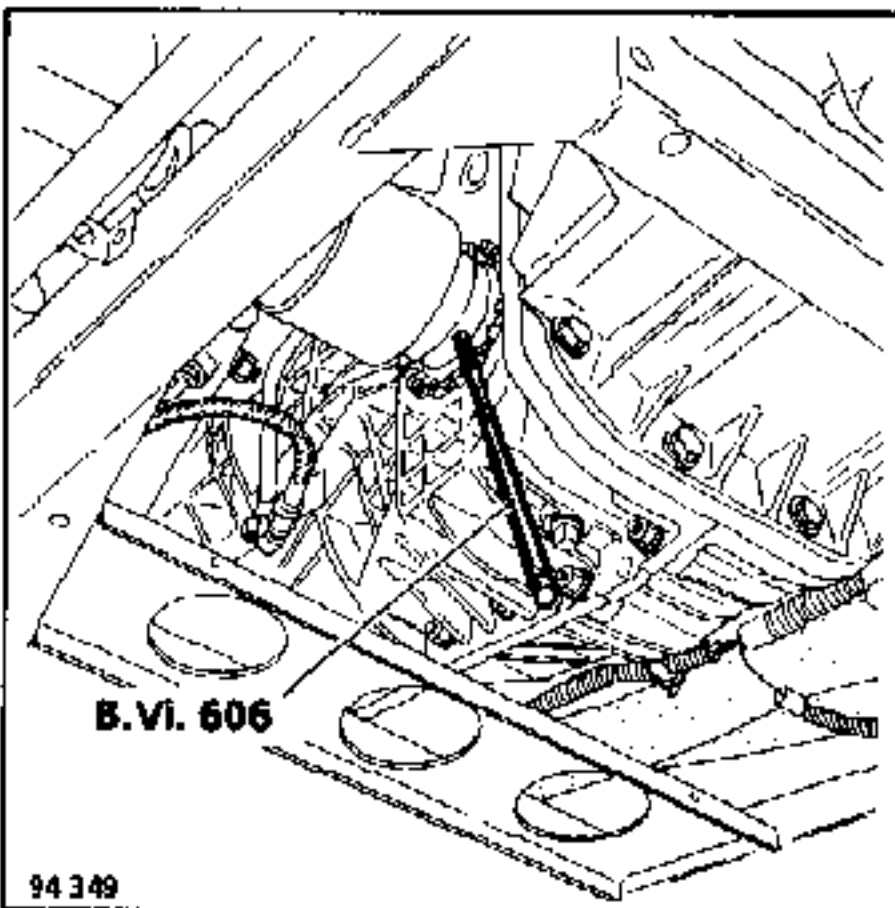
COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)



Vis de roues	10
Vis guide étrier de frein	7
Vis supérieure porte fusée	9,5
Axe pied d'amortisseur	9,5

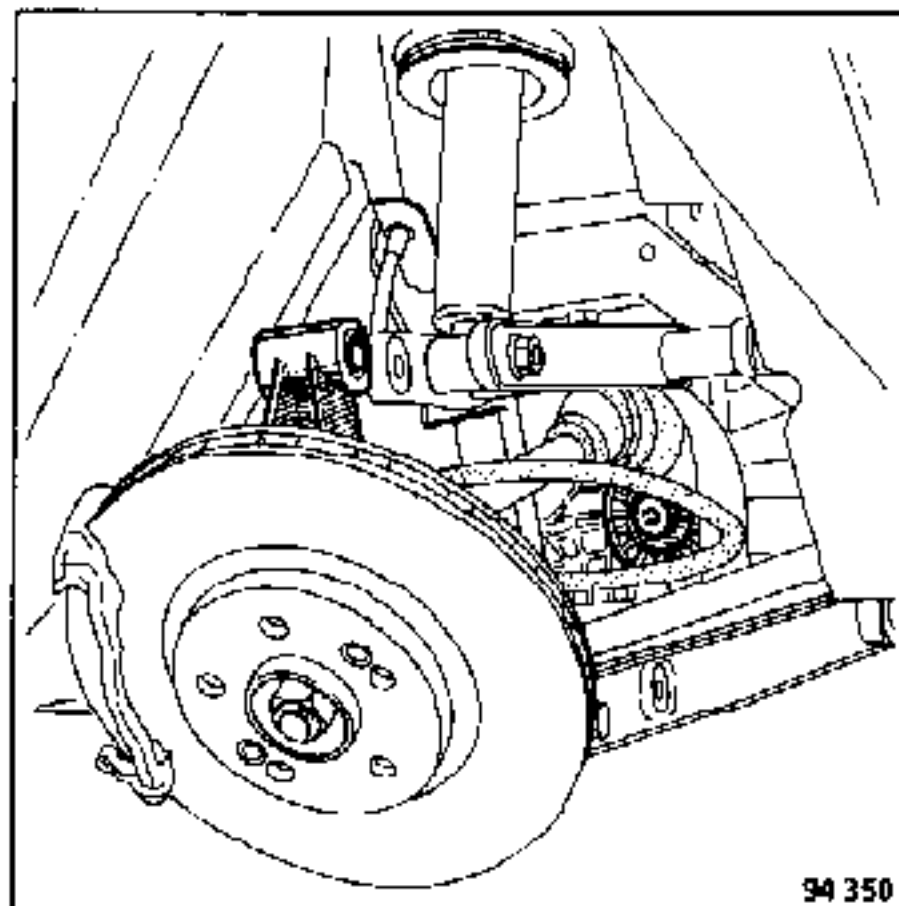
DEPOSE

Vidanger la boîte de vitesses.
Déposer la roue.
Chasser les goupilles de transmission
(outil B.Vi. 606).



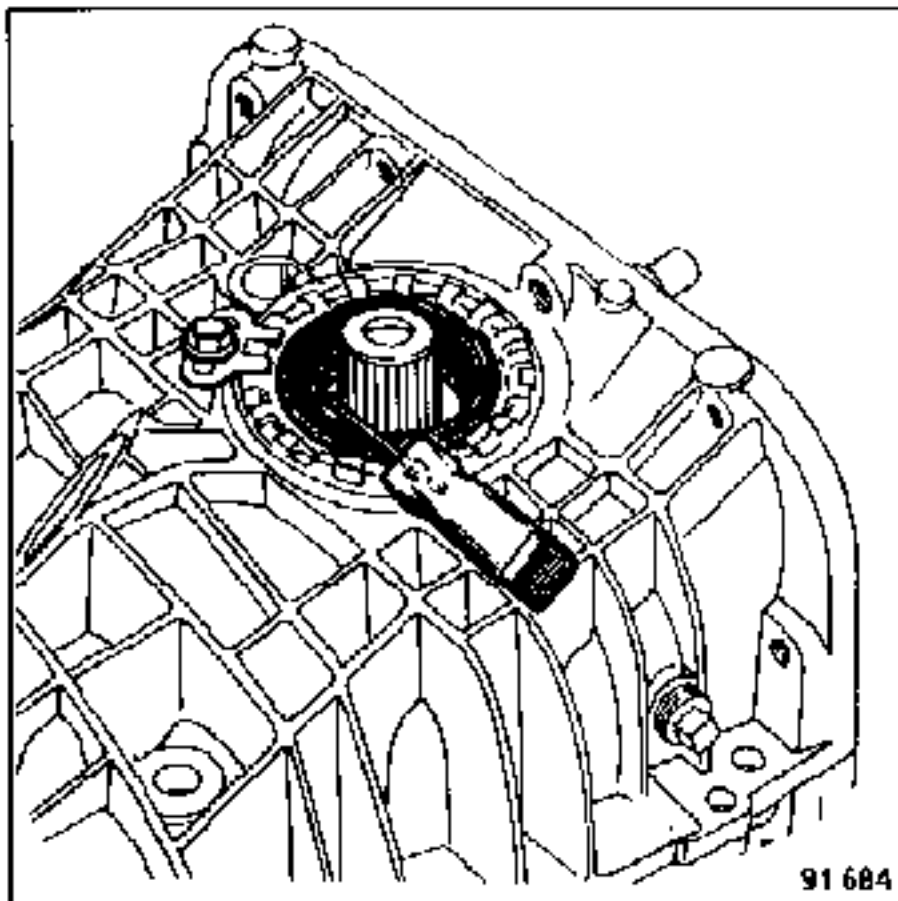
Déposer la goupille de l'étrier de frein.
Basculer l'étrier et retirer les plaquettes de frein.
Déposer la vis guide de l'étrier et déposer celui-ci.

Déposer le boulon du porte fusée.
Basculer le porte-fusée et désaccoupler la
transmission de son planétaire.



A l'aide d'un chasse goupille et d'un petit
marteau, faire pivoter le joint dans son logement.

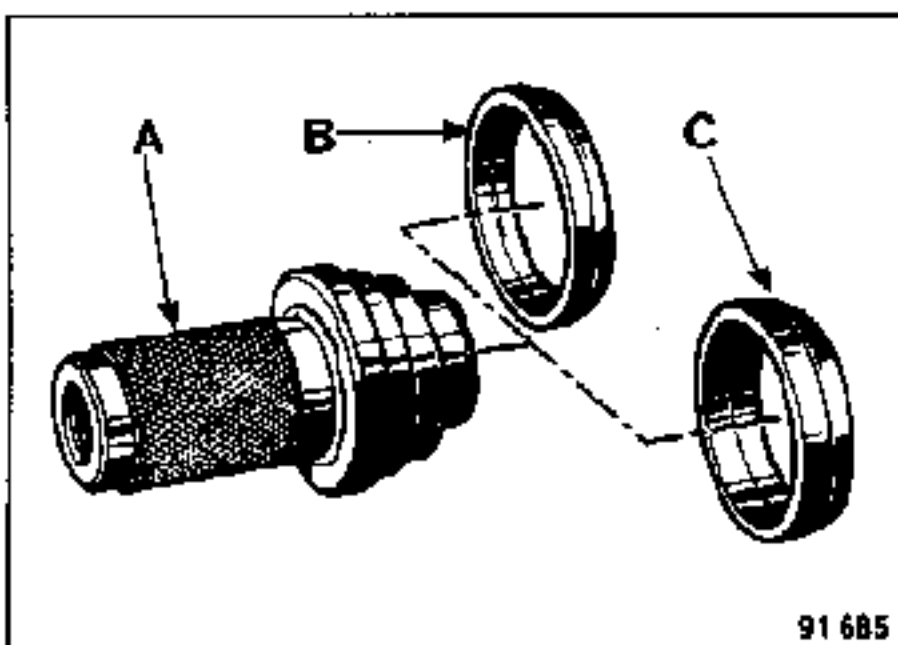
Extraire le joint à l'aide d'un tournevis en prenant soin de ne pas abîmer les cannelures du planétaire.



REPOSE

La repose des joints à lèvres s'effectue avec l'outil B.Vi. 1081 comprenant :

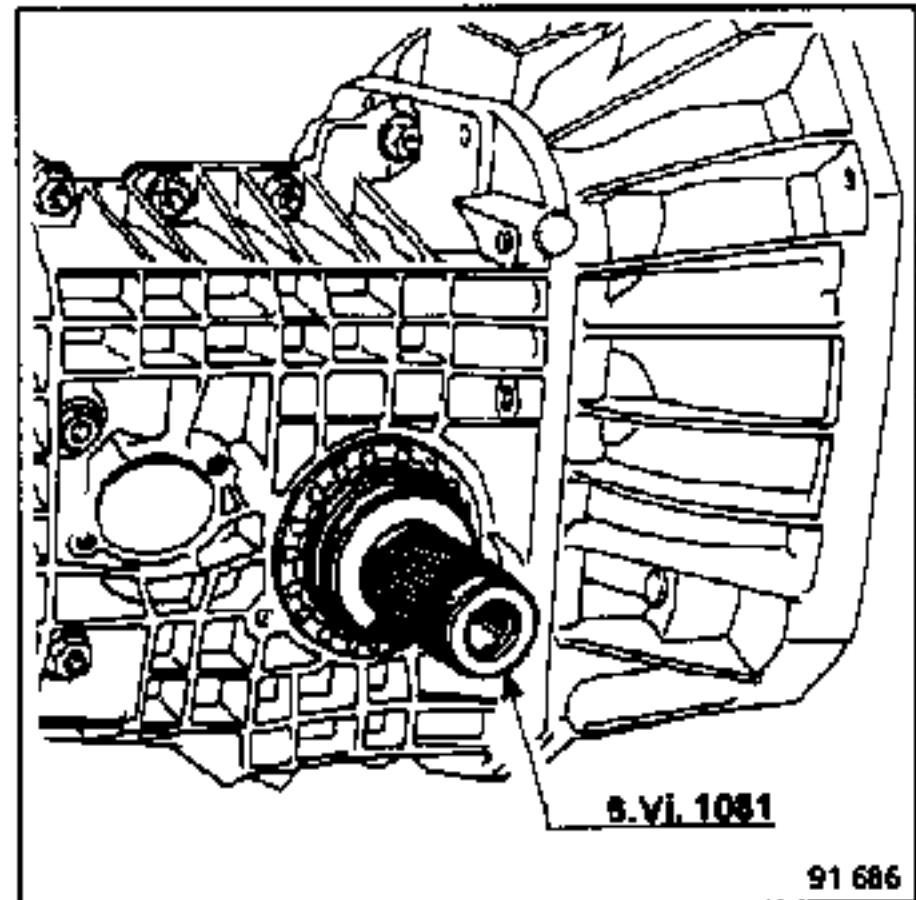
- Outil (A) de mise en place des joints à lèvres.
- Bague (B) de positionnement du joint monté sur écrou.
- Bague (C) de positionnement du joint monté sur carter.



REPOSE

Joint monté sur demi-carter.

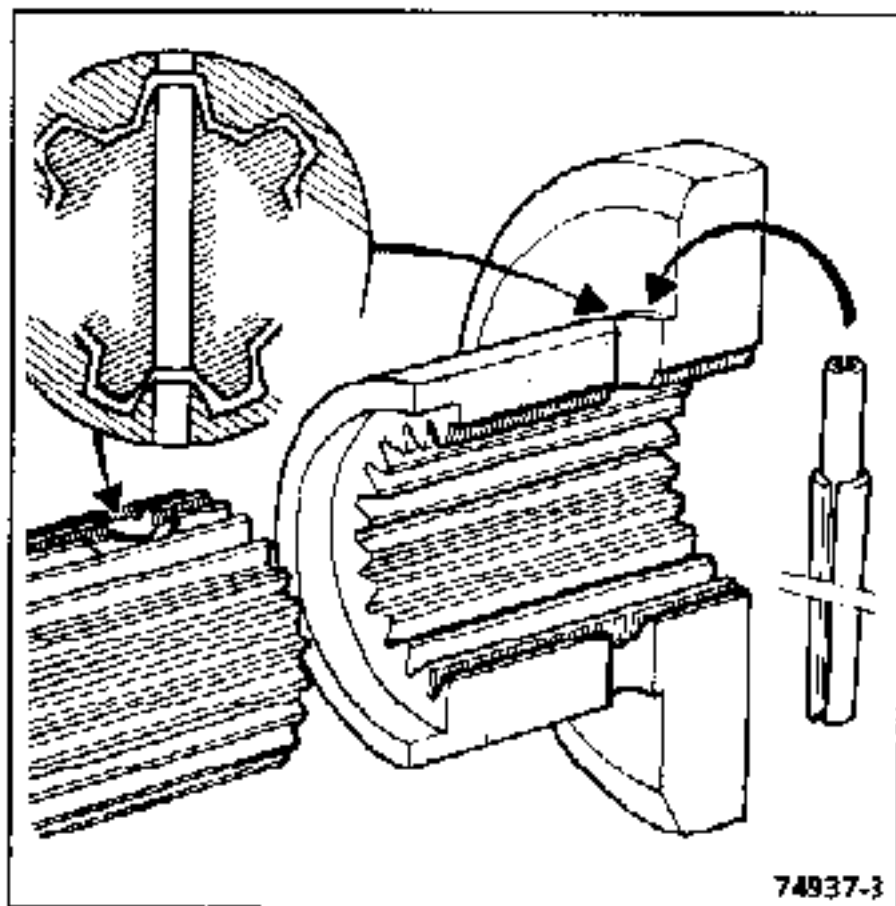
Placer la bague (C) chanfrein vers l'extérieur) sur l'outil (A) et monter le joint à lèvre huilé.



Avant la mise en place de la transmission, s'assurer que la portée du joint à lèvre ne présente aucune rayure ou trace d'usure anormale.

Enduire les cannelures du planétaire de graisse Molykote "BR2".

Positionner la transmission par rapport au planétaire, pivoter les porte-fusées en engageant les transmissions dans les planétaires, utiliser la broche coudée B.Vi. 506 pour aligner les trous.



Placer des goupilles élastiques neuves et étancher les extrémités (CAF 4/60 THIXO).

Refixer :

- Les boulons du porte fusée, pour cela desserrer le boulon du pied d'amortisseur et les serrer au couple.
- L'étrier de frein.

Effectuer le remplissage de la boîte de vitesses.
Serrer les vis de roues au couple.

REEMPLACEMENT

OUTILLAGE SPECIALISE INDISPENSABLE

B.Vi.	606	Chasse goupille
Rou.	604-01	Immobilisateur de moyeu
T.Av.	476	Arrache rotule
T.Av.	1050	Extracteur de transmission



COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)

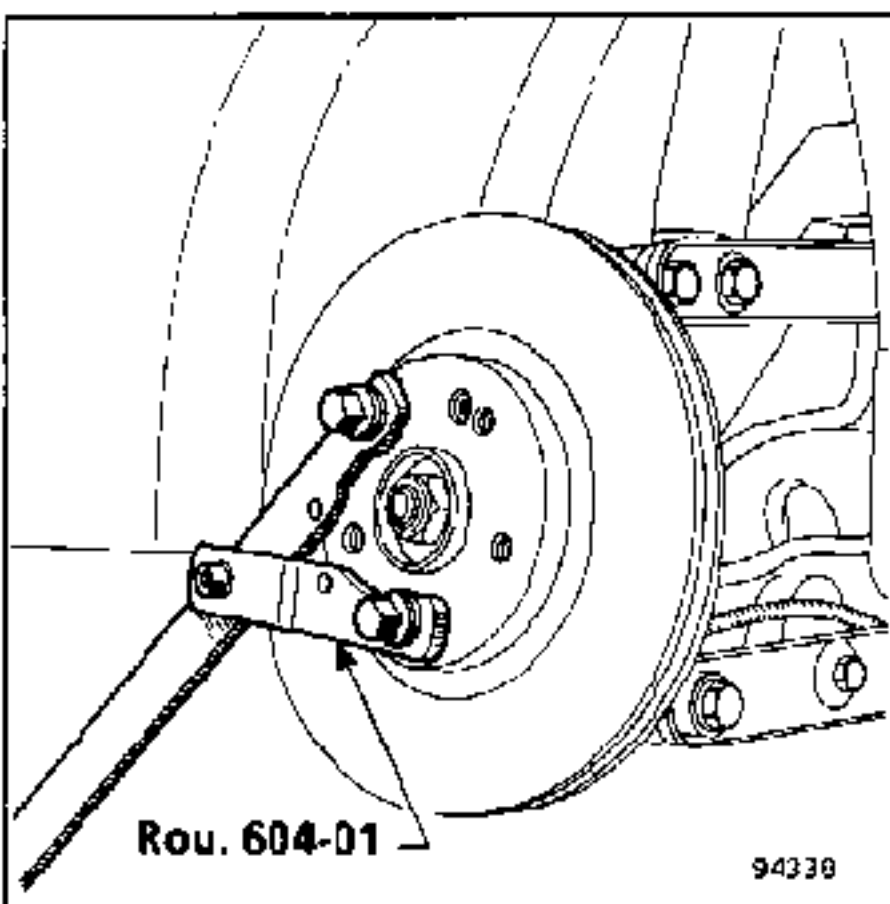
Ecrous de transmission	25
Vis de roues	10
Axe supérieur de porte-fusée	9,5
Vis inférieures de porte-fusée	7,5
Vis de fixation étrier de frein	7

NOTA: Coté droit, lors de l'extraction de la goupille, positionner la transmission de façon à ne pas détériorer le capteur tachymètre.

DEPOSE

Déposer :

- l'ensemble de frein (le suspendre au châssis pour ne pas détériorer le flexible de frein),
- l'écrou de transmission, outil Rou. 604-01.

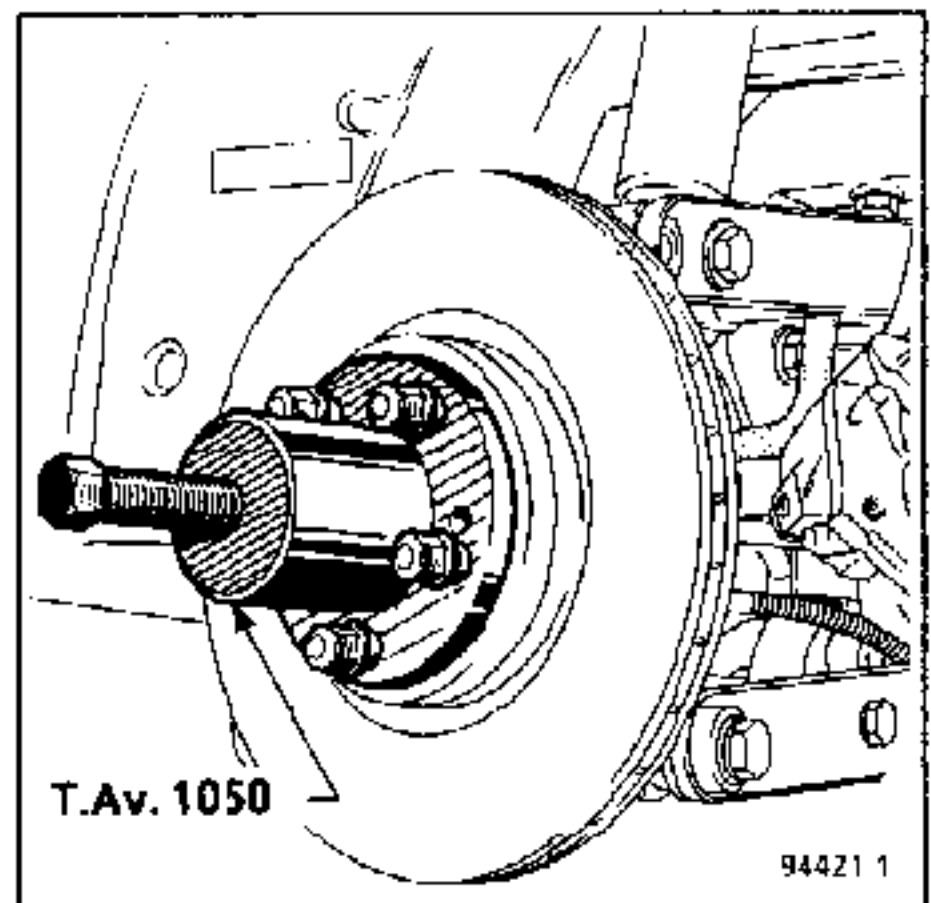


- l'axe supérieur de porte-fusée.

Débloquer sans les déposer:

- les vis inférieures du porte-fusée.

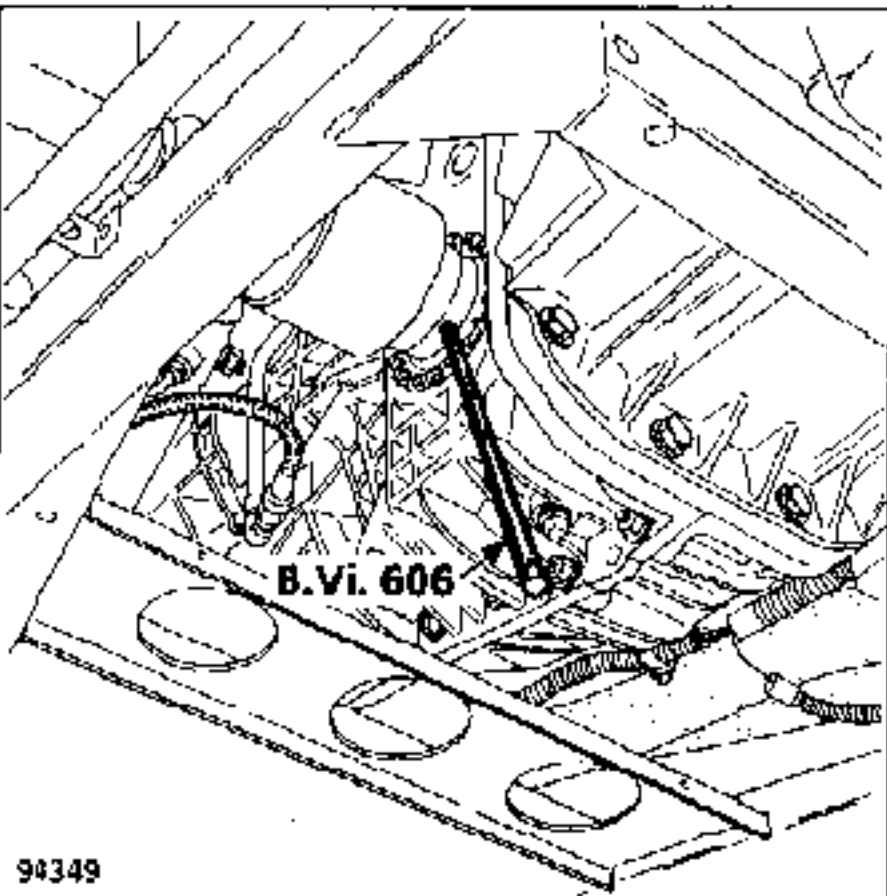
Ces véhicules sont équipés de transmissions collées, il sera nécessaire de repousser celles-ci avec l'outil T.Av.1050



Basculer le porte-fusée et extraire la transmission.

Prendre garde de ne pas blesser les soufflets pendant cette opération.

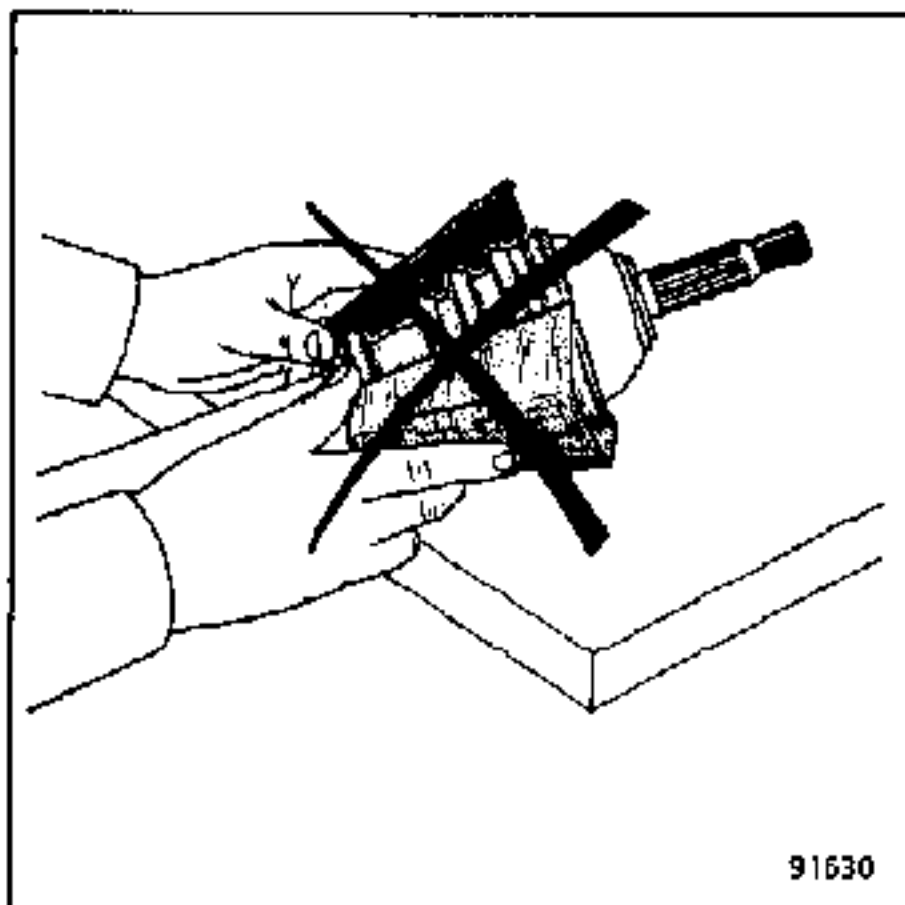
Chasser les goupilles côtés boîte de vitesses outil
B.Vi. 606



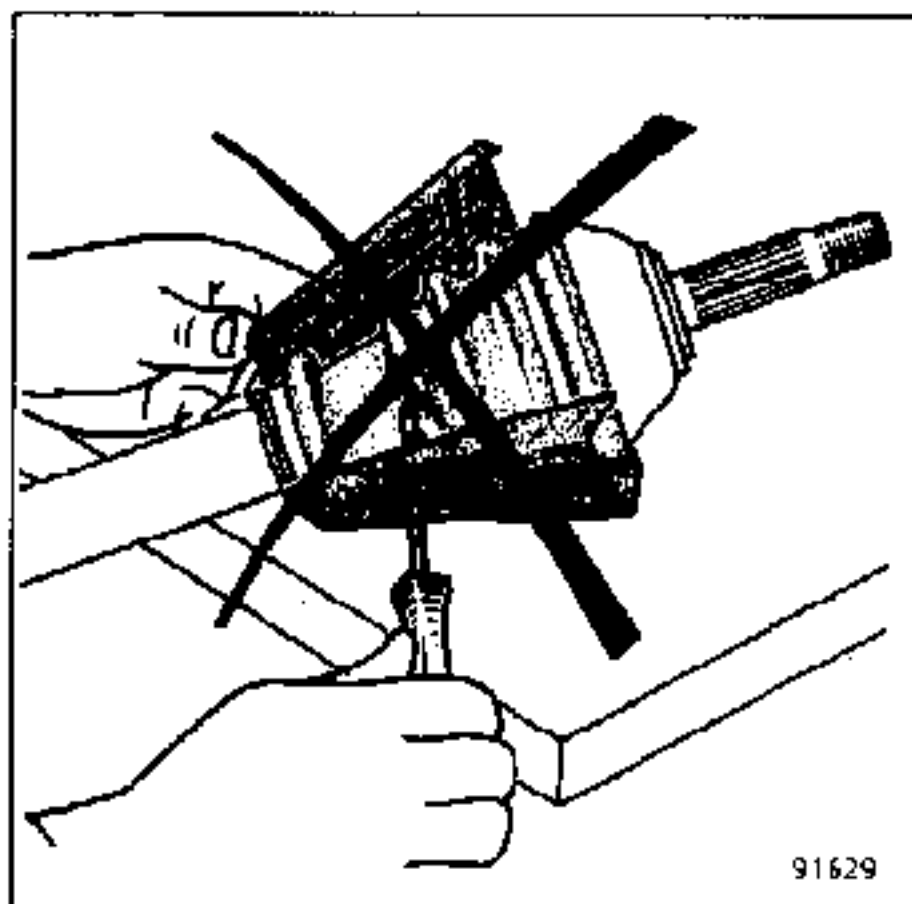
Déposer la transmission en prévoyant
l'écoulement de l'huile de boîte de vitesses.

NOTA : le M.P.R. livre désormais les transmissions
équipées de protecteurs et pourvues d'une con-
signe de montage. Il est impératif de respecter
cette consigne afin d'assurer un montage correct
avec le maximum de QUALITE. Sachant que le
moindre choc sur les soufflets entraîne à plus ou
moins long terme une rupture du caoutchouc et
la destruction de la transmission.

Avant la fin du remontage de la transmission sur
le véhicule, ne jamais déposer les protecteurs en
carton.



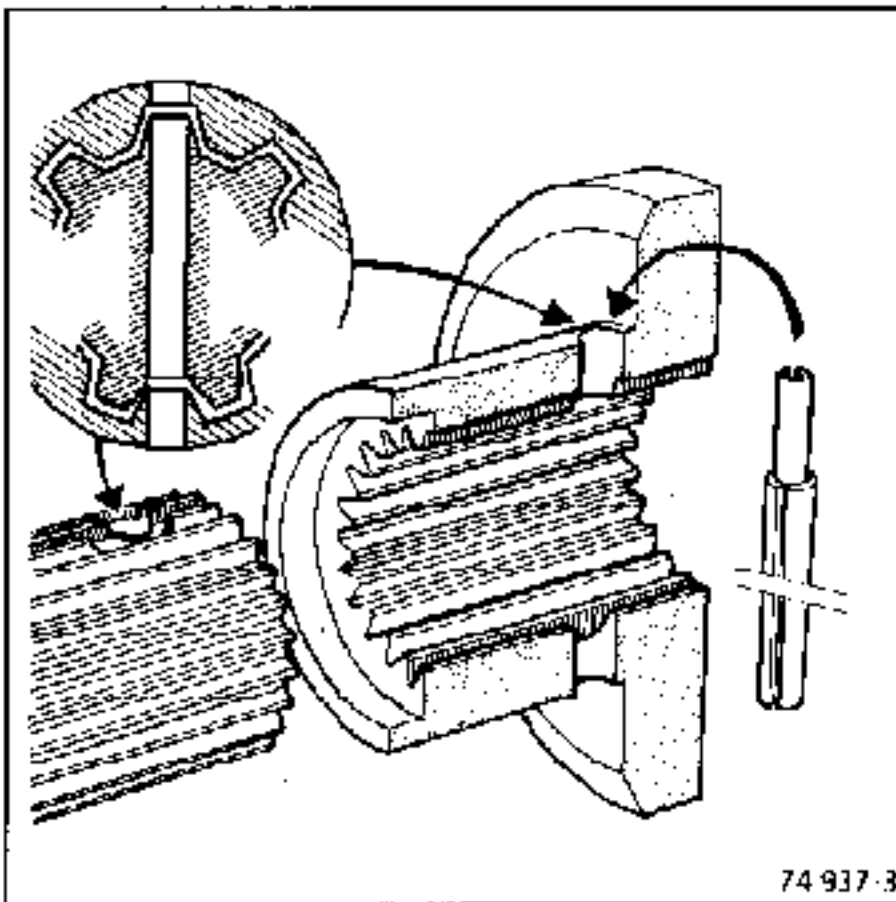
Et en aucun cas, se servir d'un objet à bout
tranchant pouvant blesser le soufflet.



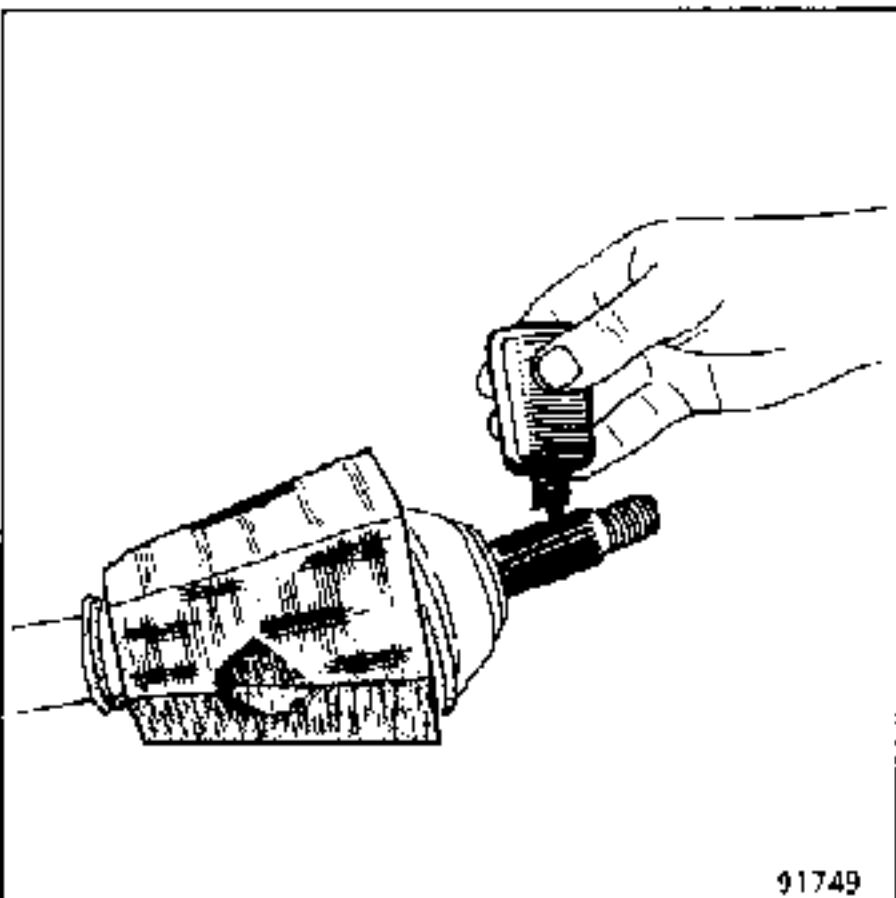
Enduire les cannelures du joint côté boîte de vitesses de graisse « **MOLYKOTE BR2** ».

Positionner la transmission par rapport au planétaire et l'engager. Vérifier son positionnement avec la broche coudée de l'outil **B.VI.606**.

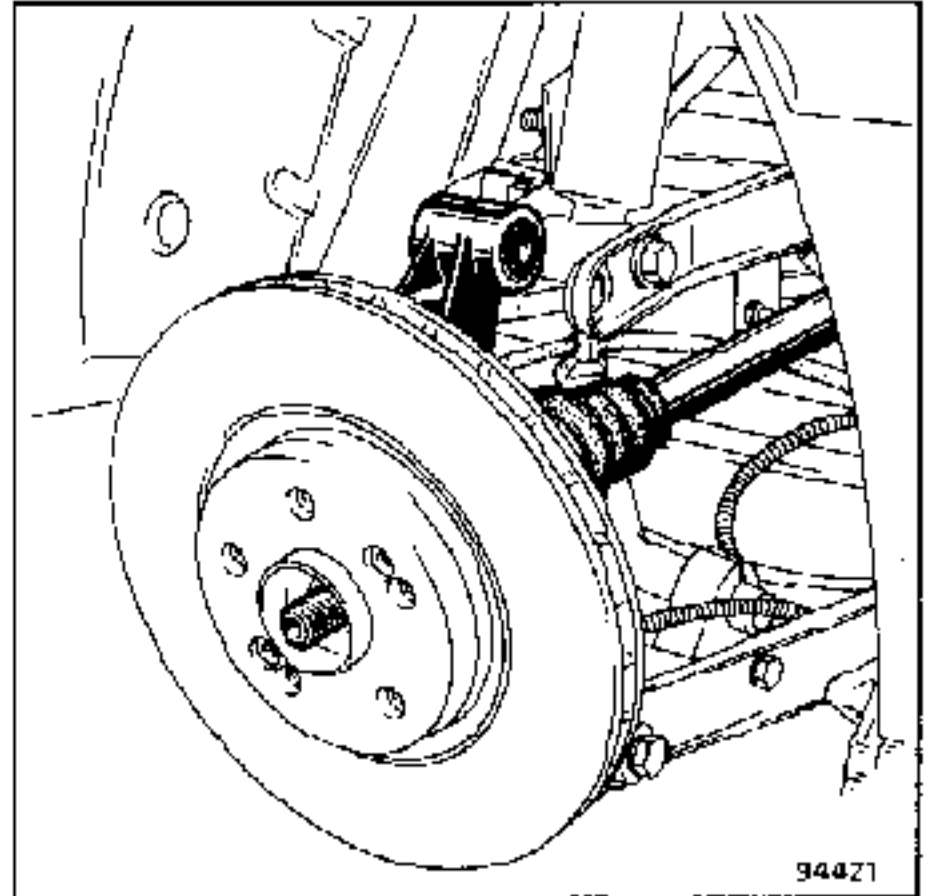
Placer deux goupilles élastiques neuves, outil **B.VI.606**. Etancher les trous de goupilles à l'aide de **CAF 4/60 THIXO**.



Enduire les cannelures de la fusée de **Loctite SCELBLOC**.



Basculer le porte-fusée en engageant la fusée de transmission dans le moyeu et remettre en place l'axe supérieur enduit de graisse **Hatmo**.



Mettre en place les étriers de frein, enduire les vis de **Loctite FRENBLOC** et serrer au couple.

Bloquer l'écrou de transmission au couple, outil **Rou. 604-01**.

Mettre le véhicule sur ses roues, et faire jouer la suspension avant de serrer les articulations au couple. (Véhicule en position charge de référence)

Véhicule sur ses roues, déposer les protecteurs carton

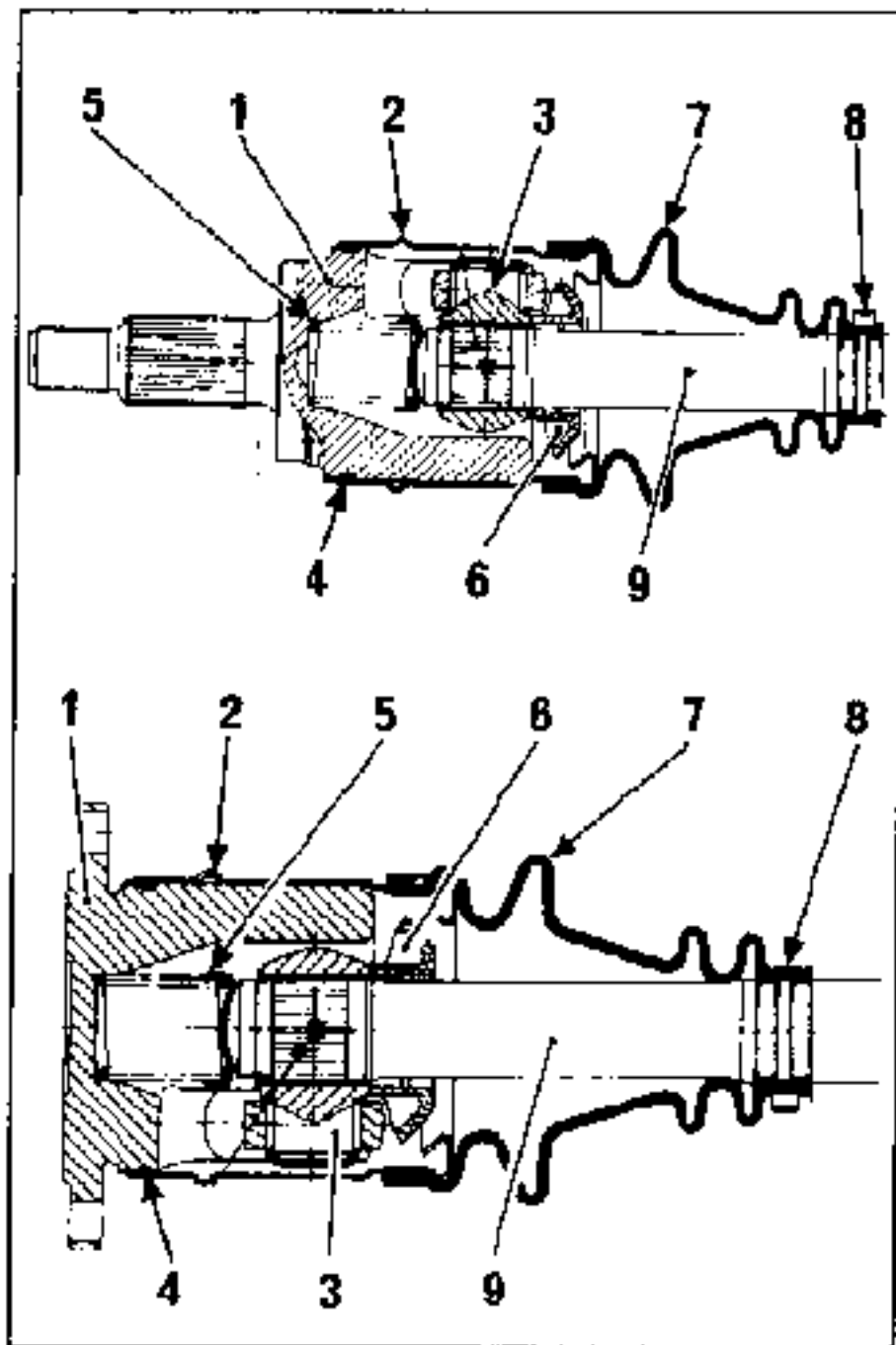
Contrôler et compléter éventuellement le niveau d'huile de la boîte de vitesses.

OUTILLAGE SPECIALISE INDISPENSABLE

T.Av. 1034

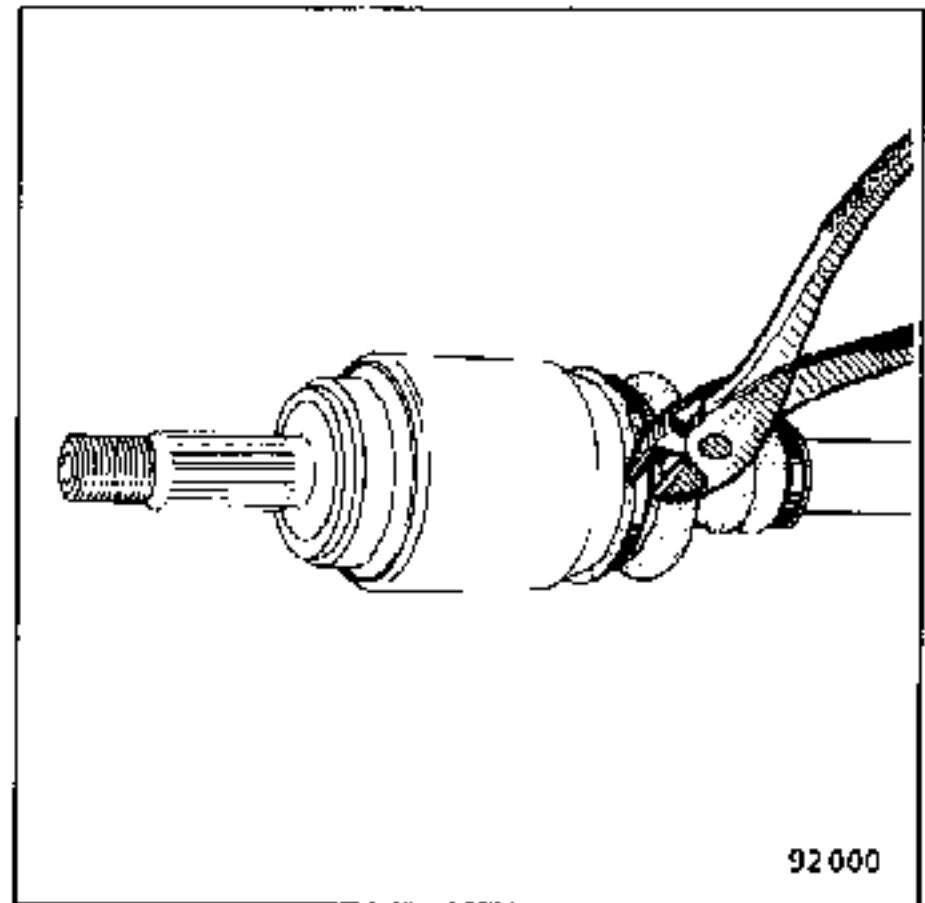
Pince à sertir les colliers de transmission

- 1 Tulipe
- 2 Capot tôle
- 3 Tripode
- 4 Joint d'étanchéité
- 5 Ressort
- 6 Cale butée
- 7 Soufflet caoutchouc
- 8 Collier de maintien
- 9 Arbre de transmission

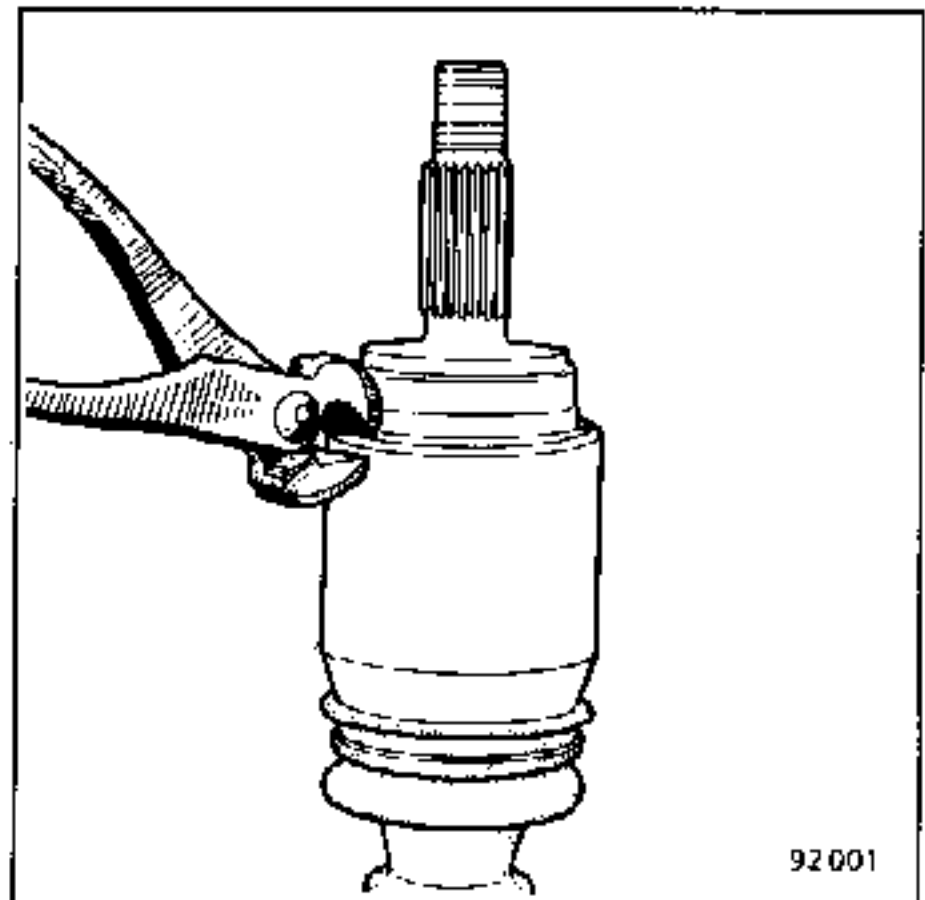


DEMONTAGE

Couper les colliers sertis.



Dessertir le capot tôle de la tulipe, le dégager et enlever le maximum de graisse.

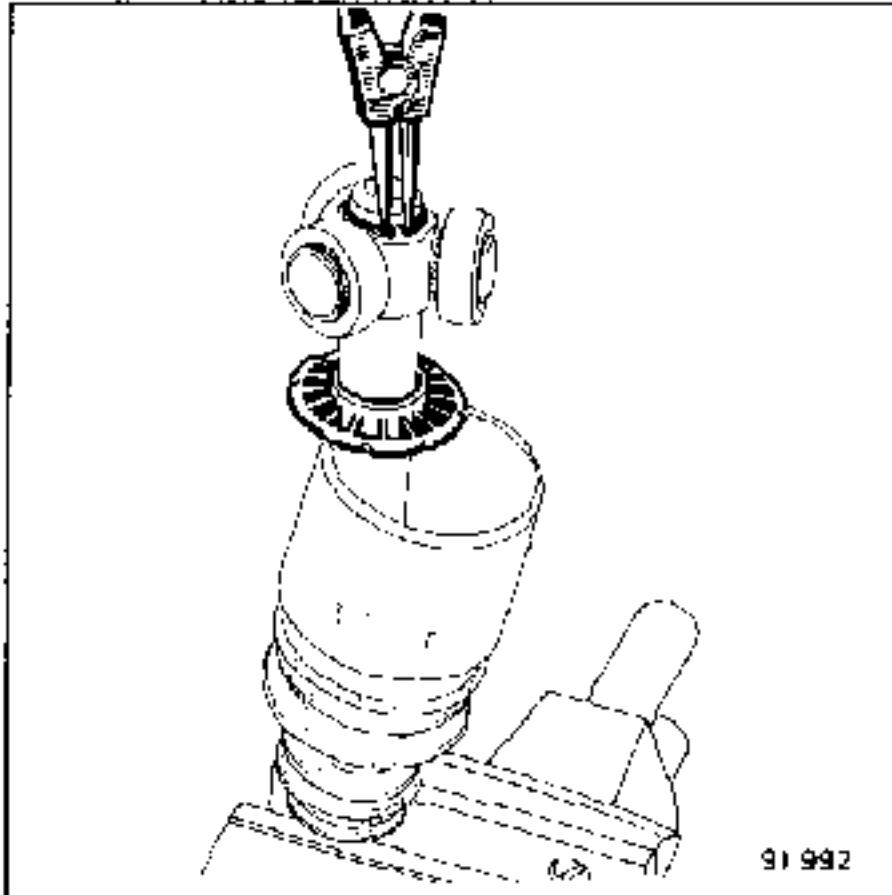


Déposer :

- la tulipe (1),
- le ressort et sa coupelle d'appui (5).

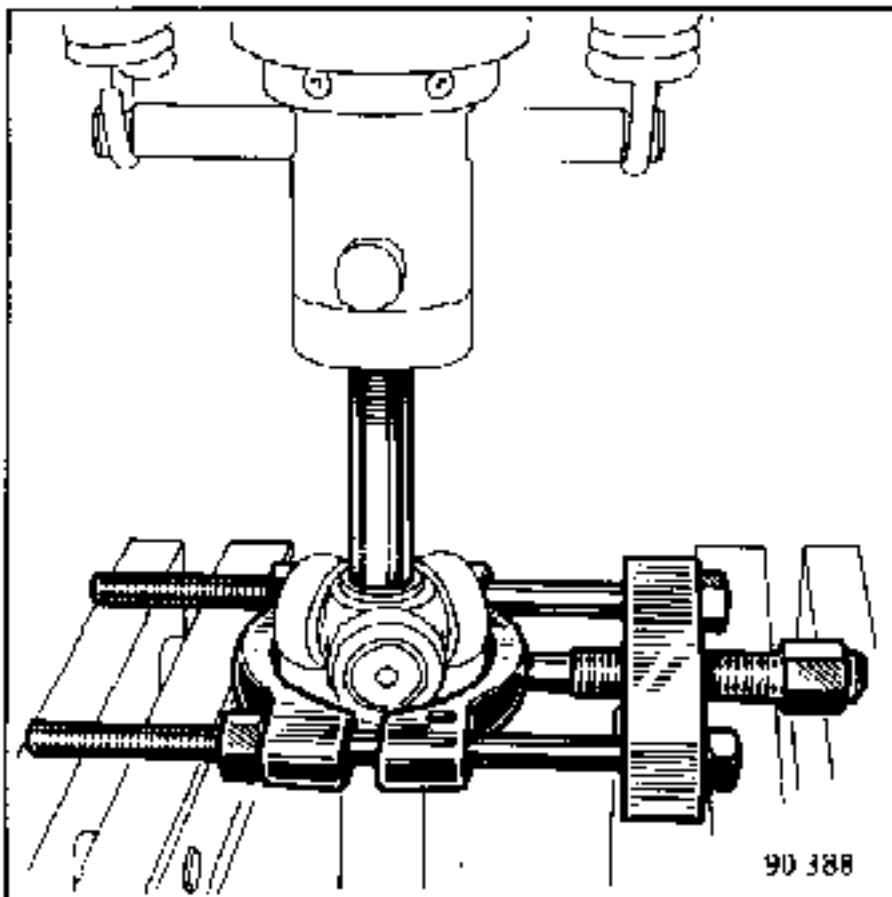
Ne pas sortir les galets de leurs tourillons respectifs car les galets et aiguilles sont appariés et ne devront jamais être intervertis.

Déposer le circlips.



Ne jamais utiliser de diluant pour le nettoyage des pièces constitutives.

A la presse, extraire le triaxe après avoir repéré sa position, en prenant appui sur un extracteur décolleur du type FACOM U53G



Déposer :

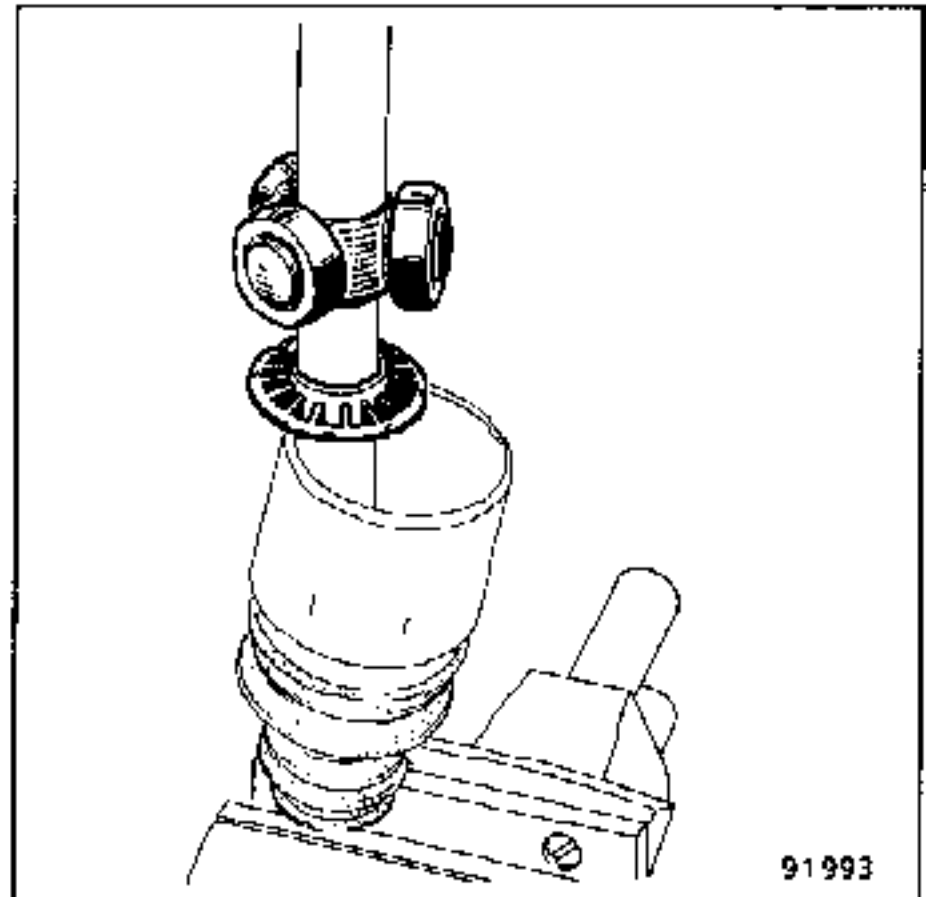
- la cale butée (6)
- le capot tôle (2)
- le soufflet caoutchouc (7)

REMONTAGE

Lubrifier l'arbre de transmission et mettre en place :

- les deux colliers autour de l'arbre si ceux-ci ne sont pas du type "ouvert",
- le soufflet et le capot tôle neuf.
- la cale butée (6).

Rentrer le triaxe sur l'arbre cannelé à la position repérée lors du démontage.

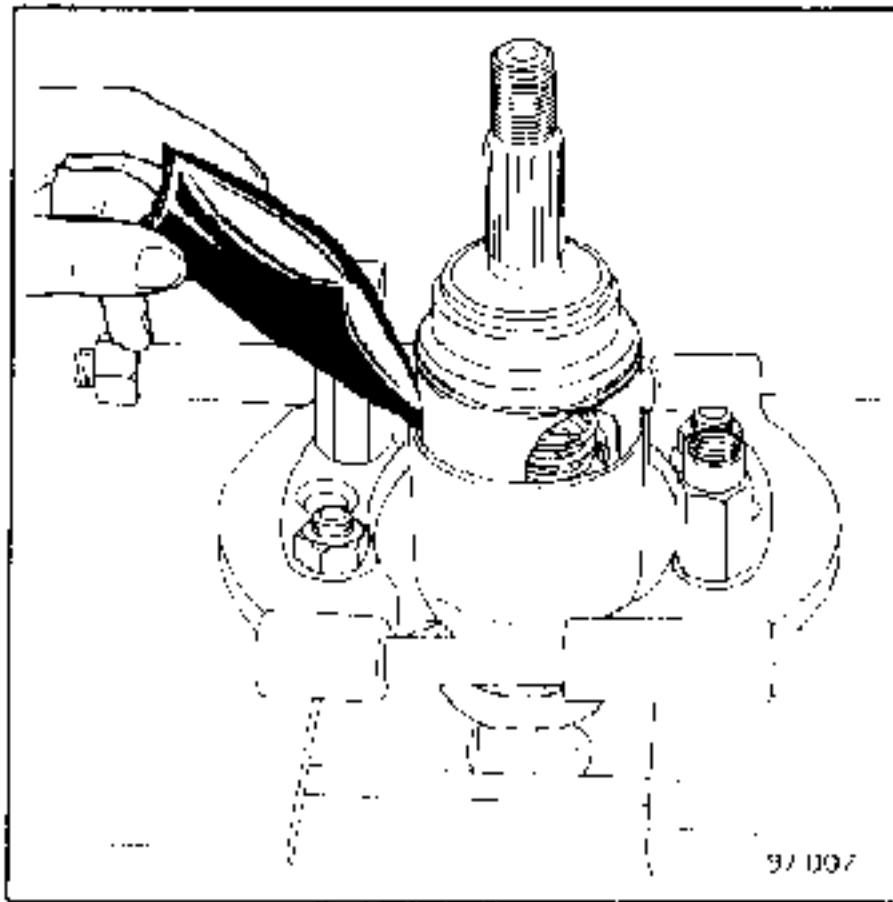


Remettre en place le circlips de maintien.

Mettre en place le joint (4) dans sa gorge sur la tulipe. La tulipe avec le ressort et sa coupelle d'appui dans le capot.

Répartir la dose de graisse dans le capot par les ouvertures de la tulipe.

Positionner un outil du type **FACOM U53G** sur le capot.

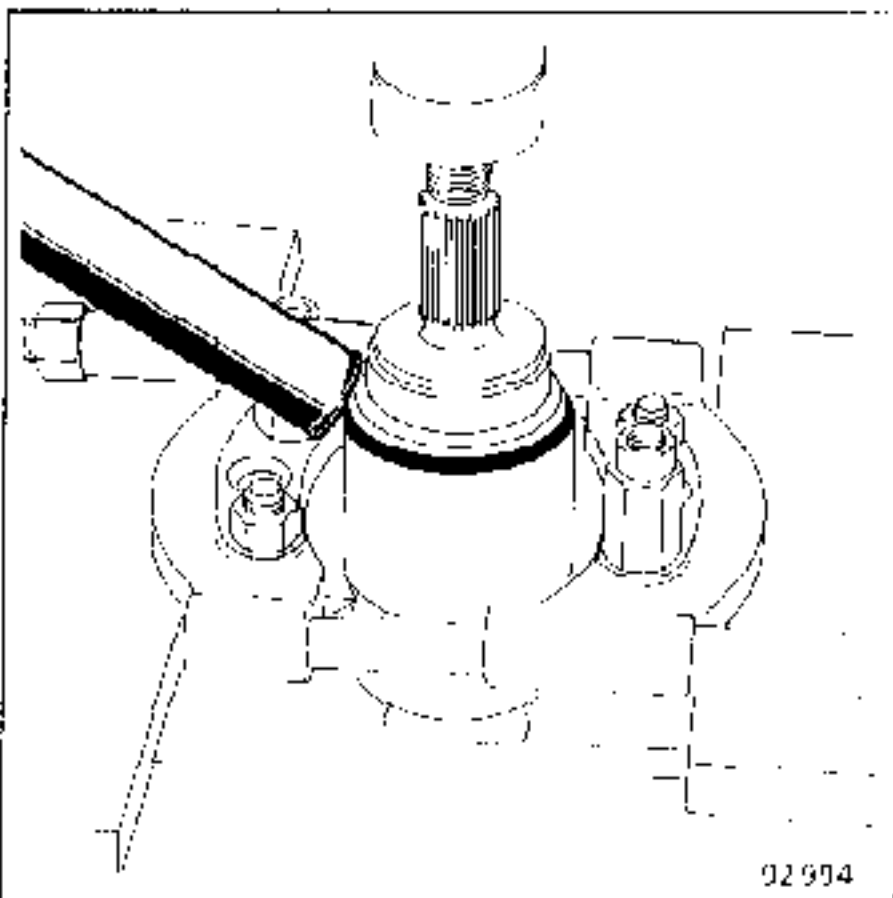


Le sertissage du capot sur la tulipe s'effectuera à la presse.

Rentrer à fond la tulipe

NE PAS LAISSER MONTER LA PRESSION.

Dans cette position, sertir le capot sur la tulipe.



Positionner les lèvres du soufflet dans les gorges de l'arbre de transmission et sur le capot.

Introduire une tige non tranchante à bout arrondi entre le soufflet et l'arbre, afin de doser la quantité d'air contenue à l'intérieur du joint.

Monter les colliers et les serrer avec l'outil **T. Av. 1034**

