



Einbauhinweise

📍 10084

Toyota GR Yaris
6-Gang-Getriebe



BITTE BEACHTEN

SAFETY FIRST!

- 📍 Bitte führen Sie den Einbau nur durch, wenn Sie über entsprechende Erfahrung im KFZ-Bereich und über passendes Werkzeug verfügen! Ein unsachgemäß montierter Shifter kann das Getriebe schwer beschädigen oder das Fahrzeug unfahr- bzw. unschaltbar machen und zu schweren Unfällen führen!
- 📍 Falls Arbeiten an der Elektrik durchgeführt werden müssen, halten Sie sich bitte an die Vorgaben des Herstellers.
- 📍 Unbedingt die Zündung ausgeschaltet lassen, wenn Stecker abgezogen sind.
Den Autoschlüssel nicht im Fahrzeug lassen.
- 📍 Alle Arbeiten mit Sorgfalt und Sauberkeit ausführen! Für die fachgerechte Montage eines Shifters benötigt man keinerlei Gewalt. Alle Teile sind passend für Ihr Fahrzeug konzipiert.
- 📍 Wenn Sie sich unsicher sind, kontaktieren Sie bitte die Werkstatt ihres Vertrauens für den Einbau!

GRUNDSÄTZLICHES

- 📍 Zur Reinigung aller Alu-Teile Spiritus oder Bremsenreiniger verwenden.
- 📍 Alle beweglichen Teile gelegentlich mit Sprühfett, welches gute Kriecheigenschaften hat, abschmieren.
Unsere Empfehlung: Würth HHS 2000 (WD-40 o.ä. ist ungeeignet, weil es zu dünnflüssig ist)
- 📍 Alle Schrauben/Muttern, die nicht selbstsichernd sind oder mit Zahnscheiben montiert werden, bei der Montage einkleben!
- 📍 Schaltseile bitte niemals knicken!

i OBERFLÄCHEN UND DEREN PFLEGE

Bitte beachten Sie, dass eine unbehandelte Aluminium-Oberfläche (ALU) empfindlich ist gegen aggressive Flüssigkeiten zu denen u.a. auch Handschweiß zählt. Speziell das von uns verwendete hochfeste 7075er Aluminium hat aufgrund des hohen Kupfergehalts die Neigung schwarze Korrosionsflecken zu bilden. Unter besonderen Umständen kann auch sehr salzige Luft in Meer- und Küstennähe zu Korrosion führen. Die Oberflächen sollten also regelmässig gereinigt sowie pfleglich behandelt werden, um diesen vorzubeugen. Hierfür eignet sich z.B. Spiritus oder auch Bremsenreiniger. Diese immer nur in ein Tuch sprühen und den Shifter damit abwischen, NIEMALS den Shifter direkt einsprühen. Sollten sich bereits Flecken gebildet haben, können diese mit handelsüblicher Alu-Politur entfernt werden, auch diese darf nicht in die Lagerstellen gelangen. Die eloxierten Ausführungen unserer Shifter (EXS, EXGR) sind weitestgehend korrosionsbeständig, bei allen Varianten müssen die Stahlteile ebenfalls gepflegt werden.

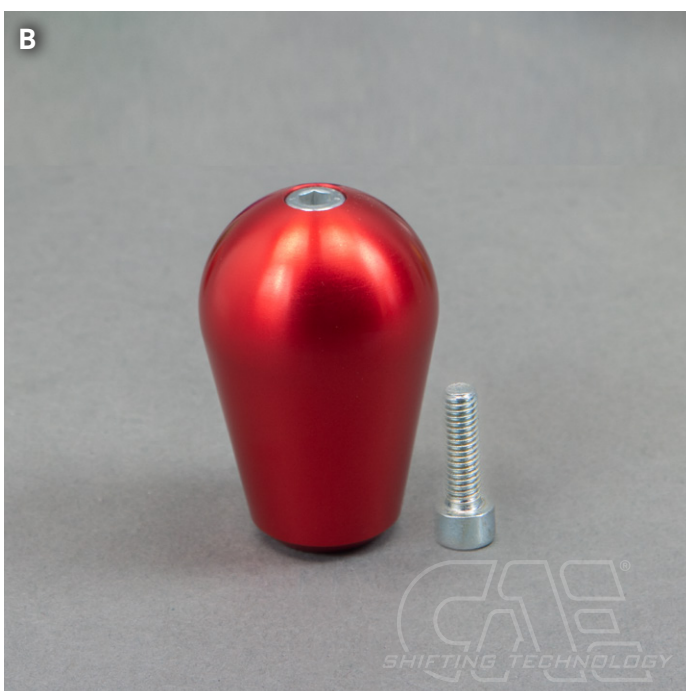
TIPPS ZUM SCHALTEN

i GEWALT MACHT NICHT SCHNELLER – ES SCHADET NUR DEM GETRIEBE

Immer mal wieder taucht die Frage auf: „Belastet ein CAE Shifter ein Getriebe mehr als ein Serienschalthebel?“ Die Antwort ist ganz klar: „Nein!“ Das, was einen Synchronring im Getriebe am stärksten belastet, sind zu hohe Schaltkräfte und Verschalter. Grundsätzlich werden die Schaltwege mit einem CAE Shifter deutlich kürzer als mit dem Serienhebel. Wir erzielen 30 - 55 % Verkürzung je nach Fahrzeug und Getriebetyp. Dies wird ausschließlich durch die passende Übersetzung des Schalthebels erreicht. Durch die Präzision eines CAE Shifters spürt man das Einlegen der Gänge wesentlich besser als mit einem auf Komfort ausgelegten Serienschalthebel. Die Kraft dafür nimmt im gleichen Verhältnis ab – wir schalten die Gänge also mit deutlich weniger Belastung für die Synchronringe. Zudem wird mit einem korrekt eingestellten CAE Shifter sehr exakt geschaltet und Verschalter sind überaus selten. Selbst im Motorsport führt ein schnelles, exaktes, aber trotzdem gefühlvolles Schalten zum Ziel! Alles andere ist reines Zerren und Reißen (oft gesehen auf diversen YT-Channels), was zwar „wichtig“ aussieht, aber keinesfalls schneller macht – dafür aber ein Getriebe überproportional strapaziert und im schlimmsten Fall einen bösen Verschalter verursacht!

Lieferumfang

- ▶ 1x Shifter komplett montiert, Ausführung je nach bestellter Variante (Bild A)
- ▶ 1x Schaltknauf inkl. Konterschraube M6x20 V2A Ausführung je nach bestellter Variante (Bild B)
- ▶ Zubehörpaket (Bild C)



i Der Shifter ist für Fahrzeuge mit Innenausstattung vorgesehen. Die Mittelkonsole muss für den Einbau am Innenrahmen minimal modifiziert werden, bis eine entsprechende Freigängigkeit für die Koppelstange auf der linken Seite des Shifters gewährleistet ist. (siehe rote Markierung im Bild 1)

i **BITTE BEACHTEN:** Für den Einbau dieses Shifters ist keine Hebebühne notwendig. Alle Arbeiten sind im Innenraum auszuführen.



Der Ausbau

- ▶ Das Mittelkonsolen-Oberteil ausbauen: Handschuhfach öffnen und zuerst rechts die Kunststoffspange herausziehen. (Bild 2, 3)
- ▶ Den Schaltknauf abschrauben, Schaltsack hochziehen.
- ▶ Die Schaltereinheit aus dem Armaturenbrett herausziehen. (Bild 4, 5)
Die Stecker müssen nicht abgezogen werden!
- ▶ Armaturenbrett über der Aussparung für die Spange nach hinten ziehen. Oberteil der Mittelkonsole zunächst hinten hoch und dann komplett nach hinten ziehen. Achtung, die rechte obere Ecke sitzt hinter dem Armaturenbrett! (Bild 6)
- ▶ Jetzt von unten die Elektrostecker herausfummeln. (Bild 7) Danach das Mittelkonsolen-Oberteil abnehmen. (Bild 8, 9, 10)
- ▶ Das Hinterteil der Mittelkonsole (Handbremsabdeckung) kann im Auto verbleiben, sollte aber auch gelöst werden, um die Mittelkonsole etwas auseinanderdrücken zu können. (Bild 12) Dafür das hintere Ablagefach nach oben ziehen (Bild 11) und danach die Handbremsabdeckung nach oben ziehen.
- ▶ Die Halteklammern des Schaltsacks von der Unterseite einzeln zurück drücken und den Schaltsack vom Mittelkonsolen-Oberteil lösen. Dieser wird nicht mehr verwendet. (Bild 8, 9)

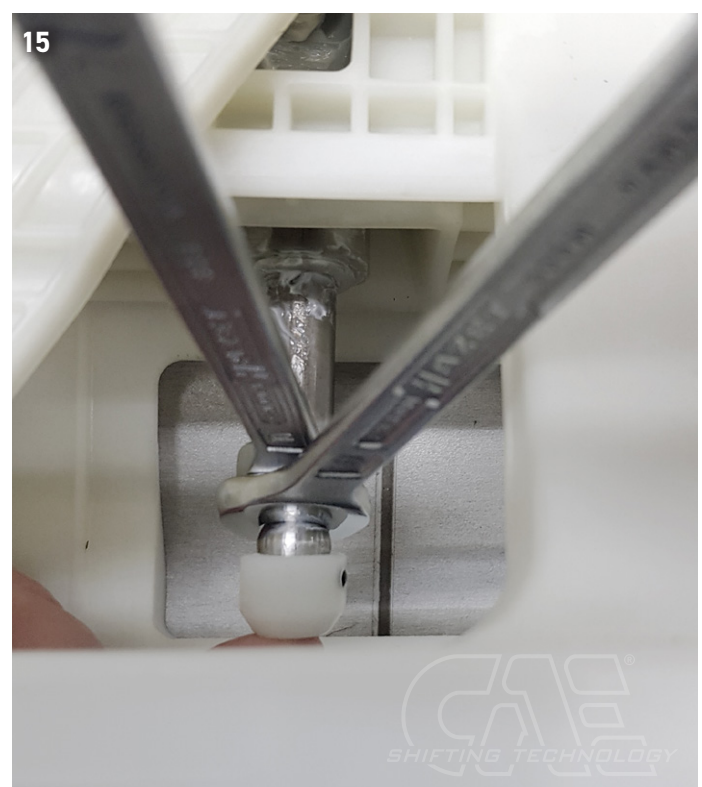
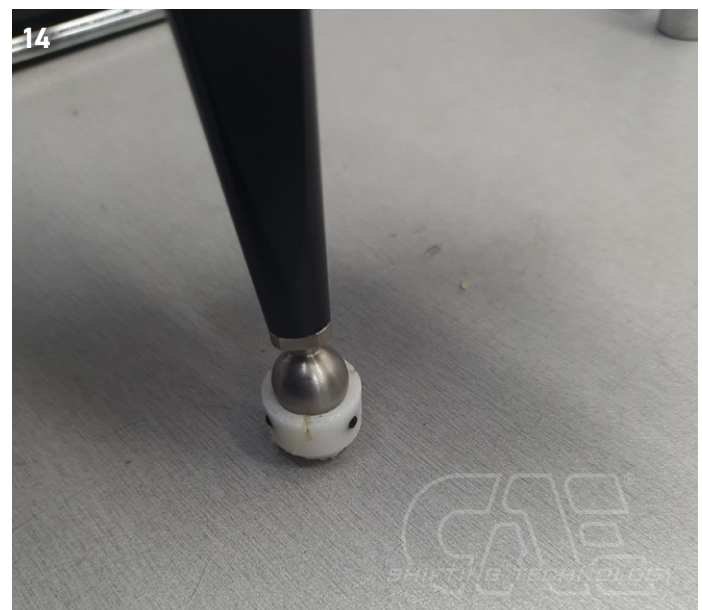
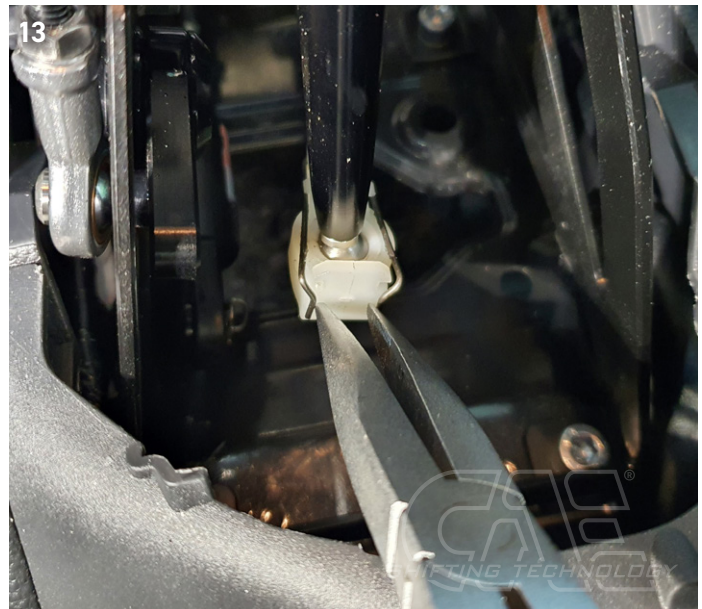




- ▶ Die Schaltseile von den Hebeln lösen. Die Spange zur Sicherung des Wählseils (links) aus dem Bolzen herausfädeln. Das Wählseilauge vom Bolzen abnehmen.
- ▶ Für die Demontage des Schaltseilkopfes am Schalthebel die Enden der Federspange auseinanderdrücken. Das geht ganz gut mit einer Spitzzange, die auseinander gedrückt wird. (Bild 13)
- ▶ Originalschalteinheit ausbauen: Die Schaltseile können gelöst werden, wenn die schwarzen Kappen im Uhrzeigersinn verdreht werden (in Fahrtrichtung gesehen), dadurch fahren die zylindrischen Arretierungen aus dem Schottblech und die Seile können nach oben herausgenommen werden. Die weißen Riegel über den Schaltseilen (Bild 16) einklappen. So bleiben die Kappen vorgespannt für die spätere Montage.

ⓘ BITTE BEACHTEN: Die Riegel sind für die eigentliche Montage der Seile und die Funktion des Shifters unerheblich, es geht auch ohne diese.

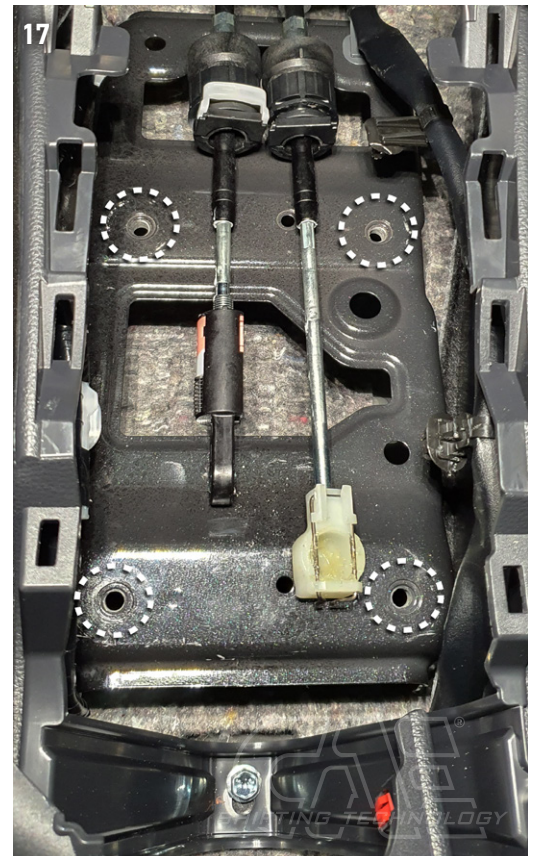
- ▶ Die 4 Befestigungsschrauben des Originalschalthebels herausdrehen und diesen aus der Mittelkonsole ausfädeln. (Bild 17)
- ▶ Die Kunststoffkappe von der unteren Kugel des Schalthebels abmontieren und später am CAE-Schalthebel montieren. (Bild 14, 15)



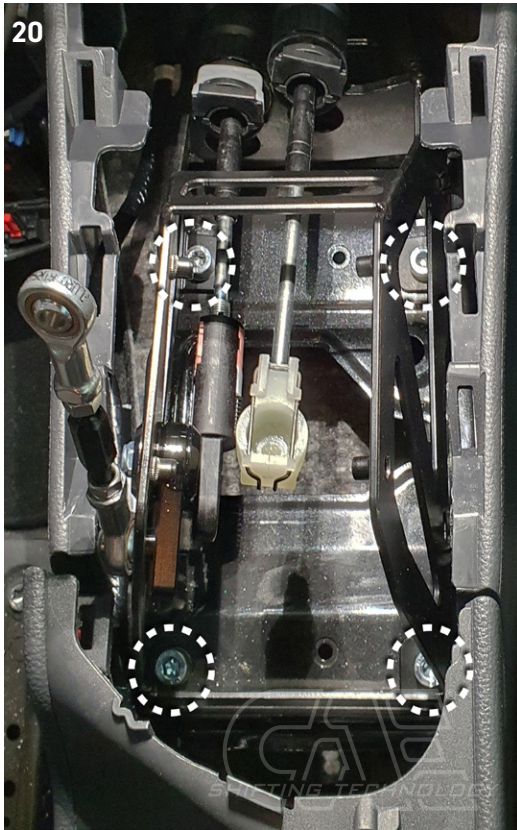
Der Einbau

- ▶ Für eine leichtere Montage das Oberteil des Shifters abbauen: Dafür die je 2 seitlichen Gehäuseschrauben (M5, SW 8 mm) und die obere Inbusschraube der Koppelstange (M6 x 20, SW 4 mm) herausdrehen. (Bild 18, 19)
- ▶ Dann CAE Shifter auf den Mitteltunnel aufsetzen und dabei die Schaltseile von vorne in das Shiftergehäuse einführen.
- ▶ Shifter mit den 4 Inbusschrauben M8 x 16 (SW 6 mm) und Zahnscheiben festschrauben (Bild 20), danach die Seile am Schottblech einstecken. Die weissen Riegel schnappen dabei nach oben, dann die Kappen gegen den Uhrzeigersinn festschrauben (in Fahrtrichtung vorne gesehen), damit die Seile stramm im Shiftergehäuse sitzen.
- ▶ Wählseilende mit Gummibuchse auf den Bolzen des L-Hebels stecken und mit originalem Splint sichern (Bild 21). Shifter-Oberteil aufsetzen und die 4 Gehäuseschrauben (Bild 22) sowie die Koppelstange (Bild 23) festziehen, nicht einkleben!
- ▶ Schaltseilkopf auf die Kugel mit Kunststoffhülse am Schalthebel aufdrücken.

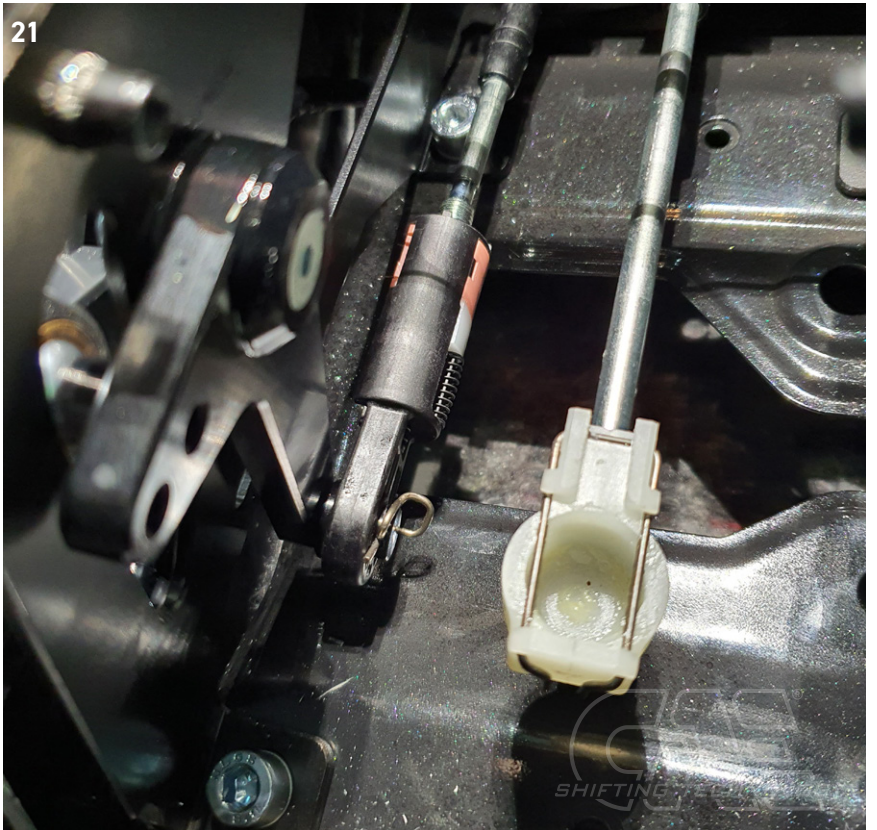
ⓘ BITTE BEACHTEN: Generell jede Kugelpfanne, Lagerbolzen und Büchsen einfetten. Schaltseile niemals knicken!



20



21



22

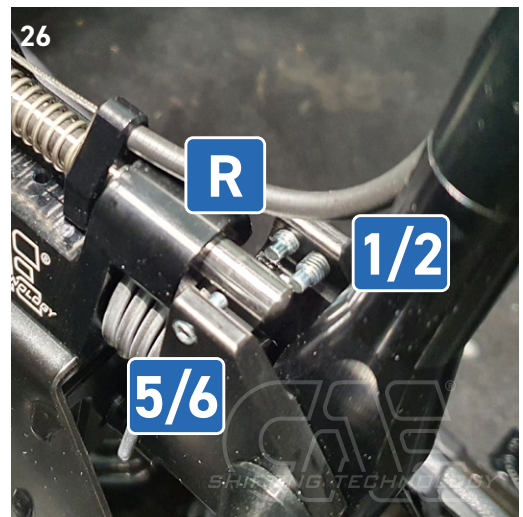


23



Einstellung der Schaltwege 6-Gang-Getriebe

- ▶ Mittellage des Schalthebels einstellen. Dieser muss leicht (ca. 5-8 Grad) nach rechts geneigt stehen, dies ist die Gangebene 3/4. Diese Einstellung, falls nötig, durch Verschieben des Federanschlags (Bild 24) korrigieren. Diese Schraube mit Inbusschlüssel (SW 5 mm) nur lösen (ca. 2 Umdrehungen), aber **niemals** komplett herausdrehen!
- ▶ Dazu passend die seitliche Koppelstange in der Länge verstellen. (Bild 25).
- ▶ Nun das Getriebe in den 3. oder 4. Gang schalten. Der 3. und 4. Gang befindet sich in Leerlauf-Nulllage. Um diese einzulegen, den Schalthebel ohne Last einfach nach vorne oder hinten bewegen (Bild 26).
- ▶ Die Koppelstange (Bild 25, R/L-Gewinde) nun so justieren, dass bei eingelegtem 3. und 4. Gang das seitliche Spiel am Schalthebel gleich groß ist. Ansonsten muss die Koppelstange nachjustiert werden – hier geht's um Zehntel-Millimeter! Selbst das Kontern der Muttern führt schon eine Änderung herbei. Achtung, das untere Gewinde ist Linksgewinde.



BITTE BEACHTEN:

- Die kleine Doppelspindel hat R/L-Gewinde.
- Unten in dem Unibal-Gelenk ist das Linksgewinde.
- Die Spindel ist aus Aluminium!!
- Anzugsdrehmoment der Muttern max. 3Nm!

PRÜFUNG: Bei eingelegtem 3. und 4. Gang muss das seitliche Spiel am Schalthebel gleich groß sein.

Die Feinjustierung an der seitlichen Koppelstange (Bild 25) am Shifter vornehmen.

- ▶ Wenn diese Einstellungen perfekt passen, per Schalthebel das Getriebe in Gang-Ebene 1/2 schalten und Anschlagschraube justieren, bis sich die Gänge 1. und 2. sauber einlegen bzw. wechseln lassen.
- ▶ Nun per Schalthebel Getriebe in Gang-Ebene 5/6 schalten und Anschlagschraube einschrauben, bis sich der 5. Gang sauber einlegen lässt.
- ▶ Rückwärtsgang-Sperrstift über Zug betätigen und das Getriebe in die Rückwärtsgang-Ebene schalten. Die entsprechende Anschlagschraube einschrauben, bis sich der Rückwärtsgang sauber einlegen lässt.

ACHTUNG: Bei der Einstellung des Rückwärtsganges muss unbedingt auf die Freigängigkeit des oberen Unibals geachtet werden zu viel Schwenkwinkel am Schalthebel nach Links über die Endlage des Unibals hinaus führt zum Bruch der Alu Koppelstange !!!

Beim Einlegen des Rückwärtsganges ganz genau beobachten, die Koppelstange darf sich überhaupt nicht seitlich bewegen.

Sollte das der Fall sein muss der Schalthebel in der Mittellage weiter nach rechts verschoben werden (Federanschlag nach Links) und die Koppelstange sowie die Anschlagschrauben entsprechend nachjustiert werden.

BITTE BEACHTEN: Die Anschlagschrauben (Bild 26) dürfen bei eingelegtem Gang auf keinen Fall am Bolzen anliegen. ca. 0,5 mm Abstand ist okay.

Bearbeitung und Einbau der Mittelkonsole

Nun muss das Shifter-Oberteil wieder abgebaut werden, um die Mittelkonsole montieren zu können. (Bild 27, 28)

- ▶ Den Schaltseilkopf wieder demontieren. (Bild 29)
- ▶ Die obere Schraube der Koppelstange herausdrehen.
- ▶ Die 4 Gehäuseschrauben herausdrehen und das Shifter-Oberteil komplett abnehmen.

Die Mittelkonsole entsprechend der roten Markierung (Bild 30) bearbeiten. Die Freigängigkeit des Shifters muss generell gewährleistet sein und die Koppelstange auf der linken Seite sitzt sehr nah am inneren Kunststoffrand. Dort bitte entsprechend Material entfernen. Eine kleine Luftsäge oder eine grobe Feile können dabei hilfreich sein. Nun die Mittelkonsole in umgekehrter Reihenfolge wieder einbauen.

- ▶ Handbremsabdeckung festdrücken.
- ▶ Das hintere Ablagefach der Mittelkonsole aufdrücken.
- ▶ Die Elektrostecker des Mittelkonsolen-Oberteils aufstecken.
- ▶ Das Oberteil der Mittelkonsole aufsetzen – erst nach vorne, dann nach unten. Die Ecke des Armaturenbretts hochhalten und hinterher festdrücken.
- ▶ Kunststoffspange eindrücken, Schaltereinheit eindrücken.
- ▶ Shifter Oberteil wieder aufsetzen und mit Spitzzange oder Pinzette die 4 Stück seitlichen Befestigungsschrauben ansetzen (Bild 31+32).
- ▶ Dann die Schrauben mit 8er Maulschlüssel (oder Ratschenschlüssel) festziehen. Nun das obere Unibal-Lager wieder festschrauben, die Schraube mit einem kleinen Tropfen Loctite einkleben.
- ▶ Schaltseilkopf wieder auf den Schalhebel aufdrücken.

! **ACHTUNG:** Sollte der Shifter generell ohne Mittelkonsole verbaut werden, müssen die 4 Gehäuseschrauben sowie die obere Schraube der Koppelstange beim Einbau und vor der Einstellung des Shifters festgezogen werden!





**ZUM SCHLUSS! Alle Funktionen und Einstellungen im Fahrversuch kontrollieren und ggf. nachstellen!
Eine falsche oder ungenaue Einstellung kann Getriebeschäden verursachen!**

Wenn Fragen oder Probleme auftreten kontaktieren Sie uns bitte unbedingt, wir benötigen IHR Feedback zur Verbesserung unserer Produkte.



RACE THE ORIGINAL



Alte Bottroper Strasse 103
D-45356 Essen
0049. 201. 8 777 802
service@cae-racing.de

WWW.CAE-RACING.DE