

V.2.3.- Remontage de la boîte de vitesses

- joint torique  
28.24 x 2.62*
- Mettre en place la came de dégagement du cliquet de kick 520.10 en la contrant par la broche 520.00 M 3; bloquer la vis et l'arrêter par un coup de pointeau.
  - Remonter la butée des cliquets du sélecteur 524.10 en se servant du secteur d'embrayage 524.09 comme contrage.
  - Monter l'arbre et le pignon de kick assemblés, puis le palier arrière 523.15 avec les joints d'étanchéité.
  - Chauffer le carter de boîte 520.01 A (80°C) pour le montage des trains de pignons, comme il a été fait au démontage.
  - Si le roulement à galots NJL 20 a été démonté, commencer par le remettre en place. Pour cela, monter le roulement complet sur l'arbre primaire 521.01 et le placer dans son logement. Retirer l'arbre; la cage à galots et la bague extérieure resteront dans le carter de la boîte.
  - Engrener les deux trains de pignons et les monter dans le carter chaud.

Attention: Si, au démontage, des rondelles de calage se trouvaient dans le logement du roulement 630 L (côté sortie de boîte) il convient de les replacer intégralement, car ces rondelles déterminent la position du train secondaire.

- Taper en bout de chaque arbre pour assurer la mise en place des roulements dans leur logement.

Après montage du carter de butée 520.03 et du couvercle 520.04, le jeu latéral des trains de pignons doit être de 2 à 3/10. Assurer ce jeu comme indiqué ci-après pour le train primaire, et feuillet 35 pour le train secondaire.

- A l'aide des calibres 520.00 M 7-10, déterminer la valeur du calage.

1°/ sur le carter de butée, relever le jeu restant entre le calibre et la face d'appui du carter -  
(jeu a - figure 1)

2°/ sur le carter de boîte, relever le jeu restant entre le roulement 6205 et le calibre -  
(jeu b - figure 2)

3°/ faire la différence entre le jeu b et le jeu a (b-a)

A cette différence, onlever 0,2 mm pour avoir l'épaisseur de la rondelle de calage 730.18 à placer entre le roulement 6.205 et le fond du carter de butée 520.03.