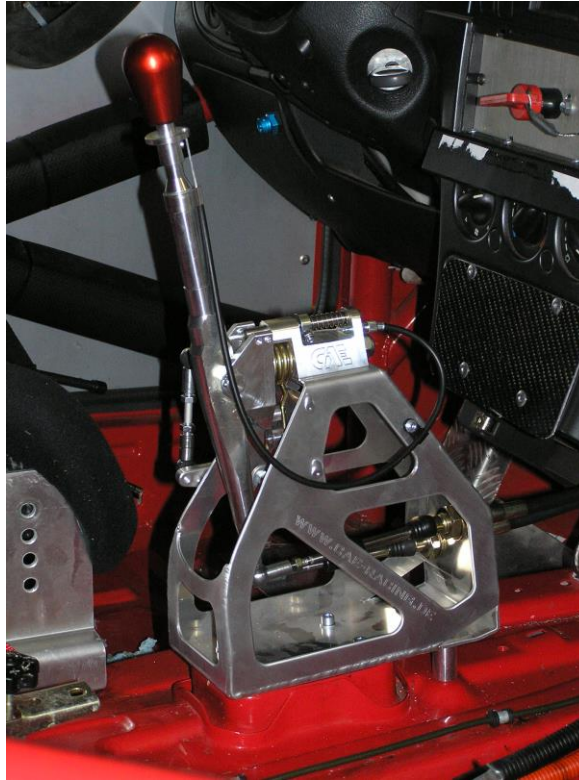


CAE ULTRA-SHIFTER

PEUGEOT 306

CITROEN XSARA

UMRÜSTUNG AUF SEILZUGBETÄTIGUNG



Der Shifter ist für Rennfahrzeuge ohne Innenausstattung vorgesehen. Bei eingebauter Mittelkonsole muss diese entfernt werden oder soweit ausgeschnitten werden bis eine entsprechende Freigängigkeit für die Schaltseile gewährleistet ist.

Der Schaltbock sollte direkt auf das Blech des Mitteltunnels geschraubt werden, evtl. vorhandener Teppich muss ausgeschnitten werden.

Der Ausbau

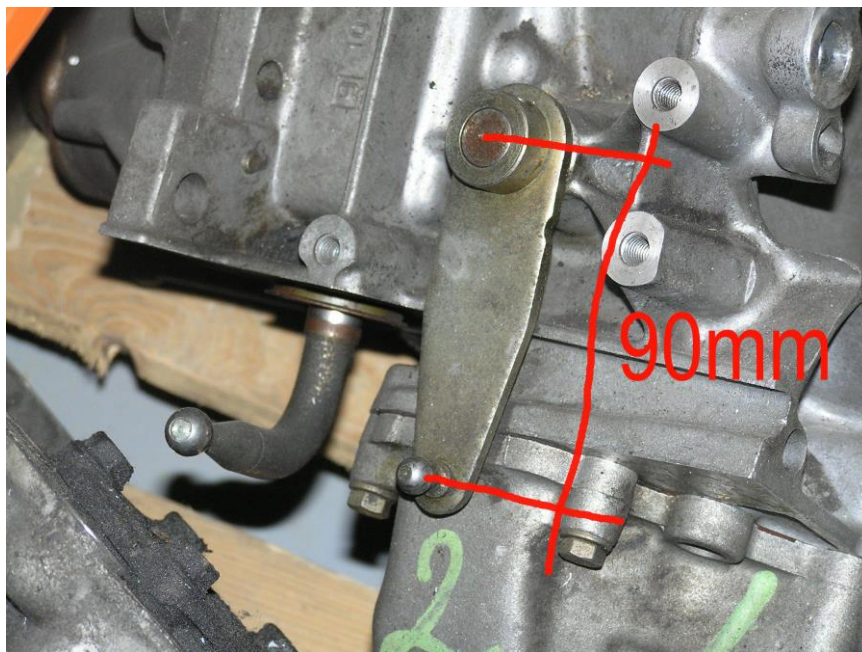
Originalschalthebel und Schaltstangen komplett ausbauen, auch alle Umlenkungen entfernen.

Der Einbau

Generell auf jede Kugel eine Dichtmanschette montieren und Kugelpfannen einfetten. Nach kompletter Montage des Shifters die Kugelhöpfe mit den Splinten sichern.

Alle Muttern / Schrauben bei der Montage einkleben!

Schaltseile niemals knicken! Alle Lagerstellen regelmäßig schmieren, wir empfehlen Würth HHS2000



Standardversion: Schalthebel: Kugelkopf 13mm wird nicht verwendet.
Der Wählhebel für die Gassen muss wenn nicht diese Version verbaut ist
gerade gebogen werden



Peugeot Sport: Kugelkopf 13mm wie gezeigt einschrauben und Kugelpfanne
vom Verbindungsknochen entsprechend um 90 grad verdrehen.
Seilzughalter/ Umlenkungseinheit am Getriebe festschrauben. Gewindelöcher
im Getriebe reinigen, Schrauben bei der Montage einkleben. Kugelknochen
auf die entsprechenden Kugeln drücken und später mit Splintklammern
sichern.

Das Bild zeigt den Seilzughalter fertig montiert am Getriebe

Blecharbeiten



In der Mitte der Beiden 4kt Löcher vor dem Schalthebelaufsatz des Tunnels 2 6mm Löcher Bohren; dies von unten durch das untere Tunnelblech auf 10,5 mm aufbohren so das die Inbusköpfe der mitgelieferten Schrauben hindurchpassen



Für die Durchführung der Schaltseile zum Motorraum im Tunnel ein Loch entsprechend der Markierung in diesem Bild bohren:

Die Bohrung muß groß genug sein für beide Schaltseile incl Schutzschlauch:
ca b = 18mm l = 40mm

Die 410mm beziehen sich auf die vorderen beiden Befestigungsschrauben des Turms, die 45 +5mm auf die Linke Tunnelwand.

Montage der Schalteinheit

Vor Einbau des Turmes die Schaltseile einschrauben. Die Gewinde der Schaltseile müssen so weit wie möglich aus dem Schaltturm herausstehen, innen ist kein Gewindegang sichtbar:



Das Wählseil ist das mit den kürzeren Enden und wird links eingebaut.
Für die Demontage und Montage der Muttern die Gummimanschetten abziehen, die Muttern lassen sich dann darüber stülpen. Danach Kugelhöpfe aufschrauben und auf Schalt- und L-Hebel und aufdrücken (werden später noch justiert)



Vor dem Aufschrauben des Schaltturms den beiliegenden Moosgummi-streifen auf den Tunnel kleben so daß dieser später den Tunneldurchbruch abdichtet. Die Schaltseile nun durch die gebohrten Löcher und über Achse/ Lenkgetriebe führen und Schaltbock auf dem Mitteltunnel montieren. Zum Schutz der Schaltseile die zwei Schlauchstücke mit 12mm Innendurchmesser aufschneiden und im Bereich der Blechdurchführungen über die Schaltseile schieben.

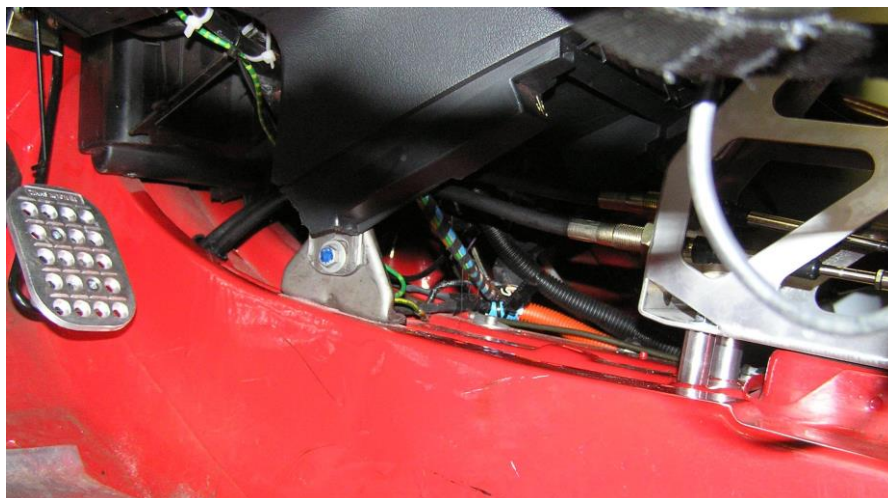
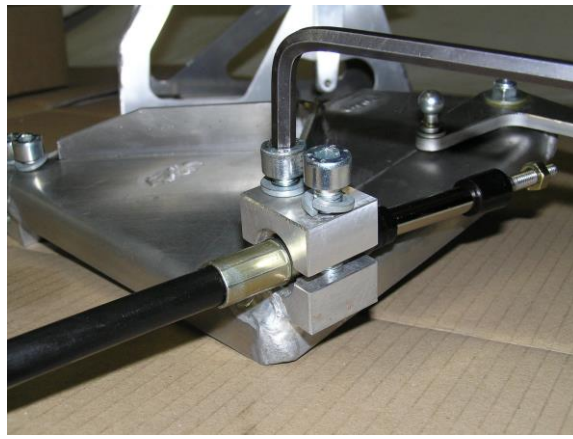


Bild zeigt Verlegung der Schaltseile im Innenraum

Schalt -und Wählseil in die Klemmen der Halteplatte einschrauben. Das Seil mit dem kürzeren Ende kommt in die Klemme mit der W-Kennzeichnung



(Bild zeigt andern Haltertyp)

Kugelpfannen auf die entsprechenden Kugeln an den Hebeln drücken und später mit Splintklammern sichern. Schaltseile auf jeden Fall gegen Hitzeeinwirkung schützen:



Änderung der Wasserzuführung zum Heizungskühler:

Das Querrohr hinter dem Motor unterhalb des Krümmers dient zur Warmwasserversorgung des Heizungskühlers bei geschlossenem Thermostat.

Dieses Rohr komplett ausbauen. Den Mitgelieferten Verschlussstopfen in den Wasserschlauch am Motorausgang stecken und mit entsprechender Schlauchschelle befestigen.



Den 14mm Schlauch vom Thermostat mit dem Reduzierstück und dem 22mm Schlauch zum Heizungskühler verbinden. Schläuche so verlegen das Sie nicht mit der Schaltmechanik kollidieren.



Einstellung der Schaltwege 5 & 6 Gang Getriebe BE 1 Rückwärtsgang vorne Links



Seile sind komplett montiert und die Kugelpfannen der Seile auf die Kugelköpfe aufgedrückt.

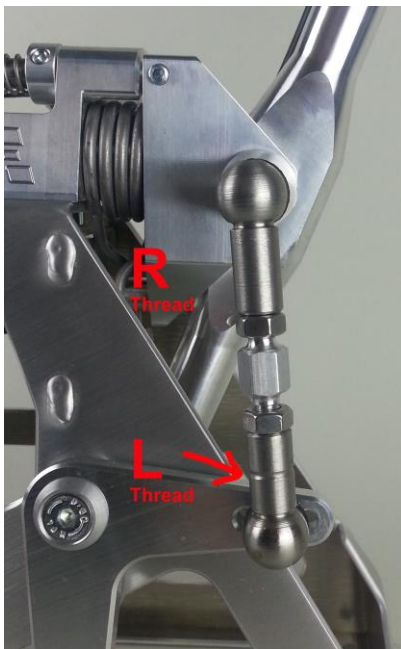
Mittellage des Schalthebels justieren:

(In Mittellage sollte der Schalthebel senkrecht oder leicht nach rechts geneigt stehen)

hierfür unter dem Schaltbock mit 5mm Inbusschlüssel den Federanschlag einstellen

(0.5 mm Seitliche Verstellung ergeben ca 6-7mm am Schaltknauf)

- Jetzt eine Kugelpfanne der seitlichen Koppelstange abziehen
- Getriebe nun per Hand in 3. oder 4. Gang schalten.
Dafür den Schalthebel einfach nach vorne oder hinten bewegen.



Durch verdrehen des mittleren Sechskants die Koppelstange so einstellen das sie beim Aufdrücken GENAU auf den Kugelkopf passt und diese wieder aufdrücken.

(Die Pfanne mit der Umlaufenden Nut hat das Linksgewinde)

Hierbei sehr genau arbeiten und danach die Muttern kontern. Nun müssen sich 3./ 4. Gang schon einwandfrei einlegen lassen.

Prüfung:

Bei ingelegtem 3./4. Gang muss das seitliche Spiel am Schalthebel gleich groß sein.

- Nun per Schalthebel Getriebe in Ebene 1 / 2 schalten und die Anschlagschraube justieren bis sich die Gänge in Ebene 1 / 2 sauber wechseln lassen.
- Nun per Schalthebel Getriebe in 5. (ggf 6.) Gang-Ebene schalten und die Anschlagschraube einschrauben bis sich der 5. Gang sauber einlegen lässt.
- Rückwärtsgangsperr betätigen und Getriebe in Rückwärtsgangebene schalten. Anschlagschraube einschrauben bis sich der Rückwärtsgang sauber einlegen lässt.
Alle Kugelfannen kontern und Sicherungsklammern einbauen



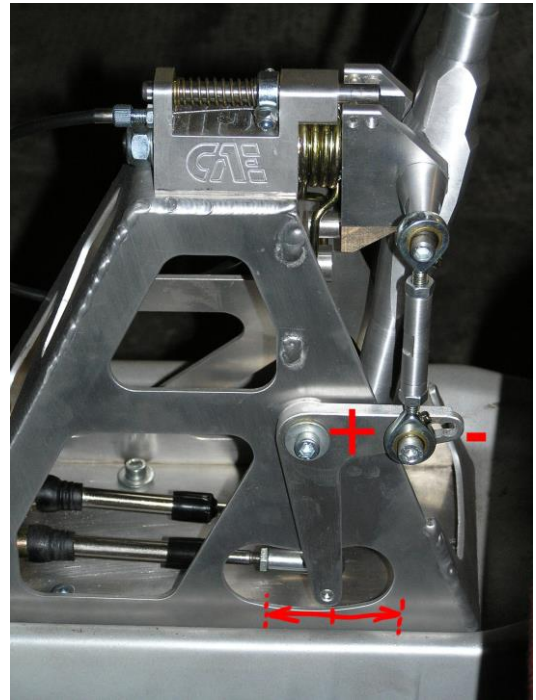
Einstellung der Schaltwege 5 & 6 Gang Getriebe BE3
Rückwärtsgang hinten rechts



Die Anschlagschraube Z wird beim BE3Getriebe anders als hier gezeigt auf der linken Seite eingeschraubt !!!

Korrektur der Wählwegübersetzung: (für alle Getriebetypen)

Der Wählweg (rechts/links) des Schalthebels lässt sich wie gezeigt durch versetzen des unteren Kugelgelenkes beeinflussen. Dies kann notwendig sein wenn sich nicht alle Gangebene mit dem Schalthebel erreichen lassen (Wählweg zu groß) oder aber die Ebenen zu dicht nebeneinander liegen (Wählweg zu klein). Der Umlenkhebel sollte in ebene 3. / 4. Gang (Mittellage) etwa wie im Bild gezeigt stehen



Bei Sportgetrieben ggf den unteren Federanschlag weglassen, wenn die Seitliche Hebelkraft zu groß ist und der Turm bzw der Tunnel sich verformt.

Bitte beachten: ein „stehendes Getriebe“ lässt sich nach mehreren Trockenschaltübungen nicht mehr sauber schalten!!
Deswegen am besten beim Fahren nachjustieren.



**Alle Funktionen und Einstellungen im Fahrversuch kontrollieren und ggf. nachstellen.
Falsche oder ungenaue Einstellung kann zu Getriebeschäden führen !!!**

CAE wünscht gute Fahrt

