

RENAULT Jeep Cherokee

EQUIPEMENTS

DOCUMENT DE BASE : M.R. 274

NOTE
TECHNIQUE



1089

FEVRIER 1985
ÉDITION FRANÇAISE

Service 0422

EQUIPEMENTS

SOMMAIRE

Pages

AUTORADIO

Montage	2
Câblage	3

DISPOSITIF D'ATTELAGE

Montage	4
Pose du câblage électrique	5 et 6

BAVETTES PARE-BOUE

Bavettes avant	7
Bavettes arrière	7

BARRES PORTE-TOUT	8
-------------------------	---

Jeep

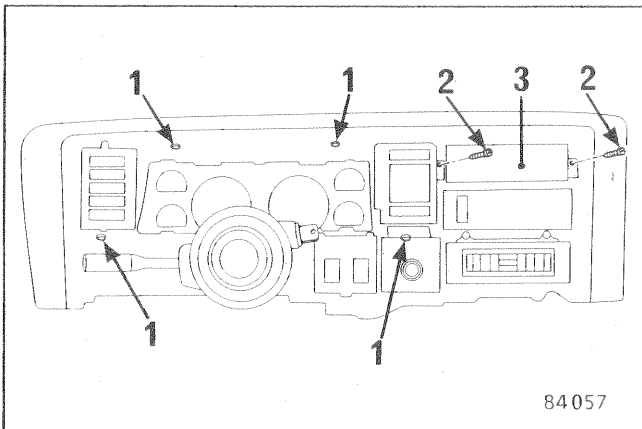
AUTORADIO

Montage

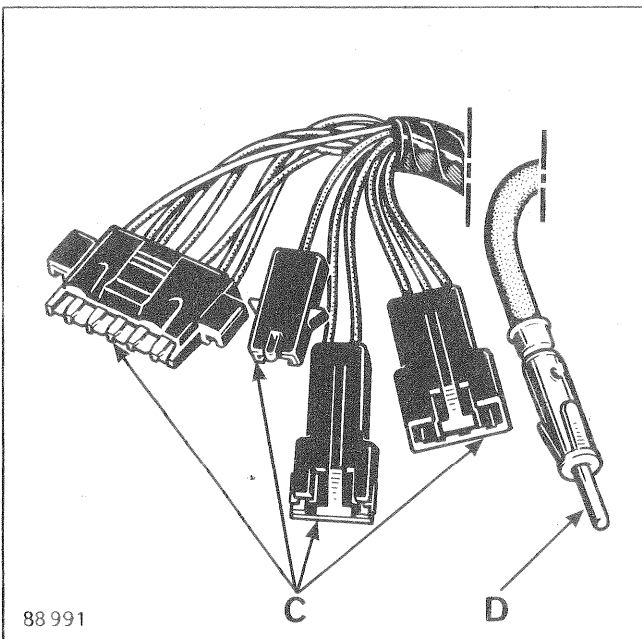
Le véhicule est déjà équipé de quatre haut-parleurs : deux dans les portes avant et deux dans le hayon, ainsi que d'une antenne.

POSE DE L'AUTORADIO

- Débrancher la batterie.
- Déposer les quatre vis (1) de la garniture gauche de planche de bord, déclipser et déposer celle-ci.
- Décoller l'obturateur radio en (3).



- Sortir de l'emplacement radio de la planche de bord le câblage radio à quatre connecteurs (C) et le câble coaxial d'antenne (D).



- Sur ce câblage, brancher le câblage spécial autoradio (collection n° 77 01 419 001) ou sinon, effectuer coupes et branchements du câblage (C), suivant les indications de fonction (page suivante).

- a) Si l'autoradio a une fixation "classique", l'équiper du support spécial (collection n° 77 01 419 001) avec l'échancrure du côté droit, et le brancher sur son câblage autoradio et son prolongateur de câble d'antenne.

- Rebrancher la batterie, mettre le contact et procéder aux essais de l'installation et des quatre H.P.

- Mettre ensuite l'ensemble en place dans son logement et fixer le support par deux vis (2), sur des clips Prestole.

- Reposer la garniture de planche de bord ; poser : enjoliveur radio et boutons.

- b) Si l'autoradio doit être fixé dans un manchon métallique de 181 x 52 mm, agrandir l'orifice du support spécial en coupant les parties qui gênent, poser le câblage autoradio et fixer le support sur la planche de bord (échancrure à droite) par deux vis (2).

- Agrandir l'orifice radio de la garniture de planche de bord à 182 x 53 mm.

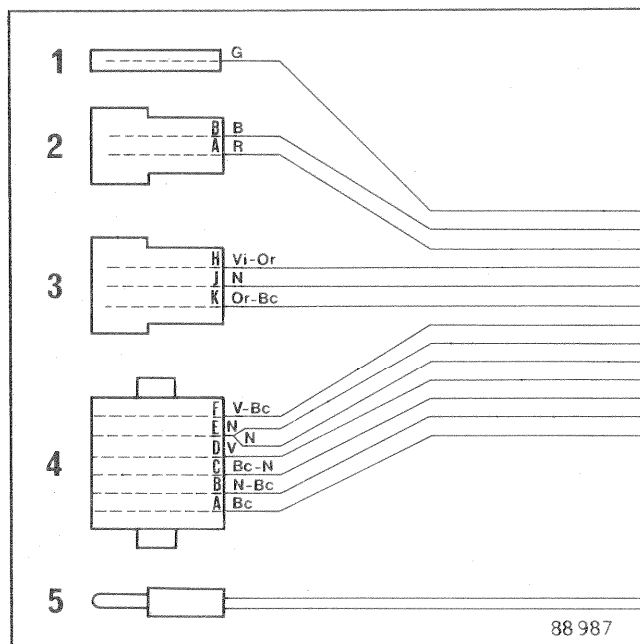
- Reposer la garniture, poser et fixer le manchon dans l'orifice radio.

- Brancher l'autoradio, essayer l'installation et terminer la pose.

AUTORADIO

Montage - Câblage

CABLAGE RADIO DU VEHICULE



Couleur des fils (légende)

G : gris - B : bleu - R : rouge - Vi : violet - Or : orange - N : noir - Bc : blanc - V : vert.

Boîtiers (couleur et fonction des fils)

- 1 (1 voie) (fil gris) commande antenne électrique.
- 2 Voie B (bleu) : éclairage (ne pas utiliser)
Voie A (rouge) : + permanent
- 3 Voie H (violet - orange) : + après contact
Voie J (noir) : masse
Voie K (orange - blanc) : (ne pas utiliser)
- 4 Voie F (vert - blanc) : haut-parleur arrière gauche
Voie E (noir) : commun haut-parleurs droit (2 fils)
Voie D (vert) : haut-parleur avant gauche
Voie C (blanc - noir) : haut-parleur arrière droit
Voie B (noir - blanc) : commun haut-parleurs gauche
Voie A (blanc) : haut-parleur avant droit

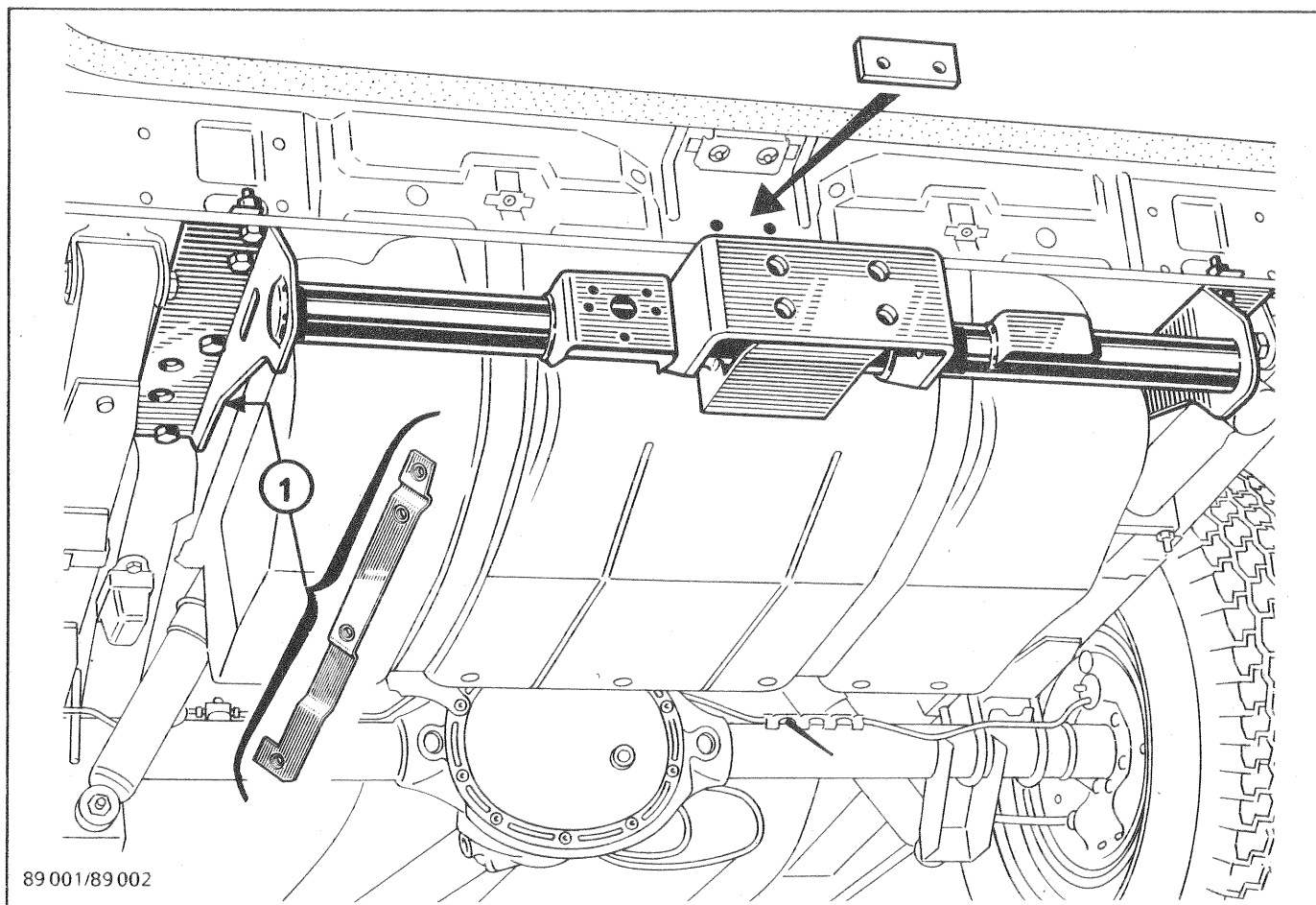
Branchement des haut-parleurs

- D-B : Haut-parleur avant gauche,
- A-E : Haut-parleur avant droit,
- B-F : Haut-parleur arrière gauche,
- C-E : Haut-parleur arrière droit

- 5 Câble coaxial d'antenne

DISPOSITIF D'ATTELAGE

Montage



89 001/89002

ATTELAGE N° 77 01 420 005 - MONTAGE

- Déposer le pare-chocs arrière avec ses deux contre-lames, l'anneau de remorquage qui ne sera pas réutilisé et son support d'écrous placé dans le longeron.
- Déposer les deux vis fixant la sangle du tuyau d'échappement.
- Placer dans les longerons les deux supports d'écrou (1) ; leur retour en équerre à l'avant et vers l'extérieur.
- Mettre l'attelage en place sous les longerons, et le fixer par les huit vis et leur rondelle sur les écrous des supports (1).
- Fixer le support central par deux boulons ; la contre-plaque étant placée sur la face arrière de la traverse du véhicule.
- Fixer la sangle du tuyau d'échappement, en veillant à ce que le tuyau ne touche pas l'attelage, moteur tournant.

NOTA : ne pas remonter le pare-chocs avant d'avoir posé le câblage électrique d'attelage (voir page suivante).

L'attelage sera complété :

- soit par une rotule monobloc de \varnothing 50 mm : n° 77 01 402 470
et son cache-rotule : n° 77 01 402 471
- soit par un crochet (JEEP) pour anneau de section maximum \varnothing 45 mm : n° 77 01 403 531

Leurs vis de fixation seront serrées au couple de 20 daN.m.

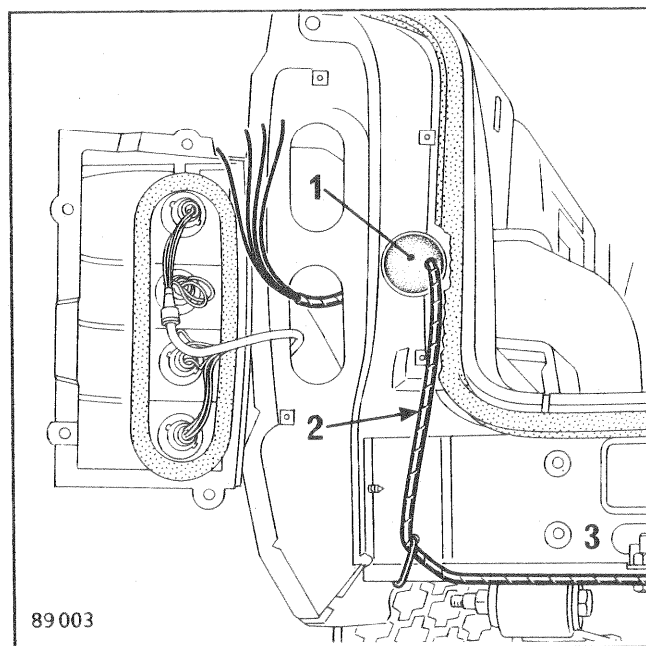
DISPOSITIF D'ATTELAGE

Pose du câblage électrique

- Débrancher la batterie.
- Déposer les deux feux arrière.
- Dans la partie latérale de l'obturateur (1), percer un trou pour y faire passer, sans jeu, le câblage d'attelage (2) (partie à cinq fils du côté gauche et à un fil du côté droit du véhicule).
Il ressortira par l'orifice où passe le câblage du feu.
- A l'aide des connecteurs rapides, brancher les fils du câblage d'attelage sur ceux du feu, près des ampoules, suivant les fonctions ci-après :

en partant du haut (fils du feu) :

- | | |
|---------------------|-------------------------------|
| - première ampoule | - fil violet-noir : stop |
| - première ampoule | - fil bleu : lanterne |
| - troisième ampoule | - fil marron : clignotant |
| - quatrième ampoule | - fil vert-jaune : brouillard |
- Faire descendre le câblage jusqu'au bas de la traverse arrière où il sera fixé par des colliers passant dans les trous existants (vérifier qu'il se trouve plus bas à l'emplacement (3) des deux contre-lames de pare-chocs)**.



- Introduire le câblage et le fil de masse noir, dans le support et le protecteur de prise de courant.
- Brancher la prise suivant le branchement de la remorque ou selon le tableau suivant.

DISPOSITIF D'ATTELAGE

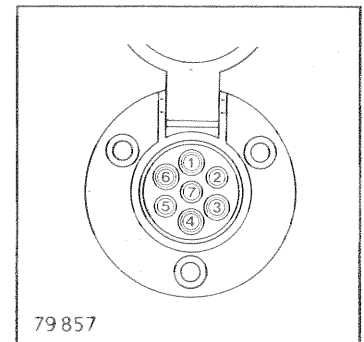
Pose du câblage électrique

BRANCHEMENTS NORMALISES DES PRISES DE COURANT ET COULEUR DES FILS DU CABLAGE D'ATTELAGE

Repères sur la prise	Norme D.I.N.	Norme française R 43.407 (Avril 1982)	Ancienne norme A.F.N.O.R.
1	Clignotant gauche (gris)	Clignotant gauche (gris)	Eclairage intérieur (noir)
2	Eclairage intérieur (noir)	Brouillard (bleu)	Clignotant droit (marron)
3	Masse (noir)	Masse (noir)	Feux stop (rose)
4	Clignotant droit (marron)	Clignotant droit (marron)	Lanternes et plaque d'immatriculation (blanc)
5	Lanterne droite et plaque d'immatric. -	Lanterne droite et plaque d'immatric. D. -	Clignotant gauche (gris)
6	Feux stop (rose)	Feux stop (rose)	Libre -
7	lanterne gauche (blanc)	Lanterne gauche et plaque d'immatric. G. (blanc)	Masse (noir)
	Brouillard * (bleu)		

* En norme D.I.N., lorsque la remorque est équipée d'un feu de brouillard, utiliser pour cette fonction la borne 2 de la prise, si l'on n'a pas besoin d'éclairage intérieur, ou, sinon, la borne 5.
Ne jamais relier les deux fils lanterne du véhicule.

- Rebrancher la batterie et procéder aux essais de la prise à la lampe témoin, en mettant le fil de masse en contact avec la tôle du support de prise.
- Fixer la prise, terminer la fixation de son câblage et reposer les deux feux.
- Reposer le pare-chocs arrière.



**Alimentation permanente caravane (pose du fil)

- Déposer la garniture intérieure gauche et celle du bas de porte.
- Faire passer et fixer le long fil noir d'alimentation caravane le long du câblage d'origine, jusqu'au support des fusibles, sous le côté gauche de la planche de bord.
- Déposer ce support (2 vis et 2 clips) et rechercher, à la lampe témoin, un clip libre alimenté en permanence par un gros fil. Brancher le fil d'alimentation caravane sur ce clip, à l'aide d'une languette de 5 x 0,6 mm.
- S'il n'y a pas de clip libre, le brancher sur un gros fil alimenté, à l'aide d'une connexion rapide appropriée aux sections des deux fils.
- Le fil d'alimentation caravane doit être muni du porte-fusible, près du support des fusibles.
- Reposer ce support et les garnitures latérales.

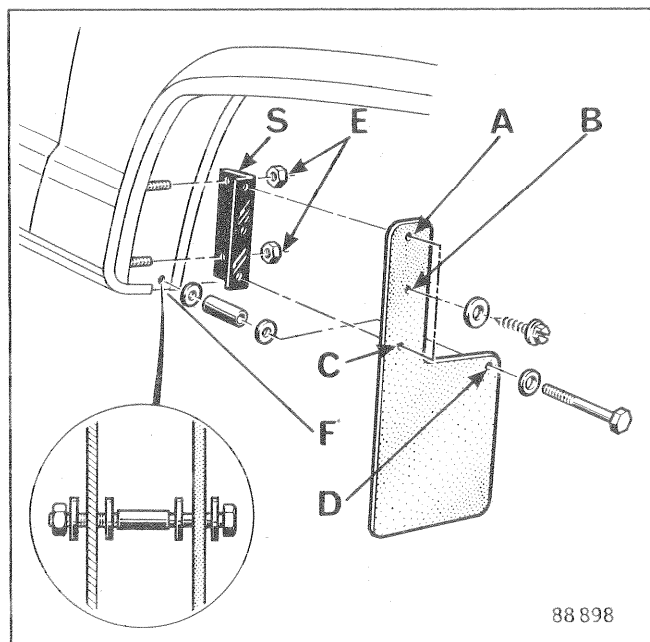
BAVETTES PARE-BOUE

Pose des bavettes avant - arrière

BAVETTES AVANT (ensemble n° 8 982 200 143)

a) Bavette droite

- Placer le véhicule sur une surface plane et braquer les roues vers la droite.



- Déposer les deux écrous (E), placer le support (S) sur leurs vis (sa partie non percée vers l'extérieur) et le fixer en reposant les écrous.
- Mettre en place la bavette, verticale, sa bordure inférieure à 150 mm du sol et sa bordure latérale dépassant de 6 mm environ. Dans cette position, tracer sur le support (S) l'emplacement du trou (A) de la bavette et le percer au \varnothing 3,5 mm.
- Poser une vis à tôle et sa rondelle pour fixer la bavette.
- En maintenant celle-ci verticale, percer au \varnothing 3,5 mm les trous (B) et (C) dans la bavette et dans le support (S), puis poser vis et rondelles.
- Sur la protection inférieure d'aile, tracer à travers le trou (D) de la bavette, l'emplacement d'un trou (F) et le percer au \varnothing 6 mm. Poser boulon, entretoise et rondelles, comme sur le médaillon.

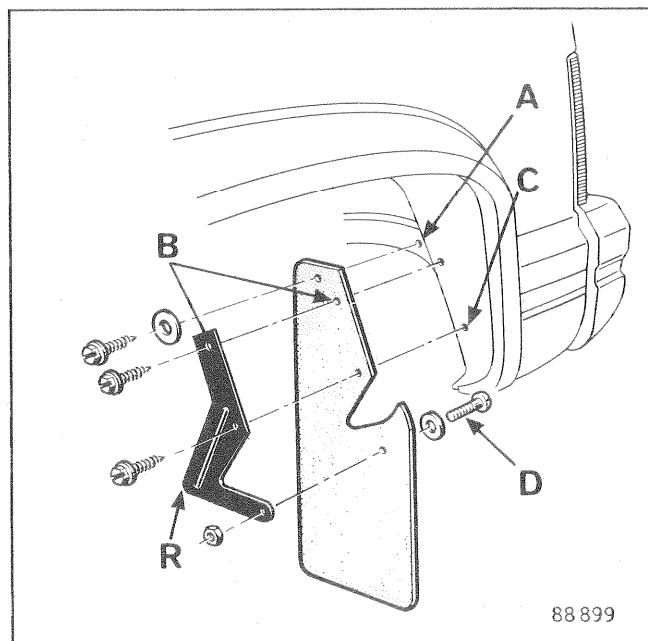
b) Bavette gauche

Remettre le moteur en route, braquer les roues vers la gauche et poser la bavette gauche, de la même façon que ci-dessus.

BAVETTES ARRIERE (ensemble n° 8 982 200 144)

c) Bavette gauche

- Placer le véhicule sur un sol plat et déposer la roue arrière gauche.



- Assembler le renfort (R) et la bavette gauche par la vis (D), sa rondelle et son écrou.
- Mettre la bavette en place, contre la partie arrière du passage de roue et plaquée contre la bordure d'aile extérieure. Vérifier qu'elle est verticale.
- Dans cette position, percer, à travers le trou (B) de la bavette et du renfort un trou de \varnothing 3,5 mm, dans la bordure du passage de roue. Protéger la tôle percée par du mastic anti-corrosion et fixer la bavette par une vis à tôle.
- La bavette étant bien verticale, percer de la même façon les trous (A) et (C), protéger la tôle percée et poser les 2 vis (avec une rondelle en A))
- Reposer la roue.

d) Bavette droite

- Déposer la roue arrière droite.
- Poser la bavette droite, comme ci-dessus.
- Reposer la roue.

BARRES PORTE-TOUT

Une galerie ou des barres de toit peuvent prendre appui dans les gouttières de pavillon du véhicule.

Un jeu de barres porte-tout spéciales est commercialisé en RENAULT-BOUTIQUE sous le n° 77 01 420 004.

Elles peuvent recevoir les accessoires habituels : porte-skis, porte-planche à voile, porte-vélos...

RENAULT Jeep Cherokee

**NOTE
TECHNIQUE**



1092

MARS 1985
ÉDITION FRANÇAISE

GENERALITES

DOCUMENT DE BASE : M.R. 274

Annule et remplace les pages A12 et A13 du présent M.R.

Service 0422

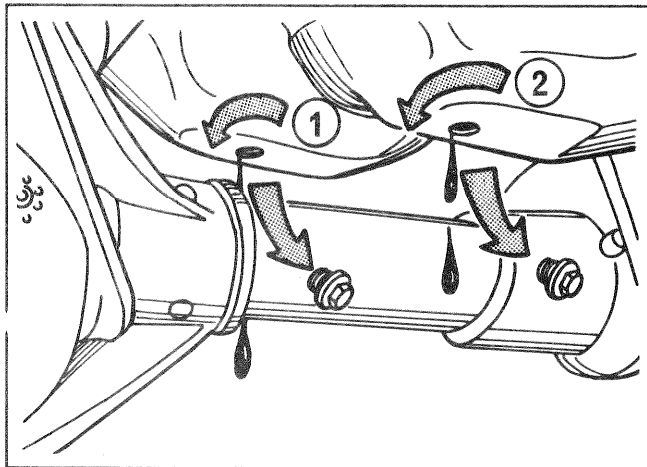
GENERALITES

VIDANGE - REMPLISSAGE moteur, boîte de vitesses, boîte de transfert, ponts

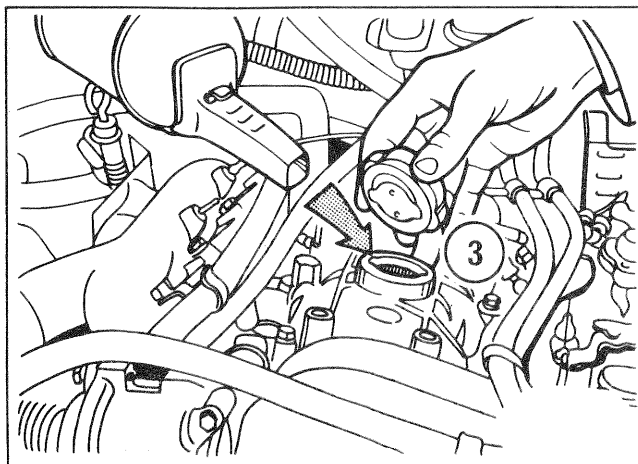
MOTEUR

Première vidange (km)	1 000/3 000
Fréquence vidange (km)	7 500
Fréquence remplacement du filtre à huile (km)	7 500

Vidange : bouchons 1 et 2

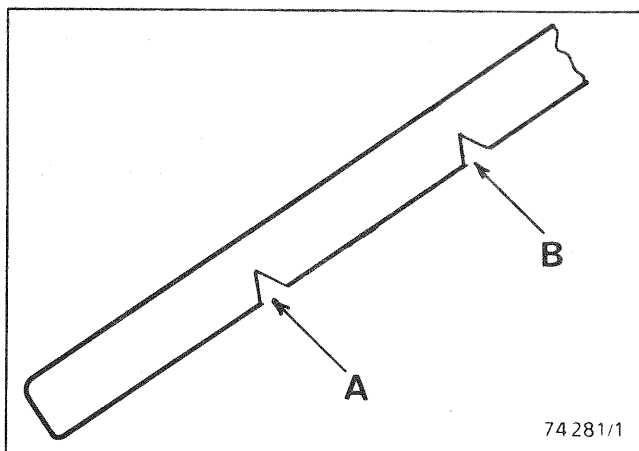


Remplissage : bouchon 3



Jauge :

A : mini
B : maxi

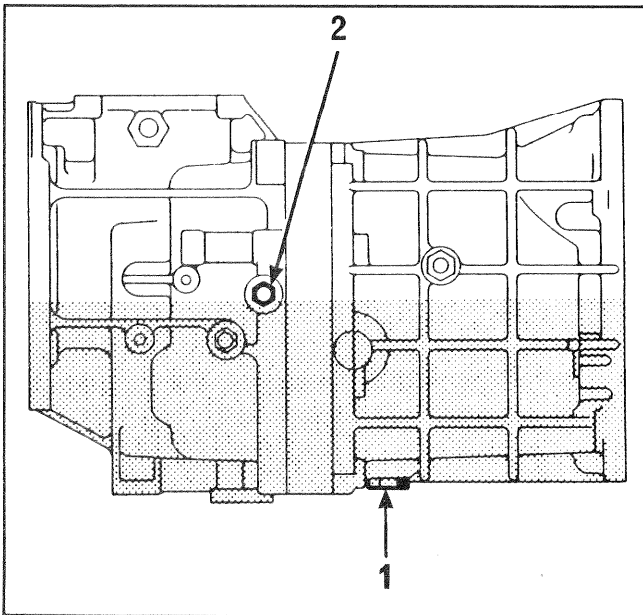


74 281/1

BOITE DE VITESSES

Première vidange (km)	1 000/3 000
Fréquence vidange (km)	60 000

Vidange : bouchon 1



Remplissage : bouchon 2

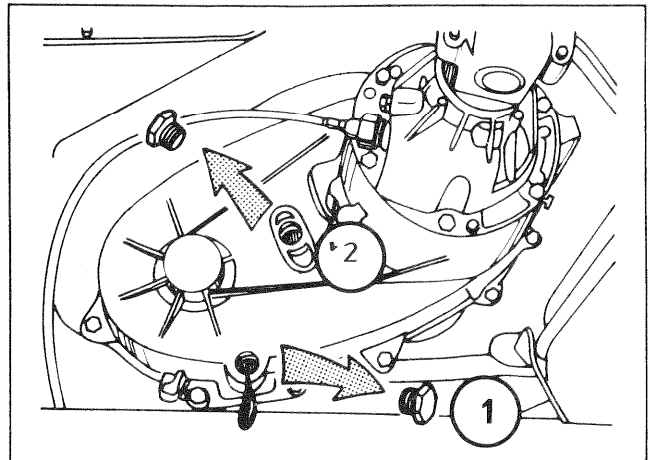
remplir la boîte de vitesses jusqu'à ce que l'huile affleure la partie inférieure du perçage (2).

ATTENTION : Ne pas confondre ce bouchon (2) de remplissage, avec celui, de l'autre côté de la boîte de vitesse, possédant une empreinte en étoile creuse et une inscription en anglais. Il est monté collé. Le trou fileté qu'il obture est nécessaire à l'usinage du carter. Il se trouve plus bas que le niveau correct d'huile.

BOITE DE TRANSFERT

Première vidange (km)	60 000
Fréquence vidange (km)	60 000

Vidange : bouchon 1



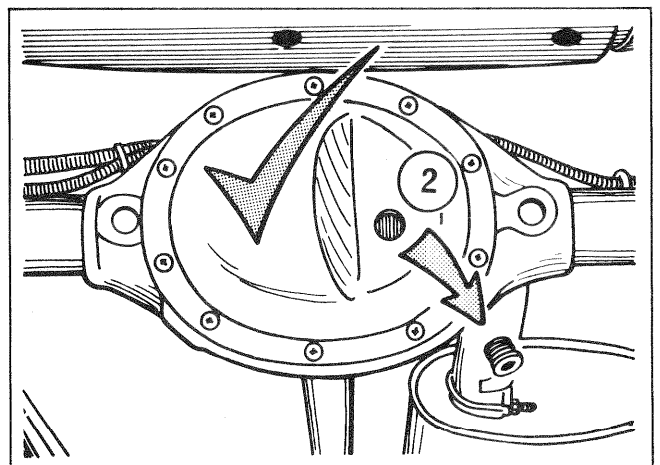
Remplissage : bouchon 2

remplir la boîte de transfert jusqu'à ce que l'huile affleure la partie inférieure du perçage (2).

PONTS

Première vidange (km)	60 000
Fréquence vidange (km)	60 000

Vidange : déposer le couvercle



Remplissage : bouchon 2

remplir le ou les ponts jusqu'à ce que l'huile affleure la partie inférieure du perçage (2).

RENAULT Jeep Cherokee

EQUIPEMENTS

POSE D'UN TREUIL

DOCUMENT DE BASE : MR 274

NOTE
TECHNIQUE



1106

AVRIL 1985
ÉDITION FRANÇAISE

Service 0422

INSTALLATION D'UN TREUIL ELECTRIQUE AVANT " Ramsey "

(MODELE REP 6000H ou REP 6000R)

Il est nécessaire de compléter la collection du treuil n° 8982 200 138 par les collections suivantes :

- Ensemble de montage n° 8982 200 127
- Adaptateurs n° 8952 000 746
- n° 8952 000 747

INSTRUCTIONS DE MONTAGE

A – DEPOSE DU PARE-CHOC

1. Déposer pare-choc et contre-lames de pare-choc du véhicule.
Démonter les contre-lames du pare-choc. Garder vis et boulons du véhicule pour le montage des contre-lames d'extension pare-choc, sur pare-choc et sur véhicule.
2. Déposer les écrous de montage de l'attache maintenant le support de radiateur sur la traverse. Faire pivoter cette attache de 90° sur le support de radiateur, pour la durée de l'opération.
3. Scier le pare-choc et le rebord comme indiqué sur le schéma AA page 7
4. Fixer le guide de câble (fournis avec treuil " REP-6000XJ") au pare-choc (4trous de Ø 9,3mm). Utiliser 4 boulons de carrosserie de 10 X 30mm avec rondelles frein et écrous (fournis avec treuil " REP-6000XJ"). Serrer au couple convenable vis et boulons.
5. Déposer les 8 vis Phillips qui maintiennent la grille. La grille doit être déposée pour simplifier le montage des contre-lames.

Jeep



B – MONTAGNE DU TREUIL ET PIÈCES DE LA COLLECTION SUR LE VÉHICULE

NOTA : Sur certains modèles XJ il faudra percer des trous dans la traverse, avant montage du treuil et des supports de la collection. Examiner si la traverse a déjà des trous aux endroits indiqués page 8 . Voir page 9 pour les dimensions des découpes pour le déflecteur d'air.

1. Fixer 4 écrous type rapid (No.28) sur le support de renfort (No.5) tel qu'indiqué sur le schéma, page 7 . Mettre en place le support de renfort (No.5) à l'intérieur de la traverse.

NOTA : Plier vers le bas le rebord de la traverse en utilisant des pinces, pour permettre une mise en place plus facile du support (No.5). Mettre le support en place à l'aide d'un marteau et faire correspondre les trous du support avec ceux de la traverse.

Fixer 2 taquets (No.4) sur la partie supérieure de la traverse et du support de renfort (No.5). Employer 4 vis à tête six pans de 8 × 30mm.

NOTA : Visser à la main provisoirement.

NOTA : LA DROITE ET LA GAUCHE SONT INDIQUEES TEL QU'ASSIS DERRIÈRE LE VOLANT.

2. Découper le déflecteur d'air autour de 2 trous de \varnothing 11mm sur la face avant de la traverse. Suivre les instructions de la page 9 pour les dimensions de coupe.

Fixer le treuil sur la traverse, le support de renfort (No.5) et sur les deux taquets (No.4). Utiliser 4 vis de 10 × 30mm avec rondelles frein et écrous. (fournis avec treuil "REP-6000XJ").

REPOSE DU PARE-CHOC :

1. Fixer les contre-lames d'extensions droite et gauche au pare-choc (achetées à AMC ou RAMSEY) en réutilisant vis et boulons du véhicule.
2. Avant repose du pare-choc, il faut fixer les garde-boue (No.6 et 7) et les embouts d'extensions (No.1 et 2).
3. Fixer 2 taquets (No.3) aux garde-boue droit et gauche (No.6 et 7). Utiliser 2 boulons de carrosserie de 6 × 25 mm avec rondelles plates, rondelles frein et écrous de chaque côté (voir schéma, page 7).
4. Déposer le rivet en plastique maintenant les extrémités supérieures des embouts, à la partie supérieure du pare-choc, de chaque côté.

Placer l'extrémité courbée des garde-boue (No.6 et 7), face lisse vers le bas, sous la partie supérieure des embouts de pare-choc. Utiliser un boulon carrosserie de 6 × 25mm avec rondelle plate, rondelle-frein et écrou (de chaque côté) pour fixer les garde-boue aux embouts et contre-lames. Installer les garde-boue sur le contour de l'arrière du pare-choc.

Avec les garde-boue à ras de la partie supérieure du pare-choc, repérer la position des trous des 4 taquets (No.3) sur le côté vertical du pare-choc. Percer en leur milieu les repères des trous. Forer 4 trous de Ø 8mm.

Fixer les taquets (No.3) au côté du pare-choc. Utiliser 4 vis d'assemblage avec rondelles plates, rondelles frein et écrous (Voir schéma page 7).

5. Monter les extensions d'embouts de pare-choc (No.1 et 2) aux extrémités d'embouts. Les taquets d'extension doivent être positionnés à l'intérieur des embouts. Aligner le haut des extensions d'embout exactement avec le haut des embouts (Voir section BB du schéma page 7)

Repérer la position des trous des extensions de contre-lames sur les embouts en caoutchouc. Forer 3 trous de Ø 4,5 mm dans les embouts caoutchouc. Utiliser 3 vis avec rondelles frein et écrous pour fixer les extensions sur les embouts.

6. Monter le pare-choc sur le véhicule. Utiliser les vis et boulons existants dans les trous de fixation des contre-lames d'extension et dans les écrous de fixation sur véhicule.
7. Fixer les attaches intérieures droite et gauche (No.8 et 9) sur la traverse et le support de renfort (No.5), (voir page 8). Utiliser une vis d'assemblage de 8 × 30mm avec rondelle frein et écrou, de chaque côté. L'autre côté de l'attache sera fixé au rebord du châssis du véhicule.

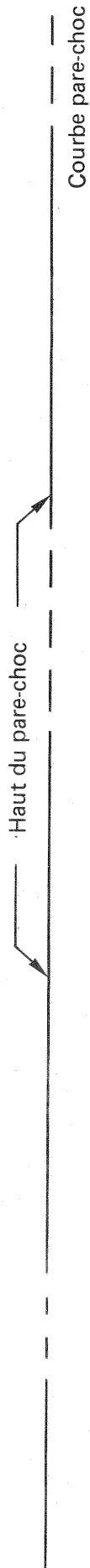
-
8. Fixer les attaches extérieures droite et gauche (No.10 et 11) aux contre-lames de crochet d'arrimage. Utiliser les vis et boulons existants pour montage des crochets, si les crochets d'arrimage sont présents. Sinon utiliser 1 vis de montage de 12 × 25mm avec rondelle plate, rondelle frein et écrou, de chaque côté.

Fixer un côté des attaches (No.10 et 11) au bas du rebord du châssis. Utiliser 1 vis de montage de 8 × 30mm avec rondelle plate, rondelle frein et écrou, pour fixer les attaches extérieures (No.10 et 11) et intérieures (No.8 et 9) au bas des rebords du châssis, de chaque côté, (voir page, 8 section inférieure). **SERRER VIS ET BOULONS A LEUR VALEUR DE COUPLE CORRECTE.**

9. Refixer le support de radiateur sur la traverse. Utiliser les vis et boulons existants.
10. Mettre l'extrémité du câble de tambour dans le guide de câble et fixer le crochet de câble. Utiliser un axe de chape et une goupille fendue (fournis avec "REP-6000XJ").

D – CABLES DE BATTERIE ET CONTACTEUR DE TELECOMMANDE

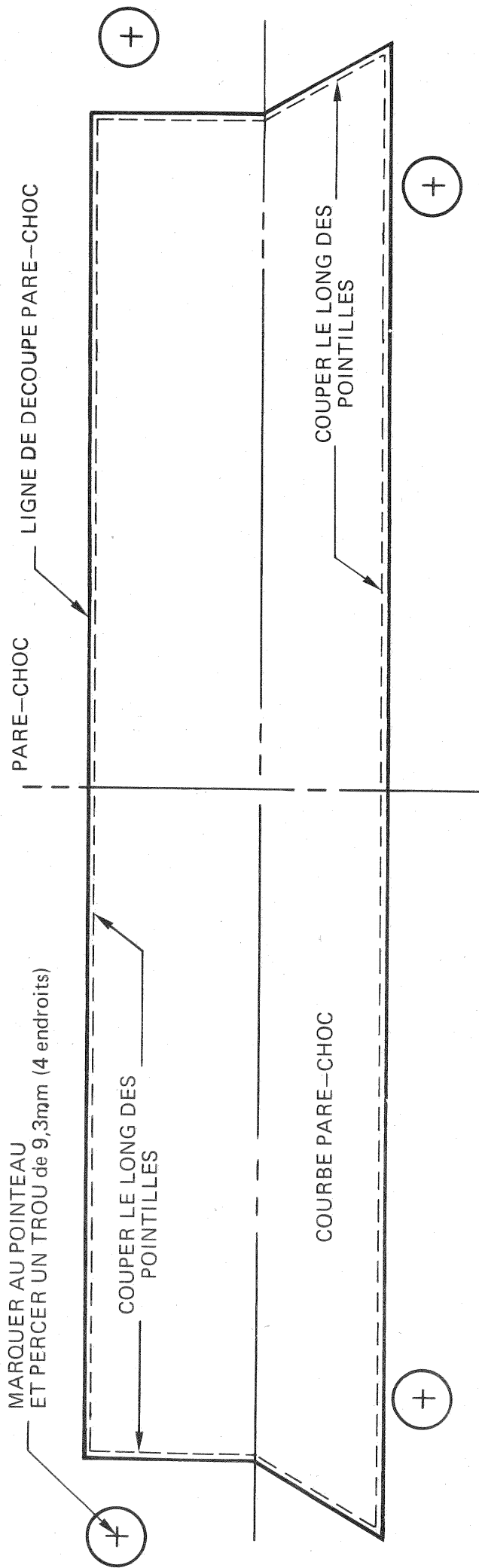
1. Acheminer les câbles batterie rouge et noir à la batterie. Brancher le câble rouge à la borne (+) de la batterie et le noir à la borne (-). **ASSUREZ-VOUS QUE LES CABLES NE REPOSENT PAS SUR DES ARETES VIVES.**
2. Brancher le contacteur de télécommande dans la prise du solénoïde noir du treuil. Faire tourner le treuil vers l'avant puis vers l'arrière pour vérifier les connexions, puis coller l'auto-collant "IN-OUT" sur le bouton de contacteur de télécommande. **NE PAS LAISSER BRANCHE LE CONTACTEUR DE TELECOMMANDE QUAND LE TREUIL N'EST PAS UTILISE.**
3. Remettre la grille en utilisant 8 vis Phillips.



NOTAS

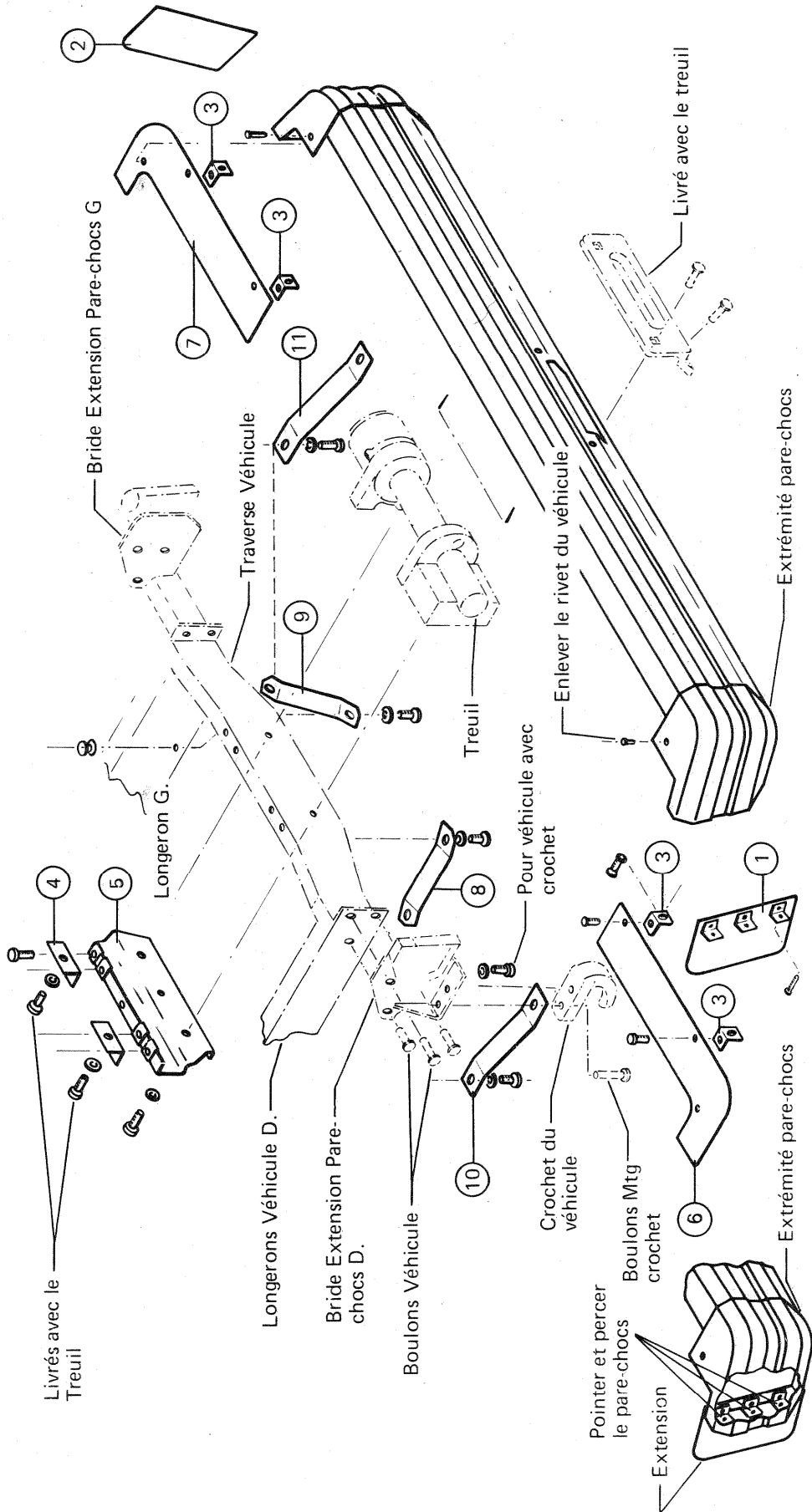
Courbe pare-choc

1. Repérer le centre du pare-choc. Coller la bande de marouflage sur le centre du pare-choc et repérer la ligne centrale. Plier le gabarit le long de la courbe de pare-choc. Découper le gabarit suivant les pointillés.
2. Placer le gabarit sur la surface AV du pare-choc. Aligner la ligne centrale du gabarit avec la ligne centrale du pare-choc. Mettre la courbe du gabarit sur les courbes du pare-choc.
3. Utiliser du papier collant pour maintenir le gabarit sur le pare-choc. Poser une bande de marouflage sous la ligne de découpage du gabarit. Repérer la ligne de découpage sur le marouflage.
4. Marquer au pointeau le pare-choc aux 4 trous indiqués sur le gabarit. Retirer le gabarit du pare-choc. Percer 4 trous dans le pare-choc aux endroits marqués. Scier le pare-choc le long des lignes de découpage.

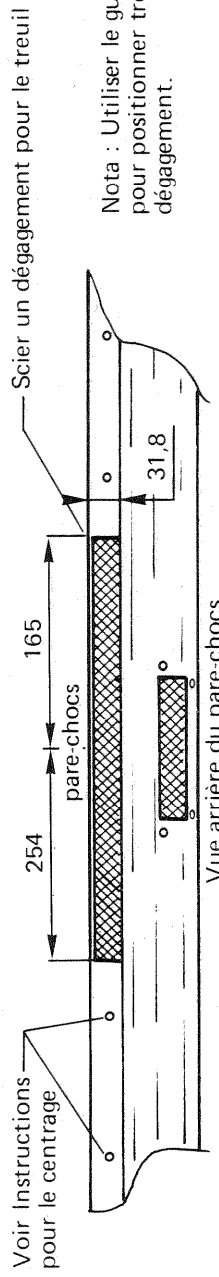


LISTE DES PIECES DE L'ENSEMBLE P6605 POUR JEEP.

N° DESSIN	QUANTITE	N° PIECE	DESCRIPTION
1	1	212088	EXTENSION PARE-CHOCS. D.
2	1	212089	EXTENSION PARE-CHOCS. G.
3	4	302881	ANGLE. MTG. PARE BOUE.
4	2	302882	ANGLE. MTG. TREUIL.
5	1	312375	BRIDE. MTG. TREUIL.
6	1	350488	PARE-BOUE. D.
7	1	350489	PARE-BOUE. G.
8	1	364058	BRIDE. INT. D.
9	1	364059	BRIDE. INT. G.
10	1	364060	BRIDE. EXT. D.
11	1	364051	BRIDE. EXT. G.
12	6	414019	BOULON DE FIXATION (NOIR ANODISE)
13	4	414049	VIS. TETE. HEX.
14	8	414139	VIS. TETE. HEX.
15	2	414580	VIS. TETE. HEX.
16	6	416223	VIS. TETE FENDUE.
17	6	418004	ECROU.
18	10	418014	ECROU.
19	4	418022	ECROU.
20	2	418069	ECROU.
21	6	418141	RONDELLE FREIN.
22	10	418149	RONDELLE FREIN.
23	6	418154	RONDELLE PLATE.
24	4	418163	RONDELLE FREIN.
25	2	418169	RONDELLE PLATE.
26	2	418217	RONDELLE FREIN.
27	2	418223	RONDELLE PLATE.
28	4	418408	ECROU FREIN.



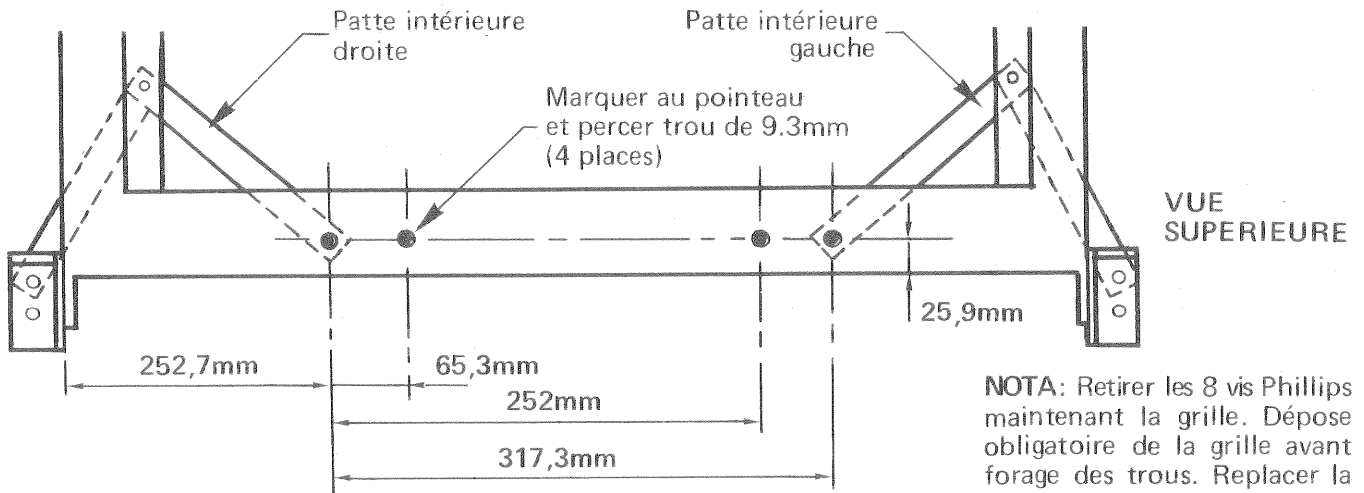
Nota : Utiliser le guide (Page 5) pour positionner trous et dégagement.



Vue B B

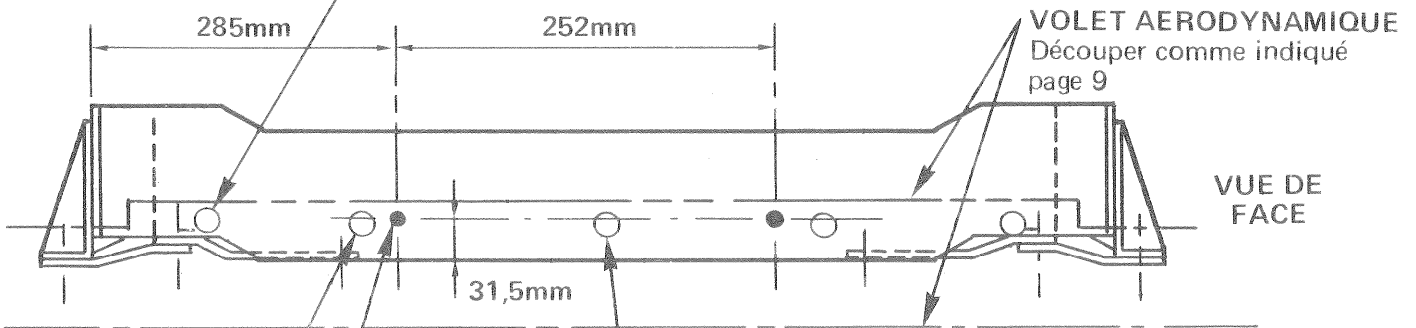
Vue A A

LES PREMIERS MODELES AMC XJ'S NECESSITENT DES TROUS A PERCER DANS LA TRAVERSE DU VEHICULE VOIR SCHEMA CI-DESSOUS POUR SITUATION DES TROUS ET LEURS DIMENSIONS



NOTA: Retirer les 8 vis Phillips maintenant la grille. Dépose obligatoire de la grille avant forage des trous. Replacer la grille après cette opération.

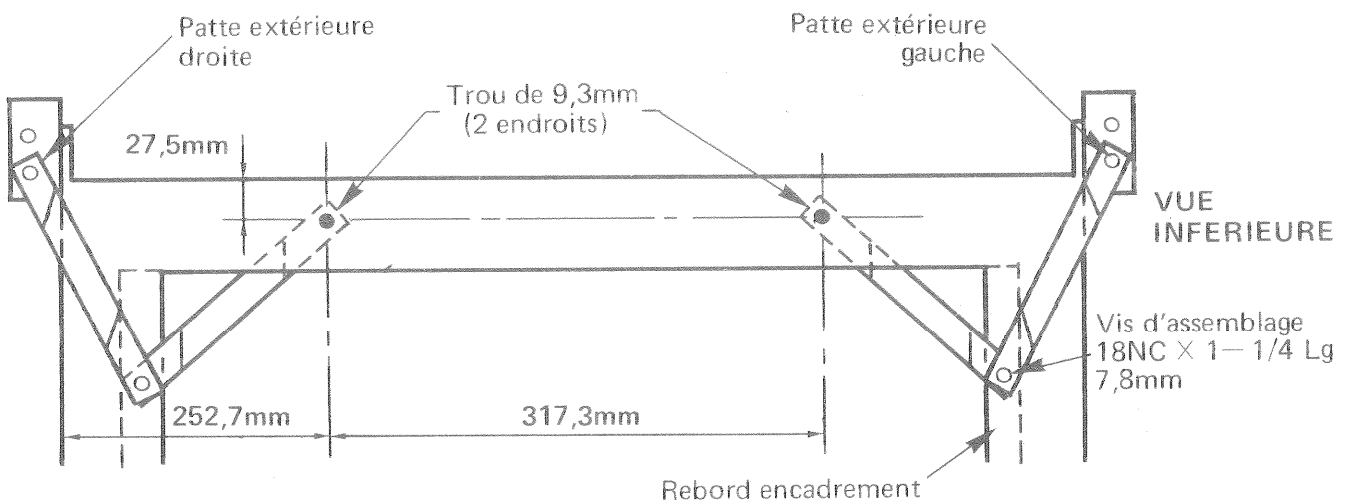
Retirer les 5 vis Phillips maintenant le volet aérodynamique à la traverse
Tirer le volet sous la traverse.
Marquer au pointeau et percer la traverse comme indiqué.

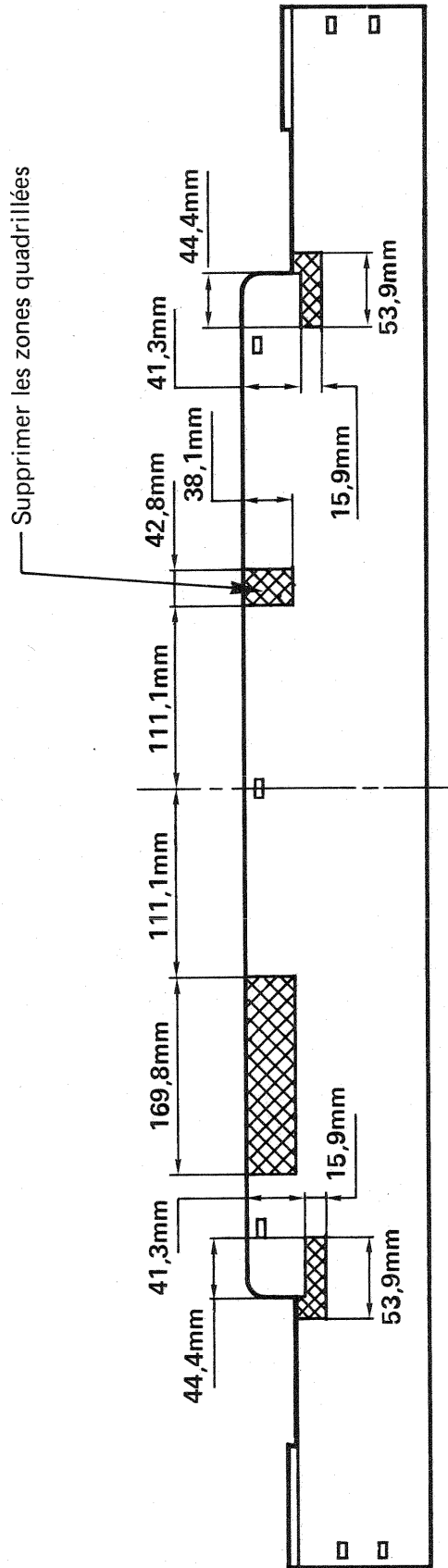


NE PAS réutiliser les 2 vis les plus proches des trous de 10,9mm

Trou de 10,9mm (2 endroits)

Fixer le volet aérodynamique sur la traverse. Utiliser les 3 vis phillips existantes.
VOIR PAGE 9 POUR DIMENSIONS DECOUPE VOLET





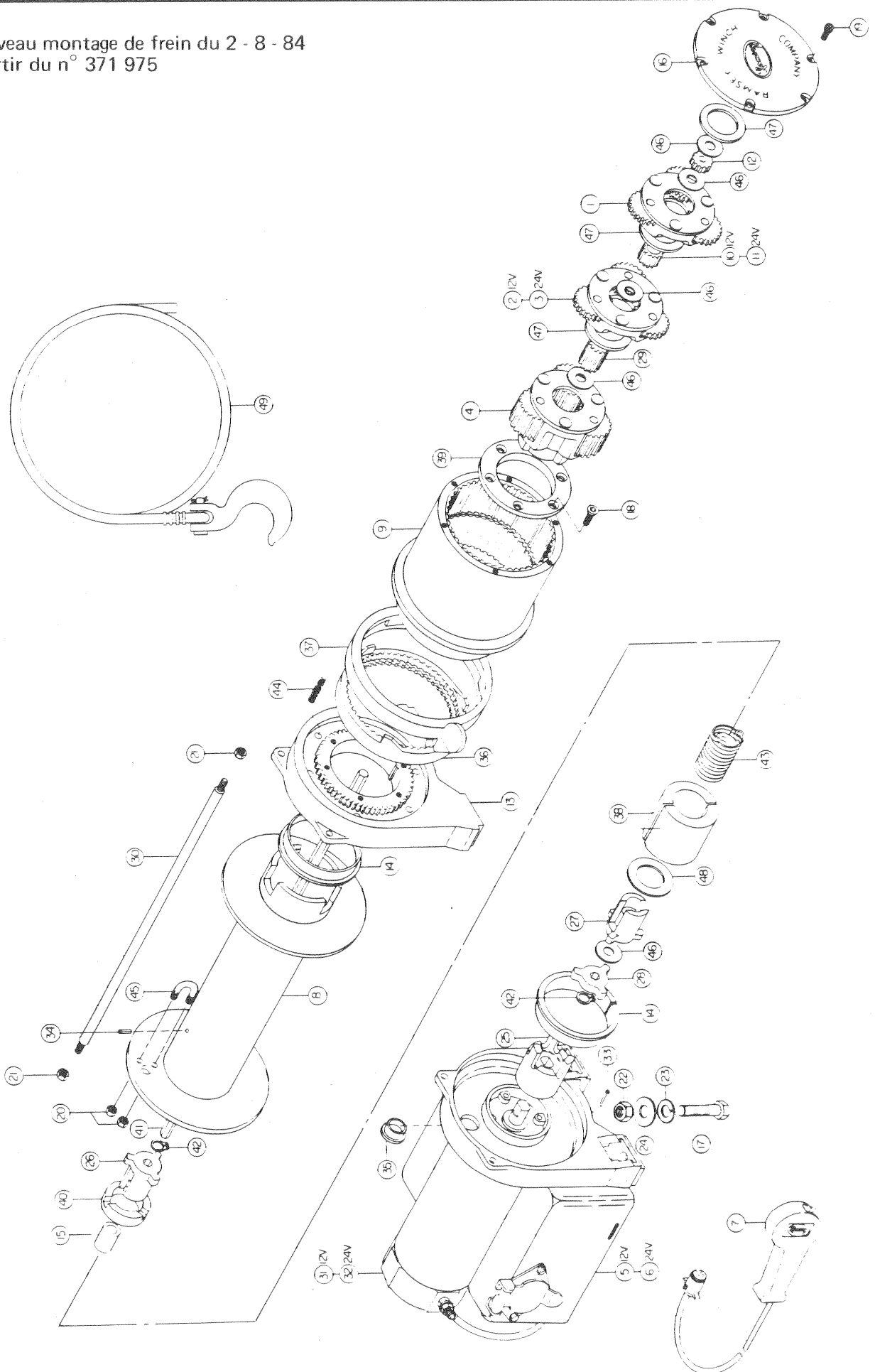
Dimensions des coupes du déflecteur d'air (volet aérodynamique)

(Vue avant du déflecteur d'air)
Equipment P 6605

LISTE DES PIECES POUR REP. 6000 et REP. 24-6000

N° DESSIN	QUANTITE	N° PIECE	DESCRIPTION
1	1	247004	ENS. PORTE SATELLITES. PRIMAIRE
2	1	247005	ENS. PORTE SATELLITES. INTERMEDIAIRE. 12V.
3	1	247007	ENS. PORTE SATELLITES. INTERMEDIAIRE. 24V.
4	1	247006	ENS. PORTE SATELLITES. SECONDAIRE.
5	1	278039	ENS. ELECTRO-AIMANT. 12V.
6	1	278040	ENS. ELECTRO-AIMANT. 24V.
7	1	282001	ENS. INTERRUPTEUR.
8	1	332128	TAMBOUR ENROULEMENT CABLE
9	1	334143	COURONNE DENTEE
10	1	334145	PLANETAIRE INTERMEDIAIRE. 12V.
11	1	334147	PLANETAIRE INTERMEDIAIRE. 24V.
12	1	334146	PLANETAIRE INTERMEDIAIRE. 12V.
13	1	338249	ROULEMENT D'EXTREME
14	1	412056	BAGUE PR. TAMBOUR.
15	2	412060	BAGUE PR. FREIN TAMBOUR.
16	1	413018	COUVERCLE ENS. REDUCTEUR.
17	4	414316	VIS TETE.HX.
18	6	414853	VIS TETE.HX.
19	6	416194	VIS TETE EN DOUILLE
20	2	418004	ECROU
21	2	418018	ECROU
22	4	418035	ECROU
23	4	418177	RONDELLE FREIN
24	4	418181	RONDELLE PLATE
25	1	431005	RACCORD PR. FREIN
26	1	436005	SORTIE FREIN TAMBOUR
27	1	436008	ENTREE FREIN TAMBOUR
28	1	438011	ROUE DENTEE-ENTREE.
29	1	444048	PLANETAIRE-SORTIE.
30	1	448045	TIRANT.
31	1	458041	ENS. ROULEMENT D'EXTREME MOTEUR -12 V.
32	1	458043	ENS. ROULEMENT D'EXTREME MOTEUR -24 V.
33	1	470050	AXE D'ARRET
34	1	470053	AXE D'ARRET
35	1	472015	OBTURATEUR
36	1	477002	BAGUE D'ARRET
37	1	477003	BAGUE A CAME
38	1	477004	DEMI-BAGUE
39	2	479007	PLAQUE DE RETENUE SATELLITES
40	1	479008	RETENUE PR. RESSORT DU FREIN
41	1	489005	ARBRE D'ENTREE
42	1	490027	BAGUE RESSORT DE RETENUE
43	2	494076	RESSORT DU FREIN
44	2	494077	RESSORT
45	6	514011	CAVALIER
46	1	518019	RONDELLE D'APPUI
47	5	518020	RONDELLE D'APPUI
48	3	518025	RONDELLE D'APPUI
49	1	524115	ENSEMBLE CABLE.

Nouveau montage de frein du 2 - 8 - 84
à partir du n° 371 975



RENAULT Jeep Cherokee

BL773A - BL793A

PONT ARRIERE

DOCUMENT DE BASE : M.R. 274

Annule et remplace le chapitre Pont Arrière

NOTE TECHNIQUE



1169

JANVIER 1986
EDITION FRANCAISE

Service 0422

BOITE DE VITESSES

PONT ARRIERE

SOMMAIRE

	Pages
Caractéristiques	1
Eclaté	2
Dépose - Repose	3
Démontage	4 à 7
Remontage	8 à 16

Caractéristiques

Le pont arrière est de type AMC/JEEP.

Le différentiel est auto-bloquant à couple limité.

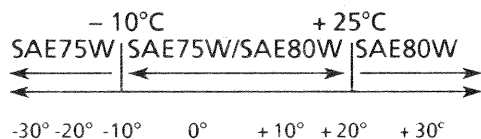
Le code d'identification du pont est frappé sur la partie droite du pont au niveau de l'emmanchement du tube droit.

Couple de pont : 11/41

Huile :

- quantité : 1,4 litre
- qualité : API GL5 ou MIL L 2105 B ou C

Viscosité :



REGLAGES

Distance conique 53,21 mm

Précontrainte roulements du pignon d'attaque*

Roulements neufs 5 à 7 daN

Roulements réutilisés Libre sans jeu

Voile du boîtier de différentiel 0,05 mm

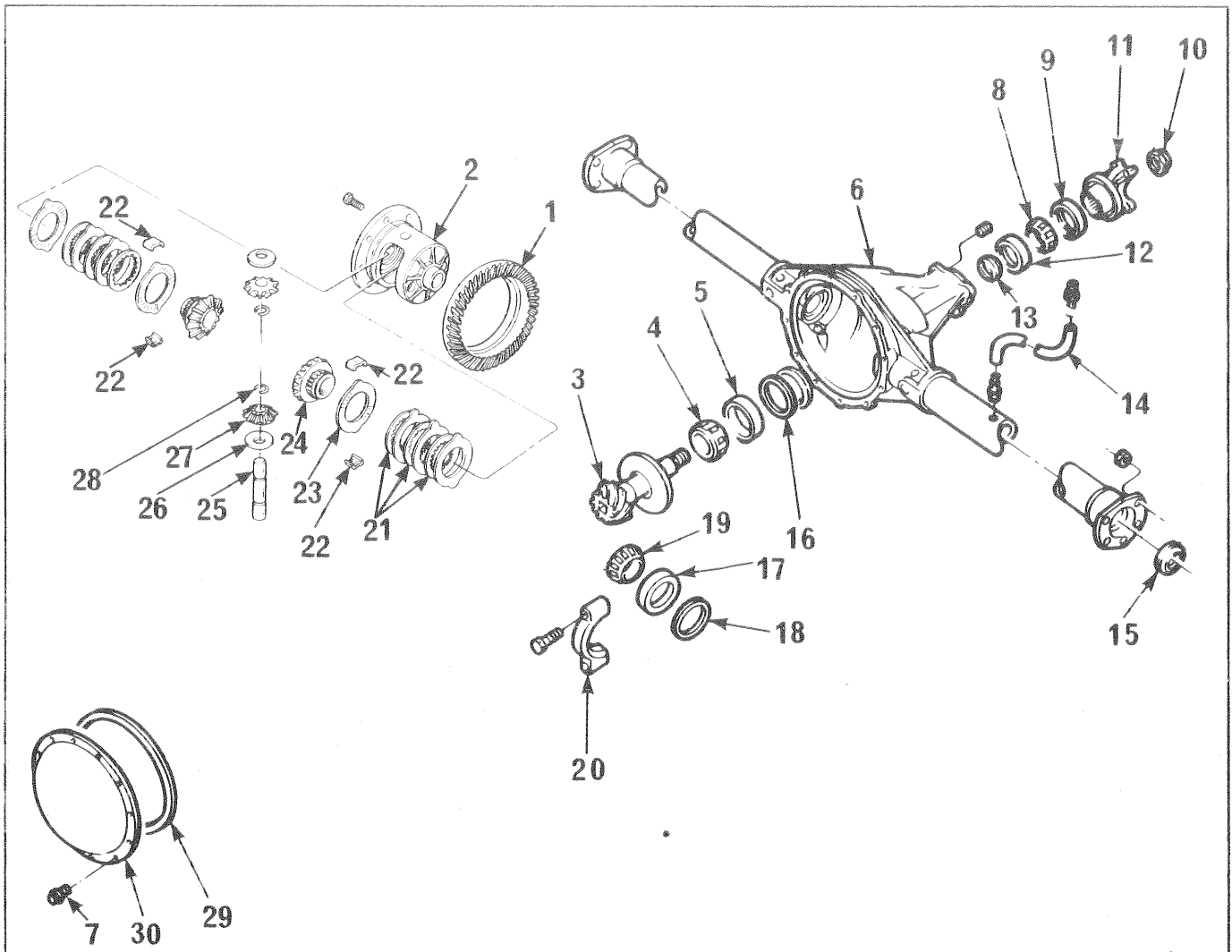
Jeu de denture 0,13 à 0,23 mm

Précontrainte des roulements
de différentiel 0,20 mm

* Mesurée avec un peson sur la partie cylindrique de la bride de sortie de pont.

PONT ARRIERE

Eclaté



- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. Couronne | 16. Cale de réglage de la distance conique |
| 2. Boîtier de différentiel | 17. Cage de roulement |
| 3. Pignon d'attaque | 18. Cale de réglage |
| 4. Roulement | 19. Roulement |
| 5. Cage de roulement | 20. Chapeau de palier |
| 6. Carter | 21. Ensemble de disques |
| 7. Bouchon | 22. Insert |
| 8. Roulement | 23. Rondelle Belleville |
| 9. Joint d'étanchéité | 24. Planétaire |
| 10. Erou | 25. Axe des satellites |
| 11. Bride | 26. Cuvette |
| 12. Cage de roulement | 27. Satellite |
| 13. Entretoise déformable | 28. Circlip |
| 14. Tuyau de mise à l'air libre | 29. Joint |
| 15. Joint | 30. Couvercle |

PONT ARRIERE

Dépose - Repose

COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)	
Ecrous des brides de fixation du pont	7
Vis de fixation des brides de transmission	2
Ecrous de roue	10
Ecrou d'amortisseur	6

DEPOSE

Repérer la position de l'arbre de transmission par rapport à la bride d'entrée du pont.

Déposer les quatre vis de fixation du croisillon sur la bride du pont.

Dégager et attacher l'arbre de transmission au châssis.

Débrancher le tuyau de mise à l'air libre du pont.

Déposer les vis de fixation de la canalisation de frein sur le pont.

Attacher la canalisation de frein au châssis en protégeant ses extrémités contre les impuretés.

Débrancher les attaches inférieures des amortisseurs.

Débrancher les 2 câbles de frein à main du levier.

Placer un cric rouleur sous le pont.

Déposer les brides d'assemblage ressorts-pont.

Dégager le pont.

REPOSE

Replacer le pont sous le véhicule à l'aide d'un cric.

Soulever le pont pour permettre le remontage des brides.

Engager le pont dans les tétons de centrage de chaque ressort.

Remonter les brides de fixation du pont sur les ressorts ; serrage au couple de **7 daN.m**.

Rebrancher les amortisseurs sans bloquer les écrous.

Rebrancher les câbles de frein à main.

Enduire de "Loctite Frénétanch" les vis spéciales et réassembler l'arbre de transmission et la bride d'entrée du pont suivant le repérage effectué lors du démontage.

Serrage des vis au couple de **2 daN.m**.

Rebrancher et refixer les tuyaux de frein.

Rebrancher le tuyau de mise à l'air libre du pont.

Reposer le véhicule sur ses roues.

Serrer au couple :

- les écrous d'amortisseurs à **6 daN.m**
- les écrous de roues à **10 daN.m**

Effectuer le plein d'huile du pont : **1,4 litre**.

Purger le circuit de freinage.

PONT ARRIERE

Démontage

OUTILLAGE SPECIALISE INDISPENSABLE

B. Vi.	28 -01	Extracteur à griffes interchangeables.
B.Vi.	744	Mandrin de mise en place de joint de sortie de boîte-pont.
B.Vi.	970	Outil de mise en place du joint de sortie de boîte de transfert.
Rou.	604 -01	Immobilisateur de moyeu.
T. Ar.	974	Outil de mise en place du joint d'arbre d'entrée de pont arrière.
T. Ar.	975	Outil pour la réparation du différentiel auto-bloquant.
T. Ar.	975 -01	Disques complémentaires.
T. Ar.	977	Outillage de réglage de la distance conique.
T. Ar.	977 -01	Cale complémentaire.

COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)

Ecrous de roue	10
Ecrous du plateau de frein	5
Vis de fixation des chapeaux de palier de différentiel	8
Vis de couronne de différentiel	7,5
Vis de couvercle de fermeture	1,5 à 2

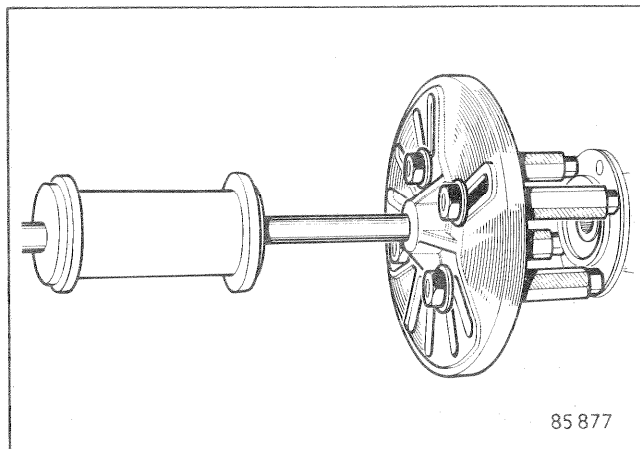
DEPOSE

Vidanger le pont par dépose du couvercle.

Déposer :

- les roues,
- les tambours de frein,
- les boulons de fixation des plateaux de frein
- les arbres de roue en tirant dessus.

NOTA : en cas d'impossibilité d'extraire l'arbre, fixer l'outil (**FACOM U 11** ou similaire) sur le moyeu.



DEMONTAGE

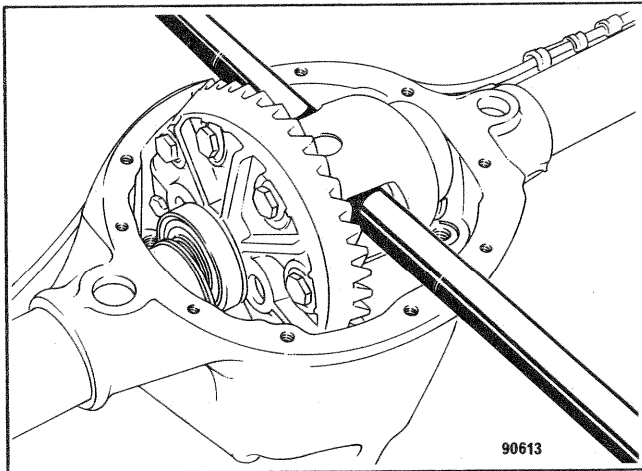
Repérer les chapeaux de maintien des cages des roulements du différentiel puis les déposer.

Soulever l'ensemble couronne différentiel avec deux leviers.

PONT ARRIERE

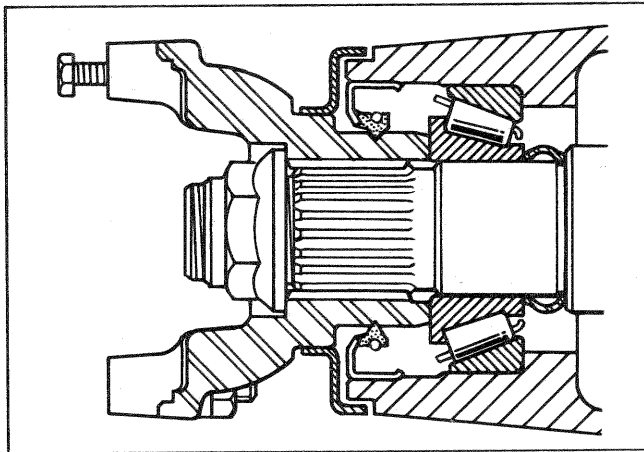
Démontage

ATTENTION : prévenir la chute des cales de réglage et des roulements **NE PAS MELANGER LES CALES ET LES CAGES DES ROULEMENTS.**

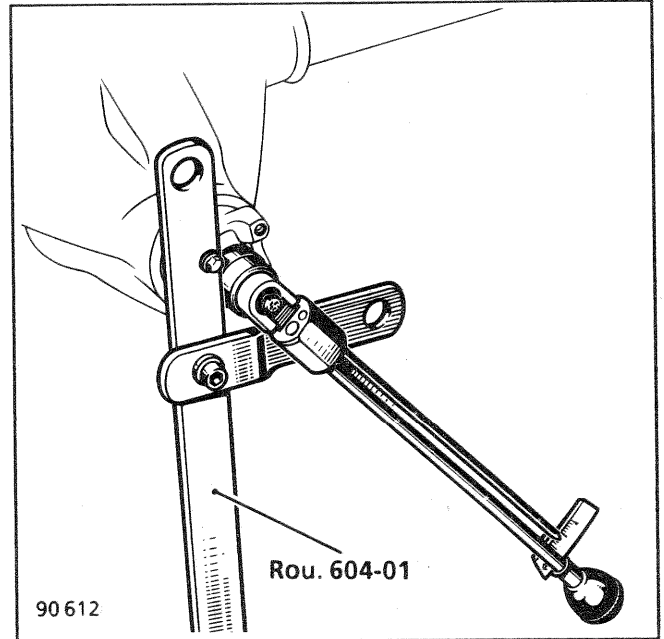


DEPOSE DU PIGNON D'ATTAQUE

Visser à fond dans la bride d'entrée du pont deux vis spéciales de l'assemblage arbre de transmission bride d'entrée.

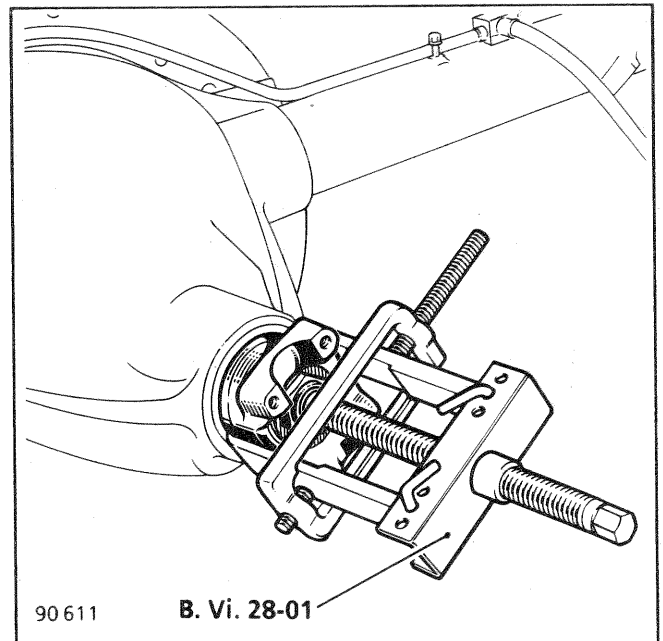


Dévisser l'écrou du pignon d'attaque en empêchant la rotation de la bride à l'aide du Rou. 604-01 engagé sur les deux vis spéciales.



Déposer la bride d'entrée à l'aide du B. Vi. 28-01.

Chasser le pignon d'attaque à l'aide d'un jet en bronze.



ATTENTION : retenir le pignon.

Retirer l'entretoise déformable, elle ne doit pas être réutilisée.

Retirer le joint à lèvres à l'aide d'un chasse goupille pour le faire pivoter dans son logement.

Retirer le roulement.

PONT ARRIERE

Démontage

Chasser la cage du roulement extérieur à l'aide d'un tube engagé par l'intérieur du carter.

Déposer la cage du roulement intérieur à l'aide d'un jet en bronze.

ATTENTION de ne pas détériorer la cale de réglage de la distance conique.

Dépose du roulement du pignon d'attaque à l'aide d'un extracteur décolleur si nécessaire.

DEMONTAGE DU DIFFERENTIEL

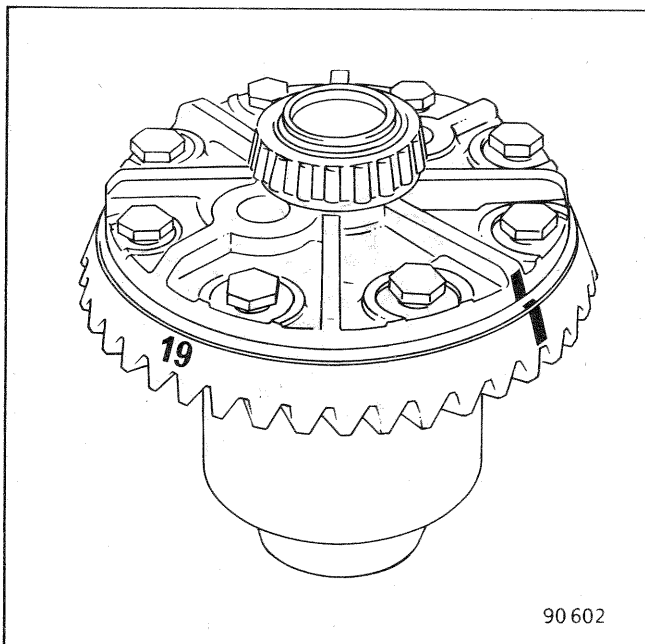
Serrer dans un étau muni de mordaches un arbre de roue dépassant de 7 cm côté cannelures.

Monter l'ensemble boîtier couronne sur l'arbre.

Repérer la position de la couronne par rapport au boîtier de différentiel.

Déposer les vis de couronne, déposer la couronne à l'aide d'un maillet.

ATTENTION éviter les chocs sur les dents de la couronne, prévenir sa chute.



Reposer le boîtier de différentiel sur l'arbre de roue, la fixation de couronne vers le bas.

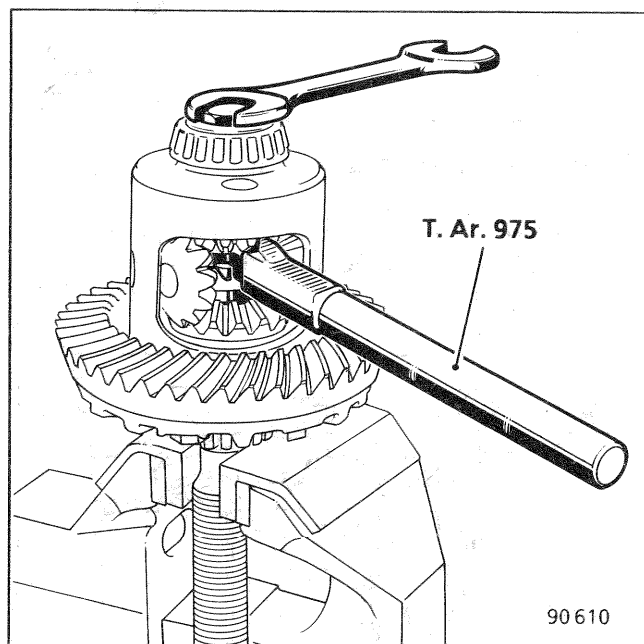
Mettre un chiffon sur l'ouverture du boîtier pour éviter le jaillissement des circlips de l'axe des satellites.

Déposer les circlips avec deux tournevis.

Chasser l'axe des satellites avec un jet en bronze.

Mise en place de l'outil T. Ar. 975 + T.Ar. 975-01 :

- graisser le filetage et l'extrémité de la vis.
- Positionner la clé d'entraînement entre les planétaires, la partie décollée doit être engagée dans le planétaire supérieur.



- Introduire et visser la vis de quelques filets.
- Placer la rondelle d'appui sur le planétaire inférieur.

Visser la vis pour comprimer la rondelle "Belleville" de chacun des planétaires, de ce fait les satellites ne sont plus contraints.

A l'aide d'une cale de 0,70 mm d'épaisseur déposer les cuvettes des satellites.

Desserrer la vis, l'absence des cuvettes des satellites permet une plus grande décompression des rondelles "Belleville".

Engager le levier de la clé d'entraînement entre les dents du planétaire.

Tenir d'une main le boîtier de différentiel et tourner le planétaire jusqu'à dégagement complet des satellites.

PONT ARRIERE

Démontage

Déposer la vis, la rondelle et la clé.

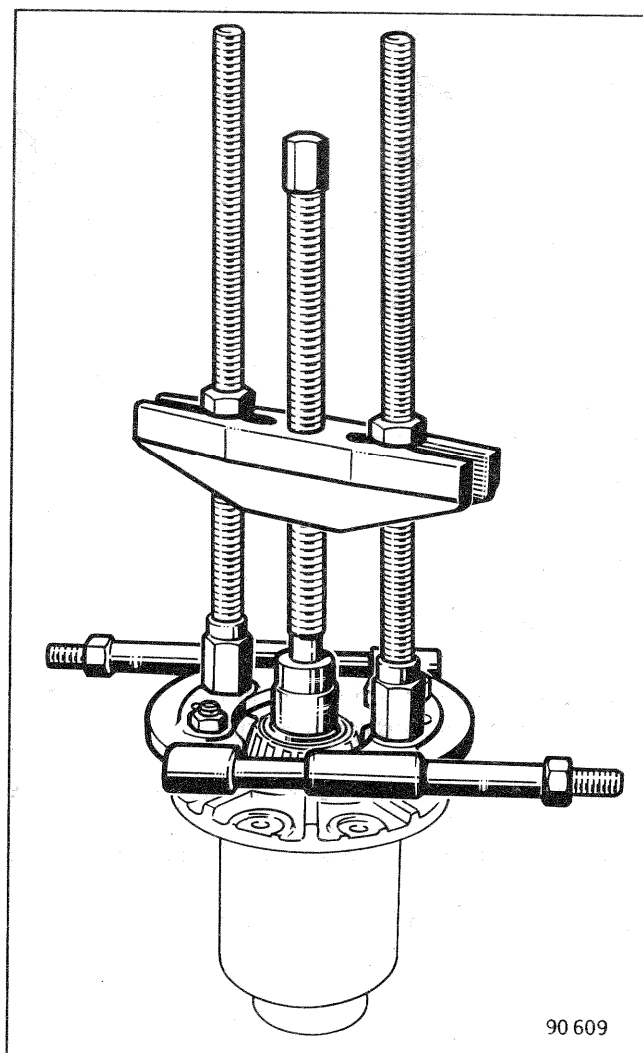
Déposer le planétaire supérieur et son ensemble rondelle "Belleville", disques cannelés, disques à oreilles, ainsi que les deux inserts.

Déposer le planétaire inférieur et son ensemble.

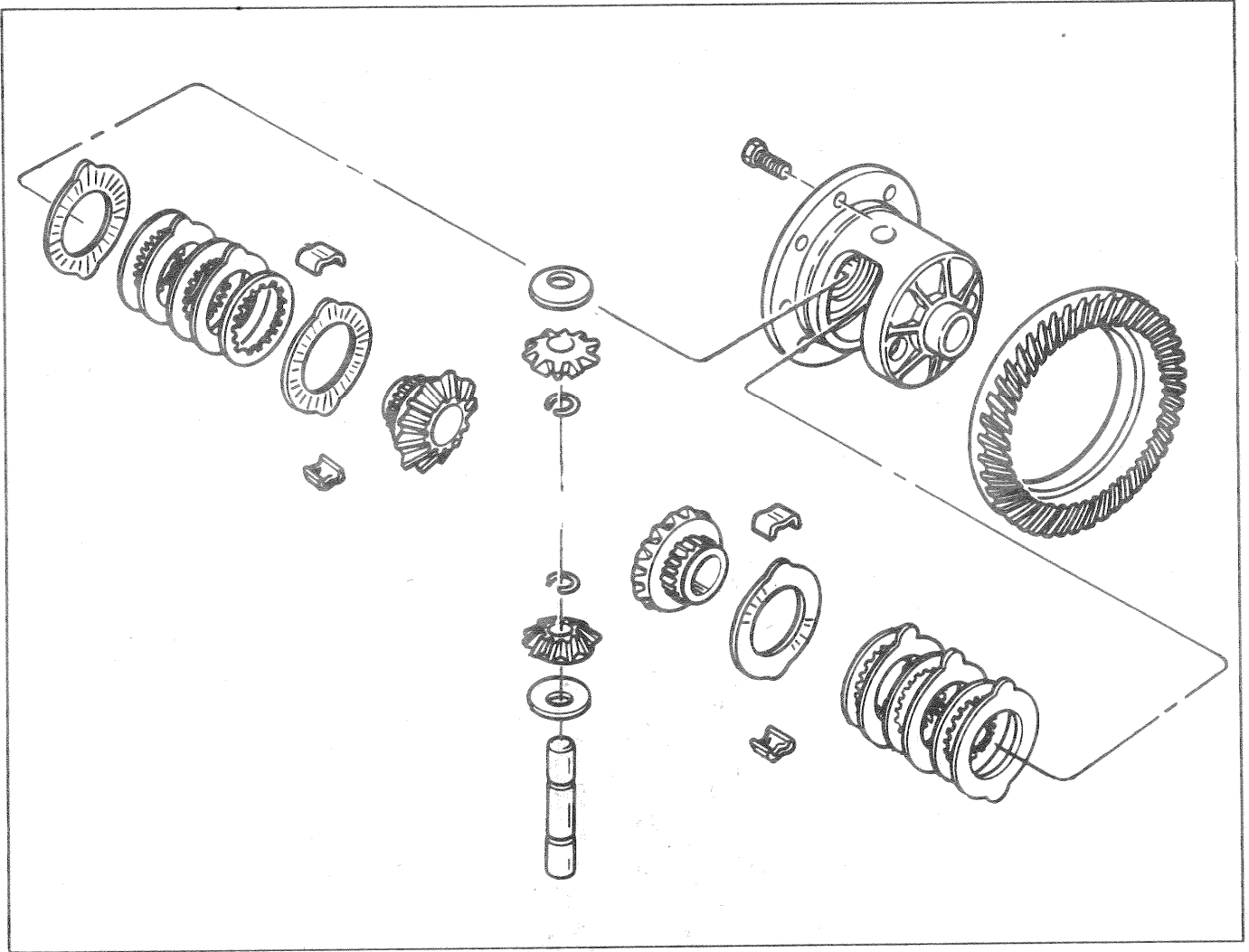
Nettoyage des pièces et examen.

En cas de détérioration de l'une des pièces de l'un des ensembles des planétaires, changer les deux ensembles.

Dépose des roulements de différentiel à l'aide d'un extracteur de type "Wilmonda TOY" ou "Facom U 53 G + U 53 E" si nécessaire.



PONT ARRIERE Remontage



REMONTAGE DU DIFFERENTIEL

Lubrifier toutes les pièces avant remontage.

Sur chacun des planétaires placer d'abord la rondelle "Belleville", le sommet du cône en appui sur le planétaire et ensuite monter l'empilage comme indiqué sur l'éclaté.

Placer les inserts de retenue sur les oreilles de la rondelle "Belleville" et des disques.

Monter un planétaire assemblé dans le boîtier de différentiel côté fixation de la couronne.

Attention au bon positionnement de toutes les pièces.

PONT ARRIERE

Remontage

Placer le boîtier de différentiel sur l'arbre de roue.

Monter le second planétaire assemblé dans le boîtier de différentiel.

Engager l'outil dans le planétaire supérieur.

Visser la vis de quelques filets.

Placer la rondelle d'appui sur le planétaire inférieur.

Comprimer partiellement les empilages pour juste permettre le montage des satellites.

Présenter les deux satellites à l'opposé l'un de l'autre.

A l'aide de la clé d'entraînement, tourner le planétaire jusqu'à obtenir la mise en place des satellites en face des trous du boîtier.

Aligner parfaitement les satellites avec les trous.

Serrer la vis pour contraindre l'empilage de chacun des planétaires.

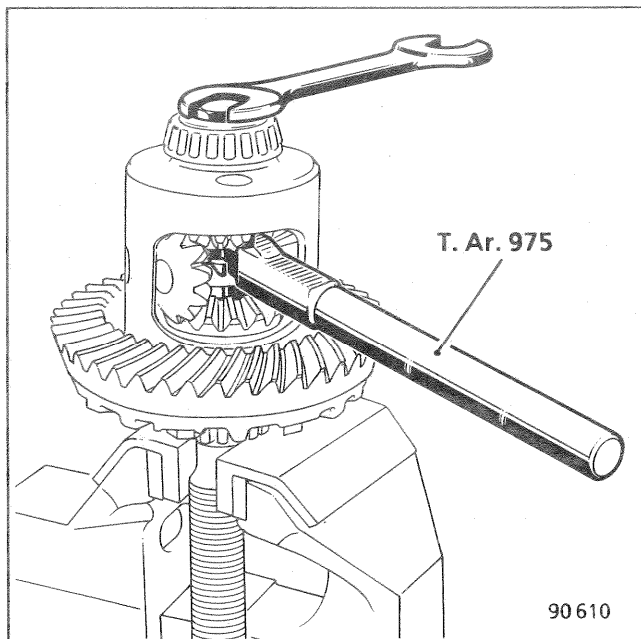
Remonter et aligner les coupelles des satellites.

Déposer l'outil T. Ar. 975 complet.

Engager l'axe des satellites, placer le bloc entretoise, terminer le montage de l'axe.

Monter les deux circlips de maintien de l'axe des satellites.

Remonter les roulements à la presse.

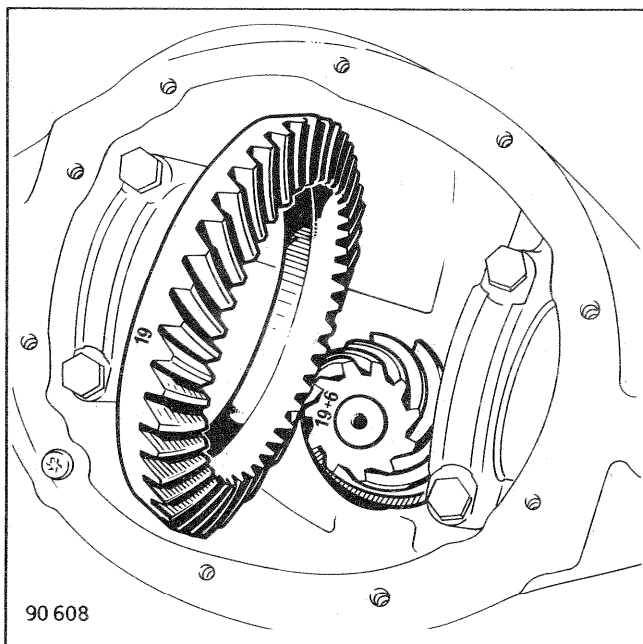


DISTANCE CONIQUE

La distance conique est la distance comprise entre l'axe de rotation du différentiel et la face extrême du pignon d'attaque.

Valeur théorique de la distance conique :
53,21 mm

La couronne et le pignon d'attaque portent un nombre d'appariement.



Le pignon d'attaque peut porter un second chiffre précédé du signe + ou -, ce qui signifie une augmentation ou une diminution de la distance conique.

Exemple :

- nombre marqué sur la couronne 19
- nombre marqué sur le pignon 19 + 6

Le chiffre 6 précédé du signe + signifie une augmentation de la distance conique d'une valeur de **0,15 mm**.

Valeurs exprimées en millimètre.

- Le chiffre 2 correspond à une valeur de 0,05 mm
- Le chiffre 3 correspond à une valeur de 0,075 mm
- Le chiffre 4 correspond à une valeur de 0,10 mm
- Le chiffre 5 correspond à une valeur de 0,12 mm
- Le chiffre 6 correspond à une valeur de 0,15 mm

En cas d'échange du couple conique, calculer à l'aide du tableau ci-après, la valeur de cale à ajouter ou à retrancher de la valeur de l'ancienne cale de réglage.

Exemple :

- Ancien pignon marqué + 2
- Nouveau pignon marqué - 2

Epaisseur de cale à ajouter **0,10 mm**

NOTA : En montage d'origine, certains pignons d'attaque usinés au delà de la valeur théorique peuvent être montés. Ils sont identifiables par un nombre placé après le signe +. Ce nombre peut commencer par le chiffre 1 ou le chiffre 2. Le chiffre 1 signifie un usinage de **0,25 mm** au-delà de la valeur théorique. Le chiffre 2 signifie un usinage de **0,50 mm** au delà de la valeur théorique.

Exemple :

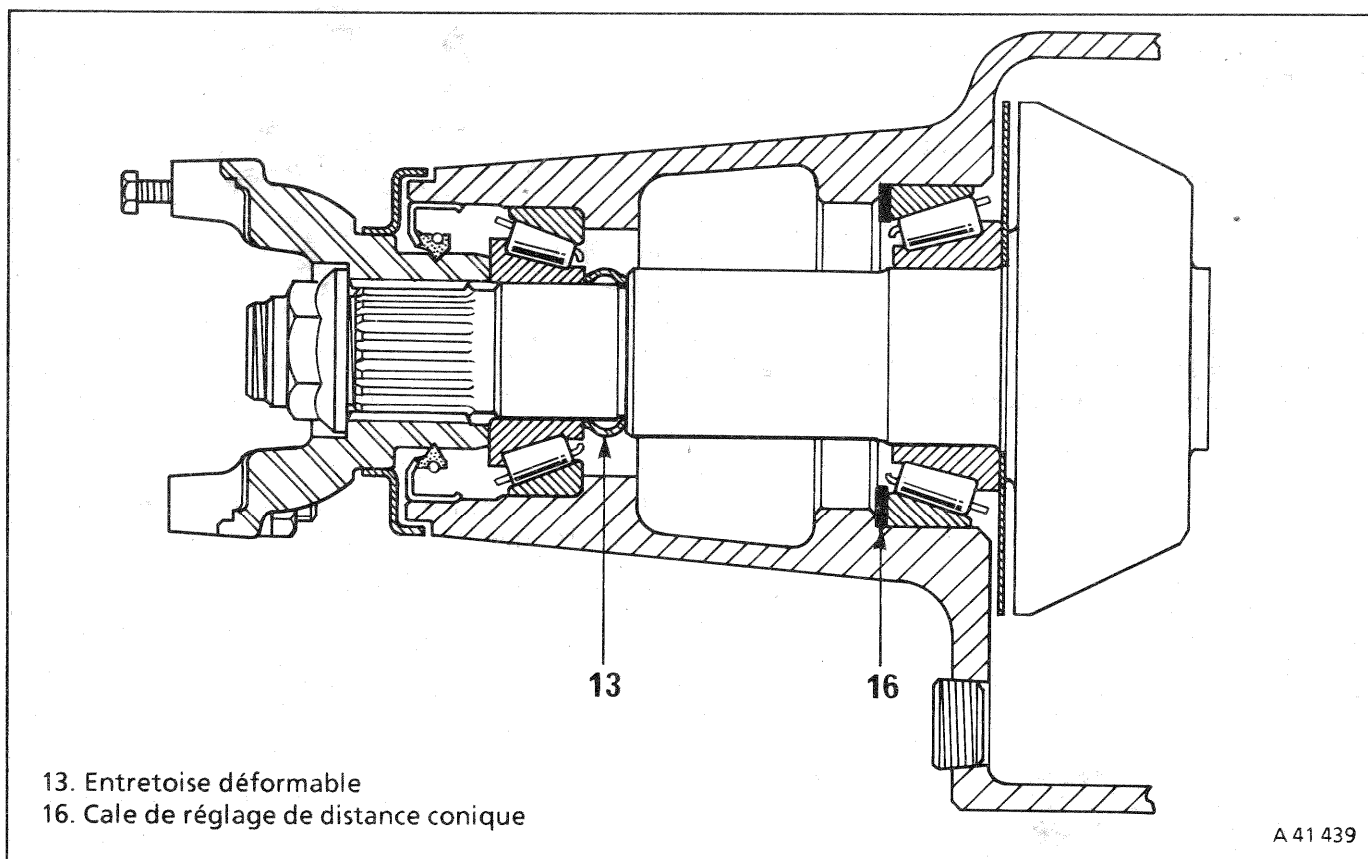
- + 14 le 1 signifie usinage de **0,25 mm** au-delà de la valeur théorique,
- le 4 indique un déplacement de **0,10 mm** du pignon d'attaque.

Dans ce cas la distance conique est augmentée de **0,35 mm**.

PONT ARRIERE

Remontage

MARQUAGE ANCIEN PIGNON	MARQUAGE NOUVEAU PIGNON								
	- 4	- 3	- 2	- 1	0	+ 1	+ 2	+ 3	+ 4
+ 4	+ 0,20	+ 0,17	+ 0,15	+ 0,12	+ 0,10	+ 0,07	+ 0,05	+ 0,02	0
+ 3	+ 0,17	+ 0,15	+ 0,12	+ 0,10	+ 0,07	+ 0,05	+ 0,02	0	- 0,02
+ 2	+ 0,15	+ 0,12	+ 0,10	+ 0,07	+ 0,05	+ 0,02	0	- 0,02	- 0,05
+ 1	+ 0,12	+ 0,10	+ 0,07	+ 0,05	+ 0,02	0	- 0,02	- 0,05	- 0,07
0	+ 0,10	+ 0,07	+ 0,05	+ 0,02	0	- 0,02	- 0,05	- 0,07	- 0,10
- 1	+ 0,07	+ 0,05	+ 0,02	0	- 0,02	- 0,05	- 0,07	- 0,10	- 0,12
- 2	+ 0,05	+ 0,02	0	- 0,02	- 0,05	- 0,07	- 0,10	- 0,12	- 0,15
- 3	+ 0,02	0	- 0,02	- 0,05	- 0,07	- 0,10	- 0,12	- 0,15	- 0,17
- 4	0	- 0,02	- 0,05	- 0,07	- 0,10	- 0,12	- 0,15	- 0,17	- 0,20



PONT ARRIERE

Remontage

REMONTAGE PROVISOIRE DU PIGNON D'ATTAQUE

Remonter à la presse le roulement du pignon d'attaque en utilisant un tube $\varnothing 37 \times 43$ mm.

Placer dans le carter du pont la cale de réglage de la distance conique.

La cale de réglage doit être choisie en fonction de l'épaisseur de l'ancienne cale et des marquages de l'ancien et du nouveau pignon d'attaque (voir page précédente).

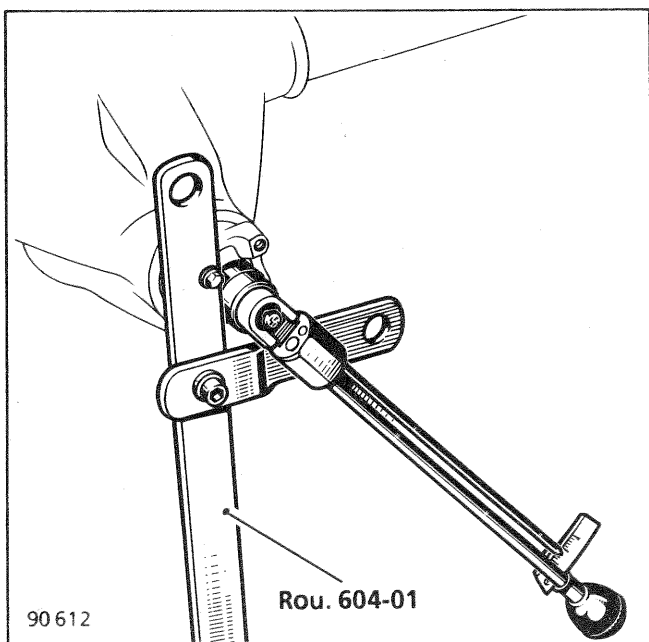
Engager en ligne la cage du roulement intérieur, terminer son montage à l'aide de l'outil **B.Vi. 970**.

Monter la cage du roulement extérieur à l'aide de l'outil **B.Vi. 744**.

Présenter le pignon d'attaque sans l'entretoise déformable (13).

Monter le roulement, la bride d'entrée, l'ancien écrou.

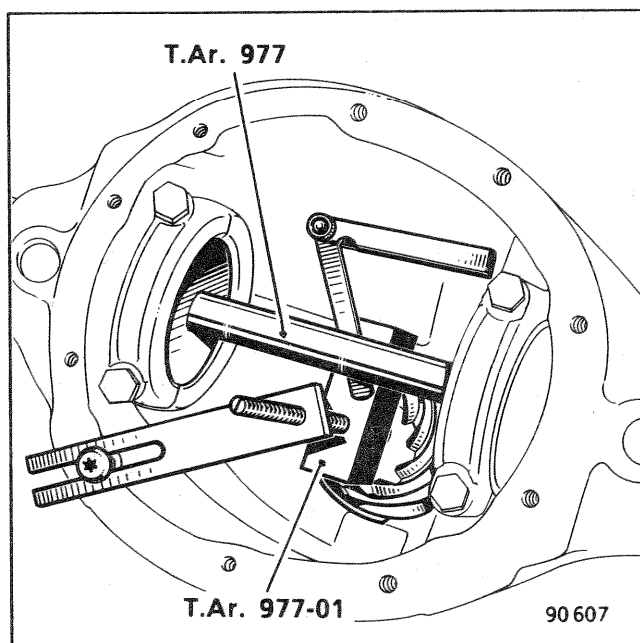
A l'aide du **Rou. 604-01**, tenir la bride et serrer progressivement l'écrou jusqu'à obtenir une légère précontrainte des roulements.



MESURE DE LA DISTANCE CONIQUE

Elle s'effectue à l'aide de l'outil **T.Ar. 977** comprenant :

- les disques et le mandrin matérialisant l'axe de la couronne,
- la cale de hauteur **T.Ar. 977-01** venant en appui sur la face avant du pignon d'attaque.

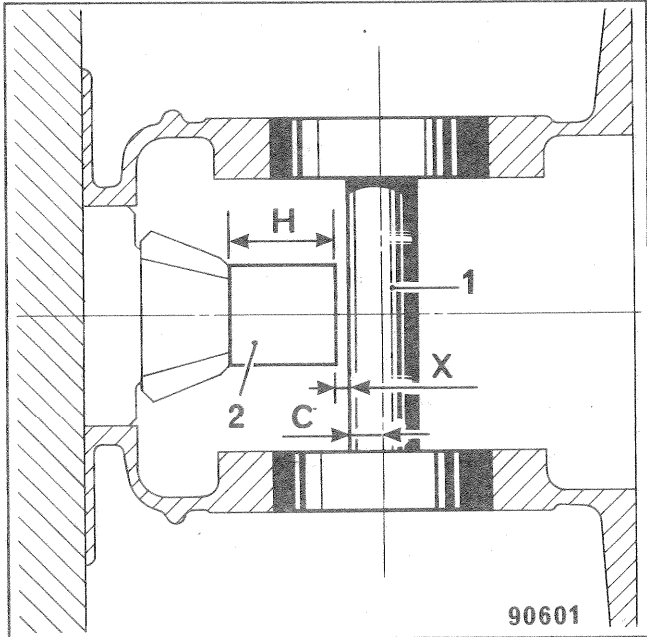


Mettre en place les disques et le mandrin. S'assurer que les disques de l'outil reposent bien et serrer les chapeaux de paliers.

Fixer à l'aide de l'une des vis du couvercle, le support et la vis de maintien de la cale de réglage.

PONT ARRIERE

Remontage



La hauteur (H) de la cale (2) 42,21 mm plus le rayon (C) de l'axe du mandrin (1) 10 mm représentent une cote de :

$$42,21 \text{ mm} + 10 \text{ mm} = 52,21 \text{ mm}$$

La cote X, à mesurer entre la cale et l'axe du mandrin, doit être de :

$$53,21 \text{ mm} - 52,21 \text{ mm} = 1 \text{ mm}$$

A l'aide d'un jeu de cales d'épaisseur, mesurer l'intervalle entre le bloc de mesure et l'arbre.

Pour une distance conique de valeur théorique, la cale de 1 mm doit passer.

Si la cale de 1 mm ne passe pas ou est trop libre, mesurer la valeur du jeu en utilisant des cales d'épaisseurs différentes pour déterminer la valeur d'augmentation ou de diminution de la distance conique.

Comparer la valeur mesurée par rapport à la valeur à obtenir en fonction du marquage + ou - du pignon d'attaque.

Si une correction est à effectuer, apporter la correction en changeant l'épaisseur des cales de réglage situées derrière la cage de roulement du pignon d'attaque.

Refaire une mesure de la distance conique après correction.

Redémonter le pignon d'attaque.

REGLAGE DE LA PRECONTRAINTE DES ROULEMENTS DU PIGNON D'ATTAQUE

Reposer et centrer la cale de profondeur de bonne épaisseur dans l'alésage de la bague du roulement arrière du carter.

Placer une entretoise déformable neuve sur l'arbre du pignon d'attaque.

Monter le pignon d'attaque et le roulement extérieur.

Lubrifier et monter le joint à lèvres en utilisant l'outil T. Ar. 974.

Placer la bride d'entrée.

Monter un écrou neuf.

PRECONTRAINTE DES ROULEMENTS DU PIGNON D'ATTAQUE

Serrer progressivement l'écrou en tenant la bride à l'aide du Rou. 604-01.

Sous l'effet du serrage, l'entretoise neuve se déforme, contrôler sa déformation en s'assurant de la réduction progressive du jeu des roulements.

PONT ARRIERE

Remontage

Vérification de la précontrainte :

Pour les roulements neufs, faire tourner le pignon d'attaque de plusieurs tours pour centrer les roulements.

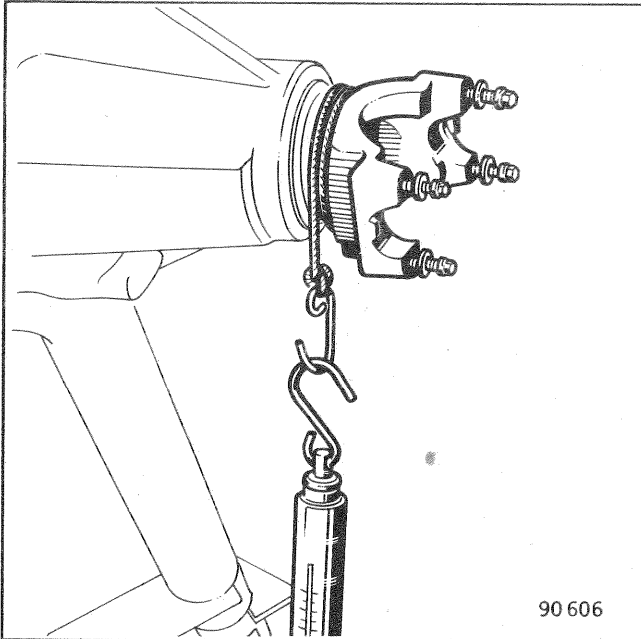
Enrouler une ficelle autour de la partie cylindrique de la bride.

Au moyen d'un peson, tirer sur la ficelle.

Le pignon d'attaque doit tourner sous une charge comprise entre 5 et 7 daN.

Si le réglage n'est pas correct, visser légèrement l'écrou et vérifier à nouveau la précontrainte.

Si la valeur de précontrainte est dépassée, démonter le pignon d'attaque, changer l'entretoise déformable et l'écrou, refaire le réglage.



NOTA : dans le cas de roulements réutilisés : libre sans jeu.

REGLAGE DU JEU AXIAL DES ROULEMENTS DU DIFFERENTIEL

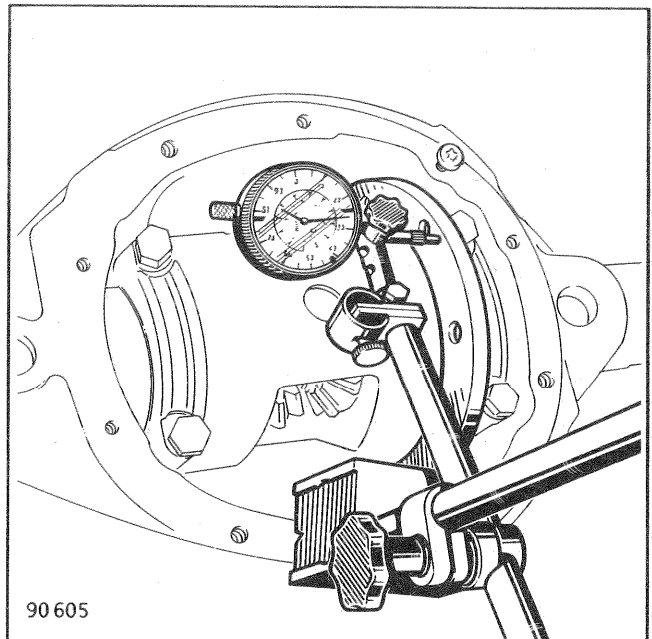
Placer dans le carter du pont le différentiel muni de ses cages de roulements.

Placer de chaque côté une cale de réglage de même épaisseur correspondant à la moitié de l'intervalle.

Monter les chapeaux de maintien des roulements, serrer les vis à la main.

ATTENTION : respecter le repérage des chapeaux.

Installer un comparateur en appui sur la face rectifiée de fixation de la couronne.



Engager deux tournevis entre la cale de réglage et le carter.

Utiliser les tournevis comme des leviers pour pousser le boîtier et les roulements en appui côté couronne.

Mettre le comparateur à zéro.

A l'aide des deux tournevis, pousser l'ensemble cales roulements boîtier, en appui côté opposé.

Lire la valeur de déplacement sur le comparateur.

Effectuer plusieurs lectures pour confirmer la valeur.

PONT ARRIERE

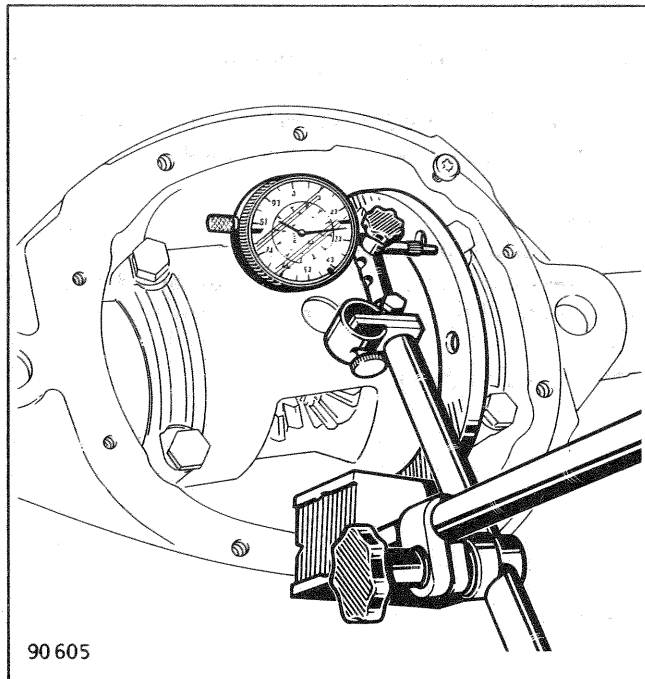
Remontage

La valeur obtenue représente l'épaisseur de cale qui doit être ajoutée pour supprimer le jeu axial.

Poser des cales de même épaisseur sur chaque roulement.

L'épaisseur des cales varie de 0,05 mm en 0,05 mm.

Reposer les chapeaux des roulements et serrer les vis au couple : **8 daN.m**.



Mesurer le voile du boîtier de différentiel en mettant le comparateur en appui sur la partie rectifiée de fixation de la couronne.

Effectuer une rotation complète du boîtier tout en lisant la valeur du voile.

Valeur maxi : 0,05 mm.

REMONTAGE DE LA COURONNE

Nettoyer parfaitement les faces d'appui de la couronne et du boîtier.

Placer la couronne sur le boîtier (respecter les repères faits lors du démontage en cas de remontage de l'ancienne couronne).

Utiliser deux vis neuves diamétralement opposées pour approcher la couronne sur le boîtier.

Monter toutes les vis neuves et serrer au couple de **7,5 daN.m**.

REGLAGE DU JEU DE DENTURE

Replacer les cales de réglages déterminées précédemment.

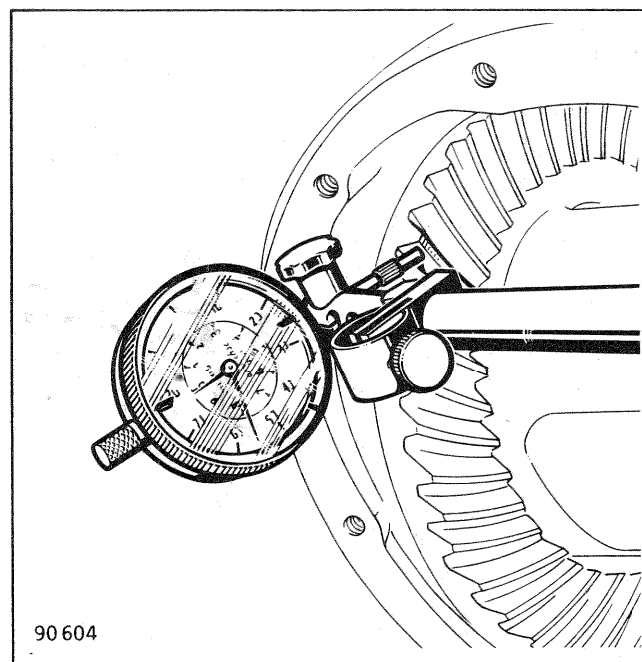
Remonter l'ensemble boîtier couronne.

S'assurer d'un jeu de denture.

Serrer les chapeaux de maintien des roulements à **8 daN.m**.

Mesurer à l'aide d'un comparateur le jeu de denture en trois points.

Valeur de réglage de **0,12 à 0,22 mm**.



Réglage du jeu de denture par diminution de la valeur de l'épaisseur d'une cale d'un côté et augmentation de la même valeur de la cale côté opposé.

PONT ARRIERE

Remontage

REGLAGE DE LA PRECONTRAINTE DES ROULEMENTS DU DIFFERENTIEL

REMARQUE : les roulements du différentiel doivent être préchargés pour compenser le fonctionnement à chaud et les charges. Les roulements se préchargent en augmentant l'épaisseur des cales existantes sur chaque roulement de 0,10 mm pour obtenir une épaisseur totale de 0,20 mm.

Après réglage du jeu de denture :

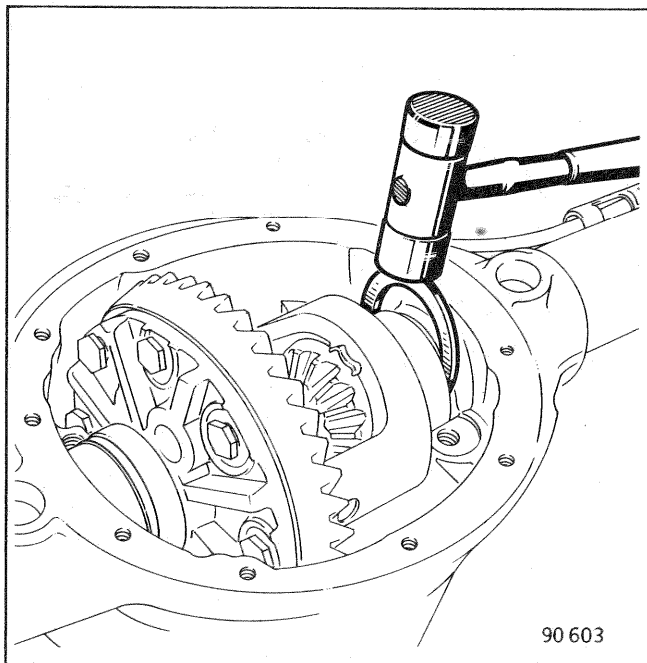
Déposer le différentiel.

Augmenter de 0,10 mm chaque cale de réglage pour obtenir une précontrainte des roulements.

Lubrifier les cales de réglage.

Placer les cales dans le carter du pont.

Présenter l'ensemble couronne muni de ses roulements dans le carter.



A l'aide d'un maillet engager en ligne, progressivement les cages des roulements jusqu'à obtenir la mise en place complète.

ATTENTION : ne pas déformer les cales en les frappant avec un marteau pour les engager dans le carter.

Monter les chapeaux de maintien des roulements.

Serrage des vis au couple de 8 daN.m.

Recontrôler le jeu de denture.

Le préchargement des roulements du différentiel peut modifier le réglage du battement. Vérifier ce jeu et, au besoin le corriger.

Mettre un cordon de CAF 4/60 THIXO sur le couvercle.

Remonter le couvercle de fermeture.

Enduire de "Loctite Frénétanch" le filetage des vis de fixation. Serrer les vis à 1,5 à 2 daN.m.

Reposer :

- les arbres de roues,
- les boulons de fixation des plateaux de frein,
- les tambours de frein et les roues.

Faire le plein d'huile du pont.

RENAULT Jeep Cherokee

POSE D'UN AUTORADIO

DOCUMENT DE BASE : M.R. 274

NOTE TECHNIQUE



1198 E

JUIN 1986
ÉDITION FRANÇAISE

Service : 0422

EQUIPEMENTS

CABLAGES AUTORADIO DU MODELE 1986

Sur la Jeep Cherokee, modèle 1986, les connecteurs de branchement du récepteur autoradio sont modifiés, par rapport à ceux du modèle 1985.

L'installation d'un autoradio sur ce véhicule nécessite donc une modification du câblage radio de la voiture, et du câblage de la collection **77 01 419 001**, suivant les instructions ci-après :

- Débrancher la batterie.
- Déposer les quatre vis (1) de la façade de planche de bord ; déclipser et déposer celle-ci.
- Décoller l'obturateur radio (2).

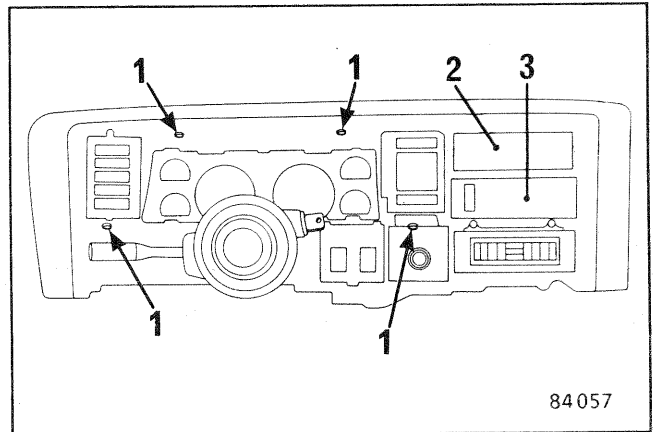
Les deux connecteurs noirs autoradio, à huit voies (4 et 5), se trouvent sur le côté droit, dans l'emplacement radio.

Pour allonger leur câblage, déposer partiellement le bloc de commande de climatisation (3) et supprimer la fixation de ce câblage, du côté droit. Reposer le bloc (3).

Couper les fils à 10 mm des deux connecteurs autoradio (4 et 5) du véhicule.

Bien isoler l'extrémité des fils des voies **C.E.F.** du connecteur (5).

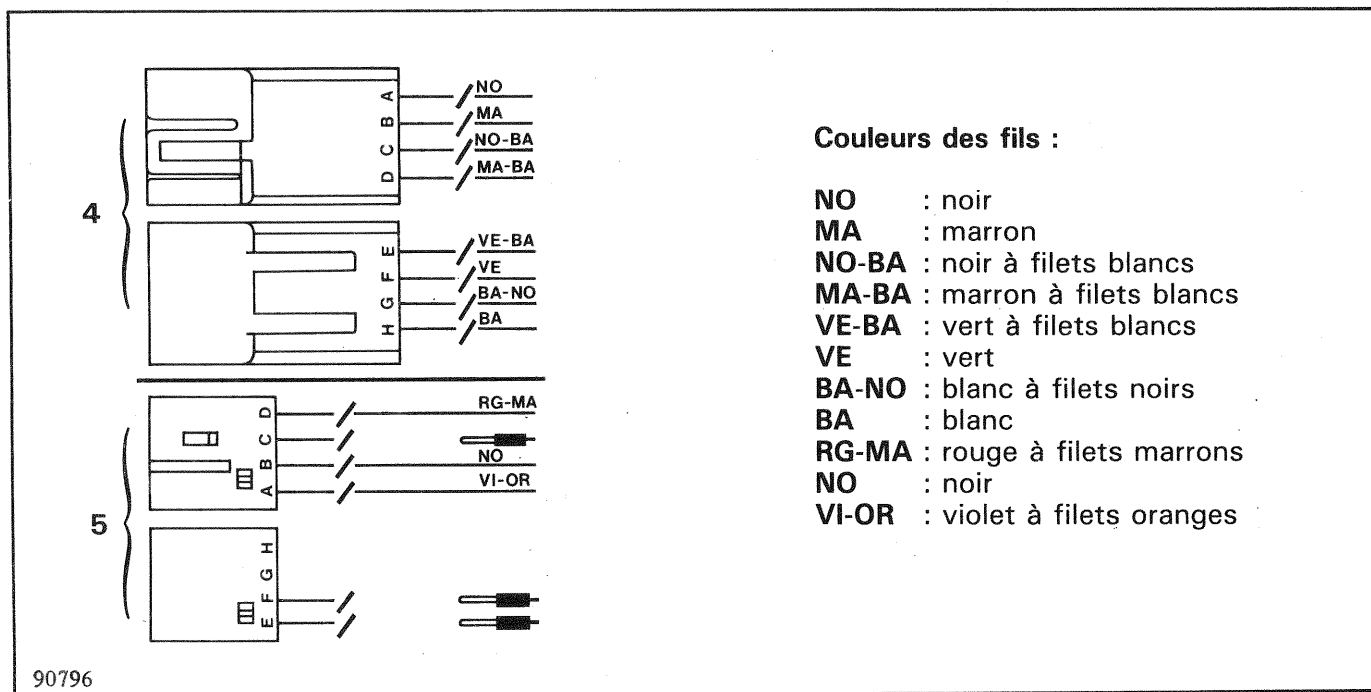
Couper les fils au ras des connecteurs à 2 - 3 et 6 voies de la collection 77 01 419 001.



Raccorder ces fils aux fils correspondants des connecteurs (4 et 5) du véhicule, à l'aide, soit de boîtiers vendus par le M.P.R., soit de fiches et douilles rondes préisolées.

Si l'autoradio n'a que deux sorties H.P., ne raccorder que les fils des H.P. avant, sinon, pour les quatre H.P. du véhicule, utiliser une "balance" complémentaire.

CABLAGE RADIO DU VEHICULE



Connecteurs (couleurs et fonction des fils)

Connecteur (4) :

Voie A (noir)	: - haut-parleur avant droit
Voie B (marron)	: - haut-parleur arrière droit
Voie C (noir à filets blancs)	: - haut-parleur avant gauche
Voie D (marron à filets blancs)	: - haut-parleur arrière gauche
Voie E (vert à filets blancs)	: + haut-parleur arrière gauche
Voie F (vert)	: + haut-parleur avant gauche
Voie G (blanc à filets noirs)	: + haut-parleur arrière droit
Voie H (blanc)	: + haut-parleur avant droit

Jumeler les fils des voies : **A et H - B et G - C et F - D et E** des quatre H.P.

Raccorder les fils - aux fils noirs des prises H.P. de la collection **77 01 419 001**.

Raccorder les fils + aux fils à filet rouge des prises H.P. de la collection ci-dessus.

Connecteur (5) :

Voie D (rouge à filets marrons)	: + permanent autoradio
Voie B (noir)	: masse autoradio
Voie A (violet à filets oranges)	: + après contact autoradio

Raccorder le fil de la voie **D** au fil blanc de la collection **77 01 419 001**.

Raccorder le fil de la voie **B** au fil noir de la collection **77 01 419 001**.

Raccorder le fil de la voie **A** au fil rouge de la collection **77 01 419 001**.

Brancher le câblage ainsi modifié sur l'autoradio et fixer celui-ci, et la façade de planche de bord, suivant la notice de montage de la collection **77 01 419 001**, ou la Note Technique **1089**.

RENAULT Jeep Cherokee

XJ — BL 783A — BL 793A

MOTEUR - SYSTÈME DE GRAISSAGE

DOCUMENT DE BASE : MR 274

NOTE TECHNIQUE



1304

Novembre 1987
ÉDITION FRANÇAISE

Service 0428

BRUYANCE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT D'HUILE MOTEUR

1°) EFFET CLIENT :

Bruyance du moteur à faible régime.

2°) CAUSE :

Vibration de la bille de régulation située sur le bloc support du filtre à huile.

3°) RISQUE : Aucun.

4°) SOLUTION SÉRIE :

Remplacement de la bille de régulation en acier par une bille en NYLON réf. 89 83 504 927.

5°) SOLUTION APRES-VENTE :

5.1 Idem à la série.

5.2 Véhicules concernés :

XJ modèles 1985 à 1987
jusqu'au n° 105 643

5.3 Période d'intervention : Sur plainte client.

5.4 Pièce nécessaire :

1 bille en NYLON réf. 89 83 504 927

5.5 Outillage nécessaire : Outillage classique.

5.6 Description de l'opération :

Déposer le bouchon repère «A» sur le bloc filtre à huile, extraire la bille en acier et la remplacer par la bille en nylon.

6°) DONNÉES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces remplacées :

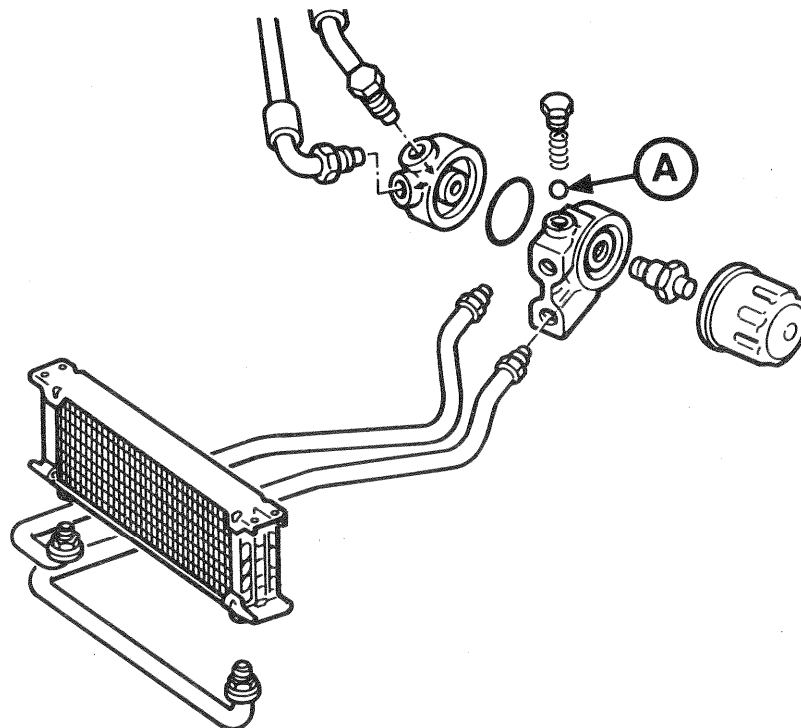
A disposition DCZ.

6.2 Élément comptable :

Garantie contractuelle ou client.

6.3 Code incident : 1 - 082 - 099.

6.4 Temps alloué : 0,20 h.



RENAULT Jeep Cherokee

XJ — BL 783A — BL 793A

ÉLECTRICITÉ

DOCUMENT DE BASE : MR 274 - NT 8-035 page 94

NOTE TECHNIQUE



1305

Novembre 1987
ÉDITION FRANÇAISE

Service 0428

AMÉLIORATION DES RELAIS DE PRÉCHAUFFAGE MOTEUR DIESEL

1°) EFFET CLIENT :

Difficulté de démarrage ou décharge de la batterie.

2°) CAUSE :

Dans certaines conditions climatiques les relais de préchauffage Lucas ou Bosch couleur bleue peuvent être sensible à l'oxydation ou à l'échauffement.

3°) RISQUE : Démarrage difficile.

4°) SOLUTION SÉRIE :

Remplacement des relais bleus Lucas ou Bosch par des relais noirs Masco ayant une meilleure tenue aux fortes intensités.

5°) SOLUTION APRES-VENTE :

5.1 Opération à réaliser : Idem à la série.

5.2 Véhicules concernés :

XJ 1987 jusqu'au n° 80557

5.3 Période d'intervention : Sur plainte client.

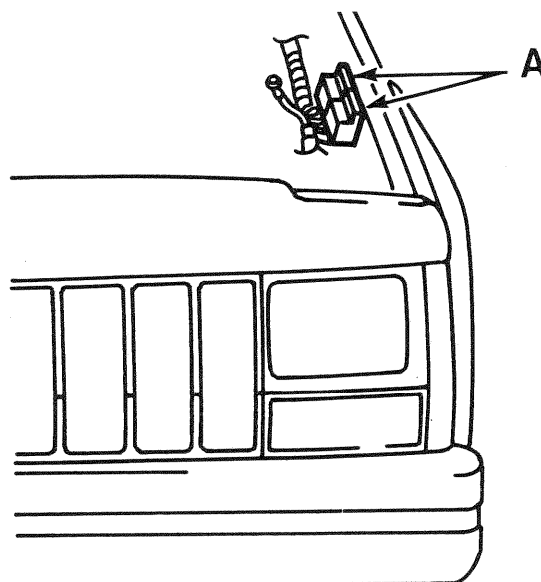
5.4 Pièces nécessaires :

Relais réf. 89 36 003 046.

5.5 Outillage nécessaire : Outillage classique.

5.6 Description de l'opération :

Déclipser les deux relais bleus et reposer en lieu et place deux relais noirs sur le porte relais situés sur le coté d'avant gauche. (Voir croquis ci-dessous, repère A).



6°) DONNÉES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :
A disposition DCZ.

6.2 Éléments comptables :
Garantie contractuelle ou client.

6.3 Code incident : 8-225

6.4 Temps alloué : 0,3 h.

RENAULT Jeep Cherokee

XJ - BL 783A - BL 793A

BOITE TRANSFERT

NOTE TECHNIQUE



1306

Août 1987
ÉDITION FRANÇAISE

Service 0428

BRUYANCE DE LA BOITE TRANSFERT

1°) EFFET CLIENT :

Bruyance de la boîte transfert assimilable à un bruit de levier de changement de vitesses, pouvant ressembler à un grésillement dans la zone de la console du levier de command Trac.

2°) CAUSE :

Bruyance de la boîte transfert transmise dans l'habitacle par la timonerie de la commande de cette boîte transfert type 231.

3°) RISQUE : Aucun.

4°) SOLUTION SÉRIE :

Remplacement de tous les coussinets réf. 83 03 238 418 de couleur verte par des coussinets de couleur noire, sans changement de référence. La matière des coussinets noirs permet un meilleur filtrage des bruits émis par la boîte transfert.

5°) SOLUTION APRES-VENTE :

5.1 Opération à réaliser :

Idem à la solution série.

5.2 Véhicules concernés :

Véhicules équipés de boîte transfert type 231 avec une commande de sélection dont le palier d'articulation est fixé sur le plancher du véhicule.

5.3 Période d'intervention : Sur plainte client.

5.4 Pièce nécessaire :

Prévoir 5 coussinets noirs réf. 83 03 238 418 par véhicule.

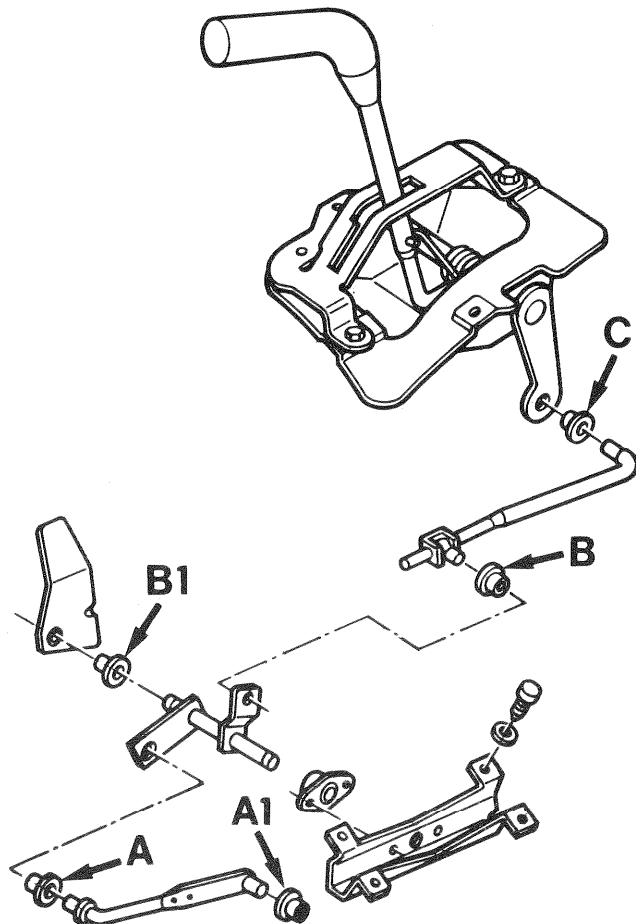
5.5 Outillage nécessaire : Outillage classique.

5.6 Description de l'opération :

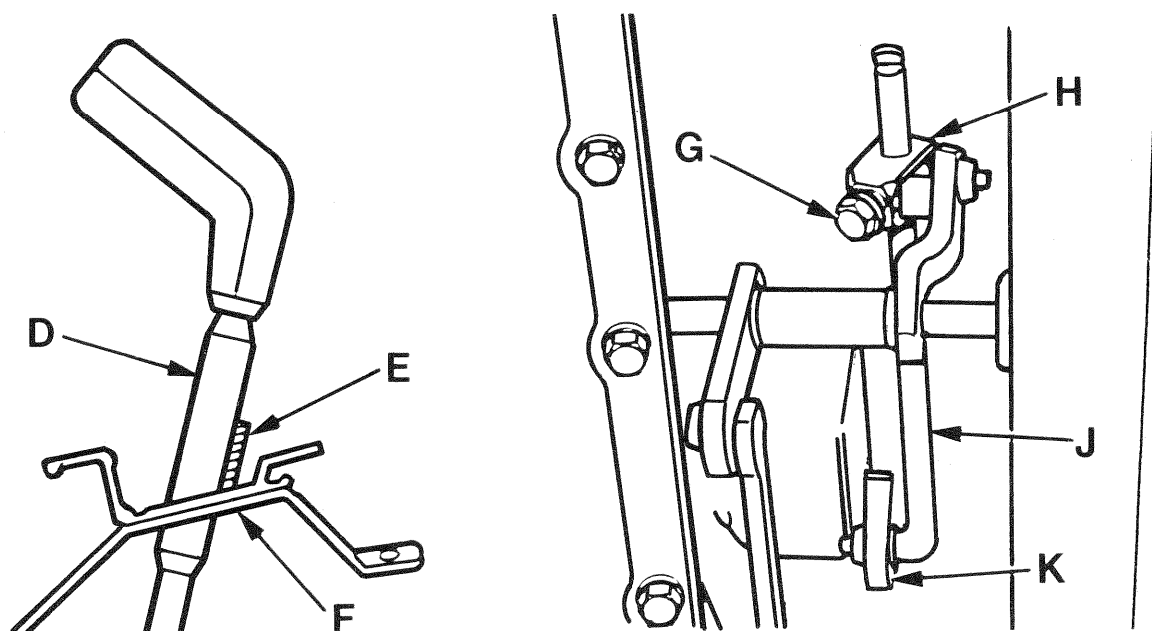
- Inspecter les coussinets A, A1, B, B1, B, C, afin d'en déterminer la couleur. S'ils sont vert, les remplacer par des coussinets noirs (voir croquis ci-dessous).

NOTA :

- Bien faire attention à la présence de produit noir de protection de dessous de caisse, sur les coussinets verts, la confusion étant possible dans certains cas avec les coussinets réellement noirs.



- Déposer la grille cache poussière du levier de command Trac, repère (D).
- Mettre ce levier en position 4L.
- A l'aide d'une cale (E) de 4 mm d'épaisseur, vérifier le réglage du levier de commande de la boîte transfert. Il doit y avoir un jeu de 4 mm entre le levier (D) et l'extrémité du secteur (F).
- Si le réglage est incorrect procéder comme suit :
 - Desserrer l'écrou (G) du tourillon.
 - Régler le tourillon (H) et la bielle (J) de façon à obtenir un ajustement libre de la bielle dans le levier (K) du sélecteur de vitesses.
 - Serrer l'écrou du tourillon et enlever la cale puis reposer le cache poussière du levier de command Trac.



6°) DONNÉES ADMINISTRATIVES :

6.1 Destination des pièces déposées : A disposition DCZ.

6.2 Éléments comptables : Garantie contractuelle ou client.

6.3 Code incident : 2-275

6.4 Temps alloué : 0 h. 50

NOTA : Si le résultat n'est pas satisfaisant alerter ITG Service 0428.

RENAULT Jeep Cherokee

XJ — BL 783A — BL 793A

ÉLECTRICITÉ

DOCUMENT DE BASE : MR 274

NOTE TECHNIQUE



1307

Novembre 1987
ÉDITION FRANÇAISE

Service 0428

RÉGIME DE RALENTI

1°) EFFET CLIENT :

Régime de rotation du moteur élevé au ralenti suivant l'utilisation du dispositif de ventilation intérieur du véhicule.

2°) CAUSE :

Sur les véhicules jeep la fonction ralenti accéléré prévue pour les versions avec air conditionné, est unifiée sur les véhicules sans A/C, cela lorsque le ventilateur du système de chauffage est en action et que le véhicule a déjà été accéléré.

3°) RISQUE : Aucun.

4°) SOLUTION SÉRIE :

Pas de modification envisagée dans l'immédiat pour l'EUROPE.

5°) SOLUTION APRES-VENTE :

5.1 Opération à réaliser :

Supprimer la fonction ralenti accéléré sur les véhicules sans air conditionné.

5.2 Véhicules concernés :

Tous les véhicules sans air conditionné.

5.3 Période d'intervention : Sur plainte client.

5.4 Pièce nécessaire : Aucune.

Ruban adhésif réf. 77 01 421 074.

5.5 Outillage nécessaire : Classique.

5.6 Description de l'opération :

Débrancher le connecteur d'alimentation de l'électro-aimant de ralenti accéléré situé sur la pompe d'injection (repère A du croquis ci-dessous).

Isoler les deux parties de ce connecteur à l'aide de ruban adhésif, afin d'éviter tous risques de détérioration de ces fils, ruban réf. 77 01 421 074.

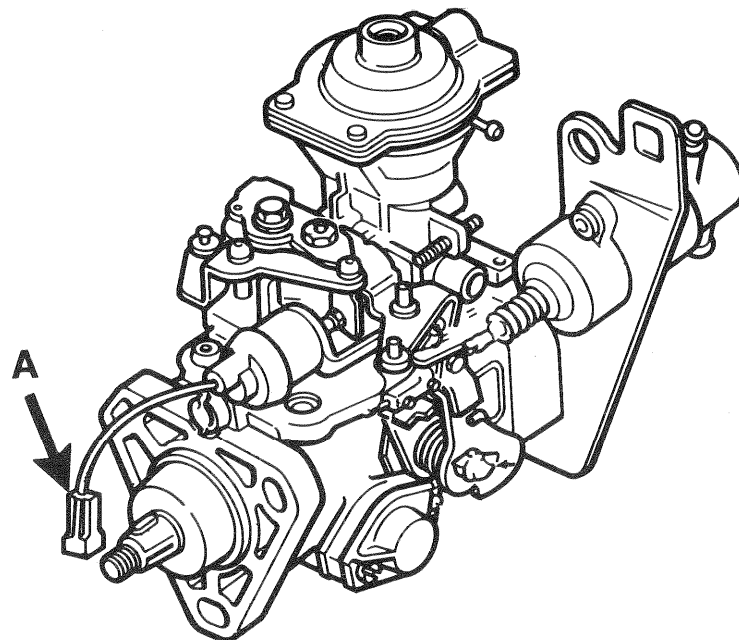
6°) DONNÉES ADMINISTRATIVES .

6.1 Destination des pièces déposées : Sans objet.

6.2 Éléments comptables : Client.

6.3 Code incident : 1431 099.

6.4 Temps alloué : 0 h 10.



RENAULT Jeep Cherokee

XJ — BL 783A — BL 793A

CLIMATISATION

**NOTE
TECHNIQUE**



1309

Novembre 1987
ÉDITION FRANÇAISE

Service 0428

NOUVELLE PATTE DE RÉGLAGE DU COMPRESSEUR DU CLIMATISEUR

1°) EFFET CLIENT :

Bruyance du compresseur d'air conditionné pouvant être lié à un manque de performance du système de climatisation.

2°) CAUSE :

Manque de tension de la courroie d'entraînement du compresseur provoquant une vibration de ce dernier, ainsi qu'un mauvais refroidissement de l'habitacle.

3°) RISQUE : Bruyance du compresseur.

4°) SOLUTION SÉRIE :

Adoption d'une nouvelle patte de réglage et d'un nouvel axe d'articulation du compresseur.

5°) SOLUTION APRES-VENTE : Idem à la série.

5.1 Opération à réaliser :

Remplacement de la patte de réglage et de l'axe d'articulation du compresseur.

5.2 Véhicules concernés :

Véhicules cherokee modèles 1986 et 1987 en incident.

5.3 Période d'intervention : Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

1 patte de réglage du compresseur réf. 89 53 005 157.

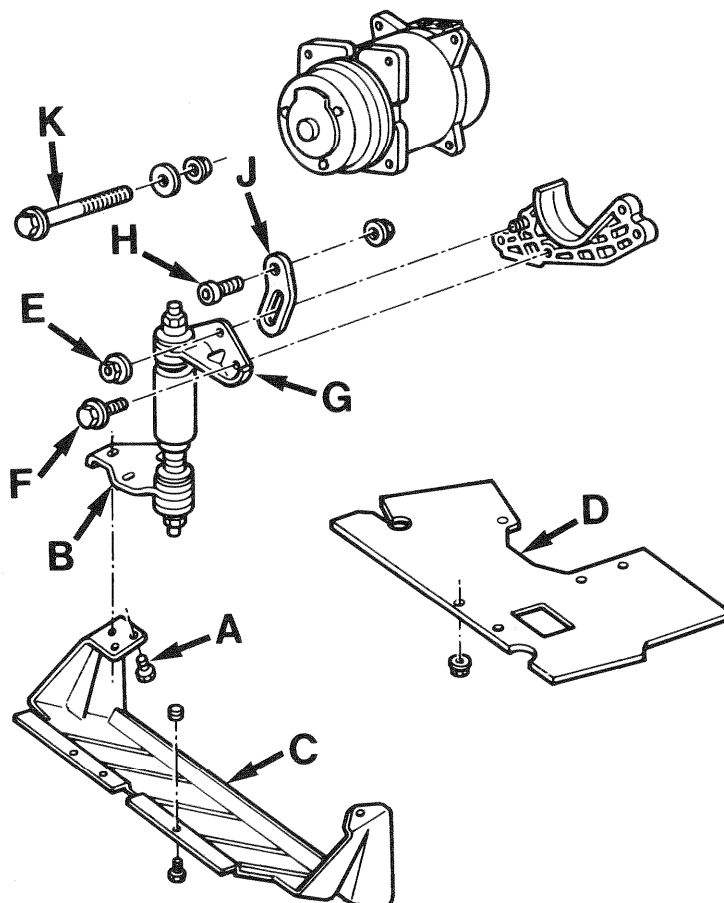
1 boulon d'articulation du compresseur réf. 89 34 202 834.

5.5 Outillage nécessaire : Classique.

Jeep

5.6 Description de l'opération : (voir croquis ci-dessous)

- Débrancher le câble négatif de la batterie.
- Lever le véhicule sur un pont élévateur.
- Déposer les vis (A) de fixation du support (B) inférieur de l'amortisseur du moteur et de la plaque de protection (C) sur le châssis, coté passager.
- Déposer le reste des fixations de la plaque à la plaque de protection, puis la plaque de protection.
- Déposer les écrous et les vis de fixation de la bavette (D) de caoutchouc.
- Déposer la bavette de caoutchouc.
- Déposer l'écrou (E) et la vis (F) de fixation du support (G) supérieur de l'amortisseur du moteur, puis déposer l'amortisseur.
- Déposer la vis (H) à tête Torx de fixation de la patte de réglage (J) du compresseur, puis déposer cette patte.
- Déposer le boulon (K) d'articulation du compresseur.
- Poser le nouveau boulon d'articulation du compresseur réf. 89 34 202 834 sans le serrer.



- Poser la nouvelle patte de réglage du compresseur réf. 89 53 005 157, ainsi que la vis à tête Torx.
- Reposer le support supérieur de l'amortisseur du moteur sans serrer l'écrou.
- Abaisser le véhicule.
- Régler la tension de la courroie du compresseur entre 400 et 500 Nm, puis serrer l'écrou (E) au couple de 32 Nm.
- Lever le véhicule, puis serrer la vis (F) au couple de 61 Nm.
- Serrer le boulon d'articulation du compresseur au couple de 50 Nm.
- Reposer la bavette en caoutchouc.
- Reposer toutes les fixations de la plaque de protection, sauf les vis du coté passager. Ne pas serrer les fixation de la plaque de protection.
- Reposer le support inférieur de l'amortisseur du moteur.
- Serrer les vis (A) au couple de 43 Nm.
- Serrer toutes les fixations de la plaque de protection.
- Abaisser le véhicule.
- Rebrancher le câble négatif de la batterie.

6°) DONNÉES ADMINISTRATIVES :

6.1 Destination des pièces déposées : A disposition DCZ.

6.2 Éléments comptables : Garantie contractuelle ou client.

6.3 Code incident : 1-380

6.4 Temps alloué : 0 H. 80.

RENAULT Jeep Cherokee

BL 773A -XJ - BL 783A - BL 793A

FIXATION PONT AVANT

DOCUMENT DE BASE : M.R. 274

NOTE TECHNIQUE



1320

DECEMBRE 1987
ÉDITION FRANÇAISE

Service : 0428

BRUYANCE DU TRAIN AVANT :

1) EFFET CLIENT

Bruyance du train avant en virage ou sur mauvaise route.

2) CAUSE

Suite à un choc important, le support de la barre de maintien du pont avant peut être détérioré, ou cassé si ce dernier est réalisé en fonte. (Référence 89 52 001 407).

3) RISQUE

En cas de non remplacement de cette pièce, il y aura un risque de déchirure du longeron avant gauche.

4) SOLUTION SERIE

En cas d'accident, cette pièce se déforme et rend la conduite du véhicule difficile. L'utilisateur sera contraint de la faire remplacer dans les plus brefs délais.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

Il est impératif de remplacer le support en **FONTE** détérioré par un support en tôle emboutie.

5.2 Véhicules concernés :

Tous les véhicules ayant subi un choc accidentel jusqu'au millésime 1986 inclus. Ceux ci comportant un support de barre de pont en **FONTE**.

5.3 Période d'intervention

Suite à un choc de la circulation ou sur un obstacle en tout terrain.

5.4 Pièces nécessaires

- jusqu'au millésime 1986 inclus support réf : **89 52 000 611**
- à partir du millésime 1987 support réf : **89 52 003 081**

5.5 Outillage nécessaire

- Outillage classique.

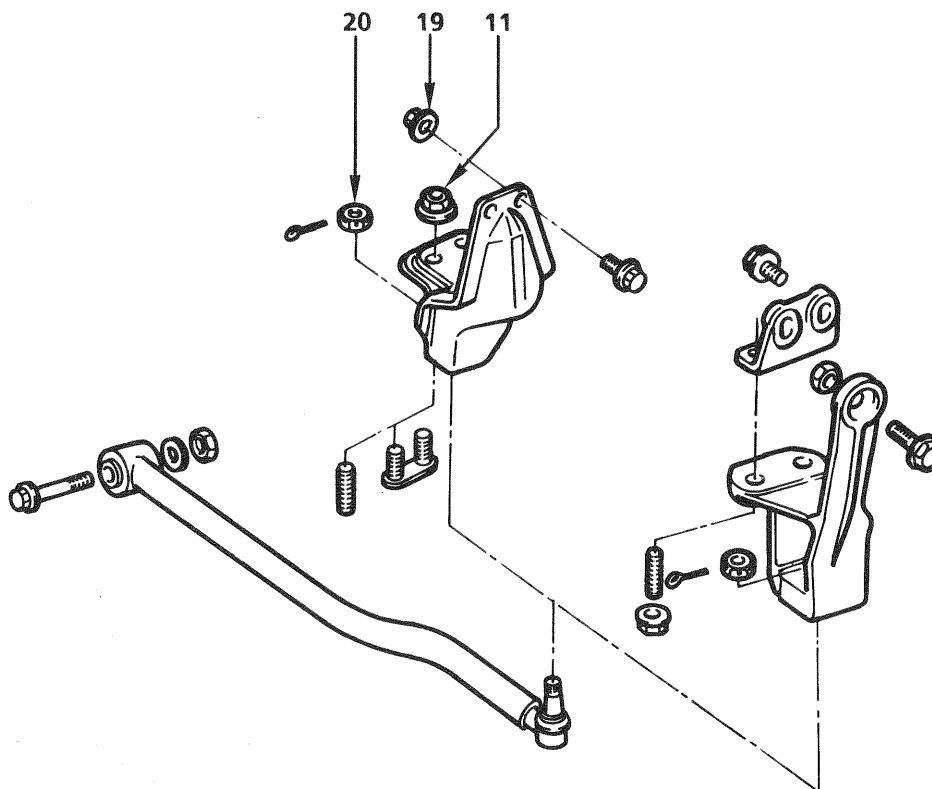
Jeep

5.6 Description de l'opération

Déposer l'ancien support en fonte et mettre en lieu et place le support en tôle emboutie correspondant au millésime du véhicule à réparer.

NOTA 1 Bien respecter les couples de serrage de cet assemblage comme indiqué ci après.

a)	Couple	12 mdaN	écrou repère 19 = Ø 12 mm
b)	"	7,5 mdaN	écrou repère 19 = Ø 10 mm
c)	"	4,8 mdaN	écrou repère 20
d)	"	10 mdaN	écrou repère 11



NOTA 2 A chaque révision périodique nous recommandons la vérification de la tenue des couples de serrage de cet ensemble, ainsi que les couples de serrage des autres articulations du train avant.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées : à disposition DCZ.

6.2 Elements comptables : GARANTIE ou OTS.

6.3 Code incident : 3180.

6.4 Temps alloué : 0h30.



Type

S/Chapitre

Jeep cherokee

BL7 X

21

21

NIVEAU D'HUILE DE LA BOITE DE VITESSES

- Moteur : J85
- Boîte de vitesses : AX 4/5

Document de base : MR 274

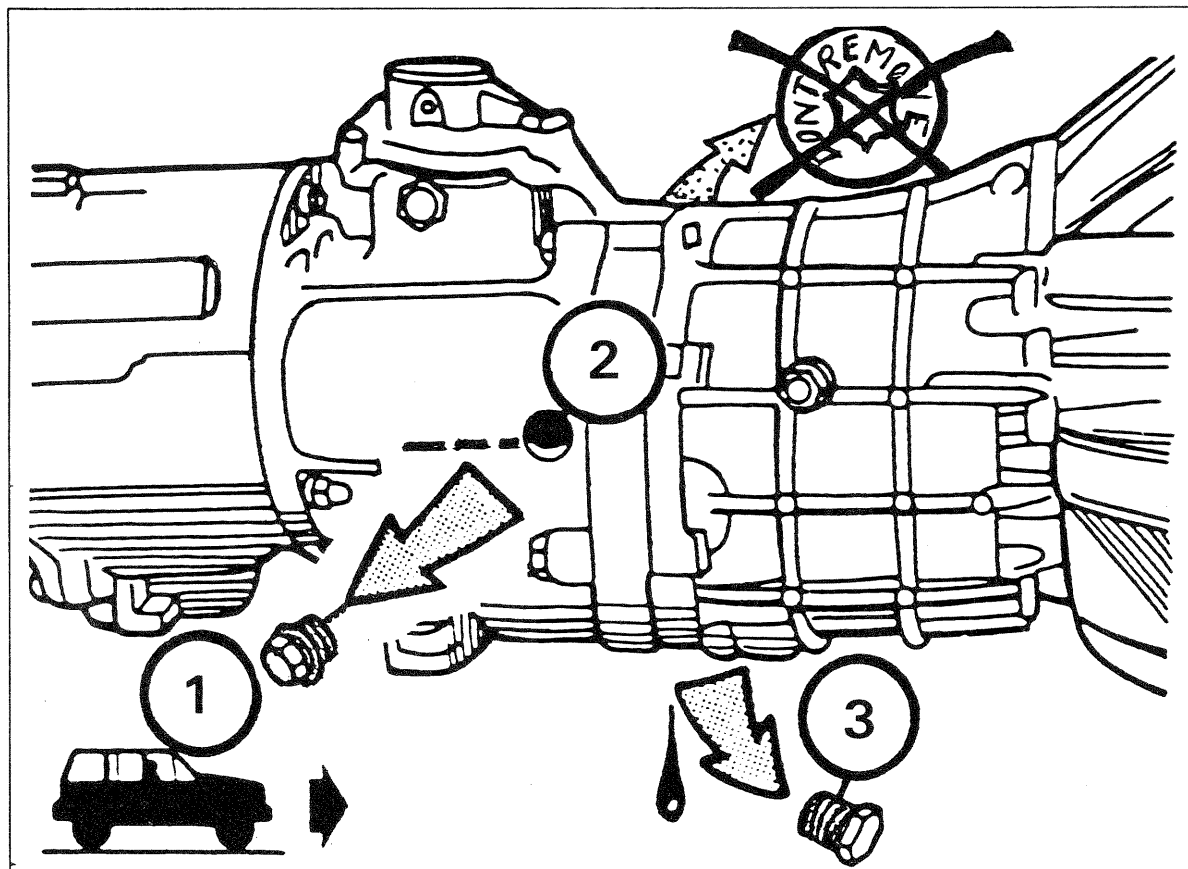
"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.





CAPACITE : 3,3 LITRES SAE 80W

Vérification du niveau

L'huile doit affleurer le bas de l'orifice de remplissage repère 2 (côté droit).

Vidange

Retirez d'abord le bouchon de remplissage repère 1, puis le bouchon de vidange repère 3.

Remplissage

Uniquement par l'orifice de remplissage repère 2 bouchon SIX PANS 24 mm repère 1 côté droit.

NOTA : l'obturateur marqué "DON'T REMOVE" signifie "ne pas déposer"



Type

S/Chapitre

Jeep cherokee

BL7 X

86

ST7 8

86

86 ANTENNE ELECTRIQUE MANQUANTE

- Moteur : J8S et I - 6
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : MR 274 - NT 8041

1) EFFET CLIENT

Absence de l'antenne électrique d'aile avant sur véhicule neuf.

2) CAUSE

Erreur de spécification en usine.

3) RISQUE

Aucun.

4) SOLUTION SERIE

Montage d'une antenne électrique comme indiqué par le document commercial en vigueur.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Montage d'une antenne électrique similaire à la série.

5.2 Véhicules concernés :

- DIESEL : 773 AJT / 783 AJT / 793 AJT
les premiers véhicules modèle 1988.

- ESSENCE : 785 EJT

les premiers véhicules commercialisés.

5.3 Période d'intervention :

- Sur réclamation du client pendant ou hors garantie avec l'accord préalable de votre Direction Commerciale de zone.

5.4 Pièces nécessaires :

- 1 Moto réducteur d'antenne
réf : 89 56 000 551 rep. 'B'
- 1 Embase d'antenne
réf : 89 56 001 183 rep. 'D'
- 1 Guide d'antenne
réf : 89 56 000 552 rep. 'C'
- 1 Relais d'antenne
réf : 89 56 000 836 rep. 66
- 1 Support d'antenne
réf : 89 56 000 553 rep. 'A'
- 4 Vis à tôle
réf : 89 34 201 489 rep. E/F

5.5 Outillage nécessaire

- Outillage classique.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque"

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.

5.6 Description de l'opération :

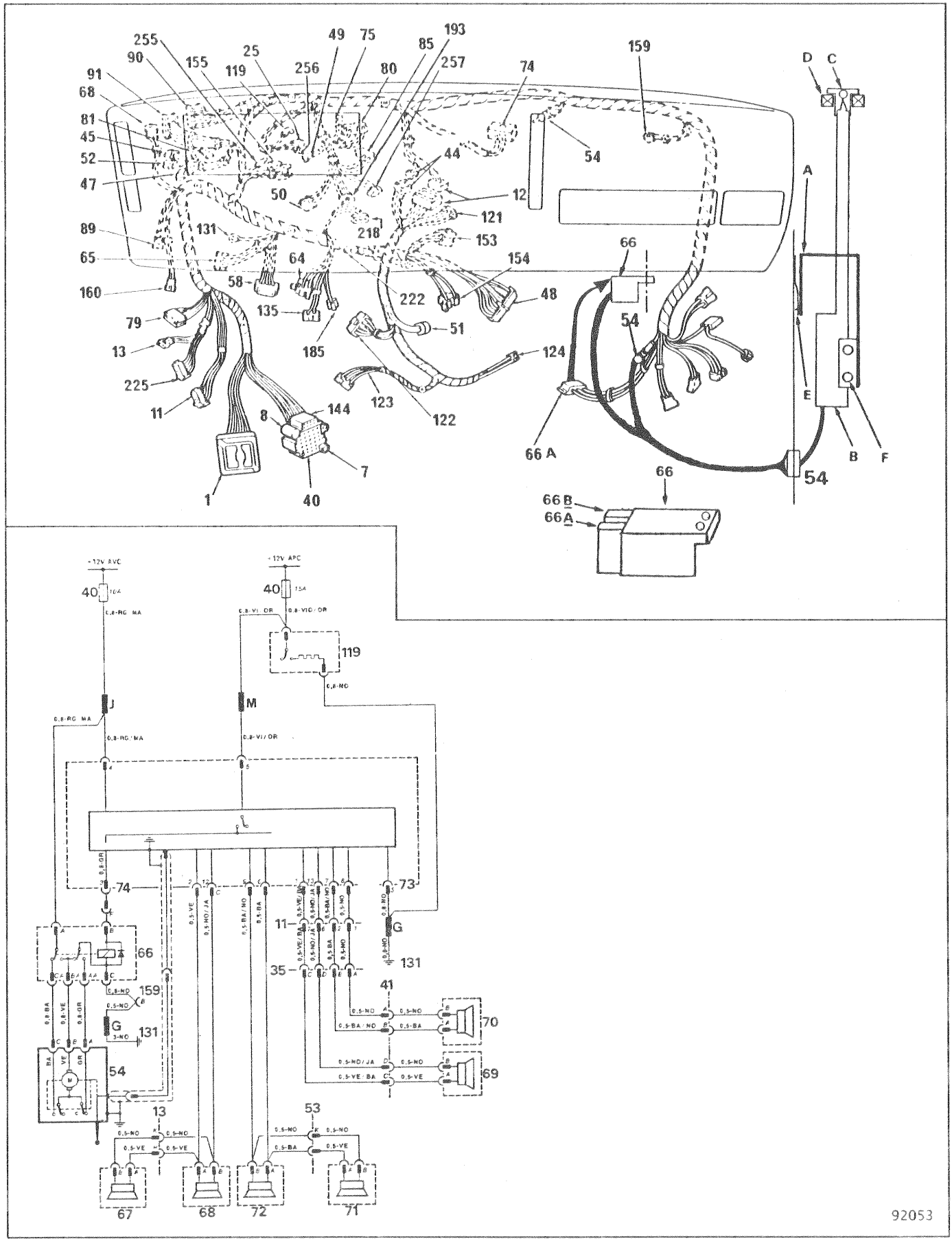
- Déposer partiellement le carter inférieur de la planche de bord côté avant droit, ainsi que l'élément inférieur avant droit du bas de marche intérieur.
- Déposer le doublage extérieur en plastique de l'aile avant droite.
- Déposer l'antenne fixe montée à l'origine sur le véhicule, ainsi que son câble coaxial.
- Monter le support d'antenne réf : **89 56 000 553** rep. 'A' sur Moto réducteur 'B' de l'antenne à l'aide des deux vis réf : **89 34 201 489** (voir croquis ci-après) rep. 'F'.
- Présenter l'ensemble antenne muni de son support repère 'A' en lieu et place de l'antenne fixe, dans l'aile avant.
Fixer ce support 'A' à l'aide des deux vis réf : **89 34 201 489** rep. 'E', sur la patte en tôle, en attente sur le pied avant.
- Serrer le guide d'antenne réf : **89 56 000 552** rep. 'C' avec l'embase réf : **89 56 001 183** repère 'D'.
- Monter le passe fil de l'antenne électrique pré-équipé dans son câblage et du câble coaxial en lieu et place de l'ancien passe fil.
- Fixer le relais d'antenne réf : **89 56 000 836** repère **66**, à l'aide de deux vis à tôle sous la planche de bord, directement sur la traverse métallique, comme représenté sur le croquis ci-après.
- Raccorder le connecteur **NOIR** du câblage véhicule, disponible sous la planche de bord côté droit, directement sur le relais repère **66** en position 'A'.

- Raccorder le connecteur **GRIS** du câblage d'antenne directement sur le relais repère **66** en position 'B'.
- Raccorder le câble coaxial de l'antenne sur le câble coaxial du véhicule repère **54**.
- Vérifier que le parcours de ces câblages complémentaires ne présente aucune vulnérabilité avec des éléments métalliques ou agressifs.
- Remonter l'élément droit du bas de marche, ainsi que le carter inférieur de la planche de bord.

RADIO

Antenne électrique

Schémas de montage d'une antenne électrique sur l'aile avant droite du véhicule



6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Bordereau individuel.

- Code frais : 91.

- Pièces au prix d'acquisition.

- Main d'œuvre au taux de la garantie contractuelle.

- Date de fermeture : 30/12/1988.

6.3 Code O.T.S. :

- Véhicule DIESEL : 0488

- Véhicule ESSENCE: 0303

6.4 Code opération :

- 1999.

Temps alloué :

- 2 heures.



Jeep cherokee

Type

S/Chapitre

BL7 7/8/9

26

ST7 8

26

26 BRUYANCE DE PONT ARRIERE EN VIRAGE

Autre sous-chapitre concerné : **09**

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : MR 274

1) EFFET CLIENT

- Bruyance du pont arrière en virage ou en manoeuvre de parking.

2) CAUSE

- Mauvais glissement des disques du différentiel arrière avec un lubrifiant classique.

3) RISQUE

- Aucun.

4) SOLUTION SERIE

- Adjonction d'un additif dans l'huile du pont arrière (en cours d'approvisionnement).

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

- Utiliser un lubrifiant spécial dans le pont arrière à glissement limité.

5.2 Véhicules concernés :

- Jeep cherokee BL 77 / BL 78 / BL 79 / ST 78.

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

- Huile "TRANSELF BLS 90" ou additif référence : 89 83 100 003.

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique

5.6 Description de l'opération :

- 1) - Vidanger le pont arrière, véhicule ayant roulé (pont chaud)
- Faire le remplissage du pont avec de l'huile ELF "TRANSELF BLS 90", spéciale différentiel à glissement.
- 2) - Il est également possible d'utiliser de l'huile SAE 80 / 140 avec une dose d'additif réf : 89 83 100 003.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident :

- 2299.

6.4 Code opération :

- 0259.

Temps alloué :

- 0, 50 h.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changement apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.



Type

S/Chapitre

Jeep cherokee

ST7 85

14

14 CONSOMMATION D'HUILE DU MOTEUR - RALENTI IRREGULIER

- Moteur : M - 6 cylindres
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : INJ - MPI

1) EFFET CLIENT

- Consommation d'huile du moteur pouvant être accompagnée d'une légère fumée à l'échappement.
- Ralenti irrégulier.

2) CAUSE

- Orifice de réaspiration du cache culbuteurs trop important.

3) RISQUE

- Consommation importante d'huile du moteur.
- Ralenti irrégulier.

4) SOLUTION SERIE

- Contrôle à 100 % des véhicules avant leur sortie usine.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

- Remplacer la bague d'ajutage (B) sur le cache culbuteurs et repositionner le tube de réaspiration.

5.2 Véhicules concernés :

- Jeep Cherokee Limited 6 cylindres essence type ST 785 depuis son lancement.

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

- 1 bague d'ajutage réf. 89 53 004 722.

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.



Réaspiration des vapeurs d'huile

5.6 Description de l'opération :

- Extraire la bague d'ajutage **B** référence : 89 53 004 722 du couvre culasse et la remplacer par une bague neuve - Diamètre de l'ajutage **2,6 mm**.
- Emboîter le tube de réaspiration dans la bague **B** en s'assurant que l'embase repère **A** se trouve juste en appui sur le haut de cette bague - Le tube de réaspiration **A** n'est pas collé volontairement.
- Vérifier la valeur du CO qui doit être de $\approx 0,5\%$.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident :

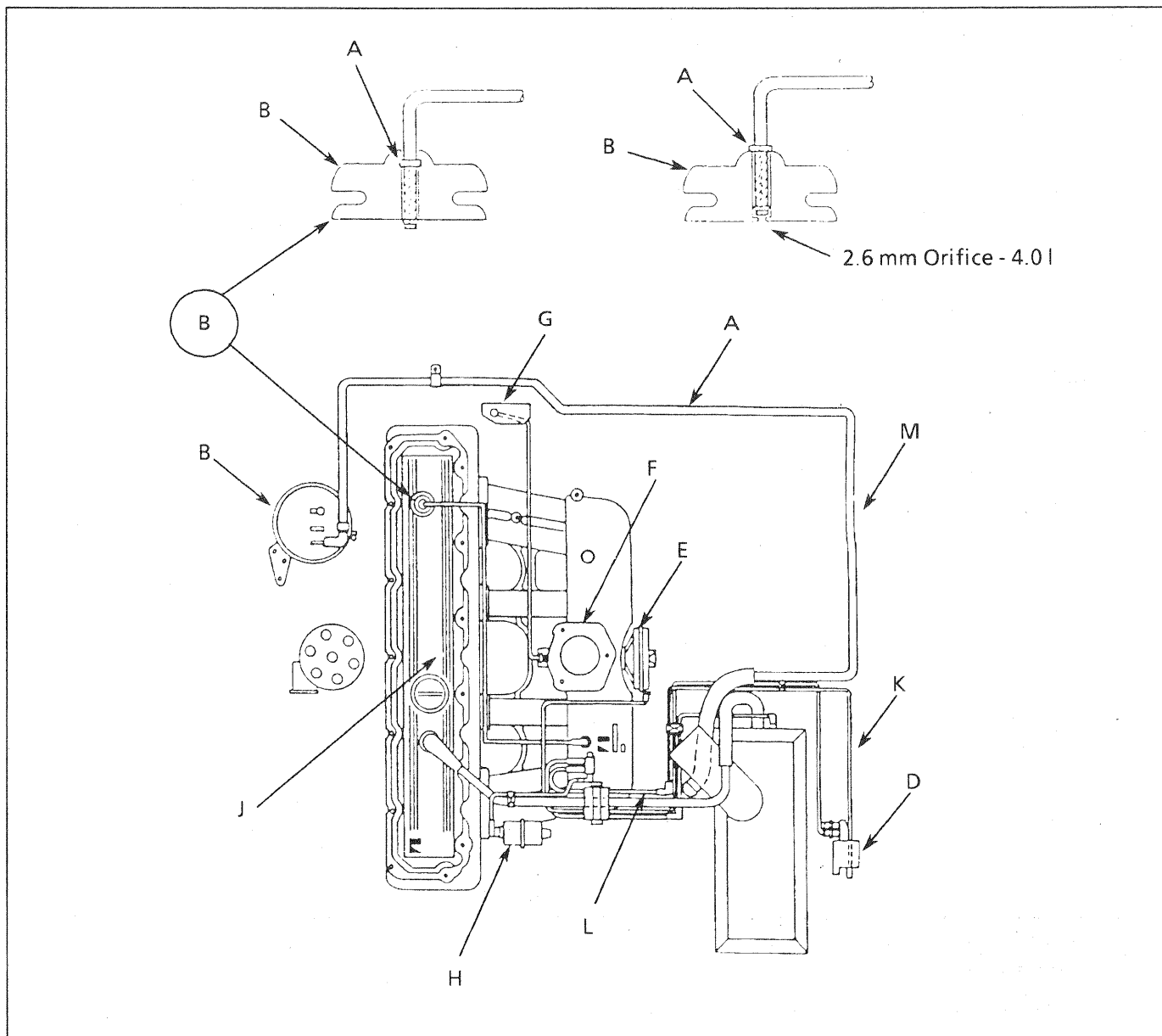
- 1341.

6.4 Code opération :

- 1999.

Temps alloué :

- 0,5 h.





Type

S/Chapitre

Jeep cherokee

ST7 85

22

22 SELECTION 4 x 4 DIFFICILE (SELEC TRAC)

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : XXX

1) EFFET CLIENT

- Levier de 4 x 4 difficile à déplacer, sélection 4 roues motrices imprécise.

2) CAUSE

- Semble favorisée par la différence de circonférence des pneumatiques avant et arrière ; liée à l'usure.

3) RISQUE

- Aucun.

4) SOLUTION SERIE

- Etude en cours.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

- Permuter les roues avant avec les roues arrière tous les 8 000 kms.

5.2 Véhicules concernés :

- Jeep Cherokee I-6 type ST785 automatique.

5.3 Période d'intervention :

- Garantie ou client.

5.4 Pièces nécessaires :

- Néant.

5.5 Outillage nécessaire :

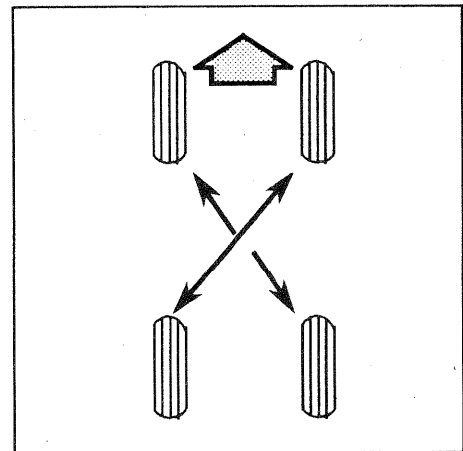
- Classique.

Document de base :

5.6 Description de l'opération :

1) Vérifier le réglage du levier de 4 x 4 Selec Trac. Ce levier doit être à 4 mm avant la butée fin de sélecteur en deux roues motrices (voir NT 1306).

2) Permuter les roues avant avec les roues arrière comme indiqué par le croquis suivant :



6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident :

- 3542.

6.4 Code opération :

- 3999.

Temps alloué :

- 0,5 h.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.

Jeep cherokee

Type

BL7 X

S/Chapitre

01

ST7 85

01

01 INFORMATION SUR LES CAPACITES TOUT TERRAIN

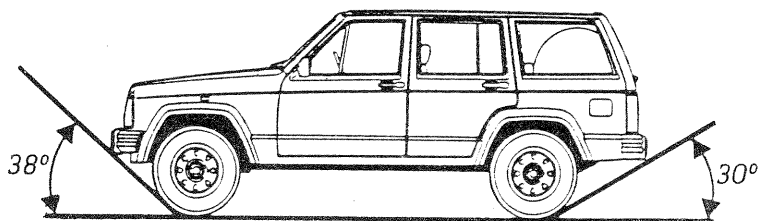
- Moteur : **XXX**
- Boîte de vitesses : **XXX**

Document de base : **XXX**

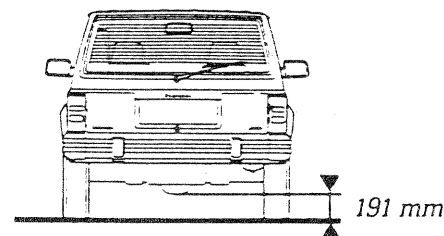
Afin d'éviter la détérioration du véhicule ou du moteur, nous vous décrivons les conditions d'utilisation en tout terrain.

Capacités tout terrain

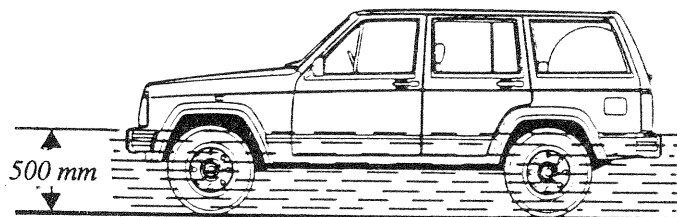
Moteur type M - 3 988 cm³ - 6 cylindres - B.V. automatique



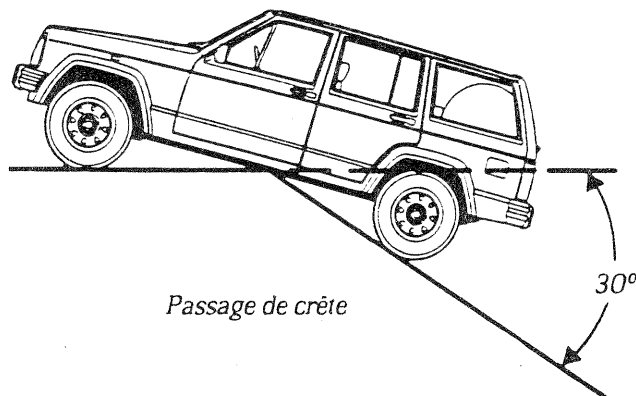
Angles d'attaque



Garde au sol (sous pont AR.)



Passage de gué 8 km/h maxi



Passage de crête

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.

Jeep cherokee

Type	S/Chapitre
BL7 X	33
ST7 X	33
CJ7 X	33

33 EQUILIBRAGE DES ROUES ARRIERE SUR L'ESSIEU

Autre sous-chapitre concerné : 09

- Moteur : **XXX**
- Boîte de vitesses : **XXX**

Document de base : **XXX**

1) EFFET CLIENT

- Vibration du train arrière

2) CAUSE

- Mauvais équilibrage des roues arrière, sans démontage des roues de l'essieu.

3) RISQUE

- Conduite désagréable.

4) SOLUTION SERIE

- Aucune.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

- Ne pas équilibrer les roues arrière sur l'essieu.

5.2 Véhicules concernés :

- Jeep Cherokee tous types et Jeep avec différentiel à glissement limité AR.

5.3 Période d'intervention :

- Lors du remplacement d'un pneu AR ou sur plainte du client.

5.4 Pièces nécessaires :

- Néant.

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

5.6 Description de l'opération :

- 1 - L'équilibrage des roues arrière doit s'effectuer en déposant les roues de l'essieu, car le différentiel arrière est à glissement limité, ce qui risque d'engendrer un grippage des disques de ce dernier.
- 2 - En cas de nécessité absolue, il faut lever les deux roues arrière afin de libérer celles-ci, ce qui supprime l'effet différentiel. Ce type d'équilibrage reste toutefois déconseillé.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident :

- 3511

6.4 Code opération :

- 3111
- Temps alloué : 0,8 h.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.



Jeep cherokee

Type

S/Chapitre

BL7 7 / 8 / 9

31

ST7 8

31

31

VIBRATION DE LA DIRECTION

Autres sous-chapitres concernés : 09 36

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : MR274

1) EFFET CLIENT

- Vibration de la direction et du train avant sur route légèrement déformée, sans sollicitation des freins.

2) CAUSE

- Détérioration de l'amortisseur de direction.

3) RISQUE

- Conduite du véhicule très désagréable.

4) SOLUTION SERIE

- Contrôle des amortisseurs à 100 % en usine et recherche d'une amélioration.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1. Opération à réaliser :

- Remplacement de l'amortisseur de direction.

5.2. Véhicules concernés :

- Jeep Cherokee BL77 - BL78 - BL79 - ST78.

5.3. Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4. Pièces nécessaires :

- Amortisseur réf. : 89 52 002 739. de marque "DELCO" (repérée sur le corps de l'amortisseur)

5.5. Outillage nécessaire :

- Classique.

5.6. Description de l'opération :

- Déposer l'amortisseur défectueux et le remplacer par un neuf.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1. Destination des pièces déposées :

- Retour classique en garantie.

6.2. Eléments comptables :

- Bordereau individuel .
- Code frais :91
- Pièces aux prix d'acquisition .
- Main d'oeuvre aux taux garantie contractuelle

6.3. Code OTS :

- 0103

6.4. Code opération :

- 3640.

Temps alloué :

- 0 h 15.

"Les Methodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque"

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.





Jeep cherokee

Type

S/Chapitre

ST7

8

29

29

BRUYANCE DE LA TRANSMISSION A PARTIR DE 100 Km/h

Autre sous-chapitre concerné : 09

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : AW4

Document de base : Manuel d'atelier
Jeep 1989

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.

Arbre de transmission avant

1) EFFET CLIENT

- Bruyance cyclique dans l'habitacle principalement aux places avants et en deux roues motrices.

2) CAUSE

- Mauvaise concentricité ou mauvais équilibrage de la transmission avant entre la boîte de transfert et le pont avant.

3) RISQUE

- Aucun.

4) SOLUTION SERIE

- Contrôle de l'arbre de transmission avant à des régimes correspondant aux vitesses de circulation Européennes.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

- Changer la position de l'arbre de transmission ou équilibrage de cet arbre à 4 500 tr/mn sur équilibreuse.

5.2 Véhicules concernés :

- Jeep cherokee ST 785 version Selec - trac avec boîte automatique.

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

- Eventuellement un arbre de transmission avant.

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

5.6 Description de l'opération :

5.6.1: DIAGNOSTIC

Afin de s'assurer que la vibration et la bruyance proviennent de l'arbre de transmission reliant la boîte de transfert au pont avant. Déposer cet arbre et essayer le véhicule en deux roues motrices : propulsion.

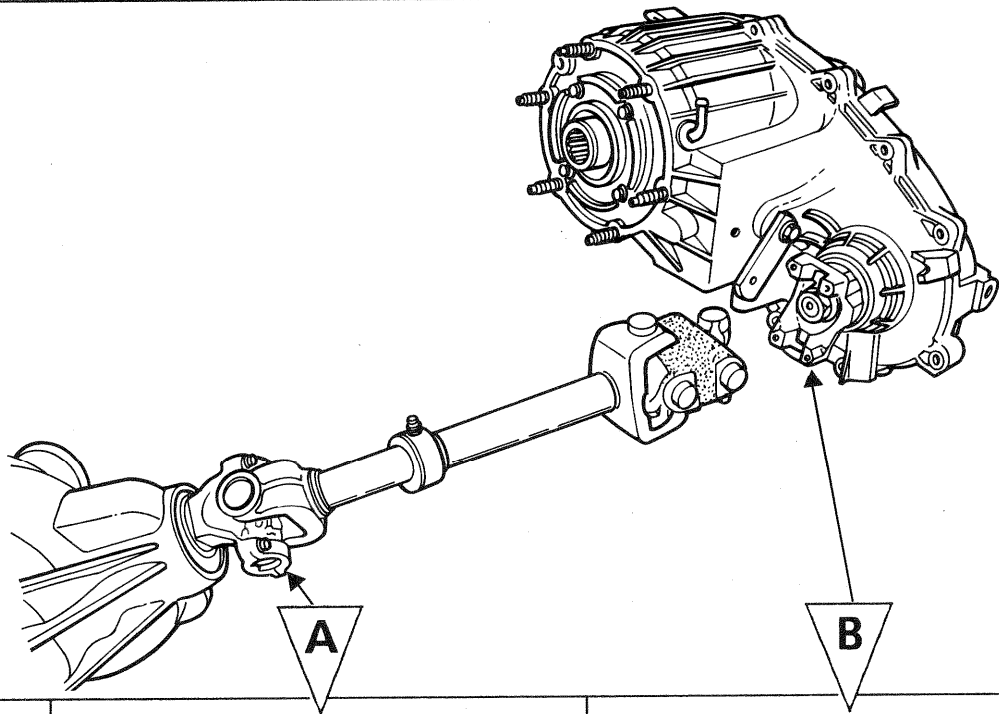
Avant de déposer cet arbre il faut repérer la position de chacune de ses extrémités sur la sortie du pont avant et de la boîte de transfert par un repérage à la peinture.

Si la bruyance disparaît en roulant sans cet arbre de transmission, ce dernier peut être incriminé.

5.6.2: Dans la plupart des cas cette bruyance est liée à la mauvaise concentricité de l'ensemble arbre de transmission avec les noix d'entraînement du pont avant ou de la boîte de transfert.

Pour remédier à cet incident appliquer la méthode indiquée ci-après, celle-ci proposant quatre opérations.

Nota : En cas d'insuccès il est possible de remplacer l'arbre de transmission par un arbre livré par le MPR et dont l'équilibrage a été certifié en usine.



OPERATION N°	POSITION DE LA NOIX DE PONT AVANT	POSITION DE LA NOIX DE PONT ARRIERE
① Concentricité entre la noix de pont avant et le cardan "A" de l'arbre de transmission	<ul style="list-style-type: none"> - Déposer les quatre vis des brides du cardan "A" - Décaler d'un demi-tour la noix de sortie "A" vis-à-vis de la transmission 	Remonter le cardan double "B" dans sa position d'origine repérée par la peinture
SI RESULTAT NON CONCLUANT APPLIQUER L'OPERATION N° 2		
② Concentricité entre la noix de la boîte de transfert "B" et l'arbre de transmission	<ul style="list-style-type: none"> - Conserver la position de la solution n° 1 pour la noix du cardan "A" 	Déposer les 4 vis du cardan "B" puis décaler la noix de la boîte de transfert "B" d'un demi-tour vis-à-vis de l'arbre de transmission avant
SI RESULTAT NON CONCLUANT APPLIQUER L'OPERATION N° 3		
③ Concentricité entre la noix de pont avant et le pignon d'attaque du pont	<ul style="list-style-type: none"> - Déposer le cardan "A" de sa noix - Déposer la noix "A" en mesurant le couple de serrage de celle-ci et repérer la position de son écrou de serrage avant démontage - Décaler cette noix de 90° à gauche ou à droite vis-à-vis du pignon d'attaque - Remonter cet ensemble 	Conserver la position de la solution n° 2 pour la noix du cardan "B"
SI RESULTAT NON CONCLUANT APPLIQUER L'OPERATION N° 4		
④ Concentricité entre la noix "B" et son arbre de sortie de boîte de transfert.	<ul style="list-style-type: none"> - Conserver la position de la solution n°3 pour la noix du cardan "A" 	Déposer le cardan "B" et la noix de la boîte de transfert Décaler la noix "B" de 90° à gauche ou à droite vis-à-vis de l'arbre de transfert Refaire le niveau d'huile de la boîte de transfert

Arbre de transmission avant

6) DONNEES ADMINISTRATIVES**6.1 Destination des pièces déposées :**

- Retour classique en garantie

6.2 Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge véhicule

6.3 Code incident:

- 2851

6.4 Code opération :

- 2999

Temps alloué :

- 1 heure.



Jeep cherokee

Type

S/Chapitre

BL7 X

83

ST7 8

83

83

BRUYANCE DU CABLE DE COMPTEUR DE VITESSE

Autre sous-chapitre concerné : 09

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : MR 274

1) EFFET CLIENT

- Bruyance du compteur de vitesse.

2) CAUSE

- Câble(s) de compteur de vitesse défectueux.

3) RISQUE

- Aucun.

4) SOLUTION SERIE

- Adaptation de nouveaux câbles de compteur identifiables par leur couleur noire au lieu de grise.

5.4 Pièces nécessaires :

- Véhicule sans régulateur de vitesse
1 câble réf. 89 53 006 184.
- Véhicule avec régulateur de vitesse
1 câble supérieur réf. 89 53 006 181.
1 câble inférieur réf. 89 53 006 180.

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

5.6 Description de l'opération :

Véhicule avec régulateur de vitesse

- Débrancher le câble positif de la batterie.
- Démonter le câble inférieur côté boîte de transfert, ainsi que côté générateur, puis déposer le collier fixant ce câble sur l'axe du tirant inférieur de pont avant.
- Déposer le bloc tableau de bord et démonter le câble supérieur du compteur.
- Remonter les deux nouveaux câbles en suivant l'ordre inverse des opérations précitées.

Véhicule sans régulateur de vitesse

les opérations sont semblables, mais le système ne comporte qu'un seul câble.

SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

- Remplacement des câbles de compteur de couleur grise.

5.2 Véhicules concernés :

- Jeep cherokee BL77 - BL78 - BL79
ST78
avec ou sans régulateur de vitesse.

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changement apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.

Câble de compteur de vitesse

NOTA : S'assurer lors de ce remontage, que le parcours du câble ne présente aucune contrainte extérieure, tel que câblage électrique ou canalisations diverses. Ce parcours doit former une courbe la plus parfaite possible.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES**6.1 Destination des pièces déposées :**

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident :

- 8372

6.4 Code opération :

- 8035

Temps alloué :

- 1 h



Type

S/Chapitre

Jeep cherokee

ST7 8

14

1

RALENTI MOTEUR INCORRECT

- Moteur : M
- Boîte de vitesses : AW4

Document de base : MR 274

1) EFFET CLIENT

- Moteur ne revient pas au ralenti.

2) CAUSE

- Valeur de réglage du potentiomètre d'injection sur le boîtier papillon incorrecte.

3) RISQUE

- Conduite brutale du véhicule.

4) SOLUTION SERIE

- Contrôle du réglage du potentiomètre en usine.

5) SOLUTION APRES-VENTE**5.1 Opération à réaliser :**

- Régler le potentiomètre d'injection à une valeur de 82 % comme indiqué dans la NT 1371 E page 17.

5.2 Véhicules concernés :

- Jeep cherokee essence 6 cylindres ST785 avec boîte automatique.

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

- Néant.

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

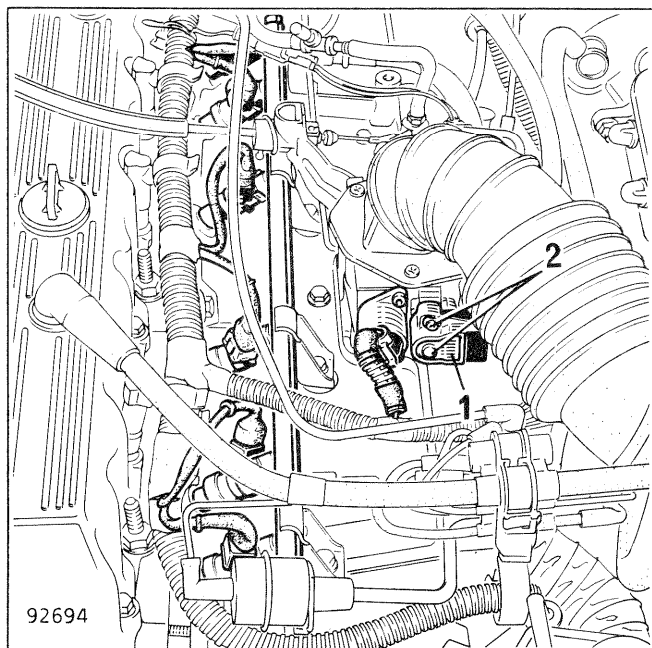


5.6 Description de l'opération :

- A l'aide de la valise XR 25, de la cassette "Jeep" et de la NT 1371 E.
- Régler le potentiomètre du boîtier d'injection comme suit :
 - . Moteur à l'arrêt
 - . Contact mis
 - . S'assurer que le barregraphe de la ligne 3 côté droit est éteint
 - . Faire **DO3** et **#17**
 - . Relever la valeur en position pied à fond
 - . Desserrer les 2 vis du potentiomètre (celle du bas n'est pas visible sur le dessin)
 - . Orienter le potentiomètre de façon à toujours obtenir pour le **#17** en position pied à fond : **82 ± 1%**
 - . Resserrer les 2 vis de fixation du potentiomètre
 - . Réinitialiser la nouvelle position du potentiomètre dans la mémoire du calculateur en coupant le contact

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

- 6.1 Destination des pièces déposées :
 - Retour classique en garantie.
- 6.2 Eléments comptables :
 - Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.
- 6.3 Code incident :
 - 1862
- 6.4 Code opération :
 - 1999
 - Temps alloué :
 - 0 h50



- 1 - Potentiomètre de position du papillon des gaz.
- 2 - Vis de fixation du potentiomètre.



Type

S/Chapitre

Jeep cherokee

ST7 8

84

84

IMPOSSIBILITE D'ENLEVER LA CLE DE CONTACT

Autre sous-chapitre concerné : 23

- Moteur : M
- Boîte de vitesses : AW4

Document de base : XXX

1) EFFET CLIENT

- Impossibilité d'enlever la clé de contact.

2) CAUSE

- Le sélecteur de boîte automatique ne se trouve pas sur la position « P »..

3) RISQUE

- Dérèglage du câble de BVA par rapport à la clé.

4) SOLUTION SERIE

- Pas de modification.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

- Repositionner les éléments déformés de la commande de contacteur de direction.

5.2 Véhicules concernés :

- Jeep cherokee essence ST 785 (BVA)

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

- Néant.

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

5.6 Description de l'opération :

- Informer les clients que la clé de contact ne peut être enlevée que si le sélecteur BVA est sur « P » (voir notice d'utilisation du véhicule).
- Repositionner la commande du contacteur de direction et du sélecteur de boîte automatique s'il y a déformation de ces éléments.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident :

- 2360

6.4 Code opération :

- 2999

Temps alloué :

- 1 h

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.



RENAULT	Type	S/Chapitre		
		06	12	17
Cherokee	ST 7	06	12	17
Cherokee	BL 7	06	12	17
Wrangler	JY 1	06	12	17
Wrangler	JY 9	06	12	17

06 MANUEL D'ATELIER JEEP 1989

Autres sous-chapitres concernés : **12** **17**

- Moteur :
- Boîte de vitesses :

Document de base :

Le manuel d'atelier JEEP 1989 traite en 2 tomes de l'ensemble des véhicules JEEP commercialisés sur le territoire américain. Il comprend donc des véhicules qui ne sont pas distribués par Renault, mais en revanche, ne comprend pas la version turbo diesel de la CHEROKEE. Vous devez pour cette version toujours faire appel à la documentation déjà diffusée (MR 274 et notes techniques).

Ce manuel est organisé par chapitres (dont la liste figure en page 1 du Tome 1) et dans chaque chapitre les différents modèles et versions sont traités, repérés par un code modèle (qui n'a rien à voir avec l'année modèle) et un code série.

	Code modèle	Code série	
CHEROKEE	78	70	extrait du tableau page 5 du Tome 1
WRANGLER	81	80	

Cette note traite :

- des outillages spécialisés nécessaires à la réparation des JEEP distribuées par Renault,
- des particularités du véhicule Europe par rapport au véhicule destiné au marché américain,
- du diagnostic de l'injection monopoint des WRANGLER à l'aide de la valise XR 25 et de la cassette "JEEP" n° 2 (qui remplace le diagnostic décrit dans le manuel avec le "DRB II").

Cette cassette comporte les produits suivants :

- calculateur boîte automatique AW4 (Jeep Cherokee 4 litres),
- calculateur injection Modèles 88 et 89 (Jeep Cherokee 4 litres),
- calculateur injection Modèles 88 et 89 (Wrangler).

Pour l'acquérir, adressez-vous à :

Société M.E.I.G.A.
ZI de la Bonde
15, Route du Buisson aux Fraises
91300 MASSY
Tél. : 16 (1) 69.30.83.10
Fax. : 16 (1) 69.30.78.52

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.

Le programme d'entretien est identique
aux véhicules RENAULT à moteur essence
ainsi que les ingrédients

ÉQUIVALENCE JEEP RENAULT

MOTEURS 6 cylindres et 4 cylindres Essence

6 cyl.	4 cyl.	Référence JEEP	Équivalent RENAULT	Désignation
X		J 24 420 B	Mot. 1142	Extracteur d'amortisseur de vibration
X	X	J 22 248	Mot. 1143	Centreur de couvercle distribution
X	X	J 21 882	Mot. 1144	Pose de tube d'admission d'huile
X		J 34 730-1	Mot. 1147	Manomètre pression carburant
X	X	J 21 872	Mot. 574-17	Extraction d'axe de piston
	X	J 36 306	Mot. 1174	Mise en place joint de palier arrière
	X	MS 1942	Mot. 1173	Raccord prise de pression carburant

BOITE DE VITESSES AX5 (boîte 5 vitesses des CHEROKEE Turbo D et WRANGLER)

Les références ne figurant pas dans le manuel JEEP, se reporter au M.R.274 qui traite de cet organe.

BOITE DE VITESSES AW4 (boîte automatique 4 rapports des CHEROKEE, 4 litres)

Référence JEEP	Référence RENAULT	Désignation
B. Vi. FM 36	B. Vi. 1148	Outil de contrôle d'embrayage (convertisseur)
B. Vi. FM 37	B. Vi. 1149	Outil de contrôle d'embrayage (convertisseur)
B. Vi. FM 38	B. Vi. 1150	Outil de pose de bague d'étanchéité
B. Vi. OT 1	B. Vi. 1151	Raccord prise de pression

NOTA : Pour intervenir sur les périphériques de la boîte, utiliser de préférence le fascicule BVA AW4

BOITES DE TRANSFERT

Les références des outillages ne figurant pas dans le manuel JEEP, se reporter au MR 274 et au fascicule TC 242.

Type de boîte			Références JEEP	Références RENAULT
TC 207	TC 231	TC 242		
X	X	X	J 33 826	Rou. 801-01
X			J 33 828	B. Vi. 951 + Mot. 791
X	X	X	J 33 829	Tar. 975
X	X		J 33 830	B. Vi. 937
X	X	X	J 33 831	T. Av. 972
X		X	J 33 832	Tar. 975 + B. Vi. 47
X	X		J 33 834	T. Av. 972
X	X	X	J 33 835	B. Vi. 465
X	X	X	J 33 839	Rou. 801-01
X			J 33 841	Dir. 982
X		X	J 33 843	T. Av. 972

TC 207 sur CHEROKEE	}	PART-TIME
TC 231 sur CHEROKEE - WRANGLER		
TC 242 sur CHEROKEE 6 cylindres	}	FULL-TIME

PONTS ET TRAINS

Se reporter au M.R. 274.

Véhicule	Moteur					Boîte de vitesses	Type d'injection	Type d'allumage
	Type	Alésage (mm)	Course (mm)	Cylindrée (cm ³)	Taux			
JY1 D5M JY9 D5M	... HX ...	98,4	81	2464	9,2	Manuelle	Monopoint	Module de puissance d'allumage (M.P.A.)

Moteur	Réglage du ralenti		Carburant	
	Régime (tr/min.)	Richesse (CO)	Particularité	Indice d'Octane
... HX ...	750 ± 50* (non réglable)	0,7 ± 0,5 (non réglable)	Supercarburant ou Eurosuper	I.O. 98 I.O. 95

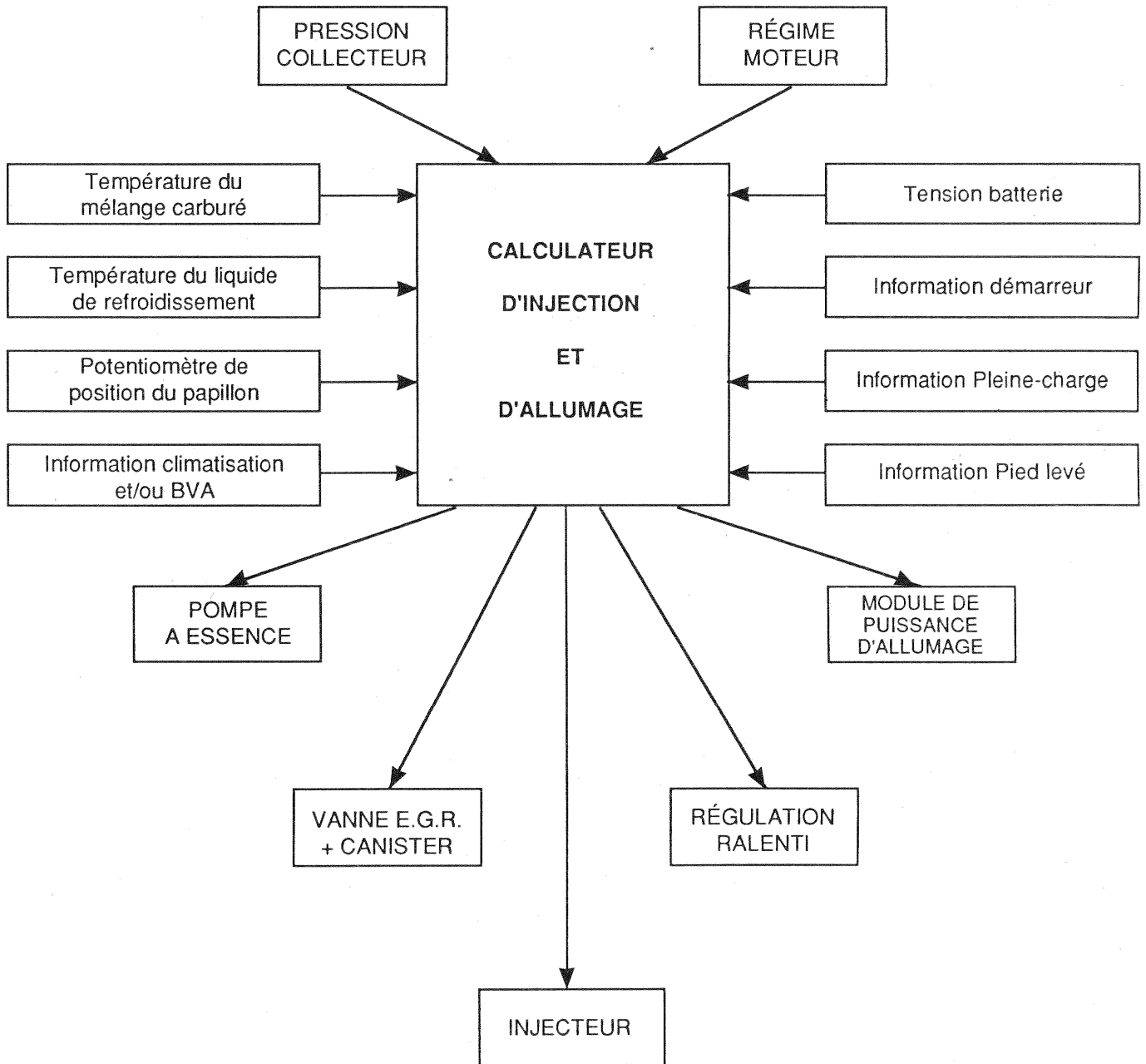
* Pour une température d'eau comprise entre 80 et 100°C.

Type d'alimentation	Injection monopoint Bendix
Pompe d'alimentation	Tension : 12 volts Pression : 3 bars Débit : 130 l/h
Filtre à essence	Remplacement : 50 000 km
Filtre à air à cartouche papier	Remplacement : 20 000 km
Régulateur de pression (partie intégrante du boîtier papillon)	Pression : 1 ± 0,05 bar
Injecteur, électromagnétique	Tension : 12 volts Résistance : 1,4 Ω impérativement inférieure à 10 Ω
E.G.R.	Avec
Système anti-évaporation	Avec canister

Calculateur	Référence calculateur	Code diagnostic	OBSERVATIONS
Situation : Dans l'habitacle	N° Bendix : S1 00 801 103 C N° R.N.U.R. 89 53 002 099	- Avec boîtier XR 25 - Cassette : JEEP N°2 Code diagnostic <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">JP4</div>	- Régulation du régime de ralenti par électromoteur - Pannes fugitives non mémorisées

Capteur de température d'air	Bendix : type CTN
Capteur de température d'eau	Bendix : type CTN
Boîtier-papillon	Bendix
Bougies	Champion RC 12 LYC

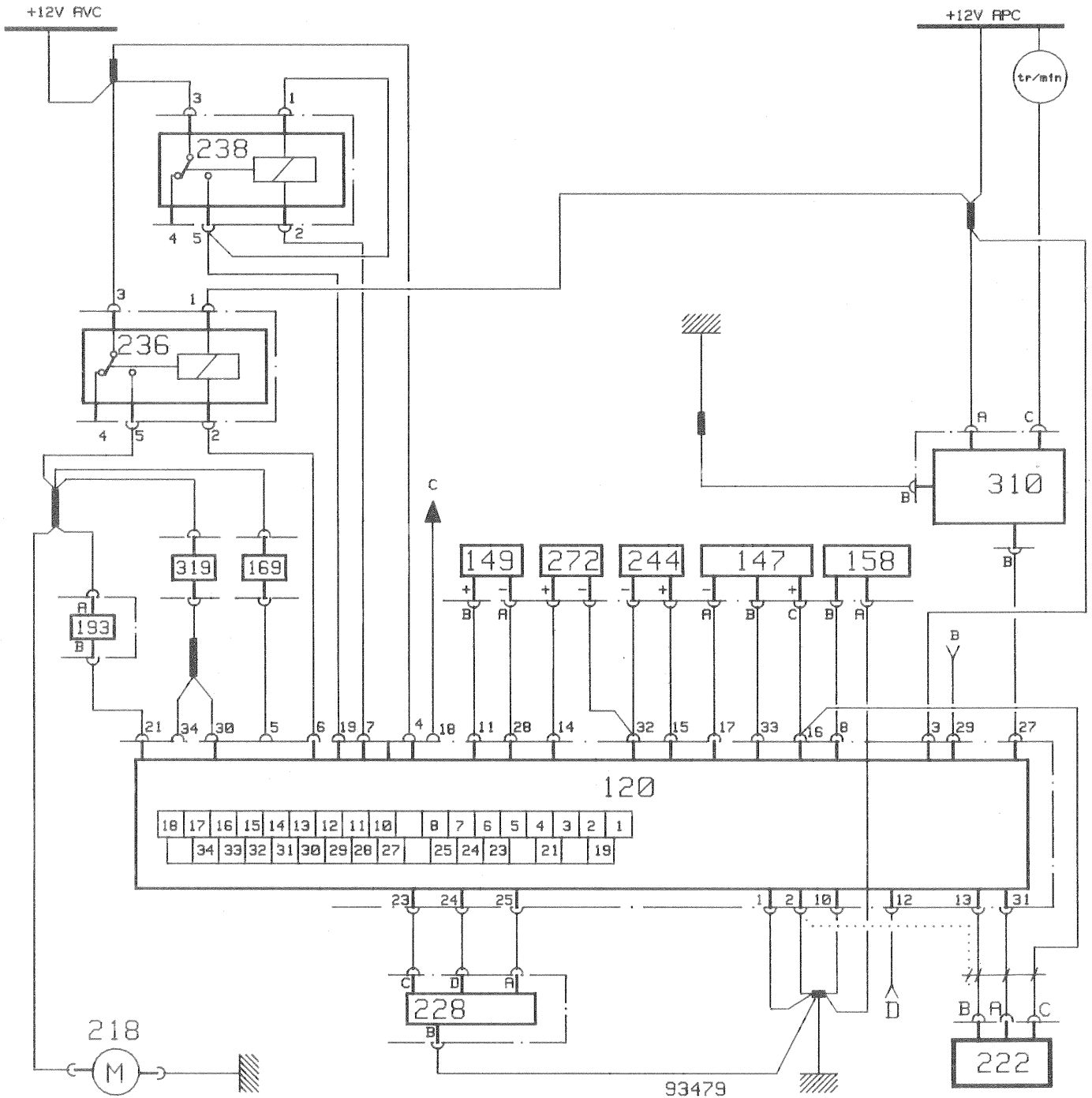
CALCULATEUR D'INJECTION ET PERIPHERIQUES



L'injection monopoint Bendix équipant les JEEP WRANGLER se caractérise par :

- Le calculateur, qui gère l'injection et l'allumage, situé dans l'habitacle derrière la boîte à gants.
- Les relais d'injection sont situés dans le compartiment moteur à droite de la batterie.
- Le capteur d'air ou de mélange carburé est fixé verticalement sur la droite du collecteur d'admission.
- Le capteur d'eau est fixé sur le collecteur d'admission horizontalement sur la droite.
- Le capteur de pression absolue est fixé sur le tablier du véhicule au-dessus du moteur.
- La régulation du ralenti est réalisée par un électromoteur monté sur le boîtier-papillon.
- Les prises diagnostic sont situées sur le côté droit du compartiment moteur à côté de la batterie.
- Le diagnostic de l'injection se fait avec la valise XR 25 équipée de la cassette "JEEP" N°2 et la fiche de contrôle 87 A. L'émission de la salve de diagnostic n'est pas permanente et les pannes fugitives non mémorisées.
- Le calculateur pilote l'électrovanne permettant la purge du canister et le recyclage des gaz d'échappement.

SCHÉMA ÉLECTRIQUE FONCTIONNEL

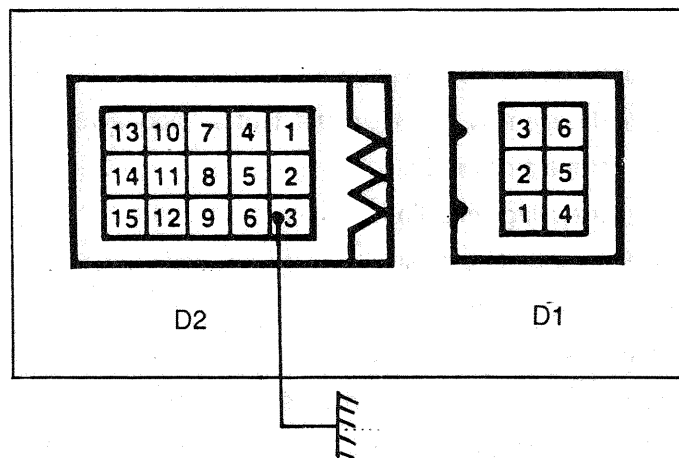


IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE

- 120 - Calculateur
- 147 - Capteur de pression absolue
- 149 - Capteur de point mort haut
- 158 - Contacteur de pleine charge
- 169 - Électrovanne de recyclage des gaz d'échappement et des vapeurs d'essence
- 193 - Injecteur
- 218 - Pompe à carburant
- 222 - Potentiomètre de position du papillon
- 228 - Régulateur de ralenti (y compris contacteur de pied levé)
- 236 - Relais de pompe à carburant
- 238 - Relais de verrouillage injection
- 244 - Capteur de température d'eau
- 272 - Capteur de température d'air
- 310 - Module de puissance d'allumage
- 319 - Commande de conditionnement d'air (suivant équipement)
- B - Information démarrage
- C - Vers contact pour allumage du témoin de changement de vitesse (BVM uniquement)
- D - Information, park ou neutre sur BVA uniquement

IMPORTANT :

Le branchement de la valise XR 25 sur la prise diagnostic D2 du véhicule n'est possible qu'avec l'utilisation du câblage de raccordement spécifique aux JEEP. De plus, une fois le branchement effectué, il sera nécessaire de procéder à la mise à la masse de la voie N° 3 du connecteur D2 pour provoquer la sortie de la trame diagnostic.



Lecture du numéro d'identification
sur l'afficheur central du XR 25

J
P
4

CONTROLES RÉALISÉS (suivant le n° lu sur le XR 25)	Tou- che #		
Capteur de pression	01	X	Millibar
Température d'eau	02	X	Degrés
Température d'air	03	X	Degrés
Tension d'alimentation	04	X	Volts
Potentiomètre CO	05		Ohms
Sonde à oxygène	05*		Millivolts
Régime moteur	06	X	Tr/min.
RCO pression turbo	11		Millisecon.
RCO vanne de régulation ralenti	12		Millisecon.
Information capteur cliquetis	13		Sans unité
Écart régime moteur	14	X	Tr/min.
Correction cliquetis	15		Sans unité
Correction pression atmosphérique	16		Millibar
Valeur du potentiomètre PL/PF	17	X	Sans unité
Vitesse véhicule	18		Km/h
Correction pression turbo	20		Millisecon.

* La valeur lue en # 05 n'est pas exploitable, le véhicule n'a pas de sonde à oxygène, ni de potentiomètre pour le réglage du CO.

AFFICHAGES LUS EN L'ABSENCE D'ANOMALIES

Brancher la valise XR 25 sur la prise diagnostic du véhicule et avec la cassette JEEP dernière édition.
Contact mis.

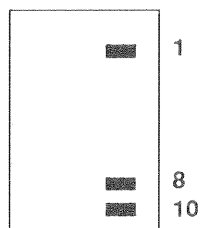
Entrer sur le clavier : **D 03**

Numéro d'identification du calculateur par rapport au véhicule JEEP WRANGLER

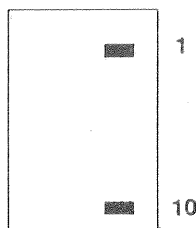
JP 4

(Afficheur central du XR 25)

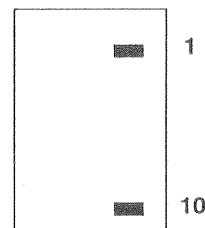
TEST 1
(Contact mis)



TEST 2
(Moteur tournant)



TEST 3*
(Sous l'action du démarreur au cas où le véhicule ne démarre pas)



* Contact mis 1/8/10 sont allumés.
La ligne 8 s'éteint sous l'action du démarreur.

Dans ces 3 cas, le bargraphe de la ligne 13 s'allume à gauche et à droite par intermittence.
Il ne faudra pas tenir compte de ce bargraphe.

Cas de lectures possibles sur l'afficheur central

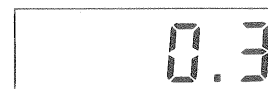


1) Contact mis moteur à l'arrêt.



2) Contact mis moteur tournant (absence de pannes) pas de transmission de code diagnostic.

Code diagnostic non interprété, vérifier la conformité du calculateur par rapport au véhicule.



Vérifier la conformité du calculateur par rapport au véhicule, mais interprétation possible du diagnostic par le XR 25.

INTERPRÉTATION DES BARREGRAPHES



Contrôle non réalisé par ce calculateur.

Voir conditions de contrôle page suivante.

4 circuit air défectueux
5

4 circuit air et
5 eau défectueux

4 ou 4
5 ↓ 5

débrancher le capteur température d'air si :

4 circuit eau
5 mauvais
4 circuit eau
5 bon

S'allume à la mise sous contact, si défectueux, attendre 10 secondes entre coupure et remise du contact lors du test.

Doit s'éteindre sous l'action démarreur.

Moteur à l'arrêt :

Pied levé
BON
 Pied à fond
BON

Non exploitée

(ETEINT si absence de climat.). Actionner les réglages du climatiseur, on doit constater un changement d'état du barregraphe.

T₁ : Contact mis moteur à l'arrêt
T₁, T₂, T₃ : Moteur tournant
T₃ : Sous l'action du démarreur (si le moteur ne démarre pas)

BON

T₁ T₃ T₂

FICHE 87 A		TEST 1 : CONTACT MIS (moteur à l'arrêt)		TEST 3 : CONTRÔLE VITESSE DÉMARREUR (si démarre pas)		TEST 2 : MOTEUR TOURNANT	
1		1	CODE PRESENT				
2		2	DIAG.-CALCULATEUR				
3		3	CIRCUIT POT PAPILLON				
4		4	CIRCUIT CAPTEUR D'AIR				
5		5	*CIRCUIT CAPTEUR D'EAU				
6		6	CIRCUIT POTENTIOMETRE C.O.				
7		7	SIGNAL CAPTEUR DE PRESSION				
8		8	CIRCUIT CAPTEUR-VOLANT				
9		9	ALIMENTATION INJECTEURS				
10		10	*CONTACTS PL-PG				
TEST INJECTION R CODE D 03							
11		11	CAPTEUR VOLANT	TOUCHE # 01 pression 02 temp. eau 03 temp. air 04 tens. batterie 05 pot. CO 05 sonde O2 06 régime tr/min. 11. RCO press.turbo 12 RCO ralenti 13 info. capt. cliq. 14 écart régime 15 correct. cliq. 16 correct. p/atmo.			
12		12	CAPTEUR DE CLIQUETIS				
13		13	*SONDE OXYGENE				
14		14	*INFORMATION CLIMATISATION				
15		15	CIRCUIT VITESSE VEHICULE				
16		16	PANNE FUGITIVE 7 12 15				
17		17					
18		18					
19		19					
20		20	FONCTION MEMOIRE CODE D 00				
				* Voir conditions d'essai dans MR			

Se reporter si nécessaire, aux schémas électriques concernant le type d'injection testée. Si une ou plusieurs lignes allumées sur le barregraphe du **XR 25**, se reporter aux numéros correspondants sur la fiche diagnostic (les lignes 1, 7, 8 ne peuvent s'allumer qu'à droite du barregraphe).

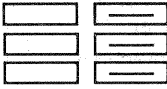
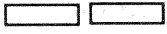




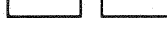
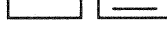
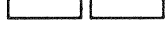


Information diagnostic	1	Allumé moteur à l'arrêt : Bon. Si éteint : vérifier câblage prise diagnostic/alimentation calculateur/masses/calculateur défectueux (s'assurer de la mise à la masse de la voie 3 de D2).
Capteur température d'air	4	Si 4 (gauche et droite) allumé : câblage ou capteur en court-circuit ou coupé.
Capteur température d'eau	5	Conditions de contrôle : 1) le moteur froid : le faire chauffer 2) le moteur chaud : avant le contrôle, couper puis remettre le contact du véhicule. Si 5 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> éteint, débrancher le capteur d'air Si L4 allumé et L5 éteint → capteur eau bon Si L4 allumé et L5 allumé → capteur eau mauvais REMARQUE : Si moteur froid (20°C) 5 peut être allumé, ne pas conclure que le câblage ou capteur d'eau est défectueux : refaire l'essai à une température d'eau supérieure à 20°C.
Circuit capteur volant	8	S'il s'allume ou clignote moteur tournant : vérifier capteur volant, câblage/connecteur
Contacteur de papillon (*)	10	Pied levé : Si éteint à droite (ou allumé à gauche), vérifier câblage ou le contacteur. Accélérateur légèrement pressé : 10 (gauche et droite) doit être éteint. Sinon, vérifier câblages ou contacteurs. Accélérateur à fond : (essai) : 10 (gauche) doit s'allumer Sinon, vérifier câblage ou contacteur de papillon Essai moteur à l'arrêt ou moteur en marche.

Si les informations obtenues par le **XR 25** nécessitent la vérification de continuités électriques à partir du connecteur principal du système d'injection, le branchement du bornier **M.S. 1048** sur le connecteur facilitera l'accès des pointes de touches aux différents contacts.


(Le **M.S. 1048** se compose d'une embase 35 voies solidaire d'un circuit imprimé sur lequel sont réparties 35 surfaces cuivrées et numérotées de 1 à 35).

* Contacteur de papillon : Le contact PI est réalisé par un contacteur intégré au micromoteur de ralenti. Le contact Pf est réalisé par un contacteur fixé sur le boîtier-papillon.

CONTROLE DE CONFORMITE DU SYSTEME :

Fonction à vérifier	Conditions	Sélection sur valise	N° ligne barre-graphe	Visualisation barre-graphe	Visualisation sur afficheur digital Remarques
Positionnement du diagnostic injection	Moteur à l'arrêt Contact mis	D03	L1 L8 L10 (*)	 L1 : code présence L8 : code PMH L10 : contact pied levé	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">x x x</div> x x x = JP 4
Vérification du capteur de température d'air	Moteur froid – à l'arrêt – contact mis	# 03	L4		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">x x x</div> Température ambiante $\pm 2^{\circ}\text{C}$
	Si panne capteur	# 03	L4		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">x x x</div> x x x = 108°C
Vérification du contact pied levé et du contact pied à fond	Moteur à l'arrêt : Contact mis, – pied levé – pied légèrement accéléré – pied à fond		L10		
			L10		
			L10		
Vérification du capteur de pression absolue	Moteur à l'arrêt Contact mis	# 01	L7		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">x x x x</div> suivant pression barométrique locale
	Si panne capteur	# 01	L7	 Allumage barre-graphe après coupure et remise du contact	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">x x x</div> Affichage indiquant une panne du capteur pour x = 103
Vérification du capteur de température d'eau	Moteur en marche au ralenti après 1 déclenchement du motoventilateur. En cas de retour à 0 sur la valise Après coupure et remise du contact (débrancher le capteur de température d'air)	# 02	L5		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">x x x</div> 60°C à 110°C
		D 03 # 02			
		# 02	L5 L4	 	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">x x x</div> x = valeur proche de la température d'air montant par paliers jusqu'à 128°C.

CONTROLE DE CONFORMITE DU SYSTEME (suite)

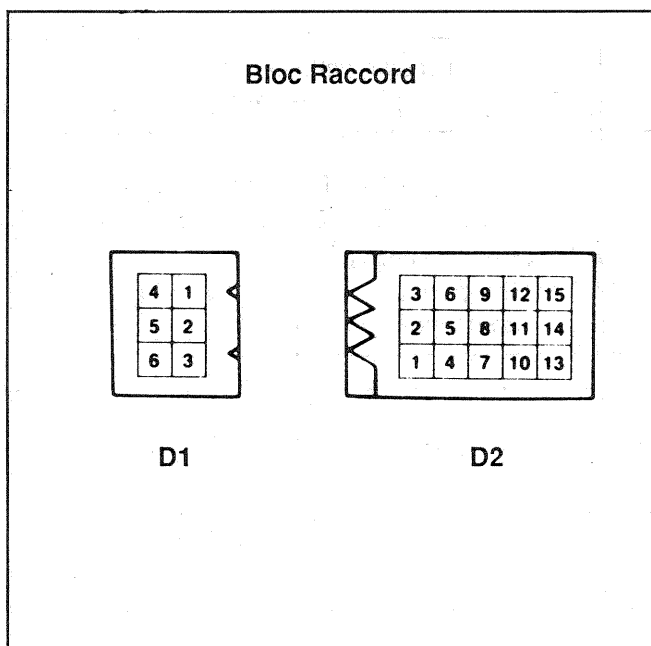
Fonction à vérifier	Conditions	Sélection sur valise	N° ligne barre-graphe	Visualisation barre-graphe	Visualisation sur afficheur digital Remarques
Potentiomètre de papillon	Moteur à l'arrêt, contact mis – pied levé – pied légèrement accéléré – pied à fond	# 17			<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;">x x</div> x = 40 à 50 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;">x x x</div> x = 60 à 190 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;">x x x</div> x = 235 ± 15 (relevés approximatifs)
Vérification du régime de ralenti	Moteur en marche au ralenti, après quelques secondes	# 06	L10		Relever le régime <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;">x x x</div> 700 à 800 tr/min.

Barre-graphe L13 : L'allumage de ce barre-graphe n'est pas à prendre en compte puisque le véhicule n'est pas équipé de sonde à oxygène.

CONTROLES AUTRES QU'AVEC LA VALISE XR 25

Pour procéder à des contrôles de continuités, et de tensions d'alimentation, on pourra opérer de deux différentes façons.

L'une consiste, par un accès direct aux prises diagnostic D1 et D2 (pointes de touche) à mesurer les tensions d'alimentation de quelques uns des éléments du circuit d'injection.



IDENTIFICATION

Connecteur D1 :

- 1 - Entrée du compte-tours
- 2 - Alimentation 12 V APC
- 3 - Masse
- 4 - Information démarreur
- 5 - Alimentation 12 V permanents
- 6 - Relais pompe à carburant

Connecteur D2 :

- 1 - Information diagnostic et lampe changement de vitesse
- 2 - Relais de verrouillage
- 3 - Information park ou neutre
- 4 - Alimentation calculateur après relais de verrouillage
- 5 - Non utilisé
- 6 - Contacteur de pied à fond
- 7 - Non utilisé
- 8 - Capteur de température d'air
- 9 - Module de puissance d'allumage
- 10 - Commande électrovanne EGR/canister
- 11 - Avancée micromoteur de ralenti
- 12 - Capteur température d'eau
- 13 - Contacteur de pied léger
- 14 - Rentrée micromoteur de ralenti
- 15 - Non utilisé

Inventaire des contrôles de tension effectués à partir de D1 et D2

Identification du contrôle	N° voie prise diagnostic	N° voie correspondante sur calculateur	Lecture tension	
			Contact mis	Contact coupé
Entrée compte-tours	D1-1	–	Impulsions pendant le fonctionnement du moteur	
+ APC	D1-2	3	12 V	0
Masse calculateur	D1-3	1-2-10	0	0
Information démarreur	D1-4	29	Tension batterie pendant la phase démarrage	
Alimentation 12 V avant contact	D1-5	–	12 V permanent	
Alimentation pompe carburant après relais	D1-6	–	A la mise du contact 12 V pendant 2 secondes	0
Commande lampe de changement de vitesse	D2-1	18	12 V	0
Alimentation relais de verrouillage	D2-2	7	12 V	0
Info commande BVA (park ou neutre)	D2-3	12	5 V	0
Alimentation calculateur après relais verrouillage	D2-4	19	12 V	0
Non utilisé	D2-5	–	–	–
Contacteur de pied à fond	D2-6	8	P.f. = 0 V P.I. = 5 V	0
Masse	D2-7	–	–	–
Capteur température d'air	D2-8	14	Capteur branché Tension entre 2,4 et 0,1 V (1) Capteur débranché Tension = 2,4 V	–

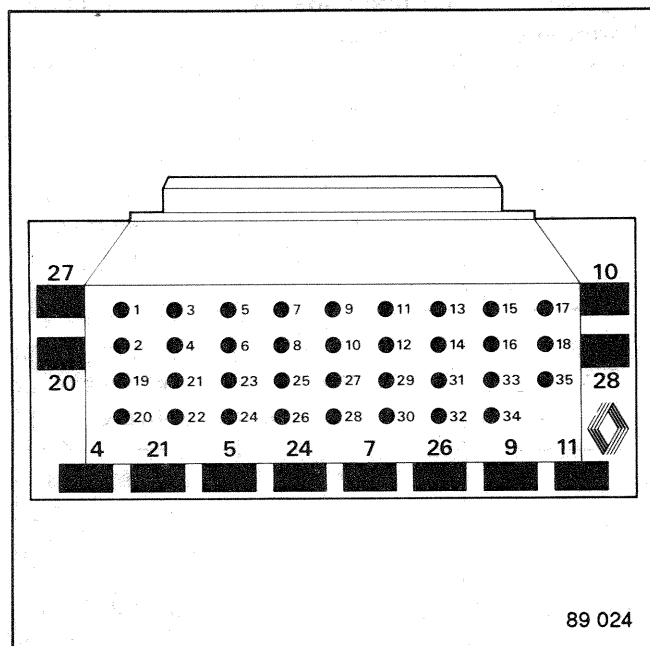
(1) La chute de tension est occasionnée par la résistance du capteur, qui varie avec la température. Voir caractéristiques résistances capteur dans Manuel JEEP.

Inventaire des contrôles de tension effectués à partir de D1 et D2

Identification du contrôle	N° voie prise diagnostic	N° voie correspondante sur calculateur	Lecture tension	
			Contact mis	Contact coupé
Commande du module d'allumage	D2-9	27	Sous action démarreur Tension $\geq 0,5$ V	
Alimentation positive électrovanne EGR - canister	D2-10	5	Présence 12 V à la mise du contact pendant 2 s.	0
Commande d'avancée du micromoteur	D2-11	24	Présence 12 V pendant la phase d'avancée du micromoteur	0
Capteur température d'eau	D2-12	-	Capteur branché Tension entre 2,4 et 0,1 V (1) Capteur débranché Tension = 2,4 V	-
Contacteur de pied levé	D2-13	25	Contact mis Position PI Tension = 0 V	Position mi-course Tension = 5 V
Commande de replis du micromoteur	D2-14	23	Moteur tournant → impulsions 12 V	Régulation régime (rentrée électromoteur)
Non utilisé	D2-15	-	-	-

- (1) La chute de tension est occasionnée par la résistance du capteur, qui varie avec la température. Voir caractéristiques résistances capteur dans Manuel JEEP.

La seconde possibilité permet une lecture de la valeur de la résistance pour chacun des éléments du circuit d'injection. Elle consiste à brancher en lieu et place du calculateur, le bornier M.S. 1048 sur le connecteur 35 voies.



Le M.S. 1048 se compose d'une embase 35 voies solidaire d'un circuit imprimé sur lequel sont réparties 35 surfaces cuivrées et numérotées de 1 à 35.

**POTENTIOMÈTRE DE CHARGE SUR BOITIER
PAPILLON****Réglage avec XR 25**

Le positionnement du potentiomètre doit faire en sorte que, pour la position pied à fond (butée maxi), la valeur lue en # 17 sur la valise XR 25, soit de 238 ± 1 .

CONTACTEUR DE PIED A FOND**Réglage avec XR 25**

Le positionnement du contacteur de pied à fond, doit faire en sorte que l'allumage du barregraphe gauche, ligne 10, corresponde à la valeur lue (# 17) en pied à fond (butée maxi) moins quarante.

Ex. : Si en position pied à fond, # 17 donne $x = 238$.

Réglage du contacteur pour allumage du barregraphe gauche, ligne 10 ; pour # 17, $x = 198$.

Le calculateur d'injection est situé derrière la boîte à gants.

DÉPOSE

Déposer les trois vis de fixation supérieure de l'ensemble vide-poches / boîte à gants ainsi que les quatre vis de fixation inférieure sur la charnière.

Par l'arrière de la planche de bord, déposer quatre écrous disposés par deux au niveau des extrémités de la poignée de maintien.

La dépose du calculateur s'effectue, en fait, avec l'ensemble support calculateur qui est fixé sur la caisse en trois points. L'une des vis de fixation est accessible par l'intérieur du véhicule ; les deux autres sont disposées horizontalement entre la batterie et le module de puissance d'allumage.

Le calculateur est fixé par trois vis sur son support.

REPOSE

Il sera nécessaire de veiller au bon encliquetage du connecteur 35 voies du calculateur.



Jeep Cherokee

Type	S/Chapitre
BL7 7,8,9	01

ST7 8	01
-------	----

JJ1 B,U	01
---------	----

JJ7 B,U	01
---------	----

JJ8 B,U	01
---------	----

Jeep Wrangler

JY1 D	01
-------	----

JY9 D	01
-------	----

**01 IDENTIFICATION VEHICULE:
EMPLACEMENT DES PLAQUES D'IDENTIFICATION,
METHODE DE REDACTION DE L'ORDRE DE REPARATION OU DU BORDEREAU DE
GARANTIE & SIGNIFICATION DES CARACTERES DES PLAQUES D'IDENTIFICATION.**

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : MR 274, MR WRANGLER

Attention :

Les consignes mentionnées dans cette note annulent et remplacent toutes les informations précédemment diffusées.

Afin d'assurer une bonne **Qualité de l'information** par un remplissage correct des ordres de réparation ou des bordereaux de garantie vous trouverez ci-joint :

- L'emplacement des plaques d'identification officielles des véhicules Jeep «page 2».

Important : en aucun cas il ne faudra utiliser les inscriptions figurant sur d'autres plaques du véhicule (planche de bord par exemple).

- La méthode de rédaction de l'ordre de réparation ou du bordereau de garantie ainsi que la signification de chaque caractère figurant sur les plaques d'identification des véhicules de la gamme Jeep Cherokee jusqu'au modèle 1989 inclus «page 3».

- La méthode de rédaction de l'ordre de réparation ou du bordereau de garantie ainsi que la signification de chaque caractère figurant sur les plaques d'identification des véhicules de la gamme Jeep Cherokee à partir du modèle 1990, et depuis le début de leur commercialisation (modèle 1989) pour ceux de la gamme Jeep Wrangler, «page 4».

Remarque : L'année modèle des véhicules Jeep va du 1^{er} Janvier au 31 Décembre et ne devra pas être confondue avec les millésimes RENAULT.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault.

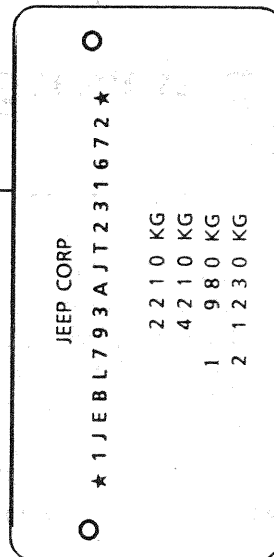
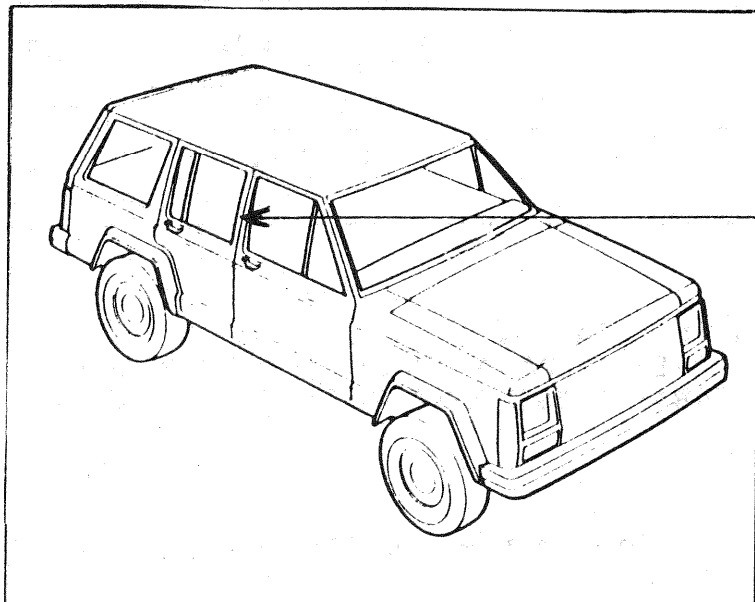
La reproduction ou la traduction même partielle du présent document ainsi que l'utilisation du système de numérotage de référence des pièces de rechange sont interdites sans l'autorisation écrite et préalable de la Régie Nationale des Usines Renault.



Emplacement des plaques d'identification

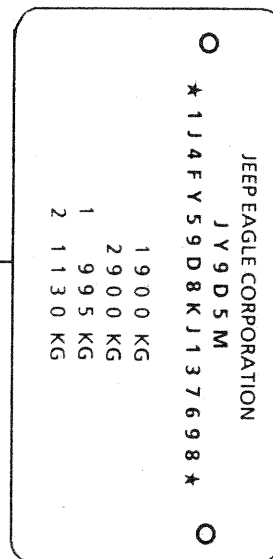
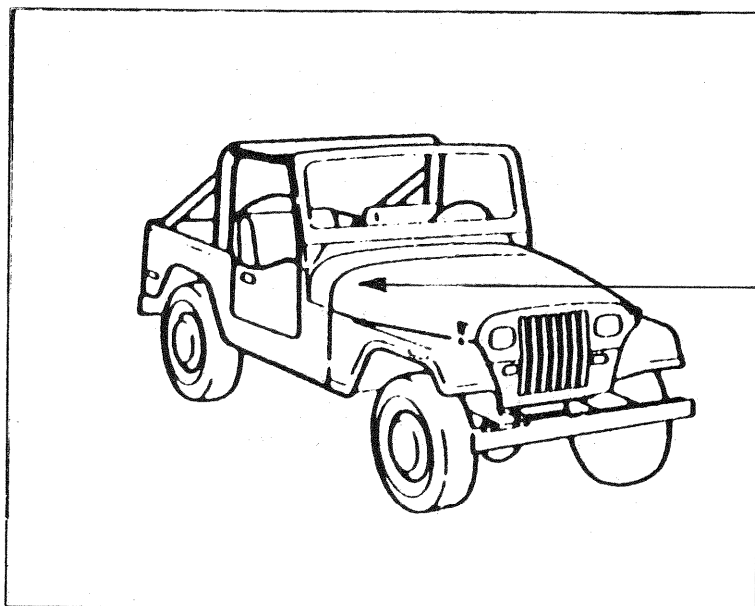
Jeep Cherokee:

La plaque est fixée sur l'extérieur du pied milieu droit, et est visible porte avant droite ouverte



Jeep Wrangler:

La plaque est fixée sur le côté droit du tablier, derrière la batterie, et est visible capot moteur ouvert



Jeep Cherokee jusqu'au modèle 1989 inclus

Méthode de rédaction de l'O.R. ou du bordereau de garantie

Exemple : Jeep Cherokee Diesel Année Modèle 1988

pour la PLAQUE OVALE il est nécessaire de TRANSFORMER la LETTRE "ANNEE MODELE" ci-dessous en CHIFFRE comme indiqué ci après :
E=4(1984) F=5(1985) G=6(1986) H=7(1987) J=8(1988) K=9(1989)

★ 1 J E B L 7 9 3 A J T 2 3 1 6 7 2 ★

JEEP CORP

★ 1 J E B L 7 9 3 A J T 2 3 1 6 7 2 ★

2 2 1 0 KG
4 2 1 0 KG
1 9 8 0 KG
2 1 2 3 0 KG

1 J E

B L 7 9 3 A

J T 2 3 1 6 7 2

B L 7 9

8 2 3 1 6 7 2

TRANSFORMATION

N° DE COMPTE 0 7 1 1 0 0 4 5 0 0

N° DE BORDEREAU 0 0 0 2 2

1 J E Type Mines B L 7 9 3 A

N° châssis J T 2 3 1 6 7 2

B L 7 9 8 2 3 1 6 7 2

Type R.N.U.R. Plaque

DATE DE REPARATION 0 2 0 6 1 8 9

DATE { de livraison véhicule ou de montage de la pièce } Jour Mois An 1 8 0 5 1 8 9

0 0 0 2 km Peinture (en milliers)

Signification des caractères des plaques d'identification

★ 1 J E B L 7 9 3 A J T 2 3 1 6 7 2 ★ Vehicle Identification Number

1 Pays producteur 1 : Etats-Unis d'Amérique (U.S.A.), 2 : Canada

2 Manufacturier J : Jeep U.S.A., B : Jeep Canada

3 Type de véhicule C : Véhicule à usages multiples, D : Véhicule "C.K.D.", E : Exportation, T : Camionnette

4 Moteur B : 2,1 L Turbo D, E : 2,5 L, H : 2,5 L Dépollué, M : 4 L Dépollué, S : 4 L

5 Boîte de vitesses L : Mécanique 5 vitesses, T : Transmission automatique 4 rapports

6 Modèle 77 : Cherokee 2 portes 5 places
78 : Cherokee 4 portes 5 places
79 : Cherokee 2 portes 2 places

7

8 Habillage intérieur 1 : Base, 2 : Pioneer, 3 : Chief, 4 : Larédo, 5 : (Europe), 6 : Limited

9 Carburant A : Gazole, E : Essence

10 Année modèle E : 84, F : 85, G : 86, H : 87, J : 88, K : 1989

11 Usine d'assemblage T : Tolédo

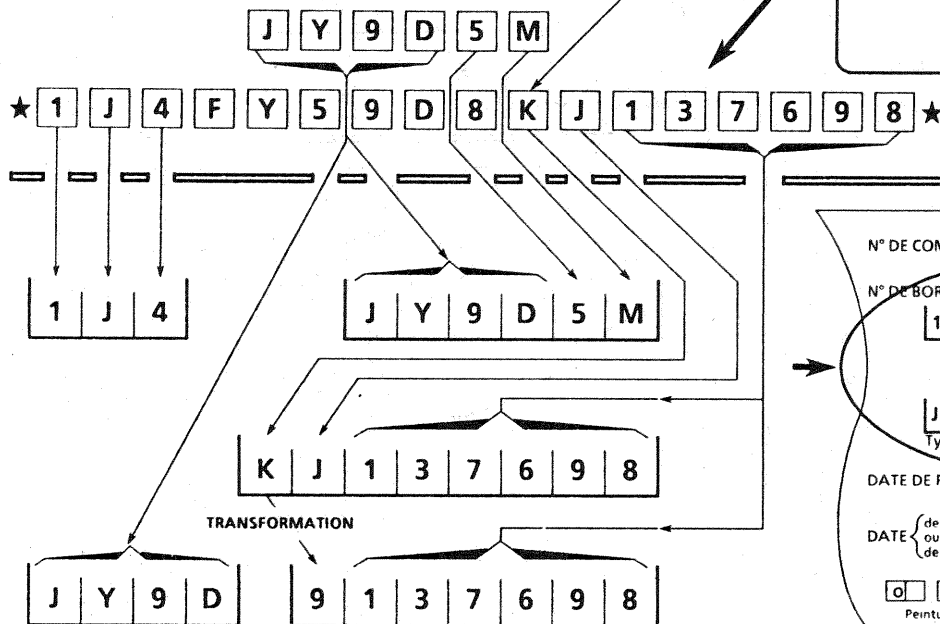
12 à 17 N° de fabrication 231672 ème véhicule

Jeep Cherokee à partir du modèle 1990 & Wrangler à partir du modèle 1989

Méthode de rédaction de l'O.R. ou du bordereau de garantie

Exemple : Jeep Wrangler Laredo Année Modèle 1989

pour la PLAQUE OVALE il est nécessaire de TRANSFORMER la LETTRE "ANNÉE MODÈLE" ci-dessous en CHIFFRE comme indiqué ci après : K = 9 (1989) L = 0 (1990) M = 1 (1991) etc...



JEEP EAGLE CORPORATION
JY9D5M
★ 1J4FY59D8KJ137698 ★

1 900 KG
2 900 KG
1 995 KG
2 1130 KG

N° DE COMPTE 0711004400

N° DE BORDEREAU 00059

1J4 Type Mines JY9D5M

N° châssis KJ137698

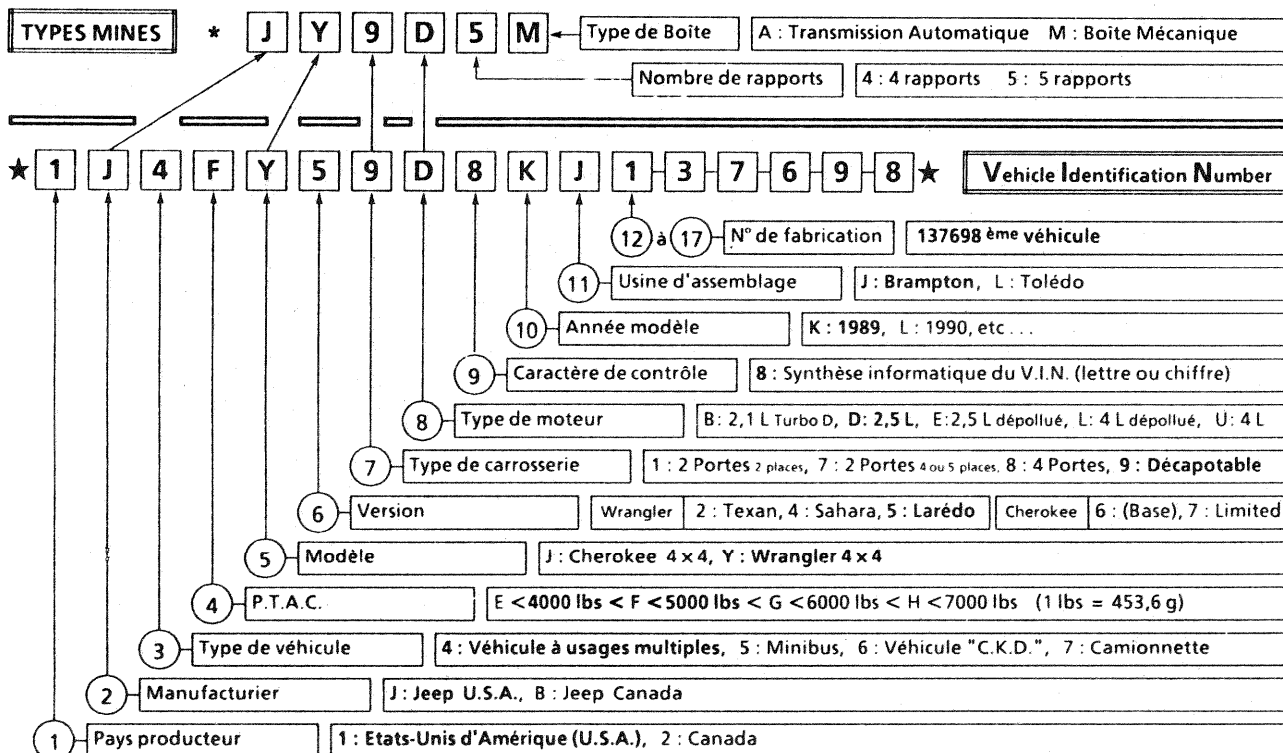
JY9D 9137698
Type R.N.U.R. Plaque

DATE DE REPARATION 020689
Jour Mois An

DATE de livraison véhicule ou de montage de la pièce 180589
Jour Mois An

0 v km 002
Peinture (en milliers)

Signification des caractères des plaques d'identification



* : Caractère supplémentaire d'homologation utilisé que sur les véhicules à destination de l'Italie



Jeep Cherokee

Type

S/Chapitre

BL7 X

33

ST7 X

33

33

AMELIORATION DE LA PROGRESSIVITE DU FREINAGE

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : MR274

1) EFFET CLIENT

- En cas de freinage d'urgence, il peut être constaté une insuffisance de progressivité du freinage, principalement pour les véhicules circulant à vide.

2) CAUSE

- Définition de la vanne de répartition de freinage qui tient compte du poids à vide et du poids en charge du véhicule.

3) RISQUE

- Inconfort de freinage.

4) SOLUTION SERIE

- Sans changement.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1. Opération à réaliser :

- Sur plainte client uniquement, remplacement de la vanne de répartition de freinage repère "D" ou "B" par une vanne repère DI, dont la progressivité est plus importante référence 89 52 006 656.

5.2. Véhicules concernés :

- Jeep Cherokee BL77 - BL78 - BL79 - ST78.

5.3. Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4. Pièces nécessaires :

- 1 vanne de répartition de freinage référence : 89 52 006 656.

5.5. Outillage nécessaire :

- Utiliser impérativement des clés en dimensions américaines.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque"

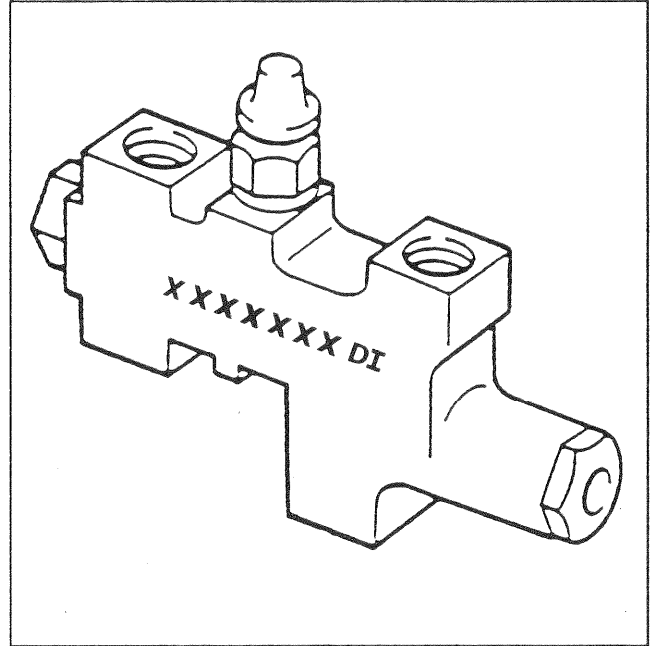
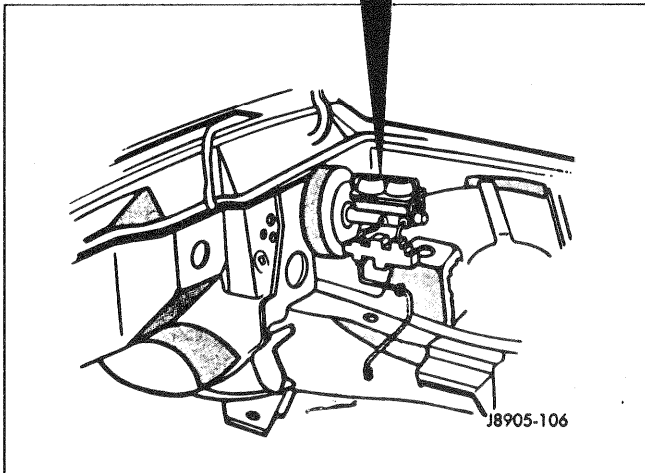
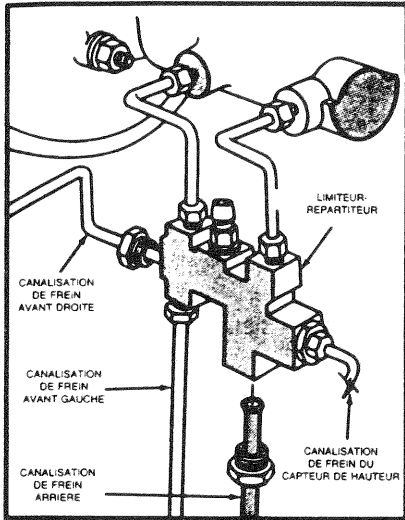
Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault

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.



5.6. Description de l'opération :

- Déposer la vanne de répartition de freinage située sous le maître cylindre de freinage sans enlever le couvercle de ce dernier.
- Remonter en lieu et place la nouvelle vanne de répartition repérée **XXXXXXXX DI** et resserrer les raccords à l'aide de clés de dimensions américaines.
- Procéder à la purge complète du circuit de freinage.



6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1. Destination des pièces déposées :

- A disposition DCZ.

6.2. Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3. Code incident : 3760

6.4. Code opération : 1166

Temps alloué : 1 h 30.



	Type	S/Chapitre
Jeep Wrangler	JY1 D	37
	JY9 D	37

37 DURETE DE DEVERROUILLAGE DU FREIN DE PARKING

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : M.R. 274

1) EFFET CLIENT

- Dureté du levier de déverrouillage manuel du frein de PARKING (Indication = BRAKE RELEASE).

2) CAUSE

- Le ressort de rappel du levier de déverrouillage du frein de parking passe à travers sa butée d'appui par manque d'une bague d'arrêt.

3) RISQUE

- Dureté de la manoeuvre de déverrouillage du frein de parking.

4) SOLUTION SERIE

- Montage d'une bague d'arrêt du ressort sur la butée d'appui.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

- Adjonction d'une bague d'arrêt de ressort.

5.2 Véhicules concernés :

- JEEP WRANGLER MODELE 1989

Exemples : 1J4FY - 9D8 (K) J

1J4FY - 1D8 (K) J

Identifiable par la lettre "K" située en 10^{ème} position dans le n° de VIN figurant sur la carte grise (Voir Note 1499).

5.3 Période d'intervention :

- Au premier passage en atelier IMPERATIF.

5.4 Pièces nécessaires :

- 1 bague d'arrêt référence : 77 01 034 671 suivant croquis ci-après (Rep. A).

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault.

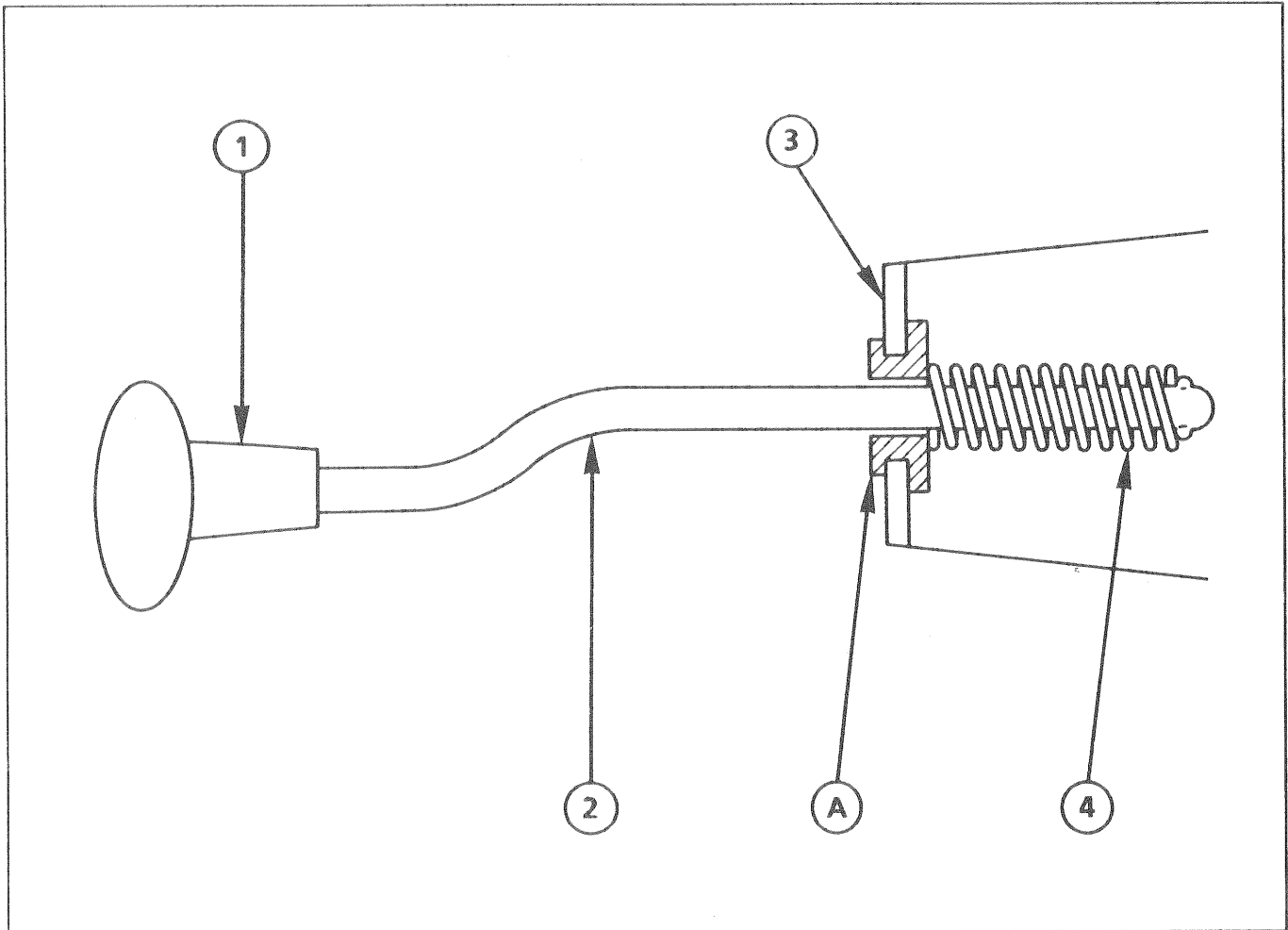
La production ou la traduction même partielle du présent document ainsi que l'utilisation du système de numérotage de référence des pièces de rechange sont interdites sans l'autorisation écrite et préalable de la Régie Nationale des Usines Renault.

5.6 Description de l'opération :

Suivant le croquis ci-joint.

- Déverrouiller le levier du frein de parking (**Rep. 1**) afin de libérer les freins.
- Vérifier que le ressort de rappel (**Rep. 4**) se trouve bien du côté droit de sa butée d'appui (**Rep. 3**).
- Repousser le ressort de rappel (**Rep. 4**) vers la droite de sa butée (**Rep. 3**).
- Enfiler la bague d'arrêt (**Rep. A**) sur la tige du levier de déverrouillage (**Rep. 2**) comme représenté par le croquis ci-après.
- Clipser cette bague (**Rep. A**) dans le trou de guidage du support (**Rep. 3**) puis relâcher le ressort (**Rep. 4**).

NOTA : La collerette du plus grand diamètre de la bague d'arrêt (**Rep. A**) se situe côté droit du support (**Rep. 3**) donc côté ressort.



6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Bordereau individuel ou collectif.
- Code frais : 91.
- Pièces aux prix d'acquisition.
- Main d'oeuvre aux taux garantie contractuelle.
- Date de fermeture : 31/12/89.

6.3 Code OTS : 0127.

6.4 Code opération : 1999.

Temps alloué : 0,30 H.



Type

S/Chapitre

RENAULT JEEP

ST785

62

62

AIR CONDITIONNE JEEP CHEROKEE LIMITED 6 CYLINDRES

- Moteur : **MX**
- Boîte de vitesses : **AW4**

Document de base : Fasc. "Air conditionné"

Nous avons constaté, lors de la sortie du véhicule JEEP Cherokee Limited, qu'il était impossible de remplir le circuit frigorigène de l'air conditionné par le circuit haute pression à cause d'une incompatibilité de raccord entre les stations de charge et le circuit de remplissage.

Nous vous informons qu'il existe un raccord adaptateur dit "Américain" pour effectuer cette opération, disponible à l'adresse ci-après :

DIAVIA CLIMATISATION AUTO

Direction commerciale
47, Rue du Pont d'Argenteuil
92230 GENNEVILLIERS

Tél. : 47 99 00 11

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.





	Type	S/Chapitre
RENAULT Jeep	BL7	21
	ST7	21
	JY	21
	CJ7	21

21 UTILISATION BOITE TRANSFERT

- Moteur :
- Boîte de vitesses : TC 242 - TC 231 - 300

Les boîtes transfert 300 (équipant les JEEP CJ7) et TC 231 (équipant les Wrangler et Cherokee Turbo Diesel) sont des boîtes sans différentiel. Ces véhicules ne doivent donc rouler en 4 x 4 que sur sol glissant.

En revanche la Cherokee 4 litres, équipés de la boîte TC 242, a un différentiel interpont qui autorise l'utilisation en 4 x 4 permanent.

Cette note précise les conditions d'utilisation autorisées pour chaque véhicule.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.

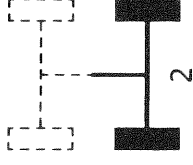

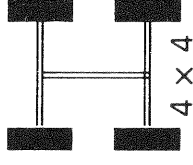

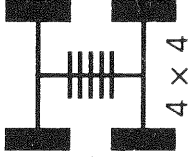
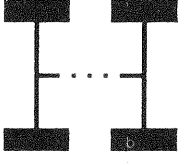

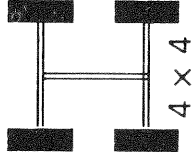


Jeep

DISTRIBUE
PAR RENAULT

CHEROKEE BL7 - WRANGLER JY
CJ7
BOITE DE VITESSES MECANIQUE

CHEROKEE
ST7
TRANSMISSION AUTOMATIQUE

POSITION DU SELECTEUR DE TRANSFERT	TEMOIN AU TABLEAU DE BORD	ROUES MOTRICES
2 --- H --- WD		
4 --- H --- PART TIME	Cherokee: PART TIME (orange) Wrangler:  (vert)	
4 --- FULL TIME WD	Cherokee:  (vert)	
N		
2 --- L --- LO	Cherokee: PART TIME (orange) Wrangler:  (vert)	

COMMAND TRAC 2H - 4H - N - 4L	TYPE DE SELECTION DE TRANSFERT SELEC TRAC 2WD - 4 PART TIME - 4 FULL TIME - N - 4LD
2 ROUES MOTRICES, RAPPORTS LONGS : USAGE PERMANENT (PROPULSION ARRIERE) SUR ROUTE ET AUTOROUTE	
4 ROUES MOTRICES, RAPPORTS LONGS : USAGE TEMPORAIRE VITESSE MAXI POUR LE PASSAGE DE CETTE SELECTION : 80 km/h SUR SOL GLISSANT - NEIGE - VERGLAS - CHEMINS INTERDIT SUR ROUTE SECHE ET MOUILLEE	
NON PREVU AVEC UNE BOITE DE VITESSES MECANIQUE	4 ROUES MOTRICES, RAPPORTS LONGS: USAGE PERMANENT SUR ROUTE - AUTOROUTE - TOUS CHEMINS NEIGE ET VERGLAS
NEUTRE : UTILISATION RESERVEE AU REMORQUAGE VITESSE MAXI : 48 km/h et sur une DISTANCE DE 24 km.	
4 ROUES MOTRICES, RAPPORTS COURTS : USAGE TEMPORAIRE VITESSE MAXI POUR LE PASSAGE DE CETTE SELECTION : 3 km/h TOUS TERRAINS - SOL GLISSANT	



JEEP CHEROKEE

Type

ST7 85

Usine et tranche de fabrication

000001 à 999999

S/Chapitre

19

19 VIBRATION DU SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Autre sous-chapitre concerné :

09

- Moteur : M
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : MR 274 - Manuel d'atelier
JEEP 1989

1) EFFET CLIENT

Vibration avec bruyance du système d'échappement.

2) CAUSE

Rupture du support du tube de descente du collecteur d'échappement repère A. (Fig. 1).

3) RISQUE

Aucun.

4) SOLUTION SERIE

Suppression du support de tube de descente du collecteur d'échappement et son collier.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

Suppression du support de tube de descente de collecteur d'échappement (A) et de son collier de fixation (B).

5.2 Véhicules concernés :

JEEP CHEROKEE ST 785.

Tous les véhicules présentant l'incident.

5.3 Période d'intervention :

Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

Néant.

5.5 Outillage nécessaire :

Classique.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

Néant.

6.2 Eléments comptables :

Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident : 1961

6.4 Code opération : 1160

Temps alloué : 0,3

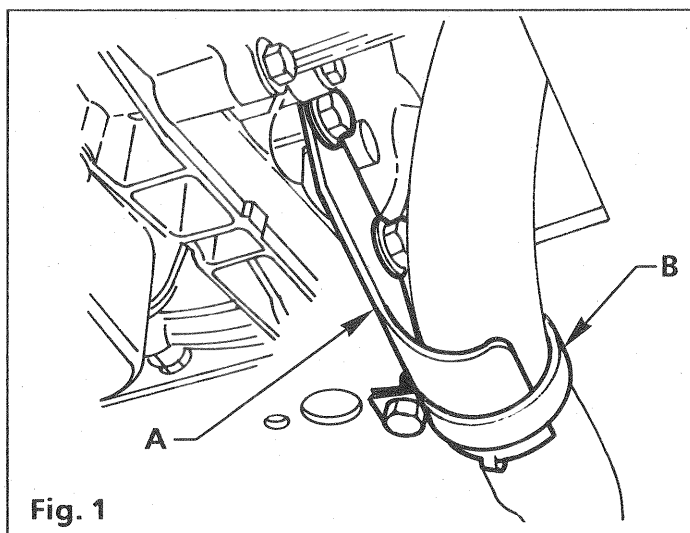


Fig. 1

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault.

La production 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.



JEEP

Type

S/Chapitre

ST7 X

81

BL7 X

81

JY1 X

81

JY9 X

81

81 ABSENCE DE FONCTIONS ELECTRIQUES ACCESSOIRES

Autre sous-chapitre concerné :

83 87

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : M.R. 274

1) EFFET CLIENT

Absence des fonctions électriques suivantes :

- Eclairage intérieur.
- Montre électrique.
- Commande à distance des serrures de portes.

2) CAUSE

Non branchement du connecteur d'alimentation des accessoires (ce connecteur est monté sur les véhicules afin d'éviter la décharge des batteries avant la livraison dans le réseau - le rebranchement doit être effectué par les centres livreurs).

3) RISQUE

Aucun.

4) SOLUTION SERIE

Aucune.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

Rebrancher le connecteur accessoires situé dans le compartiment moteur, dans le cas où le centre livreur n'a pas effectué cette opération. (Voir croquis ci-après)

5.2 Véhicules concernés :

JEEP CHEROKEE ST7 et BL7
WRANGLER JY1 et JY9

5.3 Période d'intervention :

Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

Néant.

5.5 Outillage nécessaire :

Néant.

*Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque*.

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault.

La production 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.

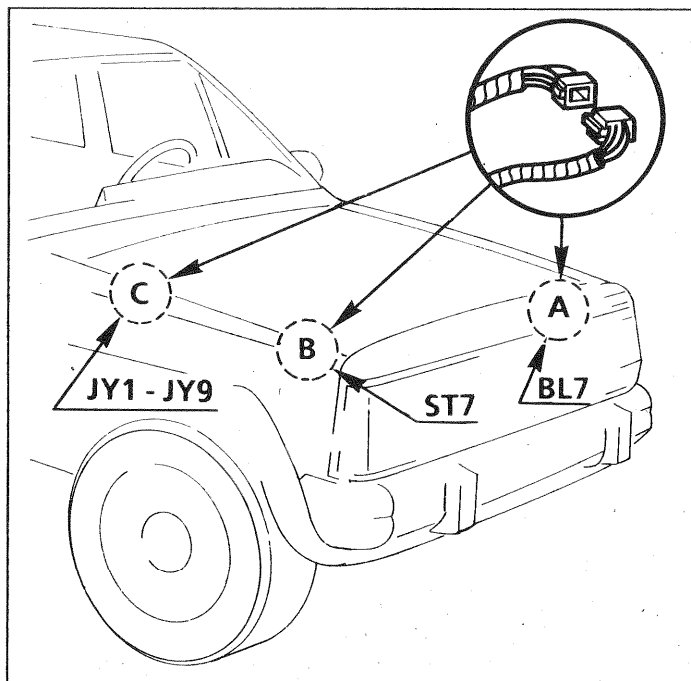
5.6 Description de l'opération :

Le raccordement du circuit électrique des accessoires est obtenu en rebranchant les deux éléments mâle et femelle du connecteur noir, de forme carrée situés dans le compartiment moteur, comme indiqué ci-après.

5.6.1 Les fils du connecteur sont :

- 1 rouge
- 1 rouge + filet blanc

5.6.2 Véhicule : JEEP CHEROKEE DIESEL = BL7
connecteur situé entre la batterie et le côté d'auvent gauche repère 'A'.



5.6.3 Véhicule : JEEP CHEROKEE ESSENCE 4 litres = ST78

connecteur situé sous le cadre relais d'injection côté droit repère 'B'.

5.6.4 Véhicule : JEEP WRANGLER ESSENCE 2,5 litres : JY1 et JY9.

connecteur situé sur le tirant du bac à batterie côté droit repère = 'C'.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :
Néant.

6.2 Eléments comptables :
Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident : 8945

6.4 Code opération : 8090
Temps alloué : 0,20



	Type	Usine et tranche de fabrication	S/Chapitre
JEEP Cherokee (FRANCE)	BL7 X	T 549753 à 557594	22
JEEP Cherokee (ITALIE)	BL7 X	T 549592 à 559142	22

22 FUITE D'HUILE BOÎTE DE TRANSFERT

- Boîte de Transfert : TC.231

1) EFFET CLIENT

Présence de traces d'huile sous le véhicule.

2) CAUSE

Mauvaise étanchéité du joint avant de la boîte de transfert.

3) RISQUE

Aucun.

4) SOLUTION SERIE

Contrôle à 100% des boîtes de transfert.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

Confirmation de l'engagement dans sa gorge du circlips de positionnement du roulement avant de la boîte de transfert.

5.2 Véhicules concernés :

JEEP CHEROKEE TURBO DIESEL
(TYPE BL7 X) dans les tranches de fabrication suivantes :

N° Fab (9) 549 753 à (9) 557 594 FRANCE

N° Fab (9) 549 592 à (9) 559 142 ITALIE.

5.3 Période d'intervention :

Au premier passage en atelier.

5.4 Pièces nécessaires :

1 collection Réf : 83 03 940 345.

5.5 Outillage nécessaire :

Classique.

Document de base : Manuel d'atelier JEEP 1989

5.6 Description de l'opération :

I) PROCESSUS DE CONTROLE DU VEHICULE

- Mettre le véhicule sur un pont élévateur et noter les indications portées sur la plaque d'identification de la boîte de transfert (Fig. 1).

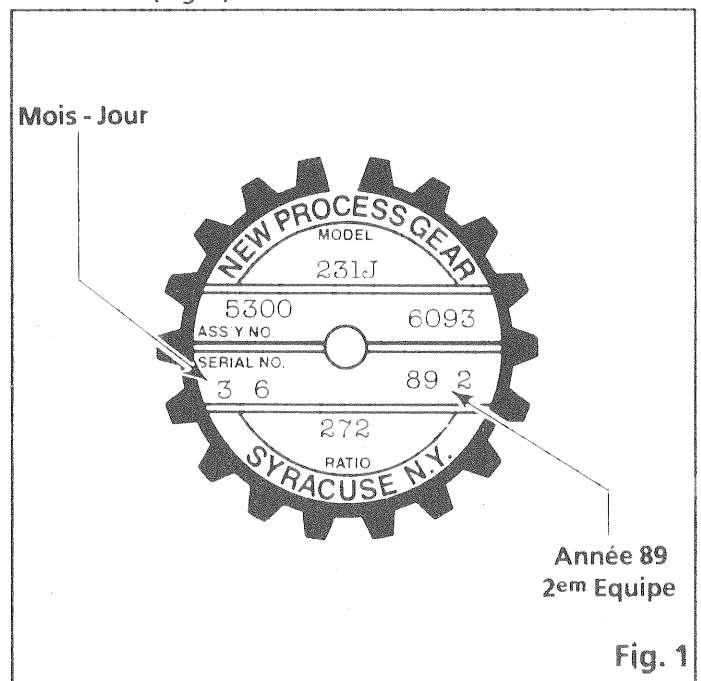


Fig. 1

- Noter les chiffres "Mois - Jour", le repère "Année - Equipe".
- Si les chiffres "Mois - Jour" sont compris entre "3-1" et "3-8" (fabrication du 1er au 8 mars) et le numéro d'équipe 2 une intervention est nécessaire sur la boîte de transfert.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

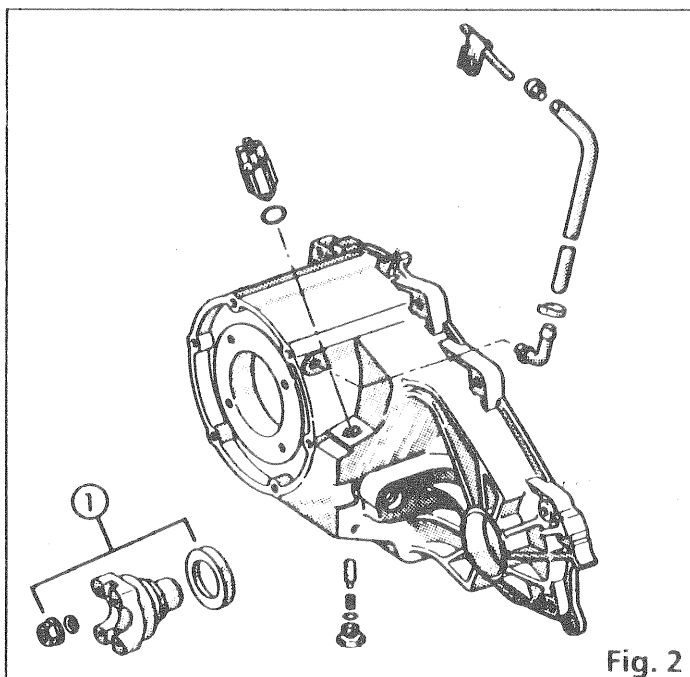
Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque"

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault.

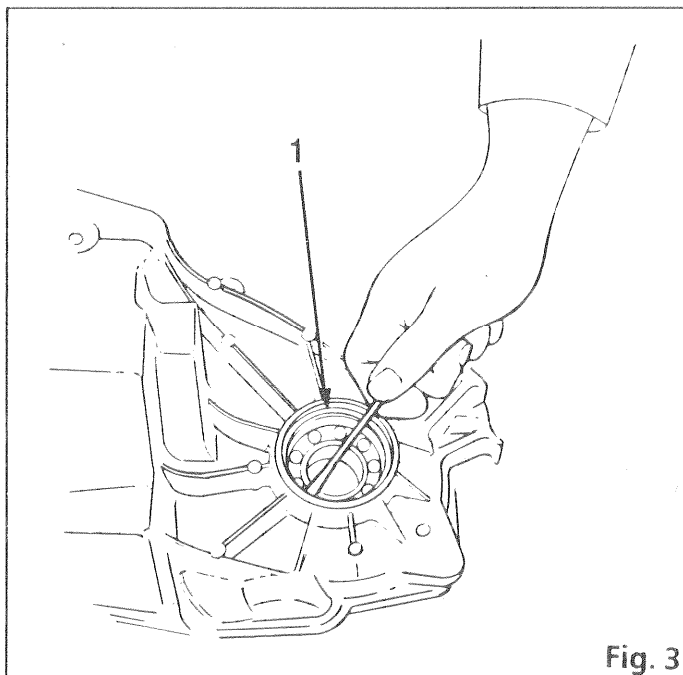
La production ou la traduction même partielle du présent document ainsi que l'utilisation du système de numérotage de référence des pièces de rechange sont interdites sans l'autorisation écrite et préalable de la Régie Nationale des Usines Renault.

II) INTERVENTION SUR LA BOÎTE DE TRANSFERT

- Vidanger la boîte et déposer la traverse arrière.
- Tracer un repère sur la chape de l'arbre de transmission avant, désaccoupler l'arbre de la boîte de transfert.
- Déposer la bride et son joint. (Fig. 2, repère 1).



- Vérifier l'état et la position du circlips (Fig. 3, repère 1).



- Confirmer son engagement dans la gorge à l'aide d'un tournevis.
- Remonter un joint d'étanchéité neuf, la bride, une rondelle et l'écrou de fixation.
- Serrer l'écrou au couple de 15 Da Nm.
- Reposer l'arbre de transmission en tenant compte des repères faits au démontage.
- Refaire le plein de la boîte de transfert et reposer la traverse arrière.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :
Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Bordereau individuel ou collectif
- Code frais : 91
- Pièces aux prix d'acquisition.
- Main d'œuvre au taux garantie contractuelle
- Date de fermeture : 01/12/90

6.3 Code OTS : 0150

6.4 Code opération : 1999
Temps alloué :

- Contrôle : 0,5 h
- Intervention : 1,5 h



Jeep cherokee

ST7 85

22

Cette note annule et remplace la note 1423 réf. : 77 11 086 046

22

SELECTION 4 x 4 DIFFICILE (SELEC TRAC) AVEC BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

- Moteur : M
- Boîte de vitesses : AW4

Document de base : Manuel d'atelier
Jeep 1989

1) EFFET CLIENT

- Levier de 4 x 4 difficile à déplacer, sélection 4 roues motrices imprécise.

2) CAUSE

- Semble favorisée par la différence de circonférence des pneumatiques avant et arrière ; liée à l'usure.

3) RISQUE

- Aucun.

4) SOLUTION SERIE

- Aucune

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

- Permuter la roue arrière droite avec la roue avant gauche.

NOTA : Conseiller au client de rouler le plus souvent possible en 4 roues motrices permanentes position "FULL TIME" sur route et autoroute.

- Pour faciliter le passage en position "FULL TIME" il est conseillé de lâcher l'accélérateur.

- La vitesse de passage la plus favorable est de 80 km/h.

5.2 Véhicules concernés :

- Jeep Cherokee type ST785 automatique.

5.3 Période d'intervention :

- Garantie ou client.

5.4 Pièces nécessaires :

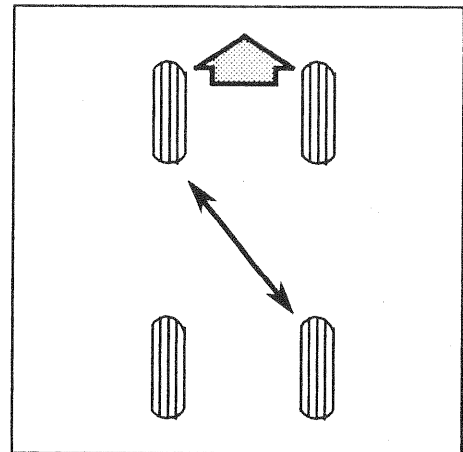
- Néant.

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

5.6 Description de l'opération :

- 1) Vérifier le réglage du levier de 4 x 4 Selec Trac. Ce levier doit être à 4 mm avant la butée fin de sélecteur en deux roues motrices (voir NT 1306).
- 2) Permuter la roue arrière droite avec la roue avant gauche



6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident :

- 3542.

6.4 Code opération :

- 3999.

Temps alloué :

- 0,5 h.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.





Jeep Cherokee

Type

S/Chapitre

ST7

85

19

19

FISSURATION DU COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT

- Moteur : M
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : MR Atelier jeep 1989 -
MR 274

1) EFFET CLIENT

- Bruyance de l'échappement principalement lorsque le moteur est froid.

2) CAUSE

- Fissuration du collecteur d'échappement au niveau des soudures.

3) RISQUE

- Inconfort de conduite.

4) SOLUTION SERIE

- Adoption d'un nouveau collecteur d'échappement réf. 89 53 006 244, en remplacement du collecteur réf. : 89 33 003 972.

5) SOLUTION APRES-VENTE

- 5.1. Opération à réaliser :
- Remplacement du collecteur d'échappement et de son joint.
- 5.2. Véhicules concernés :
- Jeep Cherokee 4 litres : ST785
 - Tous les véhicules présentant l'incident.
- 5.3. Période d'intervention :
- Sur plainte client.

5.4. Pièces nécessaires :

- 1 collecteur d'échappement réf. : 89 53 006 244,
- 1 joint de collecteur : réf. : 89 33 004 759.

5.5. Outillage nécessaire :

- Classique.

5.6. Description de l'opération :

- Le remplacement du collecteur d'échappement est décrit dans le manuel d'atelier JEEP 1989, Section 11 page 11, Tome mécanique.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

- 6.1. Destination des pièces déposées :
- Néant.
- 6.2. Eléments comptables :
- Bordereau individuel
 - Code frais : 91
 - Pièces aux prix d'acquisition
 - Main d'oeuvre aux taux garantie contractuelle
 - Date de fermeture : 31/12/91.
- 6.3. Code OTS : 0151
- 6.4. Code opération : 1092

Temps alloué :

- 4 h 50.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque"

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





Type

S/Chapitre

JEEP Cherokee

ST7

8

14

14 ODEUR D'ESSENCE A L'EXTERIEUR DU VEHICULE OU DANS UN LOCAL FERMÉ

Autre sous-chapitre concerné: **08**

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : Manuel d'atelier spécifique JEEP 1989

1) EFFET CLIENT

- Odeur d'essence à l'extérieur du véhicule dans un endroit fermé (garage), ou en roulant avec les glaces ouvertes.

2) CAUSE

- Evaporation d'essence par le reniflard du réservoir à carburant situé dans la trappe d'accès au bouchon du réservoir.

3) RISQUE

- Aucun.

4) SOLUTION SERIE

- Spécification d'un système de récupération des vapeurs d'essence.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

- Mise en place d'un absorbeur de vapeur d'essence (canister)

5.2 Véhicules concernés :

- JEEP CHEROKEE ESSENCE LIMITED ST 78

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

- 1 collection Réf. 89 83 507 104 constituée de :

- 1 support d'absorbeur de vapeur d'essence (A) Fig 1 ou Fig 2
- 3 vis (B) fig 2 et d'un ajustage (B') (pochette papier) Fig 1
- 1 raccord caoutchouc et un tuyau plastique (C) Fig 1
- 1 récipient de vapeur d'essence (D)
- 1 collier (inutilisé) et une vis (A') Fig 1 (pochette plastique)
- 1 couvercle de filtre à air.

- 1 tube réaspiration Réf. 89 53 002 651
- 1 tube réaspiration Réf. 89 53 004 623
- 1 tube d'essence Réf. 77 01 033 228 (1 mètre)

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault.

La production 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

5.6 Description de l'opération :

1) Mise en place d'un absorbeur de vapeur d'essence (canister)

- Débrancher la borne négative de la batterie
- Placer le raccord caoutchouc et le tuyau plastique (C) de la collection sur la sortie inférieure de l'absorbeur de vapeur d'essence (D). Installer l'ensemble dans le support (A) et approcher la vis (A') à la main (Fig 1)

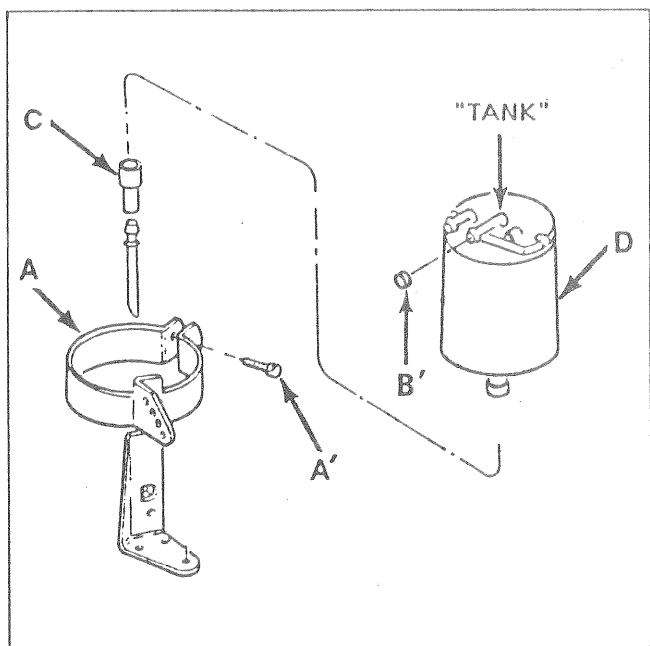


Fig 1

- Positionner le support (et son absorbeur) sur les trous situés à côté de la partie inférieure de la chapelle d'amortisseur avant droit et le fixer à l'aide des 3 vis (B) fournis dans la collection (Fig 2)

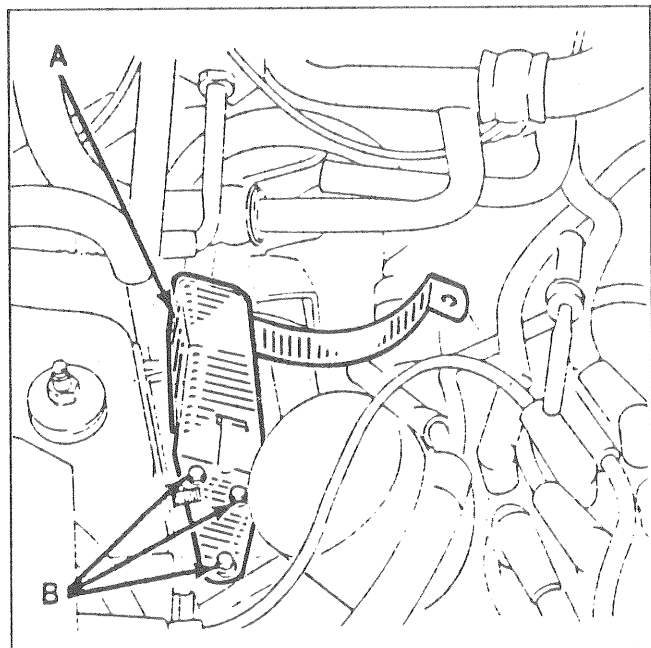


Fig 2

2) Mise en place des canalisations

- Repérer (pour le remontage) et débrancher toutes les canalisations reliées au filtre à air.
- Déposer le couvercle du filtre à air, installer la nouvelle pièce fournie dans la collection. Rebrancher les canalisations d'après les repères effectués au démontage.
- Déposer le bocal de lave-vitre, positionner le tube de réaspiration (Réf. 89 53 004 623) le long du tablier puis le faire passer sous l'emplacement du bocal de lave-vitre. Brancher l'extrémité (1) du tube (F) sur le filtre à air et l'autre extrémité (2) sur la sortie de l'absorbeur de vapeur repéré " CARB BOWL" (Fig 3)
- Reposer le bocal de lave-vitre.

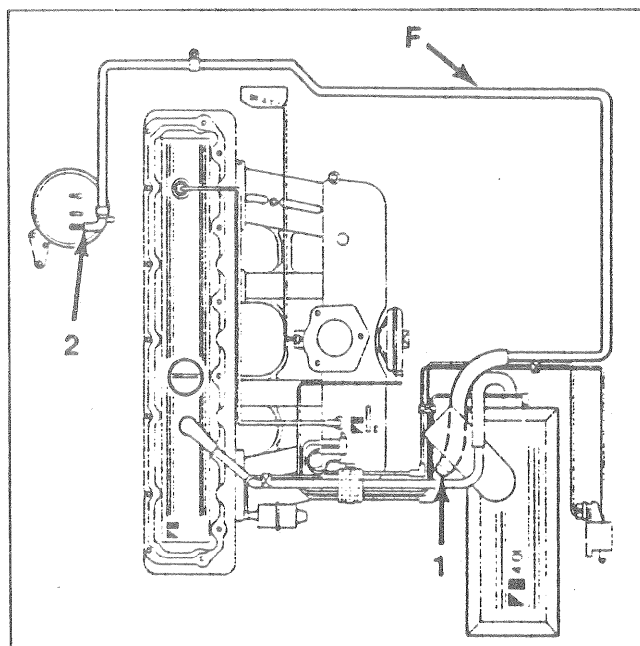


Fig 3

- Placer le véhicule sur un pont élévateur et, soit à l'aide d'un cric de pont ou d'un vérin de dépose de boîte, soulever le réservoir à essence. Dévisser suffisamment les écrous de fixation du réservoir afin de pouvoir atteindre le tuyau (S) de réaspiration (Fig 4 et 5).

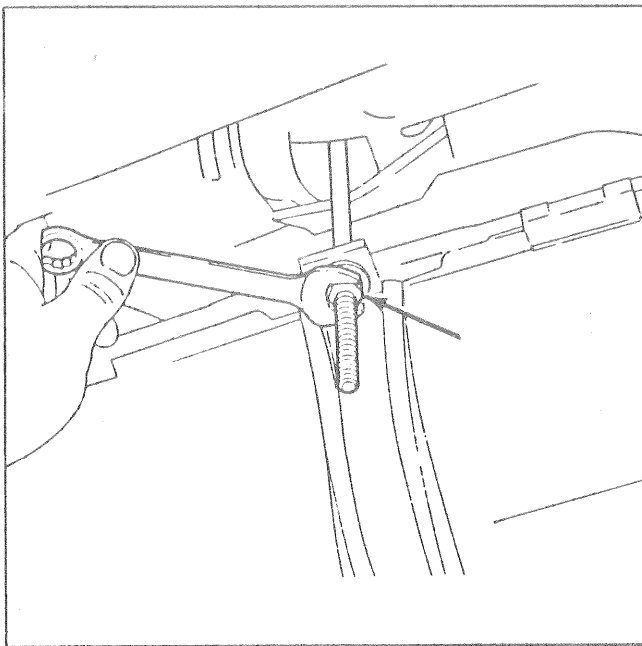


Fig 4

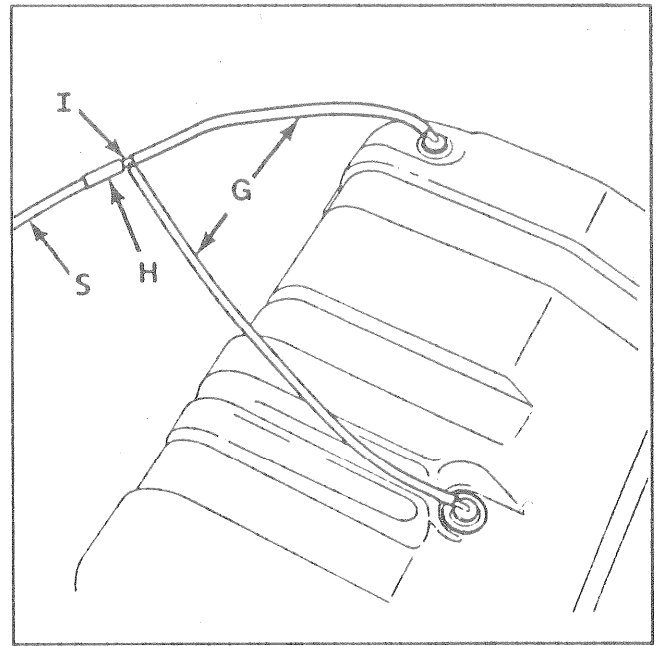


Fig 5

- Supprimer le système de dégazage existant comprenant :
1 tuyau métallique, 1 tuyau caoutchouc, 1 reniflard (le départ est branché sur la sortie H du Té de raccordement I (Fig 5), la sortie localisée dans le logement de la trappe à essence).
- Déposer la pompe à essence et son support (sans débrancher les canalisations), le ressort de maintien du câble de frein à main gauche, le support de tuyau d'alimentation d'essence sur le longeron avant gauche. Faire cheminer le tube de réaspiration (Réf. 89 53 002 651) le long du châssis gauche du véhicule et le fixer avec les brides existantes J (Fig 6).

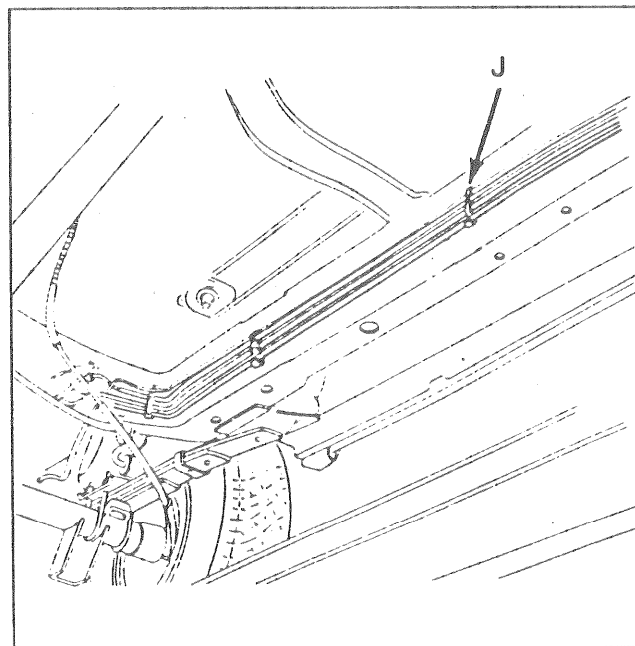


Fig 6

- Relier le tube de réaspiration précédemment installé (Réf. 89 53 002 651) à la sortie H (Fig 5)
- Reposer le support du tuyau d'alimentation d'essence, le ressort de maintien du câble de frein à main, la pompe à essence
- Refixer le réservoir et serrer les écrous de bride au couple de 1,1 daN.m
- Relier l'autre extrémité du tube de réaspiration à l'aide de la durit (Réf : 77 01 033 228) après avoir placé l'ajutage B' dans la sortie de l'absorbeur de vapeur d'essence repérée "TANK" (Fig 7)
- Serrer la vis A', après avoir positionné correctement l'absorbeur de vapeur d'essence
- Rebrancher la batterie.

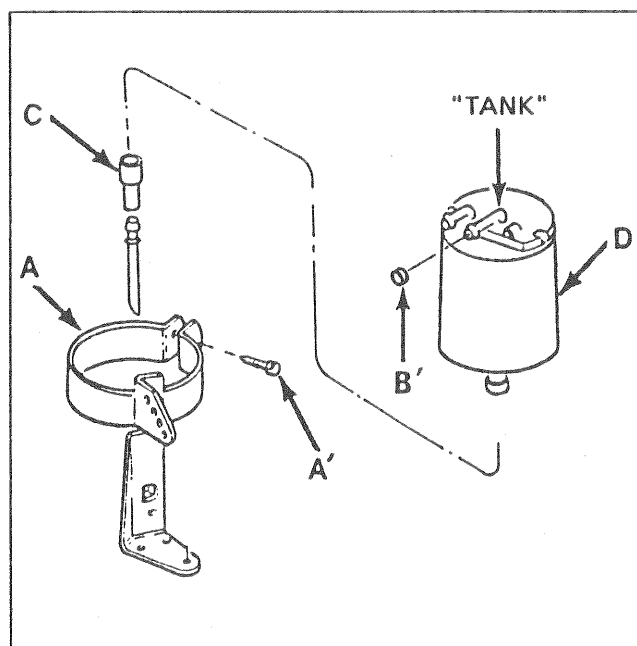


Fig 7

6) DONNÉES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant

6.2 Eléments comptables :

- Bordereau individuel
- Code frais : 91
- Pièces aux prix d'acquisition
- Main d'oeuvre aux taux garantie contractuelle
- Date de fermeture : 31/03/91

6.3 Code OTS : 0156

6.4 Code opération : 1999 Temps alloué : 2,00 h



Type

Usine et tranche de fabrication S/Chapitre

JEEP Cherokee

BL7 X

00001 à Mod 90

10

10 FUIE CANALISATION RETOUR D'HUILE TURBO

- Moteur : J8S
- Boîte de vitesses : AX5

Document de base : MR 274

1) EFFET CLIENT

- Présence de traces d'huile sous le véhicule.

2) CAUSE

- Fissuration de l'extrémité annelée du tuyau métallique de retour d'huile du turbo (côté palier du turbo).

3) RISQUE

- Fuite d'huile moteur à l'extérieur du véhicule.

4) SOLUTION SERIE

- Adoption d'un nouveau tuyau annelé métallique et d'un manchon en caoutchouc adapté à ce nouveau montage (ancien tuyau à 62 anneaux remplacé par un tuyau à 19 anneaux de couleur verte).

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

- Idem à la série. Tuyau à 19 anneaux de couleur verte.

5.2 Véhicules concernés :

- JEEP CHEROKEE Diesel BL 7 X.
Jusqu'au modèle 1990

5.3 Période d'intervention :

- Au premier passage en atelier.

5.4 Pièces nécessaires :

- 1 tuyau de retour d'huile annelé
réf. : 77 00 850 728,
- 1 raccord en caoutchouc
réf. : 77 00 850 779

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault.

La production 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.

ENSEMBLE MOTEUR ET BAS MOTEUR

Canalisation retour d'huile turbo

10

5.6 Description de l'opération :

- Déposer le tuyau de retour d'huile et son manchon (E) en caoutchouc, si ce montage comporte 62 anneaux et dont la couleur est dorée.
- Monter en lieu et place le nouveau tuyau et son manchon en caoutchouc suivant la méthode suivante :
- Monter le manchon en caoutchouc réf. : **77 00 850 779** sur l'extrémité inférieure du tuyau annelé réf. : **77 00 850 728**, en s'assurant que le diamètre intérieur le plus petit (**19,3 mm**) soit situé sur l'extrémité du tuyau annelé. (Fig 1).
Le sens de ce manchon est repéré par une flèche à la peinture, indiquant le sens d'écoulement de l'huile.

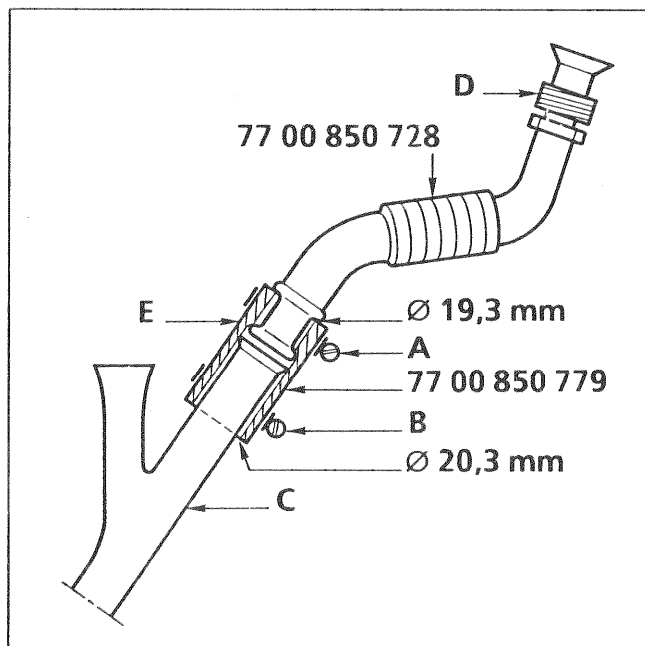


Fig 1

- Monter les deux colliers à vis sur le manchon sans les serrer.
- Monter l'ensemble manchon plus tuyau annelé sur le raccord d'embase (C), du carter cylindres, sans serrer les colliers (A) et (B).
- Visser sans la serrer l'extrémité supérieure du tuyau annelé (D) sur le palier du turbo, en positionnant correctement ce tuyau sans le déformer, ni le contraindre, et en évitant toute interférence avec le renfort du turbo.

- Serrer l'extrémité supérieure du tuyau annelé (D) en s'assurant que ce tuyau conserve bien sa position initiale.
- Positionner de façon définitive les deux colliers (A) et (B) sur le manchon (E), puis les serrer.

6) DONNÉES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant

6.2 Eléments comptables :

- Bordereau individuel
- Code frais : 91
- Pièces aux prix d'acquisition
- Main d'oeuvre aux taux garantie contractuelle
- Date de fermeture : 31/01/92

6.3 Code OTS : 0157

6.4 Code opération : 1999

Temps alloué : 0,50 h



	Type	S/Chapitre
JEEP Cherokee	BL7 X	19
	ST7 X	19

19 DIFFICULTE DE REMPLISSAGE DU RESERVOIR A CARBURANT

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : XXX

Document de base : Manuel d'atelier spécifique Jeep 1989

1) EFFET CLIENT :

- Difficulté de remplissage du réservoir à carburant au-dessus de 50 litres lorsque le témoin minimum est allumé.

2) CAUSE :

- 2.1 Non conformité du réservoir à carburant (50 litres au lieu de 76 litres).
- 2.2 Mauvaise calibration de l'émetteur sur réservoir allumant le témoin lumineux alors qu'il reste environ 25 l de carburant.

3) RISQUE :

- Aucun.

4) SOLUTION SERIE :

- Contrôle sur chaîne à 100 % et suppression du réservoir de 50 litres.

5) SOLUTION APRES-VENTE :

5.1 Opération à réaliser :

- Remplacement du réservoir à carburant ou de l'émetteur.

5.2 Véhicules concernés :

- JEEP CHEROKEE TURBO D et LIMITED ESSENCE . Sauf les modèles 1990 :
 - BL7X
 - ST7X

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

- 2.1 Réservoir (Essence) réf. **89 83 502 633**
(Diesel) réf. **89 83 500 267**
- 2.2 Emetteur (Essence) réf. **89 83 506 282**
(Diesel) réf. **89 83 506 285**

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

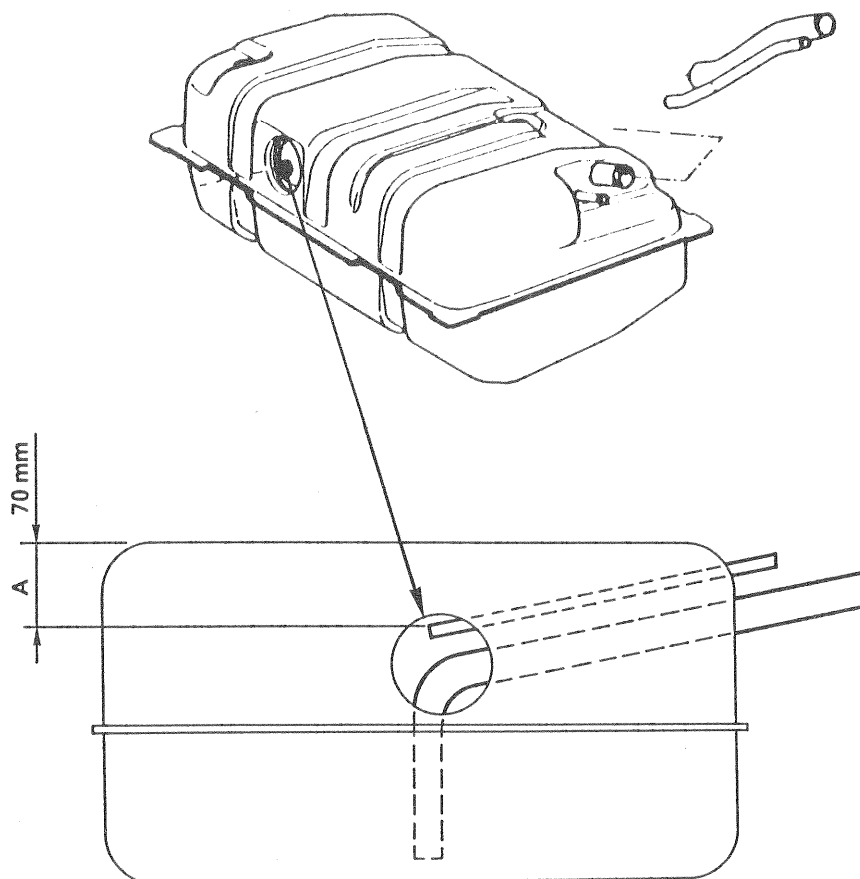
Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault.

La production 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.

5.6 Description de l'opération :

- 1) Vérifier la bonne capacité du réservoir selon la méthode suivante :
 - Procéder à la dépose de l'émetteur sur réservoir.
 - Contrôler la position du tube de dégazage (voir croquis) et mesurer la cote qui doit être d'environ 70 mm. Si ce n'est pas le cas, procéder au remplacement du réservoir et de l'émetteur.
- 2) Le réservoir étant conforme remplacer l'émetteur.



6) DONNEES ADMINISTRATIVES :

6.1 Destination des pièces déposées :

- Retour classique en garantie au S.R.P.G. de Bièvres.

6.2 Eléments comptables :

- Bordereau individuel
- Code Frais : 91
- Pièces aux prix d'acquisition
- Main d'oeuvre aux taux garantie contractuelle
- Date de fermeture : 31/12/90

6.3 Code OTS : 0159.

6.4 Code opération :

- 1156 : Remplacement émetteur avec réservoir.
- 8033 : Remplacement émetteur seul.

Temps alloué :

- 1H50 : Remplacement émetteur avec réservoir.
- 1H10 : Remplacement émetteur seul.



Type

S/Chapitre

JEEP Cherokee

ST7 85

23

23

DETERIORATION DE L'INDICATEUR DU SELECTEUR DE BVA

- Moteur : M
 - Boîte de vitesses : AW4
- Document de base : MR JEEP 1989. Manuel d'Atelier

1) EFFET CLIENT

Détérioration du film de l'indicateur de sélection du levier de boîte de vitesses automatique.

2) CAUSE

Interférence entre le film repère (2) de l'indicateur repère (1), Fig. (1) et la moquette sous la console centrale de levier de vitesses.

3) RISQUE

Aucun.

4) SOLUTION SERIE

Allongement de la découpe de la moquette de 75 mm sous la console centrale.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

Allongement de la découpe de la moquette de 75 mm vers l'avant du véhicule.

5.2 Véhicules concernés :

- Jeep Cherokee avec boîte automatique ST78 Mod 1988 et 1989.

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

- 1 indicateur assemblé réf : 89 55 022 195.

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault.

La production 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.

5.6 Description de l'opération :

- 5.6.1 Déposer l'indicateur de sélection (1) comme indiqué par le manuel de réparation JEEP 1989 page 5-45.
- 5.6.2 Déposer la console centrale avant comme indiqué dans ce même manuel page 23-51.
- 5.6.3 Découper l'avant de la moquette du plancher comme représenté en Fig.(2), repère (B), 75 mm supplémentaires vis à vis de la découpe d'origine repère (A).
- 5.6.4 Remonter l'ensemble de la console
 - Remonter un indicateur neuf réf : 89 55 022 195
 - Remonter la poignée de commande

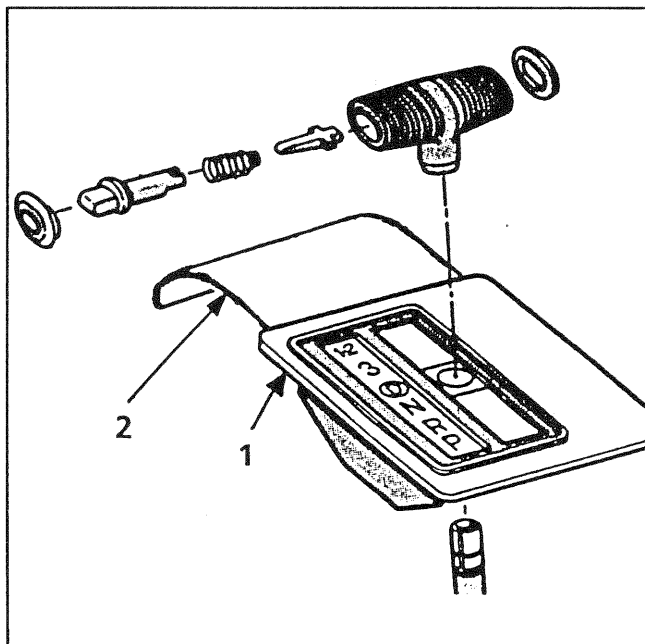


Fig 1

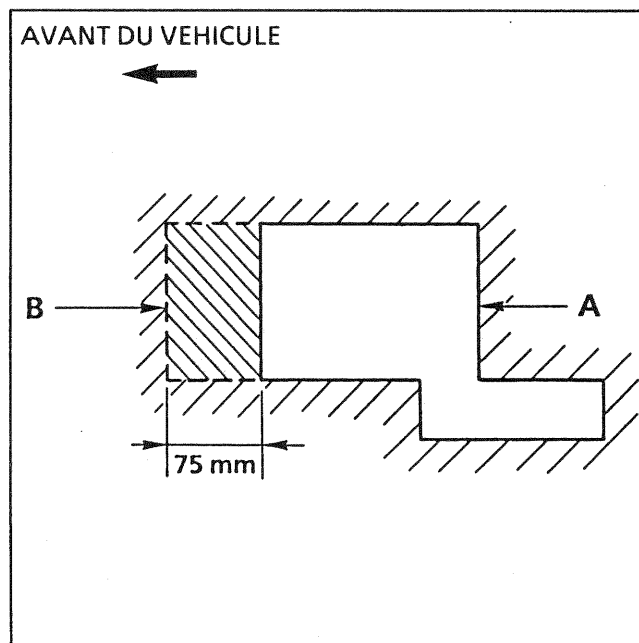


Fig 2

6) DONNÉES ADMINISTRATIVES

- 6.1 Destination des pièces déposées :
 - Néant.
- 6.2 Eléments comptables :
 - Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.
- 6.3 Code incident : 2360
- 6.4 Code opération : 2999
Temps alloué : 1 h



Type

S/Chapitre

JEEP Cherokee

JJX

X

33

33 VIBRATION AU FREINAGE

- Autre sous-chapitre concerné : **09**
- Moteur : **J8S**
- Boîte de vitesses : **AX5**

Document de base : MR 274

1) EFFET CLIENT

- Vibration du véhicule au freinage.

2) CAUSE

- Interférence entre les masses d'équilibrage des tambours des freins arrière (B) et le centre des jantes (C).

3) RISQUE

- Inconfort de conduite.

4) SOLUTION SERIE

- Contrôle en usine de la conformité de l'épaisseur des masses d'équilibrage.

5) SOLUTION APRES-VENTE**5.1 Opération à réaliser :**

- Meulage des masses d'équilibrage afin de diminuer leur épaisseur (figure 2).

5.2 Véhicules concernés :

- JEEP Cherokee Diesel 4 portes JJXX, modèle 1990, équipé d'origine de jantes en aluminium, 10 branches de couleur aluminium réf. : **89 52 000 025**.

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

- Aucune.

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault.

La production 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.

5.6 Description de l'opération :

5.6.1 Vérifier que la vibration provient bien des freins arrière en serrant légèrement le frein à main en roulant.

5.6.2 Contrôler la distance (D) entre les rayons du centre de jante (C) et les masses d'équilibrage (B), des tambours de freins arrière (A) à l'aide d'un jeu de cale. Cette distance doit être d'environ de 2/10 de mm.

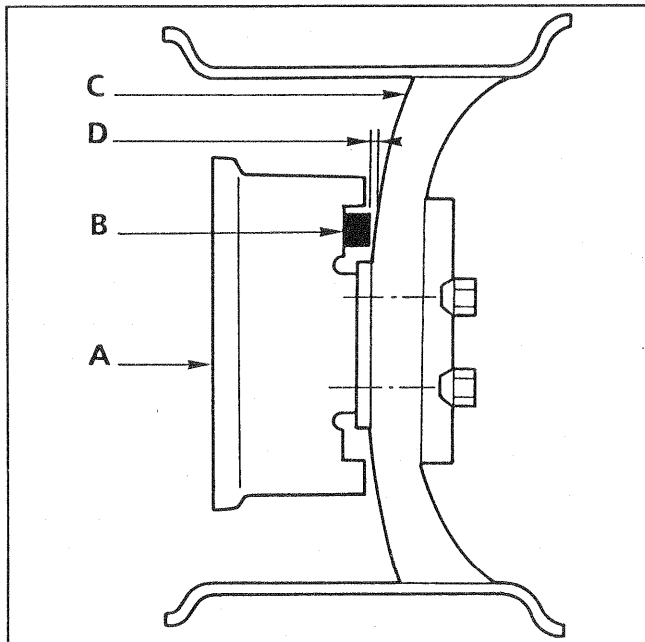


Figure 1

5.6.3 Dans le cas où les masses d'équilibrage sont en contact avec la jante, il sera nécessaire de réduire l'épaisseur de ces masses par meulage, directement sur le véhicule sans déposer le tambour de frein (figure 2).

5.6.4 Prévoir un essai sur route afin de s'assurer que les vibrations ont bien disparues.

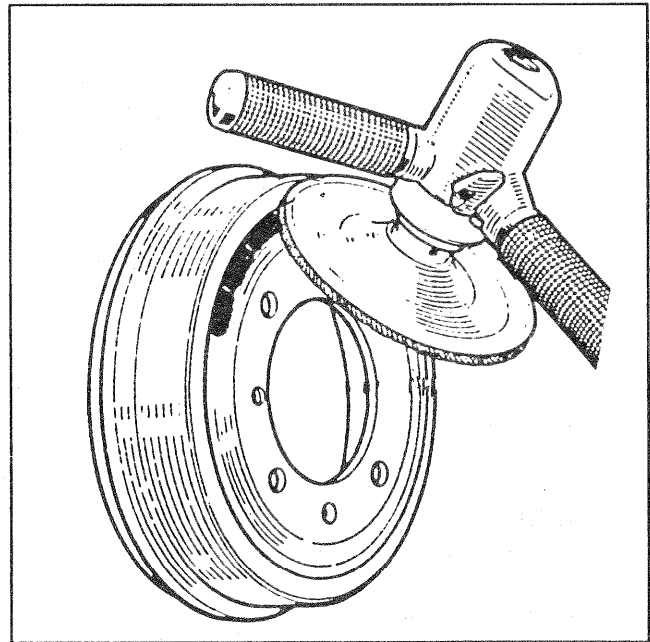


Figure 2

6) DONNÉES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident : 3477

6.4 Code opération : 3999

Temps alloué : 1 h



RENAULT 25

B29

3

S 000000 à 0016049

17

B29

F

S 000000 à 0008469

17

17 CALAGE EN DECELERATION AVEC CLIMATISATION EN FONCTIONNEMENT

- Moteur Z7 W 701, Z7 W 707, Z7 W 709
- Boîte de Transfert : BVA4

Document de base : MR injection "Renix"

1) EFFET CLIENT

Calage en décélération à faible vitesse, avec la climatisation en fonctionnement.

2) CAUSE

Stratégie calculateur.

3) RISQUE

Désagrément de conduite.

4) SOLUTION SERIE

Modifications des calculateurs d'injection et de boîte automatique.

5) SOLUTION APRES-VENTE

5.1 Opération à réaliser :

Contrôle et modification selon chapitre 5.6 (préliminaires et tableaux).

5.2 Véhicules concernés :

B 293 - BVA4 - CA jusqu'à n° S016049

B 29 F - BVA4 - CA jusqu'à n° S008469

5.3 Période d'intervention :

Au premier passage en atelier.

5.4 Pièces nécessaires :

Calculateur BVA4

Réf : 77 00 853 300 ou/et

Calculateur injection B29F

Réf : 77 00 853 304

(voir tableaux)

5.5 Outillage nécessaire :

Classique.

5.6 Description de l'opération :

1) S'assurer que le véhicule est dans la tranche de fabrication à reprendre (n° de série, équipement BVA4 et conditionnement d'air).

2) S'assurer qu'aucun shunt n'a été monté entre les voies 1 et 2 du contacteur de frein (montage après-vente ou usine). Dans le cas contraire, le supprimer.

A noter : Le contrôle de la présence du shunt peut être fait simplement à la valise : taper D04 (BVA4) ; s'il y a un shunt, le barregraphe n° 3 à droite reste allumé même si l'on appuie sur la pédale de frein.

3) Suite des opérations voir tableaux.

6) DONNEES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :
Retour impératif au SRPG Bièvres.

6.2 Eléments comptables :

Bordereau individuel

Code frais : 91

Pièces au prix d'acquisition

Main d'œuvre aux taux garantie contractuelle

Date de fermeture : 30.06.91

6.3 Code OTS :

0164

6.4 Code opération :

1999

6.5 Temps alloué :

- B293 : 1 h

- B29F : 0,75 h

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault.

La production 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.

B 293		
Code calculateur BVA4 Code calculateur injection	13.4	17.4
111.3 ou 112.3	<ul style="list-style-type: none"> - Remplacer le calculateur BVA4 réf : 77 00 853 300. - Régler le By-pass du boîtier papillon (selon MR injection page 17 - 49). - Régler le CO à 2%. - Débrancher la voie 3 du calculateur d'injection (connecteur 35 voies) et l'isoler. 	<ul style="list-style-type: none"> - Régler le By-pass du boîtier papillon (selon MR injection page 17 - 49). - Régler le CO à 2%. - Débrancher la voie 3 du calculateur d'injection (connecteur 35 voies) et l'isoler.
114.3 ou 116.3	<ul style="list-style-type: none"> - Remplacer le calculateur BVA4 réf : 77 00 853 300. - Pas d'intervention moteur. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'intervention sur le véhicule.

B 29 F		
Code calculateur BVA4 Code calculateur injection	13.4	17.4
121.3	<ul style="list-style-type: none"> - Remplacer le calculateur BVA4 réf : 77 00 853 300. - Remplacer le calculateur injection réf : 77 00 853 304. 	<ul style="list-style-type: none"> - Remplacer le calculateur d'injection réf : 77 00 853 304.
124.3 ou 127.3	<ul style="list-style-type: none"> - Remplacer le calculateur BVA4 réf : 77 00 853 300. - Pas d'intervention moteur. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'intervention sur le véhicule.



Type

S/Chapitre

JEEP Cherokee

BL7 X

83

ST7 8

83

Cette note annule et remplace : N° 1443 réf. : 77 11 086 309**83****BRUYANCE DU CABLE DE COMPTEUR DE VITESSE**

- Moteur : XXX
- Boîte de vitesses : XXX
- Autre sous-chapitre concerné : **09**

Document de base : Manuel d'atelier spécifique JEEP 1989.

1) EFFET CLIENT

- Bruyance du compteur de vitesse.

2) CAUSE

- Câble(s) de compteur de vitesse défectueux.

3) RISQUE

- Aucun.

4) SOLUTION SERIE

- Adaptation de nouveaux câbles de compteur.

5) SOLUTION APRES-VENTE**5.1 Opération à réaliser :**

- Remplacement des câbles de compteur.

5.2 Véhicules concernés :

- JEEP CHEROKEE BL7X - ST78 (sauf les modèles postérieurs à Janvier 1990 avec ou sans régulateur de vitesse soit : véhicules type JJXX).

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

- Véhicule sans régulateur de vitesse :
1 câble réf. : **89 53 009 004**
- Véhicule avec régulateur de vitesse :
1 câble supérieur réf. : **89 53 009 001**
1 câble inférieur réf. : **89 53 009 000**

5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.



5.6 Description de l'opération :

Véhicule avec régulateur de vitesse :

- Avant démontage, bien repérer le sens du générateur, suivant la (Figure 1).
- Débrancher le câble positif de la batterie.
- Démontez le câble de compteur inférieur côté boîte de transfert, ainsi que côté générateur tachymétrique, puis déposer le collier fixant ce câble sur l'axe du tirant inférieur de pont avant.
- Déposer le bloc tableau de bord et démonter le câble supérieur du compteur.

Important :

Avant de remonter les nouveaux câbles, positionner le générateur tachymétrique, comme représenté par la (Figure 2), c'est à dire à l'inverse du montage d'origine.

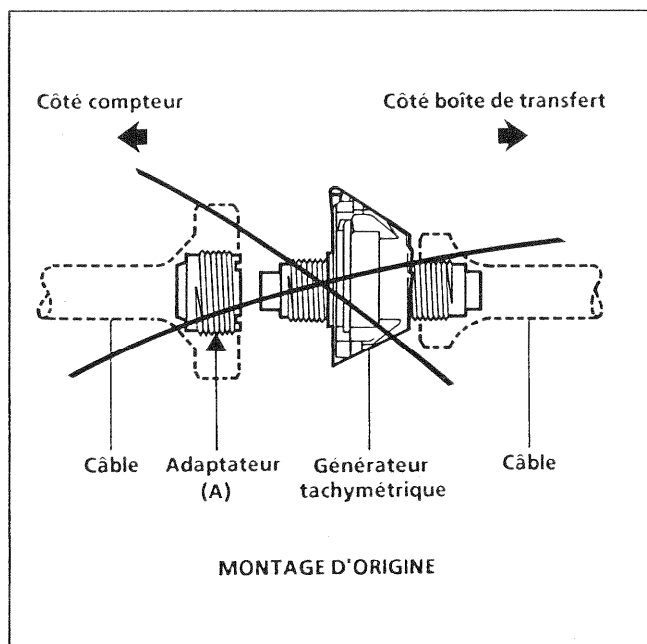


Figure 1

Nota :

L'adaptateur de réduction (A) doit rester sur le câble côté compteur de vitesse.

- Remonter ensuite les deux nouveaux câbles en suivant l'ordre inverse des opérations précitées.

Véhicule sans régulateur de vitesse :

- Les opérations sont semblables, mais le système ne comporte qu'un seul câble.

Nota :

S'assurer lors du remontage que le parcours du câble ne présente aucune contrainte extérieure, tel que câblages électrique ou canalisations diverses.

Ce parcours doit former une courbe la plus parfaite possible.

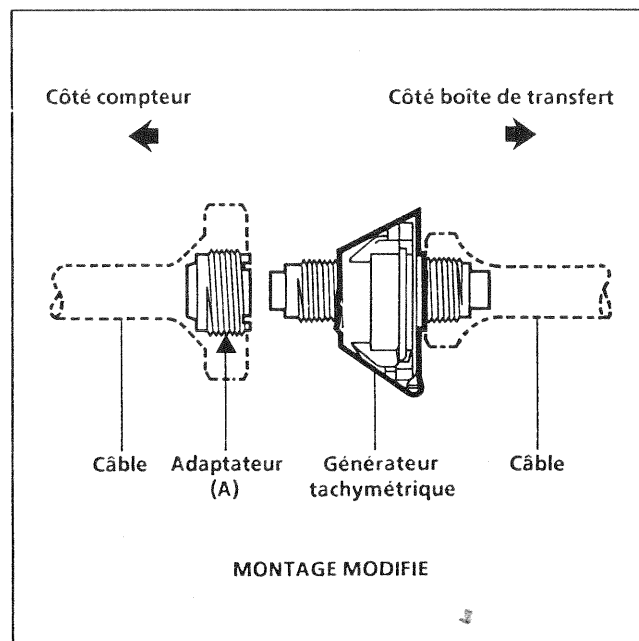


Figure 2

6) DONNÉES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident : 8372

6.4 Code opération : 8035

Temps alloué : 1 h



Type

S/Chapitre

JEEP Cherokee

BL7 X

85

ST7 X

85

JJX X

85

85**LAVE GLACE ARRIERE**

- Moteur : M / J8S
- Boîte de vitesses : AW 4 / AX 5

Document de base : **MR 274**
Manuel d'atelier Jeep.

1) EFFET CLIENT

- Perte du liquide du lave glace arrière lorsque le véhicule est en position inclinée vers l'arrière et sans utilisation du lave glace.

2) CAUSE

- Mauvais fonctionnement de la valve anti-retour du système de lave glace arrière.

3) RISQUE

- Aucun.

4) SOLUTION SERIE

- Adoption d'une nouvelle valve anti-retour sur le circuit du lave glace arrière.

5) SOLUTION APRES-VENTE**5.1 Opération à réaliser :**

- Adoption de la nouvelle valve anti-retour référence **89 56 006 162**.

5.2 Véhicules concernés :

- BL7 / ST7 / JJXX / soit tous les véhicules Jeep Cherokee présentant l'incident.

5.3 Période d'intervention :

- Sur plainte client.

5.4 Pièces nécessaires :

- 1 valve référence : **89 56 006 162**
- 1 connecteur référence : **83 03 220 180**

"Les Méthodes de Réparation prescrites par le constructeur, dans ce présent document, sont établies en fonction des spécifications techniques en vigueur à la date d'établissement du document.

Elles sont susceptibles de modifications en cas de changements apportés par le constructeur à la fabrication des différents organes et accessoires des véhicules de sa marque".

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.



5.5 Outillage nécessaire :

- Classique.

5.6 Description de l'opération :

5.6.1 - Le circuit hydraulique du lave glace arrière peut être équipé d'une valve anti-retour, qui peut être située soit :

A : Dans le hayon arrière repère "B" Figure 1.

B : Dans le compartiment moteur, près du maître cylindre de freinage repère "A" Figure 2.

- Déposer la garniture intérieure du hayon arrière dans les deux configurations A et B.

5.6.2 Configuration "A"

Dans le cas où cette valve se trouve implantée dans le hayon arrière, remplacer l'ancienne valve par la nouvelle référence : **89 56 006 162**. Bien respecter le sens de montage comme indiqué repère "B" de la Figure 1.

5.6.3 Configuration "B"

Dans le cas où cette valve est située dans le compartiment moteur, près du bocal de lave glace, déposer cette valve et la remplacer par le connecteur référence **83 03 220 180** (voir Figure 2 repère "A").

Afin de conserver la fonction anti-retour du système de lave glace, il est nécessaire d'installer la nouvelle valve référence **89 56 006 162** dans le hayon arrière comme indiqué dans la configuration "A" suivant la méthode ci-dessous.

- Déposer la garniture intérieure du hayon arrière.

- Couper la durite d'alimentation du lave glace 10 cm avant son extrémité côté essuie vitre (Figure 1).

- Monter la valve anti-retour à cette intersection en respectant le sens de fonctionnement comme indiqué par la Figure 1 repère "B".

- Maintenir la durite d'alimentation par la mise en place d'un collier référence **77 03 079 234** à clipser dans le trou du doublage du hayon repère "C" Figure 1.

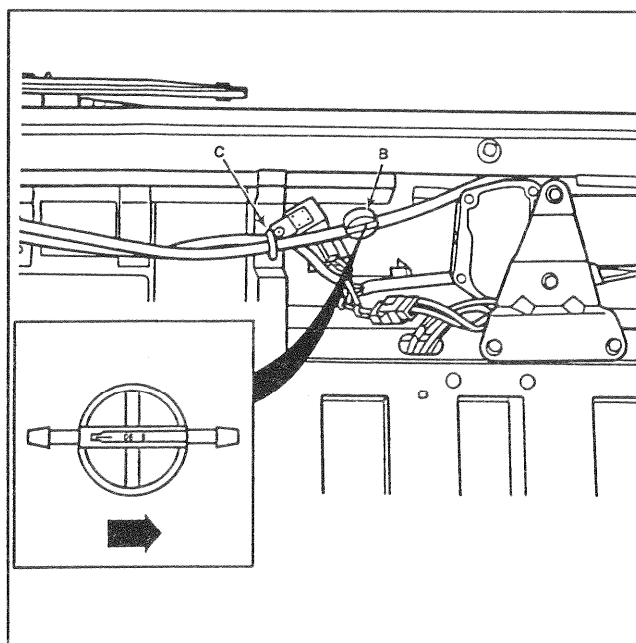


FIGURE 1

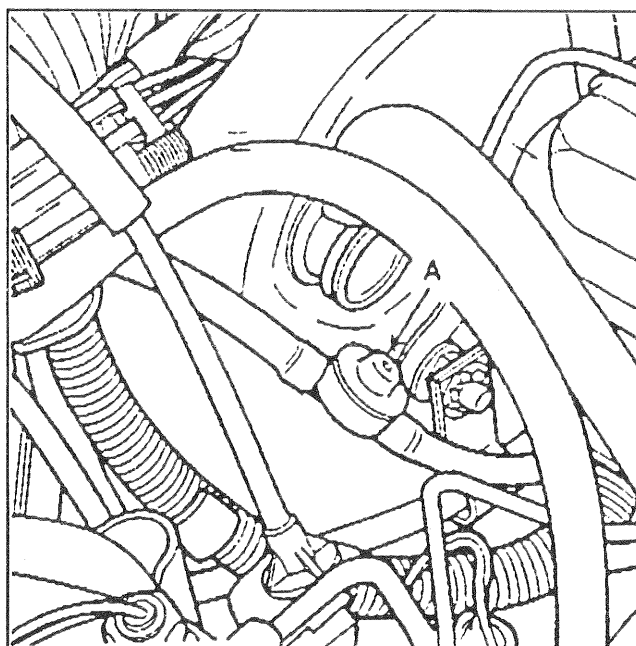


FIGURE 2

6) DONNÉES ADMINISTRATIVES

6.1 Destination des pièces déposées :

- Néant.

6.2 Eléments comptables :

- Garantie contractuelle ou client selon l'âge du véhicule.

6.3 Code incident : 8613

6.4 Code opération : 8999 Temps alloué : 0 h 50

BOITE DE VITESSES

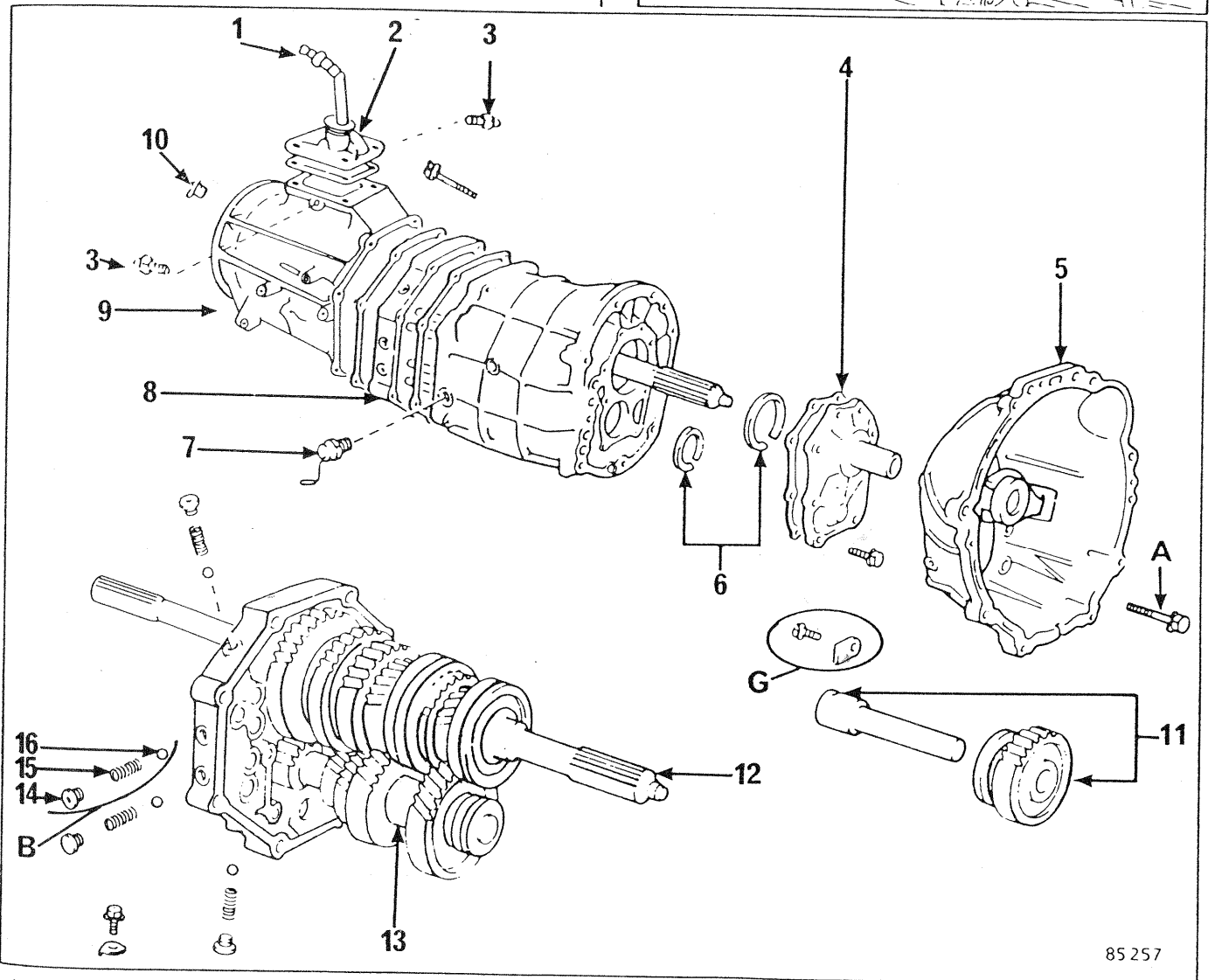
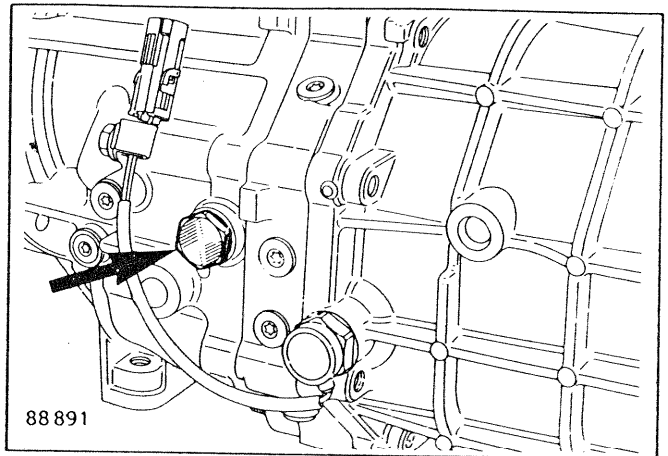
Caractéristiques - Eclaté

HUILE

Qualité : API GL 5
 Viscosité : SAE 75 W 90
 Quantité : 3,3 l

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE

Enlever le bouchon de remplissage et mettre un doigt à l'intérieur du trou. L'huile doit arriver à 5 mm du bord inférieur du trou.



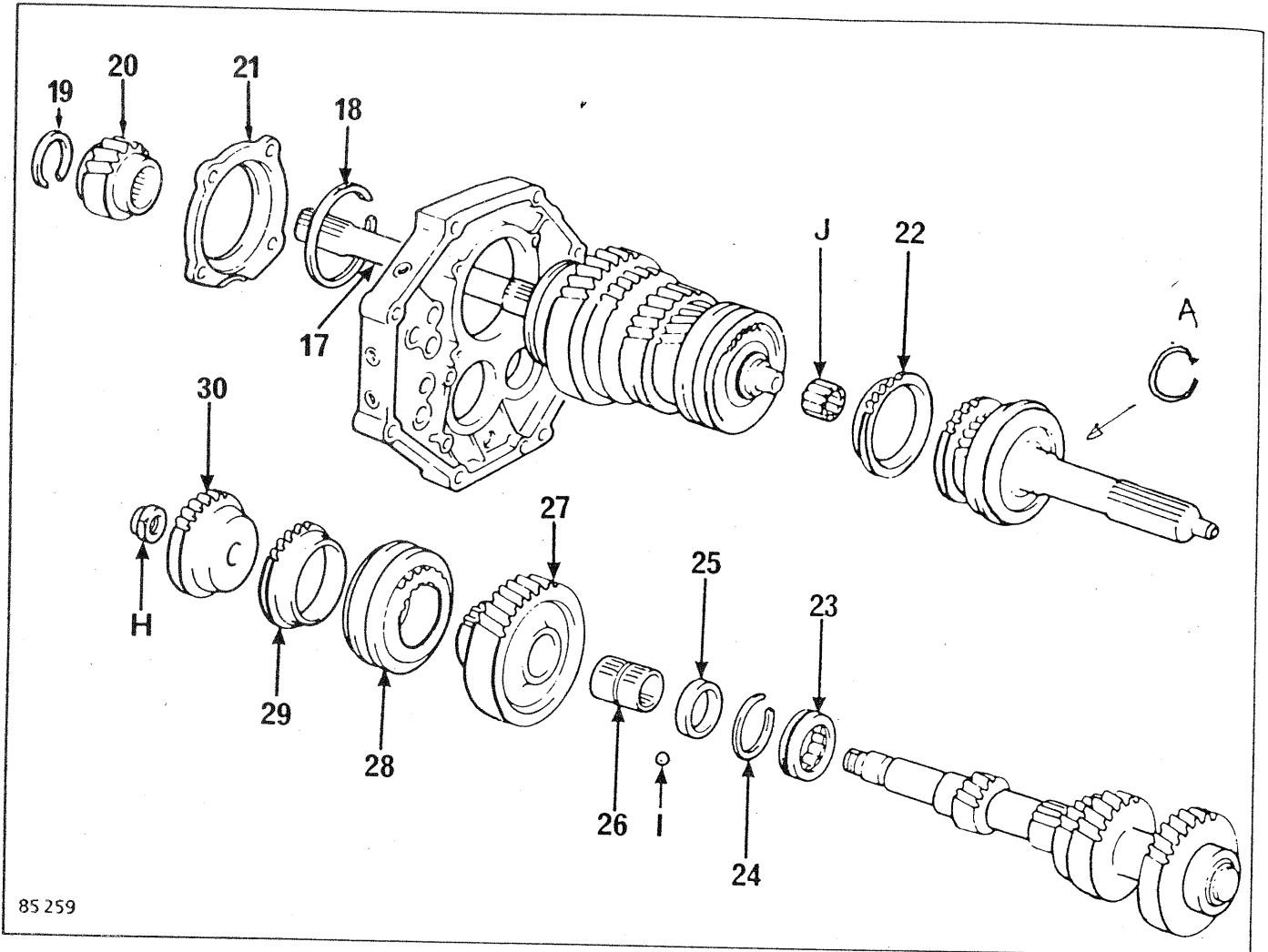
- 1. Levier de changement de vitesses
- 2. Couvercle du levier de changement de vitesses
- 3. Points durs
- 4. Couvercle de roulements avant
- 5. Carter d'embrayage
- 6. Anneaux élastiques
- 7. Contacteur des feux de recul
- 8. Plaque intermédiaire
- 9. Carter raccord

- 10. Bouchon fileté du raccord
- 11. Pignon inverseur et son axe
- 12. Arbre primaire
- 13. Arbre intermédiaire
- 14. Bouchon
- 15. Ressort
- 16. Bille de verrouillage
- A. Vis du carter d'embrayage
- B. Verrouillage de Marche Arrière
- G. Arrêtoir de l'axe du pignon inverseur

85 257

BOITE DE VITESSES

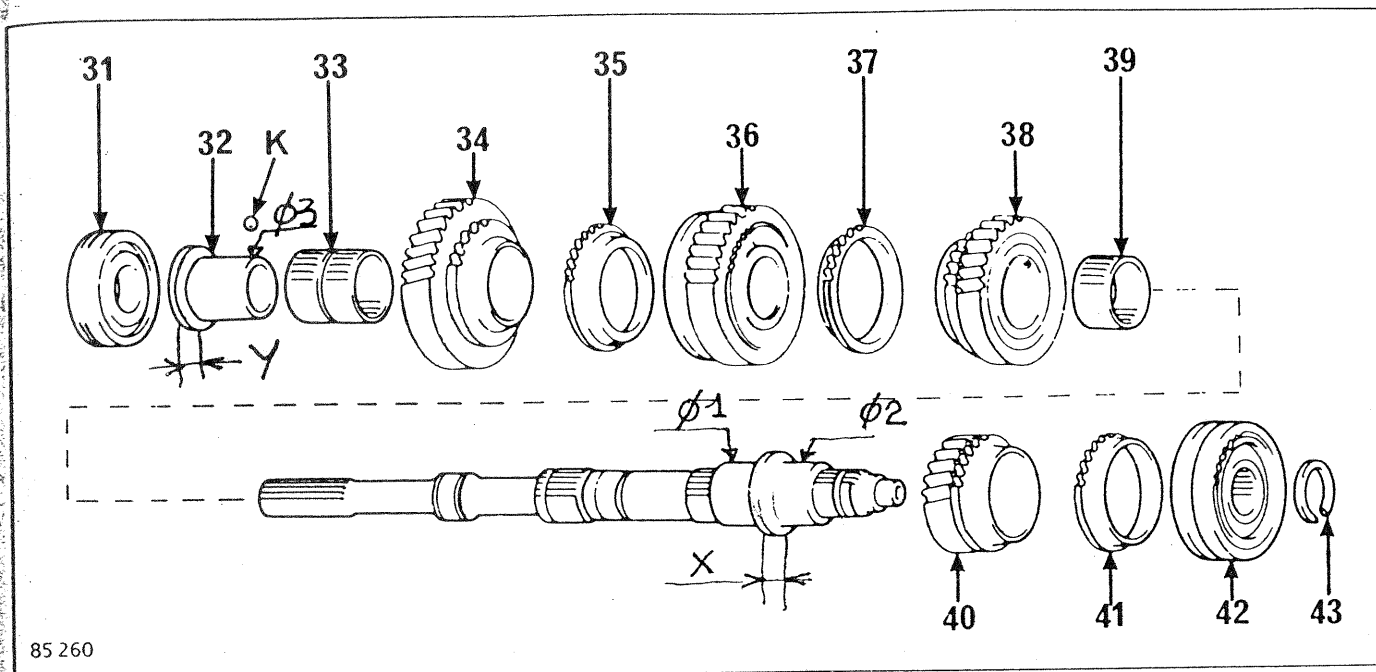
Eclaté



- 17. Arbre secondaire
- 18. Anneau élastique
- $X = mm$ 19. Anneau élastique du pignon fixe de 5ème
- 20. Pignon
- 21. Couvercle du roulement arrière
- 22. Anneau de synchronisation de 4ème
- $X = mm$ 23. Roulement arrière de l'arbre intermédiaire
- 24. Anneau élastique
- 25. Entretoise
- 26. Roulement à aiguilles de 5ème
- 27. Pignon fou de 5ème
- 28. Baladeur de 5ème
- 29. Anneau de synchronisation de 5ème
- $X = mm$ 30. Crabot de 5ème
- A anneau élastique
- H Ecrou de 5ème
- I Bille de 5ème
- J Aiguilles de l'arbre primaire

BOITE DE VITESSES

Eclaté



85 260

Arbre secondaire.

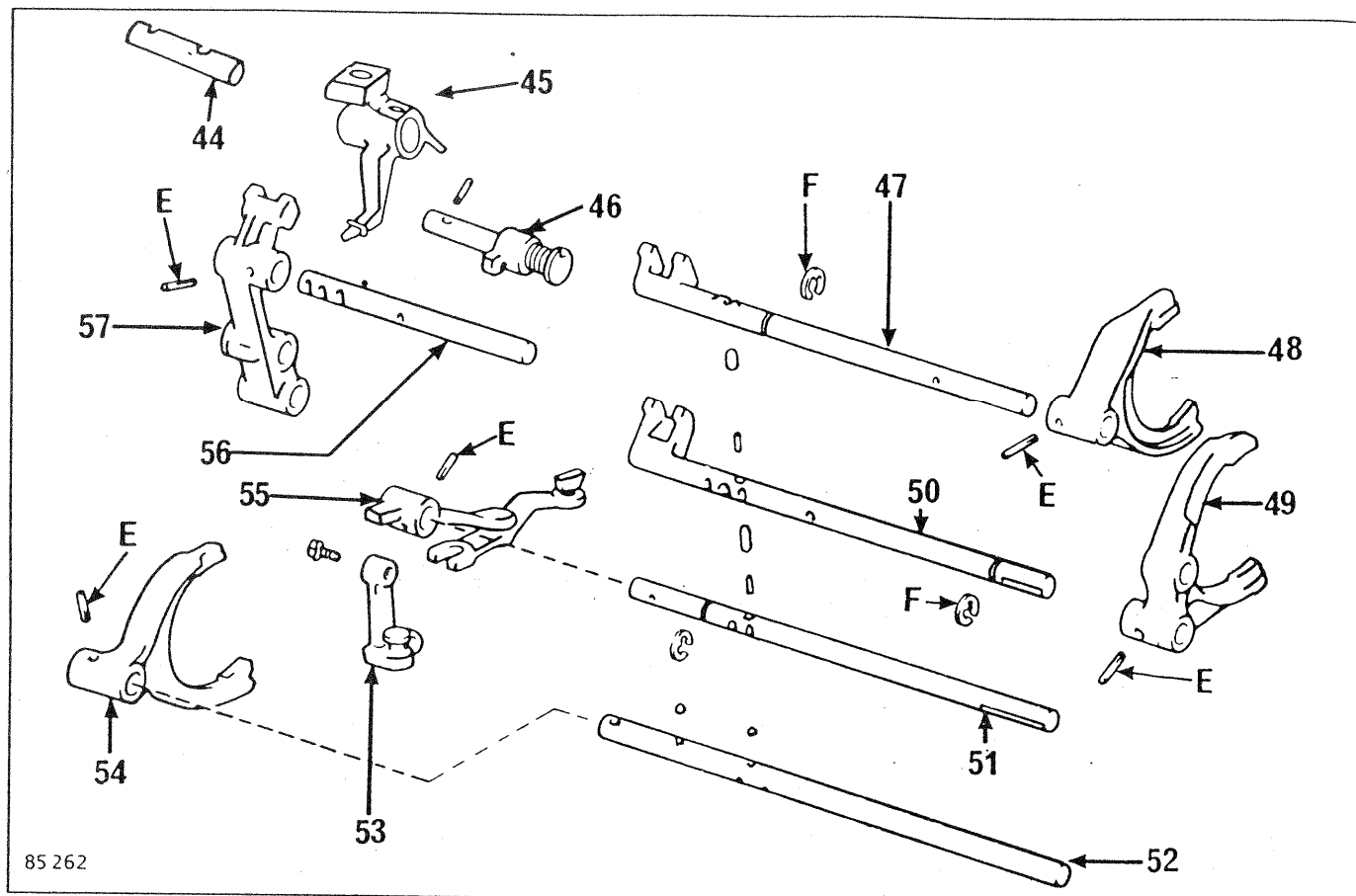
- 31. Roulement arrière de l'arbre secondaire
- 32. Bague de roulement intérieure
- 33. Roulement à aiguilles de 1ère
- 34. Pignon de 1ère
- 35. Anneau de synchronisation de 1ère
- 36. Baladeur 1ère - 2ème
- 37. Anneau de synchronisation de 2ème
- 38. Pignon de 2ème
- 39. Roulement à aiguilles de 2ème
- 40. Pignon de 3ème
- 41. Anneau de synchronisation de 3ème
- 42. Baladeur 3ème - 4ème
- $X = \text{mm}$ 43. Anneau élastique

K Bille de 1ère

$X = \text{minimum} \quad 4,80 \text{ mm}$
 $Y = \text{minimum} \quad 3,99 \text{ mm}$
 $\phi_1 = \quad \quad \quad 37,964 \text{ mm}$
 $\phi_2 = \quad \quad \quad 34,984 \text{ mm}$
 $\phi_3 = \quad \quad \quad 38,985 \text{ mm}$

BOITE DE VITESSES

Eclaté



85 262

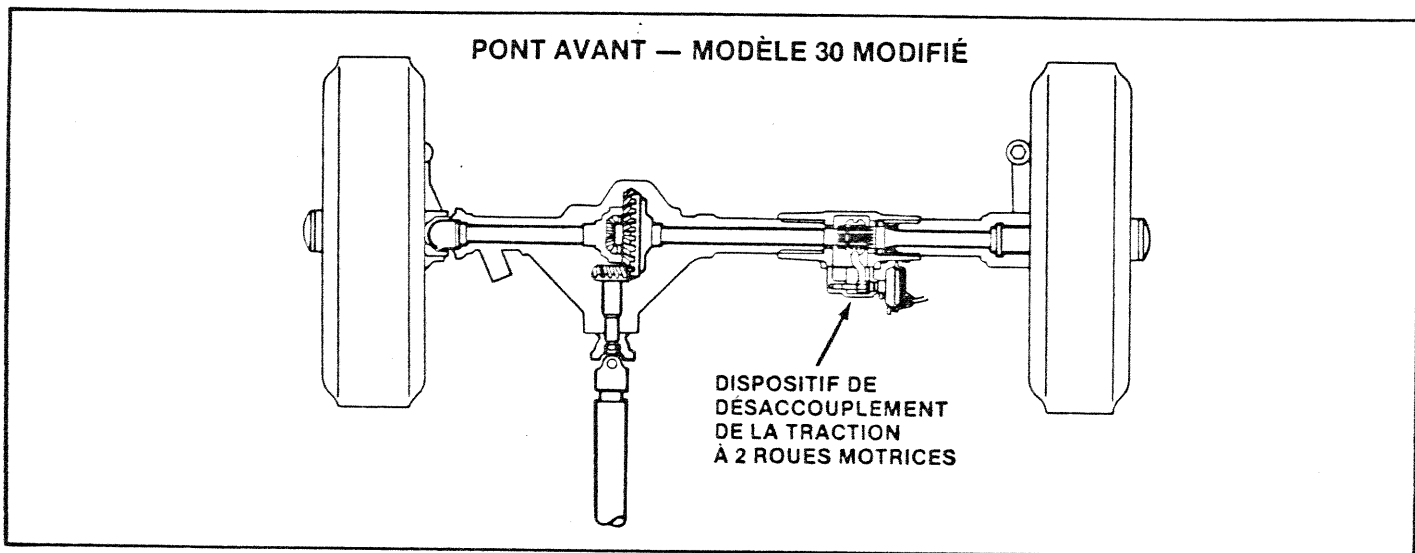
- 44. Axe du levier de vitesses
 - 45. Doigt de commande et de sélection (sélecteur)
 - 46. Bonhomme d'arrêt de marche arrière
 - 47. Axe de fourchette 3ème - 4ème
 - 48. Fourchette 3ème - 4ème
 - 49. Fourchette 1ère - 2ème
 - 50. Axe de fourchette 1ère - 2ème
 - 51. Axe de fourchette du renvoi de marche arrière
 - 52. Axe de fourchette de 5ème
 - 53. Support du renvoi de marche arrière
 - 54. Fourchette de 5ème
 - 55. Renvoi de marche arrière
 - 56. Axe de fourchette de la tête de marche arrière
 - 57. Tête de marche arrière
- E Goupille
F Cavalier

DISPOSITIF COMMAND-TRAC

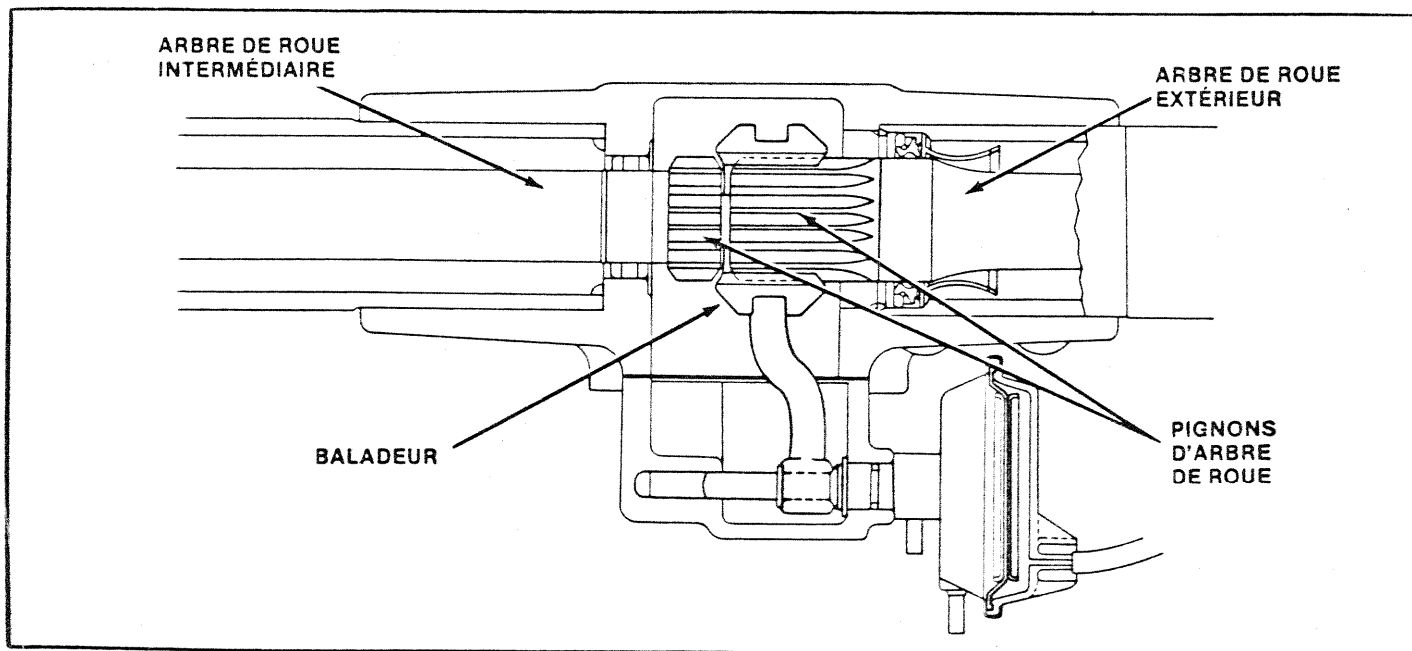
Pont avant modèle 30

Le pont avant utilisé avec le dispositif Command-Trac est un pont avant modèle 30 modifié doté d'un différentiel conventionnel qui répartit le couple entre les arbres de roue. Les arbres de roue peuvent ainsi tourner à différentes vitesses dans les virages.

Le pont avant modèle 30 modifié comporte également un dispositif de désaccouplement pour la traction à deux roues motrices. Un carter en fonte monté sur le tube de l'arbre de roue de droite abrite ce dispositif de désaccouplement qui consiste en un arbre de roue en deux parties, un baladeur, une fourchette et un moteur de changement de mode de pont à dépression monté dans le couvercle du carter du moteur de changement de mode.



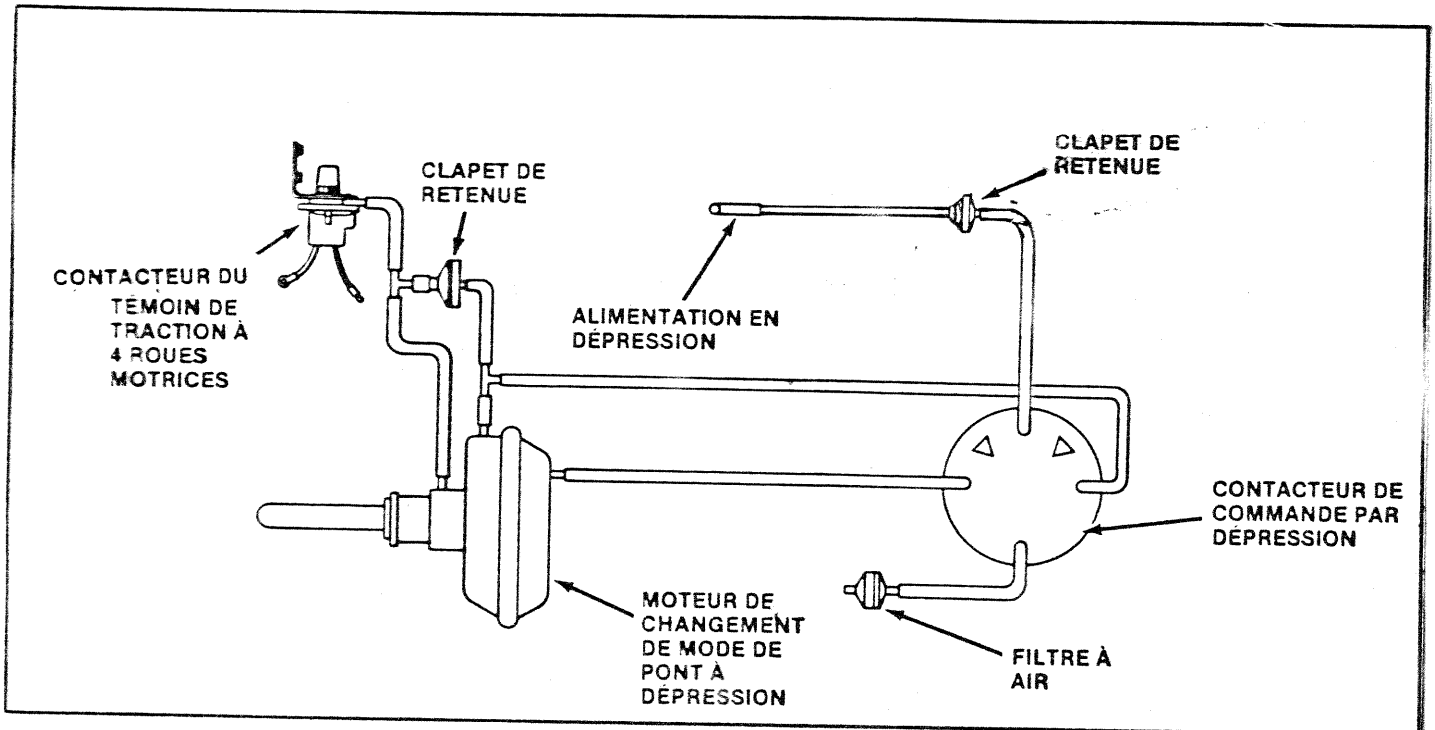
L'arbre de roue de droite se compose d'un arbre de roue intermédiaire et d'un arbre de roue à flasque extérieur. Les deux arbres comportent des pignons solidaires qui, avec le baladeur, engagent et désengagent les deux arbres, ce qui permet d'obtenir une traction à deux ou quatre roues motrices.



DISPOSITIF COMMAND-TRAC

Commande par dépression du dispositif Command-Trac

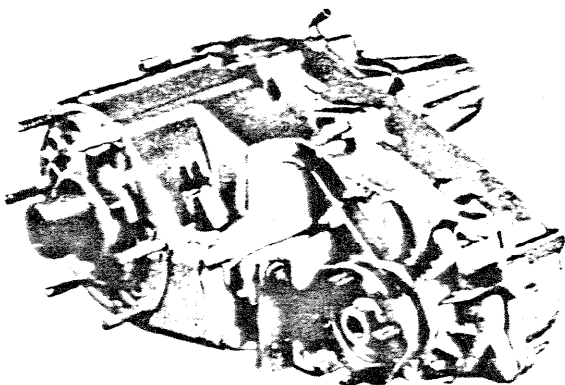
La commande par dépression du dispositif Command-Trac consiste en une alimentation en dépression, un contacteur de commande par dépression, un filtre à air, un moteur de mode de pont à dépression, un témoin de traction à quatre roues motrices et un contacteur à dépression, deux clapets de retenue de dépression et un circuit de dépression.



Le contacteur de commande par dépression contrôle le fonctionnement du circuit de dépression. Il est monté dans la boîte de transfert.

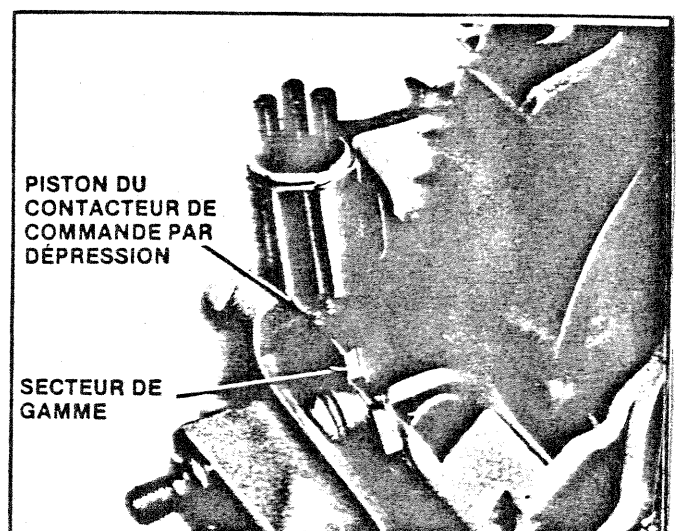
En outre, le secteur de gamme positionne le piston du contacteur de commande par dépression qui active le dispositif de désaccouplement du pont avant.

BOÎTE DE TRANSFERT MODÈLE 207



PISTON DU CONTACTEUR DE COMMANDE PAR DÉPRESSION

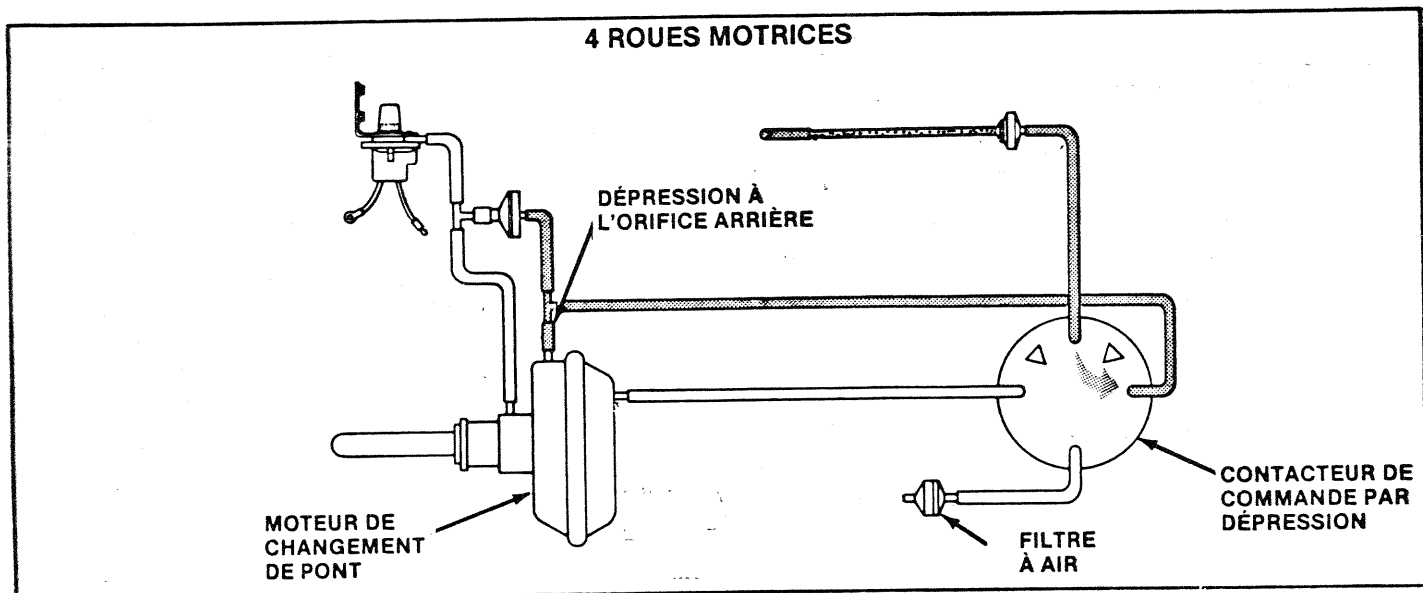
SECTEUR DE GAMME



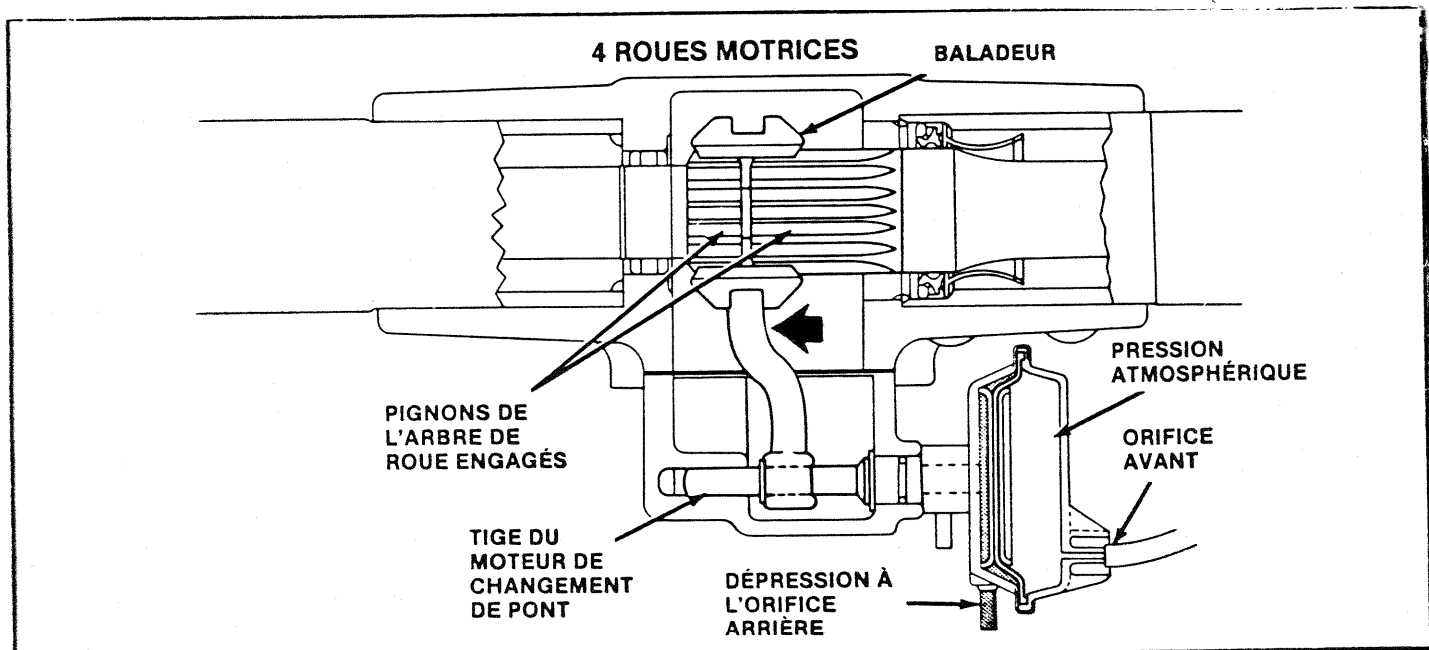
DISPOSITIF COMMAND-TRAC

Fonctionnement du dispositif de commande par dépression à quatre roues motrices

Lorsque le levier de gamme est en position à quatre roues motrices, la boîte de transfert transmet le couple aux ponts avant et arrière. En même temps, le secteur de gamme déplace le piston du contacteur de commande par dépression afin que la dépression du réservoir arrive à l'orifice arrière du moteur de changement de pont. L'orifice avant du moteur de changement de pont est dégagé à l'atmosphère par le contacteur de commande par dépression et par le filtre à air.



Lorsque la dépression arrive à l'orifice arrière du moteur de changement de pont et que la pression atmosphérique parvient au côté opposé de la membrane, la tige du moteur de changement de pont avance et engage la fourchette et le baladeur avec les pignons des deux arbres de roue. Les deux arbres sont ainsi accouplés, ce qui active le pont avant.



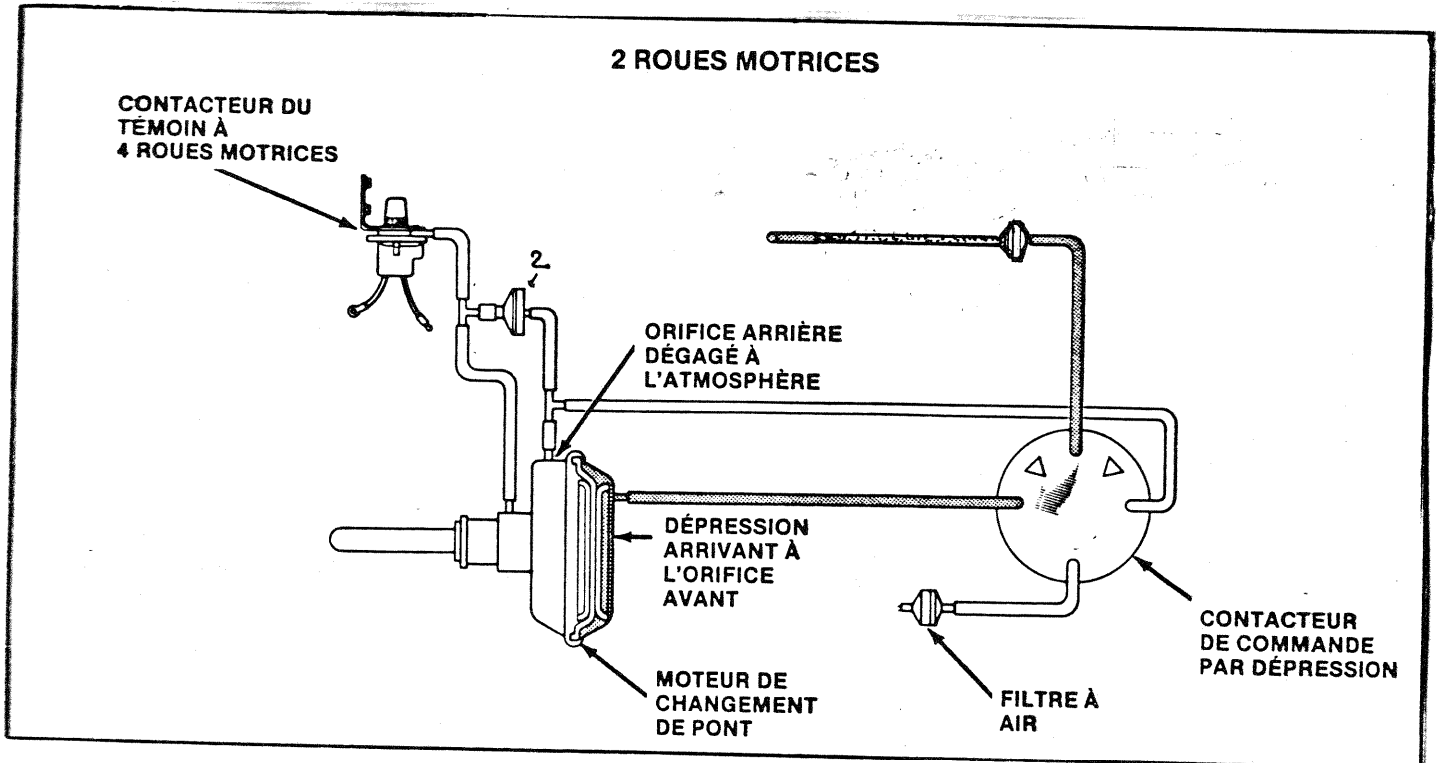
En outre, lorsque la tige du moteur de changement de pont est complètement allongée, la dépression de l'orifice arrière du moteur de changement de pont passe à l'orifice du contacteur du témoin à quatre roues motrices. Les contacts se ferment lorsque la dépression arrive au contacteur, et le circuit électrique de l'ampoule du témoin est mis à la masse.

L'ampoule du témoin s'allume lorsque le dispositif est en gamme en quatre roues motrices pour rappeler qu'il ne faut pas utiliser le véhicule sur une chaussée sèche, mais qu'il faut utiliser la gamme rapide à deux roues motrices.

DISPOSITIF COMMAND-TRAC

Fonctionnement du dispositif de commande par dépression à deux roues motrices

En position deux roues motrices, la dépression du réservoir est dirigée vers l'orifice avant du moteur de changement de mode de pont. En même temps, le contacteur de commande par dépression ouvre le conduit de l'orifice arrière de ce moteur, ce qui permet à la pression atmosphérique de pénétrer et d'agir sur le moteur du changement de pont ainsi que sur le contacteur du témoin à quatre roues motrices via le clapet de retenue (2); le témoin s'éteint.



Lorsque la dépression arrive à l'orifice avant du moteur de changement de pont, et que la pression atmosphérique agit du côté opposé de la membrane, la tige du moteur se rétracte.

La fourchette et le baladeur se déplacent alors vers l'extérieur et se désengagent du pignon de l'arbre de roue intermédiaire.

