

## 6ème Partie

# TRANSMISSION A SIX VITESSES

### Chapitre 1

#### ENTRETIEN DE LA TRANSMISSION

<b>Section</b>	<b>Page</b>
1. Description et fonctionnement . . . . .	1
2. Réparation des leviers de changement de vitesse et du couvercle	1
3. Réparation de l'extrémité avant . . . . .	5
4. Réparation de l'extrémité arrière . . . . .	9
5. Réparation complète . . . . .	15

### Chapitre 2

#### CARACTÉRISTIQUES ET OUTILLAGE SPÉCIAL

<b>Section</b>	<b>Page</b>
1. Caractéristiques . . . . .	21
2. Outillage spécial . . . . .	22

# TRANSMISSION A SIX VITESSES

## Chapitre 1

### ENTRETIEN DE LA TRANSMISSION

Section	Page
1. Description et fonctionnement . . . . .	1
2. Réparation des leviers de changement de vitesse et du couvercle	1
3. Réparation de l'extrémité avant . . . . .	5
4. Réparation de l'extrémité arrière . . . . .	9
5. Réparation complète . . . . .	15

## 1. DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT

Cette transmission à prise constante (fig. 1) permet six rapports avant et deux rapports arrières sélectionnés par deux leviers montés sur le couvercle supérieur. Le plus long levier (principal) sert à sélectionner trois rapports avant et une marche arrière, tandis que le plus court (secondaire) permet un rapport haut et un rapport bas dans chaque vitesse (fig. 4).

Un système de sécurité est incorporé dans le couvercle supérieur. Il consiste en un interrupteur électrique branché en série avec le circuit de démarreur et ne permettant l'action de ce dernier que si le levier de changement de vitesse principal est au point mort.

A l'exception de la commande à pignon hélicoïdal d'entrée de prise de force et d'arbres d'entrée de transmission, les pignons sont droits, chaque pignon étant à prise constante et les accouplements du train de pignon étant réalisés en faisant glisser les coulisseaux d'accouplement.

Il existe deux types de transmission à six vitesses; une avec prise de force de transmission standard et l'autre avec prise de

force indépendante. Les pièces qui diffèrent dans les deux ensembles sont indiquées à la fig. 2.

L'arbre intermédiaire principal de la version à prise de force de transmission est intérieurement cannelé de façon à recevoir les cannelures externes d'un arbre de renvoi de prise de force court. Dans la version à prise de force indépendante, une paire supplémentaire de pignons hélicoïdaux à prise constante transmet l'entraînement entre l'embrayage de prise de force et l'arbre de renvoi de prise de force.

L'un de ces pignons fait corps avec l'arbre d'entrée de la prise de force et tourne autour de l'arbre d'entrée de boîte. L'autre pignon hélicoïdal est cannelé sur l'extrémité avant de l'arbre de renvoi de prise de force où il est entraîné par l'arbre d'entrée de prise de force.

On a fait appel au système de montage normal qui consiste à monter les roulements à la presse sur les arbres et à la main dans leurs logements et, à moins qu'il ne soit nécessaire de les remplacer, ou pour accéder aux autres pièces, nous conseillons de laisser les roulements sur les arbres.

## 2. RÉPARATION DES LEVIERS DE CHANGEMENT DE VITESSE ET DU COUVERCLE

### A. Démontage

1. Déposer le chapeau caoutchouc et débrancher les fils de l'interrupteur de sécurité. Dévisser les neuf boulons de retenue avec leurs rondelles grower et déposer le couvercle et les leviers comme un ensemble.
2. Dévisser l'interrupteur de sécurité du dessus du couvercle.

Déposer les deux boulons auto-serreurs retenant la plaque-support de galet à la monture de l'interrupteur. Déposer la plaque, le verrou, le galet et le plongeur (fig. 3).

**NOTE: Ne pas essayer de déposer la plaque de butée du levier principal ou la monture de l'interrupteur (fig. 3) qui sont rivées sur le couvercle, car ces pièces font partie d'un ensemble avec le couvercle.**