

AUTOMATIK- GETRIEBE

R4AW3, V4AW3

INHALT

ALLGEMEINE INFORMATIONEN	23B- 0-3
1. TECHNISCHE DATEN	23B- 1-1
ÜBERSICHT DER GETRIEBE-MODELLE	23B- 1-1
ÜBERSICHT DES ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNISSES	23B-1-2d
WARTUNGSDATEN	23B- 1-3
IDENTIFIKATION DER SCHIEBERKASTENFEDER	23B- 1-4
IDENTIFIKATION DER SPEICHERKOLBENFEDER	23B- 1-5
EINSTELLUNG DER SPRENGRINGE UND DISTANZSCHEIBEN	23B-1-5b
ANZUGSMOMENTE	23B- 1-7
DICHTMITTEL	23B- 1-8
2. SPEZIALWERKZEUGE	23B- 2-1
3. GETRIEBE UND VERTEILERGETRIEBE	23B- 3-1
4. GETRIEBE	23B- 4-1
5. ÖLPUMPE	23B- 5-1
6. OD-PLANETENGETRIEBE UND OD-DIREKTKUPPLUNG	23B- 6-1
7. OD-STÜTZE	23B- 7-1
8. DIREKTKUPPLUNG	23B- 8-1
9. VORWÄRTSGANGKUPPLUNG	23B- 9-1
10. VORDERER PLANETENRADSATZ	23B-10-1
11. PLANETEN-SONNENRAD UND EINWEGKUPPLUNG NR. 1	23B-11-1
12. SEKUNDÄRBREMSE	23B-12-1
13. HINTERER PLANETENRADSATZ, AUSGANGSWELLE UND ERSTE SOWIE RÜCKWÄRTSGANGSBREMSE	23B-13-1
14. ZWEITER FREILAUFBREMSEKOLBEN	23B-14-1
15. SCHIEBERKASTEN	23B-15-1
16. OBERES SCHIEBERGEHÄUSE	23B-16-1
17. UNTERES SCHIEBERGEHÄUSE	23B-17-1
18. VERTEILERGETRIEBE	23B-18-1
19. VERTEILERGETRIEBE-GEHÄUSEPLATTE	23B-19-1
20. VERTEILERGETRIEBE-EINGANGSRAD	23B-20-1
21. VORGELEGEWELLENRAD	23B-21-1
22. SYNCHRONVORRICHTUNG FÜR HECK-/ALLRADANTRIEB	23B-22-1
23. MITTELDIFFERENTIALGEHÄUSE	23B-23-1
24. HINTERE AUSGANGSWELLE	23B-24-1
25. VERTEILERGETRIEBEWELLE	23B-25-1
26. VORDERE AUSGANGSWELLE	23B-26-1
27. TACHOMETERHÜLSE	23B-27-1

BEMERKUNGEN

Diese Anleitung beschreibt die beiden Automatikgetriebe-Modelle R4AW3 und V4AW3.

Wenn Sie diese Anleitung verwenden, achten Sie bitte darauf, daß die in der Überschrift an jeder Seite aufgeführte Modellbezeichnung „V4AW3“ oder „R4AW3, V4AW3“ nicht unbedingt auf die Anwendbarkeit der in der Seite enthaltenen Instruktionen hinweist:

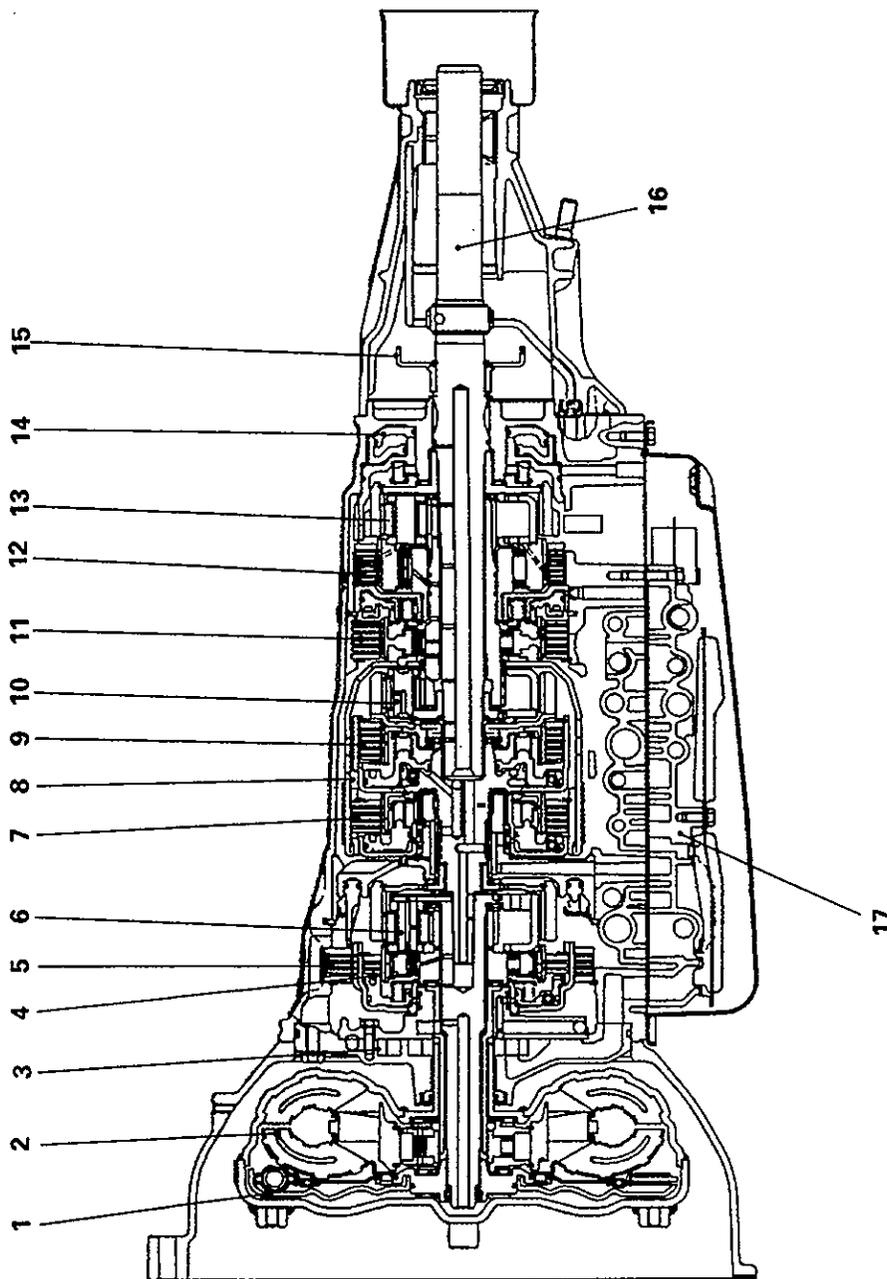
Sie werden aufgefordert, hinsichtlich der Anwendbarkeit die einschlägigen Instruktionen im Text zu beachten.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

VORSICHT BEI DER DEMONTAGE UND MONTAGE DES GETRIEBES

- Da das Automatikgetriebe aus präzisionsgefertigten Teilen besteht, ist eine sorgfältige Behandlung dieser Teile während der Demontage bzw. Montage erforderlich, um Kratzer und Grate zu vermeiden.
- Die Werkbank ist mit einer Gummimatte abzudecken und muß immer sauber gehalten werden.
- Während der Demontage sollten keine Baumwoll-Handschuhe und Lappen verwendet werden. Falls solche Gegenstände unvermeidlich sind, aus Nylon oder Papier hergestellte Artikel verwenden.
- Alle zerlegten Teile müssen gründlich gereinigt werden. Metallteile dürfen mit herkömmlichen Reinigungsmittel gewaschen werden, wonach jedoch ein gründliches Trocknen erforderlich ist.
- Die Reibscheiben der Kupplungen, die Kunstharz-Anlaufscheibe und die Gummiteile mit Automatikgetriebebeflüssigkeit waschen und darauf achten, daß keine Staubpartikel usw. anhaften.
- Dichtungen, Wellendichtringe und Gummiteile nicht wiederverwenden, sondern bei der Montage erneuern. Der O-Ring für den Ölmeßstab muß jedoch nicht erneuert werden.
- Nur Petrolatum oder natürliche Vaseline, jedoch kein anderes Fett verwenden.
- Automatikgetriebebeflüssigkeit auf allen Reibelementen, drehenden und gleitenden Teilen auftragen, bevor diese eingebaut werden.
- Auf den Dichtungen kein Dicht- oder Klebemittel auftragen.
- Wenn die Buchsen erneuert werden müssen, jeweils die gesamte Baugruppe austauschen, zu der die entsprechende Buchse gehört.
- Falls das Automatikgetriebe beschädigt ist, auch die Kühlanlage zerlegen und reinigen.

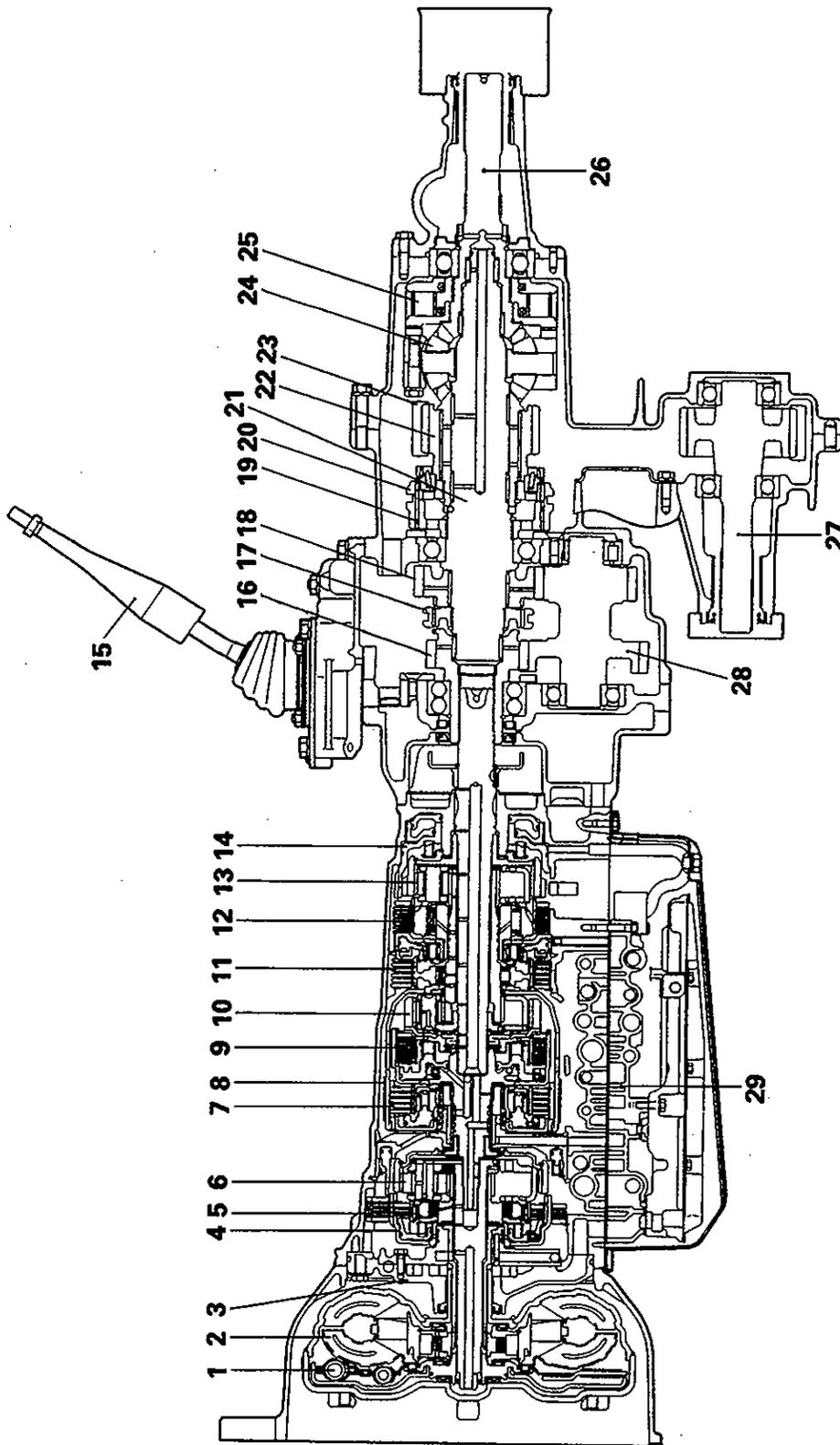
MODELL R4AW3



TRA0801

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Überbrückungskupplung 2. Drehmomentwandler 3. Ölpumpe 4. OD-Direktkupplung 5. OD-Bremse 6. OD-Planetenradsatz 7. Vorwärtsgang-Kupplung 8. Direktkupplung 9. Zweite Freilaufbremse | <ul style="list-style-type: none"> 10. Bremse Nr. 2 11. Bremse für 1. Gang/Rückwärtsgang 12. Vorderer Planetenradsatz 13. Hinterer Planetenradsatz 14. Bremskolben für 1. Gang/Rückwärtsgang 15. Automatikgetriebe-Geschwindigkeitssensorrotor 16. Ausgangswelle 17. Schieberkasten |
|--|---|

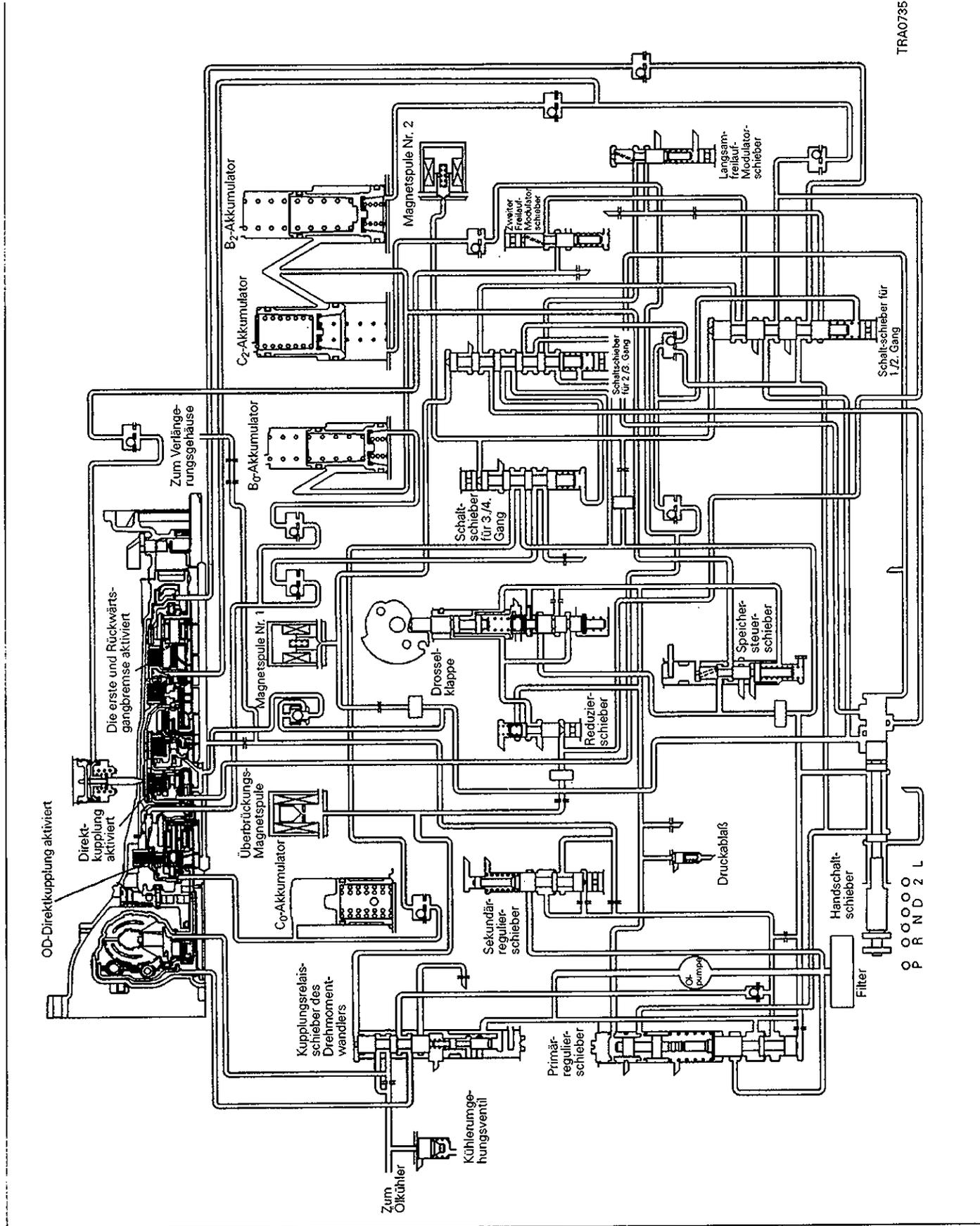
MODELL V4AW3 — ALLRADANTRIEB-GETRIEBE FÜR 4. GANG MIT ÜBERBRÜCKUNGSKUPPLUNG UND VISKOSEKUPPLUNG



9RA0085

- | | | |
|------------------------------|---|---|
| 1. Drehmomentwandlerkupplung | 12. Bremse für 1. Gang/
Rückwärtsgang | 20. Synchronhülse für Heckantrieb/
Allradantrieb |
| 2. Drehmomentwandler | 13. Hinterer Planetenradsatz | 21. Verteiler-Antriebswelle |
| 3. Ölpumpe | 14. Bremskolben für 1. Gang/
Rückwärtsgang | 22. Antriebskettenrad |
| 4. OD-Kupplung | 15. Verteilergetriebe-Schalthebel | 23. Kette |
| 5. OD-Bremse | 16. Antriebszahnrad | 24. Mittleres Differential |
| 6. OD-Planetensatz | 17. Kupplung für Schnellgang/
Langsamgang | 25. Viskosekupplung |
| 7. Direktkupplung | 18. Langsamgang-Zahnrad | 26. Hintere Ausgangswelle |
| 8. Zweite Freilaufbremse | 19. Nabe der Differentialsperre | 27. Vordere Ausgangswelle |
| 9. Vorwärtsgang-Kupplung | | 28. Vorgelegewelle |
| 10. Vorderer Planetenradsatz | | 29. Schieberkasten |
| 11. Bremse Nr. 2 | | |

HYDRAULISCHES STEUERSYSTEM



1. TECHNISCHE DATEN

ÜBERSICHT DER GETRIEBE-MODELLE — MODELL 1993

Getriebemodelle	Übersetzungsverhältnis	Drehmomentwandlerkupplung	Viskosekupplung	Tachometerantrieb-Übersetzungsverhältnis	Fahrzeugmodell	Motormodell
EG V4AW3-7-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UJ	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UJL	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-MH	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-7-MHL	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
EXP V4AW3-7-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-MH	B	×	×	28/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MHL	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
AUS V4AW3-7-MH	B	×	×	28/9	V45W	6G74

ÜBERSICHT DER GETRIEBE-MODELLE — MODELL 1994

Getriebemodelle	Übersetzungsverhältnis	Drehmomentwandlerkupplung	Viskosekupplung	Tachometerantrieb-Übersetzungsverhältnis	Fahrzeugmodell	Motormodell
EG V4AW3-7-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UJ	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UJL	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-MH	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-7-MHL	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
EXP V4AW3-7-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-SJL	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-SKL	A	×	×	31/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-MG	B	×	×	27/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MGL	B	×	×	27/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-7-MH	B	×	×	28/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MHL	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
AUS V4AW3-7-MH	B	×	×	28/9	V45W	6G74

ÜBERSICHT DER GETRIEBE-MODELLE — MODELL 1995

Getriebemodelle	Übersetzungsverhältnis	Drehmomentwandlerkupplung	Viskosekupplung	Tachometerantrieb-Übersetzungsverhältnis	Fahrzeugmodell	Motormodell
EG V4AW3-7-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UJ	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UJL	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-LI	B	×	×	29/9	V23W, V43W	6G72
V4AW3-7-LIL	B	×	×	29/9	V23W, V43W	6G72
V4AW3-7-MH	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-7-MHL	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
EXP V4AW3-7-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-MG	B	×	×	27/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MGL	B	×	×	27/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-7-MH	B	×	×	28/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MHL	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
AUS R4AW3-5-LE	C	×	—	19/9	PB6W	6G72

ÜBERSICHT DER GETRIEBE-MODELLE — MODELL 1996

Getriebemodelle	Übersetzungsverhältnis	Drehmomentwandlerkupplung	Viskosekupplung	Tachometerantrieb-Übersetzungsverhältnis	Fahrzeugmodell	Motormodell
EG V4AW3-7-LIA	B	×	×	29/9	V23W, V23C, V43W	6G72
V4AW3-7-LILA	B	×	×	29/9	V23W, V23C, V43W	6G72
V4AW3-7-MH	B	×	×	28/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MHA	B	×	×	28/9	V24W	6G74
V4AW3-7-MHL	B	×	×	28/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MHLA	B	×	×	28/9	V24W	6G74
V4AW3-7-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UJ	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
EXP V4AW3-7-MGA	B	×	×	27/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MGLA	B	×	×	27/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-7-MHA	B	×	×	28/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MHLA	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-7-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
AUS R4AW3-5-LF	C	×	—	19/9	PB6W	6G72
V4AW3-7-MHA	B	×	×	28/9	V45W	6G74

ÜBERSICHT DER GETRIEBE-MODELLE — MODELL 1997

Getriebemodelle	Übersetzungsverhältnis	Drehmomentwandlerkupplung	Viskosekupplung	Tachometerantrieb-Übersetzungsverhältnis	Fahrzeugmodell	Motormodell
EG V4AW3-7-LHA	B	×	×	28/9	V23C, V23W	6G72
V4AW3-7-LHLA	B	×	×	28/9	V23C, V23W	6G72
V4AW3-7-LIA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
V4AW3-7-LILA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
V4AW3-7-MFA	B	×	×	26/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-7-MFLA	B	×	×	26/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-7-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UJ	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
EXP V4AW3-7-MGA	B	×	×	27/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MGLA	B	×	×	27/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-7-MHA	B	×	×	28/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MHLA	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-7-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-7-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
AUS R4AW3-5-LEC	B	×	×	25/9	PB6W	6G72
V4AW3-6-LIT	B	×	×	29/9	K76T	6G72
V4AW3-7-MGA	B	×	×	27/9	V45W	6G74
V4AW3-7-MIA	B	×	×	29/9	V45W	6G74

ÜBERSICHT DER GETRIEBE-MODELLE — MODELL 1998

Getriebemodelle	Übersetzungsverhältnis	Drehmomentwandlerkupplung	Viskosekupplung	Tachometerantrieb-Übersetzungsverhältnis	Fahrzeugmodell	Motormodell	
EG	V4AW3-B-LHA	B	×	×	28/9	V23C, V23W	6G72
	V4AW3-B-LHLA	B	×	×	28/9	V23C, V23W	6G72
	V4AW3-B-LIA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
	V4AW3-B-LILA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
	V4AW3-B-NFA	B	×	×	26/9	V25W, V45W	6G74
	V4AW3-B-NFLA	B	×	×	26/9	V25W, V45W	6G74
	V4AW3-B-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
	V4AW3-B-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
	V4AW3-B-UJ	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
EXP	V4AW3-B-MGA	B	×	×	27/9	V45W	6G74
	V4AW3-B-MGLA	B	×	×	27/9	V25W, V45W	6G74
	V4AW3-B-MHA	B	×	×	28/9	V45W	6G74
	V4AW3-B-MHLA	B	×	×	28/9	V25W, V45W	6G74
	V4AW3-B-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
	V4AW3-B-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
AUS	R4AW3-5-LEC	B	×	×	25/9	PB6W	6G72
	V4AW3-6-LIT	B	×	×	29/9	K76T	6G72
	V4AW3-7-MGA	B	×	×	27/9	V45W	6G74
	V4AW3-7-MIA	B	×	×	29/9	V45W	6G74

ÜBERSICHT DER GETRIEBE-MODELLE — MODELL 1999

Getriebemodelle	Übersetzungsverhältnis	Drehmomentwandlerkupplung	Viskosekupplung	Tachometerantrieb-Übersetzungsverhältnis	Fahrzeugmodell	Motormodell
EG V4AW3-B-LHLA	B	×	×	28/9	V23C, V23W	6G72
V4AW3-B-LHA	B	×	×	28/9	V23C, V23W	6G72
V4AW3-7-LILA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
V4AW3-B-LIA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
V4AW3-B-NFLA	B	×	×	26/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-B-NFA	B	×	×	26/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-B-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-B-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-B-UJ	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
EXP V4AW3-7-LILA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
V4AW3-B-LIA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
V4AW3-B-MGA	B	×	×	27/9	V45W	6G74
V4AW3-B-MGLA	B	×	×	27/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-B-NGLA	B	×	×	27/9	V45W	6G74
V4AW3-B-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-B-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
AUS V4AW3-6-LHGF	B	×	×	28/9	K96W	6G72
V4AW3-6-LIT	B	×	×	29/9	K76T	6G72
V4AW3-B-NGA	B	×	×	27/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-B-NIA	B	×	×	29/9	V45W	6G74

ÜBERSICHT DER GETRIEBE-MODELLE — MODELL 2000

Getriebemodelle	Übersetzungsverhältnis	Drehmomentwandlerkupplung	Viskosekupplung	Tachometerantriebs-Übersetzungsverhältnis	Fahrzeugmodell	Motormodell
EG V4AW3-B-LHLA	B	×	×	28/9	V23C, V23W	6G72
V4AW3-B-LHA	B	×	×	28/9	V23C, V23W	6G72
V4AW3-7-LILA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
V4AW3-B-LIA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
V4AW3-B-NFLA	B	×	×	26/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-B-NFA	B	×	×	26/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-B-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-B-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-B-UJ	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-B-UJL	A	×	×	30/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
EXP V4AW3-7-LILA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
V4AW3-B-LIA	B	×	×	29/9	V43W	6G72
V4AW3-B-MGA	B	×	×	27/9	V45W	6G74
V4AW3-B-MGLA	B	×	×	27/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-B-NGLA	B	×	×	27/9	V45W	6G74
V4AW3-B-UIL	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
V4AW3-B-UI	A	×	×	29/9	V46W	4M40 mit Turbolader und Ladeluftkühler
AUS V4AW3-6-LHGF	B	×	×	28/9	K96W	6G72
V4AW3-6-LIT	B	×	×	29/9	K76T	6G72
V4AW3-B-NGA	B	×	×	27/9	V25W, V45W	6G74
V4AW3-B-NIA	B	×	×	29/9	V45W	6G74

ÜBERSICHT DES ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNISSES

Übersetzungsverhältnis		A	B	C
Getriebe	1. Gang	2,804	2,804	2,804
	2. Gang	1,531	1,531	1,531
	3. Gang	1,000	1,000	1,000
	4. Gang	0,705	0,754	0,754
	Rückwärtsgang	2,393	2,393	2,393
Verteilergetriebe	Schnellgang	1,000	1,000	—
	Langsamgang	1,900	1,900	—

WARTUNGSDATEN

mm

	Sollwert	Grenzwert
Getriebe		
Abstand zwischen Sekundärbremstrommel und Platte	4M40, 6G72 0,6 – 1,12	
	6G74 0,7 – 1,22	
Abstand zwischen Sprengring und Flansch	..... 0,62 – 1,98	
Kolbenhub der zweiten Bremse	..... 1,5 – 3,0	
Axialspiel der Ausgangswelle	..... 0,27 – 0,86	
Abstand zum Drehmomentwandlergehäuse	..... 31,1 oder mehr	
Abstand zum Ölpumpengehäuse	..... 0,07 – 0,15	0,30
Abstand zum oberen Ende der Ölpumpe	..... 0,11 – 0,14	0,30
Abstand zur Ölpumpenseite	..... 0,02 – 0,05	0,30
Dicke der OD-Direktkupplungsscheibe	.....	1,84
Ungespannte Länge der OD-Direktkupplungsrückholfeder	..... Etwa 15,8	
OD-Direktkolbenhub	..... 1,85 – 2,15	
Ungespannte Länge der OD-Stützbaugruppe-Rückholfeder	..... Etwa 18,6	
Dicke der Direktkupplungsscheibe	.....	1,84
Ungespannte Länge der Direktkupplungsrückholfeder	..... Etwa 19,8	
Kolbenhub der Direktkupplung	..... 1,37 – 1,67	
Dicke der Vorwärtsgang-Kupplungsscheibe	.....	1,84
Ungespannte Länge der Vorwärtsgang-Kupplungsrückholfeder	..... Etwa 11,55	
Kolbenhub der Vorwärtsgang-Kupplung	4G40, 6G72 2,65 – 3,98	
	6G74 2,90 – 4,29	
Ungespannte Länge der Rückholfeder der zweiten Bremse	..... Etwa 15,05	
Bremsscheibendicke der ersten Bremse und der Rückwärtsgangbremse	.....	1,51
Ungespannte Länge der Rückholfeder der ersten Bremse und der Rückwärtsgangbremse	..... Etwa 13,09	
Innendurchmesser der Ölpumpengehäuse-Lagerbuchse	.....	38,18
Innendurchmesser der Ölpumpengehäuse-Statorwellenbuchse (vorne)	.....	21,57
	(hinten) 27,07	
Innendurchmesser der Trommellagerbuchse der OD-Direktkupplung	.....	27,11
Innendurchmesser der OD-Planetenradlagerbuchse	.....	11,27
Innendurchmesser der Direktkupplung-Trommellagerbuchse	.....	53,97
Innendurchmesser der Trommellagerbuchse der Vorwärtsgang-Kupplung	.....	24,07
Innendurchmesser der Lagerbuchse des vorderen OD-Planetenringrads	.....	24,07
Innendurchmesser der Sonnenradlagerbuchse	.....	24,07

mm

	Sollwert	Grenzwert
Verteilergetriebe		
Axialspiel der Kupplungsnahe für Schnellgang/Langsamgang	0 – 0,08	
Axialspiel des Antriebszahnradlagers	0 – 0,06	
Axialspiel des mittleren Differentials	0,025 – 0,150	
Axialspiel der Differentialsperrnabe	0 – 0,08	
Axialspiel der Synchronnabe für Heck-/Allradantrieb	0 – 0,08	
Axialspiel des Lagers der hinteren Ausgangswelle	0 – 0,08	
Axialspiel der Vorgelegewelle	0 – 0,15	
Axialspiel der Vorgelegewellenlagers	0 – 0,08	
Spiel zwischen Rückseite des äußeren Synchronringes und Antriebskettenrad		0,3

IDENTIFIKATION DER SCHIEBERKASTENFEDER

mm

	Ungespannte Länge	Außendurch- messer	Windungszahl	Drahtdurch- messer
Unteres Schiebergehäuse				
Schaltschieberfeder für 1./2. Gang	30,8	9,7	8,5	0,9
Primärsteuerschieberfeder				
<Ausgenommen V4AW3-B-U>	62,3	18,6	12,5	1,7
<Nur V4AW3-B-U>	66,7	17,6	10,5	1,6
Speicher-Steuerschieberfeder				
<Ausgenommen V4AW3-B-N, U>	33,9	8,8	10,0	0,8
<Nur V4AW3-B-N, U>	29,8	8,8	16,0	0,8
Rückschlagschieberfeder	17,53	12,1	3,2	1,1
Überdruckschieberfeder	11,2	6,4	7,5	0,9
Oberes Schiebergehäuse				
Übergasschieber	27,3	8,7	10,5	1,0
Drosselklappe	20,6	9,2	7,5	0,7
Schaltschieber für 3./4. Gang	30,8	9,7	8,5	0,9
Zweiter Freilaufmodulatorschieber				
<Ausgenommen V4AW3-B-U>	30,9	8,6	9,5	1,1
<Nur V4AW3-B-U>	29,6	8,3	10,5	1,0
Überbrückungsrelaisschieber	21,4	5,5	15,5	0,6
Sekundärsteuerschieber	30,9	11,2	8,5	1,5
Reduzierschieber	21,8	6,0	11,5	0,6
Schaltschieber für 2./3. Gang	30,8	9,7	8,5	0,9
Langsamfreilauf-Modulatorschieber	30,4	8,3	8,5	0,8

IDENTIFIKATION DER SPEICHERKOLBENFEDER

					mm			
					Unge- spannte Länge	Außen- durch- messer	Windungs- zahl	Draht- durch- messer
C ₀ :	Außenfeder 1				74,6	20,9	12,3	2,3
	Außenfeder 2				46,10	14,0	12,5	2,2
C ₂ :	Außenfeder	4M40	<Ausgenommen 1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		22,0	11,9	5,3	1,7
		6G72	<PAJERO/MONTERO, L200>		24,0	12,0	5,4	1,7
		6G72	<L400>		21,0	10,5	3,9	1,7
		6G74	<Ausgenommen 1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		20,0	12,1	4,5	1,7
		6G74, 4M40	<1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		22,0	12,0	5,3	1,7
	Innenfeder	4M40	<Ausgenommen 1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		64,0	20,2	10,3	2,2
		6G74	<Ausgenommen 1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		70,2	20,2	10,1	2,3
	Innenfeder 1	4M40	<1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		68,5	20,2	9,1	2,2
		6G72			64,0	20,2	10,3	2,2
		6G74	<1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		64,0	20,2	12,3	2,2
	Innenfeder 2	6G72			42,1	14,7	9,25	2,5
		6G74, 4M40	<1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		42,1	14,7	7,3	2,5
B ₀ :	Außenfeder				14,5	13,0	3,0	2,1
	Innenfeder				62,0	16,0	11,9	2,1
B ₂ :	Außenfeder	4M40	<Ausgenommen 1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		17,0	12,7	3,3	2,1
		4M40	<1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		20,0	14,0	5,2	1,9
		6G72			23,0	14,0	4,9	2,0
		6G74	<Ausgenommen 1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		22,0	14,0	5,2	1,9
		6G74	<1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		19,0	14,0	5,7	2,0
	Innenfeder	4M40	<Ausgenommen 1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		70,5	19,9	10,4	2,4
		4M40	<1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		72,6	19,9	12,5	2,8
		6G72			70,5	19,7	12,9	2,7
		6G74	<Ausgenommen 1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		72,6	19,9	12,5	2,8
		6G74	<1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO>		75,3	20,0	14,3	2,7

Bewußt leer

EINSTELLUNG DER SPRENGRINGE UND DISTANZSCHEIBEN

Benennung	Stärke mm	Identifikations- symbol	Teile-Nr.
Verteilergetriebe			
Sprengring (Für Einstellung des Axialspiels des Antriebsradlagers)	2,30	—	MD704199
	2,35	Rot	MD704200
	2,40	Weiß	MD704201
	2,45	Blau	MD704202
	2,50	Grün	MD704203
Sprengring (Für Einstellung des Axialspiels der Schnellgang/Lang- samgang-Kupplungsnahe)	2,18	Blau	MR110983
	2,25	—	MR110984
	2,32	Braun	MR110985
	2,39	Weiß	MR110986
Sprengring (Für Einstellung des Axialspiels der Differentialsper- nahe)	2,56	—	MD738386
	2,63	Rot	MD738387
	2,70	Weiß	MD738388
	2,77	Blau	MD738389
	2,84	Gelb	MD738390
	2,91	Grün	MD738391
	2,98	Violett	MD738392
Sprengring (Für Einstellung des Axialspiels der Synchronnahe des Heck-/Allradantriebs)	2,56	—	MD738393
	2,63	Rot	MD738394
	2,70	Weiß	MD738395
	2,77	Blau	MD738396
	2,84	Gelb	MD738397
Sprengring (Für Einstellung des Axialspiels des Verteilergetriebe- Vorgelegewellen-Zahnradlagers)	1,48	Blau	MB919176
	1,62	—	MB919177
Distanzscheibe (Für Einstellung des Axialspiels des Verteilergetriebe- Vorgelegewellen-Zahnrad)	1,77	—	MB896728
	1,91	Blau	MB896729
	2,05	Braun	MB896730
	2,19	Weiß	MB896731
	2,33	Rot	MB896732
Sprengring (Für Einstellung des Axialspiels des hinteren Ausgangs- wellenlagers)	2,26	—	MD734311
	2,33	Rot	MD734312
	2,40	Weiß	MD734313
	2,47	Blau	MD734314

Benennung	Stärke mm	Identifikations- symbol	Teile-Nr.
Distanzscheibe	0,84	84	MD734326
(Für Einstellung des Axialspiels des mittleren Differentials)	0,93	93	MD734327
	1,02	02	MD734328
	1,11	11	MD734329
	1,20	20	MD734330
	1,29	29	MD734331
	1,38	38	MD734332
	1,47	47	MD734333
	1,56	56	MD734334
	1,65	65	MD734335
	1,74	74	MD734336
	1,83	83	MD734337
	1,92	92	MD734338
	2,01	01	MD734339

ANZUGSMOMENTE

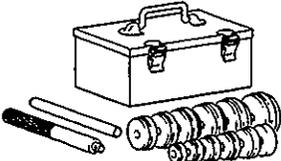
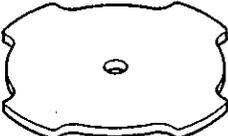
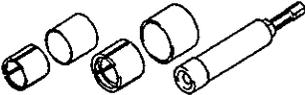
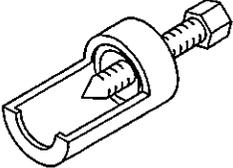
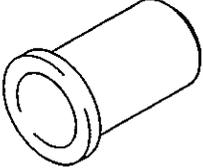
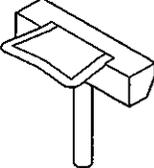
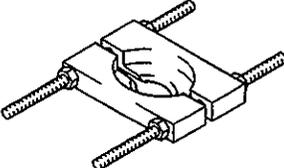
	Anzugsmomente	
	Nm	mkg
Getriebe		
Getriebegehäuse	36	3,6
Gehäuseadapter <4WD>	36	3,6
Verlängerungsgehäuse <2WD>	29	2,9
Schalthebel	16	1,6
Parksperrstange	7	0,7
Tachometer-Abtriebszahnrad <2WD>	16	1,6
Automatikgetriebe-Drehzahlsensor	16	1,6
Montageschraube der OD-Halterung	26	2,6
Ölpumpe	22	2,2
Gasseilzug	6	0,6
Schiebergehäuse-Befestigungsschraube	10	1,0
Getriebekabel	6	0,6
Ölfilter	10	1,0
Ölsieb <2WD>	6	0,6
Ölsieb <4WD>	7	0,7
Ölwanne	8	0,8
Abläßschraube	21	2,1
Öltemperatursensor	15	1,5
Wandlergehäuse		
Schraube mit 10 mm Durchmesser	35	3,5
Schraube mit 12 mm Durchmesser	58	5,8
Schraube des Anlaßsperrschalters	13	1,3
Mutter des Anlaßsperrschalters	4	0,4
Ölpumpenstator	8	0,8
Obere Schraube des Schiebergehäuses	7	0,7
Manuelle Arretierfeder	10	1,0
Drosselklappenocke	10	1,0
Getriebemagnetspule		
Nr. 1	10	1,0
Nr. 2	10	1,0
Überbrückungsmagnetspule	10	1,0

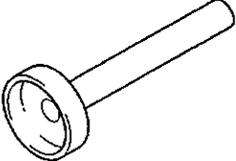
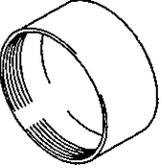
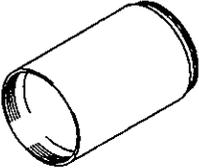
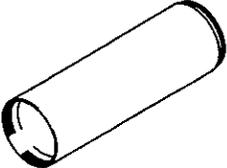
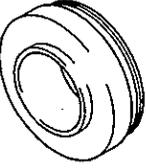
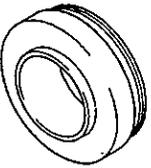
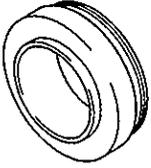
	Anzugsmomente	
	Nm	mkg
Verteilergetriebe		
Hintere Abdeckung	19	1,9
Kettenabdeckung	36	3,6
Mittleres Differentialgehäuse	65	6,5
Lagerhalter	19	1,9
Ölsumpfabdeckung	9	0,9
Sicherungsblech	19	1,9
Detektorschalter	36	3,6
Verschlußschraube	36	3,6
Arretierschraube	36	3,6
Schaltstangenschraube für Schnellgang/Langsamgang	33	3,3
Dynamischer Dämpfer <6G74>	70	7,0
Seitenverkleidung	9	0,9
Hülsenklemme	19	1,9

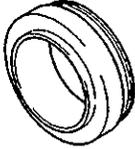
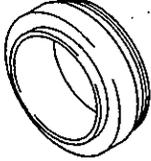
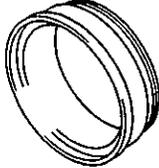
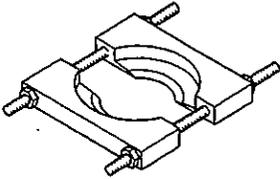
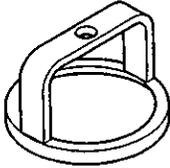
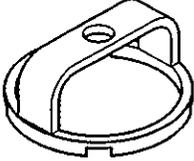
DICHTMITTEL

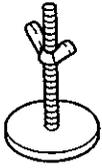
	Vorgeschriebene Dicht- oder Klebemittel	Menge
Getriebe		
Ölwanne	Threebond Seal Packing 1281	Nach Bedarf
Verteilergetriebe		
Adapter-Dichtung (Getriebeseiten)	Threebond Seal Packing 1281	Nach Bedarf
Adapter-Dichtung (Verteilerseiten)	Mitsubishi Original-Dichtmittel	Nach Bedarf
	Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig	
Kettendeckel	Mitsubishi Original-Dichtmittel	Nach Bedarf
	Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig	
Hinterer Deckel	Mitsubishi Original-Dichtmittel	Nach Bedarf
	Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig	
Getriebegehäuseplatte	Mitsubishi Original-Dichtmittel	Nach Bedarf
	Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig	
Arretierschraube	3M ATD Teile-Nr. 8660	Nach Bedarf
	oder gleichwertig	
Verschlußschraube	3M ATD Teile-Nr. 8660	Nach Bedarf
	oder gleichwertig	
Schraube (Gewinde)	3M Gewindesicherungslack Nr. 4170	Nach Bedarf
	oder gleichwertig	

2. SPEZIALWERKZEUGE

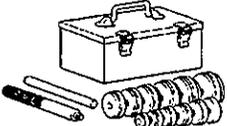
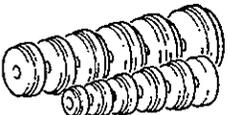
Werkzeug	Nummer	Benennung	Anwendung
	MB990925 MB990929 MB990934 MB990936 MB990938	Einbauwerkzeug für Lager und Wellen- dichtring	Lager und Wellendichtring einbauen
	MB991556	Federkompressor	OD-Trägersprengringe ausbauen und einbauen
	MD998192	Vorgelegewellen- Lagerabziehvorrich- tung	Verteilergetriebewellen-Lager einbauen (nur Oberteil verwendet)
	MD998212	Ölpumpen-Abzieh- werkzeug	Ölpumpe ausbauen
	MD998382	Einbauwerkzeug für vorderen Wellen- dichtring der Vorgele- gewelle	Ölpumpen-Wellendichtring einbauen
	MD998727	Ölwannen-Ausbau- werkzeug	Ölwanne ausbauen
	MD998801	Lager-Abziehwerk- zeug	Lagern und Rädern ausbauen

Werkzeug	Nummer	Benennung	Anwendung
	MD998803	Einbauwerkzeug des Differential-Wellendichtrings	Eingangszahnrad-Wellendichtring einbauen
	MD998812	Einbaukappe	Lagern und Rädern einbauen
	MD998813	Treibdorn-Adapter – 100	Lagern und Rädern einbauen
	MD998814	Treibdorn-Adapter – 200	Lagern und Rädern einbauen
	MD998818	Treibdorn-Adapter	Lagern und Rädern einbauen
	MD998819	Treibdorn-Adapter	Lagern und Rädern einbauen
	MD998821	Treibdorn-Adapter	Lagern und Rädern einbauen

Werkzeug	Nummer	Benennung	Anwendung
	MD998823	Treibdorn-Adapter	Lagern und Rädern einbauen
	MD998824	Treibdorn-Adapter	Lagern und Rädern einbauen
	MD998829	Treibdorn-Adapter	Lagern und Rädern einbauen
	MD998830	Treibdorn-Adapter	Lagern und Rädern einbauen
	MD998917	Lager-Ausbauwerk- zeug	Lagern ausbauen
	MD998921	Federkompressor	Sprengringe für OD-Direktkupplung, Direkt- kupplung, Vorwärtsgangkupplung und Pri- mär- und Rückwärtsgangbremse ausbauen und einbauen
	MD998923	Federkompressor	Sekundärbremse-Sprengringen ausbauen und einbauen

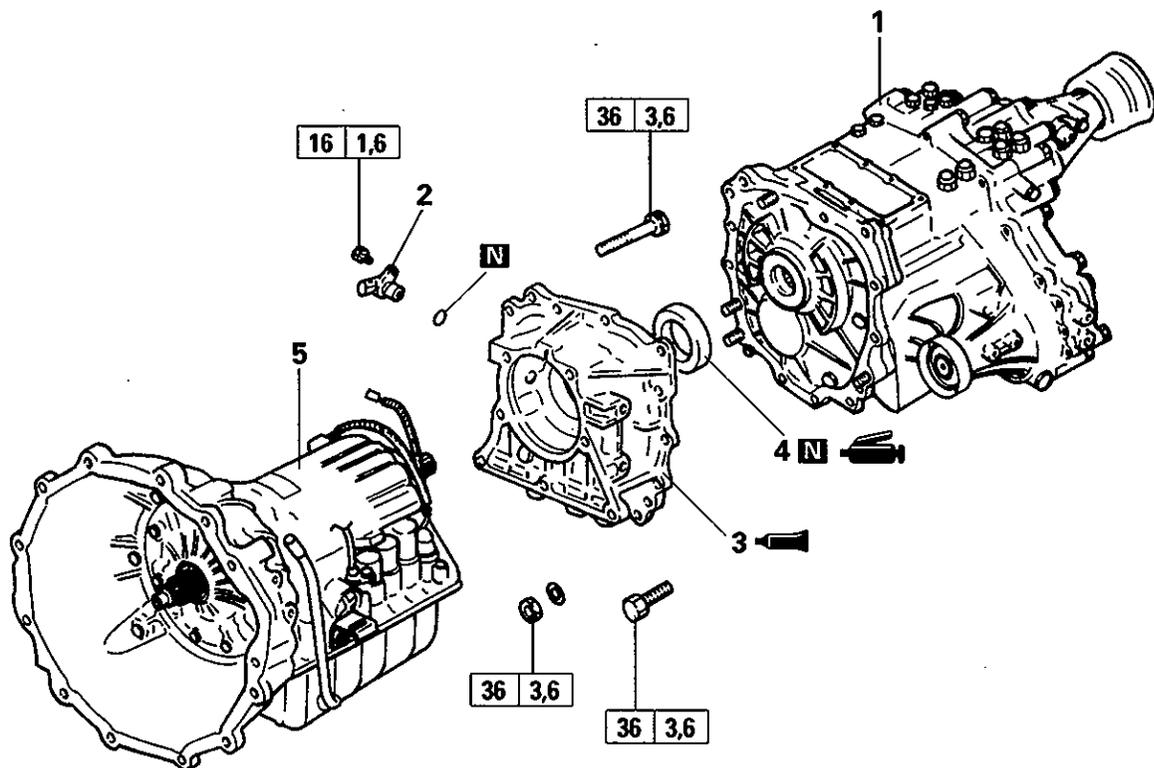
Werkzeug	Nummer	Benennung	Anwendung
	MD998924	Federring-Kompressorhalterung	Zur Verwendung mit den Modellen MD998921, MD998922 und MD998923

INHALT DES LAGER- UND WELLENDICHTRING-EINBAUSATZES MB990925

Satz	Inhalt			
	Werkzeug	Bezeichnung	Werkzeug-Nr.	Durchmesser mm
 <p>Lager- und Wellendichtring-Einbausatz MB990925</p>		Einbauadapter	MB990926	39
			MB990927	45
			MB990928	49,5
			MB990929	51
			MB990930	54
			MB990931	57
			MB990932	61
			MB990933	63,5
			MB990934	67,5
			MB990935	71,5
			MB990936	75,5
			MB990937	79
				Einbaustange	MB990938	—
	Messingstange	MB990939	—	

3. GETRIEBE UND VERTEILERGETRIEBE

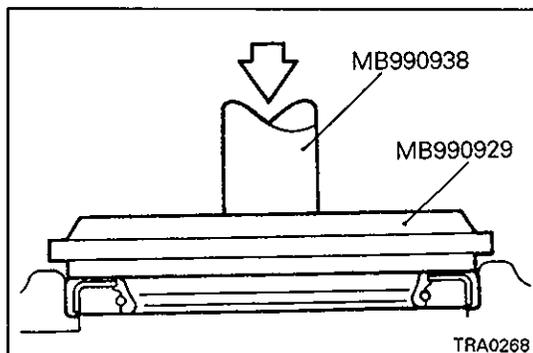
DEMONTAGE UND MONTAGE



Demontageschritte

1. Verteilergetriebe
2. Drehzahlsensor
- ↔B↔ 3. Verteilergetriebegehäuseadapter
- ↔A↔ 4. Wellendichtring
5. Getriebe

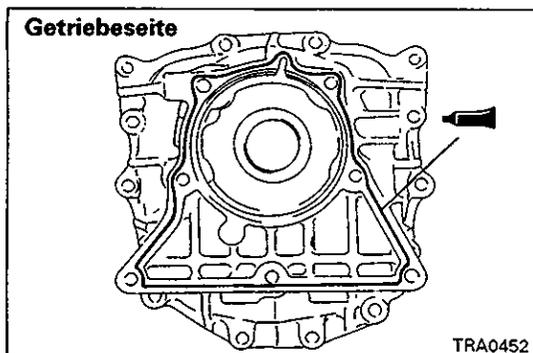
TRA0451



HINWEISE ZUR MONTAGE

↔A↔ Wellendichtring einbauen

- (1) Die Wellendichtringlippen einfetten und den Wellendichtring mit Hilfe des Spezialwerkzeugs am Adapter eintreiben.



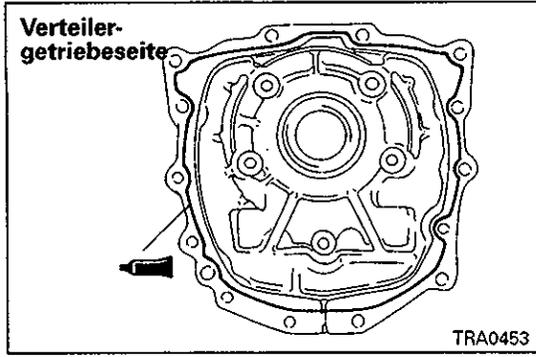
↔B↔ Verteilergetriebegehäuseadapter einbauen

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

Threebond Seal Packing 1281 Getriebeseite
 Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740
 oder gleichwertig Verteilergetriebeseite

Vorsicht

- Das Dichtmittel als dünne, lückenlose Schicht auftragen und gleichmäßig verteilen.



4. GETRIEBE

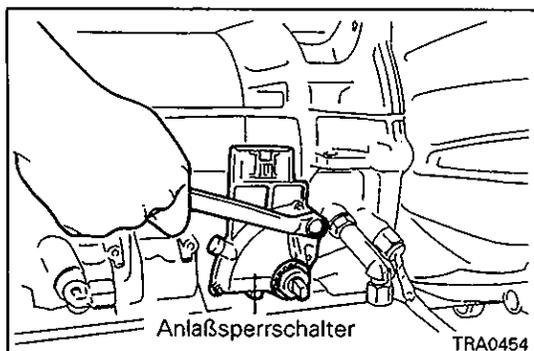
DEMONTAGE

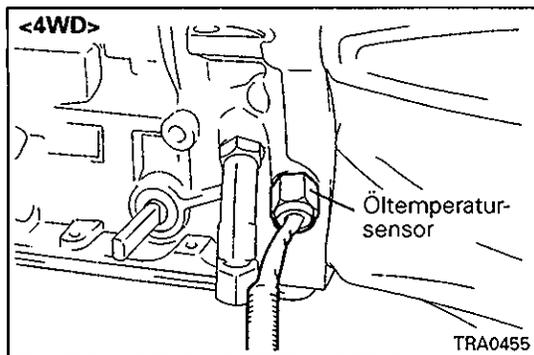
Vorsicht

- Beim Ausbau des Getrieberadsatzes aus dem Fahrzeug unbedingt darauf zu achten, daß der Getriebeheber nicht gegen die Ölwanne schlägt.
 - Das Automatikgetriebe besteht aus hochpräzisen Bauteilen. Diese Teile sollten äußerst vorsichtig demontiert werden, um Kratzer oder sonstige Beschädigungen zu vermeiden.
 - Gehäusedeckel und andere Leichtmetallteile, falls notwendig, durch leichtes Klopfen mit einem weichen Hammer (Kunststoffhammer) von den Paßflächen lösen, Derartige Teile dürfen keinesfalls mit einem Schraubendreher oder dergleichen abgehoben werden.
 - Zur Sauberhaltung des Arbeitsbereichs sollte eine Gummimatte unter die Werkbank gelegt werden.
 - Bei der Demontage keine Stoffhandschuhe oder Stofflappen verwenden. Falls benötigt, sollten diese entweder durch Nylonhandschuhe oder Papiertücher ersetzt werden.
 - Sämtliche Einzelteile gründlich reinigen. Metallteile können mit handelsüblichen Reinigungslösungen gesäubert werden, jedoch müssen diese Teile anschließend vollständig luftgetrocknet werden.
 - Kupplungsscheiben, Bremscheiben und sonstige Harz- und Gummiteile mit ATF (Automatikgetriebeflüssigkeit) reinigen und darauf achten, daß dabei kein Staub, Schmutz usw. an den Teilen haften bleibt.
 - Falls das Getriebe selbst beschädigt ist, muß die Kühlanlage ebenfalls demontiert und gereinigt werden.
- (1) Sand, Schlamm usw. von der Außenseite des Getriebes entfernen.
 - (2) Das Getriebe mit der Ölwanne nach unten weisend auf eine Werkbank legen.

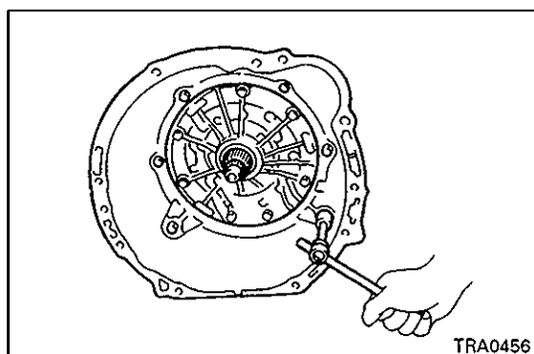
Vorsicht

- Nach dem Ablegen auf die Werkbank darf das Getriebe erst nach Ausbau der Ölwanne umgedreht werden. Diese Maßnahme ist notwendig, um zu verhindern, daß Fremdkörper durch das Schiebergehäuse in die Ölwanne eindringen.
- (3) Den Drehmomentwandler ausbauen.
 - (4) Den Ölstandmesser und das Öleinfüllrohr ausbauen. Die O-Ringe am Öleinfüllrohr entfernen.
 - (5) Die Kabelsatz-Steckerhalterung und die Drosselklappenklemme entfernen.
 - (6) Den Steuerwellenhebel entfernen.
 - (7) Die Sicherungsscheibe lösen und den Anlaßsperrschalter ausbauen. Die Sicherungsscheibe und die Gummitülle entfernen.

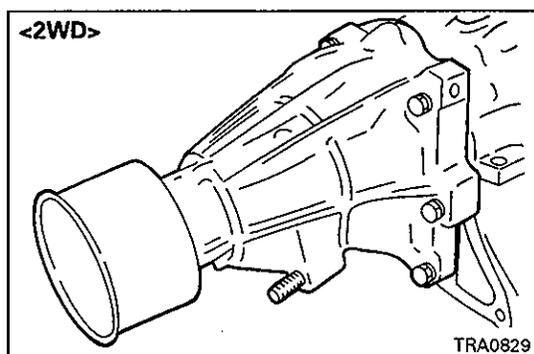




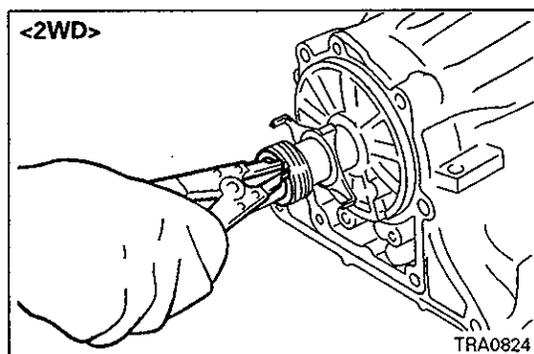
(8) Den Öltemperatursensor ausbauen.



(9) Das Drehmomentwandlergehäuse ausbauen.



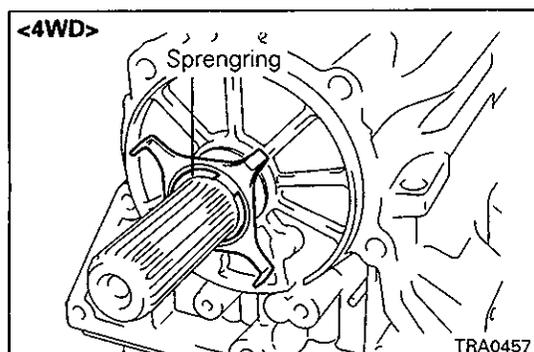
(10) Das Verlängerungsgehäuse und die Dichtung ausbauen.
<2WD>



(11) Den Sprengring und das Tachometer-Antriebszahnrad entfernen. Den Sensorrotor und anschließend den Keil entfernen. <2WD>

Vorsicht

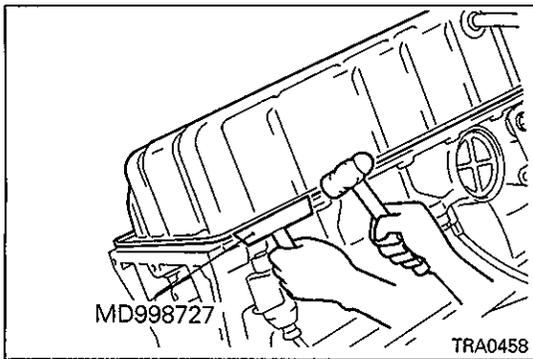
- **Darauf achten, die Flügelblätter des Sensorrotors nicht zu verbiegen.**



(12) Den Sprengring entfernen. Den Sensorrotor und anschließend den Keil entfernen. <4WD>

Vorsicht

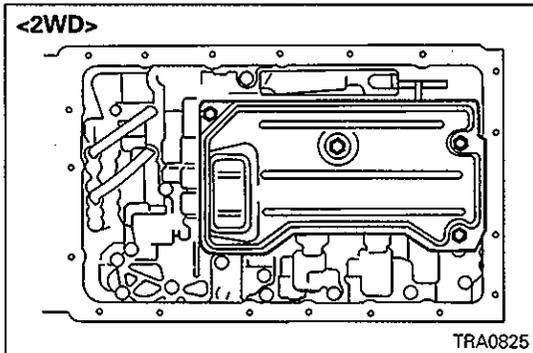
- **Darauf achten, die Flügelblätter des Sensorrotors nicht zu verbiegen.**



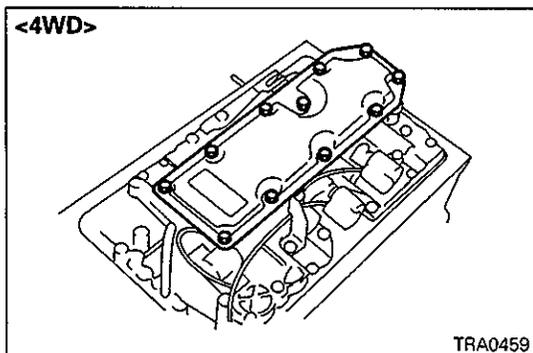
(13) Die Ölwannenschrauben (19) entfernen, und die Ölwanne mit dem Spezialwerkzeug (Ölwanne-Ausbauwerkzeug) ausbauen.

Vorsicht

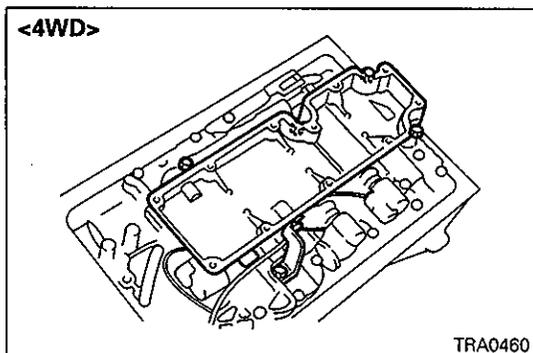
- Das Spezialwerkzeug vorsichtig drehen, um eine Verformung der Ölwanne zu vermeiden.



(14) Die Schrauben (4) entfernen, und danach den Ölfiltersieb ausbauen. <2WD>

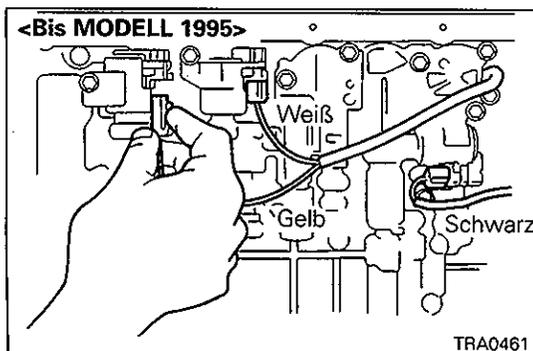


(15) Die Schrauben (11) entfernen, und danach den Ölfiltersieb und die Dichtung ausbauen. <4WD>



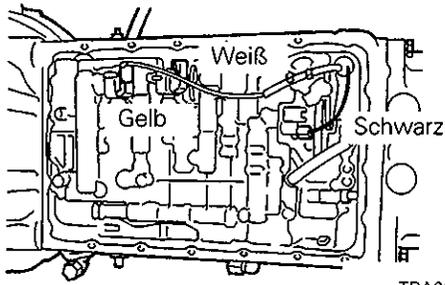
(16) Die Schrauben (5) entfernen, und die Distanzscheibe und den Ölfiltersieb ausbauen. <4WD>

(17) Die beiden Dichtungen entfernen. <4WD>



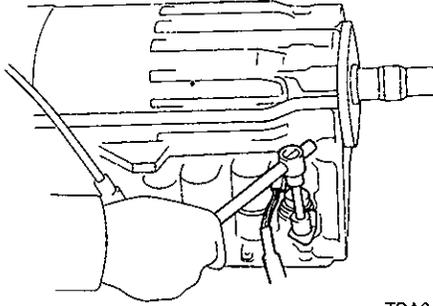
(18) Die Stecker der Getriebemagnetspule (3) abziehen.

<Ab MODELL 1996>



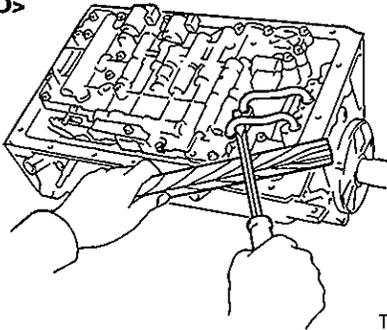
TRA0919

- (19) Das Gummitüllen-Anschlagblech vom Getriebegehäuse entfernen, und das Getriebekabel ausbauen.
 (20) Den O-Ring von der Gummitülle entfernen.



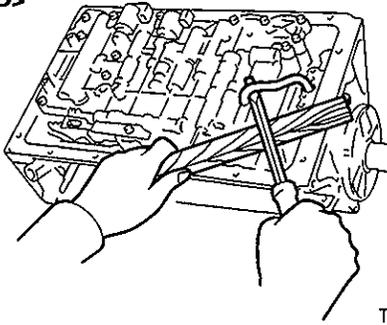
TRA0462

<2WD>



TRA0826

<4WD>



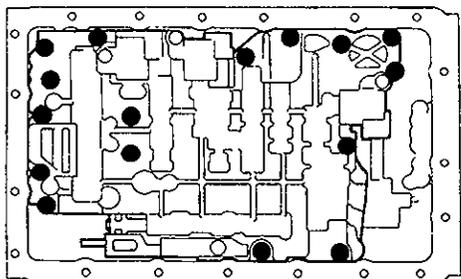
TRA0463

- (21) Mit Hilfe eines Schraubendrehers, einiger Holzstücke usw. die Bremsrohre ausbauen.

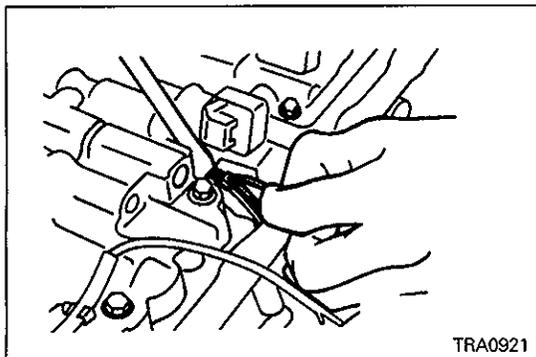
Vorsicht

- **Darauf achten, das Bremsrohr nicht zu verbiegen.**

- (22) Die Befestigungsschrauben (16) vom Schiebergehäuse entfernen.

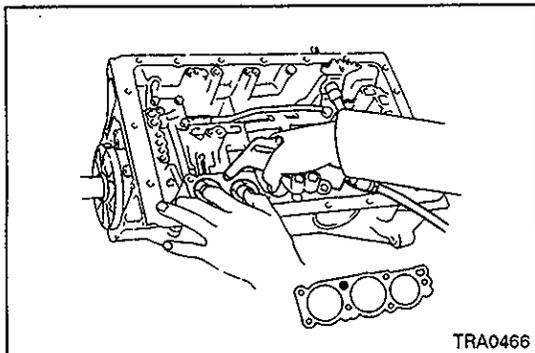


TRA0464



- (23) Den Gasseilzug aus der Drosselklappennocke aushängen.
Danach das Schiebergehäuse ausbauen.

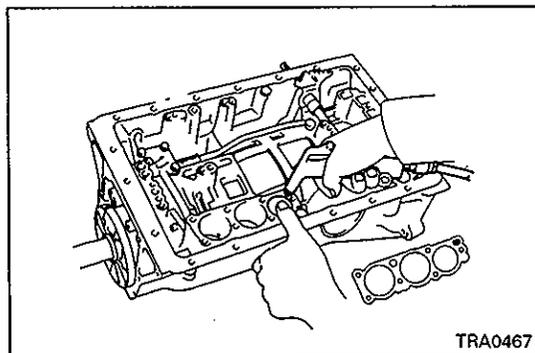
Bewußt leer



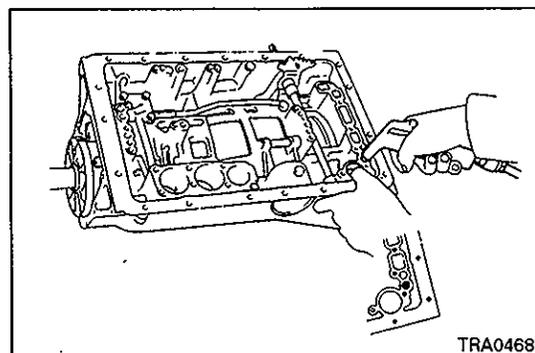
- (24) Die beiden Federn vom C₀-Speicherkolben entfernen.
 (25) Die Rückschlagkugel und die Feder ausbauen.
 (26) Die Speicherkolben B₂ und C₂ ausbauen und die beiden Federn mit Druckluft vorsichtig aus dem in der linken Abbildung gezeigten Loch herausblasen.

HINWEIS

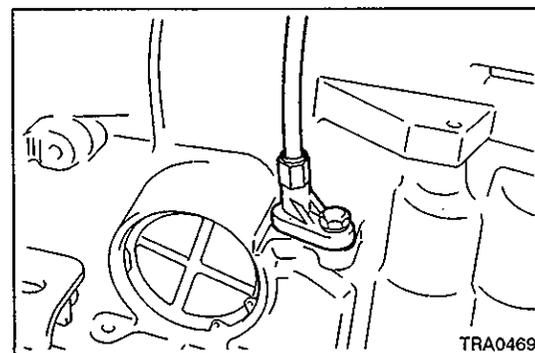
Die Speicherkolben B₂ und C₂ können beide durch Blasen mit Druckluft freigegeben werden, indem man gleichzeitig etwas stärker auf den B₂-Kolben drückt.



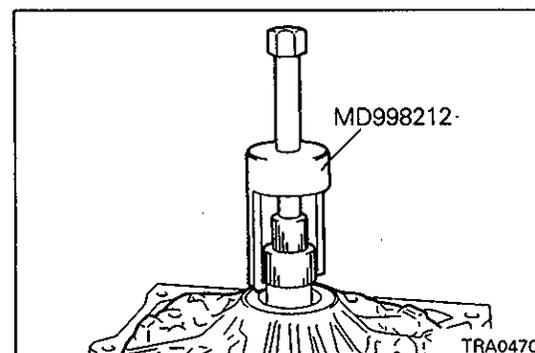
- (27) Den B₀-Speicherkolben und die Feder durch leichtes Einblasen von Druckluft durch das in der Abbildung gezeigte Loch entfernen.



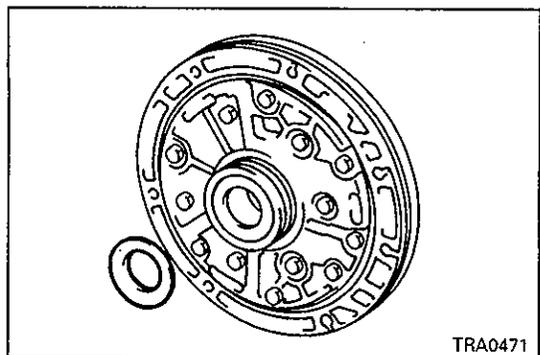
- (28) Den C₀-Speicherkolben und die Feder durch leichtes Blasen mit Druckluft durch das in der Abbildung gezeigte Loch entfernen.
 (29) Den O-Ring jedes Kolbens entfernen.



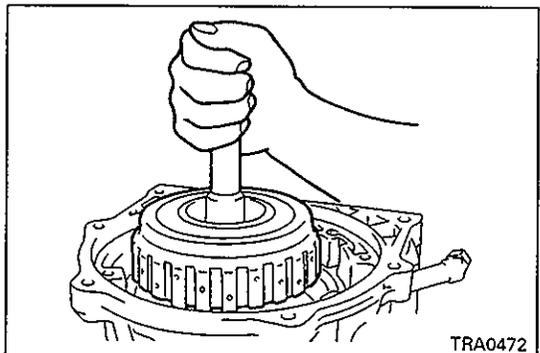
- (30) Die Schraube entfernen. Anschließend die Halterung festhalten und den Gasseilzug herausziehen.
 (31) Den O-Ring vom Gasseilzug entfernen.



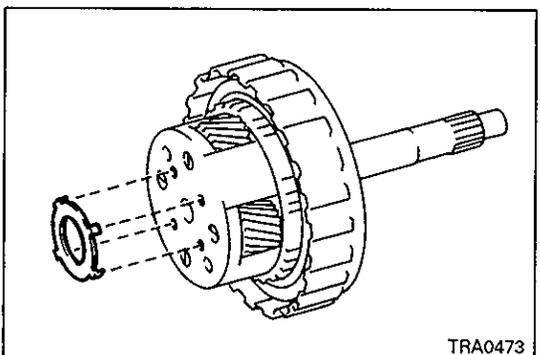
- (32) Die sieben Befestigungsschrauben der Ölpumpe entfernen.
 (33) Die Ölpumpe mit dem Spezialwerkzeug (Ölpumpen-Abziehwerkzeug) ausbauen.



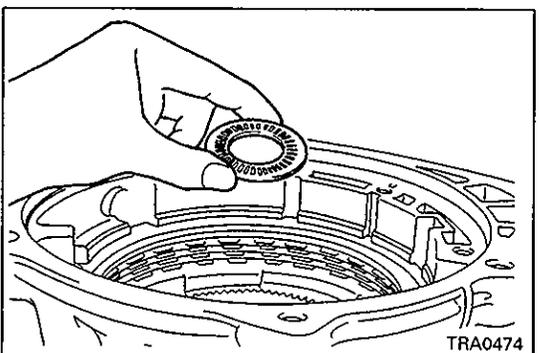
(34) Den Laufring von der Rückseite der Ölpumpe entfernen.



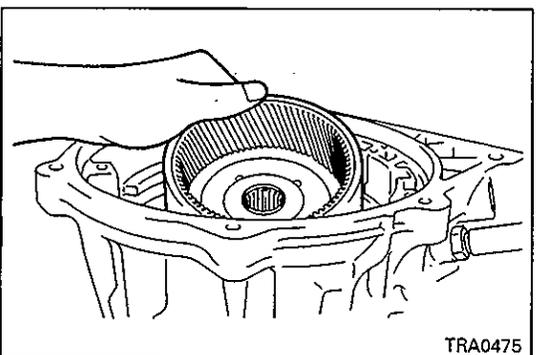
(35) Die Antriebswelle festhalten und gleichzeitig den OD-Planetenradsatz und den OD-Direktkupplungssatz herausnehmen.



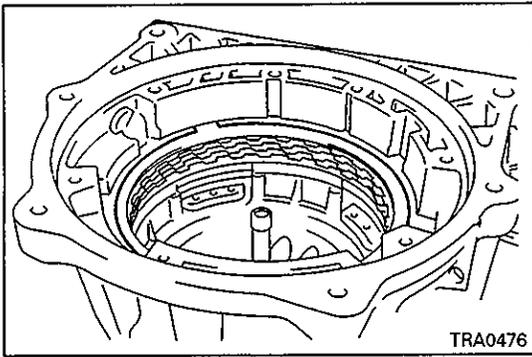
(36) Den Laufring von der Rückseite des OD-Planetenrads entfernen.



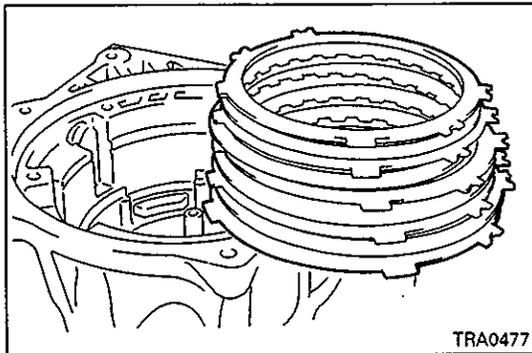
(37) Das Lager und den Laufring ausbauen.



(38) Das OD-Planetenrad herausnehmen.



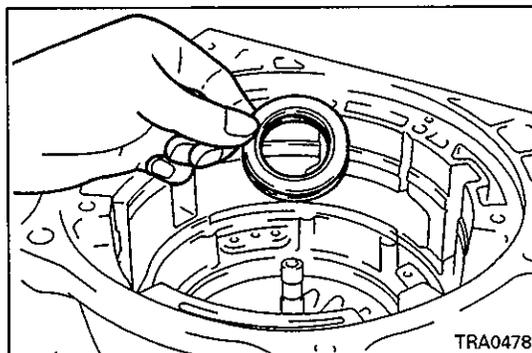
(39) Den Sprengtring entfernen.



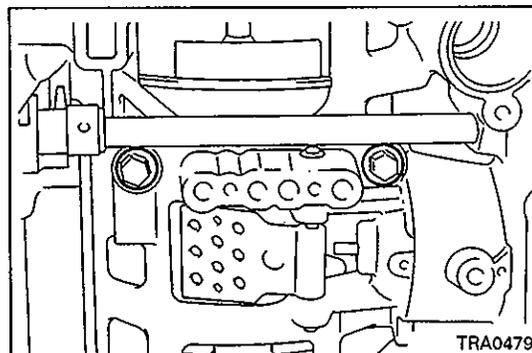
(40) Die beiden Flansche, vier Scheiben und drei Platten der OD-Bremse ausbauen.

HINWEIS

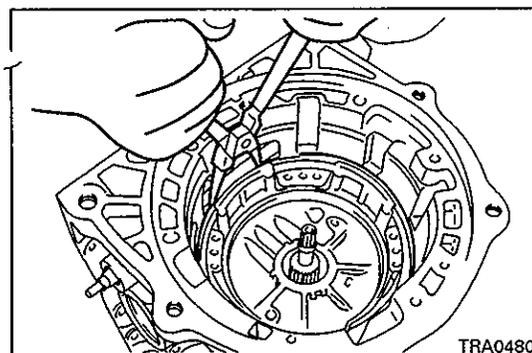
Die Einbaurichtung der Bremsflansche merken.



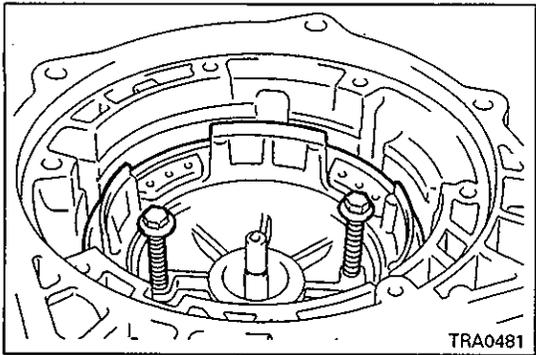
(41) Den Laufring und das Lager ausbauen.



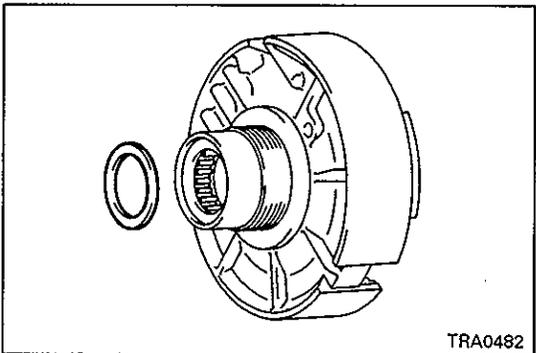
(42) Die beiden Schrauben des OD-Trägers entfernen.



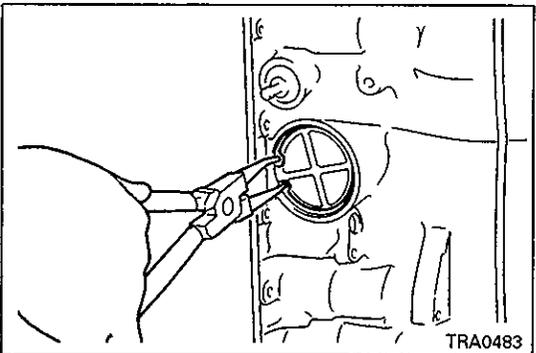
(43) Den Sprengtring entfernen.



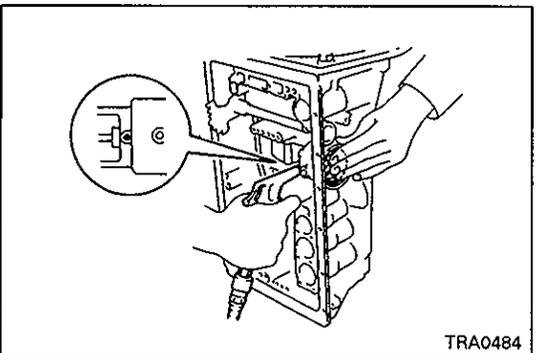
(44) Die OD-Trägereinheit durch Entfernen der beiden OD-Träger-Befestigungsschrauben ausbauen.



(45) Den Laufring an der Rückseite der OD-Trägereinheit entfernen.



(46) Den Sprengring vom zweiten Freilauf-Bremskolben entfernen.

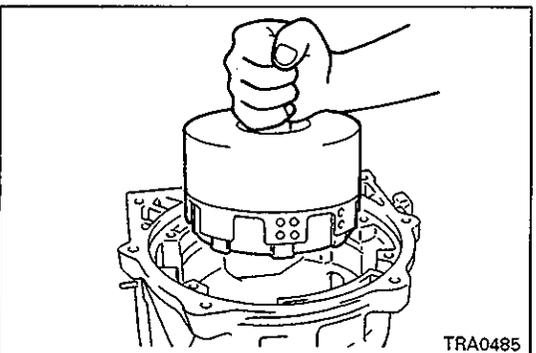


(47) Die Abdeckung der zweiten Freilaufbremse, die Kolbeneinheit und die Feder durch vorsichtiges Einblasen von Druckluft durch das in der Abbildung gezeigte Loch entfernen.

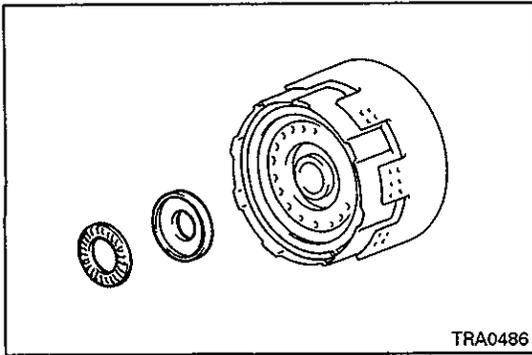
Vorsicht

- **Einen Stofflappen davorhalten, um zu vermeiden, daß sich der Deckel plötzlich löst und das Öl herausschießt.**

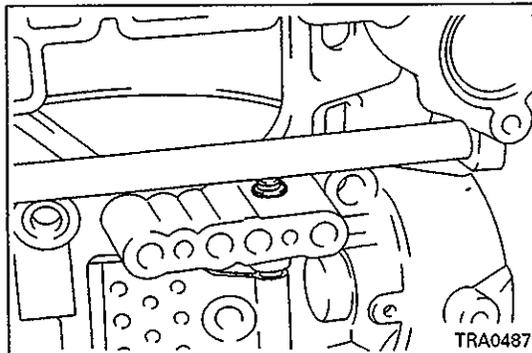
(48) Die beiden O-Ringe von den Kolbendeckeln entfernen.



(49) Die Antriebswelle der Vorwärtsgang-Kupplung festhalten, und den Vorwärtsgang-Kupplungssatz zusammen mit dem Direktkupplungssatz herausnehmen.

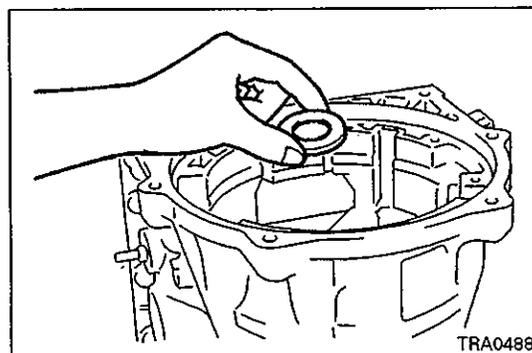


(50) Den Laufring und das Lager von der Rückseite des Vorwärtsgang-Kupplungssatzes entfernen.

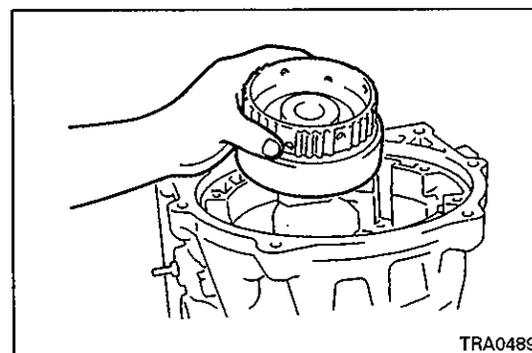


(51) Den E-Ring aus seiner Stellung herausschieben, und den Stift nach unten herausziehen. Anschließend das Band der zweiten Freilaufbremse entfernen.

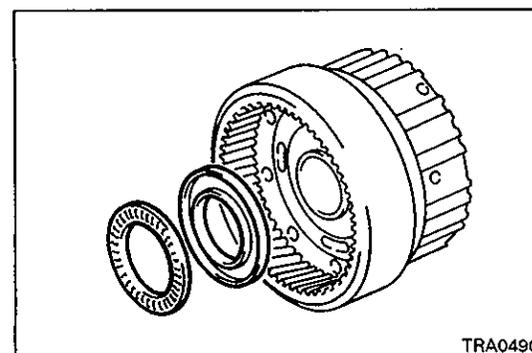
(52) Den E-Ring vom Stift entfernen.



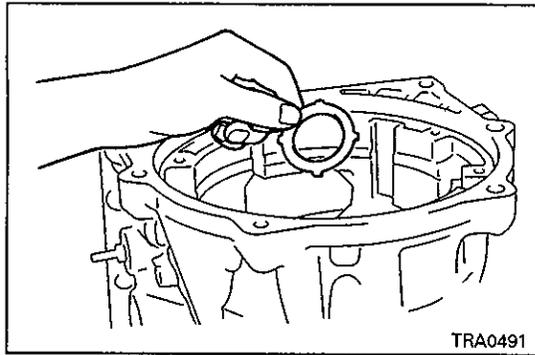
(53) Den Laufring entfernen.



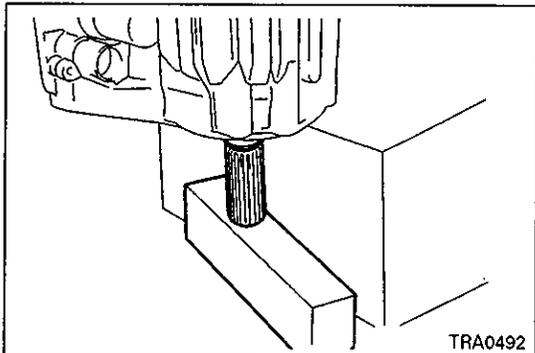
(54) Das vordere Planetenrad herausnehmen.



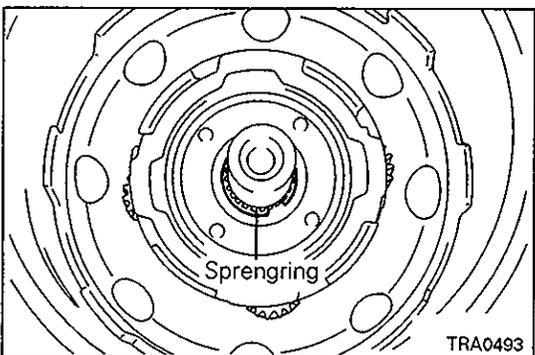
(55) Den Laufring und das Lager an der Rückseite des vorderen Planetenrads entfernen.



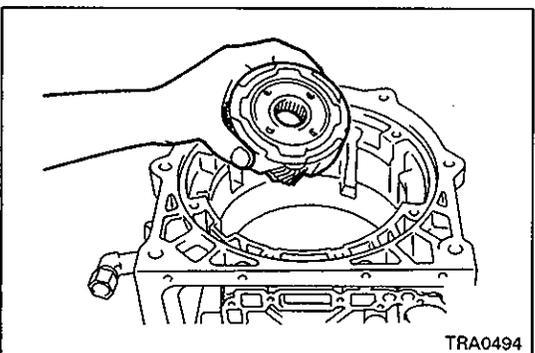
(56) Den Laufring ausbauen.



(57) Die Antriebswelle mit Hilfe von untergelegten Holzstückchen oder dergleichen etwas zur Vorderseite hin schieben.

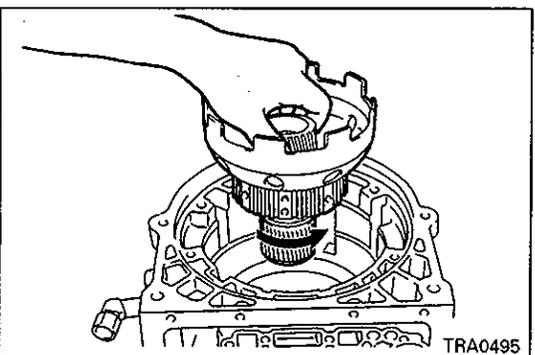


(58) Den Sprengring entfernen.

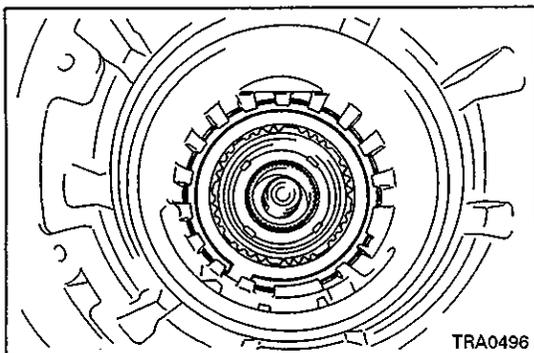


(59) Den vorderen Planetenradsatz herausnehmen.

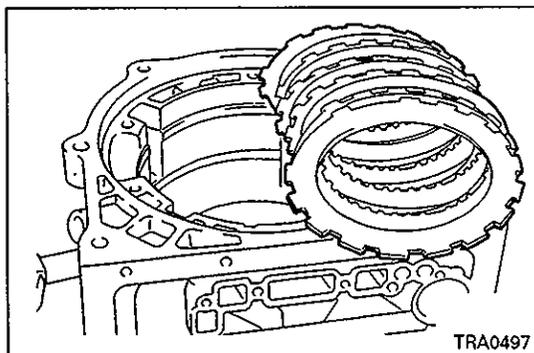
(60) Das Lager entfernen.



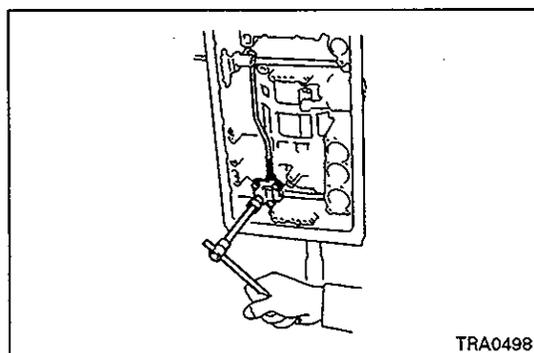
(61) Die Sonnenrad-Antriebstrommel im Gegenuhrzeigersinn drehen und zusammen mit dem Einweg-Kupplungssatz herausnehmen.



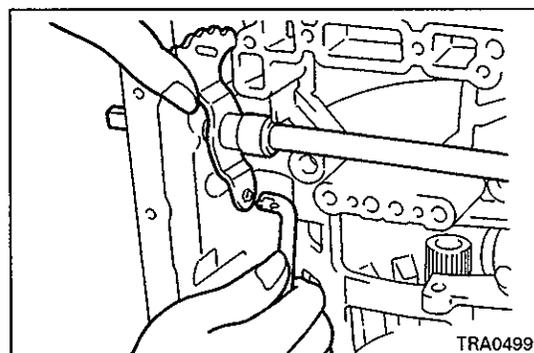
(62) Den Sprengring entfernen.



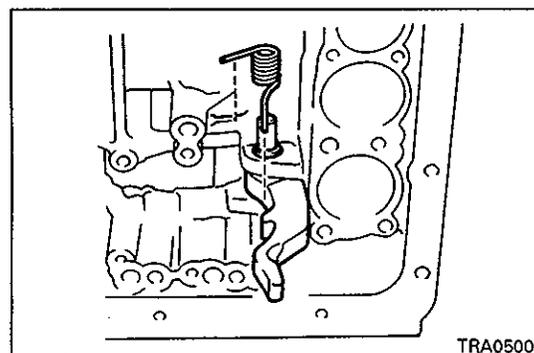
(63) Den Flansch, fünf Scheiben und fünf Flanschplatten ausbauen.



(64) Die drei Schrauben entfernen, und anschließend den Parksperrklinkenbügel ausbauen.

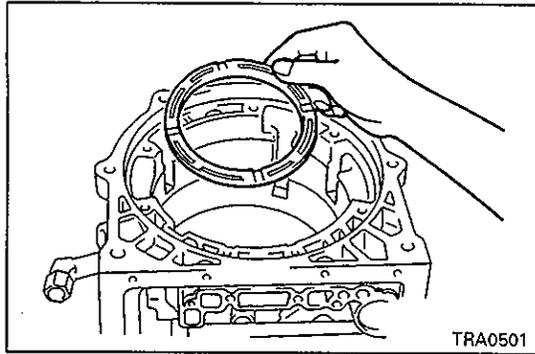


(65) Die Parksperrstange vom Hebel des Handschalterschiebers entfernen.

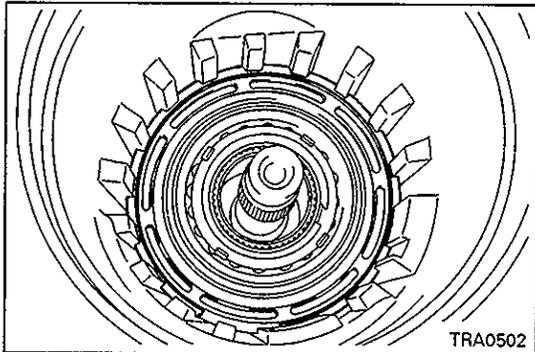


(66) Die Feder, die Parksperrklinkenwelle und die Klinke ausbauen.

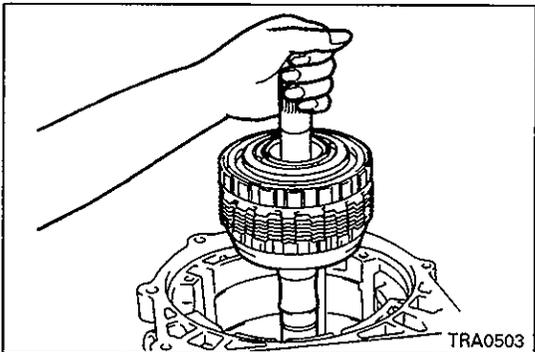
(67) Den E-Ring von der Parksperrklinkenwelle entfernen.



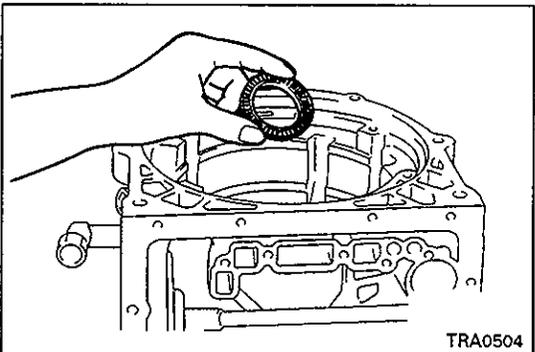
(68) Den Kolbenmantel der zweiten Bremse entfernen.



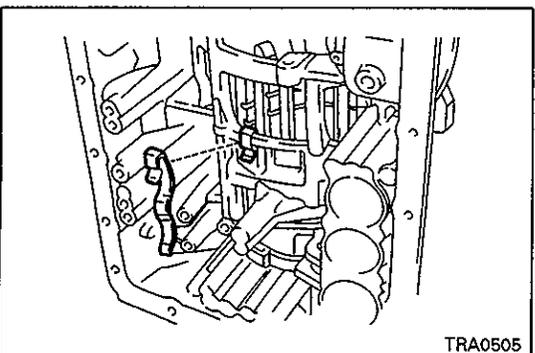
(69) Den Sprengring entfernen.



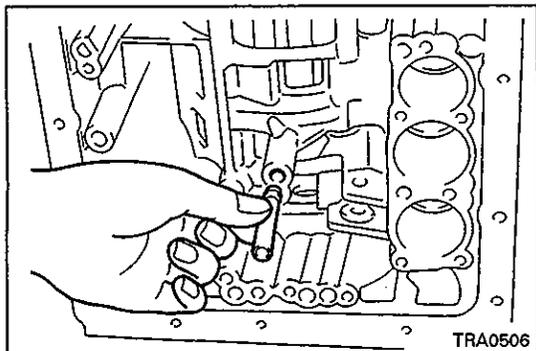
(70) Die Ausgangswelle, die Trommelnebenbaugruppe der zweiten Bremse und den hinteren Planetenradsatz zusammen herausnehmen.



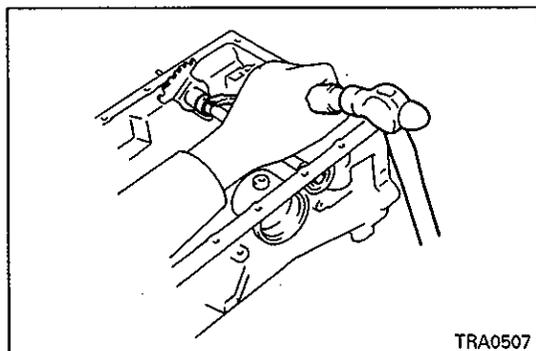
(71) Das Lager zusammen mit dem Laufring vom Getriebegehäuse entfernen.



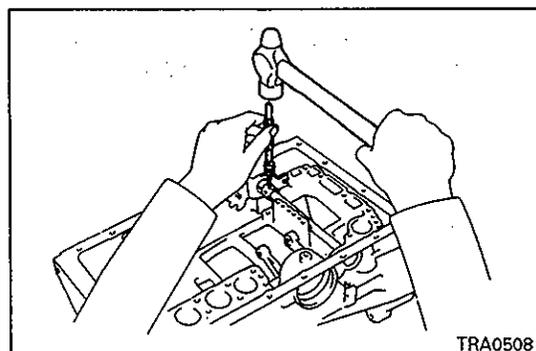
(72) Die Blattfeder aus dem Getriebegehäuse ausbauen.



(73) Die Bremstrommeldichtung entfernen.



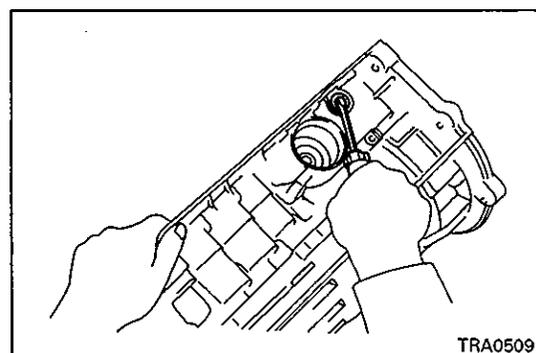
(74) Die Distanzscheibe mit einem Schraubendreher oder dergleichen lösen.



(75) Den gekerbten Federstift mit einem Splinttreiber heraus-treiben.

(76) Die Hebelwelle des Handschalters herausziehen, und den Hebel des Handschalters entfernen.

(77) Die Distanzscheibe vom Hebel des Handschalters entfernen.

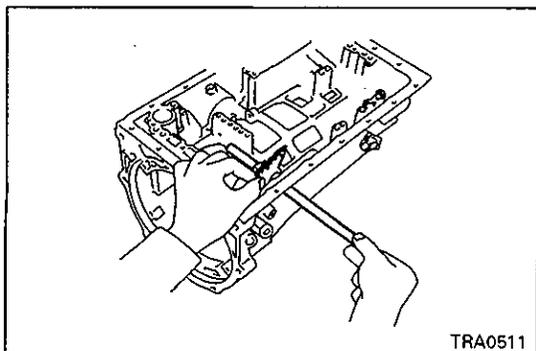
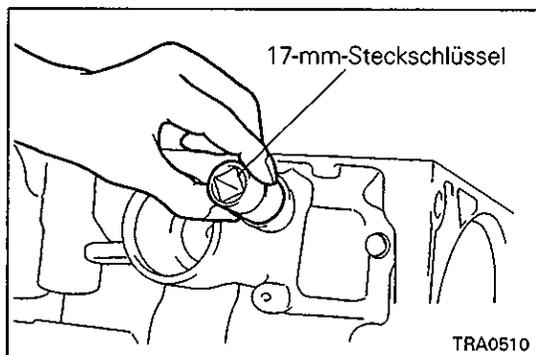


(78) Die beiden Wellendichtringe von der Hebelwelle des Hand-schalters entfernen.

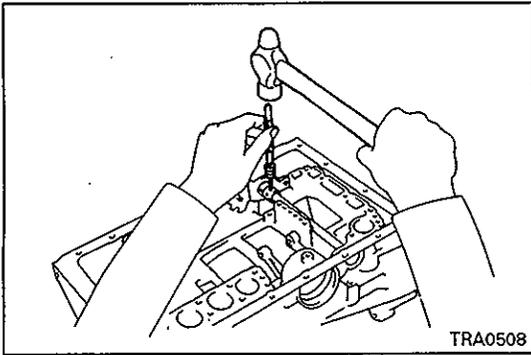
MONTAGE

Vorsicht

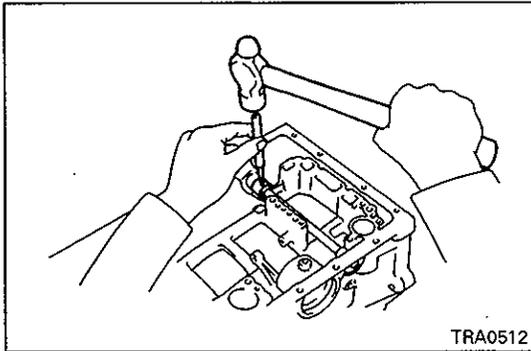
- Das Automatikgetriebe besteht aus hochpräzisen Bauteilen. Diese Teile sollten äußerst vorsichtig zerlegt werden, um Kratzer oder sonstige Beschädigungen zu vermeiden. Eine Beschädigung dieser Teile kann Öllecks verursachen und zu einer Leistungsminderung führen. Deshalb sollte jedes Teil vor dem Wiedereinbau genaustens auf eventuelle Schäden überprüft werden.
- Sämtliche Einzelteile gründlich reinigen. Metallteile können mit handelsüblichen Reinigungslösungen gesäubert werden, jedoch müssen diese Teile anschließend vollständig luftgetrocknet werden.
- Kupplungsscheiben, Bremsscheiben und sonstige Harz- und Gummiteile mit Automatikgetriebeflüssigkeit reinigen und darauf achten, daß dabei kein Staub, Schmutz usw. an den Teilen haften bleibt.
- Dichtungen, Wellendichtringe und andere Gummiteile sollten nicht wiederverwendet, sondern stets ausgetauscht werden.
- Als Schmiermittel ausschließlich raffinierte Naturvaseline verwenden.
- Reibteile, drehende und gleitende Teile vor dem Einbau mit Automatikgetriebeflüssigkeit einfetten.
- Die neuen Kupplungs- und Bremsscheiben vor dem Einbau mindestens zwei Stunden lang in Automatikgetriebeflüssigkeit tauchen.
- Keine Dicht- oder Klebemittel auf die Dichtungen auftragen.
- Falls eine Lagerbuchse ausgetauscht werden muß, sollte stets die gesamte Baugruppe, in der die betreffende Buchse befindet, ersetzt werden.
- Jedes Bauteil mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.



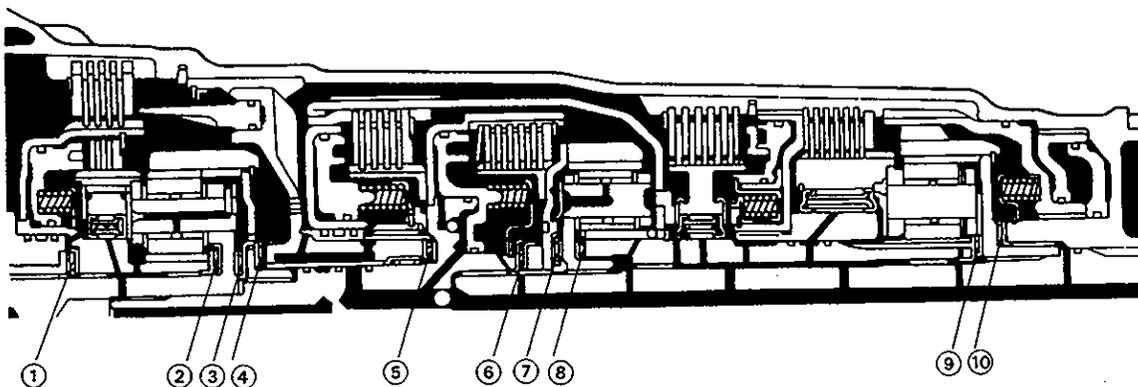
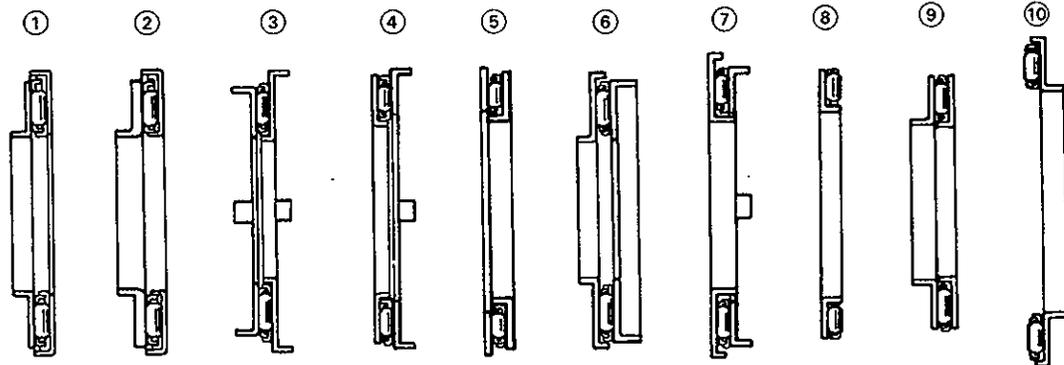
- (1) Die beiden Wellendichtringe mit einem geeigneten Steckschlüssel o. dergl. eintreiben, bis diese auf bündig mit der Getriebegehäuse-Paßfläche abschließen.
- (2) Die neue Distanzscheibe am Hebel des Handschalters anbringen.
- (3) Den Hebel und die Welle des Handschalters in das Getriebegehäuse einbauen.

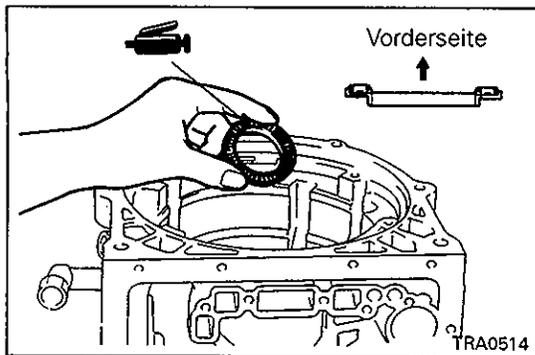


(4) Das Loch im Hebel des Handschalters auf das Loch in der Welle ausrichten und zur Befestigung der Teile einen neuen gekerbten Federstift eintreiben.

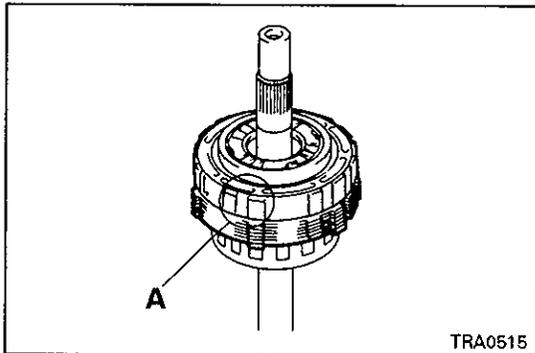


(5) Die Vertiefung im Hebel des Handschalters auf das Distanzscheibenloch ausrichten und mit einem Splinttreiber fest vernieten.
 (6) Prüfen, ob sich die Hebelwelle des Handschalters widerstandslos dreht.
 (7) Die bereits bei der Demontage verwendeten Holzstücke unter das Getriebegehäuse legen, um ein Herabfallen der Ausgangswelle zu vermeiden.

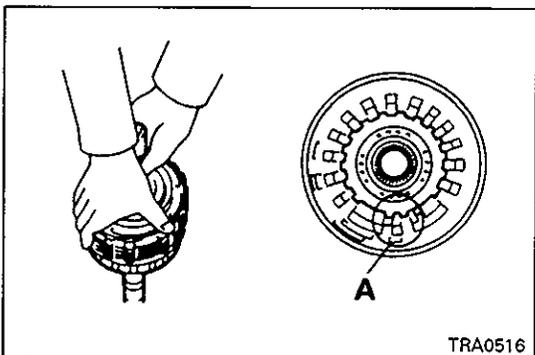




- (8) Das Lager und den Laufring (Außendurchmesser 57,7 mm, Innendurchmesser 39,2 mm) mit Petrolatum einfetten und in das Getriebegehäuse einbauen.



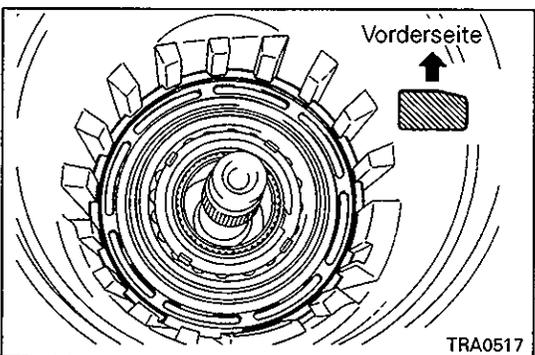
- (9) Die Klauen von Flansch, Scheibe, Platte und Trommel der zweiten Bremse wie in der Abbildung gezeigt aufeinander ausrichten.



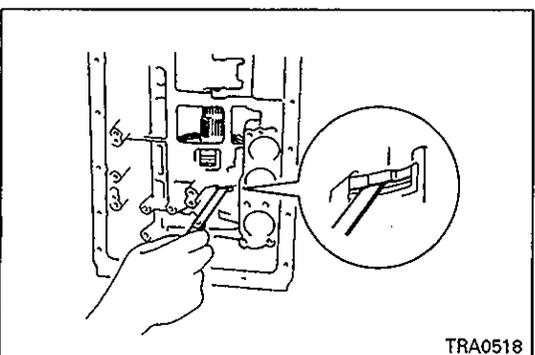
- (10) Den in der Abbildung zu Schritt (9) gezeigten Abschnitt A auf den Abschnitt A des Getriebegehäuses ausrichten. Die Ausgangswelle, die Trommelnebenbaugruppe der zweiten Bremse und den hinteren Planetenradsatz zusammen einbauen.

HINWEIS

Die Antriebswelle festhalten und dabei gleichzeitig die Trommel der zweiten Bremse einschieben.



- (11) Den Sprengring entlang der Kerbe einpassen.



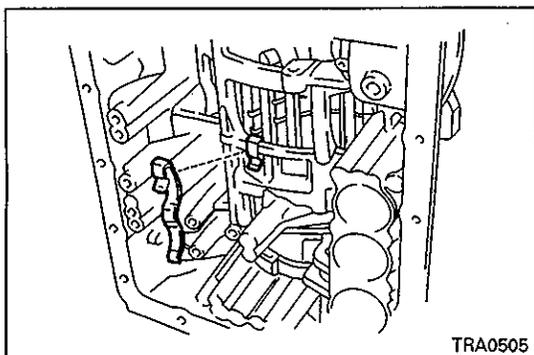
- (12) Das Spiel zwischen der Trommel der zweiten Bremse und der Platte durch Einführen einer Fühlerlehre vom Wartungsloch an der Schiebergehäusesseite messen.

Sollwerte:

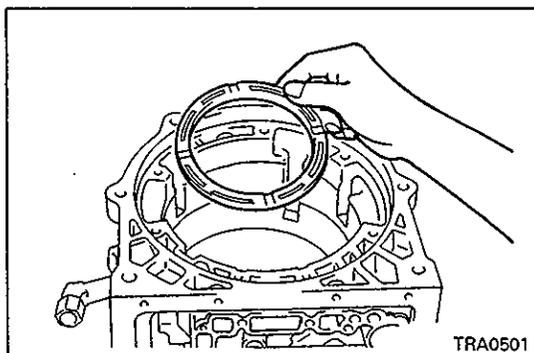
0,6 – 1,12 mm 4M40, 6G72

0,7 – 1,22 mm 6G74

Falls das Spiel nicht innerhalb des vorgeschriebenen Wertes liegt, wurde die Trommel der zweiten Bremse wahrscheinlich nicht korrekt eingebaut. In diesem Fall die Trommel noch einmal korrekt einsetzen, und das Spiel erneut messen.

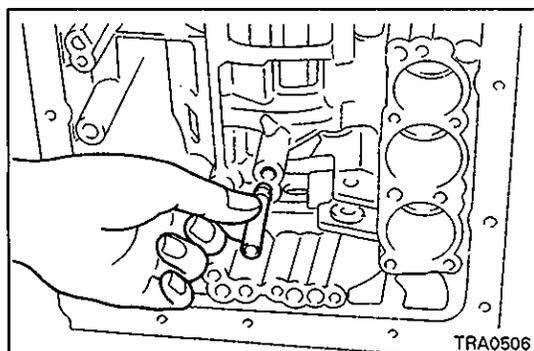


(13) Die Blattfeder einbauen.

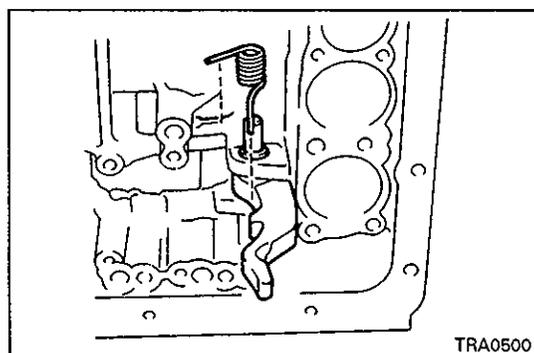


(14) Den Kolbenmantel der zweiten Bremse mit der vorgesehenen Seite nach oben weisend fest einsetzen.

(15) Vergewissern, daß die Unterlegscheibe Nr. 2 an der Trommel der zweiten Bremse vorhanden ist.

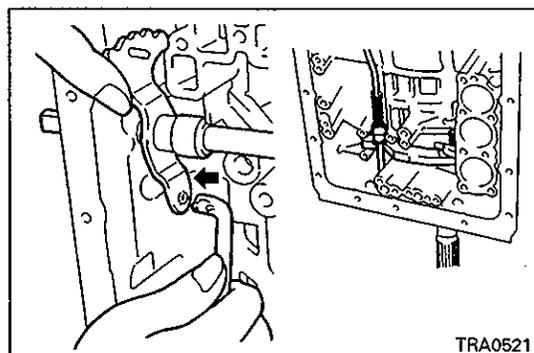


(16) Die neue Bremstrommeldichtung mit Automatikgetriebe-
flüssigkeit einfetten und an der Schiebergehäuseseite ein-
bauen.



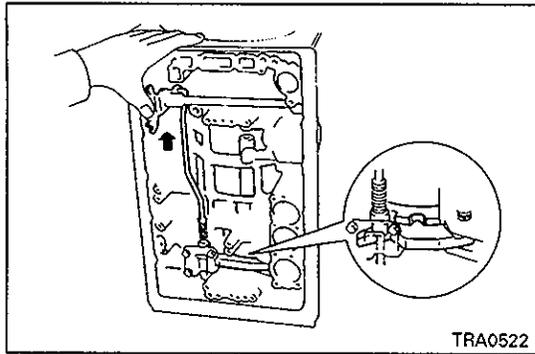
(17) Den E-Ring an der Parksperrklinkenwelle anbringen.

(18) Die Parksperrklinke, die Welle und die Feder einbauen.

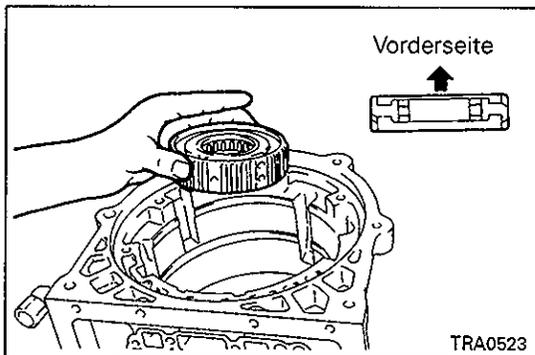


(19) Die Parksperrstange am Hebel des Handschalters
befestigen und auf der Parksperrklinke plazieren.

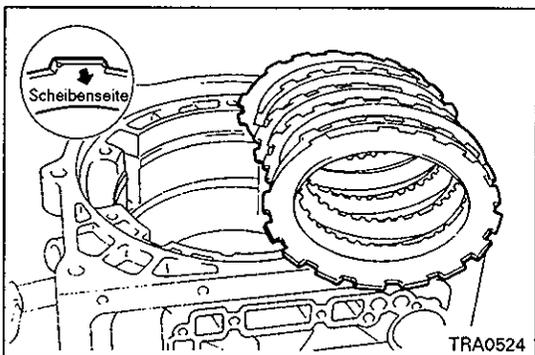
(20) Den Parksperrklinkenbügel mit drei Schrauben festschrau-
ben.



(21) Durch Schieben des Hebels des Handschalters in Richtung des Bereichs P prüfen, ob die Parksperrklinke in das Planetenrad eingreift.



(22) Den Einweg-Kupplungssatz in der angezeigten Richtung einsetzen.

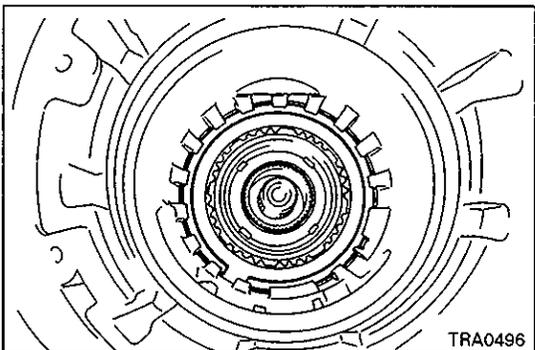


(23) Die 1,8-mm-Platte einsetzen. Anschließend die fünf Scheiben und die vier 2,5-mm-Platten abwechselnd einsetzen.

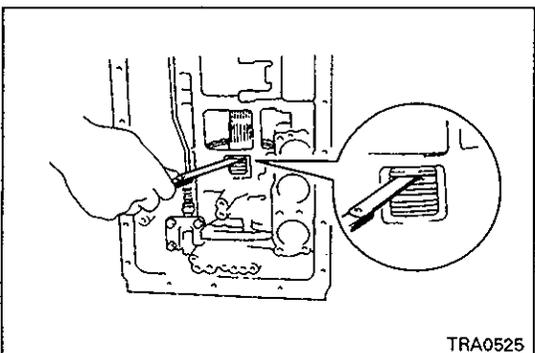
(24) Den Bremsflansch einbauen.

HINWEIS

Die 1,8-mm-Platte und der Bremsflansch müssen so eingebaut werden, daß deren Abschrägungen zur Bremsscheibe hin weisen.



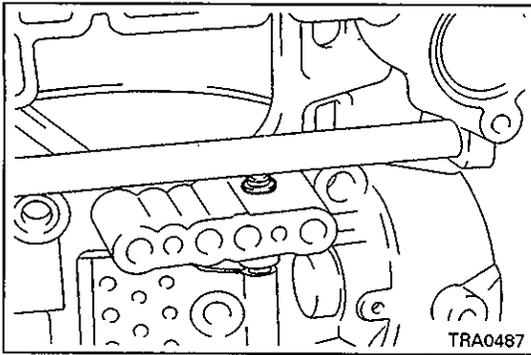
(25) Den Sprengring einbauen.



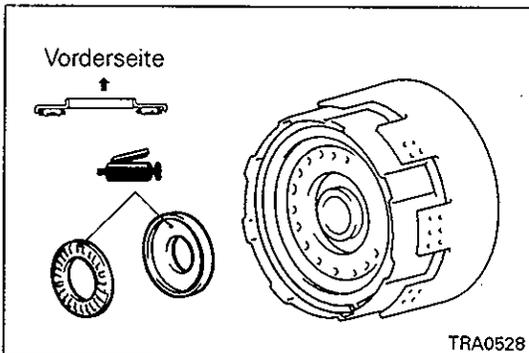
(26) Das Spiel zwischen dem Sprengring und dem Flansch durch Einführen einer Fühlerlehre vom Wartungsloch an der Schiebergehäuseseite messen.

Sollwert: 0,62 – 1,98 mm

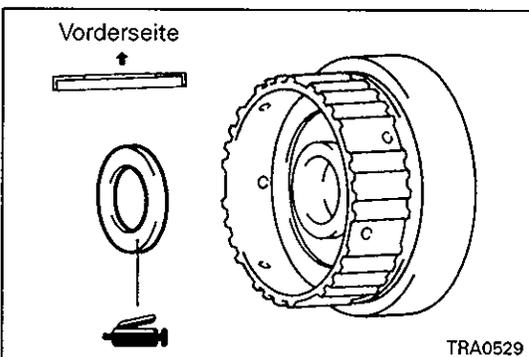
Falls das Spiel nicht innerhalb des vorgeschriebenen Wertes liegt, wurden die Teile möglicherweise nicht korrekt eingebaut. In diesem Fall die Teile noch einmal aus- und wieder einbauen und das Spiel erneut messen.



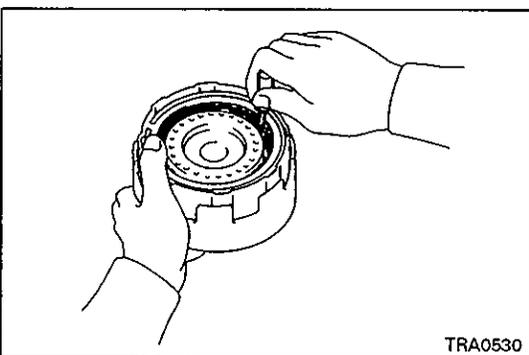
(33) Einen neuen E-Ring an der Oberseite des Stifts anbringen.



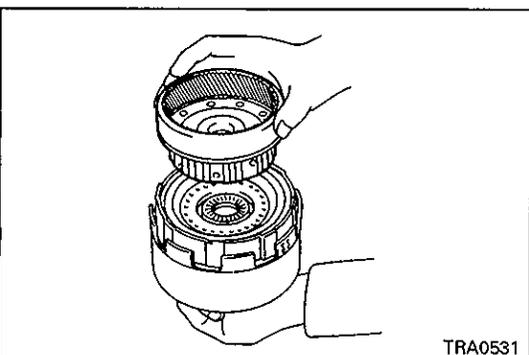
(34) Den Laufring an der Vorderseite (Außendurchmesser 48,9 mm, Innendurchmesser 26,0 mm) und das Lager (Außendurchmesser 46,7 mm, Innendurchmesser 26,0 mm) mit Petrolatum einfetten und an der Rückseite der Vorwärtsgang-Kupplung einbauen.



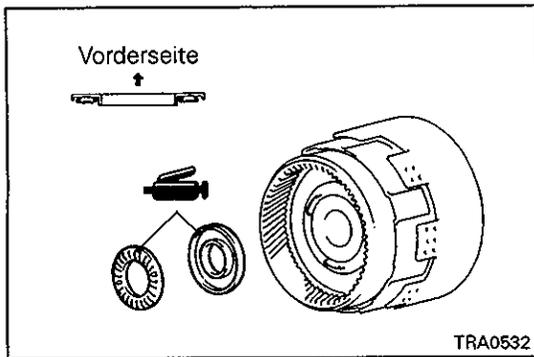
(35) Den Laufring an der Rückseite (Außendurchmesser 47,0 mm, Innendurchmesser 26,8 mm) mit Petrolatum einfetten und an der Vorderseite des vorderen Planetenrads einbauen.



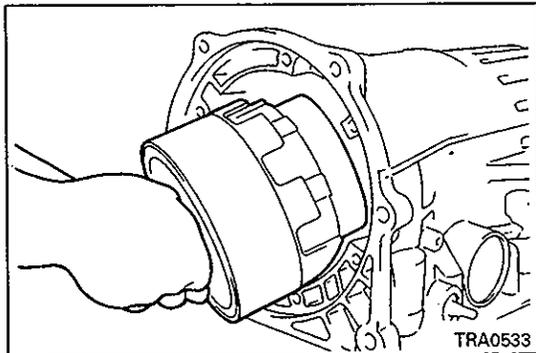
(36) Mit einem Schraubendreher die Klauen der Vorwärtsgang-Kupplungsscheibe ausrichten.



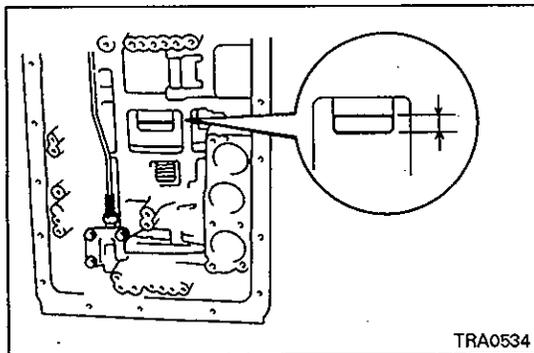
(37) Das vordere Planetenrad bei gleichzeitigem Drehen vorsichtig in den Vorwärtsgang-Kupplungssatz einschieben.



(38) Den Laufring (Außendurchmesser 53,6 mm, Innendurchmesser 30,6 mm) und das Lager (Außendurchmesser 47,4 mm, Innendurchmesser 32,6 mm) mit Petrolatum einfetten und in das Ringrad einbauen.



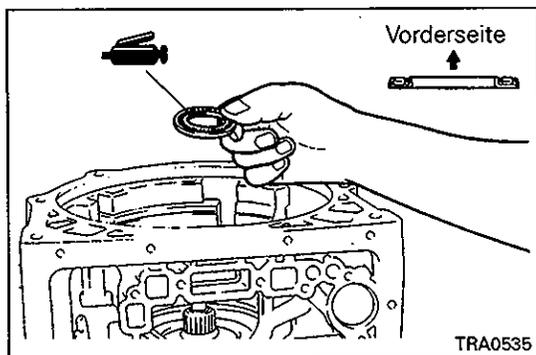
(39) Den Direktkupplungssatz, den Vorwärtsgang-Kupplungssatz und das Ringrad zusammen in das Getriebegehäuse einsetzen.



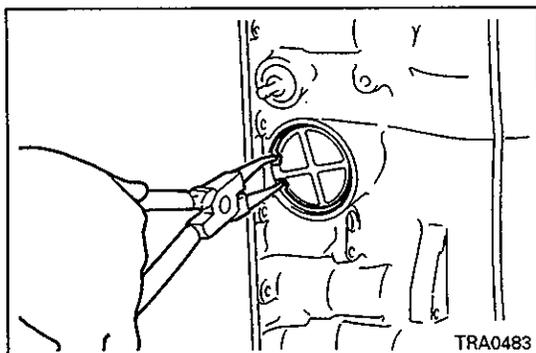
(40) Mit einer Schieblehre den Abstand zwischen der Sonnenrad-Antriebstrommel und der Ansatzkante der Direktkupplungstrommel messen.

Bezugswert: 5,3 – 7,3 mm

Falls das Spiel nicht innerhalb des vorgeschriebenen Wertes liegt, wurden die Vorwärtsgang-Kupplung und das Ringrad möglicherweise nicht korrekt eingebaut. In diesem Fall die Teile noch einmal korrekt einsetzen und den Abstand erneut messen.



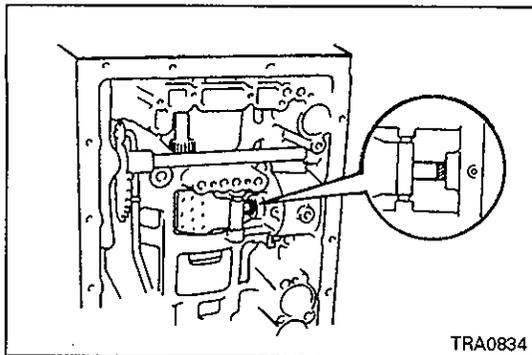
(41) Den Laufring und das Lager (Außendurchmesser 47,6 mm, Innendurchmesser 33,7 mm) mit Petrolatum einfetten und auf die Antriebswelle der Vorwärtsgang-Kupplung aufschieben.



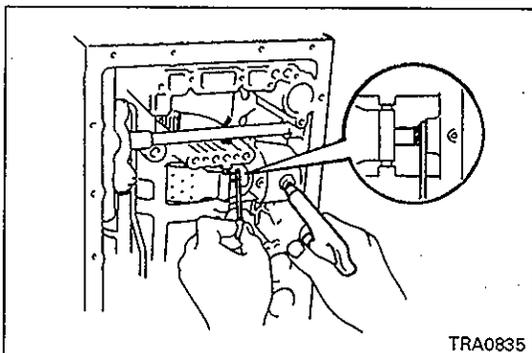
(42) Die beiden neuen O-Ringe mit Automatikgetriebeflüssigkeit einfetten und am Kolbendeckel installieren.

(43) Die Feder, Kolbeneinheit und Kolbendeckel einbauen.

(44) Den Sprengring einbauen.



- (45) Automatikgetriebeflüssigkeit dünn auf der Bremskolbenstange der zweiten Stufe auftragen.



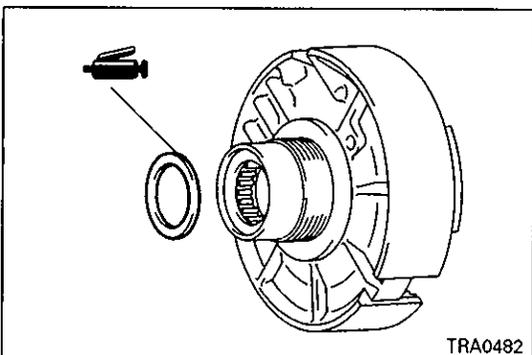
- (46) Druckluft [400 – 800 kPa (4 – 8 kg/cm²)] an der in der Abbildung gezeigten Ölbohrung anlegen und den Hub des Bremskolbens der zweiten Stufe messen.

Sollwert: 1,5 – 3,0 mm

HINWEIS

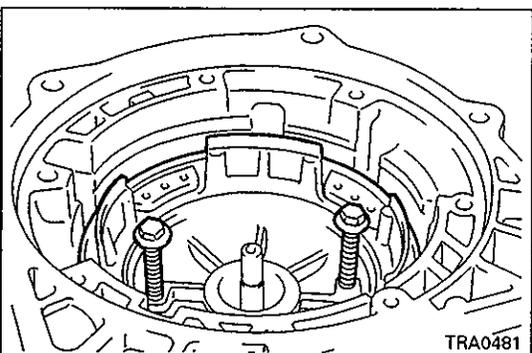
Den Hub mehrmals messen und den Durchschnittswert berechnen.

- (47) Falls der Hub nicht der Spezifikation entspricht, den Kolben nochmals einbauen und den Kolbenhub erneut messen.

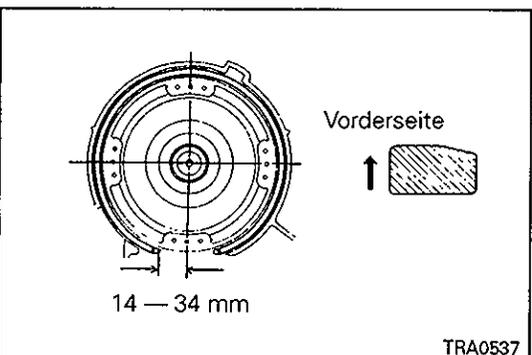


- (48) Prüfen, ob die Druckscheibe der Kupplungstrommel an der Rückseite des OD-Trägers eingesetzt wurde.

- (49) Das Lager (Außendurchmesser 50,9 mm, Innendurchmesser 36,8 mm) mit Petrolatum einfetten und an der Rückseite des OD-Trägers einbauen.

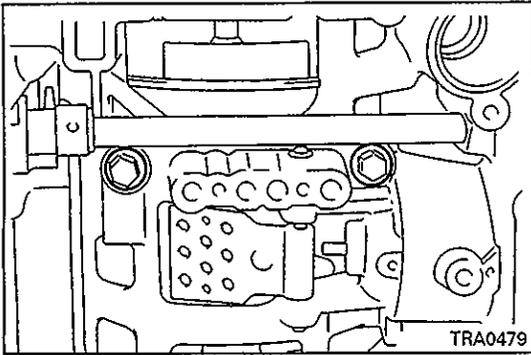


- (50) Das Ölloch und das Schraubenloch im OD-Träger mit den beiden OD-Träger-Befestigungsschrauben auf die Schraubenlöcher im Getriebegehäuse ausrichten und den OD-Träger dabei gleichzeitig zur Schiebergehäusesseite hin in das Getriebegehäuse einsetzen.

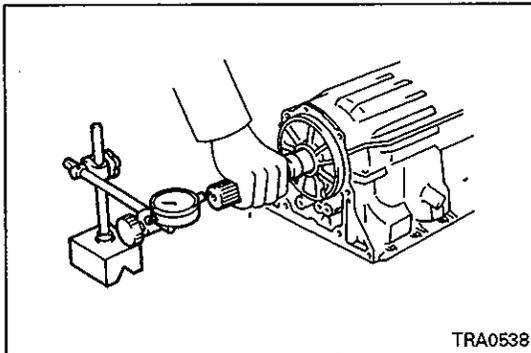


- (51) Den Sprengring wie in der Abbildung gezeigt einbauen.

Sollwert: 14 – 34 mm



(52) Die Befestigungsschrauben des OD-Trägers in abwechselnder Reihenfolge nach und nach gleichmäßig festziehen.



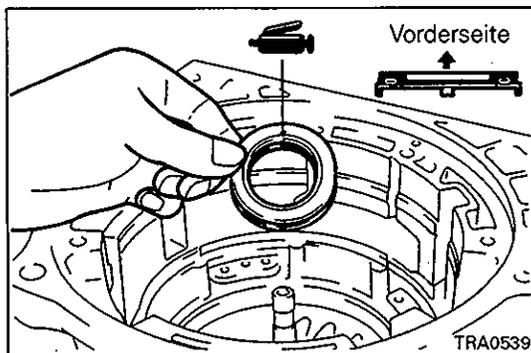
(53) Eine Meßuhr am Ende der Ausgangswelle ansetzen und das Spiel des Wellenendes messen.

Sollwert: 0,27 – 0,86 mm

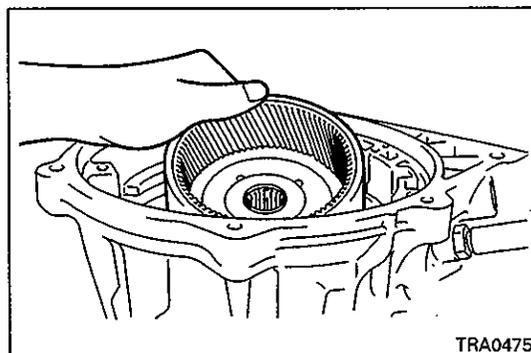
(54) Prüfen, ob sich die Ausgangswelle widerstandslos dreht.

HINWEIS

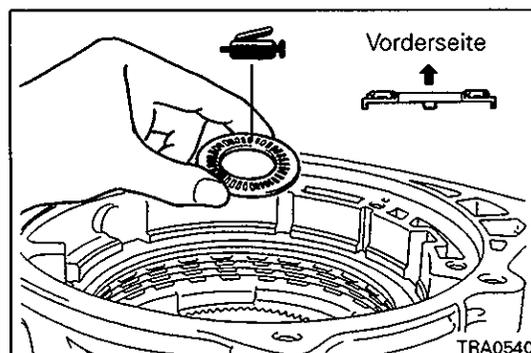
Hierbei darauf achten, daß sich die Ausgangswelle nicht in Parkstellung befindet.



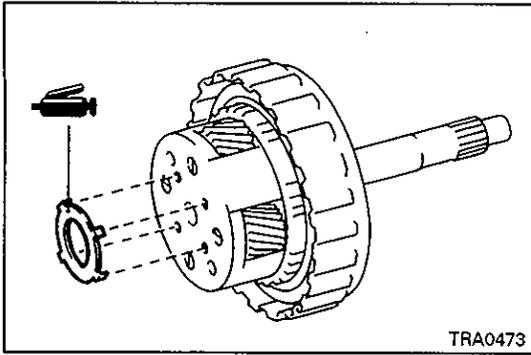
(55) Die Laufringe (Außendurchmesser 58,8 mm, Innendurchmesser 37,2 mm) und das Lager (Außendurchmesser 51,1 mm, Innendurchmesser 33,7 mm) mit Petrolatum einfetten. Die vier Lageransätze auf die OD-Stützerben ausrichten, und anschließend zuerst das Lager und dann die Laufringe in die OD-Stütze einbauen.



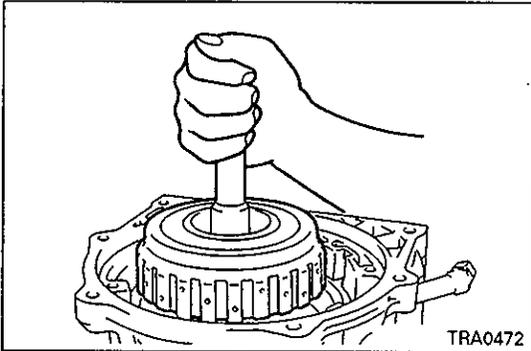
(56) Das OD-Planetenrad einbauen.



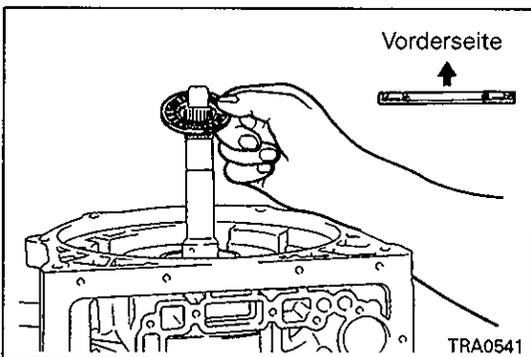
(57) Den Laufring (Außendurchmesser 47,8 mm, Innendurchmesser 24,2 mm) und das Lager (Außendurchmesser 46,8 mm, Innendurchmesser 26,0 mm) mit Petrolatum einfetten. Die vier Lageransätze auf die Löcher im Ringrad ausrichten, und anschließend das Lager und den Laufring in das Ringrad einbauen.



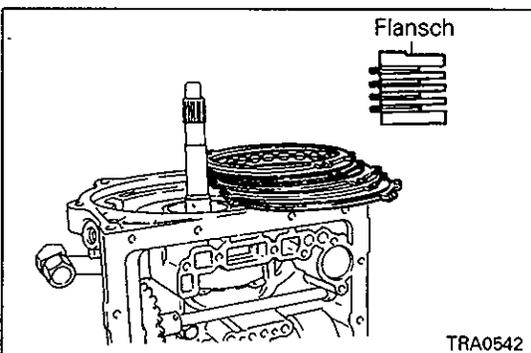
(58) Den Laufring (Außendurchmesser 41,8 mm, Innendurchmesser 27,3 mm) mit Petrolatum einfetten. Die vier Lageransätze auf die Löcher im OD-Träger-Planetenrad ausrichten und den Laufring am Rad anbringen.



(59) Den OD-Träger-Planetenradsatz und den OD-Direktkupplungssatz an der Antriebswelle haltend zusammen einsetzen.



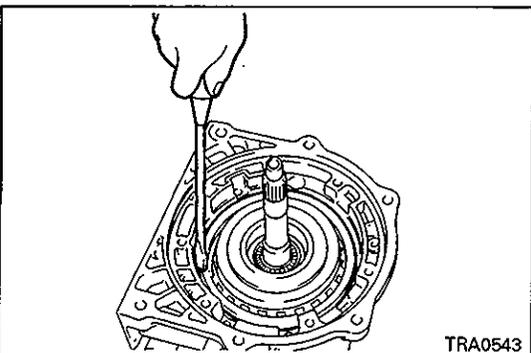
(60) Den Laufring mit Lager (Außendurchmesser 50,2 mm, Innendurchmesser 28,9 mm) mit Petrolatum einfetten und auf die Antriebswelle schieben.



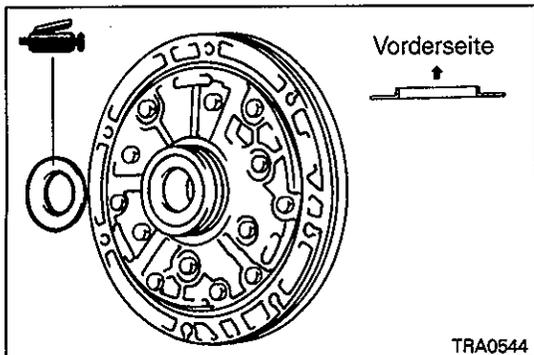
(61) Einen 4,0 mm dicken Bremsflansch so installieren, daß die Abschrägung des Flansches zur Bremsscheibe hin weist. Die vier Scheiben und die drei Platten abwechselnd einsetzen. Den anderen Flansch wie in der Abbildung gezeigt einsetzen.

Vorsicht

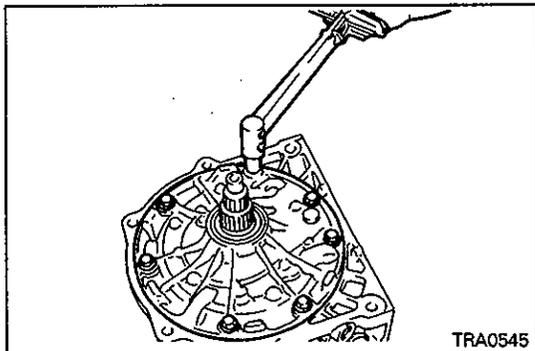
- Falls auch an der Vorderseite ein 4,0-mm-Flansch installiert werden soll, muß dessen Abschrägung ebenfalls zur Bremsscheibe hin weisen.



(62) Den Sprengring einbauen.

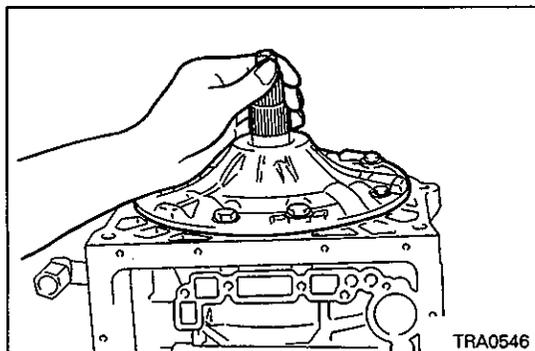


(63) Den Laufring (Außendurchmesser 47,3 mm, Innendurchmesser 28,1 mm) mit Petrolatum einfetten und an der Rückseite der Ölpumpe einbauen.

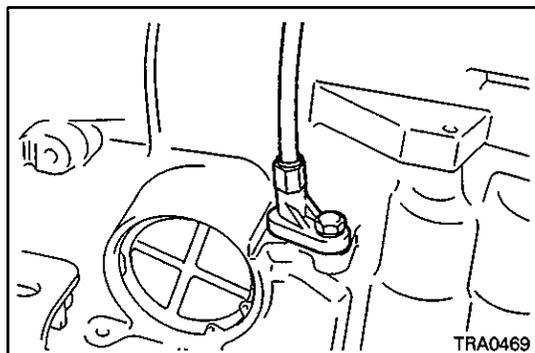


(64) Die Schraubenlöcher der Ölpumpe auf die Schraubenlöcher des Getriebegehäuses ausrichten.

(65) Die Ölpumpe durch leichtes und gleichmäßiges Klopfen mit einem Kunststoffhammer auf die Pumpenoberseite einbauen. Anschließend die sieben Schrauben nach und nach gleichmäßig festziehen.

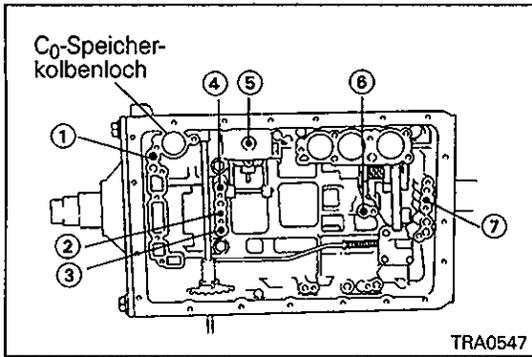


(66) Vergewissern, daß sich die Antriebswelle widerstandslos dreht.



(67) Den O-Ring mit Automatikgetriebeflüssigkeit einfetten und am Gasseilzug anbringen.

(68) Den Gasseilzug am Getriebegehäuse befestigen.



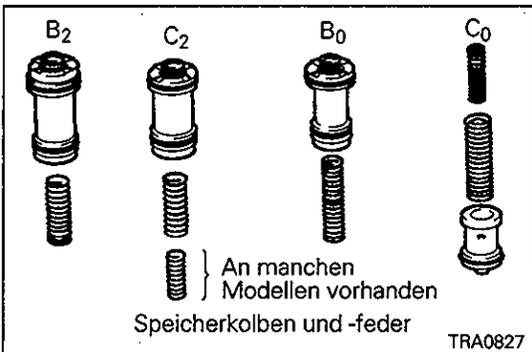
(69) Zur Überprüfung der Betriebsgeräusche Druckluft in jedes der Öllöcher (siehe Abbildung) einblasen.

- ① OD-Direktkupplung
- ② Direktkupplung
- ③ Vorwärtsgang-Kupplung
- ④ OD-Bremse
- ⑤ Zweite Freilaufbremse
- ⑥ Zweite Bremse
- ⑦ Erste Bremse und Rückwärtsgangbremse

Vorsicht

- Bei der Überprüfung der OD-Direktkupplung das C₀-Speicherkolbenloch verschließen.

Falls keine Betriebsgeräusche vorhanden sind, den gesamten Aufbau noch einmal zerlegen und prüfen, ob jedes der Teile korrekt eingebaut wurde.



(70) Die neuen O-Ringe mit Automatikgetriebeflüssigkeit einfetten.

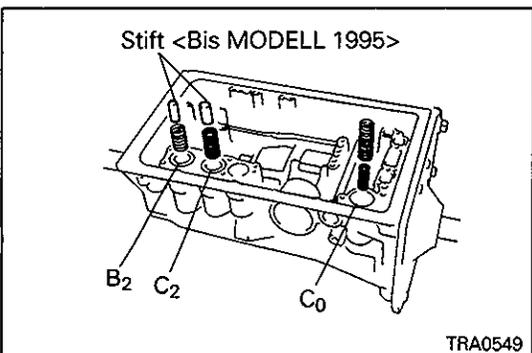
(71) Die Feder, den Speicherkolben und den Stift einbauen <Bis MODELL 1995>.

Speicherkolben

		mm	
Einbauplatz	Abmessung	Außendurchmesser	Länge
B ₂		36,9	62,5
C ₂		36,9	56,6
B ₀		31,9	52,0
C ₀		29,9	44,0

[Referenz]

Jeder Kolben ist durch einen Identifizierungscode (B₂, C₂, B₀ oder C₀) gekennzeichnet, der anzeigt, an welchem Akkumulator der jeweilige Kolben installiert wird.

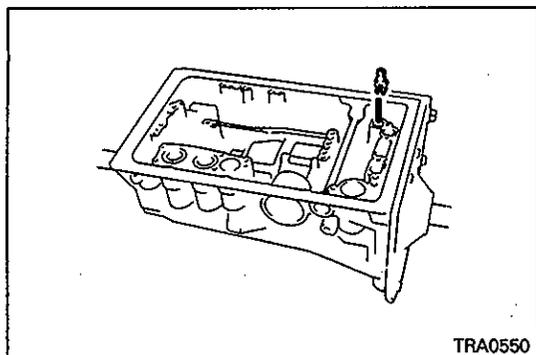


Stift <Bis MODELL 1995>

		mm	
Einbauplatz	Abmessung	Außendurchmesser	Innendurchmesser
B ₂		11,85 – 12,15	35,0 – 35,4
C ₂		13,55 – 13,85	33,0 – 33,4

Feder

mm



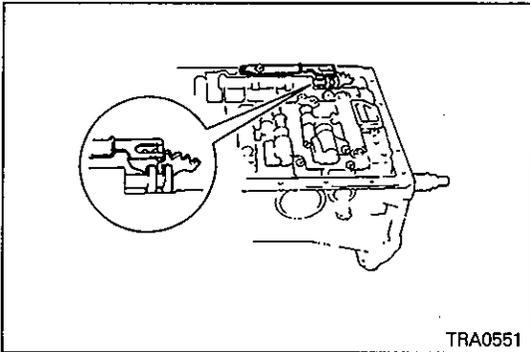
Abmessung		Unge- spannte Länge	Außen- durch- messer	Win- dungs- zahl	Draht- durch- messer	
Einbauplatz						
C ₀	Außenfeder 1	74,6	20,9	12,3	2,3	
	Außenfeder 2	46,0	14,0	12,5	2,2	
C ₂	Außenfeder 4M40*1	22,0	11,9	5,3	1,7	
	6G72 <PAJERO/ MONTERO, L200>	24,0	12,0	5,4	1,7	
	6G72 <L400>	21,0	10,5	3,9	1,7	
	6G74*1	20,0	12,1	4,5	1,7	
	6G74, 4M40*2	22,0	12,0	5,3	1,7	
	Innenfeder 4M40*1	64,0	20,2	10,3	2,2	
	6G74*1	70,2	20,2	10,1	2,3	
	Innenfeder 1 4M40*2	68,5	20,2	9,1	2,2	
	6G72	64,0	20,2	10,3	2,2	
	6G74*2	64,0	20,2	12,3	2,2	
Innenfeder 2	6G72	42,1	14,7	9,25	2,5	
	6G74, 4M40*2	42,1	14,7	7,3	2,5	
B ₀	Außenfeder	14,5	13,0	3,0	2,1	
	Innenfeder	62,0	16,0	11,9	2,1	
B ₂	Außenfeder 4M40*1	17,0	12,7	3,3	2,1	
	4M40*2	20,0	14,0	5,2	1,9	
	6G72	23,0	14,0	4,9	2,0	
	6G74*1	22,0	14,0	5,2	1,9	
	6G74*2	19,0	14,0	5,7	2,0	
	Innenfeder	4M40*1	70,5	19,9	10,4	2,4
		4M40*2	72,6	19,9	12,5	2,8
		6G72	70,5	19,7	12,9	2,7
		6G74*1	72,6	19,9	12,5	2,8
		6G74*2	75,3	20,0	14,3	2,7

HINWEISE

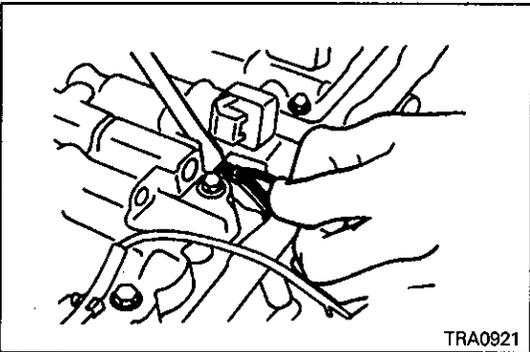
*1: Ausgenommen 1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO

*2: 1998-Modell und danach PAJERO/MONTERO

(72) Die Feder und die Rückschlagkugel einbauen.



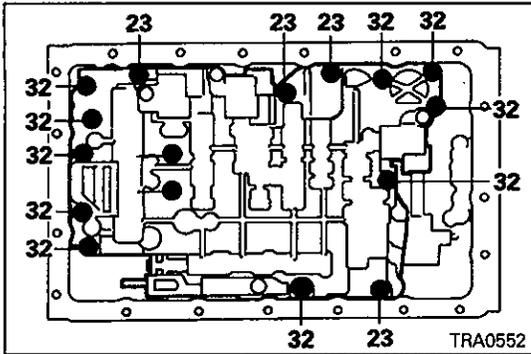
(73) Die Nut am Handschaltchieber auf den Stift am Hebel des Handschaltchiebers ausrichten.



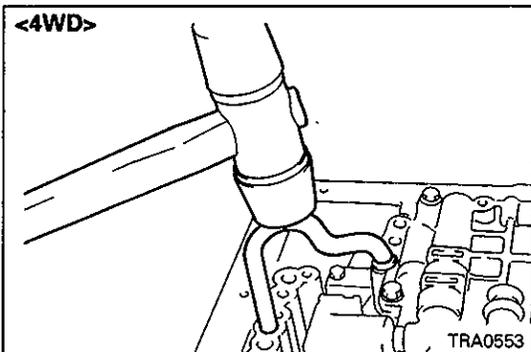
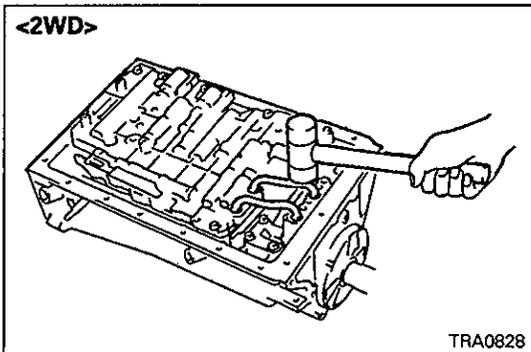
(74) Den Gasseilzugnippel in die Drosselklappennocke einhängen.

(75) Vergewissern, daß die Feder und die Schulter des Speicherkolbens an der Schiebergehäusesseite installiert sind.

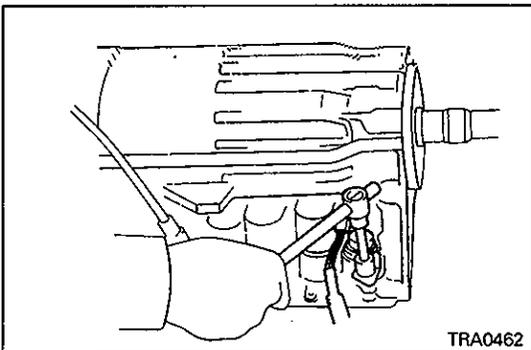
Bewußt leer



(76) Das Schiebergehäuse durch allmähliches und gleichmäßiges Festziehen der 16 Schrauben einbauen. (Die Werte in der Tabelle zeigen die jeweilige Länge des Schraubenschafts.)

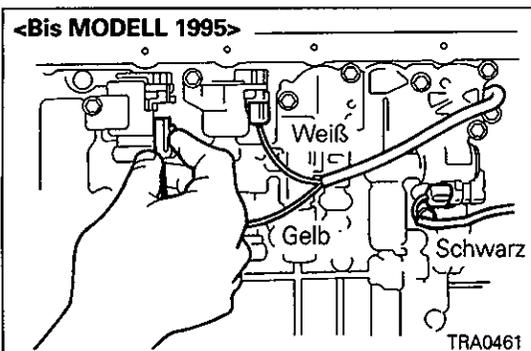


(77) Das Bremsrohr mit einem Plastikhammer installieren.

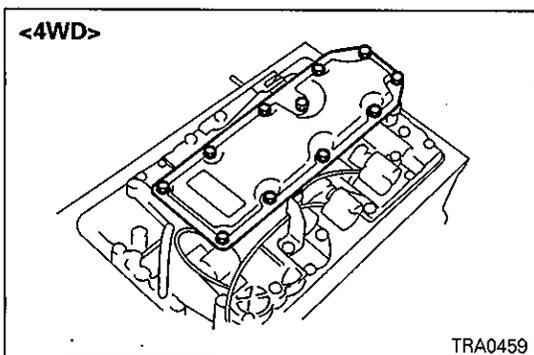
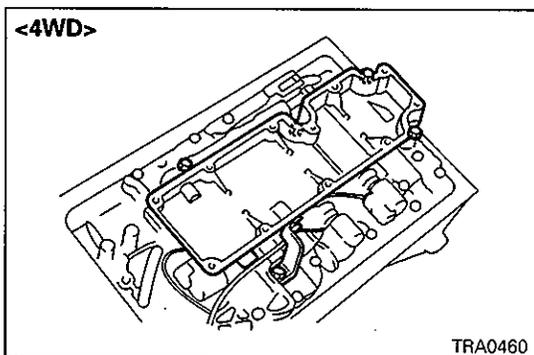
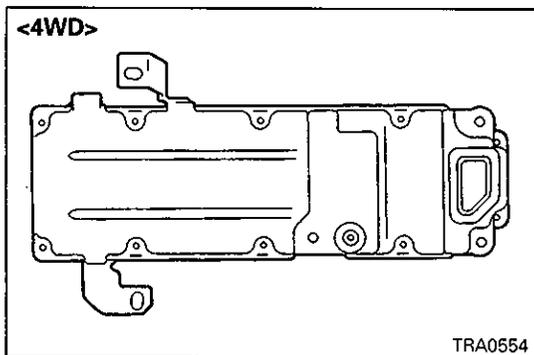
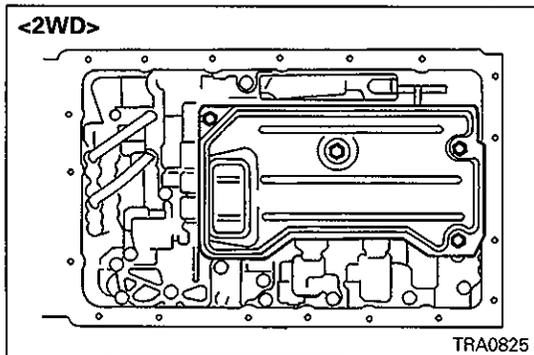
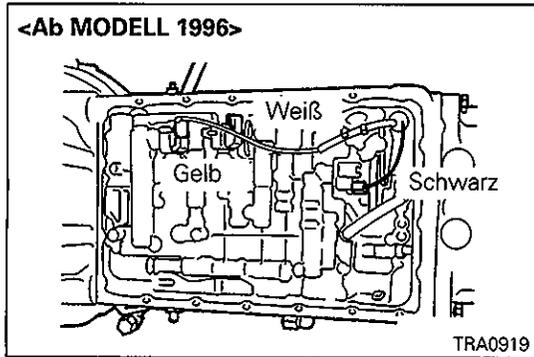


(78) Den neuen O-Ring mit Automatikgetriebeflüssigkeit einfetten.

(79) Das Getriebekabel in das Getriebegehäuse einführen und mit einem Anschlagblech befestigen.



(80) Die drei Stecker an die Getriebe-Magnetspule anschließen.



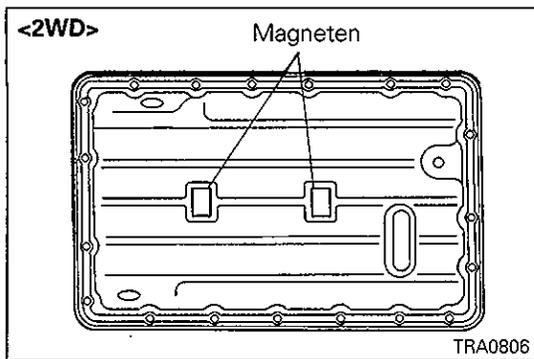
(81) Den Ölfiltersieb mit vier Schrauben befestigen. <2WD>

(82) Mit einem Schaber, einer Drahtbürste und Druckluft die Paßflächen für die Ölfilterdichtung säubern. <4WD>

(83) Zwei neue Dichtungen auflegen – eine auf die Distanzscheibe und die andere auf das Ölsieb. <4WD>

(84) Die Distanzscheibe und das Ölsieb mit fünf Schrauben befestigen. <4WD>

(85) Nach dem Anbringen einer neuen Dichtung den Ölfiltersieb mit 11 Schrauben installieren. <4WD>

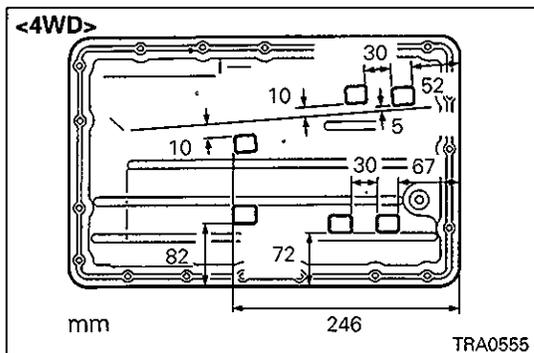


(86) Mit einem Schaber, einer Drahtbürste und Druckluft die Dichtmassenrückstände am Getriebegehäuse und der Ölwanne entfernen. Anschließend jegliche Ölrückstände mit Reinigungslösung abwaschen.

Vorsicht

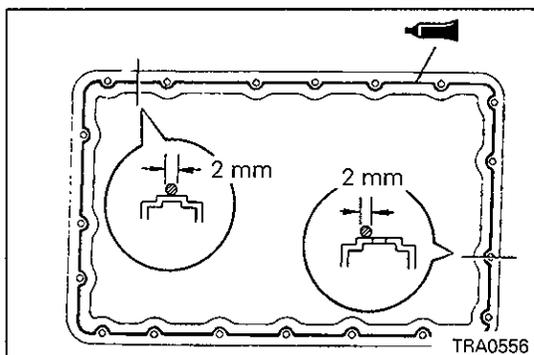
- **Das Getriebegehäuse muß beim Waschen und Säubern mit der Schiebergehäusesseite nach unten weisend gehalten werden.**

(87) Die Magneten säubern und wie in der Abbildung gezeigt anbringen.

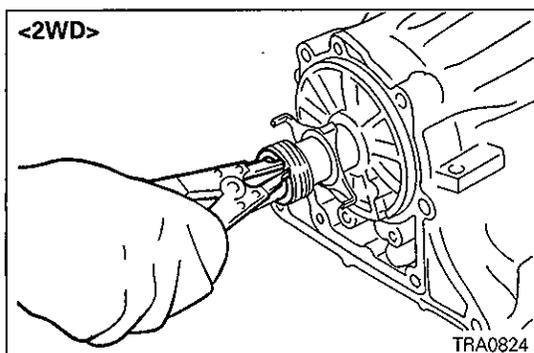
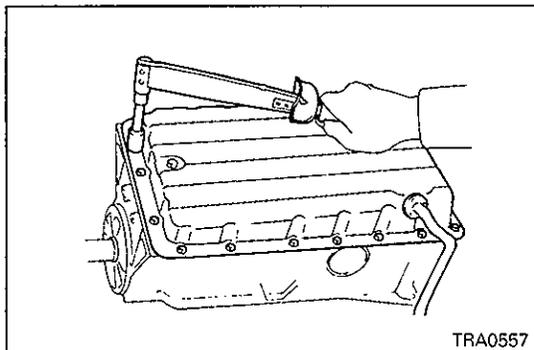


(88) Dichtmittel auf die Ölwanne auftragen und die Ölwanne am Getriebegehäuse installieren.

**Vorgeschriebenes Dichtmittel:
Threebond Seal Packing 1281**

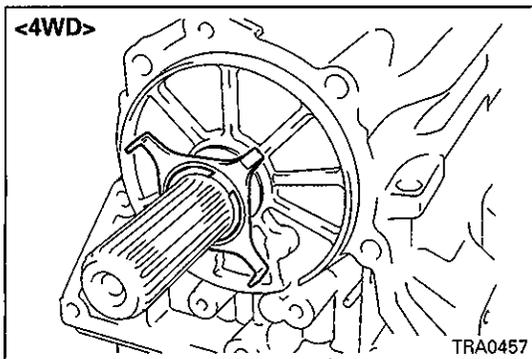


(89) Die 19 Schrauben nach und nach gleichmäßig festziehen.



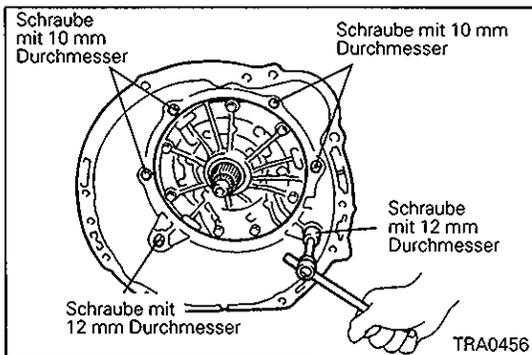
(90) Zuerst den Keil und danach den Sensorrotor an der Ausgangswelle befestigen. <2WD>

(91) Das Tachometer-Antriebszahnrad und den Sprengring einbauen. <2WD>

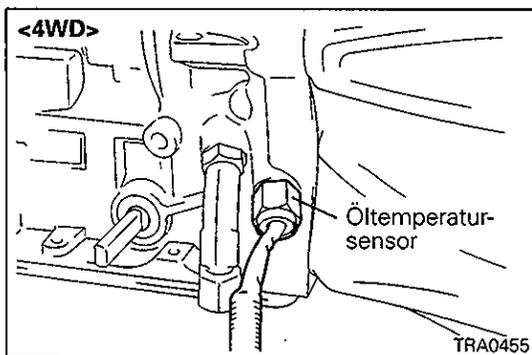


(92) Zuerst den Keil und danach den Sensorrotor an der Ausgangswelle befestigen. <4WD>

(93) Den Sprengring einbauen. <4WD>

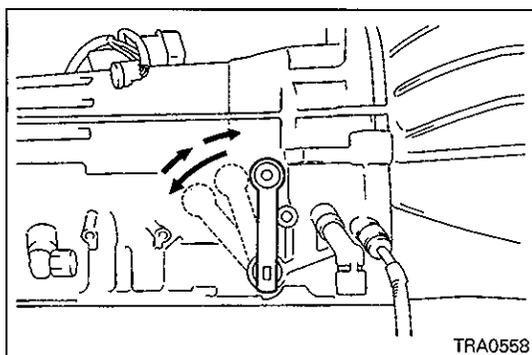


(94) Das Gehäuse mit den 6 Schrauben an das Getriebegehäuse anschrauben.



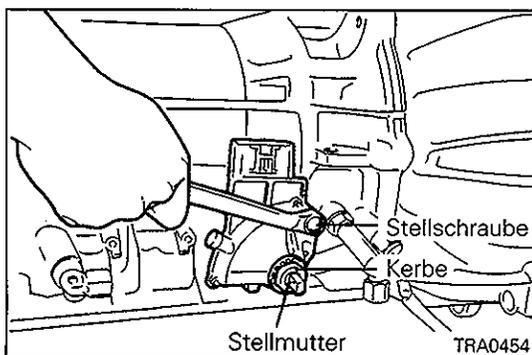
(95) Den neuen O-Ring mit Automatikgetriebeflüssigkeit einfetten und am Öltemperatursensor anbringen. <4WD>

(96) Den Öltemperatursensor am Getriebegehäuse befestigen. <4WD>



(97) Den Steuerwellenhebel auf „N“ stellen, indem die manuelle Steuerwelle ganz zurück und dann wieder zwei Kerben nach vorn gedreht wird.

(98) Den Park-/Leerlaufstellung-Schalter in die Welle des Hand-schalt-schiebers einschieben, und die Befestigungsschraube vorsichtig festziehen.



(99) Die neue Dichtung und die Unterlegscheibe anbringen, und die Stellmutter festziehen.

(100) Die Kerbe im Schalter auf die Leerlauf-Markierungslinie ausrichten, und die Stellschraube sicher festziehen.

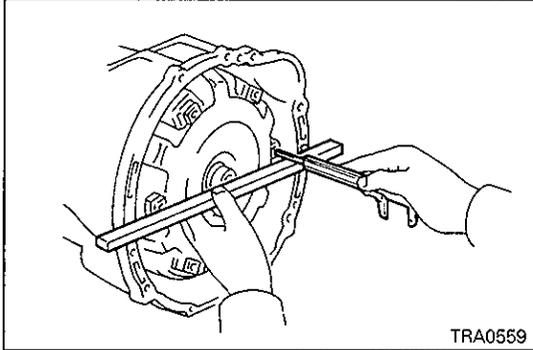
(101) Die Zapfen der Sicherungsscheibe hochbiegen.

Vorsicht

- Es müssen mindestens zwei Zapfen hochgebogen werden.

(102) Den Steuerwellenhebel einbauen.

- (103) Den Kabelsatz-Stecker und die Gasseilzugklemme installieren.
- (104) Den neuen O-Ring mit Automatikgetriebeflüssigkeit einfetten und am Öleinfüllrohr anbringen. Danach das Rohr an der Ölwanne installieren.
- (105) Den Ölstandmesser einbauen.

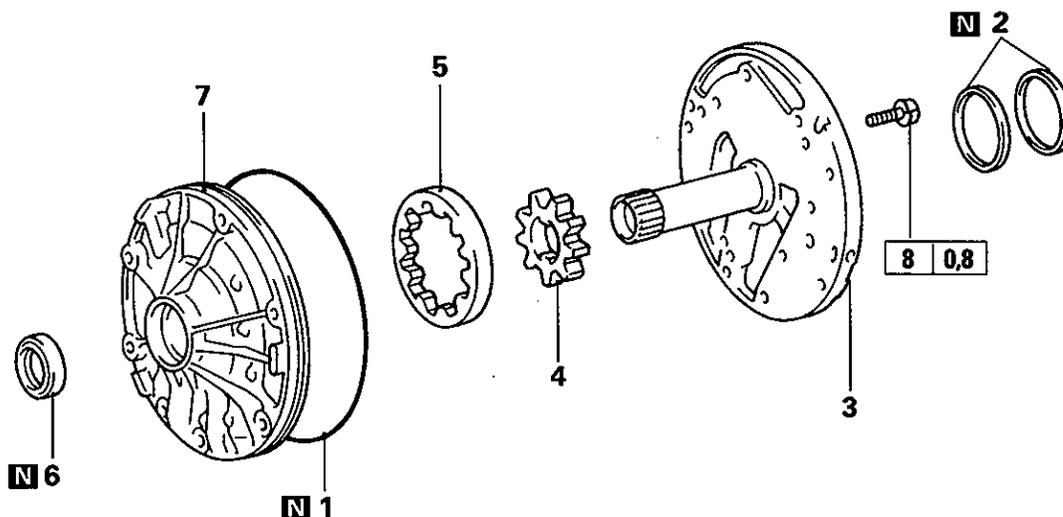


- (106) Die Kerbe am Drehmomentwandler auf den inneren Ansatz der Ölpumpe ausrichten, und den Drehmomentwandler in dieser Stellung einbauen.
- (107) Die Abmessungen des eingebauten Drehmomentwandler wie in der Abbildung gezeigt nachmessen.

Sollwert: 31,1 mm oder mehr

5. ÖLPUMPE

DEMONTAGE UND MONTAGE



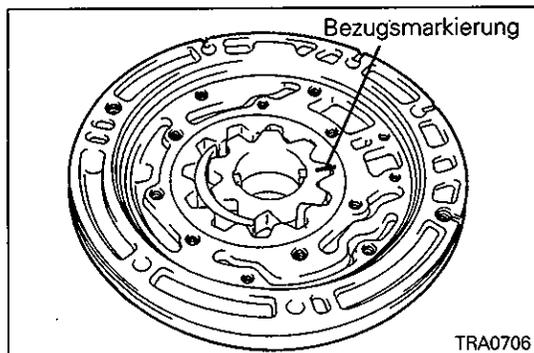
Demontageschritte

- 1. O-Ring
- ↔B↔ 2. Dichtring
- ↔A↔ 3. Statorwelle
- ↔A↔ 4. Antriebsrad
- ↔A↔ 5. Abtriebsrad
- ↔A↔ 6. Wellendichtring
- ↔A↔ 7. Ölpumpengehäuse



Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

TRA0560



TRA0706

HINWEISE ZUR DEMONTAGE

↔A↔ Antriebsrad / Abtriebsrad ausbauen

- (1) Bezugsmarkierung an den Seiten der ausgebauten Räder anbringen, um sie wieder in der richtigen Einbaurichtung montieren zu können. (Einen Filzschreiber o.ä. verwenden.)

PRÜFUNG

ANTRIEBSRAD UND ABTRIEBSRAD

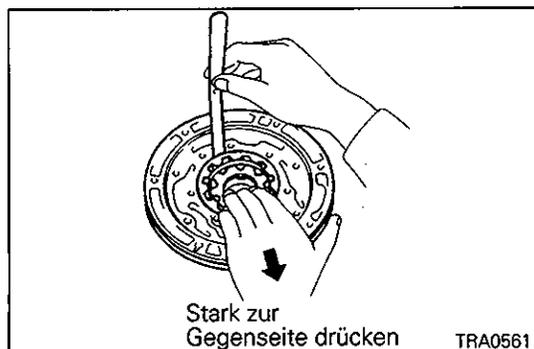
Gehäusespiel

- (1) Das Spiel zwischen Abtriebsrad und Ölpumpengehäuse mit einer Fühlerlehre messen, während das Abtriebsrad stark zur Gegenseite gedrückt wird.

Sollwert: 0,07 – 0,15 mm

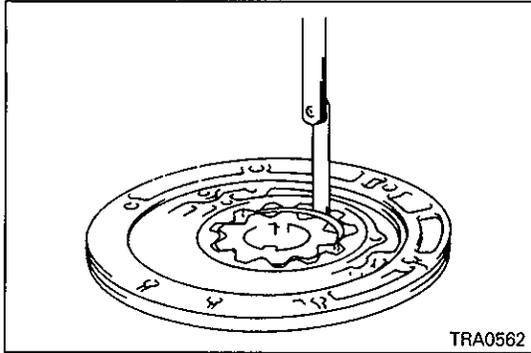
Grenzwert: 0,30 mm

Wenn der Grenzwert überschritten wird, das Abtriebsrad oder Ölpumpengehäuse austauschen.



Stark zur Gegenseite drücken

TRA0561



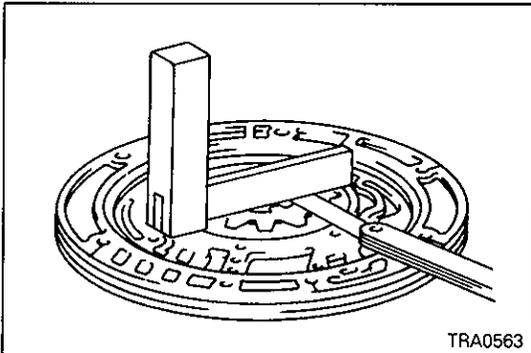
Spitzenspiel

- (1) Mit einer Fühlerlehre das Spiel zwischen Pumpen- und Abtriebsrad messen.

Sollwert: 0,11 – 0,14 mm

Grenzwert: 0,30 mm

Wenn der Grenzwert überschritten wird, das Abtriebsrad oder Pumpengehäuse austauschen.



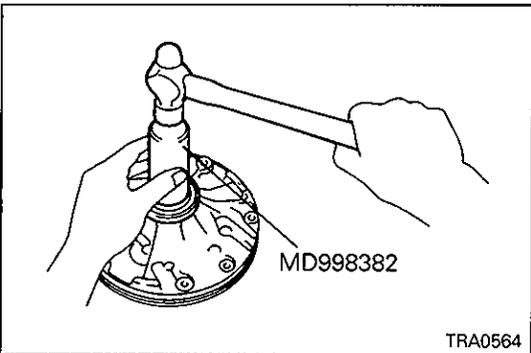
Seitenspiel

- (1) Mit einer Rechteck- und Fühlerlehre das Seitenspiel der Zähne in Bezug auf die Statorwellen-Montagefläche messen.

Sollwert: 0,02 – 0,05 mm

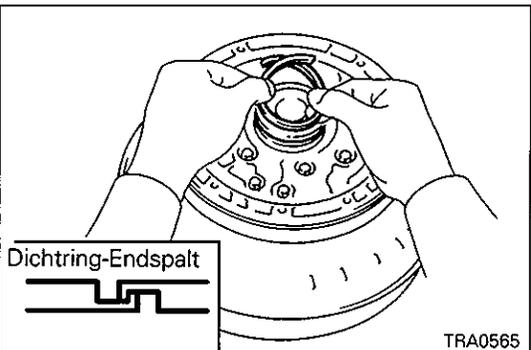
Grenzwert: 0,30 mm

Wenn der Sollwert überschritten wird, das Antriebsrad, Abtriebsrad oder Ölpumpengehäuse austauschen.



HINWEISE ZUR MONTAGE

◆A◆ Wellendichtring einbauen

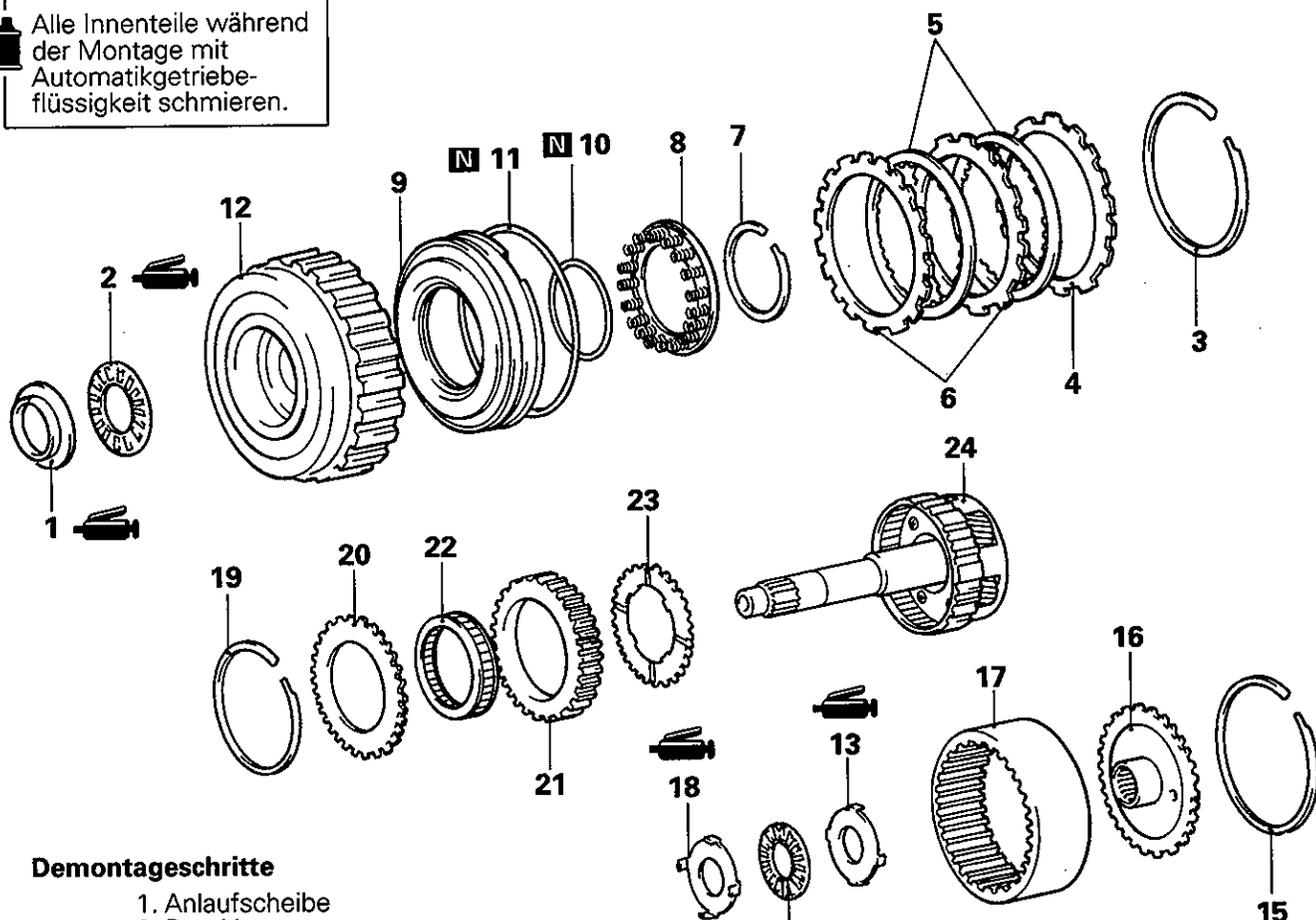


◆B◆ Dichtring einbauen

6. OD-PLANETENGETRIEBE UND OD-DIREKTKUPPLUNG

DEMONTAGE UND MONTAGE

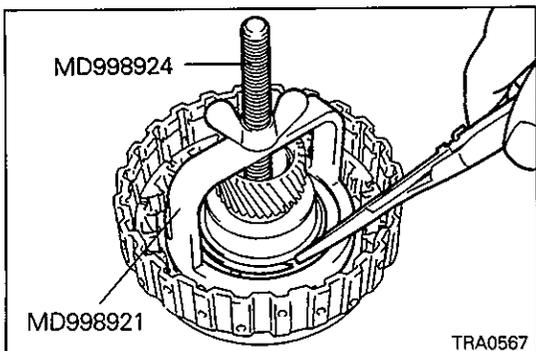
 Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.



Demontageschritte

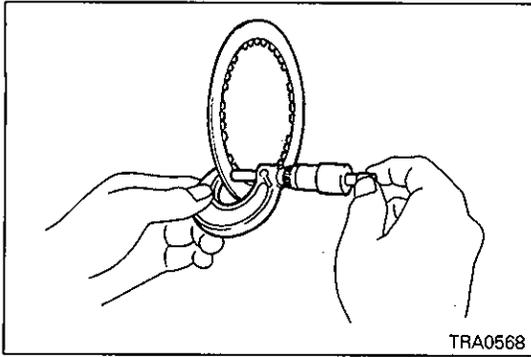
- 1. Anlaufscheibe
- 2. Drucklager
- 3. Sprengring
- ↔D↔ 4. Kupplungsflansch
- 5. Kupplungsscheibe
- 6. Reibscheibe
- ↔A↔ ↔C↔ 7. Sprengring
- 8. Rückholfeder
- 9. OD-Direktkupplungskolben
- 10. O-Ring
- 11. O-Ring
- 12. OD-Direktkupplungstrommel
- 13. Anlaufscheibe
- 14. Drucklager
- 15. Sprengring
- 16. OD-Planetenlager-Flansch
- 17. OD-Planetenrad
- 18. Drucklager
- 19. Sprengring
- 20. Rückhalteplatte
- 21. Äußerer Einweg-Kupplungslaufring
- ↔B↔ 22. OD-Einwegkupplung
- ↔A↔ 23. OD-Planetenrad-Druckscheibe Nr. 3
- 24. OD-Planetenradeinheit

TRA0566



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

↔A↔ Sprengring ausbauen



PRÜFUNG

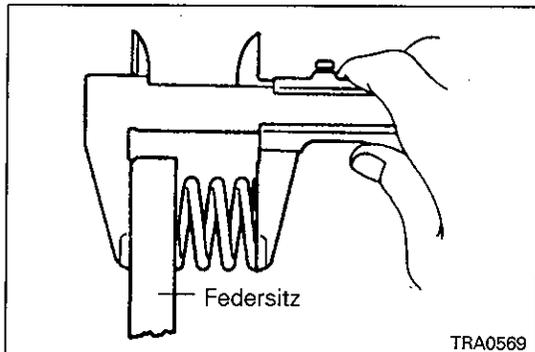
OD-DIREKTKUPPLUNGSSCHEIBE

- (1) Mit einer Mikrolehre die Dicke der Kupplungsscheibe messen.

Grenzwert: 1,84 mm

HINWEIS

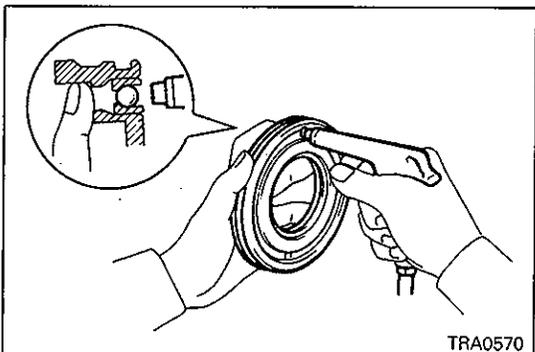
Die Dicke muß an zwei oder drei Stellen gemessen werden. Den Durchschnittswert mit dem Sollwert vergleichen.



RÜCKHOLFERER

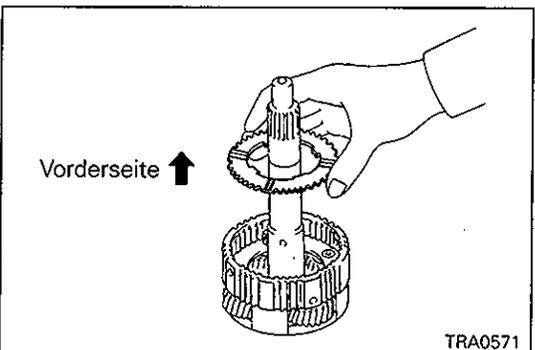
- (1) Die ungespannte Länge der Feder einschließlich Federsitz messen.

Sollwert: Etwa 15,8 mm



OD-DIREKTKUPPLUNGSKOLBEN

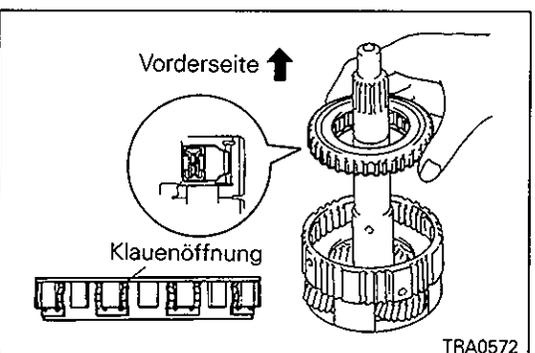
- (1) Den Kolben schütteln, um zu prüfen, ob die Rückschlagkugel frei ist.
 (2) Druckluft mit niedrigem Druck anlegen, um zu prüfen, ob das Ventil dicht ist.



HINWEISE ZUR MONTAGE

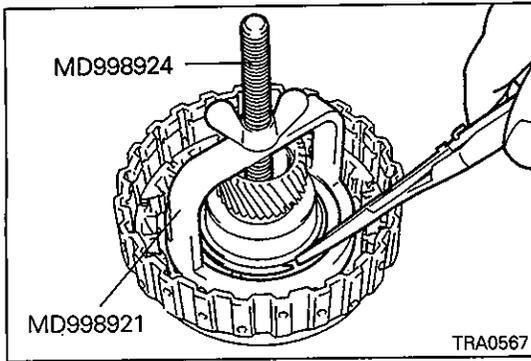
▶◀ Anlaufscheibe Nr. 3 des OD-Planetengetriebe einbauen

- (1) Die Anlaufscheibe so einbauen, daß das Ölnut zur Vorderseite hin weist.



▶◀ OD-Einwegkupplung einbauen

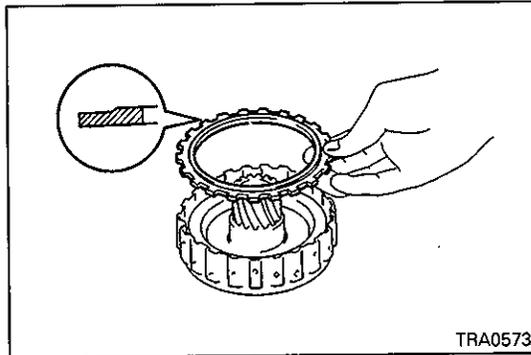
- (1) Die Kupplung so einbauen, daß die Klauenöffnungen zur Vorderseite weisen, wie in der Abbildung gezeigt.



◆C◆ Sprengring einbauen

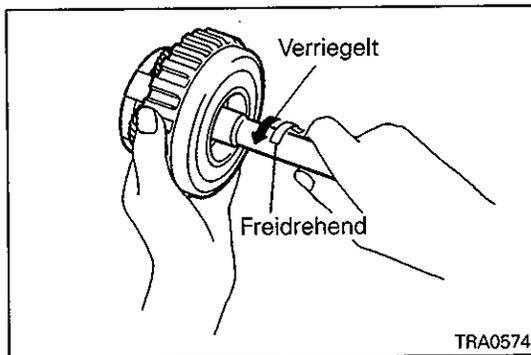
Vorsicht

- Sicherstellen, daß der Endspalt des Sprengrings nicht mit dem Anschlag am Federhalter angeglich ist.



◆D◆ Kupplungsflansch einbauen

- (1) Den Kupplungsflansch so an der OD-Direktkupplungstrommel einbauen, daß die konvexe Seite des Flansches nach oben weist, wie in der Abbildung gezeigt.



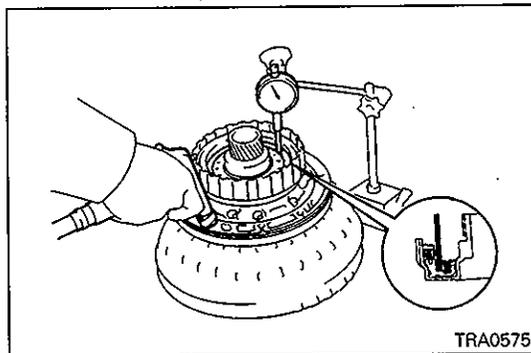
PRÜFUNG

BETRIEB DER EINWEG-KUPPLUNG

- (1) Die OD-Direktkupplungstrommel halten, die Eingangswelle im Uhrzeigersinn drehen, um zu sehen, ob die Welle glatt dreht, und gegen den Uhrzeigersinn drehen, um zu sehen, ob sie sperrt.

HINWEISE

- (1) Wenn die Welle in beiden Richtungen dreht oder sperrt, die Einwegkupplung austauschen.
- (2) Wenn die Welle gegen den Uhrzeigersinn dreht, aber nicht im Uhrzeigersinn, kann es sein, daß die Einwegkupplung in verkehrter Richtung eingebaut ist.



PRÜFUNG DES OD-KOLBENHUBS

- (1) Die Ölpumpe am Drehmomentwandler anbringen. Die OD-Kupplungseinheit am der Ölpumpe anbringen.
- (2) Mit einer Meßuhr den Kolbenhub messen. Dazu wird Druckluft (400 – 800 kPa, 4 – 8 kp/cm²) an die Ölbohrung der Ölpumpe angelegt, wie in der Abbildung gezeigt, und dann die Luft wieder abgelassen.

Sollwert: 1,85 – 2,15 mm

Wenn der Hub außerhalb des Sollbereichs ist, den Kupplungsflansch mit einem geeigneten austauschen, so daß der Hub innerhalb des Sollbereichs liegt.

HINWEIS

Zur Auswahl des Flansches die Mitte des Bereichs anstreben.

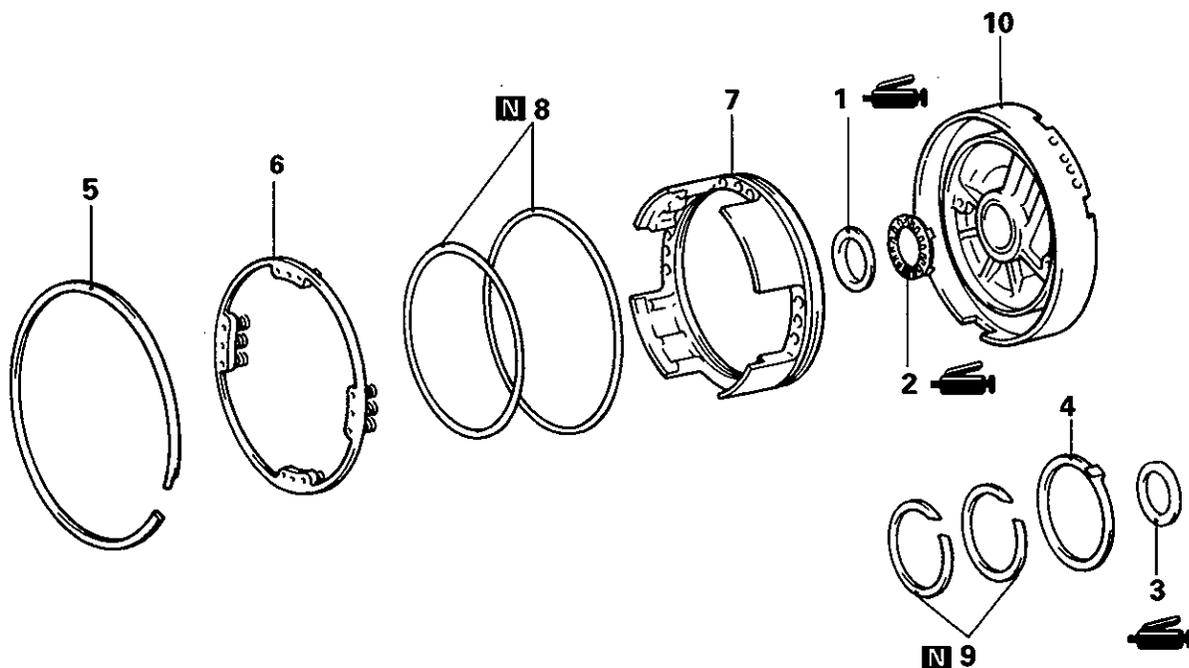
[Zur Verfügung stehende Flansche]

Identifikations-Code	16	17	18	19	20	21
Stärke mm	3,6	3,5	3,4	3,3	3,2	3,1

NOTIZEN

7. OD-STÜTZE

DEMONTAGE UND MONTAGE



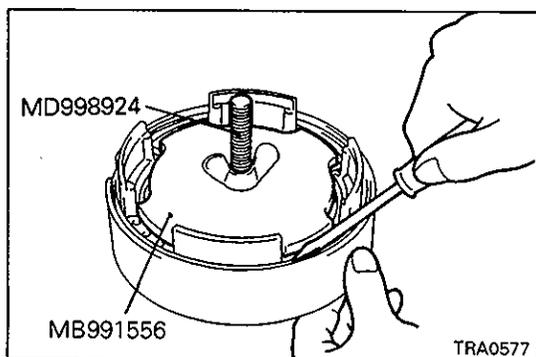
Demontageschritte

1. Anlaufscheibe
2. Drucklager
3. Anlaufscheibe
4. Kupplungstrommel-Druckscheibe
- ◊A◊ ◊A◊ 5. Sprengring
6. Rückholfeder
7. OD-Bremskolben
8. O-Ring
9. Dichtring
10. OD-Stützeinheit



Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

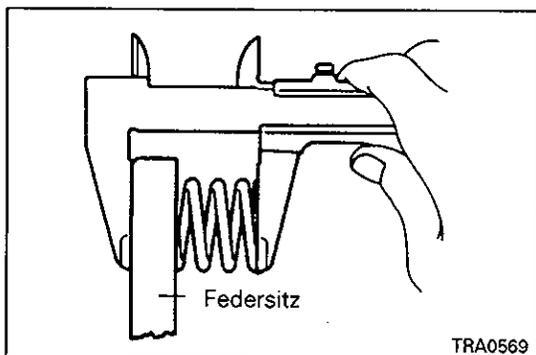
TRA0576



TRA0577

HINWEISE ZUR DEMONTAGE

- ◊A◊ Sprengring ausbauen



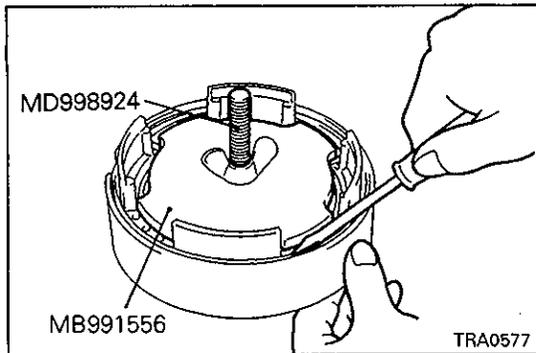
TRA0569

PRÜFUNG

RÜCKHOLFEDER

- (1) Die ungespannte Länge der Feder einschließlich Federsitz messen.

Sollwert: Etwa 18,6 mm



HINWEISE ZUR MONTAGE

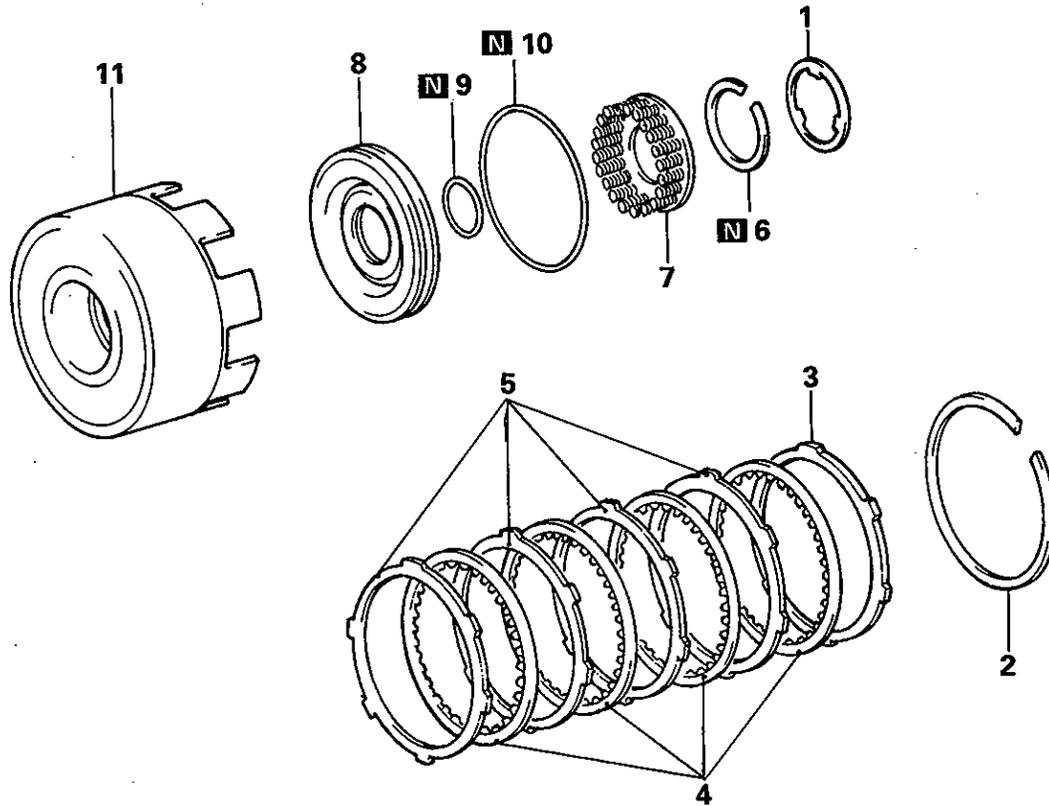
◆A◆ Sprengring einbauen

Vorsicht

- Sicherstellen, daß der Endspalt des Sprengrings nicht mit dem Ausschnitt der Stütze angeglichen ist.
- Die Stütze so einstellen, daß der zentrale konvexe Teil nicht die Arbeitsbank berührt.

8. DIREKTKUPPLUNG

DEMONTAGE UND MONTAGE

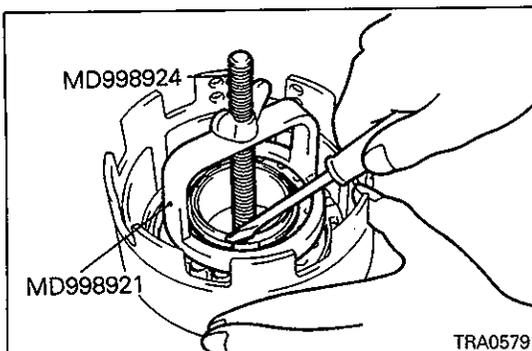


Demontageschritte

1. Anlaufscheibe Nr. 2
- ↔C↔ 2. Sprengring
- ↔B↔ 3. Kupplungsflansch
4. Kupplungsscheibe
5. Reibscheibe
- ↔A↔ ↔A↔ 6. Sprengring
7. Rückholfeder
8. Direktkupplungskolben
9. O-Ring
10. O-Ring
11. Direktkupplungstrommel

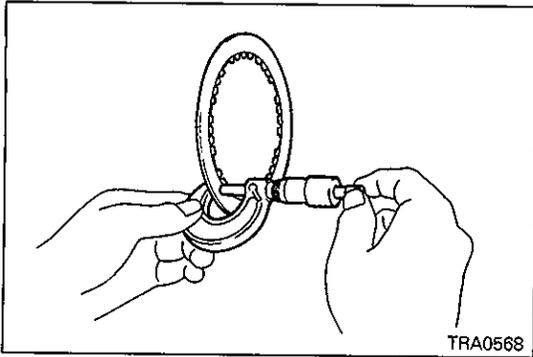
 Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

TRA0578



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

- ↔A↔ Sprengring ausbauen

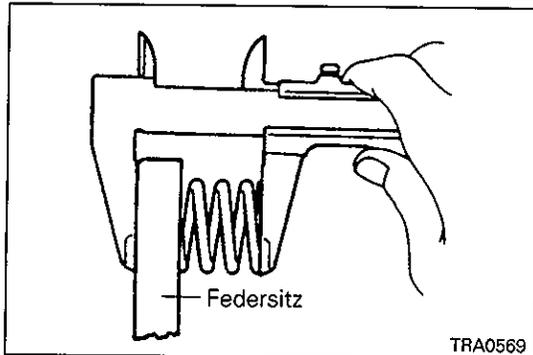
**PRÜFUNG****DIREKTKUPPLUNGSSCHEIBE**

- (1) Mit einer Mikrolehre die Stärke der Kupplungsscheibe messen.

Grenzwert: 1,84 mm

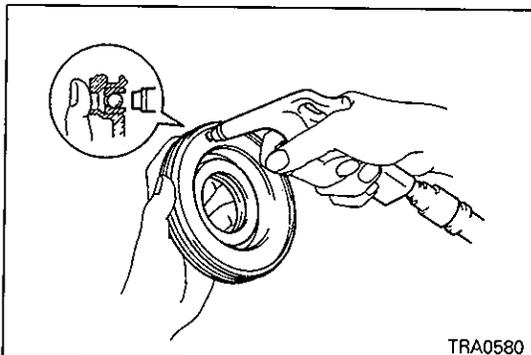
HINWEIS

Die Dicke muß an zwei oder drei Stellen gemessen werden. Den Durchschnittswert mit dem Grenzwert vergleichen.

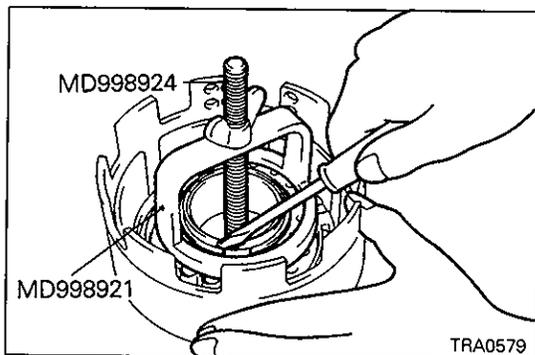
**RÜCKHOLFEDER**

- (1) Die ungespannte Länge der Feder einschließlich Federsitz messen.

Sollwert: Etwa 19,8 mm

**DIREKTKUPPLUNGSKOLBEN**

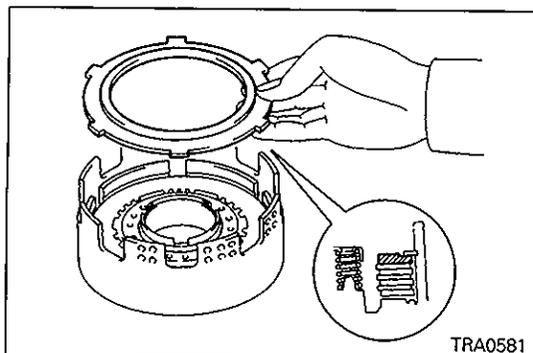
- (1) Den Kolben schütteln, um zu prüfen, ob die Rückschlagkugel frei ist.
 (2) Druckluft mit niedrigem Druck anlegen, um zu prüfen, ob das Ventil dicht ist.

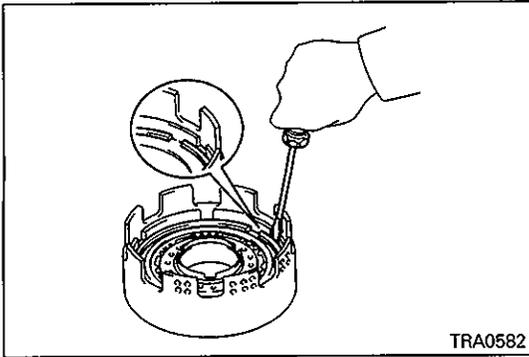
**HINWEISE ZUR MONTAGE****◆A◆ Sprengring einbauen****Vorsicht**

- Sicherstellen, daß der Endspalt des Sprengrings nicht mit dem Anschlag des Federhalters angeglichen ist.

◆B◆ Kupplungsflansch einbauen

- (1) Den Kupplungsflansch an der Direktkupplungstrommel anbauen, so daß die konvexe Seite des Flansches nach hinten weist.

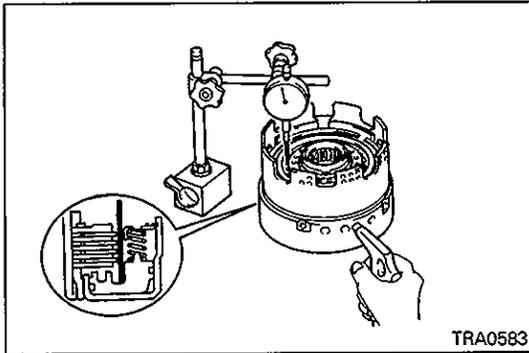




TRA0582

☛☛ Sprengring einbauen

- (1) Den Sprengring so einbauen, daß der Endspalt des Sprengrings nicht mit dem Innenausschnitt der Direktkupplungstrommel angeglichen ist.



TRA0583

PRÜFUNG NACH DEM EINBAU

DIREKTKUPPLUNG-KOLBENHUB

- (1) Die Direktkupplung an der OD-Stützeinheit anbringen.
- (2) Mit einer Meßuhr den Kolbenhub messen. Dazu wird Druckluft (400 – 800 kPa, 4 – 8 kp/cm²) an die Ölbohrung der OD-Stützeinheit angelegt, wie in der Abbildung gezeigt, und dann die Luft wieder abgelassen.

Sollwert: 1,37 – 1,67 mm

Wenn der Hub außerhalb des Sollbereichs ist, den Kupplungsflansch mit einem geeigneten austauschen, so daß der Hub innerhalb des Sollbereichs liegt.

HINWEIS

Zur Auswahl des Flansches die Mitte des Bereichs anstreben.

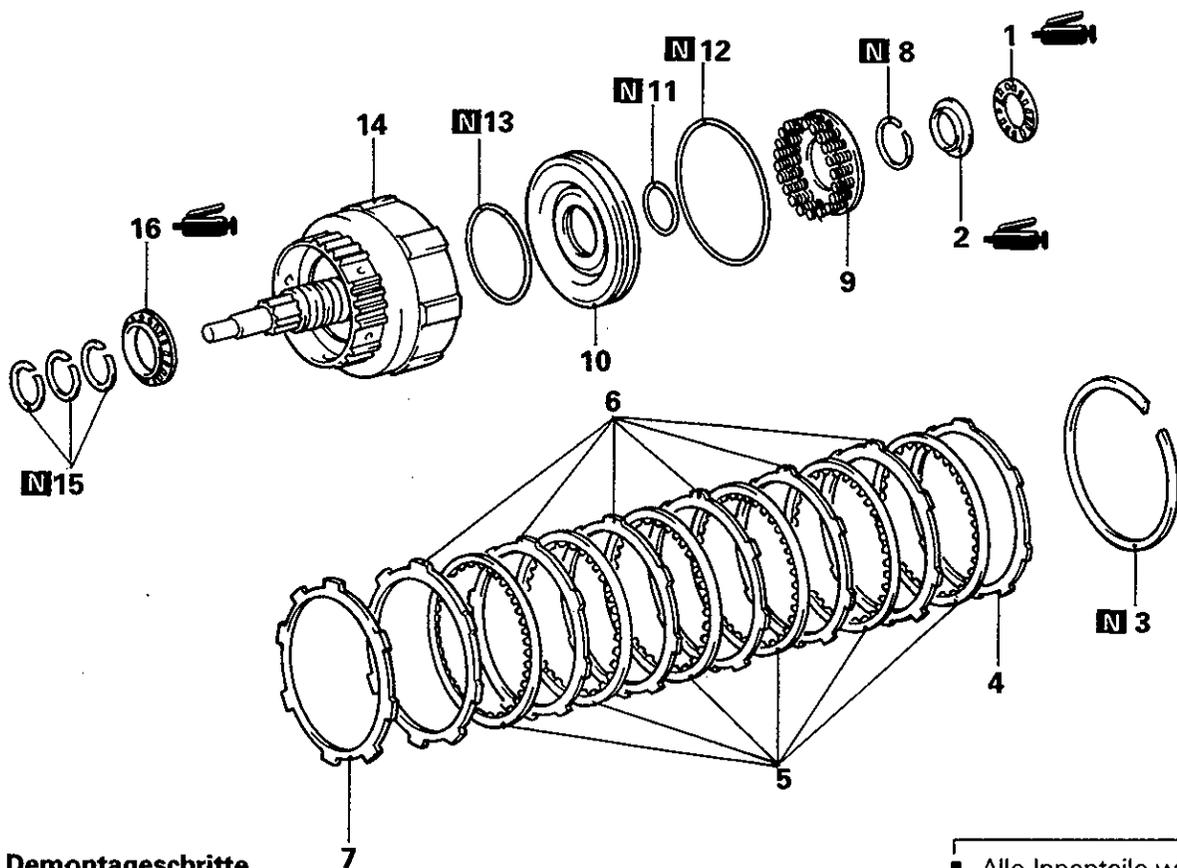
[Zur Verfügung stehende Flansche]

Identifikationscode	33	32	31	30	29	28	27	34
Stärke mm	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7

NOTIZEN

9. VORWÄRTSGANGKUPPLUNG

DEMONTAGE UND MONTAGE



Demontageschritte

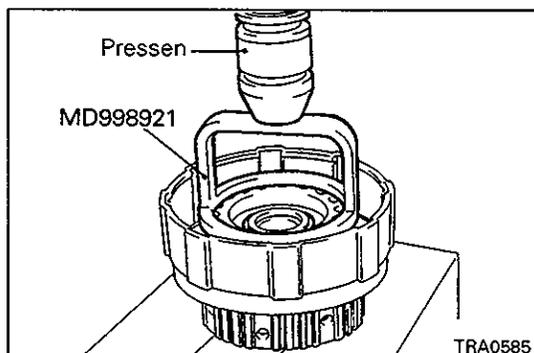
1. Drucklager
2. Drucklager-Laufring
- ↔D↔ 3. Sprengring
- ↔C↔ 4. Kupplungsflansch
5. Kupplungsscheibe
6. Reibscheibe
- ↔B↔ 7. Dämpferscheibe
- ↔A↔↔A↔ 8. Sprengring
9. Rückholfeder-Baugruppe
10. Vorwärtsgang-Kupplungskolben
11. O-Ring
12. O-Ring
13. O-Ring
14. Vorwärts-Kupplungstrommel
15. Dichtring
16. Drucklager

Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

Zahl der Kupplungs/Reibscheiben

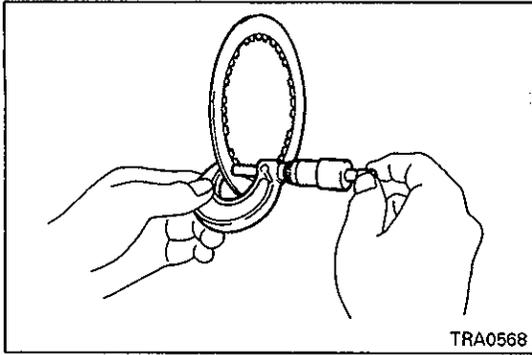
	Kupplungs-scheibe	Reibscheibe
4M40, 6G72	5	5
6G74	6	6

TRA0584



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

↔A↔ Sprengring ausbauen

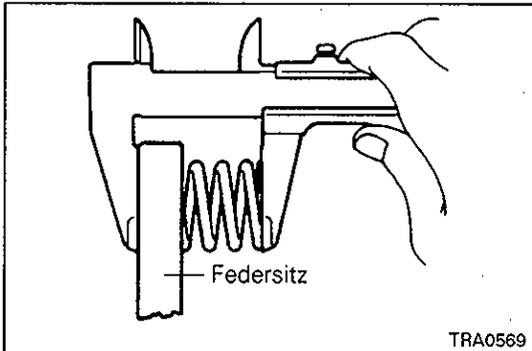
**PRÜFUNG****VORWÄRTSKUPPLUNGSSCHEIBE**

- (1) Mit einer Mikrohlehre die Stärke der Kupplungsscheibe messen.

Grenzwert: 1,84 mm

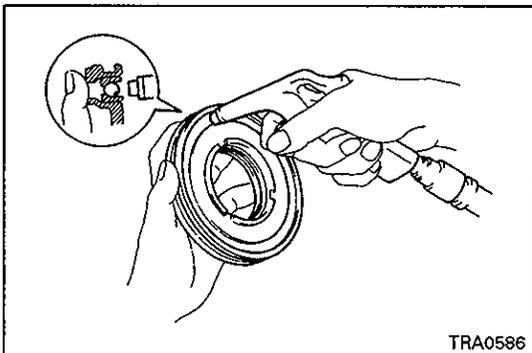
HINWEIS

Die Dicke muß an zwei oder drei Stellen gemessen werden. Den Durchschnittswert mit dem Grenzwert vergleichen.

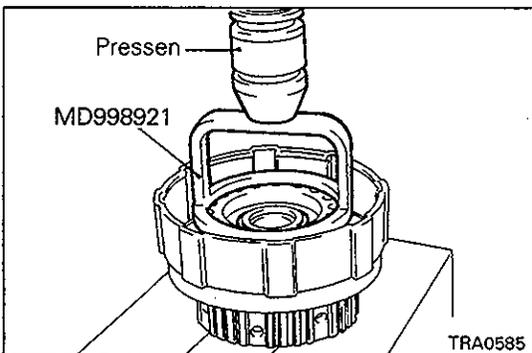
**RÜCKHOLFEDER**

- (1) Die ungespannte Länge der Feder einschließlich Federsitz messen.

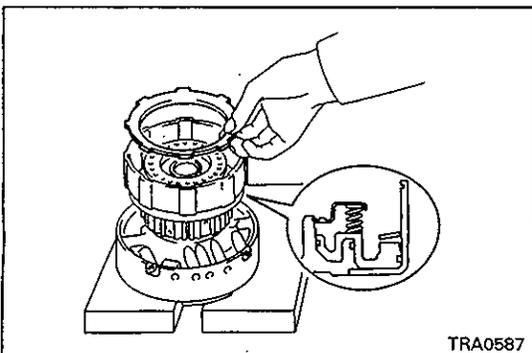
Sollwert: Etwa 11,55 mm

**VORWÄRTSKUPPLUNGSKOLBEN**

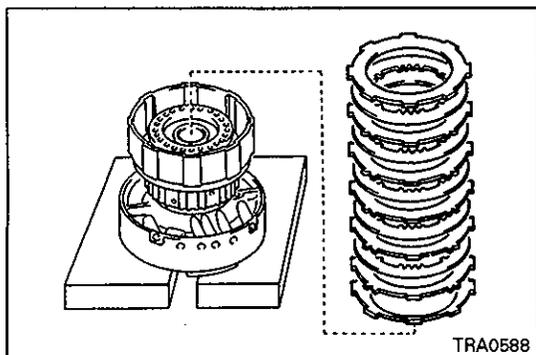
- (1) Den Kolben schütteln, um zu prüfen, ob die Rückschlagkugel frei ist.
 (2) Druckluft mit niedrigem Druck anlegen, um zu prüfen, ob das Ventil dicht ist.

**HINWEISE ZUR MONTAGE****▶▶ Sprengring einbauen****Vorsicht**

- Sicherstellen, daß der Endspalt des Sprengrings nicht mit dem Anschlag des Federhalters angeglichen ist.

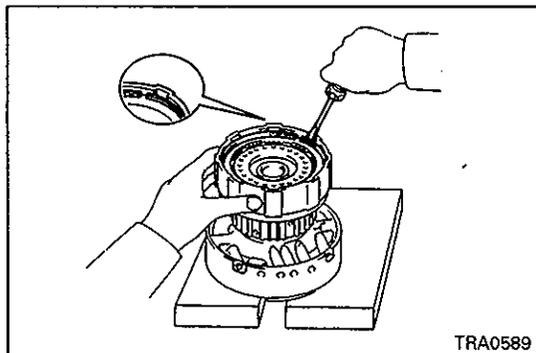
**▶▶ Dämpferscheibe einbauen**

- (1) Die Dämpferscheibe an der Vorwärtsgangkupplungstrommel anbauen, so daß die konvexe Seite der Scheibe zur Kolbenseite weist.



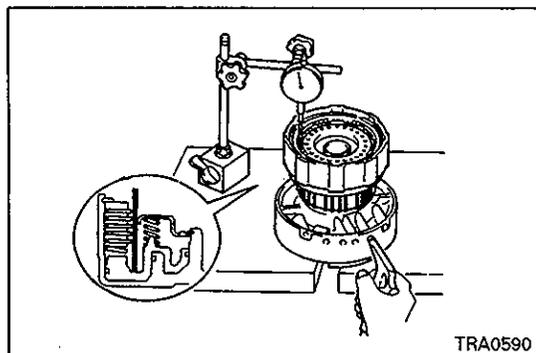
◆C◆ Kupplungsflansch einbauen

- (1) Den Kupplungsflansch an der Vorwärtsgangkupplungstrommel anbringen, so daß die Abschrägung des Flansches zur Scheibenseite hin weist.



◆D◆ Sprengring einbauen

- (1) Den Sprengring so einbauen, daß der Endspalt des Sprenglings nicht mit dem Innenausschnitt der Direktkupplungstrommel angeglichen ist.



PRÜFUNG NACH DER MONTAGE

VORWÄRTSKUPPLUNG-KOLBENHUB

- (1) Die Vorwärtsgangkupplung an der OD-Stützeinheit anbringen.
- (2) Mit einer Meßuhr den Kolbenhub messen. Dazu wird Druckluft (400 – 800 kPa, 4 – 8 kp/cm²) an die Ölbohrung der OD-Stützeinheit angelegt, wie in der Abbildung gezeigt, und dann die Luft wieder abgelassen.

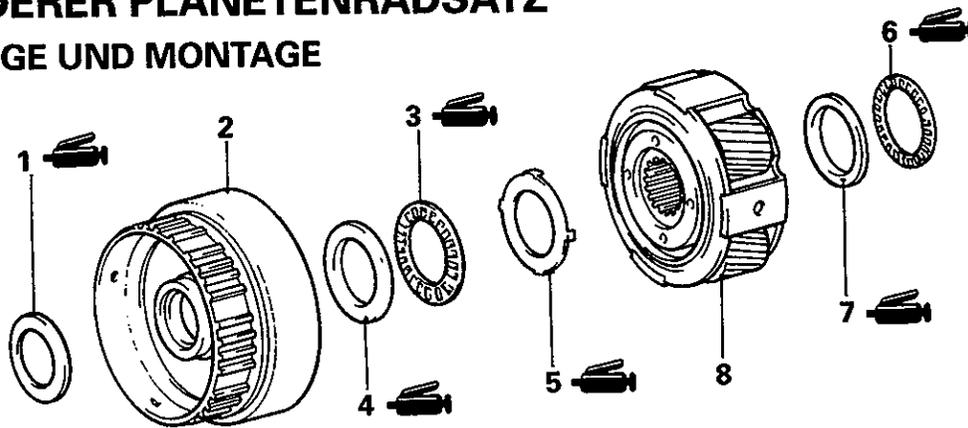
Sollwert:

2,65 – 3,98 mm	.....	4M40, 6G72
2,90 – 4,29 mm	.....	6G74

NOTIZEN

10. VORDERER PLANETENRADSATZ

DEMONTAGE UND MONTAGE

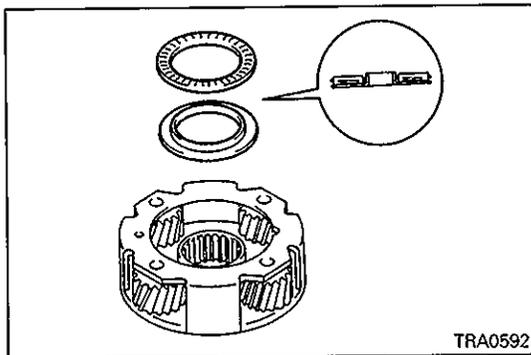


Demontageschritte

1. Anlaufscheibe
2. Vorderes Planetenrad
- ▶C◀ 3. Drucklager
- ▶C◀ 4. Anlaufscheibe
- ▶B◀ 5. Anlaufscheibe
- ▶A◀ 6. Drucklager
- ▶A◀ 7. Anlaufscheibe
8. Vorderes Planetenrad

Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

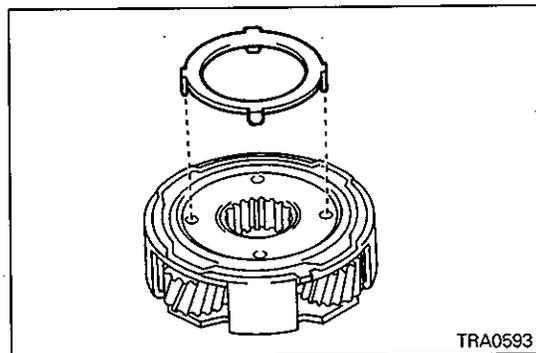
TRA0591



TRA0592

HINWEISE ZUM EINBAU

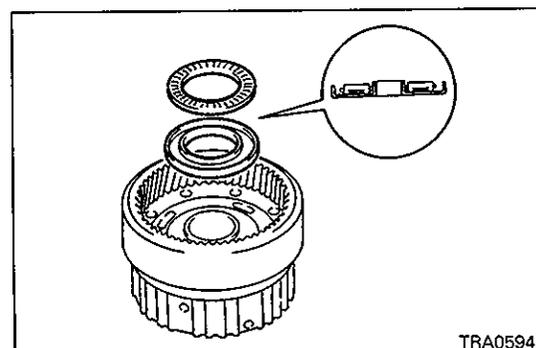
▶A◀ Anlaufscheibe / Drucklager einbauen



TRA0593

▶B◀ Anlaufscheibe einbauen

- (1) Die Anlaufscheibe an dem Planetenrad anbringen und darauf achten, daß die Klauen mit den Bohrungen an der Planetenrad-Vorderseite angeglichen sind.



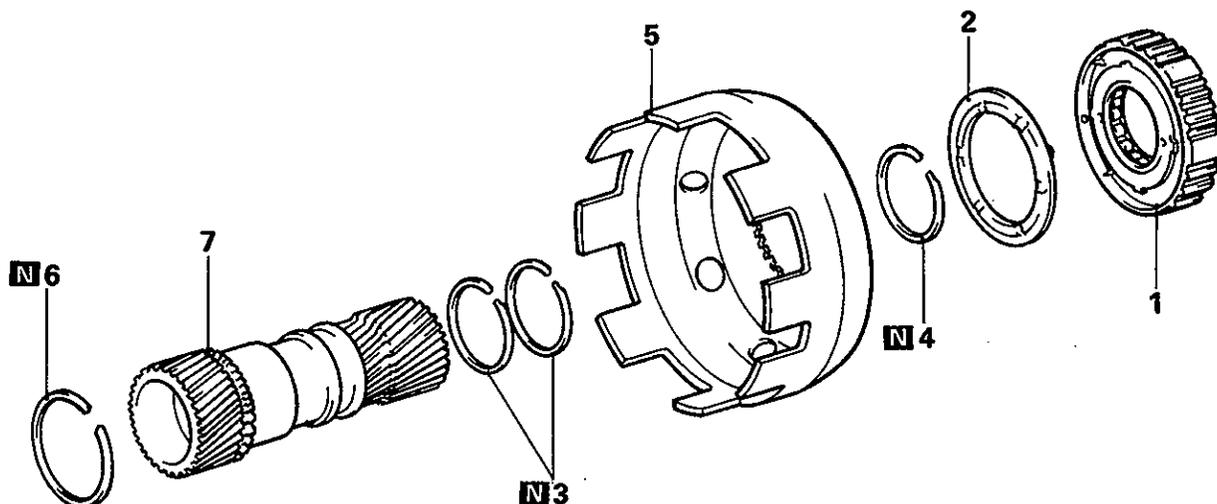
TRA0594

▶C◀ Anlaufscheibe / Drucklager einbauen

NOTIZEN

11. PLANETEN-SONNENRAD UND EINWEGKUPPLUNG NR. 1

DEMONTAGE UND MONTAGE

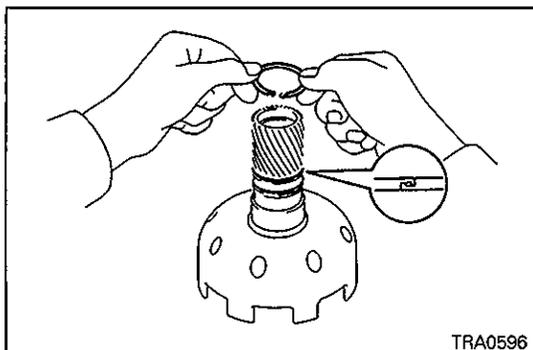


Demontageschritte

- ◆C◆ 1. Einwegkupplung
- ◆B◆ 2. Einwegkupplungs-Anlaufscheibe Nr. 1
- ◆A◆ 3. Dichtring
- 4. Sprengring
- 5. Sonnenrad-Eingangstrommel
- 6. Sprengring
- 7. Planeten-Sonnenrad

 Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

TRA0595

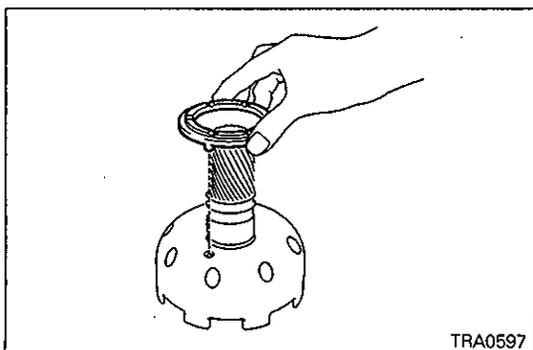


TRA0596

HINWEISE ZUR MONTAGE

◆A◆ Dichtring einbauen

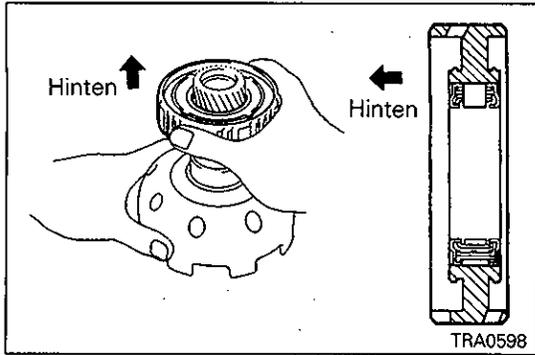
- (1) Nicht den Dichtring weiter als nötig öffnen. Darauf achten, nicht die Klauen zu verbiegen.



TRA0597

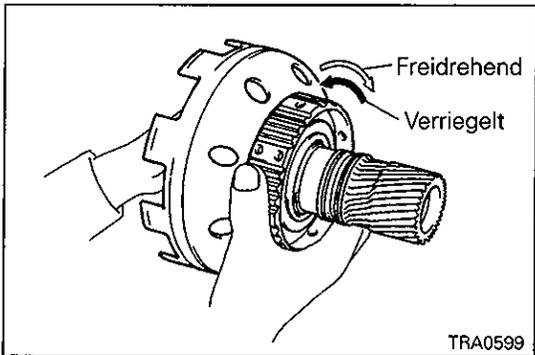
◆B◆ Anlaufscheibe Nr. 1 der Einwegkupplung einbauen

- (1) Die Anlaufscheibe an der Sonnenrad-Eingangstrommel anbringen, und dabei die konvexe Seite mit der Trommelbohrung angleichen.



↔ Einwegkupplung einbauen

- (1) Die Einwegkupplung am Planeten-Sonnenrad in der Richtung anbauen, wie in der Abbildung gezeigt.



PRÜFUNG NACH DER MONTAGE

BETRIEB DER EINWEGKUPPLUNG

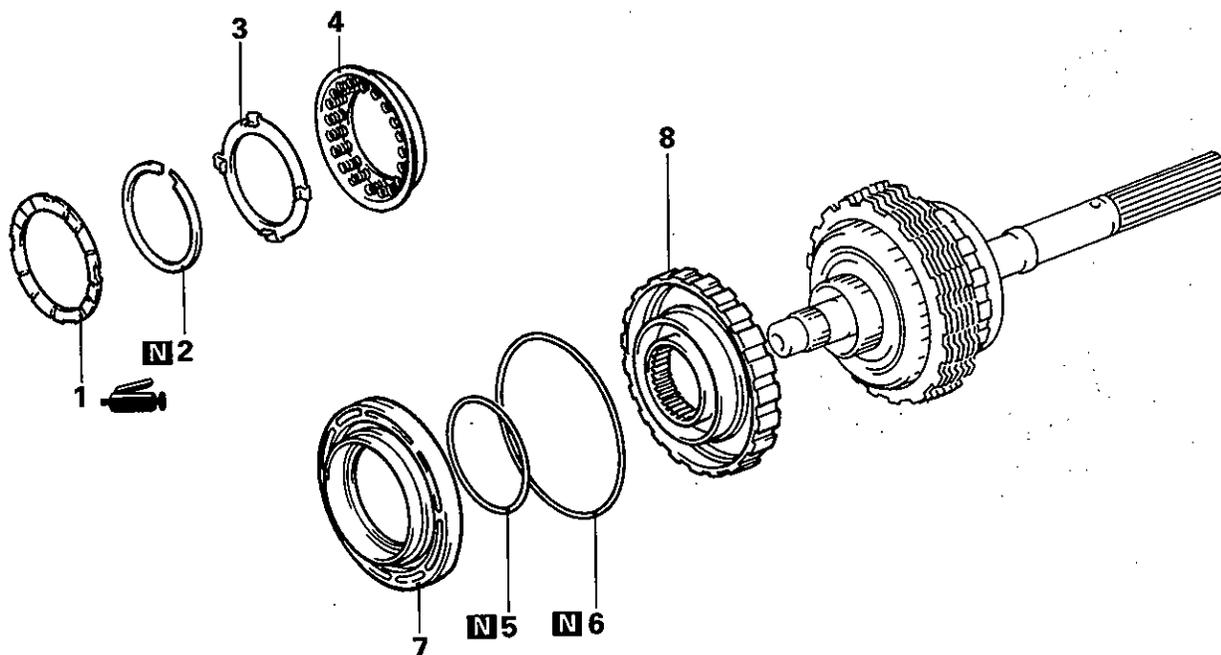
- (1) Das Planeten-Sonnenrad halten, und die Einwegkupplung im Uhrzeigersinn drehen, um zu sehen, ob die Kupplung glatt dreht, und gegen den Uhrzeigersinn drehen, um zu sehen, ob sie sperrt.

HINWEISE

- (1) Wenn die Einwegkupplung in beiden Richtungen dreht oder sperrt, die Einwegkupplung austauschen.
- (2) Wenn die Einwegkupplung gegen den Uhrzeigersinn dreht, aber nicht im Uhrzeigersinn, kann es sein, daß die Einwegkupplung in verkehrter Richtung eingebaut ist.

12. SEKUNDÄRBREMSE

DEMONTAGE UND MONTAGE



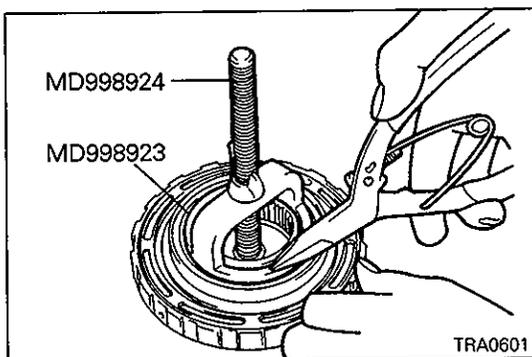
Demontageschritte

1. Einwegkupplung-Anlaufscheibe Nr. 2
- ◁A▷ ▷A◁ 2. Sprengring
3. Rückhol-Federsitz
4. Rückholfeder
5. O-Ring
6. O-Ring
- ◁B▷ 7. Zweiter Bremskolben
8. Zweite Bremstrommel



Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-
flüssigkeit schmieren.

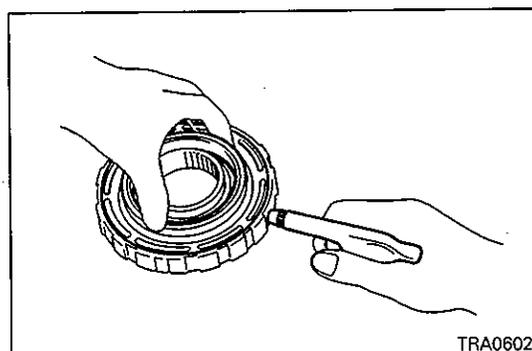
TRA0600



TRA0601

HINWEISE ZUR DEMONTAGE

- ◁A▷ Sprengring ausbauen



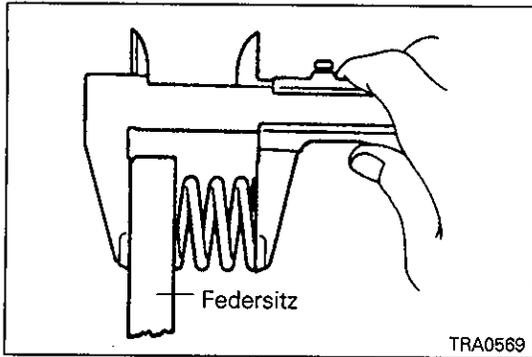
TRA0602

- ◁B▷ Sekundärbremskolben ausbauen

- (1) Bei gehaltenem Sekundärbremskolben Druckluft durch die Ölbohrung an die Sekundärbremstrommel anlegen, um den Sekundärbremskolben zu entfernen.

Vorsicht

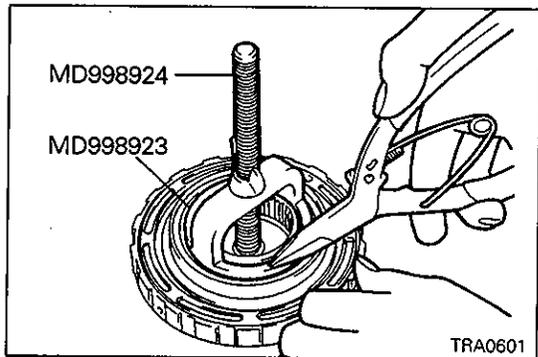
- Nicht die Druckluft abrupt einblasen, da sich der Kolben sonst verkanten kann und nur noch schwer zu entfernen ist.



PRÜFUNG RÜCKHOLFEDER

(1) Die ungespannte Länge der Feder einschließlich Federsitz messen.

Sollwert: Etwa 15,05 mm



HINWEISE ZUR MONTAGE

◆A◆ Sprengring einbauen

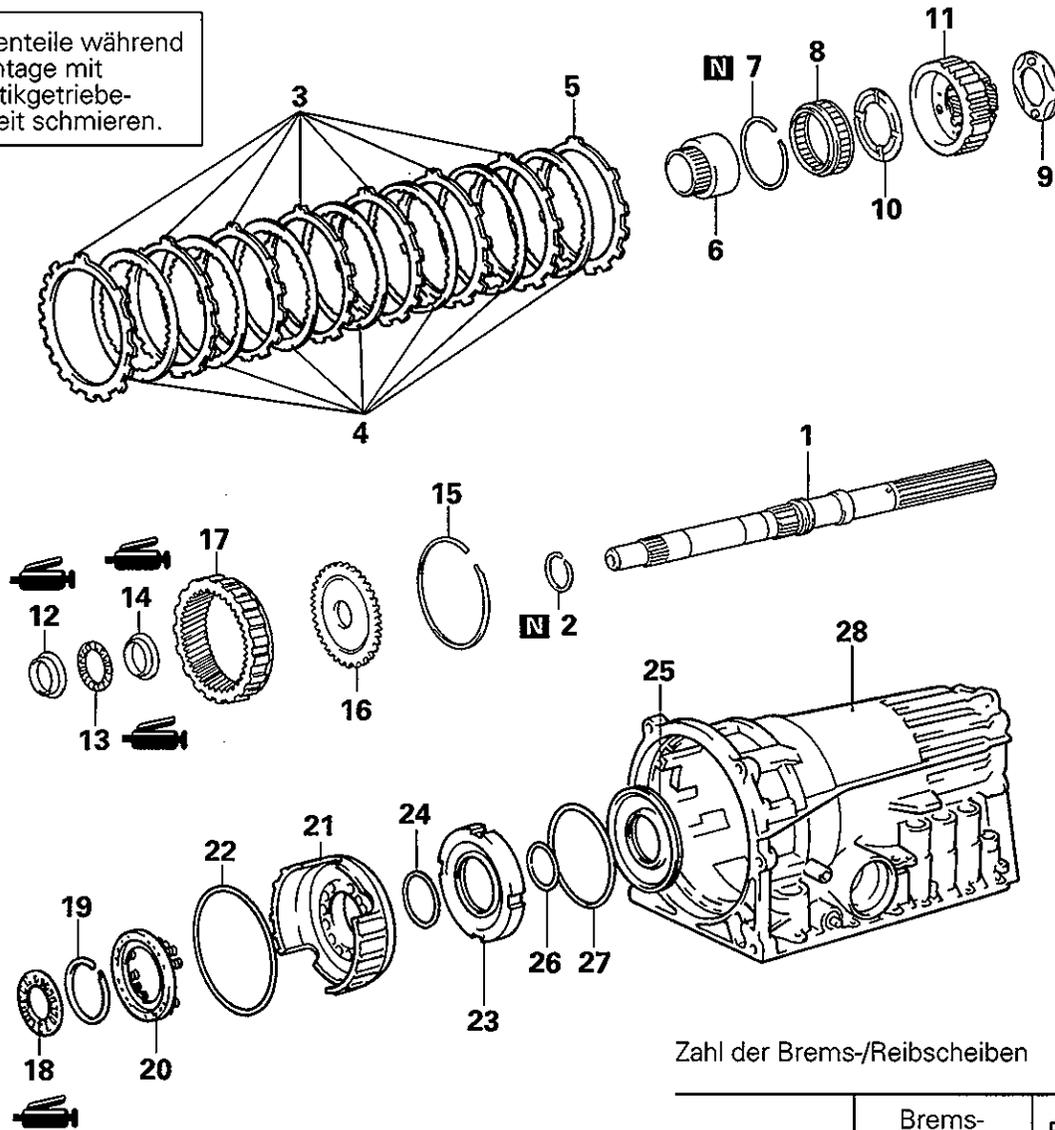
Vorsicht

- Sicherstellen, daß der Endspalt des Sprengrings nicht mit dem Anschlag des Federsitzes angeglichen ist.

13. HINTERER PLANETENRADSATZ, AUSGANGSWELLE UND ERSTE SOWIE RÜCKWÄRTSGANGSBREMSE

DEMONTAGE UND MONTAGE

Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

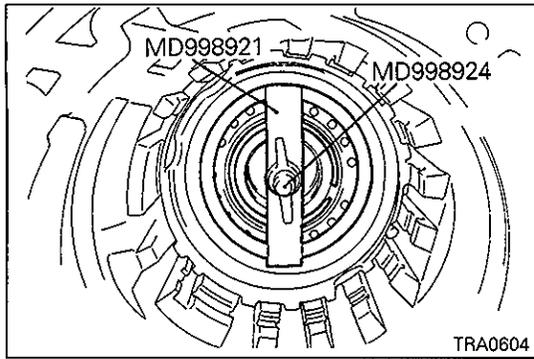


Zahl der Brems-/Reibscheiben

	Brems-scheibe	Reibscheibe
4M40, 6G72	6	6
6G74	7	7

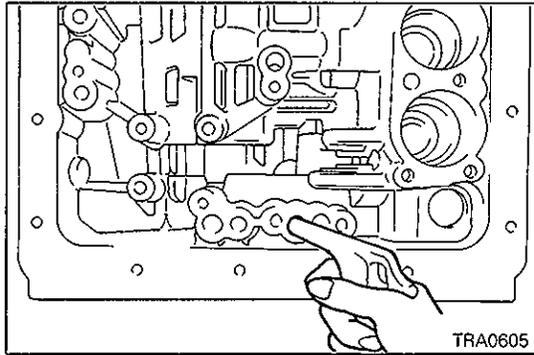
Demontageschritte

- 1. Ausgangswelle
- ↙↘ 2. Dichtring
- 3. Bremsscheibe
- 4. Reibscheibe
- 5. Bremsflansch
- ↙↘ 6. Einwegkupplung-Innenlaufing
- 7. Sprengring
- ↙↘ 8. Einwegkupplung Nr. 2
- ↙↘ 9. Planetenträger-Anlaufscheibe Nr. 1
- ↙↘ 10. Planetenträger-Anlaufscheibe Nr. 2
- 11. Hinteres Planetenrad
- ↙↘ 12. Lagerlaufing
- ↙↘ 13. Drucklager
- ↙↘ 14. Lagerlaufing
- 15. Sprengring
- 16. Hinterer Planetenflansch
- 17. Hinteres Planetenrad
- ↙↘ 18. Drucklager mit Laufing
- ↙↘ 19. Sprengring
- ↙↘ 20. Rückholfeder
- ↙↘ 21. 1. und Rückwärtsbremskolben Nr. 2
- 22. O-Ring
- ↙↘ 23. Rückwärtsbremsreaktionshülse
- 24. O-Ring
- ↙↘ 25. 1. und Rückwärtsbremskolben Nr. 1
- 26. O-Ring
- 27. O-Ring
- 28. Getriebegehäuse



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

◁A▷ Sprengring einbauen

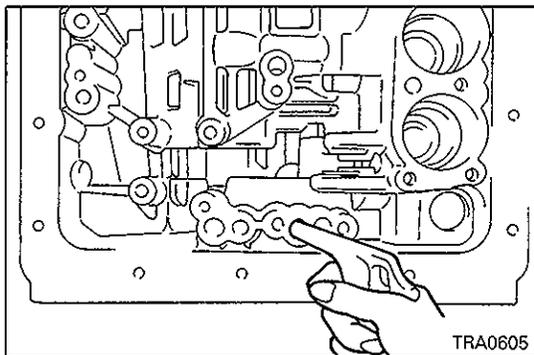


◁B▷ Ersten und Rückwärtsbremskolben Nr. 2 ausbauen

- (1) Bei gehaltenem erstem und Rückwärtsbremskolben Nr. 2 Druckluft durch die Ölbohrung an das Getriebegehäuse anlegen, um den ersten und Rückwärtsbremskolben Nr. 2 zu entfernen.

Vorsicht

- **Nicht die Druckluft abrupt einblasen, da sich der Kolben sonst verkanten kann und nur noch schwer zu entfernen ist.**

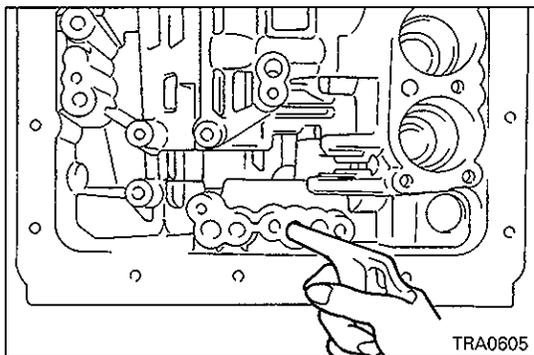


◁C▷ Bremsreaktionshülse ausbauen

- (1) Bei gehaltener Bremsreaktionshülse Druckluft durch die Ölbohrung an das Getriebegehäuse anlegen, um die Bremsreaktionshülse zu entfernen.

Vorsicht

- **Nicht die Druckluft abrupt einblasen, da sich die Hülse sonst verkanten kann und nur noch schwer zu entfernen ist.**

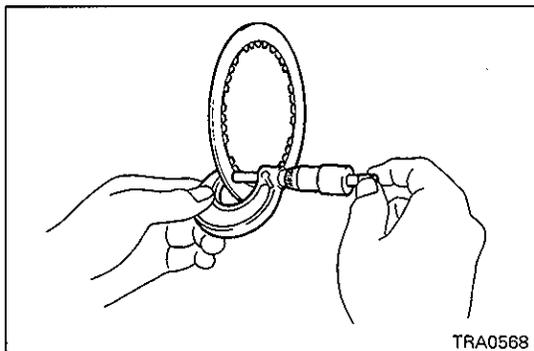


◁D▷ Ersten und Rückwärtsbremskolben Nr. 1 ausbauen

- (1) Bei gehaltenem erstem und Rückwärtsbremskolben Nr. 1 Druckluft durch die Ölbohrung an das Getriebegehäuse anlegen, um den ersten und Rückwärtsbremskolben Nr. 1 zu entfernen.

Vorsicht

- **Nicht die Druckluft abrupt einblasen, da sich der Kolben sonst verkanten kann und nur noch schwer zu entfernen ist.**



PRÜFUNG

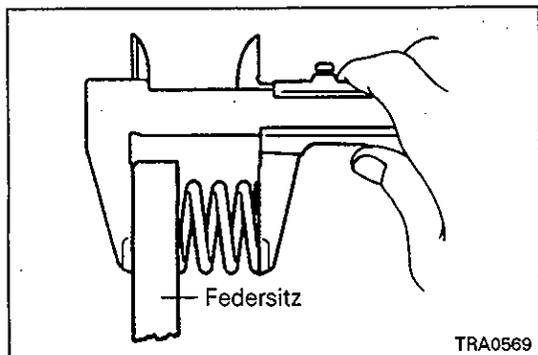
ERSTE UND RÜCKWÄRTS-BREMSSCHEIBE

- (1) Mit einer Mikrohlehre die Stärke der Bremsscheibe messen.

Grenzwert: 1,51 mm

HINWEIS

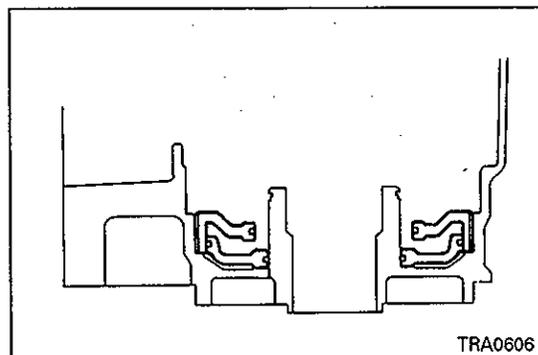
Die Dicke muß an zwei oder drei Stellen gemessen werden. Den Durchschnittswert mit dem Grenzwert vergleichen.



RÜCKHOLFEDER

- (1) Die ungespannte Länge der Feder einschließlich Federsitz messen.

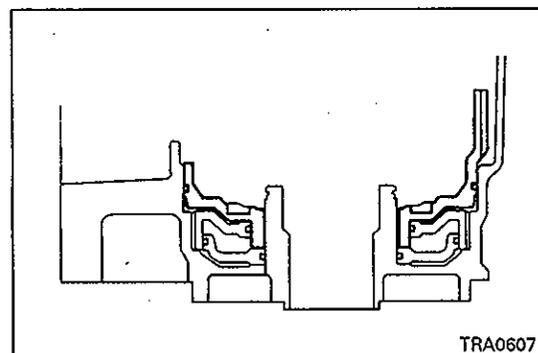
Sollwert: Etwa 13,09 mm



HINWEISE ZUR MONTAGE

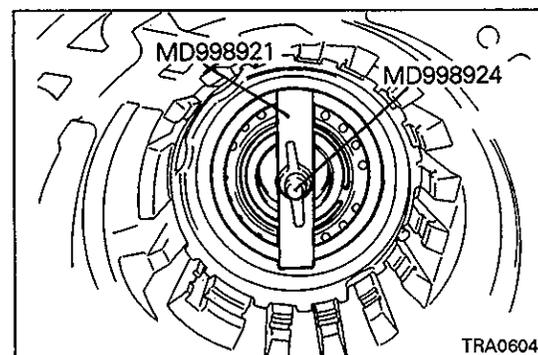
▶A◀ Ersten und Rückwärtsbremskolben Nr. 1 / Rückwärtsbremsreaktionshülse einbauen

- (1) Den ersten und Rückwärtsbremskolben Nr. 1 einbauen, und die Rückwärtsbremsreaktionshülse zusammen am Getriebegehäuse montieren.



▶B◀ Ersten und Rückwärtsbremskolben Nr. 2 einbauen

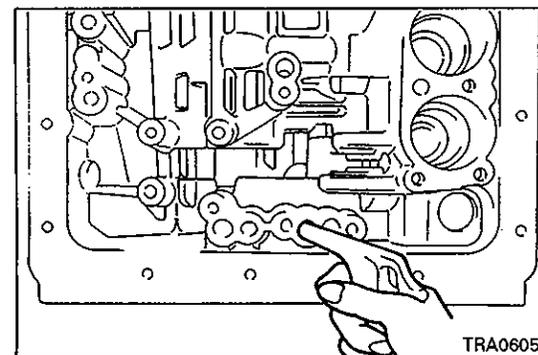
- (1) Die konvexe Seite des ersten und Rückwärtsbremskolbens Nr. 2 an die konkave Seite des Getriebegehäuses ansetzen, und den Kolben am Gehäuse anbringen.



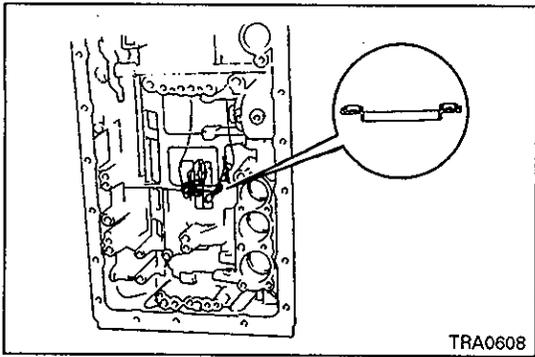
▶C◀ Sprengring einbauen

Vorsicht

- Sicherstellen, daß der Endspalt des Sprengrings nicht mit dem Anschlag des Federsitzes angeglichen ist.

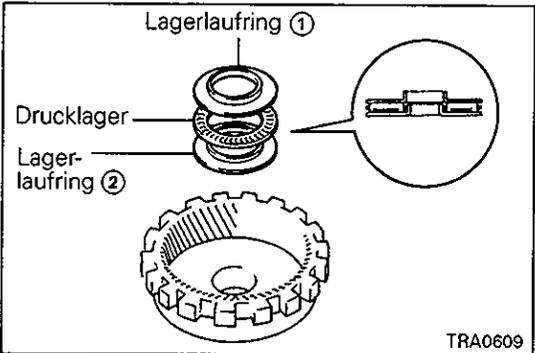


- (1) Nach dem Einbau des Sprengrings die Funktion des ersten und Rückwärtsbremskolbens wie folgt prüfen:
- (2) Druckluft (400 – 800 kPa, 4 – 8 kp/cm²) an die Ölbohrung anlegen wie in der Abbildung gezeigt. Dann prüfen, ob der erste und Rückwärtsbremskolben sich glatt bewegt.



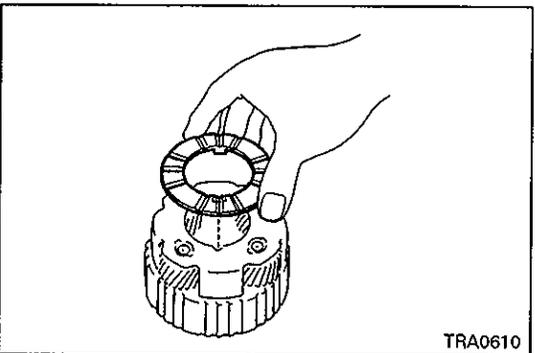
▶D▶ Drucklager mit Laufring einbauen

- (1) Petrolatum auf das Drucklager mit Laufring aufbringen und an der Laufringseite anbringen, die zur Getriebegehäusesseite hin weist.



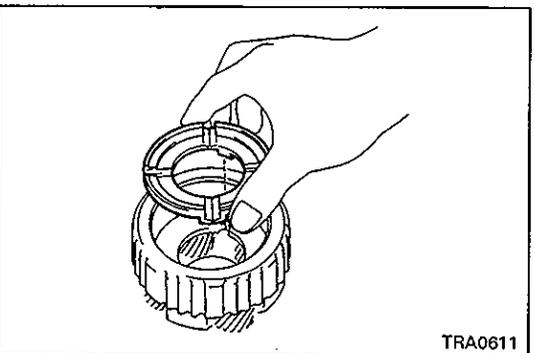
▶E▶ Lagerlaufring / Drucklager / Lagerlaufring einbauen

- (1) Petrolatum auf das Drucklager, den Lagerlaufring, (28,8 mm Innendurchmesser) und den Lagerlaufring (27,6 mm Innendurchmesser) auftragen, und diese am hinteren Planetenrad in der dargestellten Reihenfolge und Ausrichtung anbringen.

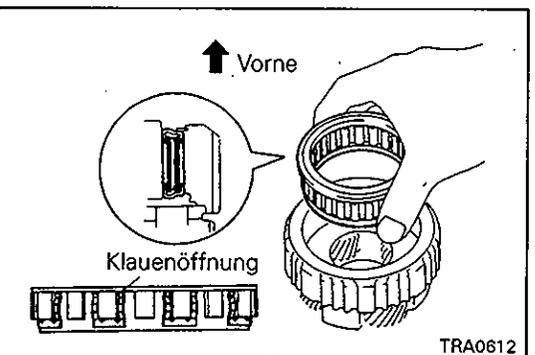


▶F▶ Planetenträger-Druckscheibe Nr. 1 und Nr. 2 einbauen

- (1) Die konvexe Seite der Druckscheibe Nr. 1 mit der Bohrung am hinteren Planetenrad angleichen, und die Scheibe am Rad anbringen.

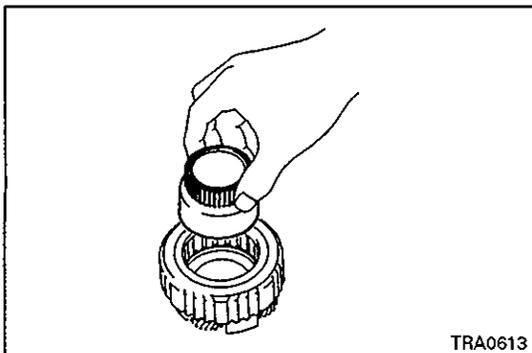


- (2) Das hintere Planetenrad umdrehen. Die konvexe Seite der Druckscheibe Nr. 2 mit der Bohrung am Planetenrad angleichen, und die Scheibe am Rad anbringen.



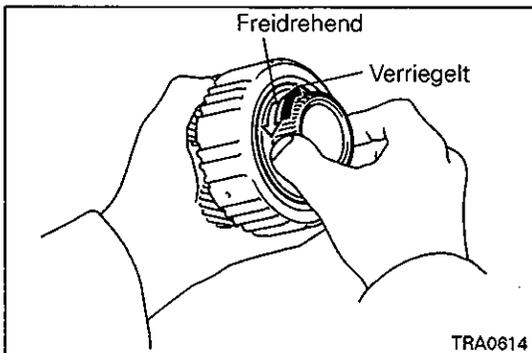
▶G▶ Einwegkupplung Nr. 2 einbauen

- (1) Die Einwegkupplung Nr. 2 am hinteren Planetenrad in der dargestellten Reihenfolge anbringen.



◆H◆ Einwegkupplung-Innenlaufring einbauen

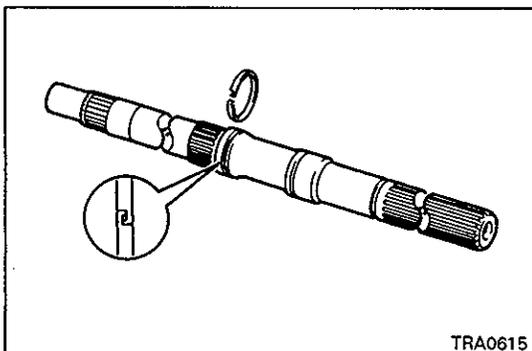
- (1) Nach dem Einbau des Einweg-Kupplungs-Innenlaufrings die Funktion der Einwegkupplung Nr. 2 wie folgt prüfen:



- (2) Das hintere Planetenrad halten, und die Einwegkupplung im Uhrzeigersinn drehen, um zu sehen, ob die Kupplung sperrt, und gegen den Uhrzeigersinn drehen, um zu sehen, ob sie glatt dreht.

HINWEISE

- (1) Wenn die Kupplung in beiden Richtungen dreht oder sperrt, die Einwegkupplung austauschen.
 (2) Wenn die Kupplung im Uhrzeigersinn dreht, aber nicht gegen den Uhrzeigersinn, kann es sein, daß die Einwegkupplung in verkehrter Richtung eingebaut ist.



◆◆◆ Dichtring einbauen

- (1) Automatikgetriebeöl auf den Dichtring auftragen, und an der Ausgangswelle anbringen.

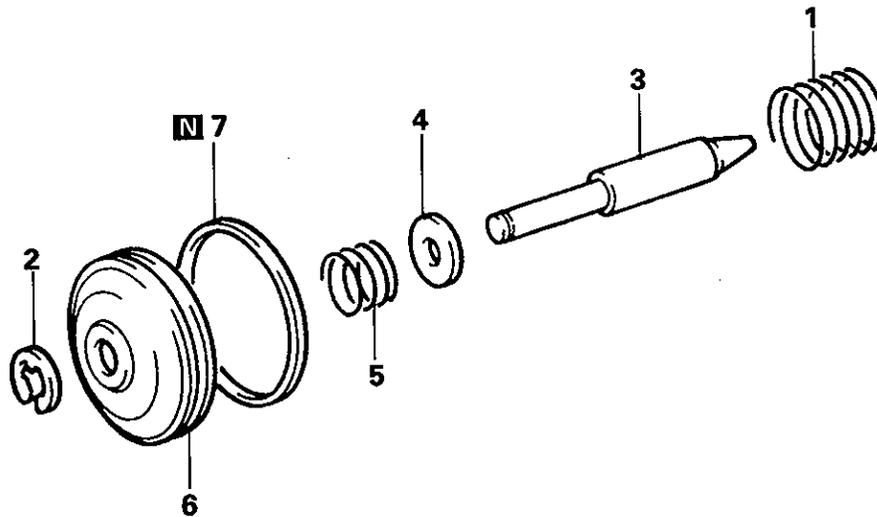
Vorsicht

- **Nicht die Klaue des Dichtrings biegen.**
- **Nicht den Dichtring weiter als erforderlich öffnen.**

NOTIZEN

14. ZWEITER FREILAUFBREMSKOLBEN

DEMONTAGE UND MONTAGE



Demontageschritte

1. Feder
2. E-Ring
3. Zweite Freilaufbremskolbenstange
4. Unterlegscheibe
5. Feder
6. Zweiter Freilaufbremskolben
7. Dichtring



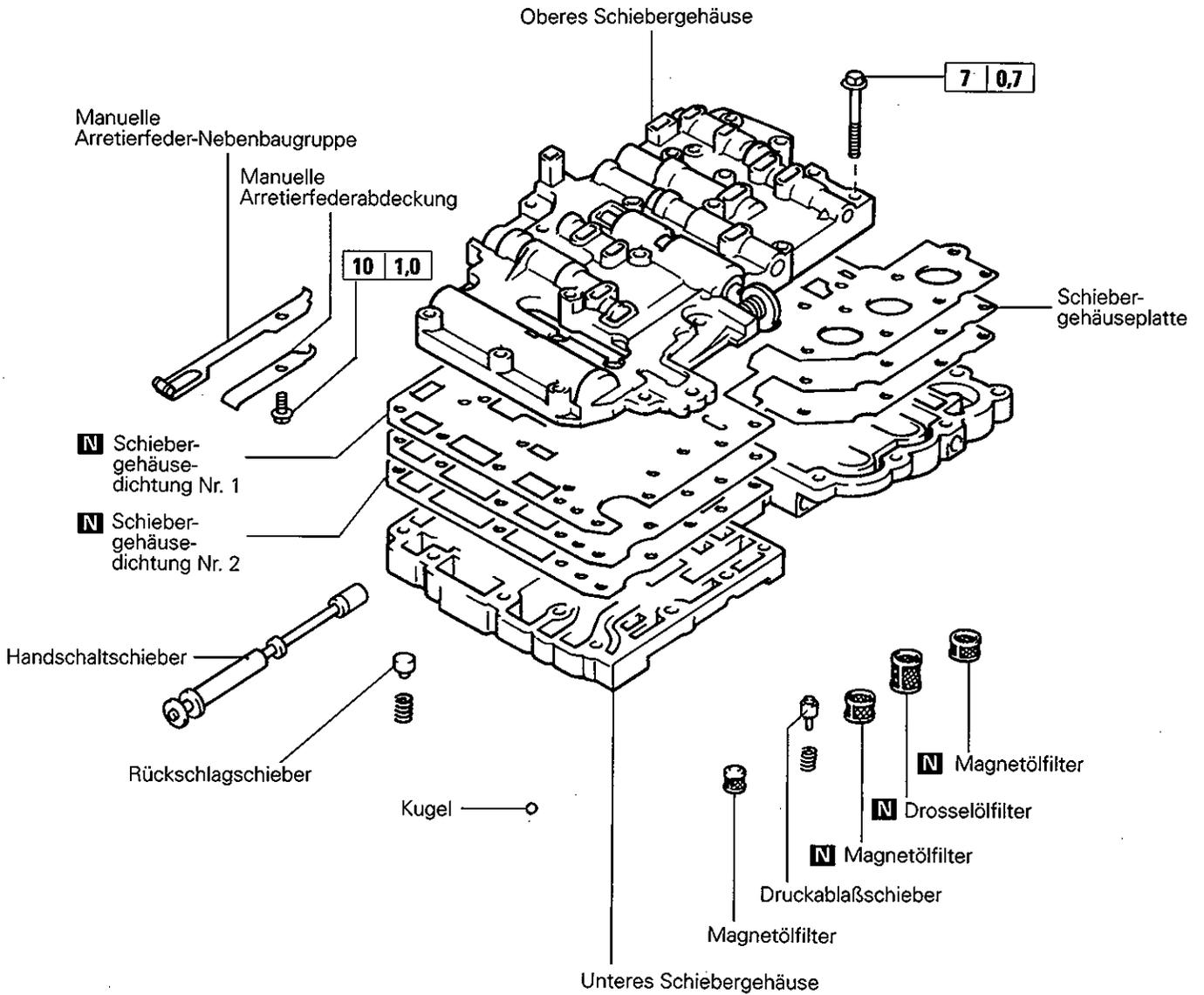
Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

TRA0616

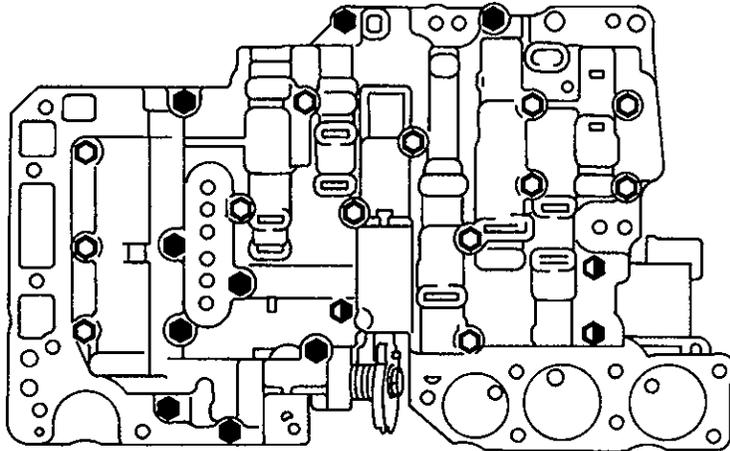
NOTIZEN

15. SCHIEBERKASTEN

DEMONTAGE UND MONTAGE



 Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-
flüssigkeit schmieren.



Schraubenschaftlänge

⬡ : 38 mm

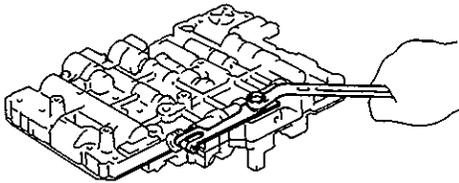
● : 20 mm

◆ : 28 mm

TRA0618

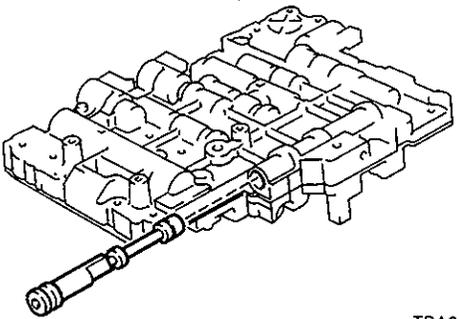
DEMONTAGE

- (1) Die Schraube entfernen, und dann die Arretierfeder und Abdeckung entfernen.



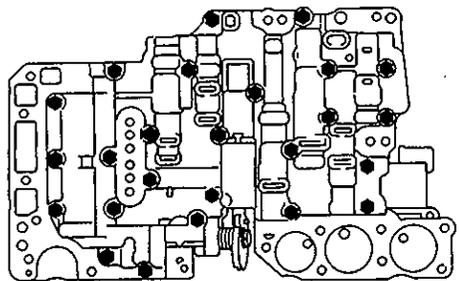
TRA0619

- (2) Den Handschaltsschieber aus dem unteren Schiebergehäuse ausbauen.

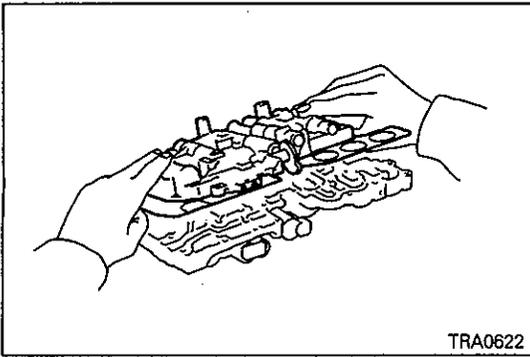


TRA0620

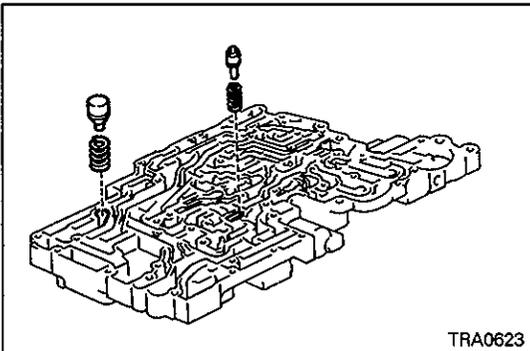
- (3) Mit einem tiefen Steckschlüssel (8 mm) die 25 Schrauben vom oberen Schiebergehäuseteil entfernen.



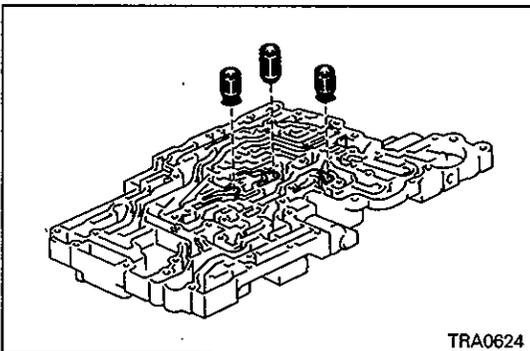
TRA0621



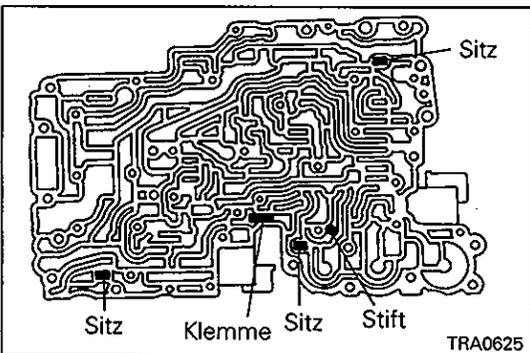
- (4) Den oberen Schiebergehäuseteil vom unteren Schiebergehäuseteil durch Aufwärtsdrücken der Schiebergehäuseplatte und Dichtung trennen.
- (5) Das obere Schiebergehäuse auf die Arbeitsbank legen, mit der Dichtungs- und Plattenseite nach obenweisend.



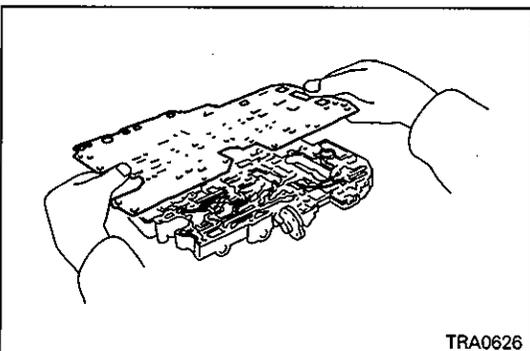
- (6) Den Rückschlagschieber und die Feder vom unteren Schiebergehäuse entfernen.
- (7) Den Druckablasschieber und die Feder vom unteren Schiebergehäuse entfernen.



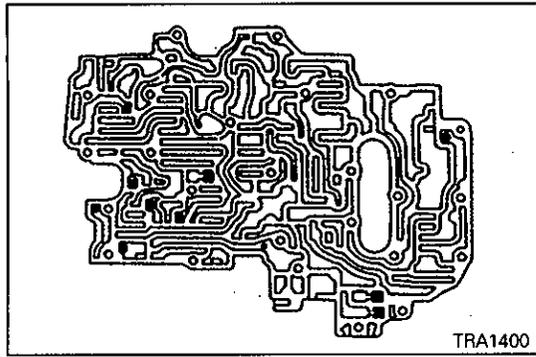
- (8) Die drei Filter vom unteren Schiebergehäuse entfernen.



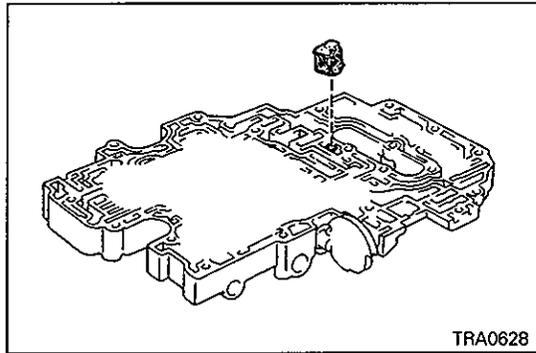
- (9) Prüfen, ob drei Sitze, ein Stift und eine Klemme in der richtigen Position am unteren Schiebergehäuse sind.



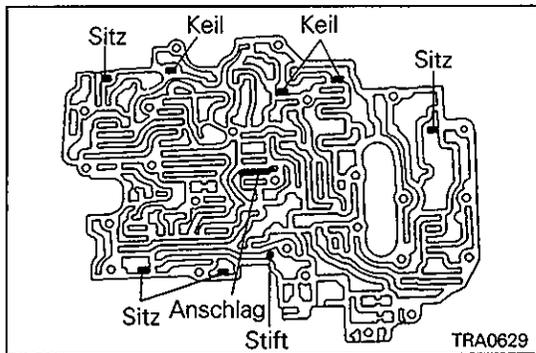
- (10) Die beiden Schieberdichtungen und die Platte vom unteren Schiebergehäuse entfernen.



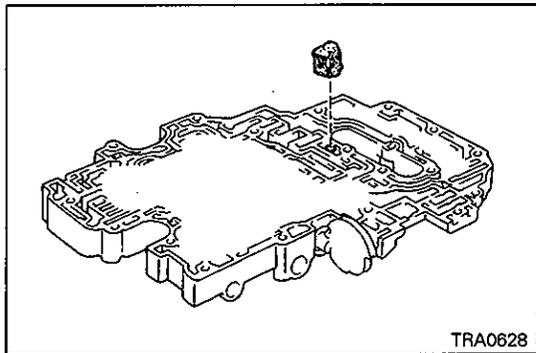
(11) Die 9 oder 10 Kugeln vom oberen Schiebergehäuse entfernen.



(12) Den Filter vom oberen Schiebergehäuse entfernen.

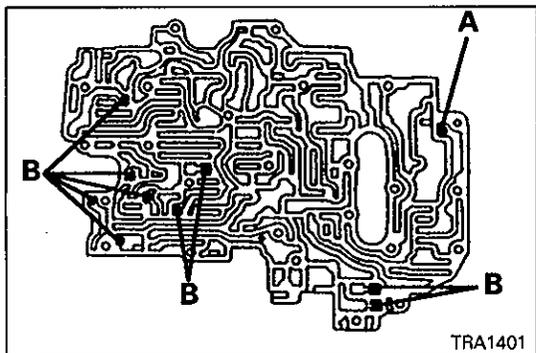


(13) Prüfen, daß der eine Stift, die vier Sitze, die drei Keile und ein Vibrationsanschlag in der richtigen Position sind.



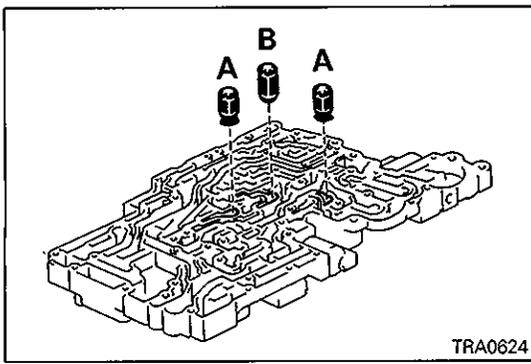
MONTAGE

(1) Den Magnetölfilter am oberen Schiebergehäuse anbringen.



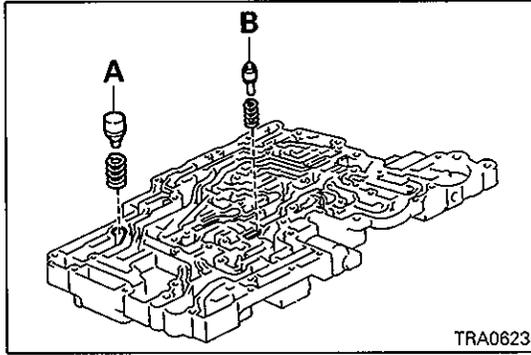
(2) Die beiden Typen der 9 oder 10 Kugeln im oberen Schiebergehäuse einsetzen.

Lage	Größe	
	Größe	Außendurchmesser
Gummikugel A		6,35
Gummikugel B		5,56



(3) Die beiden MagnetölfILTER und den DrosselölfILTER am unteren Schiebergehäuse anbringen.

mm			
Typ	Größe	Außendurchmesser	Höhe
MagnetölfILTER A		10,2 – 10,4	12,2 – 12,6
MagnetölfILTER B		10,2 – 10,4	19,3 – 19,7



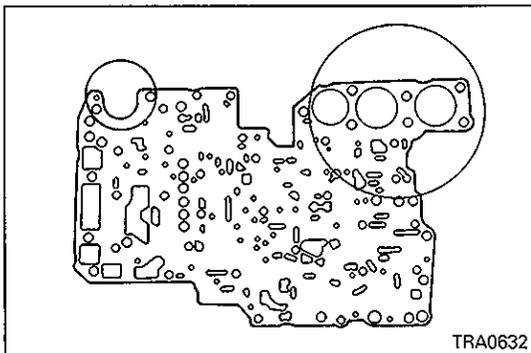
(4) Die beiden Federn einbauen, und dann das Rückschlag- und Ablaufventil am unteren Schiebergehäuse anbringen.

Feder

mm					
Lage	Größe	Unge-spannte Höhe	Außen-durchmesser	Win-dungszahl	Draht-durchmesser
Rückschlag-schieber		17,53	12,1	3,2	1,1
Ablafschieber		11,2	6,4	7,5	0,9

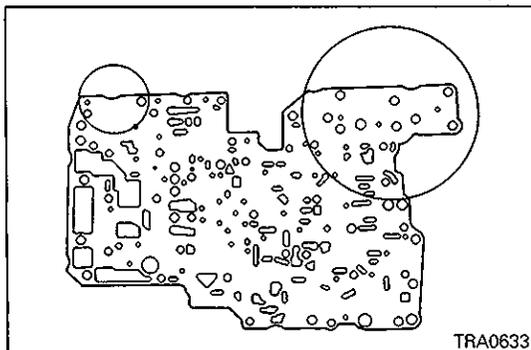
Schieber

mm			
Typ	Größe	Außendurchmesser	Höhe
Rückschlagschieber A		12,8	17,5
Druckablaßschieber B		6,7	16,5

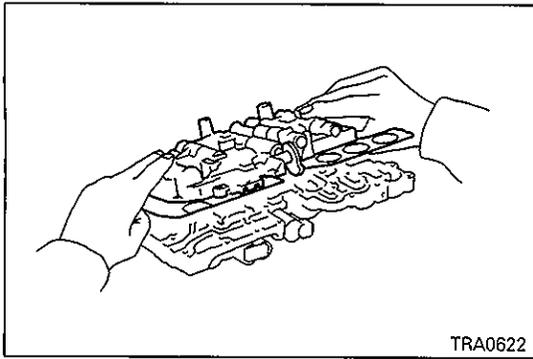


(5) Entsprechend den Schraubenbohrungen eine neue Schiebergehäusedichtung Nr. 1 am oberen Schiebergehäuse anbringen.

(6) Entsprechend den Schraubenbohrungen die Platte auf Dichtung Nr. 1 setzen.



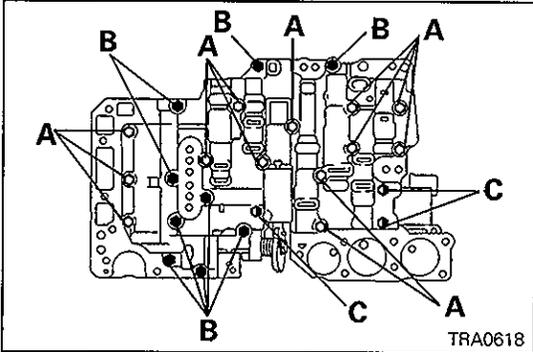
(7) Eine neue Schiebergehäusedichtung Nr. 2 auf die Platte setzen.



- (8) Die Dichtungen und die Platte gegen den oberen Schiebergehäuse drücken, und das obere Schiebergehäuse am unteren Schiebergehäuse anbringen.

Vorsicht

- **Darauf achten, nicht die Rückschlagkugeln und Filter aus dem Schiebergehäuse fallen zu lassen.**

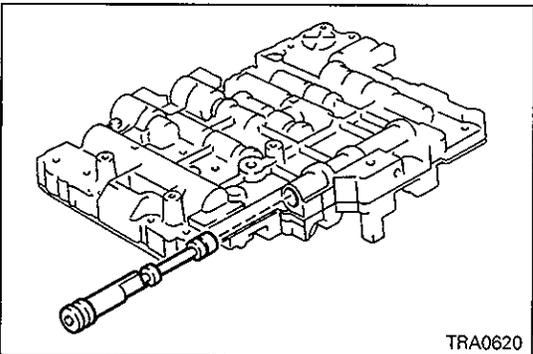


- (9) Die 25 Schrauben von der oberen Schieberhäusesseite anbringen.

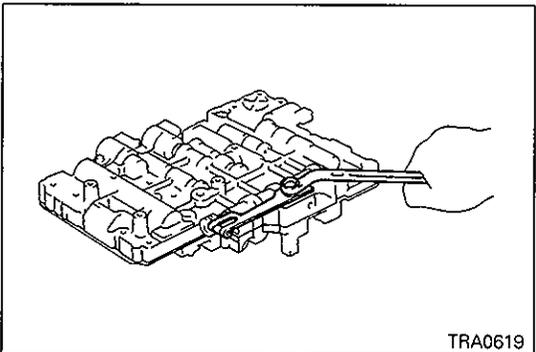
A: 38 mm

B: 20 mm

C: 28 mm



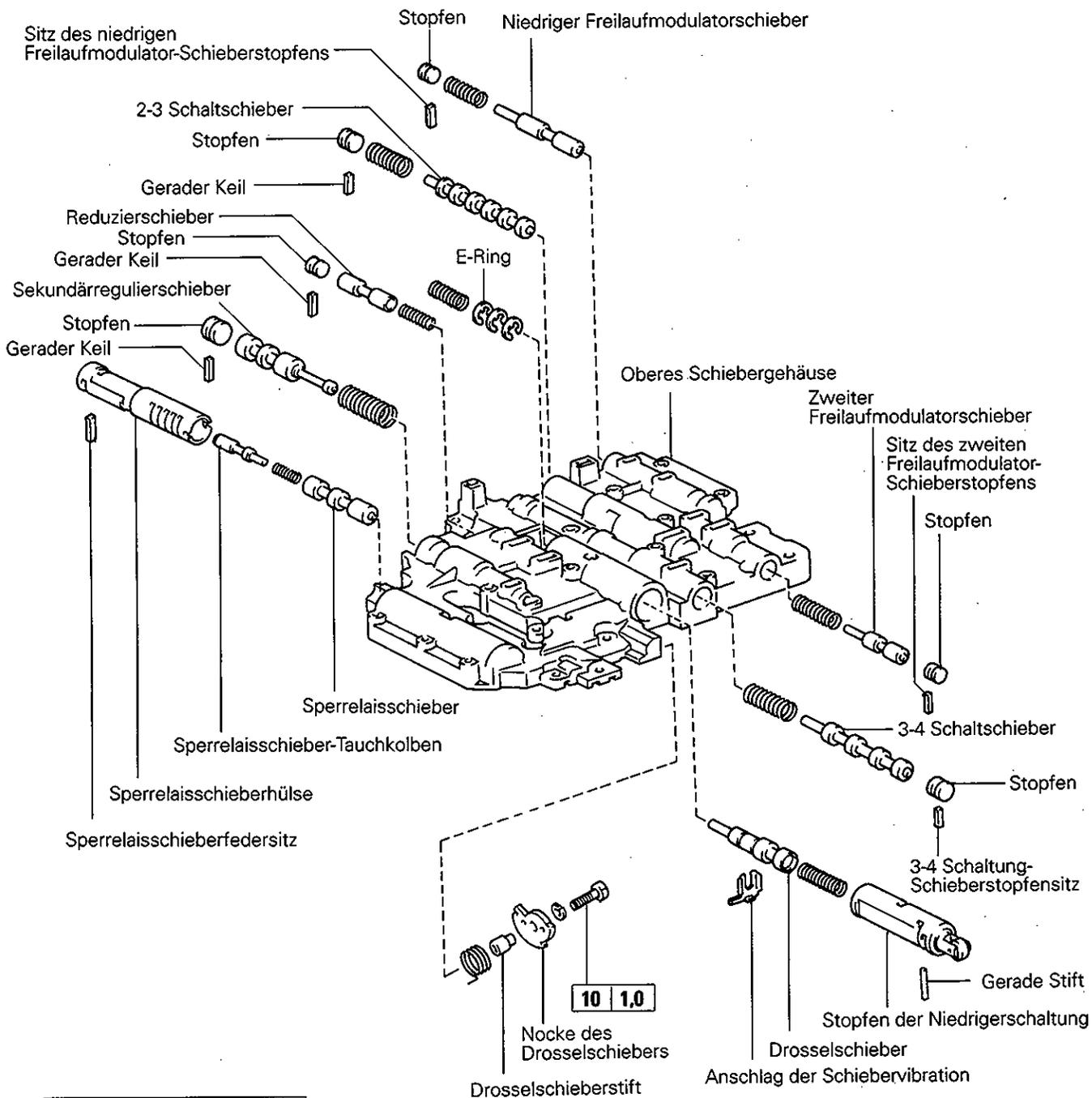
- (10) Den Handschaltchieber am unteren Schiebergehäuse anbringen.



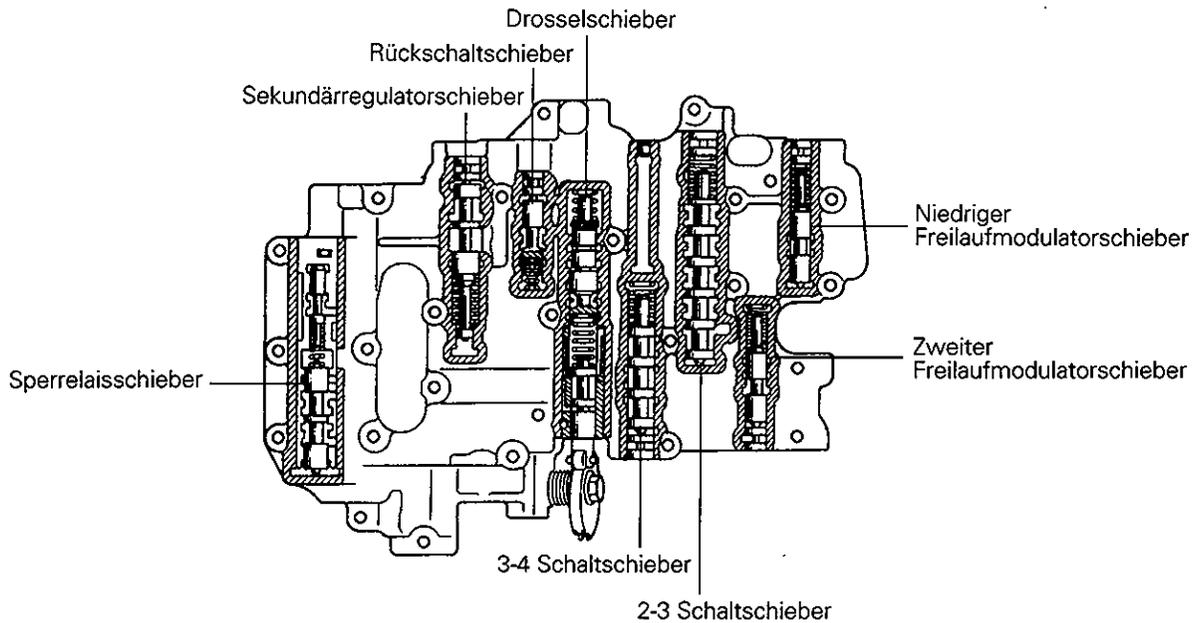
- (11) Die Arretierfeder und den Arretierdeckel durch Festziehen der Schraube befestigen.

16. OBERES SCHIEBERGEHÄUSE

DEMONTAGE UND MONTAGE



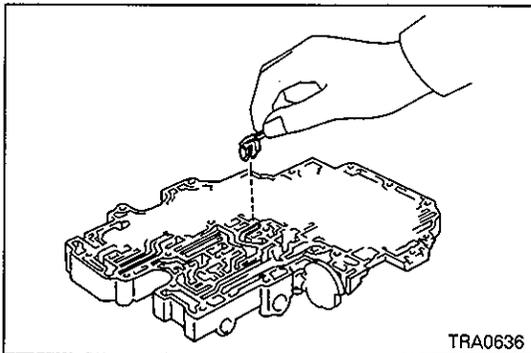
 Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.



TRA0635

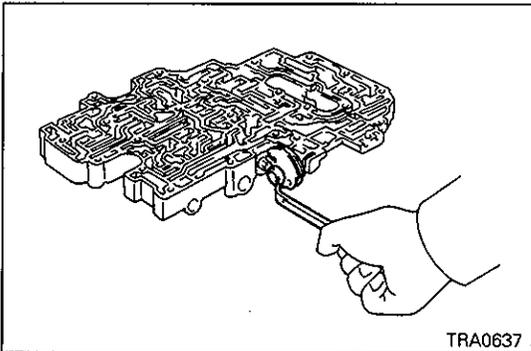
DEMONTAGE

(1) Den Ventilvibrierschieber entfernen.



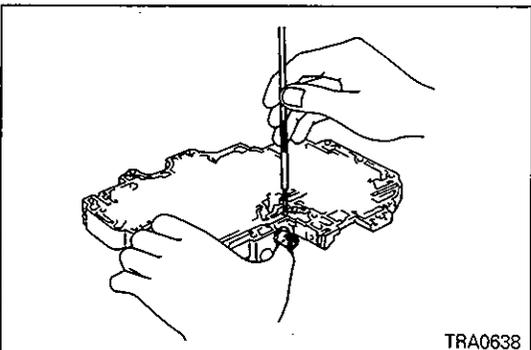
TRA0636

(2) Die Schraube und Unterlegscheibe und dann die Drosselschiebernocke, den Stift und die Feder entfernen.

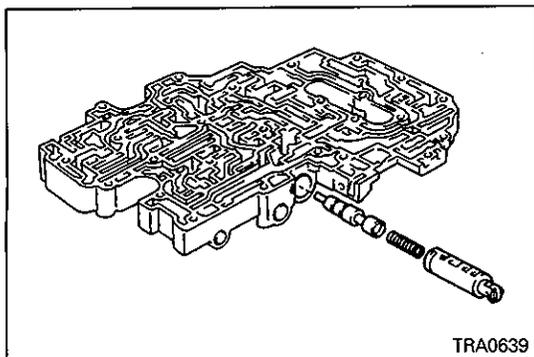


TRA0637

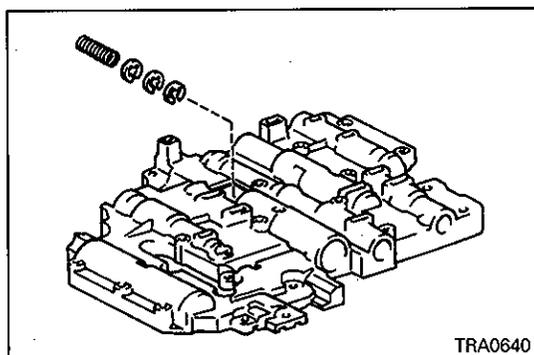
(3) Den Niedrigerschalt-Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Stift mit einem Magneten herausziehen.



TRA0638



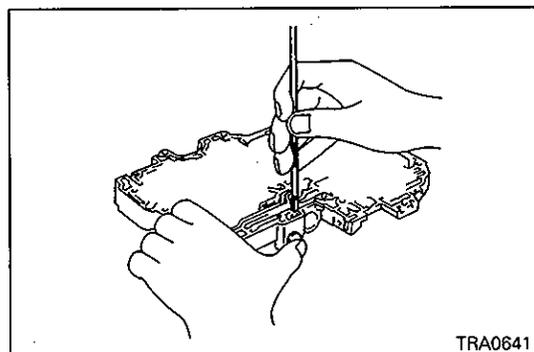
- (4) Den Niedrigerschlupfstopfen, die Feder und den Drosselschieber entfernen.



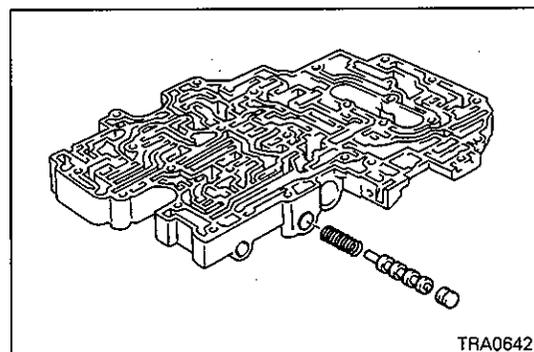
- (5) Die Feder und E-Ringe von der Rückseite des Schiebergehäuses entfernen.

Vorsicht

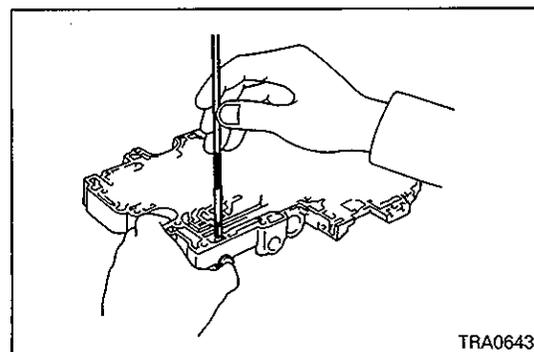
- Wegen Änderungen im Drosseldruck je nach Zahl der E-Ringe immer beachten, wie viele E-Ringe verwendet worden sind (manchmal keiner).



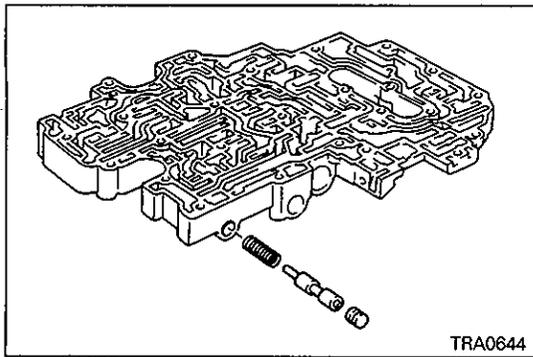
- (6) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Stift mit einem Magneten herausziehen.



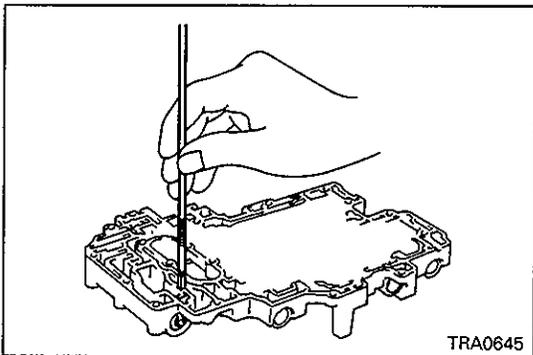
- (7) Den Stopfen, den 3-4-Schaltschieber und die Feder entfernen.



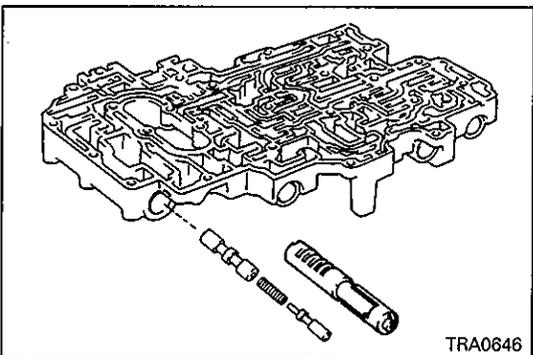
- (8) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Sitz mit einem Magneten herausziehen.



(9) Den Stopfen, den zweiten Freilaufmodulator-Schieber und die Feder entfernen.

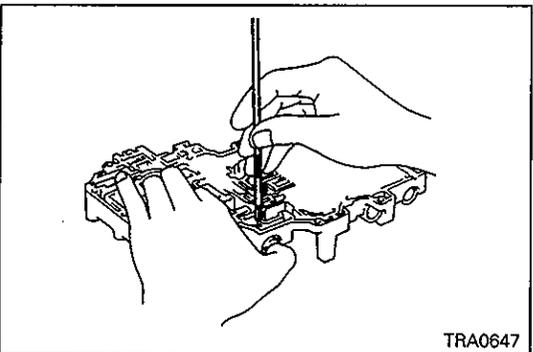


(10) Den Sitz mit einem Magneten herausziehen.

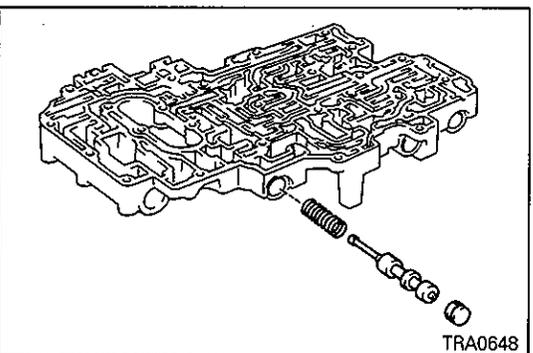


(11) Die Sperrschieberhülse den Sperrelais-Tauchkolben, die Feder und den Sperrelaisschieber zusammen entfernen.

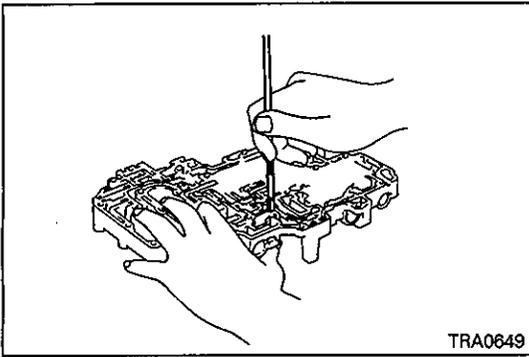
(12) Den Sperrelaisschieber, die Feder und den Sperrelaisschieber-Tauchkolben von der Sperrschieberhülse abnehmen.



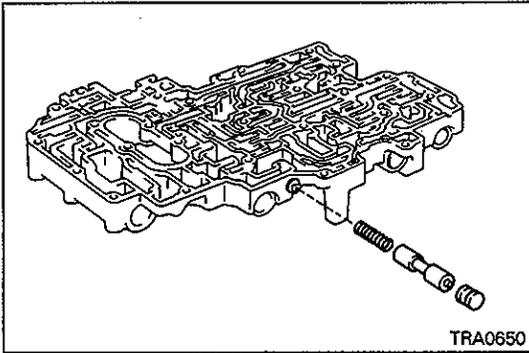
(13) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Keil mit einem Magneten herausziehen.



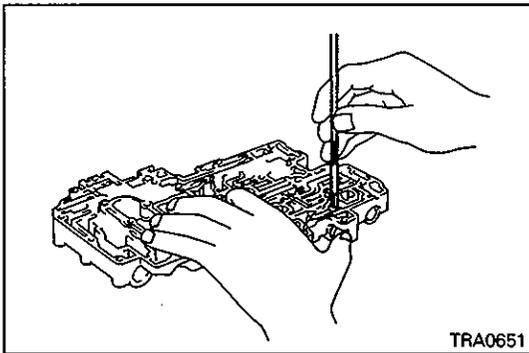
(14) Den Stopfen, zweiten Regulatorschieber und die Feder entfernen.



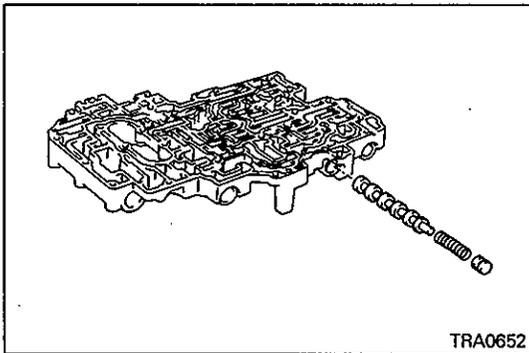
(15) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Keil mit einem Magneten herausziehen.



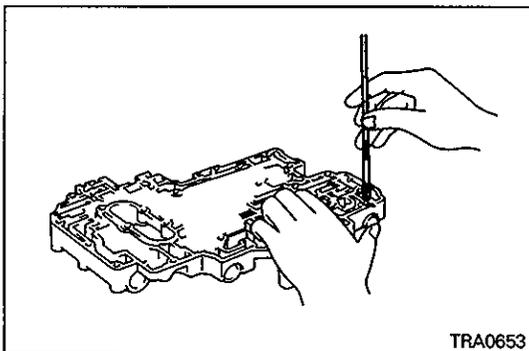
(16) Den Stopfen, den Reduzierschieber und die Feder entfernen.



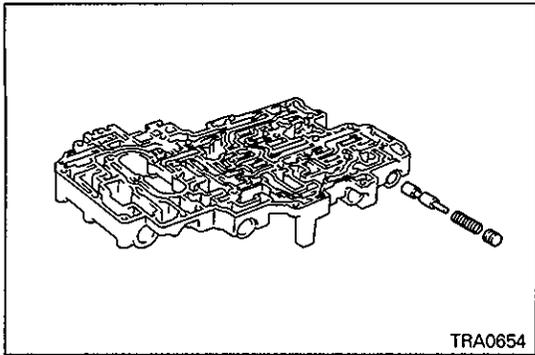
(17) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Keil mit einem Magneten herausziehen.



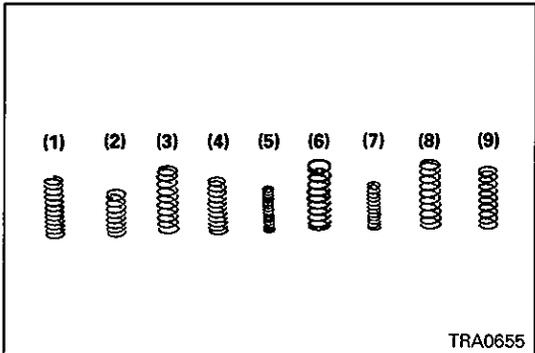
(18) Den Stopfen, die Feder und den 2-3-Schaltchieber entfernen.



(19) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Sitz mit einem Magneten herausziehen.



(20) Den Stopfen, die Feder und den Niedrig-Freilauf-Modulator-schieber entfernen.



PRÜFUNG VENTILFEDER

(1) Die ungespannte Höhe und den Außendurchmesser jeder Feder prüfen.

Sollwert

Größe Lage	Unge- spannte Höhe	Außen- durch- messer	Win- dungs- zahl	Draht- durch- messer
(1) Niedrigerschalt- stopfen	27,3	8,7	10,5	1,0
(2) Drosselschieber	20,6	9,2	7,5	0,7
(3) 3-4 Schaltschieber	30,8	9,7	8,5	0,9
(4) Zweiter Freilaufmo- dulatorschieber*1	30,9	8,6	9,5	1,1
Zweiter Freilaufmo- dulatorschieber*2	29,6	8,3	10,5	1,0
(5) Sperrelaisschieber	21,4	5,5	15,5	0,6
(6) Sekundärregulator- schieber	30,9	11,2	8,5	1,5
(7) Reduzierschieber	21,8	6,0	11,5	0,6
(8) 2-3 Schaltschieber	30,8	9,7	8,5	0,9
(9) Niedrigfreilaufmo- dulator-Schieber	30,4	8,3	8,5	0,8

Einheit von ungespannter Höhe, Außendurchmesser und Draht-
durchmesser: mm

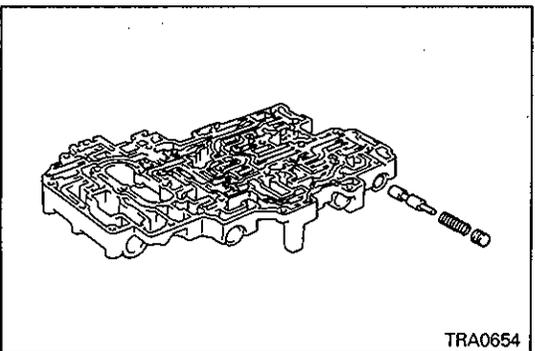
HINWEISE

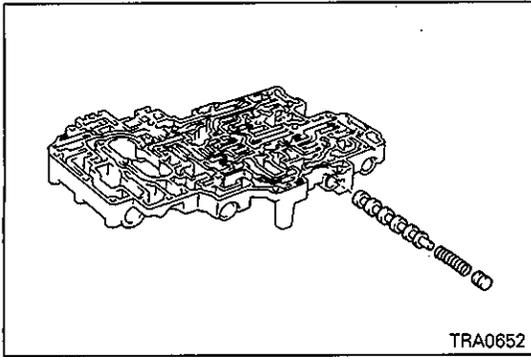
*1: Ausgenommen V4AW3-B-U

*2: Nur V4AW3-B-U

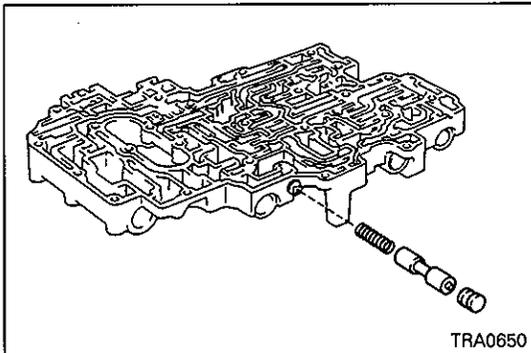
MONTAGE

- (1) Den Niedrigfreilaufmodulator-Schieber, die Feder und den Stopfen wie in der Abbildung gezeigt einsetzen.
- (2) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Sitz einbauen.

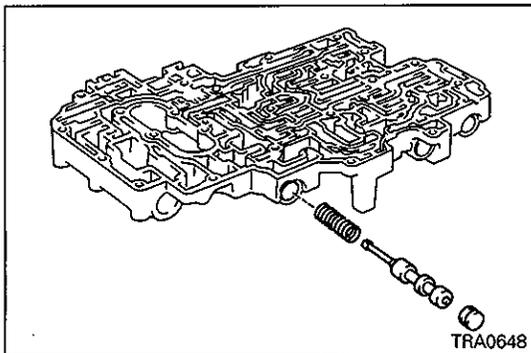




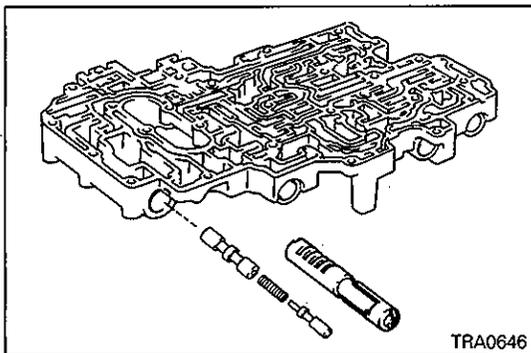
- (3) Den 2-3 Schaltschieber, die Feder und den Stopfen wie in der Abbildung gezeigt einbauen.
- (4) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Keil einbauen.



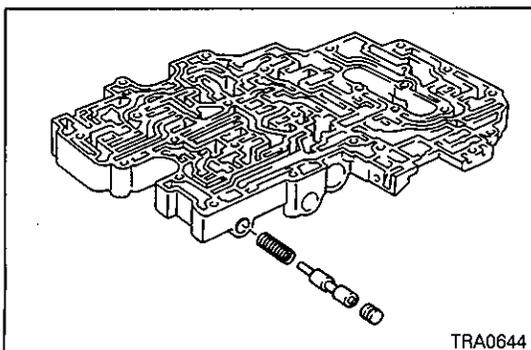
- (5) Die Feder, den Reduzierschieber, und den Stopfen einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.
- (6) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Keil einbauen.



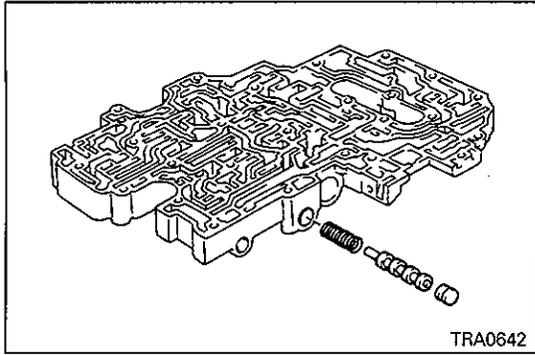
- (7) Die Feder, den Sekundärregulatorschieber und den Stopfen einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.
- (8) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Keil einbauen.



- (9) Das Sperrelaisschieber-Tauchkolben und die Feder am Sperrelaisschieberhülse anbauen, wie in der Abbildung gezeigt.
- (10) Den Sperrelaisschieber an der Sperrelaisschieberhülse anbauen.
- (11) Die Sperrelaisschieberhülse, den Sperrelaisschieber, die Feder und den Sperrelaisschieber-Tauchkolben zusammen einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.
- (12) Den Sitz einbauen.

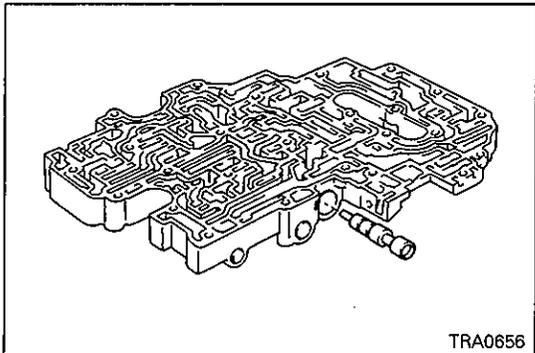


- (13) Die Feder, den Sekundärfreilaufmodulatorschieber und den Stopfen einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.
- (14) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Sitz einbauen.

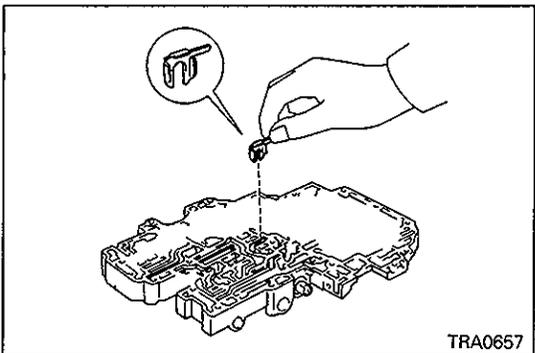


(15) Die Feder, den 3-4 Schaltschieber und den Stopfen einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.

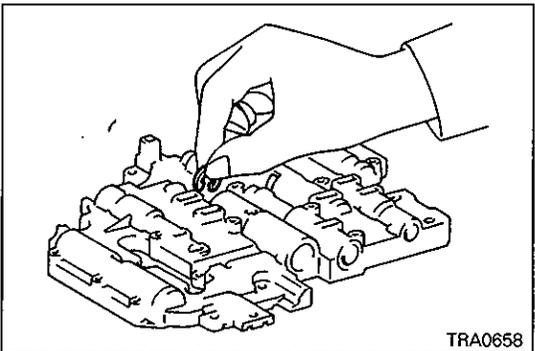
(16) Den Stopfen mit dem Finger eindrücken, und den Sitz einbauen.



(17) Den Drosselschieber am Schiebergehäuse anbauen, wie in der Abbildung gezeigt.



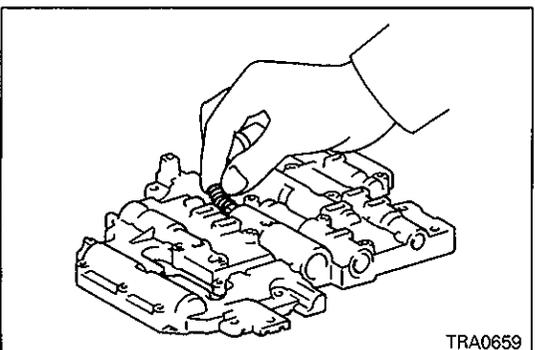
(18) Den Schiebervibrieranschlag in der gezeigten Stellung einbauen.



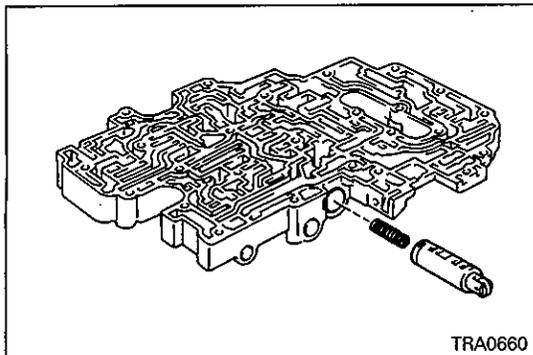
(19) Den Schiebervibrieranschlag mit einem Finger halten, und das Schiebergehäuse umdrehen. Die E-Ringe am Drosselschieber anbringen.

Vorsicht

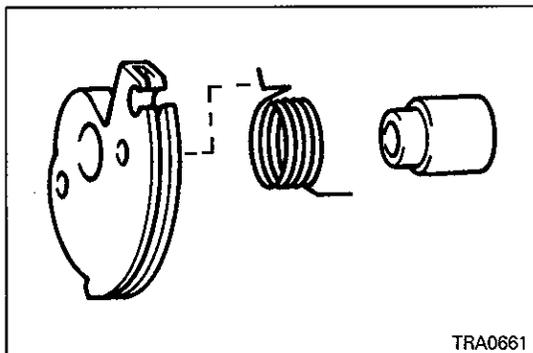
- Die Zahl der eingebauten E-Ringe muß der Zahl der entfernten E-Ringe entsprechen.



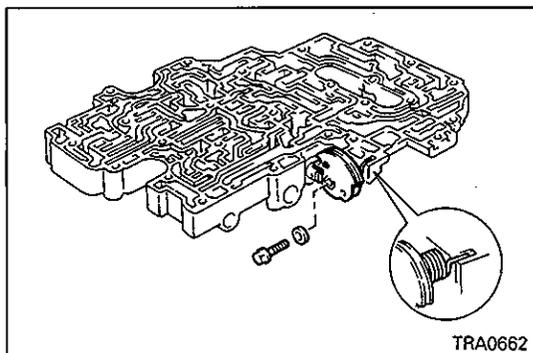
(20) Die Feder am Drosselschieber anbringen.



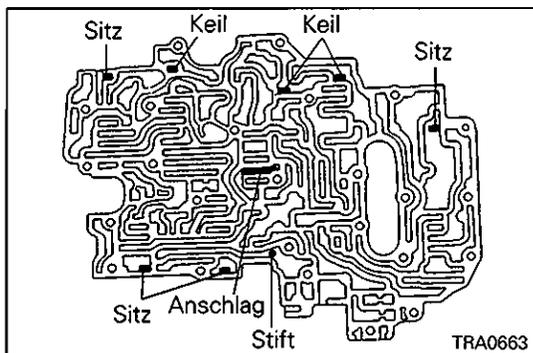
- (21) Das Schiebergehäuse erneut umdrehen. Die Feder und den Herunterschaltchieber einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.
- (22) Den Herunterschaltchieber mit einem Finger drücken, und den Stift einbauen.



- (23) Die Feder und die Manschette an der Drosselschieberrnocke anbauen.



- (24) Die Drosselschieberrnocke am Schiebergehäuse anbringen und prüfen, daß die Feder mit der Klaue am Schiebergehäuse verankert ist.
- (25) Die Schraube zusammen mit der Unterlegscheibe festziehen.

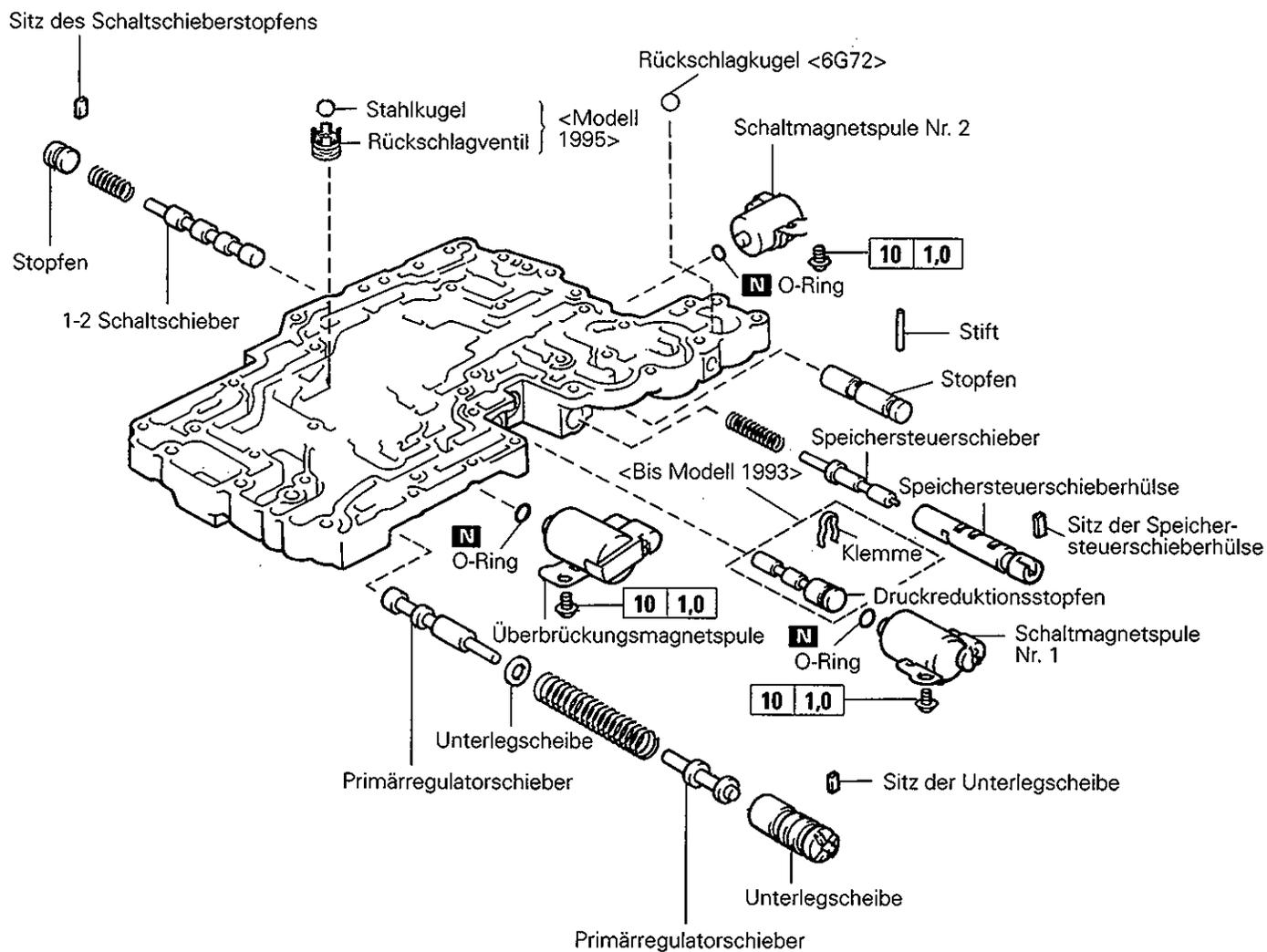


- (26) Prüfen, daß der eine Stift, vier Sitze, drei Keile und ein Vibrieranschlag richtig eingebaut sind, wie in der Abbildung gezeigt.

NOTIZEN

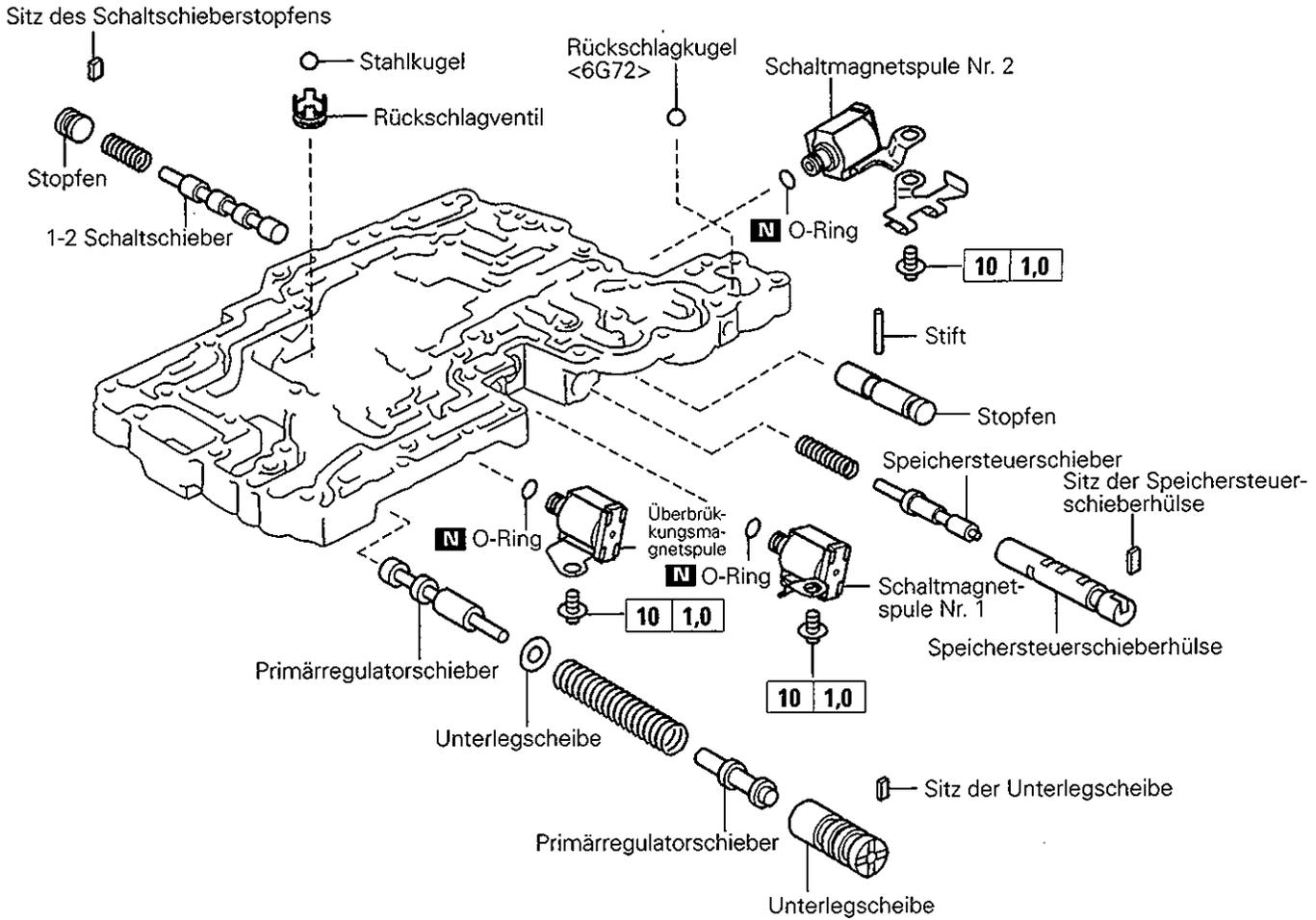
17. UNTERES SCHIEBERGEHÄUSE

DEMONTAGE UND MONTAGE <Bis MODELLE 1995>



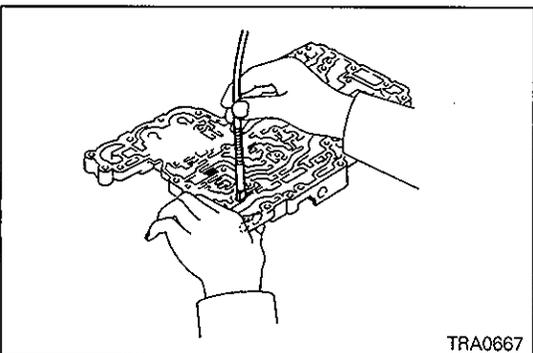
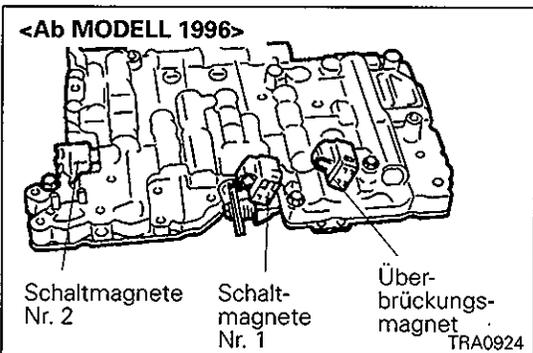
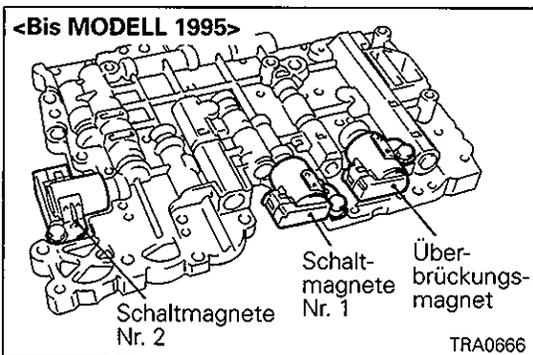
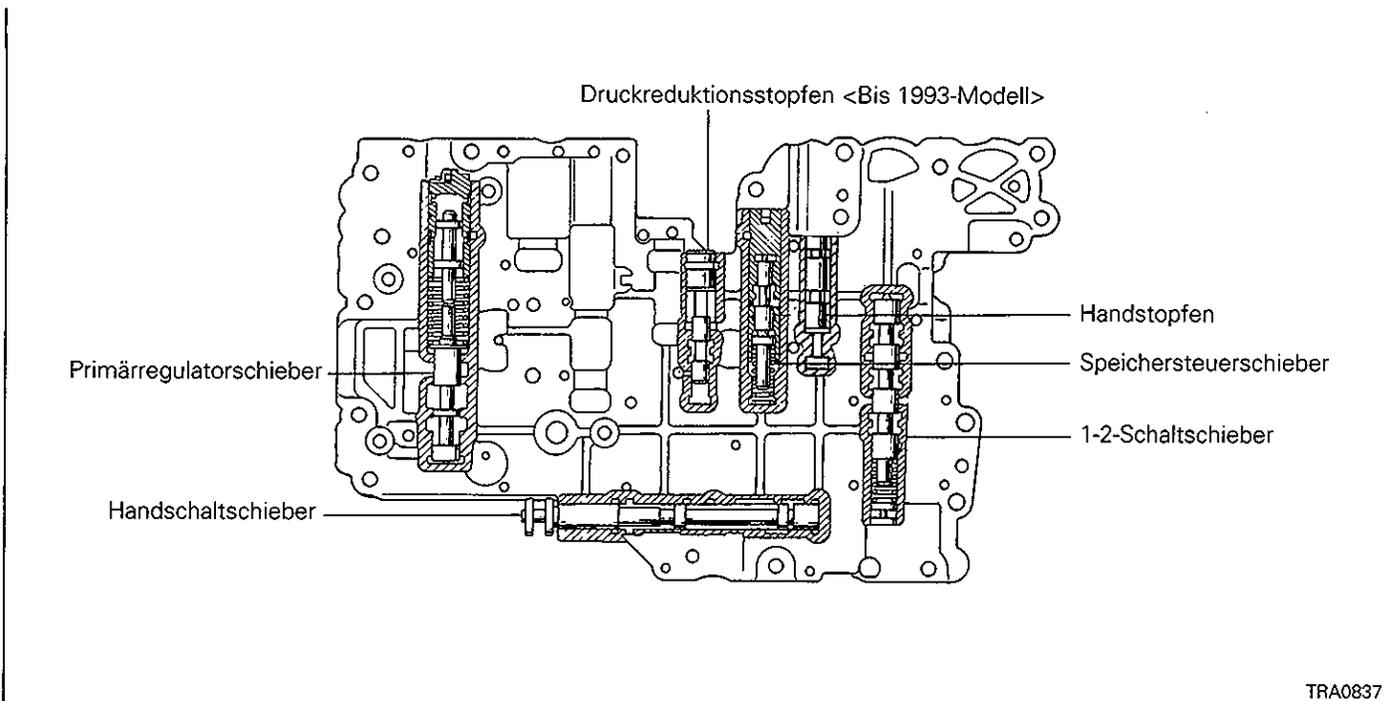
Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

DEMONTAGE UND MONTAGE <MODELL 1996>



Alle Innenteile während der Montage mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

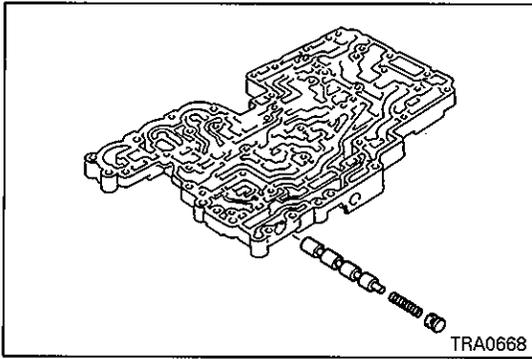
Bewußt leer



DEMONTAGE

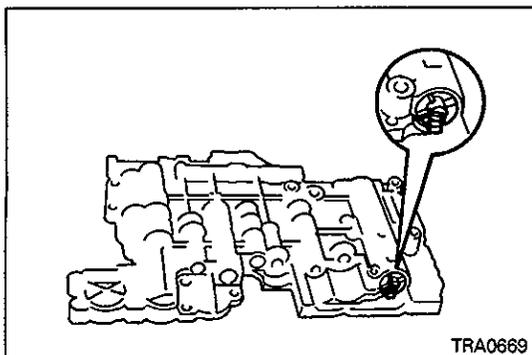
- (1) Den Stahlkugel und das Rückschlagventil entfernen.
- (2) Den Rücksschlagkugel entfernen. <6G72>
- (3) Alle Schrauben entfernen, und dann die Schaltmagnete Nr. 1, Nr. 2 und den Überbrückungsmagnet entfernen.
- (4) Den O-Ring von jedem Magneten entfernen.

- (5) Den Stopfen mit einem Finger eindrücken, und mit einem Magneten den Sitz entfernen.



- (6) Den Stopfen, die Feder und den 1-2 Schaltschieber entfernen.

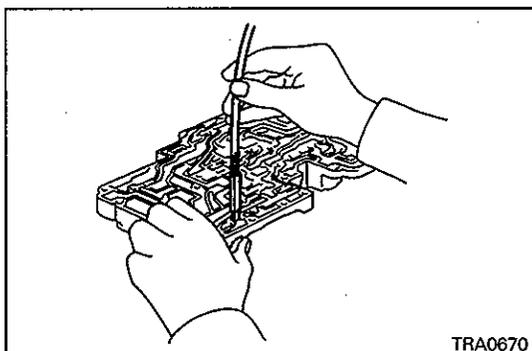
Bewußt leer



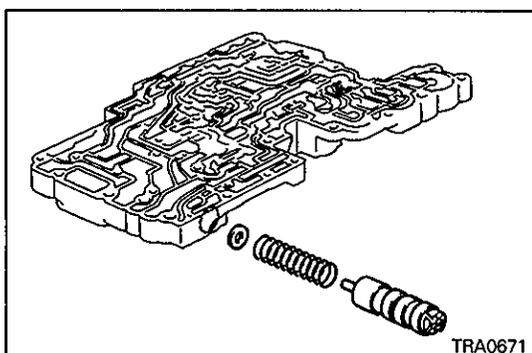
- (7) Prüfen, daß die Nut der Primärregulatorventilhülse mit dem Sitz eingreift.

Vorsicht

- Die Nut notieren, da sie eine Wirkung auf den Leitungsdruck hat.

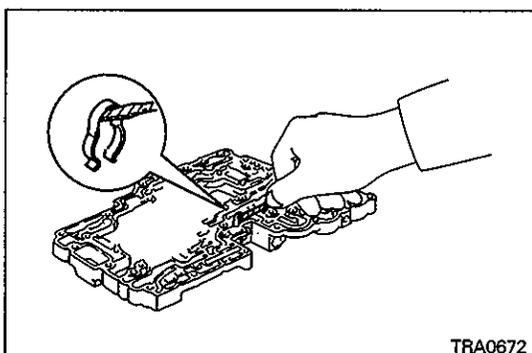


- (8) Die Hülse mit einem Finger eindrücken, und mit einem Magneten den Sitz entfernen.

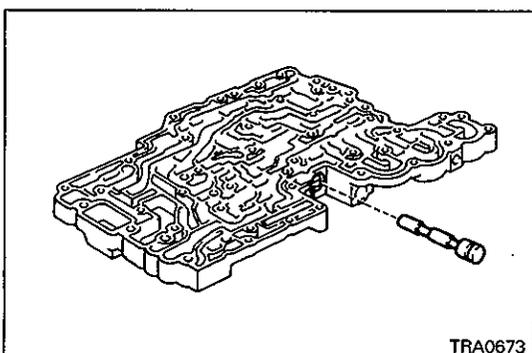


- (9) Die Primärregulatorschieberhülse und den Primärregulatorschieber-Tauchkolben zusammen entfernen, und dann die Feder, die Unterlegscheibe und den Primärregulatorschieber entfernen.

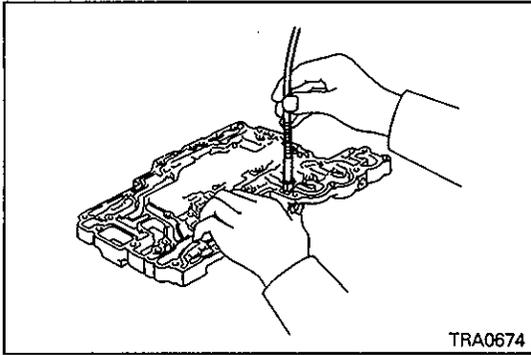
- (10) Den Primärregulatorschieber-Tauchkolben von der Primärregulatorschieberhülse entfernen.



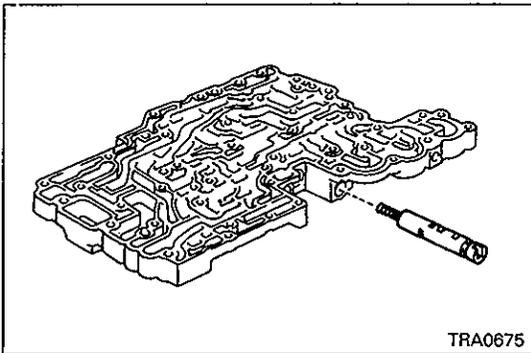
- (11) Mit einem Schraubenzieher die Klemme entfernen.
<Bis 1993-Modell>



- (12) Den Druckreduzierstopfen entfernen. <Bis 1993-Modell>

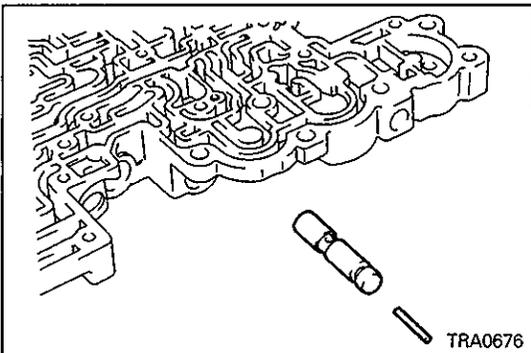


(13) Die Hülse mit einem Finger eindrücken, und den Sitz mit einem Magneten entfernen.



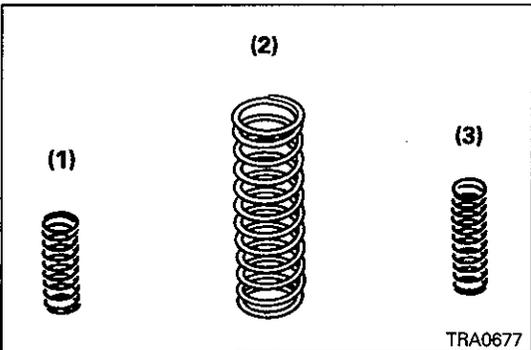
(14) Den Speichersteuerschieber, den Speichersteuerschieber und die Feder zusammen entfernen.

(15) Die Feder und den Speichersteuerschieber von der Speichersteuerschieberhülse entfernen.



(16) Mit einem Magneten den Stift herausziehen.

(17) Den Stopfen entfernen.



PRÜFUNG SCHIEBERFEDER

(1) Die ungespannte Höhe und den Außendurchmesser jeder Feder prüfen.

Sollwert

Lage \ Größe	Unge- spannte Höhe	Außen- durch- messer	Win- dungs- zahl	Draht- durch- messer
(1) 1-2 Schaltschieber	30,8	9,7	8,5	0,9
(2) Primärregulator- schieber*1	62,3	18,6	12,5	1,7
Primärregulator- schieber*2	66,7	17,6	10,5	1,6
(3) Speichersteuer- schieber*3	33,9	8,8	10,0	0,8
Speichersteuer- schieber*4	29,8	8,8	16,0	0,8

Einheit von ungespannter Höhe, Außendurchmesser und Drahtdurchmesser: mm

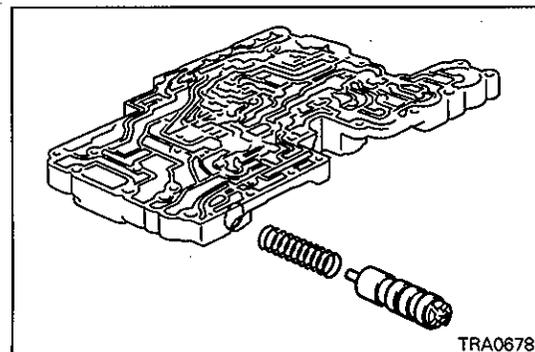
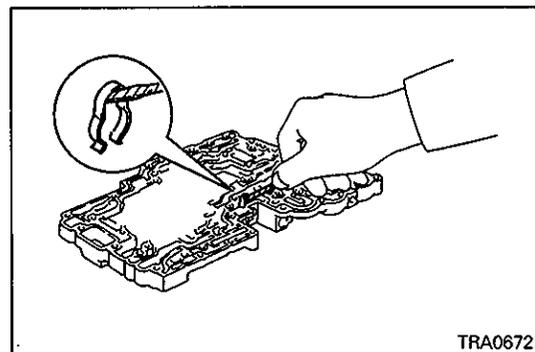
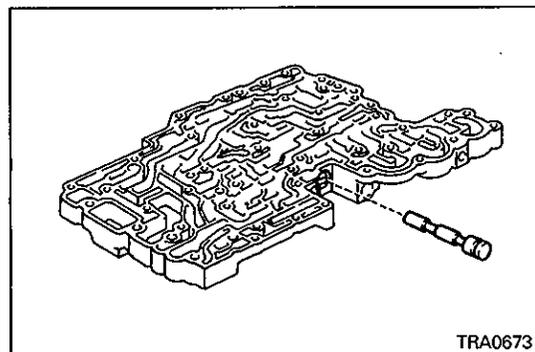
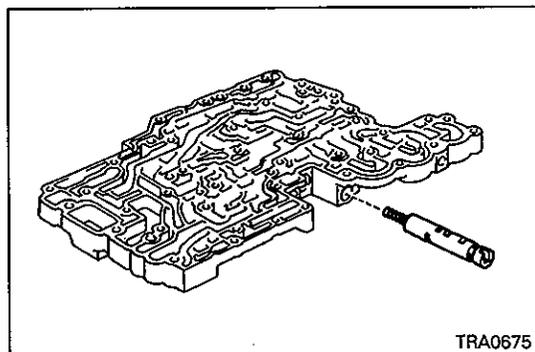
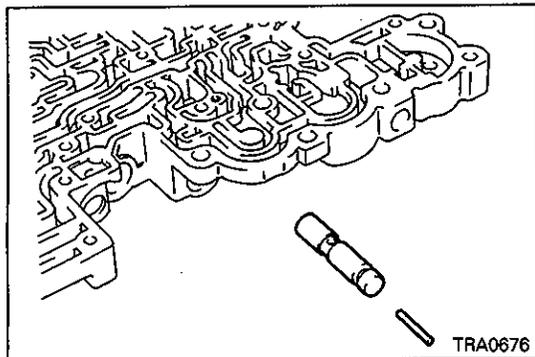
HINWEISE

*1: Ausgenommen V4AW3-B-U

*2: V4AW3-B-U

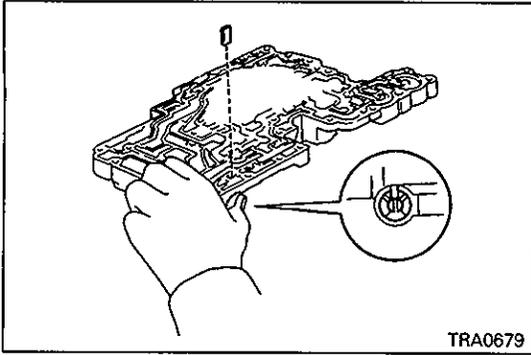
*3: Ausgenommen V4AW3-B-N, U

*4: V4AW3-B-N, U



MONTAGE

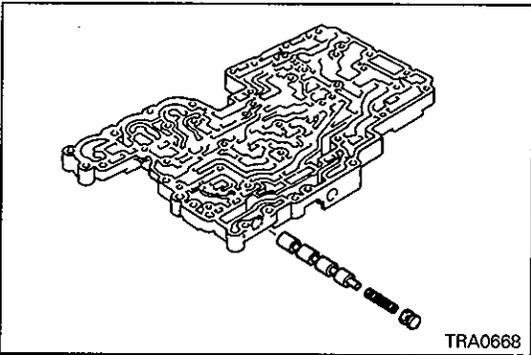
- (1) Den Stopfen einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.
- (2) Den Stift einbauen.
- (3) Den Speichersteuerschieber und die Feder an der Speichersteuerschieberhülse anbringen, wie in der Abbildung gezeigt.
- (4) Die Speichersteuerschieberhülse, den Speichersteuerschieber und die Feder zusammen einbauen.
- (5) Die Speichersteuerschieberhülse mit einem Finger eindrücken, und den Sitz einbauen.
- (6) Den Druckreduzierstopfen einbauen, wie in der Abbildung gezeigt. <Bis Modell 1993>
- (7) Die Klemme an der Nut des Druckreduzierstopfens entlang einbauen. <Bis Modell 1993>
- (8) Die Unterlegscheibe am Primärregulatorschieber anbauen.
- (9) Die Unterlegscheibe und den Primärregulatorschieber zusammen einbauen.
- (10) Den Primärregulatorschieber-Tauchkolben an der Druckregulatorschieberhülse einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.
- (11) Die Feder, die Druckregulatorschieberhülse und den Primärregulatorschieber-Tauchkolben zusammen einbauen.



(12) Die Druckregulatorschieberhülse mit dem Finger drücken, und den Sitz einbauen.

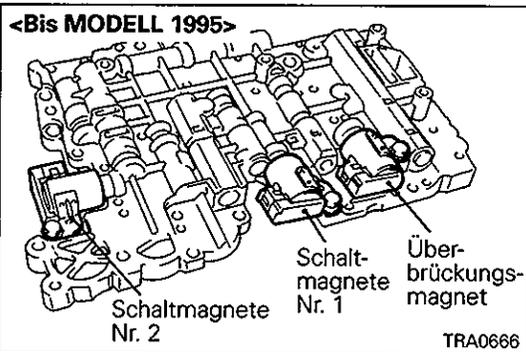
Vorsicht

- **Der Sitz muß mit der gleichen Nut der Primärregulatorschieberhülse eingreifen wie vorher.**



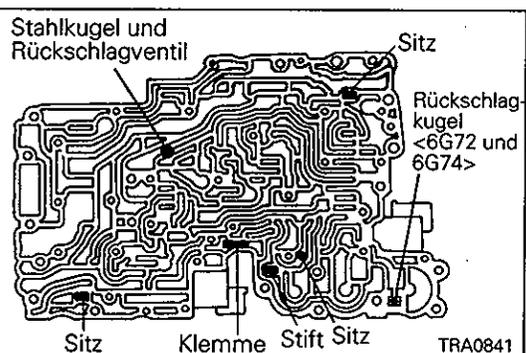
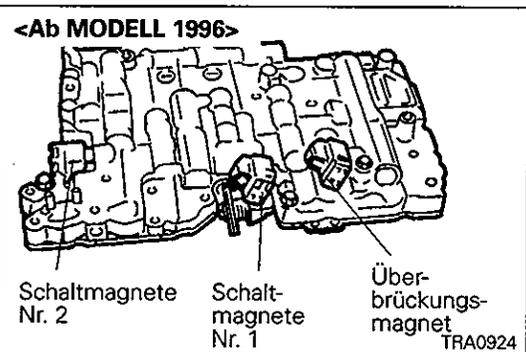
(13) Das 1-2 Schaltschieber, die Feder und den Stopfen einbauen, wie in der Abbildung gezeigt.

(14) Den Stopfen drücken, und den Sitz einbauen.



(15) Automatikgetriebeflüssigkeit auf die drei neuen O-Ringe aufbringen, und diese auf die entsprechenden Magneten aufsetzen.

(16) Die Schaltmagneten Nr. 1, Nr. 2 und den Überbrückungsmagnet wie in der Abbildung gezeigt einsetzen, und die Schrauben festziehen.



(17) Prüfen, ob drei Sitze und einer Klemme eingebaut sind, wie in der Abbildung gezeigt.

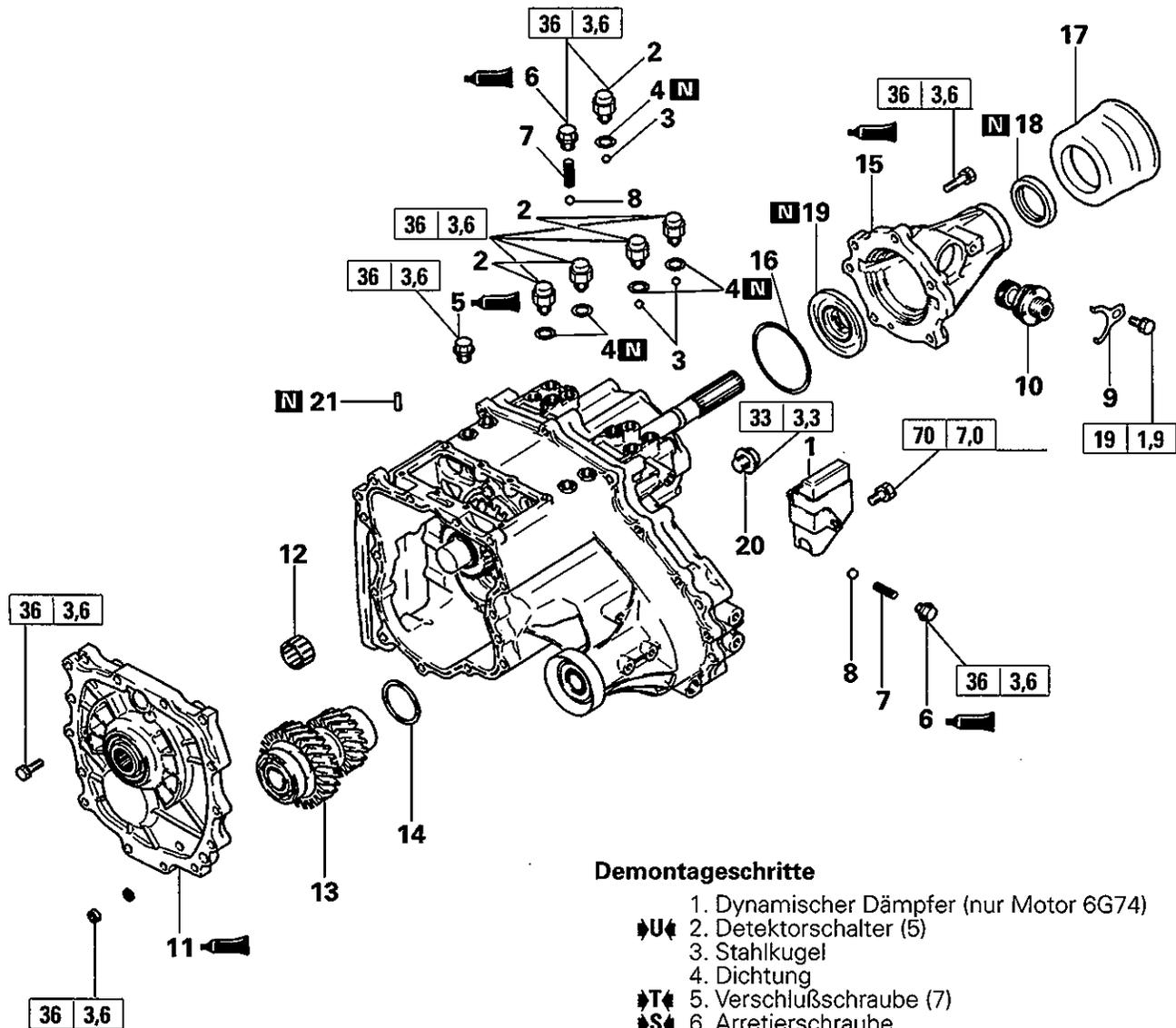
(18) Den Rückschlagkugel einbauen. <6G72 und 6G74>

(19) Den Stahl- und Rückschlagkugel einbauen.

18. VERTEILERGETRIEBE

DEMONTAGE UND MONTAGE

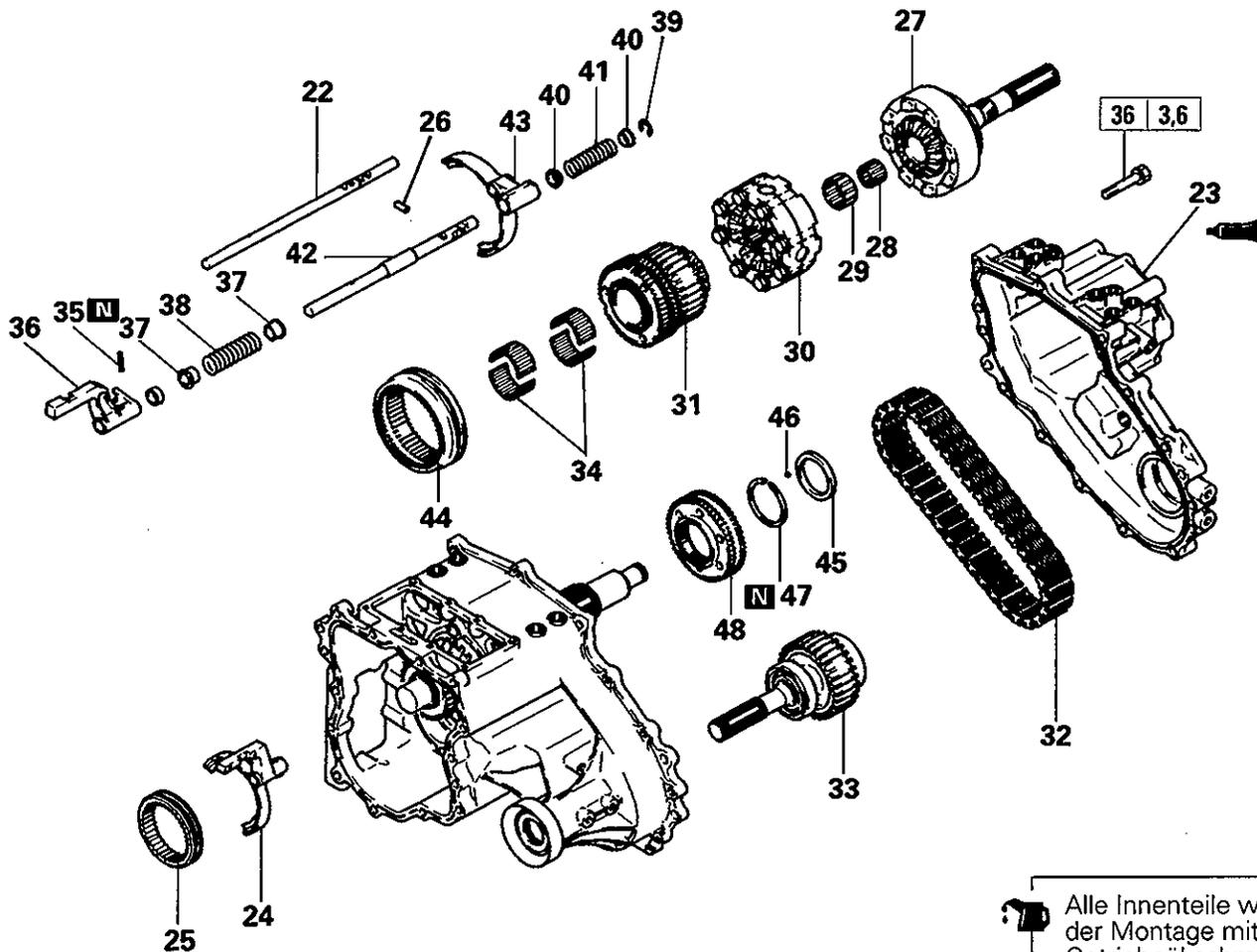
<Linkslenker>



Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.

Demontageschritte

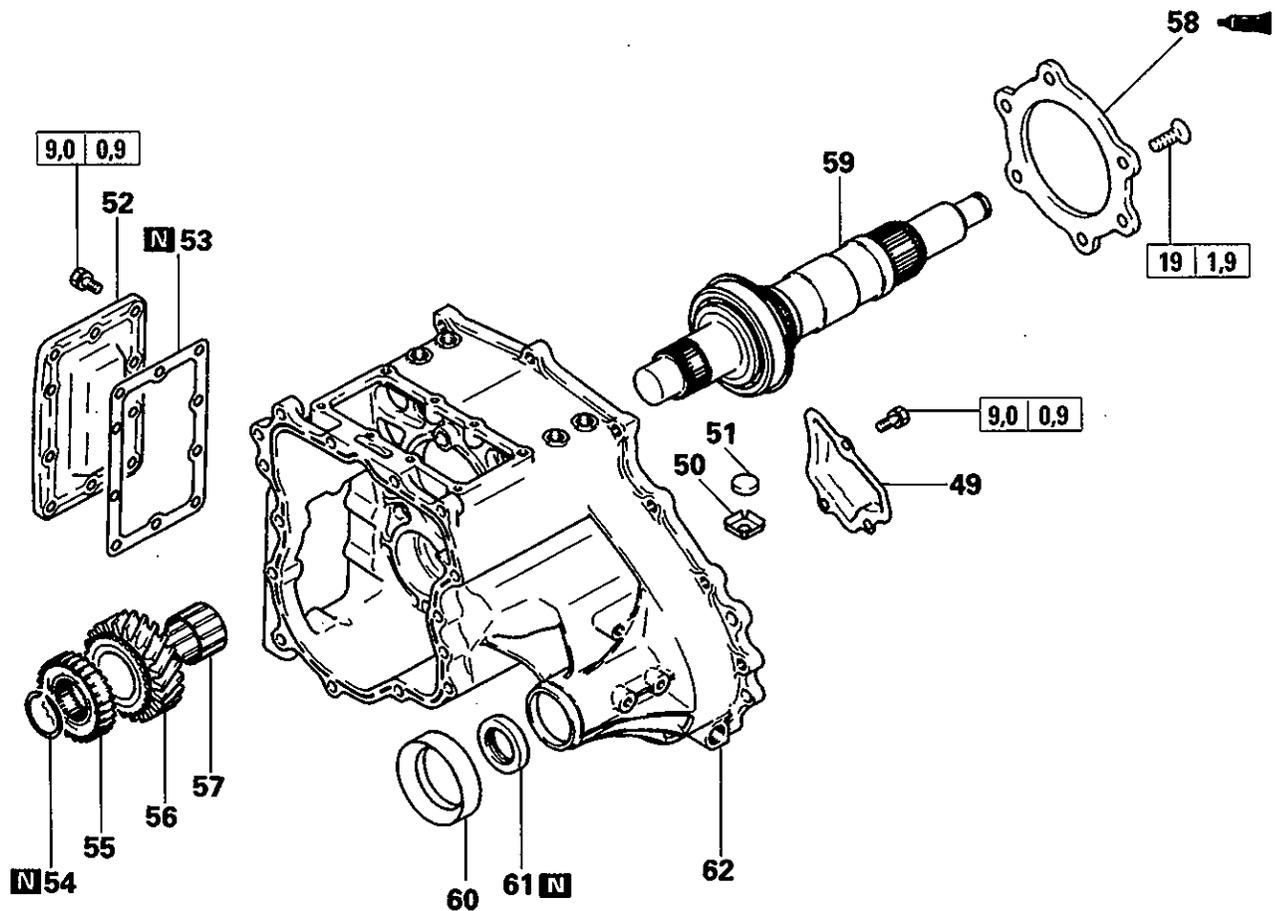
1. Dynamischer Dämpfer (nur Motor 6G74)
- ➔U 2. Detektorschalter (5)
3. Stahlkugel
4. Dichtung
- ➔T 5. Verschlußschraube (7)
- ➔S 6. Arretierschraube
- ➔R 7. Arretierfeder
8. Stahlkugel
9. Hülsenklemme
- ➔Q 10. Tachometer-Zahnrad
- ➔P 11. Verteilergetriebegehäuseplatte
12. Nadellager
13. Vorgelegewellenrad
- ➔O 14. Distanzscheibe
- ➔N 15. Hinterer Deckel
- ➔M 16. Distanzscheibe
17. Staubdichtungsschutz
- ➔L 18. Wellendichtring
- ➔K 19. Wellendichtring
20. Schaltstangenschraube für Schnellgang/
Langsamgang
- ➔J 21. Federstift (Schaltgabel für Schnellgang/
Langsamgang)



Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.

Demontageschritte

- ◊A◊ ▶J◊ 22. Schaltstange für Schnellgang/Langsamgang
- ◊A◊ ▶I◊ 23. Kettenkasten
- 24. Schaltgabel für Schnellgang/Langsamgang
- 25. Kupplungshülse für Schnellgang/Langsamgang
- ▶I◊ 26. Verriegelungskolben
- 27. Hintere Ausgangswelle
- 28. Nadellager
- 29. Nadellager
- 30. Mitteldifferentialgehäuse
- ◊B◊ ▶H◊ 31. Synchronvorrichtung für Heck-/Allradantrieb
- ◊B◊ ▶H◊ 32. Kette
- ◊B◊ ▶H◊ 33. Vordere Ausgangswelle
- 34. Nadellager
- ◊C◊ ▶G◊ 35. Federstift (Schaltklau für Heck-/Allradantrieb)
- ▶G◊ 36. Schaltklau für Heck-/Allradantrieb
- ▶G◊ 37. Federsitz
- ▶G◊ 38. Feder
- 39. E-Ring
- 40. Federsitz
- 41. Feder
- ▶G◊ 42. Schaltstange für Heck-/Allradantrieb
- 43. Schaltgabel für Heck-/Allradantrieb
- 44. Synchronhülse für Heck-/Allradantrieb
- 45. Hülse
- 46. Stahlkugel
- ▶F◊ 47. Sprengring
- 48. Differentialsperrnabe



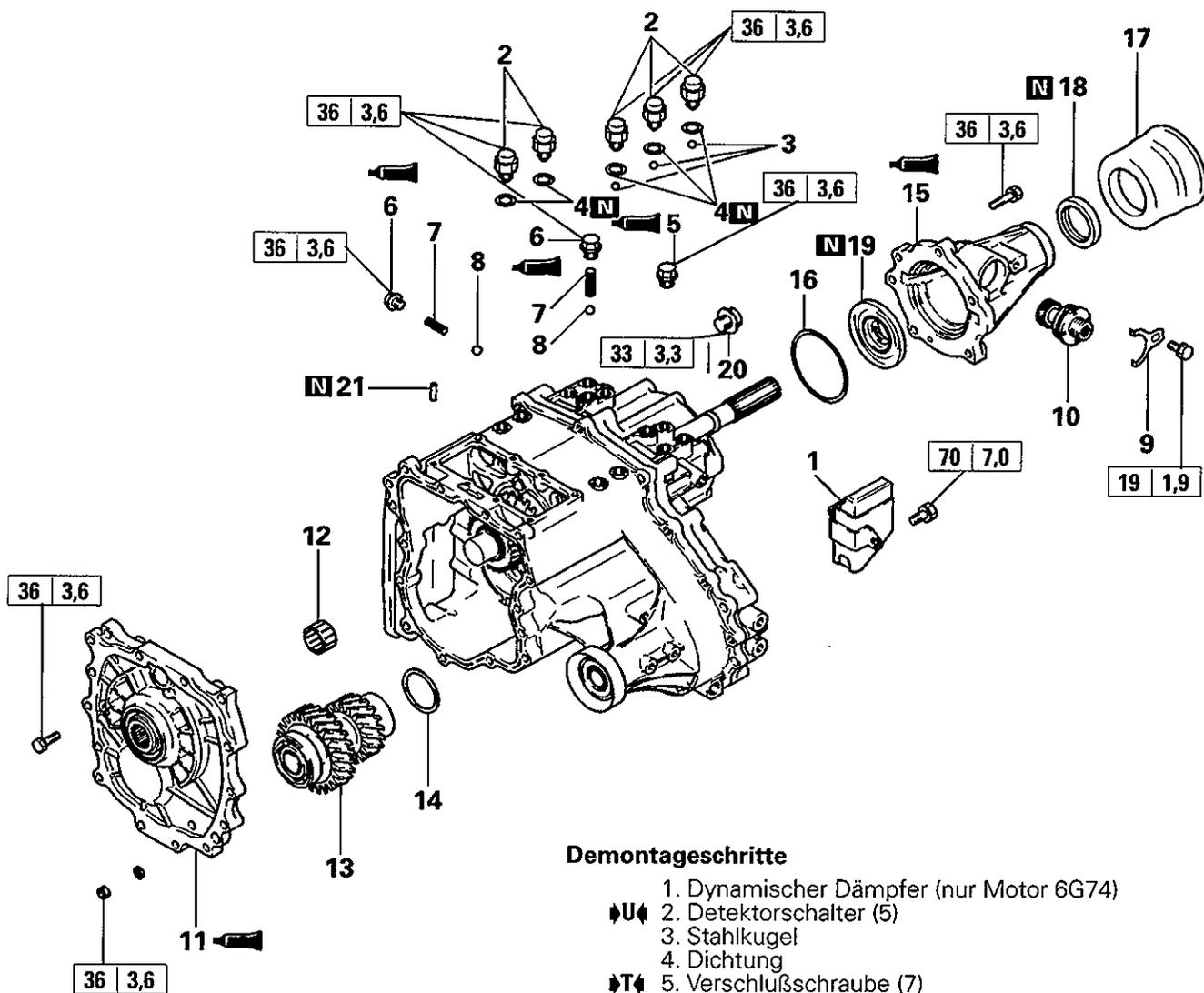
Demontageschritte

- 49. Ölumpfdeckel
- ▶E 50. Magnethalter
- ▶E 51. Magnet
- 52. Seitendeckel
- 53. Seitendeckeldichtung
- ▶D 54. Sprengring
- ▶C 55. Kupplungsnahe für Schnellgang/
Langsamgang
- 56. Zahnrad für Langsamgang
- 57. Nadellager
- ▶B 58. Hinterer Lagerhalter
- 59. Verteilergetriebewelle
- 60. Staubdichtungsschutz
- ▶A 61. Wellendichtring
- 62. Verteilergetriebegehäuse



Alle Innenteile während
der Montage mit
Getriebeöl schmieren.

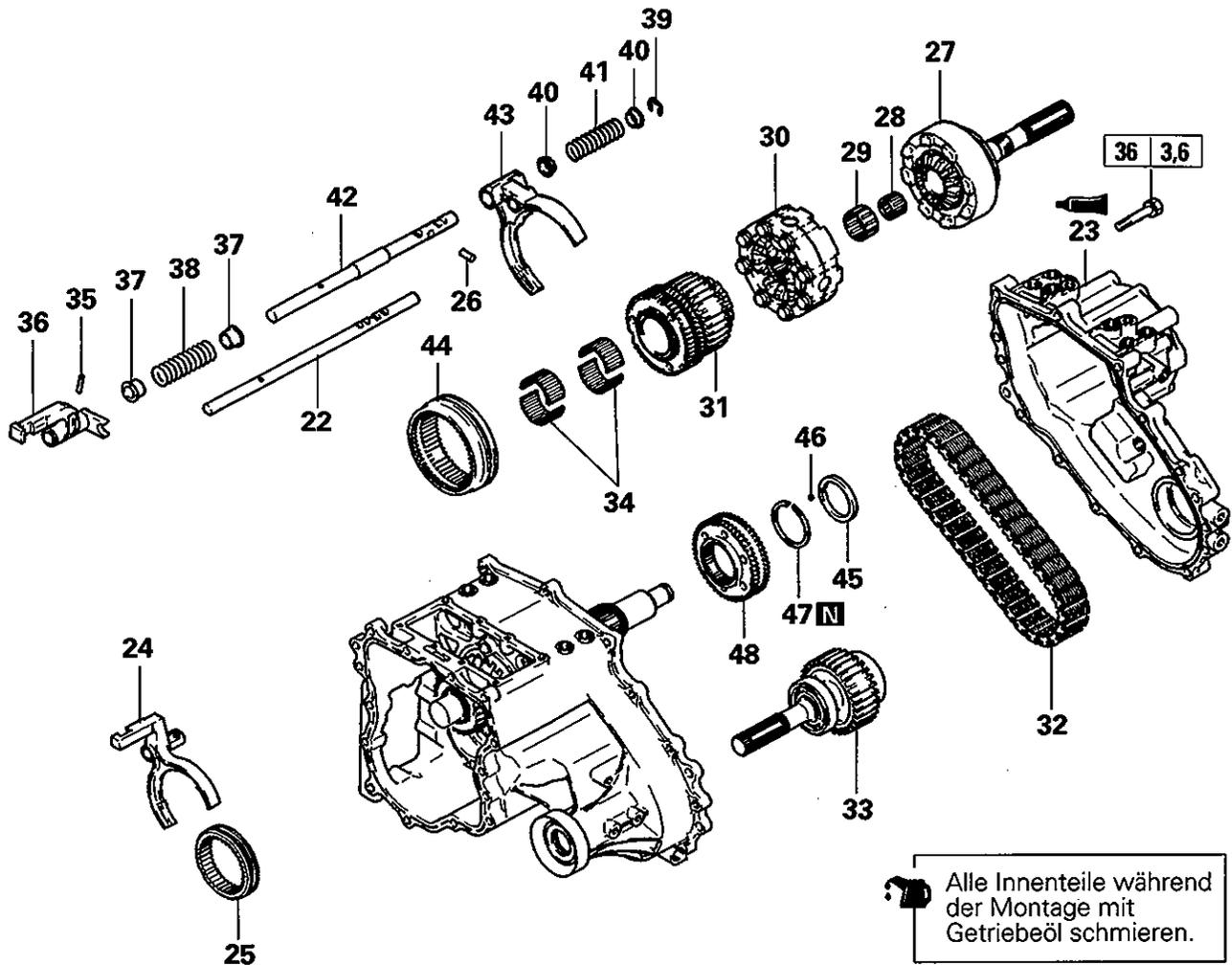
<Rechtslenker>

**Demontageschritte**

1. Dynamischer Dämpfer (nur Motor 6G74)
- U 2. Detektorschalter (5)
3. Stahlkugel
4. Dichtung
- T 5. Verschlussschraube (7)
- S 6. Arretierschraube
- R 7. Arretierfeder
8. Stahlkugel
9. Hülsenklemme
- Q 10. Tachometer-Zahnrad
- P 11. Verteilergetriebegehäuseplatte
12. Nadellager
13. Vorgelegewellenrad
- O 14. Distanzscheibe
- N 15. Hinterer Deckel
- M 16. Distanzscheibe
17. Staubdichtungsschutz
- L 18. Wellendichtring
- K 19. Wellendichtring
20. Schaltstangenschraube für Schnellgang/Langsamgang
- J 21. Federstift (Schaltgabel für Schnellgang/Langsamgang)

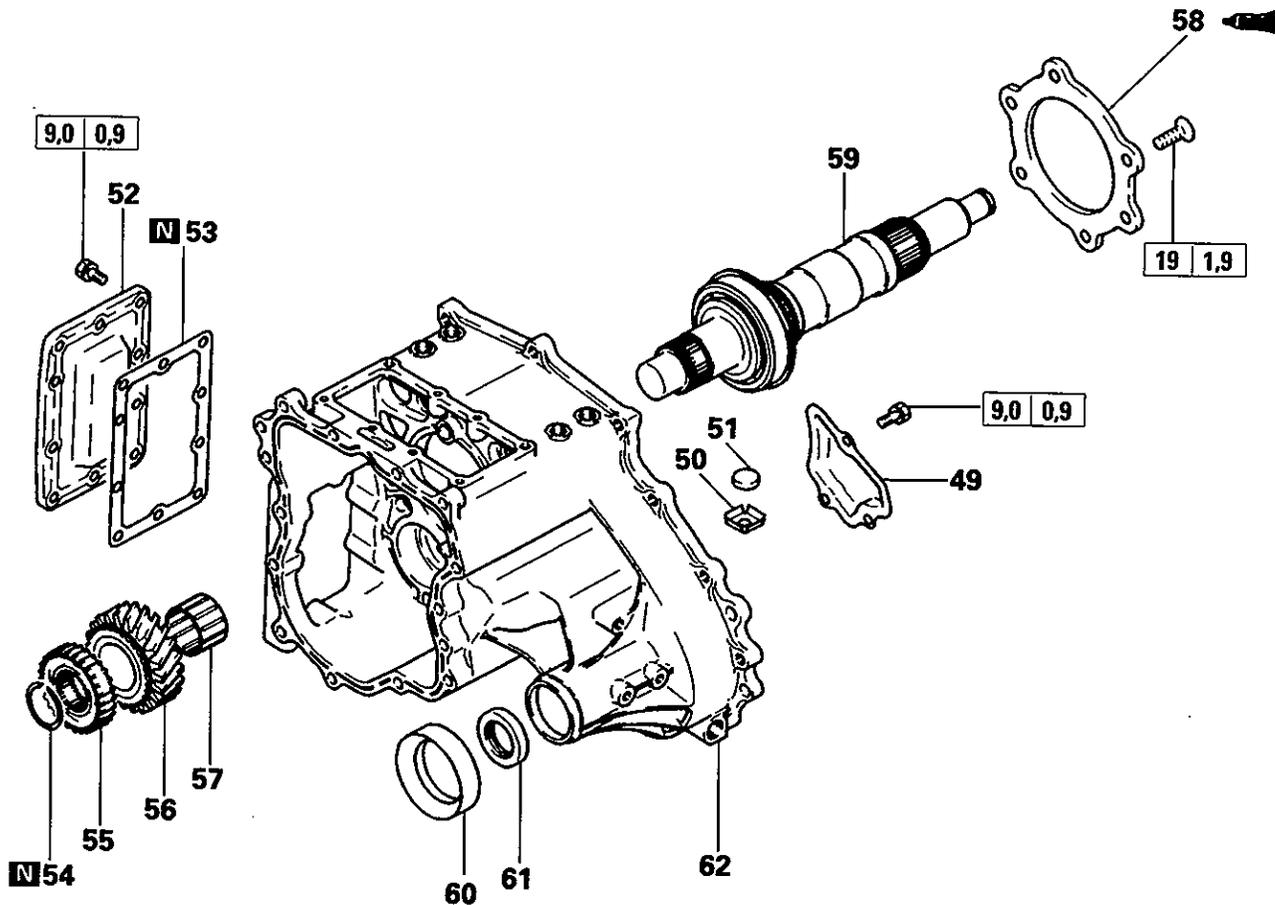


Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.



Demontageschritte

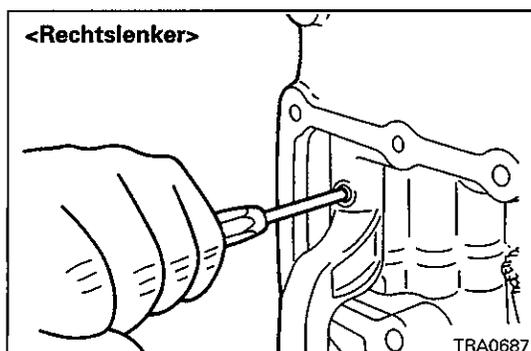
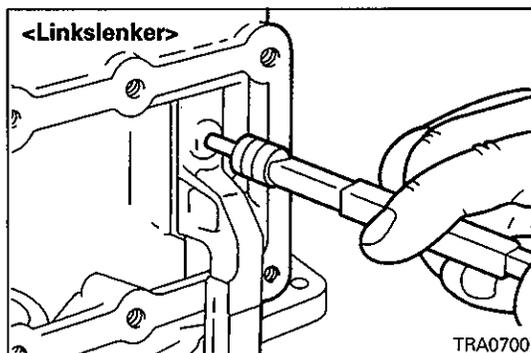
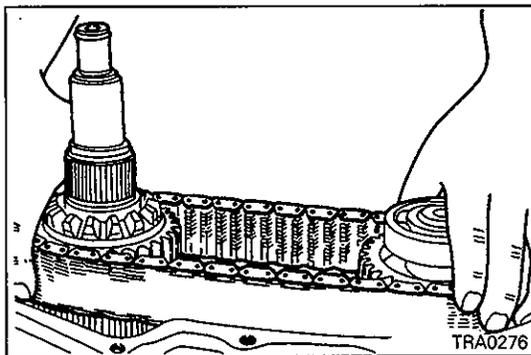
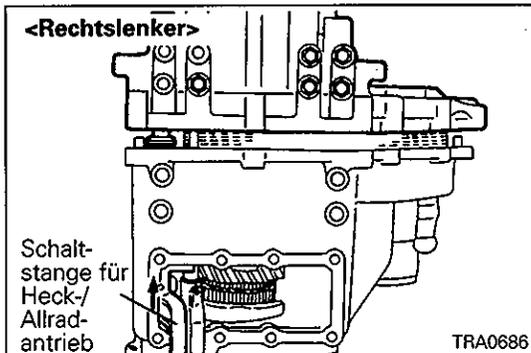
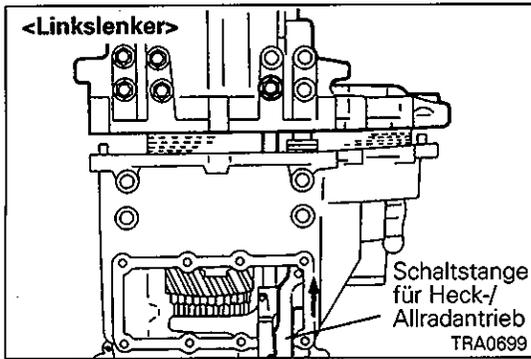
- ◊A◊ ◊J◊ 22. Schaltstange für Schnellgang/Langsamgang
- ◊A◊ ◊I◊ 23. Kettenkasten
- 24. Schaltgabel für Schnellgang/Langsamgang
- 25. Kupplungshülse für Schnellgang/Langsamgang
- ◊I◊ 26. Verriegelungskolben
- 27. Hintere Ausgangswelle
- 28. Nadellager
- 29. Nadellager
- ◊B◊ ◊H◊ 31. Synchronvorrichtung für Heck-/Allradantrieb
- ◊B◊ ◊H◊ 32. Kette
- ◊B◊ ◊H◊ 33. Vordere Ausgangswelle
- 34. Nadellager
- ◊C◊ ◊G◊ 35. Federstift (Schaltklaue für Heck-/Allradantrieb)
- ◊G◊ 36. Schaltklaue für Heck-/Allradantrieb
- ◊G◊ 37. Federsitz
- ◊G◊ 38. Feder
- 39. E-Ring
- 40. Federsitz
- 41. Feder
- ◊G◊ 42. Schaltstange für Heck-/Allradantrieb
- 43. Schaltgabel für Heck-/Allradantrieb
- 44. Synchronhülse für Heck-/Allradantrieb
- 45. Hülse
- 46. Stahlkugel
- ◊F◊ 47. Sprengring
- 48. Differentialspernnabe



Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.

Demontageschritte

- 49. Ölsumpfdeckel
- ◆E◆ 50. Magnethalter
- ◆E◆ 51. Magnet
- 52. Seitendeckel
- 53. Seitendeckeldichtung
- ◆D◆ 54. Sprengring
- ◆C◆ 55. Kupplungsnabe für Schnellgang/
Langsamgang
- 56. Zahnrad für Langsamgang
- 57. Nadellager
- ◆B◆ 58. Hinterer Lagerhalter
- 59. Verteilergetriebewelle
- 60. Staubdichtungsschutz
- ◆A◆ 61. Wellendichtring
- 62. Verteilergetriebegehäuse



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

◊A◊ Schaltstange für Schnellgang/Langsamgang / Kettenkasten ausbauen

- (1) Die Schaltstange für Schnellgang/Langsamgang an der Hochgang-Seite befestigen.
- (2) Die Schaltstange für Heck-/Allradantrieb in Allrad-Stellung befestigen.

HINWEIS

Wenn die Schaltstange für Heck-/Allradantrieb in Heckantrieb-Stellung befestigt bleibt, kann der Kettenkasten nicht entfernt werden, weil die Verriegelung aktiviert ist.

- (3) Den Kettenkasten ausbauen, und die Schaltstange für Schnellgang/Langsamgang entfernen.

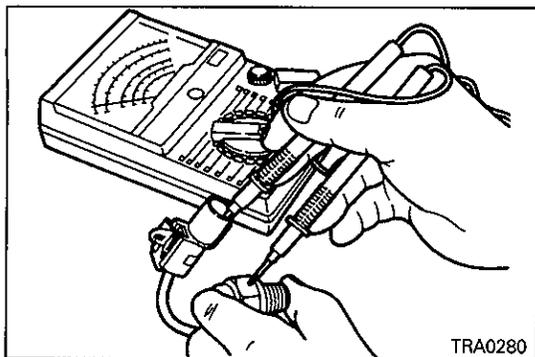
◊B◊ Synchronvorrichtung für Heck-/Allradantrieb / Kette / vorderen Ausgangswelle ausbauen

- (1) Die Synchronvorrichtung für Heck-/Allradantrieb, die Kette und die vordere Ausgangswelle als Satz ausbauen.

◊C◊ Federstift ausbauen

Vorsicht

- Die Feder kann herauspringen.

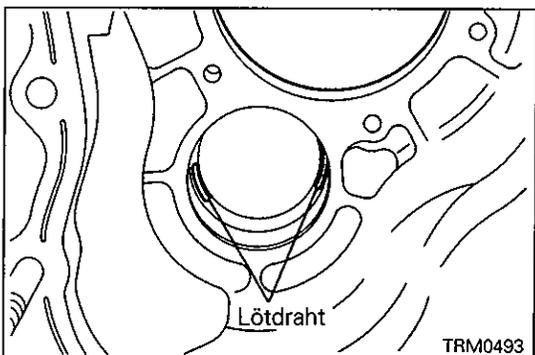


PRÜFUNG

DETEKTORSCHALTER

- (1) Auf Stromdurchgang zwischen Steckerklemmen und Schaltergehäuse prüfen.

Schalterstatus	Stromdurchgang
Schalterende gedrückt	Nein
Schalterende freigegeben	Ja



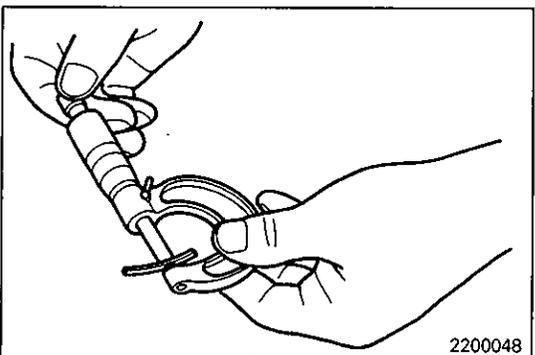
EINSTELLUNG VOR DER MONTAGE

DISTANZSTÜCK-WAHL FÜR EINSTELLUNG VON VORLEGEWELLEN-AXIALSPIEL

- (1) Einen Lötdraht (etwa 10 mm lang und 1,6 mm dick) auf das Verteilergehäuse legen, wie in der Abbildung gezeigt.
- (2) Das Vorlegewellenrad und die Verteilergetriebedeckelplatte einbauen, und die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.
- (3) Wenn die Lötung nicht ausgeführt wird, Schritt (1) bis (2) mit einem dickeren Lötdraht wiederholen.

- (4) Mit einer Mikrolehre die Dicke des zerdrückten Lötdrahts messen. Je nach dem Ergebnis ein Distanzstück wählen, das das Axialspiel auf den unten gezeigten Sollwert einstellt:

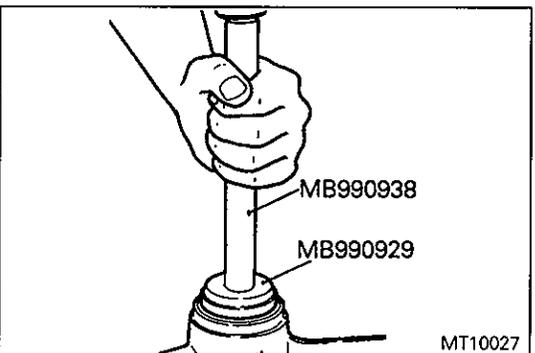
Sollwert: 0 – 0,15 mm



HINWEISE ZUR MONTAGE

▶◀ Wellendichtring einbauen

- (1) Nach dem Einpressen Getriebeöl auf der Lippe des Wellendichtringes auftragen.

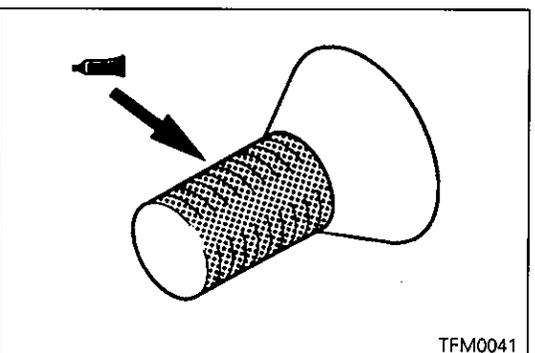


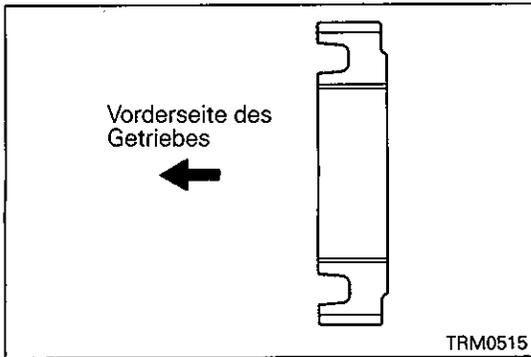
▶◀ Hinteren Lagerhalter einbauen

- (1) Die Verschlusschraube ist mit Dichtmittel behandelt. Wenn sie wiederverwendet wird, vorher ein Dichtmittel auf der Verschlusschraube auftragen.

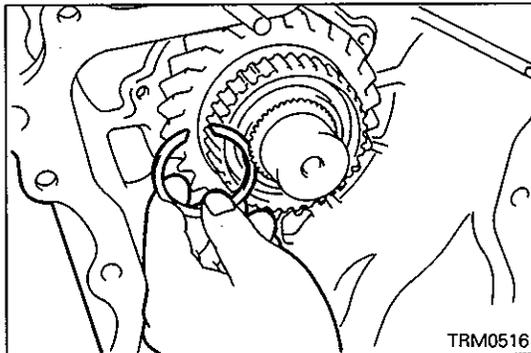
Vorgeschriebenes Dichtmittel:

3M STUD Locking Nr. 4170 oder gleichwertig





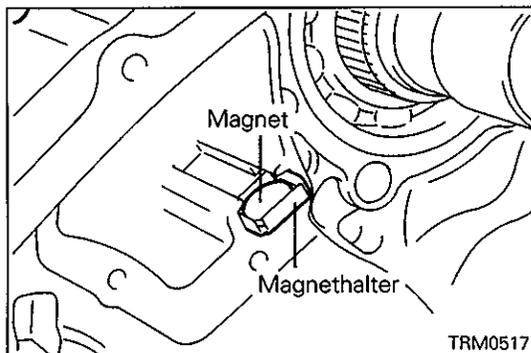
▶C▶ Kupplungsnahe für Schnellgang/Langsamgang einbauen



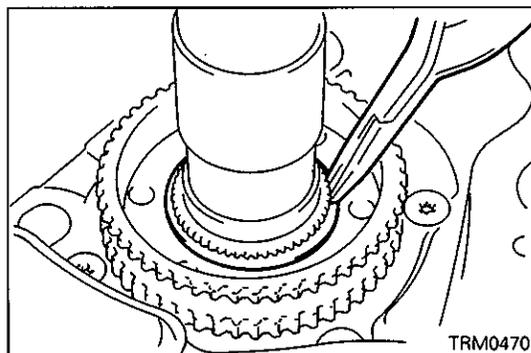
▶D▶ Sprengring einbauen

- (1) Einen Sprengring auswählen, der das Axialspiel der Kupplungsnahe für Schnellgang/Langsamgang auf den unten gezeigten Sollwert eingestellt:

Sollwert: 0 – 0,08 mm



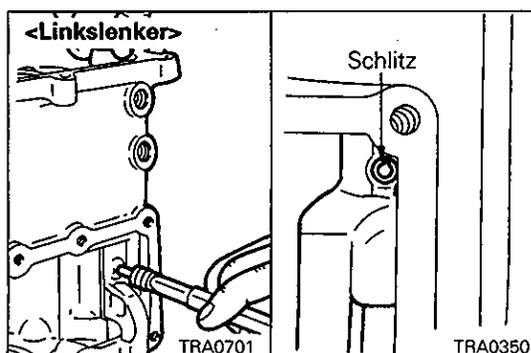
▶E▶ Magnet / Magnethalter einbauen



▶F▶ Sprengring einbauen

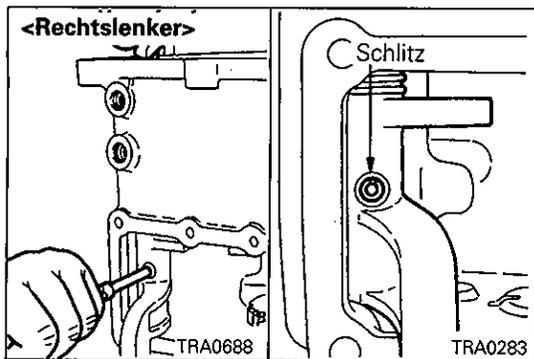
- (1) Einen Sprengring auswählen, der das Axialspiel der Differentialsperrennahe auf den unten gezeigten Sollwert eingestellt:

Sollwert: 0 – 0,08 mm

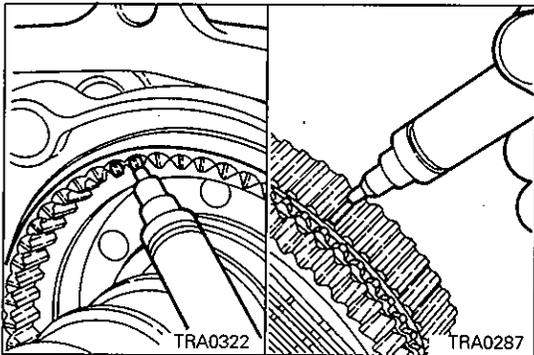


▶G▶ Schaltstange für Heck-/Allradantrieb / Schaltklau für Heck-/Allradantrieb / Federsitz / Feder / Federstift einbauen

- (1) Die Federsitze und die Feder in die Schaltstange einbauen, und die Schaltklau in der richtigen Stellung im Verteilergetriebegehäuse einsetzen.
- (2) Auf die Richtung der Schaltstange achten, die Stange eindrücken, und die Schaltklau und Schaltstangen-Federstiftbohrungen ausrichten.

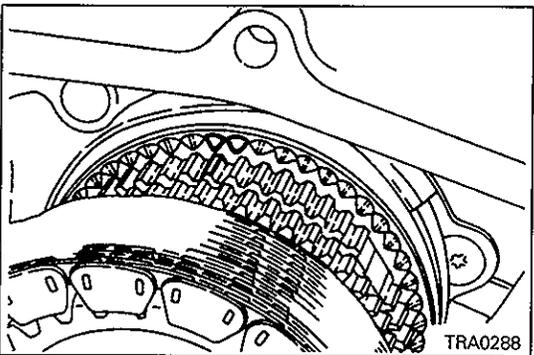


- (3) Die Schaltstange eindrücken und dabei den Federstift so einbauen, daß der Schlitz des Federstiftes in der Mitte der Schaltstange liegt.

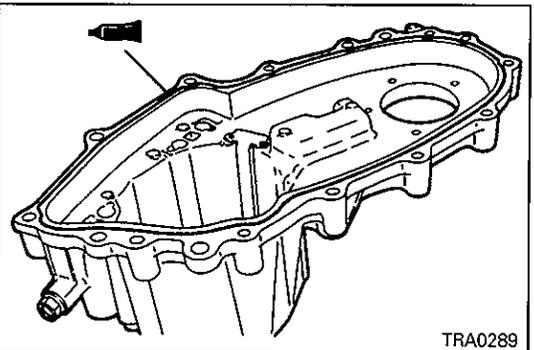


⚡ Vordere Ausgangswelle / Kette / Synchronvorrichtung für Heck-/Allradantrieb einbauen

- (1) Markierungen mit weißer Farbe auf den tiefen Nuten (drei Stellen) der Synchronvorrichtung für Heck-/Allradantrieb anbringen.
- (2) Markierungen mit weißer Farbe an den Überständen (drei Stellen) der Keilnuten der Synchronhülse für Heck-/Allradantrieb anbringen.



- (3) Die Kette in engem Eingriff mit der Synchronvorrichtung für Heck-/Allradantrieb und den Kettenrädern der vorderen Ausgangswelle anbringen.
- (4) Die Zahnräder so weit wie möglich entfernt platzieren und gleichzeitig auf dem Verteilergetriebegehäuse montieren.



⚡ Verriegelungskolben / Kettenkasten einbauen

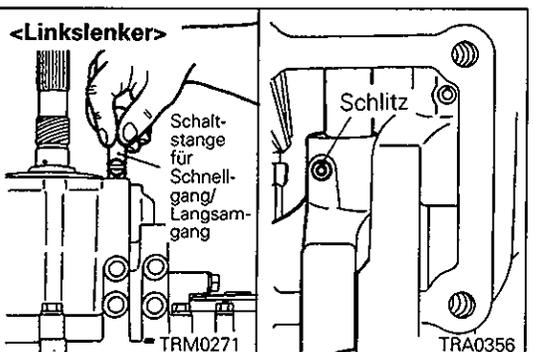
- (1) Den Verriegelungskolben in eine Position bringen, wo er nicht mit der Schaltstange für Heck-/Allradantrieb in Berührung kommt.
- (2) Ein Dichtmittel an der Stelle wie in der Abbildung gezeigt auf den Kettenkasten auftragen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig

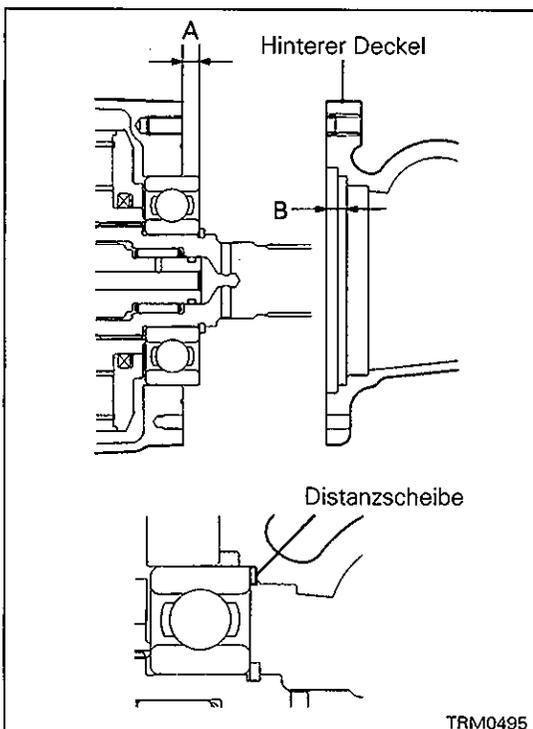
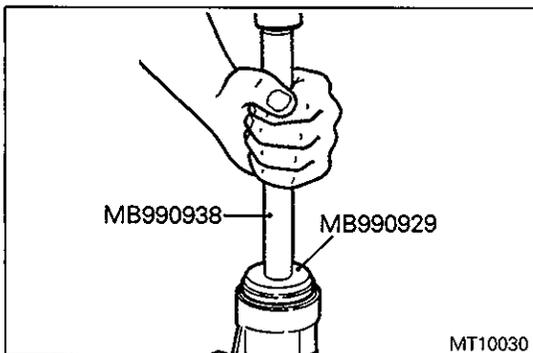
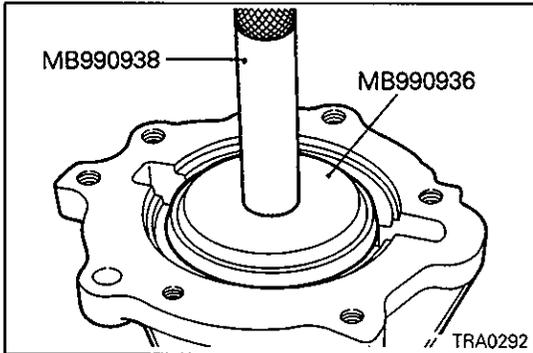
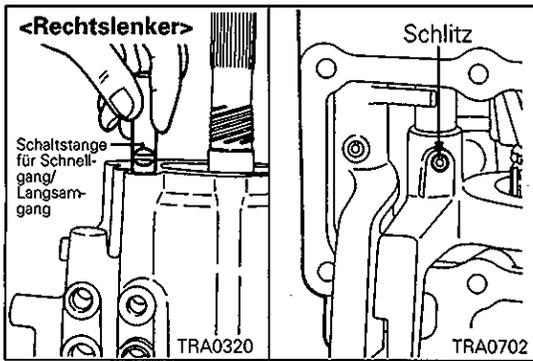
Vorsicht

- Das Dichtmittel gleichmäßig ausdrücken, um sicherzustellen, daß es nicht unterbrochen oder ungleichmäßig aufgetragen wird.



⚡ Schaltstange für Schnellgang/Langsamgang / Federstift einbauen

- (1) Die Schaltstange für Schnellgang/Langsamgang ins Verteilergetriebegehäuse einsetzen, und auf die richtige Einsetzurichtung achten.
- (2) Die Schaltstange und die Schaltgabel-Bohrungen ausrichten, und den Federstift so einsetzen, daß die Schlitze des Federstiftes auf die Achsmittle der Schaltstange weisen.



◆K◆ Wellendichtring einbauen

- (1) Nach dem Einpressen Getriebeöl auf der Lippe des Wellendichtringes auftragen.

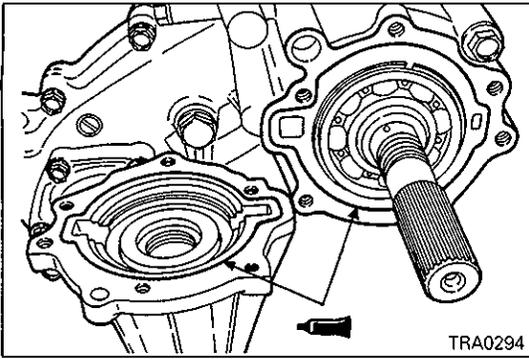
◆L◆ Wellendichtring einbauen

- (1) Nach dem Einpressen Getriebeöl auf der Lippe des Wellendichtringes auftragen.

◆M◆ Distanzscheibe einbauen

- (1) Den Vorsprung „A“ am hinteren Ausgangswellenlager und die Tiefe „B“ an der zweiten Stufe in der hinteren Deckelverföpfung messen.
- (2) „A“ von „B“ abziehen, um das Resultat „C“ zu erhalten. Die Dicke der Distanzscheibe von „C“ abziehen, und eine Distanzscheibe so wählen, daß der Sollwert wie unten aufgeföhrt erhalten wird.

Sollwert: 0,025 – 0,150 mm



⇨N⇨ Hinteren Deckel einbauen

- (1) Dichtmittel auf den hinteren Deckel auftragen, wie in der Abbildung gezeigt.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

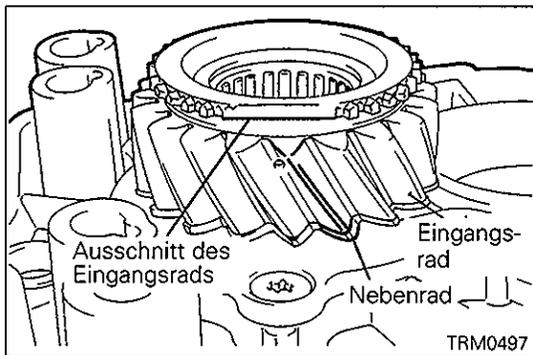
Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig

Vorsicht

- Das Dichtmittel gleichmäßig ausdrücken, um sicherzustellen, daß es nicht unterbrochen oder ungleichmäßig aufgetragen wird.

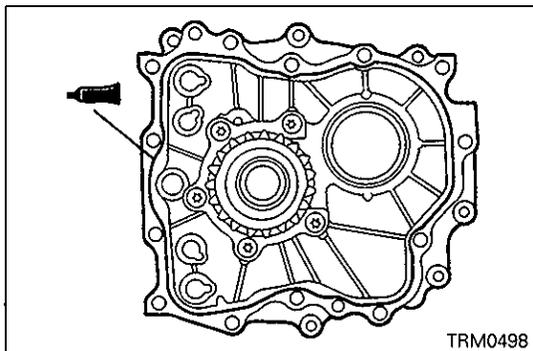
⇨O⇨ Distanzscheibe einbauen

- (1) Die vorher ausgesuchte Distanzscheibe (siehe „EINSTELLUNG VOR DER MONTAGE“) einbauen.



⇨P⇨ Verteilergetriebegehäuseplatte einbauen

- (1) Das Eingangsrads mit dem Hilfszahnrad einsetzen, und den Eingriff mit dem Ausschnitt des Eingangsrads abgleichen.



- (2) Dichtmittel auf der hinteren Verteilergetriebegehäuseplatte auftragen, wie in der Abbildung gezeigt.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig

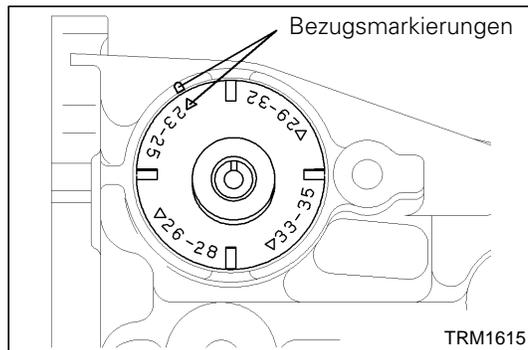
Vorsicht

- Das Dichtmittel gleichmäßig ausdrücken, um sicherzustellen, daß es nicht unterbrochen oder ungleichmäßig aufgetragen wird.

- (3) Die Verteilergetriebegehäuseplatte einbauen, und darauf achten, daß er den richtigen Schritt (1) entlang dem Vorgelegellen-Zahnradblock hat.

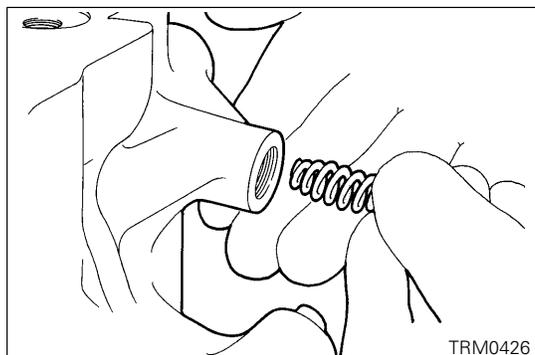
HINWEIS

Sicherstellen, daß die eingebaute Verteilergetriebegehäuseplatte glatte Bewegung erlaubt.



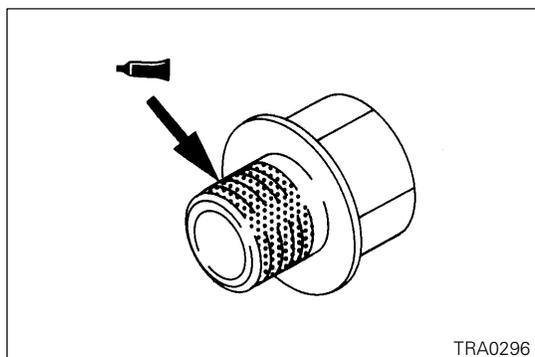
Q Tachometer-Zahnrad einbauen

- (1) Von den Dreiecksmarkierungen an vier Stellen des Tachometer-Zahnrades, diejenige aufsuchen, deren Nummernbereich (der Nummernbereich der Anzahl der Abtriebszahnradzähne) eine Markierung aufweist. Danach die Hülse einbauen, während die Dreiecksmarkierung mit der Markierung auf dem Verlängerungsgehäuse ausgerichtet wird.



R Arretierfeder einbauen

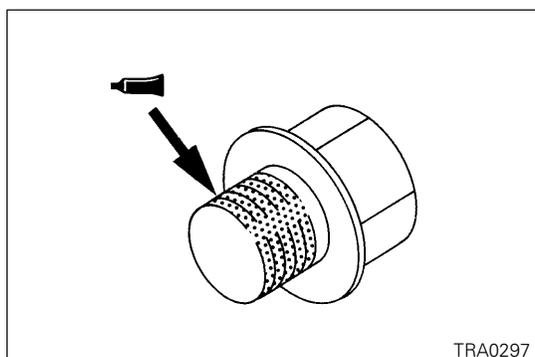
- (1) Die Feder mit der abgeschrägten Seite zur Kugelseite hinweisend einbauen.



S Arretierschraube einbauen

- (1) Die Arretierschraube ist mit Dichtmittel behandelt. Wenn sie wiederverwendet wird, vorher ein Dichtmittel auf der Schraube auftragen.

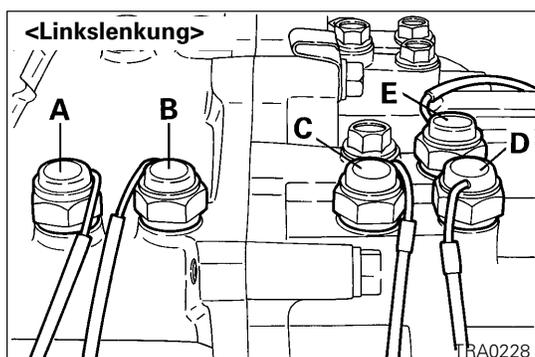
Vorgeschriebenes Dichtmittel:
3M ATD Teile-Nr. 8660 oder gleichwertig



T Verschlusschraube einbauen

- (1) Die Verschlusschraube ist mit Dichtmittel behandelt. Wenn sie wiederverwendet wird, vorher ein Dichtmittel auf der Verschlusschraube auftragen.

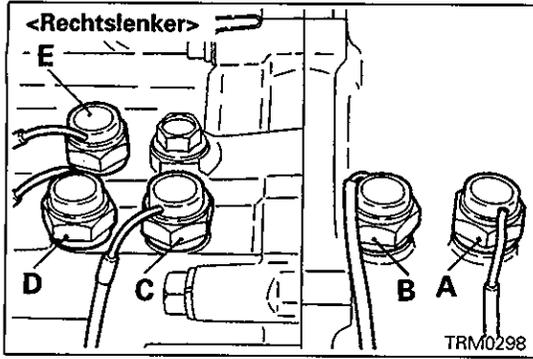
Vorgeschriebenes Dichtmittel:
3M ATD Teile-Nr. 8660 oder gleichwertig



U Detektorschalter einbauen

- (1) Darauf achten, dass die Detektorschalter an den richtigen Positionen eingebaut werden.

- A: Eingebaute Kugel, brauner Stecker
- B: Eingebaute Kugel, schwarzer Stecker
- C: Separate Kugel, brauner Stecker
- D: Separate Kugel, schwarzer Stecker
- E: Separate Kugel, weißer Stecker

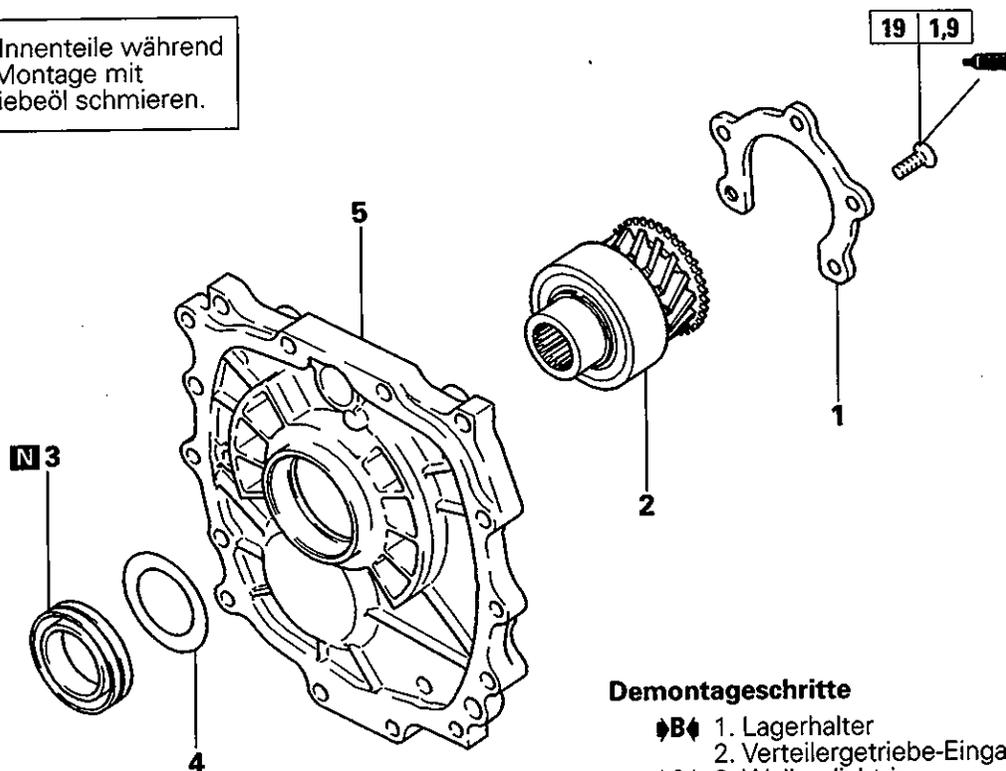


19. VERTEILERGETRIEBE-GEHÄUSEPLATTE

DEMONTAGE UND MONTAGE



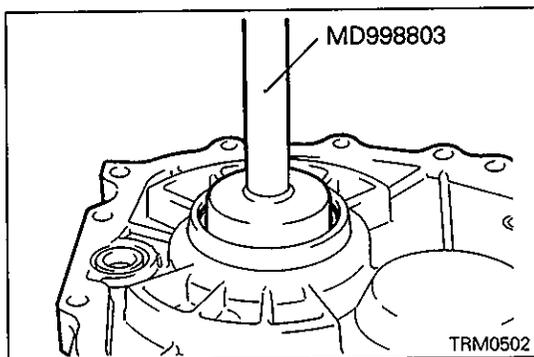
Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.



Demontageschritte

- ▶B◀ 1. Lagerhalter
- 2. Verteilergetriebe-Eingangsrads
- ▶A◀ 3. Wellendichtring
- 4. Prallblech
- 5. Getriebegehäuseplatte

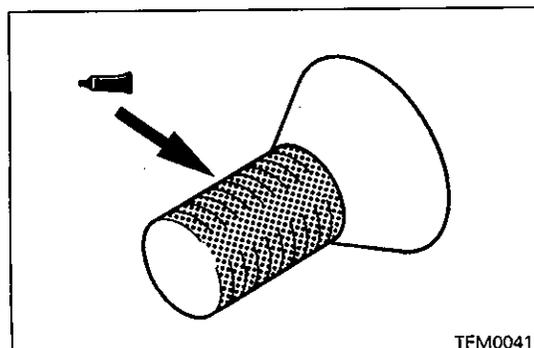
TRA0690



HINWEISE ZUR MONTAGE

▶A◀ Wellendichtring einbauen

- (1) Nach dem Einpressen Getriebeöl auf der Lippe des Wellendichtringes auftragen.



▶B◀ Hinteren Lagerhalter einbauen

- (1) Die Schraube ist mit Dichtmittel behandelt. Wenn sie wiederverwendet wird, vorher ein Dichtmittel auf der Schraube auftragen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig

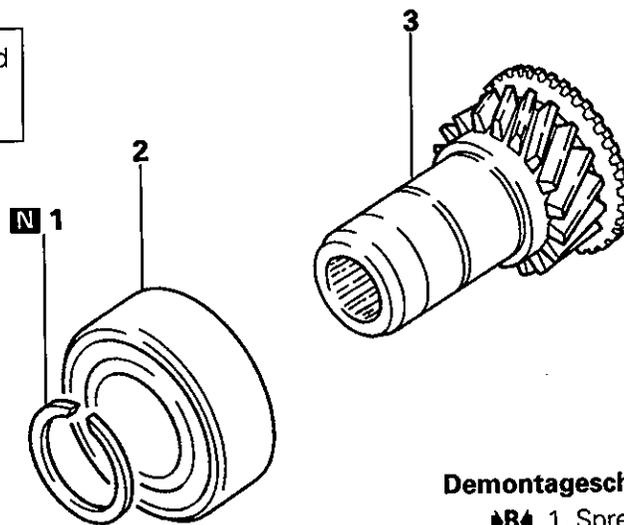
NOTIZEN

20. VERTEILERGETRIEBE-EINGANGSRAD

DEMONTAGE UND MONTAGE



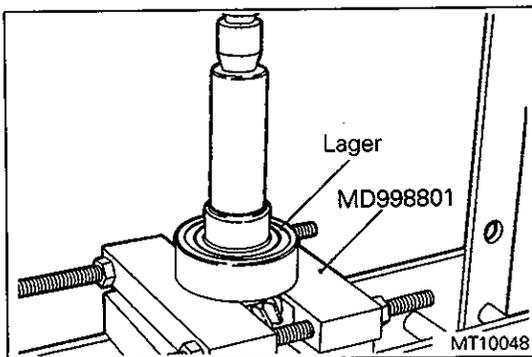
Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.



Demontageschritte

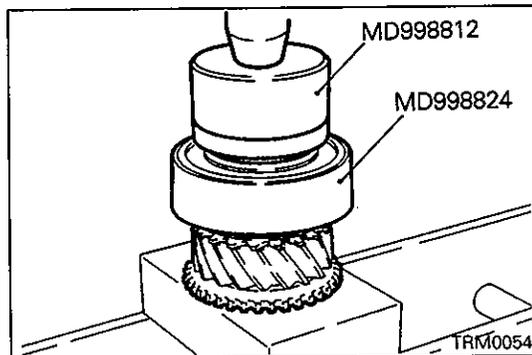
- ◆B◆ 1. Sprengring
- ◆A◆ ◆A◆ 2. Kugellager
- 3. Verteilergetriebe-Eingangsrad

145086



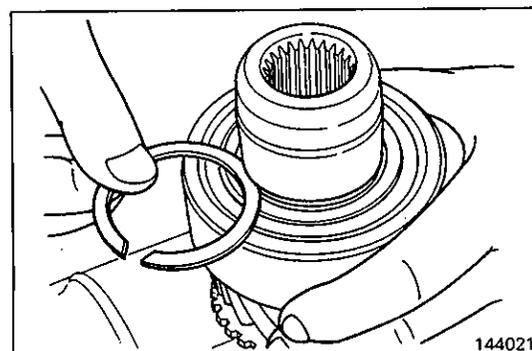
HINWEISE ZUR DEMONTAGE

- ◆A◆ Kugellager ausbauen



HINWEISE ZUR MONTAGE

- ◆A◆ Kugellager einbauen



◆B◆ Sprengring einbauen

- (1) Einen Sprengring auswählen und einbauen, der das Axialspiel des Verteilergetriebe-Eingangsradlager auf dem unten gezeigten Sollwert eingestellt.

Sollwert: 0 – 0,06 mm

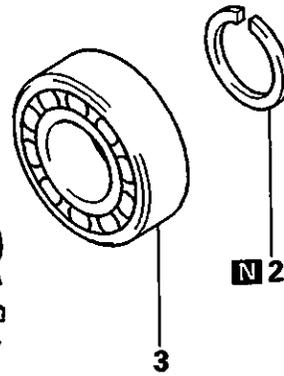
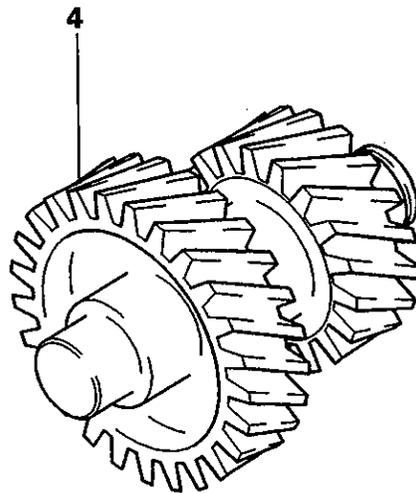
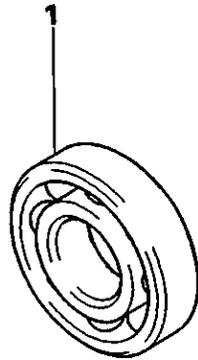
NOTIZEN

21. VORGELEGEWELLENRAD

DEMONTAGE UND MONTAGE



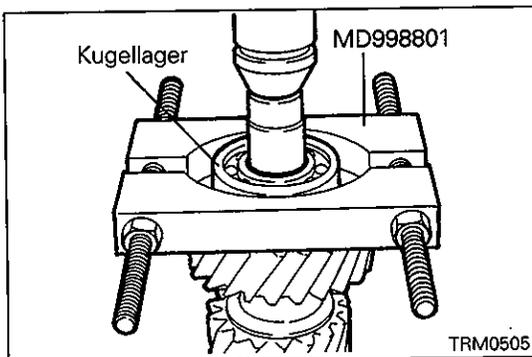
Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.



Demontageschritte

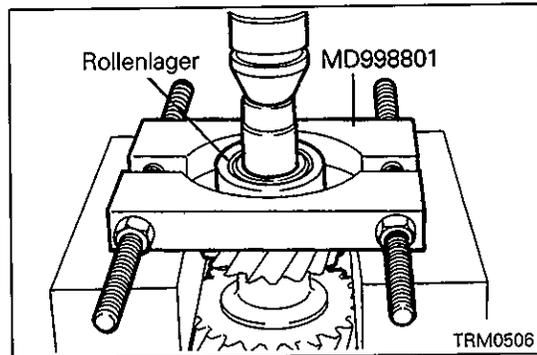
- ◁A▷ ▷C◁ 1. Kugellager
- ▷B◁ ▷B◁ 2. Sprengring
- ◁B▷ ▷A◁ 3. Rollenlager
- 4. Vorlegewellenrad

TRM0504

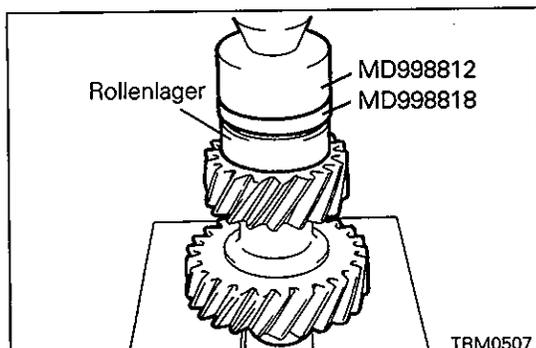


HINWEISE ZUR DEMONTAGE

◁A▷ Kugellager ausbauen

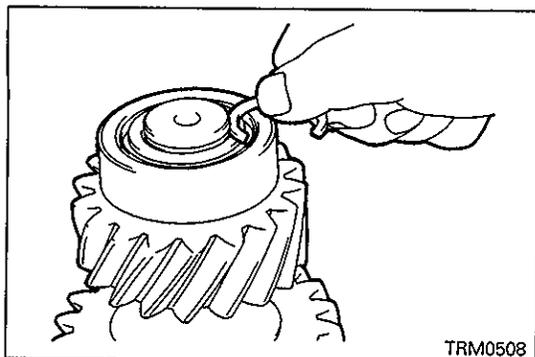


◁B▷ Rollenlager ausbauen



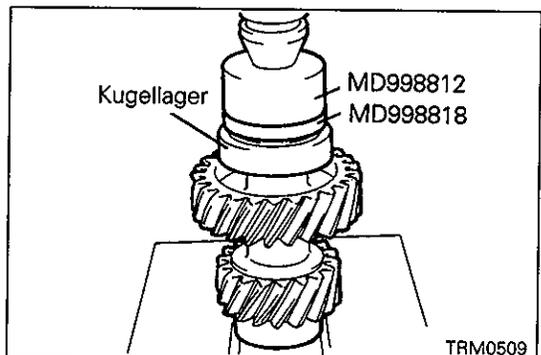
HINWEISE ZUR MONTAGE

▷A◁ Rollenlager einbauen

**▶B▶ Sprengring einbauen**

- (1) Einen Sprengring auswählen, der das Axialspiel des Vorgelegewellen-Zahnradrollenlager auf den folgenden Sollwert eingestellt:

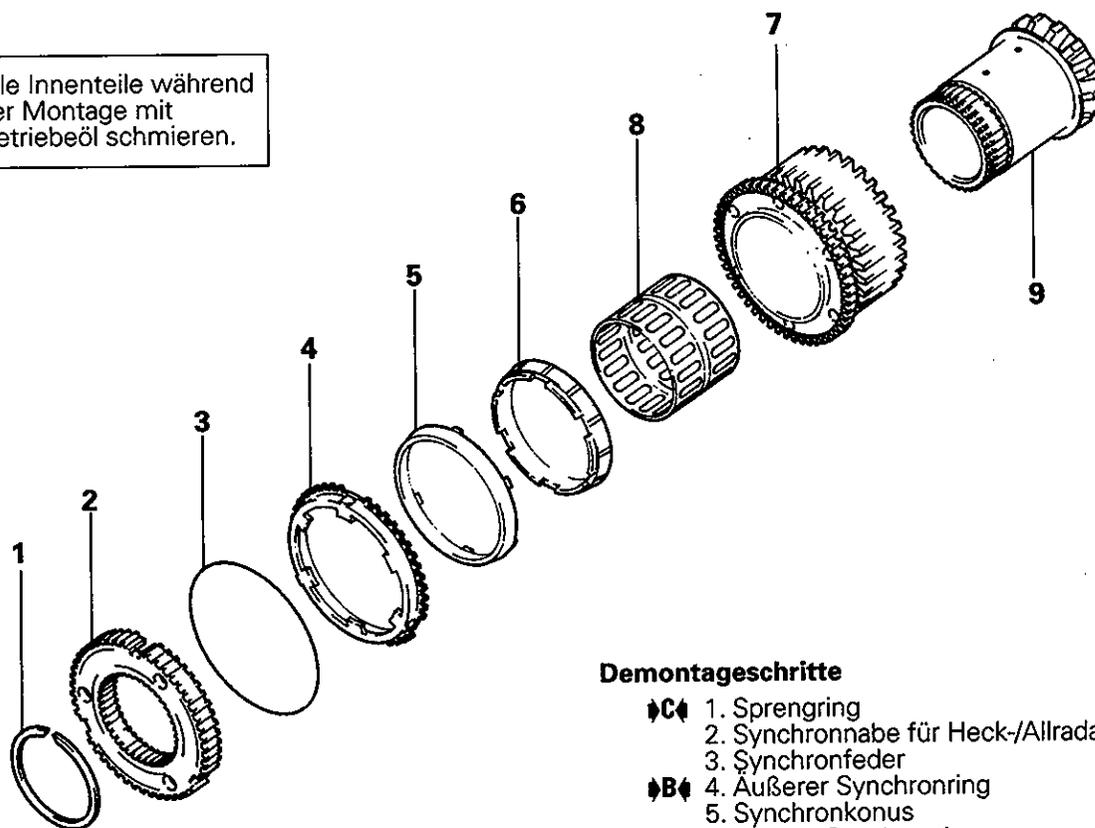
Sollwert: 0 – 0,08 mm

**▶C▶ Kugellager einbauen**

22. SYNCHRONVORRICHTUNG FÜR HECK-/ALLRADANTRIEB

DEMONTAGE UND MONTAGE

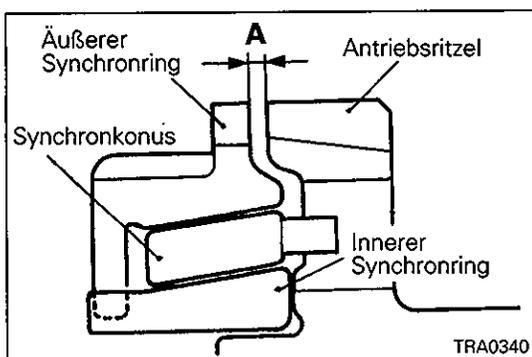
Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.



Demontageschritte

- ◆C◆ 1. Sprengring
- 2. Synchronnabe für Heck-/Allradantrieb
- 3. Synchronfeder
- ◆B◆ 4. Äußerer Synchronring
- 5. Synchronkonus
- ◆A◆ 6. Innerer Synchronring
- 7. Antriebsritzel
- 8. Nadellager
- 9. Vorderes Seitenrad

TRA0307



TRA0340

PRÜFUNG

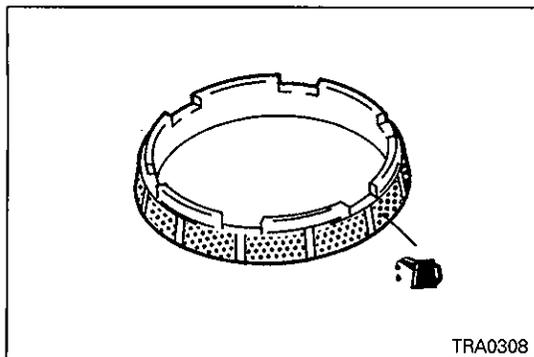
SYNCHRONRING UND SYNCHRONKONUS

- (1) Den inneren und äußeren Synchronring und den Konus mit dem Antriebsritzel zusammensetzen, und das in der Abbildung gezeigte Maß A messen. Wenn das Maß A unter dem Grenzwert ist, als Satz erneuern.

Grenzwert: 0,3 mm

HINWEIS

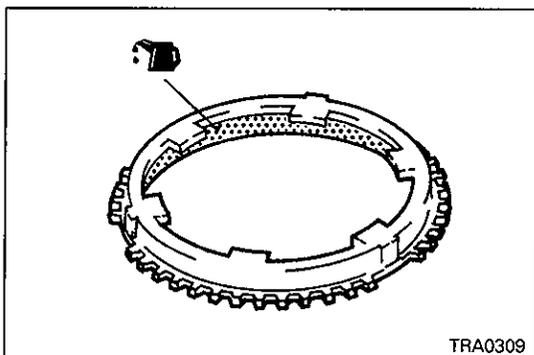
Es kann sein, daß Kratzer auf der Konusoberfläche in Drehrichtung vorhanden sind. Diese werden durch den Belag der Synchronringe verursacht und weisen nicht auf eine Betriebsstörung hin. Diese Teile brauchen nicht ausgewechselt zu werden, solange der oben angegebene Sollwert eingehalten wird.



HINWEISE ZUR MONTAGE

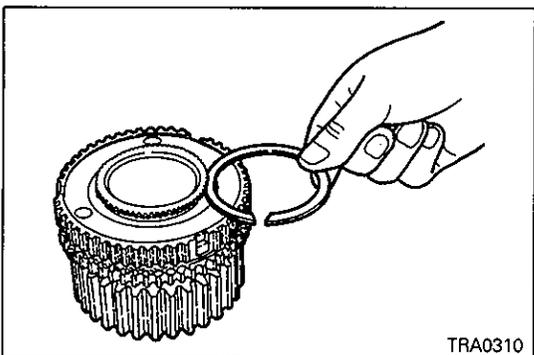
▶A▶ Inneren Synchronring einbauen

- (1) Vor dem Einbau Getriebeöl auf den Synchronring auftragen.



▶B▶ Äußeren Synchronring einbauen

- (1) Vor dem Einbau Getriebeöl auf die Konusoberfläche des Synchronrings auftragen.



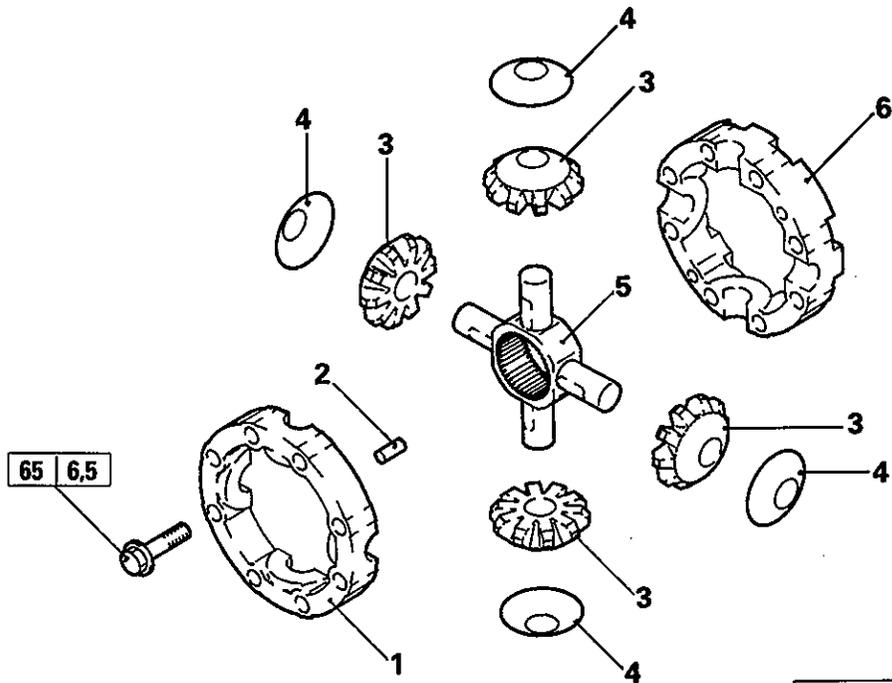
▶C▶ Sprengring einbauen

- (1) Den dicksten Sprengring auswählen und einbauen, der das Axialspiel der Synchronnabe für Heck-/Allradantrieb auf den folgenden Sollwert eingestellt.

Sollwert: 0 – 0,08 mm

23. MITTELDIFFERENTIALGEHÄUSE

DEMONTAGE UND MONTAGE

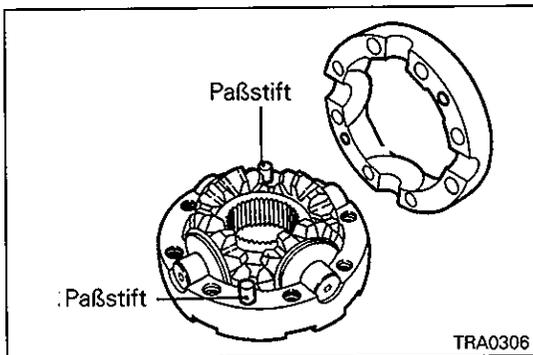


Demontageschritte

- ▶A▶ 1. Mitteldifferentialgehäuse, vorn
2. Paßstift
3. Ritzel
4. Druckscheibe
5. Ritzelwelle
6. Mitteldifferentialgehäuse, hinten

Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.

TRA0305



HINWEISE ZUR MONTAGE

▶A▶ Mitteldifferentialgehäuse einbauen

- (1) Beim Einbau auf die Lage der Paßstifte achten, und sicherstellen, daß die Paßmarkierungen auf der Außenseite miteinander übereinstimmen.

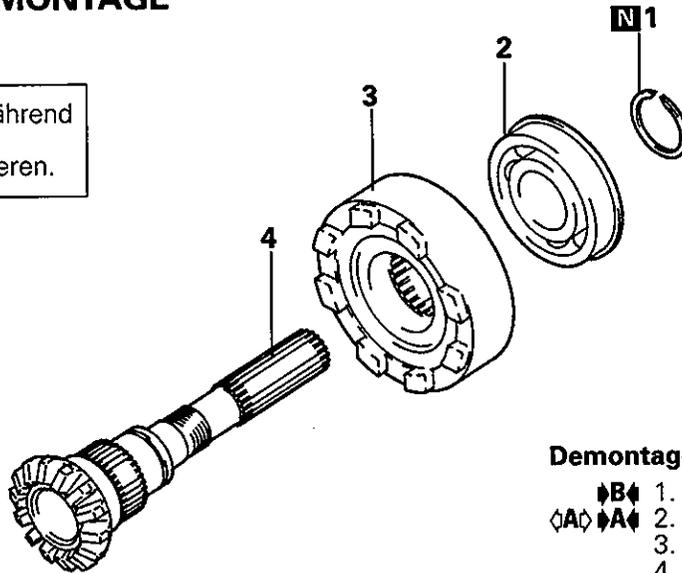
NOTIZEN

24. HINTERE AUSGANGSWELLE

DEMONTAGE UND MONTAGE



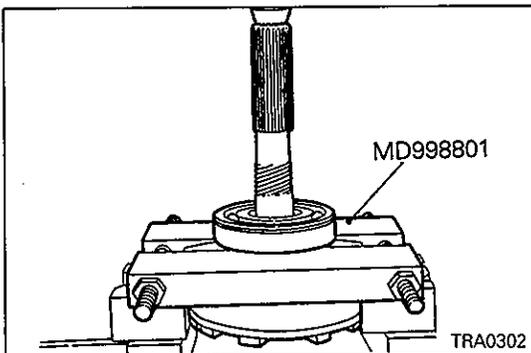
Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.



Demontageschritte

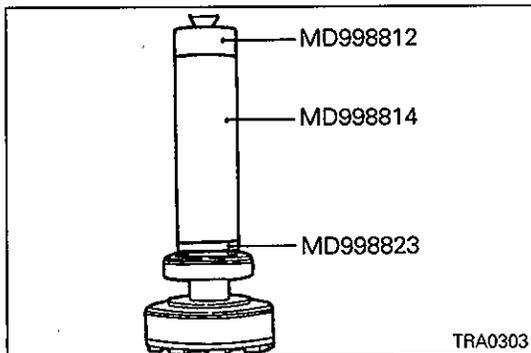
- ▶B◀ 1. Sprengring
- ◁A▷▶A◀ 2. Kugellager
- 3. Viskosekupplung
- 4. Hintere Ausgangswelle

TRA0301



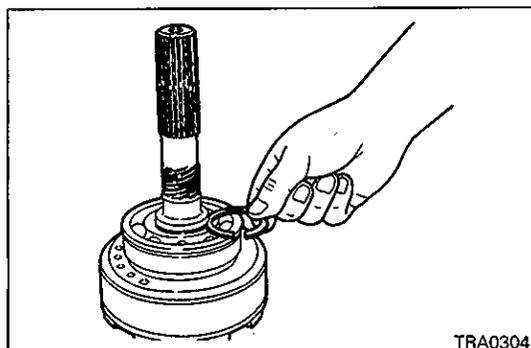
HINWEISE ZUR DEMONTAGE

- ◁A▷ Kugellager ausbauen



HINWEISE ZUR MONTAGE

- ▶A◀ Kugellager einbauen



▶B◀ Sprengring einbauen

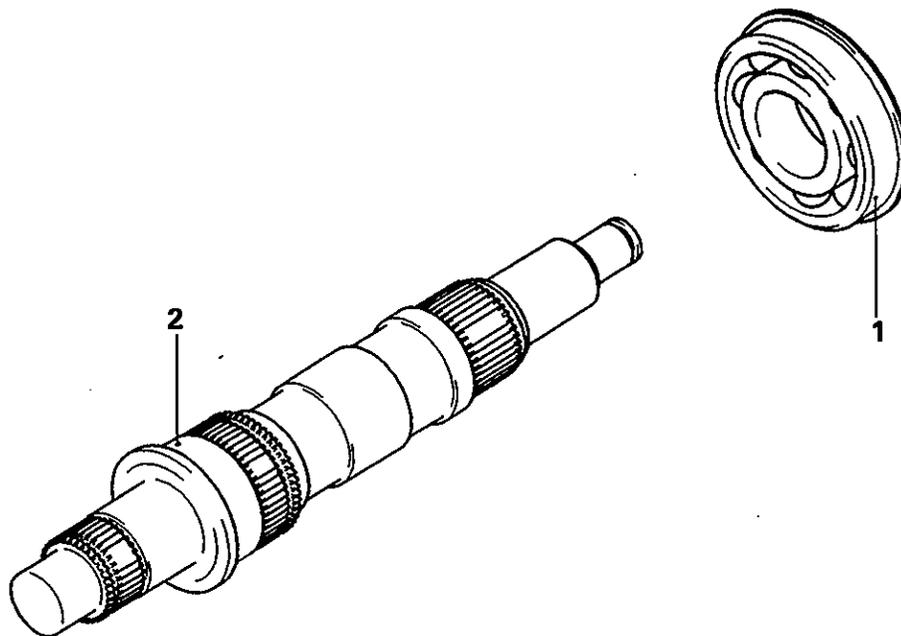
- (1) Den dicksten Sprengring auswählen und einbauen, der das Axialspiel des hinteren Ausgangswellenlagers auf dem folgenden Sollwert eingestellt.

Sollwert: 0 – 0,08 mm

NOTIZEN

25. VERTEILERGETRIEBEWELLE

DEMONTAGE UND MONTAGE



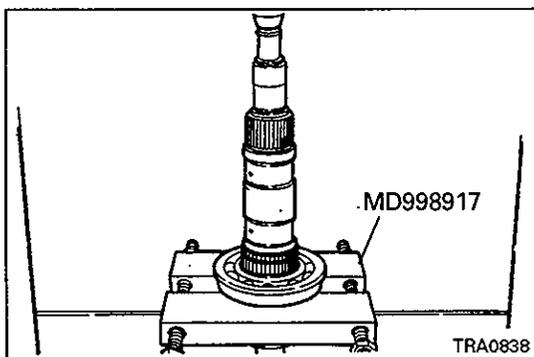
Demontageschritte

- ◊A◊▶ 1. Kugellager
- ▶A◊ 2. Verteilergetriebewelle



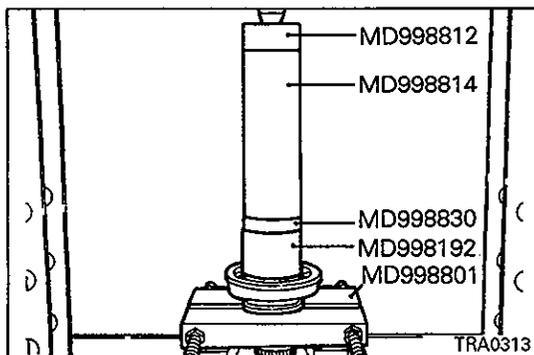
Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.

TRM0510



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

- ◊A◊ Kugellager ausbauen



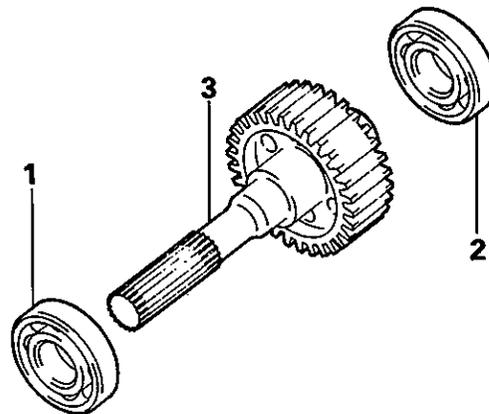
HINWEISE ZUR MONTAGE

- ▶A◊ Kugellager einbauen

NOTIZEN

26. VORDERE AUSGANGSWELLE

DEMONTAGE UND MONTAGE

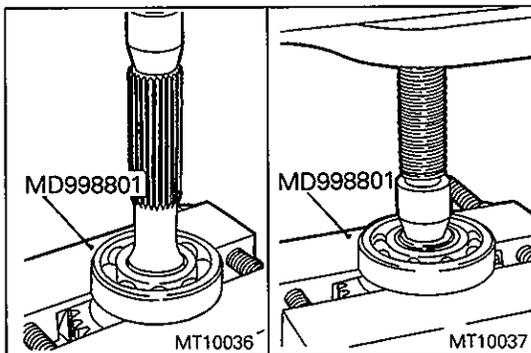


Demontageschritte

- ◊A◊ ▶A▶ 1. Kugellager
- ◊A◊ ▶A▶ 2. Kugellager
- 3. Vordere Ausgangswelle

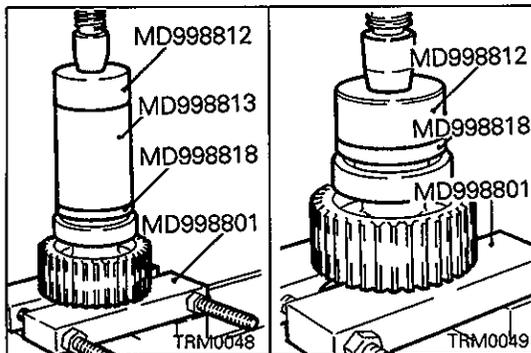
Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.

TRA0319



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

- ◊A◊ Kugellager ausbauen



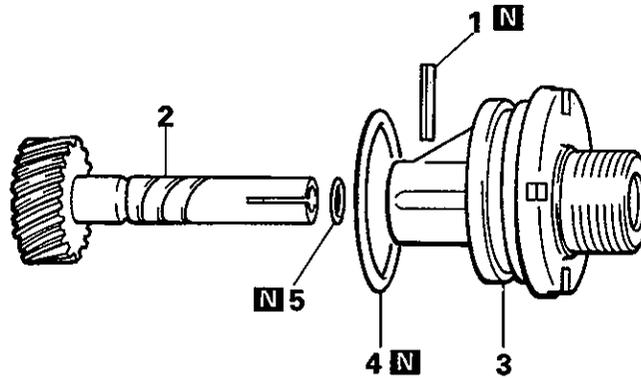
HINWEISE ZUR MONTAGE

- ▶A▶ Kugellager einbauen

NOTIZEN

27. TACHOMETERHÜLSE

DEMONTAGE UND MONTAGE



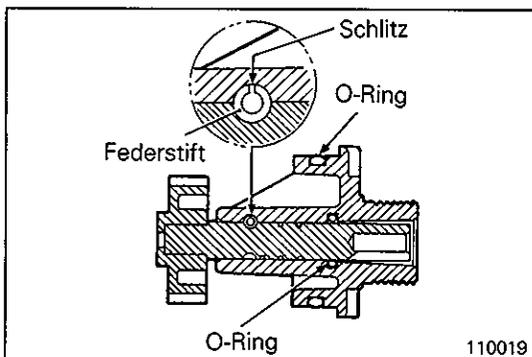
Demontageschritte

- ◆A◆ 1. Federstift
- 2. Tachometer-Abtriebsrad
- 3. Tachometerhülse
- 4. O-Ring
- 5. O-Ring



Alle Innenteile während der Montage mit Getriebeöl schmieren.

110008



HINWEISE ZUR MONTAGE

◆A◆ Federstift einbauen

- (1) Den Federstift eintreiben, und dabei den Schlitz gemäß Abbildung anordnen.

110019

NOTIZEN