

TRANSMISION DE TRES VELOCIDADES MODELO 3.03

Indice de Secciones

Sección	Pág.	Sección	Pág.	Sección	Pág.
1) Descripción y Funcionamiento	6-12	Desmontaje	6-14	Palancas de Cambio y Sellos	6-16
Descripción	6-12	Instalación	6-14	Cojinetes de Eje de Mando	6-17
Funcionamiento	6-12	4) Reparaciones Mayores	6-15	Sincronizadores	6-17
2) Ajustes y Reparaciones Menores	6-13	Para Desarmar	6-15	Cojinetes de Engrane de Contraeje	6-18
Ajuste de Varillaje .	6-13	Reparación o Reemplazo de Piezas componentes	6-16	Para Armar	6-18
3) Desmontaje e Instalación	6-14				

1 DESCRIPCION Y FUNCIONAMIENTO

DESCRIPCION

La transmisión de tres velocidades, Modelo 3.03 (Fig. 1) se usa en todos los modelos con motor 221 ó 292. La designación 3.03 es la distancia real entre el centro del engrane del contraeje y el centro del eje de mando.

Esta transmisión es totalmente sincronizada, con todas las velocidades, excepto la de reversa, en acoplamiento constante. Todos los cambios de velocidad para marcha hacia adelante se llevan a cabo con manguitos sincronizadores (Fig. 2) en lugar de engranes deslizantes. Los sincronizadores permiten cambios más rápidos, reducen el golpe de los engranes y permiten cambios de alta a intermedia entre 64 y 24 kph y de intermedia a baja a menos de 35 kph.

Los engranes para las velocidades hacia adelante, tienen dientes helicoidales y están en acoplamiento constante (Fig. 2). Los engranes que se usan en el mecanismo de reversa (marcha atrás), tienen dientes rectos y no están sincronizados.

El eje de mando y el centro del eje de salida (eje principal) están soportados con cojinetes de bolas

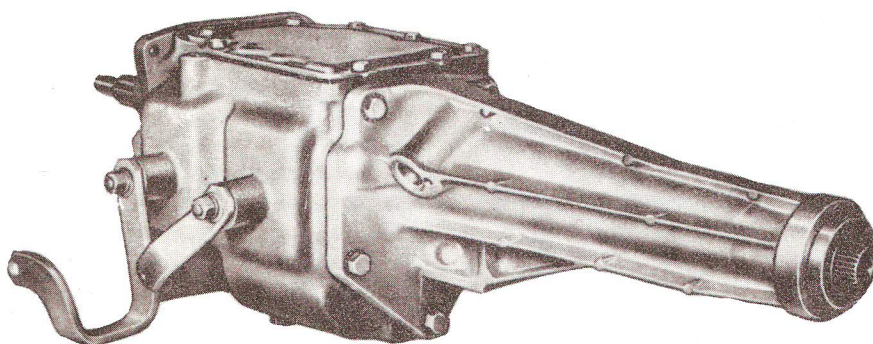


Fig. 1 — Transmisión de Tres Velocidades. Típica.

(Figs. 11 y 14). La parte delantera del eje de salida, está soportada en la cavidad del eje de mando, por medio de cojinetes de agujas. El contraeje está soportado en dos hileras de cojinetes de rodillos. En el engranaje intermedio (loco) de reversa, se utilizan dos bujes de bronce (Figs. 10 y 19). Un buje ubicado en la parte posterior de la cubierta de la extensión soporta la parte trasera del eje de salida.

Los tambores, manguitos y arillos sincronizadores, son del tipo normal cónico (Figs. 16 y 17).

Las horquillas de cambios, rieles de cambios, mecanismo fiador

y piezas relativas, se encuentran en la caja de transmisión (Fig. 8).

FUNCIONAMIENTO

Cuando se hace el cambio a 1ª velocidad, la palanca de cambios mueve el engrane y manguito de reversa hacia adelante y obliga la superficie cónica del arillo sincronizador a acoplar con el cono correlativo en el engrane fijo de primera velocidad que se halla en el eje de salida. Si el vehículo se está moviendo, los dientes internos del engrane y manguito de reversa no coincidirán con el engrane fijo de primera velocidad hasta que dicho engrane adquiera