

CARACTERISTIQUES

- Transmission automatique à quatre rapports, montée sur moteur 1,8 l.
- Type 096

Capacité (l)

- Boîte à trains planétaires :
 - quantité (premier remplissage) 5,6
 - vidange (environ) 3
 - lubrifiant **ATF-Dexron**
- Transmission :
 - quantité (premier remplissage) 0,75
 - vidange remplissage à vie, pas de vidange
 - lubrifiant huile de boîte **G50**
(huile synthétique) **SAE75 W90**

RAPPORTS DE TRANSMISSION

Boîte

- Lettres-repères

	CFK (2)		CFD	
- Fabrication	11.92		12.91	
Convertisseur				
- Lettres-repères	QACA		QACA	
Bloc à tiroirs				
- Lettres-repères	QBA		QAC QAD (1)	
- Fabrication	11.92		12.91	
	int.	ext.	int.	ext.
Nombre de disques				
- Embrayage E1	4	4	4	3
- Embrayage E2	4	5	4	5
- Embrayage E3	4	3	4	3
- Frein F1	4	4	4	4
- Frein F2	4	5	4	5
Démultiplications				
- 1 ^{er} rapport	2,714		2,714	
- 2 ^e rapport	1,441		1,551	

- 3 ^e rapport	1	1
- 4 ^e rapport	0,742	0,679
- Marche arrière	2,884	2,111
Pignons de descente		
- Nombre de dents :		
- pignon primaire	62	61
- pignon secondaire	61	63
- démultiplication	0,984	1,033
Transmission		
- Nombre de dents :		
- pignon d'attaque	17	17
- couronne transmission	77	77
- démultiplication	4,529	4,529
Arbre de pont		
- Ø flasque (mm)	100	100
Radiateur d'ATF		
- Équipement	Amenée 6 faisceaux	Amenée 6 faisceaux

(1) Le câblage des électrovannes du bloc à tiroirs avec lettres-repères QAD est réalisé avec une feuille conductrice.

(2) Le programme de passage des vitesses à partir de la date de construction 4 janvier 1993 a été modifié. Il n'y a transmission mécanique qu'en quatrième.

COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)

- Arbre de pont sur flasque d'articulation 4,5
- Convertisseur sur tôle d'entraînement 6
- Boîte sur moteur vis M 12 8
- Boîte sur moteur vis M 10 6
- Console avant sur palier hydraulique 6
- Console/palier d'ensemble mécanique gauche 6
- Console gauche sur boîte de vitesses 2,5
- Tôle de protection sur boîte de vitesses 1,5

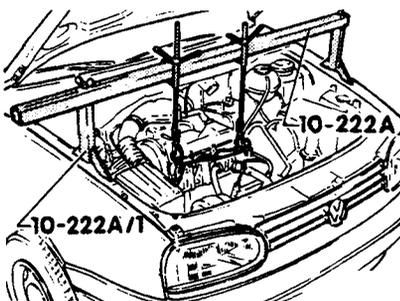
METHODES DE REPARATION

Dépose-repose de la boîte de vitesses

DÉPOSE

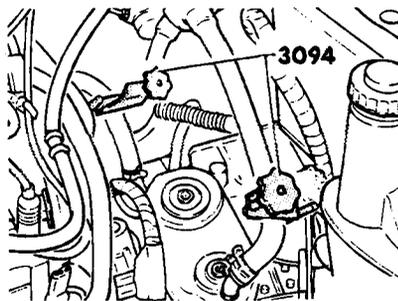
- Sur les véhicules avec autoradio codé, faire attention au code et le cas échéant le demander.
- Déconnecter la tresse de masse de la batterie.
- Débrancher la prise du tachymètre sur la boîte de vitesses.
- Déposer la tresse de masse de la batterie de la vis moteur/boîte.
- Déposer par le haut les vis de fixation moteur/boîte.
- Mettre en place le dispositif de maintien **10-222A** avec appui **10-222 A/1** et maintenir la boîte dans cette position (fig. TRANS. AUTO. 1).
- Déposer le câble du démarreur.

- Déposer par le haut la vis du démarreur.
- Mettre le levier sélecteur en position « P » et dévisser le câble de levier sélecteur du levier/arbre de commande.
- Déclipser la sûreté sur le contrepalier du câble de levier sélecteur et déposer le câble du levier sélecteur.



(Fig. TRANS. AUTO. 1)

- Déposer entièrement le palier gauche de l'ensemble mécanique.
- Débrancher les flexibles du radiateur d'ATF avec **3094** et déposer le radiateur (fig. TRANS. AUTO. 2).
- Déposer les raccords électriques (flèches) sur la boîte (fig. TRANS. AUTO. 3).



(Fig. TRANS. AUTO. 2)

- Déposer la tôle de protection du carter d'ATF.
- Dévisser le palier avant de l'ensemble mécanique ainsi que le démarreur et déposer.
- Dévisser l'arbre de pont à droite et à gauche sur le flasque d'articulation/boîte et l'attacher vers le haut avec un fil de fer.
- Déposer le cache devant la protection de la courroie crantée du moteur.
- Dévisser la tôle de protection du convertisseur ainsi que les écrous du convertisseur.
- Abaisser le dispositif de maintien.
- Ajuster le support de boîte **3282** (fig. TRANS. AUTO. 4).
- Le support de boîte **3282** sera ajusté à l'aide de la plaque d'ajustage **3282/2** pour la dépose de la boîte automatique.
- Les symboles sur la plaque d'ajustage **096** indiquent les prises nécessaires pour la boîte automatique **096**.
- Faire avancer le cric **V.A.G. 1383 A** équipé du support de boîte **3282** sous la boîte et soutenir la boîte de vitesses.
- Déposer les vis de fixation moteur/boîte.
- Tourner la boîte vers l'avant avec le dispositif de soutien **3300**.
- Écarter la boîte du moteur, tout en séparant le convertisseur de la tôle d'entraînement.
- Faire tourner la boîte et la descendre avec précaution.

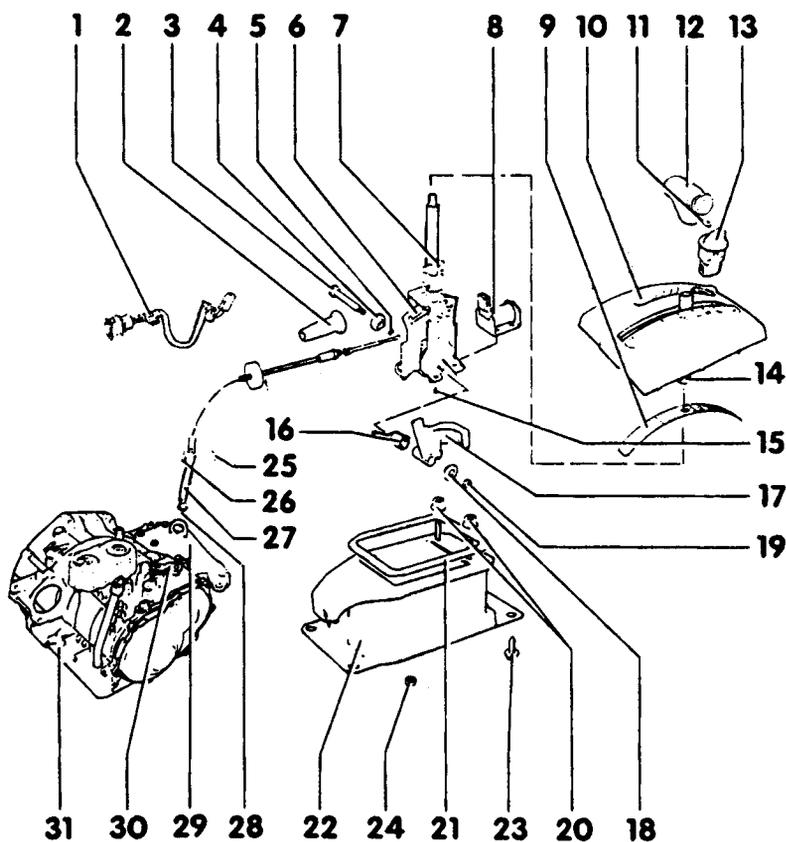
- Il faut veiller à ce que flasque d'articulation droit ne cogne pas contre l'appui **3300**.
- Empêcher le convertisseur de tomber.

REPOSE

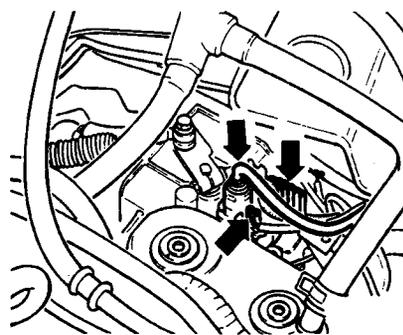
- La repose de la boîte s'effectue dans l'ordre inverse.
- Lors de la repose, faire attention à la bonne position des douilles d'ajustage.
- Vérifier le câble de levier sélecteur, le cas échéant le régler.

Réglage

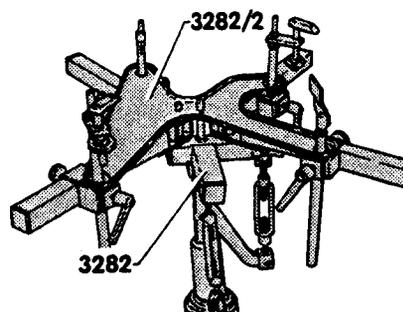
- Mettre le levier sélecteur en position « P ».
- Desserrer le vis à collet du levier/arbre de commande.
- Mettre le levier/arbre de commande en position « P » (le levier d'encrantage doit s'encliqueter dans le pignon du blocage de parking et les deux roues avant sont bloquées).
- Serrer à **2,5** la vis à collet dans cette position.

COMMANDE DES VITESSES

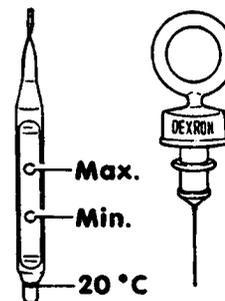
- 1 : Faisceau de câbles. - 2 : Gaine de protection. - 3 : Vis à collet. - 4 : Douille. - 5 : Rondelle de sûreté. - 6 : Levier sélecteur. - 7 : Éclairage de la graduation. - 8 : Aimant pour levier de blocage (N110). - 9 : Bande pour le cache. - 10 : Cache. - 11 : Goupille filetée. - 12 : Poignée du levier sélecteur. - 13 : Contacteur de programme (E122). - 14 : Gaine de protection du levier sélecteur. - 15 : Vis 3 Nm. - 16 : Ressort. - 17 : Levier. - 18 : Douille. - 19 : Écrou. - 20 : Écrous. - 21 : Joint. - 22 : Socle du levier sélecteur. - 23 : Vis. - 24 : Écrou. - 25 : Rondelle ondulée. - 26 : Vis à collet. - 27 : Câble du levier sélecteur. - 28 : Rondelle. - 29 : Console. - 30 : Levier. - 31 : Boîte.



(Fig. TRANS. AUTO. 3)



(Fig. TRANS. AUTO. 4)



(Fig. TRANS. AUTO. 5)

Vérification du niveau d'ATF

- Conditions préalables :
 - véhicule sur une surface horizontale,
 - frein à main serré,
 - levier sélecteur en « P »,
 - moteur tournant au ralenti.
- À froid, il faut faire l'appoint d'ATF jusqu'au repère **20°C** (fig. TRANS. AUTO. 5).
- Porter l'ATF à température de fonctionnement (**60°C** environ).
- Vérifier à nouveau le niveau d'ATF et faire l'appoint ou vidanger le trop-plein.
- Le niveau doit absolument se situer entre les repères **min.** et **max.**
- **Attention.** - Ne pas trop remplir. Un excédent de lubrifiant ATF entraîne également des perturbations et le trop-plein doit donc toujours être vidangé. L'ATF peut être aspiré avec la sonde **V.A.G. 1358/1** et **V.A.G. 1358**.

Remplissage du lubrifiant ATF

- **Attention.** - Utiliser exclusivement les lubrifiants ATF portant la désignation Dexron. Ne pas utiliser d'additifs.

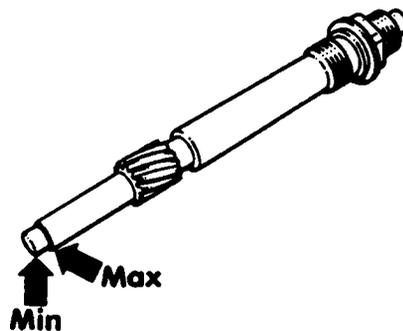
- Verser le lubrifiant ATF avec un entonnoir. Pour le premier remplissage, verser tout d'abord environ trois litres.
- Lancer le moteur et, à l'arrêt, amener le levier sélecteur successivement dans toutes les positions possibles.
- Vérifier le niveau d'ATF.
- Pour essuyer la jauge, utiliser un chiffon non pelucheux.
- **Attention.** - Un remplissage insuffisant ou excédentaire d'ATF nuit au fonctionnement de la boîte. Il convient donc de vérifier régulièrement le niveau d'ATF.
- Le niveau d'ATF varie en fonction de la température. Les repères **min.** et **max.** sur la jauge d'ATF se rapportent à une température d'ATF de **60°C**.

Contrôle du niveau d'huile de boîte dans la transmission

- Le niveau d'huile de boîte peut être vérifié, la boîte étant posée.
- La quantité d'huile entre les repères **min./max.** est de **0,1 l**. Le trop-plein d'huile peut être aspiré avec l'aspirateur d'huile **V.A.G. 1358 A**.

Contrôle

- Déposer l'entraînement du tachymètre et l'essuyer avec un chiffon.
- Déposer et reposer l'entraînement du tachymètre et rectifier le cas échéant le niveau d'huile.
- Le niveau d'huile doit se situer entre les repères **min.** et **max.** (fig. TRANS. AUTO. 6).



(Fig. TRANS. AUTO. 6)