



SOVEJAG

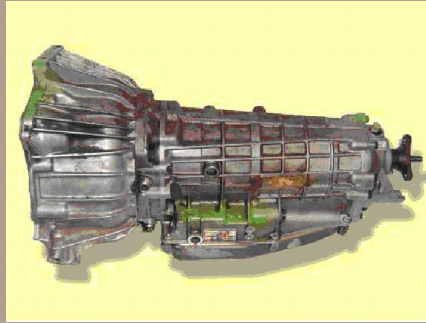
## VIDANGE BOITE AUTOMATIQUE XJ40

**Outillage** : Un cric, des chandelles, un récipient pour récupérer l'huile, une clé Allen de 5mm pour desserrer la vis de vidange, une clé plate de 30mm pour enlever l'arrivée du tuyau de remplissage et de contrôle de niveau, une clé à tube ou douille de 10 mm avec prolongateur pour ôter les 6 vis et les cavaliers maintenant le carter contre la boîte, une clé TORX 27 pour enlever les 3 vis tenant la crépine en place, une paire de gants, des chiffons.

-----  
**Fournitures** : De l'huile pour "direction assistée et boîte automatique"(rouge) type DEXRON II ou DEXRON III (disponible dans tout centre auto ou grande surface), une crépine pour boîte 4HP22 réf:JLM 664\* pour le 2.9, 3.2 et 3.6 ou crépine pour la 4HP24 réf : JLM 2128 pour le 4 litres, un joint torique réf:JLM 2127 pour le filtre, un joint de carter réf:JLM 12343. Il existe aussi un kit qui comprend l'ensemble des 3 pièces.

**Il existe plusieurs versions de boîtes selon le moteur accouplé.**

La vidange est la même que sur les XJ40. Les photos de ce dossier sont issues d'une XJ40 3.2l. Le 3.2l est équipé de la ZF 4HP22 et le 4.0l de la ZF 4HP24E



Le Kick down est l'élément qui fait rétrograder la boîte sur forte sollicitation de l'accélérateur. Ce sont des boîtes à 4 rapports. la 4HP24E autorise des réglages électroniques comme le choix du mode « Sport » ou « Normal » à l'aide d'un interrupteur placé sur la console.



Le V12 est équipé d'une boîte automatique GM.4L80E. La référence de boîte est plaquée sur le côté gauche. Les boîtes automatiques, contrairement aux boîtes manuelles, nécessitent une vidange périodique. Pour les ZF il faut effectuer la vidange tous les 48000 kms (30000 miles) ou tous les deux ans. La périodicité des vidanges des boîtes automatiques vient du fait qu'on ne renouvelle qu'une partie de l'huile à chaque vidange, car une partie reste à l'intérieur et ne s'écoule que très

lentement. A l'intérieur des boites auto il y a un filtre (ou crépine) qui assure le filtrage de l'huile et qui doit être changé **IMPERATIVEMENT** à chaque vidange.



Les pièces se trouvent chez les revendeurs tels que SNG Barratt ou David Manners. La crépine de la 4HP24 (photo) est reconnaissable car elle a dessous un tube de 20 mm de long et 25 mm de diamètre servant à aspirer l'huile.

Pour le 3.2 l'entrée d'huile est latérale par une ouverture large et haute de l'épaisseur du filtre. Le carter de la boite 4HP24 est plus profond. La quantité d'huile vidangée doit être de l'ordre de 3 litres pour les 4HP22 et 4.3 Litres pour les 4HP24. Cela peut varier entre un véhicule qui vient de rouler et un véhicule resté immobilisé.

Il y a trois façons de vidanger. Soit une vidange classique comme décrite ci-après (changement de 3 litres environ), soit une vidange plus élaborée et qui permet de renouveler 70% de l'huile (5,5 litres) ou alors une vidange totale. Dans la description suivante les actions en rouge sont à faire en complément pour une vidange élaborée (70%).

**IMPORTANT:** Durant la vidange de boite, quelque soit la méthode, il faut mettre toute l'huile récupérée dans un récipient afin de mesurer la quantité enlevée pour remettre

**l'équivalent. Cela n'empêchera pas le réajustement du niveau.**



**NOTA: Le travail sur une boîte doit se faire dans un local sec, au propre et surtout pas en extérieur avec du vent, car la boîte ne doit pas recevoir de poussière.**

**Pour effectuer la vidange de la boîte il faut :**

**Mettre le véhicule sur chandelles.**

**Placer le récipient de récupération et quelques protections (tissus ou carton).**

**Desserrer la vis de vidange ( clé Allen 5 mm).**

**Récupérer la rondelle.**

**Laisser s'écouler le liquide.**

**Remettre la vis et la serrer (15 Nm).**

**Enlever le récipient et le laisser à proximité.**

**Desserrer le boulon de 30 mm maintenant le tube de remplissage. Mettre le récipient car de l'huile coule à la déconnection.**

**Défaire les 6 vis tenant le carter contre la boîte et déposer le carter.**



**Vis de fixation  
de carter (6)**



***Attention: Il reste encore un peu d'huile dans le carter, la vider dans le récipient.***

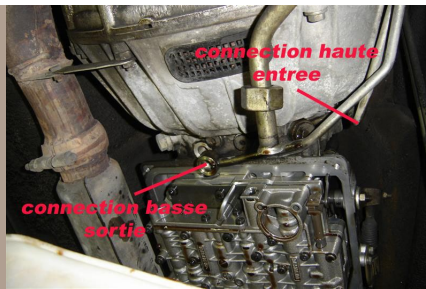
**Bien protéger la zone de travail. Il est normal que la boîte suinte dessous par endroit car la vidange n'est pas complète. Nettoyer le carter et enlever les 2 petits aimants au fond, les nettoyer et les remettre. (Ils sont là pour piéger les éventuelles limailles et protéger la boîte).  
Enlever les 3 vis fixant la crépine.**



**Attention: De l'huile va couler lorsqu'on enlève la crépine.**

**Enlever le joint torique resté soit sur la boîte soit sur le filtre.**

**Démonter les deux connections qui partent de la boîte et qui vont au radiateur.**



**La connection de dessous arrive en haut du radiateur (refoulement) et l'autre connection arrive en bas du radiateur (aspiration). Utiliser la clé de 24mm pour défaire les raccords Banjo. Attention il y a un joint entre le raccord et la boîte.**

**Prendre un morceau de tuyau d'arrosage de gros diamètre pour mettre à l'intérieur la tête du tuyau d'aspiration en haut ou alors un morceau de chambre à air. L'extrémité du tuyau d'arrosage ou de la chambre à air dans un récipient. Ensuite à l'aide d'une soufflette dont on a levé la buse et un chiffon on souffle dans le deuxième tuyau de refoulement en prenant soin d'assurer une bonne étanchéité d'air. A ce moment on récupère toute l'huile se trouvant dans le circuit du radiateur.**



**Effectuer la même action sur les deux orifices de la boîte. Souffler en haut et récupérer dessous l'huile. Attention de bien canaliser l'huile. Protéger autour avec des chiffons, sinon douche assurée. A ce moment on a vider une partie du convertisseur.**





**Remettre le joint torique neuf et la crépine neuve avec ses trois vis.**

**Enlever le l'ancien joint de carter et replacer le neuf.**

**Bien nettoyer l'emplacement du carter sur la boîte.**

**Repositionner le carter et fixer-le. Attention il y a 4 cavaliers d'angles identiques et deux cavaliers droits au milieu.**

**Serrer les vis ( 8 Nm de serrage pas plus ).**

**Remettre et serrer le tube de remplissage (20 Nm).**

**Ouvrir le capot moteur et retirer la jauge de boîte(orange).**

**Remplir d'huile jusqu'à la valeur maxi de la jauge côté "COLD".**

**Remettre la jauge.**

**Démarrer le moteur attendre quelques minutes pour la montée en température et positionner le sélecteur de vitesse dans toutes les positions et le remettre sur «P».**

**Contrôler le niveau avec la jauge (orange) cette fois si côté "HOT".**

**En effet l'huile doit se trouver entre les deux repères du côté HOT de la jauge.**

**Une fois le niveau vérifié et corrigé s'assurer qu'il n'y a pas de fuite sous la boîte.**

**Enlever les chandelles et faire un essai sur route sans sollicité de trop la boîte.**

**Effectuer à nouveau un contrôle de niveau. Voilà la boîte est parée pour 48 000 kms.**

**Il est fortement conseillé de vérifier régulièrement le niveau et les éventuelles fuites visibles par une tache sur le sol.**

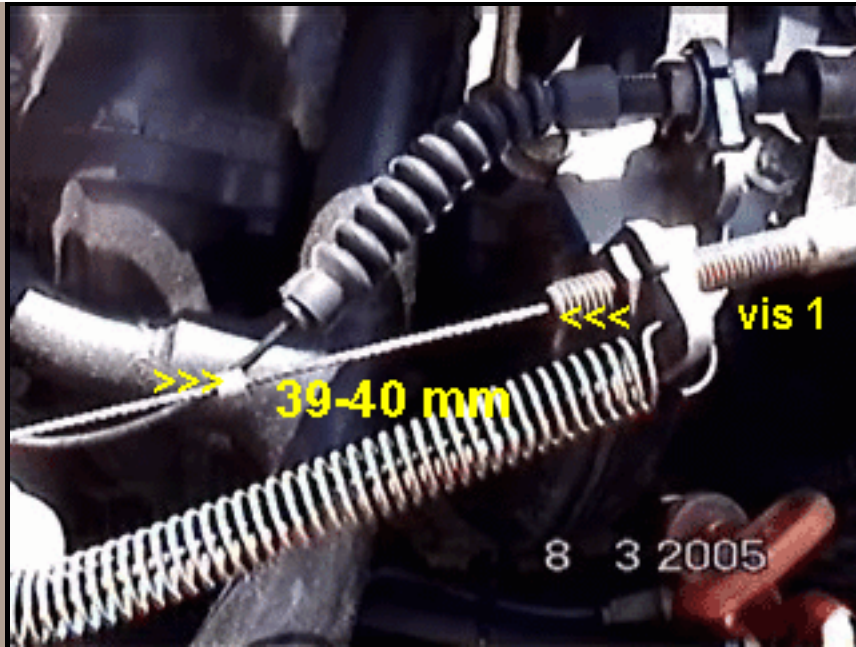


**Quelques remarques sur le contrôle de niveau :**

**Si le niveau est bas refaire l'appoint et vérifier s'il n'existe pas de fuite autour de la boîte. Le liquide de boîte (comme la direction assistée) est rouge et très facile à identifier.**

**- Si le niveau est trop haut soit lors de la précédente vidange il y en avait trop soit il y a du liquide de refroidissement qui se mélange.**

**En effet le radiateur du liquide de refroidissement est construit avec une entrée et une sortie pour l'eau, une entrée et une sortie pour l'huile de boîte. Il se peut que la cloison à l'intérieur du radiateur ne soit plus étanche. (quelques cas ont été recensés).**



- S'il y a de la mousse dans l'huile la cause est aussi le radiateur.

Il y a deux conduits qui partent de la boîte et qui vont vers le radiateur.

- Pour les boîtes auto type 4HP22 équipées du câble kick down le réglage est possible par la vis 1 de la photo. Lorsque l'accélérateur est au repos le jeu entre la butée et le petit ergot sur le câble doit être entre 0,25 et 1,27 mm et lorsque l'accélérateur est à fond la distance doit être entre 39 et 40mm.

**Une remarque très importante pour clore ce dossier:**

***L'huile usagée doit impérativement être remise dans des bidons et déposée avec l'ancien filtre dans une déchetterie et non à la poubelle. Merci pour l'environnement !.***