CARACTERISTIQUES

– Transmission automatique à quatre rapports sur moteurs V6.
– Type **41TE**
– Capacité (l) 3,8
– Qualité huile ..... ATF Dexron II

RAPPORTS DE TRANSMISSION

C*	Rapport de la bte	Rapport de réduction	Rapport pont	D**	Vitesse à 1 000 tr/mn
1	2.84			10.387	11.842
				(10.279)	111.966)
2	1.57			5.742	21.421
		1.054	3.47	(5.682)	(21.647)
3	1.00	ou		3.657	33.634
		en option		(3.619)	(33.987)
4	0.69	(1.043)		2.524	48.732
				(2.497)	(49.259)
M AR	2.21			8.083	15.217
				(7.998)	(15.379)

* Combinaison des vitesses.
** Démultiplication totale.

COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)

– Raccord des conduites de refroidisseur 1,2
– Couvercle du différentiel 1,9
– Couronne du différentiel 9,5
– Retenue du roulement du différentiel 2,8
– Boulons plaque flexible-vilebrequin 9,5
– Plaque flexible-convertisseur de couple 6,8
– Connecteur de solénoïde à 8 voies 0,4
– Prolongement de carter 2,8
– Capteur de vitesse d'entrée 2,7
– Retenue de l'embrayage de petite vitesse/M AR 0,5
– Carter d'huile-carter de transmission 1,9
– Boulon du pignon de sortie (à tête hexagonale) 27,1
– Capteur de vitesse de sortie 2,7
– Contacteur de stationnement/point mort 3,4
– Bouchons de pression 0,5
– Boulon pompe-carter 2,2
– Boulons arbre de réaction-pompe 2,2
– Couvercle d'extrémité AR 1,9
– Connecteur à 60 voies du module de contrôle de transmission 0,4
– Ensemble de solénoïde-carter 1,2
– Contacteur de gamme de transmission 3,4
– Plaque flexible-carter 1,2
– Écrou de pignon de transfert (à tête hexagonale) 4,1
– Boulons de bloc-hydraulique 0,5
– Ensemble de mise à l'air libre 1,2

METHODES DE REPARATION

Dépose-repose de la transmission automatique

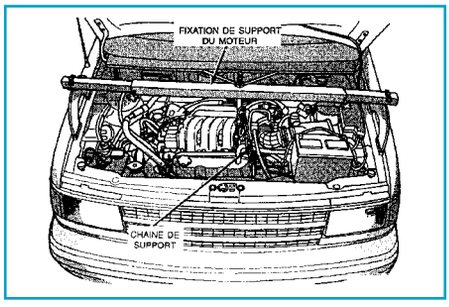
– La dépose de la transmission ne nécessite pas celle du moteur.

DÉPOSE-REPOSE

– La transmission et le convertisseur de couple doivent être déposés ensemble, sous peine d'endommager le plateau du convertisseur de couple, la bague de la pompe ou le joint d'huile. La fragilité du plateau d'entraînement interdit de lui faire supporter une charge pendant la dépose de la transmission.
– Débrancher le câble négatif de la batterie.
– Débrancher la tringlerie de changement de vitesse.
– Poser la fixation du support du moteur et supporter le moteur (fig. B.V.A. 1).
– Déposer les boulons supérieurs du carter.
– Soulever le véhicule. Déposer les roues AV.
– Déposer le pare-boue en plastique gauche pour accéder à la transmission.
– Déposer le pare-poussière du convertisseur de couple, pour accéder aux boulons du convertisseur de couple.
– Tracer des repères à la craie sur le convertisseur de couple et le plateau de transmission, en vue du remontage. Déposer les boulons de fixation du convertisseur de couple.
– Débrancher les connecteurs électriques du commutateur de gamme de transmission et le commutateur de position stationnement/point mort.
– Déposer l'isolateur du support AV du moteur et du support.
– Sur les véhicules équipés d'un système d'allumage D.I.S., déposer le capteur de position du vilebrequin du carter.

Attention. – Déposer le capteur de position du vilebrequin du carter avant de poser ou de déposer le transmission.

– Déposer les boulons du démarreur et mettre le démarreur de côté. Ne pas laisser le démarreur suspendu au câble de la batterie.
– Positionner correctement le cric pour transmission sous la transmission.
– Le cric pour transmission étant positionné, déposer le support gauche de la transmission.
– Laisser descendre prudemment l'ensemble de transmission du véhicule.
– Suivre la méthode ci-dessus en sens inverse pour reposer la transmission.
– Contrôler et/ou régler le câble de changement de vitesse.
– Remplir de nouveau la transmission de Mopar® ATF Plus (liquide pour transmission automatique) type 7176.



(Fig.BVA.1)

Vidange et remplissage du liquide

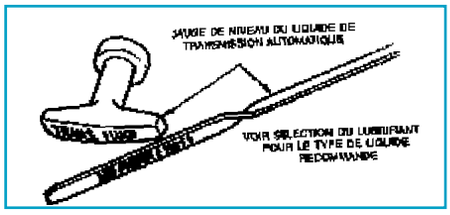
– Soulever le véhicule sur un pont.
– Placer un récipient de vidange à ouverture large sous le carter d'huile de la transmission.
– Desserrer les boulons du carter et le frapper sur un coin pour qu'il ne scinde et laisse s'écouler le liquide, retirer ensuite le carter.
– Poser un nouveau filtre et un nouveau joint torique au fond du bloc-hydraulique.
– Nettoyer le carter d'huile et l'aimant. Remonter le carter en utilisant le nouvel agent d'étanchéité **Mopar® RTV**. Serrer les boulons du carter d'huile à un couple de **1,9daN.m.**
– Verser **3,8 l** de liquide pour transmission automatique **ATF Plus** type **7176** dans l'orifice de la jauge.
– Démarrer le moteur et le laisser tourner au

ralenti pendant **1 mn** au moins. Serrer les freins de service et de stationnement, déplacer le sélecteur dans chacune des positions, en terminant par les positions de stationnement ou neutre.

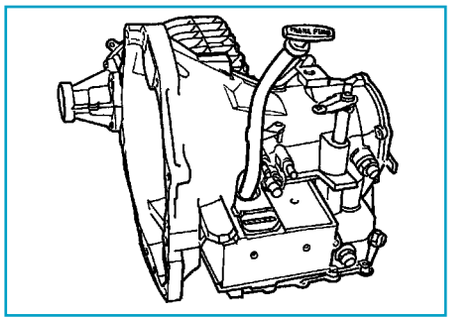
– Ajouter suffisamment de liquide pour que le niveau soit supérieur de **3 mm** au repère ADD (fig. B.V.A. 2).

– Vérifier à nouveau le niveau après que la transmission ait atteint sa température normale de fonctionnement. Le niveau doit se situer dans la zone du repère HOT.

– Enfoncer la jauge bien à fond afin d'éviter l'introduction de saleté par l'orifice (fig. B.V.A. 3).



(Fig.BVA.2)



(Fig.BVA.3)

Diagnostic

Causes possibles

Symptômes	Embrayage de sur-multipliée – pression trop faible	Embrayage 2/4 – pression trop faible	Embrayage 2/4 et embrayage de sur-multipliée – pressions trop faibles	Embrayage de petite vitesse/ M AR – pression trop faible	Embrayage de petite vitesse/ M AR et embrayage de sur-multipliée – pressions trop faibles	Embrayage de petite vitesse/ M AR et embrayage 2/4 – pressions trop faibles	Embrayage de sur-multipliée, embrayage 2/4 et embrayage de petite vitesse/ M AR – pressions trop faibles	Panne de réaction du manocontact de l'embrayage de sur-multipliée	Panne de réaction du manocontact 2/4	Panne de réaction du manocontact de l'embrayage 2/4 et de l'embrayage de sur-multipliée	Tiroir à 3 voies de solénoïde bloqué en position de petite vitesse	Débrayage partiel de convertisseur de couple hors de la plage	Tiroir à 3 voies de solénoïde bloqué en position de petite vitesse/ M AR	Défaut de rapport en M AR.	Défaut de rapport en 1re	Défaut de rapport en 2e	Défaut de rapport en 3e	Défaut de rapport en 4e	Volume d'élément de petite vitesse/ M AR inadéquat	Volume d'élément 2/4 inadéquat	Volume d'élément de sur-multipliée inadéquat
Bas niveau de liquide	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	x	x	x	x			
Fluide aéré (niveau élevé de liquide)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x											
Bagues d'étanchéité du support de l'abre de réaction usées ou endommagées	x													x	x	x	x	x			
Bagues d'étanchéité de l'arbre moteur usées ou endommagées												x		x	x	x	x	x			
Pompe usée	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x		x	x	x	x	x			
Embrayages endommagés ou défectueux :																					
Embrayage de sous-multipliée															x	x	x				
Embrayage de sur-multipliée	x							x									x	x			x
Embrayage de M AR														x							
Embrayage 2/4		x							x							x		x		x	
Embrayage de petite vitesse/M AR				x										x	x				x		
Bagues d'étanchéité des embrayages endommagées	x	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x	x	x
Bagues d'étanchéité des accumulateurs usées ou endommagées	x	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x	x	x
Filtre bouché	x	x	x	x	x	x	x			x				x	x						
Clapet bloqué/collé	x	x	x	x	x	x	x				x	x	x	x	x	x	x	x			
Tiroir à 3 voies de l'embrayage du TC											x		x								
Clapet du contacteur du convertisseur de couple												x									
Clapet de commande du convertisseur de couple												x									
Clapet du régulateur	x	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x	x	x	x
Fuites au corps du clapet	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Pressions trop élevées	x	x	x	x	x	x	x					x		x	x	x	x	x			
Fuite interne du solénoïde	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Défaillance de l'embrayage de verrouillage du convertisseur de couple	x	x	x	x	x	x	x	x				x									
Défaillance du système de refroidissement	x	x	x	x	x	x	x							x	x	x	x	x			
Train planétaire cassé ou grippé														x	x	x	x	x	x	x	x

Causes possibles

Symptômes	Passage difficile du point mort en D	Passage difficile en R	Passage retardé du point mort en D	Passage retardé en R	Mauvaise qualité de passage de vitesse	Changements de vitesse irréguliers	Le véhicule avance au point mort	Grippage ou blocage	Grincement, râclement, bruit sourd	Bruit de cognement	Bourdonnement	Bourdonnement pendant les passages seulement	Remplissage difficile, l'huile coule hors du conduit de remplissage	Surchauffe de la transmission	Montée des rapports dure	Pas de montée en sur-multiplitée	Pas d'embrayage de convertisseur de couple	Descentes de rapport dur	Dureté de passage des rapports	Passage en convertisseur de couple dur
Rendement du moteur	x	x				x									x			x		
Embrayage(s) usé(s) ou défectueux	x	x	x	x		x	x	x							x	x		x		
– Embrayage de sous-multipliée	x		x			x	x	x										x		
– Embrayage de sur-multipliée						x	x	x							x	x				
– Embrayage de M AR		x		x			x	x												
– Embrayage 2/4						x		x							x			x		
– Embrayage de 1revitesse/M AR	x	x				x		x										x		
Embrayage(s) grippé(s)							x													
Insuffisance du jeu des plateaux d'embrayage							x							x						
Bagues d'étanchéité d'embrayage endommagées			x	x														x		
Bague(s) d'étanchéité d'accumulateur usée(s) ou endommagée(s)	x	x	x	x														x		
Système de refroidissement défectueux														x						
Température du liquide de refroidissement du moteur trop basse																x	x			
Mauvais réglage de la tringlerie de commande du changement de vitesse			x	x		x	x							x						
Tringlerie de commande ou changement de vitesse endommagée																			x	
Dents de pignon ébréchées ou endommagées								x	x											
Trains planétaires cassés ou grippés								x	x											
Roulements usés ou endommagés								x	x											
Bague(s) de l'(des) arbre(s) de transmission usée(s) ou endommagée(s)									x											
Bagues d'étanchéité du support de l'arbre de réaction usées ou endommagées			x	x	x	x												x		
Bagues d'étanchéité de l'arbre d'entrée usées ou endommagées			x	x													x			
Mauvais fonctionnement ou fuite au corps du clapet	x	x	x	x	x	x	x				x						x	x	x	
Pressions hydrauliques trop faibles			x	x	x	x								x	x		x			
Pressions hydrauliques trop élevées	x	x													x			x		
Pompe à huile défectueuse			x	x		x								x			x			
Filtre à huile obstrué			x	x	x	x							x							
Bas niveau de fluide			x	x	x	x					x			x			x	x		
Haut niveau de fluide													x	x						
Fluide aéré			x	x	x	x					x		x	x			x	x		
Ralenti du moteur trop bas			x	x																
Ralenti du moteur trop élevé	x	x												x				x		
Fonctionnement normal du solénoïde												x								
Capot d'insonorisation du solénoïde desserré												x								
Piston de verrouillage collé																				x
Défaillance du convertisseur de coupe	x													x			x			