

la misma velocidad de rotación, mayor o menor, en relación con el engrane y manguito de reversa, que están girando a la misma velocidad que el eje de salida.

El engrane y manguito de reversa tiene estrías internas que, con un movimiento adicional, se deslizarán sobre el arillo sincronizador (arillo obstructor) y acoplarán con los dientes sincronizadores externos del engrane fijo de primera velocidad. Como el engrane de primera velocidad ya está acoplado al eje de salida y siempre está, también, acoplado con el engrane correlativo en el engranaje secundario, el recorrido de la potencia es desde el eje de mando, a través del engranaje secundario, al engrane fijo de primera, a través del engranaje y manguito de reversa al eje de salida y hacia las ruedas.

El acoplamiento para 2ª y 3ª velocidades es el mismo que se describe antes, salvo en lo que resta a la reducción (desmultiplicación) de los engranes. En 3ª velocidad el eje de mando está acoplado directamente con el eje de salida, por medio del sincronizador de segunda y directa, y la reducción es nula.

En la parte externa del engrane desplazable de reversa y el manguito, hay dientes rectos. Este conjunto, a igual que el cubo, siempre está fijo al eje de salida. La reversa se acopla desplazando el engrane y el manguito para que se acoplen con el engrane de dientes rectos en la parte posterior del conjunto de engrane intermedio de reversa. La impulsión, en este caso, es desde el eje

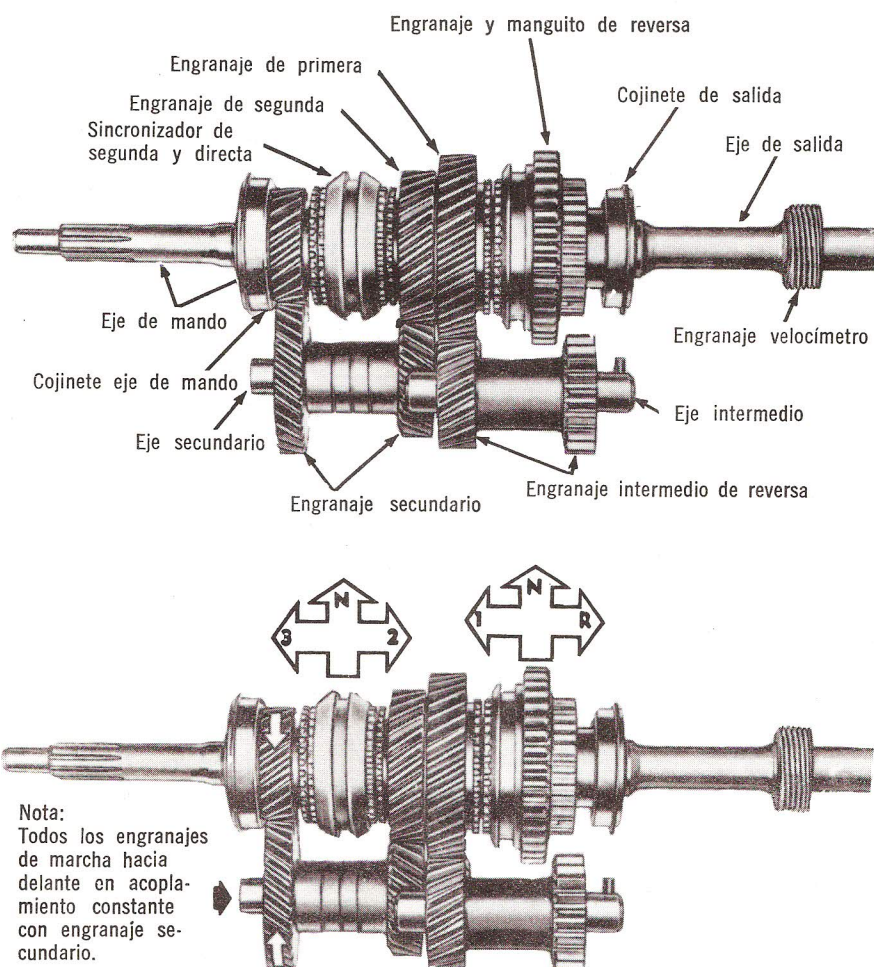


Fig. 2 — Recorrido de la Potencia. Transmisión de 3 Velocidades.

de mando, a través del engranaje secundario, a través del engranaje intermedio de reversa y hacia el engrane desplazable de reversa. Con los engranes acoplados en esta forma, el eje de

salida gira en dirección opuesta.

Un sistema de interconexiones y topes en la caja, permite seleccionar una "velocidad" de cada vez y ayuda a mantener la "velocidad" seleccionada.

2 AJUSTES Y REPARACIONES MENORES

AJUSTE VARILLAJE

1. Ponga la palanca selectora en la posición neutral.
2. Afloque las dos tuercas de ajuste de la varilla de cambios.
3. Compruebe que las palancas de cambios de la transmisión es-

tén en neutral.

4. Introduzca una herramienta de alineación de 3/16" de diámetro entre la palanca de cambios de primera y reversa, la palanca de segunda y tercera y ambos

agujeros en el cuerpo inferior.

Puede ser necesario alinear las palancas para colocar la herramienta (Fig. 3).

5. Apriete las dos tuercas de ajuste de la varilla de cambios.