

READ ME FIRST

This document is published here by courtesy of David Boyd AKA « belfastguzzi » from website V11LeMans.com



Please note that the following has been originally published [here](#).

Read all before beginning work.

Italic written style = Sergio's additions with author's agreement

David Boyd made a site to organise some meetings in Northern Ireland. He says : « It is not very interesting now and some of the picture links are not working : <http://www.belfastguzzi.com> ». But he will let me know if there is some changes

Please, just have a look on this website... just for pictures !

David Boyd is the organiser of the Northern Ireland Branch of the Moto Guzzi GB Club.

David Boyd
Northern Ireland
1984 Le Mans MkIII
2002 V.11 Scura
2008 Griso 8V 1200

Many thanks to David
Sergio - La Guzzithèque

At the end of this english part you will find a « how to do » for V11 models after 2003. This part is the translation of a french document. So don't shoot me because of my poor english !

GEARBOX SELECTOR SPRING & PAWL ARM REPAIR

Gearbox Pre-Selector Spring and Pawl Arm Boss My repair procedure as documented in 2004 including a roadside repair method

INTRODUCTION

The web pages that I made a long time ago (2004) with photos of the spring fix are no longer working. I still receive regular enquiries and requests from various parts of the world regarding the infamous broken spring issue. Yesterday, I received two requests for info and photos, from opposite sides of the globe. That has prompted me to get the photos into a FAQ / How To topic on the site here.

Clearly the springs are continuing to break, so at root, it's probably a bad design and even having the correctly spec'ed parts won't always avoid the consequences.

BASICALLY

New sized parts have been available for a long time now. The spring has a bigger coil, to allow for the oversized bosses that were on the bad batch of pawl arms. All new springs should have the wider coil, unless you buy from someone who still has very old stocks. If you get a new Pawl Arm, it should have the 15mm boss, not the 16mm boss that appeared around 2002.

- April 2005, Moto Guzzi Technical Bulletin (Should be april 2002 : see parts list below)

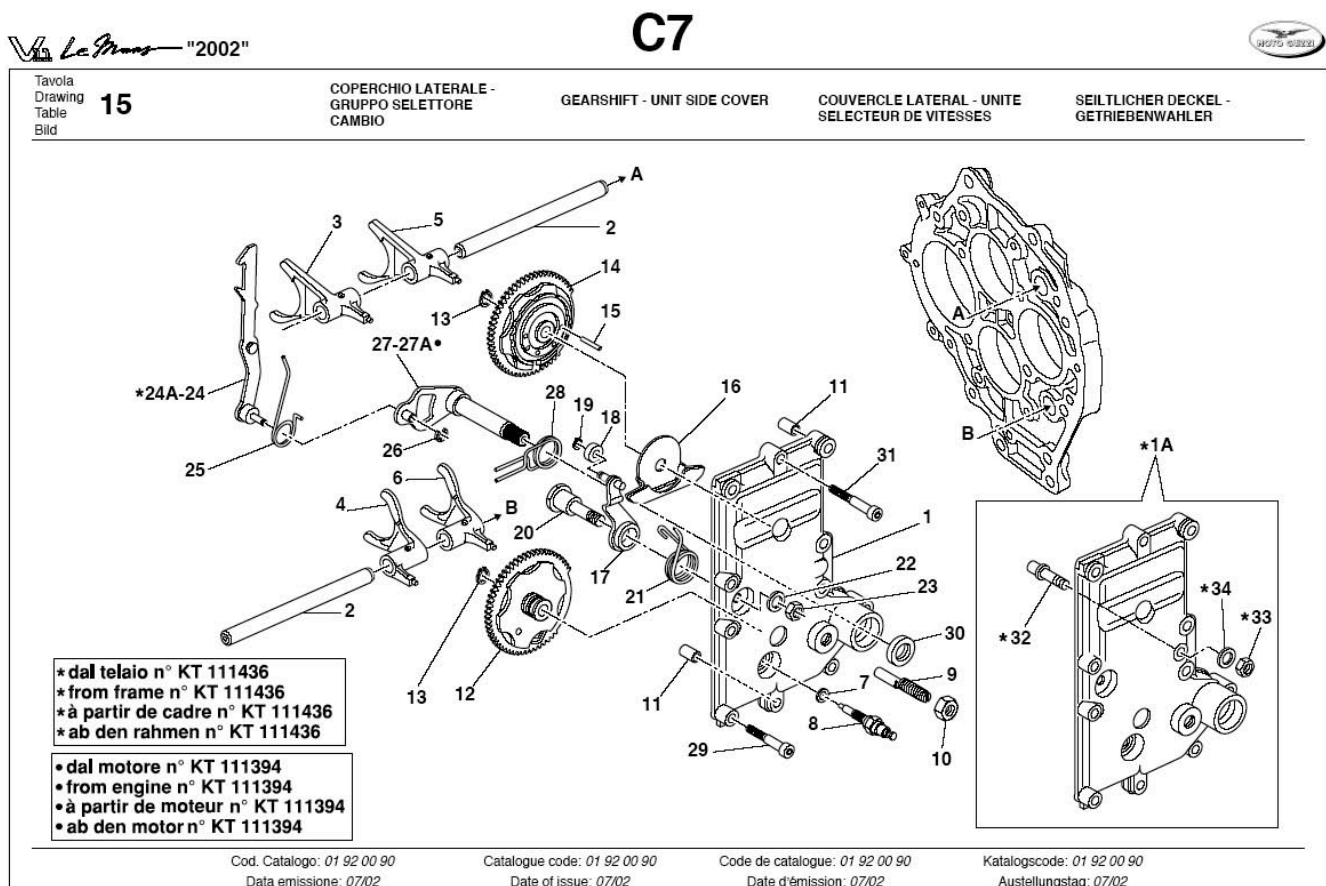
Problem: broken gear change pawl spring

Solution: In case of breakage of the pawl spring A in vehicles with frame numbers before KT111435 - KS112350, the pawl B should be changed (when asking for the spare part, you automatically receive the pawl updated version). The change consists in the reduction of the diameter on which the spring rests from 16 mm to 15 mm.

Part numbers :

04 23 51 01 for the new arm, named « ratchet » on parts list and « pawl arm » here.

04 23 83 00 for the OEM spring.



Note that part number for pawl arm (24/24A) 04 23 51 01 is for frame number before KT 111435.

From frame number KT 111436 part number for the « ratchet » is 01 23 51 30. Cover has changed too...

1st part number for preselector shaft 27/27A was 01 23 70 31. From motor number KT 111394 the part number for preselector shaft 2nd series (also called 3rd series) is 01 23 70 32.

See too the last parts list for last part numbers after the french version of this.

Springs are still breaking, so while it is best to have the correct size of pawl arm and spring, it's not a guarantee that it won't break again. It must just be a flawed design.

FIRST INSTRUCTIONS

- Box in NEUTRAL.
- Detach shock reservoir from bracket.
- Isolate battery.
- Remove starter motor.
- Detach neutral switch term.
- Detach shift link from shaft.
- Drain gearbox oil.
- Remove 11 (5mm) socket cap bolts.
- Remove Selector cover plate (there's no gasket, goo holds pretty firm).
- Remove 2 selector gears (retained by circlips) & mechanism, to access spring.
- Ensure NEUTRAL in box (check spaces between sliding dogs & gears are equidistant) & in selector before replacing plate.
- Move the selector forks into the neutral position before replacing the side plate (rotate the rear wheel to confirm neutral - if the plate doesn't go on you've got a false neutral). Main thing is get box in neutral with selector forks equally spaced from sliding sleeves before putting the cover back on. Also, selector wheels in Neutral.
- There's no gasket on cover. Use sealant/gasket cement.

HOW TO MAKE REPAIRS IF YOU DON'T HAVE NEW PARTS

If you do have new parts, the pics here give a guide for checking sizes, fitting and possible re-profiling.

Gearbox Pre-Selector Spring → repaired

Shift Plate → re-profiled

Pawl Arm Boss → resized

SPRING REPAIR OR REPLACEMENT

My spring broke at 1,200 miles (1.930 km) leaving the box stuck in 4th gear.

The spring bend hooks onto and is pulled against a sharp edge. The spring coil tightens and binds on its oversize pawl-arm boss when it is operated. The resulting stress causes the spring to snap. This break may also happen on 'properly sized' parts due to the same stress, but at a higher mileage.

I did not have a spare/new spring so I made a repair by bending a hook onto the broken spring and re-shaping the spring coil accordingly. This worked fine. A new spring was fitted later. When doing this, I tried a 'roadside repair' method. This was originally posted as a separate topic. The photos are incorporated together here.

A broken spring could be repaired out on the road. Lean the bike over to keep oil in gearbox (*lean enough to make the left cylinder nearly vertically*).

The biggest problem is access past the support tube to bottom Allen screws, so it is best to carry a modified Allen key. Carry a spare spring, or if you don't have one, or suffer 2 breaks on a trip (!) vice grips as well as pliers will help to bend the broken spring. If you want to be totally prepared, carry a file incase you need to reduce the pawl arm boss from 16mm to 15mm! (Or pack a spare pawl arm as well as a new spring.)

Tools are easily carried. If no spare spring available, grips are also needed to grasp and bend the broken spring.

- *Allen 4mm*
- *Allen 5mm modified on short end*
- *Wrench 8mm*
- *Wrench 10mm*
- *Wrench 13mm*
- *Pliers for opening circlips*
- *2 pliers for repairing the spring*



Allen key. I filed the edges off and cut the short end shorter, to get at lower cover screws.



For a roadside repair, the bike would be leaned over to save oil in box. It should be a bit more, but garage space here is too narrow.





Broken spring. Hooked end has snapped off.



Spring break at hook bend.



Sharp edge of shift plate that spring hook pulls against on downshift.



Broken spring, end bent to form a new hook.



RE-PROFILED SHIFT PLATE

I re-profiled this area of shift plate. Left side cut in to make better seat for spring hook.



Later : a new, full-size spring on my re-shaped plate. It now doesn't seat in the corner.



RESIZED PAWL ARM BOSS

The original pawl arm boss that I think caused the failure : it's over 16 mm diameter. It should be 15 mm.
The ratchet arm boss holds the spring coil.



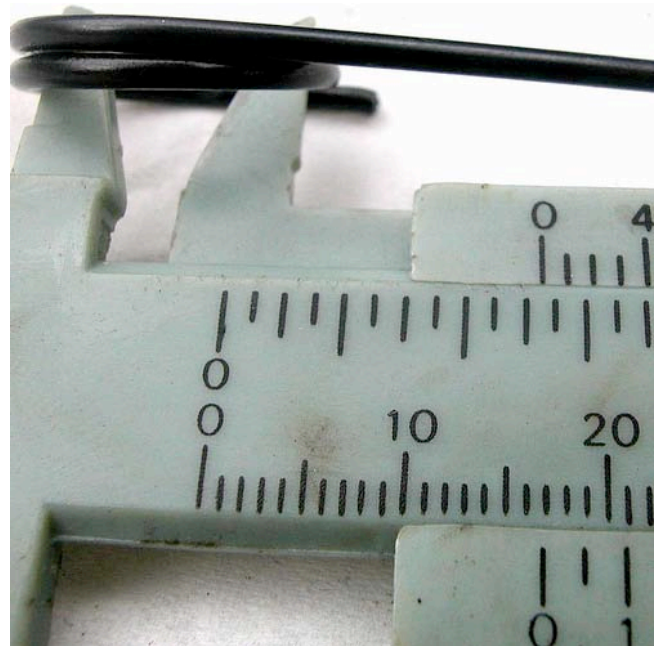
I filed down the ratchet boss to just under 15mm, with the boss offset so it is shorter at rear.

Right : new pawl arm boss (15mm) and my filed-down, re-profiled from previously oversized (16mm) boss.



SPRING SIZES

Inside coil diameter.



When I later got a new spring, I compared it with the repaired, re-bent spring :

Old broken spring, repaired

New spring



View of all the *new* spring contact points.



MODIFICATION SINCE 2003 - GEARBOX « C2 » FROM GEARBOX NUMBER 18493

See # 13, 20, 35 et 36 on parts list at the end of the document.

This page is from « [Mandello garage](#) ». Thank Alain from [Twin Zone](#) for publishing permission.

DISASSEMBLING

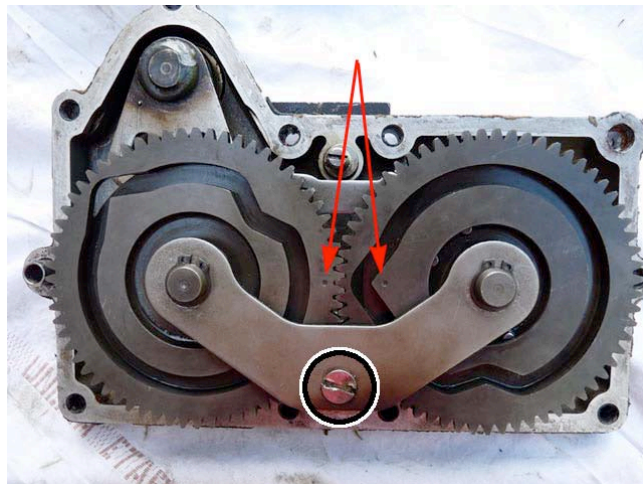
Here is the cover with the added plate that is over the 2 selector gears.

Remind : earlier models didn't have this plate. Disassembling was easier because only 2 circlips had to be removed.

Red arrows show offset of the 2 selector gears. In this position you are in 1st gear.

The screw in the white circle fasten the added plate but is locked by Loctite : impossible to remove it without right tool. Following is how to do easily :

- Take off the plate the 2 circlips
- Remove the nut B from outside the cover.



By this way you can push the stud of the plate : the plate can rotate and the 2 selector gears are now free.

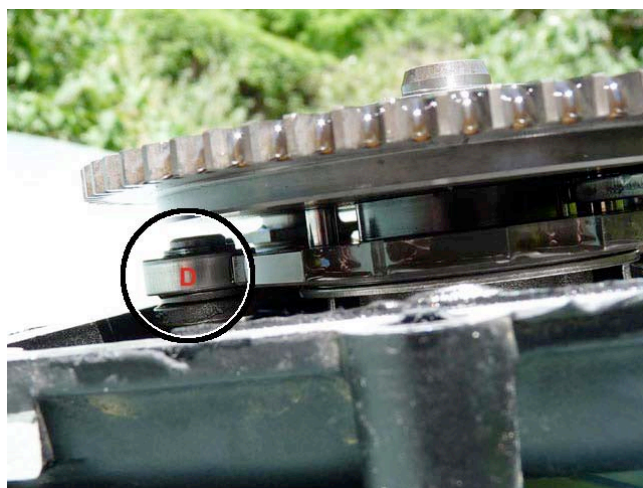


Remove the circlips of the selector gear A and remove it. Then slide the plate and remove the circlips of the selector gear B.

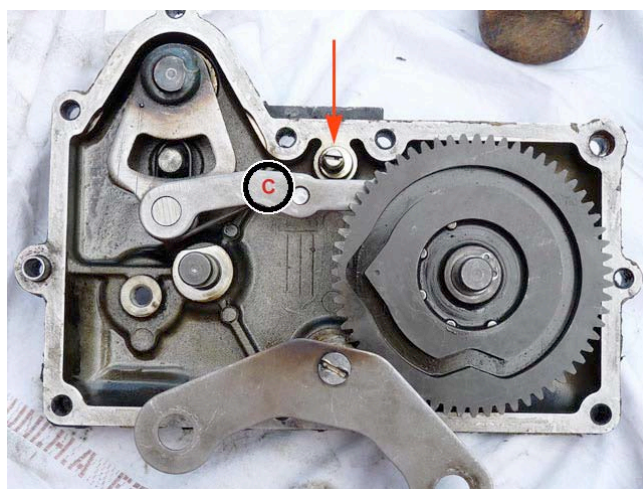


At this moment the selector gear B cannot be removed because of :

- the spring of the lock-roller D that press on the selector gear. You have to push out it with your finger.



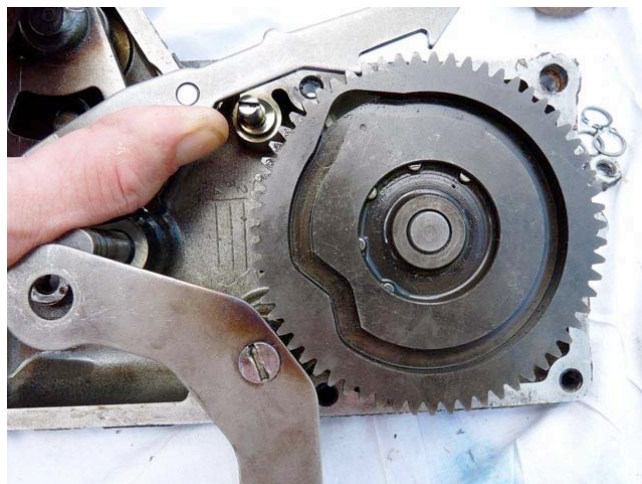
- The eccentric pin (red arrow) of the pawl arm that prevent its complete displacement.



For removing the selector gear B + the pawl arm + the shift plate you have to push the axis of the shift plate from outside (red arrow) : the selector gear should go out a little.



At a moment the 3 parts have slipped enough for complete displacement of the pawl arm over its eccentric pin : you can take off the selector gear B.



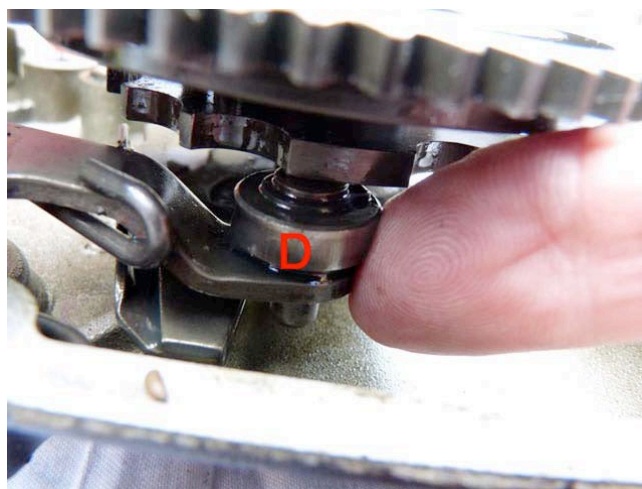
Other repair/replacement stages are like before explained.

RE-ASSEMBLING

In the reverse order of disassembling but pawl arm, shift plate and selector gear should be fitted together : you have to push out the lock-roller D to let the selector gear slipping on its axis.

Think at the offset of the 2 selector gears (see above) !

Don't forget to push out the assy pawl arm + shift plate to make it in right place.



Other stages like before explained. Don't forget to re-screw the external nut of the added plate when in place with its circlips...

LISEZ-MOI !

Traduction autorisée du document de David Boyd AKA « belfastguzzi » du site V11LeMans.com.



Ce qui suit a été publié [ici](#).

Comme d'habitude : tout lire avant de se jeter sur les outils...

En italique : les modifications apportées au document original en accord avec l'auteur

David Boyd a fait un site pour organiser des rencontres en Irlande du Nord. Il me dit que « Ça n'est pas très intéressant et quelques liens sont brisés : <http://www.belfastguzzi.com> ». Mais il me préviendra si quelque chose se passe.

Toujours est-il que je vous suggère d'y aller voir, ne serait-ce que pour les photos !

David Boyd est l'organisateur de la branche Irlande du Nord du Moto Guzzi GB Club.

David Boyd
Northern Ireland
1984 Le Mans MkIII
2002 V.11 Scura
2008 Griso 8V 1200

Grands remerciements à David
Sergio - La Guzzithèque

Une partie concernant une modification faite sur les couvercles des boîtes de vitesses à compter de 2003 a été rajoutée en fin de document.

V11 - BOÎTE DE VITESSES

RESSORT DE SÉLECTEUR - GRIFFE DE SÉLECTION

RÉPARATION - REMPLACEMENT

Ressort de sélecteur de boîte de vitesses et pion de centrage de la griffe
Procédure de réparation selon documents de 2004, y compris procédure de dépannage en bord de route

INTRODUCTION

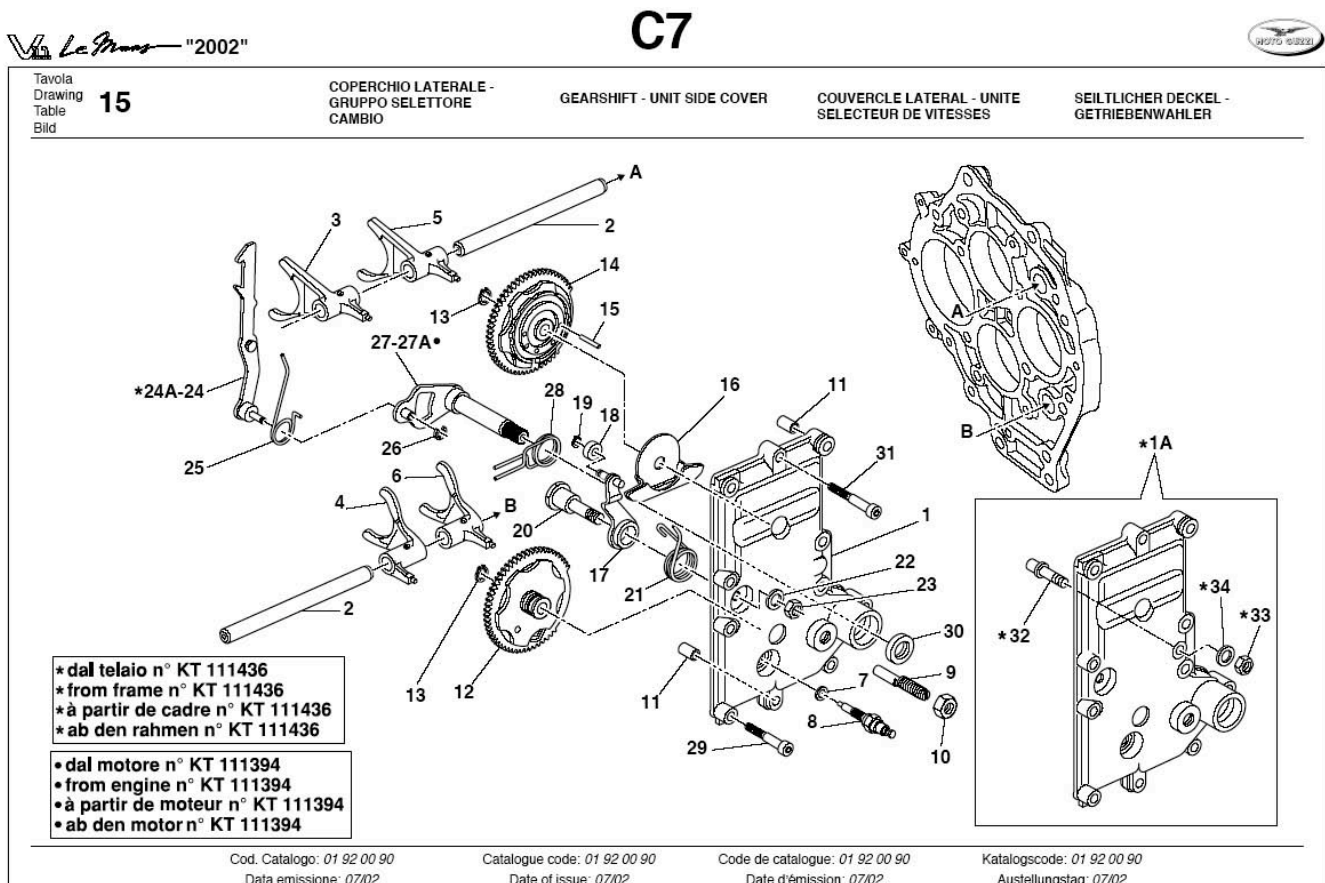
Les pages web que j'avais mis en ligne en 2004 ne sont plus accessibles. J'ai reçu de nombreuses demandes du monde entier concernant cet infâme ressort de sélection si fragile. Hier encore, j'ai reçu 2 demandes en provenance de l'autre côté de la planète. Cela m'a poussé à publier ici ce que j'avais mis en ligne en 2004.

Clairement les ressorts continuent de casser ; à la base, la conception semble être mauvaise et quelle que soit la pièce, même si elle est correcte, le problème survient.

INFORMATIONS DE BASE

Les nouvelles pièces sont disponibles depuis longtemps à présent. La boucle du ressort est plus grande pour s'adapter aux premières griffes dont le pion de centrage était trop gros. Si vous trouvez d'anciens modèles, c'est qu'ils sortent d'un très vieux stock. Les nouvelles griffes ont un pion de centrage dont le diamètre est de 15 mm et non pas 16 mm comme cela est apparu en 2002 environ.

- *Bulletin technique Moto Guzzi* (Avril 2002 probablement - voir en fin de document)



La griffe 24/24A porte la référence 04 23 51 01 pour les numéros de cadres avant KT 111435.

À partir du cadre N° KT 111436 la référence de la griffe est 01 23 51 30. Le couvercle a aussi changé...

La 1^{re} série de pré-sélecteur 27/27A portait la référence 01 23 70 31. À partir du N° de moteur KT 111394 la référence du pré-sélecteur de 2^e série (parfois nommé 3^e série) est 01 23 70 32.

Voir en fin de document la parts list 2003-2005 des V11 Café et Ballabio.

Les ressorts continuent de casser malgré les changements de fabrication effectués. Il est probable que la conception est mauvaise.

INSTRUCTIONS GÉNÉRALES POUR SE DÉPANNER

- Boîte de vitesses au point mort.
- Ôter le réservoir de l'amortisseur AR.
- Isoler la batterie.
- Ôter le démarreur.
- Débrancher le câble de point mort.
- Déposer le levier de changement de vitesse.
- Vidanger l'huile.
- Ôter les 11 vis 6 pans (5mm) du couvercle de boîte.
- Déposer le couvercle de boîte (pas de joint : ça tient assez fermement).
- Déposer les 2 pignons de sélection maintenus par des circlips et le mécanisme pour avoir accès au ressort.
- S'assurer d'être au point mort (espaces identiques entre fourchettes et pignons) et que le sélecteur est aussi en position de point mort avant de replacer le couvercle.
- Placer la fourchette de sélection au point mort avant de refermer (tourner la roue AR pour confirmer). Il est très important d'être au point mort avant de refermer la boîte.
- Il n'y a pas de joint : utiliser de la pâte à joint.

MÉTHODE DE PAT LE CHAMPION - AVRIL 2004 ET MAI 2005

1. Tu vires le cache en plastic du démarreur avec une clé BTR de 4 et une clef de 8.
2. Tu vires le démarreur avec une clef de 13, tu le laisses pendre au bout de ses câbles ; juste il faut faire gaffe à ne pas toucher le cadre avec le câble de (+). Le mieux c'est de le poser sur un vieux chiffon pour être sûr.
3. Avec une clé BTR de 5 tu enlèves toutes les vis du carter de sélection. Tu vires avec une clef de 10 la biellette de sélection. Tu as ensuite sur le coté de ce carter une petite oreille sur laquelle tu peux faire levier pour le sortir.
4. Quand tu as le carter dans les mains, positionne les deux grands pignons en buté, soit vers la gauche, soit vers la droite, c'est juste parce que certains pignons n'ont pas de repère, donc c'est pour être certain de les remonter dans la même position.
5. Avec une pince à circlips ouvrant tu sors les deux pignons.
6. Sur le pignon du bas, l'axe de la griffe tient avec un clip que tu enlèves en faisant bien gaffe de ne pas le paumer car vu sa taille c'est vite la merde...
7. Avant de refermer, il faut aller à la pêche au petit bout de ressort qui doit se promener au fond du carter, il y a peu de chance qu'il passe entre les pignons quand la boîte tourne, mais bon avec une Guzzi rien n'est jamais impossible.
8. Tu remplaces le ressort, remets la griffe en place avec son clips, repositionne les deux pignons et tu vérifies bien que tu les as bien remis dans la position correcte qui correspond à la butée comme tu l'as observée au point 4.
9. Tu déplaces les fourchettes de manière à ce que tu sois bien au point mort, tu vérifies en faisant tourner ta roue arrière.
10. Tu mets tes deux pignons sur la cassette de sélection en position point mort (tu peux te repérer facilement grâce au mano contact de point mort, il suffit qu'il soit dans le creux), et tu renquilles le carter en place. Attention si ça coince ne force pas, c'est juste qu'une de tes fourchettes n'est pas complètement en face : dans ce cas tournicote ta roue arrière dans un sens et dans l'autre cela devrait suffire à dégager le pignon rebelle et ton carter rentrera comme papa dans maman un jour de paie.

Essaie de passer les vitesses juste histoire d'être certain que tu as bien 6 vitesses avant de tout finir de remonter... Dans le cas contraire cela voudrait dire que tu t'es gouré en repositionnant les deux pignons. Théoriquement c'est impossible, mais à l'impossible nul n'est tenu, si tu vois ce que je veux dire...

11. Tu remets les vis six pans creux, tu repositionnes correctement la biellette de sélecteur (normalement il y a une marque sur le pignon qui se met en face de la fente de la biellette), tu rebranches le manocontact de point mort. Tu repositionnes le démarreur.

La première fois prévois une grosse heure. Après tu verras c'est vite fait :o)

Essayez surtout pas de tripoter les excentriques. Si les ressorts cassent c'est à cause de leur conception, les histoires de carters modifiés avec réglages, ça sent le pâté au Roblochon... Fallait bien trouver quelque chose à faire pour faire sérieux, faire genre on réfléchit et on réagit. En effet carter modifié ou pas les ressorts continuent à casser.

Par contre les ressorts des premières séries de V11 et les tous derniers ont une spire de moins, donc moins bandés ils doivent moins souffrir.

COMMENT RÉPARER SI VOUS N'AVEZ PAS DE PIÈCE DE RECHANGE

Si vous n'avez pas de pièce de rechange, les instructions ci-dessous vous guideront pour vérifier les dimensions, remettre en place et éventuellement modifier.

- Le ressort de présélection peut se réparer.

- Le pion de centrage du ressort sur la griffe peut se retailler.
- Le sélecteur peut se re-profiler.

RÉPARATION DU RESSORT OU REMPLACEMENT

Le crochet du ressort de sélection repose dans un angle du sélecteur. La boucle du ressort passe autour du pion surdimensionné de la griffe lors du fonctionnement. Ces 2 éléments provoquent la casse du ressort. Cela dit, même avec des pièces correctement dimensionnées, la casse survient, mais à un kilométrage plus élevé.

Mon ressort a cassé à 1900 km, me laissant planté en 4^e.

Je n'avais pas de ressort de rechange ; aussi ai-je refait le crochet du ressort cassé tout en retravaillant les autres pièces. Tout ceci fonctionnait bien. J'ai posé plus tard un ressort neuf et j'en ai profité pour élaborer une méthode « sur le bord de la route » qui est incluse ici.

Un ressort cassé peut-être réparé sur le bord de la route. La moto sera couchée sur le coté droit, suffisamment pour que l'huile de boîte ne s'échappe pas (*inclinez-là suffisamment pour que le cylindre de gauche soit quasi vertical*).

Une des vis 6 pans du couvercle de la boîte de vitesses étant derrière un renfort de cadre, il faut raccourcir d'environ 1 cm le petit coté d'une clé BTR de 5. Se balader avec un ressort de rechange (ou 2 !) est le mieux. Sinon une pince étau et une pince (ou 2) vont être indispensables. Et si vous voulez encore améliorer les choses (réduire la taille du pion de centrage et/ou re-profiler le sélecteur) il vous faudra une lime (ou alors carrément une griffe nouveau modèle et un ressort neuf...)

Les outils de base seront les suivants :

- Clé BTR 4mm
- Clé BTR 5mm petit coté raccourci
- Clé de 8mm
- Clé de 10mm
- Clé de 13mm
- Pince à ouvrir les circlips
- 2 pinces pour refaçonner le ressort



Ma clé BTR de 5 refaçonnerée et raccourcie pour atteindre les vis 6 pans du bas.



Si la moto ne peut être penchée suffisamment, il faudra vidanger la boîte de vitesses. Dans mon garage, je manque un peu de place...



Ressort cassé : le crochet de maintien s'est rompu.



Crochet de ressort cassé.



Lorsqu'on descend les vitesses, le ressort est « travaillé » par le sélecteur sur un angle fermé : le ressort y laisse sa trace.



Nouveau crochet de ressort façonné à la main.



SÉLECTEUR RE-PROFILÉ

Sur le sélecteur, j'ai modifié le profil de la zone de contact du crochet du ressort pour lui assurer un meilleur contact.



Plus tard : ressort neuf posé sur mon sélecteur modifié. Le crochet du ressort ne repose plus dans l'angle.



REDIMENSIONNEMENT DU PION DE LA GRIFFE DE SÉLECTION

Le pion de la griffe originale fait 16 mm de diamètre : il doit être de 15 mm.

C'est autour de ce pion que repose la boucle du ressort.



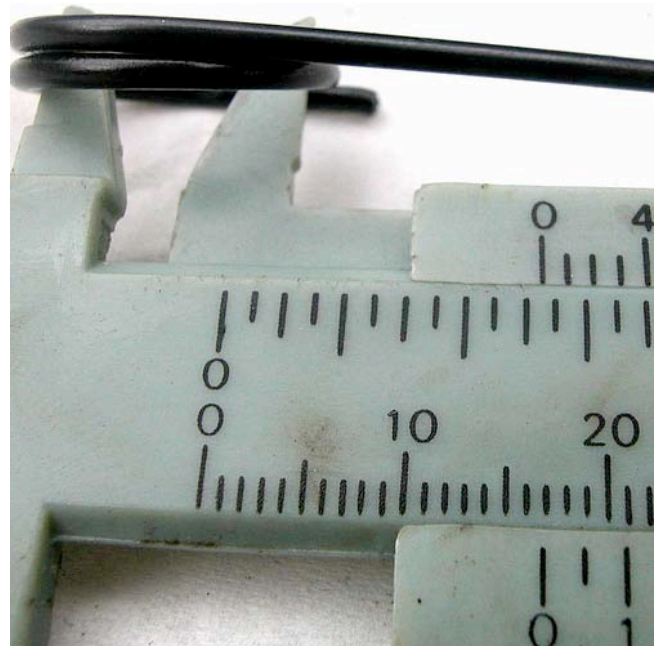
J'ai limé le pion jusqu'à atteindre un peu moins de 15mm de diamètre, un peu en biais pour être plus petit vers l'arrière.

Ci-contre, le pion de la nouvelle griffe (15 mm) et celui modifié de l'ancienne griffe (16 mm).



DIMENSIONS DES RESSORTS

Diamètre intérieur de la boucle.



À la réception d'un ressort neuf, je l'ai comparé au mien réparé :

Ancien ressort réparé



Nouveau ressort



Vue des points de contacts du ressort neuf.



MODIFICATION APPARUE EN 2003 - BOÎTES DE VITESSES TYPE C2 À PARTIR DES BOÎTES DE N° DE SÉRIE 18493

Concerne les repères 13, 20, 35 et 36 de la parts list en fin de document.

Cette page reprend les informations publiées par « [Mandello garage](#) ». Merci Alain de [Twin Zone](#) pour ton autorisation d'utilisation.

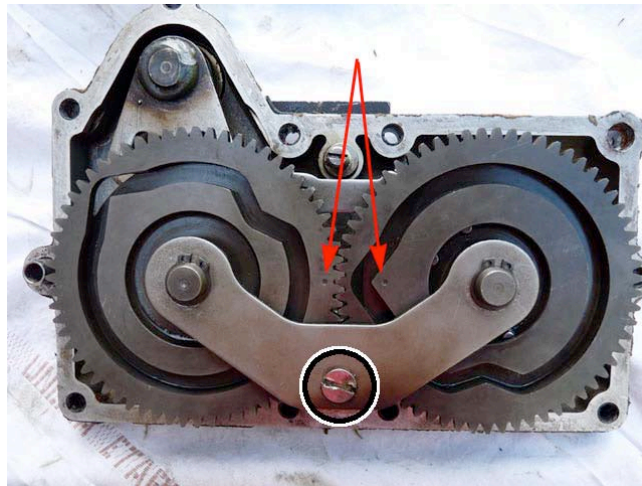
DÉMONTAGE

Est donc présenté ici le couvercle de boîte équipé d'une plaque recouvrant les roues dentées. Rappel : sur les modèles précédents, cette plaque est absente. Donc l'opération est simplifiée car un simple circlips maintient les roues dentées.

Notez : les flèches rouges indiquent les points de repérage des pignons : dans cette position le mécanisme est en première.

La vis à tête fendue (montrée dans le cercle blanc) maintenant la plaque est indesserrable (Loctite) sans outillage lourd ; voici comment procéder pour le démontage :

- Enlevez les 2 circlips maintenant la plaque sur les axes.
- Enlevez l'écrou B situé à coté extérieur du carter.



Ceci permet de repousser l'axe supportant la plaque de façon à ce que celle-ci puisse pivoter pour accéder aux roues dentées.

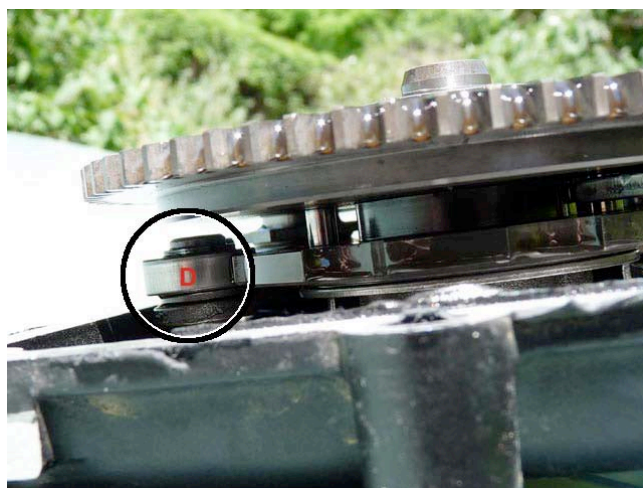


Commencer en enlevant la roue A après avoir retiré son circlips puis faire pivoter la plaque et enlever le circlips de la roue B.

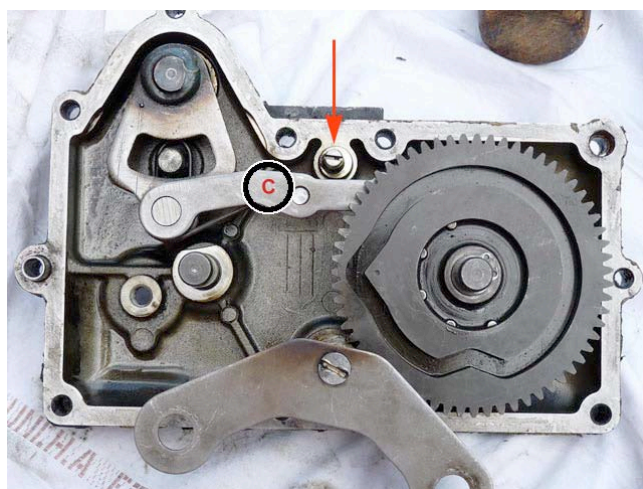


A ce stade deux éléments empêchent la roue B de sortir de son axe :

- la roulette de verrouillage D dont le ressort exerce une pression sur la roue. Il faut maintenir la roulette en comprimant son ressort avec le doigt.



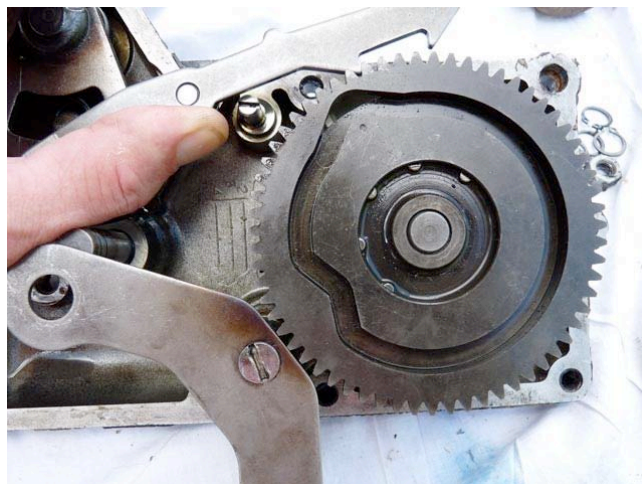
- la griffe C dont l'excentrique (flèche rouge) limite l'amplitude du mouvement.



On extrait donc l'ensemble roue dentée + griffe de présélection + sélecteur en repoussant ce dernier (flèche rouge) depuis l'extérieur : la roue dentée doit suivre le mouvement.



Lorsque l'ensemble est suffisamment repoussé, on peut passer le doigt de présélection au dessus de l'excentrique, permettant de sortir totalement la roue dentée.



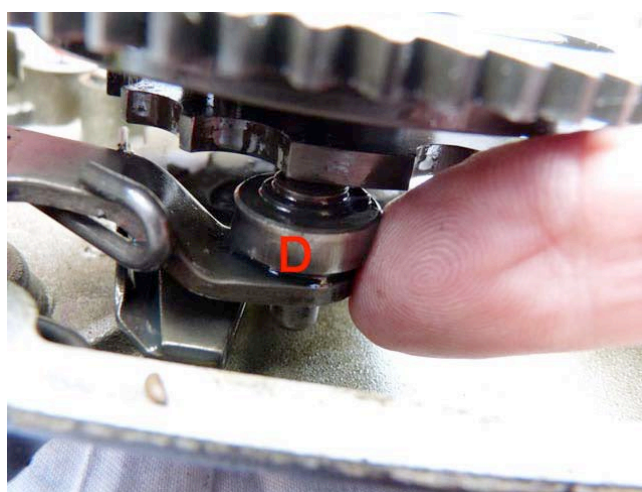
Le reste des opérations de réparation/remplacement est identique à ce qui a été précédemment exposé.

REMONTAGE

A l'inverse du démontage mais on remonte la griffe et le sélecteur avec la roue B sur son axe. L'opération nécessite de tirer sur la roulette D pour que la roue puisse passer.

Penser aux repères entre les 2 roues !

Ne pas oublier de repousser l'ensemble griffe + sélecteur vers l'extérieur.



Le reste comme précédemment expliqué. Ne pas oublier de resserrer l'écrou extérieur de la plaque supplémentaire lorsqu'elle est remise en place avec ses circlips.

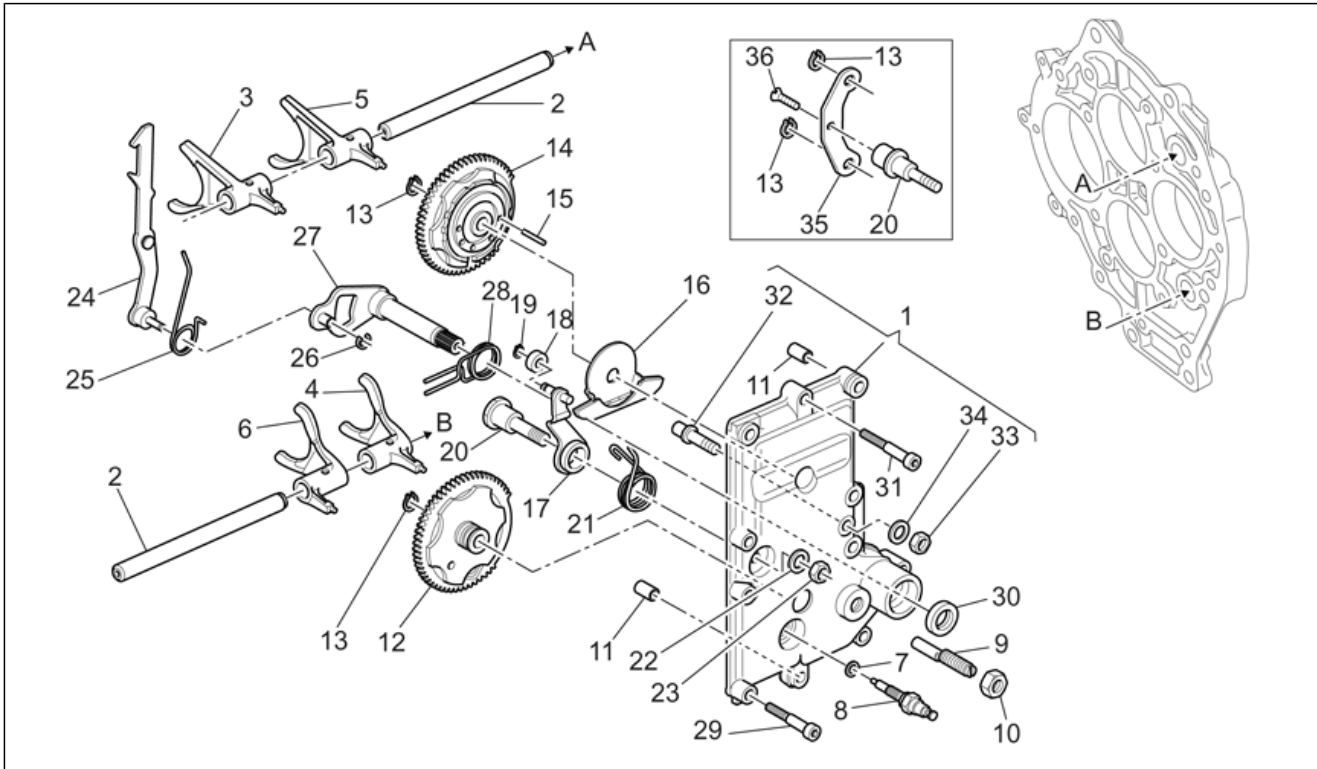
POSITIONNEMENT DES FOURCHETTES

Que ce soit au point mort ou avec un rapport engagé les fourchettes ont toujours une amplitude suffisante pour ne plus tomber pile poil dans les emplacements des roues dentées au remontage...

L'idéal est de les faire bouger le moins possible lorsque l'on sort la platine, en l'extrayant le plus possible dans l'axe et repérer la position des roues sur le mécanisme

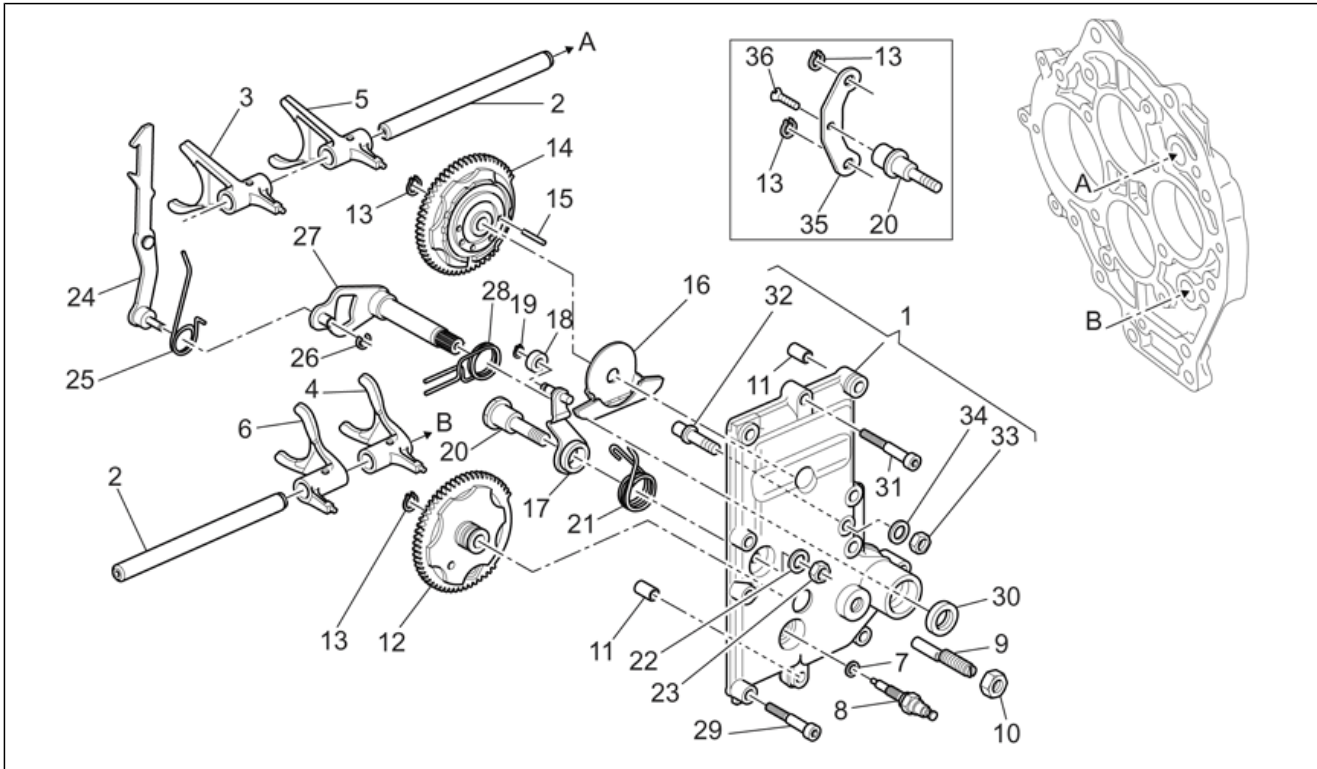
Ne pas s'embêter à batailler avec la boîte pour la mettre au point mort : la laisser sur le rapport engagé lors de la casse et repositionner le mécanisme de sélection sur le même rapport.

Groupe	MOTEUR
Code	34.15
Description	Selecteur boîte de vitesses
Révision	1



Pos.	Code	Description	Quant	Variants
1	GU01201690	Couvercle lateral noir	1	Spécifications techniques:Until gear CS 18492[C1]
1	GU01201691	Couvercle lateral noir	1	Spécifications techniques:From gear CS 18493[C2]
2	GU04232400	Axe de fourchette	2	
3	GU04230500	Fourchette 1a	1	
4	GU04230800	Fourchette 2a	1	
5	GU04232600	Fourchette 3a-5a	1	
6	GU04231200	Fourchette 4a-6a	1	
7	GU12154200	Garniture 8,25x15x1	2	
8	GU19207220	Capteur	1	
9	GU04237800	Axe excentrique	1	
10	GU92606512	Ecrou bas M12x1,25	1	
11	GU19002020	Douille 6,6x9x13	2	
12	GU01236930	Selecteur 2a-4a-6a	1	
13	GU90271012	Bague seeger	4	
14	GU01233630	Selecteur 1a-3a-5a	1	
15	GU92296745	Rouleau	5	
16	GU04237500	Plaquette	1	
17	GU04238600	Levier	1	
18	GU04234700	Rouleau	1	
19	GU90271008	Bague seeger	1	
20	GU01234660	Goujon de levier	1	Spécifications techniques:From gear CS 18493[C2]
20	GU04234600	Goujon de levier	1	Spécifications techniques:Until gear CS 18492[C1]
21	GU04238200	Ressort	1	
22	GU95008308	Rondelle	1	
23	GU92606208	Ecrou M8x1,25	1	
24	GU01235130	Griffe	1	
25	GU04238300	Ressort	1	
26	GU90280007	Bague seeger	1	

Groupe	MOTEUR
Code	34.15
Description	Selecteur boîte de vitesses
Révision	1



Pos.	Code	Description	Quant	Variants
27	GU01237032	Arbre sélecteur	1	
28	GU04239200	Ressort	1	
29	GU98680330	Vis M6x30	9	
30	GU90401526	Bague d'étanchéité	1	
31	GU98680335	Vis M6x35	2	
32	GU01234030	Excentrique de réglage	1	
33	GU92606208	Ecrou M8x1,25	1	
34	GU95008208	Rondelle 8,4X15X1,5	1	
35	GU01236160	Plaque	1	Spécifications techniques:From gear CS 18493[C2]
36	GU98280614	Vis M6x14	1	Spécifications techniques:From gear CS 18493[C2]

RESSORT DU CLIQUET COMMANDE CHANGEMENT VITESSE

Objet : rupture ressort cliquet commande changement vitesse

Modèle : V11

Description de l'anomalie :

rupture du ressort cliquet commande changement vitesse

Solution :

S'il y a casse du ressort du cliquet (**A**) sur des véhicules précédents aux numéros de cadre **KT111435 - KS112350**, il est nécessaire de remplacer le cliquet (**B**) (à la suite de sa commande, il parvient automatiquement le cliquet modifié).

La modification consiste dans la réduction du diamètre intérieur des spires du ressort de 16 mm à **15 mm**.

