

BOITE DE VITESSES - Groupe A

- 1°) Deux sortes de boîtes de vitesses et trois sortes de couples peuvent être montés en fonction des vitesses que l'on veut obtenir (voir pages II et III)
- 2°) Montage de la boîte rapports rapprochés : se munir d'un manuel de réparation.
 - a) démonter entièrement la boîte de série :
 - les carters devront subir des modifications afin de pouvoir recevoir la pignonneerie groupe A. Seul le petit carter du pignon de 5ème est entièrement nouveau :
 - . Usinage du carter de boîte (suivant page IV)
 - . Usinage des carters de pont (pages V et VI)
 - b) Le principe de montage de la boîte à rapports rapprochés est identique à la série ; points particuliers lors du montage :
 - remonter la boîte sans précontrainte du roulement (à 20°)
 - pignon récepteur de 1ère monté sur roulement à aiguille
 - caler le roulement côté sortie boîte et monter l'angle vif du jonc d'arrêt côté pignonneerie
 - rôder l'écrou de bout d'arbre sur celui-ci
 - vérifier l'ovalisation du logement du roulement du pignon d'attaque du pont
 - pour le montage du pignon de 5ème, prendre le jeu entre le pignon d'attaque du pont et le carter (par le carter de pont), monter le pignon de 5ème, puis reprendre le jeu qui doit rester identique sinon, cela indique une modification du positionnement du roulement sur l'arbre
 - faire attention aux interférences de pignons de boîte (pour cela, faire toujours tourner la boîte à la main)
 - le levier interne de sélection de vitesse reste d'origine mais il faut caler axialement son axe
 - lors du montage du nouveau carter du pignon de 5ème, faire attention de bien le centrer pour que le graissage soit bien assuré
 - les couples de serrage sont identiques à la série

c) pour le montage des différents ponts (voir page VII et VIII) :

FAIRE ATTENTION AUX POINTS PARTICULIERS SUIVANTS :

- le pont réglé à 20 % diminue la motricité par rapport au 40 % mais diminue les efforts au volant
- le pont réglé à 40 % augmente la motricité et les efforts au volant.

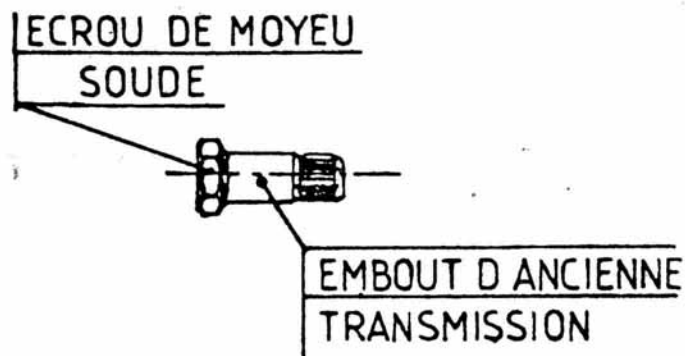
Choix du montage à définir par le pilote.

- contrôler le jeu de la couronne de pont sur le pignon d'attaque,
- vérifier ou régler le couple du glissement de l'autobloquant : en faisant tourner chacune de ses sorties, on doit obtenir un couple de :

6 mkg à 20 %

13 mkg à 40 %

Pour faire tourner les sorties de pont, il est nécessaire d'avoir un embout suivant le plan ci-dessous :



3°) Lors du montage de la commande de boîte de vitesse (sur les mêmes points que ceux d'origine), il faut s'assurer du bon centrage des rotules avant serrage, et que les rotules soient bien libres pour avoir une commande bien libre.

4°) La commande d'embrayage reste strictement d'origine. Il est conseillé d'attacher la tige de poussée du récepteur à l'aide d'une chaînette au carter de boîte.

5°) Les transmissions se montent en lieu et place

ATTENTION :

Il est impératif de faire un montage à blanc c'est à dire de démonter les transmissions côté pont en retirant le soufflet et dégraisser le tripode, de prendre les jeux en sortie de pont pour vérifier que les transmissions gauche et droite aient bien le même jeu de chaque côté.

S'il n'y a pas un jeu identique des deux côtés, recentrer le groupe moto-propulseur par les supports moteurs pour avoir un jeu également repart.

Après vérification de ces jeux, monter la transmission en utilisant la graisse référencée STLS 71 300.

Cette procédure se fait sur aire de réglage de train, en version terre ou asphalte mais à l'assiette concernée.

ATTENTION :

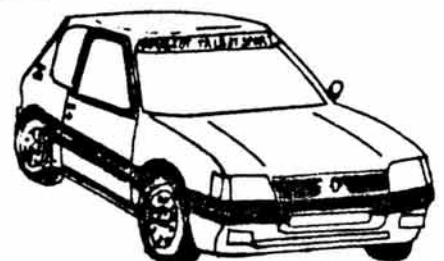
Couple de serrage de l'écrou de transmission : 25 mkg à sec

VITESSE KM/H BOITE RAPPORTS RAPPROCHÉS	GrA
--	-----

TERRE										
PNEU		14/60-14XT								
PONT		16/65			14/67			17/59		
ETAGE	Nb DENTS	8000 ^{tr/mn}	7500 ^{tr/mn}	1000 ^{tr/mn}	8000 ^{tr/mn}	7500 ^{tr/mn}	1000 ^{tr/mn}	8000 ^{tr/mn}	7500 ^{tr/mn}	1000 ^{tr/mn}
1	55/13/35	82,72	77,55	10,34	70,22	65,83	8,77	96,83	90,78	12,1
2	16/31	114,95	107,77	14,36	97,58	91,48	12,19	134,55	126,14	16,81
3	17/27	140,23	131,46	17,53	119,03	111,59	14,87	164,14	153,88	20,51
4	20/27	164,97	154,66	20,62	140,04	131,29	17,5	193,11	184,04	24,13
5	20/23	193,66	181,56	24,2	164,4	154,12	20,55	226,7	212,53	28,33

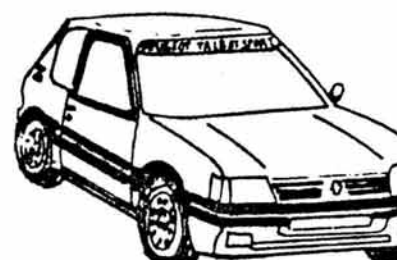
ASPHALTE										
PNEU		16/53-13								
PONT		16/65			14/67			17/59		
ETAGE	Nb DENTS	8000 ^{tr/mn}	7500 ^{tr/mn}	1000 ^{tr/mn}	8000 ^{tr/mn}	7500 ^{tr/mn}	1000 ^{tr/mn}	8000 ^{tr/mn}	7500 ^{tr/mn}	1000 ^{tr/mn}
1	13/35	71	66	8,86	60	56	7,52	83	78	10,37
2	16/31	98	92	12,31	84	78	10,45	115	108	14,41
3	17/27	120	112	15,02	102	96	12,75	141	132	17,58
4	20/27	141	133	17,67	120	112	15	165	155	20,68
5	20/23	166	156	20,74	141	132	17,61	194	182	24,28

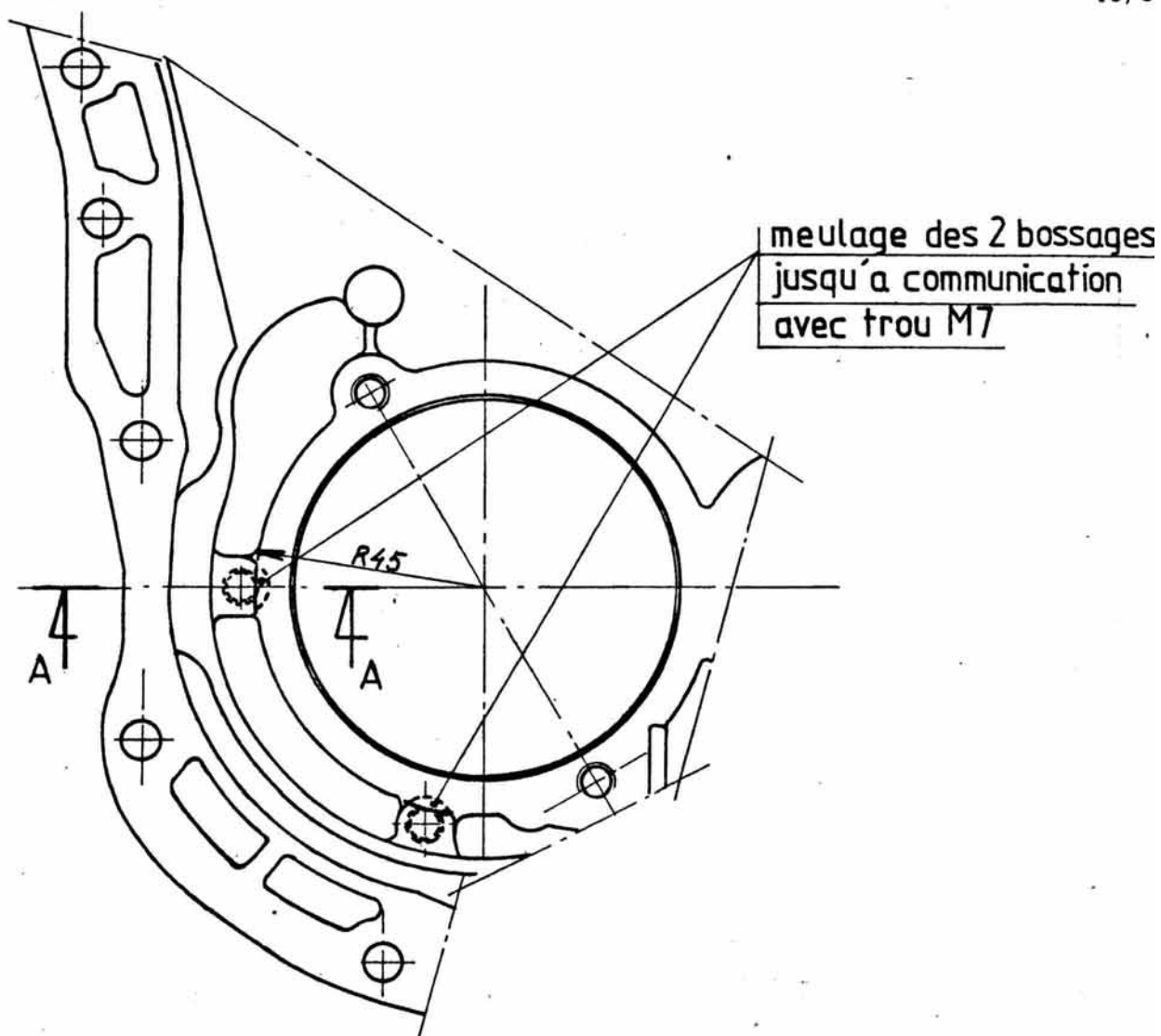
TOUTES CES VALEURS SONT THEORIQUES POUR UN REGIME
MOTEUR Á 7500 tr/mn 8000 tr/mn ET Á 1000 tr/mn



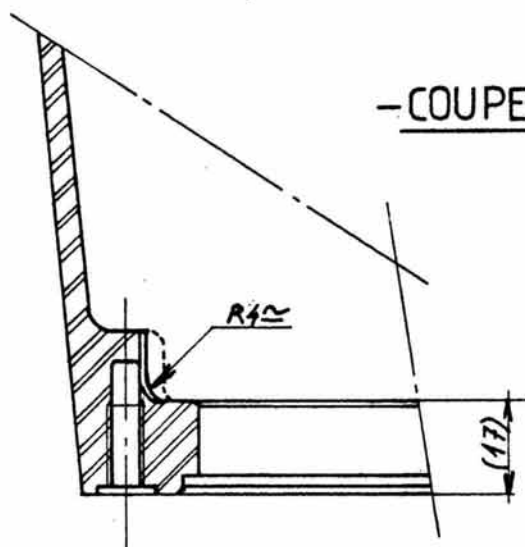
TERRE										
PNEU	14/60-14 XT									
PONT	16/65			14/67			17/59			
ETAGE	Nb DENTS	8000 tr/mn	7500 tr/mn	1000 tr/mn	8000 tr/mn	7500 tr/mn	1000 tr/mn	8000 tr/mn	7500 tr/mn	1000 tr/mn
1	37/13	67,33	63,12	8,41	57,16	53,58	7,14	78,8	73,87	9,85
2	31/11	118,32	110,92	14,79	100,44	94,16	12,55	138,5	129,84	17,31
3	25/9	163,76	153,52	20,47	139,01	130,33	17,38	191,69	179,71	23,96
4	21/8	208,35	195,32	26,04	176,86	165,81	22,11	243,88	228,64	30,48
5	17/6	257,52	241,42	32,19	218,6	204,94	27,32	301,44	282,6	37,68
ASPHALTE										
PNEU	16/53-13									
PONT	16/65			14/67			17/59			
ETAGE	Nb DENTS	8000 tr/mn	7500 tr/mn	1000 tr/mn	8000 tr/mn	7500 tr/mn	1000 tr/mn	8000 tr/mn	7500 tr/mn	1000 tr/mn
1	37/13	57,79	53,72	7,21	48,83	45,58	6,12	67,5	63,48	8,44
2	31/11	100,87	94,69	12,67	86,46	80,28	10,75	118,36	111,16	14,83
3	25/9	140,13	130,26	17,54	119,11	112,11	14,88	164,66	154,15	20,53
4	21/8	178,06	167,96	22,31	151,54	141,44	18,94	208,37	195,75	26,11
5	17/6	220,72	207,43	27,57	187,48	175,51	23,41	257,95	242	32,28

TOUTES CES VALEURS SONT THEORIQUES POUR UN REGIME
MOTEUR Á 7500 tr/mn 8000 tr/mn ET Á 1000 tr/mn





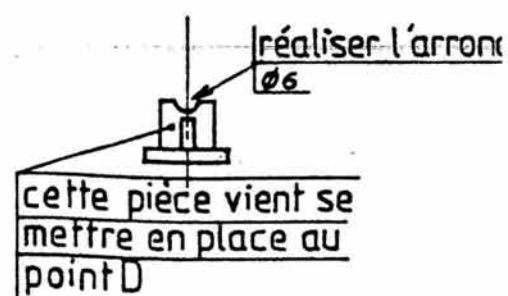
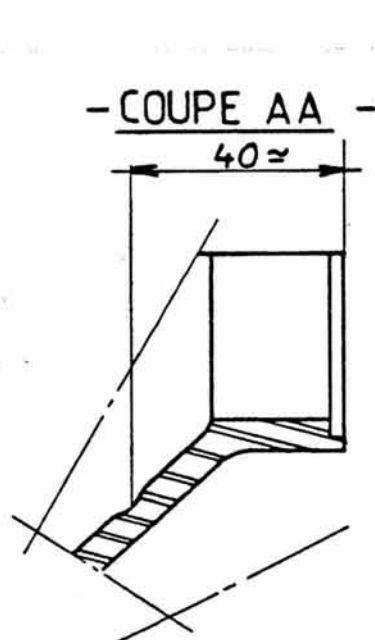
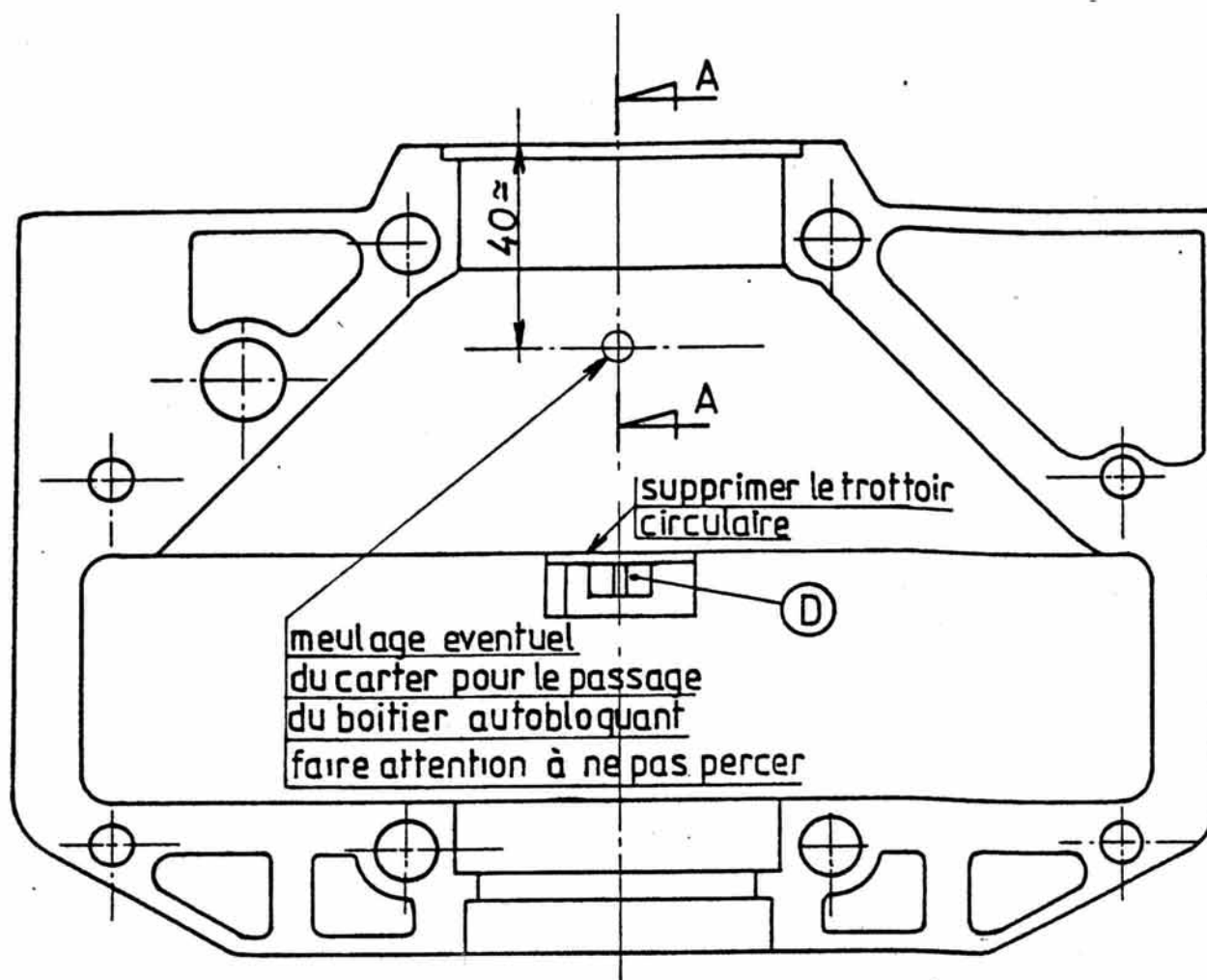
-COUPE AA-



MODIFICATION EVENTUEL DU CARTER D'EMBRAYAGE
(COTE BOITIER AUTOBLOQUANT)

Gr A

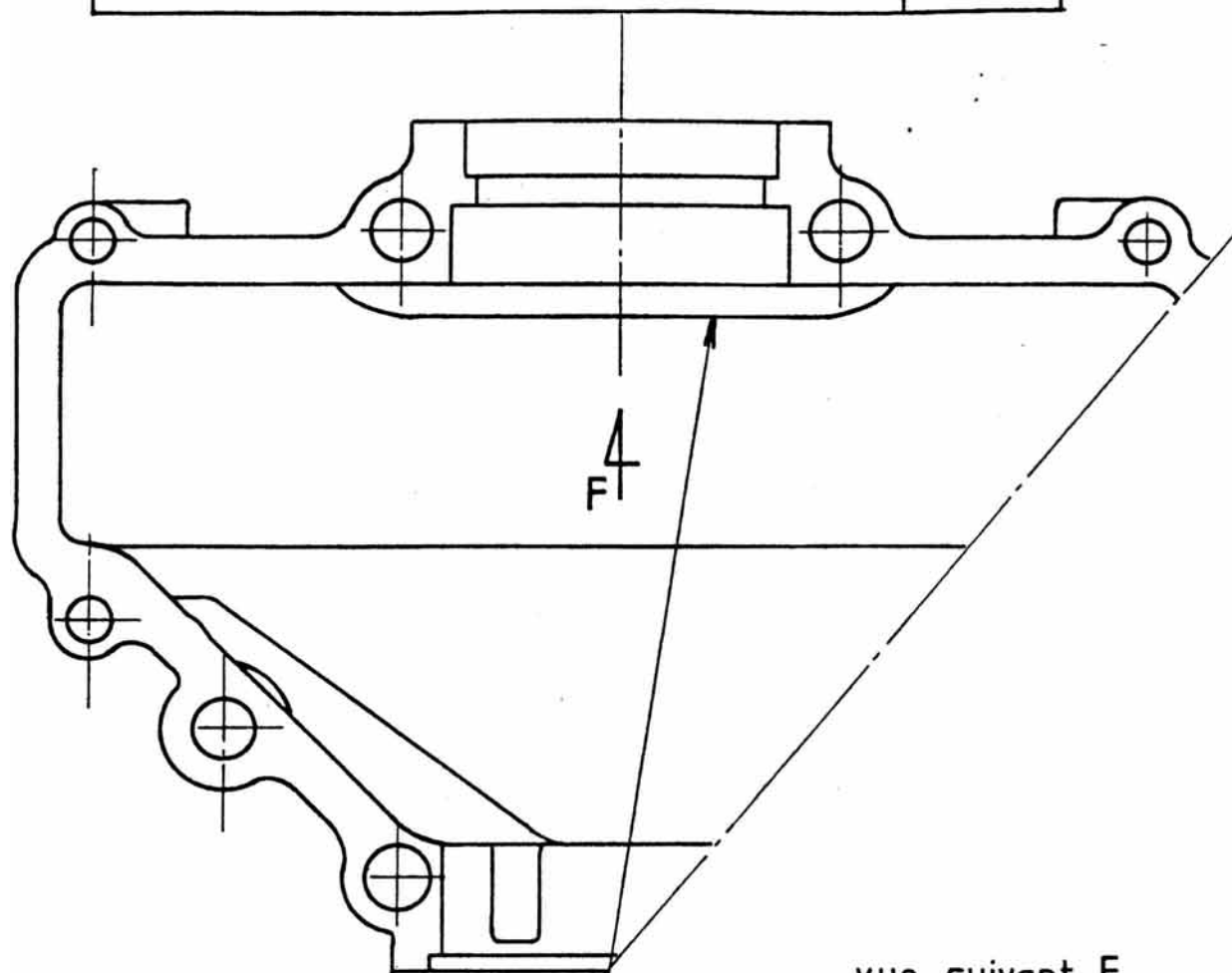
10/8



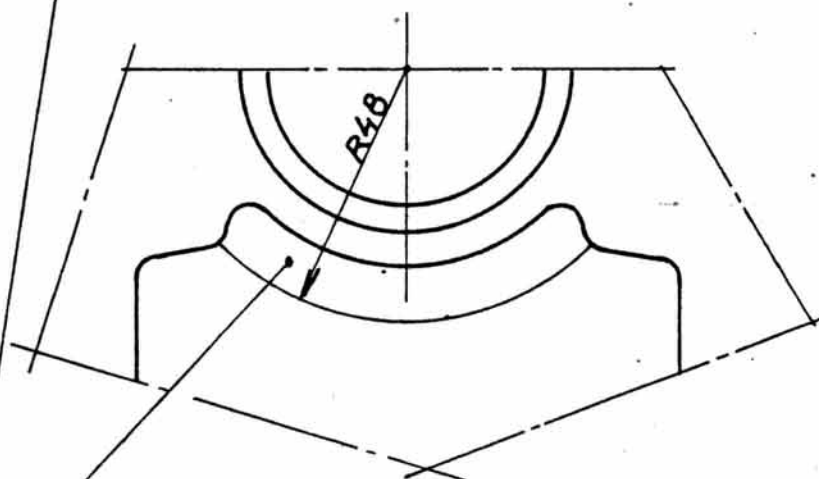
MODIFICATION COUVERCLE DE BOITIER
AUTOBLOQUANT

GrA

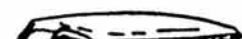
10/87



vue suivant F



meulage eventuel
du couvercle pour
le passage du boîtier
autobloquant

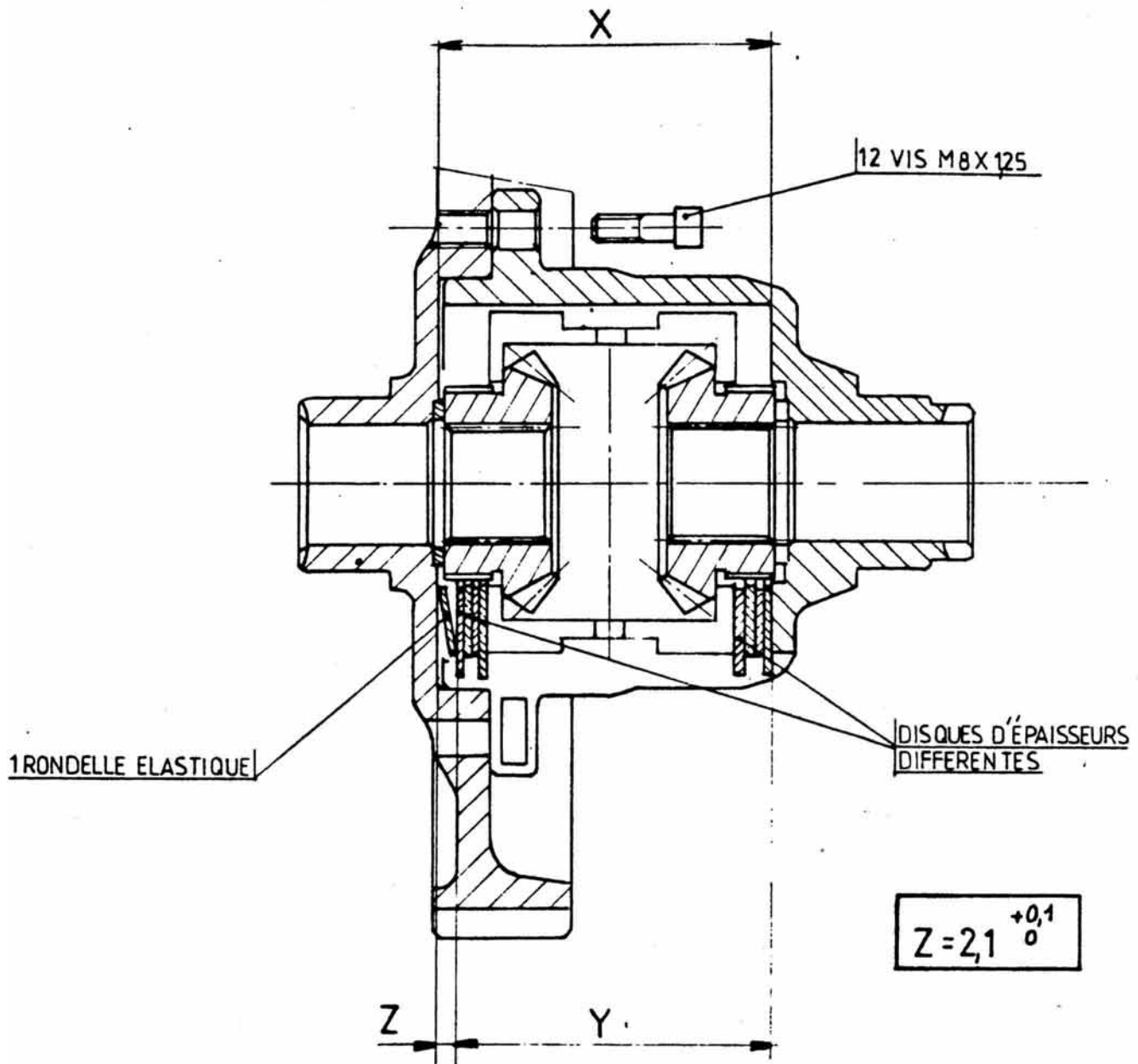


PONT AUTOBLOQUANT

GrA

MONTE A 20 %

10/



LA REALISATION DE LA COTE Y SE FERA PAR EMPILAGE DE DISQUES DE DIFFERENTES ÉPAISSEURS

EPAISSEURS DISPONIBLES 19-2-21mm

MONTAGE DE L'ENSEMBLE COMPLET A L'HUILE DE BOITE DE VITESSE

MONTAGE DES 12 VIS M8 A LA LOCTITE FREIN FILET FAIBLE

COUPLE SERRAGE 4,5m/kg

NOTA: METTRE LES VIS M8 x 125 A LA LONGUEUR 24 SOUS TETE

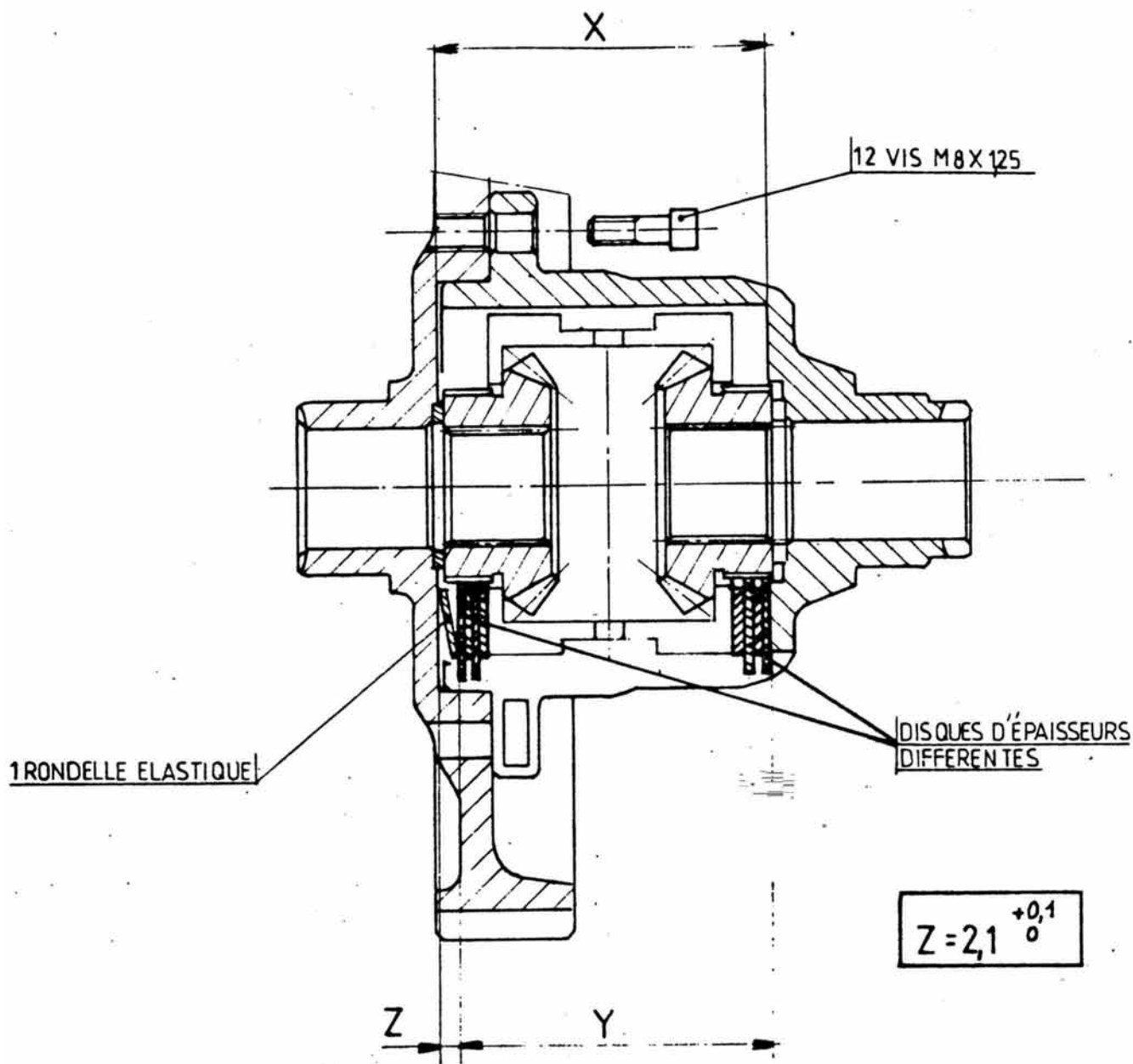


PONT AUTOBLOQUANT

GrA

10/87

MONTE A 40%



LA RÉALISATION DE LA COTE Y SE FERA PAR EMPILAGE DE DISQUES DE DIFFÉRENTES ÉPAISSEURS

EPAISSEURS DISPONIBLES 19-2-21mm

MONTAGE DE L'ENSEMBLE COMPLET A L'HUILE DE BOÎTE DE VITESSE

MONTAGE DES 12 VIS M8 A LA LOCTITE FREIN FILET FAIBLE
COUPLE SERRAGE 4,5m/kg

NOTA: METTRE LES VIS M8 X125 A LA LONGUEUR 24
SOUS TÊTE

