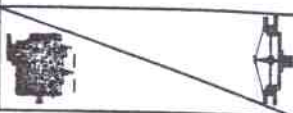


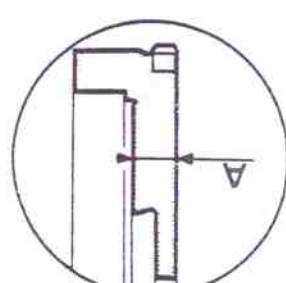
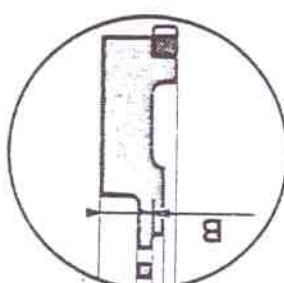
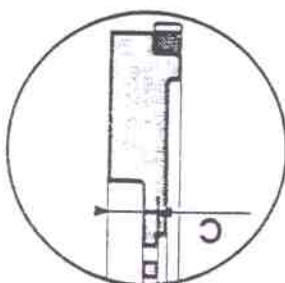
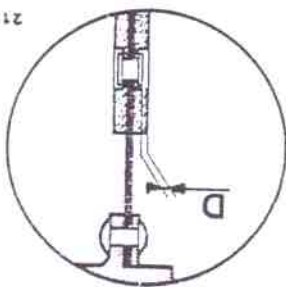
EMBRAYAGE



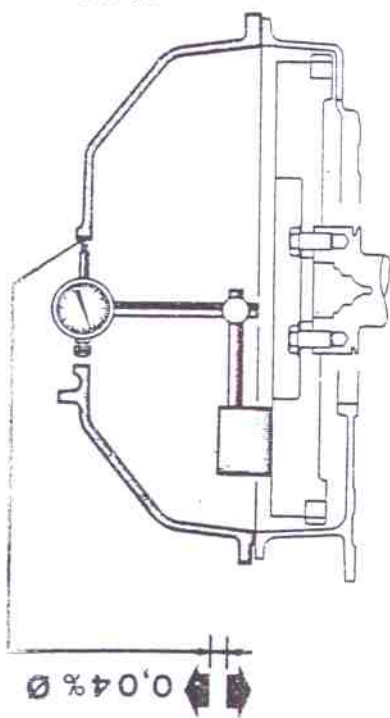
	720	797	797-798	060212
« 250 »	28 — 26 mm			
« 280 - 310 » « 310 »		38 — 37 mm		
« 350 »			33 — 32 mm	33 — 32 mm
D				< 0,5 +

17

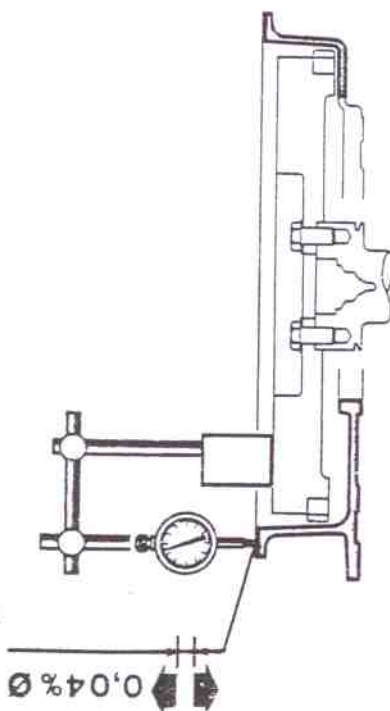
212 008



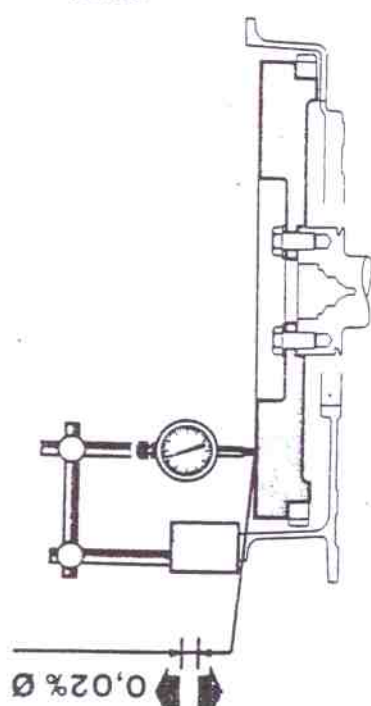
321 004



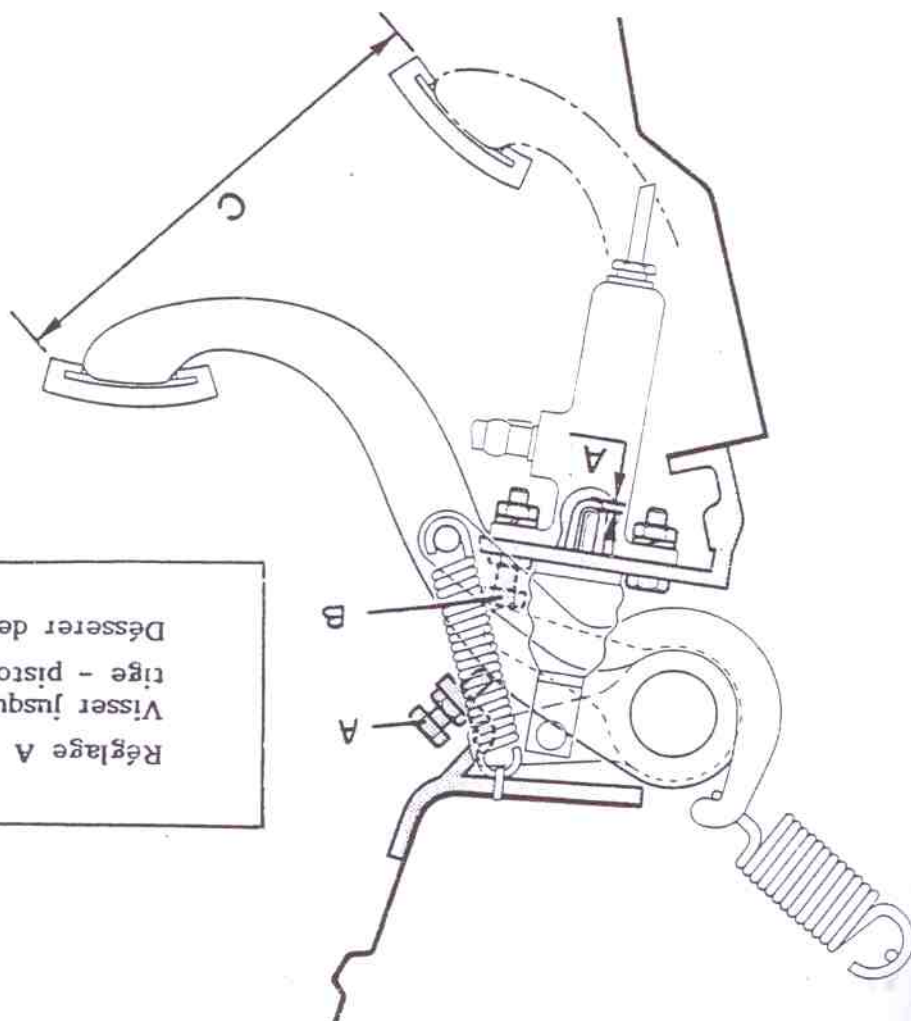
212 007



212 004



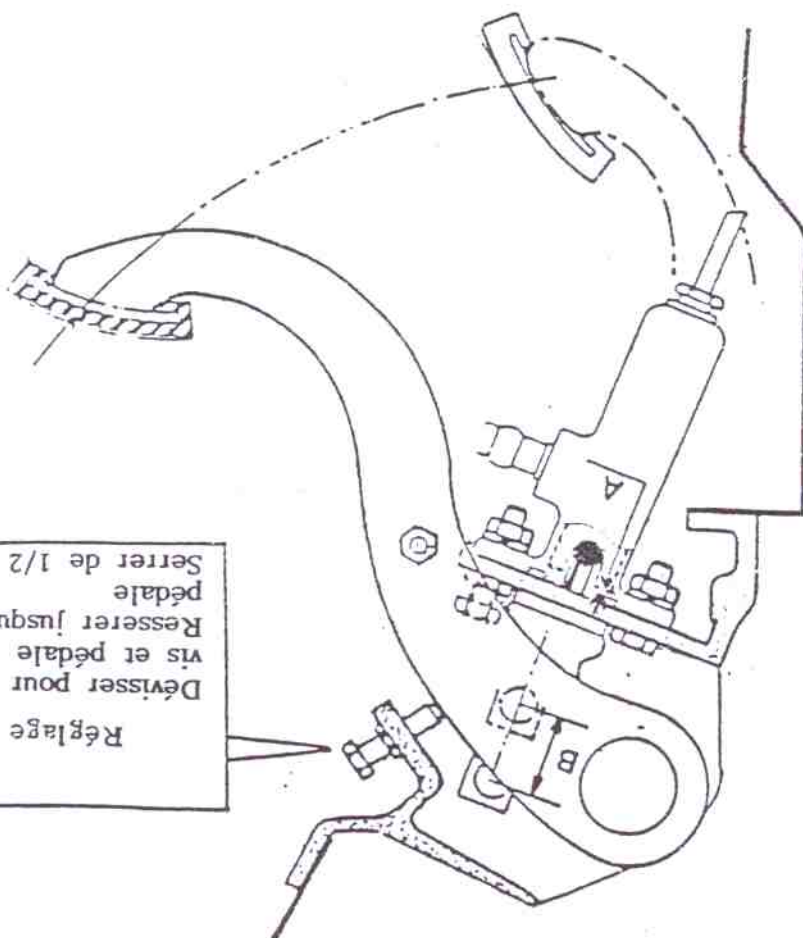
Particularité	B 0 -1	Ø	15 / 16	1" 1/8	15 / 16	
85.150 4x4	33	"	"	"	"	170
110.150 4x4	28	"	"	"	"	210
110.170 4x4	20	"	"	"	"	230
						G 230
						230 SP
						260
						260 - 290
Sans assistance	33	"	15 / 16	"	"	
Assisté BV S6.65	28	"	"	"	"	
BV S6.65 et NMV 11a	20	"	"	"	"	
BV BD M 38	30	"	"	"	"	
Emb 430 DB	26	"	"	"	"	
Emb 430 DTP	28	"	"	"	"	



Réglage A
Visser jusqu'au contact
tige - piston
Desserer de 1 tour 1/4



EMETTEUR AVEC TIGE SERTIE

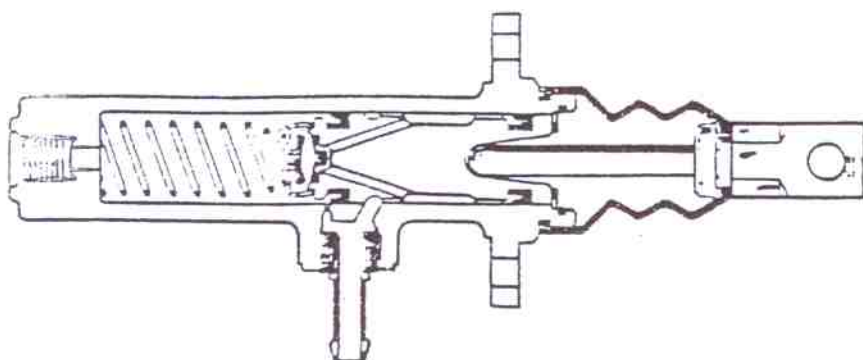


Réglage A (0,3 à 1 mm)
 Dévisser pour obtenir du jeu entre
 vis et pédale
 Resserrer jusqu'au contact vis
 pédale
 Serrer de 1/2 tour supplémentaire

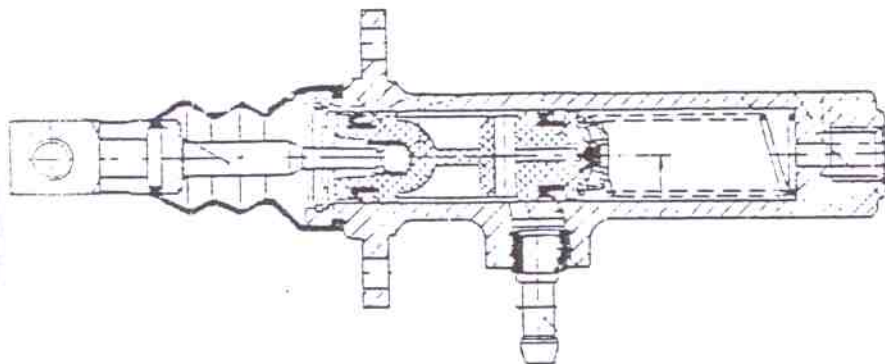
Particularité	B 0	15 / 16"	1" 1/8"	15 / 16"	Emb 430 DTP
Sans assistance	33	"	"	"	BV BD M 38
Assisté BV S6.65	28	"	"	"	Emb 430 DB
BV BD	"	"	"	"	
BV S6.65 et NMV 110	20	"	"	"	
85.150 4x4					
110.150 4x4					
110.170 4x4					
170					
210					
230					
230 SP					
260					
260 - 290					



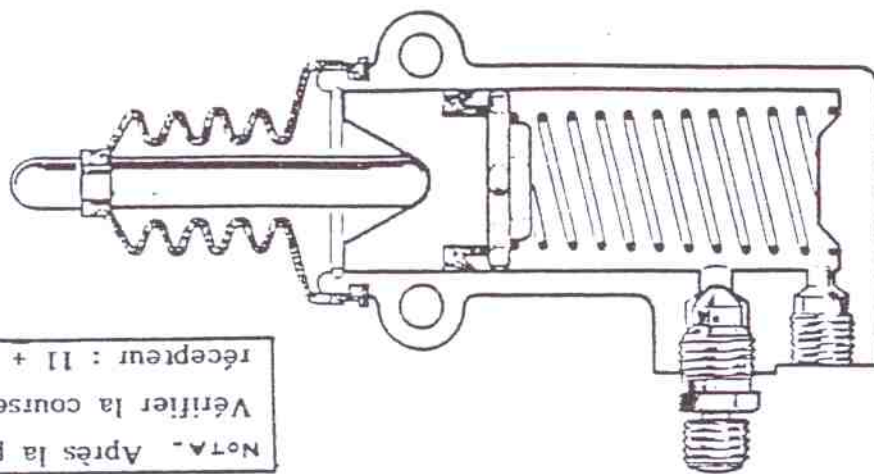
EMETTEUR 1^{er} MONTAGE N° PR 55 160 280 36



EMETTEUR AVEC TIGE SERTIE N° PR 50 100 56 380

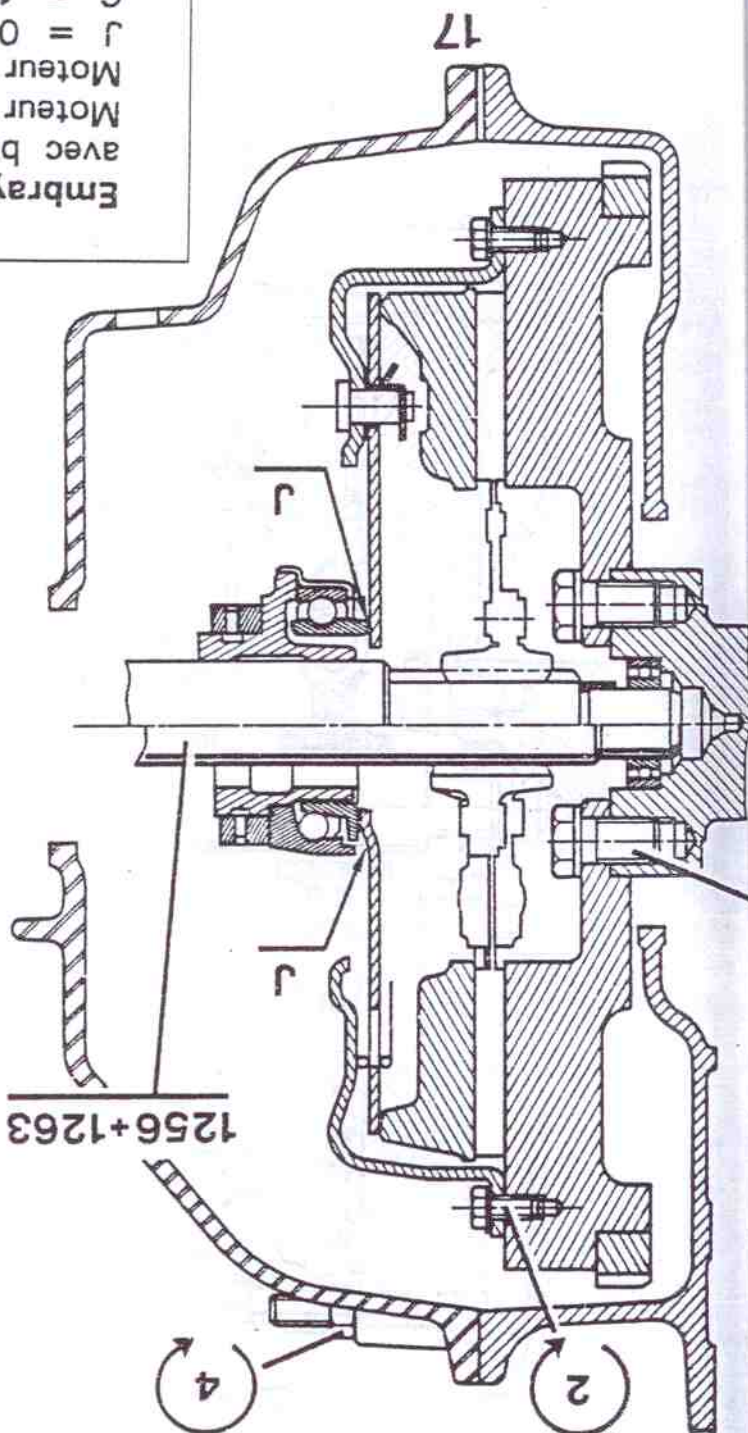


Récepteur

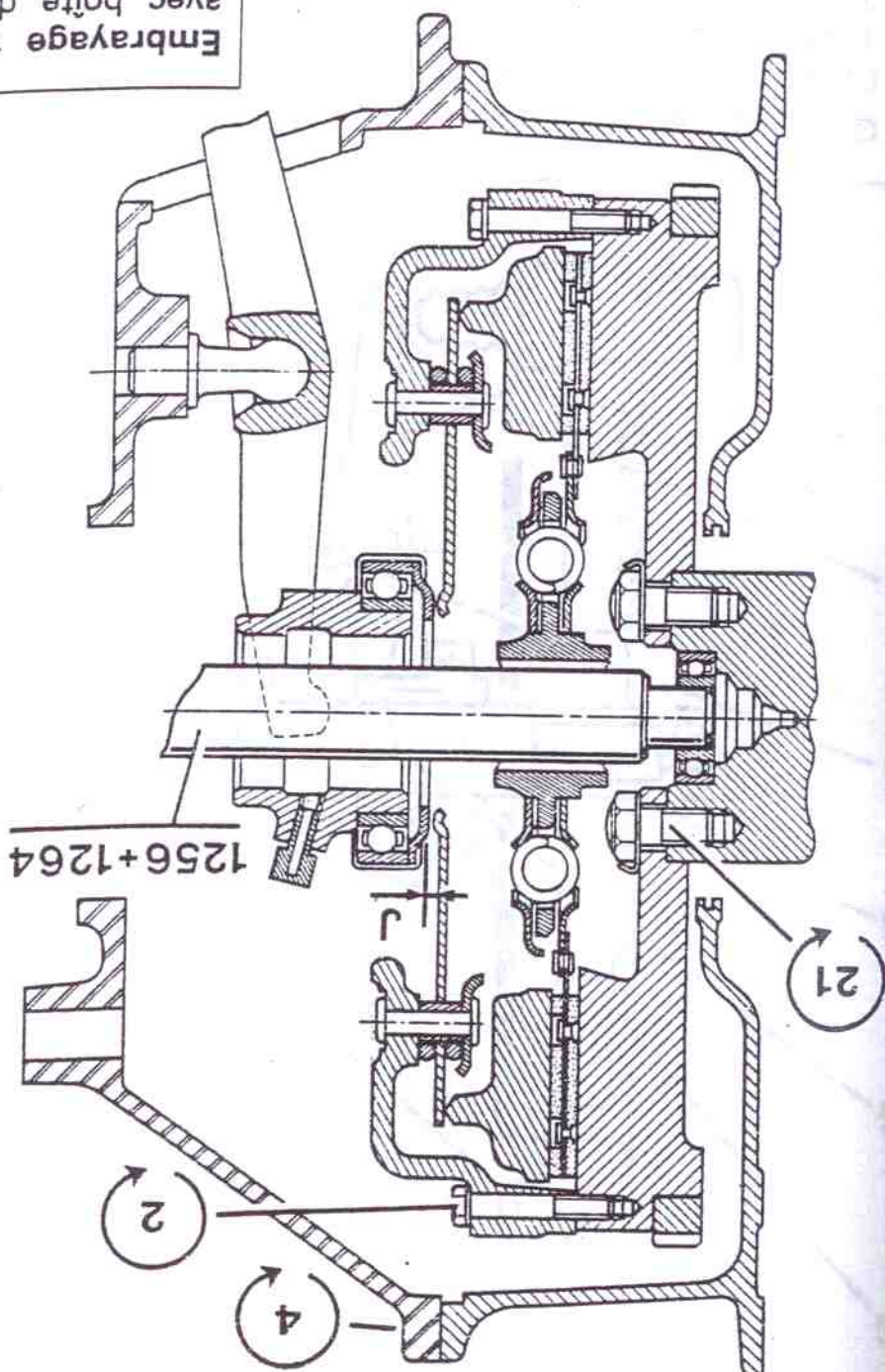


Nota. - Après la purge du circuit
Vérifier la course du
récepteur : 11 + 1 mm

Embrayage type « 310 »
 avec boîte de vitesse ZF S5-35
 Moteur 797/798 = A
 Moteur 797 = B
 J = 0
 C = 15 daN.m $\varnothing$ vis = 14 mm
 C = 21 daN.m $\varnothing$ vis = 16 mm



Embrayage type « 350 »
 avec boîte de vitesse ZF S6-65
 S6-65 : J = 0
 S6-65 + GV 80 = J = 3 mm
 Réglage de la garde d'embrayage J
 Mettre la butée de débrayage en
 contact sur le diaphragme et dévisser
 la chape de fourchette de 3 tours
 C = 15 daNm Ø vis = 14 mm
 C = 21 daNm Ø vis = 16 mm



Embrayage



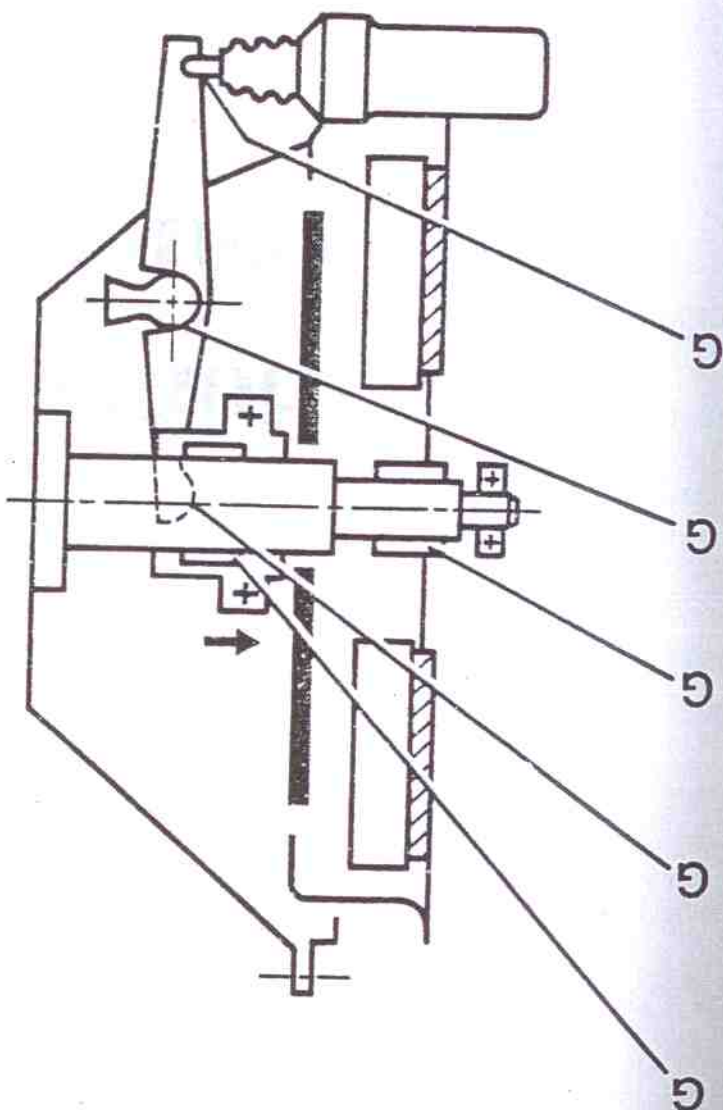
PURGE DU CIRCUIT D'EMBAYAGE

Utiliser un appareil de purge sous pression avec le liquide préconisé.

Pour le mode opératoire voir Notice d'Entretien.

- Graissage, embayage**
- Opérations à effectuer dans l'ordre :
1. dégraisser les pièces
 2. adapter les surfaces :
 3. graisser les points G : graisse RAM

vaporiser du SPRAY MOLYCOTE GN PLUS DOW CORNING



BOITE DE VITESSES

BOÎTE DE VITESSES

IDENTIFICATION

ENTRETIEN

PERFORMANCE

Synchronisée	S
5 vitesses	5
Couple d'entrée	35
Indice constructeur	2

QUALITE DE L'HUILE :	M V 3	MIL T 2104 C
VISCOSITE	30 / 40	A P I - C D
QUANTITE	7	LITRES
PERIODICITE	80 000	KMS
	OU	1 FOIS PAR AN

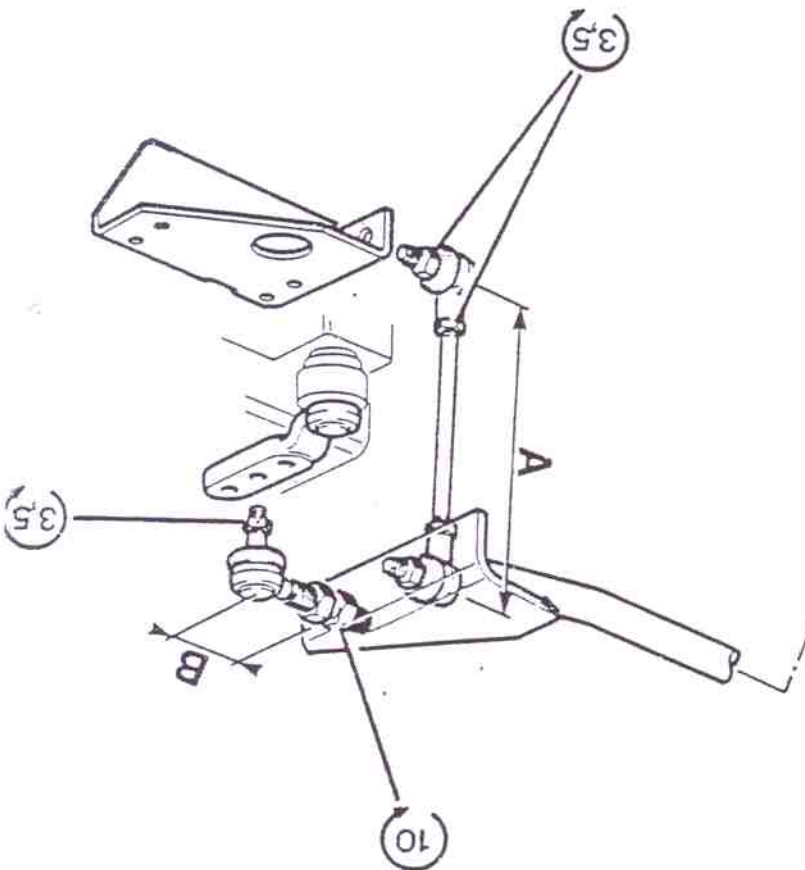


Plaque d'identification

Poids

BOÎTE DE VITESSES
ZF S5.35/2 (position verticale)
Contenance 3,5 litres
Huile MV2 30/40 (Huiles Renault Diesel) ou Mil. L 46152.
Huiles autres marques : Mil. L 2105 (SAE 80).
vidange
usage normal : première vidange à la visite de garantie.
deuxième vidange à 20 000 km, ensuite tous les 80 000 km.
usage sévère : première vidange à la visite de garantie.
deuxième vidange à 20 000 km, ensuite tous les 40 000 km.

AR	1	2	3	4	5
5,86	7,65	4,03	2,26	1,43	1



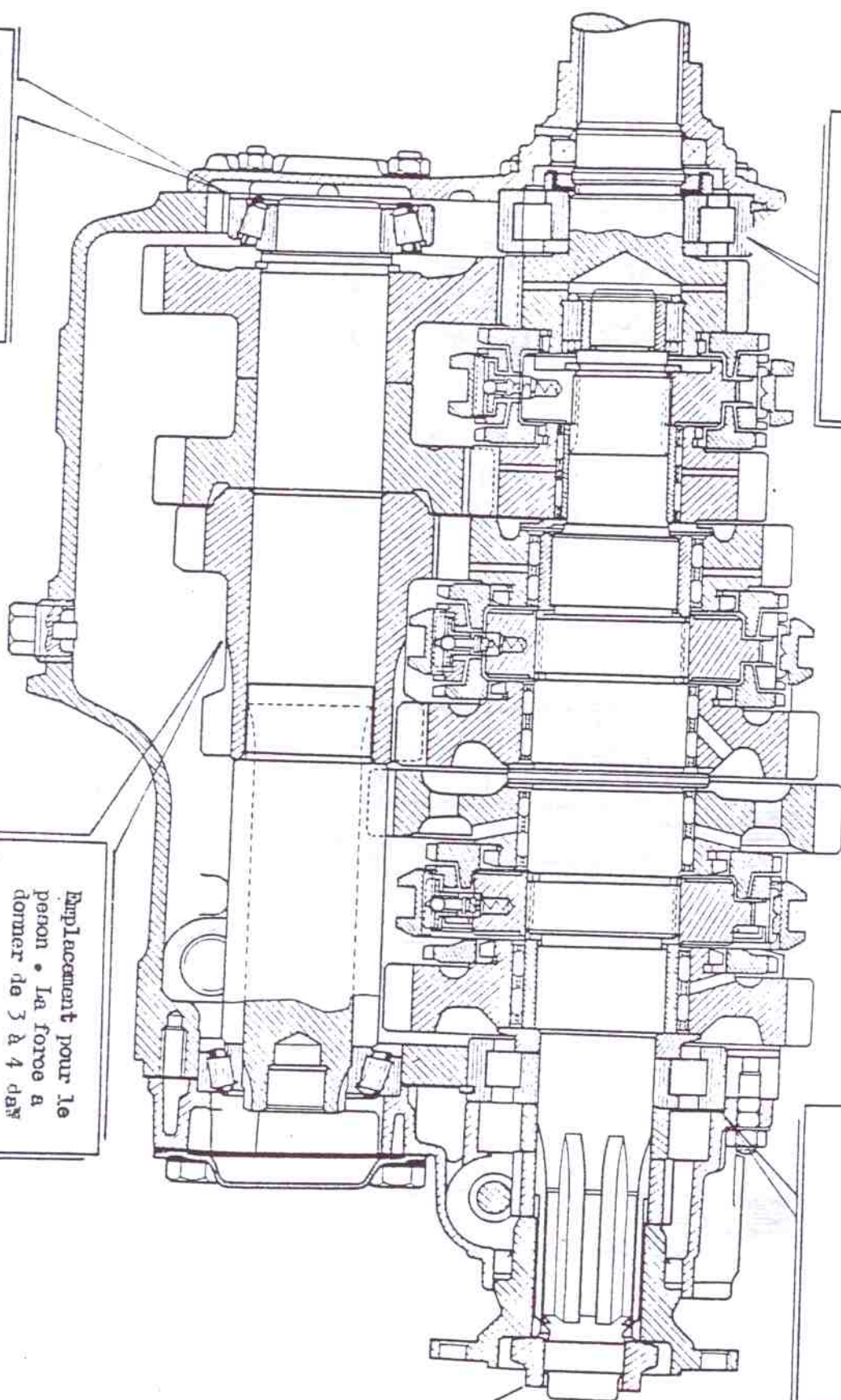
Réglage de la timonerie de sélection des vitesses

- Régler les cotes A et B aux valeurs suivantes :
A = 322 mm B = 60 mm
- Levier en position point mort, l'angle α par rapport au plancher doit être de 90°.
- En engageant toutes les vitesses, la tige du levier de commande ne doit en aucun cas toucher la cage de rotule.
- (Agir sur A et B)
- La cabine en position route, engager les vitesses vers l'avant, la commande ne doit pas se déverrouiller. (Barre de liaison trop courte)
- Au basculement de la cabine, aucune vitesse ne doit s'engager. (Barre de liaison trop longue)
- Dans les deux cas, corriger la cote B.

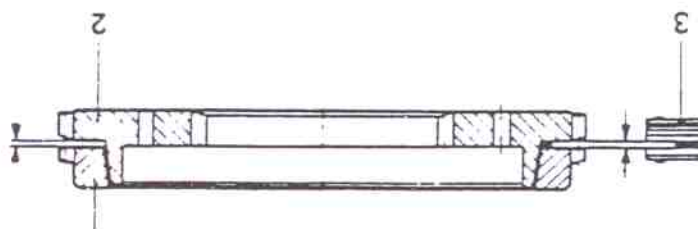
22 &
28¹ et 4¹

serriage de 0,05

serriage de 0,05

Après obtention de la
précharge au peson à
imposer du jeu de 0,08 à
à 0,13Emplacement pour le
peson • La force a
donner de 3 à 4 daN

CONTROLE :

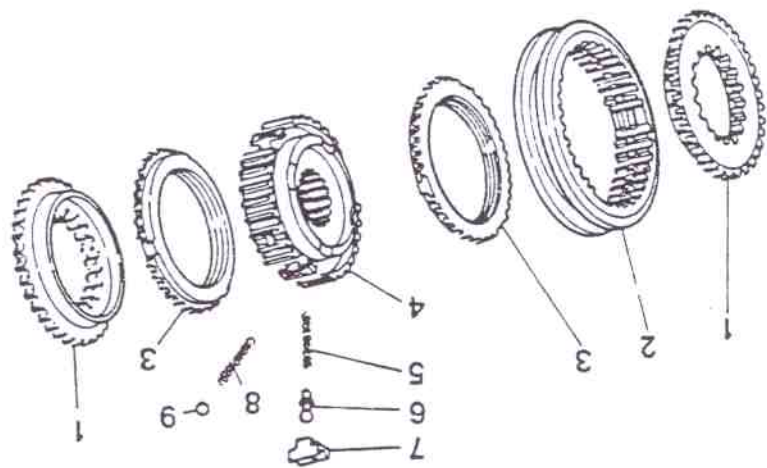
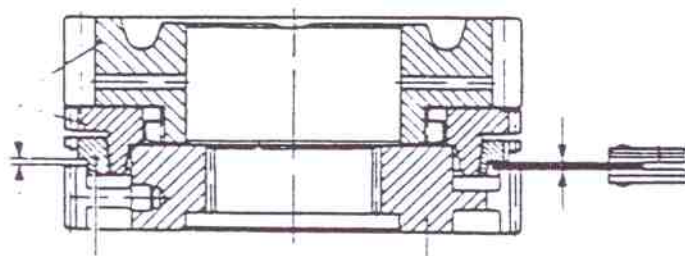


JEU DE 0,8

CONTROLE SYNCHRONISATION

JEU MINIMUM ADMISSIBLE

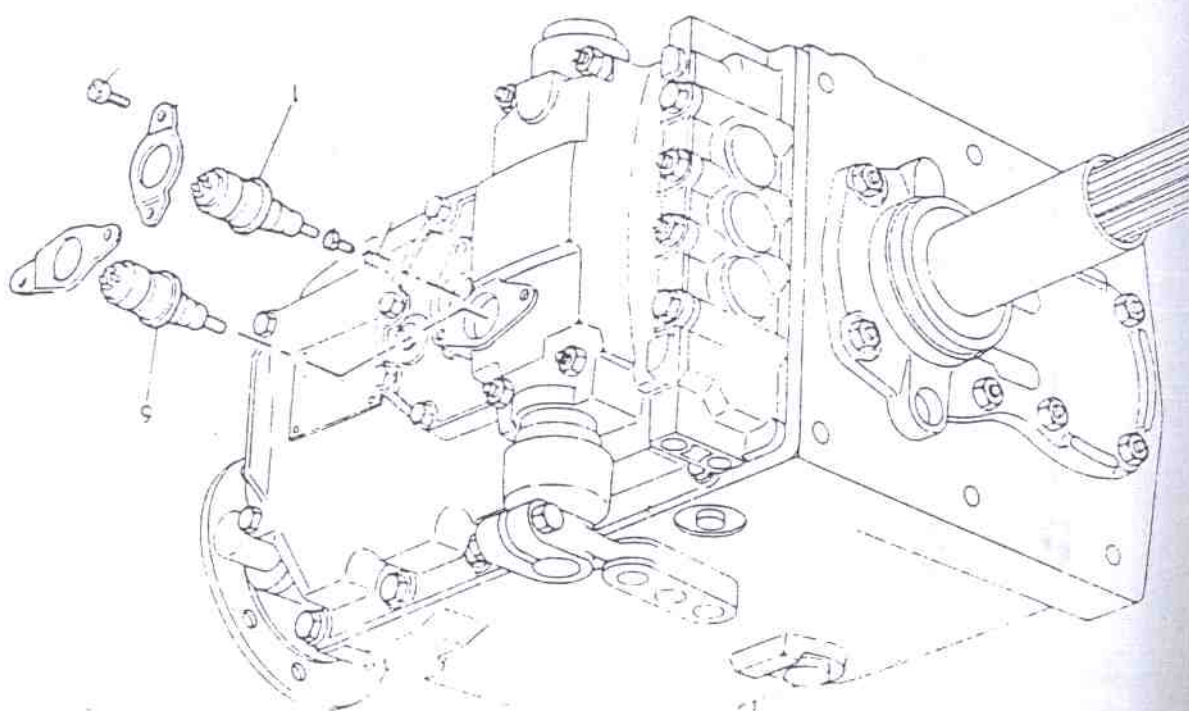
0,4 POUR 4 ET 5 VITESSES
0,5 POUR 3 2 ET 1 VITESSES

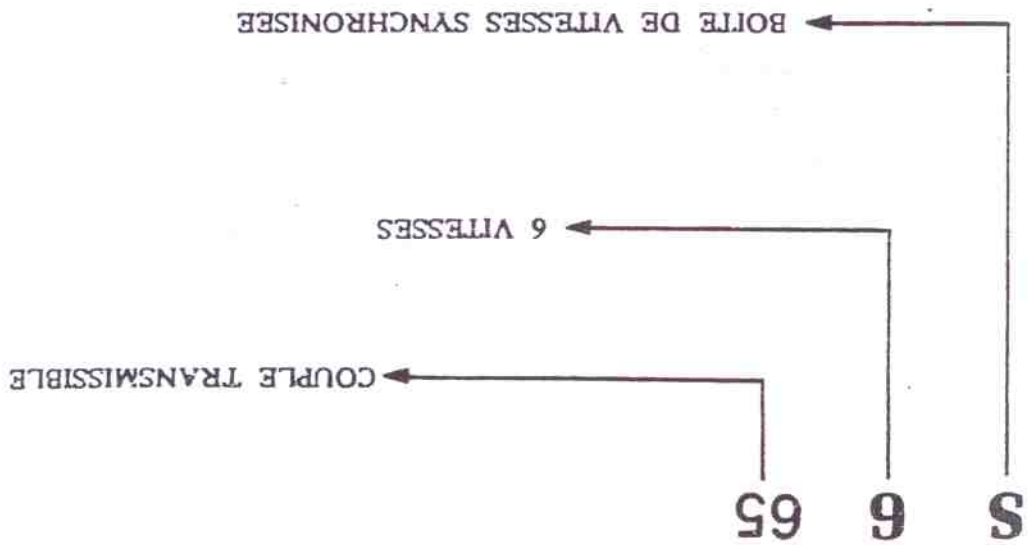
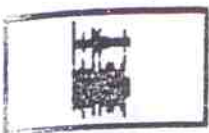


- 1 - Contacteur point mort
- 6 - Contacteur marche arrière

boîte de vitesses ZF S5-35

MONTAGE SERIE



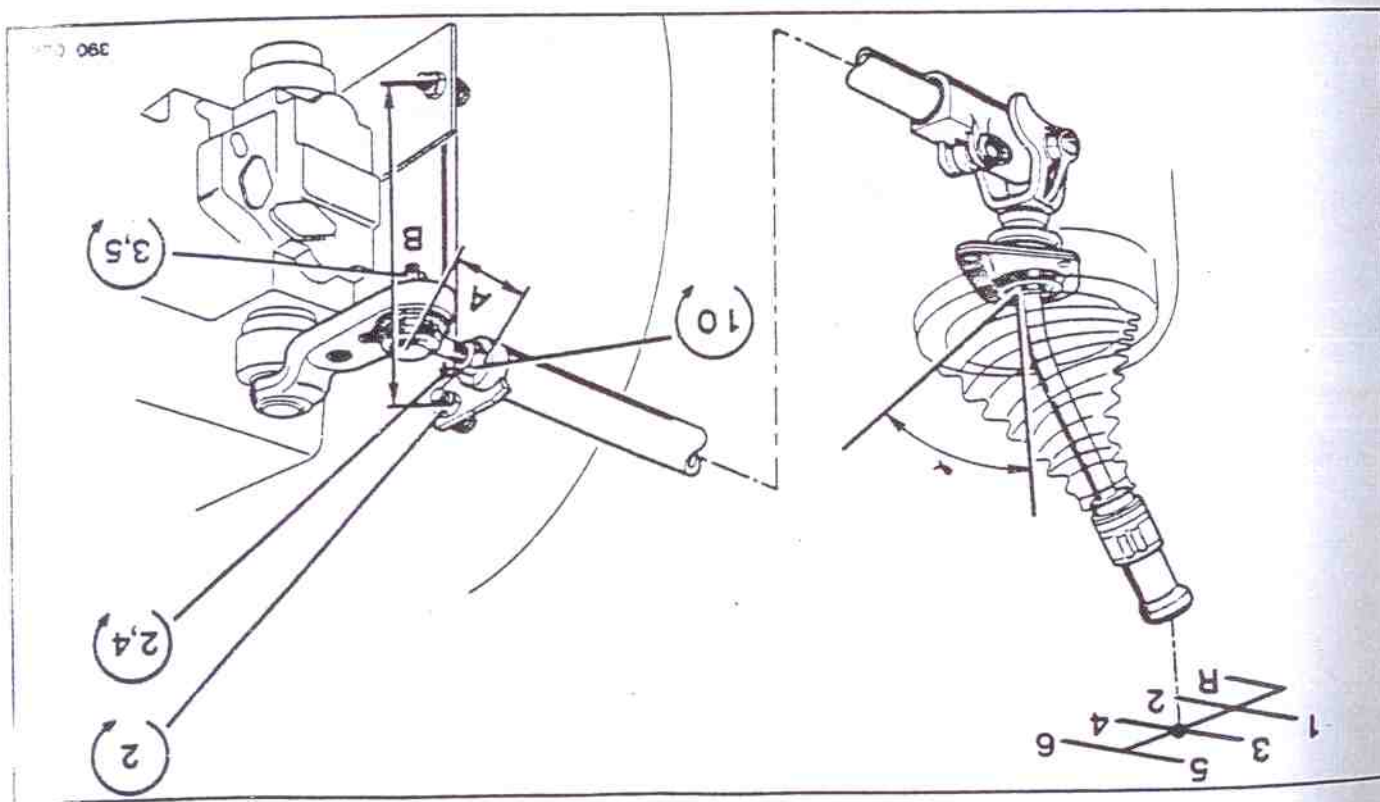


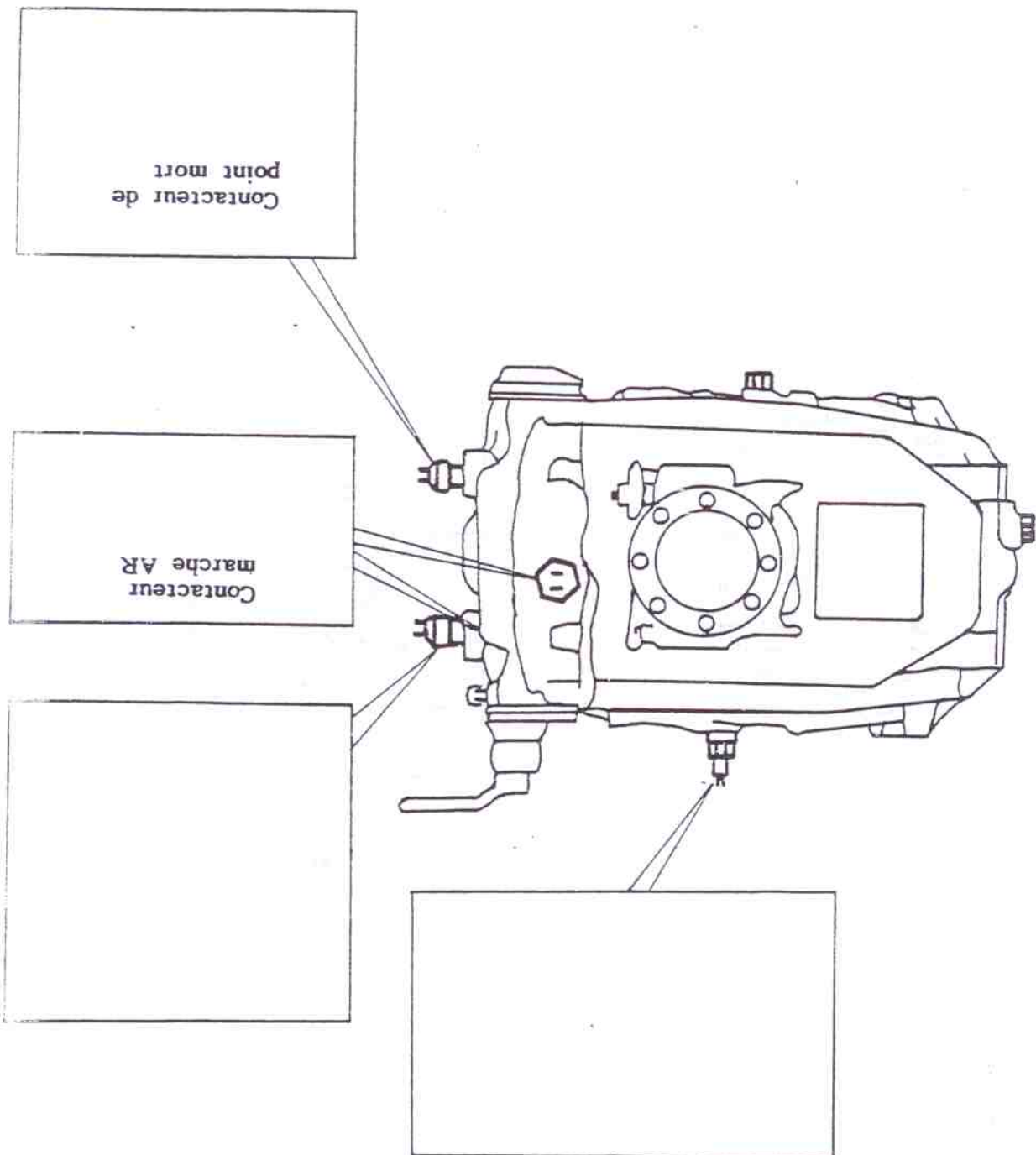
AR									
1	2	3	4	5	6				
9	5,18	3,14	2,08	1,44	1				
S 6	8,45								

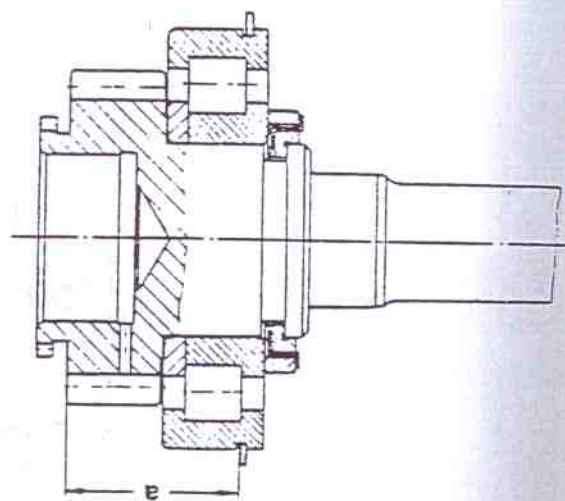
Entretien :

Qualité : MV 2 ou MV 3
Capacité : 11 Litres

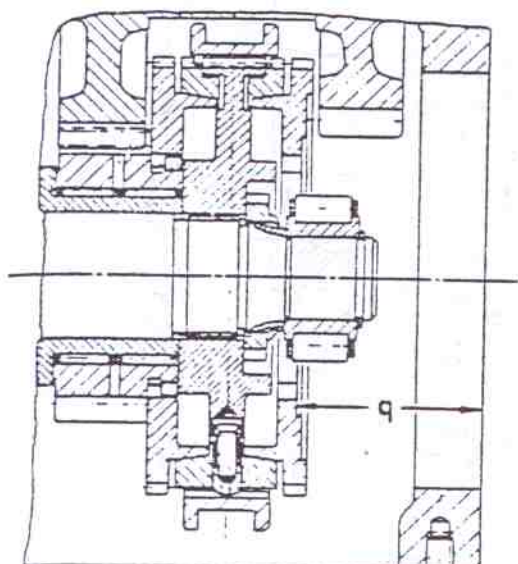
- Réglage de la timonerie de sélection des vitesses, levier au point mort.
- Régler les côes A et B aux valeurs suivantes :
- A = 50 mm
B = 250 mm
- Levier en position point mort, l'angle par rapport au plan-cher, doit être de 90°
 - En engageant toutes les vitesses, la tige du levier de commande doit en aucun cas toucher la cage de rotule, agir sur A et B.
 - Cabine en position route, engager les vitesses vers l'avant, la commande ne doit pas se déverrouiller (barre liaison trop courte).
 - Au basculement de la cabine, aucune vitesse ne doit s'engager (barre de liaison trop longue).
- Dans les deux cas, corriger la cote « A ».
- (X) Couple de serrage donné en daN.m.





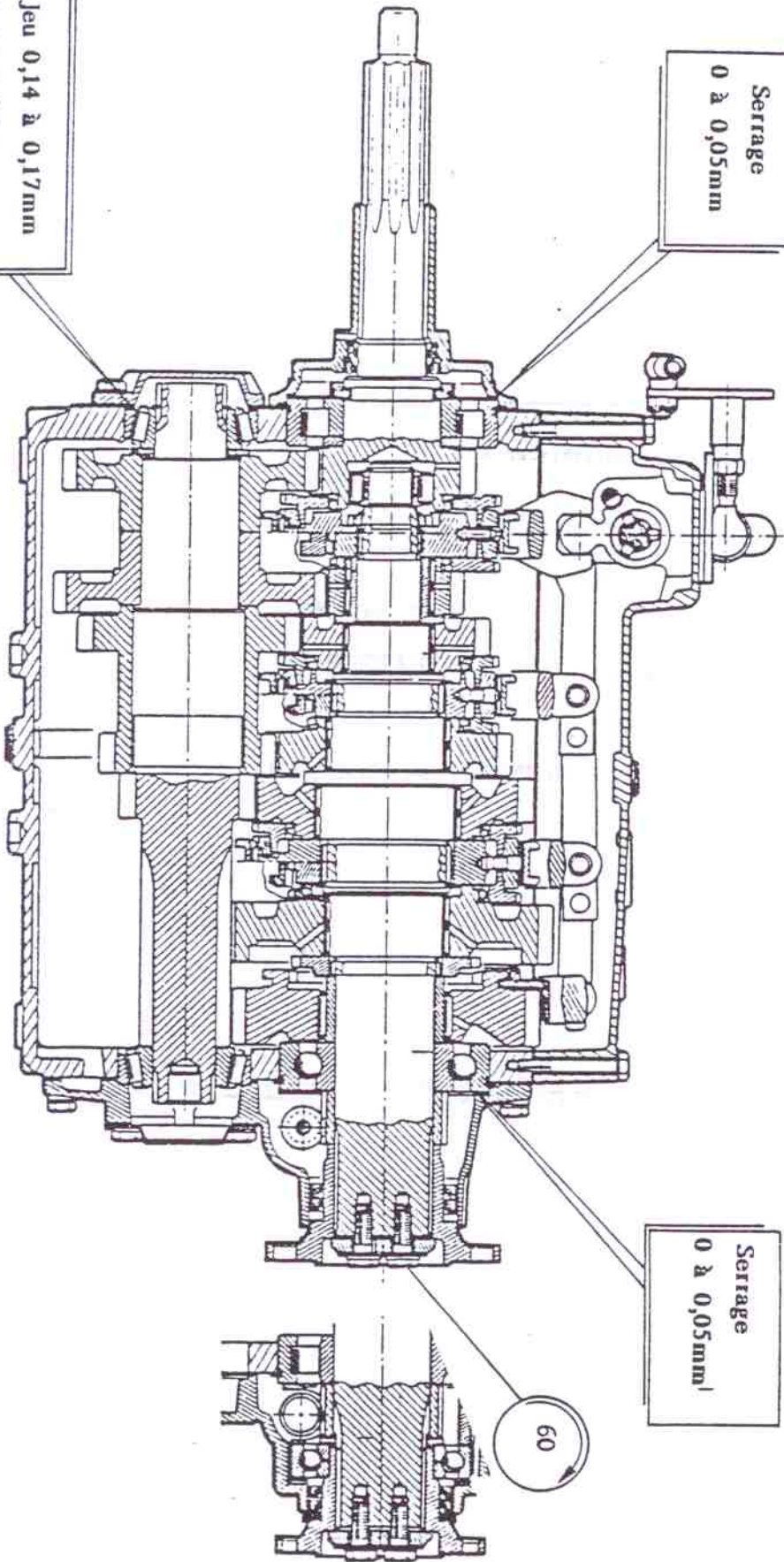


IL FAUT QUE : $b - a = 0,6 \text{ mm}$



Jeu 0,14 à 0,17mm
avec précharge
15 à 20 cndan

Serrage
0 à 0,05mm



Emplacement de la ficelle
et peson pour obtenir une
résistance de 4 à 5,5 dan

Serrage
0 à 0,05mm

60

REGLAGES

5 6

