Rechercher... Rechercher
Recherche avancée

- Index du forum ‹ L'assistance ‹ Tutoriels ‹ Moteur / Boite / Transmission
- Modifier la taille de la police de caractères
- Aperçu avant impression

- Site
- Boutique
- Carte des délégués
- Carte des membres

- FAQ
- Inscription
- Connexion

Informations

Bienvenue sur le forum du *NetClub La Sax'*
N'hésitez pas à vous inscrire et à vous présenter

[Moteur] Montage d'un couple 14/60 dans une MA5S

Publier une réponse

Rechercher dans ce sujet... Rechercher

81 message(s) • Page **1** sur **6** • **1**, 2, 3, 4, 5, 6

- Répondre en citant

[Moteur] Montage d'un couple 14/60 dans une MA5S

par **Karamazov994** » Mer 20 Déc 2006, 00:18

Alors voilà je me suis lancé dans le montage d'un deuxième 14/60 sur ma voiture et donc j'ai cherché un peu sur le net pour trouver des infos, je me suis rendu compte qu'un des forums voisins disposait d'un tutoriel on ne peut mieux fait, donc je l'ai récupéré et je vous met tout ça en ligne.

Je me suis donc renseigné pour faire réviser ma boite. Verdict plus de 1000€, et en échange standard 1500€. Bon je suppose qu'il y en a pas mal comme moi qui n'ont pas cette somme à mettre dans leur voiture.
De plus je ne voulais pas d'une boite d'occasion (entre 300 et 500€) car le problème risquait d'entre le même a plus ou moins brève échéance.
Je me suis donc penché sur la RTA de la 106 et j'ai parcourut pas mal de forum, et la boutique Peugeot Sport et je suis allé chez mon concessionnaire (pas très aimable) pour voir ce qui se détaillé.
Mon objectif étant de solutionner avant tout mon problème de 2nde, et changer éventuellement les pièces douteuses (roulements, joints…) mais sans arriver à des sommes trop élevées. C'est donc pour cela que sur ce photo reportage il n'y a pas le démontage/révision du différentiel que j'estime à 115mkm pas encore foutu, à 200mkm je l'aurais certainement ouvert. Raisonnement peut être idiot, mais bon.
En voyant le prix assez modique des pièces, je me suis aussi décidé à changer la synchronisation de 3-4ème car la 3ème accroché un peu.

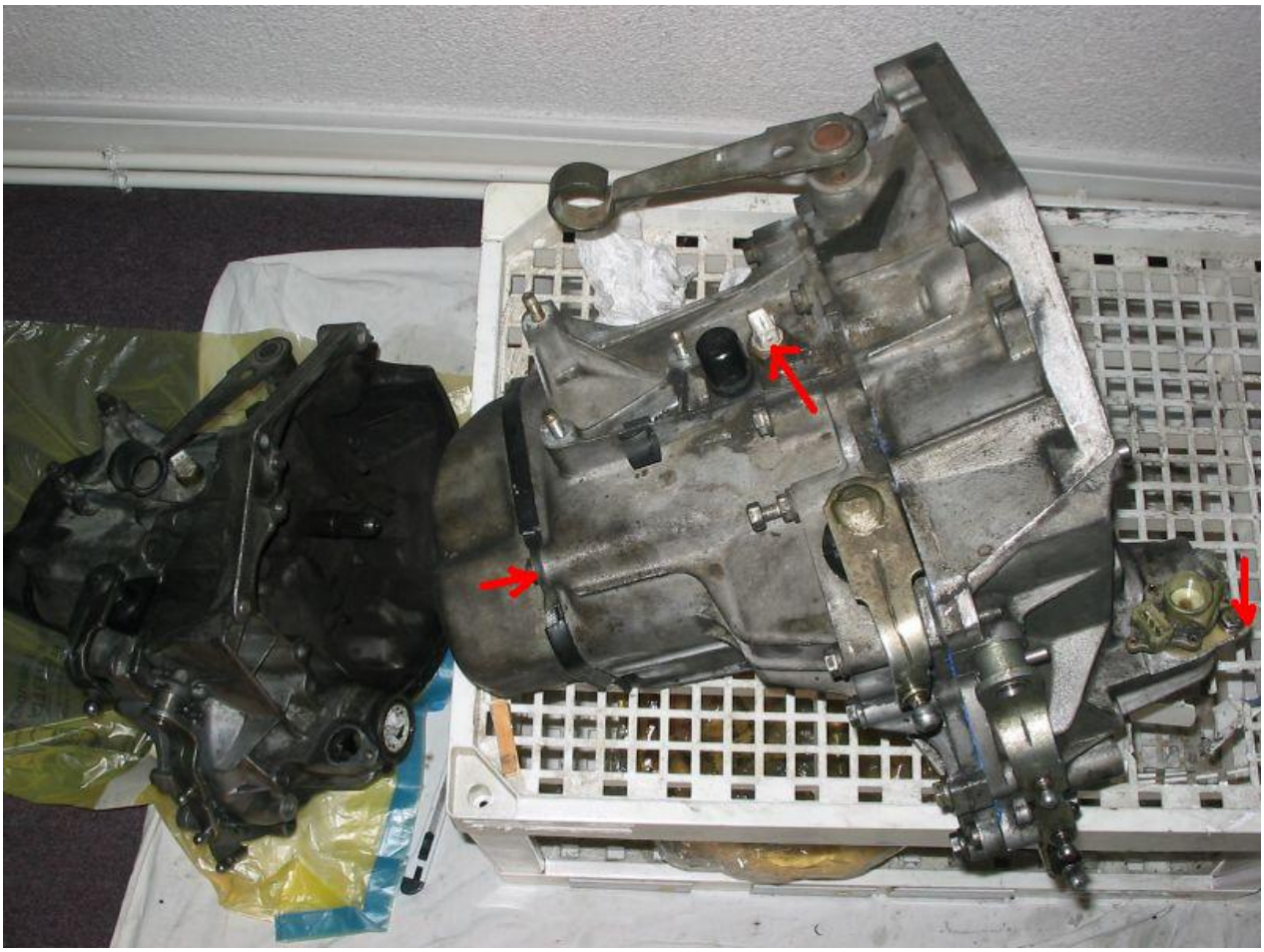
Pour me situer au niveau mécanique automobile, il y a 4 ans je faisais juste la vidange sur mon véhicule. Puis progressivement je m'y suis mis avec l'aide de la RTA, les forums et en étant méthodique.
La boite c'est quand même quelque chose d'assez complexe, mais pas infaisable. Le tout c'est d'être méthodique, de bien observer avant de démonter, de ranger les pièces dans l'ordre du démontage et d'avoir un minimum d'outillage (jeu de chasse goupille 5€, clef dynamométrique

30€ (pas le top mais bon ça donne une idée des couples de serrage (+- 15%, 20%….) et c'est mieux que le serrage « à burnes », extracteur universel à 3 griffes 30€ le tout chez Norauto).

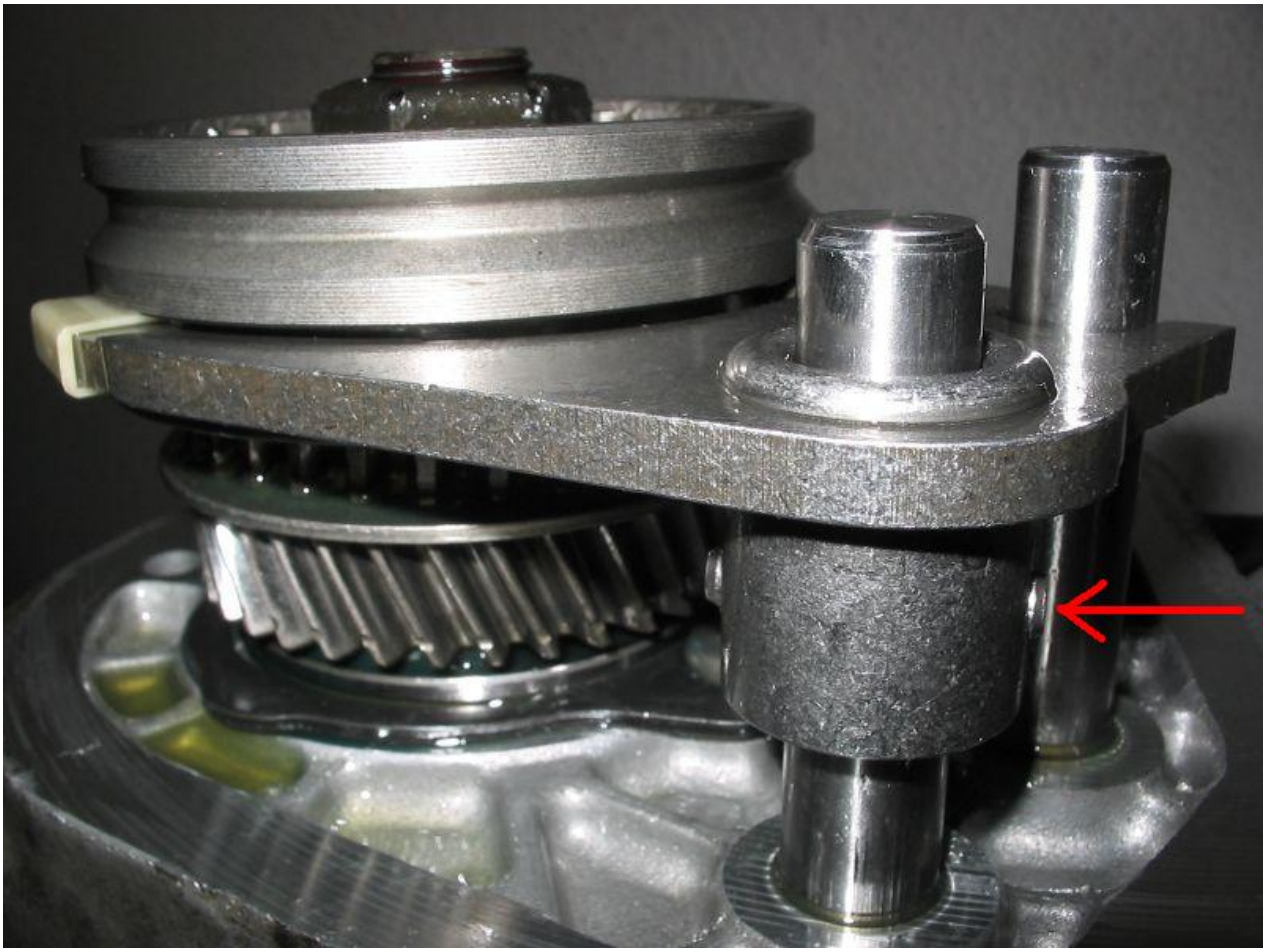
Je tiens quand même à dire que je ne pourrais en aucun cas être tenus responsable des différents problèmes que vous encourrez à faire ce démontage/remontage.
Mais je veux bien vous aider si vous avez un problème (dans la limite de mes compétences), le forum est là pour ça, mais je ne vous ai pas mis le couteau sous la gorge pour démonter votre boite.
Je suis juste là pour vous montrer qu'avec 130€ (voir moins si vous ne changer que le strict nécessaire, moi j'aurais pu pour 65€ pour mon problème de 2nde) on peut repartir avec une boite en meilleure forme.

Pour le temps, si vous avez toutes les pièces sous la main (rarement le cas, car lorsque l'on démonte, on trouve parfois des surprises, moi le roulement d'arbre primaire coté embrayage) compter environ 4/5 heures de démontage/remontage sans se presser pour une première fois.

Une fois la boite de vitesse déposée (voir la RTA):
- Enlever le contacteur de feux de recul (avec le connecteur blanc sur le dessus de la boite)
- Enlever le transmetteur du tachymètre (à gauche en jaune) pour éviter de l'abîmer lorsque la boite sera basculée. Boucher le trou avec chiffon/essuie-tout.
- Changer les joints à lèvres de sortie de différentielle et ensuite boucher les trous avec du chiffon/essuie-tout (joint à lèvre 40x58-10 réf :312109 / joint à lèvre 29.8x47-11.3 réf : 312126). Pour mémoire avant de remonter les transmissions, mettre de la graisse entre le joint et les dents.
- Basculer la boite (cloche d'embrayage vers le bas) sur un support (sur la photo la boite n'est pas encore basculé)
- Dévisser les 3 vis retenant le carter de 5ème.

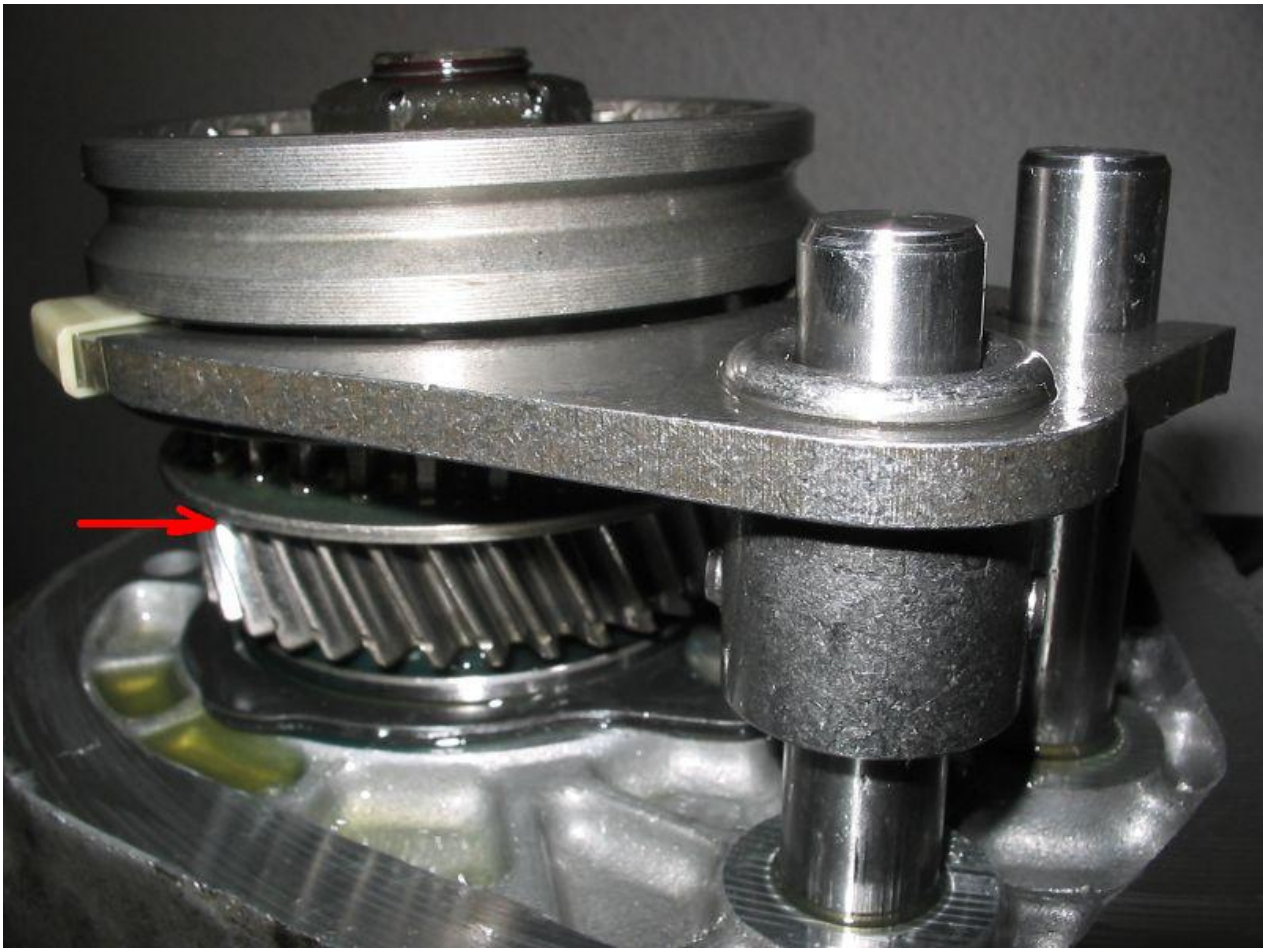


- Pour deviser l'écrou de l'arbre secondaire, il faut engager deux vitesses, donc vous devez d'abord chasser la goupille de retenu de la fourchette de 5ème, en veillant à bien mettre une cale entre l'axe et le pignon de 5ème pour ne pas tordre l'axe. La goupille se chasse de l'extérieur vers le pignon.

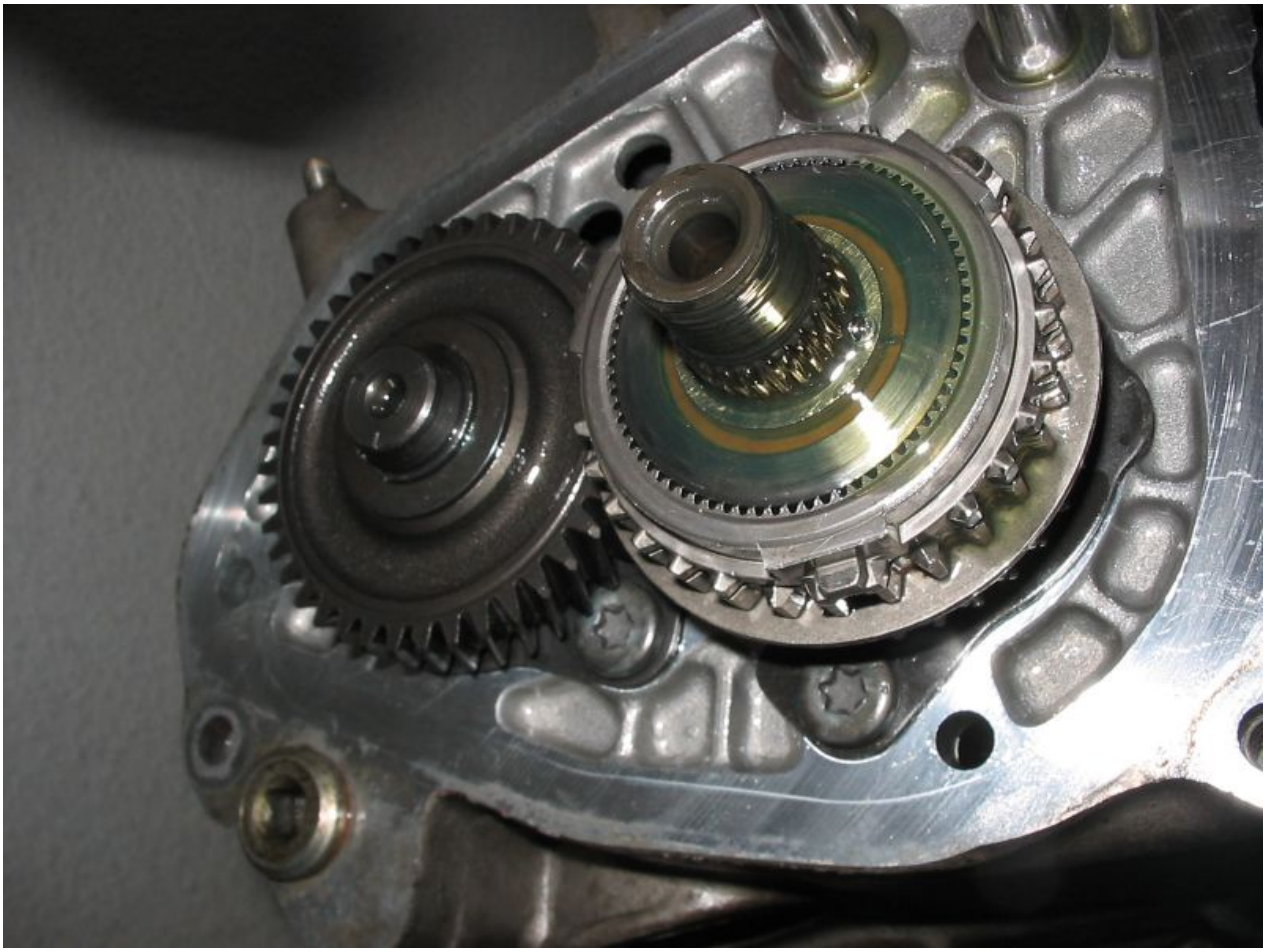


- Une fois chassée, vous pouvez engager manuellement la 5ème en appuyant sur le manchon de synchro.

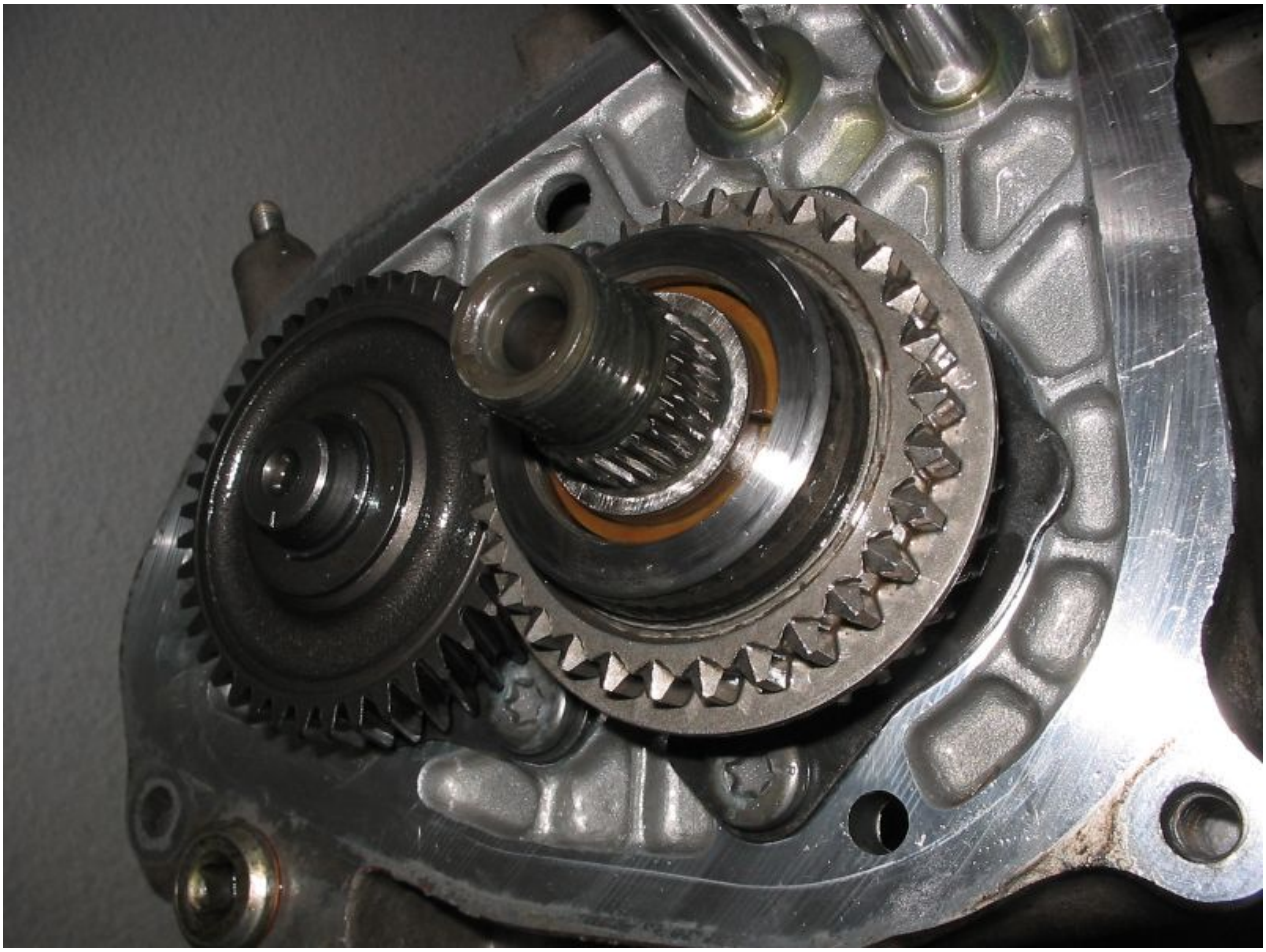
- Puis, avec les leviers de passage des vitesses, passé la MA (ou une autre vitesse) en tenant le manchon de 5ème en appui pour éviter qu'il ne bouge.
- Desserrer l'écrou de l'arbre secondaire (attention il est serré à 14.75 m.kg et avec du frein filet donc il faut pas mal forcer). Enlever l'écrou et la plaque d'arrêt.
- Remettre doucement la bague de synchro au point neutre (fait super gaffe à pas trop la remonter sinon les billes et ressorts vont voler)
- Puis vous avez deux solutions pour poursuivre, car il faut extraire l'ensemble fourchette/bague de synchro/moyeu de synchro en même temps :
Soit vous faites passer un tournevis plat entre le pignon de 5ème et la bague de synchro et vous faite levier. Ça marche très mal car le moyeu de synchro a du frein filet au niveau des cannelures et il ne veut pas monter. De plus on risque de marquer le pignon de 5ème, et aussi de tout faire monter d'un seul coup et de faire voler les billes et ressorts.
Soit vous enveloppez l'ensemble d'une poche, et vous levez le manchon de synchro. Les billes et ressorts volent, mais on sait ou ils sont. Vous les récupérez pour les remonter par la suite. Une fois le manchon/fourchette enlevée vous pouvez faire passer un extracteur à griffe pour extraire le moyeu du synchro en prenant appui sur la bague du pignon de 5ème (désolé pas de photo avec le manchon enlevé).



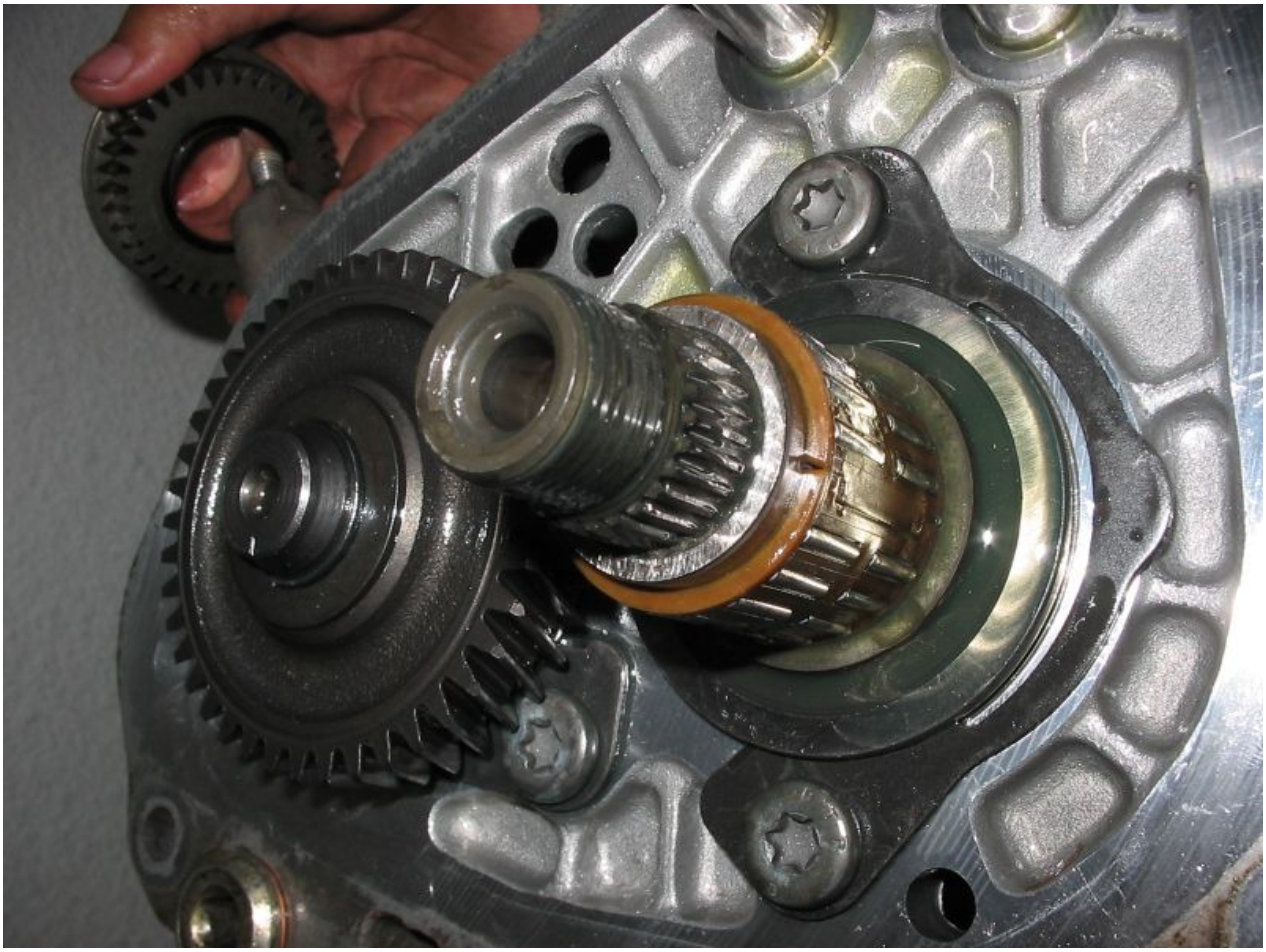
- Une fois le manchon « décollé », le retirer à la main. Vous accédez alors à la bague de synchro à enlever.



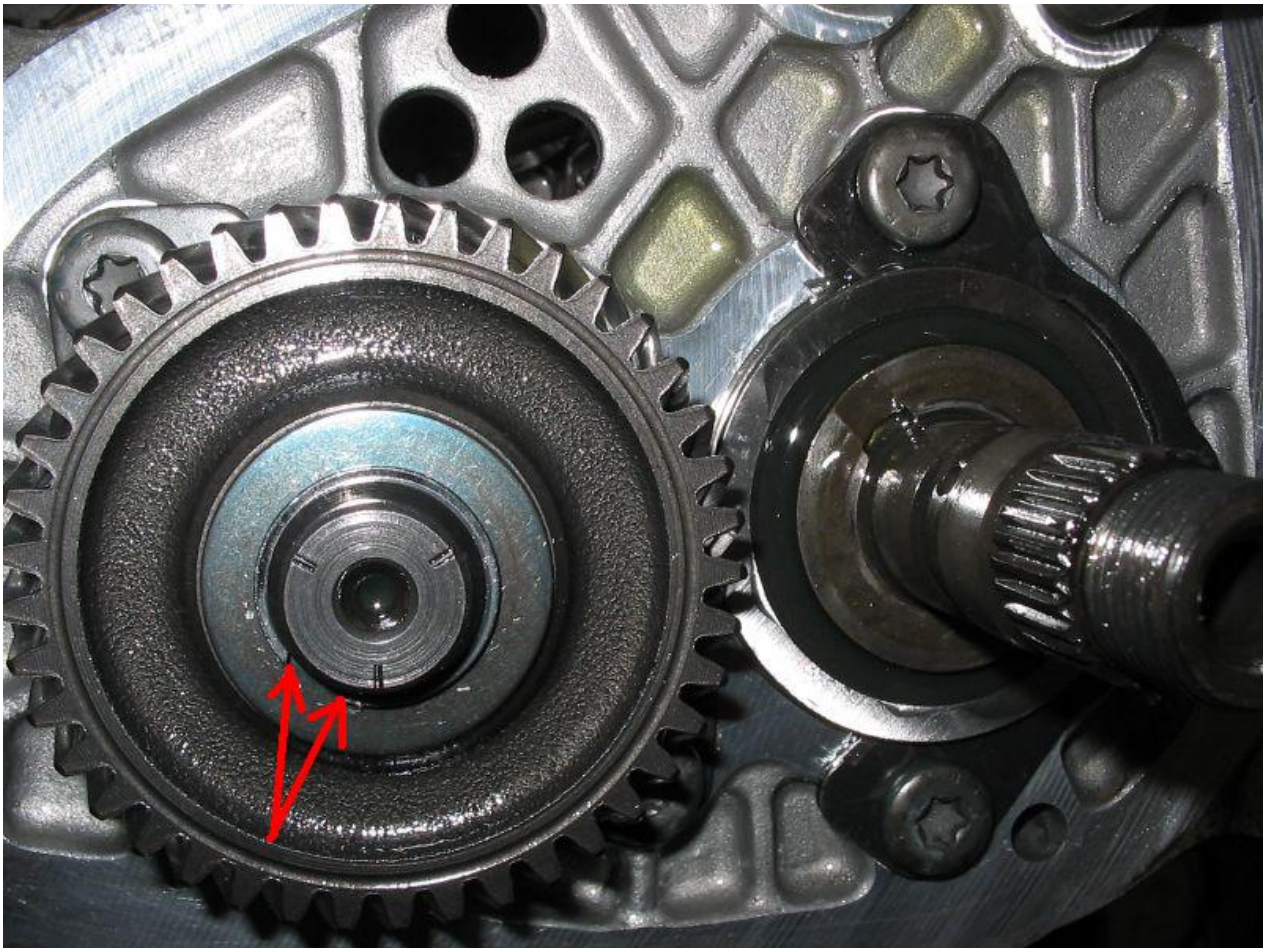
- Puis le pignon de 5ème à enlever.



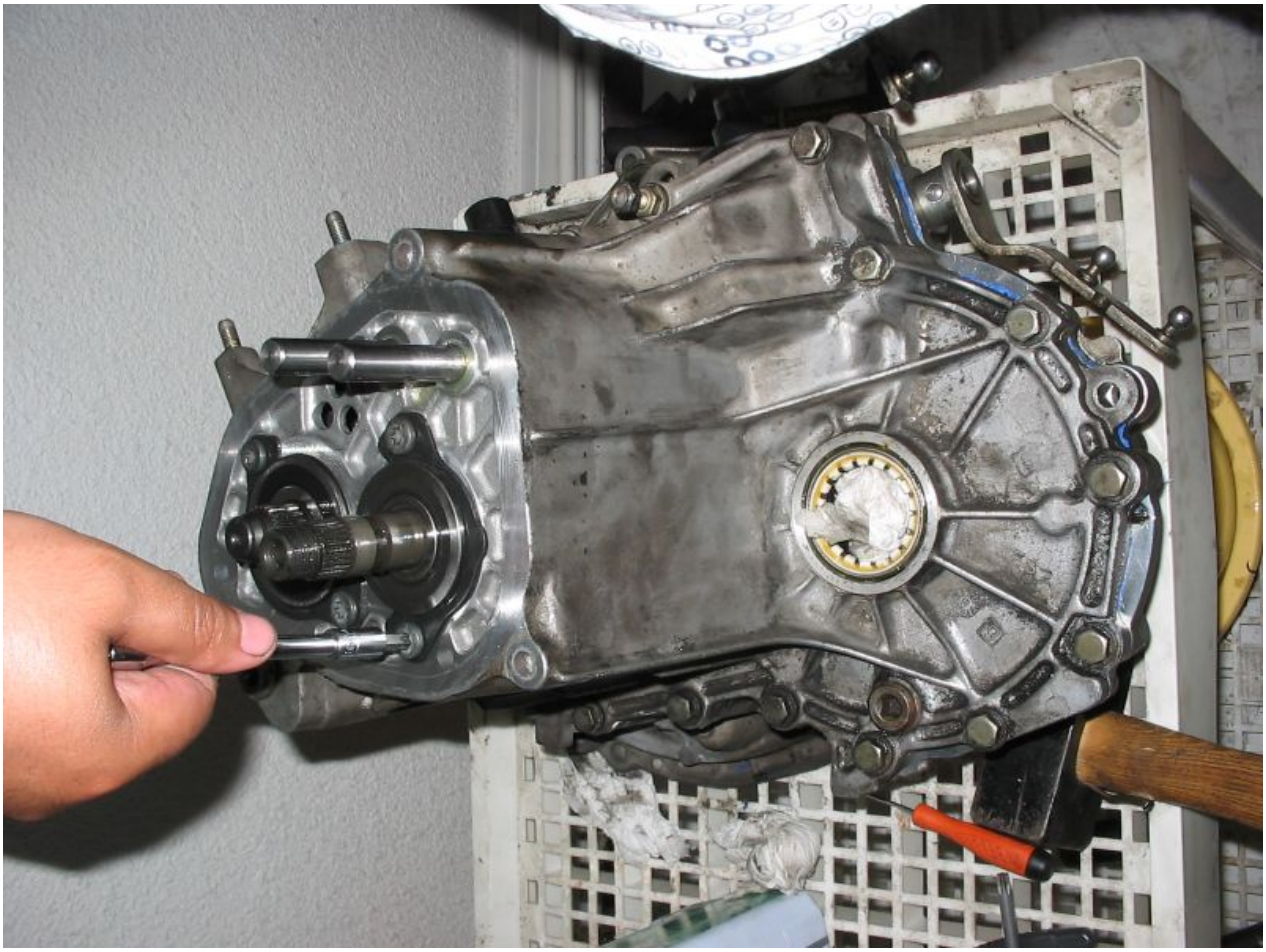
- Puis la cage a aiguille avec l’entretoise et la bague qui est sur le roulement à enlever.



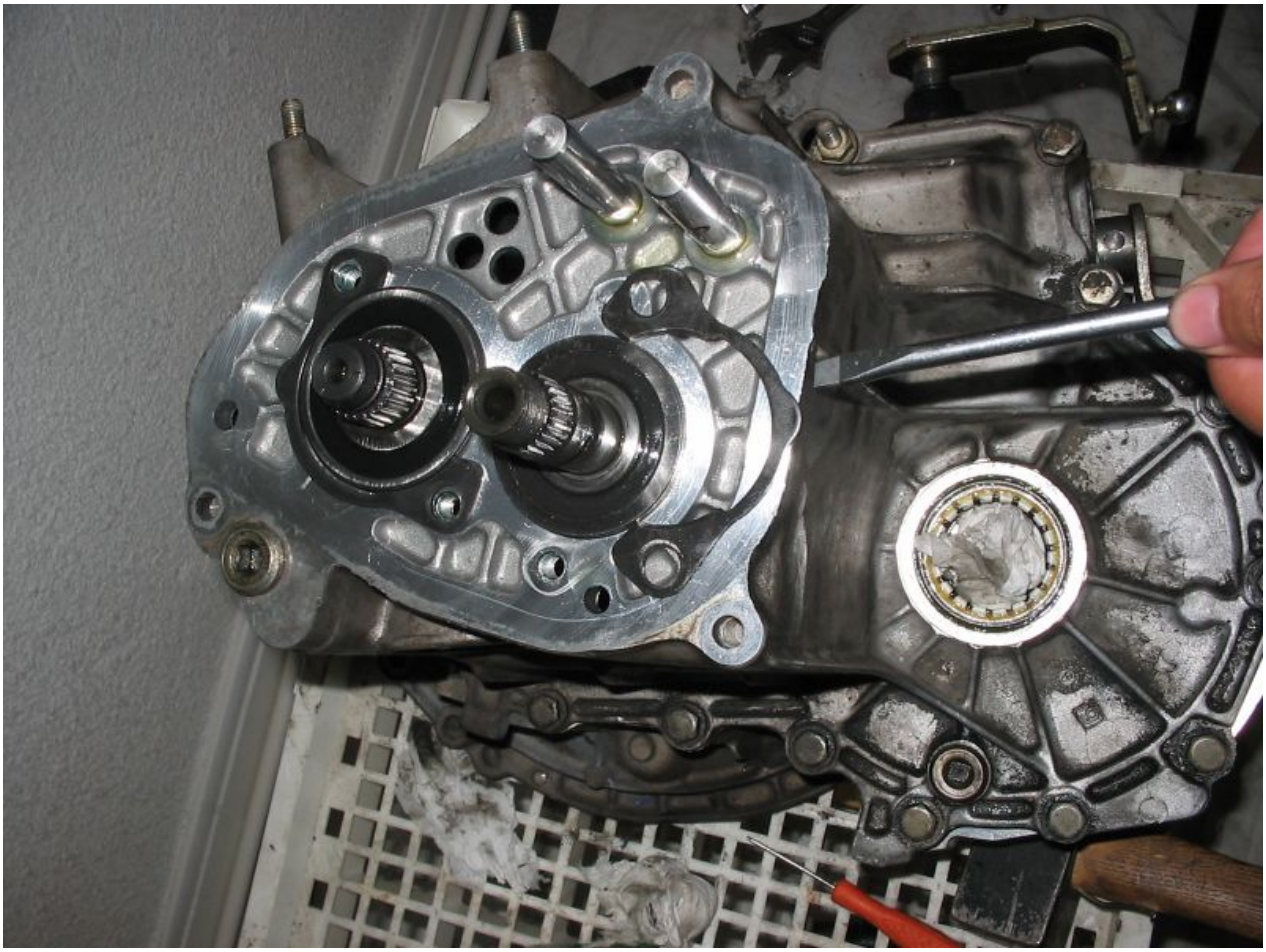
- Maintenant on va s'attaquer au pignon de 5ème sur l'arbre primaire. Il y a un jonc d'arrêt à enlever avec une pince a circlips. Puis une rondelle en dessous, et enfin le pignon de 5ème (faire levier avec 2 tournevis plat pour l'extraire en faisant attention de ne pas porter sur le cache en plastique du roulement.



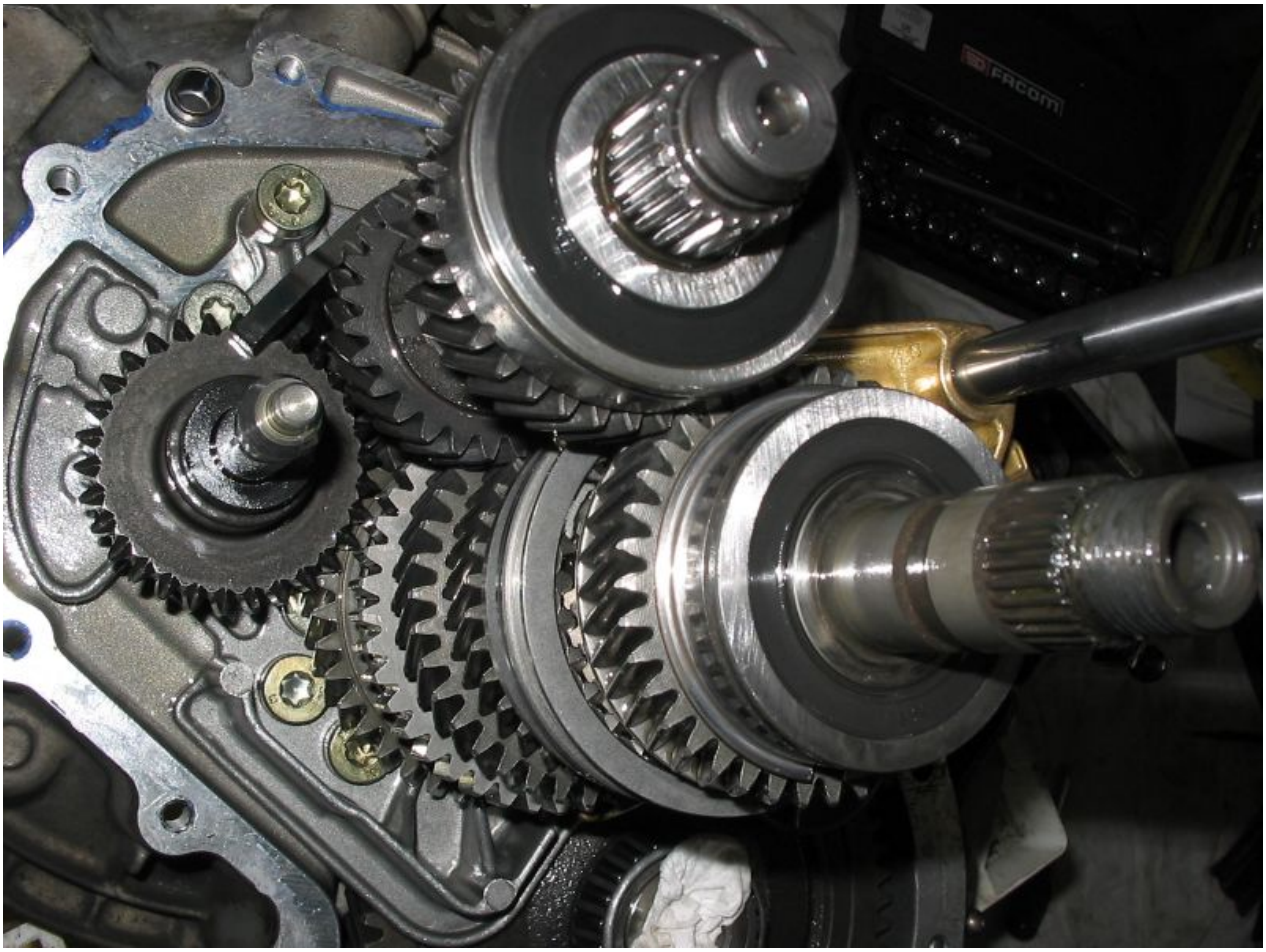
- Puis on attaque le dévissage des vis des demi-lunes qui tiennent les roulements sur le carter.

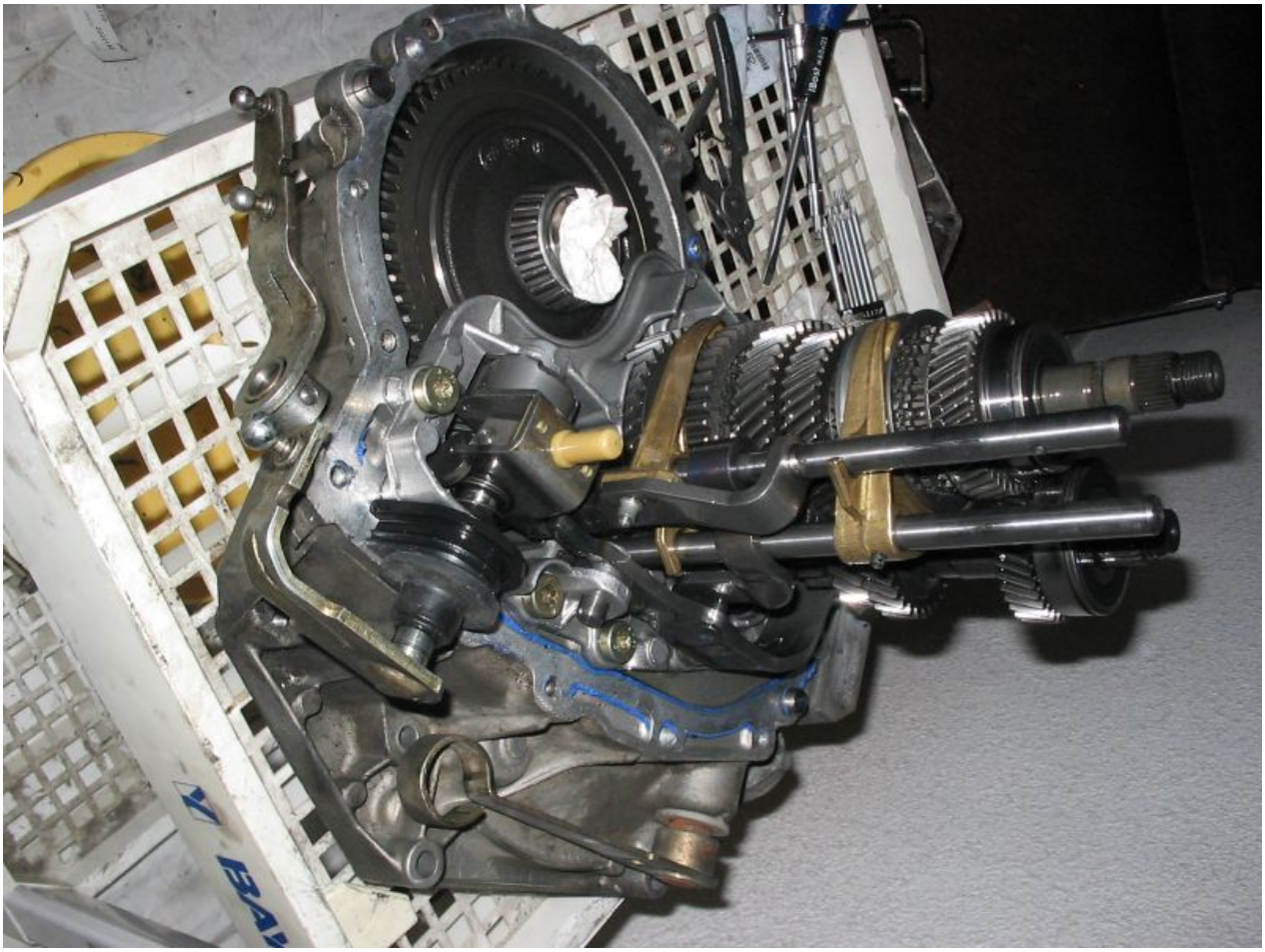


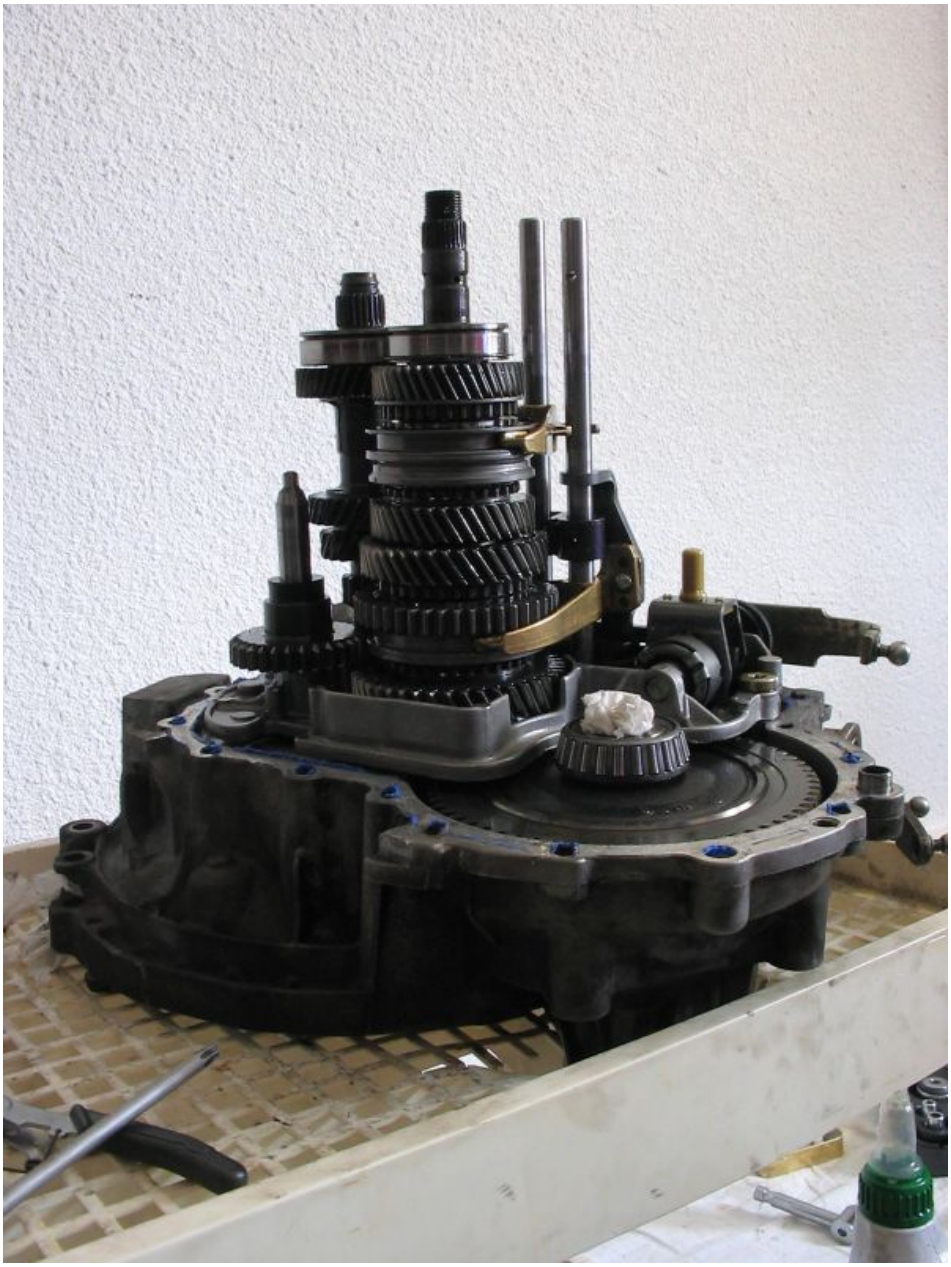
- Faites glisser avec un tournevis les demi-lunes.



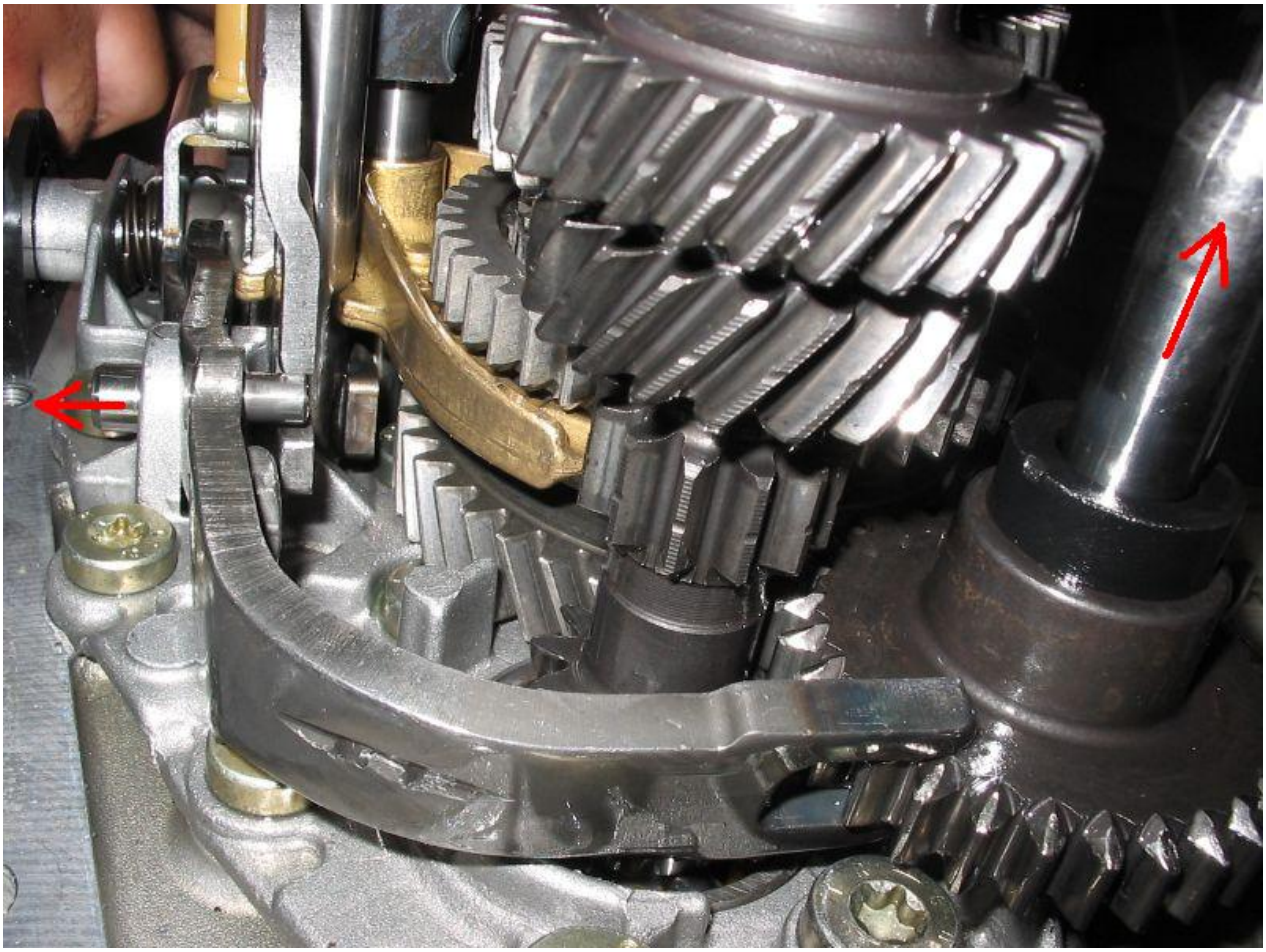
- Défaire les boulons tenant le carter de boite sur le carter d'embrayage. Mettre les boulons sur un carton percé avec un repérage car ils ne sont pas tous de la même longueur. Puis tirez vers vous le carter de boite, il résiste normalement car il y a une étanchéité. Donc faire levier pour décoller le carter. Une fois enlever vous voyez ça.

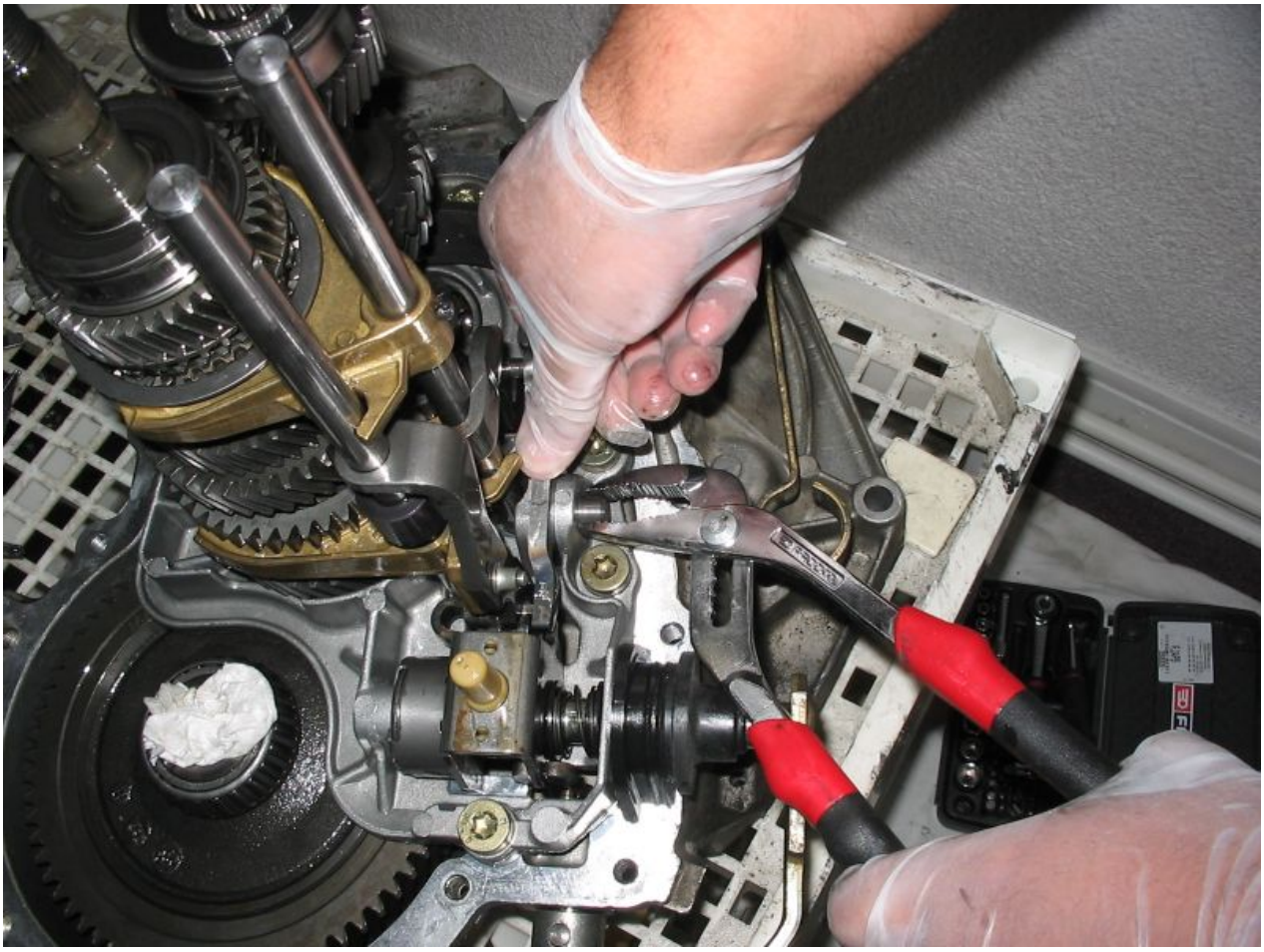

FACOM

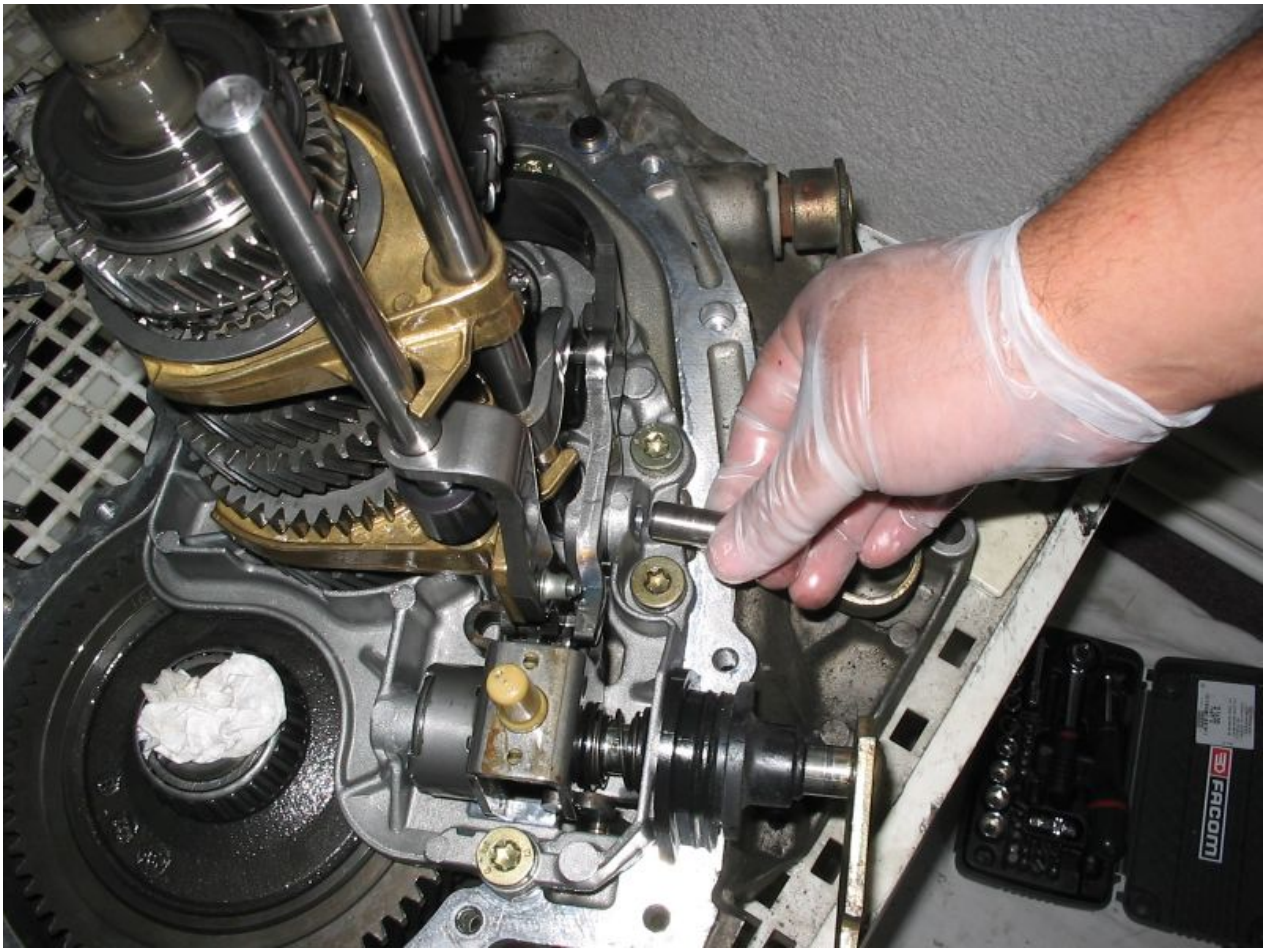




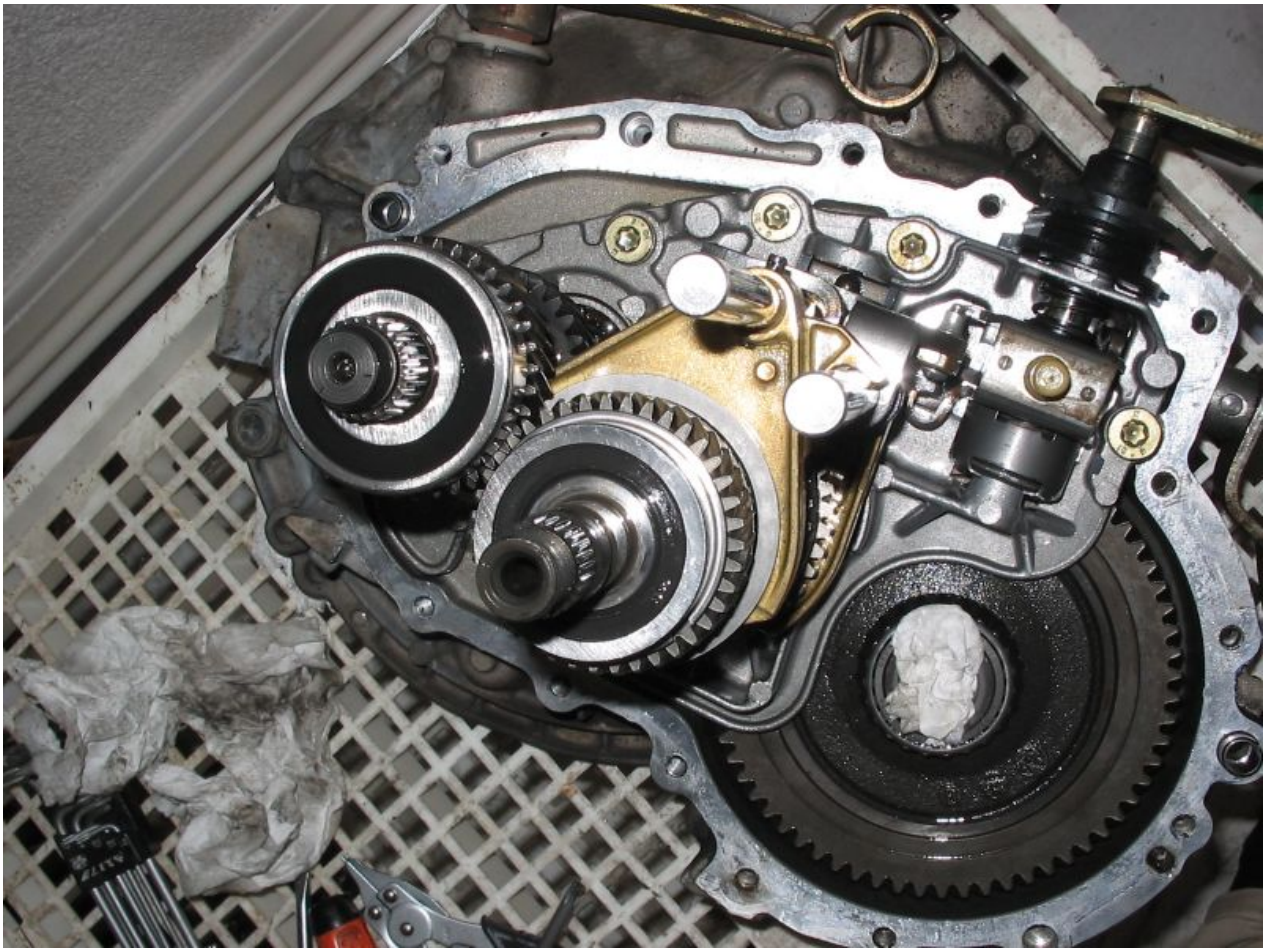
- Enlever l'axe tenant le pignon de renvoie de MA, le pignon de MA avec son roulement a aiguilles. Puis enlever le téton de retenu du levier de sélection de la MA et le levier.



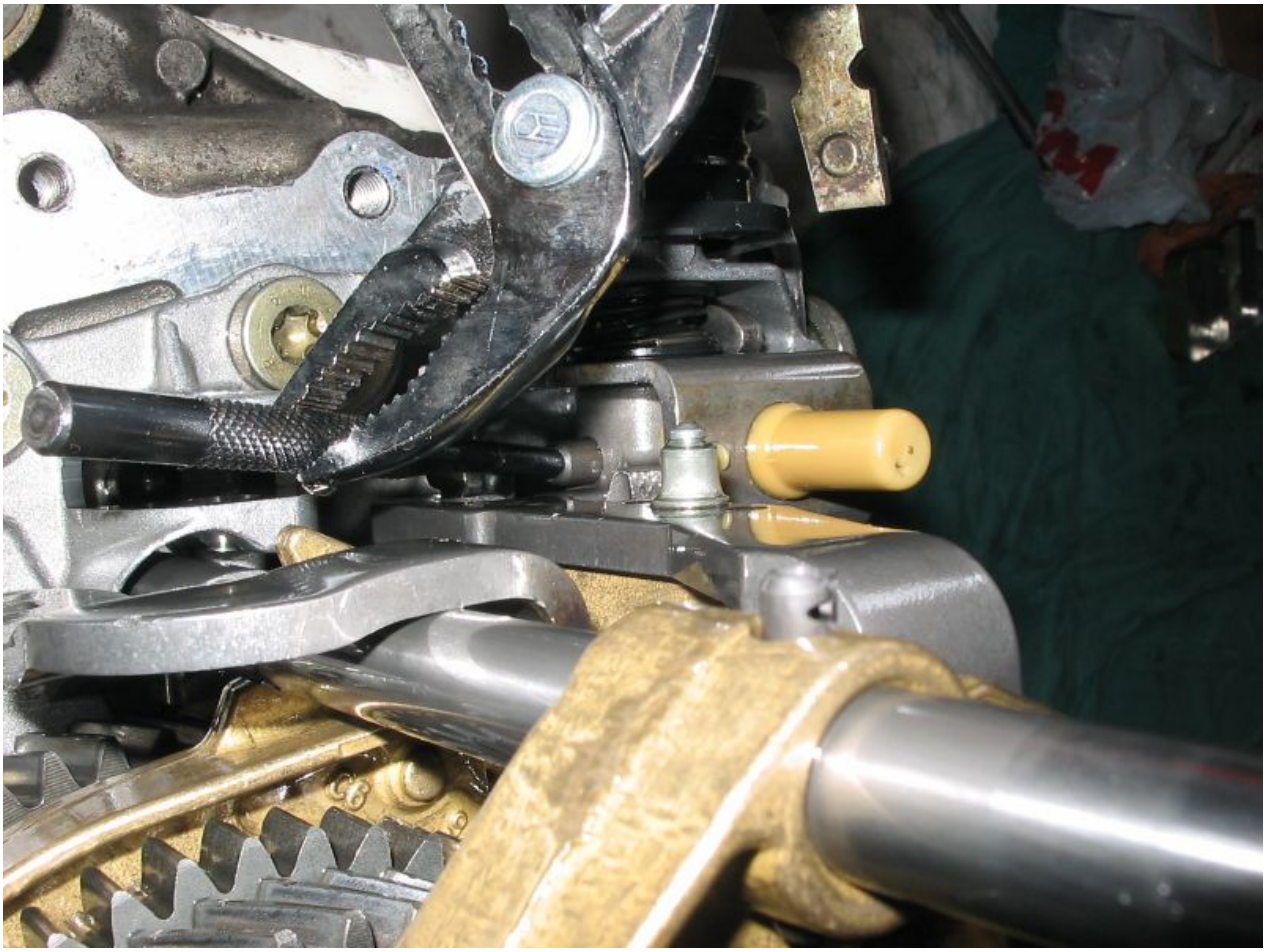


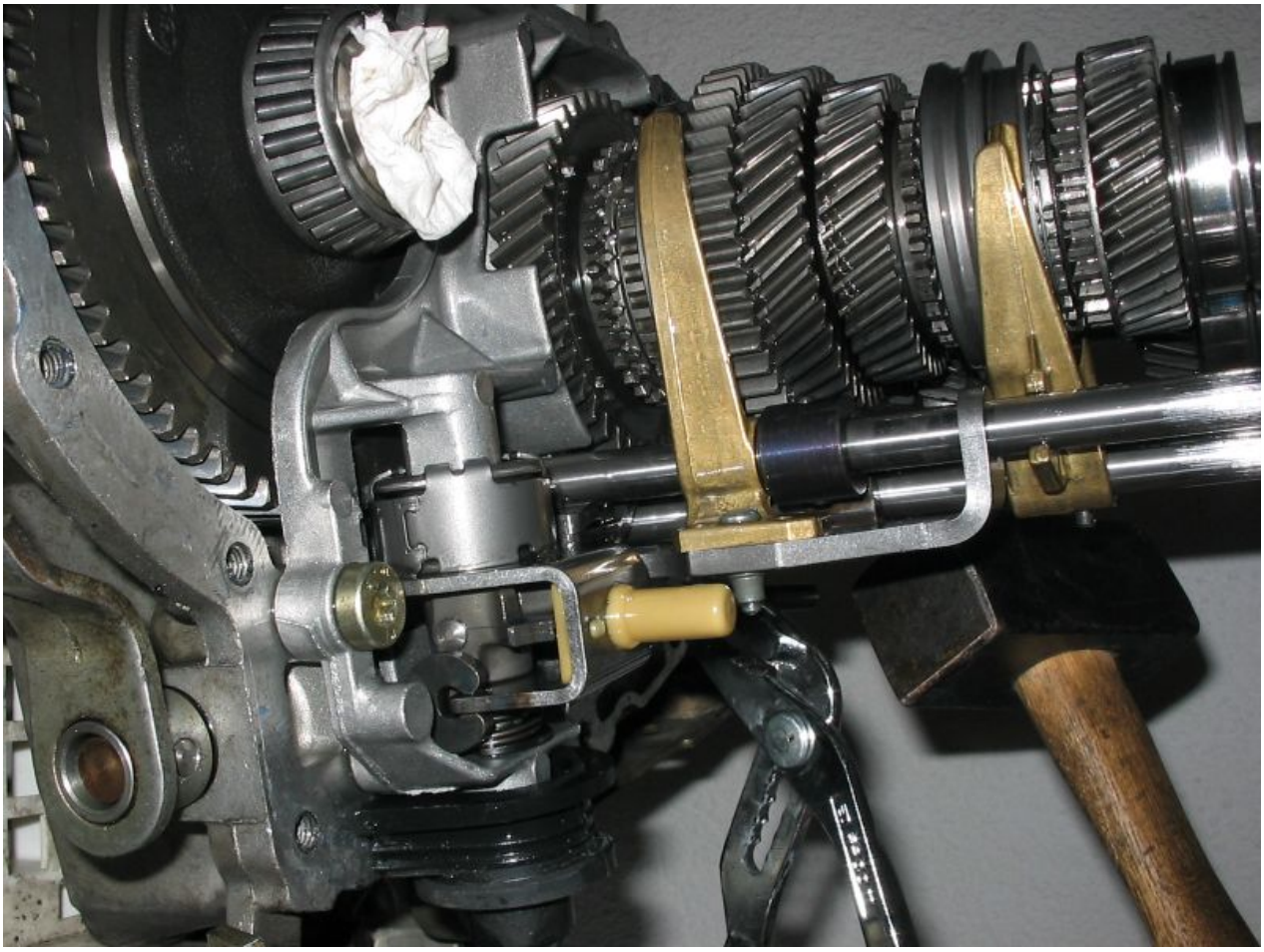


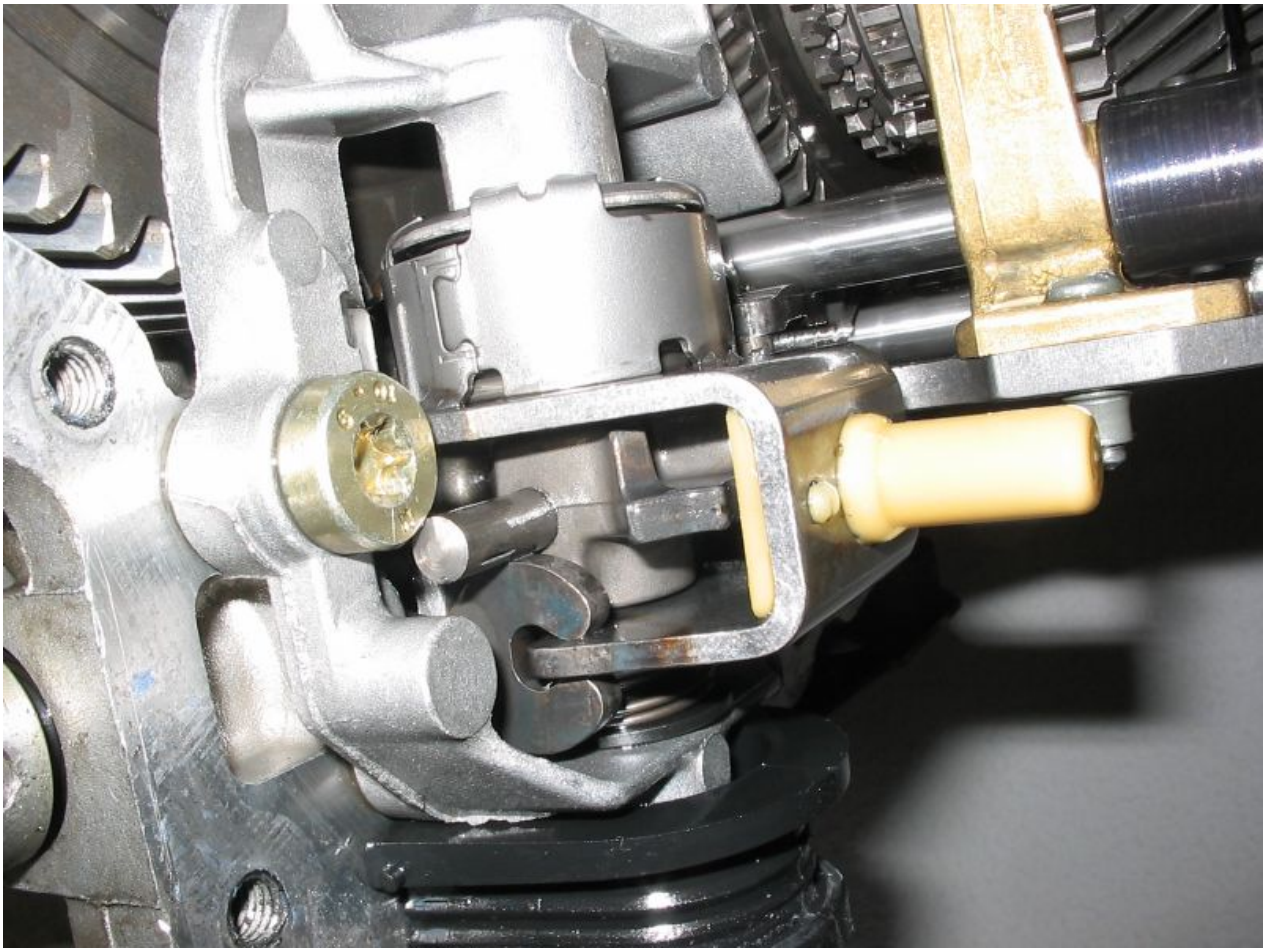
- Vu sans le levier



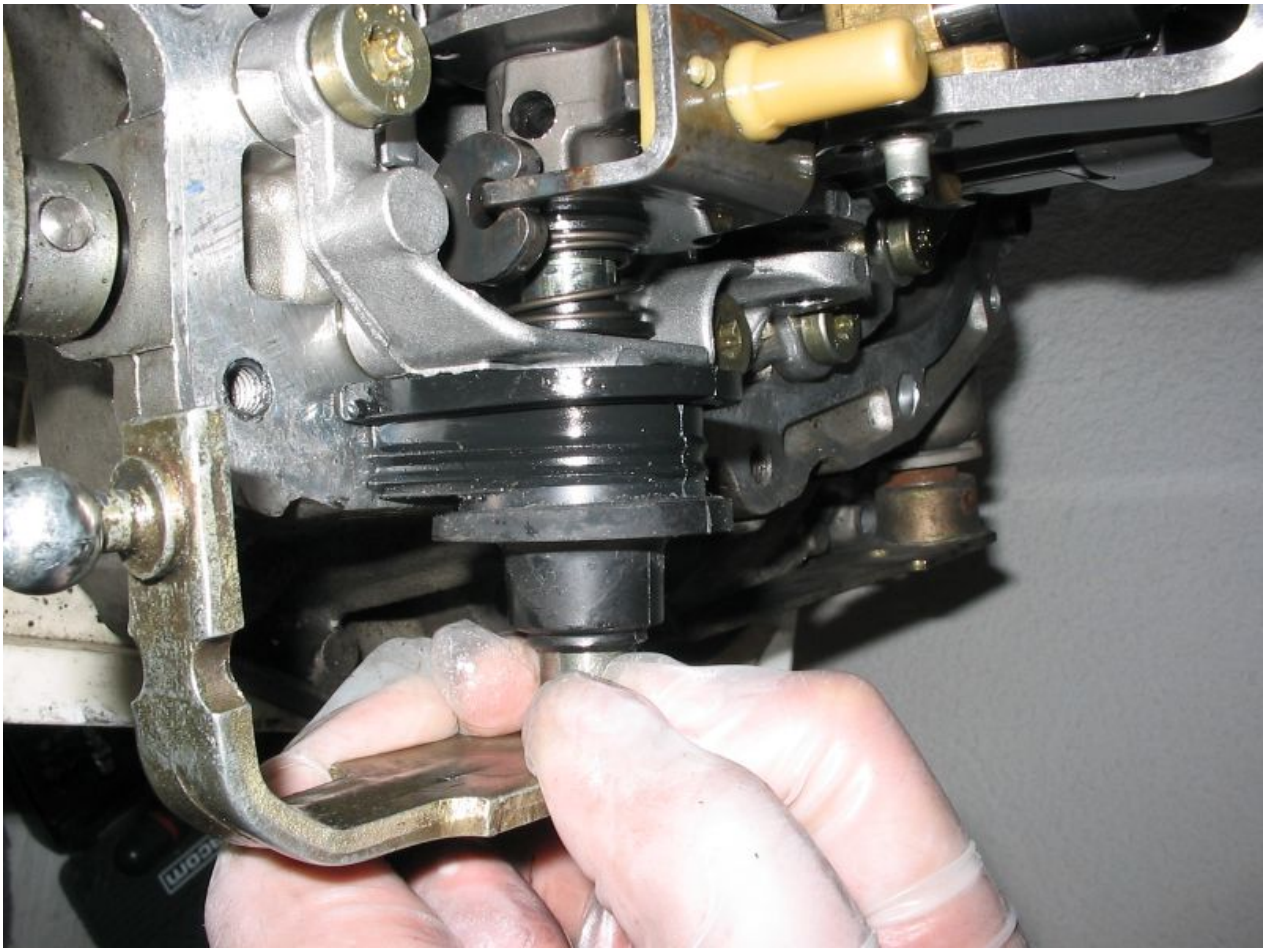
- Maintenant chasser la goupille (goupille 7-30 réf : 2509 11 / 0.53€ ttc) de retenue au niveau du levier de passage des vitesses, l'enlever complètement. Il faut manœuvrer le levier de passager et celui de sélection pour que la goupille soit presque horizontale pour favoriser la sortie.

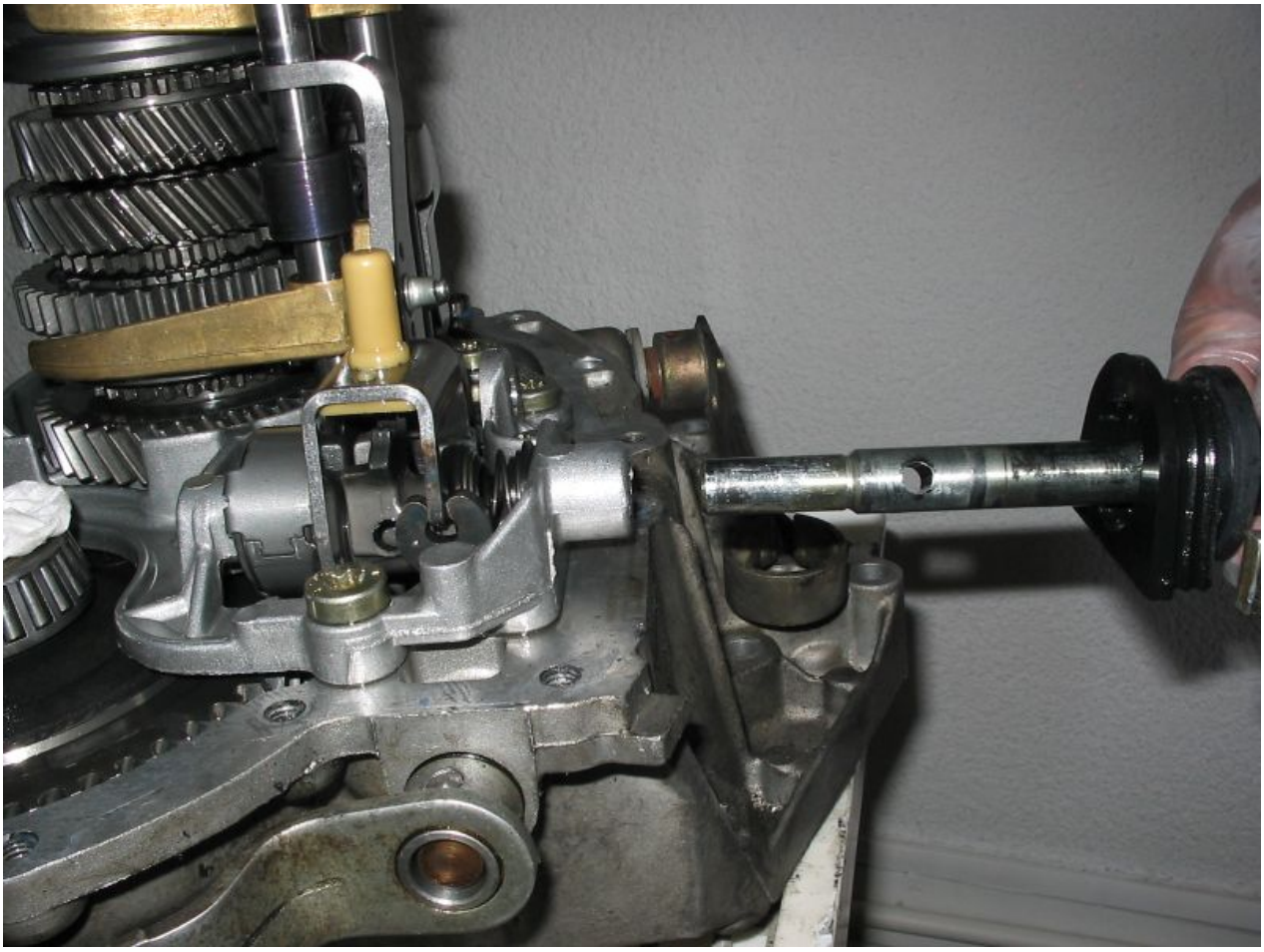




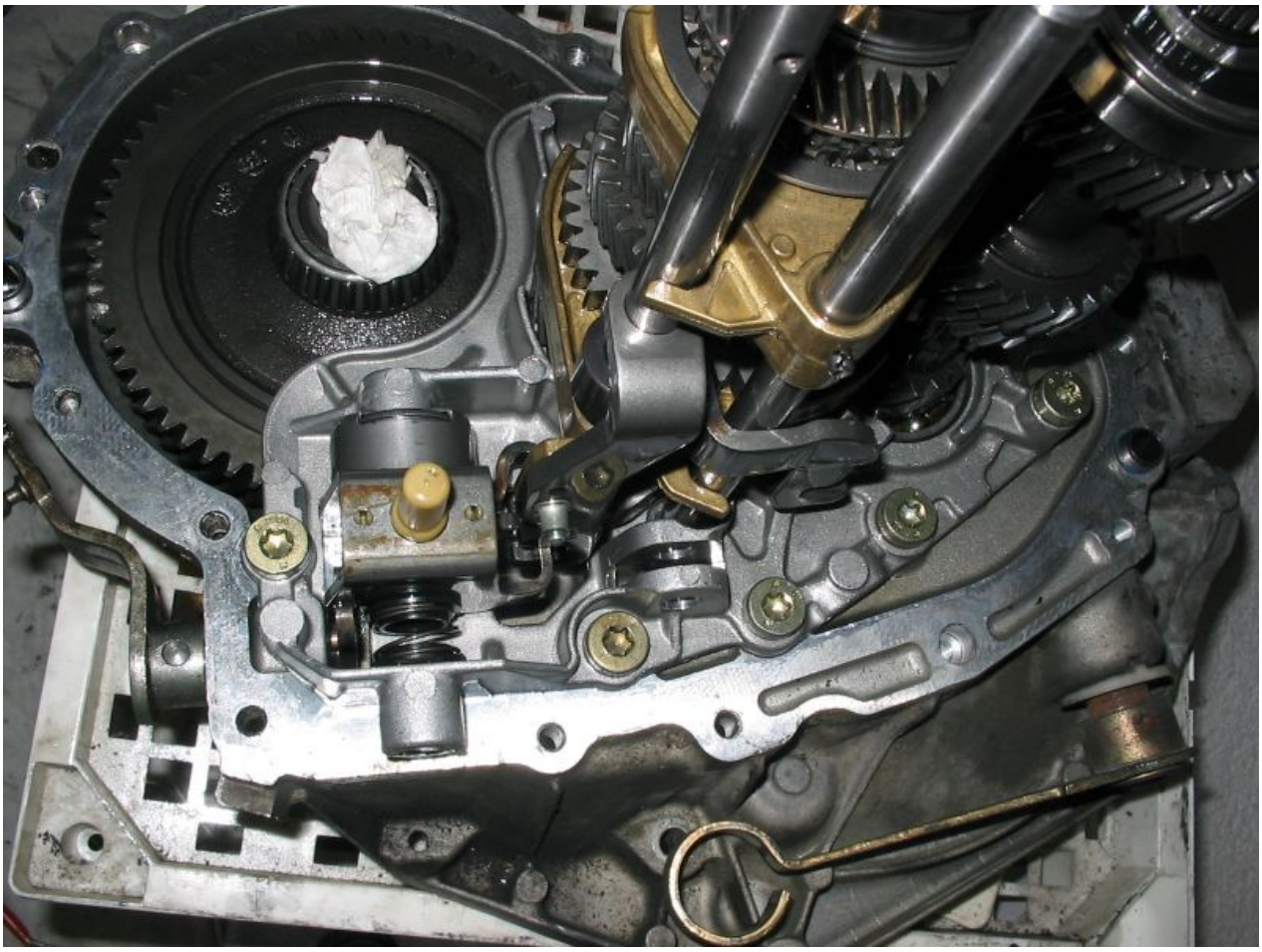


- Tirer le levier de passage de vitesse.

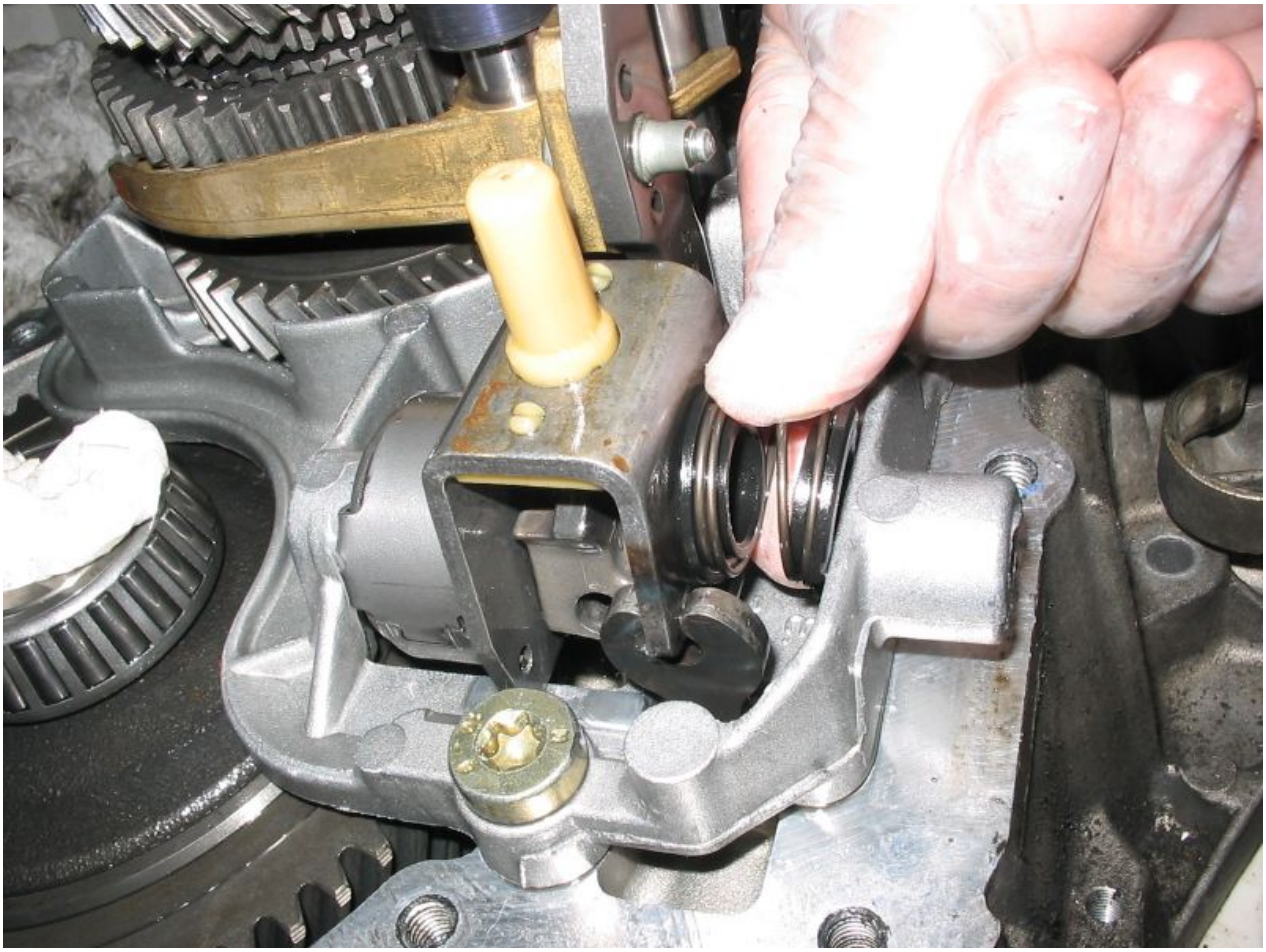




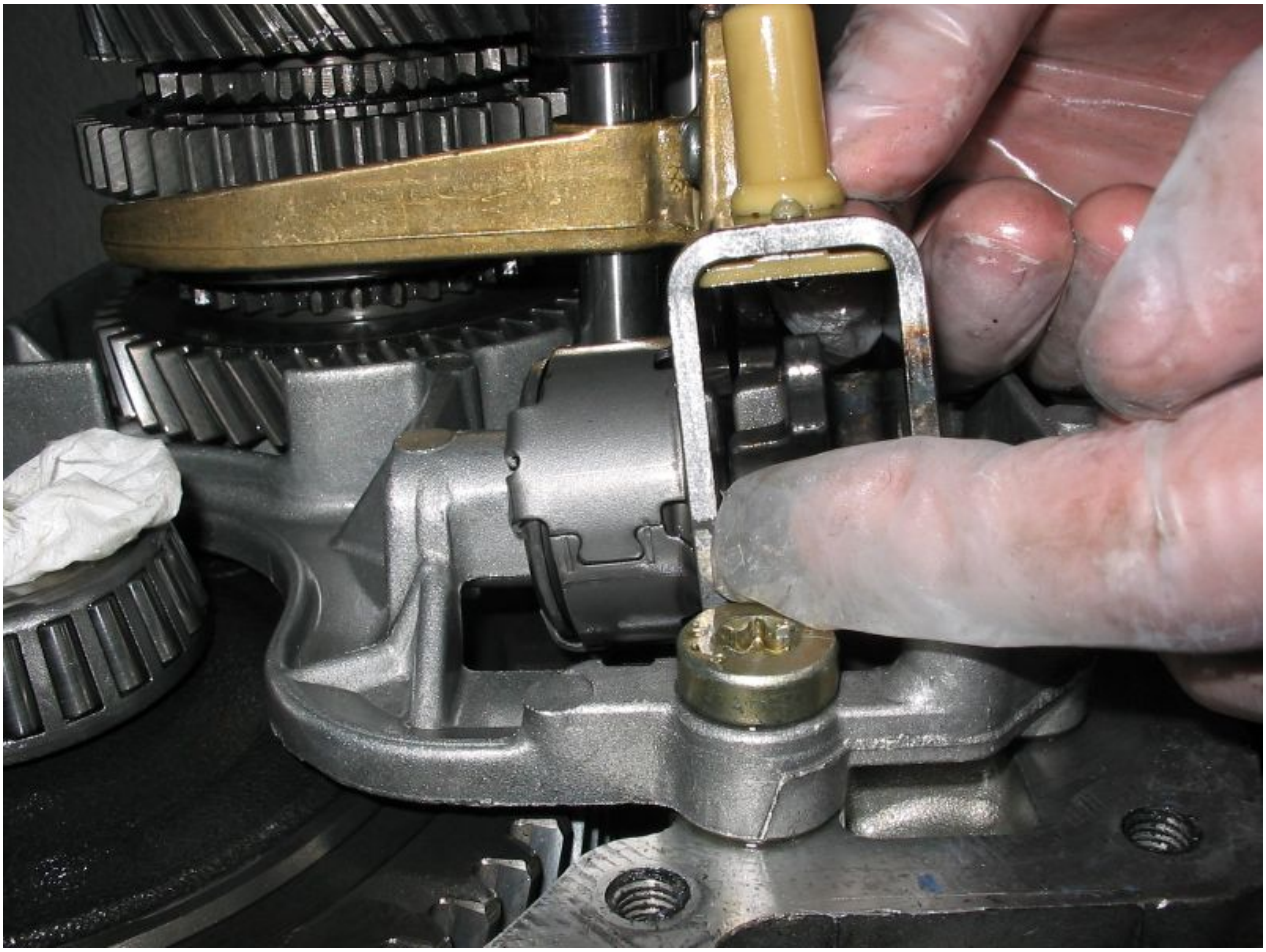
- Vu sans le levier.

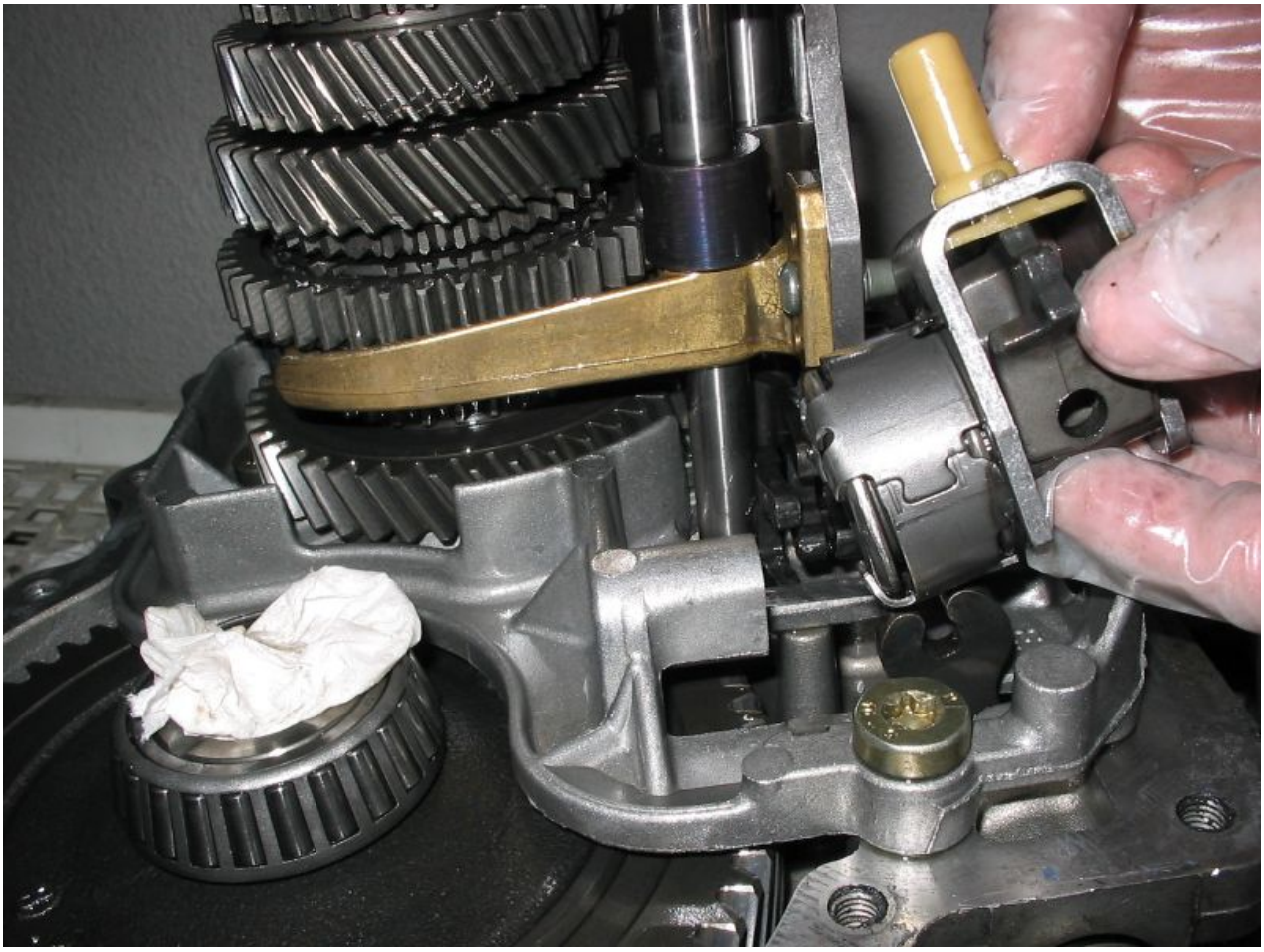


- Ôter le ressort de renvoi avec ses butées en bakélite.

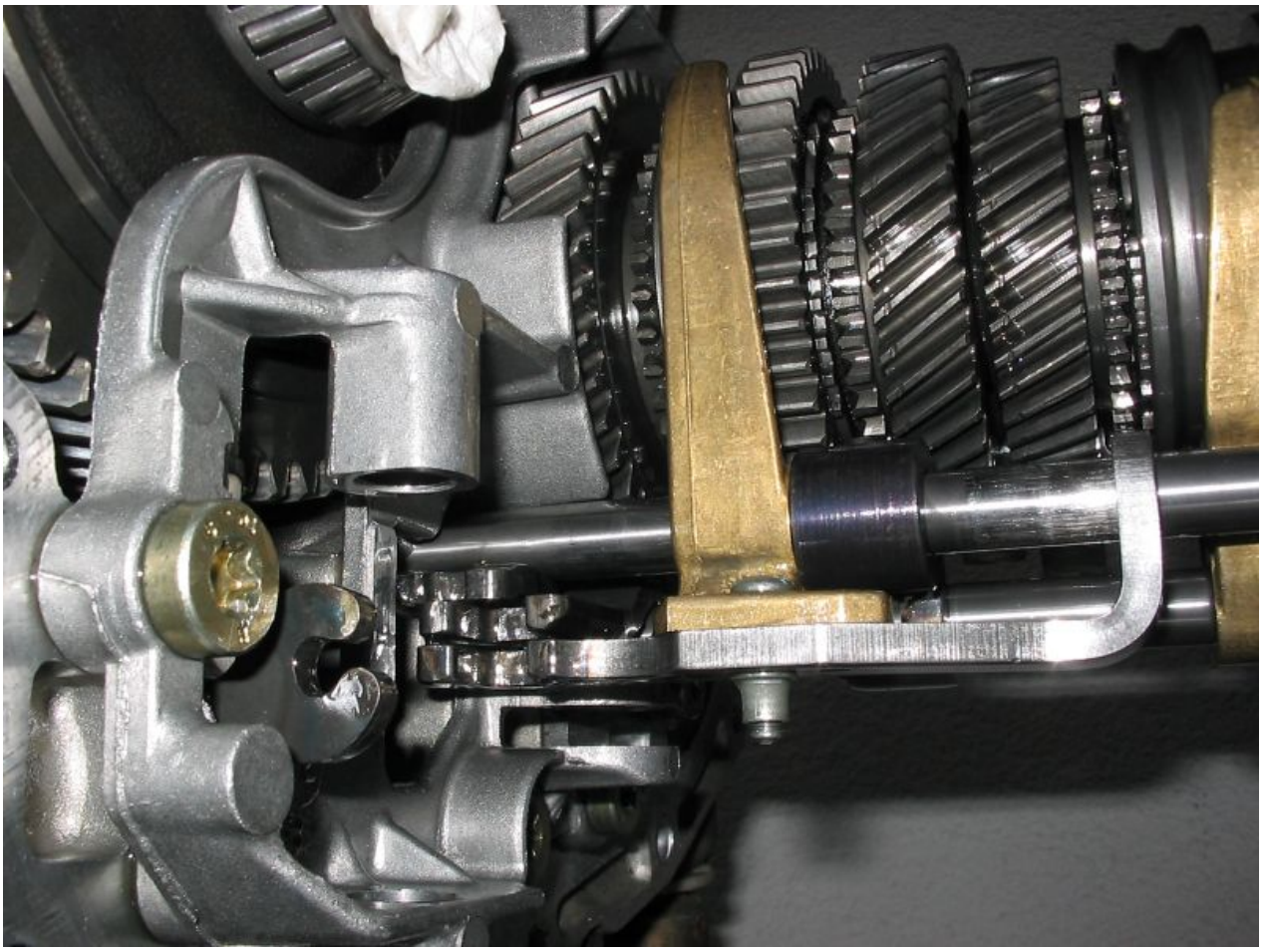


- Ôter la noix et le levier de sélection.





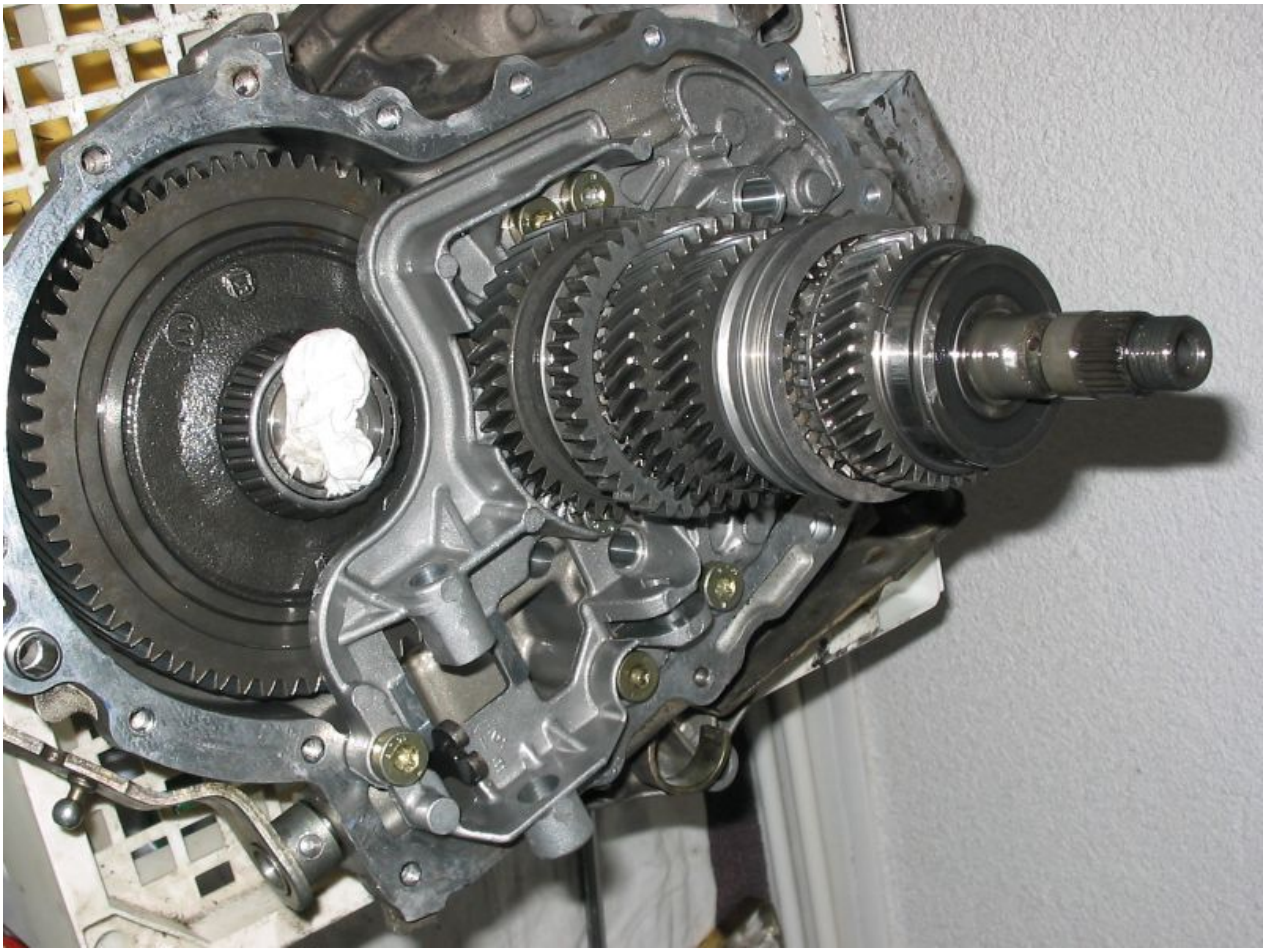
- Vu sans la noix et le levier.



- Maintenant sortir l'ensemble arbre primaire/arbre secondaire/fourchettes en tirant vers le haut.

- Et les poser à plat sur un support propre.

- Désaccoupler l'ensemble et remettre l'arbre secondaire dans son emplacement, c'est plus simple pour travailler (enfin pour moi, mais si vous avez un établi et quelque chose pour tenir correctement l'arbre…..)



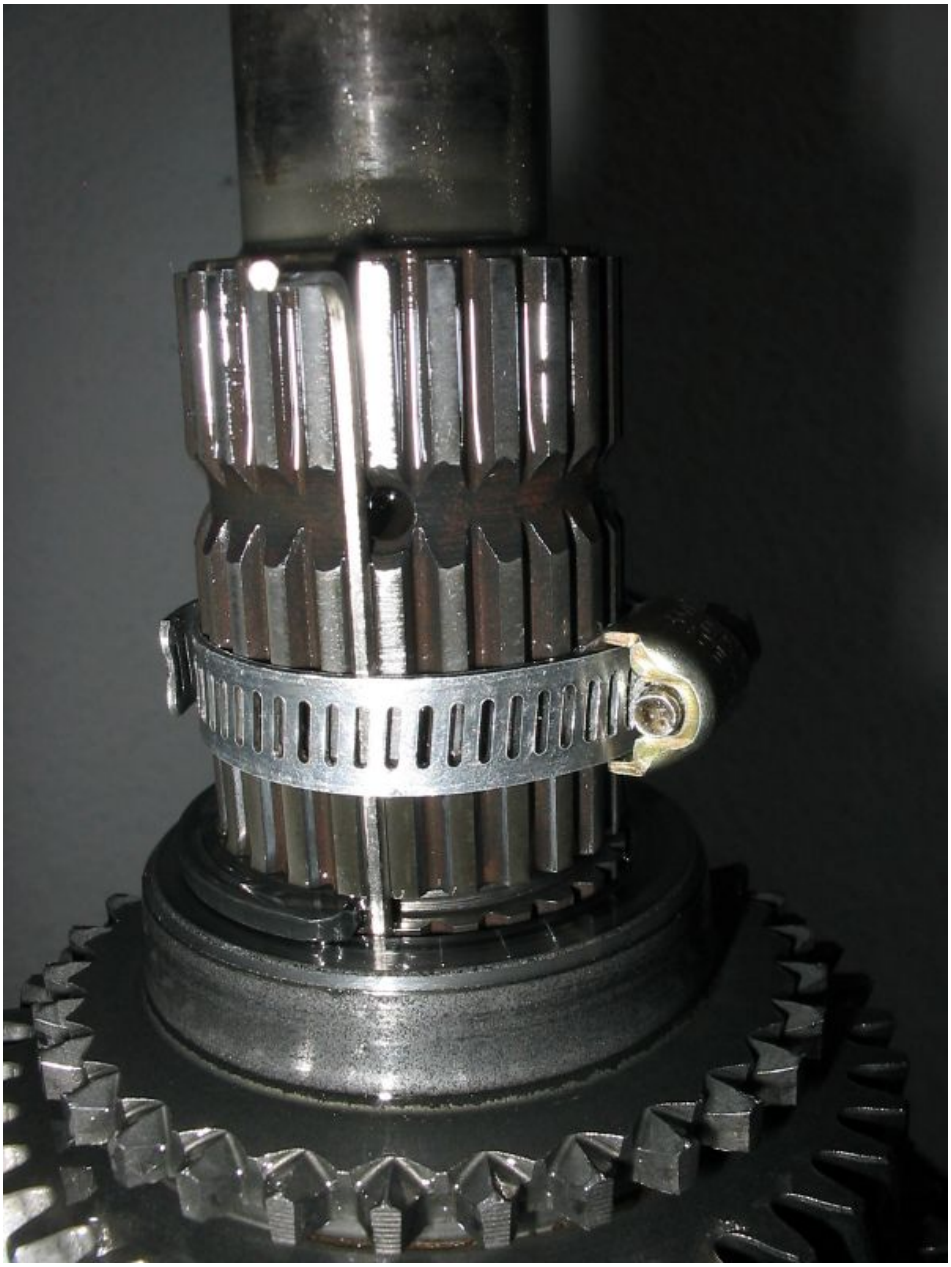
- Extraire l’ensemble roulement/pignon 4ème avec l’extracteur en prenant appuie sur la bague du pignon

- Une fois le roulement décollé, le retirer à la main pour finir. Vérifier qu'il tourne bien sans point dure, au moindre doute le changer (Roulement 22x57x17 depuis 09/1991 réf : 2317 62). Ôter l'entretoise en dessous, puis le pignon de 4ème.

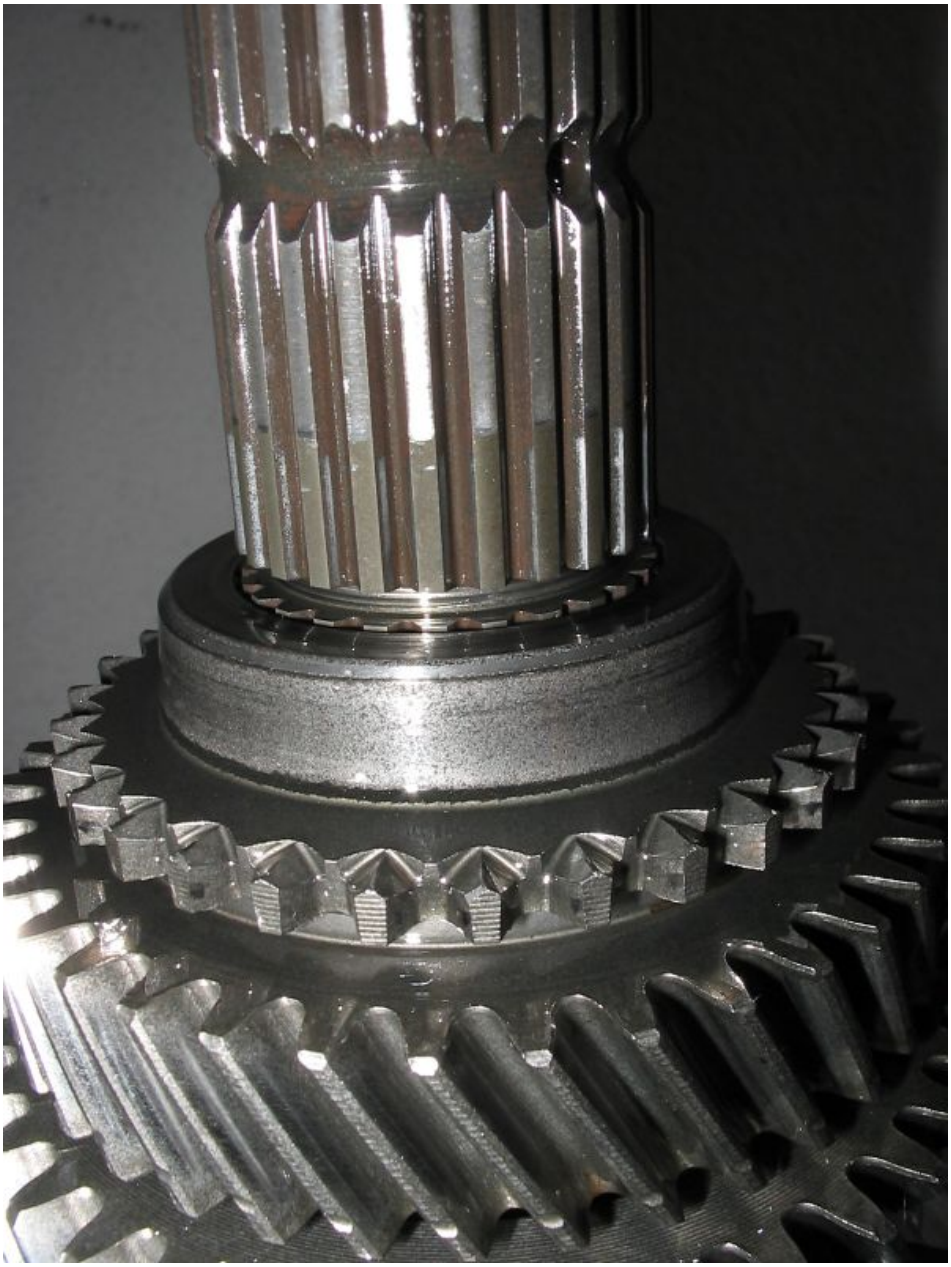
DROP FORGED

- Ôter l'ensemble moyeu/manchon/bagues de synchro 3-4ème. Toujours faire attention en tirant car les billes et ressorts peuvent voler. Ce manchon vient plus facilement que celui de 5ème, mais il faudra peut être faire un peu levier avec un tournevis plat entre le pignon de 3ème et la bague de synchro de 3ème.

- Ôter le segment d'arrêt du pignon de 3ème. Soit vous avez l'outil pour le chasser, autrement c'est le système D. Moi petite clef Allen avec serflex sur un bord du segment et tournevis plat et marteau de l'autre coté pour le chasser. Autre astuce pour éviter que l'arbre ne tourne passer la 1ère en appuyant sur le manchon et bloquer le pignon de 1ère.



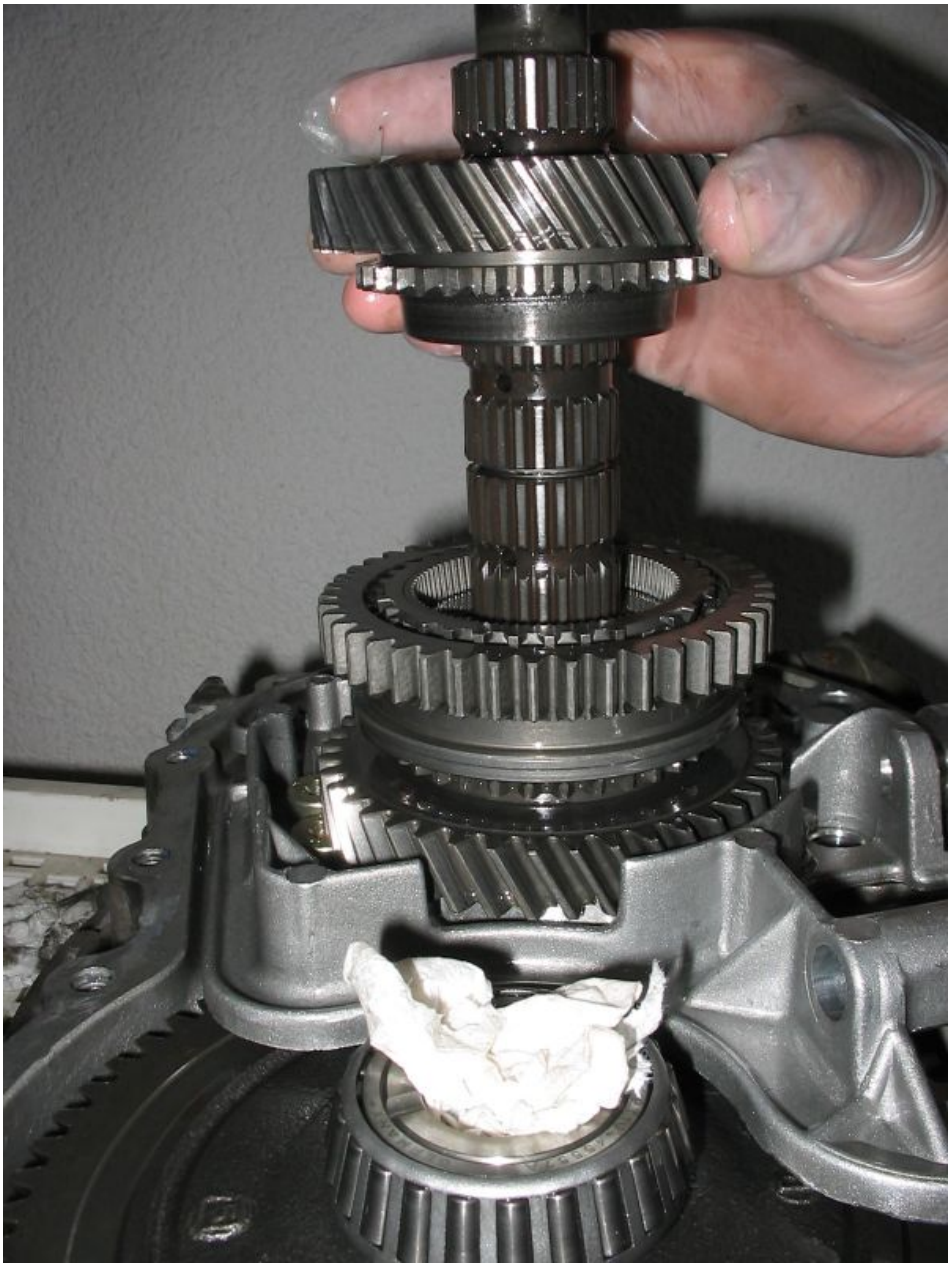
- Segment chassé.



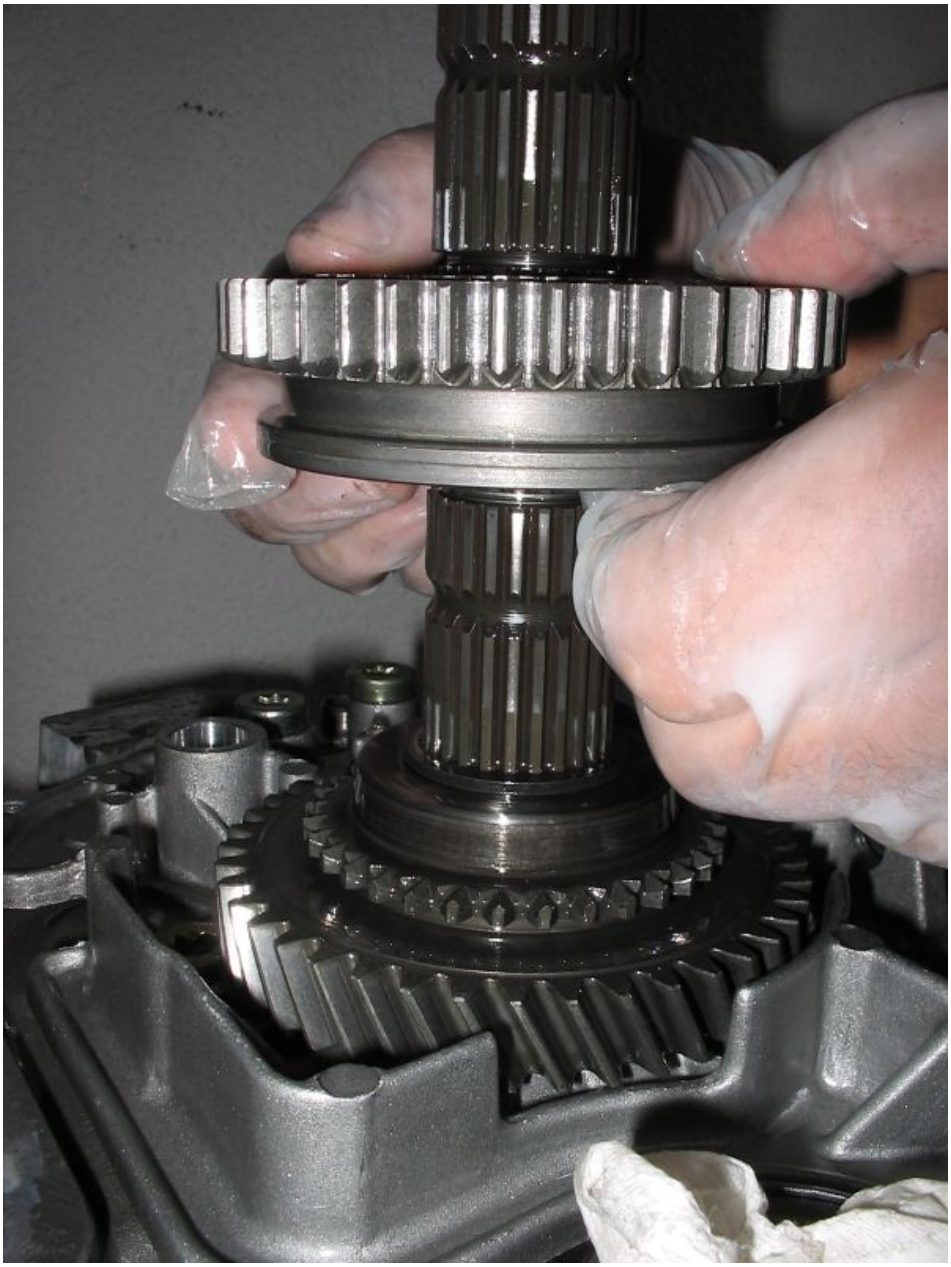
- Ôter le pignon de 3ème.

- Idem pour le segment d'arrêt du pignon de 2ème.

- Remettre le manchon de synchro de 1-2nde au point neutre en veillant à tenir en appui le pignon de 2nde. Et ôter le pignon de 2nde.



- Ôter l'ensemble moyeu/manchon/bagues de synchro 1-2nde. Toujours faire attention en tirant car les billes et ressorts peuvent voler.



- Voilà la première partie est finie. Vérifier quand même le roulement à rouleau en dessous du pignon de 1ère, ainsi que les roulements de l'arbre secondaire. Au moindre doute, point dure les changer avec un extracteur. (sauf celui de l'arbre secondaire au niveau du différentiel, plus galère car il faudrait une presse pour le démontage/montage. Ou le mettre sur les mors d'un étau et taper avec une cale sur l'axe de l'arbre et trouver un long tube au bon diamètre pour le remmancher).

Alors la s'arrête la partie qui nous intéresse concernant le 14/60

Il faut savoir que le 14/60 est un couple c'est à dire qu'il comporte l'arbre secondaire sur lequel tous les pignons viennent d'être enlevés et le différentiel : La couronne dentée.

Lorsque vous achetez un 14/60 à quelqu'un vous avez ces 2 pièces.
L'arbre avec le pignon de 14 dents et la couronne dentée de 60 dents.

Pour démonter la couronne dentée, il faut démonter les vis Torx en T50 et la c'est vraiment galère. il y en a plus de 10 et elles sont collées avec du frein-filet. Ne cherchez pas à utiliser autre chose que du Facom, vous allez casser vos clés (je parle en connaissance de cause, j'ai cassé 2 clés neuves BOTS)

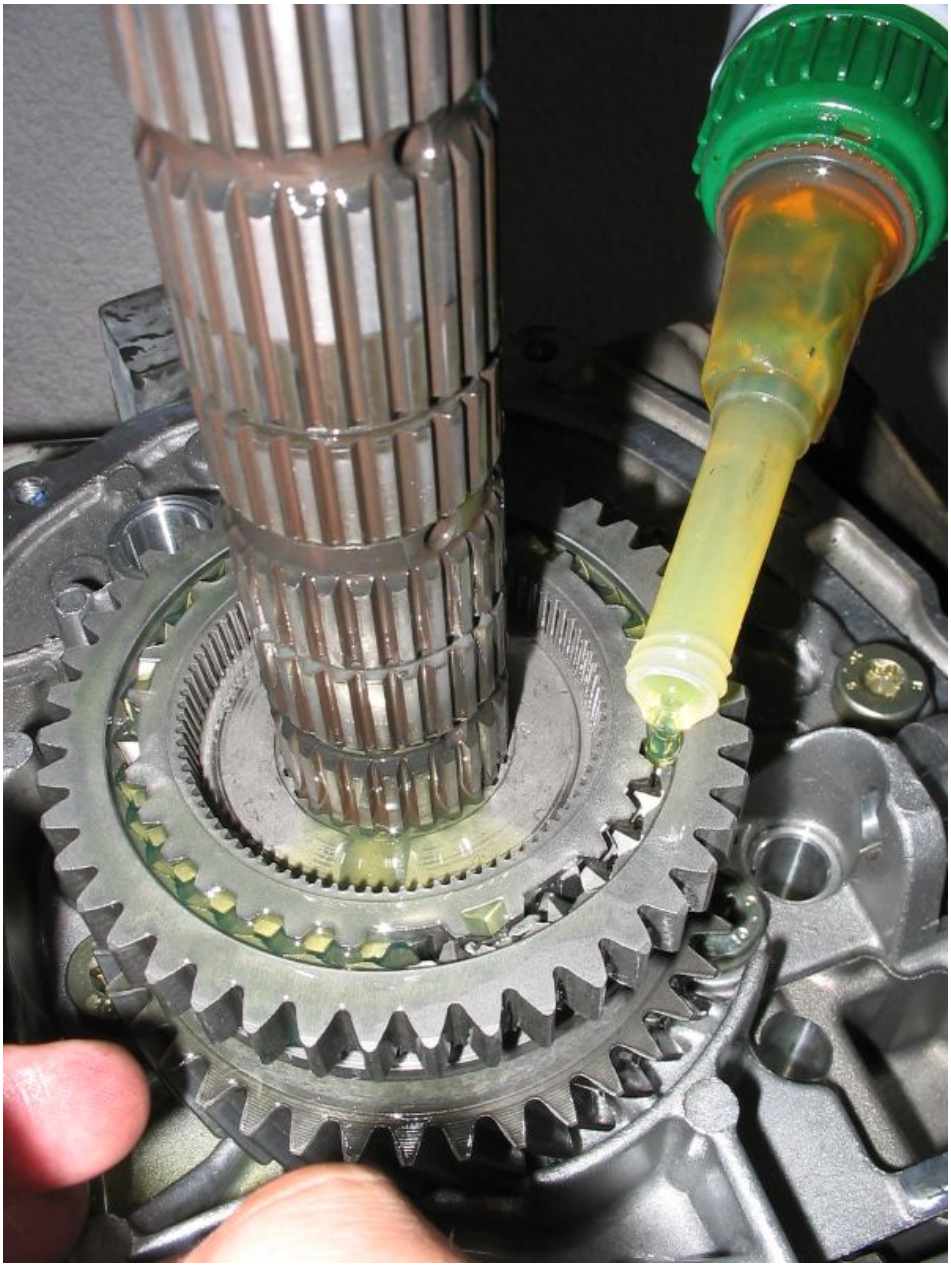
Lorsque la plaque qui est tenue par la bonne dizaine de Torx est enlevée, il vous reste a enlever la couronne de 63 dents pour la remplacer par la couronne de 60 dents.

En parallèle vous venez de démonter l'arbre secondaire avec son pignon de 16 dents, celui ci ne vous servira plus à rien puisque vous allez

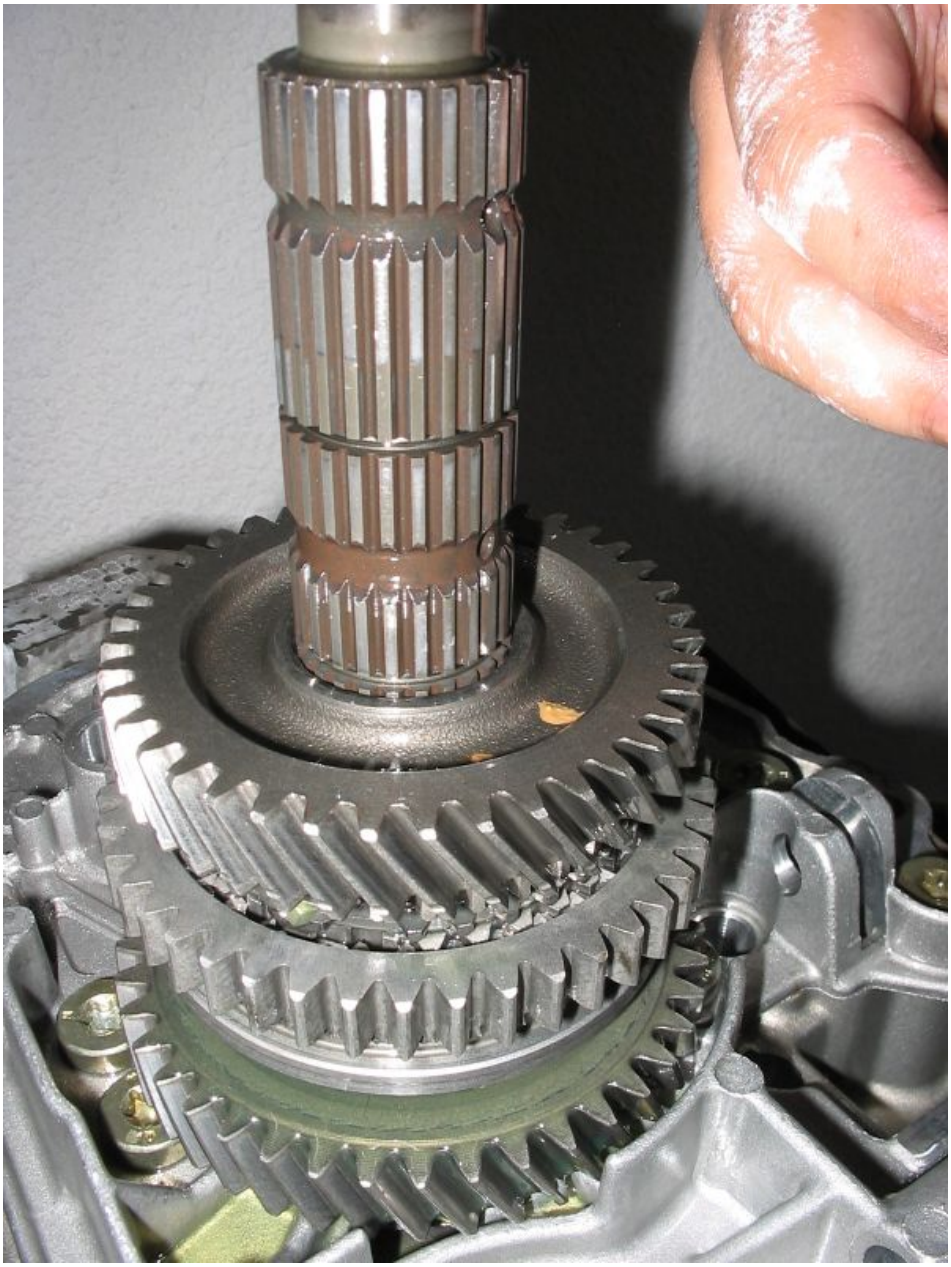
remonter tous vos pignons sur l'arbre de 14 dents.
Attention à bien tout remettre dans le même sens, et la on repart dans le sens inverse :

Toujours huiler avec de l'huile de boite toutes les différentes pièces pour éviter qu'elles ne tournent à sec. Huile sur le pignon de 1ère.

- Remettre la bague de synchro de 1ère et huiler. Puis le moyeu/manchon 1-2nde et huiler. Puis la bague de synchro de 2nde et huiler.

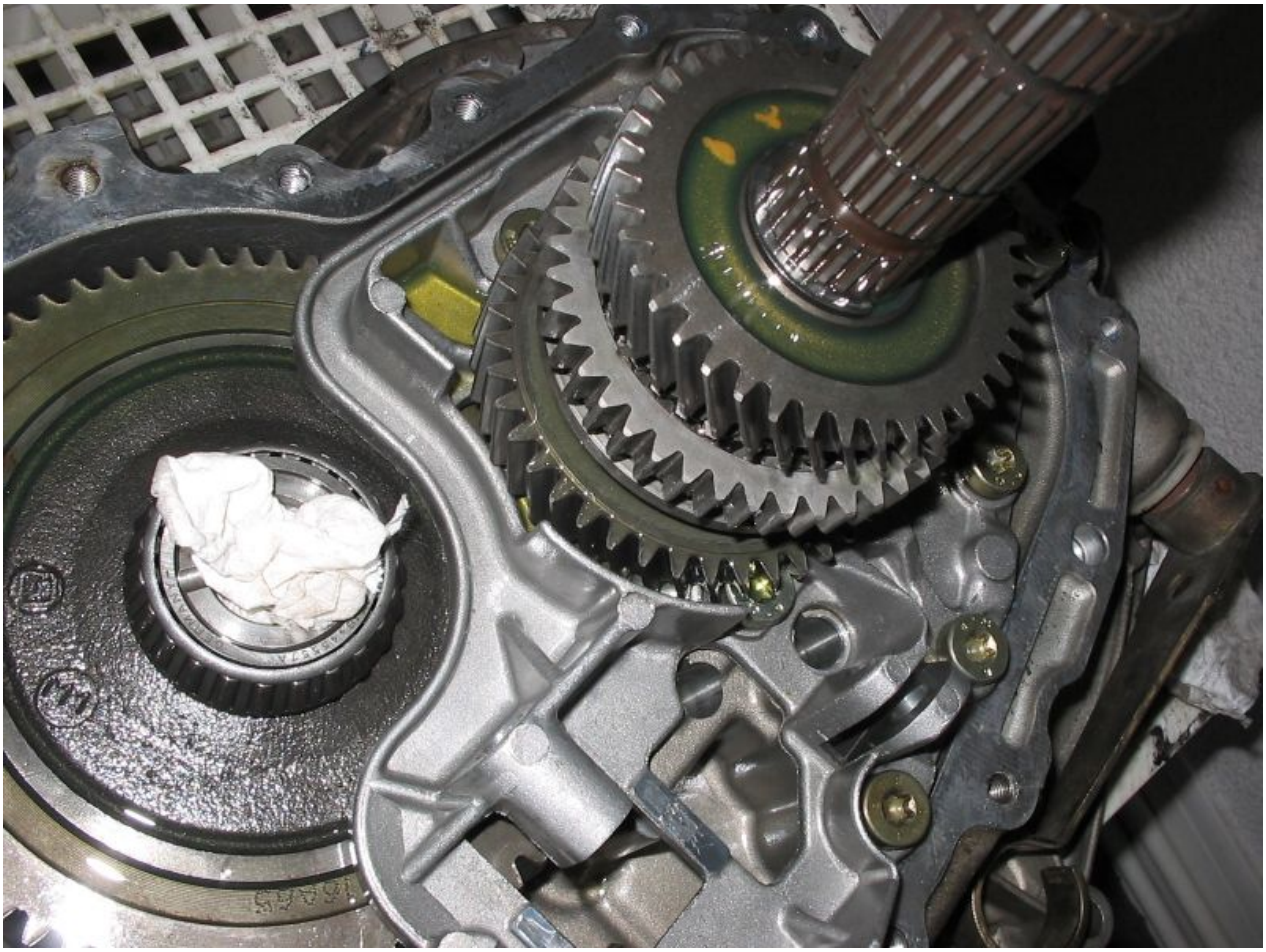


- Remettre le pignon de 2nde.

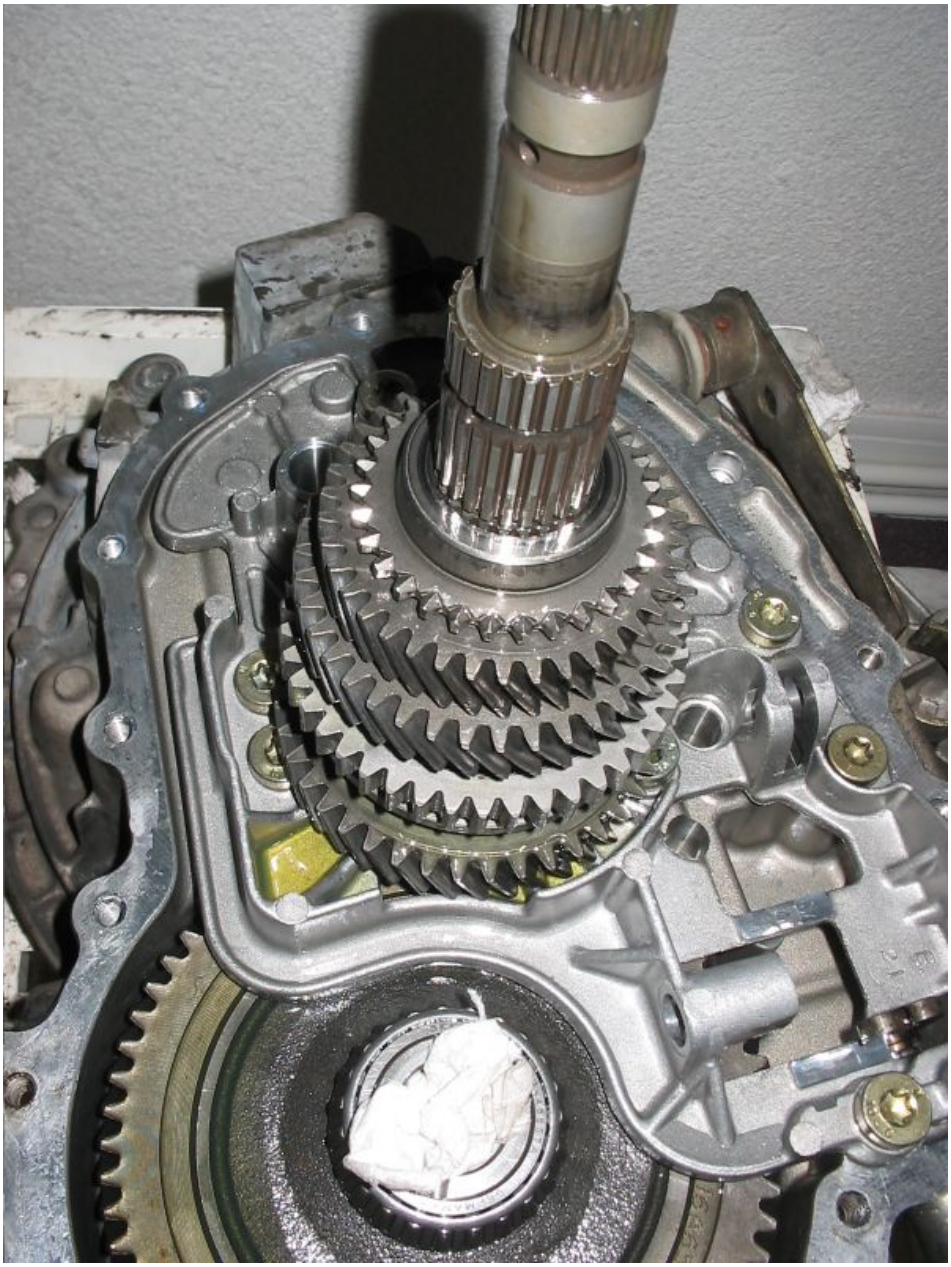


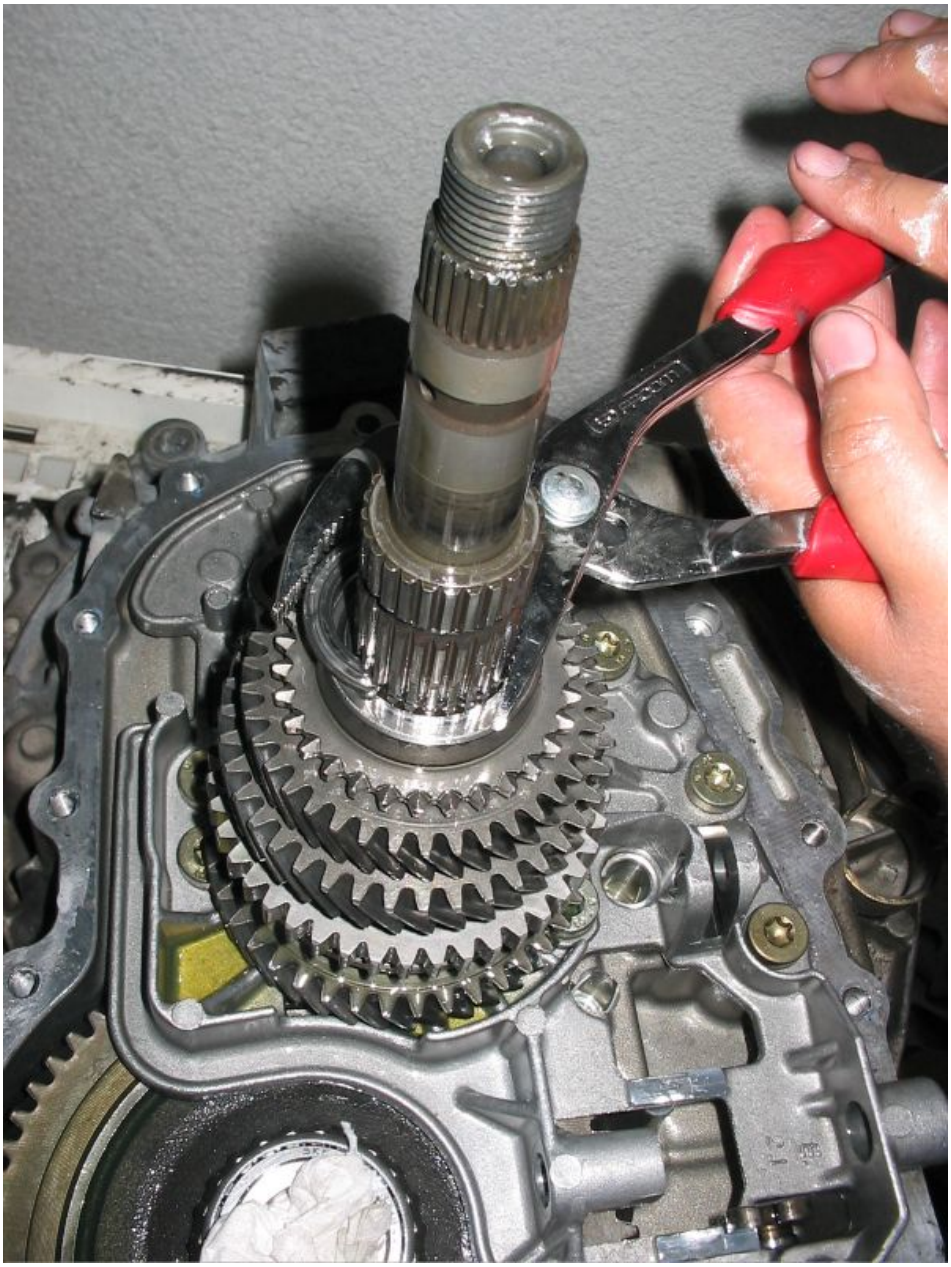
- Remettre le segment d'arrêt (théoriquement neuf) du pignon de 2nde.

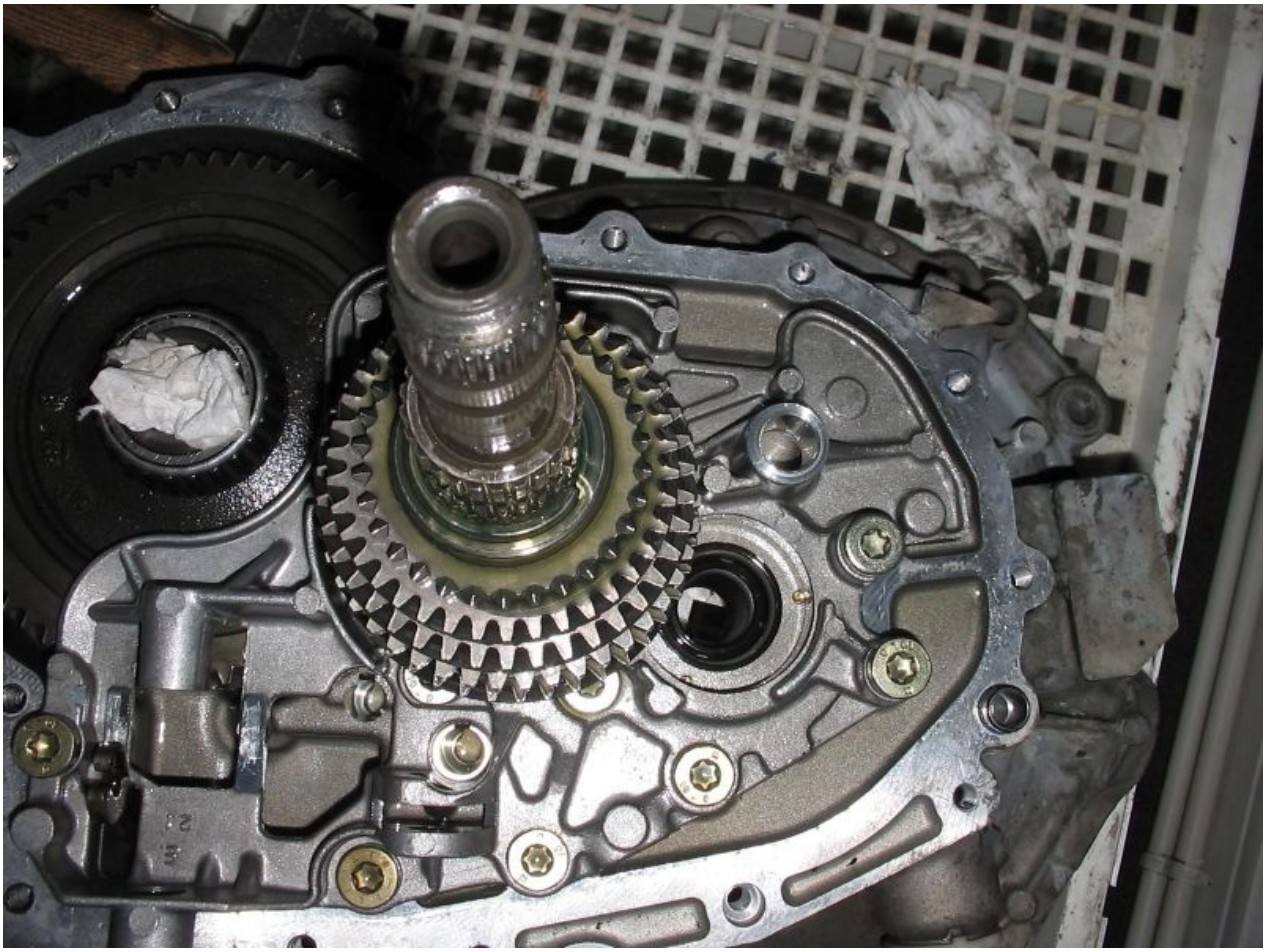
- Huiler et vérifier le bon passage de la 1ère et 2nde en faisant coulisser le manchon, c'est le moment de tester s'il y a un soucis.



- Remettre le pignon de 3ème et huiler. Remettre le segment d'arrêt (théoriquement neuf) et huiler.







- Remettre la bague de synchro de 3ème et huiler. Puis le moyeu/manchon 3-4ème et huiler. Puis la bague de synchro de 4ème et huiler.

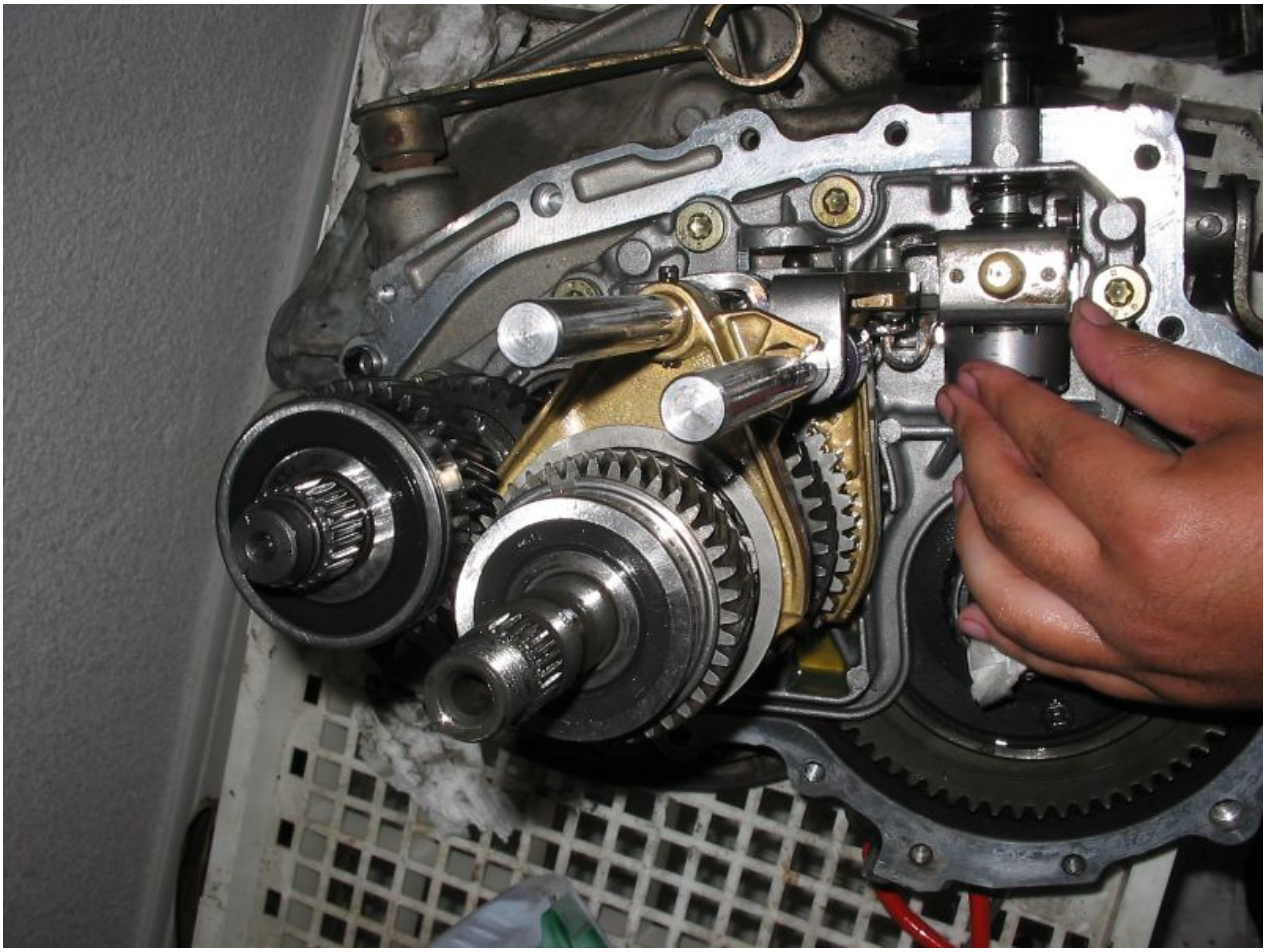
- Remettre le pignon de 4ème et huiler.

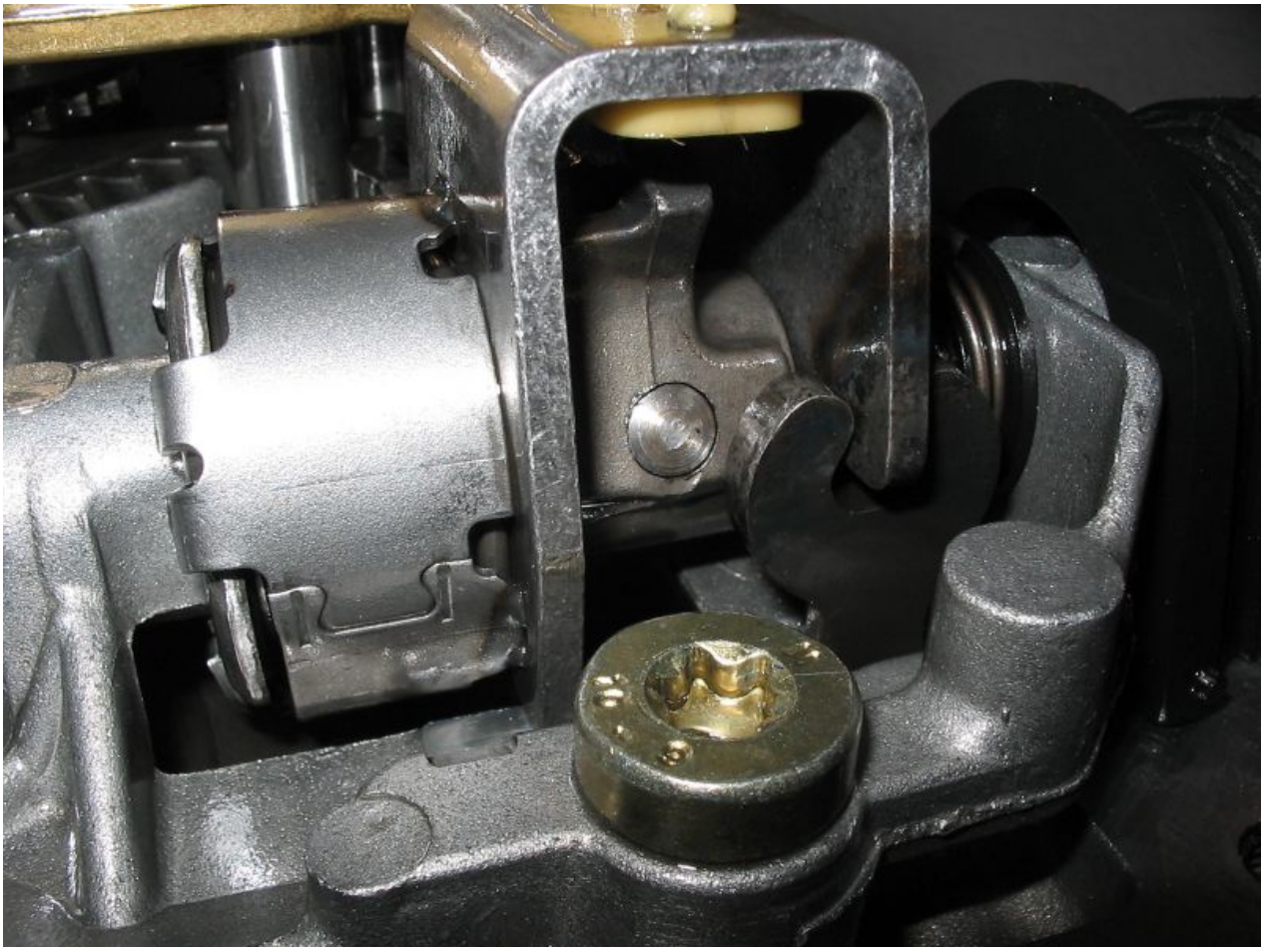
- Remettre l'entretoise et huiler.

- Présenter le roulement d'arbre. Retirer l'arbre de la boite, retirer le téton en dessous de l'arbre car vous devez frapper le roulement sur sa bague intérieur avec un tube en acier (au bon diamètre) en faisant reposer le bas de l'arbre sur une cale en bois. Pour le tube acier, je travail chez un grossiste un plomberie/chauffage/sanitaire et nous vendons des bobines acier de 100mm de long en différant diamètres (15x21, 20x27, 33x42…) ce qui est parfait pour faire cela.

- Une fois le roulement remis à sa place, remettre le téton et vérifier le bon fonctionnement du synchro de 3-4ème. Puis rassembler l'arbre primaire/secondaire/fourchettes et les repositionner dans la boite. Avant cela vous pouvez changer votre joint spi de sortie d'arbre primaire coté embrayage (pas de photo)

- Remettre la noix d'inter verrouillage, le ressort puis le levier. Mettre une goupille neuve.





- Reposer le pignon de renvoi de MA avec son axe, puis reposer le levier avec son téton. Huiler tous les pignons de l'arbre primaire/secondaire. Faire un fin cordon d'étanchéité et repose le carter de boite sur celui d'embrayage.

- Reposer les demi-lune (théoriquement neuve) de maintien des roulements avec les vis au frein filet (théoriquement neuve).

- Reposer le pignon de 5ème d'arbre primaire avec un tube acier (visuel sur la photo) en veillant à mettre une cale sur la sortie de l'arbre coté embrayage et de ne pas taper trop fort. Remettre la rondelle et le jonc d'arrêt (théoriquement neuf)

- Reposer la baguer, l'entretoise, le roulement a aiguille sur le roulement de l'arbre secondaire. Huiler évidemment chaque opération. Puis mettre le pignon de 5ème de l'arbre secondaire, huile, la bague de synchro de 5ème, huile, le manchon/moyeu/fourchette de 5ème et huiler.

- Présenter la plaque d'arrêt et l'écrou enduit de frein filet. Passer la MA avec les levier de sélection/passage et enclencher manuellement la 5ème. Serrer l'écrou à 14.75 m.kg.

- Désengager au point neutre doucement la 5ème et remettre la goupille (théoriquement neuve) de la fourchette/axe en veillant à mettre une cale pour ne pas tordre l'axe. Vérifier que toutes les vitesses passent bien avec les leviers de sélection/passage.

- Reposer le carter de 5ème avec un joint neuf si besoin. Reposer le contacteur de feux de recul et le transmetteur du tachymètre.

Voilà c'est fini, enfin maintenant il reste encore pas mal de boulot pour remonter la boite, mais ça c'est une autre histoire. Je tiens à dire que j'ai peut être zappé quelque étape donc armez-vous de la RTA de la 106 pour faire le démontage/montage (en sachant que je peux vous faire passer quelque chose en *.pdf par mail). Si j'ai oublié des choses, merci de me le dire pour que je mette à jour le post.

Voilà comment se monte un couple 14/60

Je remercie au passage Arnaud91 pour toutes les explications qu'il m'a donné au téléphone, je tiens à remercier aussi mon public... (ah non désolé je me trompe...)

Bonne chance à tous et surtout faites gaffe aux 3 billes de chaque synchro, c'est assez galère à retrouver si on ne les empêche pas de se sauver.

Le turbo est à l'automobile ce qu'est le Viagra à l'homme : une réponse aux problèmes de couple !

AX Sport 16v piste...et 406 HDI 110

Karamazov994
NetClubber Officiel 2008-2009

Message(s) : 1110
Inscription : Sam 17 Déc 2005, 12:31
Localisation : Nord
Voiture: Ax 16s, 106 Xsi 1600, saxo 16v

- Site internet

Haut

- Répondre en citant

par **tonton fiston** » Sam 27 Jan 2007, 10:01

(deterrage)

eh bé, sympa ton topic, merci a toi

tonton fiston
Membre présenté

Message(s) : 77
Inscription : Mer 17 Jan 2007, 19:32
Localisation : oui?

Haut

- Répondre en citant

par **pupuce93** » Sam 27 Jan 2007, 16:15

C'est un sacré boulot ... Bravo !

Moi je me suis saigner a faire un echange standart ba j'aurais peut etre pas du ..;
Saxo VTS 16v avec
-Bilsteins B6 Ferme, Ligne Inoxcar,Ecope + filtre CS VENDUE... Snif !! Maintenant en 206 S16

pupuce93
Membre présenté

Message(s) : 17
Inscription : Mar 16 Mai 2006, 02:24
Localisation : Noisy le Grand (93)

Haut

- Répondre en citant

par **tomasax** » Sam 10 Fév 2007, 11:36

salut,
tout d'abord tgrès bon topics que tu nous a fais là!

j'avais une question vu que tu a l'air pas mal calé sur le sujet "boites de vitesse"

voila,je voulais savoir si un couple conique ce changeais ou si il faut changer toute la boite.Et si oui saurais tu combien coutais la piece a peu pres!

tomasax
Membre présenté

Message(s) : 9
Inscription : Mer 22 Fév 2006, 21:08
Localisation : villers st paul

Haut

- Répondre en citant

par **Div'** » Sam 10 Fév 2007, 12:04

Tu peux changer le couple uniquement.
Team New Morning *16v boy power*
A vaincre sans péril on triomphe sans gloire
la brillance conceptuelle ne rend pas les lois de la physique aveugle
Be detached, use self control, listen insctinct, and decide

Div'
NetClubber Officiel 2008-2009

Message(s) : 6075
Inscription : Sam 17 Déc 2005, 13:46
Localisation : Nancy (54)
Voiture: Saxo NM

Haut

- Répondre en citant

par **tomasax** » Sam 10 Fév 2007, 12:24

connaitrais tu le prix d'un couple a peu près? serais tu aussi qu'elle est la taille d'un couple d'une saxo 1.6 8 s?

tomasax
Membre présenté

Message(s) : 9
Inscription : Mer 22 Fév 2006, 21:08
Localisation : villers st paul

Haut

- Répondre en citant

par **Div'** » Sam 10 Fév 2007, 12:25

Prix -> ???

Pour le couple d'un 8s 100ch : 17x61
Couple d'un 16v : 16x63
Team New Morning *16v boy power*
A vaincre sans péril on triomphe sans gloire
la brillance conceptuelle ne rend pas les lois de la physique aveugle
Be detached, use self control, listen insctinct, and decide

Div'
NetClubber Officiel 2008-2009

Message(s) : 6075
Inscription : Sam 17 Déc 2005, 13:46
Localisation : Nancy (54)

Voiture: Saxo NM

Haut

- Répondre en citant

par **Karamazov994** » Sam 10 Fév 2007, 15:49

Le prix dépend de la fiabilité, axe de 14 ou axe de 16.

Avec un axe de 14 sur un 1.6-8v ca passe sans problemes, ca se trouve à 100-120euros... (se trouve sur les 205 xs, ax GT, 106 xsi 1400...)

Avec un Axe de 16 c'est déja beaucoup moins courant, et donc faut compter 200-250euros. (se trouve sur quelques rares 106 xsi 1400 sinon c'est à acheter par un préparateur)

Le 13/59 (couple de 106 rallye 1300) est dur à trouver et se vend assez cher 250 voir plus.

Ensuite pour un 1.6 8v, tu peux monter un 16/63 (couple de saxo 16 , 106 s16, ax GTI) ca suffit amplement. et pour les prix c'est raisonnable, j'ai vendu le mien 50euros.

Voila pour completer la réponse de Div'
Le turbo est à l'automobile ce qu'est le Viagra à l'homme : une réponse aux problèmes de couple !

AX Sport 16v piste...et 406 HDI 110

Karamazov994
NetClubber Officiel 2008-2009

Message(s) : 1110
Inscription : Sam 17 Déc 2005, 12:31
Localisation : Nord
Voiture: Ax 16s, 106 Xsi 1600, saxo 16v

- Site internet

Haut

- Répondre en citant

par **TheMika** » Lun 02 Avr 2007, 02:26

Salut,

d'abord merci pour ce tuto vraiment complet

je compte monter egalement un couple 14x60 le week end prochain et j'ai deux questions :

tu dis qu'il faut changer (entre autres):
segment d'arret
demie lune de maintien des roulements avec **vis**
rondelle et **jonc d'arret**

est ce que je pourrais avoir les quantités de ces pieces (le nombre de vis à acheter, rondelles etc) et surtout leur reference ?

si quelqu'un a ces references ça serait vraiment super, merci d'avance !

et encore bravo pour ce super tuto!

TheMika
Membre présenté

Message(s) : 45
Inscription : Sam 11 Mars 2006, 17:25

Haut

- Répondre en citant

par **hostyls** » Jeu 23 Août 2007, 07:24

Alors je refait remonter le topic

J'ai enfin investi vers Julien pour un couple court 14x60 pour ma petite sax.

Seulement, une fois que la boite sera tomber, je vais nager total car je n'ai jamais encore mis les mains dans les entrailles de boites de vitesse.

J'ai un peu regarder le tuto de kara, ce qui m'as un peu aiguillé.

Seulement, j'ai 2-3 questions.

1- Certain soude l'arbre sur la couronne.
Est-ce que sa vaut vraiment le coup sachant que je pourrais à tous moment redémonter l'arbre pour tel ou tel raison et quel risque prend ton si on ne le soude pas.

2- Quels sont les piéces à changer une fois l'arbre sortie, tels que joints, bague, etc....

Pour le moment, c'est tous ce que j'ai en tête.

Si du monde à quelques choses à rajouter sur l'expérience passé une fois la boite désossée, je suis aussi preneur

J'essairais de mettre le post à jour avec les différents consommable pour monter un couple

Ma petite terreur

Ma plus grande fierté

Catalogue "Réalisations et Pièces résine 1/18" par MP

hostyls
NetClubber Officiel 2007-2008

Message(s) : 1241
Inscription : Mar 07 Mars 2006, 19:42
Localisation : Autun (71)
Voiture: Saxo VTS 100ch

Haut

- Répondre en citant

par **hostyls** » Jeu 20 Sep 2007, 12:57

Bon alors pour remettre un peu à jour, voici les consommables à avoir pour changer le couple.

- 2L d'huile de boite + 1 additif, ce qui ne fera pas de mal.
- 2 joints spy (droit et gauche)
- 1 tube pour faire le joint d'étanchéité de la boite
- Frein filet.
- Arbre secondaire + couronne (+ les 2 roulements de la couronne si ils sont HS)

Je pnse que c'est le strict minimum pour monter un nouvelle arbre.

Maintenant il pourrait y avoir des pignons ou roulements à changer suivant l'état de votre boite de vitesse.
Ma petite terreur

Ma plus grande fierté

Catalogue "Réalisations et Pièces résine 1/18" par MP

hostyls
NetClubber Officiel 2007-2008

Message(s) : 1241
Inscription : Mar 07 Mars 2006, 19:42
Localisation : Autun (71)
Voiture: Saxo VTS 100ch

Haut

- Répondre en citant

par **Karamazov994** » Jeu 27 Sep 2007, 16:43

j'ajouterais qu'il faut changer au minimum 2 goupilles :

- celle du selecteur de vitesses
- celle de la fourchette de synchro de 5eme
- 4 vis torx de fixation des 2 demies lunes

Les 2 demies lunes ne sont pas à changer forcement mais c'est un plus : 5euros piece

Le turbo est à l'automobile ce qu'est le Viagra à l'homme : une réponse aux problèmes de couple !

AX Sport 16v piste...et 406 HDI 110

Karamazov994
NetClubber Officiel 2008-2009

Message(s) : 1110
Inscription : Sam 17 Déc 2005, 12:31
Localisation : Nord
Voiture: Ax 16s, 106 Xsi 1600, saxo 16v

- Site internet

Haut

- Répondre en citant

par **Guigui90** » Dim 30 Sep 2007, 10:58

Magnifique Tuto! Felicitation!
Ca donne envie de monter un couple court!

Petite question car je suis novis, malgrés mes recherches, je ne comprend pas a quoi correspond : 17X61 ou 16X63 ?

Et heu 2 eme petite questions, comment avoir les vitesses au rupteur avec ces différents couple, car il y a des pages avec les rapports :vitesses/trs pour 1000trs. Mais c'est pour le 17X61 (de ma 100ch)

En admettant que je monte un 16X63 a quelle vitesse serai-je en fond de 2... ou avec un 14X60?

La conso augmente beaucoup dufaite d'etre toujours plus haut en regime? Un couple court est-il adapté a ma situation routiere? Beaucoup de long trajet route/ autoroute, et de la ville en permanence le reste du temps?

Bon je sais ca fais plus de 2 questions, mais je pèche completement dans le domaine transmission, et ca m'interesse grandement.

Merci pour vos reponses, si le message n'a rien a fair la, n'esitez pas a le supprimer.
Barbare de l'EST > by Ludo68
La vie est un conte de fée, qui perd ses pouvoirs magiques lorsque nous grandissons...
Saxiste un jour... Saxiste pour toujours...

Guigui90
Membre présenté

Message(s) : 2392
Inscription : Lun 10 Juil 2006, 11:51
Localisation : Besançon(25)
Voiture: A3 TDi 160ch/38 NM/Quattro permanent

Haut

- Répondre en citant

par **rufus** » Lun 01 Oct 2007, 04:06

Tu devrais faire un copier/coller dans un post de la section préparation.
C'est toujours le même problème ce qui importe n'est pas tant les specs de l'auto que ce que le "pilote" saura en faire...
Rufus saxo "challenge" videos
How to take a pin
Scoobie does it
My music

rufus
NetClubber Officiel 2007-2008

Message(s) : 1420
Inscription : Lun 19 Déc 2005, 03:00
Localisation : Trop loin de citroen sport

Haut

- Répondre en citant

par **Fab Sax_38** » Lun 08 Oct 2007, 14:04

Hello,

Ce tuto est il applicable tel un copier/coller pour un couple 13*59 ?

D'ici un wkd ou deux je vais monter sur lyon voir SmartizzzzVTS pour le montage de mon couple court et je souhaite faire l'inventaire des pièces à changer également.

Pour rappel ma boite de vitesse à 20000Kms et mon embrayage 30000Kms

Donc:

- 2 joins SPY de sortie de boite
- 2 roulements de boîte
- ecrou qui tient le pignon de 5 sur l'arbre ?
- huile 70W90

Est il nécessaires de changer les pièces suivantes impérativement ?

- goupille du selecteur de vitesses
- goupille de la fourchette de synchro de 5eme
- 4 vis torx de fixation des 2 demies lunes
- segment d'arret
- demie lune de maintien des roulements avec vis
- rondelle et jonc d'arret

Est-il possible de garder mon arbre de 16 renforcé ou suis-je obligé de monter l'arbre de 14 fournit avec le couple ??

Merci à tous
Elle est partie

Fab Sax_38
NetClubber Officiel 2007-2008

Message(s) : 365
Inscription : Jeu 30 Mars 2006, 16:08
Localisation : Grenoble

Haut

Suivant Afficher les messages publiés depuis : Tous les messages Trier par Date du message Croissant Valider

Publier une réponse
81 message(s) • Page **1** sur **6** • **1**, 2, 3, 4, 5, 6

Retour vers Moteur / Boite / Transmission

Aller vers : Moteur / Boite / Transmission Valider

Qui est en ligne ?

Utilisateur(s) parcourant ce forum : Aucun utilisateur inscrit

- Index du forum
- L'équipe • Supprimer tous les cookies du forum • Le fuseau horaire est UTC+2 heures [Heure d'été]

Propulsé par phpBB® Forum Software © phpBB Group
Traduit en français par Maël Soucaze.