



RÉGIE NATIONALE DES USINES

RENAULT

92109 Boulogne Billancourt
téléphone Paris (1) 603 13 13 +

adresse télégraph. renofer Paris
télèx Paris 20094 Boulogne 26088
reg. du commerce Paris 55 b 8620
n° d'entreprise 261 92012 9001

Note Technique
Technical Note
Technische Note
Teknisk Meddelelse

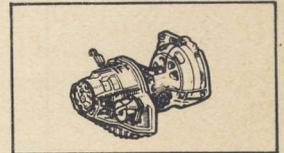
Nota Técnica
Nota Tecnica
Teknisk Note
Technische Mededeling

N.T. 623

OCTOBRE 1973

EDITION FRANCAISE

R.1177 - R.1300
Boite automatique



CARACTÉRISTIQUES

Les véhicules R. 1177 et R. 1300 automatiques sont équipés d'un moteur type 810-06 et d'une boîte automatique type 4139-31.

Pour les opérations de dépose, repose et réglage concernant la boîte automatique non décrites ci-après, se reporter au M.R.156 et à sa mise à jour.

S°0422

F.A.D.Dk.E.It.N.NL. ◆ ◆

7701 437 116

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault. La reproduction ou la traduction même partielle du présent document ainsi que l'utilisation du système de numérotage de référence des pièces de rechange sont interdites sans l'autorisation écrite et préalable de la Régie Nationale des Usines Renault.

© Régie Nationale des Usines RENAULT 1973

Dessins originaux exécutés par la Régie Nationale des Usines Renault CASADAMONT SERTA.

Printed in France. by Servant-Crouzet

MOTEUR

Le moteur 810-06 diffère du moteur 810-05 (Renault 12 TS - Renault 15 avec boîte de vitesses mécanique) par les points suivants .

Carburateur } Weber 32 DIR 39, repère 4500

Vitesse de ralenti : 625 ± 25 t/mn en position "A".

Réglage du carburateur

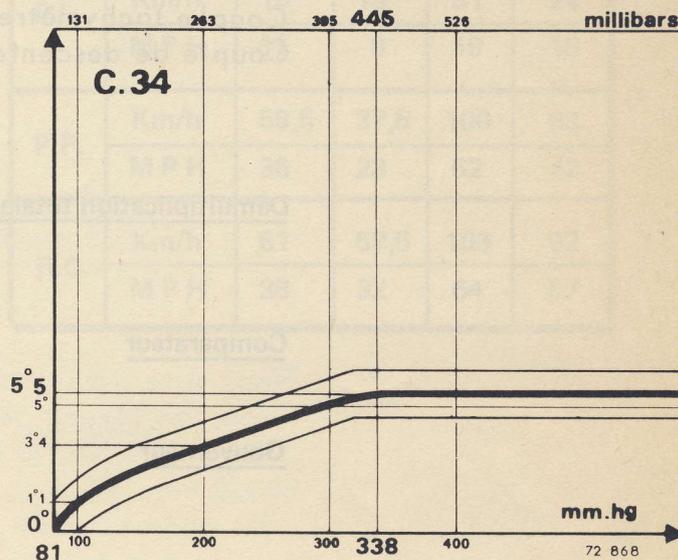
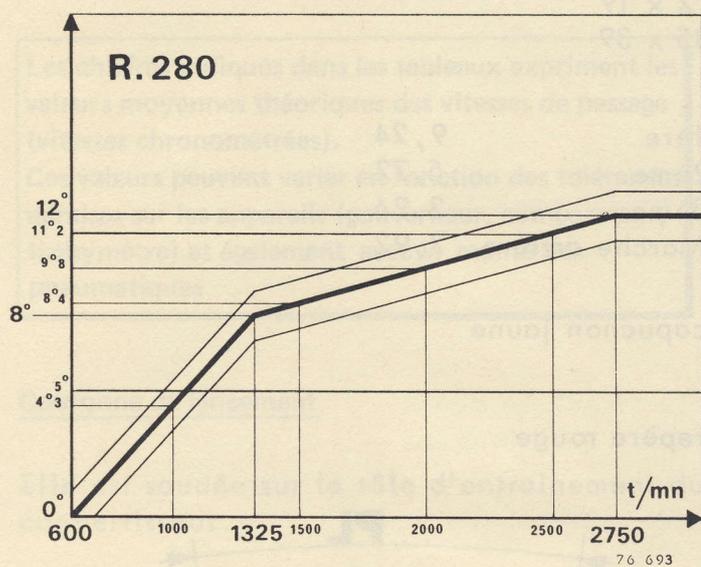
Désignation des réglages	Repère	4 500	
		1er corps	2e corps
Buse		23	24
Gicleur principal		122	115
Automaticité		160	120
Gicleur de ralenti		70	60
Injecteur de pompe		60	
Pointeau		1,75 mm	
Niveau du flotteur		7 mm (9/32")	
Ouverture positive du papillon des gaz		1 mm (. 040")	
Entrebaillement mécanique		4,5 mm (11/64")	
Entrebaillement pneumatique		7 mm (9/32")	

Flasques de butée de vilebrequin

Ils sont différents par la qualité du revêtement anti-friction.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Allumeur { Ducellier courbes R 280 - C 34

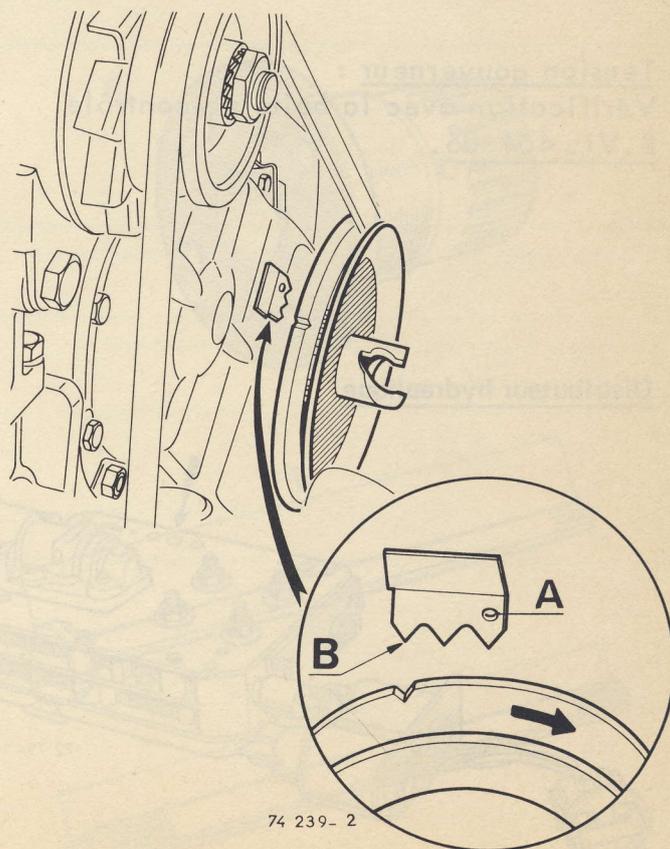


Point d'allumage { $+ 12^\circ \pm 1^\circ$

Le calage de l'allumeur s'effectue (capsule à dépression débranchée) en alignant l'encoche de la poulie de vilebrequin avec la pointe (B) de l'index soudé sur le carter de distribution.

Au point mort haut, l'encoche de la poulie est en face de la pointe de l'index repérée par le trou (A).

Bougies { AC 42 FS
Champion L 87 Y



BOITE AUTOMATIQUE

La boîte automatique 4139-31 est équipée d'un convertisseur type "GM9" standard", touche de peinture jaune.

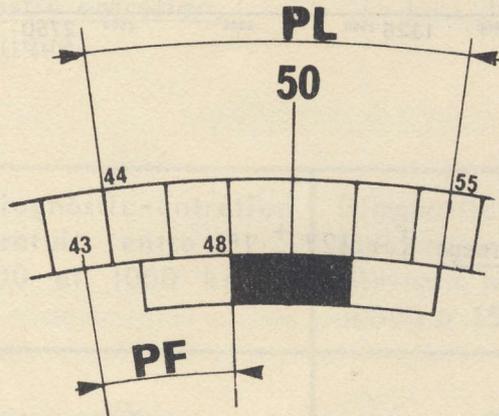
Couple conique 9 x 32
 Couple tachymètre 12 x 19
 Couple de descente 35 x 39

<u>Démultiplication totale</u>	}	1ère	9,24
		2ème	5,72
		3ème	3,96
		Marche arrière	7,92

Comparateur { capuchon jaune

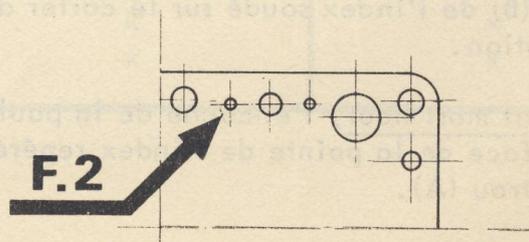
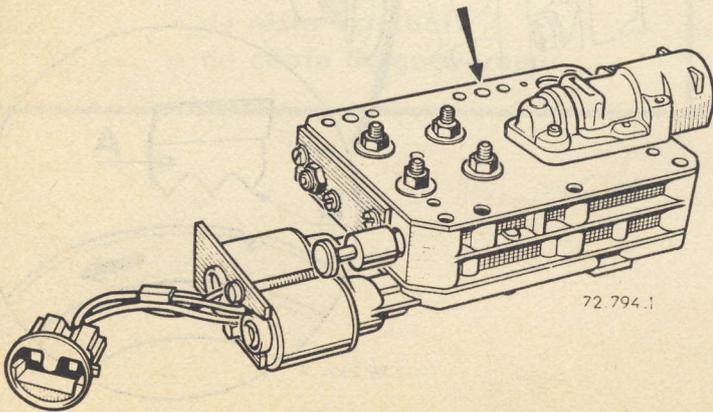
Gouverneur { repère rouge

Tension gouverneur :
 Vérification avec la boîte de contrôle
 B.Vi. 454-06.



75720_1

Distributeur hydraulique



Diamètre du trou d'alimentation de F2 :
 2,6 mm (.102").

Pression de ligne

3,80 ± 0,04 bars (54 psi)

Pied à fond, huile à 80°C (176°F), au moment du passage des vitesses 1 → 2 et 2 → 3.

Les chiffres indiqués dans les tableaux expriment les valeurs moyennes théoriques des vitesses de passage (vitesses chronométrées).

Ces valeurs peuvent varier en fonction des tolérances admises sur les appareils (gouverneur, comparateur, tachymètre) et également avec la monte des pneumatiques

5

Seuils de passage

R.1177 R.1300		Comparateur : capuchon jaune Gouverneur : repère rouge			
		1 - 2 - 1		2 - 3 - 2	
		↗	↘	↗	↘
P.L.	Km/h	19	13	31	24
	M P H	11	8	19	15
P.F.	Km/h	58,5	37,5	100	68
	M P H	36	23	62	42
R.C.	Km/h	61	52,5	103	92
	M P H	38	32	64	57

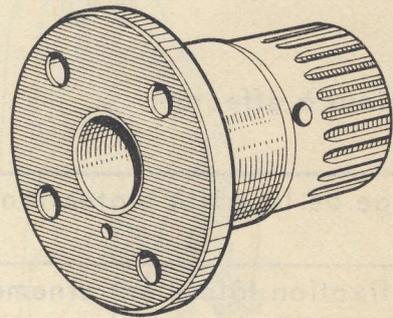
Couronne de lancement

Elle est soudée sur la tôle d'entraînement du convertisseur.

Tôle d'entraînement du convertisseur

Couple de serrage des vis sur vilebrequin : 5 m.da N (35 lb/ft).

Ne pas immobiliser la tôle avec un tournevis placé dans les ouïes de cette dernière pour le blocage des vis : risque de voilage.



76 742

Arbre de réacteur

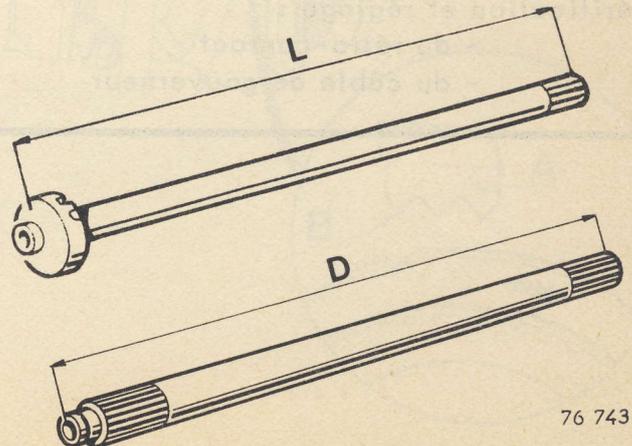
Il est cannelé.

Arbre de pompe

Sa longueur (L) est de 591,5 mm (23-5/16")

Arbre de turbine

Sa longueur (D) est de 569,5 mm (22-7/16")



76 743

Graissage

Capacité totale : 5 litres (4-1/2 Imp.qt)

Niveau d'huile : moteur tournant, à l'aide
des repères de la jauge.

Huile : Elf Renaultmatic ou
Mobil A.T.F. 200.

DIAGNOSTIC-ENTRETIEN

Nous vous rappelons :

- que la vidange doit être effectuée entre 500 et 1000 km, à 15000 km, puis tous les 30000 km.
- les opérations de diagnostic entretien, propres à la boîte automatique.

Opérations à effectuer :	Diagnostic-Entretien gratuit entre 500 et 1000 km	Diagnostic-Entretien tous les ans ou au minimum tous les 10000 à 15000 km
Nettoyage de la grille protection convertisseur	x	x
Serrage fixation tôle d'entraînement convertisseur (3 vis)	x	
Vérification et réglage :		
- du rétro-contact	x	x
- du câble de gouverneur	x	x

DEPOSE - REPOSE

31 481 Dépose-Repose de la boîte automatique
y compris remplissage et réglages : 7 h. 3

DEPOSE

La boîte automatique peut être déposée :

- avec le moteur (en les dégageant par le dessus du véhicule).
- seule, par le dessous du véhicule, en utilisant le vérin DESVIL 701 ST muni de quatre broches.

Basculer les porte-fusées et dégager les transmissions des planétaires : protéger la portée des joints de différentiel.
Dégager le démarreur de son logement.

Déposer :

- le traverse tubulaire
- la barre anti-roulis

Débrancher le tuyau d'échappement :

- au collecteur
- à la bride de la traverse arrière de la boîte.

Placer le vérin DESVIL 701 ST muni des quatre broches.

Désaccoupler le convertisseur (3 vis).

Déposer la traverse arrière de la boîte.

Enlever, en utilisant deux contre-écrous, les deux goujons de fixation de la boîte au moteur.

Débrancher :

- le câble de tachymètre.
- le câble de gouverneur.
- les tuyaux de la capsule à dépression et de mise à l'air libre de la boîte.

Enlever les boulons de fixation moteur-boîte.

Déposer la boîte.

Sitôt après le désaccouplement, éviter le déboîtement du convertisseur en le maintenant par la patte B.Vi.465 (repère D).

REPOSE

Lors des opérations de la repose, respecter les points suivants .

Mise en place du convertisseur sur la boîte :

- côté boîte :

huiler la bague réglée et la portée du joint tournant (Elf Renaultmatic - Mobil A.T.F.200)

- côté moteur :

graisser le centrage sur vilebrequin avec de la graisse Molykote BR.2.

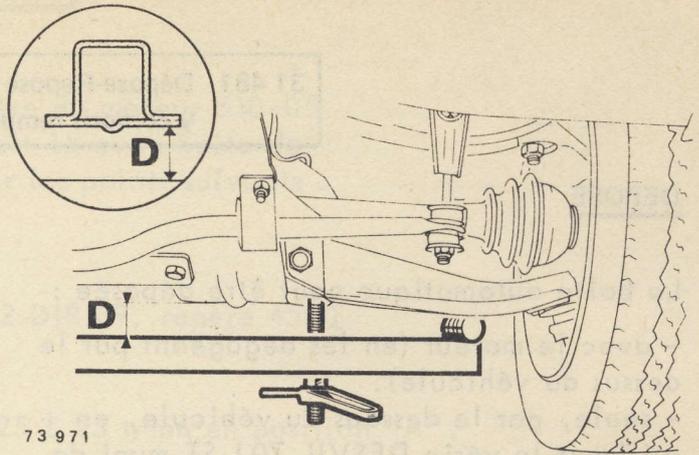
- Equilibrage :

orienter le repère de peinture bleue du convertisseur vers le bas (point "léger" du convertisseur) au moment du montage.

Assemblage Moteur-Boite :

- S'assurer de la présence des pieds de centrage.
 - Orienter la tôle d'entraînement : les 3 trous de fixation doivent se trouver en regard des 3 bossages du convertisseur.
 - Ne serrer les vis d'assemblage moteur-boite qu'après s'être assuré que cette condition est bien respectée, sinon il y a risque de voilage de la tôle.
- Contrairement à la série actuelle, moteur-boite assemblés, le convertisseur ne peut pas tourner par rapport à la tôle.

- Monter les 3 vis de fixation du convertisseur sur la tôle : couple de serrage 3,5 m. daN (25 lb/ft)

Remontage de la barre anti-roulis.

Comprimer le train avant avec l'outil T. Av. 238-02, de manière à obtenir D = 45 mm (1-25/32").

Dans cette position, bloquer les écrous de fixation des paliers et de bielles de barre anti-roulis.

SUSPENSION

Les ressorts avant sont différents de ceux équipant les véhicules R.1177 et R.1300 à boîte mécanique.

	Repère de peinture	Diamètre du fil	Nombre de spires	Hauteur sous 410 da. N. (900 lb)	Flexibilité
R.1177	Jaune	13,9 mm (. 547")	9	237 mm (9 - 5/16")	75 %
R.1300	Bleu	13,9 mm (. 547")	9	225 mm (8 - 7/8")	75 %

Le diamètre des barres anti-roulis équipant ces véhicules est de 17 mm (. 670") à l'avant et de 16 mm (. 630") à l'arrière.