

# CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO

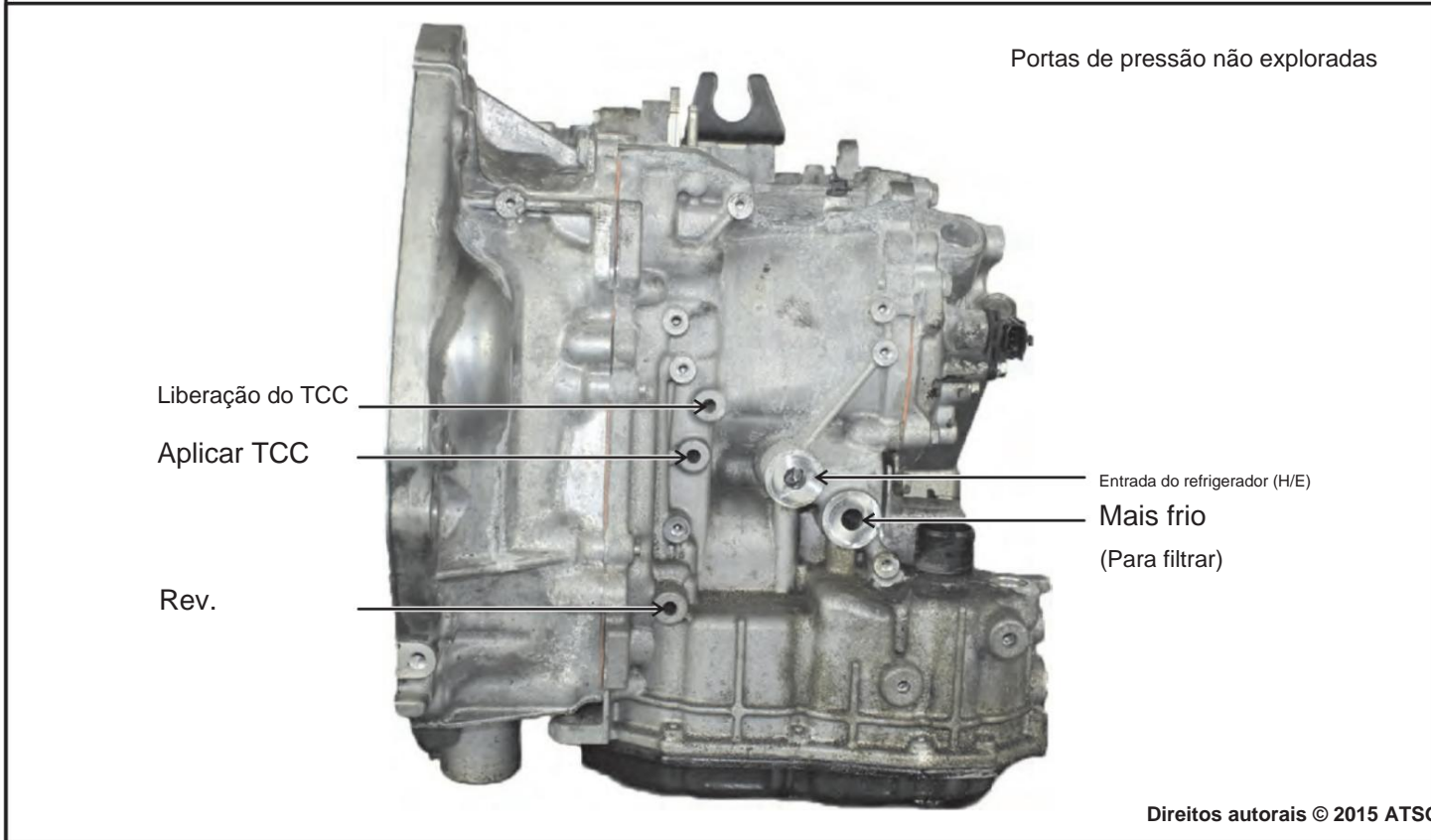
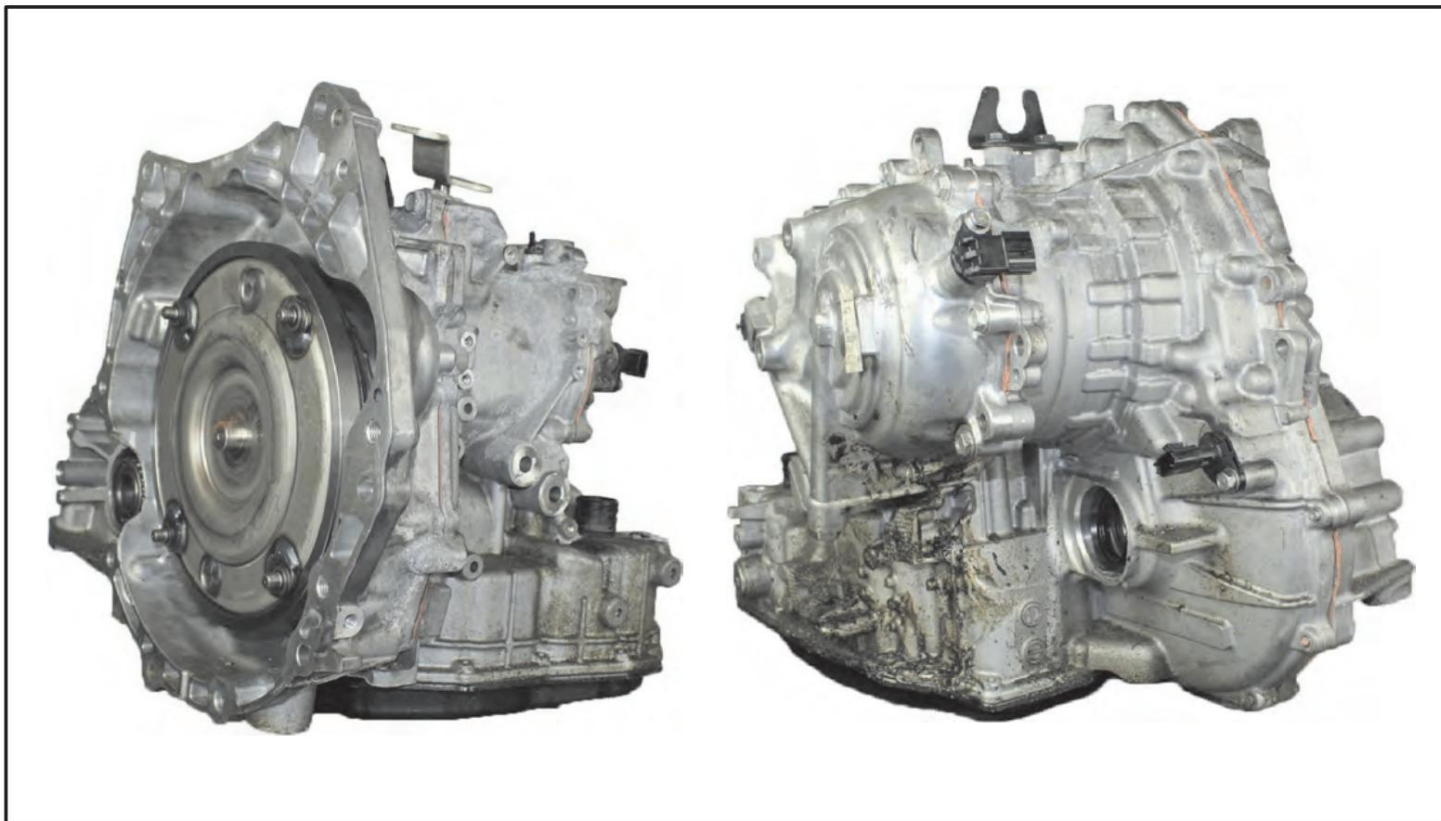
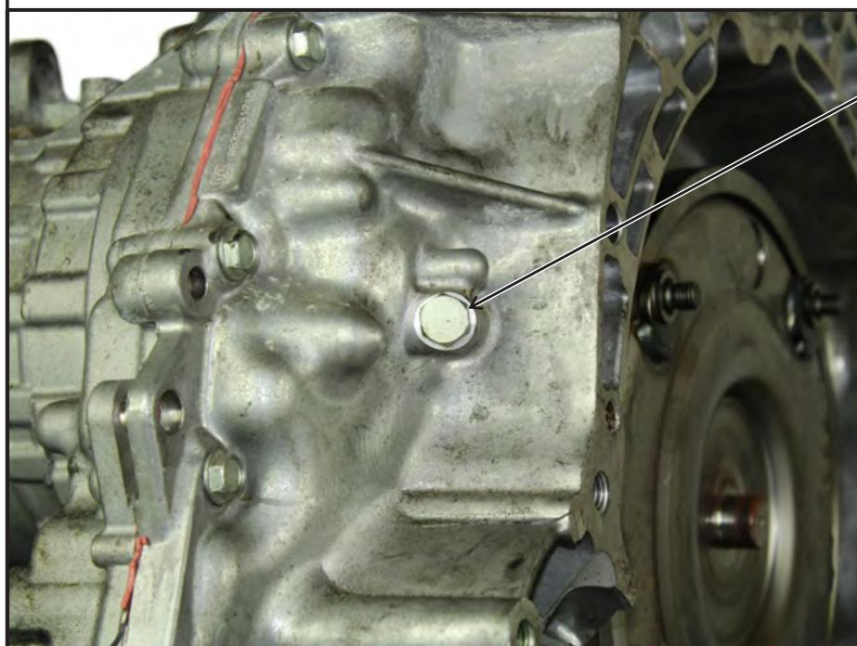
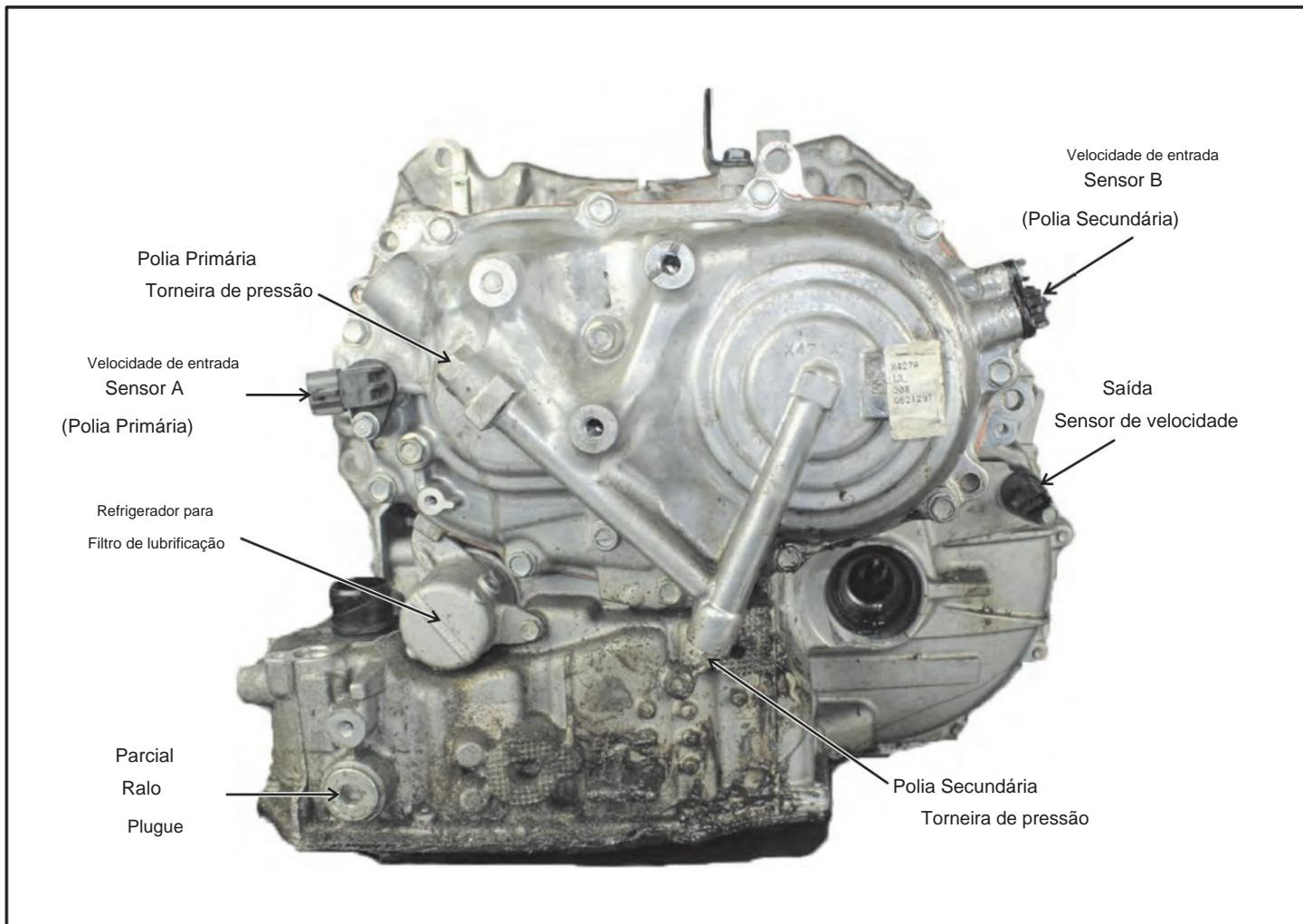


figura 1

# CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO



Porta de alta pressão da embreagem

Especificações de pressão da linha principal:  
P/N Inativo - 5 Barras (72,5 psi)

D/R ocioso 5-13 barras (72,5-200psi)

Tenda D/R 41,8-46,8 Barras (607-680psi)

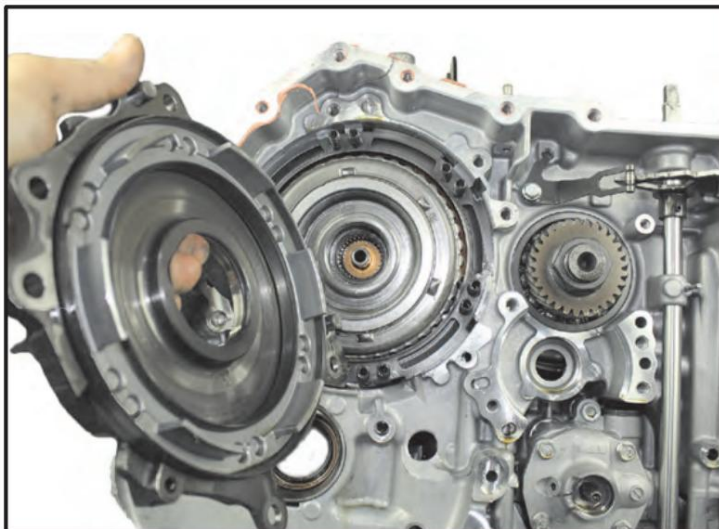
Direitos autorais © 2015 ATSG

Figura 2



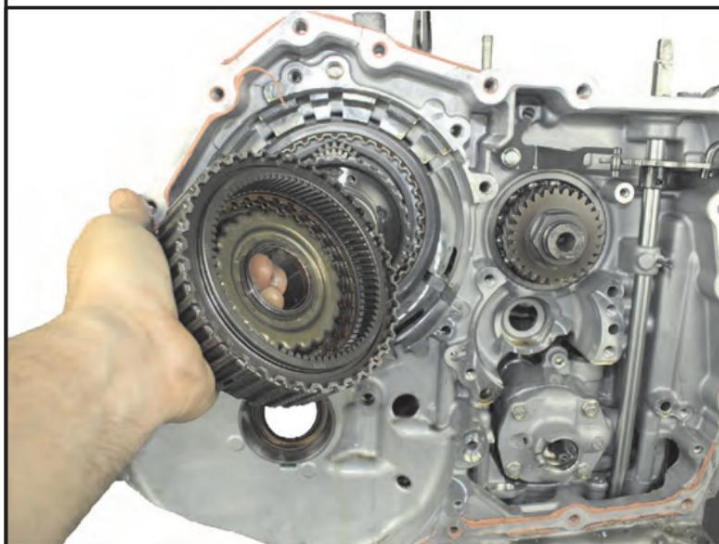
## CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO



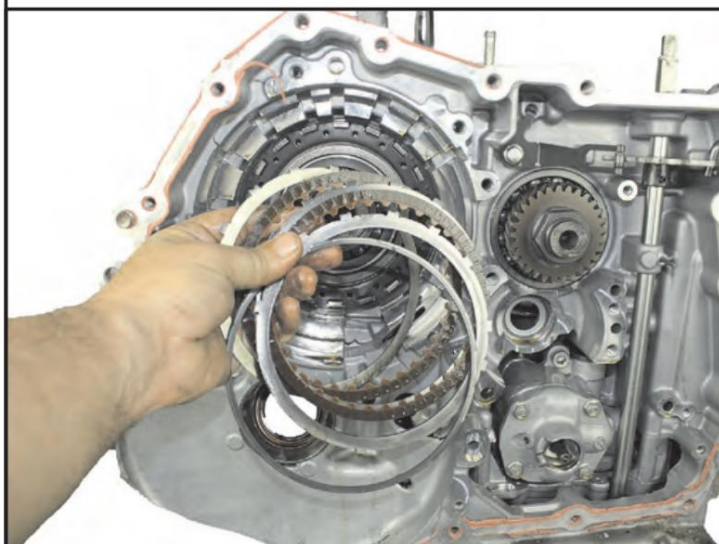
Um conversor de torque é usado para acionar o eixo de entrada que aciona o conjunto da polia. Entre o conjunto da polia e o diferencial está a seção "Transmissão Auxiliar". Consiste em freio reverso, embreagem alta, freio baixo e um conjunto de engrenagens planetárias Ravigneaux.

Ao desmontar a transmissão, o conjunto do freio de ré é o primeiro a sair, conforme visto à esquerda.



O próximo a ser lançado é o Tambor de Embreagem Alta, que inclui a coroa. Quando o freio de ré é aplicado, ele mantém o tambor da embreagem alta e a coroa estacionárias, proporcionando uma redução de marcha de 1,714 na relação de ré.

As placas de fricção High Clutch são estriadas no suporte ravigneaux que será o próximo a ser removido. Este transportador é acionado pela polia secundária. Quando a Embreagem Alta é aplicada, ela trava a coroa no transportador, proporcionando uma relação de transmissão direta de 1 para 1.



A próxima engrenagem solar será removida, seguida pelo conjunto do freio baixo. O conjunto Low Brake, quando aplicado, mantém a engrenagem solar estacionária, proporcionando uma relação de redução da marcha à frente de 1,821.

A fórmula:

A relação da polia x a relação de engrenagem Aux-Trans fornece uma relação de transmissão baixa de 4,0 para uma relação de transmissão alta de 0,55.

4,0 dividido por 0,55 = 7,273 Índice de Cobertura

Direitos autorais © 2015 ATSG

Figura 3

## CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO

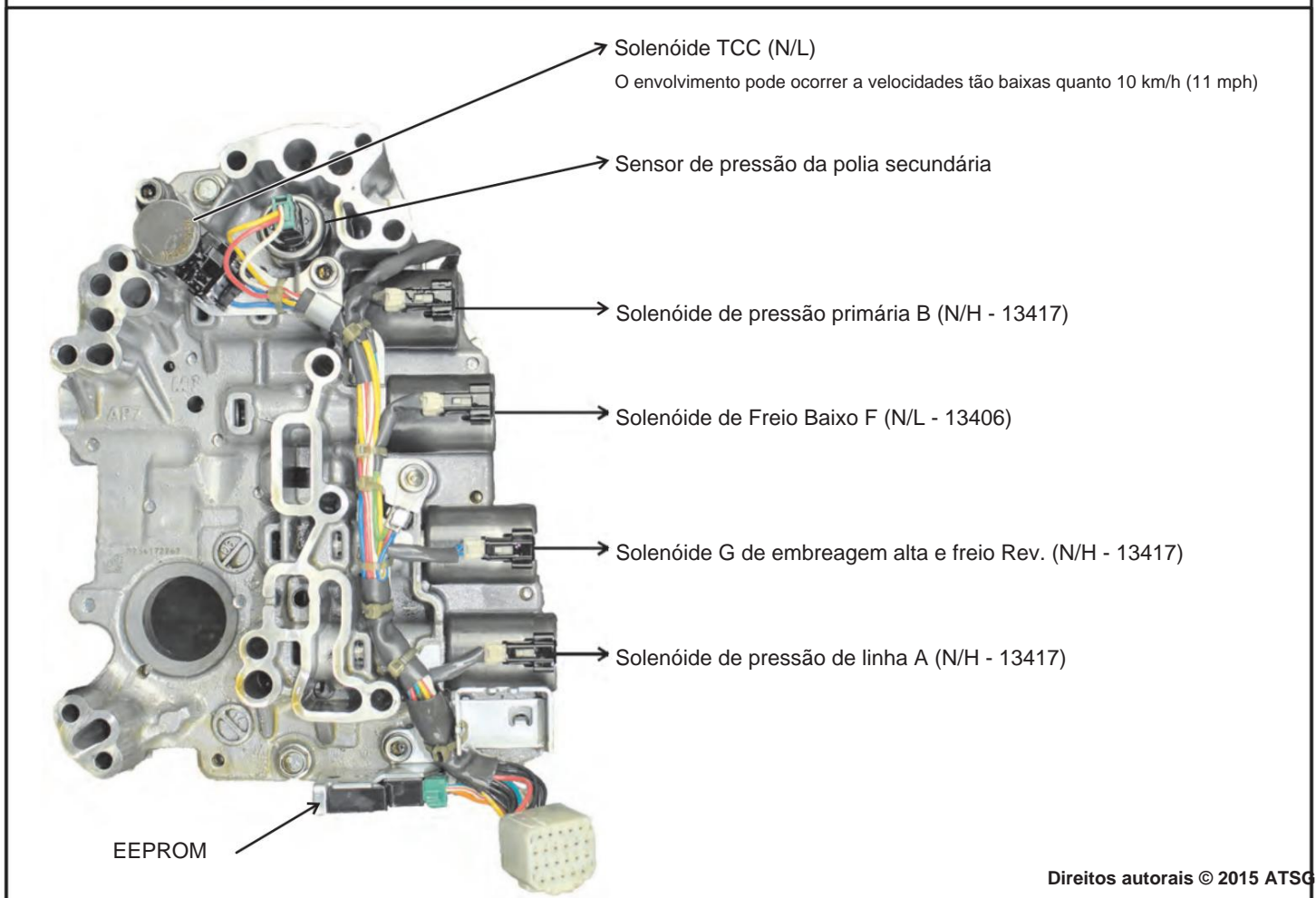
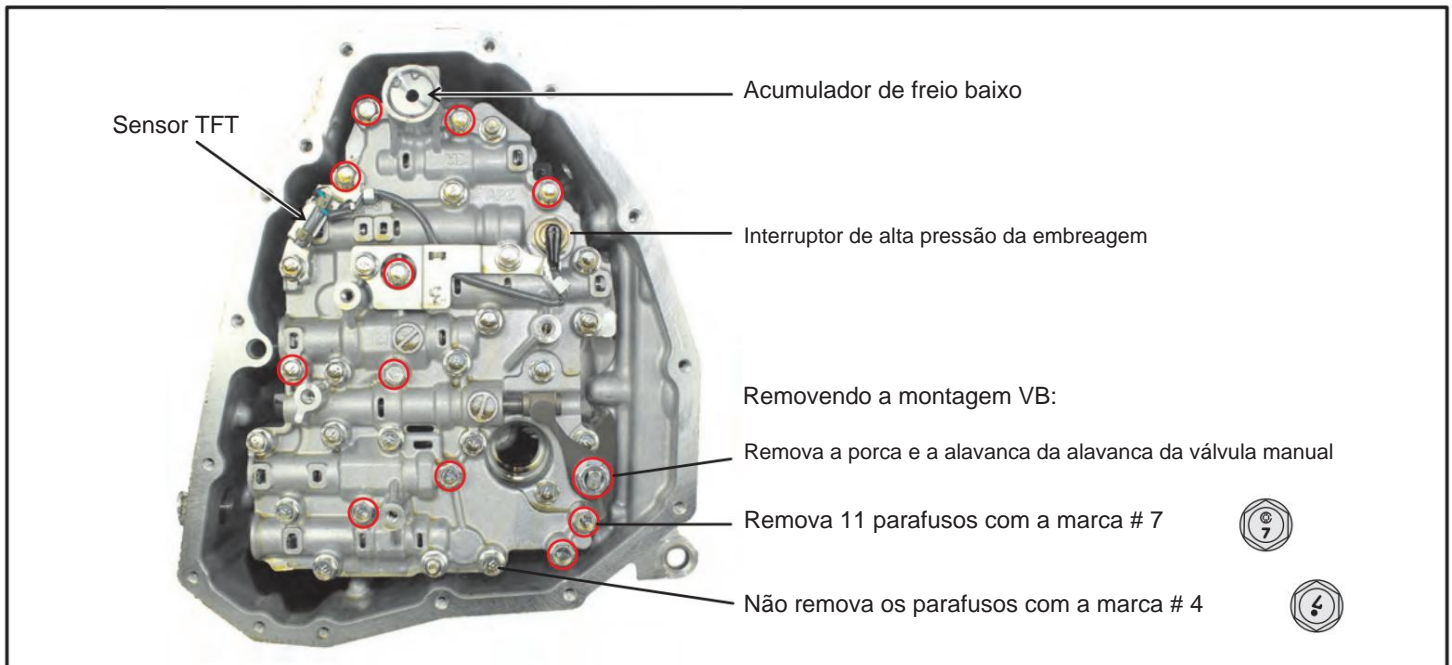
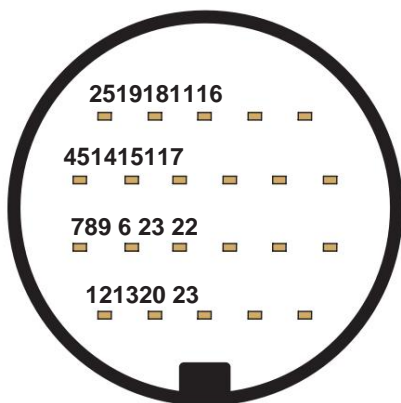


Figura 4

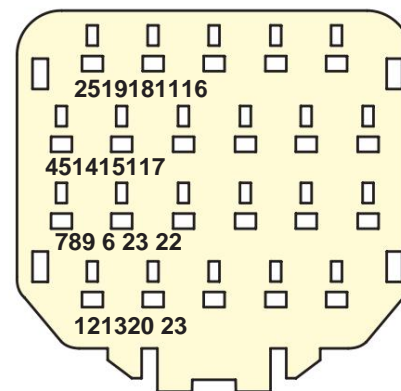


## CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO



Caixa de transmissão  
Conector



Arnês Interno  
Conector

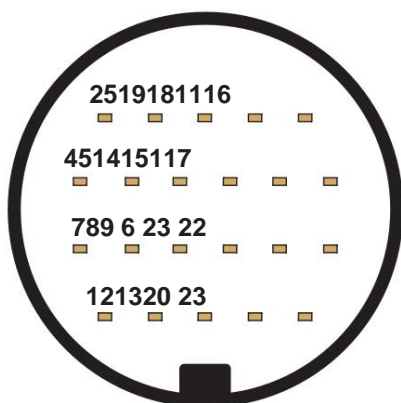
**Nota: A identificação do terminal foi obtida através de informações da Nissan.**  
A identificação do terminal pode ser diferente com outros fabricantes usando esta transmissão (Mitsubishi, Suzuki etc.).

Componente		Terminal	Doença	Valor
+	-			
		2 Solenóide de pressão de linha GND* (A)	20°C (68°F) 50°C (122°F) 80°C (176°F)	5,3Ù 6,0Ù 6,7Ù
		3 GND* Solenóide de pressão primária (B)	20°C (68°F) 50°C (122°F) 80°C (176°F)	5,3Ù 6,0Ù 6,7Ù
		6 GND* Solenóide TCC	20°C (68°F) 50°C (122°F) 80 °C (176°F)	6,1Ù 6,9Ù 7,7Ù
		22 GND* Solenóide de freio baixo (F)	20°C (68°F) 50°C (122°F) 80°C (176°F)	6,7Ù 5,3Ù 6,0Ù
		23 Solenóide GND* HC e RB (G)	20°C (68°F) 50°C (122°F) 80°C (176°F)	6,7Ù 5,3Ù 6,0Ù

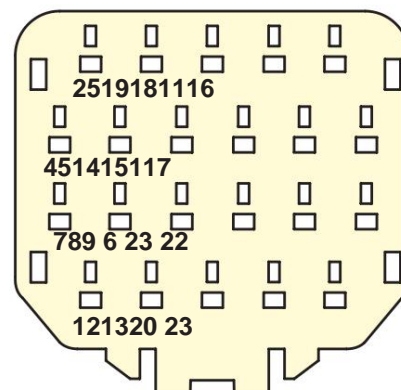
\*Cada solenóide é aterrado internamente - use o caso de aterramento ao verificar a resistência do conector da caixa. Use o suporte do chicote do solenóide para aterramento ao verificar a resistência do conector do chicote interno.

## CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO



Caixa de transmissão  
Conector



Arnês Interno  
Conector

**Nota: A identificação do terminal foi obtida através de informações da Nissan.  
A identificação do terminal pode ser diferente com outros fabricantes  
usando esta transmissão (Mitsubishi, Suzuki etc.).**

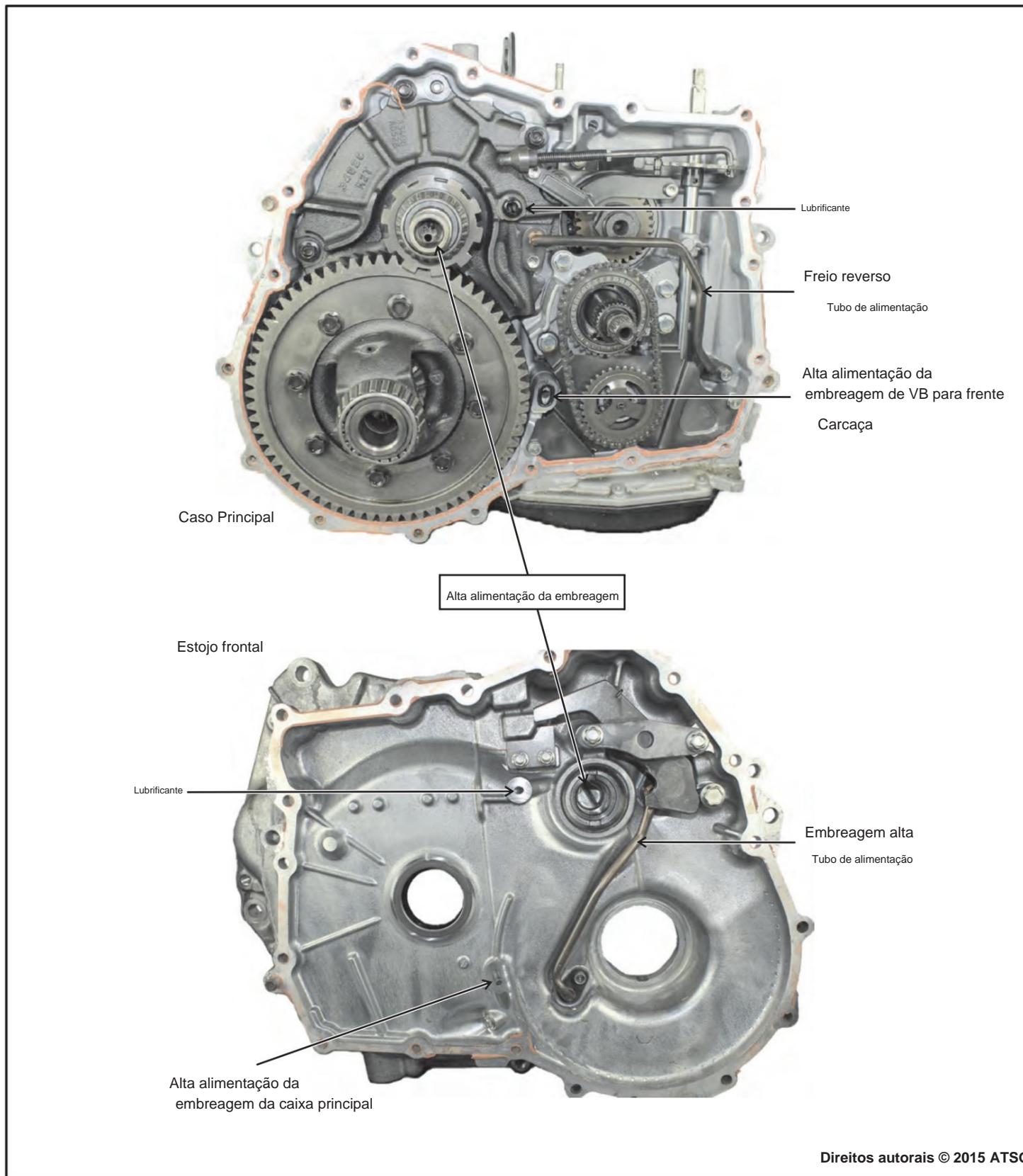
Componente		Terminal	Doença	Valor
+	-			
4		25 Temp. Fluido CVT. Sensor 20°C (68°F)	50°C (122°F)	2,00 V ou 6,5 kÙ
			80°C (176°F)	0,90 V ou 0,87 kÙ
16	Caso	Gnd. Seg. Imprensa da polia. Sensor	Inativo em Neutro	0,88-0,094 V

Nota: O interruptor de alta pressão da embreagem é um interruptor normalmente aberto. No momento desta impressão, a especificação de pressão para fechar a chave não estava disponível.

Além disso, este interruptor de alta pressão da embreagem não é mencionado na fábrica da Nissan informações nem são mostradas em diagramas de fiação. A transmissão usada para produzir este material possui esse pressostato conectado ao terminal 17. Internamente, esse fio também se conecta a um dos fios que vão para a EEPROM. A EEPROM tem um total de 5 fios conectados a ela. Um compartilha o aterramento tanto com o sensor de temperatura do fluido quanto com o sensor de pressão da polia secundária (Terminal 25). Outra é uma alimentação de 5 volts alimentação para a EEPROM e o sensor de pressão da polia secundária (Terminal 16). Os dois fios restantes vão para os terminais 1 e 15. Normalmente, esse tipo de pressostato recebe tensão do TCM. Quando a chave fecha, ela puxa a tensão ao terra fornecendo um sinal de confirmação ao computador. Isto sugeriria que a EEPROM também está recebendo este sinal como uma entrada física.

# CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO



Direitos autorais © 2015 ATSG

Figura 7

# CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO

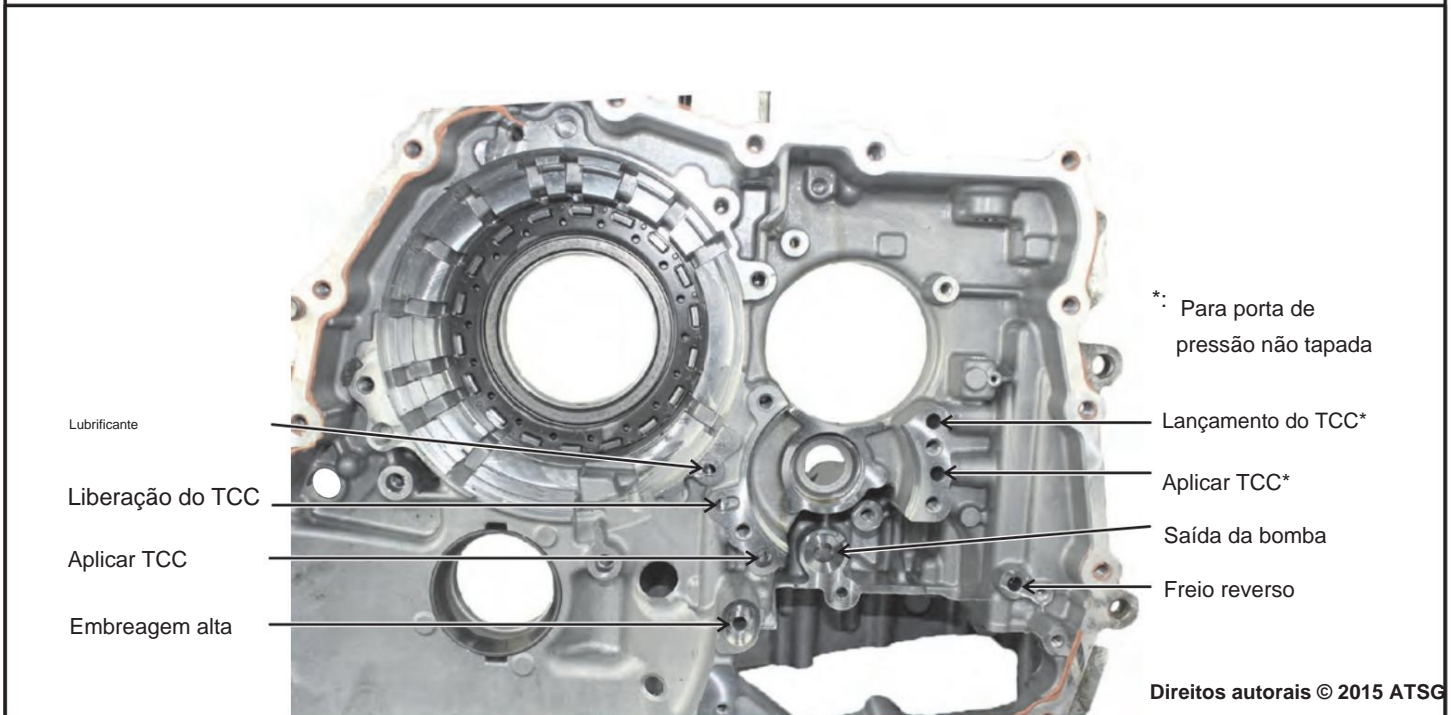
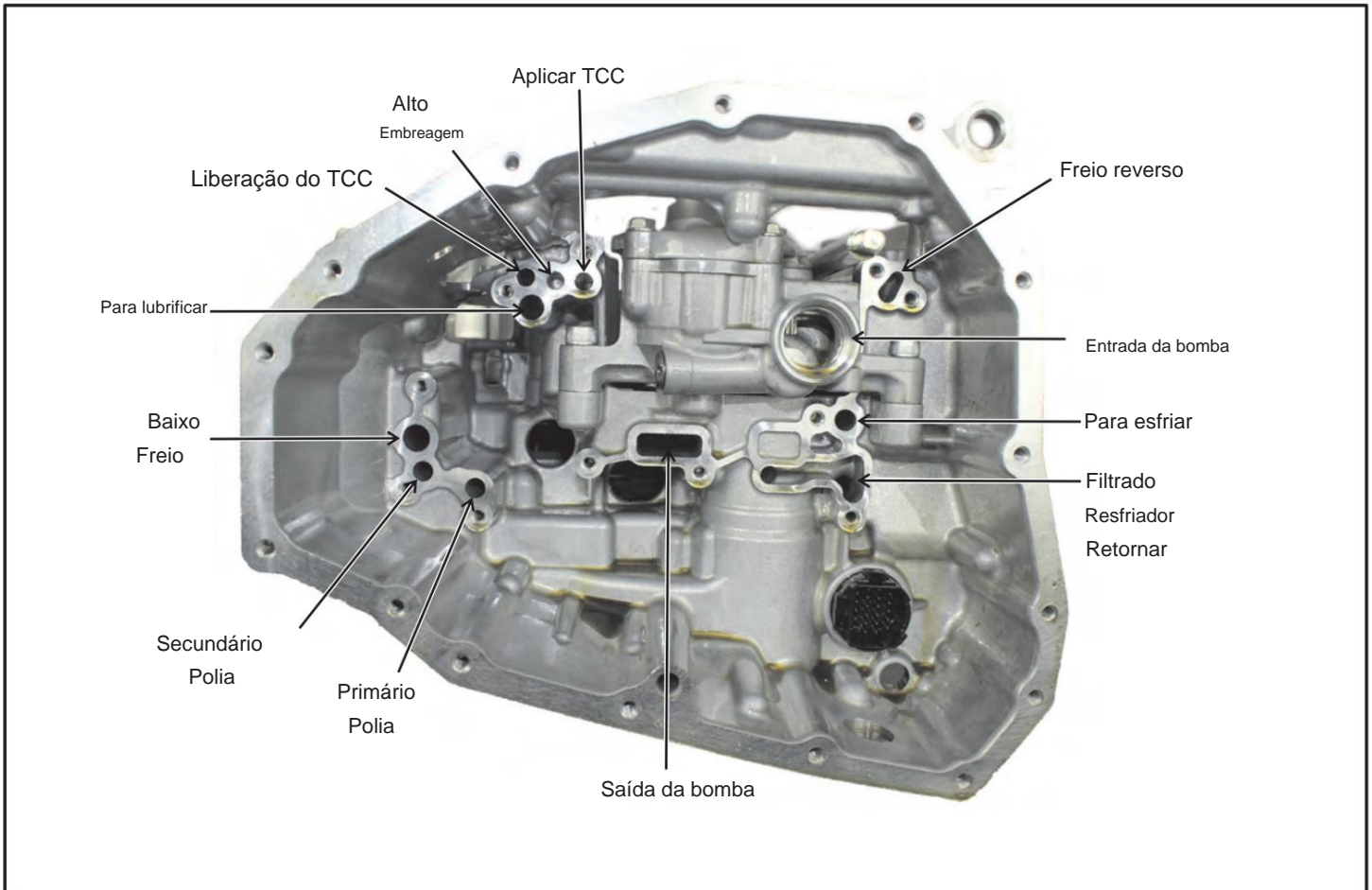
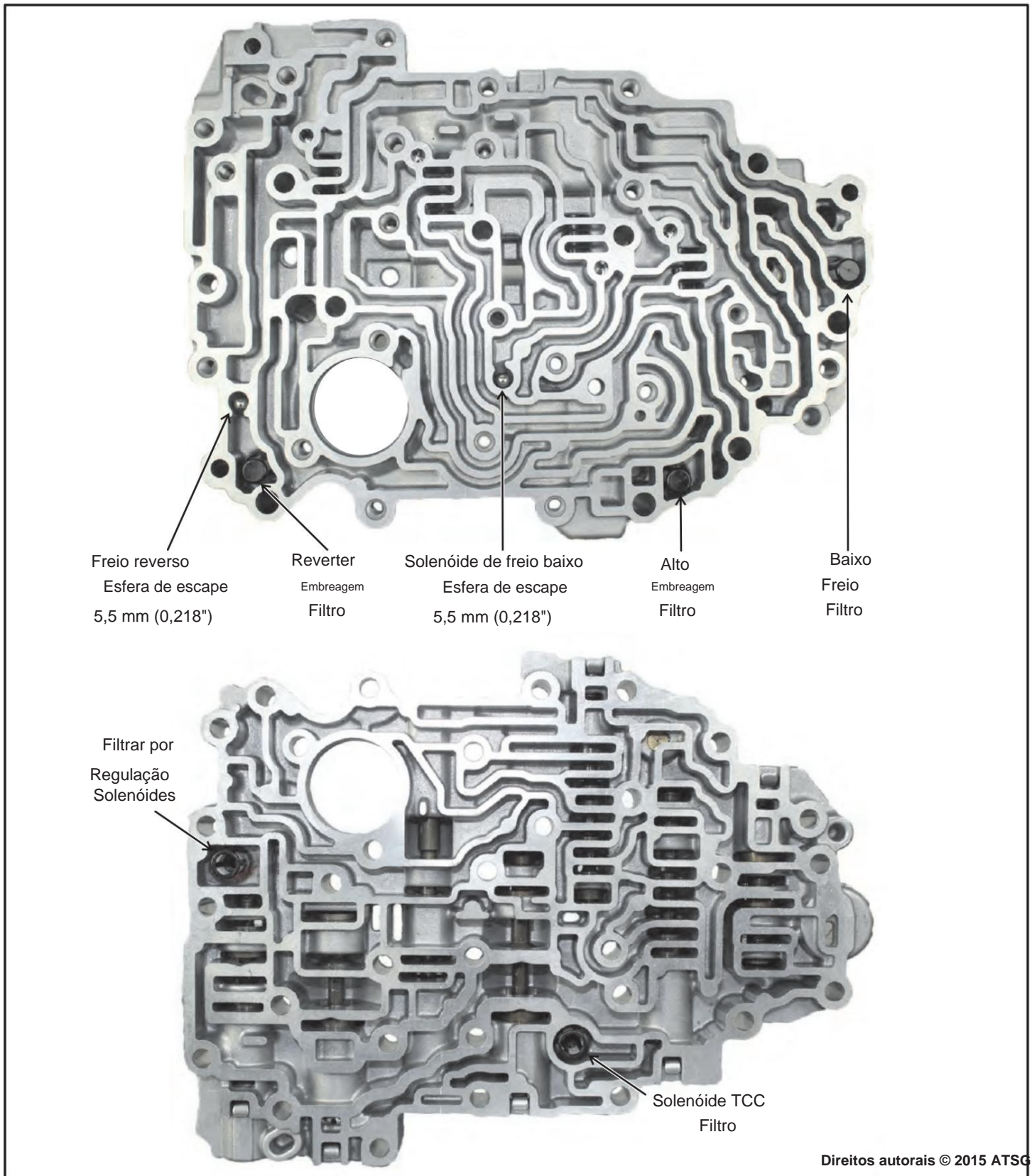


Figura 8



# CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO



Direitos autorais © 2015 ATSG

Figura 9

## CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO

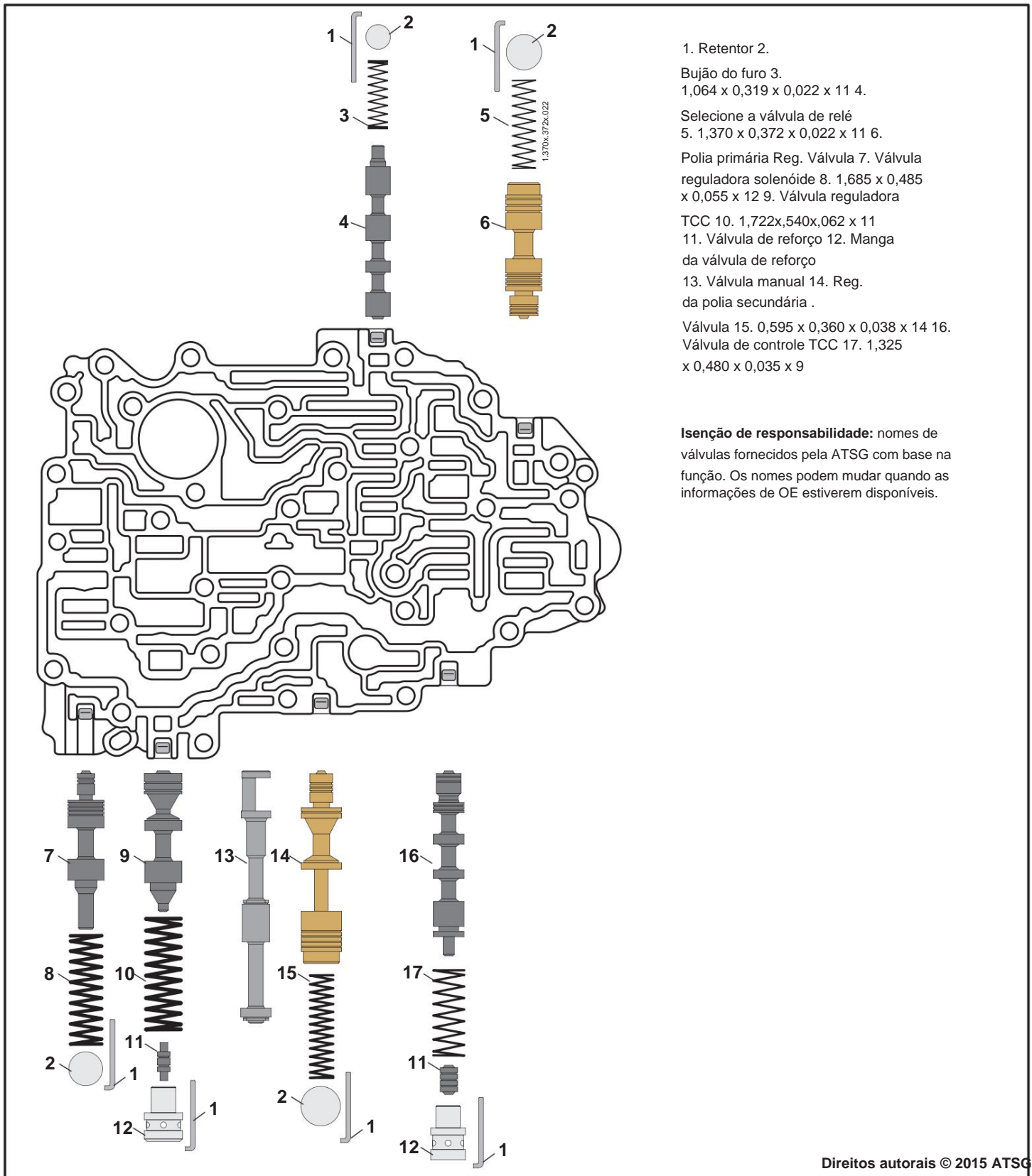


Figura 10



## Informações de serviço técnico



# Informações de serviço técnico

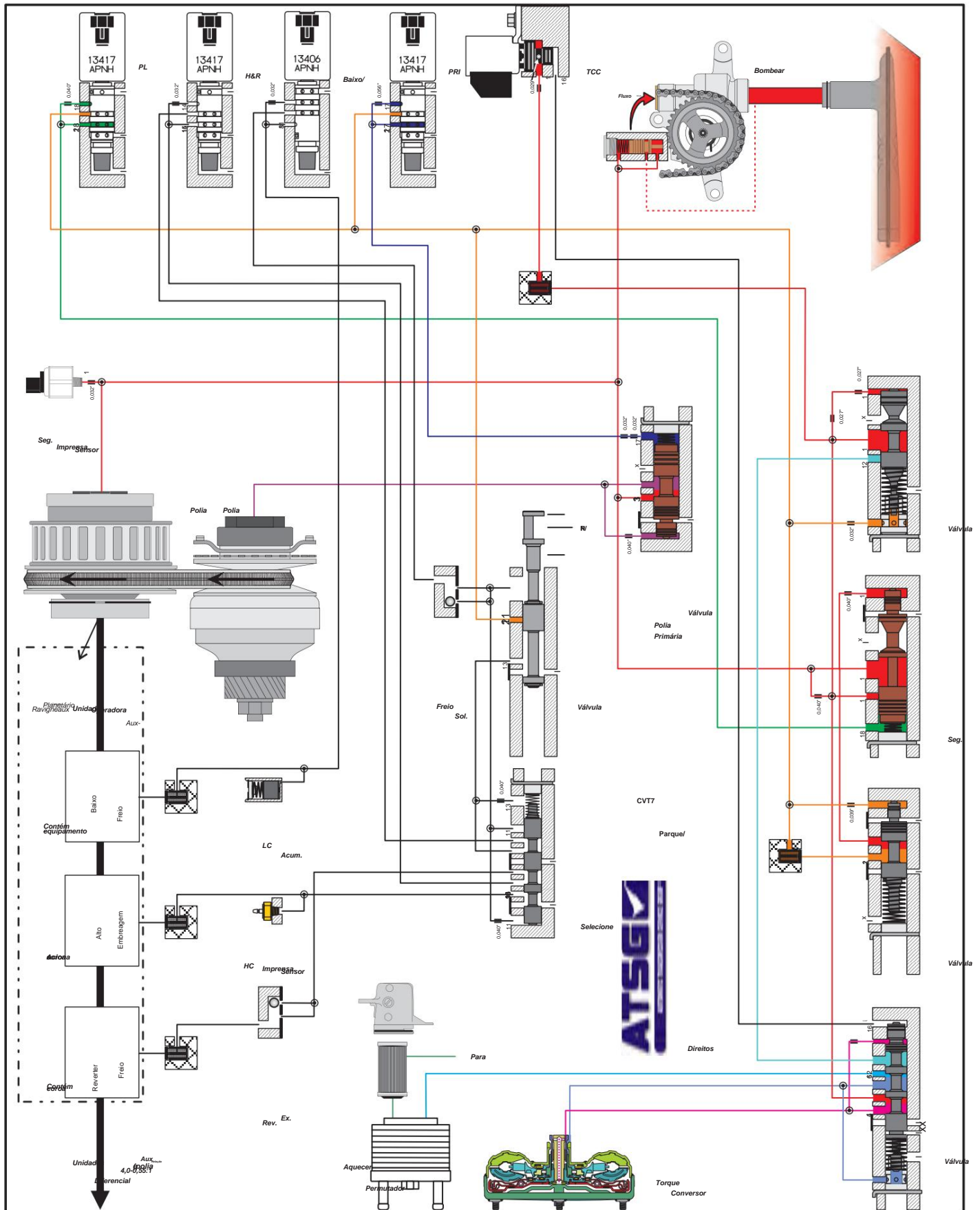


Figura 11



## CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO

## Informações sobre preenchimento de fluido

- Utilize apenas Fluido CVT Genuíno NISSAN NS-3. O uso de fluido de transmissão diferente do Fluido CVT Genuíno NISSAN NS-3 danificará o CVT, o que não é coberto pela garantia (limitada para veículo novo NISSAN). **Capacidade total de fluido - 6,9L (7 1/4 quartos)**

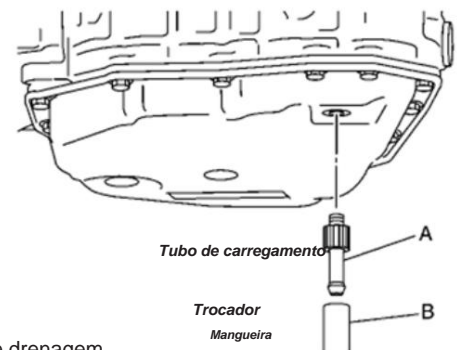
- Use sempre papel de loja. Nunca use pano de loja.

- Substitua a junta do bujão de drenagem por uma nova na fase final da operação durante a instalação.

- Tenha cuidado ao olhar para o orifício de drenagem, pois existe o risco de gotejamento de líquido nos olhos.

- Após a substituição, sempre realize a verificação de vazamento de fluido da CVT.

1. Selecione "Data Monitor" em "TRANSMISSION" usando CONSULT.
  2. Selecione "FLUID TEMP" e confirme se a temperatura do fluido da CVT é de 40°C (104°F) ou menos.
  3. Verifique se a alavanca seletora está na posição "P" e engate completamente o freio de estacionamento.
  4. Levante o veículo.
  5. Usando um soquete de 19 mm, remova o bujão de drenagem. Usando um soquete Allen de 5 mm, remova o tubo de transbordamento e drene o fluido CVT do cárter de óleo.
  6. Instale o conjunto de tubos de carga (KV311039S0) (A) no orifício de drenagem. Aperte o tubo de carregamento mão.
  7. Instale a mangueira do trocador ATF (B) no tubo de carga. Pressione a mangueira do trocador ATF totalmente no tubo de carga até que ela pare.
  8. Encha aproximadamente 3 litros (3-1/8 US qt, 2-5/8 Imp qt) do CVT fluido.
  9. Remova a mangueira do trocador do ATF e o tubo de carga e, em seguida, instale o bujão de drenagem. NOTA: Faça isso trabalhe rapidamente porque o fluido CVT vaza.
  10. Levante o veículo.
  11. Dê partida no motor.
  12. Enquanto pressiona o pedal do freio, mude a alavanca seletora para toda a posição de "P" para "L" e mude-a para a posição "P". NOTA: Segure a alavanca em cada posição por 5 segundos.
  13. Verifique se o "Monitor de dados" de CONSULTA em "FLUID TEMP" está entre 35°C (95°F) e 45°C (113°F).
  14. Desligue o motor.
  15. Levante o veículo.
  16. Remova o bujão de drenagem e drene o fluido CVT do cárter de óleo.
  17. Repita as etapas 6 a 16 (uma vez).
  18. Instale o tubo de transbordamento com torque de 3,5 Nm.
  19. Instale o conjunto de tubos de carregamento (KV311039S0) (A) no orifício de drenagem. Aperte o tubo de carregamento manualmente.
  20. Instale a mangueira do trocador ATF (B) no tubo de carga. Imprensa a mangueira do trocador ATF totalmente no tubo de carga até parar.
  21. Encha aproximadamente 3 litros (3-1/8 US qt, 2-5/8 Imp qt) de fluido CVT.
  22. Remova a mangueira do trocador do ATF e o tubo de carga e, em seguida, instale o bujão de drenagem.
- NOTA: Execute este trabalho rapidamente porque há vazamento de fluido da CVT.

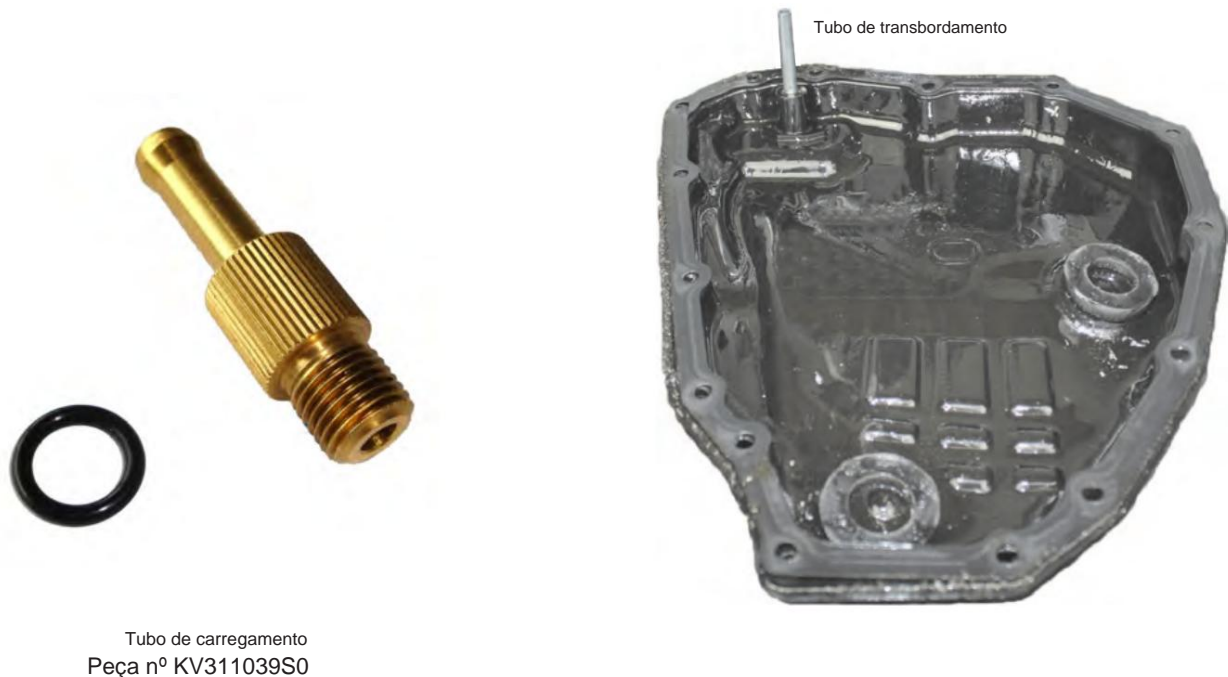


Direitos autorais © 2015 ATSG

Figura 12

**CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB****INTRODUÇÃO****Informações sobre preenchimento de fluido**

23. Abaixar o veículo.
24. Dê partida no motor.
25. Enquanto pressiona o pedal do freio, mude a alavanca seletora para a posição completa de "P" para "L" e mude-o para a posição "P". NOTA: Segure a alavanca em cada posição por 5 segundos.
26. Verifique se o "Monitor de dados" de CONSULTA em "FLUID TEMP" está entre 35°C (95°F) e 45°C (113°F).
27. Levante o veículo.
28. Remova o bujão de drenagem e confirme se o fluido da CVT foi drenado do tubo de transbordamento. Execute este trabalho com o veículo em marcha lenta.
29. Quando o fluxo do fluido CVT diminuir até gotejar, aperte o bujão de drenagem com 34,3 Nm.
30. Abaixar o veículo.
31. Selecione "Suporte ao Trabalho" em "TRANSMISSÃO" usando CONSULT.
32. Selecione "CONFIRMAR DETERIORN CVTF".
33. Toque em "Apagar".
34. Desligue o motor.





## CVT7 - JF015E/RE0F11A/F1CJB

## INTRODUÇÃO

## LISTA NISSAN DTC

CDT	DESCRIÇÃO
DTC U0073	ÔNIBUS DE COMUNICAÇÃO A DESLIGADO
DTC U0100	COMUNICAÇÃO PERDIDA (ECM A)
DTC U0140	COMUNICAÇÃO PERDIDA (BCM)
DTC U0141	COMUNICAÇÃO PERDIDA (BCM A)
DTC U0155	COMUNICAÇÃO PERDIDA (IPC)
DTC U0300	PODE DADOS DE COMUNICAÇÃO
DTC U1000	PODE CIRCUITO DE COMUNICAÇÃO
DTC U1117	COMUNICAÇÃO PERDIDA (ABS)
DTC P062F	EEPROM
DTC P0705	SENSOR DE FAIXA DE TRANSMISSÃO A
DTC P0706	SENSOR DE FAIXA DE TRANSMISSÃO A
DTC P0711	SENSOR DE TEMPERATURA DO FLUIDO DE TRANSMISSÃO A (Desempenho)
DTC P0712	SENSOR DE TEMPERATURA DO FLUIDO DE TRANSMISSÃO A (Circuito Baixo)
DTC P0713	SENSOR DE TEMPERATURA DO FLUIDO DE TRANSMISSÃO A (Circuito Alto)
DTC P0715	SENSOR DE VELOCIDADE DE ENTRADA A
DTC P0720	SENSOR DE VELOCIDADE DE SAÍDA
DTC P0740	CONVERSOR DE TORQUE (Circuito aberto ou em curto com a alimentação)
DTC P0743	CONVERSOR DE TORQUE (Circuito em curto com terra)
DTCP0744	CONVERSOR DE TORQUE (Desempenho)
DTC P0746	SOLENOÍDE A DE CONTROLE DE PRESSÃO (Desempenho)
DTC P0846	PRESSÃO DO FLUIDO DE TRANSMISSÃO SEN/SW B (Desempenho)
DTC P0847	PRESSÃO DO FLUIDO DE TRANSMISSÃO SEN/SW B (Circuito Baixo)
DTC P0848	PRESSÃO DO FLUIDO DE TRANSMISSÃO SEN/SW B (Circuito Alto)
DTCP0863	COMUNICAÇÃO MTC
DTC P0890	MTC
DTC P0962	SOLENOÍDE A DE CONTROLE DE PRESSÃO (Circuito Baixo)
DTC P0963	SOLENOÍDE A DE CONTROLE DE PRESSÃO (Circuito Alto)
DTC P0965	SOLENOÍDE B DE CONTROLE DE PRESSÃO (Desempenho)
DTC P0966	SOLENOÍDE B DE CONTROLE DE PRESSÃO (Circuito Baixo)
DTC P0967	SOLENOÍDE B DE CONTROLE DE PRESSÃO (Circuito Alto)
DTC P0998	SOLENOÍDE DE MUDANÇA F (Circuito Baixo)
DTC P0999	SOLENOÍDE DE MUDANÇA F (Circuito Alto)
DTC P099B	SOLENOÍDE DE MUDANÇA G (Circuito Baixo)
DTC P099C	SOLENOÍDE DE MUDANÇA G (Circuito Alto)
DTC P1586	SENSOR G
DTC P1588	SENSOR G
DTC P2765	SENSOR DE VELOCIDADE DE ENTRADA B
DTC P2857	PRESSÃO DA EMBREAGEM A (desempenho de aplicação de freio baixo Sol. F)
DTC P2858	PRESSÃO DA EMBREAGEM B (Sol. G Alto desempenho de aplicação da embreagem)
DTC P2859	PRESSÃO DA EMBREAGEM (Sol. F baixo desempenho de liberação do freio)
DTC P285A	PRESSÃO DA EMBREAGEM B (Alto desempenho de liberação da embreagem Sol. G)

Direitos autorais © 2015 ATSG