

AUTOMATIK- GETRIEBE V4AW4

INHALT

| | |
|---|-----------|
| ALLGEMEINE INFORMATIONEN | 23C-0-3 |
| 1. TECHNISCHE DATEN | 23C-1-1 |
| 2. SPEZIALWERKZEUGE | 23C-2-1 |
| 3. GETRIEBE | 23C-3-1 |
| 4. ÖLPUMPE | 23C-4-1 |
| 5. OD-KUPPLUNG | 23C-5-1 |
| 6. OD-PLANETENGETRIEBE | 23C-6-1 |
| 7. OD-BREMSE | 23C-7-1 |
| 8. DIREKTKUPPLUNG | 23C-8-1 |
| 9. VORWÄRTSGANGKUPPLUNG | 23C-9-1 |
| 10. MITTELSTÜTZE | 23C-10-1 |
| 11. VORDERES PLANETENRAD | 23C-11-1 |
| 12. HINTERES PLANETENRAD UND AUSGANGSWELLE | 23C-12-1 |
| 13. KOLBEN DER BREMSE Nr. 3 | 23C-13-1 |
| 14. SCHIEBERKASTEN | 23C-14-1 |
| 15. VORDERES OBERES SCHIEBERGEHÄUSE | 23C-15-1 |
| 16. HINTERES OBERES SCHIEBERGEHÄUSE | 23C-16-1 |
| 17. UNTERES SCHIEBERGEHÄUSE | 23C-17-1 |
| 18. VERTEILERGETRIEBE <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i> | 23C-18-1 |
| 18a. VERTEILERGETRIEBE <PERMANENTER ALLRADANTRIEB> | 23C-18a-1 |
| 19. SCHALTGABEL UND SCHALTSTANGE FÜR HECKANTRIEB/ ALLRADANTRIEB <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i> | 23C-19-1 |
| 20. SYNCHRONEINRICHTUNG FÜR HECKANTRIEB/ALLRADANTRIEB <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i> | 23C-20-1 |
| 21. VORDERE AUSGANGSWELLE | 23C-21-1 |
| 22. VERTEILERGETRIEBE-GEHÄUSEPLATTE <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i> | 23C-22-1 |
| 23. EINGANGSZAHNRAD <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i> | 23C-23-1 |
| 23a. EINGANGSZAHNRAD <PERMANENTER ALLRADANTRIEB> | 23C-23a-1 |
| 24. HINTERE AUSGANGSWELLE <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i> | 23C-24-1 |
| 24a. HINTERE AUSGANGSWELLE <PERMANENTER ALLRADANTRIEB> | 23C-24a-1 |

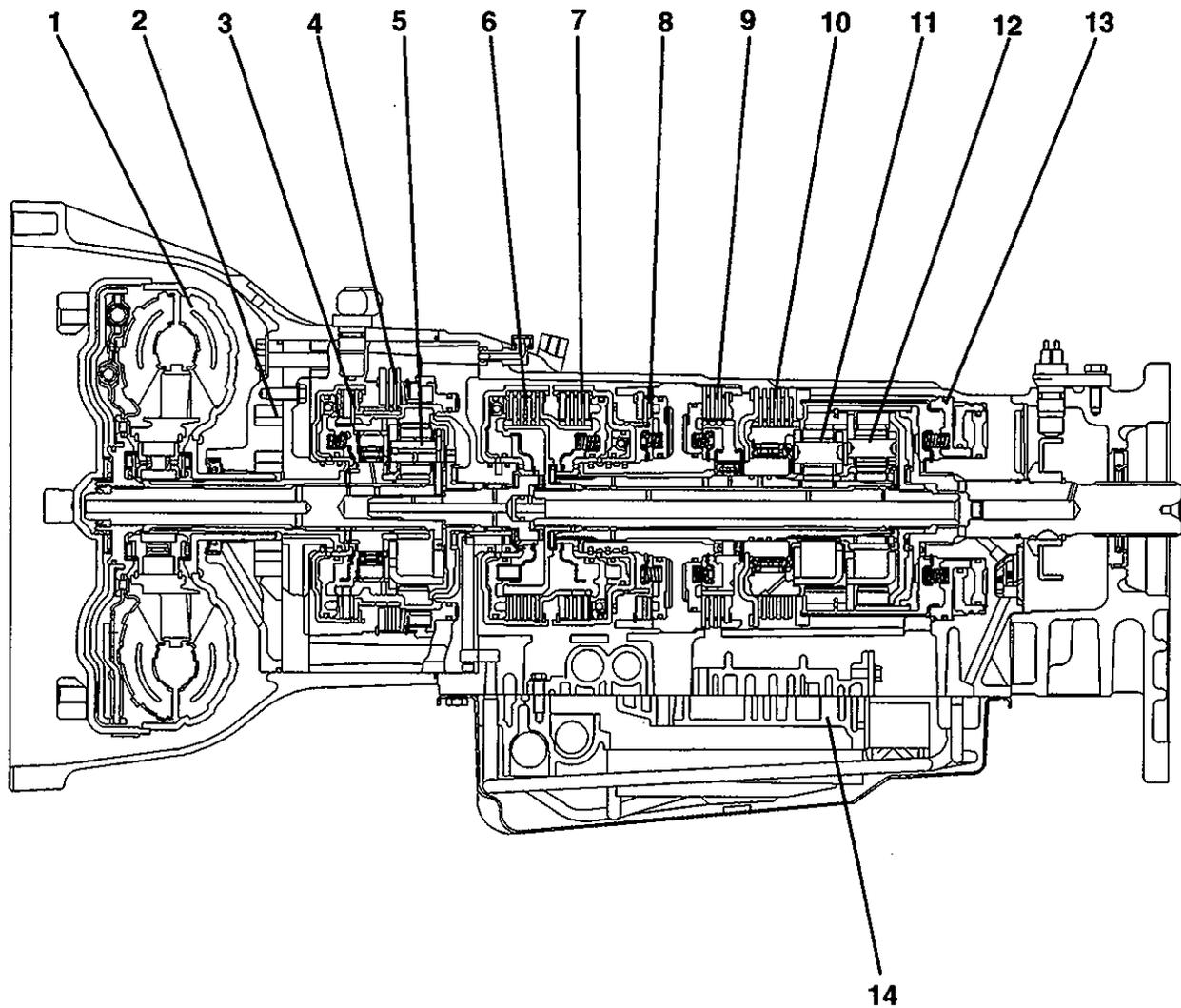
ALLGEMEINE INFORMATIONEN

GETRIEBE

Bei diesem Getriebe handelt es sich um ein elektronisch gesteuertes Aisin AW Automatikgetriebe mit vier Fahrbereichen.

- Es besteht aus drei Mehrscheiben-Kupplungseinheiten, vier Mehrscheiben-Bremseinheiten und drei Planetenradsätzen.
- Zwei individuelle Drehzahlsensoren werden verwendet, um die Eingangsdrehzahl und die Ausgangsdrehzahl festzustellen.
- Der Schieberkasten ist mit drei individuellen Magnetventilen bestückt, reguliert den Steueröldruck und stellt die zeitliche Abstimmung der Wellen ein.

SCHNITTANSICHT



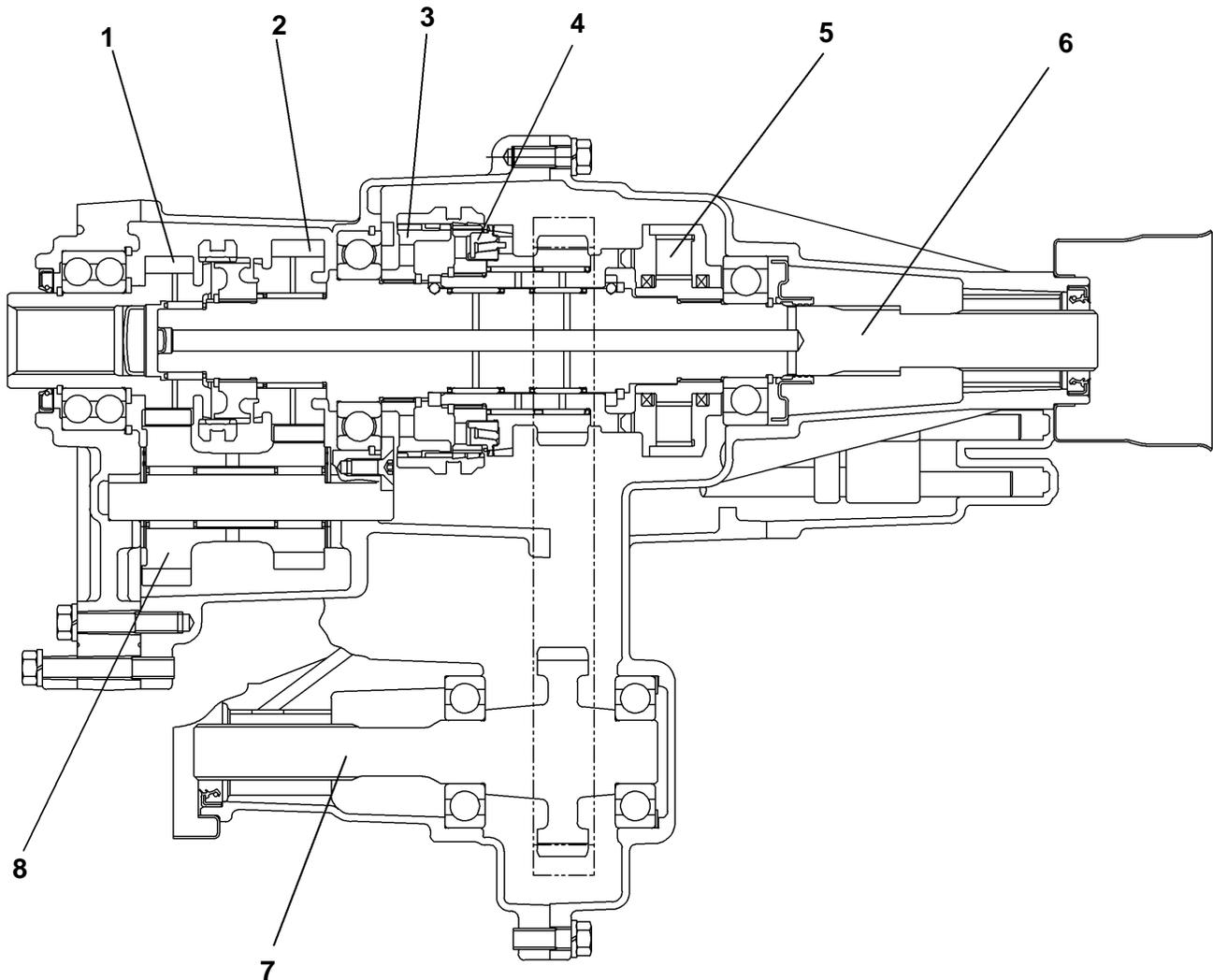
1. Drehmomentwandler
2. Ölpumpe
3. OD-Kupplung
4. OD-Bremse
5. OD-Planetenradsatz
6. Vorwärtsgangkupplung
7. Direktkupplung

8. Bremse Nr. 1
9. Bremse Nr. 2
10. Bremse Nr. 3
11. Vorderer Planetenradsatz
12. Hinterer Planetenradsatz
13. Bremsschieber Nr. 3
14. Schieberkasten

TRA1573

VERTEILERGETRIEBE

SCHNITTANSICHT (SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i)

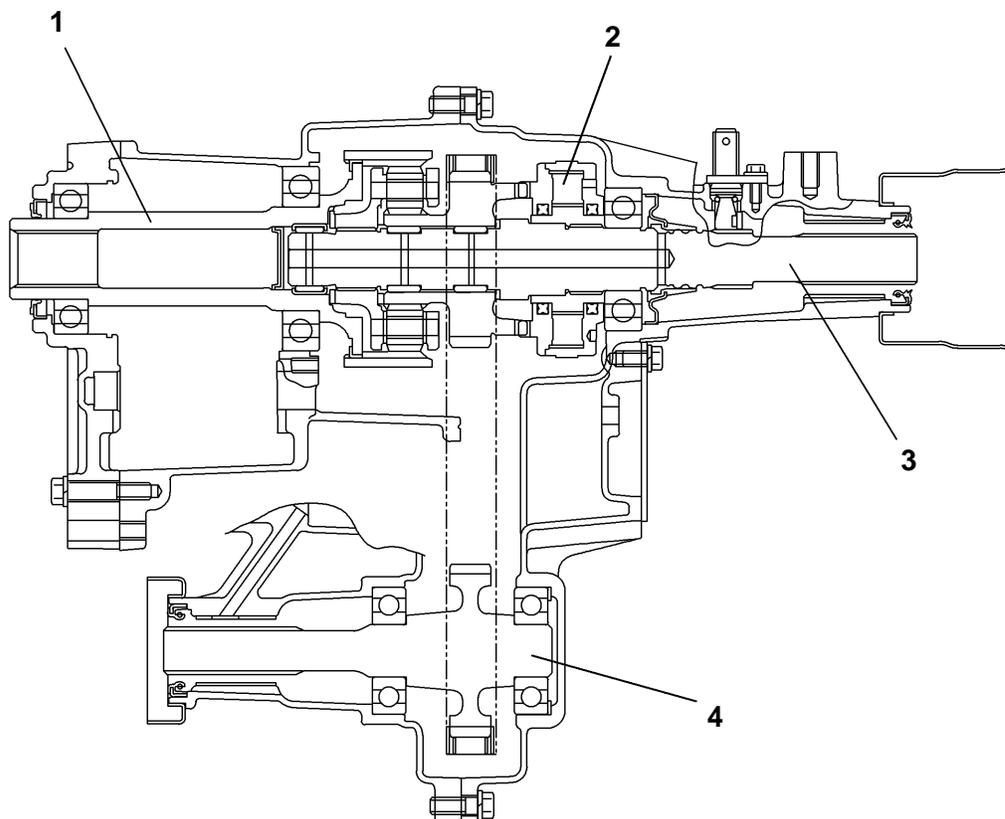


TRA1762

1. Eingangszahnrad
2. Langsamgang-Zahnrad
3. Differenzialspernnabe
4. Synchronvorrichtung für Heckantrieb/Allradantrieb
5. Viskosekupplung
6. Hintere Ausgangswelle
7. Vordere Ausgangswelle
8. Vorgelegewelle

VERTEILERGETRIEBE

SCHNITTANSICHT (PERMANENTER ALLRADANTRIEB)

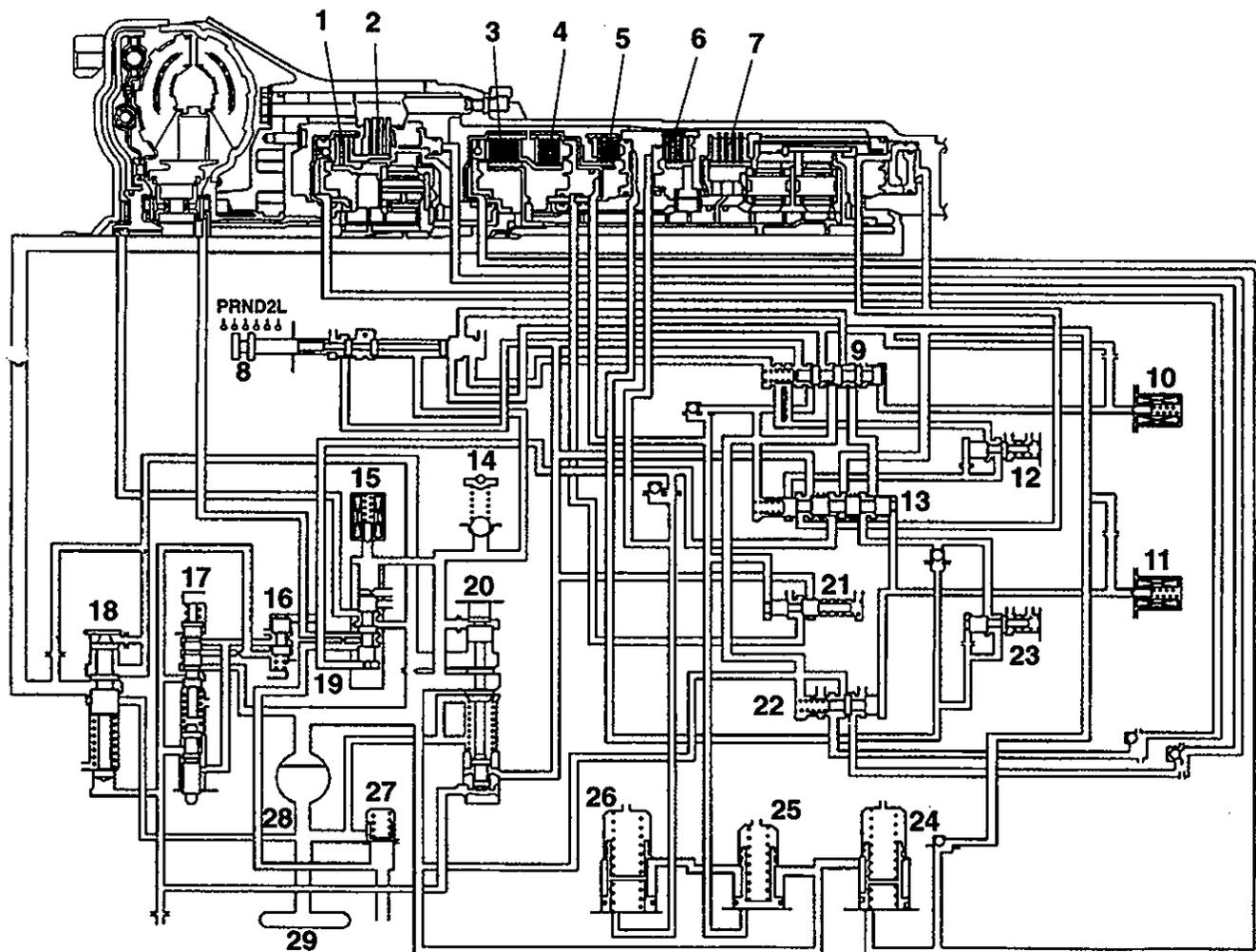


TRA1967

1. Eingangswelle
2. Viskosekupplung
3. Hintere Ausgangswelle
4. Vordere Ausgangswelle

Bewusst leer

HYDRAULISCHES STROMKREIS



AW0179AG

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1. OD-Kupplung | 16. Reduzierschieber |
| 2. OD-Bremse | 17. Drosselklappe |
| 3. Vorwärtsgangkupplung | 18. Sekundärregulierschieber |
| 4. Direktkupplung | 19. Überbrückungssteuerschieber |
| 5. Bremse Nr. 1 | 20. Primärregulierschieber |
| 6. Bremse Nr. 2 | 21. Rückwärtsgangkupplungs-Sequenzschieber |
| 7. Bremse Nr. 3 | 22. Schaltschieber für 3./4. Gang |
| 8. Handschaltschieber | 23. Zwischenmodulatorschieber |
| 9. Schaltschieber für 2./3. Gang | 24. C1-Akkumulator |
| 10. Magnetventil Nr. 1 | 25. C2-Akkumulator |
| 11. Magnetventil Nr. 2 | 26. B2-Akkumulator |
| 12. Langsamfreilauf-Modulatorschieber | 27. Ölkühler-Umgehungsschieber |
| 13. Schaltschieber für 1./2. Gang | 28. Ölpumpe |
| 14. Überdruckventil | 29. Ölfiltersieb |
| 15. Magnetventil Nr. 3 | |

NOTIZ

1. TECHNISCHE DATEN

ÜBERSICHT DER GETRIEBEMODELLE – MODELL 1999

| Getriebemodelle | | Fahrzeugmodelle | Motormodelle |
|-----------------|------------|-----------------|--------------|
| EUR | V4AW4-D-AH | H66W | 4G93-GDI |
| EXP | V4AW4-D-CJ | H65W | 4G18-SOHC |
| | V4AW4-D-AG | H66W, H76W | 4G93-GDI |
| | V4AW4-D-BH | H76W | 4G93-SOHC |
| MMAL | V4AW4-D-BH | H76W | 4G93-SOHC |

ÜBERSICHT DER GETRIEBEMODELLE – MODELL 2001

| Getriebemodelle | | Fahrzeugmodelle | Motormodelle |
|-----------------|------------|-----------------|--------------|
| EUR | V4AW4-D-D1 | H67W, H77W | 4G94-GDI |
| EXP | V4AW4-D-CJ | H65W | 4G18-SOHC |
| | V4AW4-D-BH | H76W | 4G93-SOHC |
| MMAL | V4AW4-D-BH | H76W | 4G93-SOHC |

ÜBERSICHT DER GETRIEBEMODELLE – MODELL 2002

| Getriebemodelle | | Fahrzeugmodelle | Motormodelle |
|-----------------|------------|-----------------|--------------|
| EUR | V4AW4-D-B2 | H66W, H76W | 4G93-SOHC |
| | V4AW4-D-D2 | H67W, H77W | 4G94-GDI |
| EXP | V4AW4-D-X2 | H67W, H77W | 4G94-SOHC |
| MMAL | V4AW4-D-X2 | H67W, H77W | 4G94-SOHC |

ÜBERSICHT DER GETRIEBEMODELLE – MODELL 2003

| Getriebemodelle | | Fahrzeugmodelle | Motormodelle |
|-----------------|------------|-----------------|--------------|
| EUR | V4AW4-D-B3 | H66W, H76W | 4G93-SOHC |
| | V4AW4-D-D2 | H67W, H77W | 4G94-GDI |
| EXP | V4AW4-D-X2 | H67W, H77W | 4G94-SOHC |

ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN

| | | | |
|--|--|---------------|---|
| Benennung | | V4AW4 | |
| Drehmomentwandler | Bauart | | Bauart mit 3 Elementen, 1 Stufe, 2 Phasen und Überbrückungskupplung |
| Getriebe | Bauart | | 4-Gang-Automatikgetriebe |
| | Übersetzungsverhältnisse | 1. Gang | 2,826 |
| | | 2. Gang | 1,493 |
| | | 3. Gang | 1,000 |
| | | 4. Gang | 0,730 |
| | | Rückwärtsgang | 2,703 |
| | Anzahl der OD-Kupplungsscheiben | | 1 |
| | Anzahl der OD-Bremsscheiben | | 2 |
| | Anzahl der Vorwärtsgangkupplungsscheiben | | 4 |
| | Anzahl der Direktkupplungsscheiben | | 3 |
| | Anzahl der Scheiben der Bremse Nr. 1 | | 1 |
| Anzahl der Scheiben der Bremse Nr. 2 | | 3 | |
| Anzahl der Scheiben der Bremse Nr. 3 | | 5 | |
| Verteilergetriebe (Super-Select-Allradantrieb-i) | Bauart | | 2-Gang-Verteilergetriebe mit Dauereingriff und Differenzialsperre |
| | Übersetzungsverhältnisse | Schnellgang | 1,000 |
| | | Langsamgang | 1,548 |
| Verteilergetriebe (Permanenter Allradantrieb) | Bauart | | Verteilergetriebe mit permanenten Eingriff und Viskoskupplung |
| | Übersetzungsverhältnis | | 1,000 |

WARTUNGSDATEN**GETRIEBE**

| Benennung | | Sollwert | Grenzwert |
|---|--|-------------|-----------|
| Ölpumpe | Axialspiel mm | 0,02 – 0,05 | 0,1 |
| | Spiel zwischen Außenrotor und Pumpengehäuse mm | 0,07 – 0,15 | 0,3 |
| | Radialspiel mm | 0,11 – 0,14 | 0,3 |
| Hübe der Kupplungs- und Bremskolben | OD-Kupplung mm | 1,74 – 2,44 | – |
| | Vorwärtsgangkupplung mm | 1,40 – 1,60 | – |
| | Direktkupplung mm | 0,90 – 1,30 | – |
| | Bremse Nr. 1 mm | 0,78 – 1,32 | – |
| | Bremse Nr. 2 mm | 1,03 – 1,65 | – |
| Bremsspiel | OD-Bremse mm | 0,56 – 1,62 | – |
| | Bremse Nr. 3 mm | 0,52 – 1,27 | – |
| Spiel an der Gasseil-Einstellmarkierung mm | | 0,8 – 1,5 | – |
| Widerstand zwischen Magnetventilklemme und Magnetventilgehäuse Ω | | 11 – 15 | – |

VERTEILERGETRIEBE**<Super-Select-Allradantrieb-i>**

| Benennung | Sollwert mm | Grenzwert mm |
|---|-------------|--------------|
| Axialspiel der Kupplung für Heckantrieb/Allradantrieb | 0 – 0,08 | – |
| Axialspiel des Eingangszahnrades | 0 – 0,06 | – |
| Eingangszahnrad-Lagerspiel | 0 – 0,06 | – |
| Axialspiel der Kupplungsnahe für Schnellgang/Langsamgang | 0 – 0,08 | – |
| Axialspiel der Differenzialspernnabe | 0 – 0,08 | – |
| Axialspiel des hinteren Lagers der hinteren Ausgangswelle | 0 – 0,08 | – |
| Spiel zwischen Rückseite des äußeren Synchronringes und Antriebskettenrad | – | 0,3 |

<Permanenter Allradantrieb>

| Benennung | Sollwert mm | Grenzwert mm |
|---|-------------|--------------|
| Axialspiel des hinteren Lagers der hinteren Ausgangswelle | 0 – 0,06 | – |

IDENTIFIKATION DER FEDERN SCHIEBERGEHÄUSE

| Benennung der Feder | | Unge- spannte Länge mm | Außen- durch- messer mm | Win- dungs- zahl | Draht- durch- messer mm | Identifi- kations- farbe | |
|--|---|---------------------------------|----------------------------------|------------------------|----------------------------------|--------------------------------|----------|
| Oberes hinteres Schieber- gehäuse | Feder des Schaltschiebers für 1./2. Gang | 29,15 | 8,90 | 10,0 | 0,90 | Blau | |
| | Feder des Schaltschiebers für 2./3. Gang | 29,15 | 8,90 | 10,0 | 0,90 | Blau | |
| | Feder des Schaltschiebers für 3./4. Gang | 29,15 | 8,90 | 10,0 | 0,90 | Blau | |
| | Feder des Rückwärtsgangkupplungs- Sequenzschiebers | 37,55 | 9,1 | 12,34 | 1,10 | Hellblau | |
| Oberes vorderes Schieber- gehäuse | Drosselklappenschie- berfeder | <Ausgenommen V4AW4-D-B2, X2> | 21,94 | 8,58 | 8 | 0,71 | – |
| | | <V4AW4-D-B2, X2> | 18,86 | 8,56 | 7,47 | 0,7 | Weiß |
| | Feder des Schaltschiebers zum Zurückschal- ten | 39,55 | 10,90 | 9,39 | 1,20 | Grün | |
| | Feder des Sekundärregulierschiebers | 71,27 | 17,43 | 15 | 1,93 | Grün | |
| | Feder des Reduzierschiebers | 23,0 | 6,85 | 10,5 | 0,65 | Grün | |
| Unteres Schieber- gehäuse | Feder des Überbrückungssteuerschiebers | 32,6 | 11,4 | 8,25 | 1,0 | Grün | |
| | Feder des Druckregel- schiebers | <Ausgenommen V4AW4-D-B2, X2> | 50,28 | 17,02 | 10,5 | 1,7 | Blau |
| | | <V4AW4-D-B2, X2> | 48,93 | 17,02 | 10,51 | 1,7 | Hellgrün |
| | Feder des Zwischenmodulatorschiebers | 27,26 | 9,04 | 9,5 | 1,1 | Grün | |
| | Feder des Langsamfreilauf-Modulatorschie- bers | 42,35 | 9,24 | 15 | 0,84 | – | |
| | Feder des Überdruckventils | 32,14 | 13,14 | 9 | 2,03 | – | |
| | Feder des Ölkühler-Umgehungsschiebers | 28,90 | 13,80 | 6,5 | 1,60 | Orange | |

AKKUMULATOR

| Benennung der Feder | | Unge- spannte Länge mm | Außen- durch- messer mm | Win- dungs- zahl | Draht- durch- messer mm | Identifi- kations- farbe |
|--|-------|---------------------------------|----------------------------------|------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Feder des C1-Speicherschiebers | Außen | 29,5 | 13,45 | 7 | 1,1 | – |
| | Innen | 57,18 | 17,5 | 14,59, 2,68 | 1,9 | Rosa |
| Feder des C2-Speicherschiebers <V4AW4-D-A, B, X> | | 55,18 | 15,22 | 12,5 | 2,7 | Grün |
| Feder des C2-Speicherschiebers <V4AW4-D-C> | | 55,18 | 15,94 | 11,4 | 2,5 | Gelb + Blau |
| Feder des B2-Speicherschiebers <V4AW4-D-A, B> | Außen | 17,5 | 13 | 3,57 | 1,3 | Hellblau |
| | Innen | 56,4 | 18,79 | 9,2 | 2,4 | Grün |

| Benennung der Feder | | Unge- spannte Länge mm | Außen- durch- messer mm | Win- dungs- zahl | Draht- durch- messer mm | Identifi- kations- farbe |
|---|-------|---------------------------------|----------------------------------|------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Feder des B2-Speicherschiebers <V4AW4-D-C> | Außen | 17,5 | 12,5 | 4 | 1,6 | Rot |
| | Innen | 57,06 | 18 | 11,2 | 2,2 | Rosa |
| Feder des B2-Speicherschiebers <V4AW4-D-X> | Außen | 17,5 | 13 | 3,57 | 1,3 | Hellblau |
| | Innen | 56,77 | 18 | 11,5 | 2,3 | Gelb |

ANZUGSMOMENTE**GETRIEBE**

| Benennung | Anzugsmoment Nm |
|---|-----------------|
| Mittelstützen-Befestigungsschraube | 25 |
| Schiebergehäuse-Befestigungsschraube | 10 |
| Ölfiltersieb-Befestigungsschraube | 5,4 |
| Magnetventil-Steckersicherungsscheibe | 5,4 |
| Ölwannen-Befestigungsschraube | 4,4 |
| Befestigungsschraube des hinteren Getriebegehäuseadapters | 34 |
| Befestigungsschraube des Getriebegehäuses (M10) | 34 |
| Befestigungsschraube des Getriebegehäuses (M12) | 57 |
| Überwurfmutter | 25 |
| Befestigungsschraube des Öltemperatursensors | 25 |
| Anlassperrschalter-Mittelsicherungsmutter | 4,0 |
| Anlassperrschalter-Sicherungsschraube | 5,4 |
| Getriebesteuerhebel-Befestigungsschraube | 7,0 |
| Ölpumpen-Befestigungsschraube | 22 |
| Statorstützen-Befestigungsschraube | 7,0 |
| Verteilergetriebe-Befestigungsschraube | 35 |

VERTEILERGETRIEBE

| Benennung | Anzugsmoment Nm |
|---|-----------------|
| Befestigungsschraube für Verteilergetriebeplatte an Verteilergehäuse | 35 |
| Befestigungsschraube für Verteilergehäuse an hinterem Deckel | 35 |
| Mittellagerhalter-Befestigungsdichtschrabe <Super-Select-Allradantrieb-i> | 18 |
| Verriegelungskolben-Dichtschrabe <Super-Select-Allradantrieb-i> | 35 |
| Fahrgeschwindigkeitssensor-Befestigungsschraube | 11 |
| Verteilersteuergehäuse-Befestigungsschraube <Super-Select-Allradantrieb-i> | 18 |
| Wahltauchkolben-Dichtschrabe <Super-Select-Allradantrieb-i> | 32 |
| Arretierdichtschrabe <Super-Select-Allradantrieb-i> | 35 |
| Verschiedene Detektorschalter <Super-Select-Allradantrieb-i> | 34 |
| Prallblech-Befestigungsschraube <Permanenter Allradantrieb> | 19 |
| Befestigungsschraube der hinteren Abdeckungsplatte <Permanenter Allradantrieb> | 19 |

SPRENGRINGE UND DISTANZSCHEIBEN FÜR EINSTELLUNGEN**VERTEILERGETRIEBE <Super-Select-Allradantrieb-i>****Sprengring (für Einstellung des Axialspiels des Eingangszahnrades)**

| Dicke mm | Identifikationsfarbe | Teile-Nr. |
|----------|----------------------|-----------|
| 2,70 | Violett | MD704204 |
| 2,75 | Rosa | MD704205 |
| 2,80 | Gelb | MD704206 |
| 2,85 | Weiß | MD704207 |
| 2,90 | Blau | MD704208 |

Sprengring (für Einstellung des Axialspiels des Eingangszahnrades)

| Dicke mm | Identifikationsfarbe | Teile-Nr. |
|----------|----------------------|-----------|
| 2,30 | Keine | MD704199 |
| 2,35 | Rot | MD704200 |
| 2,40 | Weiß | MD704201 |
| 2,45 | Blau | MD704202 |
| 2,50 | Grün | MD704203 |

Sprengring (für Einstellung des Axialspiels der Kupplungsnahe für Schnellgang/Langsamgang)

| Dicke mm | Identifikationsfarbe | Teile-Nr. |
|----------|----------------------|-----------|
| 2,14 | Keine | MD704212 |
| 2,21 | Gelb | MD704213 |
| 2,28 | Weiß | MD704214 |
| 2,35 | Blau | MD704215 |
| 2,42 | Rot | MD704216 |

Sprengring (für Einstellung des Axialspiels der Differenzialsperrnabe)

| Dicke mm | Identifikationsfarbe | Teile-Nr. |
|----------|----------------------|-----------|
| 2,56 | Keine | 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 des hinteren Lagers der hinteren Ausgangswelle)

| Dicke mm | Identifikationsfarbe | Teile-Nr. |
|----------|----------------------|-----------|
| 2,18 | Blau | MR388669 |
| 2,25 | Keine | MR388670 |
| 2,32 | Braun | MR388671 |
| 2,39 | Weiß | MR388672 |

Sprengring (für Einstellung des Axialspiels der Kupplungsnahe für Heckantrieb/Allradantrieb)

| Dicke mm | Identifikationsfarbe | Teile-Nr. |
|----------|----------------------|-----------|
| 2,56 | Keine | MD738393 |
| 2,63 | Rot | MD738394 |
| 2,70 | Weiß | MD738395 |
| 2,77 | Blau | MD738396 |
| 2,84 | Gelb | MD738397 |

VERTEILERGETRIEBE <Permanenter Allradantrieb>**Distanzscheibe (für Einstellung des Axialspiels des hinteren Lagers der hinteren Ausgangswelle)**

| Dicke mm | Identifikationsfarbe | Teile-Nr. |
|----------|----------------------|-----------|
| 0,40 | – | MR953596 |
| 0,44 | – | MR953597 |
| 0,48 | – | MR953598 |
| 0,52 | – | MR953599 |
| 0,56 | – | MR953600 |
| 0,60 | – | MR953601 |
| 0,64 | – | MR953602 |
| 0,68 | – | MR953603 |
| 0,72 | – | MR953604 |
| 0,76 | – | MR953605 |

DICHTMITTEL

| Benennung | Vorgeschriebenes Dichtmittel |
|---|--|
| Getriebe | |
| Ölpumpenschraube | 3M ATD Teile-Nr. 8660 oder gleichwertig |
| Verteilergetriebe <Super-Select-Allradantrieb-i> | |
| Trennfläche zwischen Verteilergetriebe-Steuergehäuse und hinterem Verteilergetriebedeckel | Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig |
| Trennfläche zwischen Verteilergetriebe-Gehäuseplatte und Verteilergetriebegehäuse | |
| Trennfläche zwischen Verteilergetriebegehäuse und hinterem Verteilergetriebedeckel | |
| Belüftung und Verteilergetriebegehäuse-Anbaufläche | |
| Gewinde der Mittellagerhalter-Dichtschaube (wenn wiederverwendet) | 3M STUD Locking Nr. 4170 oder gleichwertig |
| Gewinde der Verriegelungstauchkolben-Dichtschaube (wenn wiederverwendet) | 3M ATD Teile-Nr. 8660 oder gleichwertig |
| Gewinde der Wahltauchkolben-Dichtschaube (wenn wiederverwendet) | |
| Gewinde der Arretierdichtschaube (wenn wiederverwendet) | |

| Benennung | Vorgeschriebenes Dichtmittel |
|--|--|
| Verteilergetriebe <Permanenter Allradantrieb> | |
| Trennfläche zwischen Verteilergetriebe-Gehäuseplatte und Verteilergetriebegehäuse | Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig |
| Trennfläche zwischen Verteilergetriebegehäuse und hinterem Verteilergetriebebedeckel | |
| Gewinde der Dichtschaube | |

FIPG-DICHTUNG

An mehreren Stellen des Getriebes werden FIPG-Dichtungen (Form-In-Place-Gasket) verwendet. Damit diese Dichtung ihren Zweck erfüllen kann, müssen einige Vorsichtsmaßnahmen beim Auftragen der Dichtung eingehalten werden. Die Raupengröße, die Kontinuität und die Position sind von äußerster Wichtigkeit. Eine zu dünne Raupe kann Undichtigkeit verursachen, wogegen eine zu dicke Raupe herausgedrückt werden und Flüssigkeitskanäle blockieren oder verengen kann. Um daher die Möglichkeit einer Undichtigkeit an einer Verbindung zu vermeiden, ist es absolut notwendig, dass die Dichtung gleichmäßig und ohne Unterbrechung aufgetragen wird, wobei die richtige Raupengröße einzuhalten ist.

Da das RTV-Dichtmittel aushärtet, wenn es mit der Luftfeuchtigkeit reagiert, wird es normalerweise nur an Metallflanschen verwendet.

Demontage

Andere mit FIPG-Dichtung montierte Teile können einfach demontiert werden, ohne dass ein besonderes Verfahren verwendet wird. In manchen Fällen muss jedoch das Dichtmittel zwischen der Verbundflächen durch leichte Schläge mit einem Plastikhammer oder dgl. gelöst werden. Ein flacher und dünner Dichtungsschaber kann zwischen den Verbundflächen leicht eingetrieben werden. In diesem Fall ist jedoch darauf zu achten, dass die Verbundflächen nicht beschädigt werden.

Vorbereitung der Oberfräche

Alle Ablagerungen von der Dichtmittel-Auftragsfläche entfernen, indem ein Dichtungsschaber oder eine Drahtbürste verwendet wird. Darauf achten, dass die Fläche, auf der die FIPG-Dichtung aufzutragen ist, flach ist. Auch sicherstellen, dass kein Öl, Fett und Fremdschmutz auf den Dichtflächen vorhanden sind. Und nicht vergessen, das alte Dichtmittel auch aus den Schraubenlöchern zu entfernen.

Auftragen von FIPG-Dichtung

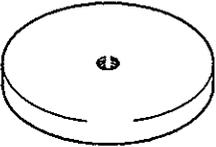
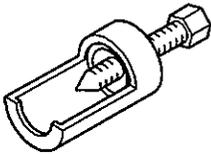
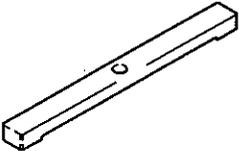
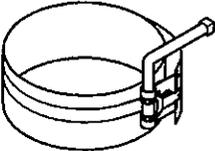
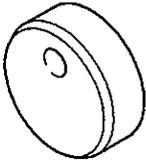
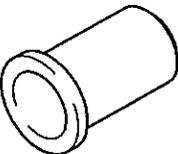
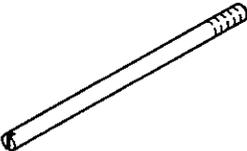
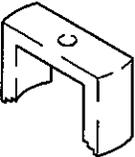
Wenn Teile mit FIPG-Dichtung montiert werden, müssen Sie einige Vorsichtsmaßnahmen einhalten, wobei die Vorgänge jedoch sehr einfach sind gleich wie bei Verwendung einer konventionellen Flachdichtung. Die FIPG-Raupe mit der vorgeschriebenen Größe und ohne Unterbrechung auftragen. Auch darauf achten, dass die Schraubenlöcher vollständig mit FIPG-Dichtung umrundet werden. Die FIPG-Dichtung kann abgewischt werden, bevor sie ausgehärtet ist. Während die FIPG-Dichtung noch feucht ist (in weniger als 15 Minuten), die Teile in richtiger Position montieren. Wenn die Teile montiert werden, darauf achten, dass die Dichtung nur an den erforderlichen Bereichen aufgetragen ist. Niemals Öl oder Wasser an den Dichtungspositionen auftragen oder den Motor anlassen, bevor die Dichtung ausreichend ausgehärtet ist (etwa eine Stunde).

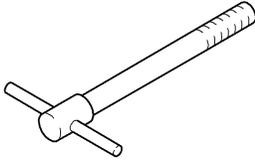
Der Auftragsvorgang der FIPG-Dichtung kann an verschiedenen Bereichen variieren. Den im Text beschriebenen Vorgang befolgen, wenn die FIPG-Dichtung aufgetragen wird.

SCHMIERMITTEL
VERTEILERGETRIEBE

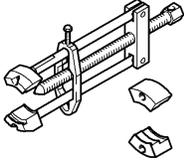
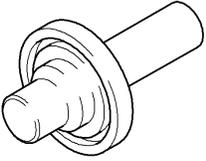
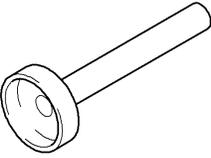
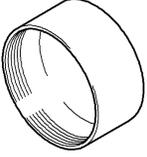
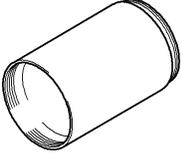
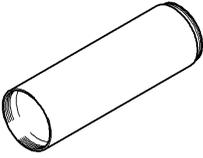
| Benennung | Vorgeschriebenes Schmiermittel |
|--|--|
| Lippe des Verteilergetriebe-Gehäuseplatten-Wellendichtrings | Mitsubishi Originalfett Teile-Nr. 0101011 oder gleichwertig |
| Lippe des Verteilergetriebegehäuse-Wellendichtrings | |
| Lippe des Wellendichtrings des hinteren Verteilergetriebedeckels | |
| Wellenfeder <Super-Select-Allradantrieb-i> | |
| Keilnutenverzahnung der Verteilergetriebe-Eingangswelle | |
| Oberfläche des Synchronkonus <Super-Select-Allradantrieb-i> | Hypoidgetriebeöl SAE 75W-85W, das der API-Klassifikation GL-4 oder höher entspricht. |

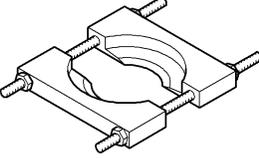
2. SPEZIALWERKZEUGE**GETRIEBE**

| Werkzeug | Nummer | Bezeichnung | Verwendung |
|---|----------|------------------------------------|--|
|  | MD998211 | Halter | Bremse Nr. 3 demontieren und montieren |
|  | MD998212 | Ölpumpen- Abziehwerkzeug | Ölpumpe ausbauen |
|  | MD998217 | Meßlehre | Montagebedingungen prüfen |
|  | MD998335 | Ölpumpenband | Ölpumpe montieren |
|  | MD998381 | Wellendichtring- Einbauwerkzeug | Wellendichtring einbauen |
|  | MD998382 | Wellendichtring- Einbauwerkzeug | Wellendichtring einbauen |
|  | MD998412 | Führung | Ölpumpe einbauen |
|  | MD998903 | Federspanner | Kupplungen demontieren und montieren |

| Werkzeug | Nummer | Bezeichnung | Verwendung |
|---|----------|-------------|--------------------------------------|
|  | MD998904 | Schraube | Kupplungen demontieren und montieren |

VERTEILERGETRIEBE

| Werkzeug | Nummer | Bezeichnung | Verwendung |
|---|----------|---|---|
|  | MD998020 | Lagerabziehvorrichtung | Kugellager ausbauen <Super-Select-Allradantrieb-i> |
|  | MD998192 | Lagerabziehvorrichtung | Mittellager einbauen <Super-Select-Allradantrieb-i> |
|  | MD998800 | Wellendichtring-Einbauwerkzeug | Wellendichtring einbauen |
|  | MD998803 | Differenzial-Wellendichtring-Einbauwerkzeug | Wellendichtring einbauen |
|  | MD998812 | Einbauwerkzeugkappe | Wird mit Einbauwerkzeug und Einbauwerkzeugadapter verwendet. |
|  | MD998813 | Einbauwerkzeug (100) | Wird mit Einbauwerkzeugkappe und Einbauwerkzeugadapter verwendet. |
|  | MD998814 | Einbauwerkzeug (200) | Wird mit Einbauwerkzeugkappe und Einbauwerkzeugadapter verwendet. |

| Werkzeug | Nummer | Bezeichnung | Verwendung |
|--|----------|-----------------------------|--|
|  | MD998818 | Einbauwerkzeug-adapter (38) | Kugellager einbauen |
|  | MD998819 | Einbauwerkzeug-adapter (40) | Kugellager einbauen |
|  | MD998825 | Einbauwerkzeug-adapter (52) | Antriebsradlager einbauen |
|  | MD998830 | Einbauwerkzeug-adapter (66) | Ölführung und Mittellager einbauen <Super-Select-Allradantrieb-i> |
|  | MD998917 | Lagerausbauwerk-zeug | Kugellager und Mittellager ausbauen |

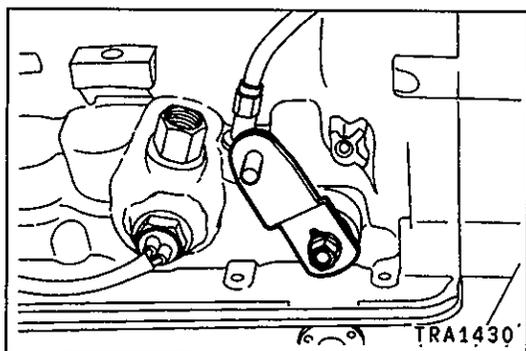
NOTIZ

3. GETRIEBE

DEMONTAGE

Vorsicht

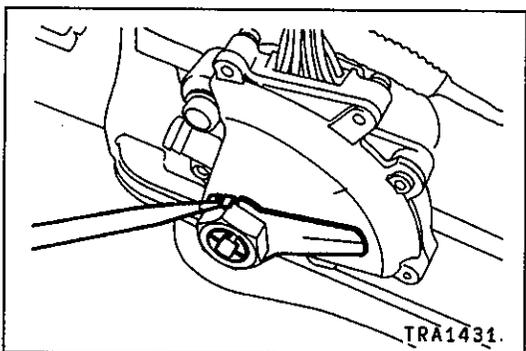
- Da das Automatikgetriebe aus präzisionsgefertigten Teilen besteht, ist eine sorgfältige Behandlung dieser Teile während der Demontage erforderlich, um Beschädigungen jeglicher Art zu vermeiden.
- Während der Ausführung der folgenden Vorgänge sollten keine Baumwoll-Handschuhe oder Lappen verwendet werden. Falls solche Hilfsmittel unvermeidlich sind, aus Nylon oder Papier hergestellte Artikel verwenden.
- Alle demontierten Teile müssen gründlich gereinigt werden. Metallteile dürfen mit herkömmlichen Reinigungsmittel gewaschen werden, wonach jedoch ein gründliches Trocken mittels Druckluft erforderlich ist.
- Die Reibscheiben der Kupplungen, die Kunstharz-Anlaufscheiben und die Gummiteile mit Automatikgetriebeflüssigkeit waschen und darauf achten, daß keine Staubpartikel usw. anhaften.
- Falls das Automatikgetriebe beschädigt ist, auch die Kühlanlage demontieren und reinigen.



1. Das Getriebe mit der Ölwanne nach unten auf der Arbeitsfläche ablegen. Das Verteilergetriebe entfernen.

Vorsicht

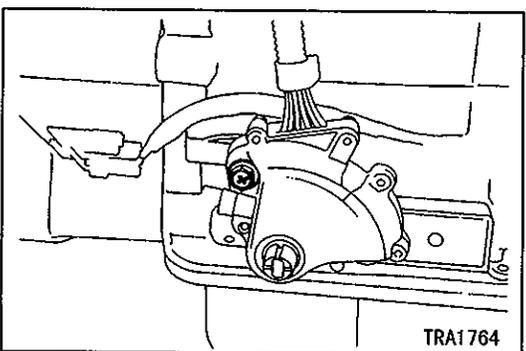
- Da die Gefahr besteht, daß in der Ölwanne enthaltenes Fremdmaterial und Schmutz in das Schiebergehäuse oder ähnliche Komponenten gelangen, sollte das Getriebe nicht mit der Ölwanne nach oben abgelegt werden, bevor die Ölwanne entfernt wurde.



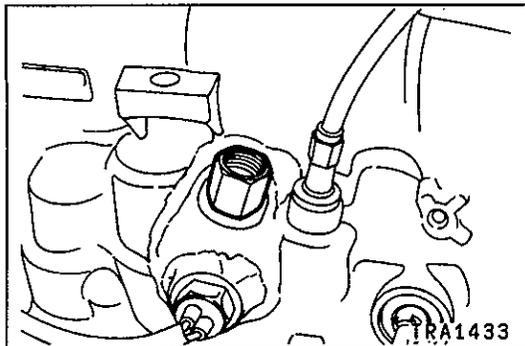
2. Die Mutter und die Federscheibe gefolgt von dem Getriebesteuerwellenhebel ausbauen.

3. Die Verriegelungsglaschen der Anlaßsperrschalter-Neutraleinstellplatte gerade biegen und danach die Sicherungsmutter entfernen.

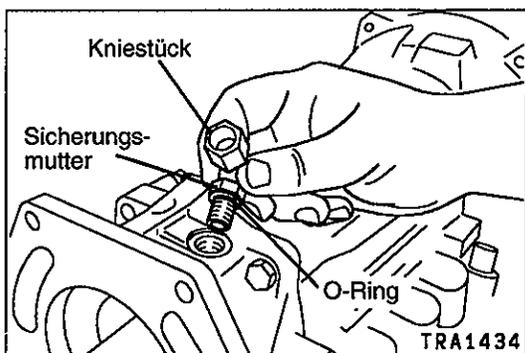
4. Die Neutraleinstellplatte und die Dichtung entfernen.



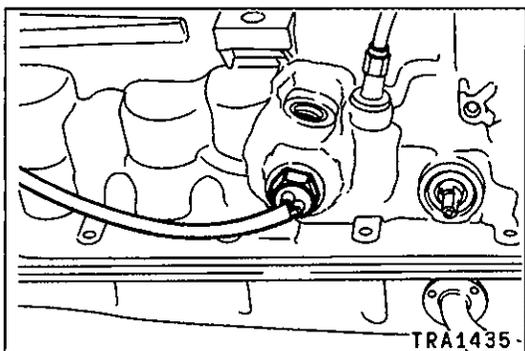
5. Den Anlaßsperrschalter abnehmen.



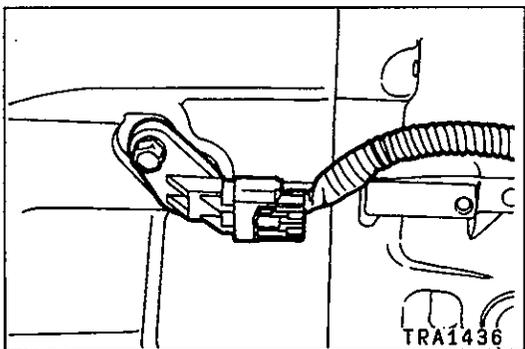
6. Die Überwurfmutter (Vorderseite) und ihren O-Ring entfernen.



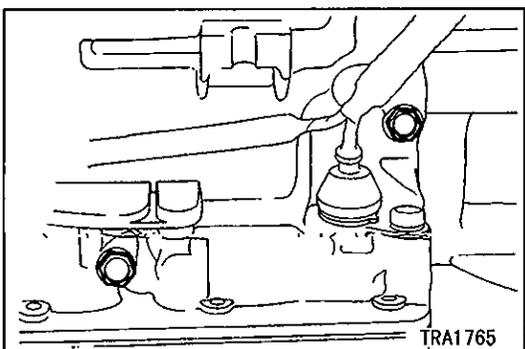
7. Die Sicherungsmutter lösen und danach das Kniestück und seinen O-Ring abnehmen.



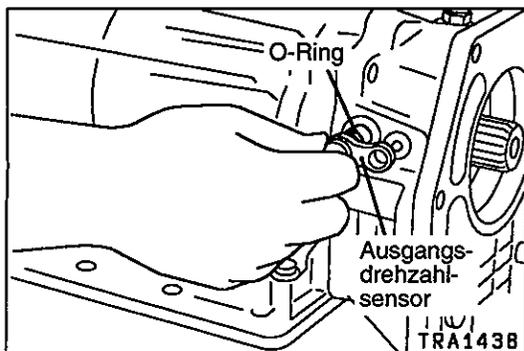
8. Den Öltemperatursensor und seinen O-Ring entfernen.



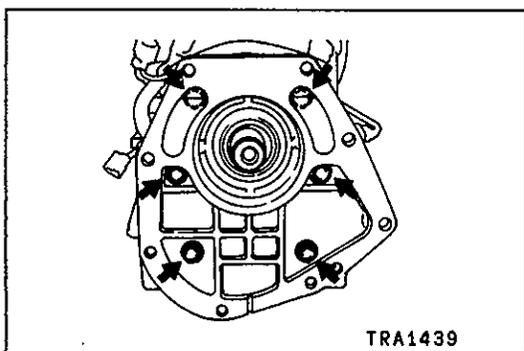
9. Den Eingangsdrehzahlsensor und seinen O-Ring entfernen.



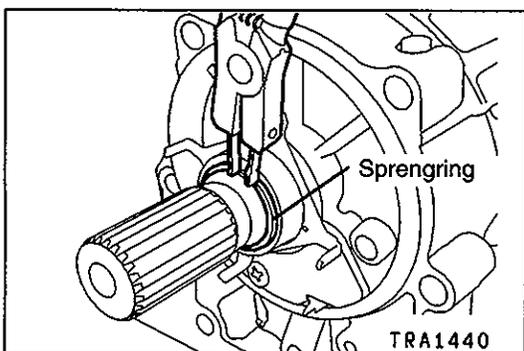
10. Die einzelnen Getriebegehäuse-Verschlußschrauben und ihre O-Ringe entfernen (an zwei Stellen).



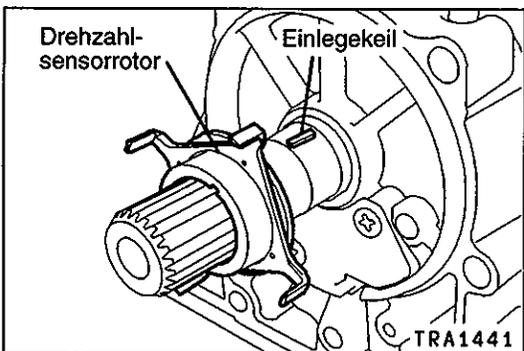
11. Den Ausgangsdrehzahlsensor und seinen O-Ring entfernen.



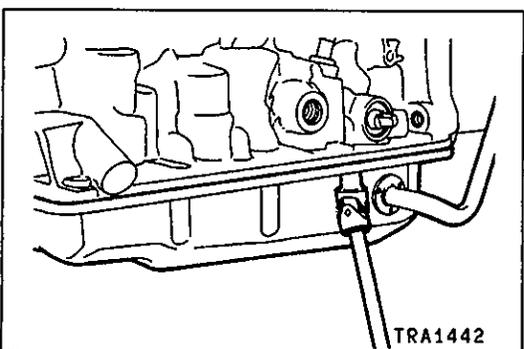
12. Die in der Abbildung dargestellten Schrauben entfernen; danach den Getriebeadapter und die Dichtung abnehmen.
13. Den Wellendichtring entfernen.



14. Den Sprengring entfernen.



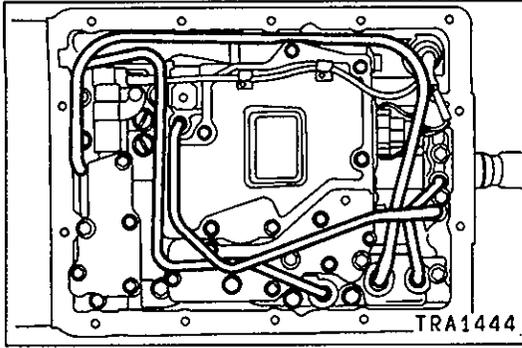
15. Den Drehzahlsensorrotor und den Einlegekeil entfernen.



16. Die Ölwanne, die Dichtung und die Magnete abnehmen.

Vorsicht

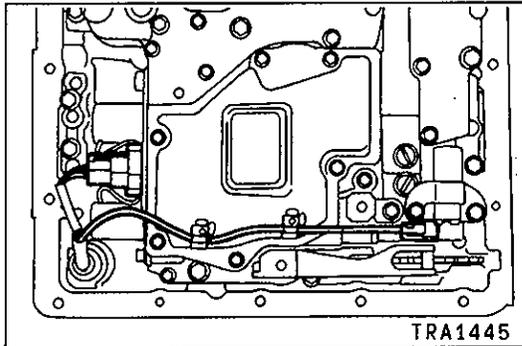
- Da die Gefahr besteht, daß in der Ölwanne enthaltenes Fremdmaterial und Schmutz in das Schiebergehäuse oder ähnliche Komponenten gelangen, sollte das Getriebe nicht mit der Ölwanne nach oben abgelegt werden, bevor die Ölwanne entfernt wurde.



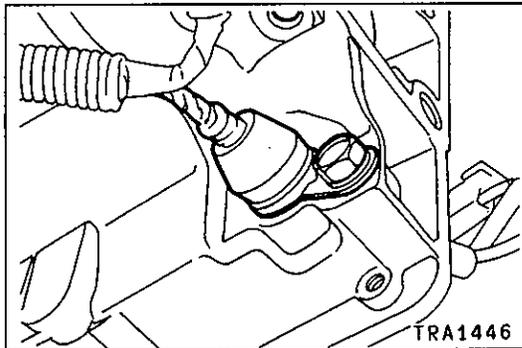
17. Die beiden Enden des Ölrohres langsam herausziehen, und schließlich das Ölrohr vollständig entfernen.

Vorsicht

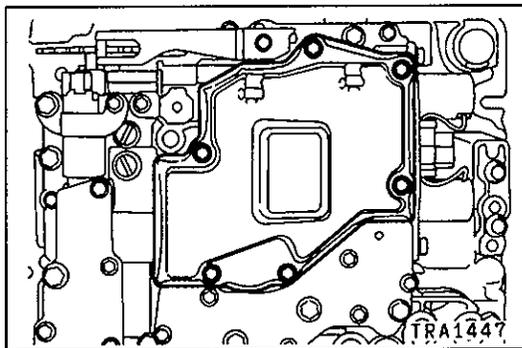
- Das Ölrohr darf nicht abgebogen oder verformt werden.



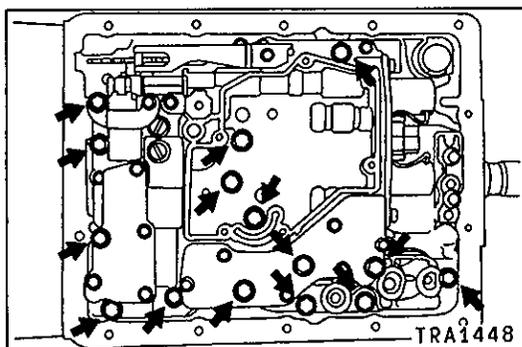
18. Den Stecker von dem Magnetventil abnehmen; danach den Kabelbaum von der Kabelbaumklemme entfernen.



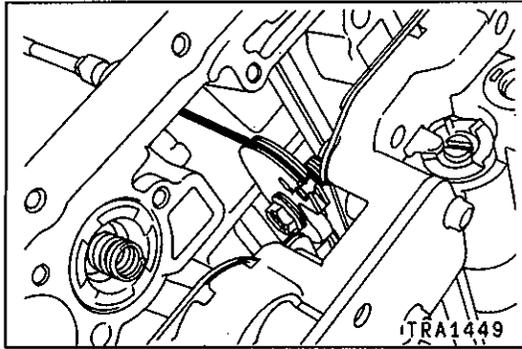
19. Die Sicherungsscheibe und danach den Kabelbaum des Magnetventils entfernen.
20. Den O-Ring von dem Kabelbaum des Magnetventils abnehmen.



21. Die in der Abbildung dargestellten Schrauben entfernen; danach den Ölfilter, den Abstandhalter und die Dichtung entfernen.

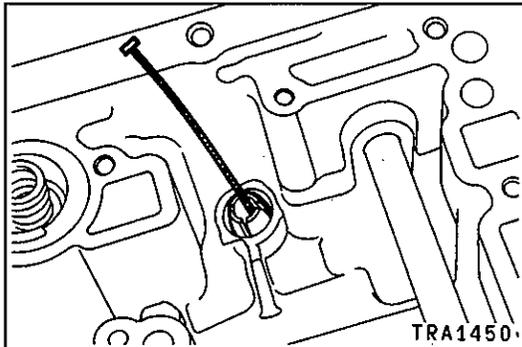


22. Die in der linken Abbildung dargestellten Schrauben gleichmäßig lösen. Danach die Schrauben entfernen.

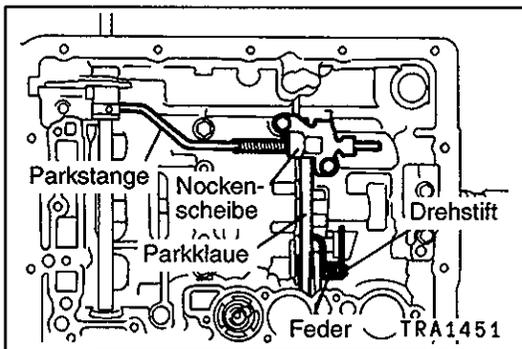


23. Das Schiebergehäuse anheben und das Gasseil von der Gasnocke abnehmen.

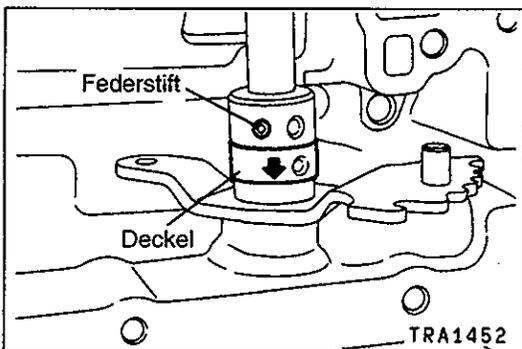
24. Das Schiebergehäuse entfernen.



25. Das Gasseil entfernen.

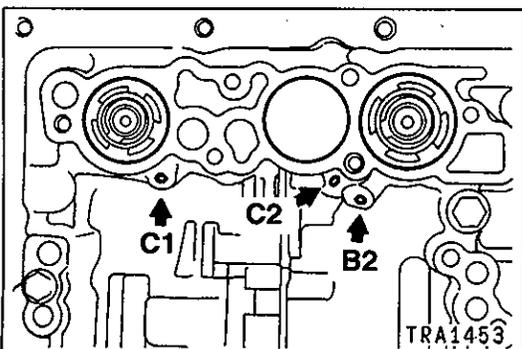


26. Die Nockenscheibe, die Feder, den Drehstift, die Parkklau und die Parkstange entfernen.



27. Den Deckel verschieben und den Federstift austreiben.

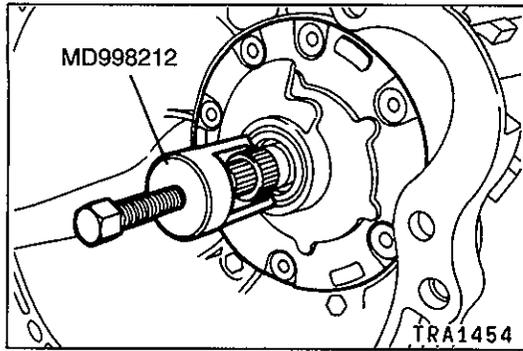
28. Die Welle und den Hebel des Handschalters entfernen.



29. An den in der linken Abbildung dargestellten Punkten Luft einblasen, um die Speicherkolben zu entfernen.

Vorsicht

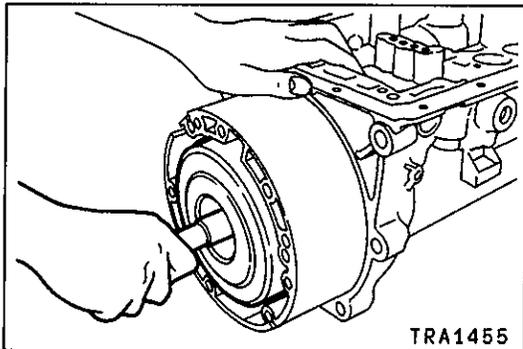
- Es besteht die Gefahr, daß der Kolben und die Flüssigkeit mit beachtlicher Geschwindigkeit herausfliegen. Daher Vorsicht walten lassen.
- Die Kolben und Federn sind von der Vorderseite in der Reihenfolge B2, C2 und C1 eingebaut. Diese Teile sind nach dem Ausbau in dieser Reihenfolge abzulegen.



30. Die Ölpumpen-Befestigungsschrauben entfernen; danach die Ölpumpe unter Verwendung des geeigneten Spezialwerkzeuges ausbauen.
31. Das Drucklager und den Laufring entfernen.

HINWEIS

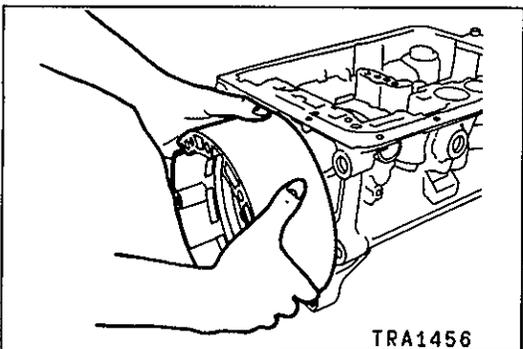
Es kann vorkommen, daß der Laufring an der Seite der Ölpumpe anhaftet.



32. Die Befestigungsschrauben des Drehmomentwandlergehäuses entfernen.
33. Das Drehmomentwandlergehäuse abnehmen, wobei die OD-Eingangswelle von Hand nach unten zu halten ist.
34. Die OD-Eingangswelle, den OD-Planetenradsatz und die OD-Kupplung von dem OD-Gehäuse entfernen.
35. Die beiden Anlaufscheiben entfernen.

HINWEIS

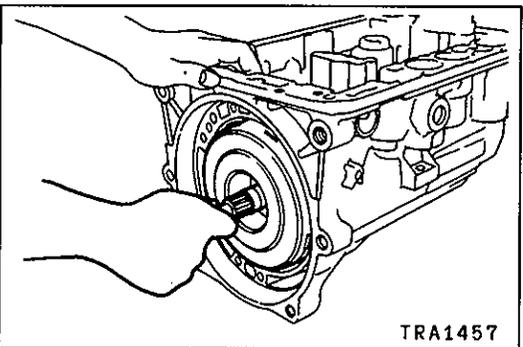
Es kann vorkommen, daß die Anlaufscheiben an der Seite des OD-Planetenradsatzes anhaften.



36. Das OD-Gehäuse entfernen.
37. Den Laufring und das Drucklager entfernen.

HINWEIS

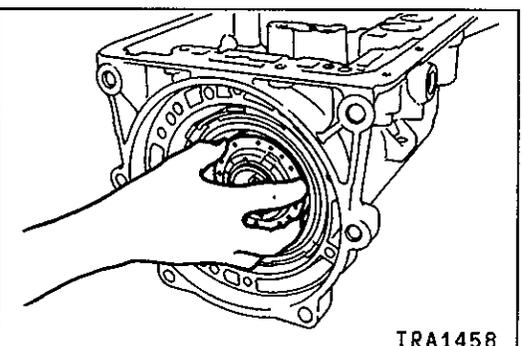
Es kann vorkommen, daß der Laufring an der Seite des OD-Gehäuses anhaftet.



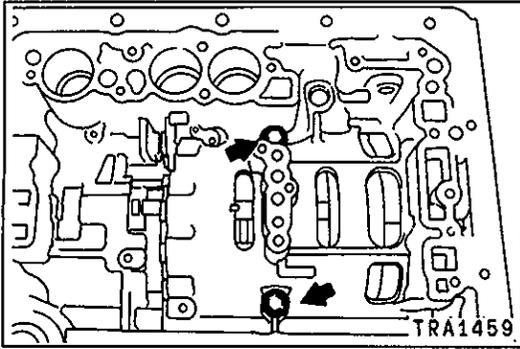
38. Die Vorwärtsgangkupplung entfernen.
39. Das Drucklager und die beiden Laufringe entfernen.

HINWEIS

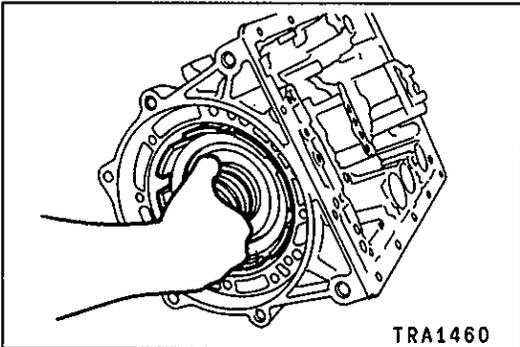
Es kann vorkommen, daß der Laufring an der Seite der Vorwärtsgangkupplung anhaftet.



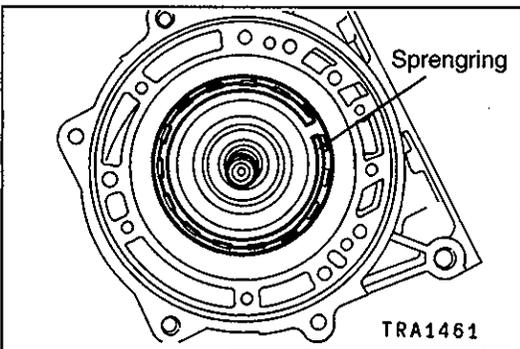
40. Die Direktkupplung entfernen.



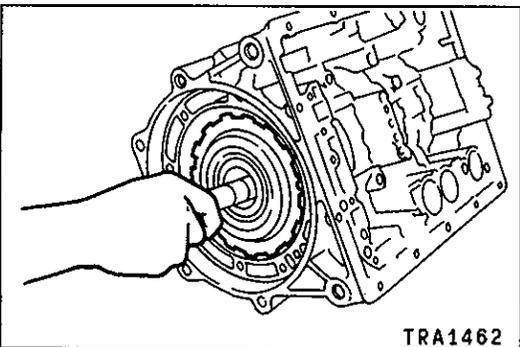
41. Die Mittelstützen-Befestigungsschrauben entfernen.



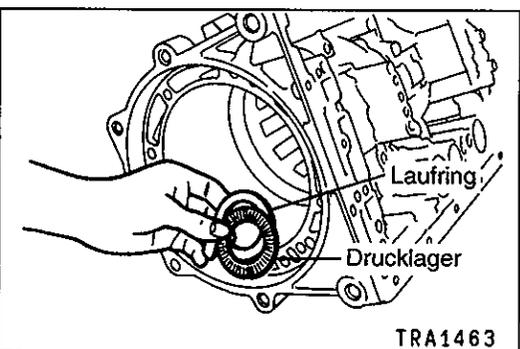
42. Die Mittelstütze und das Sonnenrad als Einheit entfernen.



43. Den Sprengring entfernen.



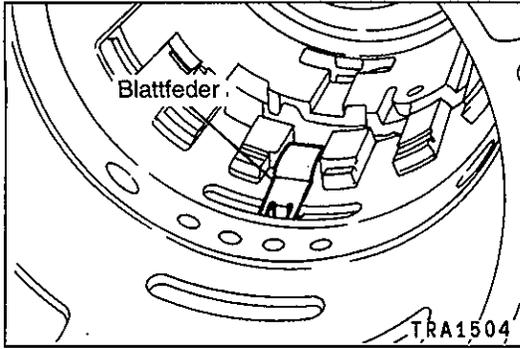
44. Die Zwischenwelle festhalten und sowohl den vorderen als auch den hinteren Planetenradsatz abnehmen.



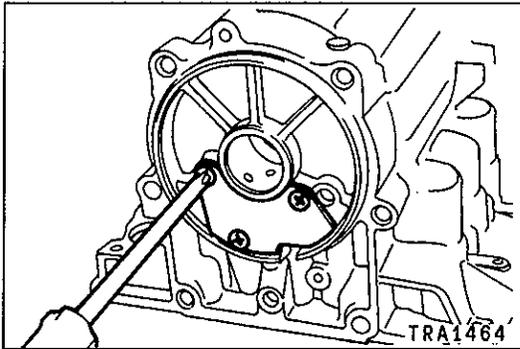
45. Das Drucklager und den Laufring entfernen.

HINWEIS

Es kann vorkommen, daß das Drucklager an der Seite des hinteren Planetenradträgers anhaftet.



46. Die Blattfeder entfernen.

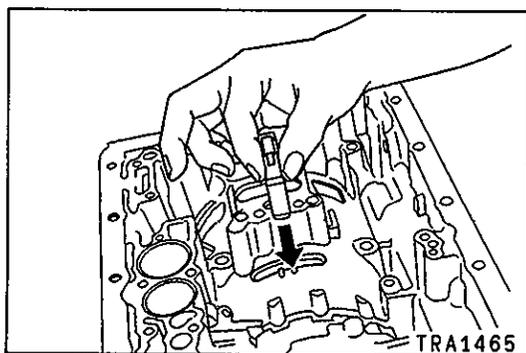


47. Den hinteren Deckel und die Dichtung entfernen.

MONTAGE

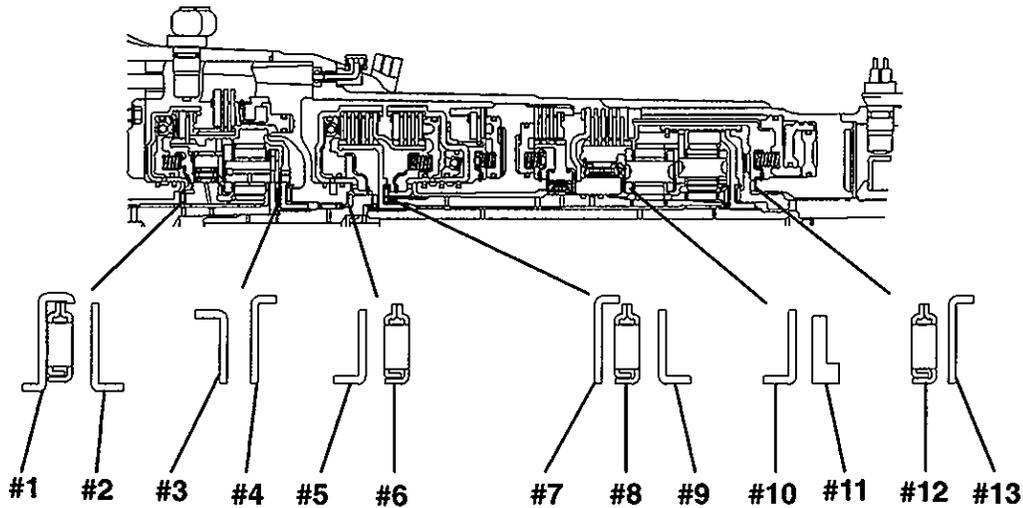
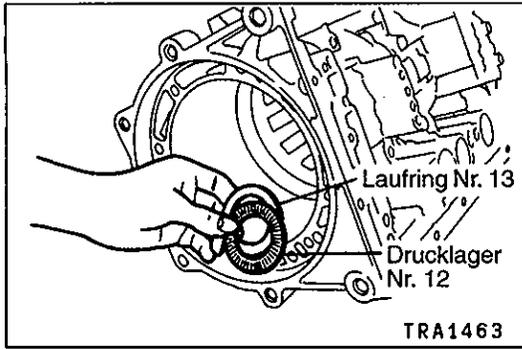
Vorsicht

- Da das Automatikgetriebe aus präzisionsgefertigten Teilen besteht, ist eine sorgfältige Behandlung dieser Teile während der Montage erforderlich, um Beschädigungen jeglicher Art zu vermeiden.
- Beschädigungen können zu Austritt der Automatikgetriebeflüssigkeit bzw. zu einer Verminderung des Leistungsvermögens führen. Daher sind die Montagevorgänge sorgfältig auszuführen, wobei alle Teile auf Beschädigungen kontrolliert werden müssen.
- Automatikgetriebeflüssigkeit auf allen Reibelementen, drehenden und gleitenden Teilen auftragen, bevor diese eingebaut werden.
- Alle demontierten Teile müssen gründlich gereinigt werden. Metallteile dürfen mit herkömmlichen Reinigungsmitteln gewaschen werden, wonach jedoch ein gründliches Trocknen mittels Druckluft erforderlich ist.
- Die Reibscheiben der Kupplungen, die Kunstharz-Anlaufscheiben und die Gummitteile mit Automatikgetriebeflüssigkeit waschen und darauf achten, daß keine Staubpartikel usw. anhaften.
- Dichtungen, Wellendichtringe und Gummitteile nicht wiederverwenden, sondern bei der Montage erneuern.
- Wenn neue Kupplungsscheiben oder Bremsscheiben eingebaut werden sollen, diese vorher für mindestens zwei Stunden in Automatikgetriebeflüssigkeit eintauchen.
- Auf den Dichtungen kein Dicht- oder Klebemittel auftragen.
- Nur Petrolatum oder natürliche Vaseline, jedoch kein anderes Fett verwenden.
- Wenn die Buchsen erneuert werden müssen, jeweils die gesamte Baugruppe austauschen, zu der die entsprechende Buchse gehört.



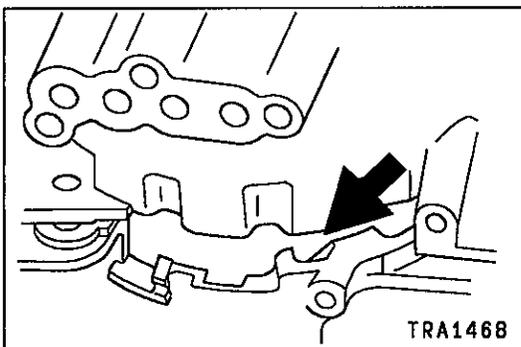
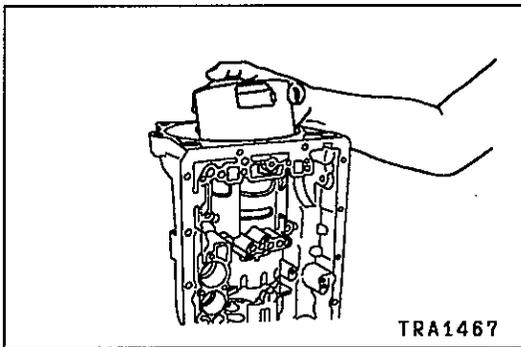
1. Die Blattfeder einbauen.

2. Den Laufring Nr. 13 und das Drucklager Nr. 12 montieren.



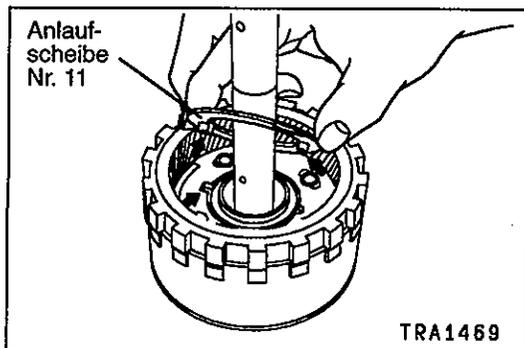
TRA1466

3. Das Auftragsrohr einbauen.

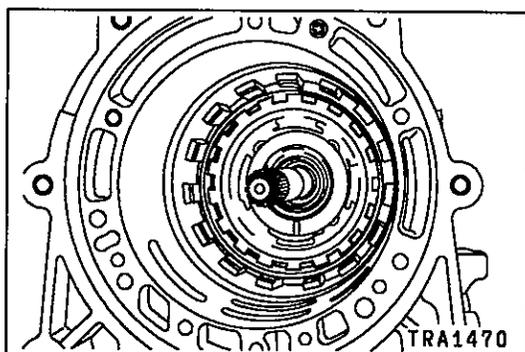


Vorsicht

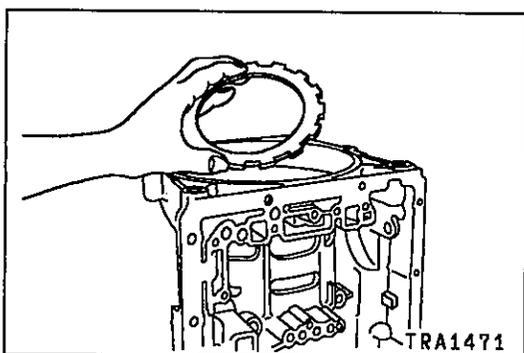
- Die Lasche des Auftragsrohrs an der in der Abbildung gezeigten Position richtig in das Gehäuse einsetzen.



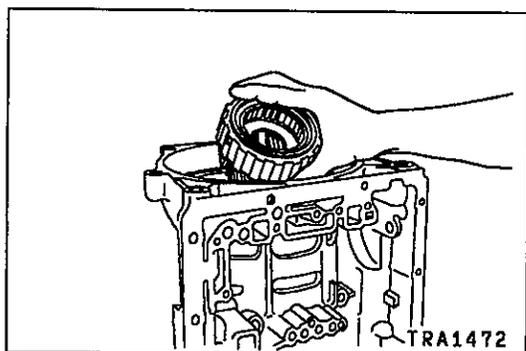
- Die Anlaufscheibe Nr. 11 an dem hinteren Planetenradträger anbringen.



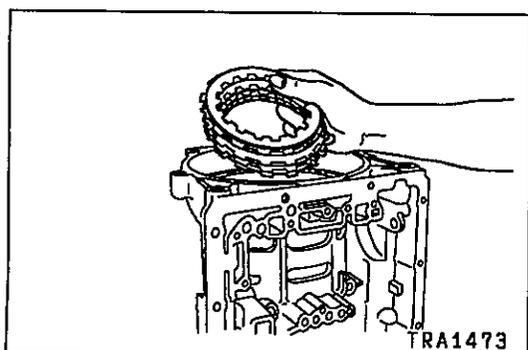
- Den hinteren Planetenradträger anbringen.



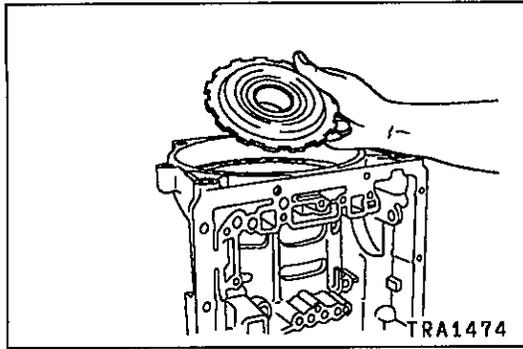
- Die Stützplatte einbauen.



- Die Anlaufscheibe Nr. 10 mit Petrolatum oder Vaseline bestreichen und an dem vorderen Planetenradträger anbringen. Danach den vorderen Planetenradträger in das Hohlrund des hinteren Planetenradträgers einbauen.



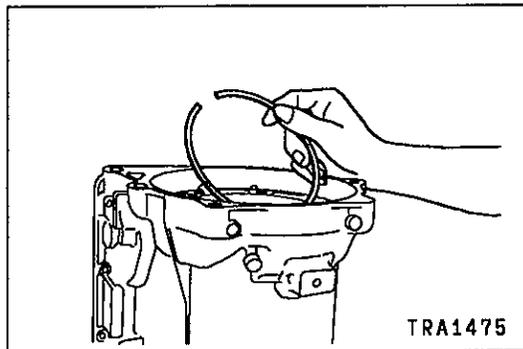
- Die Kupplungsscheiben und die Kupplungsplatten abwechselnd an der Stützplatte anbringen.



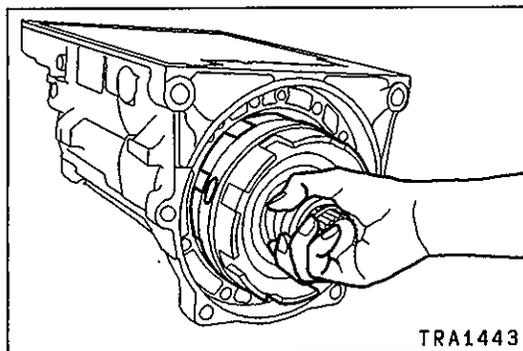
9. Den inneren Laufring einbauen.

Vorsicht

- Der innere Laufring muß so eingebaut werden, daß die in der Abbildung gezeigte Markierung gegen die Seite des Schieberkastens gerichtet ist.
- Die Sprengringnut sollte vollständig sichtbar sein, wenn die Träger und der innere Laufring montiert wurden. Besonders auf diesen Punkt achten.



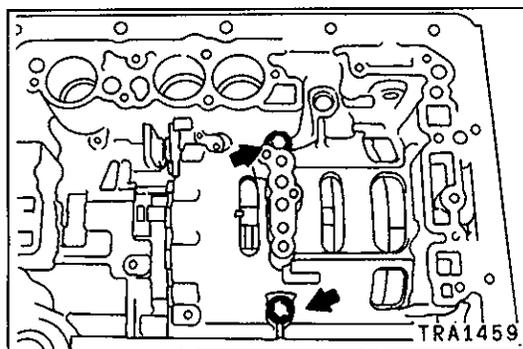
10. Den Sprengring einbauen.



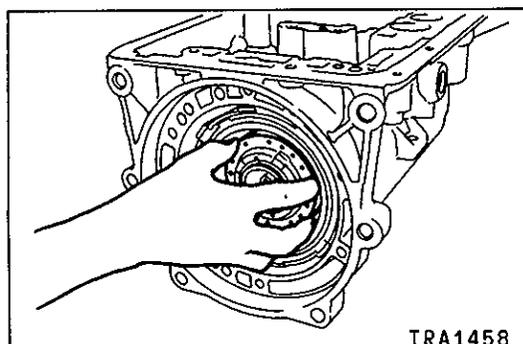
11. Die Mittelstütze einbauen.

Vorsicht

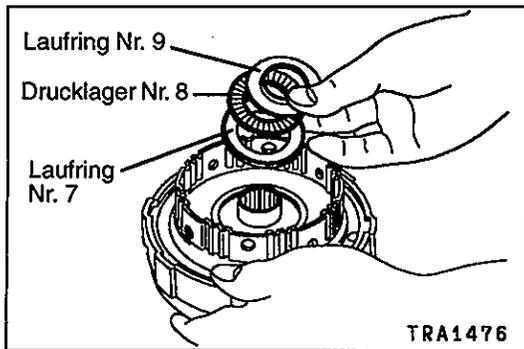
- Die Löcher für die Mittelstützen-Befestigungsschrauben sollten ausgerichtet werden, bevor die Mittelstütze in Position gedrückt wird.



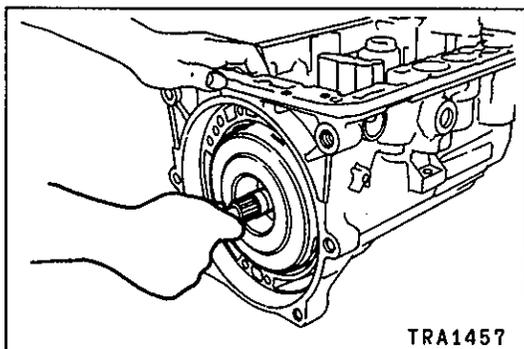
12. Die dargestellten Schrauben von Hand festziehen, während die Mittelstütze in Position gedrückt wird.



13. Die Direktkupplung anbringen.



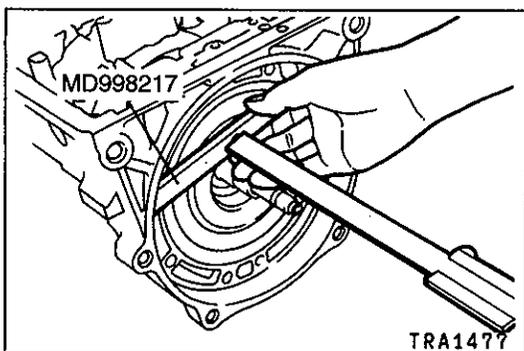
14. Den Laufring Nr. 7, das Drucklager Nr. 8 und den Laufring Nr. 9 mit Petrolatum oder Vaseline bestreichen und an der Nabe der Vorwärtsgangkupplung anbringen.



15. Die Vorwärtsgangkupplung anbringen, während die Laschen der Scheiben der Direktkupplung ausgerichtet werden.

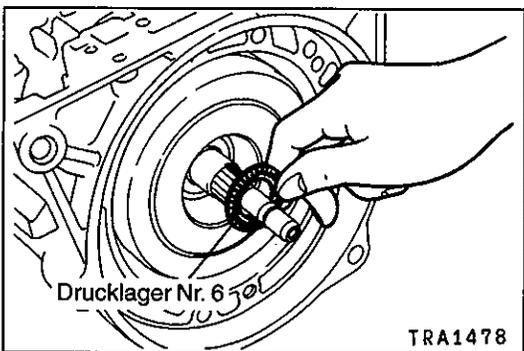
Vorsicht

- Darauf achten, daß die Laufringe und das Drucklager, die im vorhergehenden Schritt angebracht wurden, während dieses Schrittes nicht herausfallen.

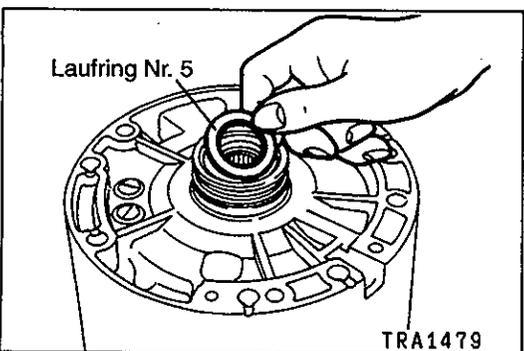


16. Den Abstand vom vorderen Ende des Spezialwerkzeuges bis zur Vorwärtsgangkupplung messen und verifizieren, daß die richtige Einbaubedingung erreicht wurde.

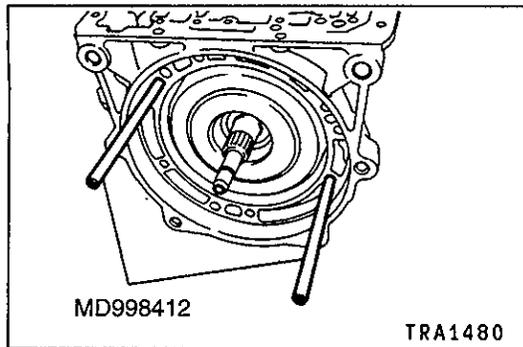
Sollwert (z.B. Meßwert – Dicke des Spezialwerkzeuges): Ca. 1,5 mm



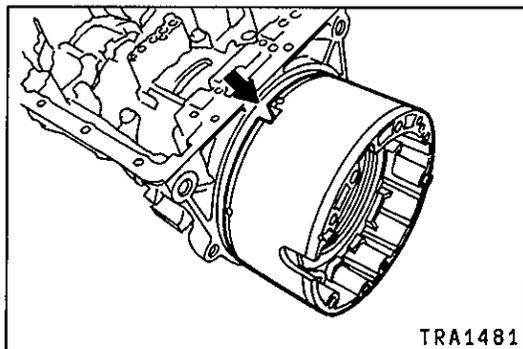
17. Das Drucklager Nr. 6 an der Vorwärtsgangkupplung anbringen.



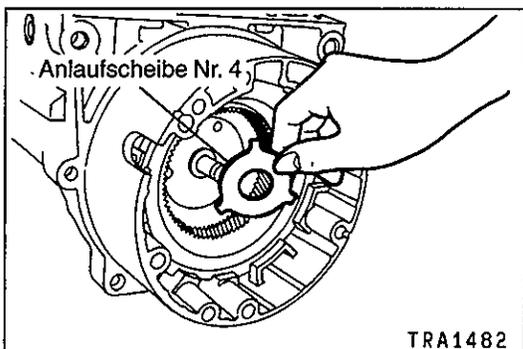
18. Petrolatum oder Vaseline auf dem Laufring Nr. 5 auftragen und diesen danach an dem OD-Gehäuse anbringen.



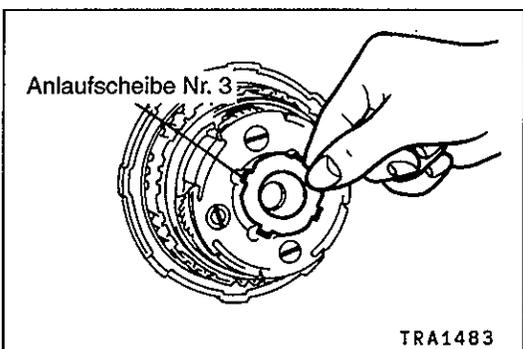
19. Die angegebenen Spezialwerkzeuge an dem Getriebegehäuse anbringen.



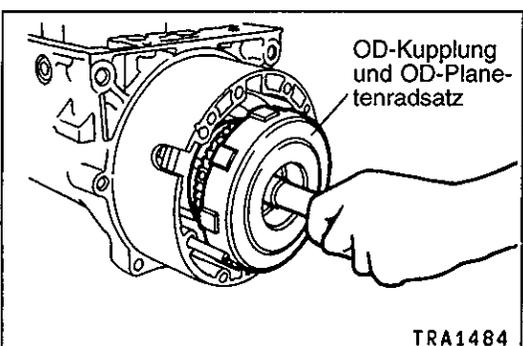
20. Das OD-Gehäuse entlang der beiden Spezialwerkzeuge mit der Nut im Gehäuse gemäß Abbildung einschieben und vorsichtig an dem Getriebegehäuse anbringen.



21. Die Anlaufscheibe Nr. 4 in das Hohlrads im Inneren des OD-Gehäuses einbauen.



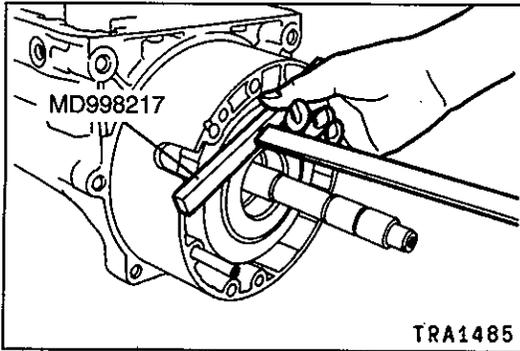
22. Die OD-Kupplung und den OD-Planetenradsatz montieren, wobei Petrolatum oder Vaseline auf der Anlaufscheibe Nr. 3 aufzutragen ist. Danach diese Anlaufscheibe an dem OD-Planetenradträger anbringen.



23. Die Laschen der Scheiben der OD-Bremse mit einander ausrichten: danach die im letzten Schritt zusammengesetzte OD-Kupplung und den OD-Planetenradsatz einbauen.

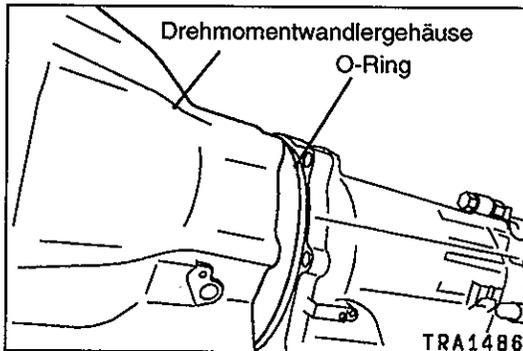
Vorsicht

- Sicherstellen, daß die im vorhergehenden Schritt angebrachte Anlaufscheibe während dieses Schrittes nicht herausfällt.

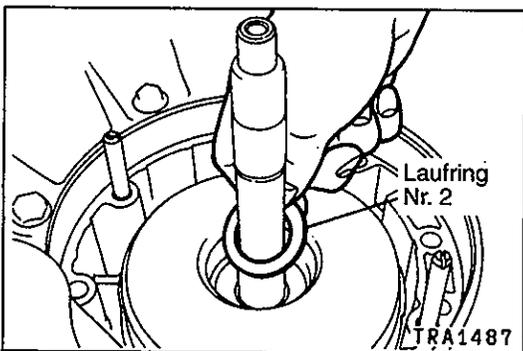


24. Den Abstand vom vorderen Ende des Spezialwerkzeuges bis zur OD-Kupplung messen und verifizieren, daß die richtige Einbaubedingung erhalten wurde.

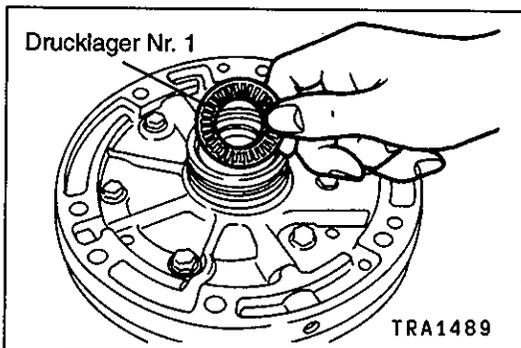
Sollwert (z.B. Meßwert – Dicke des Spezialwerkzeuges): Ca. 2,0 mm



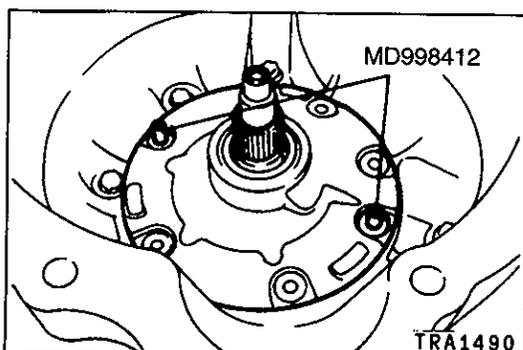
25. Den O-Ring und danach das Drehmomentwandlergehäuse einbauen.



26. Den Laufring Nr. 2 an der OD-Kupplung anbringen.



27. Petrolatum oder Vaseline auf dem Drucklager Nr. 1 auftragen und dieses danach an der Ölpumpe anbringen.



28. Die Ölpumpe anbringen, wobei die angegebenen Spezialwerkzeuge als Führung zu verwenden sind.

Vorsicht

- Sicherstellen, daß die im vorhergehenden Schritt angebrachte Anlaufscheibe während dieses Schrittes nicht herausfällt.

29. Die Schrauben einbauen, nachdem Dichtmittel an diesen aufgetragen wurde.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

3M ART Teile-Nr. 8660 oder gleichwertig

Vorsicht

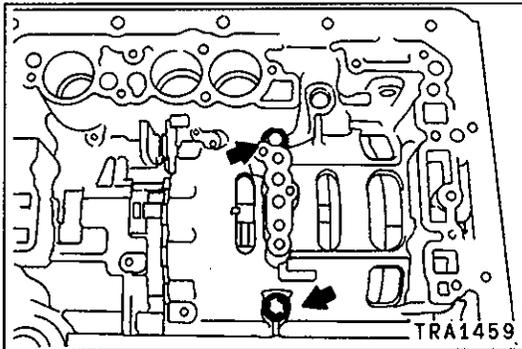
- Die Schrauben sind schrittweise und gleichmäßig festzuziehen.
- Das Axialspiel der Eingangswelle sollte kontinuierlich kontrolliert werden, wenn die Schrauben festgezogen werden.

Sollwert: 0,3 – 0,9 mm

30. Die Mittelstützen-Befestigungsschrauben abwechselnd und schrittweise festziehen.

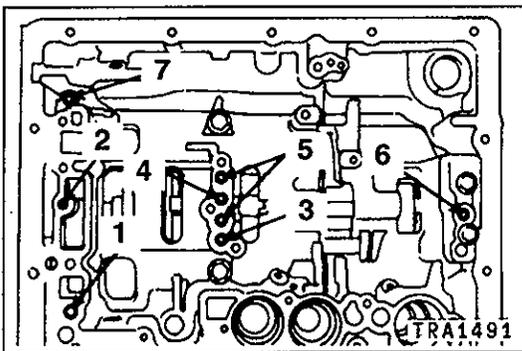
HINWEIS

Mit dem Festziehen der Schraube an der Akkumulatorseite beginnen.



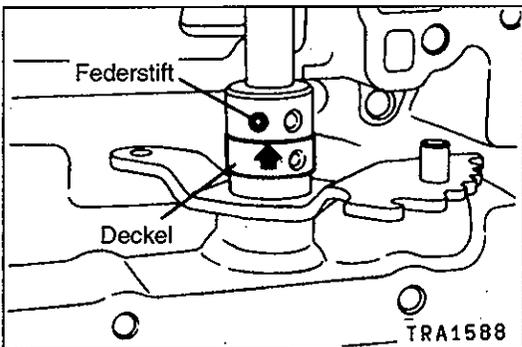
31. Niederdruckluft an den in der Abbildung dargestellten Punkten einblasen und sicherstellen, daß ein Betriebsgeräusch von jedem Kolben vernommen werden kann.

1. OD-Kupplung
2. Vorwärtsgangkupplung
3. Bremse Nr. 1
4. Bremse Nr. 2
5. Direktkupplung
6. Bremse Nr. 3
7. OD-Bremse

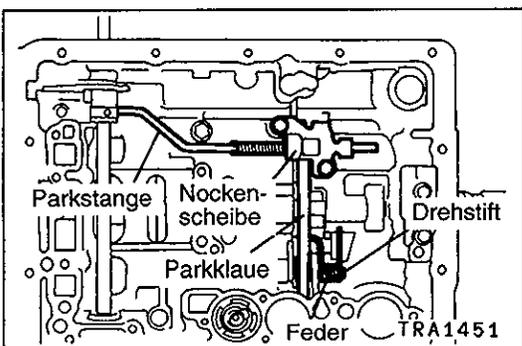


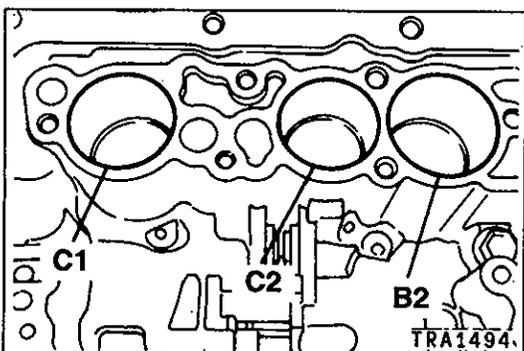
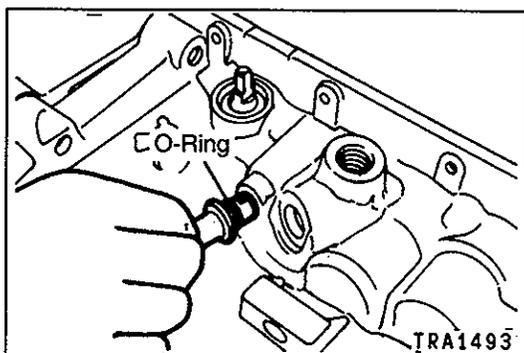
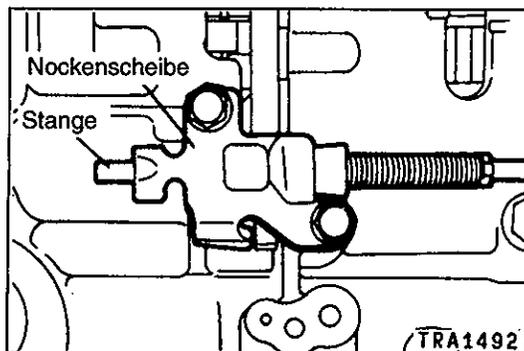
32. Die Welle des Handschalthebels in das Gehäuse einsetzen, den Handschalthebel und den Deckel an der Welle anbringen und den Federstift eintreiben.

33. Den Deckel über den Federstift bringen und in Position feststemmen.



34. Die Parkstange, die Parkklaue, den Drehstift, die Feder und die Nockenscheibe einbauen.



**Vorsicht**

- Verifizieren, daß die Stange an der Nockenscheibe übersteht.

35. Einen neuen O-Ring einsetzen und das Gasseil anbringen.

36. Die einzelnen Speicherkolben und -federn einbauen.

Abmessungen der Speicherkolben

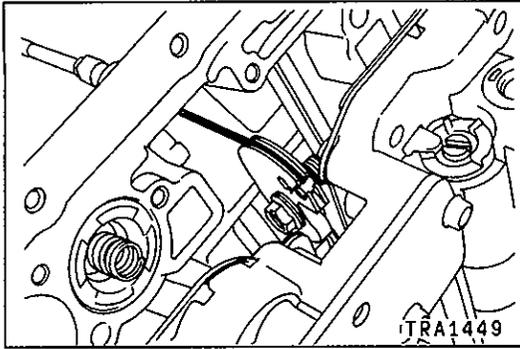
| | Kolbenaußendurchmesser (mm) | Kolbenlänge (mm) |
|----|-----------------------------|------------------|
| B2 | 34,80 – 34,85 | 48,50 |
| C1 | 31,80 – 31,85 | 49,50 |
| C2 | 31,80 – 31,85 | 45,00 |

Abmessungen der Speicherfedern**V4AW4-D-A, B**

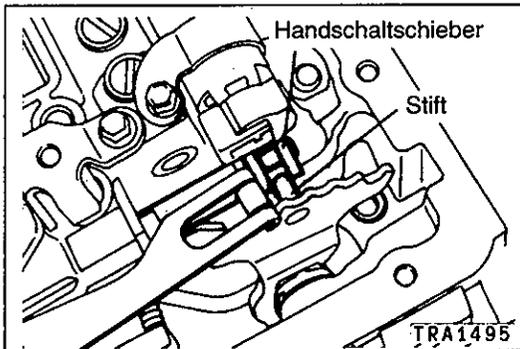
| | Ungespannte Länge (mm) | Außendurchmesser (mm) | Identifikationsfarbe |
|----|------------------------|-----------------------|----------------------|
| B2 | 17,5 | 13,0 | Hellblau |
| | 56,4 | 18,79 | Grün |
| C1 | 29,5 | 13,45 | – |
| | 57,18 | 17,5 | Rosa |
| C2 | 55,18 | 15,22 | Grün |

V4AW4-D-C

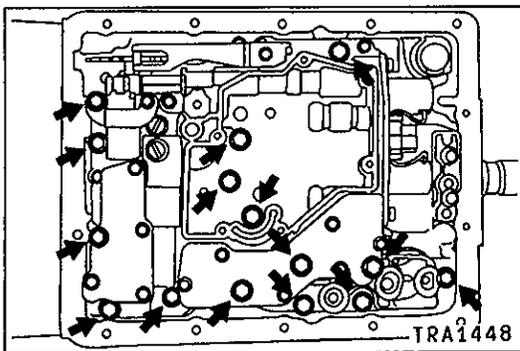
| | Ungespannte Länge (mm) | Außendurchmesser (mm) | Identifikationsfarbe |
|----|------------------------|-----------------------|----------------------|
| B2 | 17,5 | 12,5 | Rot |
| | 57,06 | 18 | Rosa |
| C1 | 29,5 | 13,45 | – |
| | 57,18 | 17,5 | Rosa |
| C2 | 55,18 | 15,94 | Gelb + Blau |



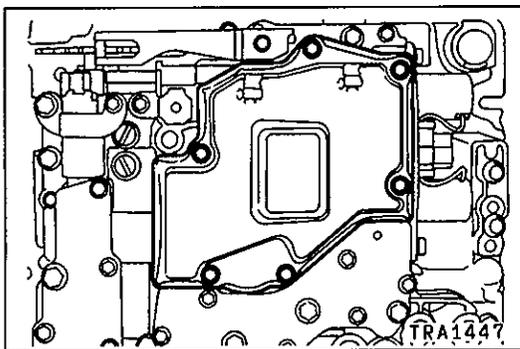
37. Den Schieberkasten auf dem Getriebegehäuse anbringen und das Gasseil an die Gasnocke anschließen.



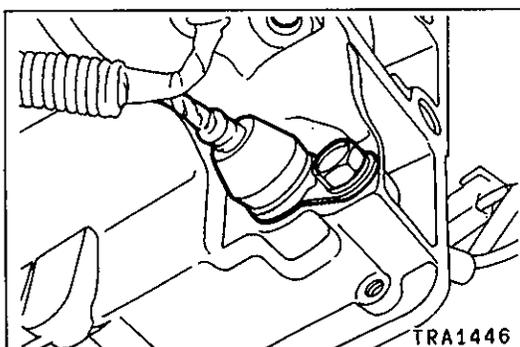
38. Den Schieberkasten so positionieren, daß der Stift des Hebels des Handschalters in der Nut des Handschalters angeordnet ist.



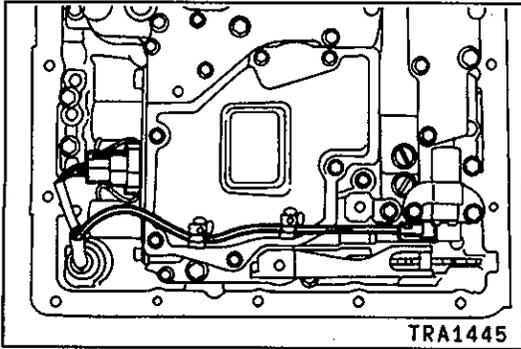
39. Die Schiebergehäuse-Befestigungsschrauben an den angegebenen Positionen einsetzen und gleichmäßig festziehen.



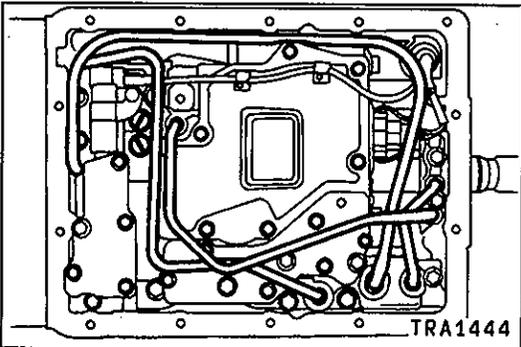
40. Den Ölfilter, den Abstandhalter und die Dichtung anbringen; die Befestigungsschrauben gleichmäßig festziehen.



41. Einen neuen O-Ring einbauen, Automatikgetriebeflüssigkeit auftragen und den Kabelbaum des Magnetventils in das Gehäuse einsetzen.
42. Die Sicherungsscheibe anbringen und mit einer Schraube sichern.



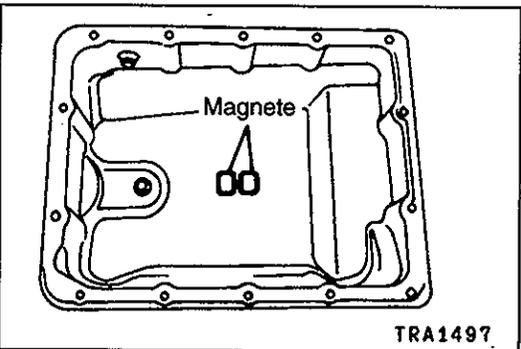
43. Den Stecker an dem Magnetventil anbringen und den Kabelbaum mit den Kabelbaumklemmen sichern.



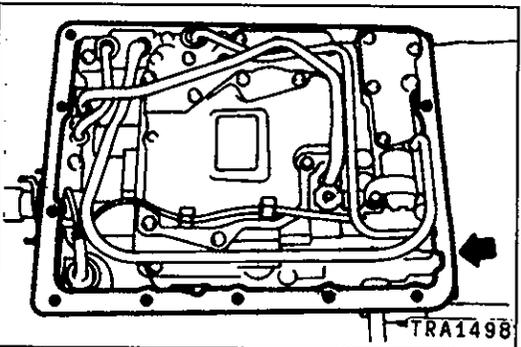
44. Einen Plastikhammer oder ein ähnliches Werkzeug verwenden, um die Enden des Ölrohres leicht und gleichmäßig einzutreiben, und dieses danach sichern.

Vorsicht

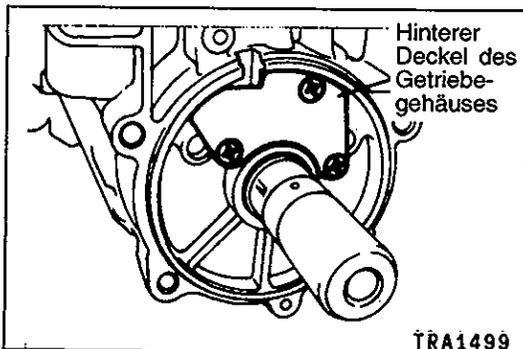
- Darauf achten, daß das Ölrohr bis zur Anschlagposition eingesetzt und befestigt ist.



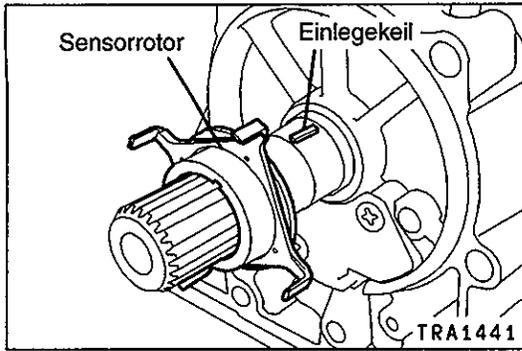
45. Die Magnete an den in der Abbildung dargestellten Positionen anbringen.



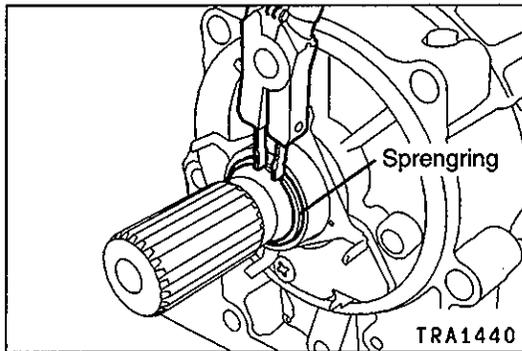
46. Eine neue Dichtung so anbringen, daß die Nut gemäß Abbildung positioniert ist.
47. Die Ölwanne anbringen und die Befestigungsschrauben gleichmäßig festziehen.



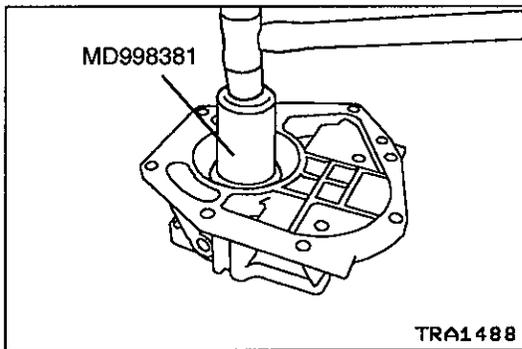
48. Den hinteren Deckel des Getriebegehäuses mit einer neuen Dichtung anbringen.



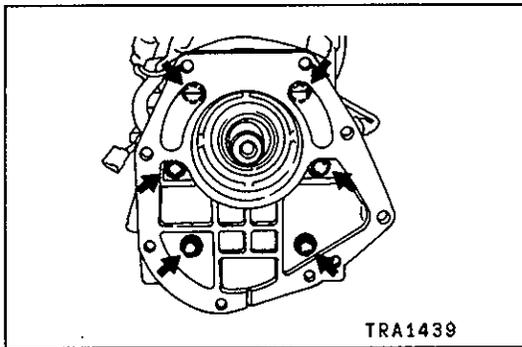
49. Den Einlegekeil und den Sensorrotor auf der Ausgangswelle anbringen.



50. Den Sprengring anbringen.



51. Den Wellendichtring unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges in den hinteren Getriebegehäuseadapter einbauen.

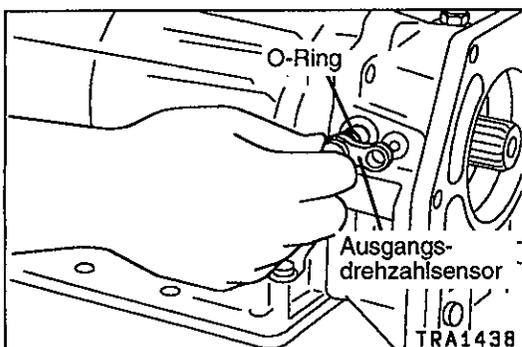


52. Den hinteren Getriebegehäuseadapter mit einer neuen Dichtung anbringen.

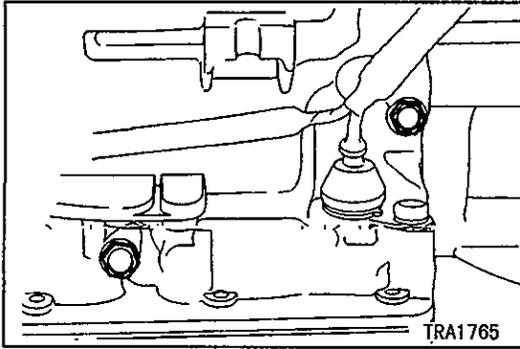
Vorsicht

- Darauf achten, daß der Wellendichtring nicht durch die Keilverzahnung der Ausgangswelle beschädigt wird.

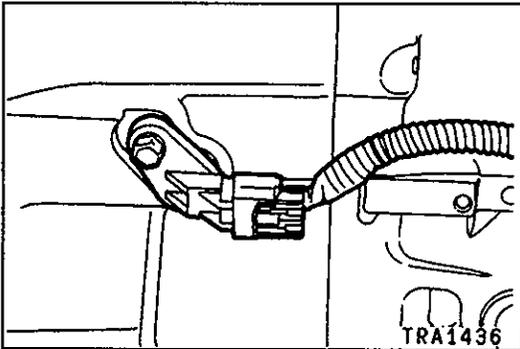
53. Die in der Abbildung gezeigten Schrauben gleichmäßig festziehen.



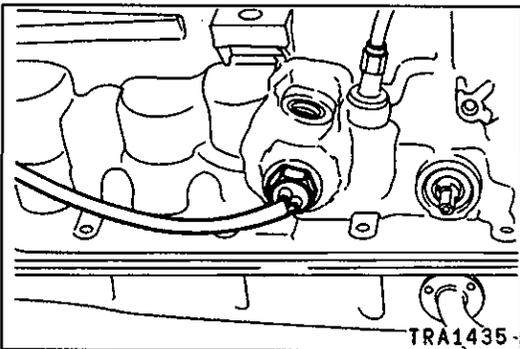
54. Einen neuen O-Ring an dem Ausgangsdrehzahlsensor anbringen; danach den Ausgangsdrehzahlsensor einbauen.



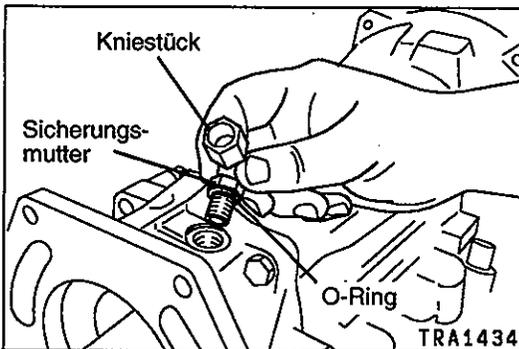
55. Nachdem ein neuer O-Ring an der Getriebegehäuse-Verschlußschraube angebracht wurde, diese Verschlußschraube einschrauben.



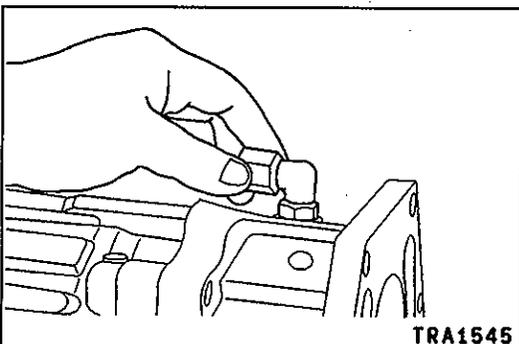
56. Einen neuen O-Ring an dem Eingangsdrehzahlsensor anbringen und diesen Sensor einbauen.



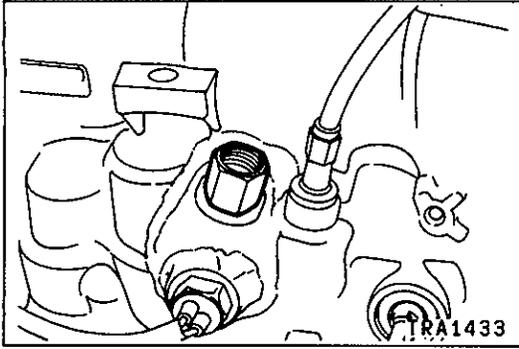
57. Nachdem ein neuer O-Ring an dem Öltemperatursensor angebracht wurde, diesen Sensor einbauen.



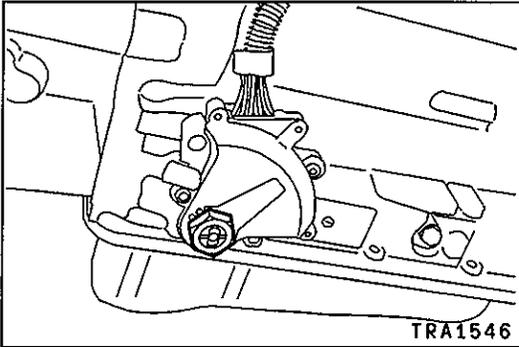
58. Einen neuen O-Ring an dem Kniestück anbringen und das Kniestück einbauen.



59. Das Kniestück in der nach vorne gerichteten Position festhalten und die Sicherungsmutter festziehen.

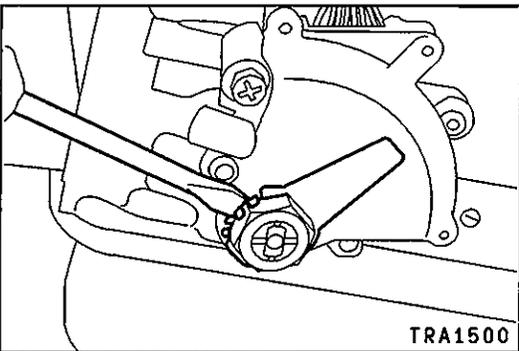


60. Einen neuen O-Ring auf der Überwurfmutter anbringen und die Überwurfmutter einbauen.

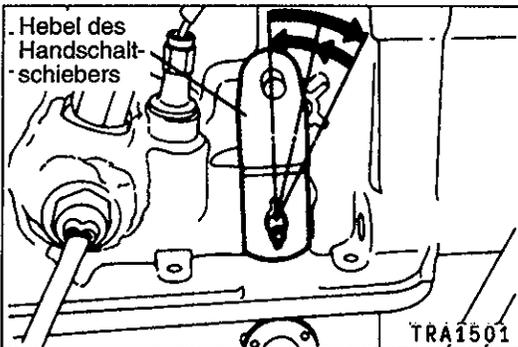


61. Den Anlaßsperrschalter an der Hebelwelle des Handschalt-schiebers anbringen.

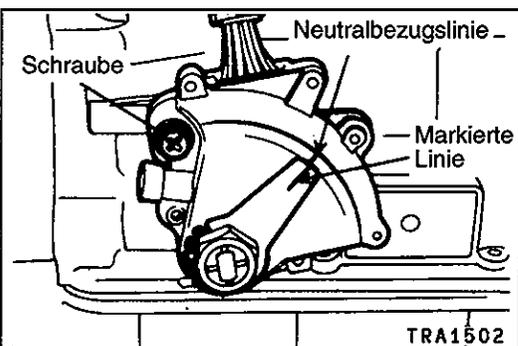
62. Die Packung und die Neutraleinstellplatte einpassen und mit der Befestigungsmutter sichern.



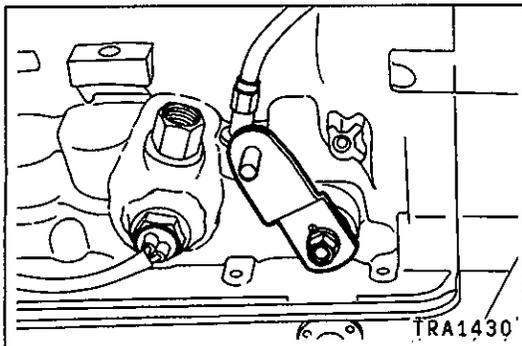
63. Einen Schraubendreher oder ein ähnliches Werkzeug verwenden und die Sicherungslaschen der Neutraleinstellplatte über die Mutter biegen, um diese zu sichern.



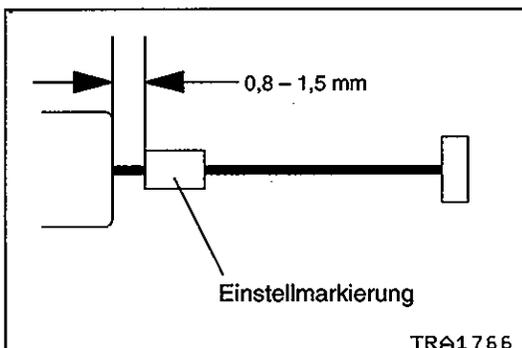
64. Den Hebel des Handschalt-schiebers vorläufig anbringen und die Hebelwelle des Handschalt-schiebers vollständig nach rückwärts drehen; danach den Hebel um zwei Raststellungen zurückdrehen, um ihn in die neutrale Position zu bringen.



65. Die Neutralbezugslinie an dem Anlaßsperrschalter mit der markierten Linie an der Neutraleinstellplatte ausrichten, um die neutrale Position einzustellen.



66. Den Steuerhebel anbringen.



67. Den Bereich um die Mitte des Gasseiles in einem Radius von ungefähr 200 mm abbiegen, an dem Seilzug ziehen, bis kein Spiel mehr vorhanden ist, und die Einstellmarkierung an der dargestellten Position einschlagen.

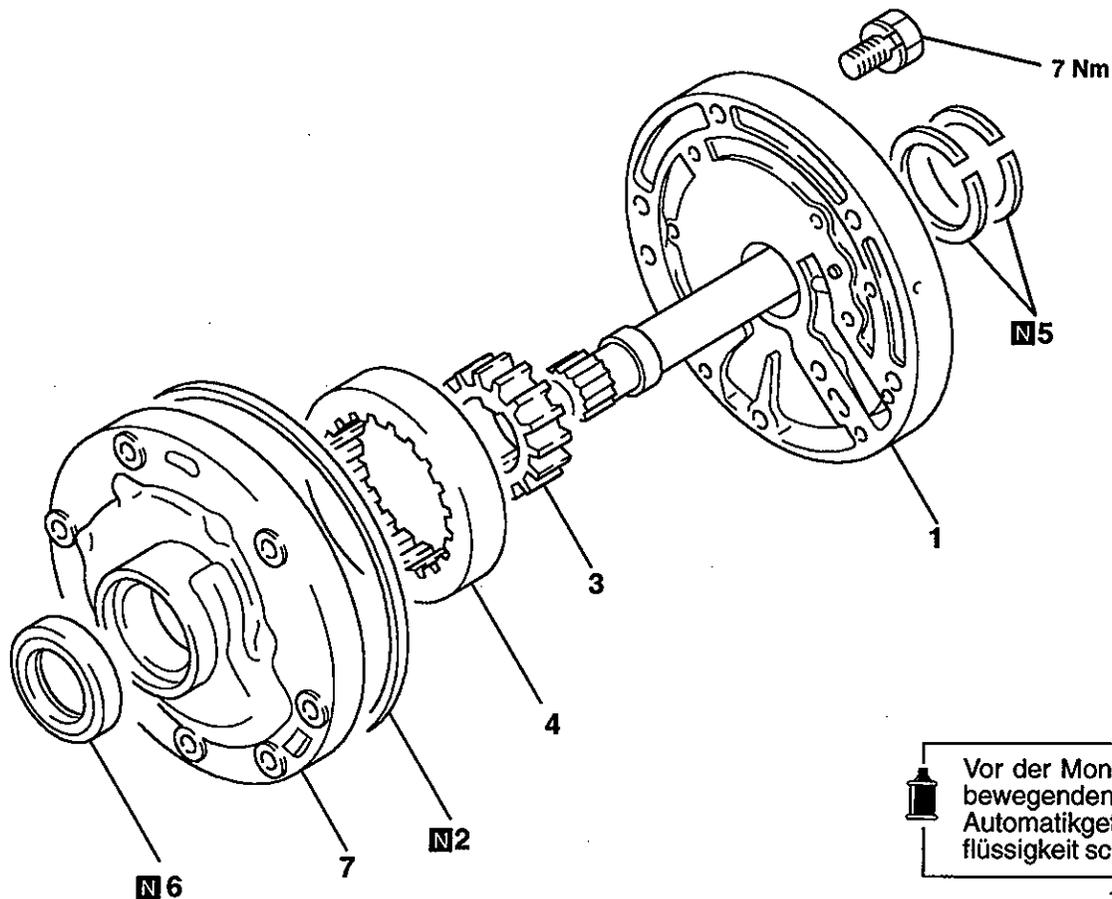
Sollwert: 0,8 – 1,5 mm

68. Das Verteilergetriebe einbauen.

NOTIZ

4. ÖLPUMPE

DEMONTAGE UND MONTAGE

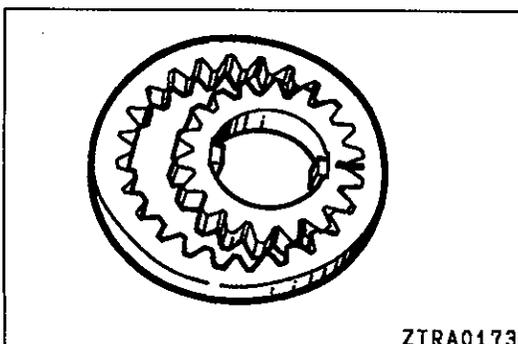


TRA1575

Demontageschritte

- ▶C◀ 1. Statorwelle
- ◀A▶ ▶B◀ 2. O-Ring
- ◀A▶ ▶B◀ 3. Ölpumpen-Antriebsrad
- ▶B◀ 4. Ölpumpen-Abtriebsrad

- ▶A◀ 5. Dichtring
- 6. Wellendichtring
- 7. Ölpumpengehäuse

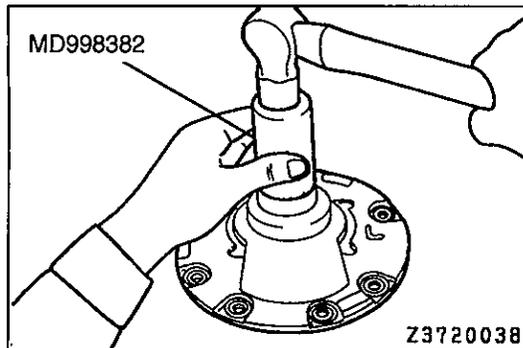


ZTRA0173

HINWEISE ZUR DEMONTAGE

◀A▶ ÖLPUMPEN-ANTRIEBSRAD UND -ABTRIEBSRAD AUSBAUEN

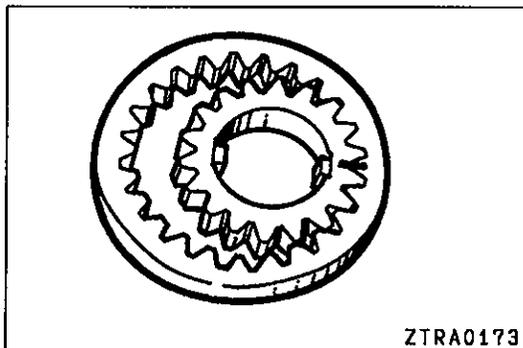
- (1) Damit die Zahnräder wiederum mit der richtigen Ausrichtung eingebaut werden können, Ausrichtmarkierungen an der Seite jedes Rades anbringen.



HINWEISE ZUR MONTAGE

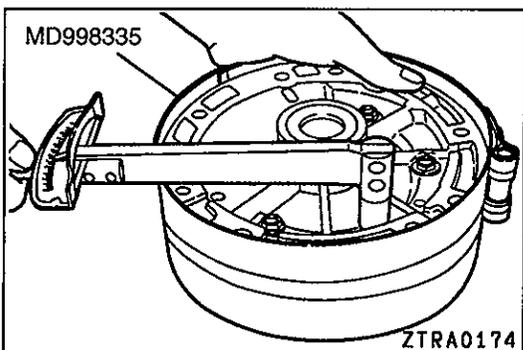
▶A◀ WELLENDICHTRING EINBAUEN

- (1) Das angegebene Spezialwerkzeug verwenden, um den Wellendichtring einzubauen.



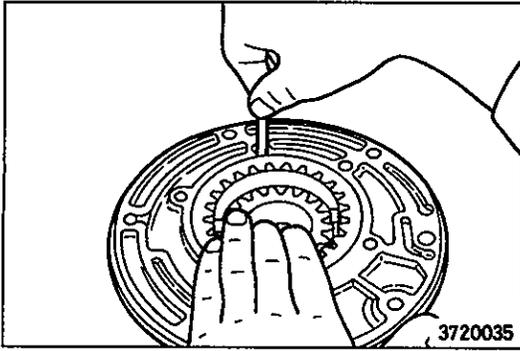
▶B◀ ÖLPUMPEN-ANTRIEBSRAD UND -ABTRIEBSRAD EINBAUEN

- (1) Die Zahnräder einbauen, wobei die während der Demontage angebrachten Ausrichtmarkierungen auszurichten sind.



▶C◀ STATORWELLE EINBAUEN

- (1) Das Ölpumpengehäuse an der Statorwelle anbringen; danach die Schrauben mit den Fingern festziehen.
- (2) Den Ölpumpendeckel und die Statorwelle mit dem angegebenen Spezialwerkzeug zusammen klemmen und danach die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.



PRÜFUNG

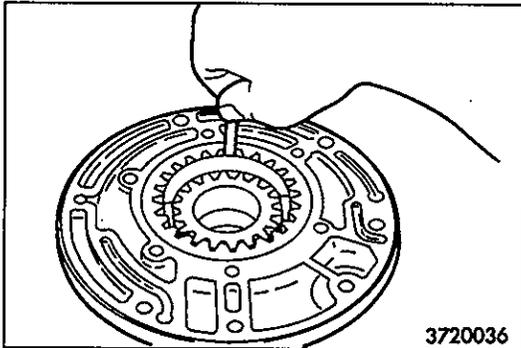
ANTRIEBSRAD UND ABTRIEBSRAD

Spiel zwischen Außenrotor und Pumpengehäuse

- (1) Das Abtriebsrad stark nach einer Seite ziehen und das Spiel zwischen dem Abtriebsrad und dem Ölpumpengehäuse mit einer Fühlerlehre messen.

Sollwert: 0,07 – 0,15 mm

Grenzwert: 0,3 mm

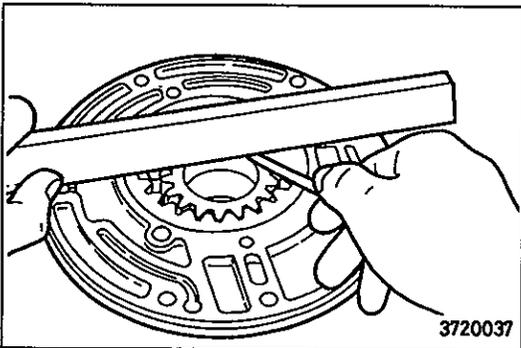


Radialspiel

- (1) Mit einer Fühlerlehre das Spiel zwischen der Mondsichel und dem Abtriebsrad messen.

Sollwert: 0,11 – 0,14 mm

Grenzwert: 0,3 mm



Axialspiel

- (1) Mit einem Winkel und einer Fühlerlehre das Axialspiel der Zähne in Bezug auf das Pumpengehäuse an der Statorwellen-Einbauseite messen.

Sollwert: 0,02 – 0,05 mm

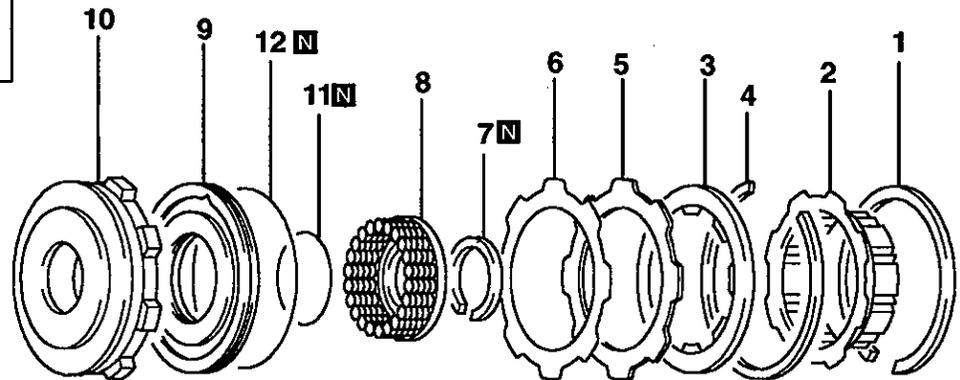
Grenzwert: 0,1 mm

NOTIZ

5. OD-KUPPLUNG

DEMONTAGE UND MONTAGE

 Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

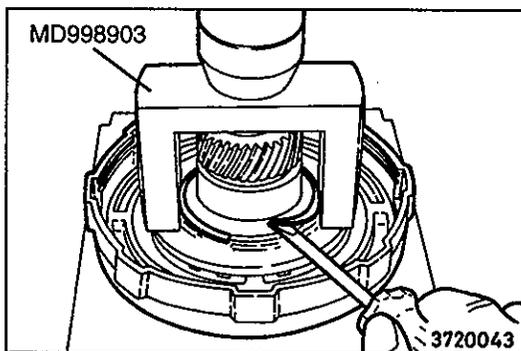


TRA1547

Demontageschritte

- ▶D◀ 1. Sprengring
- ▶B◀ 2. OD-Bremsnabe
- ▶C◀ 3. Kupplungsscheibe
- ▶B◀ 4. Sprengring
- ▶B◀ 5. Stützscheibe
- ▶B◀ 6. Dämpfungsscheibe

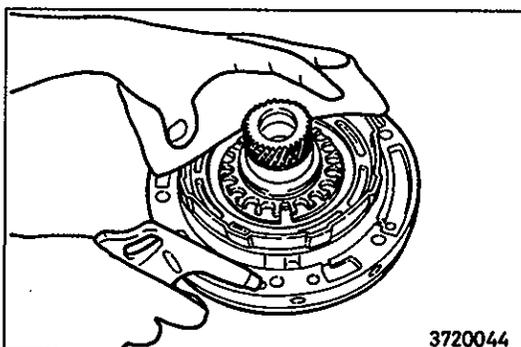
- ◀A▶ ▶A◀ 7. Sprengring
- ◀B▶ 8. Rückholfeder
- ◀B▶ 9. OD-Kupplungskolben
- 10. OD-Kupplungszyylinder
- 11. O-Ring
- 12. O-Ring



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

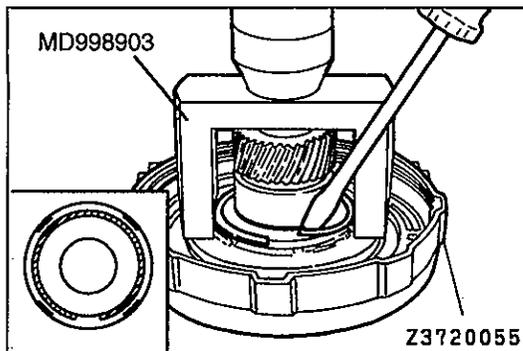
◀A▶ SPRENGRING AUSBAUEN

- (1) Die Rückholfeder mit dem angegebenen Spezialwerkzeug zusammen drücken und den Sprengring entfernen.



◀B▶ OD-KUPPLUNGSKOLBEN AUSBAUEN

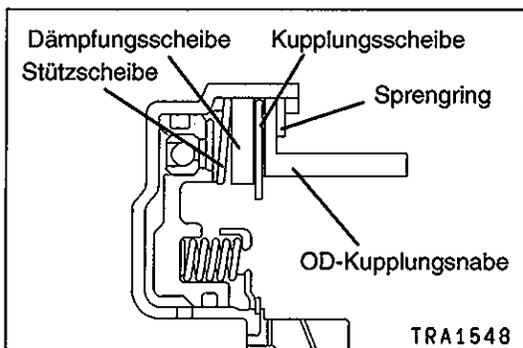
- (1) Die OD-Kupplung an der Ölpumpe anbringen; danach Luft in die Kupplung blasen, um den OD-Kolben zu entfernen.

**HINWEISE ZUR MONTAGE****▶A◀ SPRENGRING EINBAUEN**

- (1) Die Rückholfeder mit dem angegebenen Spezialwerkzeug zusammen drücken und den Sprengring anbringen.

Vorsicht

- **Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengrings mit keiner der Federhalterlaschen ausgerichtet ist.**

**▶B◀ DÄMPFUNGSSCHEIBE, STÜTZSCHEIBE UND KUPPLUNGSSCHEIBE EINBAUEN**

- (1) Überschüssige Automatikgetriebeflüssigkeit mit Druckluft von der Kupplungsscheibe entfernen.

Vorsicht

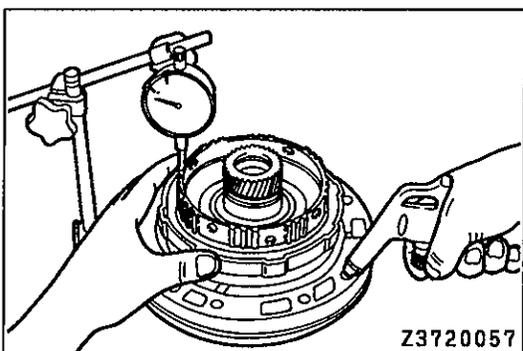
- **Es besteht die Gefahr, daß bei diesem Vorgang die Scheibe beschädigt wird. Die Druckluftpistole nicht näher als erforderlich an die Oberfläche der Scheibe heranbringen.**

- (2) Die Dämpfungsscheibe, die Stützscheibe und die Kupplungsscheibe anbringen.
- (3) Die OD-Kupplungsnahe und den Sprengring anbringen.
- (4) Den OD-Kupplungszyylinder an der Ölpumpe anbringen. Danach Luft mit niedrigem Druck (395 – 785 kPa) einblasen und den Hub des Kolbens kontrollieren.

Sollwert: 1,74 – 2,44 mm

Falls der Sollwert überschritten wird, liegt ein möglicher Verschleiß der Scheibe vor. Falls dagegen der Hub geringer als der Sollwert ist, liegt wahrscheinlich ein Fehler bei der Montage vor.

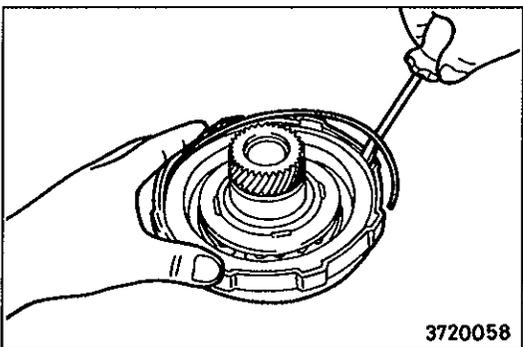
- (5) Nachdem die Prüfung des Hubes beendet wurde, den Sprengring und die OD-Kupplungsnahe entfernen.

**▶C◀ SPRENGRING EINBAUEN**

- (1) Den Sprengring in die Nut in dem Kupplungszyylinder einsetzen.

Vorsicht

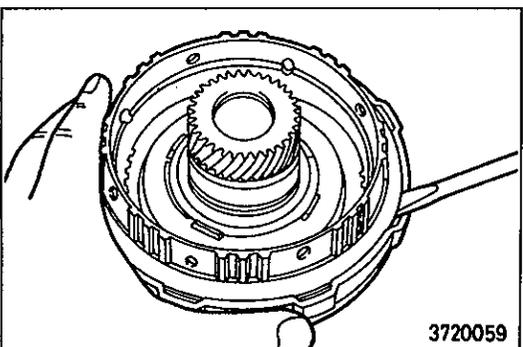
- **Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengringes nicht mit einer der Vertiefungen ausgerichtet ist.**

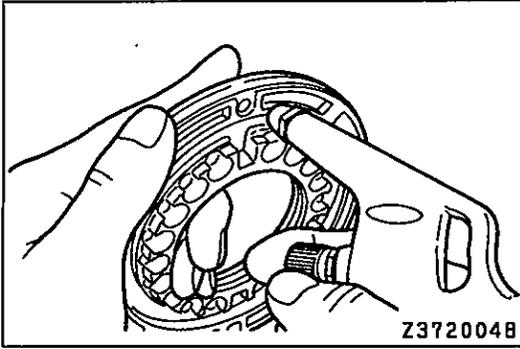
**▶D◀ SPRENGRING EINBAUEN**

- (1) Den Sprengring in die Nut in dem Kupplungszyylinder einsetzen.

Vorsicht

- **Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengringes nicht mit einer der Vertiefungen ausgerichtet ist.**





PRÜFUNG

OD-KUPPLUNGSKOLBEN

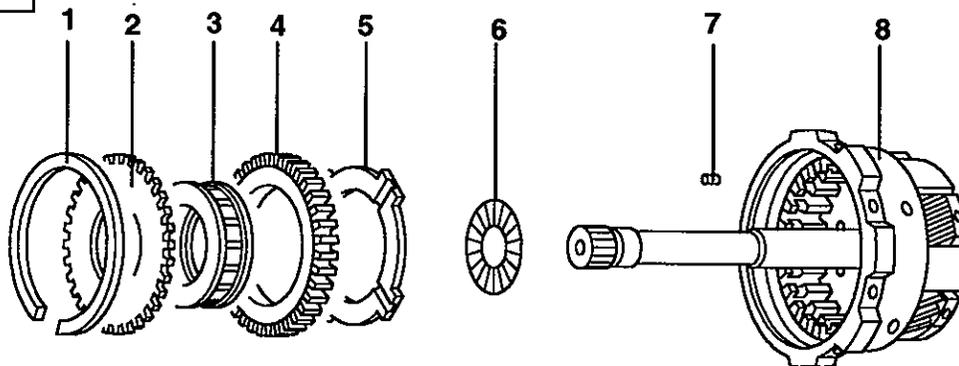
- (1) Den OD-Kolben schütteln, um sicherzustellen, daß sich die Rückschlagkugel frei bewegen kann.
- (2) Luft einblasen und darauf achten, daß keine Luft an dem Schieber austritt.

NOTIZ

6. OD-PLANETENGETRIEBE

DEMONTAGE UND MONTAGE

 Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Automatikgetriebe-
flüssigkeit schmieren.

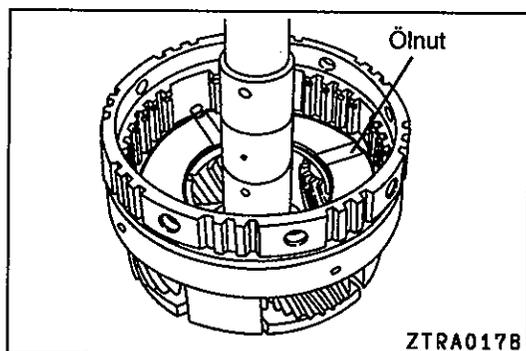


TRA1549

Demontageschritte

- B◄
1. Sprengring
 2. Halter der Einwegkupplung
 3. Einwegkupplung
 4. Äußerer Einwegkupplungs-Laufring

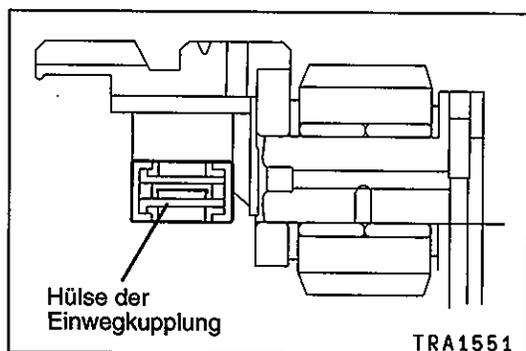
- A◄
5. Anlaufscheibe
 6. Drucklager
 7. Verschlussschraube
 8. OD-Planetenradträger



HINWEISE ZUR MONTAGE

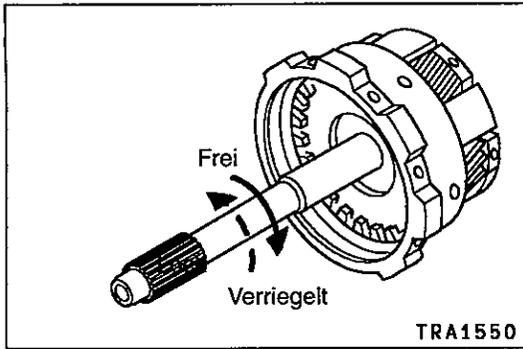
►A◄ ANLAUFSCHLEIBE EINBAUEN

- (1) Die Anlaufscheibe so einbauen, daß ihre Ölnuten gemäß Abbildung positioniert sind.



►B◄ EINWEGKUPPLUNG EINBAUEN

- (1) Die Einwegkupplung so einbauen, daß ihre Hülse gemäß Abbildung positioniert ist.



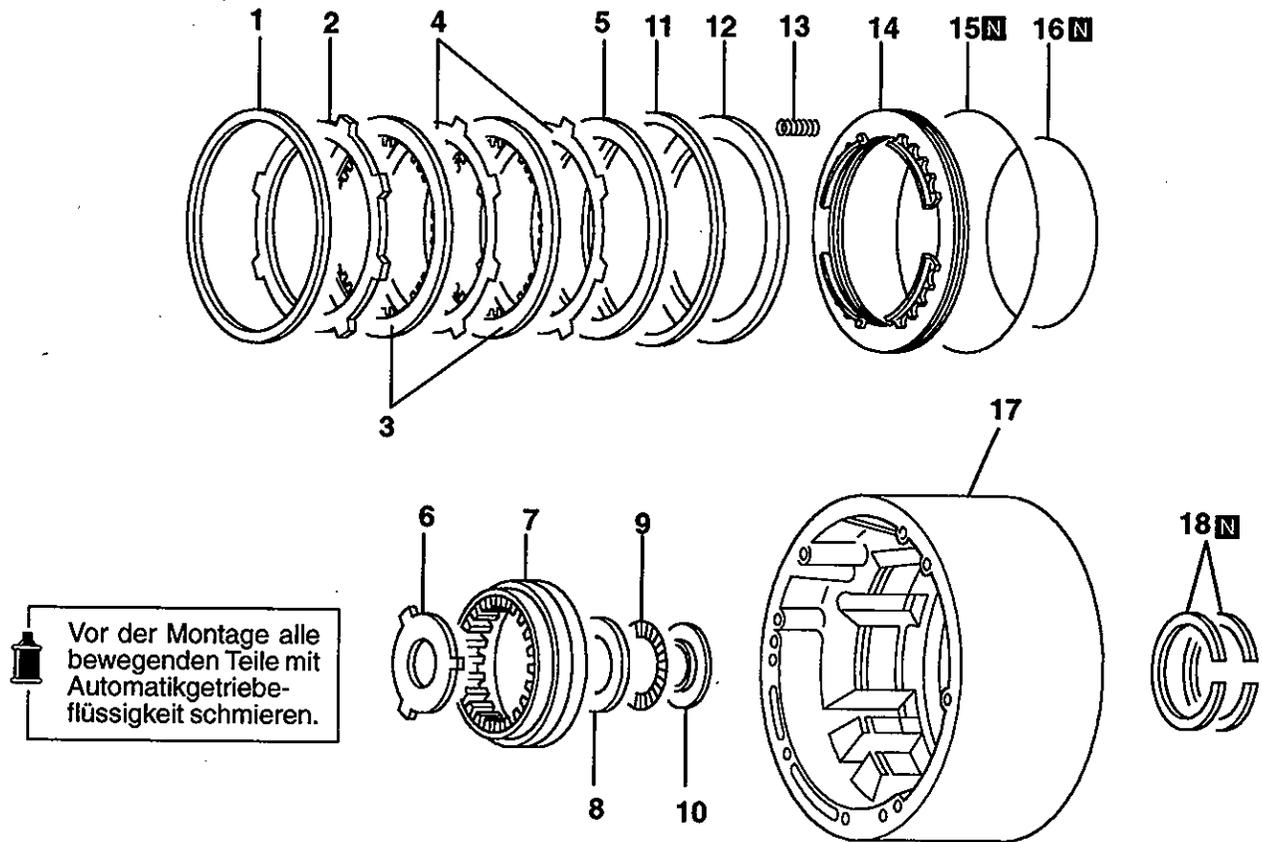
PRÜFUNG

EINWEGKUPPLUNG

- (1) Den OD-Planetenradträger festhalten und die Eingangswelle drehen. Darauf achten, daß die Eingangswelle im Uhrzeigersinn glatt dreht und gegen den Uhrzeigersinn gesperrt wird.

7. OD-BREMSE

DEMONTAGE UND MONTAGE

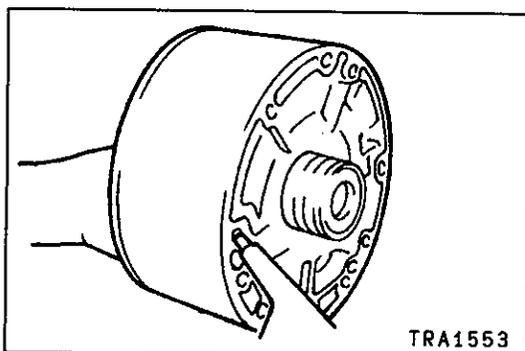


TRA1552

Demontageschritte

- ▶D▶ 1. Sprengring
- ▶C▶ 2. Stützscheibe
- ▶C▶ 3. Bremsscheiben
- ▶C▶ 4. Bremslamellen
- ▶C▶ 5. Dämpfungsscheibe
- ▶B▶ 8. Drucklager-Laufring
- ▶B▶ 9. Drucklager

- ▶B▶ 10. Drucklager-Laufring
- ▶A▶ 11. Sprengring
- ▶A▶ 12. Federhalter
- ▶A▶ 13. Rückholfeder
- ▶A▶ 14. Bremskolben
- ▶A▶ 15. O-Ring
- ▶A▶ 16. O-Ring
- ▶A▶ 17. OD-Gehäuse
- ▶A▶ 18. Dichtring

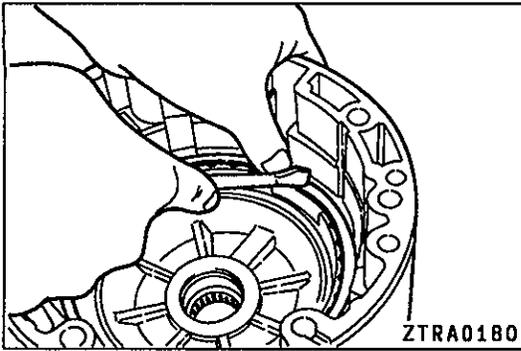


TRA1553

HINWEISE ZUR DEMONTAGE

▶A▶ BREMSKOLBEN AUSBAUEN

(1) Luft einblasen, um den Bremskolben zu entfernen.



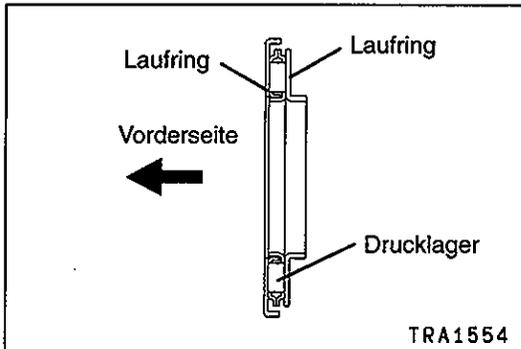
HINWEISE ZUR MONTAGE

►A◄ SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Den Sprengring einsetzen.

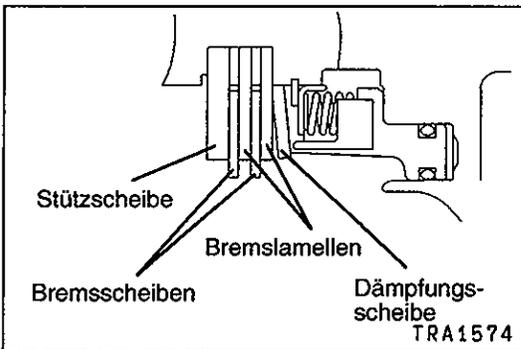
Vorsicht

- Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengringes nicht mit der Vertiefung im Gehäuse ausgerichtet ist.



►B◄ DRUCKLAGER UND LAUFRINGE EINBAUEN

- (1) Das Drucklager und die beiden Laufringe so einbauen, daß diese gemäß Abbildung positioniert sind. Danach diese Baugruppe in das OD-Gehäuse einbauen.



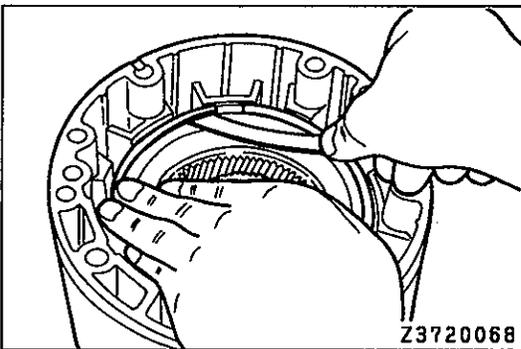
►C◄ DÄMPFUNGSSCHEIBE, BREMSLAMELLEN, BREMSSCHEIBEN UND STÜTZSCHEIBE EINBAUEN

- (1) Druckluft verwenden, um überschüssige Automatikgetriebeflüssigkeit von den Bremsscheiben abzublasen.

Vorsicht

- Es besteht die Gefahr, daß bei diesem Prozeß eine Scheibe beschädigt werden kann. Daher die Druckluftpistole nicht zu nahe an die Oberfläche der Scheibe heranbringen.

- (2) Die Dämpfungsscheibe, die Bremslamellen, die Bremsscheiben und die Stützscheibe anbringen.



►D◄ SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Den Sprengring in die Nut im OD-Gehäuse einsetzen.

Vorsicht

- Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengringes nicht mit einer Vertiefung in dem Gehäuse ausgerichtet ist.

- (2) Das Spiel zwischen dem Sprengring und der Stützscheibe mit einer Fühlerlehre messen, um den Hub des OD-Bremsskolbens zu kontrollieren.

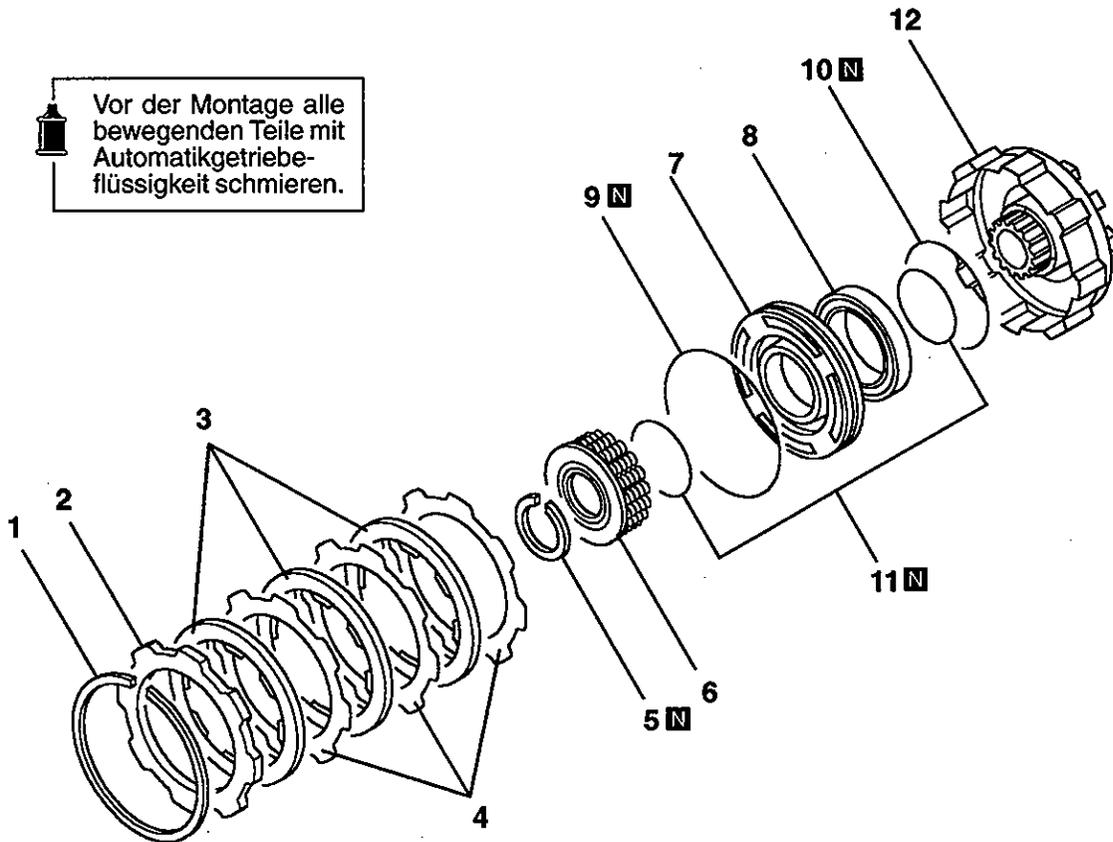
Sollwert: 0,56 – 1,62 mm

Falls der Sollwert überschritten wird, dann liegt wahrscheinlich eine Abnutzung der Scheibe vor. Falls der Hub den Sollwert unterschreitet, liegt wahrscheinlich ein Fehler bei der Montage vor.

8. DIREKTKUPPLUNG

DEMONTAGE UND MONTAGE

 Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.

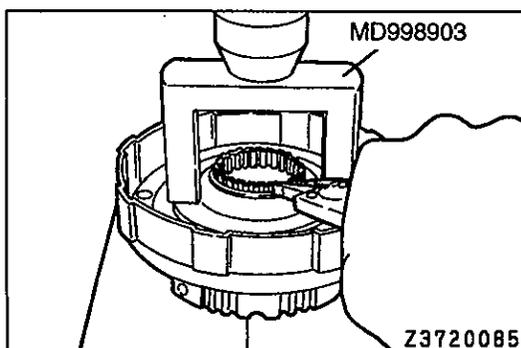


TRA1559

Demontageschritte

- ◀B▶ 1. Sprengring
 ▶B▶ 2. Stützscheibe
 ▶B▶ 3. Kupplungsscheiben
 ▶B▶ 4. Kupplungslamellen
 ▶A▶ 5. Sprengring
 ▶A▶ 6. Federhalter

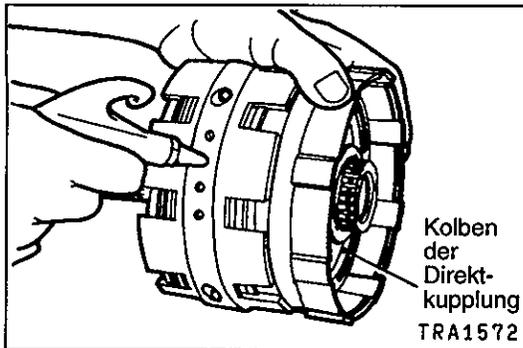
- ▶B▶ 7. Äußerer Kolben der Direktkupplung
 8. Innerer Kolben der Direktkupplung
 9. O-Ring
 10. O-Ring
 11. O-Ring
 12. Zylinder der Direktkupplung



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

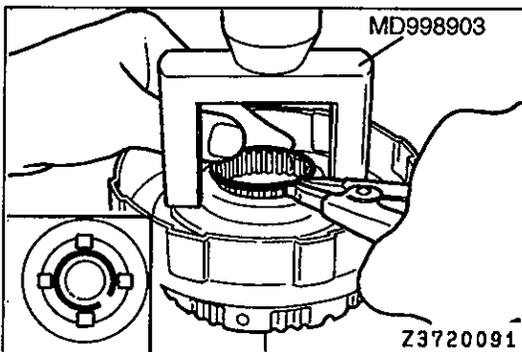
▶A▶ SPRENGRING AUSBAUEN

- (1) Die Rückholfeder unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges zusammen drücken und den Sprengring entfernen.



◀B▶ KOLBEN DER DIREKTKUPPLUNG AUSBAUEN

- (1) Den Zylinder der Direktkupplung an der Mittelstütze anbringen.
- (2) Luft in den Zylinder einblasen, um den Kolben der Direktkupplung zu entfernen.



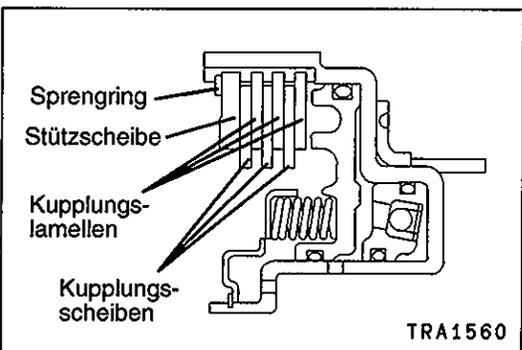
HINWEISE ZUR MONTAGE

▶A◀ SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Die Rückholfeder unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges zusammen drücken und den Sprengring einsetzen.

Vorsicht

- Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengringes nicht mit den Laschen des Federhalters ausgerichtet ist.

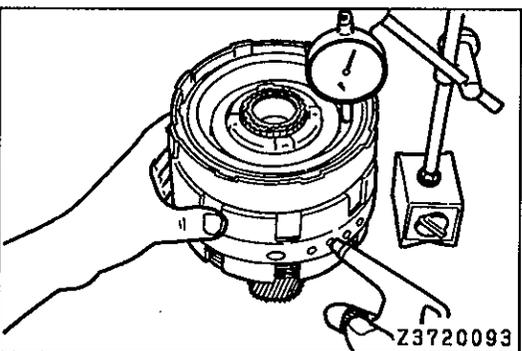


▶B◀ KUPPLUNGSLAMELLEN, KUPPLUNGSSCHEIBEN, STÜTZSCHEIBE UND SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Druckluft verwenden, um überschüssige Automatikgetriebebeflüssigkeit von den Kupplungsscheiben abzublasen.

Vorsicht

- Es besteht die Gefahr, daß eine Scheibe bei diesem Prozeß beschädigt werden kann. Daher die Druckluftpistole nicht näher als erforderlich an die Oberfläche der Scheibe heran bringen.



- (2) Die Kupplungslamellen, die Kupplungsscheiben und die Stützscheibe anbringen und danach den Sprengring einsetzen.
- (3) Die Direktkupplung in die Mittelstütze einsetzen. Danach Druckluft (395 – 785 kPa) kontinuierlich einblasen und den Hub des Kolbens kontrollieren.

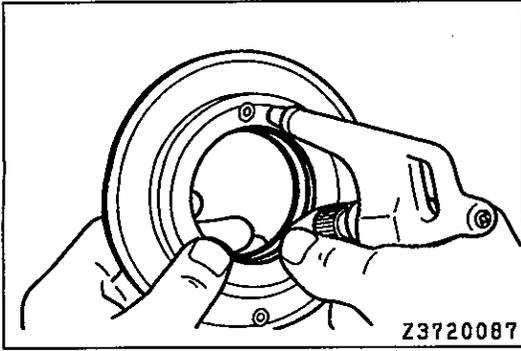
Sollwert: 0,90 – 1,30 mm

Wenn früher verwendete Teile wieder eingebaut werden:

Falls der Sollwert überschritten wird, liegt möglicherweise eine Abnutzung der Scheibe vor. Falls der Hub unter dem Sollwert liegt, wurde wahrscheinlich die Montage falsch ausgeführt.

Wenn neue Teile eingebaut werden:

Eine Kupplungslamelle (Dicke: 3,55 mm, 3,75 mm oder 4,00 mm) auswählen und die Einstellung vornehmen, um den Sollwert zu erhalten.

**PRÜFUNG****KOLBEN DER DIREKTKUPPLUNG**

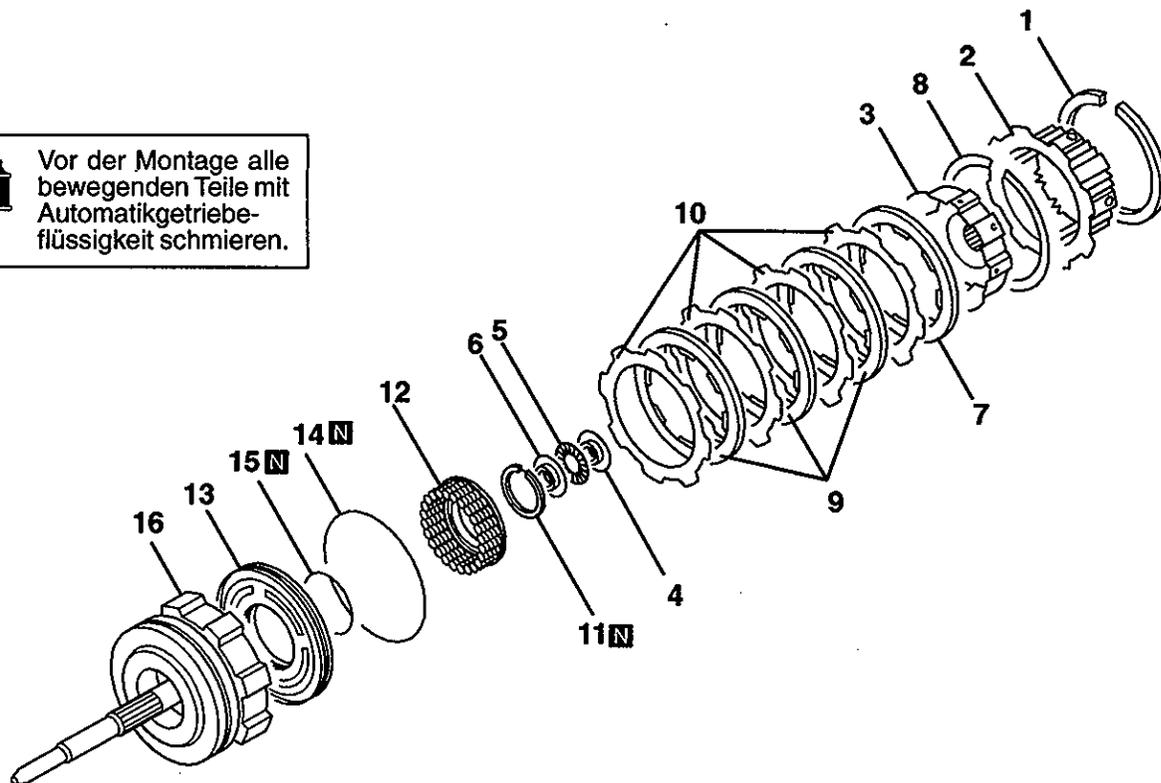
- (1) Den Kolben der Direktkupplung schütteln, um sicherzustellen, daß sich die Rückschlagkugel frei bewegt.
- (2) Luft einblasen und sicherstellen, daß keine Luft an dem Schieber austritt.

NOTIZ

9. VORWÄRTSGANGKUPPLUNG

DEMONTAGE UND MONTAGE

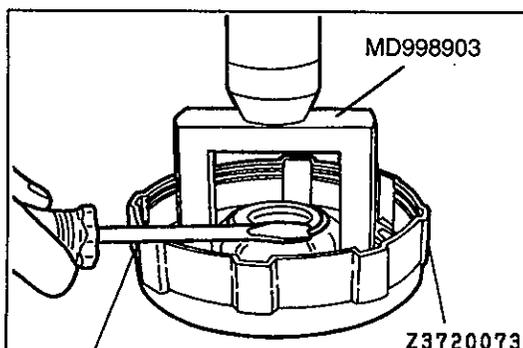
 Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Automatikgetriebe-
flüssigkeit schmieren.



TRA1555

Demontageschritte

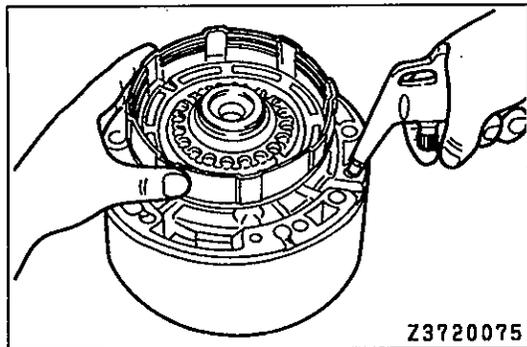
- | | | | |
|-----|----------------------------------|-----|---------------------------------------|
| ▶D◀ | 1. Sprengring | ▶B◀ | 9. Kupplungsscheiben |
| | 2. Nabe der Direktkupplung | ▶B◀ | 10. Kupplungslamellen |
| | 3. Nabe der Vorwärtsgangkupplung | ◀A▶ | 11. Sprengring |
| | 4. Laufring | | 12. Rückholfeder |
| | 5. Drucklager | ◀B▶ | 13. Kolben der Vorwärtsgangkupplung |
| | 6. Laufring | | 14. O-Ring |
| ▶B◀ | 7. Kupplungsscheibe | | 15. O-Ring |
| ▶C◀ | 8. Sprengring | | 16. Zylinder der Vorwärtsgangkupplung |



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

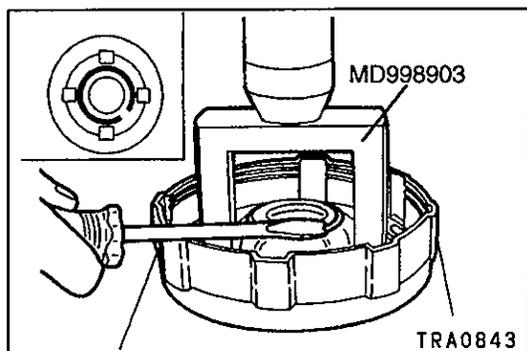
◀A▶ SPRENGRING AUSBAUEN

- (1) Die Rückholfeder unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges zusammen drücken und den Sprengring entfernen.



◀B▶ KOLBEN DER VORWÄRTSGANGKUPPLUNG ENTFERNEN

- (1) Den Zylinder der Vorwärtsgangkupplung an dem OD-Gehäuse anbringen.
- (2) Luft in den Zylinder einblasen, um den Kolben der Vorwärtsgangkupplung zu entfernen.



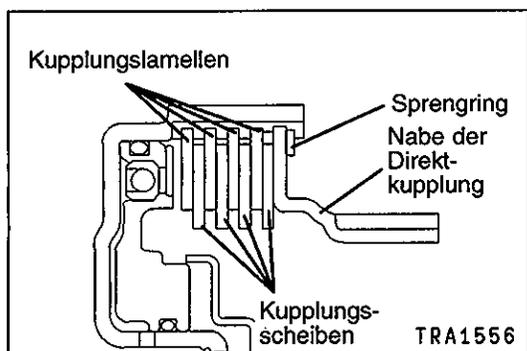
HINWEISE ZUR MONTAGE

▶A◀ SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Die Rückholfeder unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges zusammen drücken und den Sprengring einsetzen.

Vorsicht

- **Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengringes nicht mit den Laschen des Federhalters ausgerichtet ist.**



▶B◀ KUPPLUNGSLAMELLEN UND KUPPLUNGSSCHEIBEN EINBAUEN

- (1) Überschüssige Automatikgetriebebeflüssigkeit mit Druckluft von den Kupplungsscheiben abblasen.

Vorsicht

- **Es besteht die Gefahr, daß bei diesem Prozeß eine Scheibe beschädigt werden kann. Daher die Druckluftpistole nicht näher als erforderlich an die Oberfläche der Scheibe heranbringen.**

- (2) Die Kupplungslamellen und Kupplungsscheiben abwechseln in den Zylinder einsetzen. Danach die Nabe der Direktkupplung und den Sprengring einsetzen.
- (3) Den Zylinder der Vorwärtsgangkupplung in das OD-Gehäuse einsetzen. Danach Druckluft (395 – 785 kPa) kontinuierlich einblasen und den Hub des Kolbens kontrollieren.

Sollwert: 1,74 – 2,44 mm

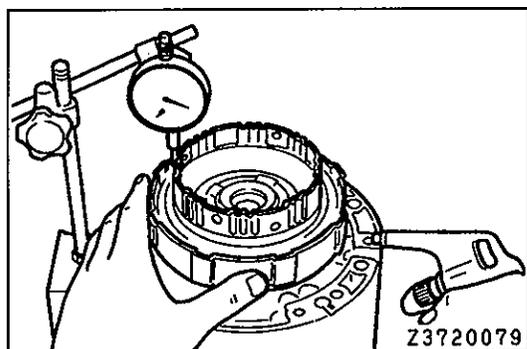
Wenn früher verwendete Teile wieder eingebaut werden:

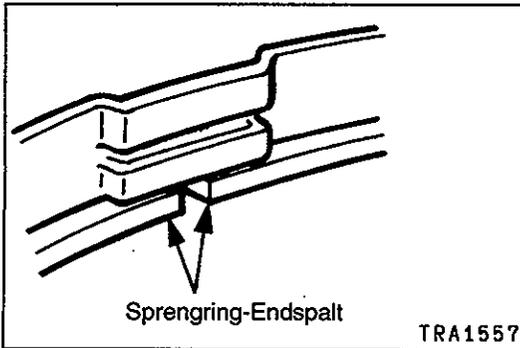
Falls der Sollwert überschritten wird, dann liegt wahrscheinlich eine Abnutzung der Scheibe vor. Falls der Hub unter dem Sollwert liegt, wurde wahrscheinlich die Montage falsch ausgeführt.

Wenn neue Teile eingebaut werden:

Eine Kupplungslamelle (Dicke: 1,8 mm oder 2,0 mm) auswählen und die Einstellung auf den Sollwert ausführen.

- (4) Nachdem die Prüfung des Hubes beendet wurde, den Sprengring und die Nabe der Direktkupplung entfernen.



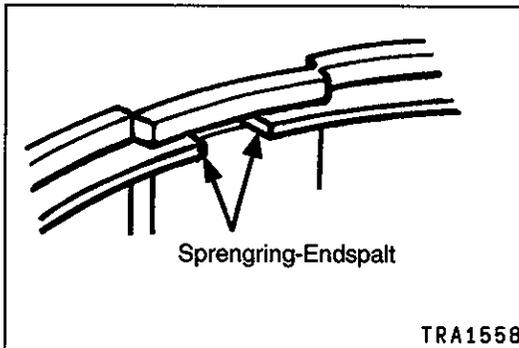


►C◄ SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Den Sprengring einsetzen.

Vorsicht

- Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengringes nicht mit einer Vertiefung ausgerichtet ist.

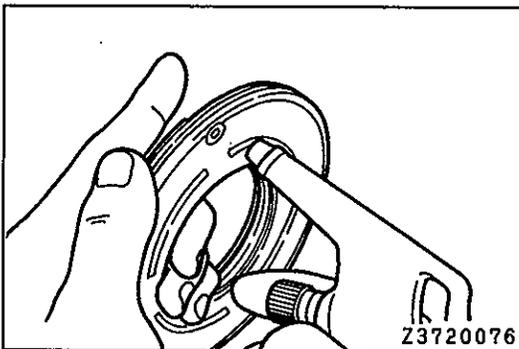


►D◄ SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Den Sprengring einsetzen.

Vorsicht

- Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengringes nicht mit einer Vertiefung ausgerichtet ist.



PRÜFUNG

KOLBEN DER VORWÄRTSGANGKUPPLUNG

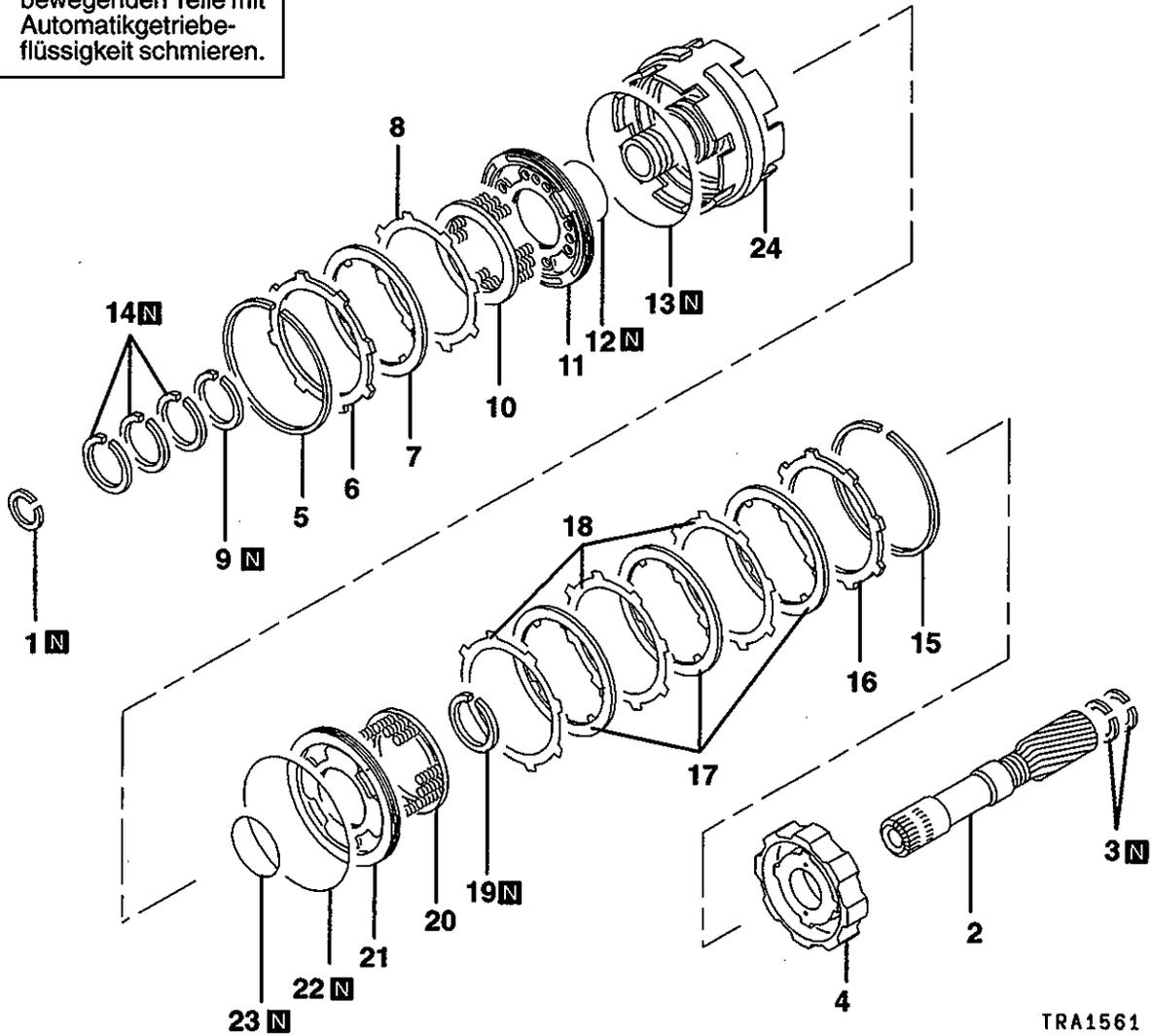
- (1) Den OD-Kolben schütteln, um sicherzustellen, daß sich die Rückschlagkugel frei bewegt.
- (2) Luft einblasen und darauf achten, daß keine Luft an dem Schieber austritt.

NOTIZ

10. MITTELSTÜTZE

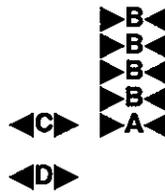
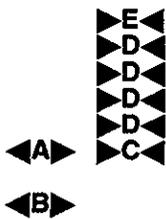
DEMONTAGE UND MONTAGE

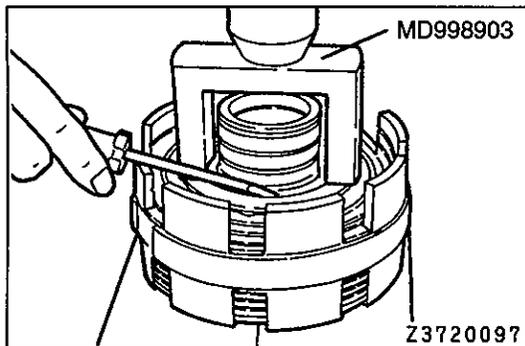
 Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Automatikgetriebe-
flüssigkeit schmieren.



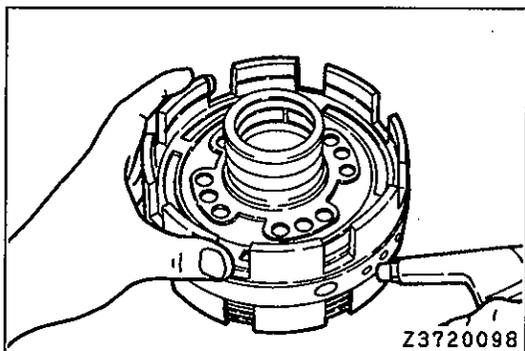
Demontageschritte

- | | | | |
|--|-----------------------------|--|-----------------------------|
| | 1. Sprengring | | 13. O-Ring |
| | 2. Planeten-Sonnenradwelle | | 14. Dichtringe |
| | 3. Dichtring | | 15. Sprengring |
| | 4. Nabe der Bremse Nr. 2 | | 16. Stützscheibe |
| | 5. Sprengring | | 17. Brems scheiben |
| | 6. Stützscheibe | | 18. Bremslamellen |
| | 7. Brems scheibe | | 19. Sprengring |
| | 8. Bremslamelle | | 20. Rückhoffeder |
| | 9. Sprengring | | 21. Kolben der Bremse Nr. 2 |
| | 10. Rückhoffeder | | 22. O-Ring |
| | 11. Kolben der Bremse Nr. 1 | | 23. O-Ring |
| | 12. O-Ring | | 24. Mittelstütze |

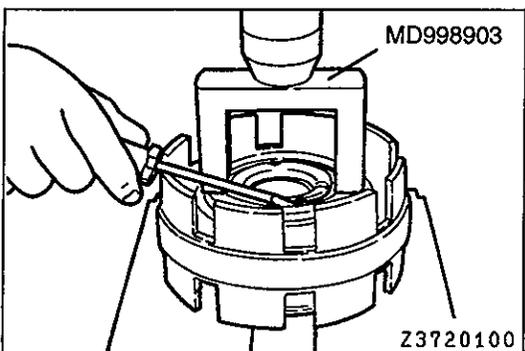


**HINWEISE ZUR DEMONTAGE****◀A▶ SPRENGRING AUSBAUEN**

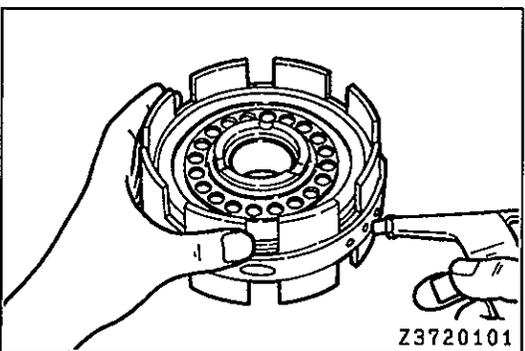
- (1) Die Rückholfeder unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges zusammen drücken und den Sprengring entfernen.

**◀B▶ KOLBEN DER BREMSE NR. 1 AUSBAUEN**

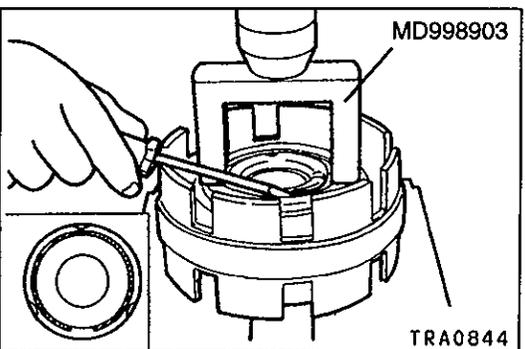
- (1) Niederdruckluft einblasen, um den Kolben zu entfernen.

**◀C▶ SPRENGRING AUSBAUEN**

- (1) Die Rückholfeder unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges zusammendrücken und den Sprengring entfernen.

**◀D▶ KOLBEN DER BREMSE NR. 2 AUSBAUEN**

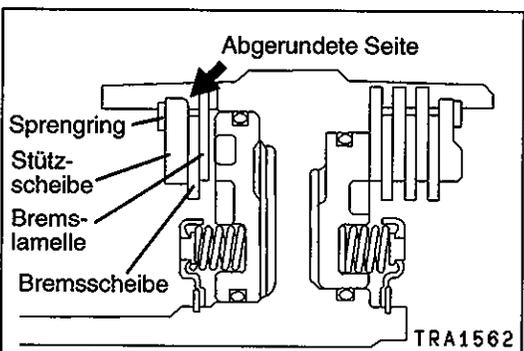
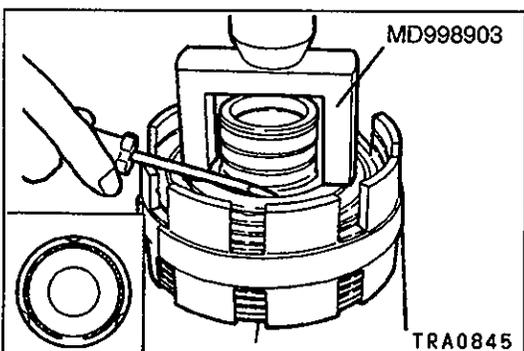
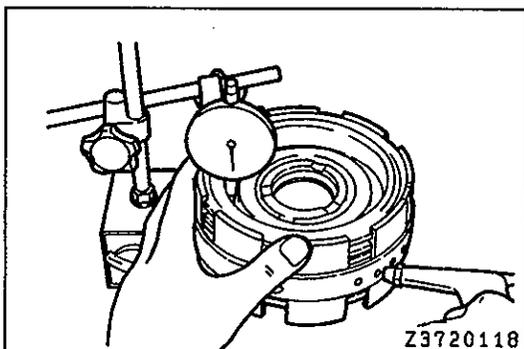
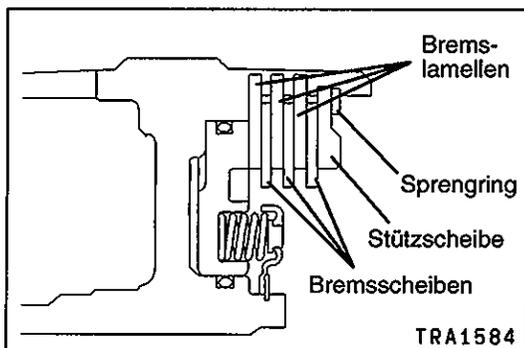
- (1) Niederdruckluft einblasen, um den Kolben zu entfernen.

**HINWEISE ZUR MONTAGE****▶A◀ SPRENGRING EINBAUEN**

- (1) Die Rückholfeder unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges zusammendrücken und den Sprengring einsetzen.

Vorsicht

- Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengringes nicht mit einer Lasche des Federhalters ausgerichtet ist.



►B◄ BREMSLAMELLEN, BREMSSCHEIBEN, STÜTZSCHEIBE UND SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Überschüssige Automatikgetriebe­flüssigkeit mit Druckluft von den Bremsscheiben abblasen.

Vorsicht

- Es besteht die Gefahr, daß durch diesen Prozeß eine Scheibe beschädigt werden kann. Daher die Druckluftpistole nicht näher als erforderlich an die Oberfläche der Scheibe heranbringen.

- (2) Die Bremslamellen, die Bremsscheiben und die Stützscheibe einsetzen. Danach den Sprengring anbringen.
- (3) Niederdruckluft (395 – 785 kPa) kontinuierlich einblasen und den Hub des Kolbens für die Bremse Nr. 2 kontrollieren.

Sollwert: 1,03 – 1,65 mm

Falls der Sollwert überschritten wird, liegt wahrscheinlich eine Abnutzung der Scheibe vor. Falls der Hub unter dem Sollwert liegt, wurde die Montage falsch ausgeführt.

►C◄ SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Die Rückholfeder unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges zusammendrücken und den Sprengring einsetzen.

Vorsicht

- Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengringes nicht mit den Laschen des Federhalters ausgerichtet ist.

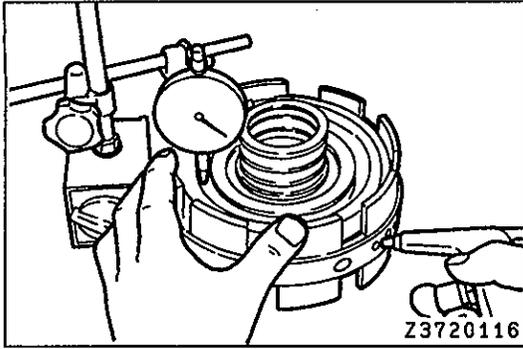
►D◄ BREMSLAMELLE, BREMSSCHEIBE, STÜTZSCHEIBE UND SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Überschüssige Automatikgetriebe­flüssigkeit mit Druckluft von der Bremsscheibe abblasen.

Vorsicht

- Es besteht die Gefahr, daß bei diesem Prozeß die Scheibe beschädigt werden kann. Daher die Druckluftpistole nicht näher als erforderlich an die Oberfläche der Scheibe heranbringen.

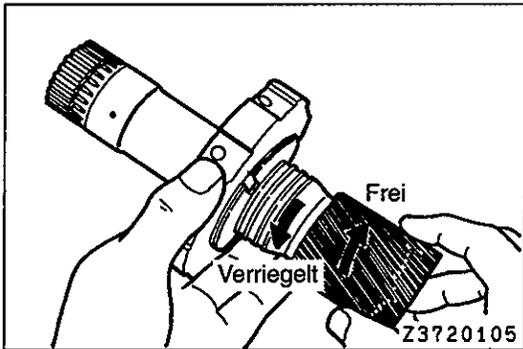
- (2) Die Bremslamelle, die Bremsscheibe und die Stützscheibe einsetzen. Danach den Sprengring anbringen.



- (3) Niederdruckluft (395 – 785 kPa) kontinuierlich einblasen und den Hub des Kolbens für die Bremse Nr. 1 kontrollieren.

Sollwert: 0,78 – 1,32 mm

Falls der Sollwert überschritten wird, liegt wahrscheinlich eine Abnutzung der Scheibe vor. Falls der Hub unter dem Sollwert liegt, wurde wahrscheinlich die Montage falsch ausgeführt.



►E◄ NABE FÜR BREMSE NR. 2 EINBAUEN

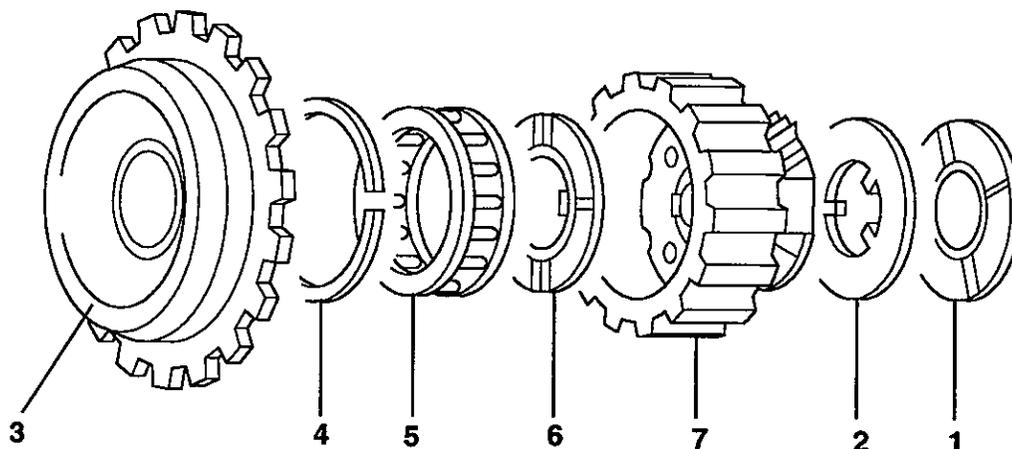
- (1) Die Nabe der Bremse Nr. 2 an der Sonnenradwelle anbringen. Die Nabe der Bremse Nr. 2 festhalten und darauf achten, daß sich die Sonnenradwelle im Uhrzeigersinn glatt drehen läßt, gegen den Uhrzeigersinn aber verriegelt.

11. VORDERES PLANETENRAD

DEMONTAGE UND MONTAGE



Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.



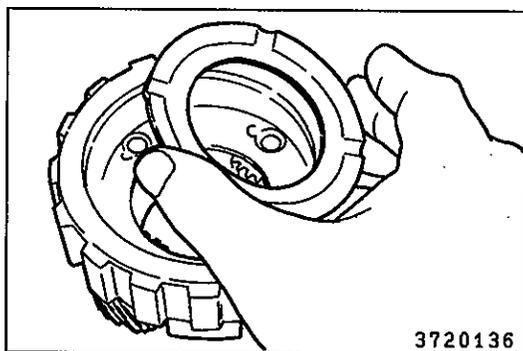
TRA1563

Demontageschritte

1. Anlaufscheibe
2. Anlaufscheibe
3. Innerer Laufring der Einwegkupplung



4. Haltering
5. Einwegkupplung
6. Anlaufscheibe
7. Vorderes Planetenrad

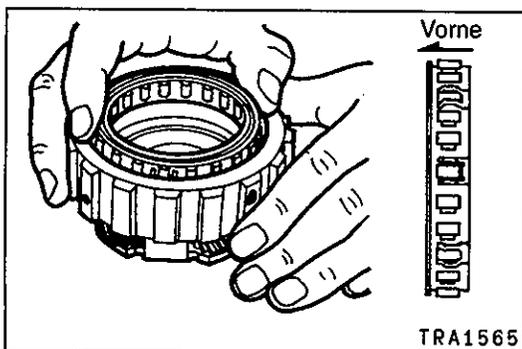


3720136

HINWEISE ZUR MONTAGE

►A◄ ANLAUFSCHIEBE EINBAUEN

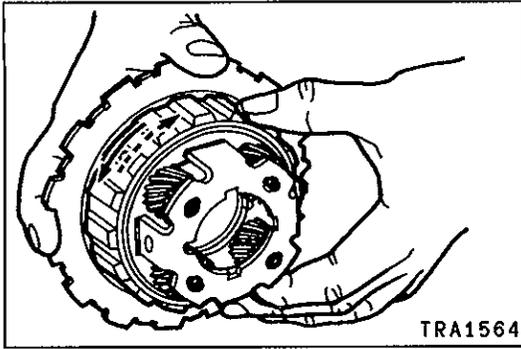
- (1) Die Anlaufscheibe so einbauen, daß ihre Ölnuten mit den Ölbohrungen in dem Planetenrad ausgerichtet sind.



TRA1565

►B◄ EINWEGKUPPLUNG EINBAUEN

- (1) Die Einwegkupplung in der in der Abbildung gezeigten Richtung einbauen.



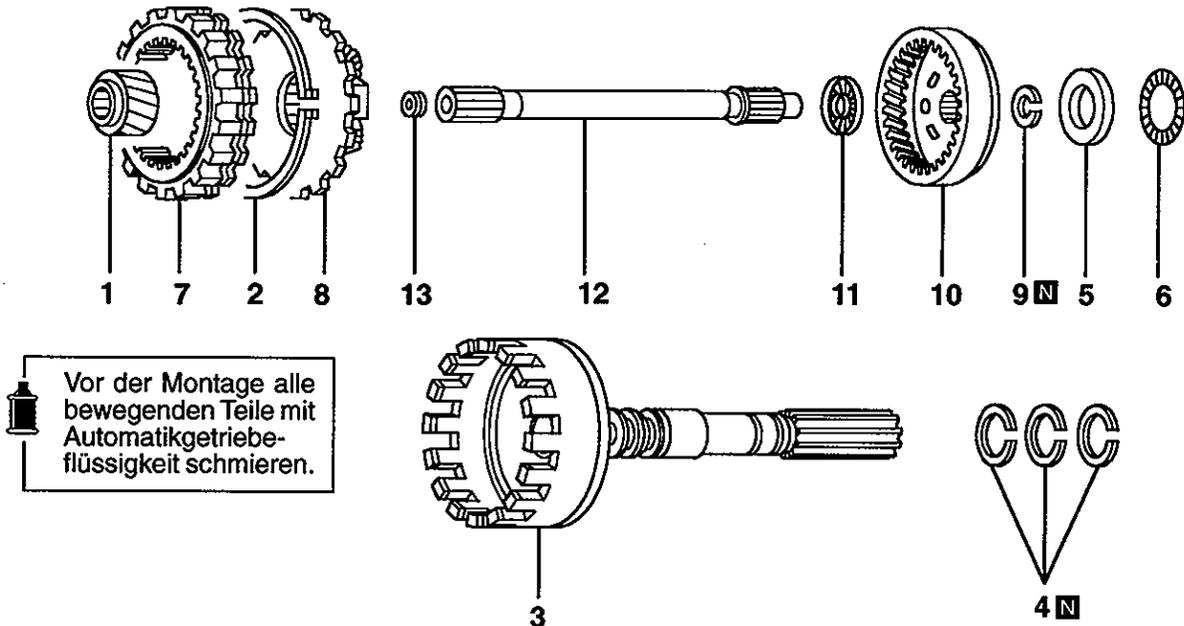
PRÜFUNG

EINWEGKUPPLUNG

- (1) Den inneren Laufring mit der Hand festhalten und das vordere Planetenrad in jede Richtung drehen. Darauf achten, daß sich das Planetenrad glatt gegen den Uhrzeigersinn drehen läßt, im Uhrzeigersinn aber verriegelt.

12. HINTERES PLANETENRAD UND AUSGANGSWELLE

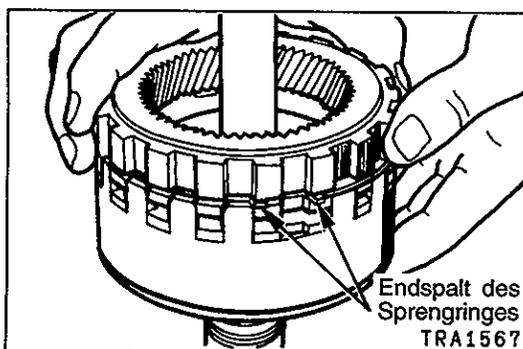
DEMONTAGE UND MONTAGE



TRA1566

Demontageschritte

- | | |
|---|--|
| <p>▶A◀</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planeten-Sonnenrad 2. Sprengring 3. Ausgangswelle 4. Dichtring 5. Laufring 6. Drucklager 7. Vorderes Hohlrads | <ol style="list-style-type: none"> 8. Hinteres Planetenrad 9. Sprengring 10. Hinteres Hohlrads 11. Drucklager 12. Zwischenwelle 13. O-Ring |
|---|--|



TRA1567

HINWEISE ZUR MONTAGE

▶A◀ SPRENGRING EINBAUEN

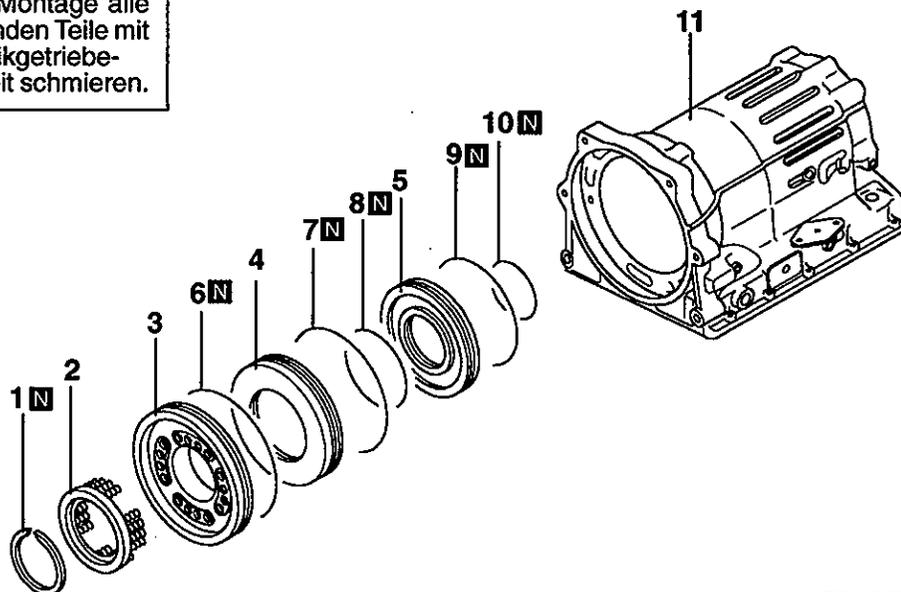
- (1) Den Sprengring an dem vorderen Hohlrads anbringen.
- (2) Das vordere Planetenrad auf der Trommel der Ausgangswelle anbringen und den Endspalt des Sprengringes mit der weiten Innenverzahnung ausrichten.
- (3) Das vordere Hohlrads niederdrücken, um den Sprengring in die Nut einsetzen zu können.

NOTIZ

13. KOLBEN DER BREMSE NR. 3

DEMONTAGE UND MONTAGE

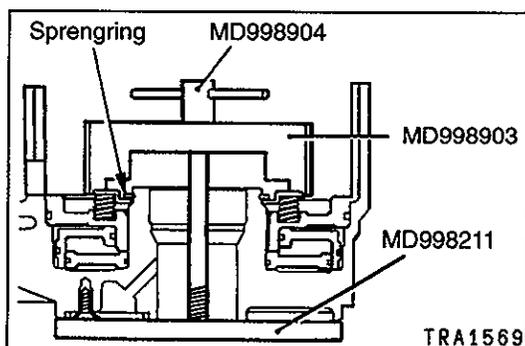
 Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Automatikgetriebe-flüssigkeit schmieren.



TRA1568

Demontageschritte

- | | | |
|---------|------------------------------------|---------------------|
| ◀A▶ ▶A◀ | 1. Sprengring | 7. O-Ring |
| ◀B▶ ▶B◀ | 2. Rückholfeder | 8. O-Ring |
| ◀B▶ ▶B◀ | 3. Primärkolben der Bremse Nr. 3 | 9. O-Ring |
| ◀B▶ ▶B◀ | 4. Reaktionshülse | 10. O-Ring |
| | 5. Sekundärkolben der Bremse Nr. 3 | 11. Getriebegehäuse |
| | 6. O-Ring | |

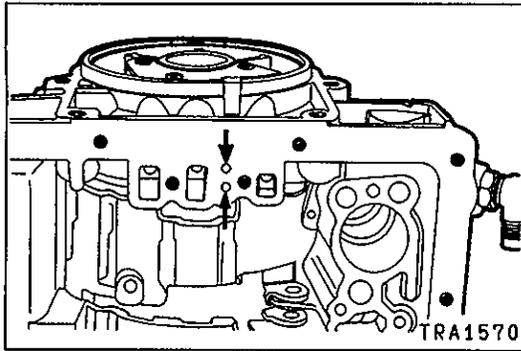


TRA1569

HINWEISE ZUR DEMONTAGE

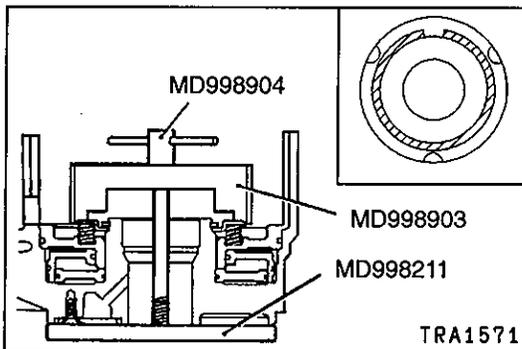
◀A▶ SPRENGRING AUSBAUEN

- (1) Die Rückholfeder unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges zusammendrücken und den Sprengring entfernen.



◀B▶ PRIMÄRKOLBEN DER BREMSE NR. 3, REAKTIONSHÜLSE UND SEKUNDÄRKOLBEN DER BREMSE NR. 3 AUSBAUEN

- (1) Das Getriebegehäuse mit der Vorderseite nach unten auf der Werkbank ablegen. Damit der Primärkolben der Bremse Nr. 3, die Reaktionshülse und der Sekundärkolben der Bremse Nr. 3 während dieser Operation nicht beschädigt werden, sollten vorher mehrere saubere Lappen auf der Werkbank ausgelegt werden.
- (2) Luft an den beiden angezeigten Bohrungen einblasen, um den Primärkolben der Bremse Nr. 3, die Reaktionshülse und den Sekundärkolben der Bremse Nr. 3 zu entfernen.



HINWEISE ZUR MONTAGE

▶A◀ SPRENGRING EINBAUEN

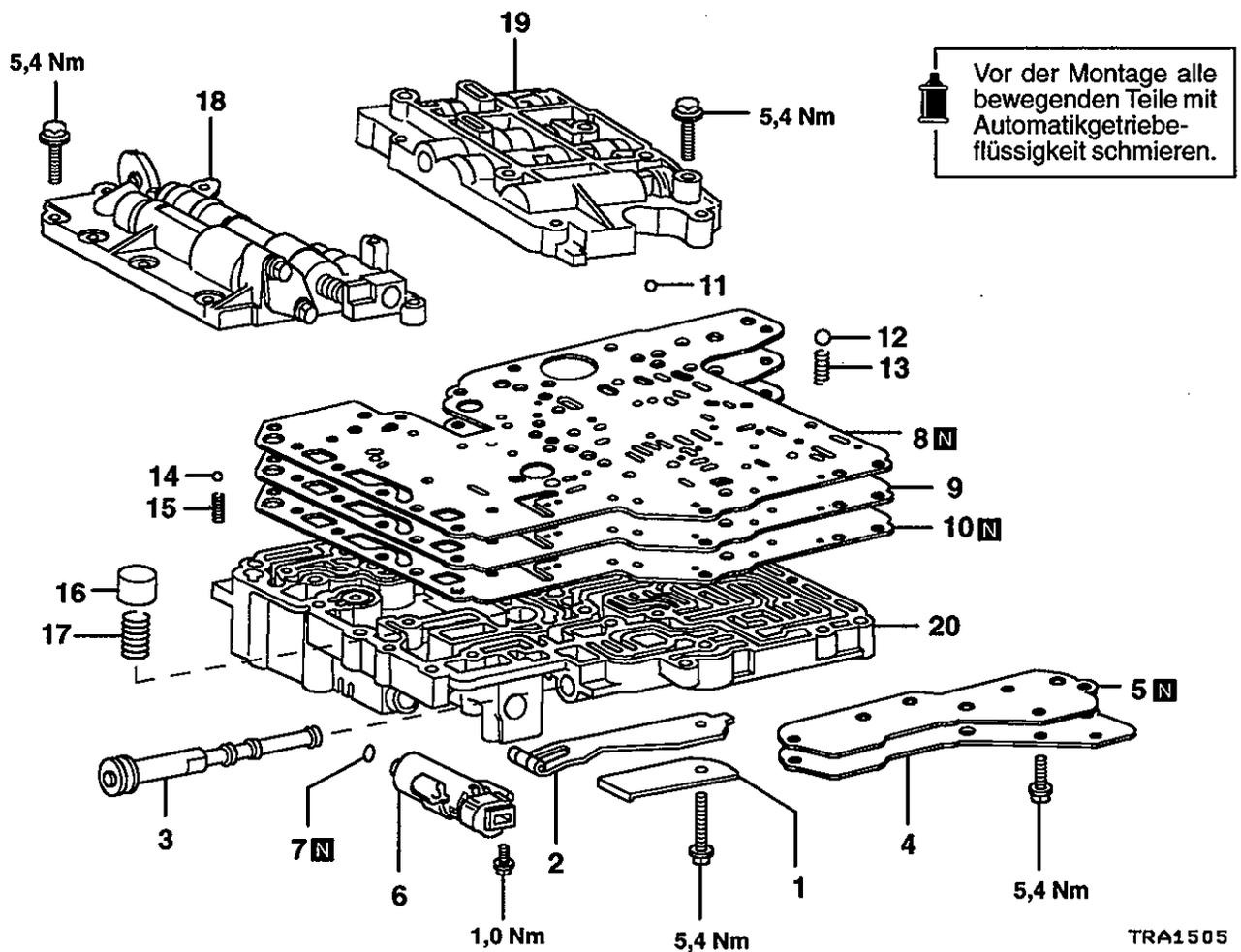
- (1) Die Rückholfeder unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges zusammendrücken und den Sprengring einsetzen.

Vorsicht

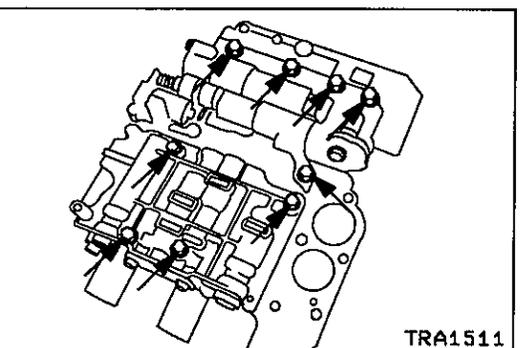
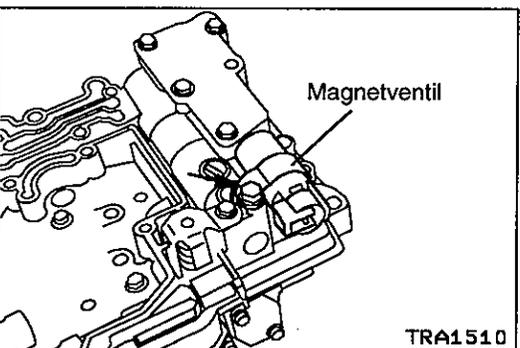
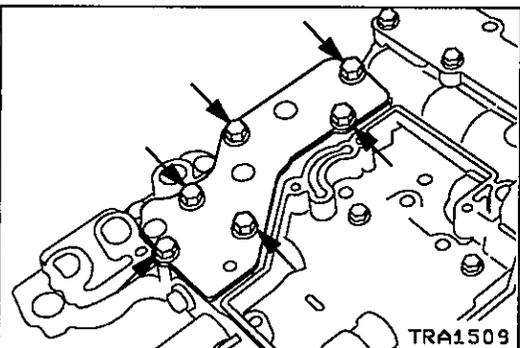
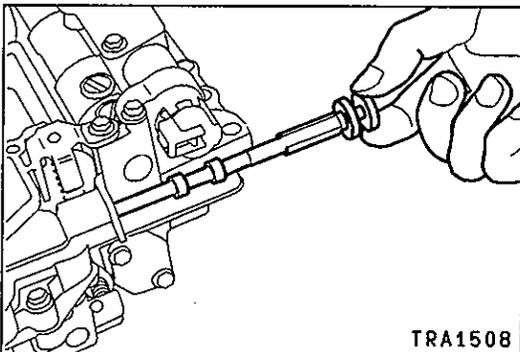
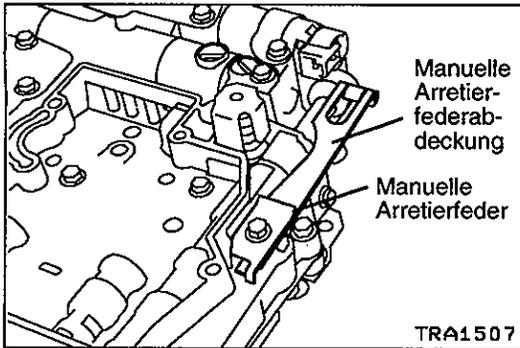
- Darauf achten, daß der Endspalt des Sprengringes nicht mit den Laschen des Federhalters ausgerichtet ist.

14. SCHIEBERKASTEN

DEMONTAGE UND MONTAGE

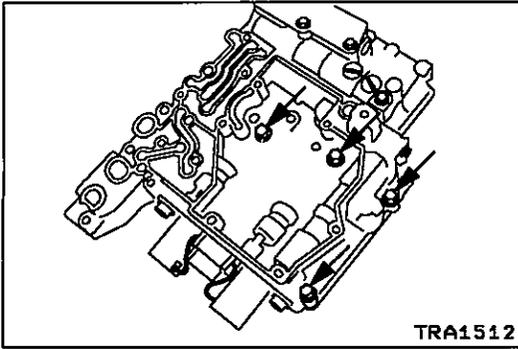


- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1. Manuelle Arretierfederabdeckung | 11. Rückschlagkugel |
| 2. Manuelle Arretierfeder | 12. Rückschlagkugel |
| 3. Handschaltsschieber | 13. Feder |
| 4. Schiebergehäusedeckel | 14. Dämpfungskugel |
| 5. Dichtung | 15. Feder |
| 6. Magnetventil | 16. Ölkühler-Umgebungsschieber |
| 7. O-Ring | 17. Feder |
| 8. Dichtung des oberen Schiebergehäuses | 18. Vorderes oberes Schiebergehäuse |
| 9. Schiebergehäuseplatte | 19. Hinteres oberes Schiebergehäuse |
| 10. Dichtung des unteren Schiebergehäuses | 20. Unteres Schiebergehäuse |

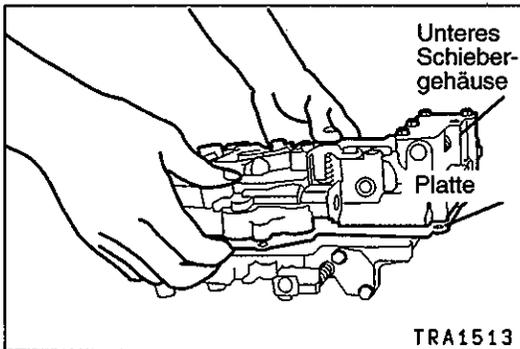


DEMONTAGE

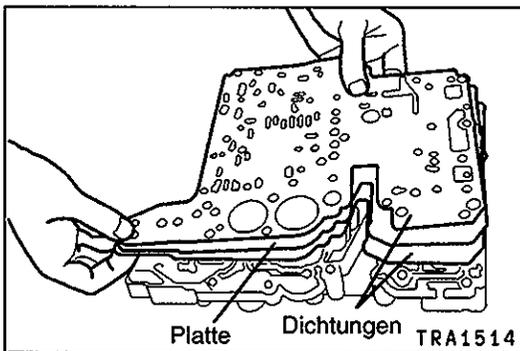
- (1) Die manuelle Arretierfederabdeckung und die manuelle Arretierfeder entfernen.
- (2) Den Handschaltchieber entfernen.
- (3) Die in der Abbildung bezeichneten Schrauben entfernen, und danach den Schiebergehäusedeckel und die Dichtung abnehmen.
- (4) Die in der Abbildung mit einem Pfeil gekennzeichnete Schraube entfernen und das Magnetventil abnehmen.
- (5) Den O-Ring von dem Magnetventil abnehmen.
- (6) Die in der Abbildung durch Pfeile gekennzeichneten Schrauben aus dem oberen Schiebergehäuse entfernen.



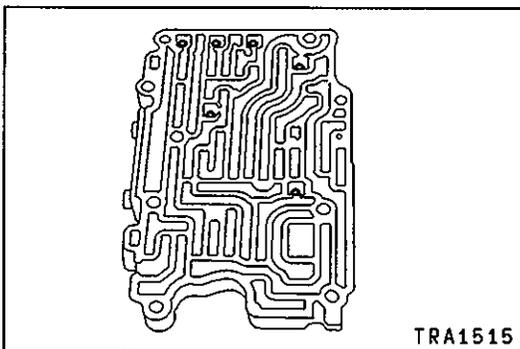
- (7) Die in der Abbildung durch Pfeile gekennzeichneten Schrauben aus dem unteren Schiebergehäuse entfernen.



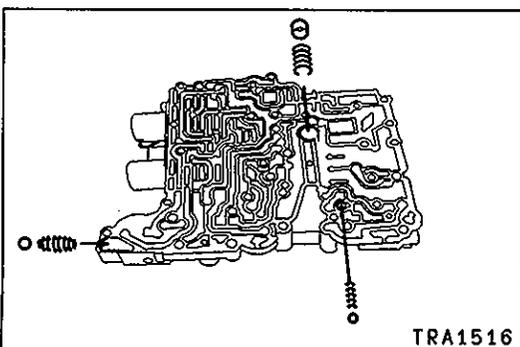
- (8) Die Dichtungen und die Platte gegen das untere Schiebergehäuse drücken und das untere Schiebergehäuse von dem oberen Schiebergehäuse abtrennen.
(9) Das untere Schiebergehäuse mit der Dichtung und Anbauseite der Platte nach oben gerichtet ablegen.



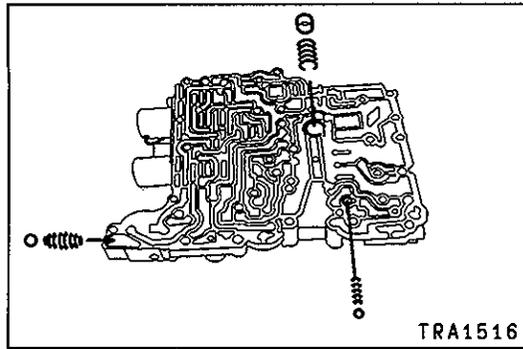
- (10) Die beiden Dichtungen des Schiebergehäuses und die Platte entfernen.



- (11) Die sechs Rückschlagkugeln aus dem hinteren oberen Schiebergehäuse entfernen.

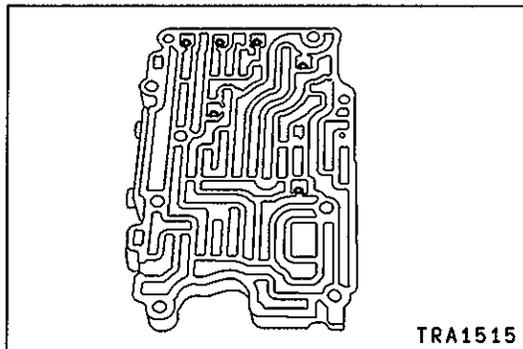


- (12) Die Rückschlagkugel, die Dämpfungskugel, den Ölkühler-Umgehungsschieber und ihre Federn aus dem unteren Schiebergehäuse entfernen.

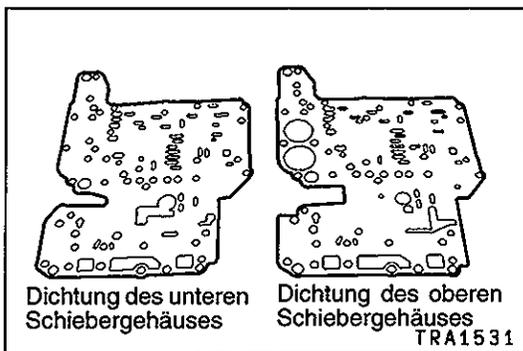


MONTAGE

- (1) Die Rückschlagkugel, die Dämpfungskugel, den Ölkühler-Umgehungsschieber und ihre Federn gemäß Abbildung in das untere Schiebergehäuse einsetzen.



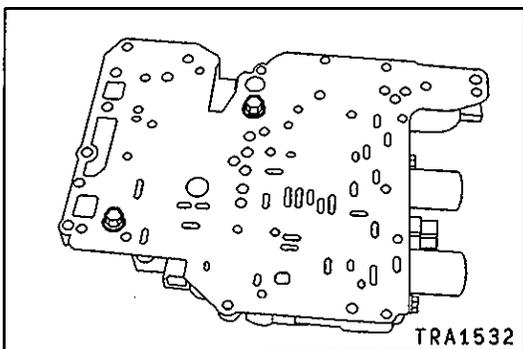
- (2) Die sechs Rückschlagkugeln an den angezeigten Positionen in das obere Schiebergehäuse einsetzen.



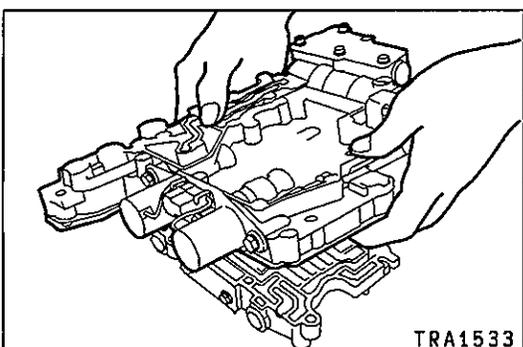
- (3) Eine neue Dichtung für das untere Schiebergehäuse und die Platte an dem unteren Schiebergehäuse anbringen.

Vorsicht

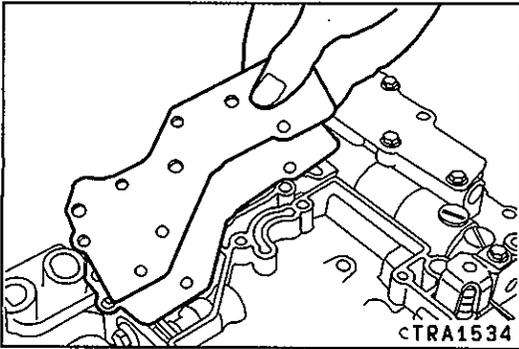
- Die Dichtung des oberen Schiebergehäuses und die Dichtung des unteren Schiebergehäuses weisen unterschiedliche Form auf. Darauf achten, daß diese Komponenten nicht verwechselt werden.



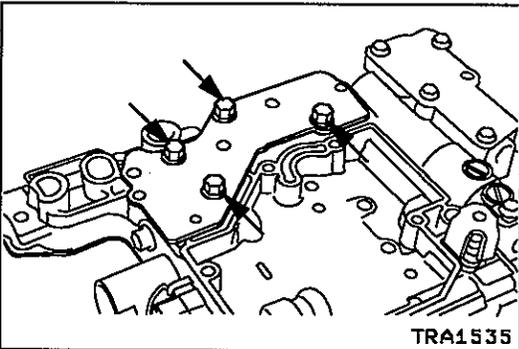
- (4) Die Platte provisorisch an dem unteren Schiebergehäuse befestigen, indem geeignete Schrauben an den in der Abbildung gezeigten Positionen eingeschraubt werden.
- (5) Eine neue Dichtung für das obere Schiebergehäuse auf dem unteren Schiebergehäuse anbringen.



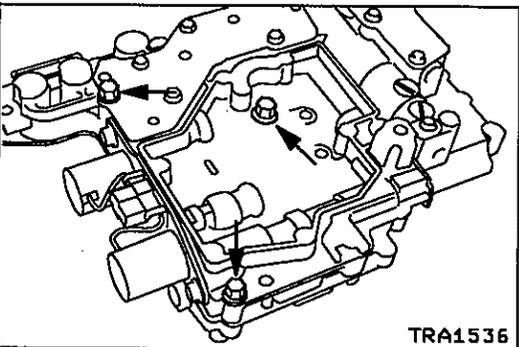
- (6) Das untere Schiebergehäuse an dem hinteren oberen Schiebergehäuse anbringen.



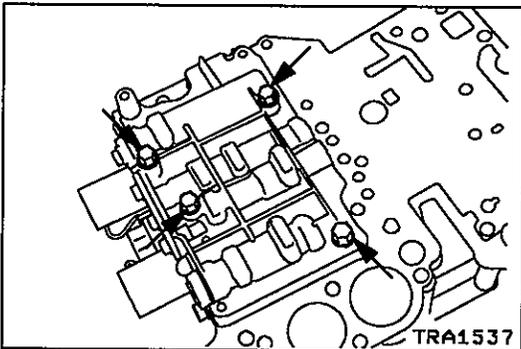
- (7) Den Schiebergehäusedeckel mit einer neuen Dichtung am unteren Schiebergehäuse anbringen.



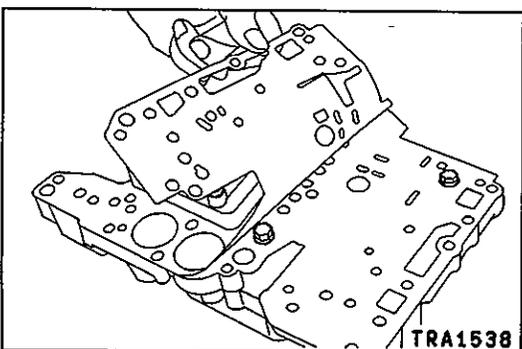
- (8) Die mit Pfeilen in der Abbildung gekennzeichneten Schrauben festziehen, um den Schiebergehäusedeckel zu sichern.



- (9) Die Schrauben an den in der Abbildung gezeigten Positionen anbringen.



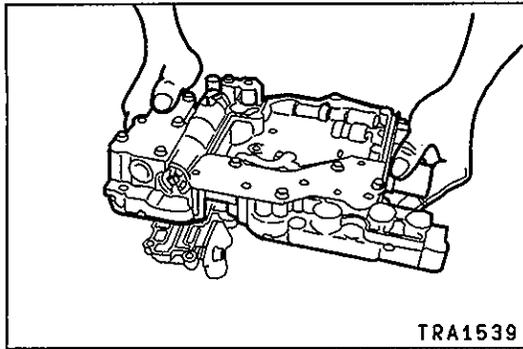
- (10) Das Schiebergehäuse umkehren. Die Schrauben an den in der Abbildung durch Pfeile gekennzeichneten Positionen an der Seite des hinteren oberen Schiebergehäuses anbringen und mit den Fingern festziehen.



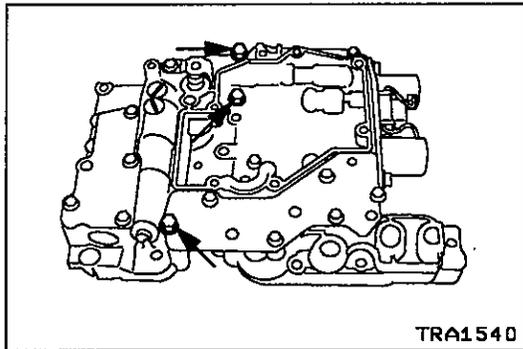
- (11) Die in Schritt 4 provisorisch festgezogenen Schrauben entfernen.

Vorsicht

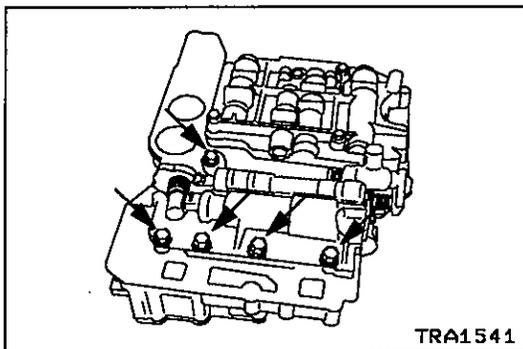
- **Darauf achten, daß während dieser Operation die Dichtung des oberen Schiebergehäuses nicht beschädigt wird.**



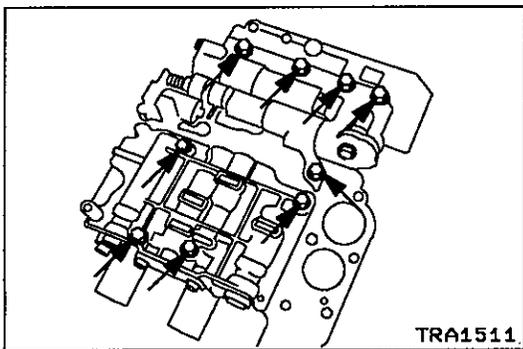
(12) Das untere Schiebergehäuse an dem vorderen oberen Schiebergehäuse anbringen.



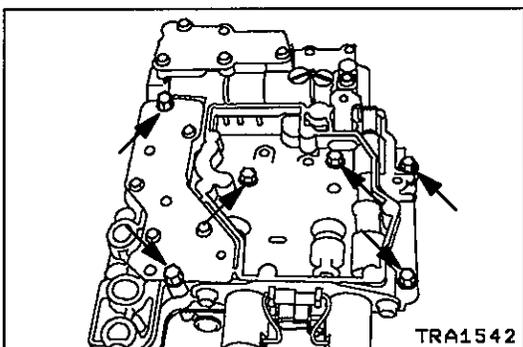
(13) Schrauben an den in der Abbildung durch Pfeile gekennzeichneten Positionen anbringen.



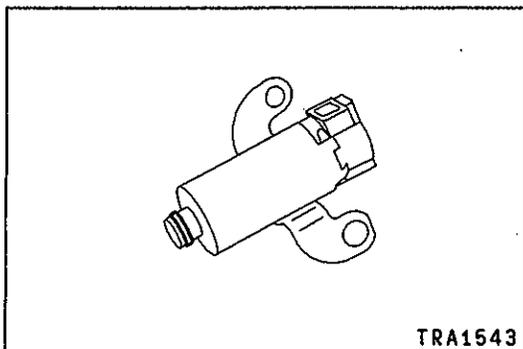
(14) Das Schiebergehäuse umkehren und die in der Abbildung durch Pfeile gekennzeichneten Schrauben an der Seite des vorderen oberen Schiebergehäuses anbringen.



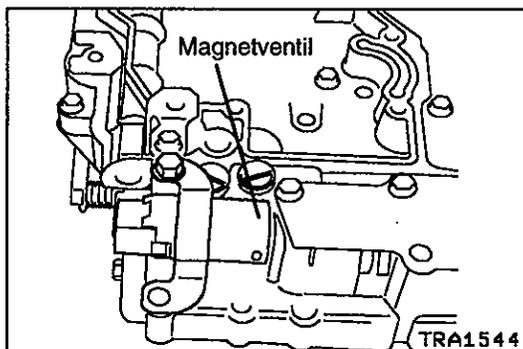
(15) Die Schrauben an dem hinteren oberen Schiebergehäuse und die Schrauben an dem vorderen oberen Schiebergehäuse gleichmäßig festziehen.



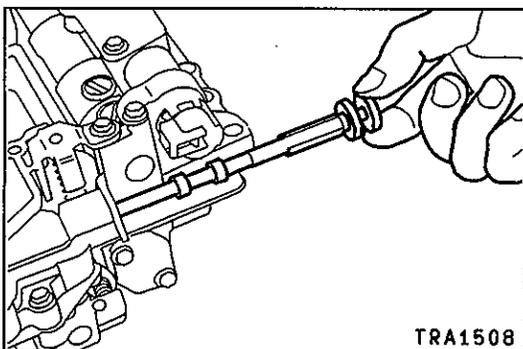
(16) Das Schiebergehäuse umkehren und die Schrauben an der Seite des unteren Schiebergehäuses gleichmäßig festziehen.



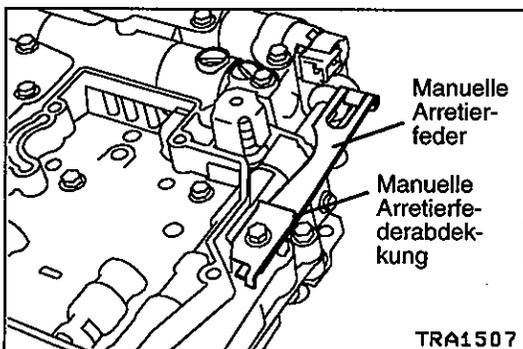
(17) Einen neuen O-Ring einsetzen.



(18) Das Magnetventil an dem unteren Schiebergehäuse anbringen.



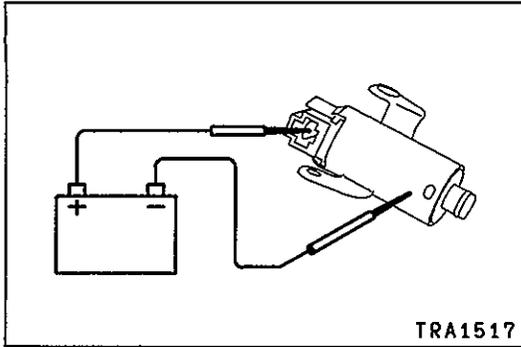
(19) Den Handschaltchieber anbringen.



(20) Die manuelle Arretierfeder und die manuelle Arretierfederabdeckung anbringen.

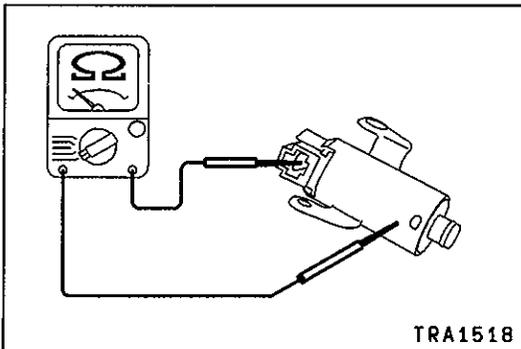
PRÜFUNG**MAGNETVENTIL**

- (1) Überbrückungsdrähte verwenden und die positive Klemme der Batterie mit der Klemme des Magnetventils verbinden; danach die negative Klemme der Batterie mit dem Magnetventilgehäuse verbinden. Darauf achten, daß ein Betriebsgeräusch des Magnetventils vernommen werden kann.



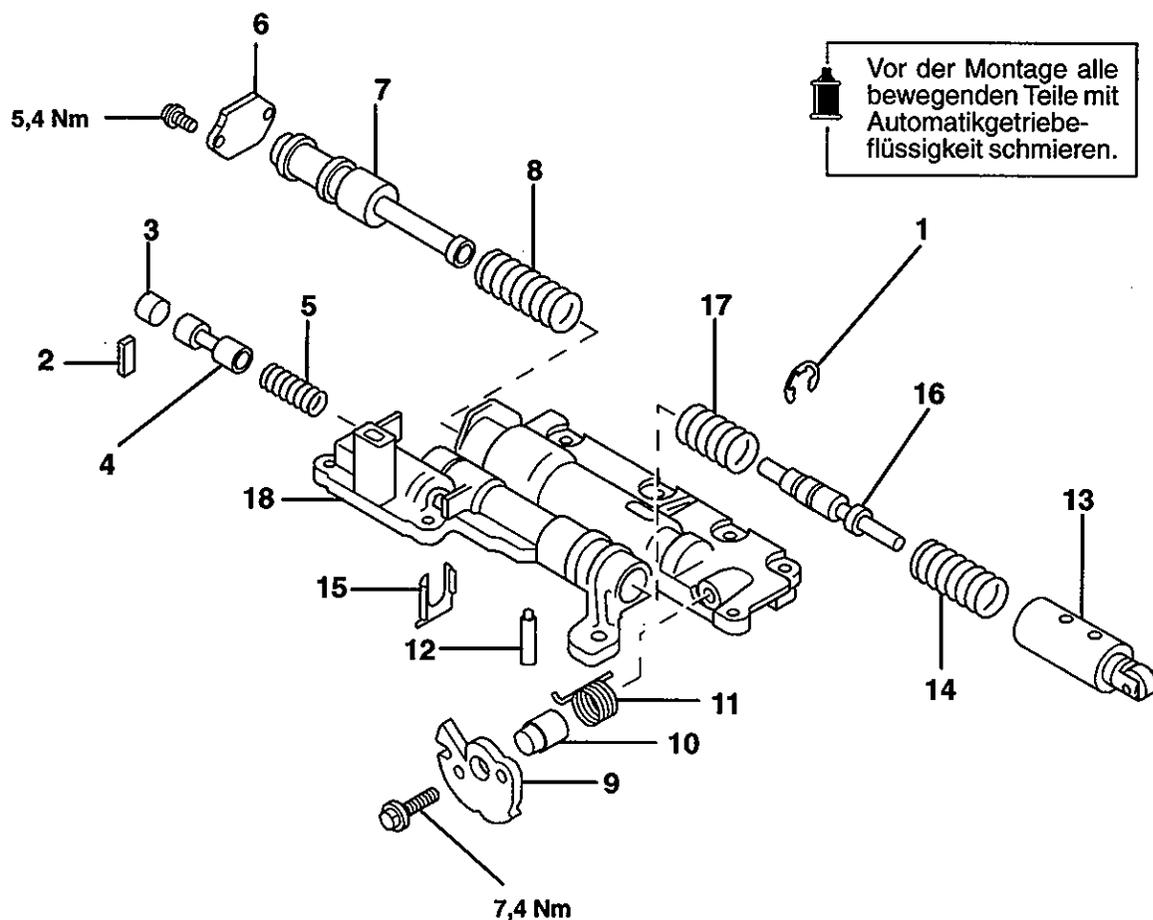
- (2) Den Widerstand zwischen der Magnetventilklemme und dem Magnetventilgehäuse messen.

Sollwert: 10 – 16 Ω



15. VORDERES OBERES SCHIEBERGEHÄUSE

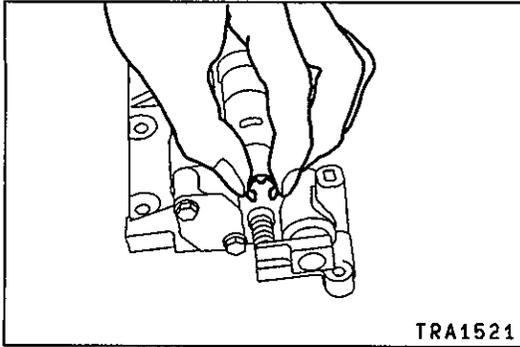
DEMONTAGE UND MONTAGE



TRA1506

Demontageschritte

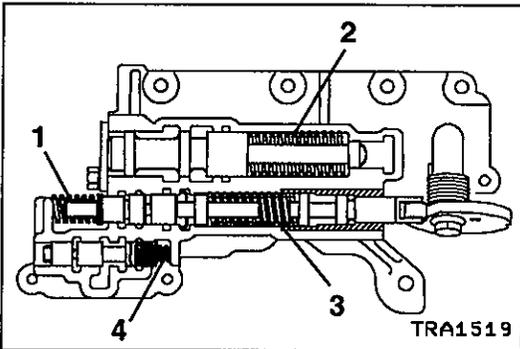
- | | | | | | | | |
|-----|-----|-----------------------------|-----|-----------|---|------------------------------------|-------------------------------------|
| ◀A▶ | ▶C▶ | 1. Sprengring | ▶B▶ | 11. Feder | | | |
| | ▶B▶ | 2. Sitz | | ▶B▶ | 12. Zurückschalt-Verschlußschrauben-Hülsenstift | | |
| | | 3. Verschlußschraube | | | ▶A▶ | 13. Zurückschalt-Verschlußschraube | |
| | | 4. Reduzierschieber | | | ▶A▶ | 14. Feder | |
| | ▶A▶ | 5. Feder | | | ▶B▶ | 15. Schiebervibrationsanschlag | |
| | | 6. Deckel | | | | ▶A▶ | 16. Drosselklappe |
| | | 7. Sekundärregulierschieber | | | | ▶A▶ | 17. Feder |
| | ▶A▶ | 8. Feder | | | | | 18. Vorderes oberes Schiebergehäuse |
| | | 9. Gasnocke | | | | | |
| | | 10. Hülse | | | | | |

**HINWEISE ZUR DEMONTAGE****◀A▶ SPRENGRING(E) AUSBAUEN**

- (1) Den (Die) Sprengring(e) zum Einstellen des Drosseldrucks entfernen.

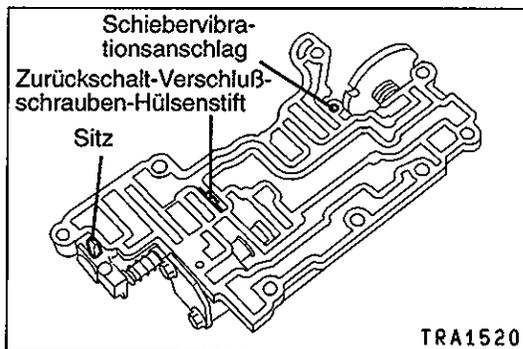
Vorsicht

- Die Anzahl der Sprengringe verifizieren. (In manchen Fällen sind keine Sprengringe vorhanden.)

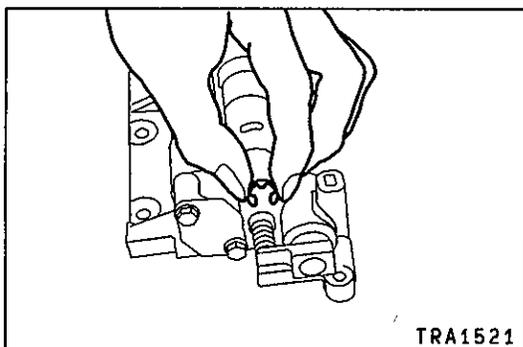
**HINWEISE ZUR MONTAGE****▶A◀ FEDERN EINBAUEN**

- (1) Die einzelnen Federn richtig einbauen.

| | Einbauposition | Unge-spannte Länge (mm) | Außen-durchmesser (mm) |
|---|------------------------------------|-------------------------|------------------------|
| 1 | Drosselklappe | 21,94 | 8,58 |
| 2 | Sekundärregulierschieber | 71,27 | 17,43 |
| 3 | Zurückschalt-Verschluß-schraube | 39,55 | 10,90 |
| 4 | Reduzierschieber-Verschlußschraube | 23,00 | 6,85 |

**▶B◀ SCHIEBERVIBRATIONSANSCHLAG, ZURÜCKSCHALT-VERSCHLUSSSCHRAUBEN-HÜLSENSTIFT UND SITZ EINBAUEN**

- (1) Den Schiebervibrationsanschlag, den Zurückschalt-Verschlußschrauben-Hülsestift und den Sitz gemäß Abbildung einbauen.

**▶C◀ SPRENGRING(E) EINBAUEN**

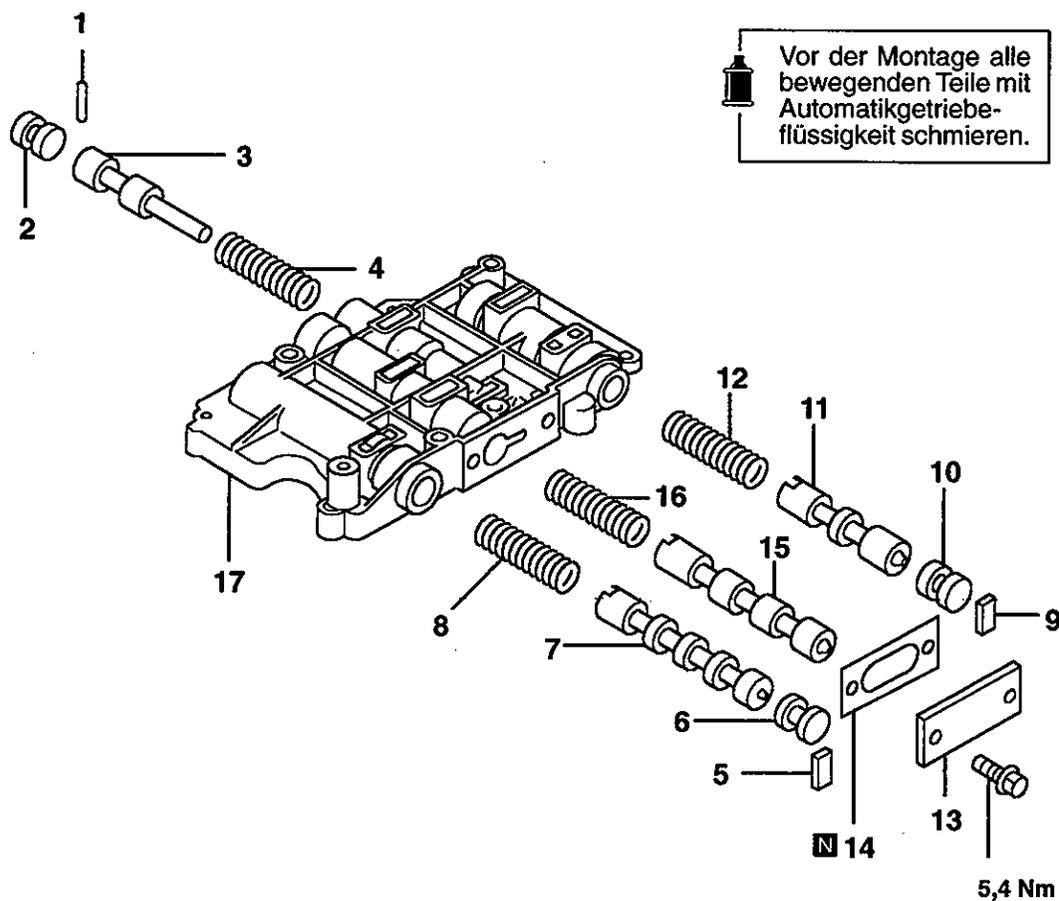
- (1) Den (Die) Sprengring(e) zum Einstellen des Drosseldrucks einbauen.

Vorsicht

- Die gleiche Anzahl an Sprengringen einbauen, wie sie ursprünglich installiert war. Anderenfalls wird der Drosseldruck geändert.

16. HINTERES OBERES SCHIEBERGEHÄUSE

DEMONTAGE UND MONTAGE

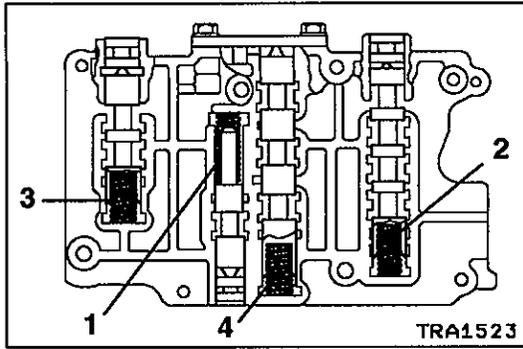


5,4 Nm

TRA1522

Demontageschritte

- | | | | |
|-----|---|-----|-------------------------------------|
| ▶B◀ | 1. Rolle | ▶B◀ | 9. Sitz |
| | 2. Verschlußschraube | | 10. Verschlußschraube |
| | 3. Rückwärtsgangkupplungs-Sequenzschieber | ▶A◀ | 11. Schaltschieber für 3./4. Gang |
| ▶A◀ | 4. Feder | ▶A◀ | 12. Feder |
| ▶B◀ | 5. Sitz | | 13. Deckel |
| | 6. Verschlußschraube | | 14. Dichtung |
| | 7. Schaltschieber für 2./3. Gang | ▶A◀ | 15. Schaltschieber für 1./2. Gang |
| ▶A◀ | 8. Feder | | 16. Feder |
| | | | 17. Hinteres oberes Schiebergehäuse |

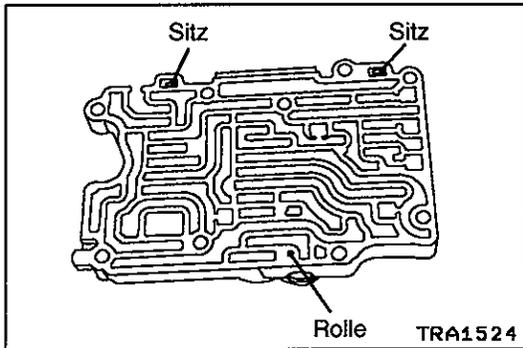


HINWEISE ZUR MONTAGE

►A◄ FEDERN EINBAUEN

(1) Die einzelnen Federn richtig einbauen.

| | Einbauposition | Unge-spannte Länge (mm) | Außen-durchmesser (mm) |
|---|--|-------------------------|------------------------|
| 1 | Rückwärtsgangkupplungs-Sequenzschieber | 37,55 | 9,1 |
| 2 | Schaltschieber für 2./3. Gang | 29,15 | 8,9 |
| 3 | Schaltschieber für 3./4. Gang | 29,15 | 8,9 |
| 4 | Schaltschieber für 1./2. Gang | 29,15 | 8,9 |

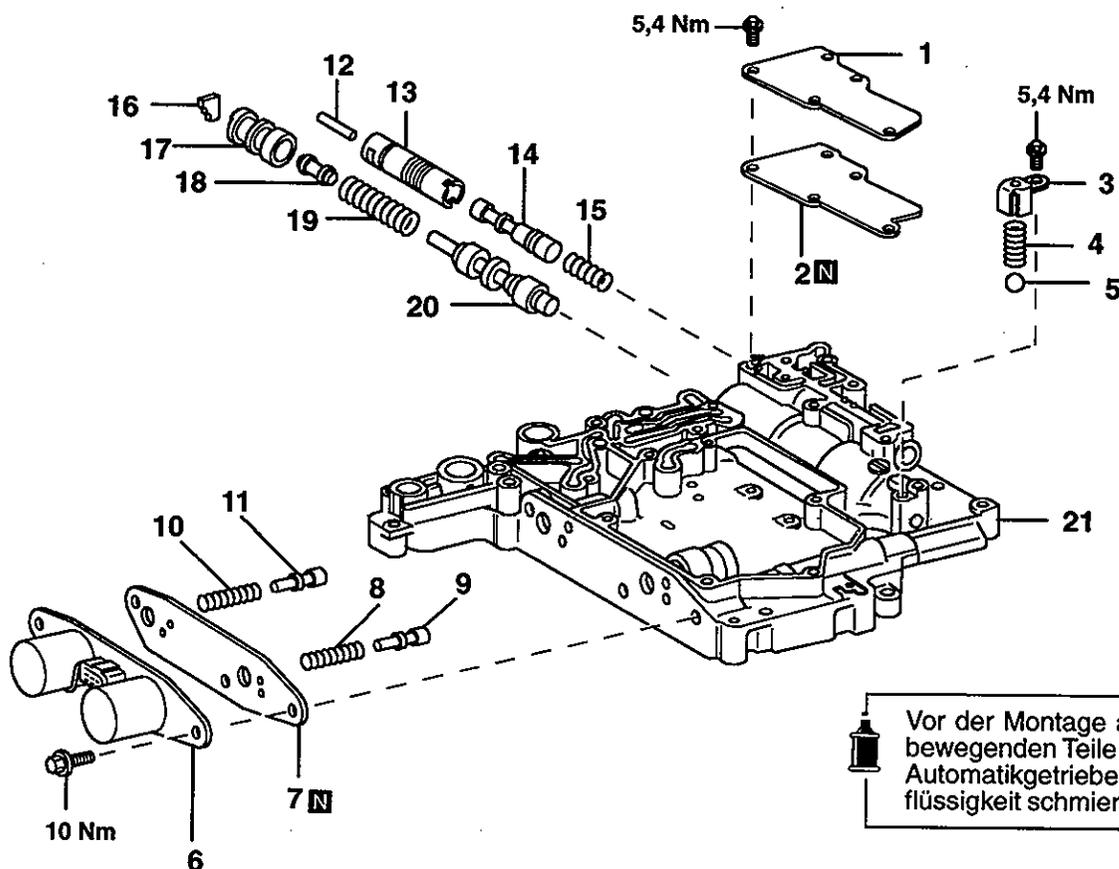


►B◄ ROLLE UND SITZ EINBAUEN

(1) Die Rolle und die Sitze an den in der Abbildung gezeigten Positionen einbauen.

17. UNTERES SCHIEBERGEHÄUSE

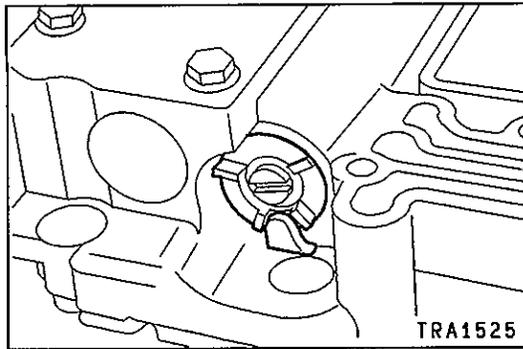
DEMONTAGE UND MONTAGE



TRA1528

Demontageschritte

- | | | | |
|-----|--------------------------------------|-----|----------------------------------|
| ▶D◀ | 1. Platte | ▶C◀ | 12. Stift |
| ▶D◀ | 2. Dichtung | ▶C◀ | 13. Hülse |
| | 3. Federsitz | | 14. Überbrückungs-Relaisschieber |
| ▶A◀ | 4. Feder | ▶A◀ | 15. Feder |
| | 5. Kugel | ▶B◀ | 16. Platte |
| | 6. Magnetventil | ▶B◀ | 17. Hülse |
| ▶A◀ | 7. Dichtung | | 18. Tauchkolben |
| ▶A◀ | 8. Feder | ▶A◀ | 19. Feder |
| | 9. Langsamfreilauf-Modulatorschieber | | 20. Druckregulierschieber |
| ▶A◀ | 10. Feder | | 21. Unteres Schiebergehäuse |
| | 11. Zwischenmodulatorschieber | | |



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

◀A▶ HÜLSE UND PLATTE AUSBAUEN

- (1) Bevor mit der Demontage begonnen wird, ist darauf zu achten, in welcher Teilung der Hülse die Platte sitzt.

Vorsicht

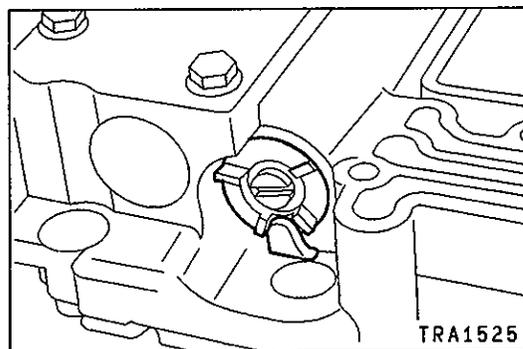
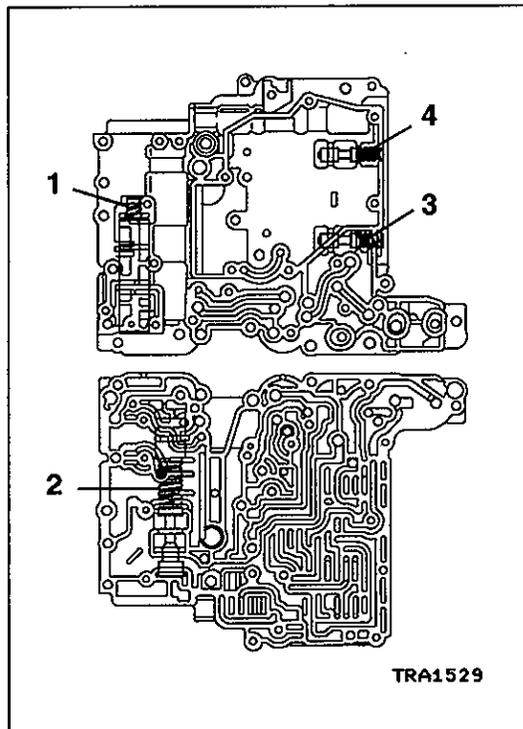
- Die Hülsteilung, in welcher die Platte sitzt, bestimmt den Leitungsdruck. Daher immer diesen Punkt überprüfen, bevor mit der Demontage begonnen wird.

HINWEISE ZUR MONTAGE

▶A◀ FEDERN EINBAUEN

- (1) Die einzelnen Federn richtig einbauen.

| | Einbauposition | Unge-spannte Länge (mm) | Außen-durch-messer (mm) |
|---|------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 1 | Überbrückungs-Relaisschieber | 32,60 | 11,40 |
| 2 | Druckregulierschieber | 50,28 | 17,02 |
| 3 | Zwischenmodulatorschieber | 27,26 | 9,04 |
| 4 | Langsamfreilauf-Modulator-schieber | 42,35 | 9,24 |

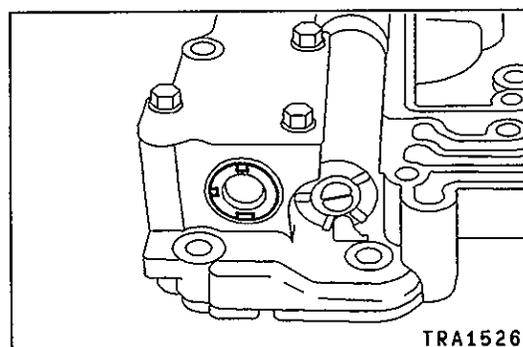


▶B◀ HÜLSE UND PLATTE EINBAUEN

- (1) Die Platte so einbauen, daß sie in der gleichen Position der Hülse wie vor der Demontage sitzt.

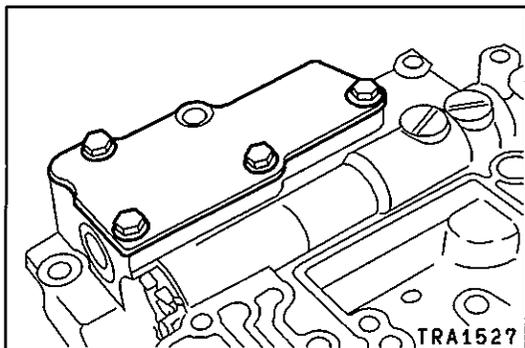
Vorsicht

- Die Hülsteilung, in welcher die Platte sitzt, bestimmt den Leitungsdruck. Daher immer die Platte in die gleiche Teilung der Hülse einsetzen, in der sie sich vor der Demontage befand.



▶C◀ HÜLSE UND STIFT EINBAUEN

- (1) Die Hülse so einbauen, daß ihre drei Nuten gemäß Abbildung angeordnet sind. Danach mit dem Stift sichern.

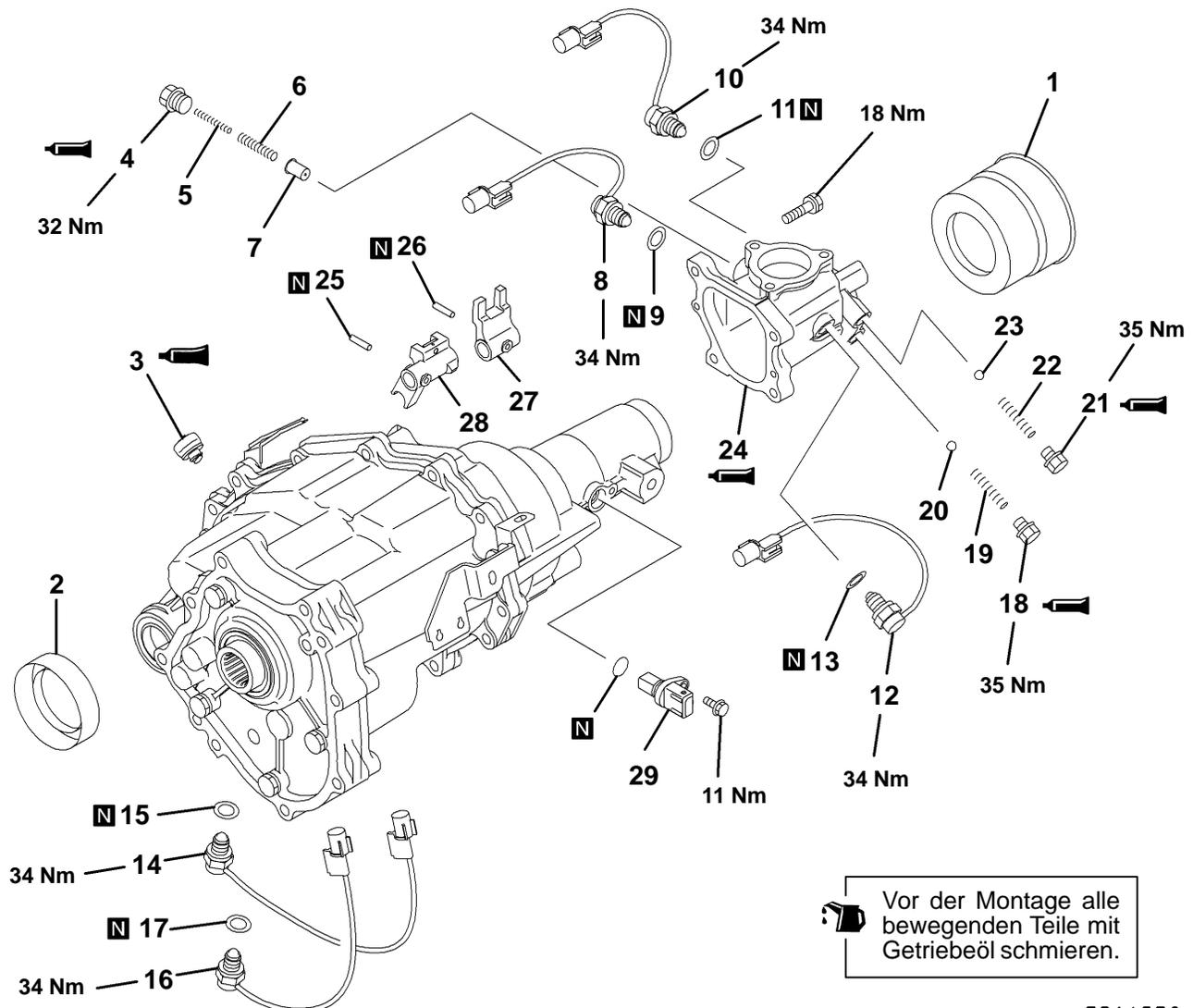
**▶D◀ PLATTE UND DICHTUNG EINBAUEN**

- (1) Die Platte mit einer neuen Dichtung einbauen. Die in der Abbildung gezeigten Schrauben gleichmäßig festziehen.

NOTIZ

18. VERTEILERGETRIEBE <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i>

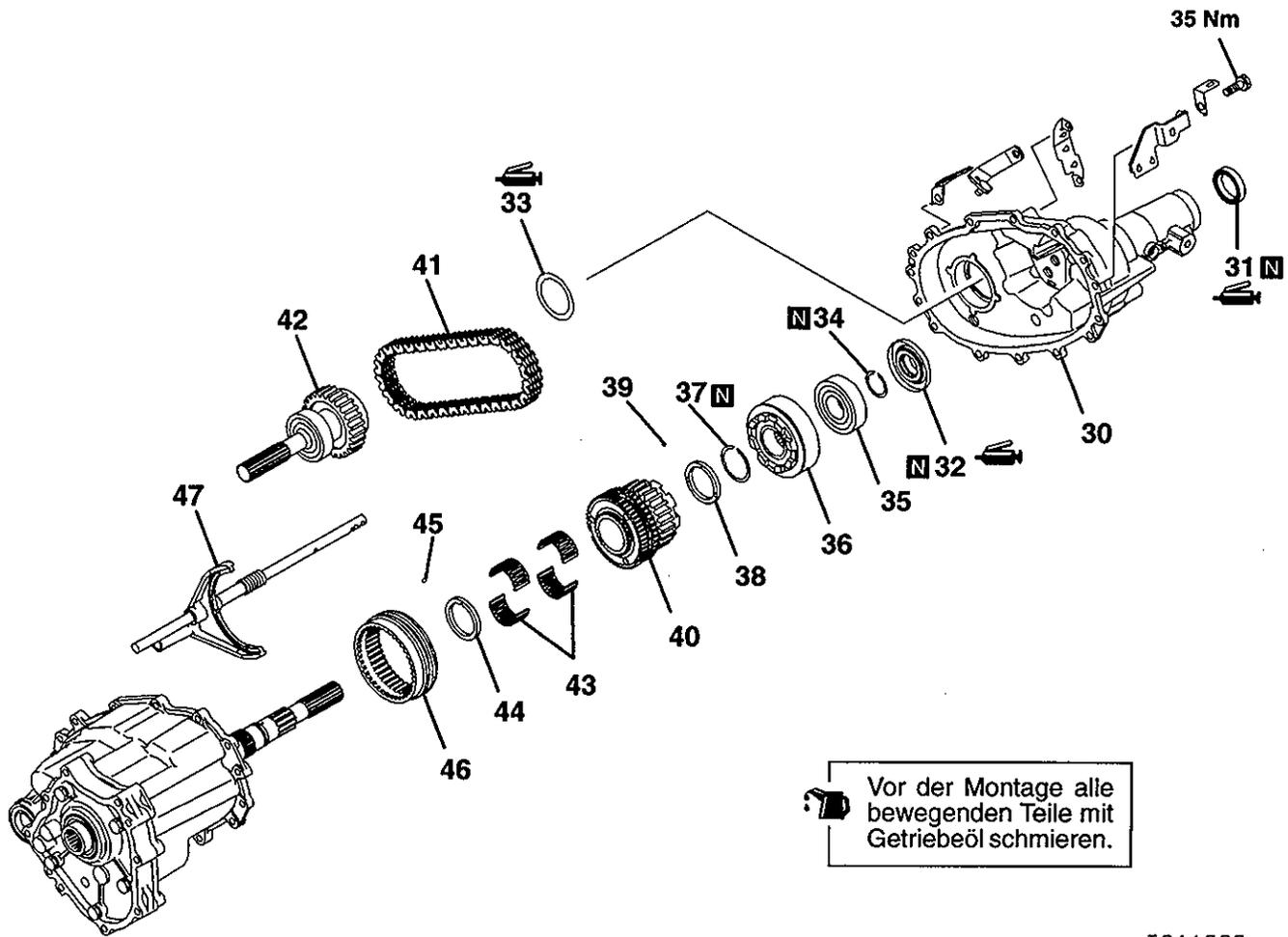
DEMONTAGE UND MONTAGE



TRA1576

Demontageschritte

- | | | | |
|-----|---|-----|--|
| | 1. Staubschutzmanschette | ▶Z◀ | 16. Sperrdetektorschalter |
| | 2. Staubschutzmanschette | | 17. Dichtung |
| ▶d◀ | 3. Belüftung | ▶Y◀ | 18. Arretierdichtschaube |
| ▶c◀ | 4. Wahltauchkolben-Dichtverschluss | ▶X◀ | 19. Feder |
| | 5. Rückholfeder | | 20. Stahlkugel |
| | 6. Rückholfeder | ▶Y◀ | 21. Arretierdichtschaube |
| | 7. Wahltauchkolben | ▶X◀ | 22. Feder |
| ▶b◀ | 8. Detektorschalter für Schnellgang/ Langsamgang | | 23. Stahlkugel |
| | 9. Dichtung | ◀A▶ | 24. Verteilergetriebe-Steuergehäuse |
| ▶b◀ | 10. Detektorschalter für Betrieb mit All- radantrieb | ▶W◀ | 25. Federstift |
| | 11. Dichtung | ▶V◀ | 26. Federstift |
| ▶a◀ | 12. Detektorschalter für Sperrbetrieb | ▶U◀ | 27. Schaltklaue für Schnellgang/Lang- samgang |
| | 13. Dichtung | | 28. Schaltklaue für Heckantrieb/Allrad- antrieb |
| ▶Z◀ | 14. Detektorschalter für Allradantrieb | ▶T◀ | 29. Fahrgeschwindigkeitssensor |
| | 15. Dichtung | | |



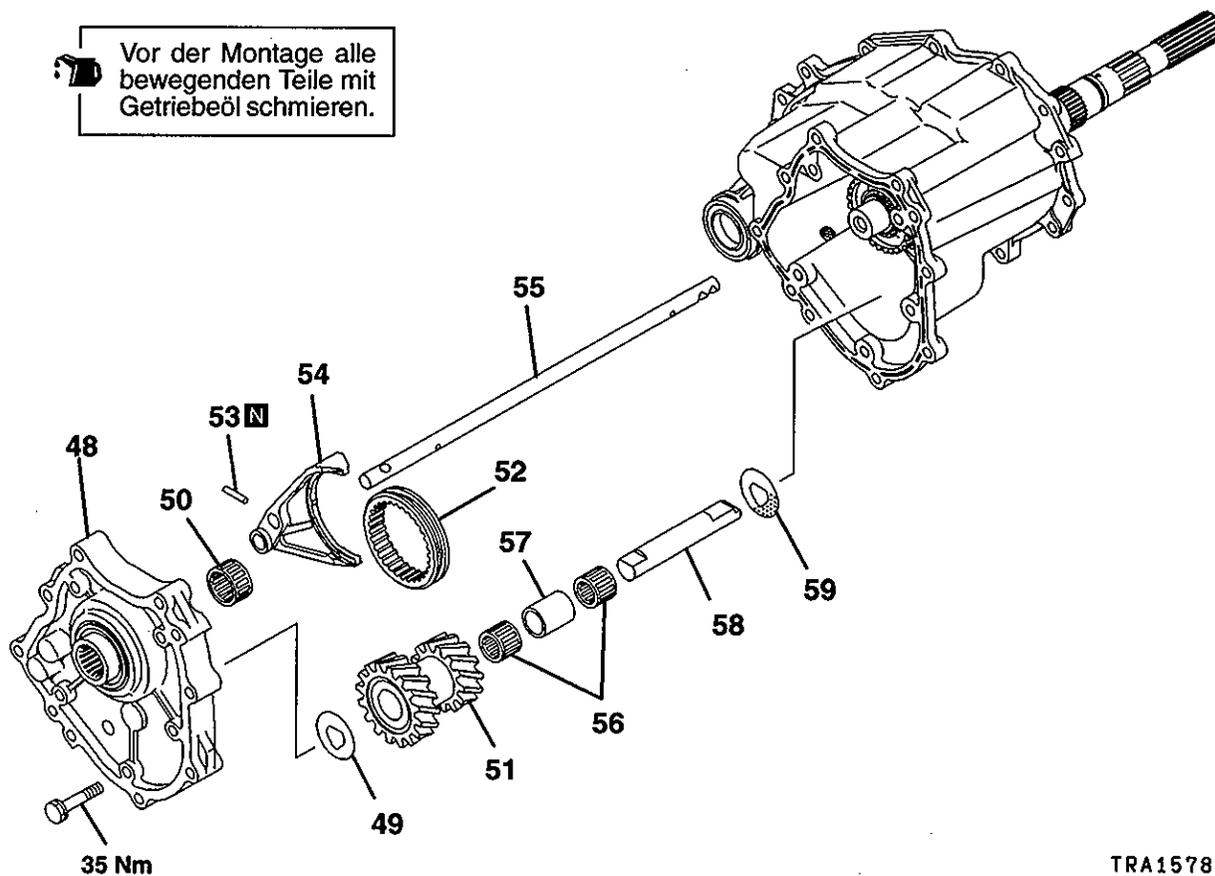
TRA1577

Demontageschritte

- | | | |
|-----|-----|--------------------------------------|
| ◀B▶ | ▶S▶ | 30. Hinterer Verteilergetriebedeckel |
| | ▶R▶ | 31. Wellendichtring |
| | ▶Q▶ | 32. Ölführung |
| | ▶P▶ | 33. Wellenfeder |
| | ▶O▶ | 34. Sprengring |
| ◀C▶ | ▶N▶ | 35. Kugellager |
| | ▶M▶ | 36. Viskosekupplung |
| | ▶L▶ | 37. Sprengring |
| | | 38. Distanzscheibe |
| | | 39. Stahlkugel |

- | | | |
|-----|-----|--|
| ◀D▶ | ▶K▶ | 40. Synchronerichtung für Heckantrieb/Allradantrieb |
| ◀D▶ | ▶K▶ | 41. Kette |
| ◀D▶ | ▶K▶ | 42. Vordere Ausgangswelle |
| | ▶J▶ | 43. Nadellager |
| | ▶I▶ | 44. Distanzscheibe |
| | ▶I▶ | 45. Stahlkugel |
| | ▶I▶ | 46. Schaitmuffe |
| | ▶I▶ | 47. Schaltgabel und Schaltstange für Heckantrieb/Allradantrieb |

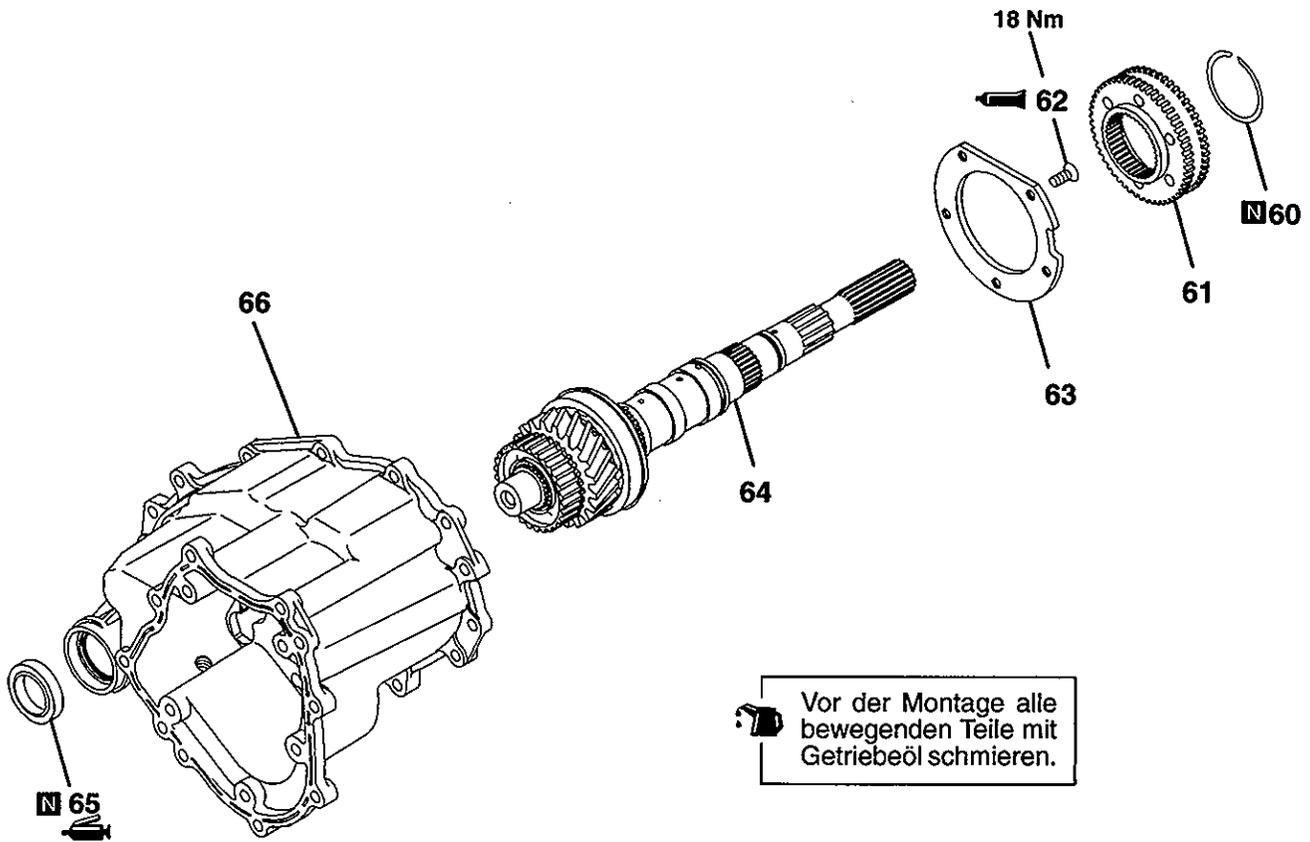
 Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Getriebeöl schmieren.



TRA1578

Demontageschritte

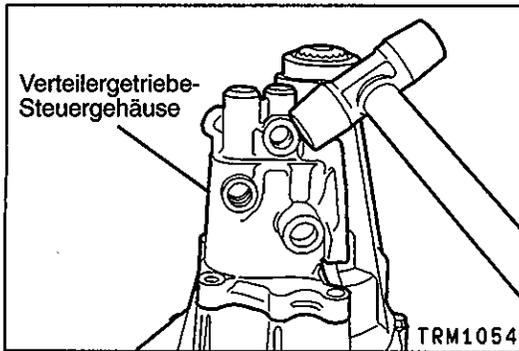
- | | | | | |
|-----|-----|--|-----|--|
| ◀E▶ | ▶H▶ | 48. Verteilergetriebe-Gehäuseplatte | ▶E▶ | 55. Schaltstange für Schnellgang/ Langsamgang |
| | ▶G▶ | 49. Anlaufscheibe | | 56. Nadellager |
| | | 50. Nadellager | | 57. Distanzhülse |
| | | 51. Vorgelegezahnrad | ▶D▶ | 58. Vorgelegewelle |
| | ▶F▶ | 52. Kupplungshülse für Schnellgang/ Langsamgang | ▶D▶ | 59. Anlaufscheibe |
| | ▶E▶ | 53. Federstift | | |
| | ▶E▶ | 54. Schaltgabel für Schnellgang/Lang- samgang | | |



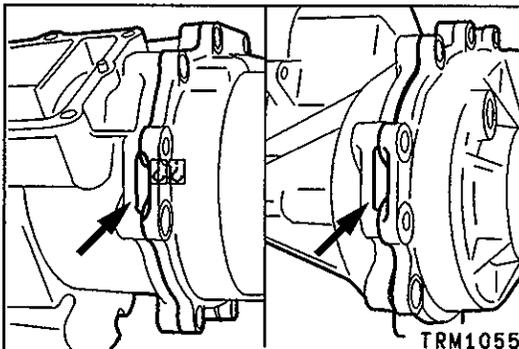
TRA1579

Demontageschritte

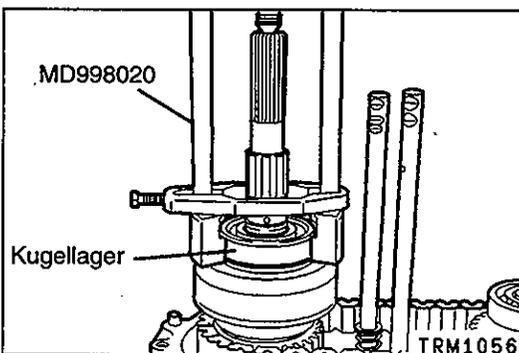
- ▶C◀ 60. Sprengring
- 61. Differentialsperrnabe
- ▶B◀ 62. Mittellagerhalter-Dichtschaube
- 63. Mittellagerhalter
- 64. Hintere Ausgangswelle
- ▶A◀ 65. Wellendichtring
- 66. Verteilergetriebegehäuse

**HINWEISE ZUR DEMONTAGE****◀A▶ VERTEILERGETRIEBE-STEUERGEHÄUSE AUSBAUEN**

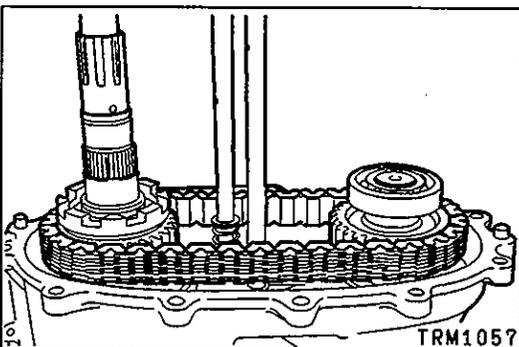
- (1) Das Verteilergetriebe-Steuergehäuse ausbauen, indem mit einem Plastikhammer oder ähnlichen Werkzeug leicht dagegen geschlagen wird.

**◀B▶ HINTEREN VERTEILERGETRIEBEBEDECKEL AUSBAUEN**

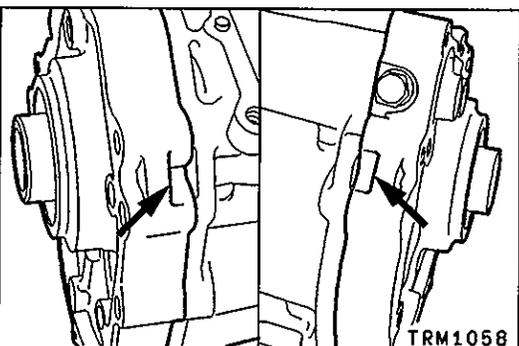
- (1) An den beiden in der Abbildung gezeigten Positionen gegen den hinteren Verteilergetriebedeckel schlagen, um diesen zu entfernen.

**◀C▶ KUGELLAGER AUSBAUEN**

- (1) Das Kugellager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges ausbauen.

**◀D▶ SYNCHROEINRICHTUNG FÜR HECKANTRIEB/ ALLRADANTRIEB, KETTE UND VORDERE AUSGANGSWELLE AUSBAUEN**

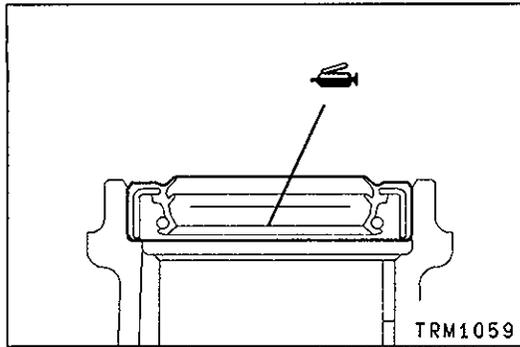
- (1) Die Synchroneinrichtung für Heckantrieb/Allradantrieb, die Kette und die vordere Ausgangswelle gleichzeitig entfernen.

**◀E▶ VERTEILERGETRIEBE-GEHÄUSEPLATTE AUSBAUEN**

- (1) An den zwei in der Abbildung gezeigten Positionen gegen die Verteilergetriebe-Gehäuseplatte schlagen, um diese zu entfernen.

Vorsicht

- Das Vorgelegezahnrad und die benachbarten Teile werden gemeinsam freigegeben. Darauf achten, daß diese nicht fallen lassen werden.



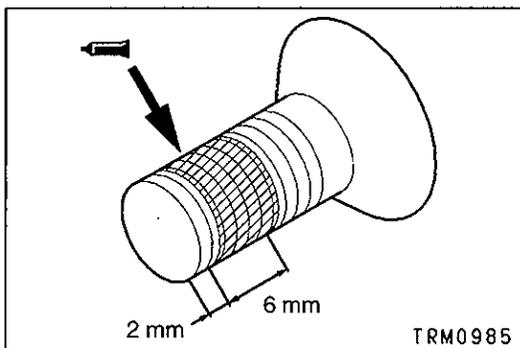
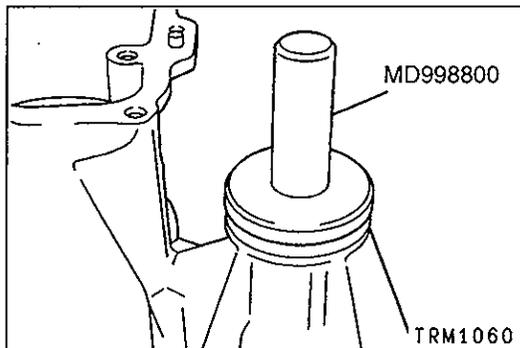
HINWEISE ZUR MONTAGE

▶A◀ WELLENDICHRING EINBAUEN

- (1) Fett auf der Dichtlippe des Wellendichtringes auftragen. Danach den Wellendichtring unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen.

Vorgeschriebenes Fett:

Mitsubishi Originalfett Teile-Nr. MD0101011 oder gleichwertig



▶B◀ MITTELAGERHALTER-DICHTSCHRAUBE EINBAUEN (WENN WIEDERVERWENDET)

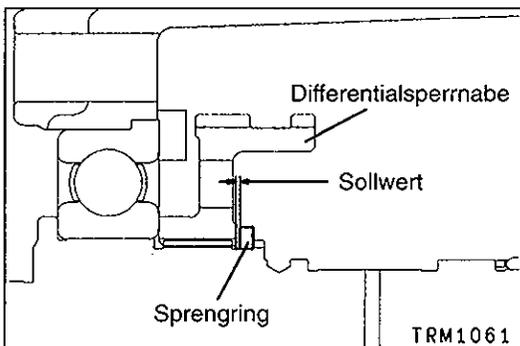
- (1) Dichtmittel auf dem Gewinde der in der Abbildung dargestellten Schraube auftragen. Danach die Schraube mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

3M STUD Locking Nr. 4170 oder gleichwertig

HINWEIS

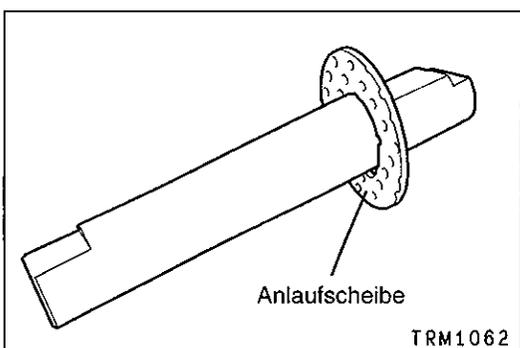
Darauf achten, daß das alte Dichtmittel vollständig von der Dichtschraube entfernt wurde.



▶C◀ SPRENGRING EINBAUEN

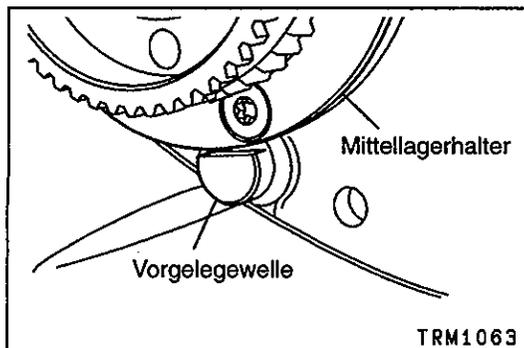
- (1) Einen geeigneten Sprengring auswählen und einbauen, so daß das Axialspiel der Differentialspernnabe dem Sollwert entspricht.

Sollwert: 0 – 0,08 mm

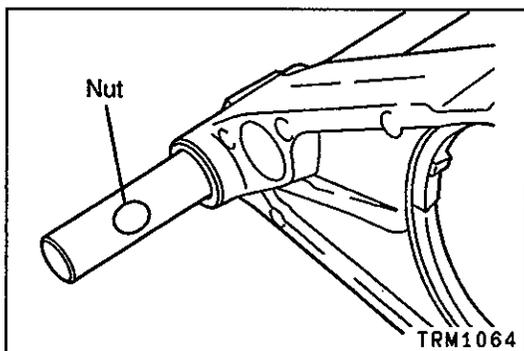


▶D◀ ANLAUFSCHLEIBE UND VORGELEGEWELLE EINBAUEN

- (1) Die Anlaufscheibe gemäß Abbildung an der Vorgelegewelle anbringen, so daß die Ölnuten in der Scheibe in die angegebene Richtung weisen.

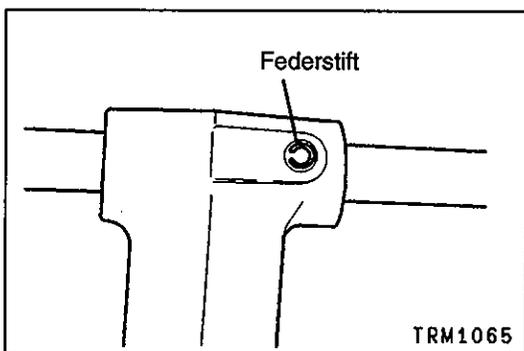


- (2) Die Vorgelegewelle mit ihrer Nut gegen den Mittellagerhalter gerichtet einbauen, so daß sie von dem Halter gegen Drehung gesichert werden kann.

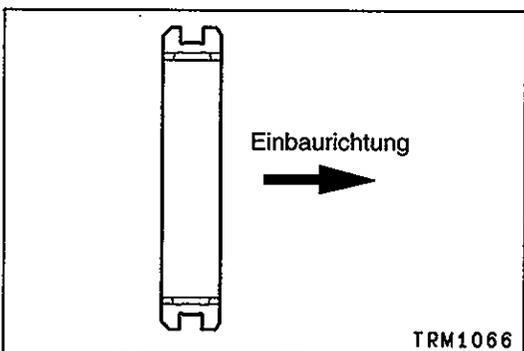


►E◄ SCHALTSTANGE FÜR SCHNELLGANG/ LANGSAMGANG, SCHALTGABEL FÜR SCHNELLGANG/LANGSAMGANG UND FEDERSTIFT EINBAUEN

- (1) Die Schaltstange für Schnellgang/Langsamgang und die Schaltgabel für Schnellgang/Langsamgang so einbauen, daß sie gemäß Abbildung positioniert sind.

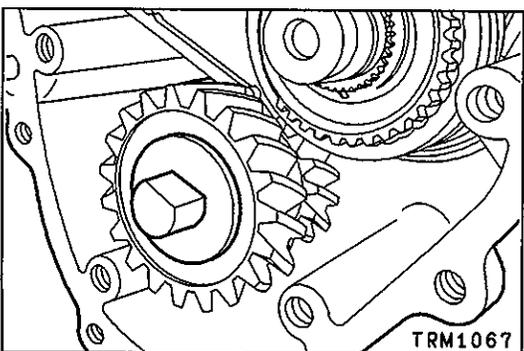


- (2) Den Federstift eintreiben, wobei sein Schlitz gemäß Abbildung positioniert sein muß.



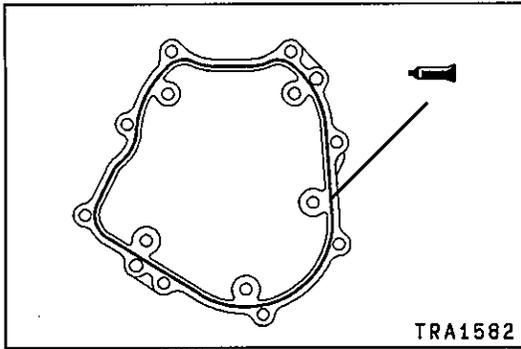
►F◄ KUPPLUNGSHÜLSE FÜR SCHNELLGANG/ LANGSAMGANG EINBAUEN

- (1) Die Kupplungshülse für Schnellgang/Langsamgang in der dargestellten Position einbauen.



►G◄ ANLAUFSCHIBE EINBAUEN

- (1) Den flachen Teil der Anlaufscheibe mit dem flachen Teil der Vorgelegewelle ausrichten und danach die Anlaufscheibe mit der Ölnut gegen die Vorgelegewelle einbauen.



▶H◀ VERTEILERGETRIEBE-GEHÄUSEPLATTE EINBAUEN

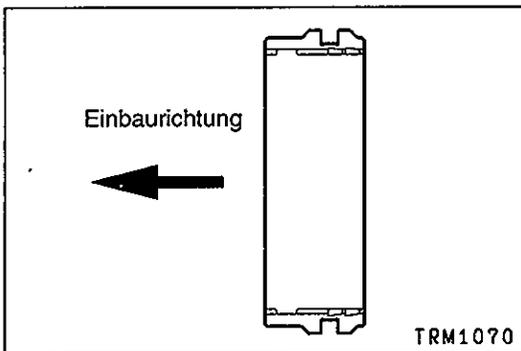
- (1) Dichtmittel auf der Anbaufläche der Verteilergetriebe-Gehäuseplatte an dem Verteilergetriebegehäuse auftragen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig

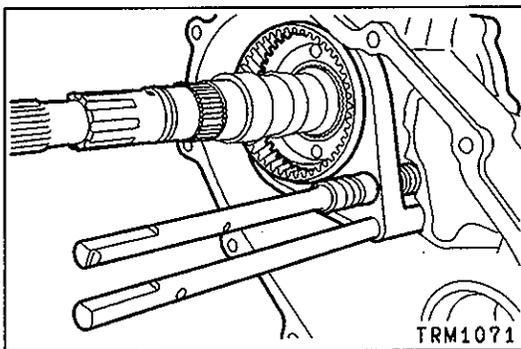
Vorsicht

- Das Dichtmittel gleichmäßig aus der Tube drücken, um eine durchgehende Raupe sicherzustellen, wobei jedoch nicht zu viel Dichtmittel aufgetragen werden darf.
- (2) Die Nut in dem Eingangszahnrad gegen das Vorgelegezahnrad richten und danach die Verteilergetriebe-Gehäuseplatte einbauen.

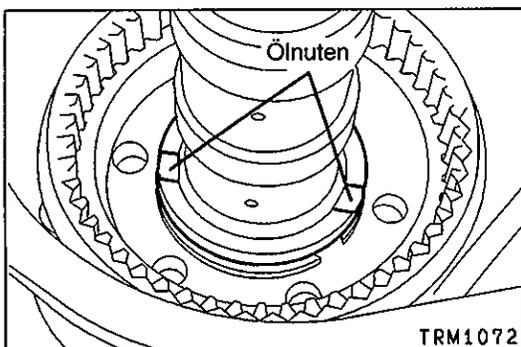


▶I◀ SCHLTGABEL FÜR HECKANTRIEB/ ALLRADANTRIEB, SCHALTSTANGE UND SCHALTMUFFE EINBAUEN

- (1) Die Schaltmuffe in der dargestellten Richtung einbauen.

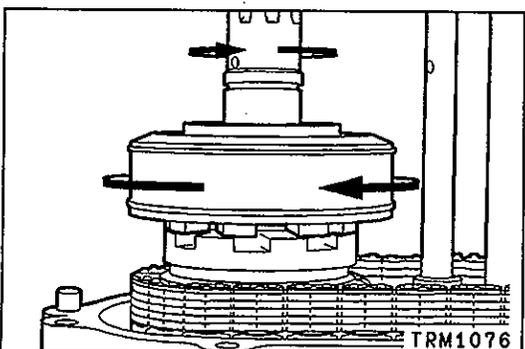
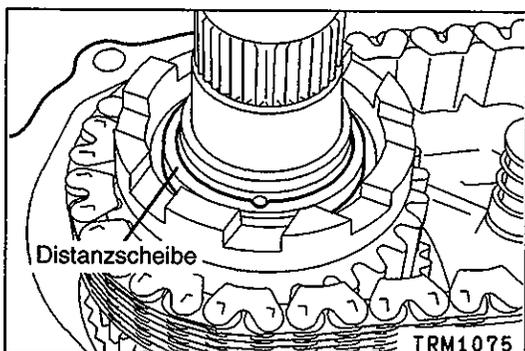
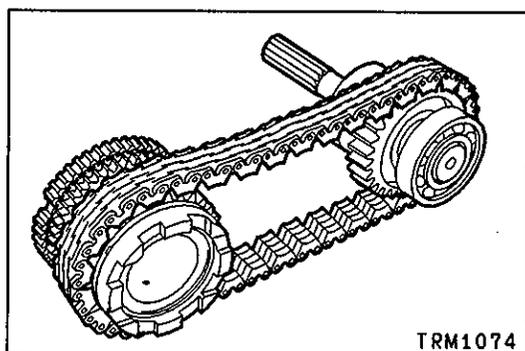
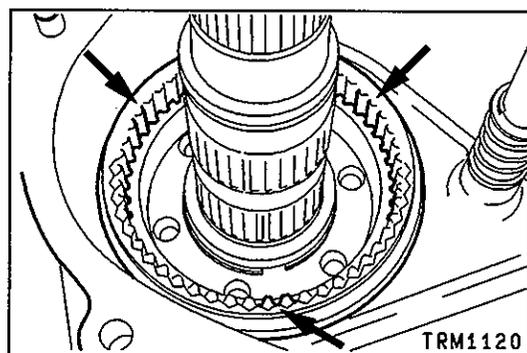
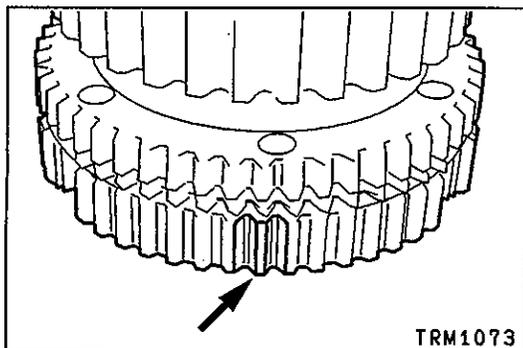


- (2) Die Schaltstange für Schnellgang/Langsamgang in die dargestellte Position schalten, und danach die Schaltmuffe, die Schaltgabel für Heckantrieb/Allradantrieb und die Schaltstange einbauen.



▶J◀ DISTANZSCHEIBE EINBAUEN

- (1) Die Distanzscheibe einbauen, wobei ihre Ölnuten gemäß Abbildung auszurichten sind.



►K◄ VORDERE AUSGANGSWELLE, KETTE UND SYNCHRONEINRICHTUNG FÜR HECKANTRIEB/ALLRADANTRIEB EINBAUEN

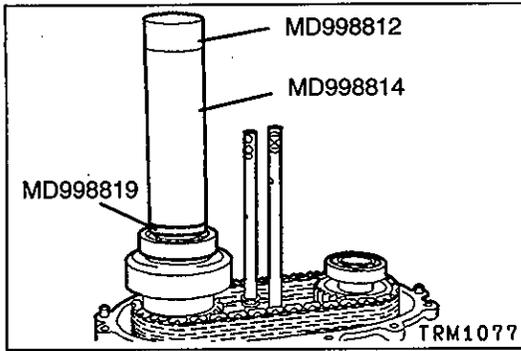
- (1) Weiße Farbe oder etwas ähnliches auf den drei tiefen Zahnnoten in dem Synchronkettenrad für Heckantrieb/Allradantrieb auftragen.
- (2) Weiße Farbe oder etwas ähnliches auf den drei Keilverzahnungsüberständen der Schalmuffe auftragen.
- (3) Die Kette mit dem Synchronkettenrad für Heckantrieb/Allradantrieb und dem vorderen Ausgangswellen-Kettenrad in Eingriff bringen.
- (4) Die Kettenräder möglichst weit entfernt voneinander halten, und die Baugruppe in das Gehäuse einsetzen, wobei die in den Schritten (1) und (2) angebrachten Markierungen auszurichten sind.

►L◄ DISTANZSCHEIBE EINBAUEN

- (1) Die Distanzscheibe mit ihren Ölnuten gegen die Synchroneinrichtung für Heckantrieb/Allradantrieb gerichtet einbauen.

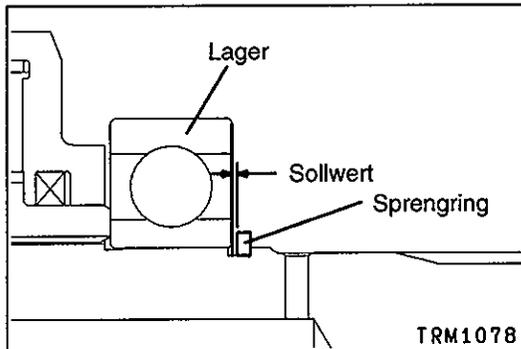
►M◄ VISKOSEKUPPLUNG EINBAUEN

- (1) Falls die Nuten in der Viskosekupplung und der Synchroneinrichtung für Heckantrieb/Allradantrieb nicht ausgerichtet sind, entweder die hintere Ausgangswelle oder die Viskosekupplung langsam drehen, um diese Nuten auszurichten.



►N◄ KUGELLAGER EINBAUEN

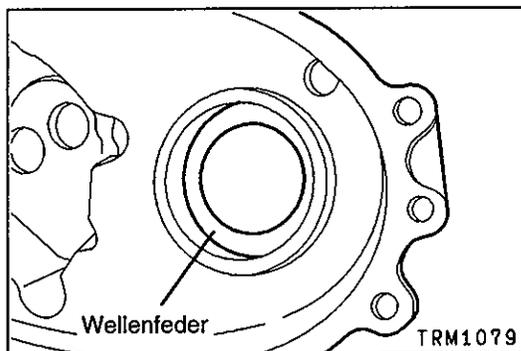
- (1) Das Kugellager unter Verwendung der vorgeschriebenen Spezialwerkzeuge einbauen.



►O◄ SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Einen geeigneten Sprengring auswählen und einbauen, damit das hintere Lagerspiel der hinteren Ausgangswelle dem Sollwert entspricht.

Sollwert: 0 – 0,08 mm

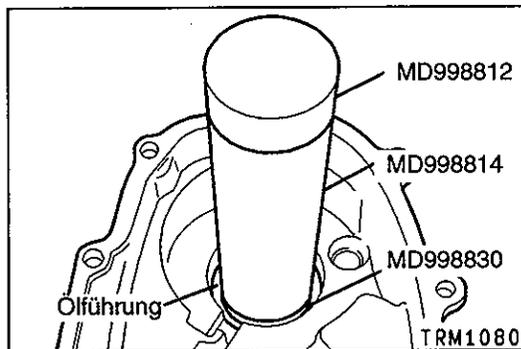


►P◄ WELLENFEDER EINBAUEN

- (1) Fett auf der Wellenfeder auftragen und diese in den hinteren Verteilergetriebedeckel einsetzen.

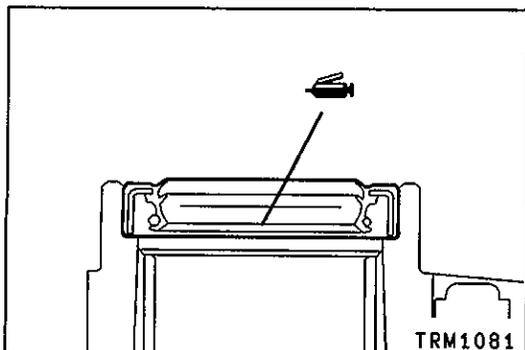
Vorgeschriebenes Fett:

Mitsubishi Originalfett Teile-Nr. MD0101011 oder gleichwertig



►Q◄ ÖLFÜHRUNG EINBAUEN

- (1) Die Ölführung unter Verwendung der vorgeschriebenen Spezialwerkzeuge einbauen.

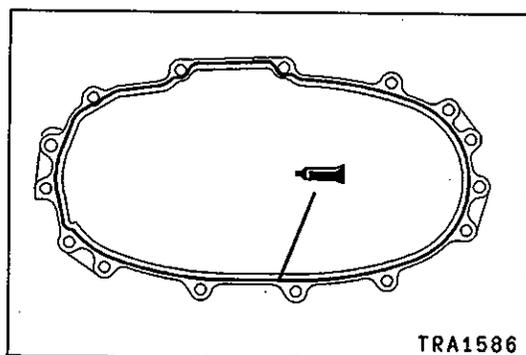
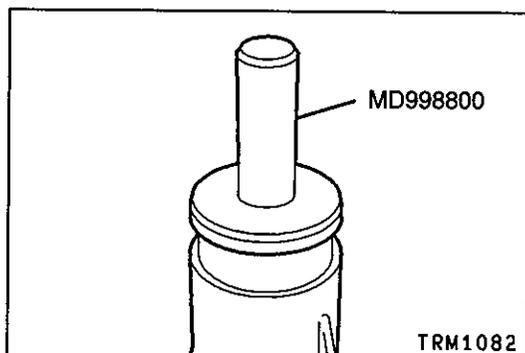


►R◄ WELLENDICHTRING EINBAUEN

- (1) Fett auf der Dichtlippe des Wellendichtringes auftragen. Danach den Wellendichtring unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen.

Vorgeschriebenes Fett:

Mitsubishi Originalfett Teile-Nr. MD0101011 oder gleichwertig



►S◄ HINTEREN VERTEILERGETRIEBEBEDECKEL EINBAUEN

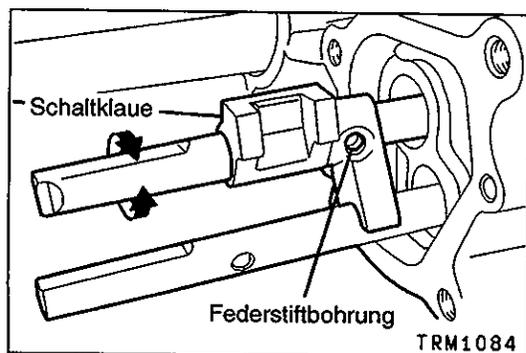
- (1) Dichtmittel auf der Anbaufläche des Verteilergetriebegehäuses für den hinteren Verteilergetriebedeckel auftragen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig

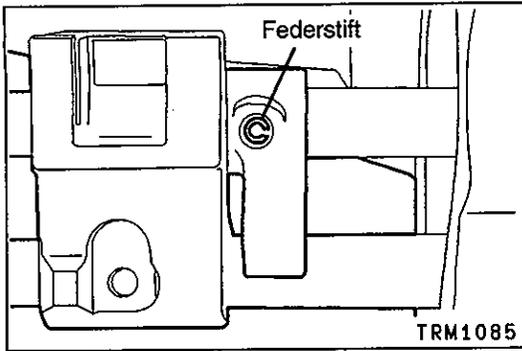
Vorsicht

- Das Dichtmittel gleichmäßig aus der Tube drücken, um eine durchgehende Raupe sicherzustellen, wobei nicht zu viel Dichtmittel aufgetragen werden darf.



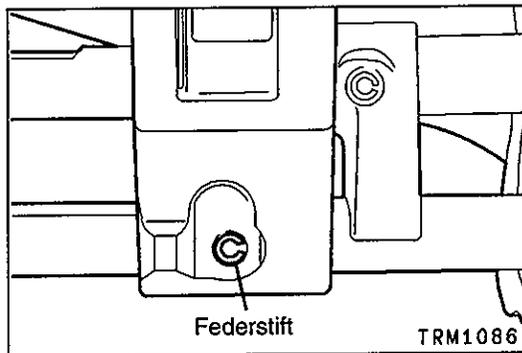
►T◄ SCHALTKLAUE FÜR HECKANTRIEB/ALLRADANTRIEB EINBAUEN

- (1) Die Schaltstange für Heckantrieb/Allradantrieb drehen, um die Federstiftbohrung in der Schaltklausen für Heckantrieb/Allradantrieb mit der in der Schaltstange auszurichten.



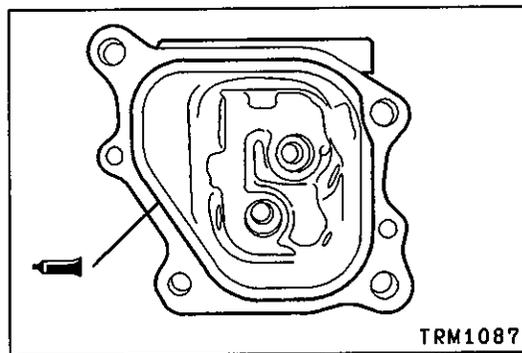
►U◄ FEDERSTIFT EINBAUEN

- (1) Den Federstift eintreiben, wobei dessen Schlitz gemäß Abbildung angeordnet sein muß.



►V◄ FEDERSTIFT EINBAUEN

- (1) Den Federstift eintreiben, wobei dessen Schlitz gemäß Abbildung angeordnet sein muß.



►W◄ VERTEILERGETRIEBE-STEUERGEHÄUSE EINBAUEN

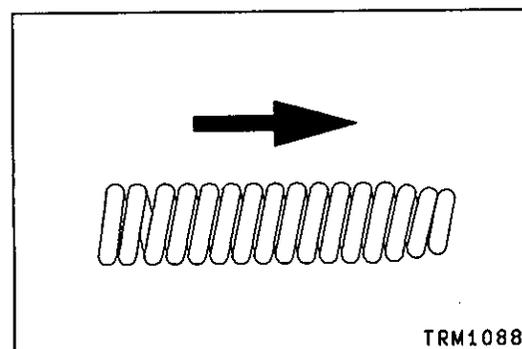
- (1) Dichtmittel an der dargestellten Position auf dem Verteilergetriebe-Steuergehäuse auftragen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

**Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740
oder gleichwertig**

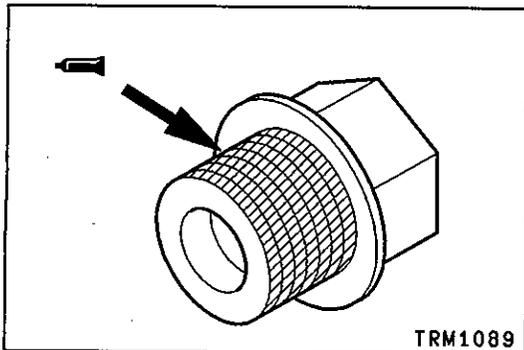
Vorsicht

- Das Dichtmittel gleichmäßig aus der Tube drücken, um eine durchgehende Raupe sicherzustellen, wobei nicht zu viel Dichtmittel aufgetragen werden darf.



►X◄ FEDER EINBAUEN

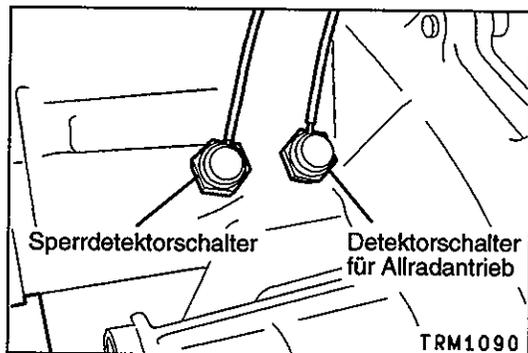
- (1) Die Feder mit dem konischen Ende gegen die Kugel gerichtet einbauen.



►Y◄ ARRETIERDICHTSCHRAUBE EINBAUEN (wenn wiederverwendet)

- (1) Dichtmittel auf dem Gewinde der Arretierdichtschraube auftragen und diese danach mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

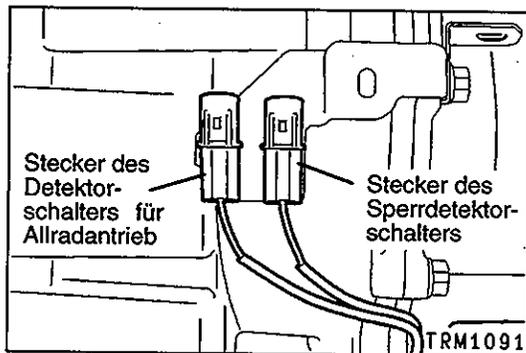
Vorgeschriebenes Dichtmittel:
3M ATD Teile-Nr. 8660 oder gleichwertig



►Z◄ SPERRDETEKTORSCHALTER UND DETEKTORSCHALTER FÜR ALLRADANTRIEB EINBAUEN

- (1) Die einzelnen Detektorschalter an den richtigen Positionen einbauen.

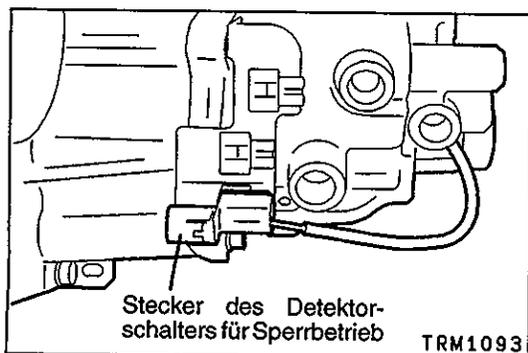
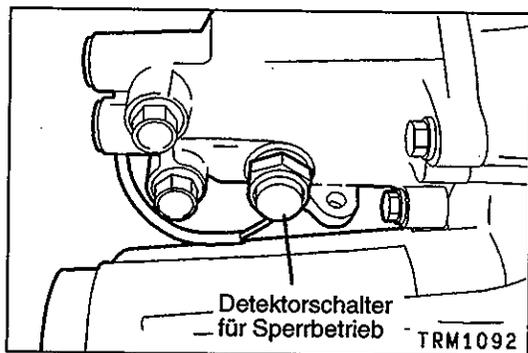
| Benennung | Farbe des Steckers | Farbe des Kabelbaumrohrs |
|------------------------------------|--------------------|--------------------------|
| Sperrdetektorschalter | Braun | Schwarz |
| Detektorschalter für Allradantrieb | Weiß | Schwarz |

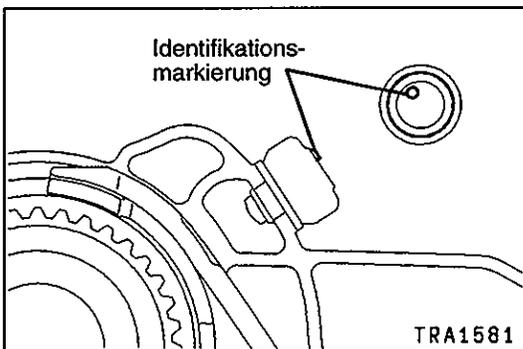
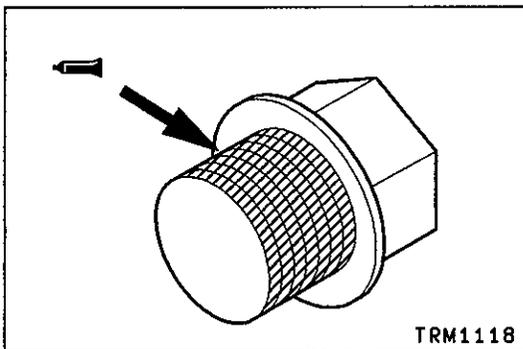
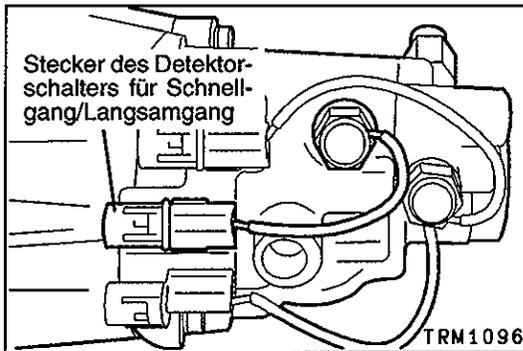
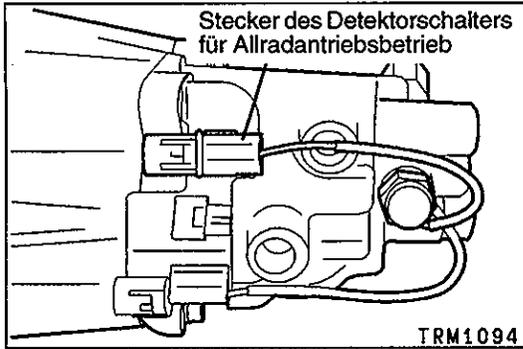


►a◄ DETEKTORSCHALTER FÜR SPERRBETRIEB EINBAUEN

- (1) Den Detektorschalter gemäß Abbildung einbauen.

| Benennung | Farbe des Steckers | Farbe des Kabelbaumrohrs |
|-----------------------------------|--------------------|--------------------------|
| Detektorschalter für Sperrbetrieb | Braun | Gelb |





►b◄ DETEKTORSCHALTER FÜR ALLRADANTRIEBSBETRIEB/ DETEKTORSCHALTER FÜR SCHNELLGANG/ LANGSAMGANG EINBAUEN

- (1) Die einzelnen Detektorschalter gemäß Abbildung einbauen.

| Benennung | Farbe des Steckers | Farbe des Kabelbaumrohrs |
|--|--------------------|--------------------------|
| Detektorschalter für Allradantriebsbetrieb | Weiß | Blau |
| Detektorschalter für Schnellgang/Langsamgang | Schwarz | Schwarz |

►c◄ WAHLTAUCHKOLBEN-DICHTVERSCHLUSS EINBAUEN (wenn wiederverwendet)

- (1) Dichtmittel auf dem Gewinde des Dichtverschlusses auftragen, bevor dieser mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festgezogen wird.

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

►d◄ BELÜFTUNG EINBAUEN

- (1) Dichtmittel auf der Anbaufläche der Belüftung auftragen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:
**Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740
oder gleichwertig**

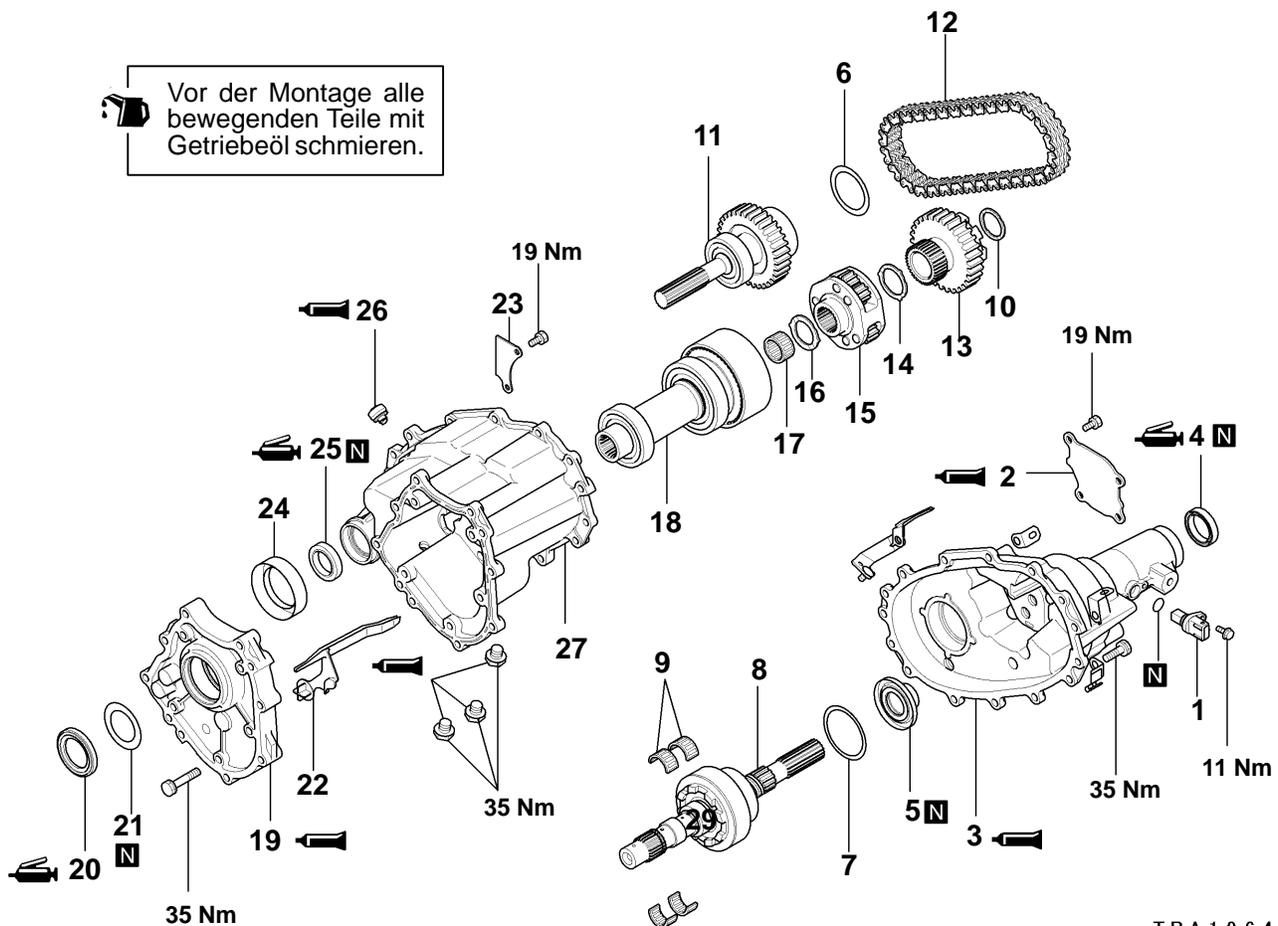
- (2) Die Belüftung mit der Identifikationsmarkierung nach oben gerichtet einbauen.

18a. VERTEILERGETRIEBE <PERMANENTER ALLRADANTRIEB>

DEMONTAGE UND MONTAGE



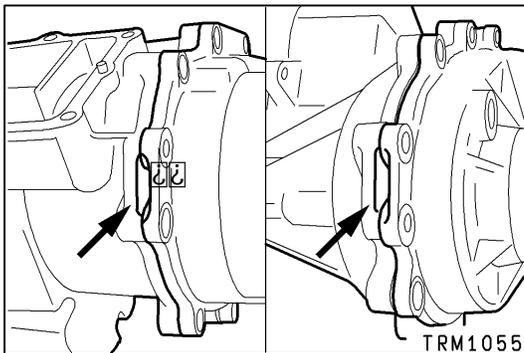
Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Getriebeöl schmieren.



TRA 1964

Demontageschritte

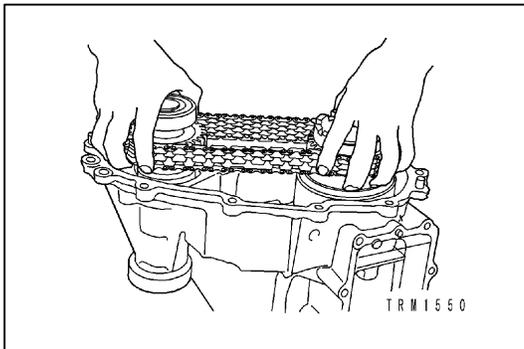
- | | | |
|---------|-------------------------------|------------------------------------|
| | 1. Fahrgeschwindigkeitssensor | 15. Planetenträger |
| ◀A▶ | 2. Hintere Deckelplatte | 16. Anlaufscheibe |
| | 3. Verteilergetriebedeckel | 17. Nadellager |
| | 4. Wellendichtring | 18. Eingangszahnrad |
| | 5. Ölführung | 19. Verteilergetriebegehäuseplatte |
| | 6. Wellenfeder | 20. Wellendichtring |
| ▶F▶ | 7. Distanzscheibe | 21. Prallblech |
| | 8. Hintere Ausgangswelle | 22. Ölführung |
| | 9. Nadellager | 23. Platte |
| | 10. Anlaufscheibe | 24. Staubschutzmanschette |
| ◀B▶ ▶E▶ | 11. Vordere Ausgangswelle | 25. Wellendichtring |
| ◀B▶ ▶E▶ | 12. Kette | 26. Belüftung |
| ◀B▶ ▶E▶ | 13. Kettenantriebsrad | 27. Verteilergetriebegehäuse |
| | 14. Anlaufscheibe | |
| | | ◀C▶ ▶D▶ |
| | | ▶C▶ |



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

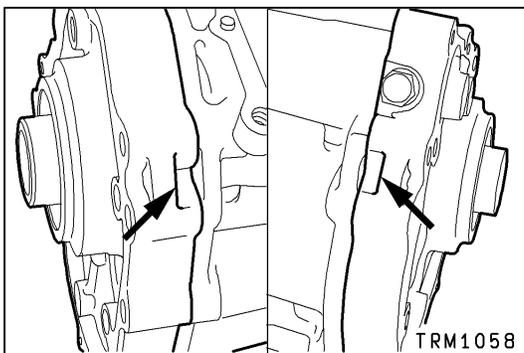
◀A▶ VERTEILERGETRIEBEBEDECKEL AUSBAUEN

- (1) An den beiden in der Abbildung gezeigten Positionen gegen den Verteilergetriebedeckel schlagen, um diesen zu entfernen.



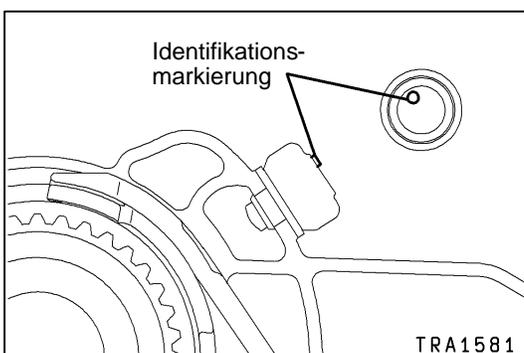
◀B▶ VORDERE AUSGANGSWELLE, KETTE UND KETTENANTRIEBSRAD AUSBAUEN

- (1) Die vordere Ausgangswelle, die Kette und das Kettenantriebsrad gleichzeitig entfernen.



◀C▶ VERTEILERGETRIEBE-GEHÄUSEPLATTE AUSBAUEN

- (1) An den zwei in der Abbildung gezeigten Positionen gegen die Verteilergetriebe-Gehäuseplatte schlagen, um diese zu entfernen.



HINWEISE ZUR MONTAGE

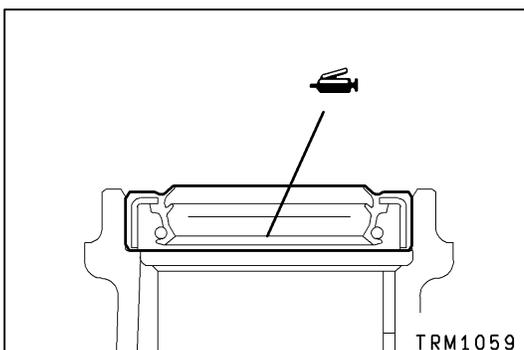
▶A▶ BELÜFTUNG EINBAUEN

- (1) Dichtmittel auf der Anbaufläche der Belüftung auftragen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig

- (2) Die Belüftung mit der Identifikationsmarkierung nach oben gerichtet einbauen.

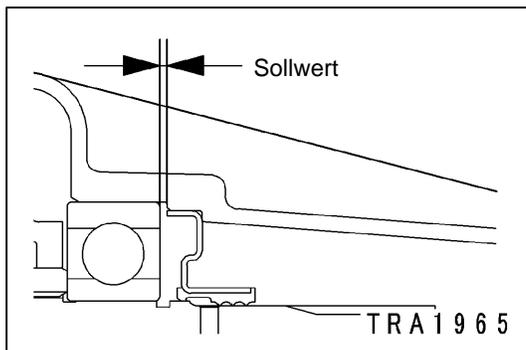
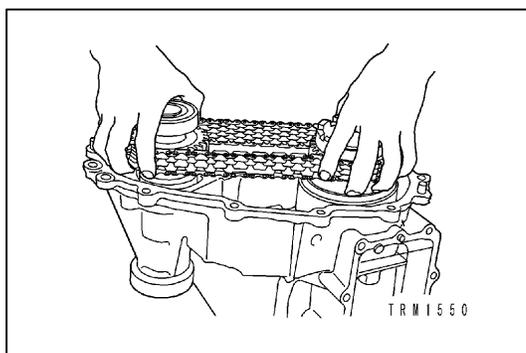
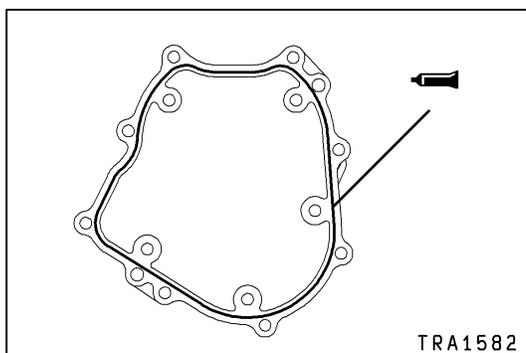
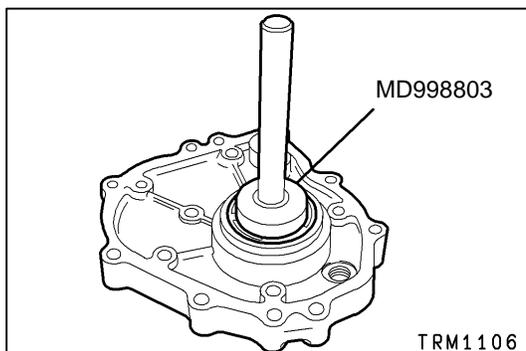
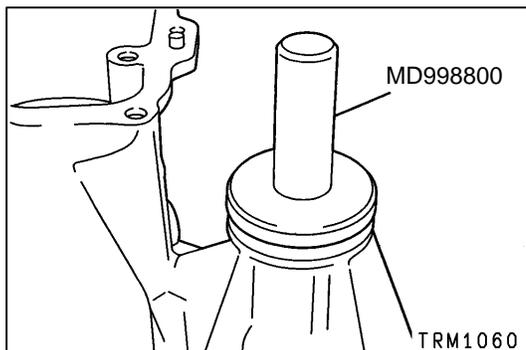


▶B▶ WELLENDICHTRING EINBAUEN

- (1) Fett auf der Dichtlippe des Wellendichtringes auftragen. Danach den Wellendichtring unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen.

Vorgeschriebenes Fett:

Mitsubishi Originalfett Teile-Nr. MD0101011 oder gleichwertig



►C◄ WELLENDICHTRING EINBAUEN

- (1) Fett auf der Dichtlippe des Wellendichtringes auftragen. Danach den Wellendichtring unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen.

Vorgeschriebenes Fett:

Mitsubishi Originalfett Teile-Nr. MD0101011 oder gleichwertig

►D◄ VERTEILERGETRIEBE-GEHÄUSEPLATTE EINBAUEN

- (1) Dichtmittel auf der Anbaufläche des Verteilergetriebegehäuses für die Verteilergetriebe-Gehäuseplatte auftragen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig

Vorsicht

- Das Dichtmittel gleichmäßig aus der Tube drücken, um eine durchgehende Raupe sicherzustellen, wobei nicht zu viel Dichtmittel aufgetragen werden darf.

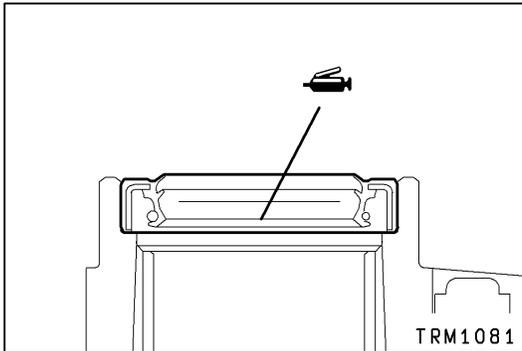
►E◄ VORDERE AUSGANGSWELLE, KETTE UND KETTENANTRIEBSRAD EINBAUEN

- (1) Die Kette auf dem Kettenantriebsrad und auf dem Kettenrad der vorderen Ausgangswelle anbringen. Diese Baugruppe danach in das Verteilergehäuse einbauen.

►F◄ DISTANZSCHEIBE EINBAUEN

- (1) Eine geeignete Distanzscheibe auswählen und einbauen, damit das hintere Lagerspiel der hinteren Ausgangswelle dem Sollwert entspricht.

Sollwert: 0 – 0,06 mm

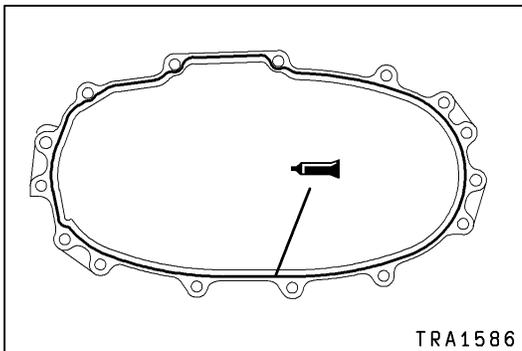
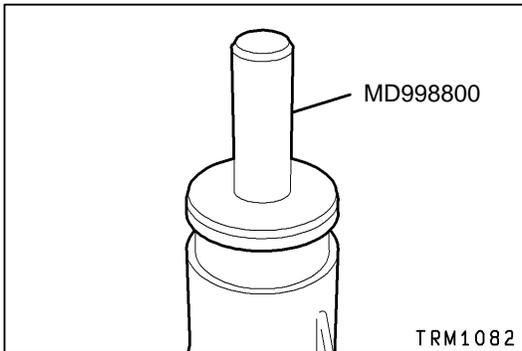


►G◄ WELLENDICHTRING EINBAUEN

- (1) Fett auf der Dichtlippe des Wellendichtringes auftragen. Danach den Wellendichtring unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen.

Vorgeschriebenes Fett:

Mitsubishi Originalfett Teile-Nr. MD0101011 oder gleichwertig



►H◄ VERTEILERGETRIEBEBEDECKEL EINBAUEN

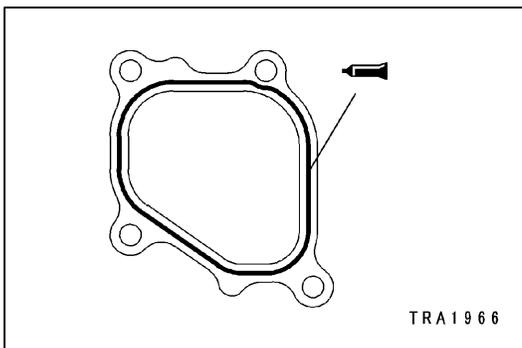
- (1) Dichtmittel auf der Anbaufläche des Verteilergetriebegehäuses für den Verteilergetriebedeckel auftragen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig

Vorsicht

- Das Dichtmittel gleichmäßig aus der Tube drücken, um eine durchgehende Raufe sicherzustellen, wobei nicht zu viel Dichtmittel aufgetragen werden darf.



►I◄ HINTERE DECKELPLATTE EINBAUEN

- (1) Dichtmittel auf der Anbaufläche des Verteilergetriebegehäuses für den hinteren Deckel auftragen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

Mitsubishi Original-Dichtmittel Teile-Nr. MD997740 oder gleichwertig

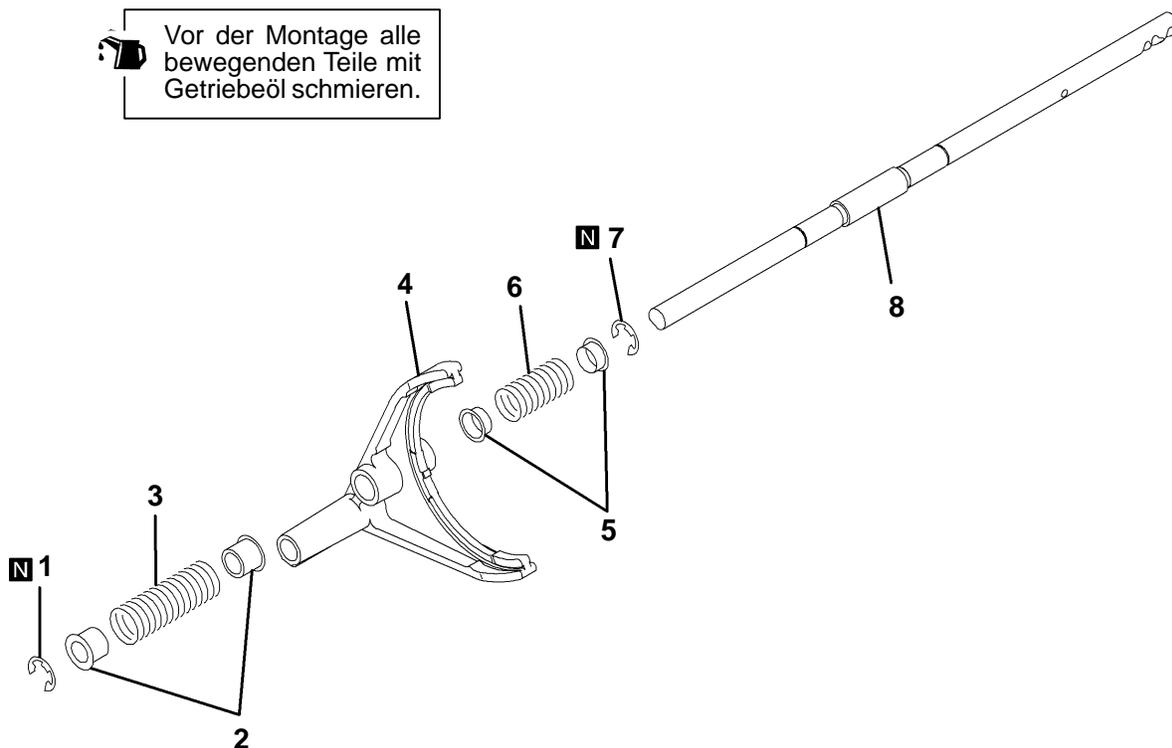
Vorsicht

- Das Dichtmittel gleichmäßig aus der Tube drücken, um eine durchgehende Raufe sicherzustellen, wobei nicht zu viel Dichtmittel aufgetragen werden darf.

19. SCHALTGABEL UND SCHALTSTANGE FÜR HECKANTRIEB/ ALLRADANTRIEB <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i>

DEMONTAGE UND MONTAGE

 Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Getriebeöl schmieren.



TRM1097

Demontageschritte

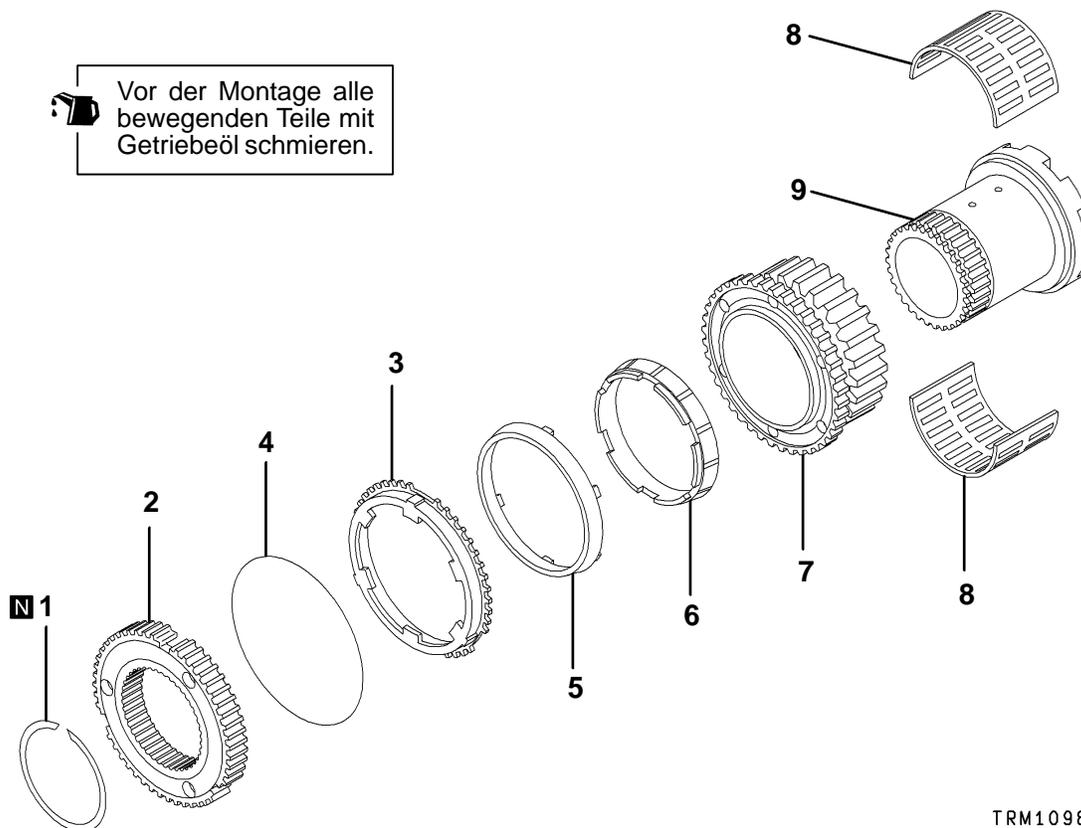
1. Sprengring
2. Federhalter
3. Rückholfeder
4. Schaltgabel für Heckantrieb/Allradantrieb
5. Federhalter
6. Rückholfeder
7. Sprengring
8. Schaltstange für Heckantrieb/Allradantrieb

NOTIZ

20. SYNCHRONEINRICHTUNG FÜR HECKANTRIEB/ ALLRADANTRIEB <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i>

DEMONTAGE UND MONTAGE

 Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Getriebeöl schmieren.



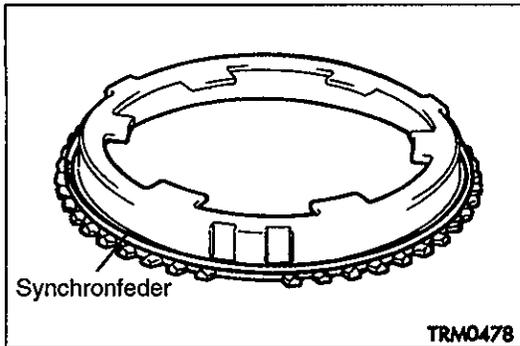
TRM1098

Demontageschritte

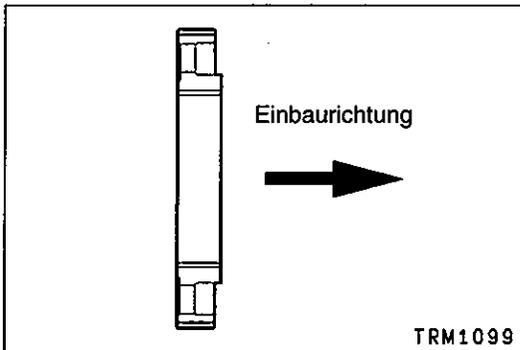
-  1. Sprengring
-  2. Kupplungsnabe für Heckantrieb/Allradantrieb
-  3. Äußerer Synchronring
-  4. Synchronfeder
-  5. Synchronkonus
-  6. Innerer Synchronring
-  7. Antriebskettenrad
-  8. Nadellager
-  9. Vordere Eingangshülse

HINWEISE ZUR MONTAGE**▶A◀ SYNCHRONFEDER EINBAUEN**

- (1) Die Synchronfeder richtig auf dem äußeren Synchronring anbringen.

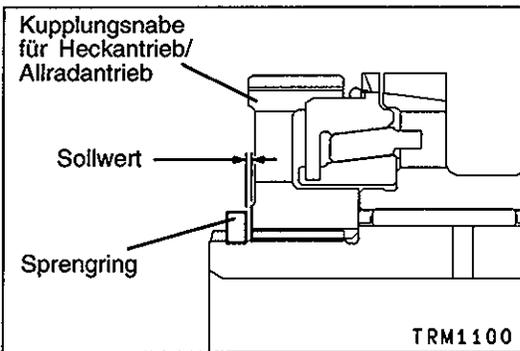
**▶B◀ KUPPLUNGSNABE FÜR HECKANTRIEB/
ALLRADANTRIEB EINBAUEN**

- (1) Die Kupplungsnahe für Heckantrieb/Allradantrieb in der durch einen Pfeil dargestellten Richtung einbauen.

**▶C◀ SPRENGRING EINBAUEN**

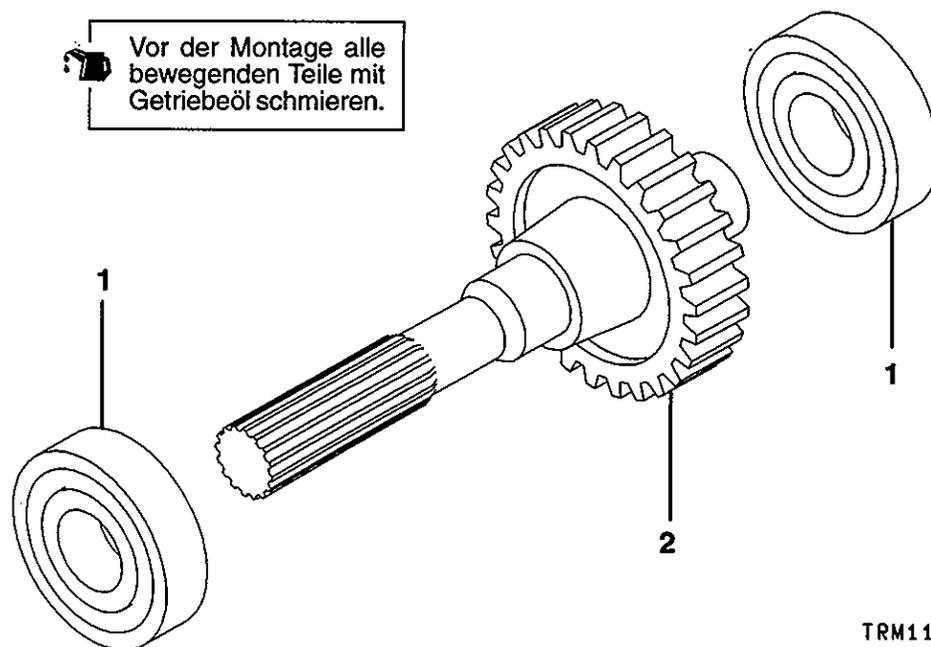
- (1) Einen geeigneten Sprengring auswählen und einbauen, um sicherzustellen, daß das Axialspiel der Kupplungsnahe für Heckantrieb/Allradantrieb dem Sollwert entspricht.

Sollwert: 0 – 0,08 mm



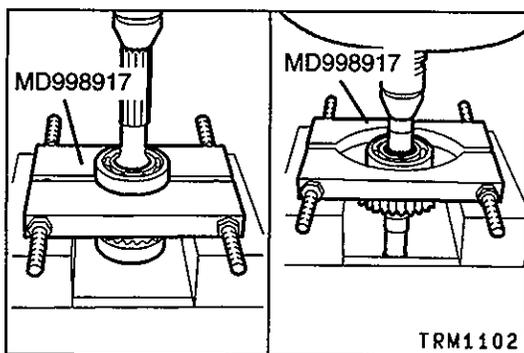
21. VORDERE AUSGANGSWELLE

DEMONTAGE UND MONTAGE



Demontageschritte

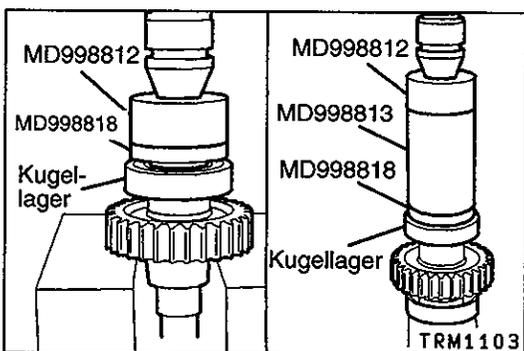
- ◀A▶ ▶A◀
1. Kugellager
 2. Vordere Ausgangswelle



HINWEIS ZUR DEMONTAGE

◀A▶ KUGELLAGER AUSBAUEN

- (1) Die Kugellager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges ausbauen.



HINWEIS ZUR MONTAGE

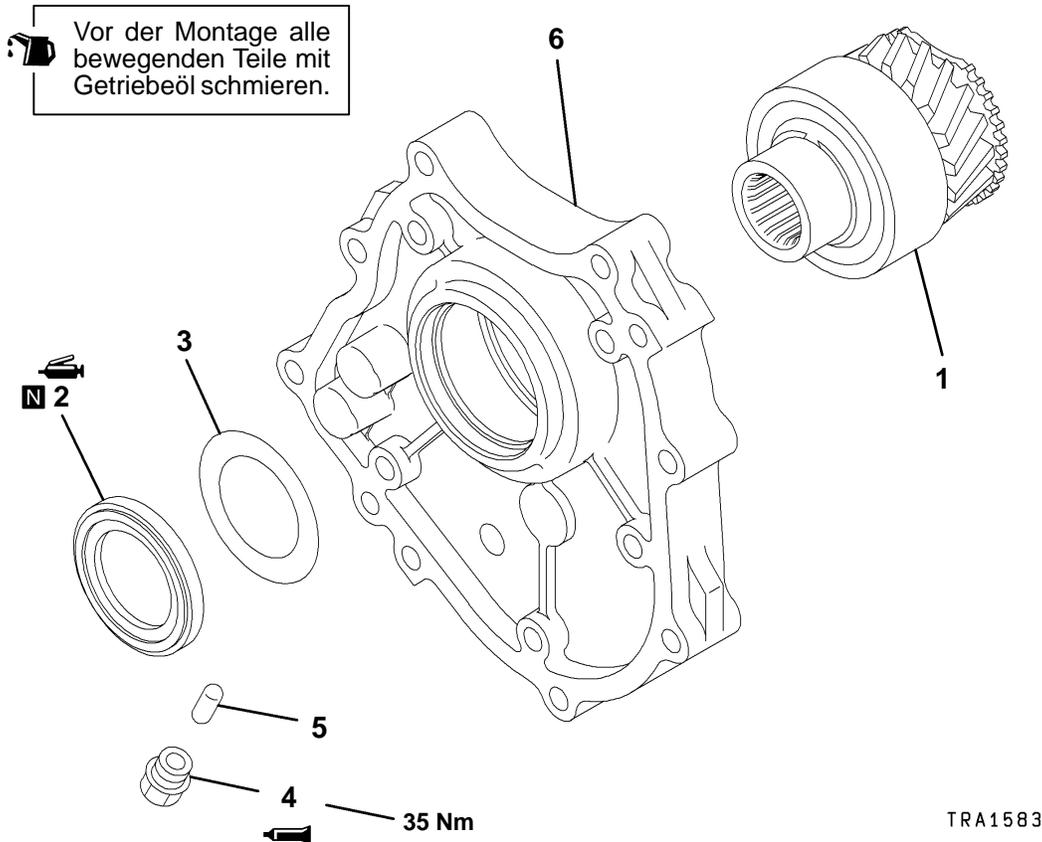
▶A◀ KUGELLAGER EINBAUEN

- (1) Die Kugellager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen.

NOTIZ

22. VERTEILERGETRIEBE-GEHÄUSEPLATTE <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i>

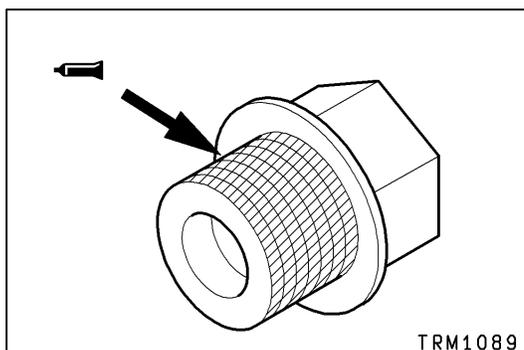
DEMONTAGE UND MONTAGE



TRA1583

Demontageschritte

- ▶B◀ 1. Eingangszahnrad
- ▶B◀ 2. Wellendichtring
- ▶A◀ 3. Prallblech
- ▶A◀ 4. Verriegelungstauchkolben-Dichtschaube
- 5. Verriegelungstauchkolben
- 6. Verteilergetriebe-Gehäuseplatte



TRM1089

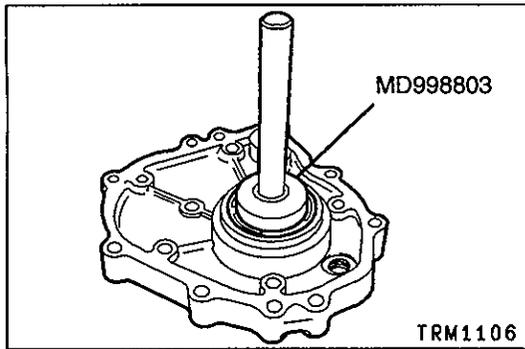
HINWEISE ZUR MONTAGE

▶A◀ VERRIEGELUNGSTAUCHKOLBEN-DICHTSCHRAUBE EINBAUEN (wenn wiederverwendet)

- (1) Dichtmittel auf dem Gewinde der Dichtschaube auftragen und diese danach mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Vorgeschriebenes Dichtmittel:

3M ATD Teile-Nr. 8660 oder gleichwertig

**►B◄ WELLENDICHTRING EINBAUEN**

- (1) Den Wellendichtring unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen. Danach Fett auf der Dichtlippe des Wellendichtringes auftragen.

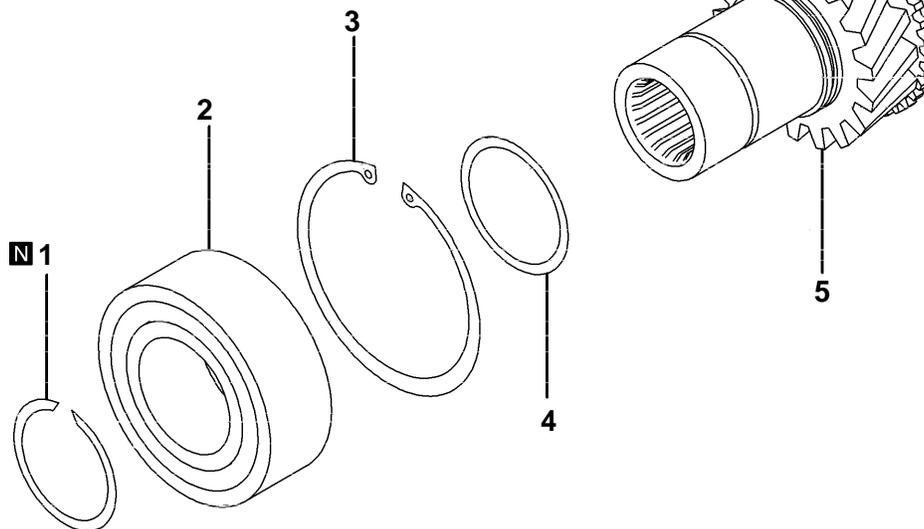
Vorgeschriebenes Fett:

Mitsubishi Originalfett Teile-Nr. MD0101011 oder gleichwertig

23. EINGANGSZAHNRAD <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i> DEMONTAGE UND MONTAGE



Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Getriebeöl schmieren.



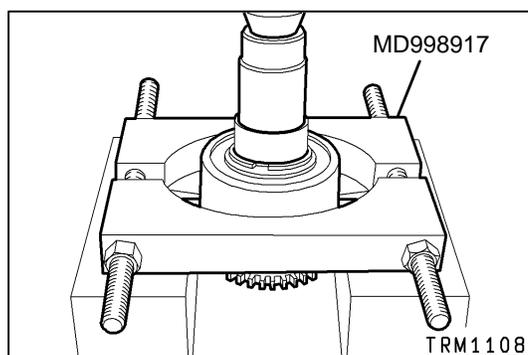
TRA1763

Demontageschritte



1. Sprengring
2. Lager
3. Sprengring

4. Distanzscheibe
5. Eingangszahnrad



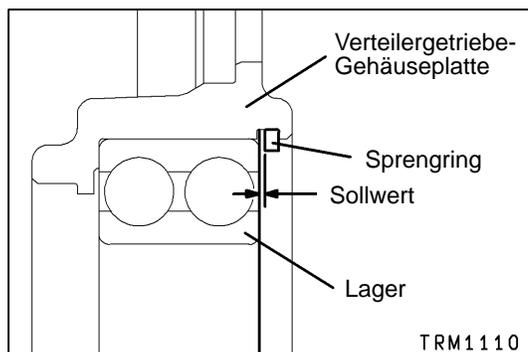
HINWEIS ZUR DEMONTAGE

◀A▶ LAGER AUSBAUEN

- (1) Das Lager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges ausbauen.

Vorsicht

- Darauf achten, dass das Spezialwerkzeug die Distanzscheibe nicht berührt.

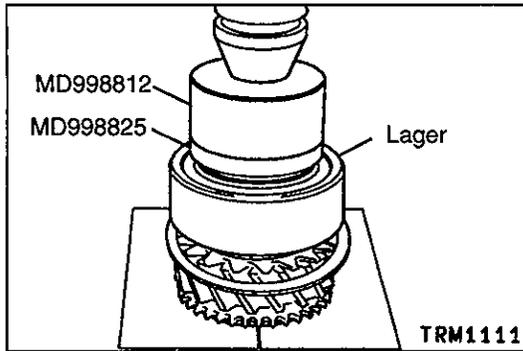


HINWEISE ZUR MONTAGE

▶A◀ SPRENGRING AUSWÄHLEN

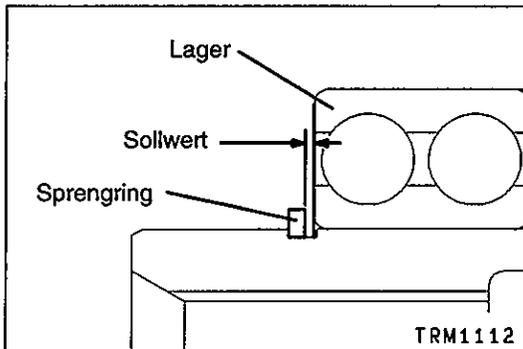
- (1) Das Lager in die Verteilergetriebe-Gehäuseplatte einbauen.
- (2) Einen geeigneten Sprengring auswählen und einbauen, so dass das Axialspiel des Eingangszahnrades dem Sollwert entspricht.

Sollwert: 0 – 0,06 mm



►B◄ LAGER EINBAUEN

- (1) Das Lager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen.



►C◄ SPRENGRING EINBAUEN

- (1) Einen geeigneten Sprengring auswählen und einbauen, damit das Lagerspiel des Eingangszahnrades dem Sollwert entspricht.

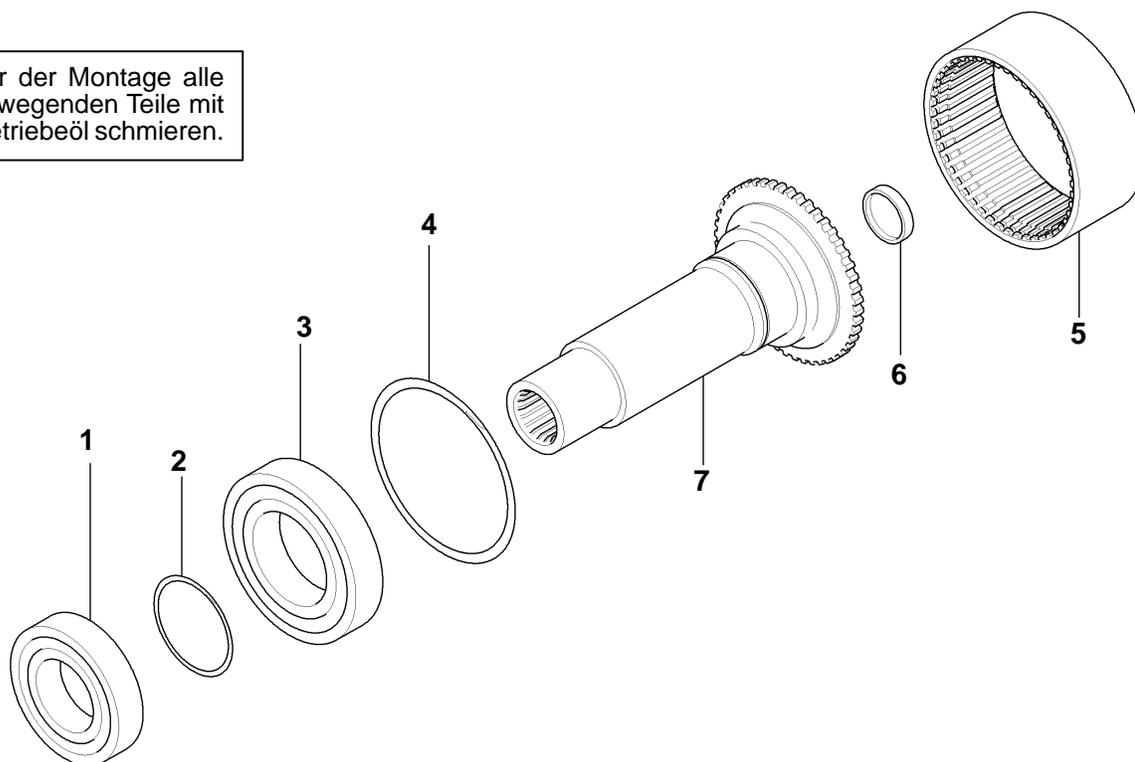
Sollwert: 0 – 0,06 mm

23a. EINGANGSZAHNRAD <PERMANENTER ALLRADANTRIEB>

DEMONTAGE UND MONTAGE



Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Getriebeöl schmieren.



TRA1962

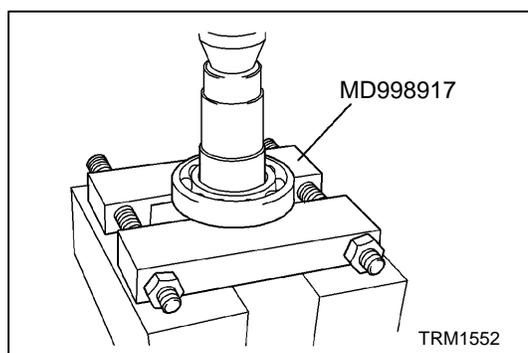
Demontageschritte



1. Lager
2. Sprengring
3. Lager
4. Sprengring



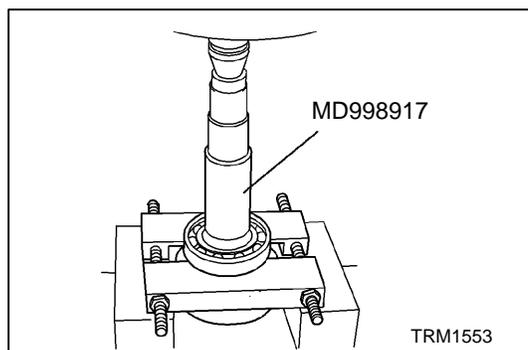
5. Hohlrad
6. Kappe
7. Eingangszahnrad



HINWEISE ZUR DEMONTAGE

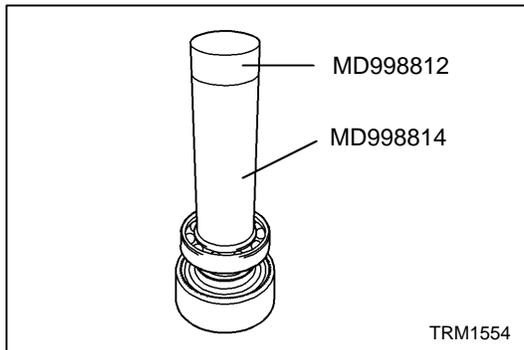
◀A▶ LAGER AUSBAUEN

- (1) Das Lager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges ausbauen.



◀B▶ LAGER AUSBAUEN

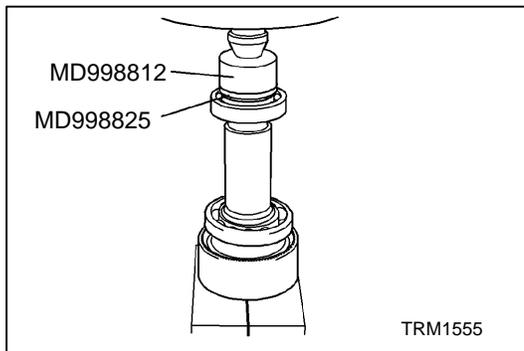
- (1) Das Lager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges ausbauen.



HINWEISE ZUR MONTAGE

▶A◀ LAGER EINBAUEN

- (1) Das Lager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen.

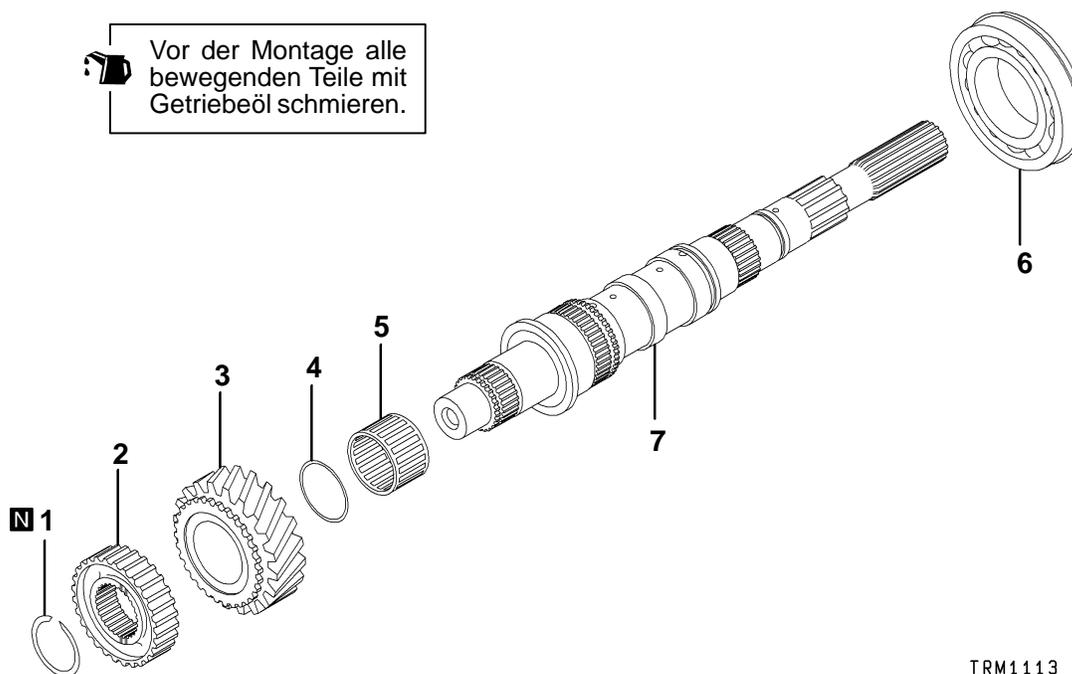


▶B◀ LAGER EINBAUEN

- (1) Das Lager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen.

24. HINTERE AUSGANGSWELLE <SUPER-SELECT-ALLRADANTRIEB-i>

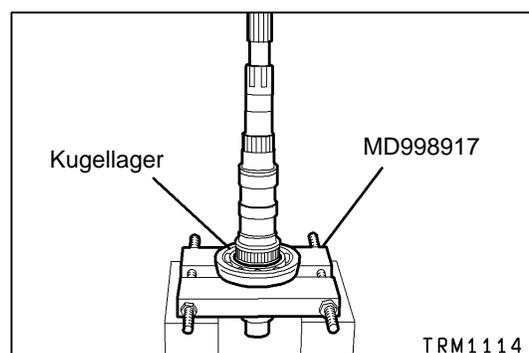
DEMONTAGE UND MONTAGE



TRM1113

Demontageschritte

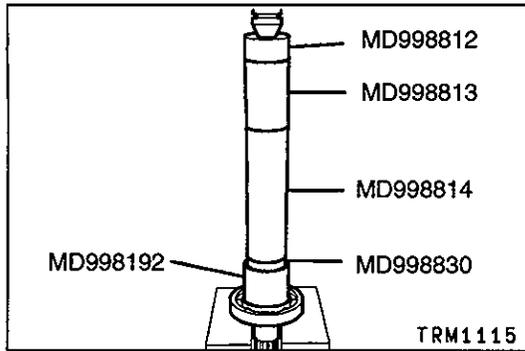
- ▶C◀ 1. Sprengring
- ▶B◀ 2. Kupplungsnahe für Schnellgang/
Langsamgang
- 3. Zahnrad für Langsamgang
- 4. Distanzscheibe
- 5. Nadellager
- ◀A▶ ▶A◀ 6. Mittellager
- 7. Hintere Ausgangswelle



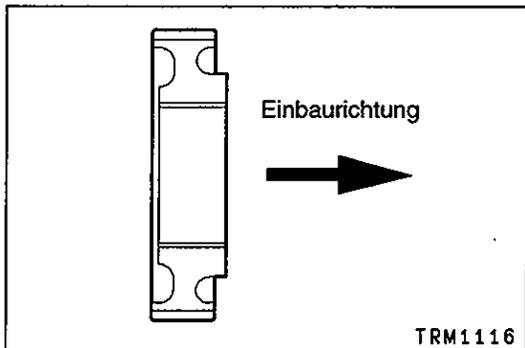
HINWEIS ZUR DEMONTAGE

◀A▶ MITTELLAGER AUSBAUEN

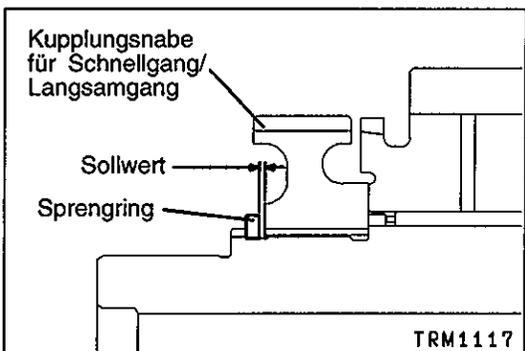
- (1) Das Mittellager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges ausbauen.

**HINWEISE ZUR MONTAGE****▶A◀ MITTELLAGER EINBAUEN**

- (1) Das Mittellager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen.

**▶B◀ KUPPLUNGSNABE FÜR SCHNELLGANG/ LANGSAMGANG EINBAUEN**

- (1) Die Kupplungs-nabe für Schnellgang/Langsamgang in der durch einen Pfeil gekennzeichneten Richtung einbauen.

**▶C◀ SPRENGRING EINBAUEN**

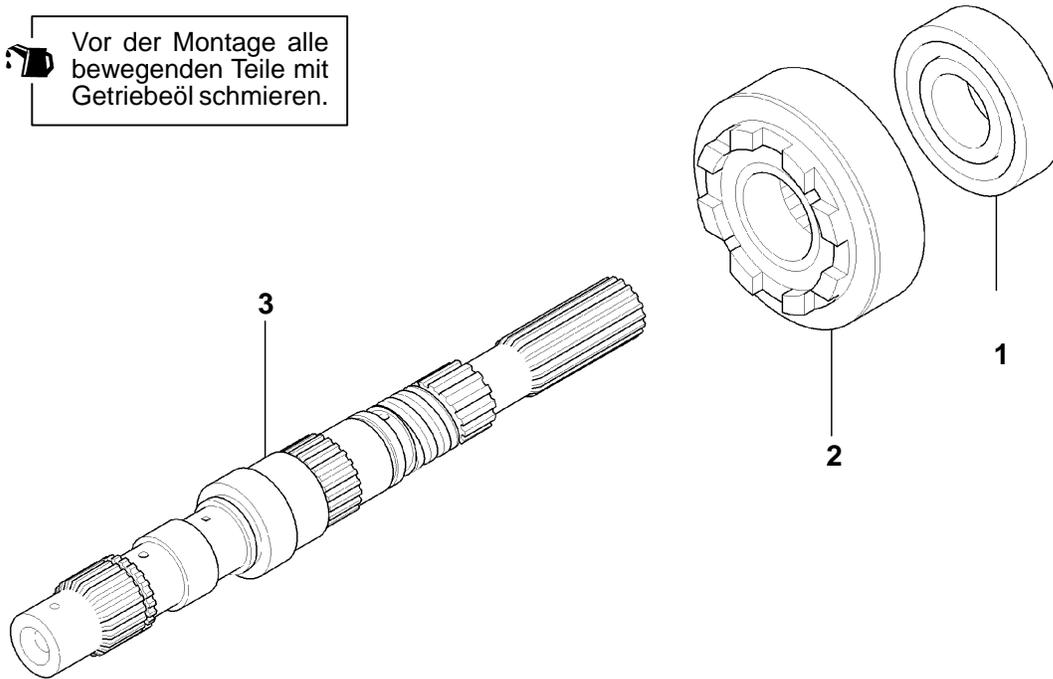
- (1) Einen geeigneten Spreng-ring auswählen und einbauen, so daß das Axialspiel der Kupplungs-nabe für Schnellgang/Langsamgang dem Sollwert entspricht.

Sollwert: 0 – 0,08 mm

24a. HINTERE AUSGANGSWELLE <PERMANENTER ALLRADANTRIEB>

DEMONTAGE UND MONTAGE

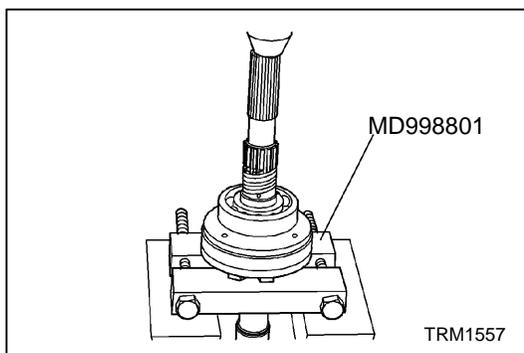
 Vor der Montage alle bewegenden Teile mit Getriebeöl schmieren.



TRA1963

Disassembly steps

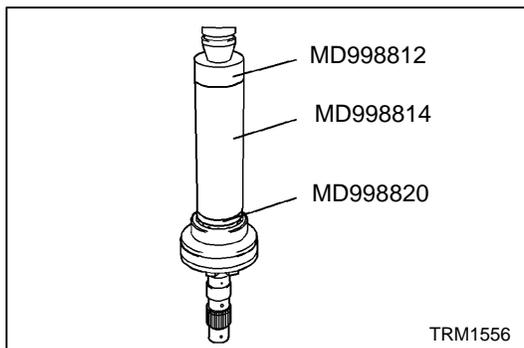
- ◀A▶ ▶A◀
1. Lager
 2. Viskosekupplung
 3. Hintere Ausgangswelle



HINWEIS ZUR DEMONTAGE

◀A▶ LAGER AUSBAUEN

- (1) Das Lager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges ausbauen.



HINWEIS ZUR MONTAGE

▶A◀ LAGER EINBAUEN

- (1) Das Lager unter Verwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeuges einbauen.