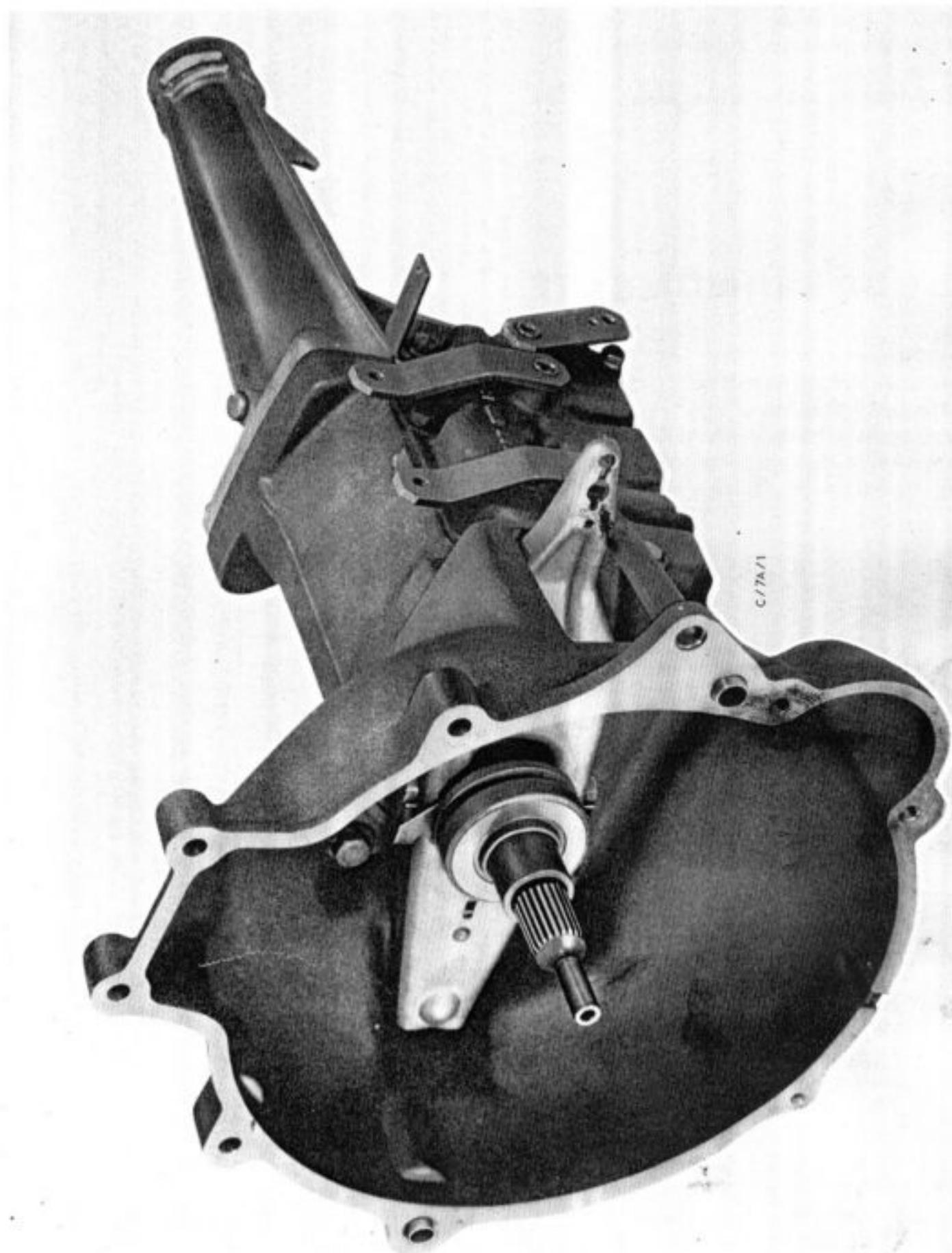


## CLUTCH AND TRANSMISSION

# KUPPLUNG UND GETRIEBE



## INHALT

- Getriebe** aus- und einbauen
- Getriebe zerlegen und zusammenbauen
- Mittelschaltung zerlegen und zusammenbauen
- Schaltdeckel ab- und anbauen
- Büchse – Getriebeverlängerung auswechseln
- Kupplung** überholen
- Kupplungsbetätigung aus- und einbauen

## ANZUGSDREHMOMENTE

	<b>Gewinde</b>	<b>mkp</b>
Getriebe an Motor	M 10	3,0 ... 3,7
Verlängerung an Getriebegehäuse	$\frac{7}{16}$ – 14 Gg	5,5 ... 6,5
Deckel an Getriebegehäuse	$\frac{5}{16}$ – 18 Gg	1,7 ... 2,0
Führungshülse an Getriebegehäuse	$\frac{5}{16}$ – 18 Gg	1,5 ... 2,0
Kupplungsgehäuse an Getriebegehäuse	$\frac{7}{16}$ – 14 Gg	5,5 ... 6,5
Kupplungsdruckplatte an Schwungscheibe	M 8	1,5 ... 2,0

## SCHMIERMITTEL

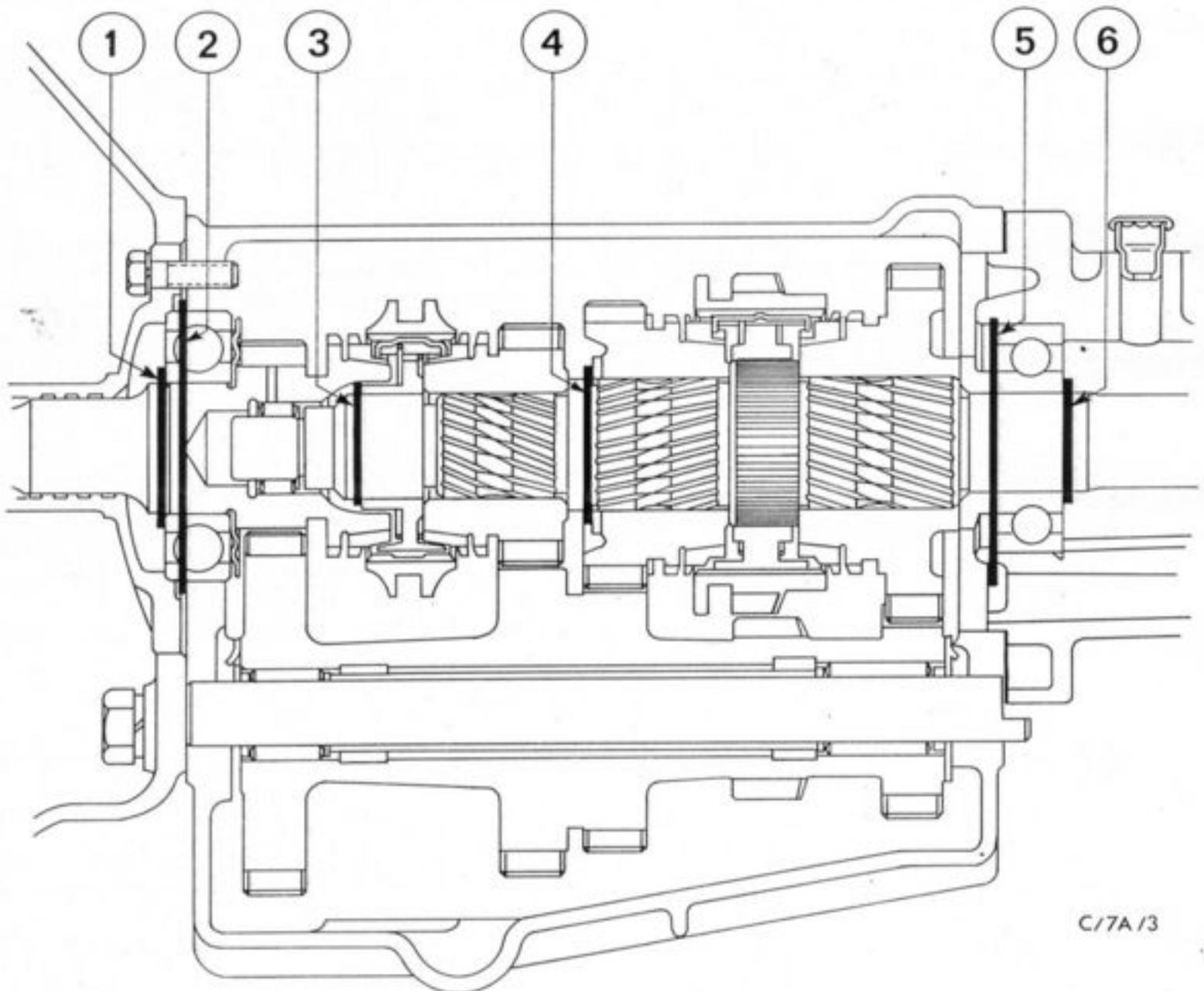
Ölsorte:	Spezifikation	MG-568D
Füllmenge:		1,3 ltr

## SPEZIAL-WERKZEUGE

G2-4200	Getriebeaufspannvorrichtung
GH 7010	Halter, Synchronringe 3. und 4. Gang
GH 7025	Abzieher, Kugellager-Antriebswelle
GH 7140	Ausbaudorn, Rückwärtsgangwelle
GH 7041-A	Auszieher, Büchse-Getriebeverlängerung
GH 7041-B	Einbaudorn, Büchse-Getriebeverlängerung
GE 7657-A1	Auszieher, Dichtring-Getriebeverlängerung
GE 7657-B	Einbaudorn, Dichtring-Getriebeverlängerung
GH 7554	Zentrierdorn, Kupplungsreibrscheibe
GV 6730	Ölstopfenschlüssel
G2-4621 B	Aufpreßhülse, Kugellager-Antriebswelle

**ALLGEMEINES**

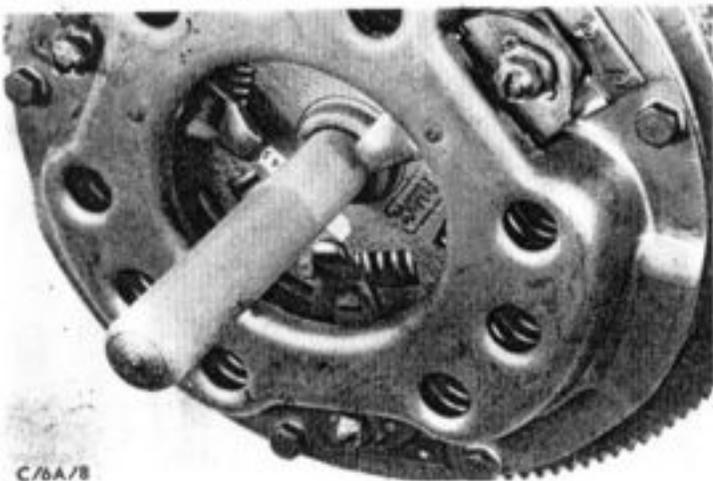
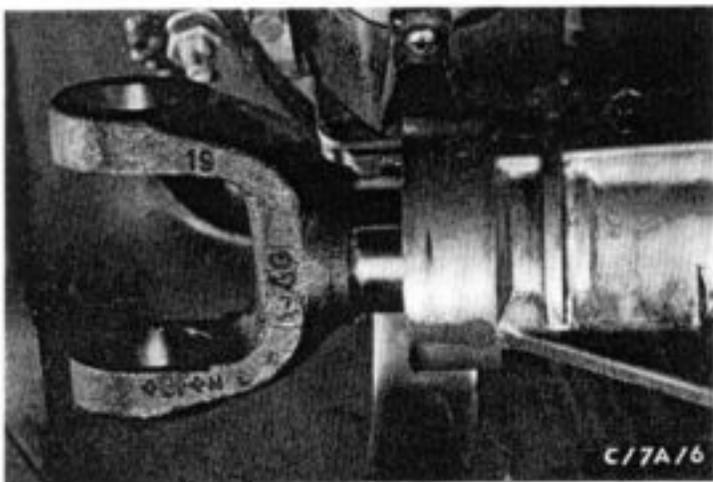
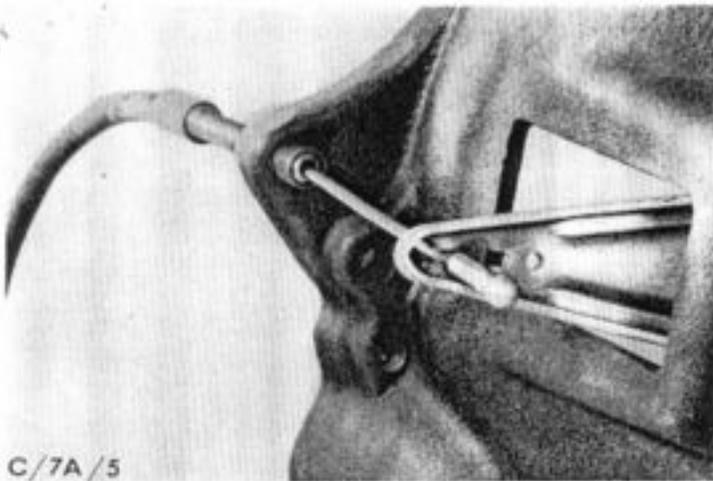
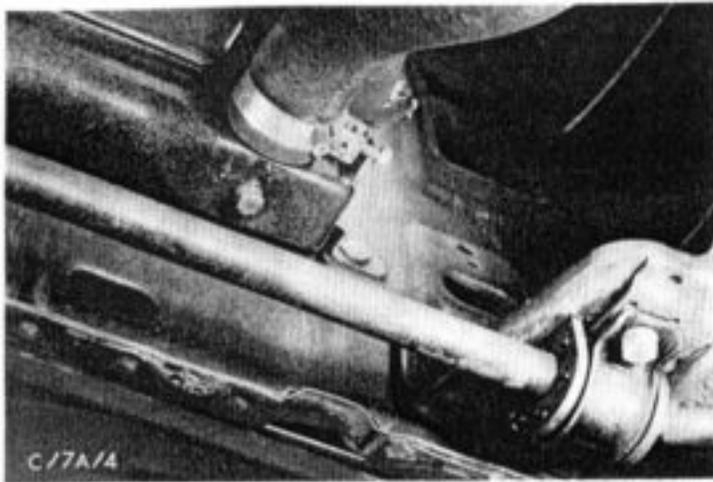
Die Verwendung von Sprengringen mit abgestuften Stärken garantiert das kleinstmögliche Längsspiel bei der Montage. Wenn bei Überholarbeiten am Getriebe Sprengringe entfernt werden, **müssen** beim Einbau **immer neue** Sprengringe verwendet werden.



C/7A/3

Sprengringe (1, 4, 5 und 6) sind in abgestuften Stärken erhältlich. Auswahl siehe Ersatzteil-Katalog.

## Getriebe aus- und einbauen



### AUSBAUEN

**Beachte:** Das Wassereinlaßrohr des Motors muß ausgebaut werden, damit das Kupplungsgehäuse vom Motor getrennt werden kann.

1. Massekabel von der Batterie trennen und Kühlflüssigkeit ablassen. Ölfilter, Lichtmaschine und Wassereinlaßrohr ausbauen.
2. Schaltstangen am Getriebe aushängen und Anlasser ausbauen.
3. Kupplungsseilzug an der Verstellvorrichtung so weit wie möglich lösen, um die Trennung des Zuges von der Ausrückschwinge zu erleichtern. Staubmanschette abheben und Seilzug aushängen. Luftfilter abbauen.
4. Gelenkwelle vom Antriebsflansch trennen und Zwischenlager abschrauben. Welle komplett aus der Getriebeverlängerung ziehen.

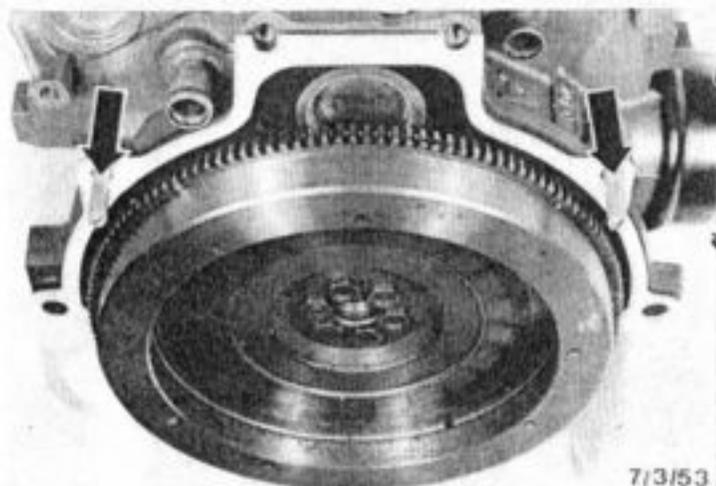
**Beachte:** Damit kein Getriebeöl ausläuft, alten Gelenkwellenstummel in die Getriebeverlängerung schieben.

5. Tachowelle vom Antrieb lösen. Hintere Getriebelagerung vom Querträger und Querträger von der Bodengruppe abschrauben.
6. Schrauben Kupplungsgehäuse-Motor entfernen und Getriebe nach hinten herausziehen.

### EINBAUEN

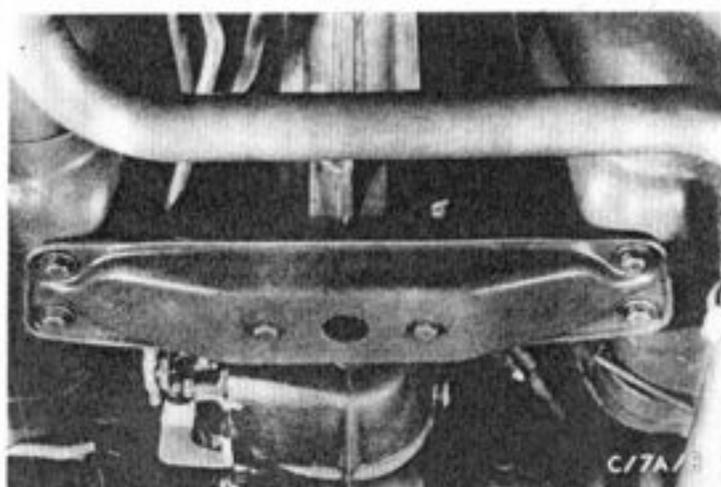
**Beachte:** Vor dem Einbau des Getriebes zentrischen Sitz der Kupplungsscheibe mit dem Werkzeug GH 7554 prüfen!

1. Neue Dichtung hinten an die Zwischenplatte kleben. Zwischenplatte hochdrücken und mit den Löchern zentrisch halten, dabei die Dichtung nicht beschädigen. Zwei M10-Stiftschrauben (ca. 50 mm lang) jeweils in das mittlere Loch des Motorflansches rechts und links einschrauben, damit die Zwischenplatte in dieser Lage bleibt.



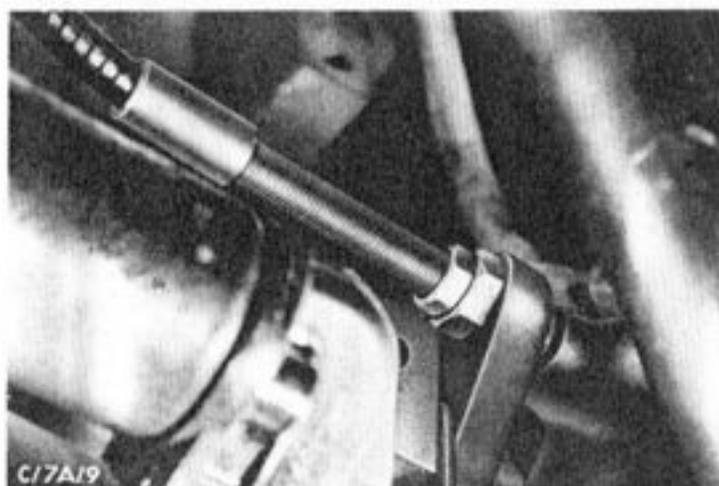
7/3/53

2. Getriebe bis zur Motorflanschanlage einführen und Zentrierschrauben entfernen. Schrauben zum Kupplungsgehäuse einsetzen und festziehen.
3. Getriebeverlängerung hochdrücken und Querträger an Bodengruppe und an Getriebe-lagerung anschrauben.



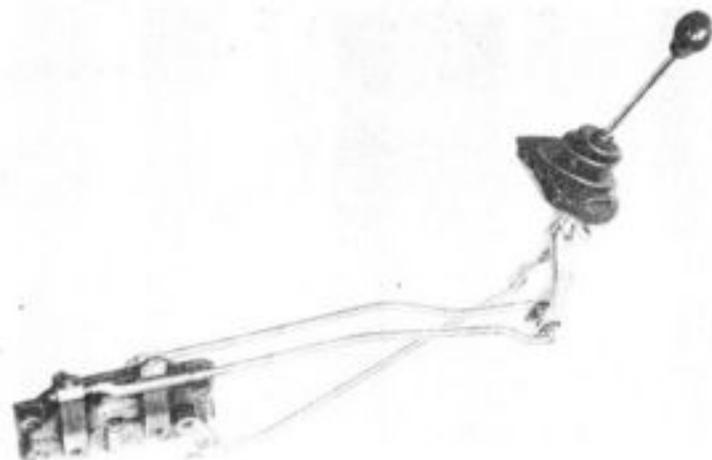
C/7A/9

4. Gelenkwellenstummel entfernen und Gelenkwelle einbauen. Kupplungsseil und Rückzugfeder einhängen.
5. Kupplungsseilzug zur Schwinge am Kupplungsgehäuse so einstellen, daß am Kupplungspedal ein Spiel von 12 . . . 20 mm besteht.



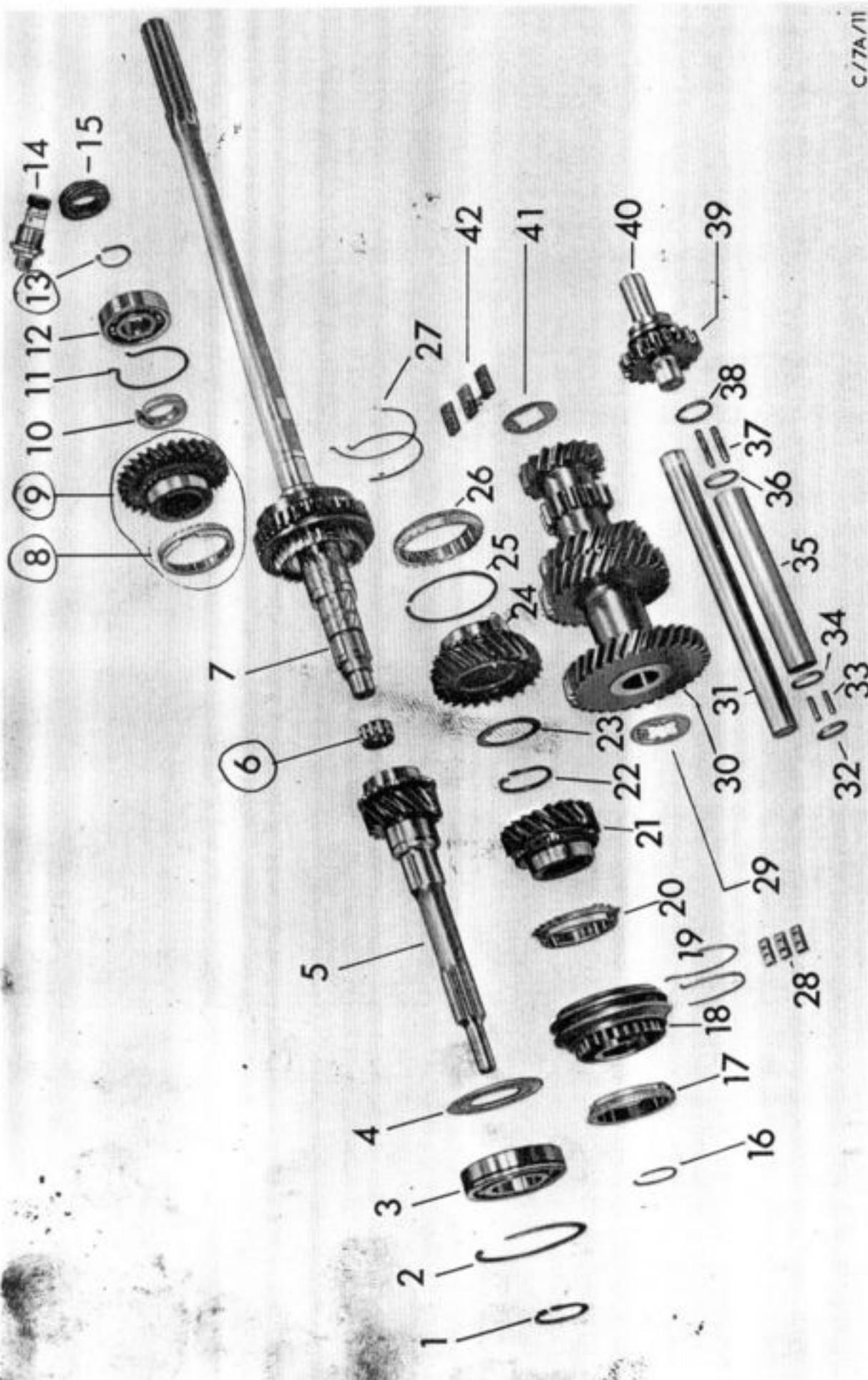
C/7A/9

6. Tachowelle anschließen und Anlasser einbauen.
7. Schaltstangen montieren. Alle Schaltvorgänge kontrollieren; falls erforderlich korrigieren. Luftfilter anbauen.
8. Wassereinfußrohr, Ölfilter und Lichtmaschine einbauen. Kühlerablaßschraube einschrauben und Kühlmittel auffüllen (Kühlsystem entlüften siehe Gruppe 8). Batteriekabel anschließen.
9. Ölstand in Motor und Getriebe kontrollieren; falls erforderlich vorgeschriebenes Öl nachfüllen.



C/7A/10

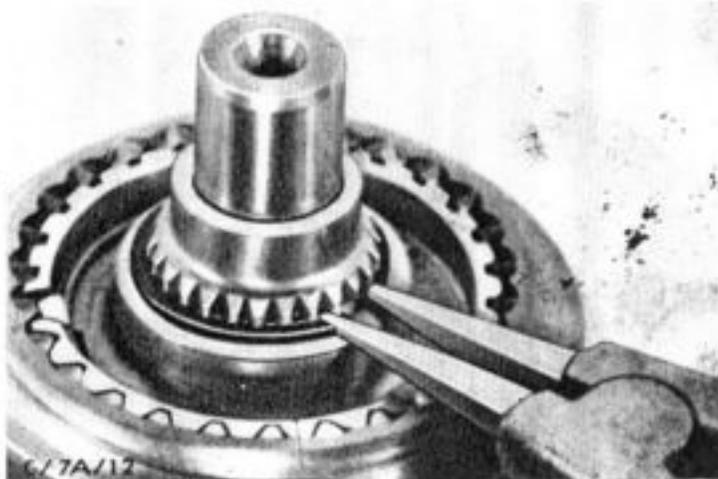
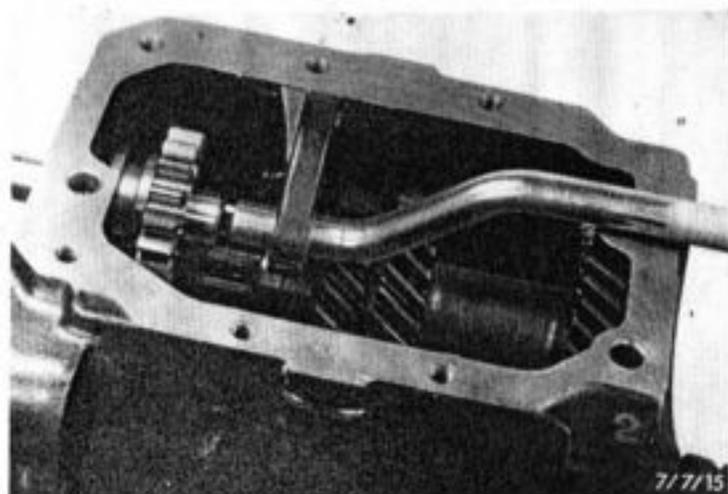
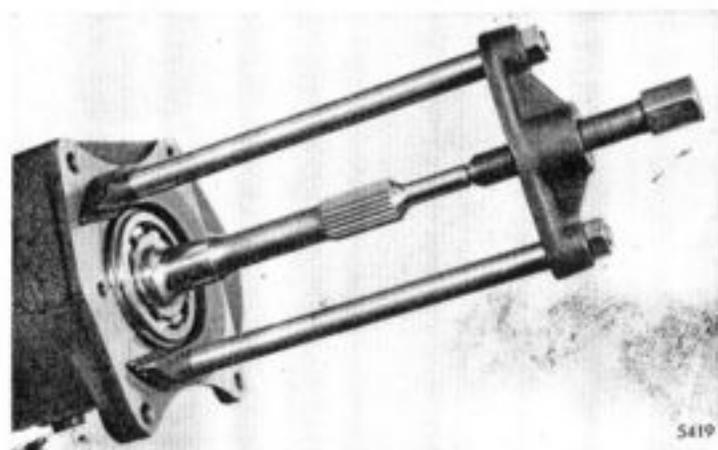
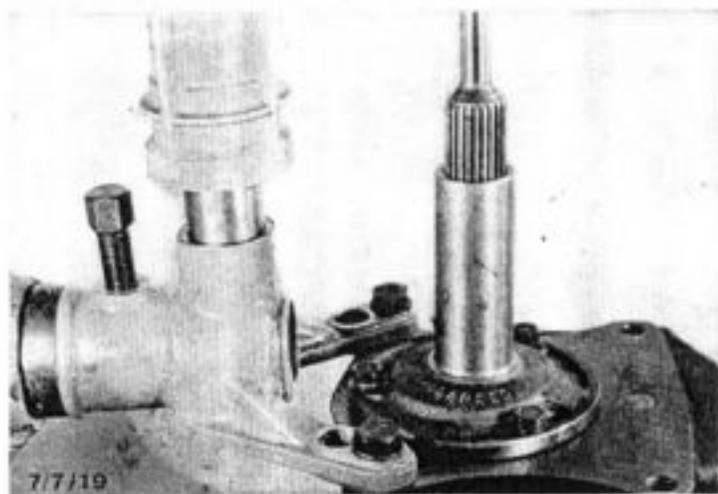
## Getriebe zerlegen und zusammenbauen

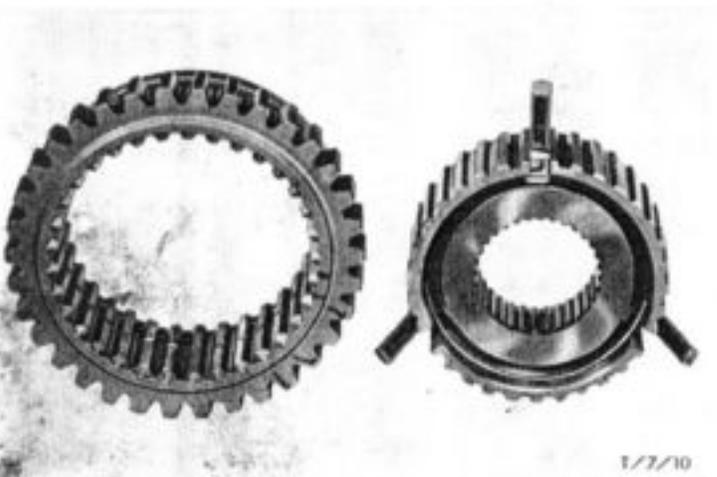
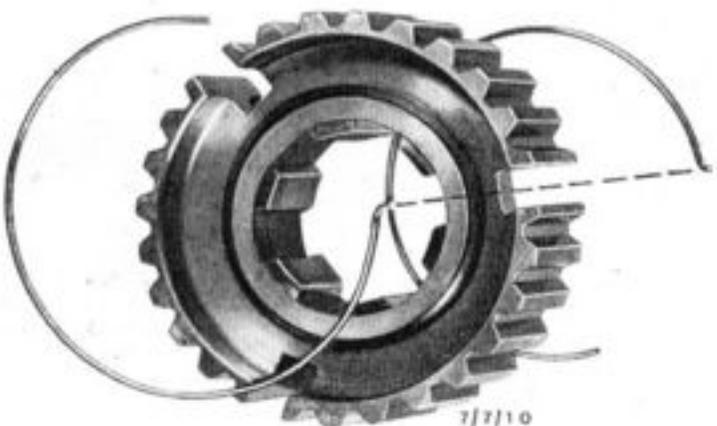
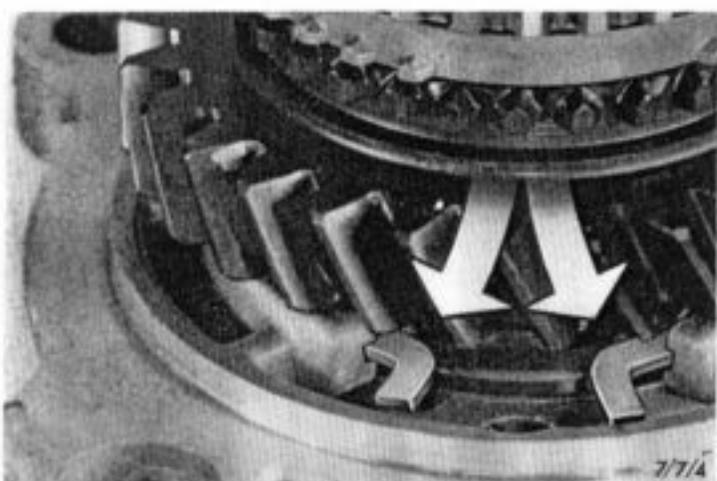
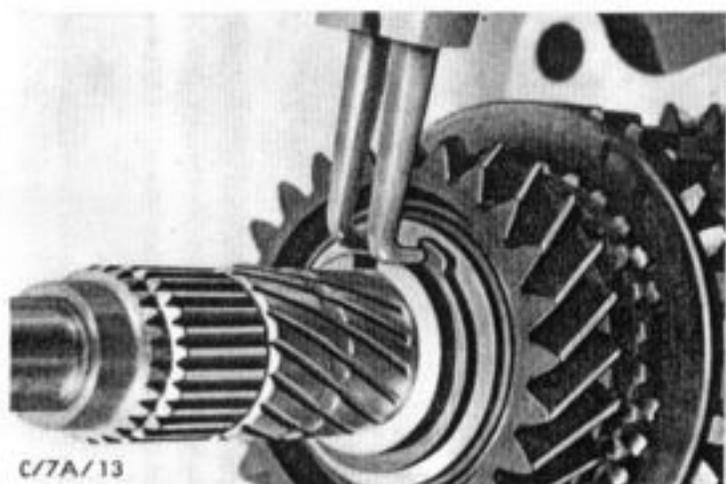


- |                          |                               |                               |
|--------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 1 = Sicherungsring       | 22 = Sicherungsring           | 32 = Abstandscheibe           |
| 2 = Sprengring           | 23 = Anlaufscheibe            | 33 = Lagernadeln (19 Stck.)   |
| 3 = Rillenkugellager     | 24 = Zahnrad 2. Gang          | 34 = Abstandscheibe           |
| 4 = Dichtblech           | 25 = Sprengring               | 35 = Abstandrohr              |
| 5 = Antriebswelle        | 26 = Synchronring 2. Gang     | 36 = Abstandscheibe           |
| 6 = Nadeln               | 27 = Synchronfedern (2 Stck.) | 37 = Lagernadeln (19 Stck.)   |
| 7 = Hauptwelle           | 28 = Synchronriegel (3 Stck.) | 38 = Abstandscheibe           |
| 8 = Synchronring 1. Gang | 29 = Druckscheibe             | 39 = Zahnrad RW.-Gang         |
| 9 = Zahnrad 1. Gang      | 30 = Vorgelege-Zahnradblock   | 40 = Achse für Zwischenrad    |
| 10 = Abstreifer          | 31 = Vorgelege-Wellenblock    | 41 = Druckscheibe             |
| 11 = Sprengring          |                               | 42 = Synchronriegel (3 Stck.) |

**ZERLEGEN**

1. Getriebe mit dem Halter G2-4200 am Montageständer befestigen.
2. Schaltdeckel abschrauben und Schaltgabeln herausnehmen.
3. Führungshülse für Kupplungsdrucklager abschrauben.
4. Sicherungsring vor dem Kugellager der Antriebswelle entfernen und Kugellager mit Werkzeug GH 7025 abziehen.
5. Schrauben der Getriebeverlängerung entfernen.
6. Getriebeverlängerung mit Hauptwelle komplett aus dem Getriebegehäuse nehmen und zum weiteren Zerlegen in die Hülse des Getriebehalters G2-4200 setzen.
7. Antriebswelle entfernen.
8. Achse des Zwischenrades (Rw.-Gang) mit dem Werkzeug GH 7140 **nach hinten** herausdrücken. Zwischenrad entfernen.
9. Vorgelege-Zahnradblock ausbauen. Hierzu eine Blindachse (auf 177 mm Länge verkürzte Vorgelegeachse) von **vorn** nach **hinten** durchtreiben. Die Blindachse muß mit der Vorgelegeachse in Berührung bleiben, damit die Lagernadeln nicht durcheinanderfallen. Vorgelege-Zahnradblock mit Druckscheiben herausnehmen. Lagernadeln, Abstandscheiben und Abstandrohr aus dem Zahnradblock entfernen.
10. Sprengring vor der Synchronkupplungsnahe 3.-4. Gang entfernen und komplette Kupplungsnahe mit Zahnrad 3. Gang abziehen.





11. Sicherungsring und Anlaufscheibe vor dem Zahnrad 2. Gang entfernen.
12. Zahnrad 2. Gang und Synchronring abziehen.
13. Schieberad 1.-2. Gang und Synchronriegel entfernen. (Die Synchronnabe gehört zur Hauptwelle und darf nicht abgepreßt werden!)
14. Tachoantrieb ausbauen.
15. Sprengring vor dem Kugellager in der Getriebeverlängerung entfernen.
16. Hauptwelle aus der Getriebeverlängerung pressen.
17. Tachoschnecke abpressen.
18. Sicherungsring vor dem Kugellager entfernen und Kugellager abpressen.
19. Sprengring, Abstandsring und Zahnrad 1. Gang mit Synchronring abnehmen. Synchronfeder entfernen.

## ZUSAMMENBAUEN

Alle Teile gründlich reinigen, prüfen und vor dem Einbau mit vorgeschriebenem Öl leicht benetzen.

**Beachte:** Schrauben, die mit dem Ölraum des Getriebes in Verbindung kommen, müssen mit Dichtmasse eingesetzt werden!

1. Schieberad 1.-2. Gang auf die Synchronnabe schieben, dabei müssen die Markierungen übereinander stehen (Strichmarken!)
2. Synchronriegel einsetzen und Synchronfedern versetzt einlegen. Dabei muß jeweils das abgewinkelte **Ende** der beiden Ringfedern **gemeinsam** in **einen** Riegel eingelegt werden.
3. Synchronring, Zahnrad 1. Gang und Abstandsring (mit der breiten Seite zum Zahnrad zeigend) aufschieben.
4. Neuen Sprengring (Getriebeverlängerung/Hauptwelle) ermitteln und aufschieben.

**Beachte:** Bei Verwendung eines neuen Kugellagers bzw. einer neuen Getriebeverlängerung muß die Sprengringdicke wie folgt ermittelt werden:

Sprengring in die Nut der Getriebeverlängerung einsetzen und bis zum Anschlag nach außen drücken. Mit einer Tiefenlehre Maß zwischen Kugellageranschlag und Sprengringoberkante genau ermitteln (Gesamthöhe). Breite des einzubauenden Kugellagers messen und Lagerhöhe von der Gesamthöhe abziehen. Dies ergibt die Sprengringdicke.

#### Rechenbeispiel

Gesamthöhe	18 mm
Lagerhöhe	- 16 mm
Sprengringdicke	<u>2 mm</u>

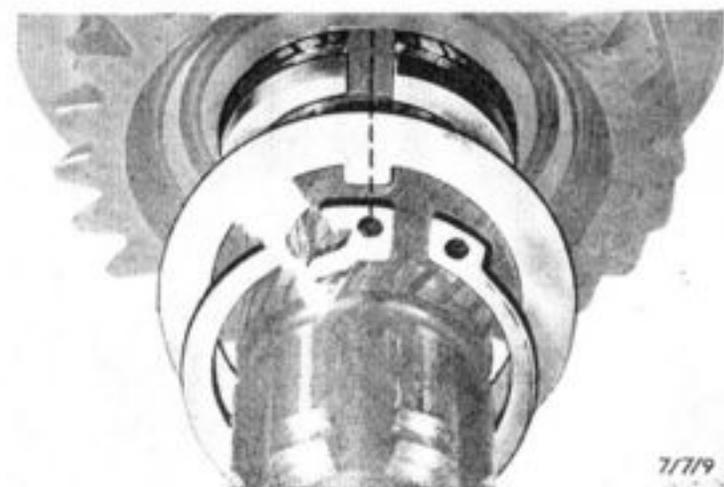
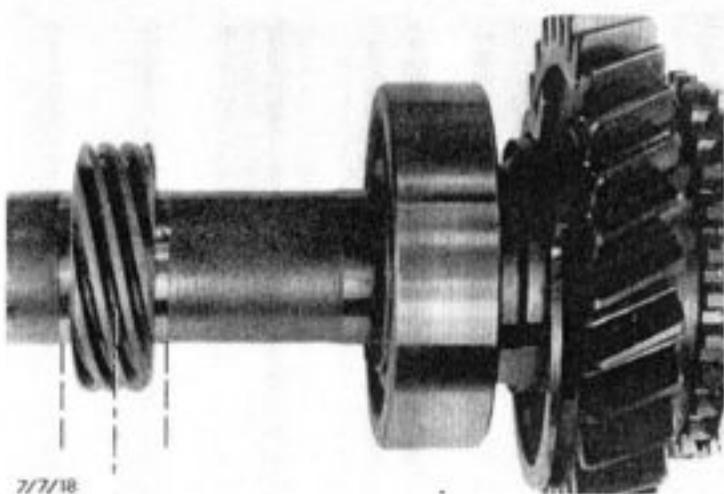
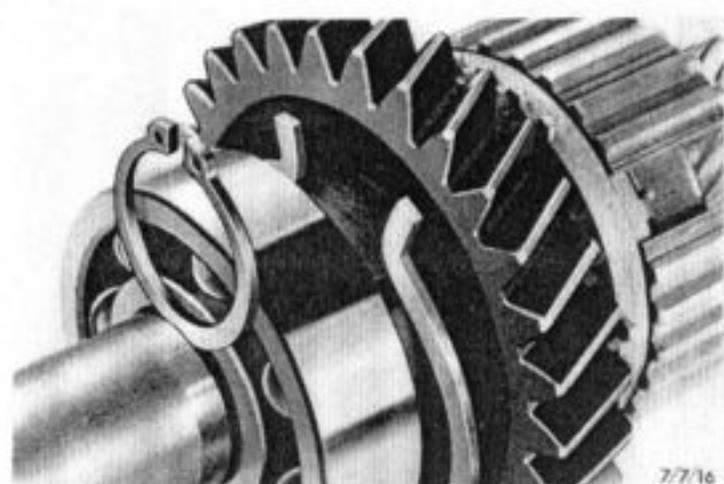
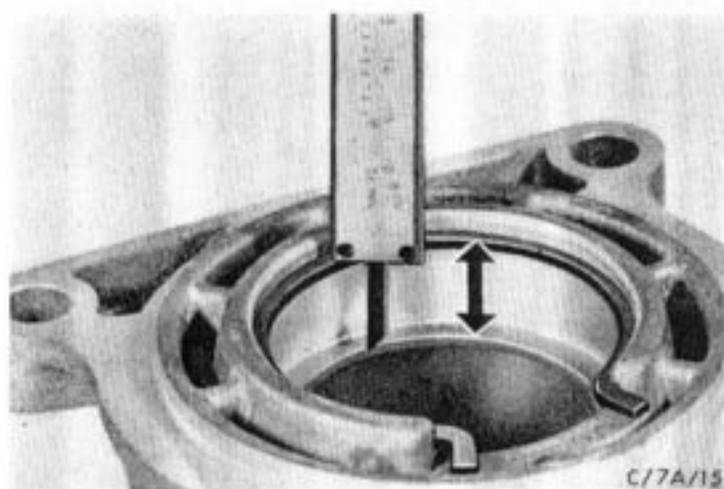
Aus den zur Verfügung stehenden Sprengringdicken (siehe Ersatzteil-Katalog) einen Ring auswählen, der diesem Maß entspricht. Der eingesetzte Sprengring darf **kein Axialspiel haben**.

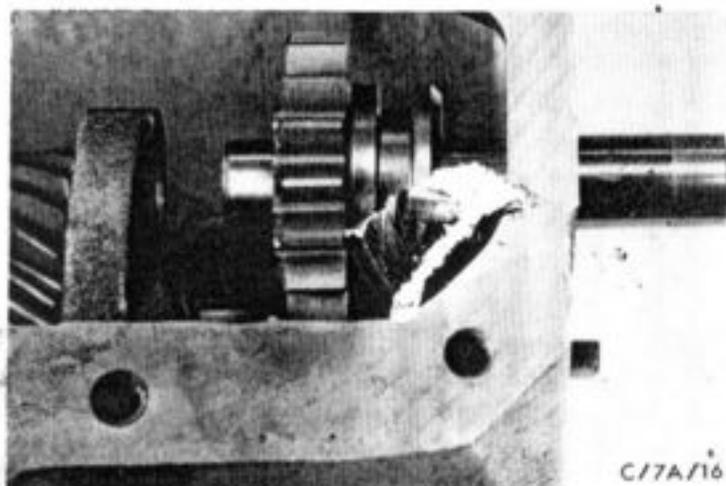
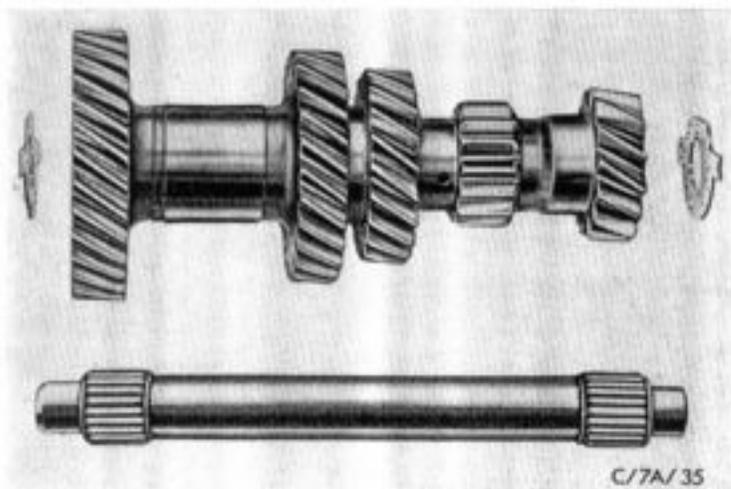
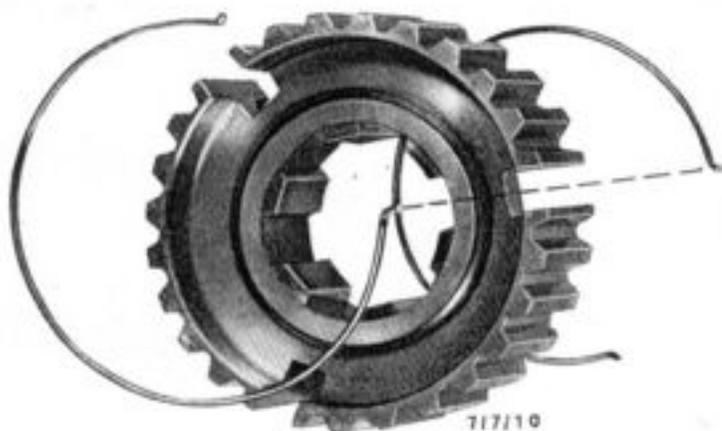
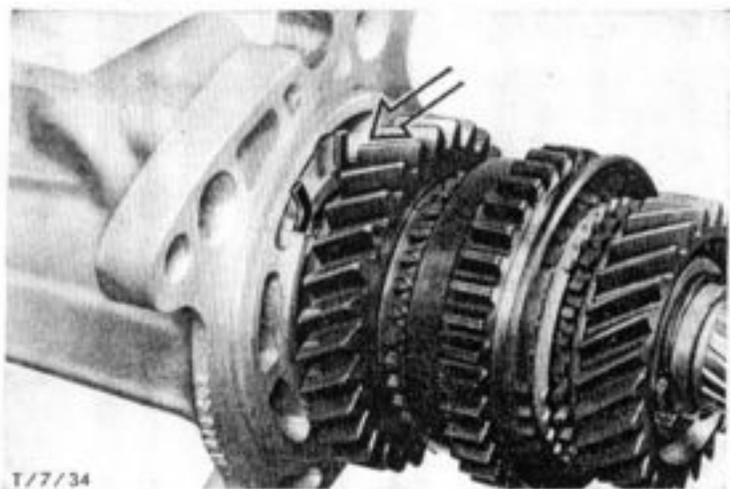
5. Kugellager auf die Hauptwelle pressen und mit neuem Sprengring sichern.

**Beachte:** Bei Verwendung eines neuen Kugellagers oder einer neuen Hauptwelle muß ein Sicherungsring der Nutbreite entsprechend eingesetzt werden. Der eingesetzte Sicherungsring darf **kein Axialspiel** haben. (Dicke der Sicherungsringe siehe Ersatzteil-Katalog.)

6. Schneckenrad auf die Mitte der Sitzfläche aufpressen.

7. Sprengring in Zahnrad 2. Gang einsetzen. Synchronring, Zahnrad 2. Gang und Anlaufscheibe auf die Hauptwelle schieben. Sicherungsring wie gezeigt einsetzen.





8. Hauptwelle in die Getriebeverlängerung einpressen (der Einpreßvorgang wird erleichtert, wenn die Getriebeverlängerung in kochendem Wasser erwärmt wurde!), Sprengring einsetzen.

9. Zahnrad 3. Gang und Synchronring auf die Hauptwelle schieben.

Synchron 3.-4. Gang zusammensetzen. Schaltring auf die Nabe schieben, dabei Markierung beachten (Strichmarken). Synchronriegel einsetzen und Synchronfedern versetzt einlegen. Dabei muß jeweils das abgewinkelte **Ende** der beiden Ringfedern **gemeinsam** in **einen** Riegel eingelegt werden.

10. Synchron (mit dem breiten Flansch nach hinten zeigend) komplett mit einem passenden Rohr auf die Hauptwelle drücken. Sicherungsring montieren.

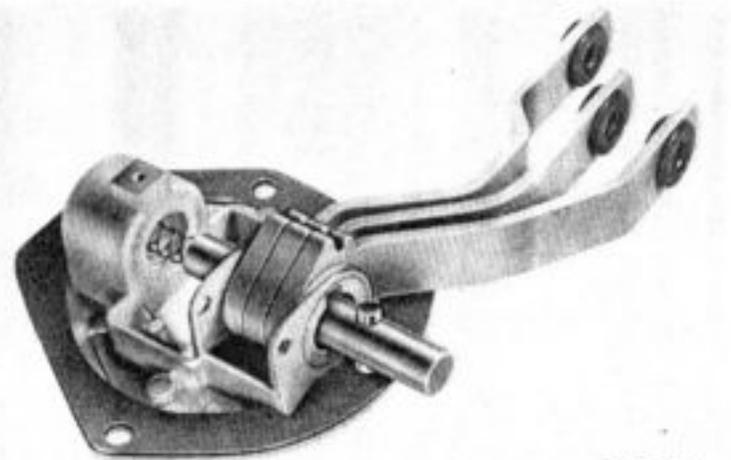
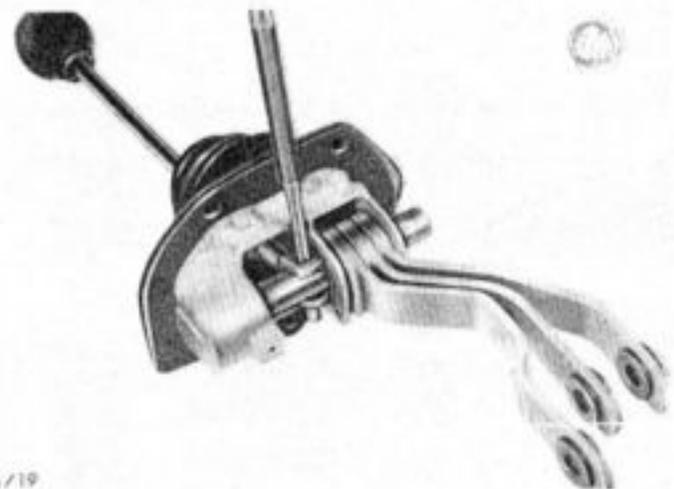
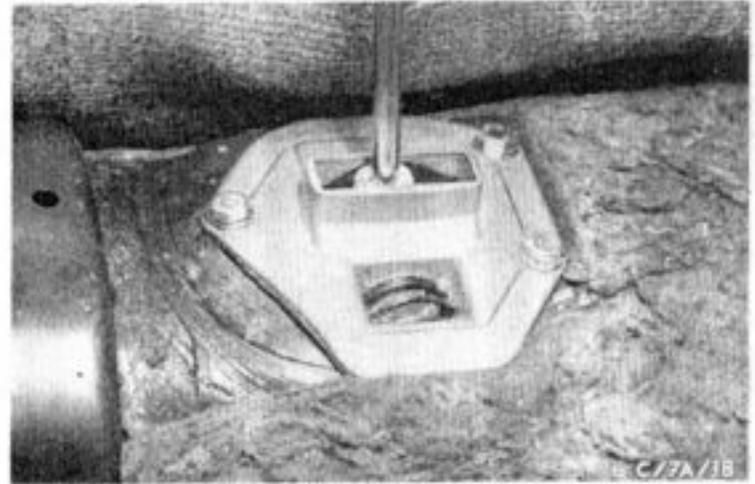
11. Vorgelege-Zahnradblock komplettieren. Hierzu Blindachse (auf 177 mm Länge verkürzte Vorgelegeachse) mit Abstandrohr in den Zahnradblock schieben. Bohrungszwischenraum mit Fett füllen und von jeder Seite eine Abstandscheibe, 19 Lagernadeln und nochmals eine Abstandscheibe einführen, dabei darauf achten, daß die langen Lagernadeln in die hintere Seite des Zahnradblockes eingebaut werden.

12. Anlaufscheiben mit Fett in das Getriebegehäuse kleben. Vorgelege-Zahnradblock samt Blindachse in das Gehäuse ausgerichtet zwischen die beiden Anlaufscheiben schieben. Dann Vorgelegeachse von hinten in ständigem Kontakt mit der Blindachse eintreiben, damit die Lagernadeln nicht durcheinanderfallen. Blindachse entfernen.

13. Zwischenrad (Rw.-Gang) einsetzen, dann Achse bis zur Bündigkeit mit dem Gehäuse eintreiben.

**ZERLEGEN**

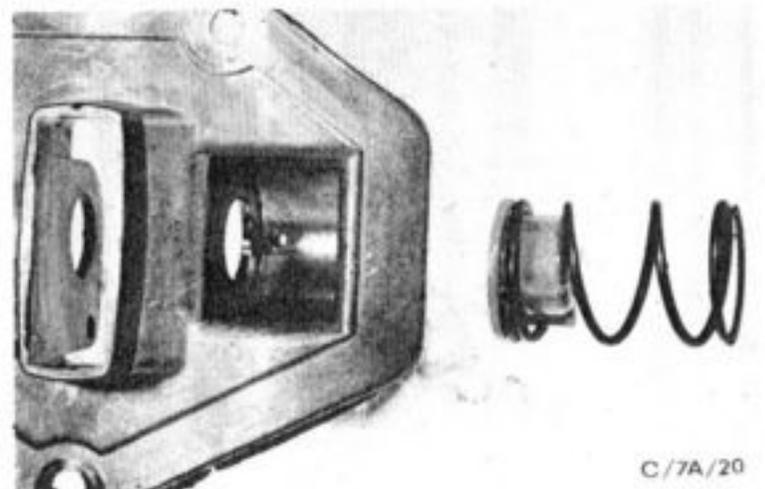
1. Schaltstangen von den Schalthebeln der Mittelschaltung trennen.
2. Schaltdom-Deckel abschrauben und Mittelschaltung komplett herausheben.
3. Untere Abdeckkappe entfernen. Schaltknopf und Kontermutter vom Schalthebel abschrauben. Manschette abziehen.
4. Knebelkerbstift aus der Schaltwelle treiben und kompletten Handschalthebel aus dem Schaltkanal herausziehen. Kugelstück entfernen.
5. Schalthebel waagrecht nach hinten stellen (bis der Durchgang für den Schaltstift frei ist), anschließend Schaltwelle herausziehen und Schaltstift heraustreiben.
6. Schalthebelpaket mit Dämpfungsscheibe dem Schaltdeckel entnehmen.
7. Druckfedern, Druckstück und Büchsen entfernen.

**ZUSAMMENBAUEN**

**Beachte:** Alle gleitenden Flächen müssen vor dem Einbau geschmiert werden. Fett der Spezifikation M1C71A verwenden.

1. Druckfeder für Rw.-Gang über das Druckstück setzen und zusammen bis zum Anschlag in den Schaltdeckel einschieben.
2. Büchse einsetzen.

**Beachte:** Anlagefläche der Büchse muß zu den Schalthebeln zeigend eingebaut werden.





C/7A/21

3. Schalthebelpaket einsetzen. Dämpfungsscheibe (mit dem flachen Teil nach oben zeigend) einschieben. Schalthebel waagrecht nach hinten stellen.

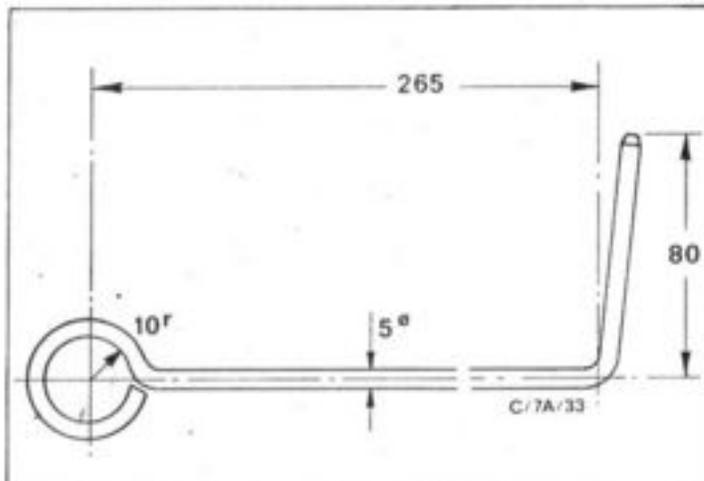
4. Schaltwelle mit vormontiertem Schaltstift und eingesetzter Druckfeder durch die Montageöffnung am Schaltdeckel einschieben. Schalthebel in die Senkrechte fallen lassen.



C/7A/22

5. Handschalthebel mit vormontierter Manschette und Schaltknopf nehmen und Kugelstück um den Kragen am unteren Hebelende legen. Handschalthebel in den Schaltkanal einführen.

6. Knebelkerbstift durch Schalthebelende und Schaltwelle pressen. Abdeckkappe anschrauben.



C/7A/33

7. Mittelschaltung komplett mit Dichtung auf den Schaltdom schraubèn.

8. Mit einem selbstangefertigten Sperrstift (Maße siehe Skizze) von unten die 3 Schalthebel in Neutralstellung sperren.

9. Schalthebel am Getriebe in Neutralstellung bringen.

10. Länge der einzelnen Schaltstangen einstellen und mit den Schalthebeln spannungsfrei verbinden.

11. Sperrstift entfernen und Schaltung in allen Gängen auf Funktion prüfen.



C/7A/34

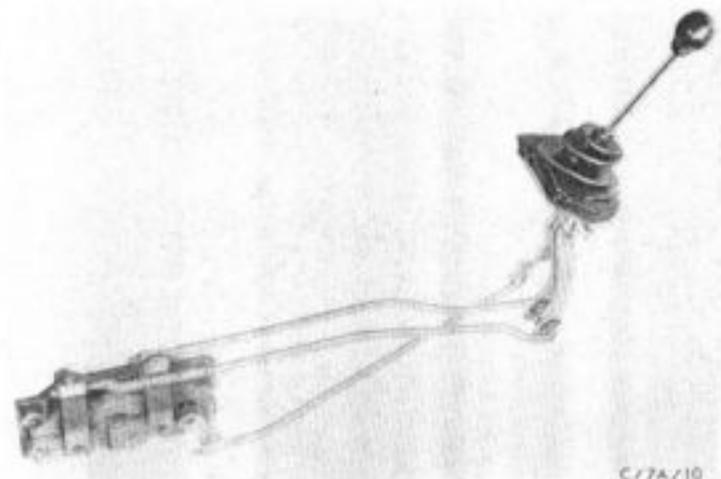
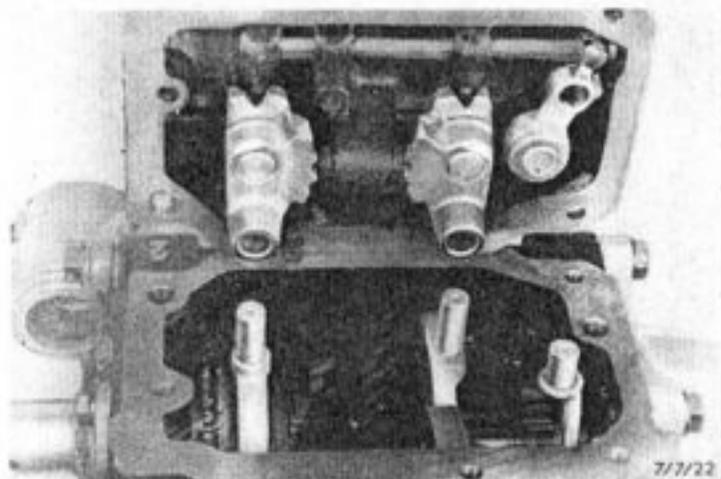
## Schaltdeckel ab- und anbauen

### ABBAUEN

1. Öl ablassen, Kupplungs- und Rw.-Gang Rückzugfeder entfernen. Schaltstangen aushängen und Schaltdeckel mit Schalter Rückfahrcheinwerfer abschrauben. Schaltgabeln dem Getriebe entnehmen.

### ANBAUEN

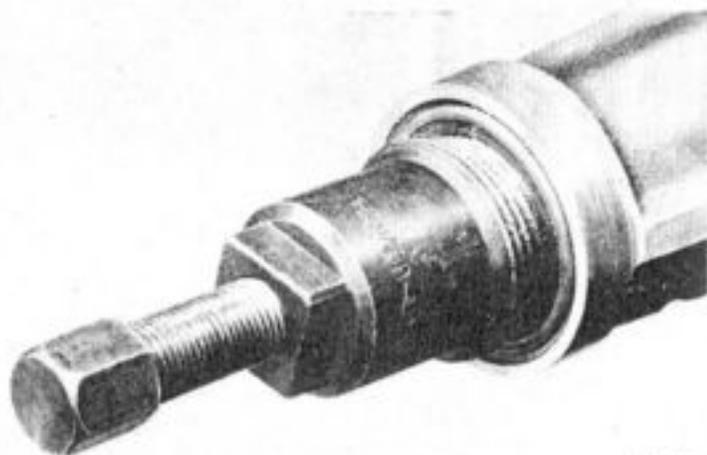
1. Schaltgabeln vom 1.-2. und 3.-4. Gang mit der Gußnummer nach vorn und vom Rw.-Gang nach hinten zeigend montieren.
2. Schaltdeckel mit neuer Dichtung anschrauben, dabei Schrauben mit Dichtmasse einsetzen. Schalter Rückfahrcheinwerfer einstellen und vorgeschriebenes Öl einfüllen.
3. Schaltstangen anschließen und Einstellung des Schaltgestänges prüfen. Rückzugfedern einhängen.

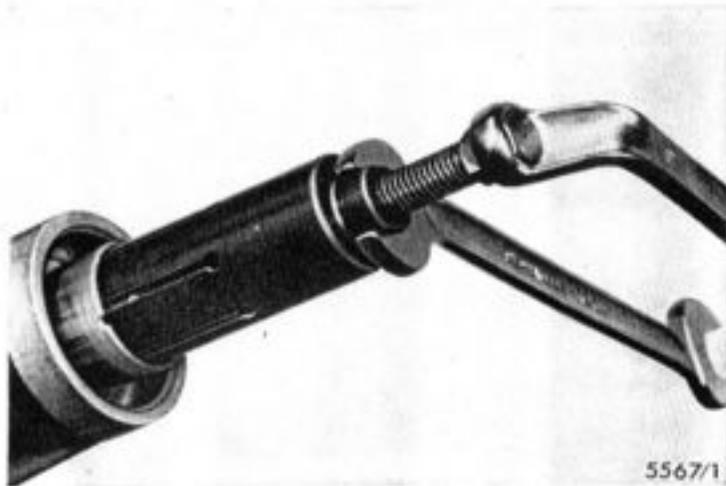


## Büchse-Getriebeverlängerung auswechseln

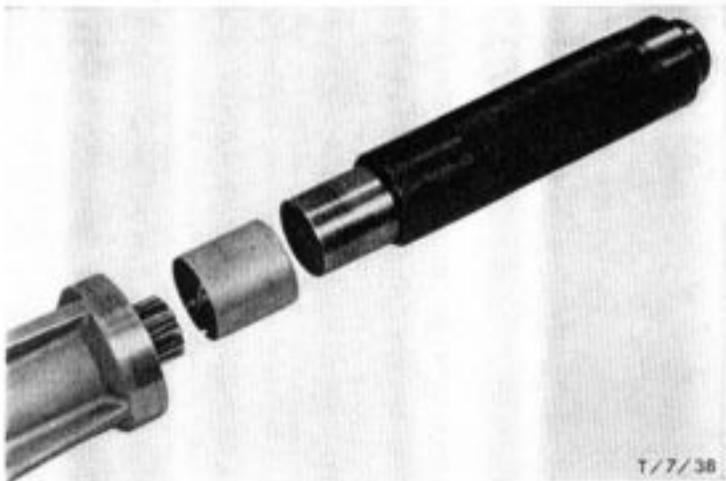
### AUSBAUEN

1. Schrauben am Flansch des Gelenkstücker und am mittleren Lagerbock herausdrehen und Gelenkwelle von der Getriebehauptwelle abziehen.
2. Mit zurückgedrehter Spindel Werkzeug GE 7657-A1 bis zur festen Anlage in den Dichtring

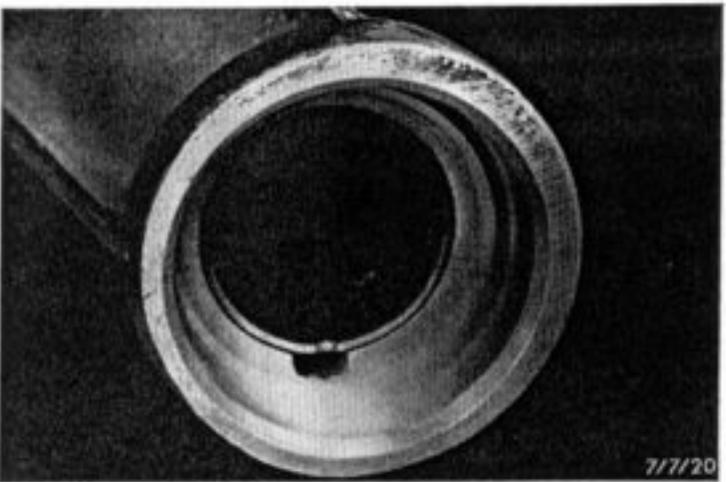




5567/1



7/7/38



7/7/20



7/7/21

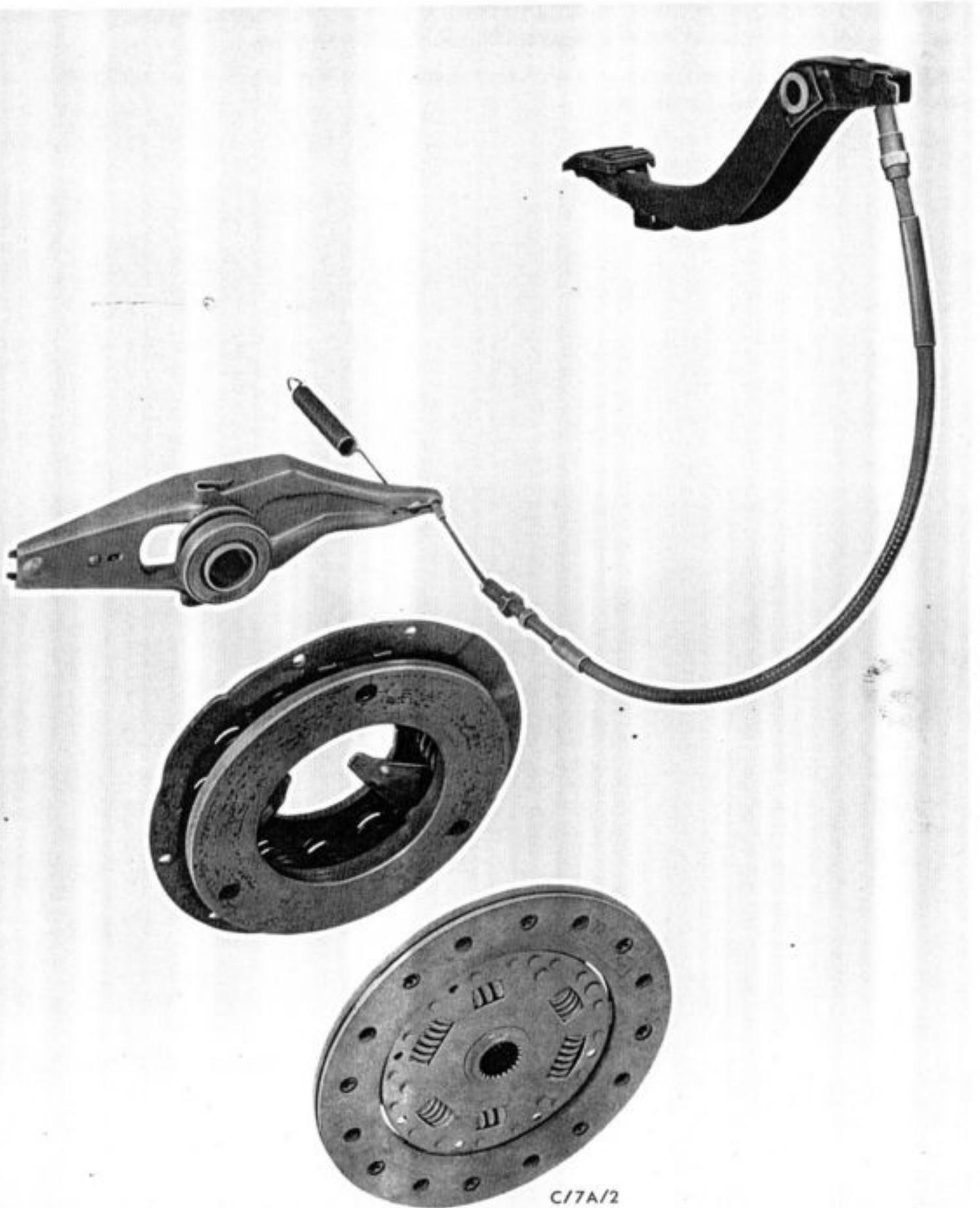
einschrauben. Durch Eindrehen der Spindel Dichting herausziehen.

3. Büchse aus der Getriebeverlängerung mit Werkzeug GH 7041-A ziehen, **dabei Werkzeug mit Maulschlüssel festhalten!**

## EINBAUEN

1. Neue Büchse mit Werkzeug GH 7041-B in die Getriebeverlängerung einpressen.  
(Die Kerbe in der Büchse muß im eingebauten Zustand genau über der Ölrücklaufnute liegen, siehe Bild.)
2. Neuen Dichtring mit Werkzeug GE 7657-B in die Getriebeverlängerung einpressen.
3. Gelenkwelle mit dem Gabelstück auf die Getriebehauptwelle schieben. Gelenkstück und Lagerbock mit Schrauben und neuen Feder-  
ringen festziehen.
4. Ölstand, im Getriebegehäuse kontrollieren, wenn notwendig, vorgeschriebenes Öl nachfüllen.

# KUPPLUNG

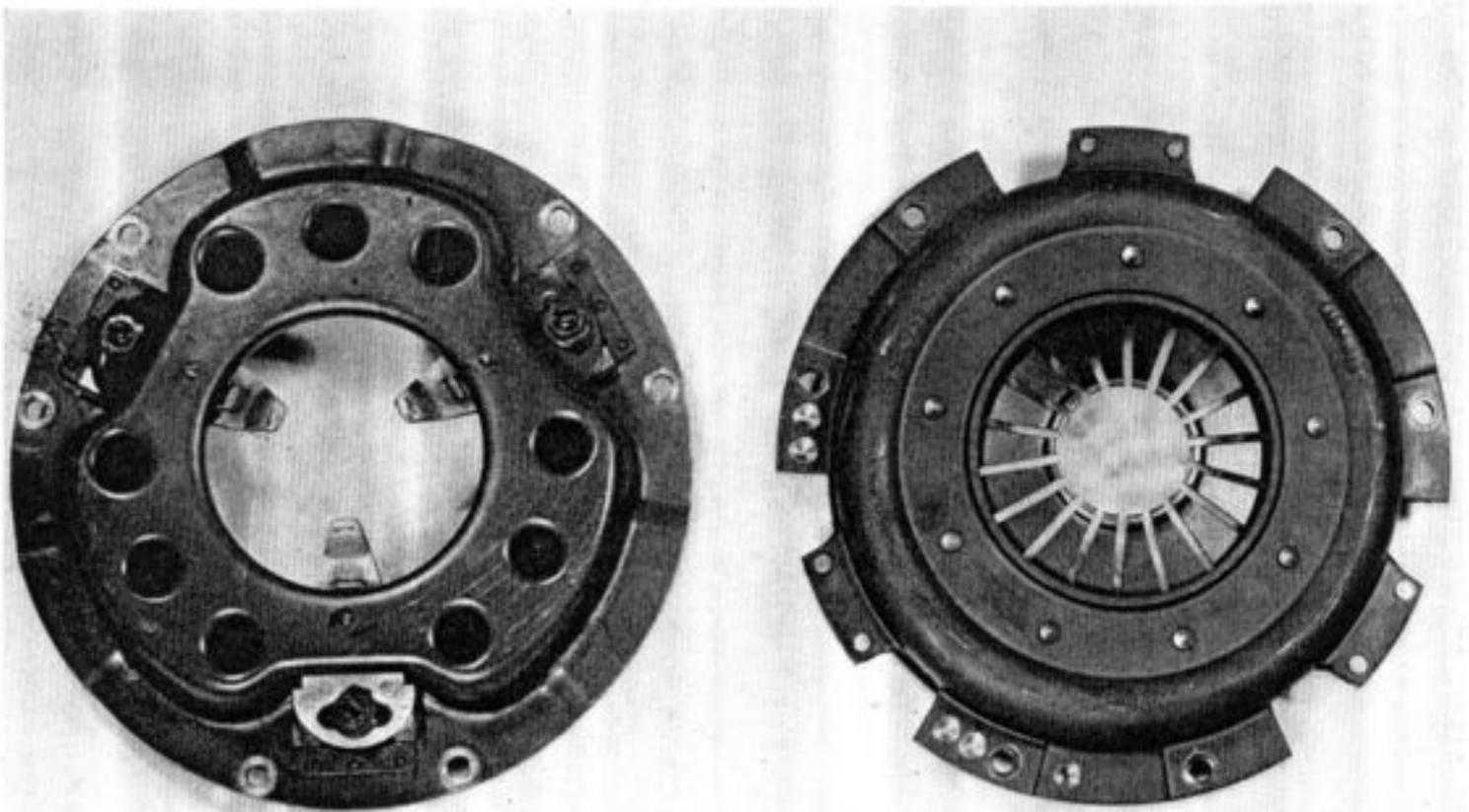


C/7A/2

## ALLGEMEINES

Die Fahrzeuge mit 1,3 ltr- und 1,5 ltr-Motoren werden weiterhin mit der bisherigen 8½"-Schraubenfederkupplung ausgerüstet, während beim 1,7 ltr-Motor eine 8½"-Tellerfederkupplung eingebaut wird. Auch beim CAPRI erfolgt jetzt die Kupplungsbetätigung über einen Seilzug.

Das Einstellen des Kupplungspedalspiels wird am Außenzug, der sich gegen einen Anschlag an der Kupplungsglocke stützt, vorgenommen.



C/7A/23

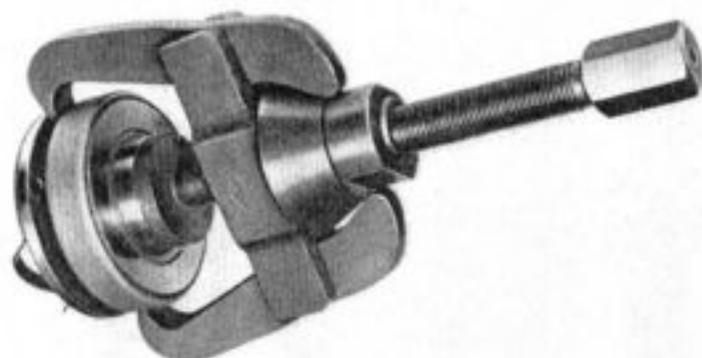
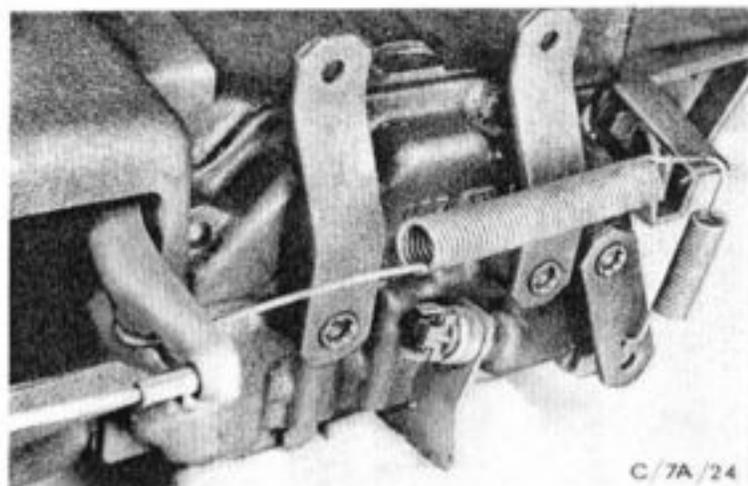
Schraubenfederkupplung

Tellerfederkupplung

## Kupplung überholen

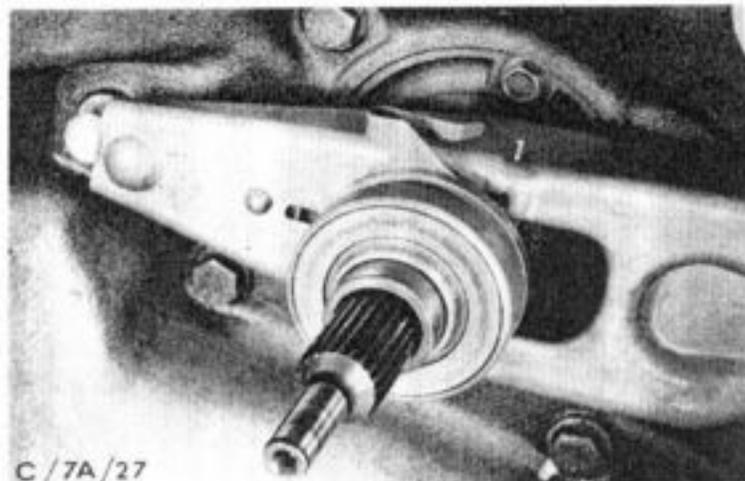
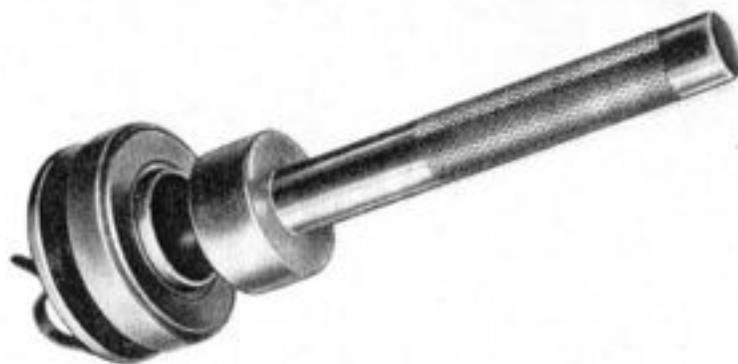
### AUSBAUEN

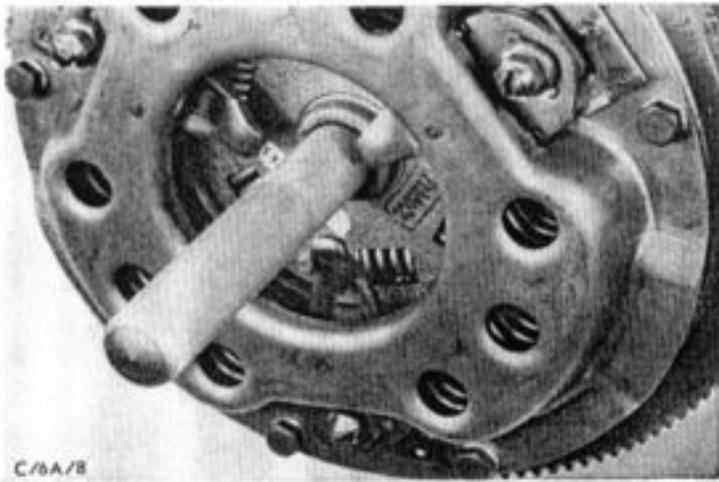
1. Schrauben der Kupplungsdruckplatte entfernen. Druckplatte und Kupplungsscheibe entnehmen.
2. Rückzugfeder der Kupplungsschwinge und Kupplungsdrucklager aushängen. Schwinge aus der Lagerung ziehen und entfernen.
3. Kupplungsdrucklager mit geeignetem Abzieher abziehen; falls erforderlich, Kupplungsgehäuse abschrauben.



### EINBAUEN

1. Kupplungsgehäuse anschrauben und mit vorgeschriebenem Drehmoment festziehen.
2. Neues Kupplungsdrucklager und Aufpreßring mit geeignetem Werkzeug oder einem passenden Rohr auf die Kupplungsnabe pressen.
3. Gleitbahn für das Drucklager und Lagerung der Kupplungsschwinge mit Fett GES-M1C-4505A einreiben.
4. Kupplungsschwinge in das Kupplungsgehäuse einführen und komplettes Drucklager über die Führungshülse schieben. Kupplungsschwinge mit den Federzungen (am Ende der Schwinge) hinter den Kugelkopf der Schwingenlagerung drücken, dabei gleichzeitig Kupplungsdrucklager einhängen. Kupplungsrückzugfeder einhängen.



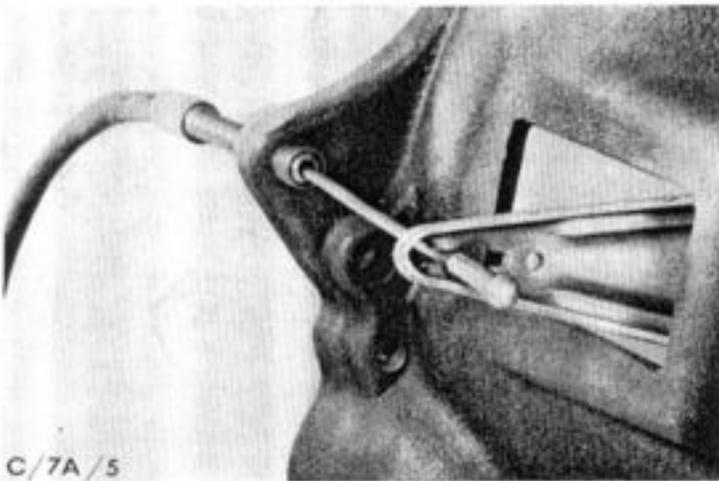


**Beachte:** Beim Einbauen der Schwinge ist darauf zu achten, daß **beide** Federzungen hinter den Kugelkopf der Schwingenlagerung greifen.

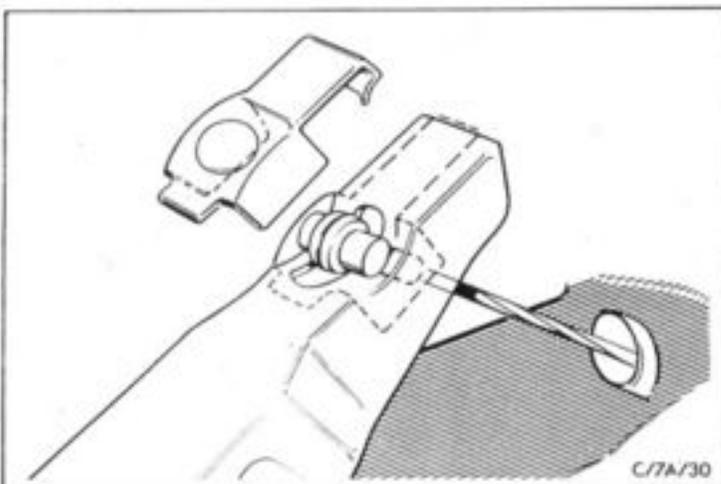
5. Kupplungsscheibe seitenrichtig (mit der erhabenen Seite zur Druckplatte zeigend) einsetzen. Werkzeug GH 7554 in Druckplatte, Kupplungsscheibe und Führungslager einführen.
6. Druckplatte anschrauben und mit vorgeschriebenem Drehmoment festziehen. Werkzeug entfernen.

## Kupplungsbetätigung aus- und einbauen

### AUSBAUEN



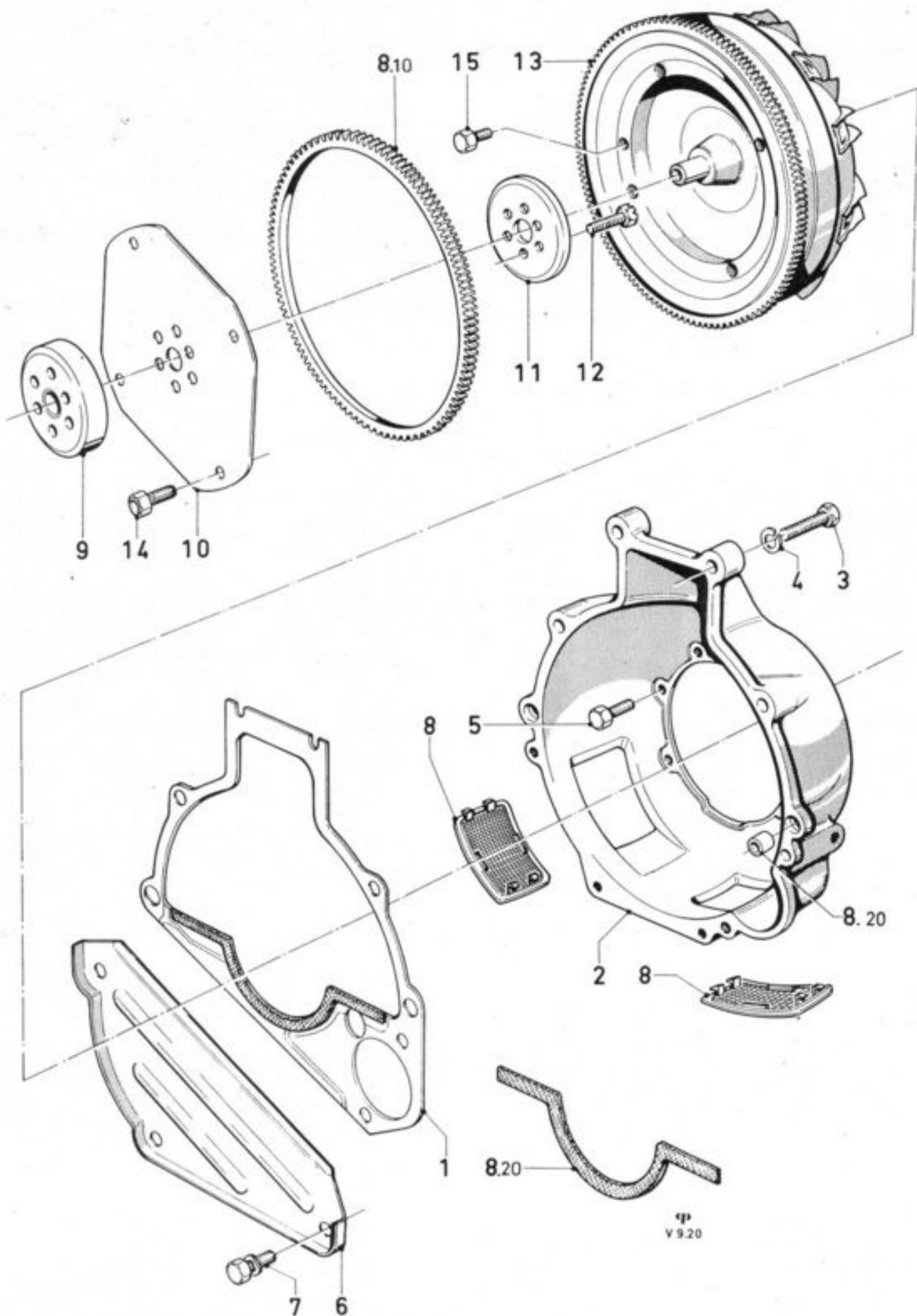
1. Fahrzeug auf eine Montagegrube fahren und Kupplungsrückzugfeder am Pedal aushängen. Sicherungsklammer vom Kupplungspedal abheben und Bolzen aus der Seilzugöse entfernen.
2. Seilzug an der Verstellvorrichtung (am Kupplungsgehäuse) lösen, Staubmanschette abheben und Seilzug aus der Kupplungsschwinge aushängen und entfernen.
3. Federklammer der Pedalwelle entfernen und Kupplungspedal abziehen. Büchsen aus dem Pedalauge herausziehen.



### EINBAUEN



1. Seilzug in die Kupplungsschwinge einhängen und Staubmanschette montieren.
2. Beide Büchsen in das Pedalauge drücken und mit Fett GES-M1C-4505A einreiben. Kupplungspedal auf die Pedalwelle schieben und mit Federklammer sichern.
3. Seilzug vom Motorraum aus durch die Öffnung in der Spritzwand einführen. Seilzugöse schmieren und mit dem Bolzen am Kupplungspedal befestigen. Sicherungsklammer montieren und Kupplungsrückzugfeder einhängen.
4. Kupplungsseilzug zur Schwinge am Kupplungsgehäuse so einstellen, daß am Kupplungspedal ein Spiel von 12 ... 20 mm besteht.



B dr. Fig. No.	Teillebezeichnung Part Name Désignation Designación	Baujahr Year Année Año	Motor Engine Moteur Motor	Bestell-Nr. Finis No. No. de commande No. de pedido	Teil-Nr. Part No. No. de pièce No. de pieza	Stck./Qty.	Bemerkungen Remarks Observations Observaciones
9	Abstandstück Spacer Entretoise Espaciador	09/69-	V15-26	1 414929	69EG 6K372 AA	1	
10	Zwischenscheibe Plate -(intermediate) Plaque intercalaire Placa intermedia	09/69-07/70 08/70-	V15-26 V15-26	1 472379 1 480637	69EG 6K374 AA 70EG 6K374 AA	1 1	N N
11	Verstärkungsplatte Plate -(reinforcing) Renfort Platillo de refuerzo	09/69-	V15-26	1 414685	3047E 6K366 A	1	
	Befestigung Zwischenscheibe Securing intermediate plate Fixation plaque intercalaire Sujeción placa intermedia						
12	Sechskantschraube M10 x 1 x 38 Bolt -(hex.head) Vis à tête six pans Tornillo con cabeza hexagonal	09/69-	V15-26	0 242065	388377 GS	6	
13	Drehmomentwandler Converter assy Convertisseur Convertidor	09/69-07/70 09/69-07/70 09/69-07/70 08/70- 08/70- 08/70-	V15 V17,20 V23 V15 V17,20 V23,26	0 801172 0 801171 0 801175 1 482920 1 480622 1 482919	69EB 7902 CA 69EB 7902 DA 69EB 7902 EA 70EG 7902 AA 70EG 7902 BA 70EG 7902 CA	1 1 1 1 1 1	
	Befestigung Drehmomentwandler Securing converter Fixation convertisseur Sujeción convertidor						
	Sechskantschraube M10 x 1 x 18 Bolt -(hex.head) M10 x 1 x 15 Vis à tête six pans Tornillo con cabeza hexagonal	09/69-07/70 08/70-	V15-26 V15-26	0 228425 1 477625	388044 GS E 800126 S	4 4	
15	Gewindestopfen Plug Bouchon fileté Tapón roscado	09/69-	V15-26	1 759052	87708 ES7	1	

ZZZ

Bild-Nr. Fig. No.	Teilebezeichnung Part Name Désignation Designación	Baujahr Year Année Año	Motor Engine Moteur Motor	Bestell-Nr. Finis No. No. de commande No. de pedido	Teil-Nr. Part No. No. de pièce No. de pieza	Stck./Qty.	Bemerkungen Remarks Observations Observaciones
1	Zwischenplatte Plate -(intermediate) Plaque intercalaire Placa intermedia	09/69-	V15-26	o 801046	69TM 6A372 AA	1	
2	Wandlergehäuse Housing assy -(converter) Carter de convertisseur Cubierta del convertidor  Befestigung Wandlergehäuse an Motor Securing converter housing to engine Fixation carter de convertisseur sur moteur Sujección cubierta del convertidor a motor	09/69-	V15-26	o 801173	69EB 7976 AA	1	
3	Sechskantschraube M10 x 45 Bolt -(hex.head) Vis à tête six pans Tornillo con cabeza hexagonal	09/69-	V15-26	1 451179	E 800000 58	6	
4	Federring B10 Lockwasher Rondelle Grower Arandela de muelle  Befestigung Wandlergehäuse an Getriebe Securing converter housing to trans- mission Fixation carter de convertisseur sur transmission Sujección cubierta del convertidor a transmisión	09/69-	V15-26		E 630174 571	6	
5	Sechskantschraube 5/16" - 18 x 7/8" Bolt -(hex.head) Vis à tête six pans Tornillo con cabeza hexagonal	09/69-	V15-26	1 759376	112949 ES	6	
6	Deckel - Wandlergehäuse Cover -(converter housing) Couvercle - carter de convertisseur Tapa - cubierta del convertidor  Befestigung Deckel Securing cover Fixation couvercle Sujección tapa	09/69-	V15-26	1 471581	69EC 7986 AA	1	
7	Sechskantschraube mit Hochspannring M6 x 10 Bolt and lockwasher assy -(hex.head) Vis à tête six pans avec rondelle d'arrêt Tornillo de cabeza hexagonal con arandela de seguridad	09/69-	V15-26	1 418889	43501 GS40	3	
8	Sieb Wandlergehäuse Strainer -(converter housing) Tamis - carter de convertisseur Colador - cubierta del convertidor	09/69-	V16-26	1 432346	3034E 7973 A	1	