

Jeep[®] Universal

Betriebs-Anleitung

4-RADANTRIEB

**MODELLE CJ-5 UND CJ-5A
CJ-6 UND CJ-6A**

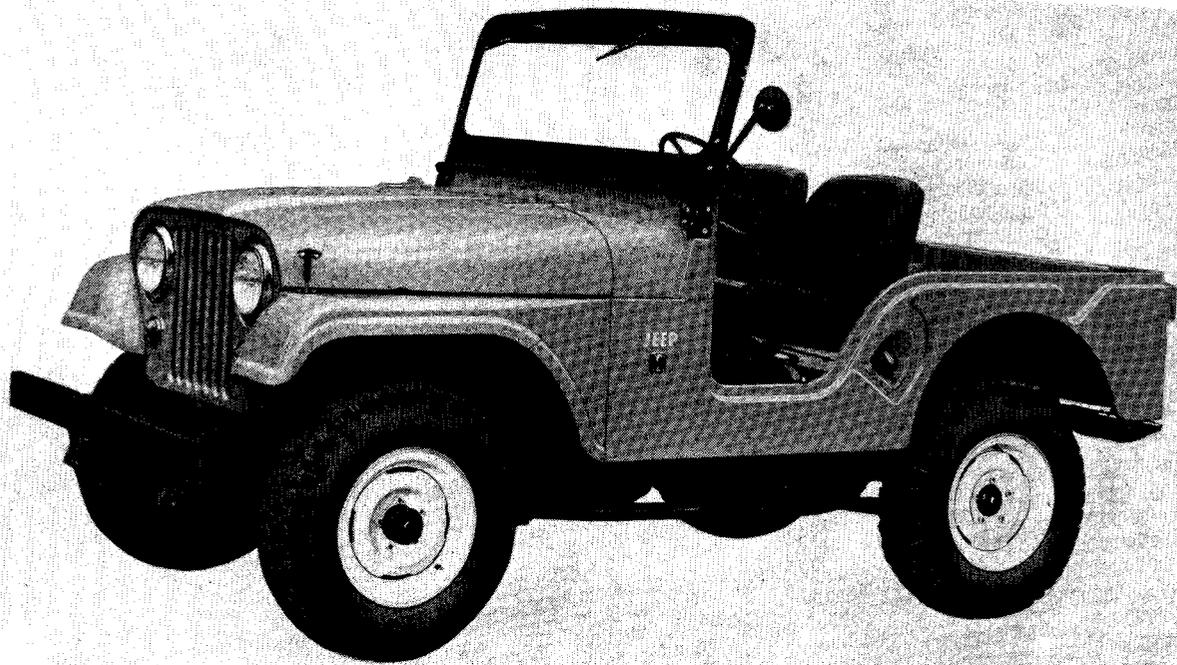
2-RADANTRIEB

MODELLE DJ-5 UND DJ-6

KAISER Jeep CORPORATION

TOLEDO, OHIO 43601, U. S. A.

«Jeep» ist die in den USA und andern Ländern eingetragene Schutzmarke der
KAISER Jeep CORPORATION.



2

Fig. 1 «Jeep» UNIVERSAL — Modell CJ-5

13045

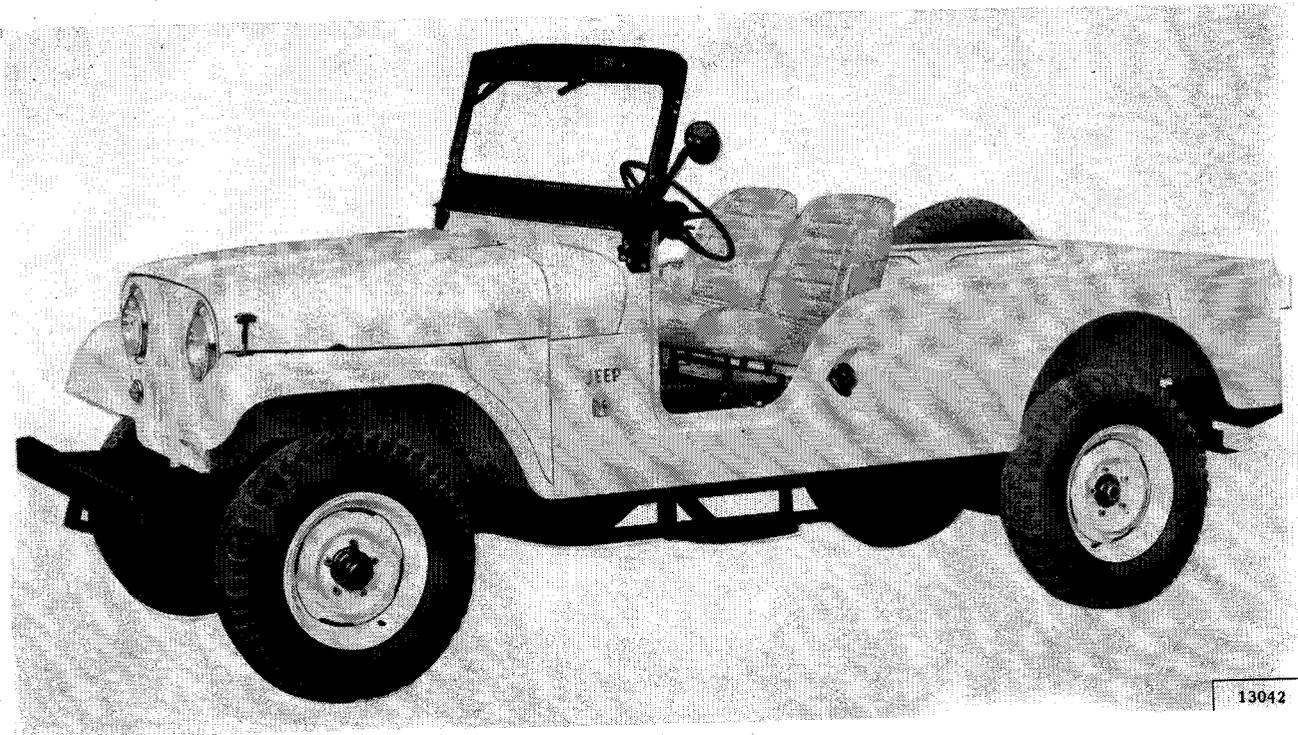


Fig. 2 •Jeep• UNIVERSAL — Modell CJ-6

Sehr geehrter Fahrzeughalter,

Wir freuen uns, Sie im Kreise der zufriedenen «Jeep»-Besitzer begrüßen zu dürfen und wir verpflichten uns, Sie zu Ihrer Zufriedenheit zu bedienen.

Ihr «Jeep» ist ausgedehnten Prüfungen und strengen Kontrollen ausgesetzt worden, und er wird bei einer angemessenen Pflege während Tausenden von Kilometern zufriedenstellend arbeiten. Ihr «Jeep»-Vertreter gibt Ihnen gerne darüber Auskunft, wie Sie Ihren «Jeep», seinem Einsatz entsprechend, zu pflegen haben werden.

Wir schätzen es, Ihnen dieses Büchlein übergeben zu können, das sich auch mit dem periodischen Unterhalt befasst, mit dem die Qualität auf ihrer Spitze gehalten werden kann. Wir bitten Sie, das Büchlein aufmerksam zu lesen, um sich mit den Instrumenten, den Teilen der Bedienung und den Einsatzmöglichkeiten vertraut zu machen. Auch der Unterhaltsplan soll studiert werden, denn eine fundierte Kenntnis der einzelnen Aggregate ist die beste Gewähr dafür, dass auf den Wagen dauernd gezählt werden kann.

ALLGEMEINE ANGABEN

In dieser Betriebsanleitung werden zuerst die Kennzeichen der Fahrzeugtypen, die Instrumente und die Teile der Bedienung erklärt. Dann folgen die Hinweise über die Einsatzmöglichkeiten und das Fahren mit dem «Jeep».

Anschliessend werden die Garantieverpflichtungen der Fabrik näher umschrieben und es wird auf den vom Hersteller aufgestellten Pflegeplan hingewiesen, der als Wegleitung zur Erhaltung der Qualität und der Leistung dienen soll.

Wir ersuchen Sie höflich, diese Betriebsanleitung aufmerksam zu lesen und die Empfehlungen zu befolgen, denn nur ein richtiger Gebrauch des Fahrzeuges lässt alle seine bemerkenswerten Vorzüge hervortreten, sei dies bei Arbeits- oder Vergnügungsfahrten. Zudem werden sich die Unterhaltskosten in einem normalen Rahmen bewegen.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Erkennungsmerkmale	
Fahrgestell-Nummer	9
Instrumente	10
Schalter und Organe der Bedienung	13
Fahren mit dem «Jeep»	
Korrektes Einfahren	17
Anlassen des Motors	18
Fahren	19
4-Radantrieb	21
Schalthebelstellungen	21
Wichtige Hinweise	22
Schalttechnik des Zwischengetriebes	23
Fahrtechnik mit 4-Radantrieb	26
Fahren bei kaltem Wetter	29
Fahren bei warmem Wetter	30

	Seite
Fehlerquellen	31
Garantie des Fahrzeuges	33
Garantie des Herstellers	8
Wichtige Hinweise in Bezug auf die Garantie	34
Unterhaltsplan	36
Wichtige Hinweise	36
Brennstoff	36
Schmierung	36
Schmierplan	38
Kühlanlage	42
Elektrische Anlage	52
Verdrahtungsschemata	44, 46, 48
Batterie	52
Alternator	52
Sicherungen	52

	Seite
Unterhalt von Rädern und Reifen	52
Unterhalt des Polsterstoffes	53
Unterhalt des Blachenverdeckes	53
Unterhalt der Lackierung	53
Unterhalt der Chromteile	53
Technische Angaben	54
55	
Unterhaltsplan nach Kilometerleistung	56
Schnittzeichnung durch den Achskopf	57
Schnittzeichnungen durch den Motor	58
59	
Schnittzeichnung durch das Getriebe	60
Schnittzeichnung durch das Zwischengetriebe	61
Schnittzeichnung durch das Differential d. Vorderachse	62
Schnittzeichnung durch das Differential d. Hinterachse	63
Bremsanlage	64
Ausweis als Besitzer	3. Umschlagseite

GARANTIE DES HERSTELLERS

Die Erläuterungen über die Garantieverpflichtung des Herstellers finden Sie unter «SERVICE-GARANTIE» auf Seite 34.

VERKAUF DES FAHRZEUGES — Beim Verkauf oder bei der Rückgabe des Wagens ist es wichtig, dass Sie diese Betriebsanleitung im Handschuhfach liegen lassen, wo sie sich übrigens immer befinden sollte. Dies deshalb, weil Sie damit einen noch berechtigten Garantieanspruch, in zeitlicher Hinsicht gesehen, beweisen können.

NACHFOLGENDE BESITZER — Die Fabrik liefert für Fahrzeuge, die vor Ablauf der dem Erstkäufer gegebenen Garantieverpflichtung wieder verkauft werden, dem neuen Besitzer eine Garantieverpflichtung für die noch nicht verfllossene Zeit oder die noch nicht zurückgelegten Kilometer. Eine solche Garantieverpflichtung ist über den Importeur anzufordern.

ERKENNUNGSMERKMALE

Fahrgestell-Nummer

Die Metallplatte, auf die die Fahrgestellnummer eingestanzt worden ist, ist an der Spritzwand oben links befestigt; sie ist nach dem Öffnen der Motorhaube ersichtlich. Vor der eigentlichen Fahrgestell-Nummer befinden sich Zahlen, welche den Fahrzeugtyp bezeichnen. Den Zahlen kann auch noch ein Buchstabe folgen, bevor die eigentliche Fahrgestell-Nummer, die fünf- oder sechsstellig sein kann, beginnt, z. B. 8305-00000.

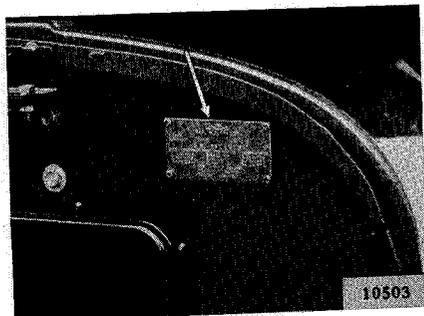


Fig. 3 Fahrgestell-Nummer

Die vorgesetzten Zahlen bedeuten:

8305 = CJ-5	8422 = CJ-6A
8322 = CJ-5A	8505 = DJ-5
8405 = CJ-6	8605 = DJ-6

Motor-Nummer

Beim F4-Motor ist die Motornummer in den Block, unmittelbar hinter der Wasserpumpenbefestigung, eingeschlagen. Der V6-Motor hat seine Numerierung auf der linken Motorseite, direkt unter dem oberen Motordeckel.

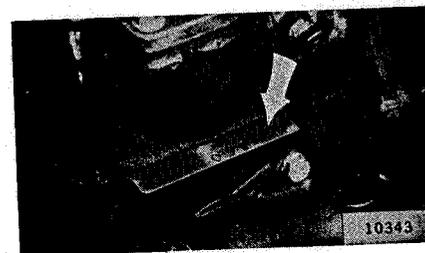


Fig. 4 Motor-Nummer F4-Motor

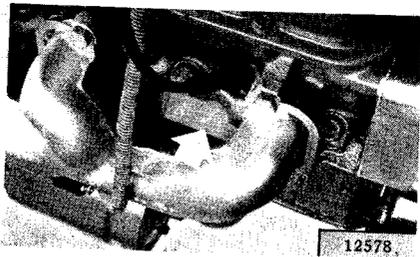


Fig. 5 Motor-Nummer V6-Motor



Fig. 6 Schlüssel

Schlüssel

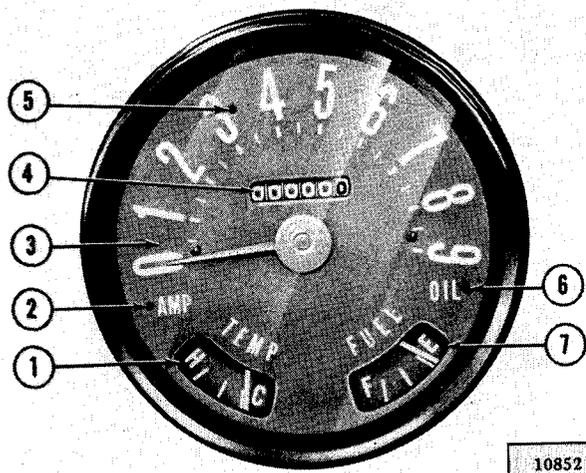
Wenn Sie die Schlüssel zu Ihrem neuen Wagen erhalten, notieren Sie bitte deren Nummern und deponieren Sie die Notiz an einem sicheren Ort. Sollten Sie die Schlüssel verlieren, wird Ihnen Ihr «Jeep»-Vertreter oder ein Schlüsselfachmann aufgrund der Schlüsselnummern neue Schlüssel ohne Zeitverlust anfertigen können.

Instrumente

Die Instrumente sind übersichtlich zusammengefasst und im Blickfeld des Fahrers angeordnet. Jedes Instrument oder jede Warnleuchte überwacht wichtige Funktionen und sie warnen rechtzeitig, wenn etwas Wichtiges nicht richtig arbeitet. Die Kenntnis der Arbeitsweise der Instrumente und der Warnleuchten und ein gelegentliches Überprüfen der Anzeigen während der Fahrt oder auch während der Motor bei stehendem Fahrzeug dreht, ermöglicht Ihnen, Schäden und kostspielige Reparaturen zu verhindern.

Kilometerzähler

Die Nadel des Kilometerzählers gibt die Geschwindigkeit der Fahrt in Kilometern pro Stunde an (km/h), während das



10852

Fig. 7 Instrumentensatz

Die Beschreibung der INSTRUMENTE von Fahrzeugen mit einer 24-VOLT-ANLAGE befindet sich am Ende der Betriebsanleitung.

Zählwerk die zurückgelegten Strecken addiert. Das ganz rechts sitzende Zählrad gibt jeweils $\frac{1}{10}$ km an.

Warnleuchte für Öldruck

Eine rubinrote Warnleuchte leuchtet dann auf, wenn die Ölpumpe keinen oder einen noch zu geringen Druck erzeugt. Bei eingeschalteter Zündung, ruhendem oder im Leerlauf drehendem Motor ist es normal, wenn die Lampe aufleuchtet. Wenn die Lampe jedoch bei etwas erhöhter Leerlaufdrehzahl ebenfalls aufleuchtet, ist der Motor sofort abzustellen.

Warnleuchte für Ladestrom

Ein ebenfalls rubinrotes Licht leuchtet auf, wenn die Lichtmaschine oder der Alternator aus irgend einem Grunde keine oder eine zu geringe Spannung erzeugt. Bei eingeschalteter Zündung, ruhendem oder im Leerlauf drehendem Motor ist es normal, dass die Lampe aufleuchtet. Brennt aber die Lampe auch bei erhöhter Motordrehzahl, ist bei der ersten bietenden Gelegenheit der Ladestromkreis prüfen zu lassen. Wenn die Lampe während der Fahrt dauernd aufleuchtet, ist ohne Verzug Abhilfe zu schaffen.

Brennstoffanzeiger

Der Brennstoffanzeiger zeigt die im Brennstofftank sich befindliche Menge an. Beim Ausschalten der Zündung fällt der Zeiger auf die «E»-Markierung = leer zurück. Nach dem Einschalten der Zündung mag ein Moment vergehen, bevor eine Anzeige stattfindet. Wenn über unebenes Gelände gefahren wird, schwankt der Zeiger etwas, was als normal zu betrachten ist.

Temperaturanzeiger

Der Temperaturanzeiger gibt die Wärme der Kühlflüssigkeit bekannt. Wenn der Zeiger weit in die «H»-Zone steigt, bedeutet dies, dass der Motor wegen zu starker Erhitzung gefährdet ist. Es ist daher sofort anzuhalten. Die Ursache ist zu suchen — siehe unter «Kühlanlage». Was auch der Grund sein mag — die Störung ist zu beheben, bevor die Fahrt fortgesetzt wird.

ACHTUNG Der Kühlerdeckel ist langsam wegzunehmen, damit eine Verletzung wegen ausströmendem Dampf oder kochendem Wasser vermieden werden kann. Auch darf in eine überhitzte Kühlanlage nie kaltes Wasser nachgefüllt werden. Dies soll erst bei abgekühltem Motor geschehen.

Kontrollleuchte für Fernlicht

Bei eingeschaltetem Fernlicht leuchtet ein rubinrotes Licht auf, das, sobald auf die Abblendung umgeschaltet wird, erlischt.

Kontrollleuchte für Richtungsanzeiger

Der Schalter für die Richtungsanzeiger ist an der Lenksäule befestigt. Die obere Stellung zeigt ein Abbiegen nach rechts an; die untere ein solches nach links. Sowie der Schalter in eine Stellung geschoben wird, blinkt eine grüne Kontrollleuchte auf. Wenn das Fahrzeug die Geradeausstellung einnimmt, kehrt der Schalter automatisch in die Mittelstellung zurück.

Zünd- und Anlass-Schalter

Der Zünd- und Anlass-Schalter bildet ein Stück. Zum Anlassen ist der Schlüssel ganz nach rechts zu drehen. Sowie der Motor anspringt, ist der Schlüssel sofort loszulassen; er kehrt automatisch in die Zündstellung zurück. Bei drehendem Motor darf der Schlüssel nie vollständig nach rechts gedreht werden.

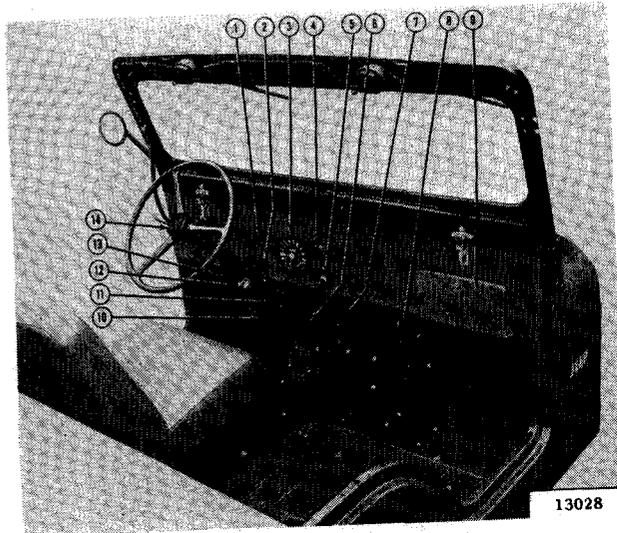


Fig. 8 Bedienungsorgane — Zwischengetriebe mit einem Hebel

- 1—Chokezug
- 2—Handgaszug
- 3—Instrumentensatz
- 4—Lichtschalter
- 5—Zünd- und Anlass-Schalter
- 6—Bremspedal
- 7—Gaspedal
- 8—Schalthebel für Zwischengetriebe
- 9—Handschuhfach
- 10—Kupplungspedal
- 11—Abblendschalter
- 12—Schalthebel für Getriebe
- 13—Handbremsgriff
- 14—Horndruckknopf

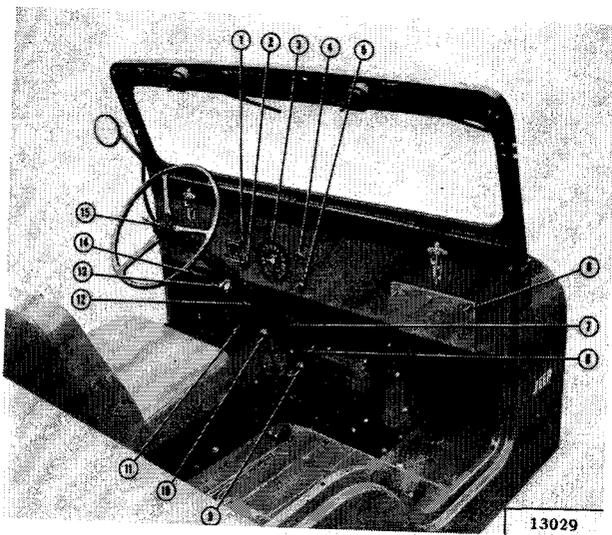


Fig. 9 Bedienungsorgane — Zwischengetriebe mit zwei Hebeln

- 1—Chokezug
- 2—Handgaszug
- 3—Instrumentensatz
- 4—Lichtschalter
- 5—Zünd- und Anlass-Schalter
- 6—Handschuhfach
- 7—Bremspedal
- 8—Gaspedal
- 9—Schalthebel für Untersetzung
- 10—Schalthebel für 4-Radantrieb
- 11—Kupplungspedal
- 12—Abblendschalter
- 13—Schalthebel für Getriebe
- 14—Handbremsgriff
- 15—Horndruckknopf

Wenn bei ruhendem Motor die Heizung oder ein anderer Stromverbraucher in Betrieb gesetzt werden will, ist der Schlüssel vollständig nach links zu drehen.

Lichtschalter

Bei ganz hineingeschobenem Betätigungsknopf sind alle Lichter ausgeschaltet. Wird der Schalter herausgezogen, leuchten in der ersten Raste die Standlichter auf; in der zweiten — je nach der Stellung des Abblendschalters — die Scheinwerfer oder die Ablendung. Demgegenüber sind die Armaturen immer beleuchtet, sowie die Standleuchten oder die Scheinwerfer brennen.

Handbremse

Vor dem Anziehen der Handbremse ist das Pedal der Fußbremse niederzutreten. Zum Lösen muss der Griff etwas gedreht werden.

Sitzeinstellung

Der Fahrersitz ist einstellbar, denn für ihn sind drei Stellungen vorgesehen. Zum Einstellen sind die vier Befestigungs-

schrauben zu entfernen. Dann sind der Sitz und die vier Befestigungsstücke in die gewünschte Lage zu bringen, um dann den Sitz mit den Schrauben wieder zu befestigen.

Frischluftheizung

Die Frischluftheizung gehört zur Sonderausrüstung. Zur Bedienung stehen die abgebildeten Schalter zur Verfügung. Die Temperatur der einströmenden Luft kann mit Hilfe des Bedienungshebels «TEMP» reguliert werden. Zum Erhöhen der Temperatur ist der Hebel nach rechts zu schieben.

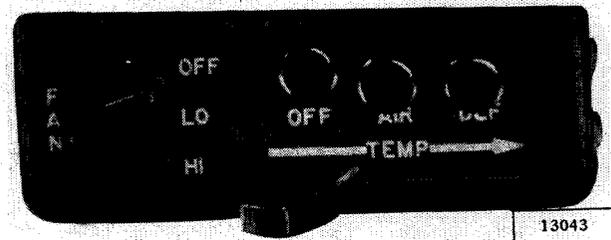


Fig. 10 Bedienungsorgane der Heizung

Der Luftstrom lässt sich mit den drei Druckknöpfen «OFF», «AIR» und «DEF» regeln. Um die von aussen herkommende Luft der Windschutzscheibe zuzuführen, ist der Knopf «DEF» hineinzudrücken. Dadurch kann während des Winters die Windschutzscheibe klar gehalten werden. Zugleich ergibt sich eine gleichmässige Luftverteilung. Wenn der «OFF»-Knopf hineingedrückt wird, hört der Luftfluss auf. Bei hineinge-

drücktem «OFF»-Knopf darf der Ventilator nicht eingeschaltet werden.

Für die Bedienung des Ventilators dient der Drehschalter. In der «LOW»-Stellung fördert der Ventilator eine mässige Luftmenge; in der «HIGH»-Stellung die maximale. Vor dem Einschalten des Ventilators ist der «AIR»- oder der «DEF»-Knopf hineinzudrücken.

FAHREN MIT DEM «JEEP»

Das Einfahren

Geben Sie Ihrem Fahrzeug Gelegenheit, sich «einfahren» zu können, denn einige vernünftige Rücksichtnahmen beeinflussen sehr vorteilhaft das Arbeiten und die Lebensdauer der beweglichen Teile.

Die Teile Ihres neuen «Jeep» weisen nur geringe Toleranzen auf. Aus diesem Grunde sollten, nachdem der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat, folgende Geschwindigkeiten nicht überschritten werden:

Hurricane F4-Motor

- 50 km/h während der ersten 500 km
- 65 km/h zwischen 500 und 1300 km
- 75 km/h zwischen 1300 und 2000 km.

Dauntless V6-Motor

Während der ersten 160 km sollte, bei mässigem Beschleunigen und Stoppen, eine Geschwindigkeit von 80 km/h nicht überschritten werden.

Nach den ersten 160 km darf die Geschwindigkeit, in Übereinstimmung mit der zurückgelegten Strecke, schrittweise erhöht werden.

Bis zu einer Strecke von 800 km soll nie während längerer Zeit mit irgend einer Geschwindigkeit gefahren werden. Das Ändern der Geschwindigkeit, mit dem Einstreuen von Beschleunigungen, die sich innerhalb der gegebenen Begrenzungen befinden sollen, ergibt eine längere Lebensdauer der Teile und einen ökonomischen Öl- und Brennstoffverbrauch.

Solange der Motor seine normale Betriebstemperatur nicht erreicht hat, sollen Sie NIE Vollgas geben, um auf hohe Geschwindigkeiten zu kommen.

Im Kurbelgehäuse befindet sich das von der Fabrik eingefüllte und für die Einfahrperiode bestimmte Öl der richtigen

Viskosität. Dieses Spezialöl soll beim V6-Motor nach 9600 km, beim F4-Motor nach 1600 km durch ein Motorenöl ersetzt werden, das der im Schmierplan festgehaltenen Viskosität entspricht.

Während der ersten 3200 km ist Überhitzungen und Schmiermittelverlusten besondere Beachtung zu schenken.

Kohlenmonoxyd

Kohlenmonoxyd ist ein tödlich wirkendes Gas, das geruch-, geschmack- und farblos ist und sich in den Abgasen eines jeden Verbrennungsmotors bildet. Daher den Motor NIE in einem geschlossenen Raum laufen lassen. Solange der Motor dreht, sind die Tore weit offen zu halten.

Prüfen des Fahrzeuges

Überzeugen Sie sich, ob:

- die Kühlanlage gefüllt ist;
- sich Brennstoff im Tank befindet;
- der Ölstand im Kurbelgehäuse auf der richtigen Höhe ist;
- die Reifen den korrekten Druck aufweisen.

Das Anlassen des Motors

- Das Kupplungspedal vollständig niedertreten und den Schalthebel in die neutrale Stellung bringen.
- Den Zündschlüssel in das Zünd- und Anlass-Schloss einführen.
- Bei kaltem und mit einem automatischen Choke ausgerüsteten Motor das Gaspedal einmal durchtreten. Wenn das Fahrzeug mit einem von Hand zu betätigendem Choke versehen ist, soll der Zug um die Hälfte des Weges herausgezogen werden. Bei warmem Motor ist das Gaspedal etwas niederzutreten und in der eingenommenen Stellung zu halten, um anschliessend den Zündschlüssel ganz nach rechts zu drehen und in dieser Lage zu halten, bis der Motor anspringt. Sowie dies geschieht, ist der Schlüssel sofort loszulassen. Ein kalter Motor soll etwas im Leerlauf laufen gelassen werden, bevor das Gaspedal leicht niedergedrückt wird, um die Arretierung des automatischen Choks zu lösen oder den Choke soweit hineinzustossen, dass sich ein ruhiger Leerlauf ergibt. Dadurch vermindert sich auch die Motordrehzahl. Für das Anlassen des Motors bei kaltem oder warmem Wetter finden Sie auf den Seiten 29 und 30 weitere Angaben.

- Wenn der Motor nicht innert 30 Sekunden anspringt, ist der Schlüssel loszulassen, um erst nach einer Minute des Wartens erneut zu versuchen, den Motor anzuwerfen. Springt der Motor nach dem zweiten oder dritten Versuch nicht an, ist die Stöرتabelle zu Rate zu ziehen.

Das Fahren

Das Anfahren und Aufwärtsschalten hat auf die bekannte Art zu geschehen.

Bei grossen Geschwindigkeiten soll NIE zurückgeschaltet werden, und für das Einschalten des Rückwärtsganges muss das Fahrzeug stillstehen.

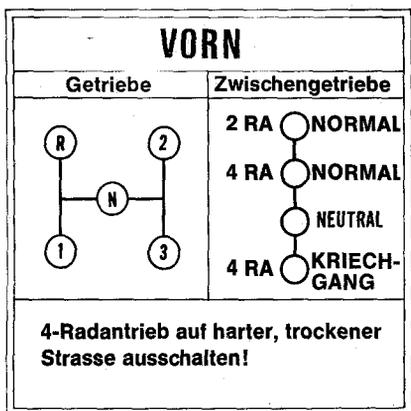


Fig. 11 Schalthebelstellungen — Bedienung mit nur 1 Hebel

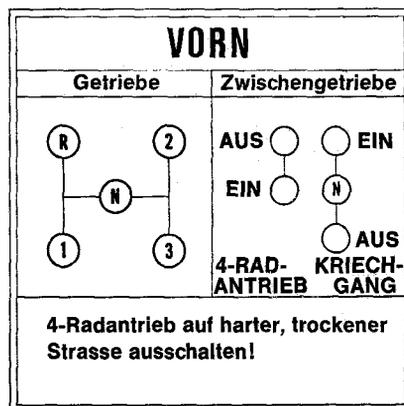


Fig. 12 Schalthebelstellungen — Bedienung mit zwei Hebeln

4-RAD-ANTRIEB

Modelle CJ-5, CJ-6, CJ-5A, CJ-6A

Ihr mit 4-Radantrieb ausgerüstetes Fahrzeug trotz den Einflüssen des schlechten Wetters und es geht über Stock und Stein. Es wird die vorkommenden Aufgaben gut und zuverlässig lösen, sofern Sie die richtigen Schaltmanöver im richtigen Moment durchführen. Wenn Sie die nachstehenden Hinweise befolgen, werden Sie in den Genuss eines sicheren und sparsamen Fahrens kommen.

Was ist 4-Radantrieb?

Beim Fahrzeug mit 2-Radantrieb dienen zwei Räder dem Antrieb, wogegen beim 4-Radantrieb die Zugkraft des Motors auf vier Räder wirkt, d. h. die Vorderräder ziehen und die Hinterräder schieben den Wagen.

Wie arbeitet der 4-Radantrieb?

Die Motorkraft wird durch die «lebenden» Achsen auf die vier Räder übertragen, denn die Vorderachse ist ebenfalls

mit einem Differential und mit Achswellen ausgerüstet. Die vom Motor herkommende Energie fließt über Kupplung, Getriebe, Zwischengetriebe, Kardanwellen, Differentiale und Achswellen zu den Rädern. Das Zwischengetriebe ermöglicht das Fahren im 2- oder 4-Radantrieb mit oder ohne der zusätzlichen Untersetzung. Mit dieser verfügen Sie über 3 x 2 oder 4 x 2 = 6 oder 8 Vorwärtsgänge.

Schalthebelstellungen

Die Schalthebelstellungen sind aus den Fig. 11, 12 und 13 ersichtlich. Das Hauptgetriebe ist, ob im 2- oder 4-Radantrieb gefahren wird, auf die übliche Art zu schalten.

Schalthebelstellungen des Zwischengetriebes mit einem Hebel

Der Schalthebel des Zwischengetriebes besitzt vier Stellungen, d. h.

2WD High	= 2-Radantrieb, normal
4WD High	= 4-Radantrieb, normal
Neutral	= Neutrale Stellung
4WD Low	= 4-Radantrieb, untersetzt (Kriechgang)

Die vorderste Stellung ergibt den 2-Radantrieb normal, der für alle Fahrten auf hartem Grund zu verwenden ist, denn sie bedeutet 2-Radantrieb. In der zweiten Stellung fahren Sie mit 4-Radantrieb; die dritte Stellung ergibt die neutrale Lage, welche dann zu wählen ist, wenn bei stehendem Fahrzeug Aggregate über die Kraftabnahme angetrieben werden sollen. Die hinterste Stellung (Kriechgang) ist dann einzuschalten, wenn an das Fahrzeug grosse Ansprüche gestellt werden.

Schalthebelstellungen des Zwischengetriebes mit zwei Hebeln

Mit dem Hebel für das Einschalten der Vorderachse können Sie den 2- oder 4-Radantrieb wählen. Die vordere Lage ergibt den 2-Radantrieb; die hintere den 4-Radantrieb. Der rechte Hebel durchläuft von vorn nach hinten folgende Stellungen:

Low	= Kriechgang
Neutral	= Neutrale Stellung
High	= Normale Übersetzung.

Die vorderste Stellung soll für das Befahren von schwierigem Gelände gewählt werden; die hinterste für weniger schwierige Situationen. Die neutrale Stellung dient dem Antrieb einer Kraftabnahme bei stehendem Fahrzeug. Eine Verriegelung sorgt dafür, dass bei eingeschaltetem 2-Radantrieb der Kriechgang nicht eingeschaltet werden kann.

Wichtige Hinweise

1. Die von Hand einzustellenden Freilaufnaben, sofern das Fahrzeug damit ausgerüstet ist, sind in die Verriegelung (LOCK) zu drehen, bevor der 4-Radantrieb eingeschaltet wird. Bei automatischen Freilaufnaben ist vor dem Einschalten des 4-Radantriebes anzuhalten, sofern sich die Naben in der Freilaufstellung befinden.
2. Während des Durchfahrens einer Kurve soll der 4-Radantrieb nicht eingeschaltet werden.
3. Beim Einschalten des 4-Radantriebes ist der Schalthebel mit gleichbleibendem Druck zu verschieben.

Schalttechnik für das Schalten des Zwischengetriebes mit einem Hebel

Die Schaltung vom 2- in den 4-Rad-antrieb (2-RA NORMAL — 4-RA NORMAL) kann auch bei fahrendem Wagen geschehen. Während des Schaltens ist lediglich das Gaspedal loszulassen. Anschliessend können die Getriebegänge auf die gewohnte Art gewählt werden.

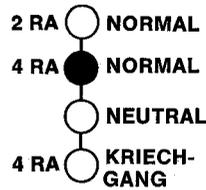


Fig. 4h

Die Schaltung vom 4-RA NORMAL in den KRIECHGANG hat praktisch bei stehendem Fahrzeug zu erfolgen; dabei darf das Schrittempo nicht überschritten werden. Während des Schaltvorganges ist das Kupplungspedal in niedrigerer Lage zu halten. Auch bei eingeschaltetem Kriechgang kann in jedem Gang gefahren werden.

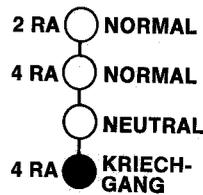


Fig. 4i

Die neutrale Stellung befindet sich zwischen den Stellungen der beiden 4-Radantriebe. Sie ermöglicht bei stehendem Fahrzeug den Antrieb von Sonderausrüstungen.

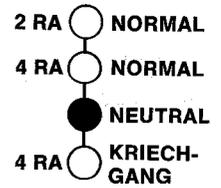


Fig. 4k

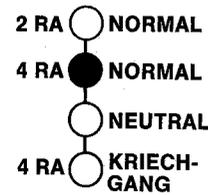


Fig. 4l

Die Schaltung vom 4-RA KRIECHGANG in den 4-RA NORMAL hat bei niedergedrücktem Kupplungspedal zu geschehen. Diese Schaltung kann bei jeder Fahrzeuggeschwindigkeit vorgenommen werden.

Die Schaltung vom 4-RA NORMAL in den 2-RA NORMAL muss, sofern sich das Fahrzeug in Fahrt befindet, bei losgelassenem Gaspedal vollzogen werden.

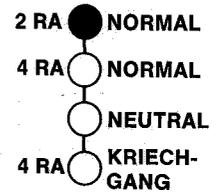


Fig. 4m

Schalttechnik für das Schalten des Zwischengetriebes mit zwei Hebeln

Um bei sich in Bewegung befindlichem Fahrzeug vom 2- in den 4-Radantrieb schalten zu können, ist das Gaspedal los-

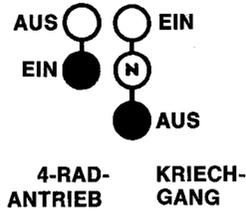


Fig. 4b

zulassen. Dann kann der Schalthebel für das Wählen des 4-Radantriebes nach rückwärts gezogen werden, bis er seine hintere Stellung (EIN) einnimmt. Anschliessend können die Gänge des Getriebes auf die gewohnte Art gewählt werden. Für Fahrten im 2-Radantrieb muss der Hebel für das Einschalten des Kriechganges die normale Lage (AUS) einnehmen.

Das Schalten vom normalen 4-Radantrieb (EIN) in den Kriechgang (EIN) hat bei praktisch stehendem Fahrzeug oder bei einer Geschwindigkeit von höchstens 5 km/h zu geschehen. Dazu ist das Kupplungspedal niederzutreten, der rechte

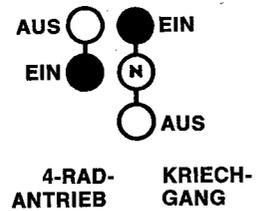


Fig. 4c

Schalthebel des Zwischengetriebes nach vorn zu schieben (AUS — EIN) und das Kupplungspedal nach vollzogener Schaltung loszulassen. Auch bei eingeschaltetem Kriechgang kann in jedem Gang gefahren werden.

Die neutrale Stellung, die sich zwischen «AUS» und «EIN» des Kriechganges befindet, verhindert die Kraftübertragung auf die Achsen, was den Antrieb einer Zapfwelle ermöglicht.

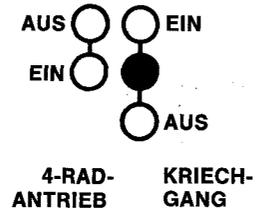


Fig. 4d

Damit vom unteretzten 4-Radantrieb (EIN = Kriechgang) in den normalen 4-Radantrieb (AUS) geschaltet werden kann, muss das Kupplungspedal niedergedreten werden, um den Schalthebel nach hinten zu ziehen und das Kupplungspedal loszulassen.

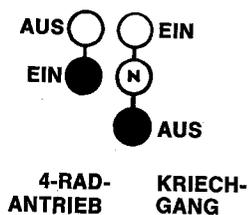


Fig. 4e

Diese Schaltung kann bei jeder Fahrzeuggeschwindigkeit vorgenommen werden.

Zum Ausschalten des 4-Radantriebes ist, sofern sich das Fahrzeug in Fahrt befindet, das Gaspedal loszulassen. Nun ist der Schalthebel für das Wählen des 4-Radantriebes nach vorn (AUS) zu schieben. Bevor der 4-Radantrieb ausgeschaltet werden kann, muss sich der Schalthebel für das Wählen des Kriechganges in seiner hintern Stellung (AUS) befinden.

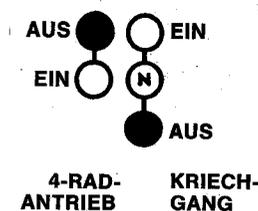


Fig. 4f

Wann ist mit 4-Radantrieb zu fahren?

Der 4-Radantrieb ist dann zu benutzen, wenn in schwierigem Gelände und bei geringen Geschwindigkeiten ein zusätzlicher Antrieb benötigt oder wenn eine erhöhte Zugkraft erforderlich ist, für die der erste Gang des normalen Getriebes noch zu gross ist. Der 4-Radantrieb bringt Sie durch Schnee, Schmutz und Sand. Auch auf vereisten Strassen lässt er Sie nicht im Stich. Auf Fahrbahnen mit harten und trockenen Belägen ist der 4-Radantrieb nicht oder nur für das Zurücklegen von einigen Metern zu benutzen.

Wann darf der 4-Radantrieb nicht benutzt werden?

Bei normalen Fahrten auf harten, trockenen Fahrbahnen sollte der 4-Radantrieb nie benutzt werden, weil ja kein zu-

sätzlicher Antrieb benötigt wird. Längeres Fahren auf harten Strassen bringt die Teile der Antriebslinien unter Spannung, was das Ausschalten des 4-Radantriebes verunmöglicht. Zum

Lösen der Verwindung muss einige Meter zurück- oder auf weichem oder nassem Grund gefahren werden.

FAHRTECHNIK MIT DEM 4-RADANTRIEB

Fahren durch Schmutz, Schnee und Sand

Bei unbelastetem Fahrzeug und eingelegtem 1. Gang ist der 4-Radantrieb einzuschalten, wenn durch Schmutz, Schnee

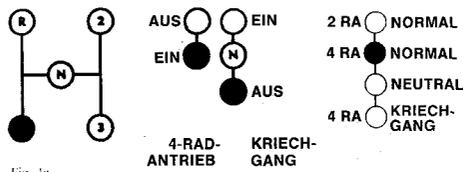


Fig. 4n

oder Sand gefahren werden muss. Unter solchen Voraussetzungen ist das Einschalten des Kriechganges nicht gegeben, es sei denn, der Zustand des zu befahrenden Geländes verlange ein sehr langsames Fahren. Es soll jeweils derjenige Gang gewählt werden, mit dem die Fahrzeuggeschwindigkeit beibehalten werden kann. Versuchen Sie auch, die Motordrehzahl konstant zu halten, denn wegen einer zu hohen Motordrehzahl können die Räder zum Durchdrehen kommen, wodurch die Anzugskraft verloren geht. Nötigenfalls kann der Reifendruck bis auf 1 atü reduziert werden.

Bergaufwärts

Für das Bergaufwärtsfahren ist bei eingeschaltetem zweiten Gang der Kriechgang zu benutzen. Der erste Gang ist dann einzuschalten, wenn nur mit ihm die Fahrzeuggeschwindigkeit beibehalten werden kann.

Die Zugkraft ist sachte einzusetzen, denn sie darf nicht wegen Überdrehens verloren gehen. Unter gewissen Vorausset-

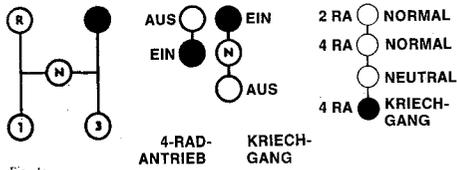


Fig. 4a

zungen kann die Fahrt nur durch leichtes Pumpen, d. h. Bewegen des Gaspedals aufrecht erhalten werden, weil dadurch die Drehzahl des Motors etwas über und unter die Fahrzeuggeschwindigkeit gebracht wird, was ein besseres «Anpacken» ergibt.

Überfahren einer Kuppe

Die letzten Meter vor einer Kuppe sind «im Spaziergang» zu nehmen. Wenn die Räder unmittelbar vor dem höchsten Punkt durchdrehen, sind die Vorderräder sehr rasch nach links und rechts einzuschlagen. Dadurch kommen sie auf griffigeren Grund und halten den Wagen in Fahrt.

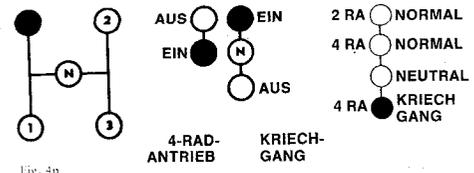


Fig. 4p

Wenn der Motor abstellt

Der Wagen darf nie bergauf- oder -abwärts rollen, ohne dass ein Gang eingeschaltet ist. Sollte der Motor beim Bergaufwärtsfahren abstellen oder das Fahrzeug zum Stillstand kommen, dann ist sofort in den Rückwärtsgang zu schalten. Nun ist, ohne das Kupplungspedal niederzutreten, der Motor während des Rückwärtsrollens anzulassen, um anschliessend die Fahrt mit Hilfe des Gaspedals unter Kontrolle zu halten.

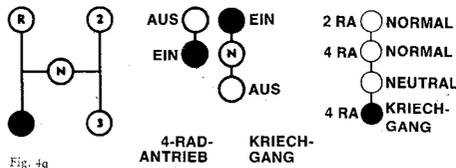


Fig. 4q

Bergabwärtsfahren

Mit dem 4-Radantrieb können Neigungen befahren werden, die einem Fahrzeug mit 2-Radantrieb nicht zugemutet werden dürfen. Bei eingeschaltetem 4-Radantrieb und mit im 1. Gang arbeitendem Getriebe können, ohne Gas zu geben, die Fahrzeuggeschwindigkeit und die Richtung unter Kontrolle gehalten werden.

WARNUNG — Querhänge

Wenn natürliche Hindernisse Sie zwingen, schräg hügelaufer oder -ab zu fahren, müssen Sie den Winkel so klein als mög-

lich wählen, um nicht seitlich abzurutschen oder umzukippen. Richtungsänderungen sind rasch durchzuführen.

Wir **WIEDERHOLEN**: Fahren Sie **NIE** diagonal zum Hang, wenn dies nicht unbedingt sein muss.

Sicherheit mit 4-Radantrieb

Der Jeep verfügt über genügend Kraft und Zugvermögen, um Bedingungen zu meistern, die für ein normales Fahrzeug gewagt sind, ja von diesem nicht erfüllt werden könnten. Dennoch muss der Einsatz mit gesundem Verstand und mit Vorsicht vorgenommen werden. Gehen Sie keine unnötigen Risiken ein und unterlassen Sie es, das Unmögliche möglich machen zu wollen.

Eine gründliche Kenntnis des Fahrzeuges und seiner Fähigkeiten sind die beste Versicherung. Beherrschen Sie Ihren Wagen, setzen Sie ihn vernünftig ein, und Sie werden sich eines sicheren, sparsamen und zuverlässigen Fahrens erfreuen können.

BETRIEB BEI KALTEM WETTER

Vorsichtsmassnahmen für den Betrieb bei kaltem Wetter

Der Kaltwetterbetrieb kann mannigfaltige Probleme mit sich bringen, wenn das Fahrzeug nicht richtig unterhalten wird. Dennoch können Sie sich auf Ihren «Jeep» verlassen, sofern Sie ihm ein Minimum an Pflege zuteil werden lassen.

- Die Kühlanlage ist mit Frostschutz zu schützen, oder die Kühlflüssigkeit ist abzulassen, wenn das Fahrzeug stillgelegt wird.
- Das Motorenöl hat die für den Winterbetrieb vorgeschriebene Viskosität aufzuweisen.
- Die Batterie sollte vollständig geladen sein, um den erhöhten Strombedarf decken zu können, der für das Anlassen benötigt wird, damit sich trotzdem noch ein kräftiger Funke bilden kann.
- Vergaser, Kraftstoffpumpe und Kraftstofftank müssen frei von Wasser sein, denn dieses kann gefrieren und den Durchfluss hemmen.
- Die Zündanlage muss in gutem Zustand sein.
- Nach Beendigung einer Fahrt mit einem Fahrzeug mit 4-

Radantrieb sind die Vorderräder vollständig nach links und rechts einzuschlagen, um die Feuchtigkeit von den kugelförmigen Enden der Vorderachse zu wischen. Damit wird eine mögliche Eisbildung verhindert, welche die Dichtungen der Achsschenkelgehäuse zerstören kann.

Anlassen bei kaltem Wetter

Unter der Voraussetzung, dass Sie den aufgeführten Punkten Ihre Aufmerksamkeit schenken, sollte der Motor auch bei sehr kaltem Wetter anspringen, wenn Sie die folgenden Hinweise berücksichtigen:

- Um die Belastung des Anlassers zu vermindern, ist das Kupplungspedal niederzutreten, damit der vom Getriebe herrührende Widerstand ausgeschaltet wird.
- Die Lichter, die Heizanlage und andere stromverzehrende Zubehöre sind vor dem Anlassen auszuschalten. Dies, damit dem Anlasser und der Zündanlage die gesamte Spannung zur Verfügung steht.
- Ziehen Sie den Chokezug vollständig heraus, um ihn, nachdem der Motor angesprungen ist, so bald wie möglich schrittweise ganz hineinzuschieben.

BETRIEB BEI WARMEM WETTER

Vorsichtsmassnahmen bei warmem Wetter

Der Betrieb bei warmem Wetter stellt im allgemeinen nicht so viele Probleme wie der Kaltwetterbetrieb. Dennoch kann das Erfüllen nachstehender Vorsichtsmassnahmen Vorteile bringen und Kosten senken.

- Prüfen Sie den Kühlmittelstand regelmässig, denn bei warmem Wetter ist die Verdunstung grösser.
- Der Keilriemen muss sich in gutem Zustand befinden und er muss gut gespannt sein.
- Halten Sie das Wabennetz frei von Ungeziefer oder andern Dingen, die den Luftfluss behindern.
- Prüfen Sie den Flüssigkeitsstand der Batterie in 10-tägigen Intervallen oder, sofern notwendig, öfters.
- Das Anlassen eines kalten Motors bei warmem Wetter stellt keine Probleme. Die unter «Anlassen des Motors» angegebenen Richtlinien sollten beachtet werden.

Anlassen eines «versoffenen» Motors

Ein warmer Motor ist schwer anzuwerfen, wenn durch Überlaufen des Vergasers oder durch wiederholtes Niedertreten des Gaspedals (Pumpen) das Gemisch zu reich geworden ist. In einem solchen Falle ist wie folgt vorzugehen:

- die Zündung einschalten
- das Gaspedal bis zum Anschlag durchtreten und in durchgetretener Lage halten, bis der Motor anspringt. Unterlassen Sie das «Pumpen»
- den Chokeyzug nicht herausziehen
- den Anlasser betätigen
- sowie der Motor anspringt, sind Zündungsschlüssel und Gaspedal loszulassen.

FEHLERQUELLEN

Bevor eine Defektursache nicht lokalisiert worden ist, sind weder Einstellungen zu ändern noch Teile zu ersetzen.

Der Anlasser dreht den Motor nicht

Batterie entladen
Batterieverbindungen schmutzig oder lose
Batteriekabel defekt
Batterieverbindungen auf der Erdungsseite oder beim
Anlasserrelais lose
Verbindungen beim Relais, beim Anlasser, beim Spannungs-
regler oder beim Zünd- und Anlass-Schalter lose
Kabel für Relais unterbrochen
Anlasser defekt

Der Motor springt nicht an

Mangel an Brennstoff
Der Brennstoff gelangt nicht in den Vergaser
Zylinder oder Sammelrohr zu feucht

Feuchte oder verschmutzte Zündanlage
Chokewirkung für das Anlassen notwendig
Auspuffanlage verstopft

Der Motor stellt ab

Mangel an Brennstoff
Mangel an Schmiermittel (Öl)
Zündkabel abgeklemmt
Vergaser läuft über
Motor überhitzt
Unterbrecherkontakte verschmutzt oder eingebrannt
Dampfbblasenbildung

Der Motor setzt bei allen Drehzahlen aus

Primärkabel verwechselt
Zündkerzen verschmutzt
Elektrodenabstand nicht richtig eingestellt
Porzellan der Zündkerzen verschmutzt

Zündverteiler defekt
Wasser im Brennstoff
Motor überhitzt

Zurückschlagen in den Vergaser

Schmutz im Vergaser
Wasser im Brennstoff
Zündzeitpunkt nicht richtig eingestellt
Zündkabel verwechselt
Einlassventile bleiben offen

Der Motor überhitzt sich

Mangel an Schmiermittel
Mangel an Kühlmittel
Keilriemen schleift
Kühlerelement verstopft
Thermostat defekt
Zündzeitpunkt nicht richtig eingestellt

Der Motor setzt bei geringen Drehzahlen aus

Zufluss des Brennstoffes zeitweise unterbrochen
Zündung mangelhaft

Unterbrecherabstand nicht richtig oder Kontakt der Unterbrecher ungenügend
Steuerzeiten stimmen nicht
Elektrodenabstand nicht richtig eingestellt
Kompression ungenügend
Falschluf durch defekte Vergaserflanschdichtung
Vorwärmklappe bleibt hängen

Leistung des Motors ungenügend

Zündzeitpunkt nicht richtig eingestellt
Mangel an Brennstoff
Vergaser läuft über
Bremsen streifen
Motor überhitzt
Kompression ungenügend
Steuerzeiten stimmen nicht
Kupplung schleift
Auspuffanlage verengt
Vorwärmklappe arbeitet nicht

Die Angaben in bezug auf die Sicherungen, den richtigen Reifendruck, die technischen Angaben und diejenigen über den Unterhalt finden Sie auf den folgenden Seiten.

GARANTIE DES HERSTELLERS

Für sämtliche von der KAISER JEEP CORPORATION hergestellten und von ihren offiziellen Vertretern verkauften fabrikneuen Fahrzeuge gelten ausschliesslich folgende Garantiebestimmungen:

«Die KAISER JEEP CORPORATION, Toledo, Ohio, USA, garantiert, dass jedes von ihr hergestellte Fahrzeug frei von Material- oder Bearbeitungsfehlern ist, sofern es normalen Betriebsbedingungen ausgesetzt und richtig gepflegt wird. Sollte trotzdem vor Ablauf von 12 Monaten oder vor der Zurücklegung von 20 000 km — je nachdem, welcher Fall zuerst eintritt — ein Teil oder Teile, inkl. der Ausrüstungsgegenstände, nachweisbar wegen eines Material- oder Bearbeitungsfehlers ersetzt werden müssen, erfolgt der Ersatz unter der Bedingung kostenlos, dass der oder die Teile der Fabrik oder ihrem offiziellen Vertreter zurückgegeben werden und die Untersuchung ergibt, dass ein Material- oder Bearbeitungsfehler vorlag.»

Zur Beachtung:

Die KAISER JEEP CORPORATION behält sich das Recht vor, ohne vorherige Mitteilung die Herstellung eines Modells einzustellen oder Änderungen an einem Fahrzeugtyp vorzunehmen, ohne deshalb verpflichtet zu sein, angebrachte Verbesserungen auch noch an schon ausgelieferten Wagen kostenlos vornehmen zu müssen.

WICHTIGE HINWEISE IN BEZUG AUF DIE GARANTIE

Die Garantie des Herstellers schützt Sie vor Material- und Bearbeitungsfehlern. Die wegen der normalen Abnutzung von Teilen entstehenden Unterhaltskosten sind vom Fahrzeughalter zu tragen. Nachstehend folgen einige Beispiele, für welche die Garantieverpflichtung nicht gilt.

- Äusseres
Geringe Unvollkommenheiten der Lackierung, an verchromten Teilen oder an der Polsterung werden während der Fahrbereitstellung behoben. Verschlechterungen im Aussehen der Lackierung und der Polsterung, hervorgerufen durch äussere Einwirkungen oder durch den Gebrauch, fallen nicht unter die Garantieverpflichtung.
- Unterhaltsarbeiten
Ein- und Nachstellungen am Motor, Nachstellungen von Gestängen, Nachziehen von Schrauben, Öl- und Ölfilterwechsel, Spannen von Keilriemen, Einstellen der Lenkgeometrie, Auswuchten von Rädern, Reinigen und Einstellen der Brennstoffanlage, Wechseln von Rädern, Schmierungen und Schmiermittelwechsel.
- Ersetzen von Teilen, die wegen des normalen Verschleisses zu erneuern sind wie: Zündkerzen, Unterbrecherkontakte, Filter, Brems- oder Kupplungsbeläge, Scheibenwischerblätter.
- Reifen, Schläuche, Ausrüstungsgegenstände oder Spezialausrüstungen, für die die Garantiebestimmungen des jeweiligen Lieferanten gelten.

- Kosten von Reparaturen, die wegen nicht erlaubten Änderungen entstanden, welche in irgend einer Art die Stabilität und die Zuverlässigkeit der Einzelteile der Grundkonzeption beeinflussen.
- Reparaturen oder Änderungen, welche nicht von einem offiziellen «Jeep»-Händler vorgenommen worden sind oder Instandsetzungen, für die keine Originalteile Verwendung fanden und im Urteil der Kaiser Jeep Corporation die Stabilität und die Zuverlässigkeit beeinträchtigen.
- Instandsetzungen, die wegen Missbrauchs, falscher Anwendung oder als Folge von Nachlässigkeiten ausgeführt werden müssen.
- Reparaturen, die wegen Ziehen eines Anhängers oder wegen Zuladungen entstanden, sofern die von der Fabrik herausgegebenen Empfehlungen in bezug auf die Sonderausrüstungen und die Gewichtsbeschränkungen nicht befolgt worden sind.
- Mögliche Ausgaben wie: Abschleppkosten, Telefon-, Telegramm-, Reise- und Unterkunftsspesen, Ausfall der Fahrzeugbenützung etc.

PLAN FÜR DEN ERHALT DER QUALITÄT

Ihr «Jeep»-Fahrzeug ist mit den modernsten im Automobilbau bekannten Mitteln hergestellt und einer Anzahl von Qualitätskontrollen unterworfen worden. Im weitern hat Ihr Händler die Fahrbereitschaft des Wagens gewissenhaft und gründlich durchgeführt. Alle Arbeiten dienen dem Zweck, Ihnen ein sehr zuverlässiges Fahrzeug übergeben zu können.

Damit der hohe Fertigungsstand beibehalten werden kann, haben Sie als Halter die richtige Sorgfalt aufzuwenden und die periodischen Kontroll- und Unterhaltsarbeiten durch Ihren «Jeep»-Händler rechtzeitig ausführen zu lassen. Dadurch werden Sie in den Genuss eines sorgenfreien Fahrens über Tausende von Kilometern kommen.

Die Kosten für die Durchführung der im Unterhaltsplan angegebenen Arbeiten sowie diejenigen des für die Instandstellung benötigten Materials sind vom Fahrzeughalter zu tragen, da es sich ja um den normalen Unterhalt handelt. Zu beachten ist, dass der Plan vom Einsatz des Fahrzeuges auf normalen Strassen abhängt. Ist dagegen der Wagen vorwiegend widrigen Bedingungen ausgesetzt wie: Kurzstrecken- oder Stadtbetrieb, Geländefahrten mit 4-Radantrieb oder Fahrten in Gegenden mit stark verschmutzter oder feuchter Luft, dann sind die Wartungsdienste öfters als angegeben durchzuführen. Ihr «Jeep»-Händler wird für Sie gerne einen entsprechenden Plan ausarbeiten.

WICHTIGE HINWEISE ZUR ERHALTUNG EINER ZUFRIEDENSTELLENDEN LEISTUNG

Brennstoff

Für die meisten Bedingungen genügt der normale Brennstoff. Wenn sich aber ein «Klingeln» bemerkbar macht, obschon der Motor richtig eingestellt ist, dann muss ein Brennstoff mit einer höheren Oktanzahl verwendet werden.

Schmierung

Damit der Motor bei allen Betriebsbedingungen einwandfrei geschützt wird, dürfen nur Öle mit der Bezeichnung «MS» Verwendung finden. Die Bezeichnung «MS» kann allein oder in Verbindung mit weiteren Angaben auf der Ölbüchse stehen. Die mit «MS» deklarierten Öle besitzen Zusätze, die allen vorkommenden Betriebsbedingungen, denen moderne Motoren unterworfen sein können, widerstehen. Öle mit der Bezeichnung «ML» oder «MM» werden nicht empfohlen; sie dürfen nur im Notfall eingefüllt werden. Befinden sich auf der Büchse die Markierungen «ML», «MM» und «MS», kann das Öl verwendet werden, weil es den Anforderungen der drei Typen gerecht wird.

Über die zu verwendende Viskosität in bezug auf den Ein-

satz des Wagens gibt Ihnen der Schmierplan auf Seite 40 Auskunft.

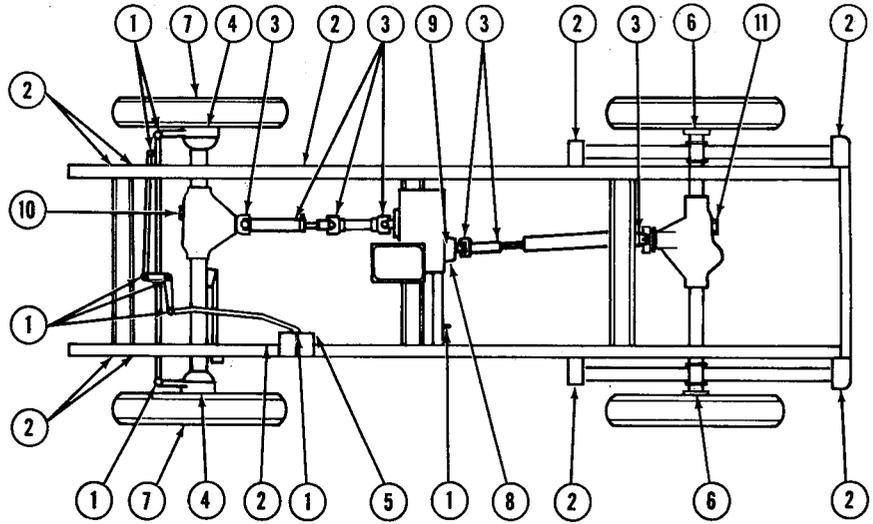
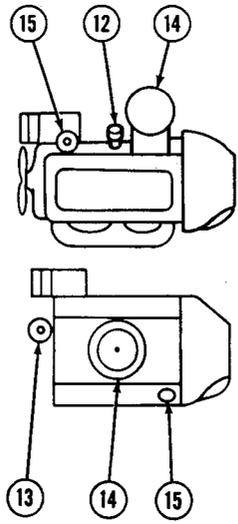
Es ist normal, dass zwischen den Ölwechseln etwas Öl nachgefüllt werden muss, wobei ein Liter auf 1000 km innerhalb der Toleranz liegt. Selbstverständlich soll der Motor nie in Betrieb gesetzt werden, wenn der Ölstand unter der Markierung «Add Oil» liegt. Dagegen soll die Markierung «FULL» nicht überschritten werden, weil dies zu einem anormalen Ölverbrauch führt. Aus dem Unterhaltsplan, Seite 56, ist ersichtlich, wann der Ölfilter zu wechseln ist.

Schmiertabelle

Aus dem Schmierplan sind die wichtigsten Schmierstellen ersichtlich. Es ist jedoch nicht gesagt, dass der Plan in jedem Detail Ihrem Fahrzeug entspricht.

Fahrgestell-Schmierung

Gewisse Schmierstellen sind in der Fabrik mit dem richtigen Schmiermittel versehen worden. Dagegen sind andere Stellen am Fahrgestell und am Motor in regelmässigen Abständen zu



Schmierplan — Fahrzeuge mit 4-Radantrieb

13027

Nummer.auf Chassisplan	Zu schmirender oder nachzusehender Teil	Frequenz nach je km	Menge in Liter	Schmiermittel		
				Art	Sommer	Winter
1	Kugelh�pfe der Lenkgest�nge	3200	Nach Bedarf	Chassisfett	No. 1	No. 1
2	Federbolzen- und -laschen — sofern Schmiernippel vorhanden	3200	Nach Bedarf	Chassisfett	No. 1	No. 1
3	Kreuzgelenke der Kardanwellen	3200	Nach Bedarf	Chassisfett	No. 1	No. 1
4	Vorderadse	3200 K 19200 W	Nach Bedarf	GL-3	SAE 140	SAE 140
5	Lenkgeh�use	3200	Nach Bedarf	MIL-L-2105-B	SAE 80	SAE 80
6	Hinterachswellenlager wenn Schmiernippel vorhanden, sparsam wenn ohne Schmiernippel, Ausbau der Lager	3200 19200	Nach Bedarf	Radlagerfett	No. 2	No. 2
7	Vorderradlager, Ausbau	19200	Nach Bedarf	Radlagerfett	No. 2	No. 2
8	Normalgetriebe — 3-Gang — 4-Gang �	3200 K 19200 W	Nach Bedarf 1,2	GL-4	SAE 90	SAE 80
		3200 K 19200 W	Nach Bedarf 3,2	GL-4	SAE 90	SAE 80
9	Zwischengetriebe	3200 K 19200 W	Nach Bedarf 1,5	GL-4	SAE 90	SAE 80
10	Differential, vorn	3200 K 19200 W	Nach Bedarf 1,2	MIL-L-2105-B	SAE 80	SAE 80
11	Differential, hinten	3200 K 19200 W	Nach Bedarf 1,2	MIL-L-2105-B+	SAE 80	SAE 80
	Kilometerz�hlersaite, Ausbau	19200	Nach Bedarf	Graphitfett		d�nnes

Nummer auf Chassisplan	Zu schmirender oder nachzusehender Teil	Frequenz nach je km	Menge in Liter	Schmiermittel		
				Art	Sommer	Winter
12	Zündverteiler . . . F4					
	Öler	3200	Einige Tropfen	Motorenöl	gleiches wie für Motor	
	Filz	3200	Einen Tropfen	Motorenöl	gleiches wie für Motor	
	Drehpunkt	3200	Einen Tropfen	Motorenöl	gleiches wie für Motor	
13	Nocken	3200		Fett für Nocken		
	Zündverteilernocken . . . V6	Bei jedem Ersetzen der Kontakte	Nach Bedarf	Fett für Nocken		
14	Lichtmaschine . . . F4	3200	2-4 Tropfen		gleiches wie für Motor	
	Luftfilter . . . F4 . . . V6	3200 W 9600 W	0,6 0,6	Motorenöl	SAE 40 od. 50 SAE 20	
15	Schmierstellen der Karosserie §					
	Motor . . . F4	3200 oder nach 60 Tagen	3,8*	Motorenöl	**	
	Motor . . . V6	9600 oder nach 60 Tagen	3,8*	Motorenöl	***	

Zeichenerklärung

** Über 32° C SAE 30 oder 10W-30 Zwischen -12° C und 32° C SAE 20W oder 10W-30 Zwischen -23° C und -12° C SAE 10W oder 10W-20 Unter -23° C SAE 5W oder 5W-20

*** Nicht unter 0° C SAE 20W oder SAE 10W-30 Zwischen 0° C und -17° C SAE 10W oder SAE 10W-30 Unter -17° C SAE 5W oder SAE 5W-20

K = Kontrolle — W = Wechsel

* Bei gleichzeitigem Ölfilterwechsel zusätzlich 1 Liter

§ Siehe unter Karosserie Seite 42

+ Wenn mit POWR-LOK ausgerüstet, nur «Jeep» Powr-Lok-Differentialöl No. 94 557 verwenden.

o 4-Ganggetriebe (bei den Universal-Modellen auf Wunsch erhältlich) und Zwischengetriebe sind einzeln nachzusehen.

bedienen. Alle Schmierstellen des Fahrgestells weisen normale Schmiernippel auf.

Luftfilter

Der Ölbecher ist zu reinigen und bis zur angegebenen Markierung mit Motorenöl der Viskosität SAE 40 oder 50 zu füllen, sofern die Temperatur über 0° C liegt; unterhalb des Gefrierpunktes ist ein Öl der Viskosität SAE 20 einzufüllen.

Powr-Lok — Differential

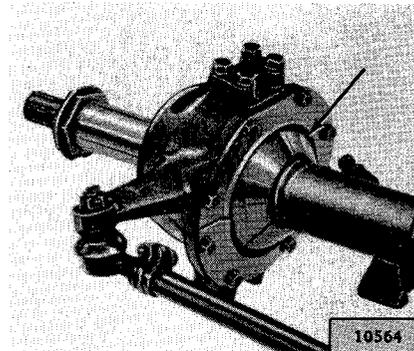
Sperrdifferentialie sind daran erkenntlich, dass unter einem Schraubenkopf der Gehäusedeckelbefestigung ein Metallplättchen befestigt ist, das folgende Aufschrift trägt:

«USE LIMITED SLIP DIFF. LUBE ONLY», d. h. verwenden Sie nur Öle mit reduzierter Gleitfähigkeit. Für eine mit einer Differentialbremse ausgerüstete Achse ist ein Spezialöl zu verwenden, das unter der Teile-No. 94 557 erhältlich ist.

Achsschenkelgehäuse

Das im Achsschenkelgehäuse untergebrachte Schmiermittel wird von Filzdichtungen zurückgehalten. Diese verhindern auch den Eintritt von Schmutz und Sand. Die Dichtungen sind regelmässig nachzusehen und ggf. zu ersetzen.

Wenn das Fahrzeug für längere Zeit stillgelegt wird, sind die kugelförmigen Flächen des Gehäuses mit einem dünnen Fett zu bestreichen, um eine Rostbildung zu verhindern. Dies wird vorteilhaft auch während der kalten Jahreszeit durchgeführt, damit die Filzdichtungen nicht vorzeitig zerstört werden, wenn sie — sowie die Räder eingeschlagen werden — angefrorene Eisteile abstreifen müssen.



Dichtungen des Achsschenkelgehäuses

Karosserie

Die Schliesskeile der Türschlösser sind nach je 9600 km mit einem fettfreien Schmiermittel zu pflegen. Demgegenüber bedürfen folgende Teile erst nach 19 200 km einer Wartung: die Rotoren der Türklinken, die Tür- und Fenstergummi, die Scharniere der Türen und diejenigen der Motorhaube, die Klinke des Handschuhfachschlosses, die Bedienungsorgane der Heizung sowie diejenigen der Scheibenwischer und der Scheibenwaschanlage.

Teile, welche nicht geschmiert werden müssen:

Federn

Die Federn, deren Blätter mit einem speziellen Dauerschmiermittel behandelt worden sind, welches für die Lebensdauer der Federn ausreicht, sind nicht zu schmieren. Das Besprühen mit einem Schmiermittel löst das Spezialfett auf, was Nachteile mit sich bringt.

Wasserpumpe und Kupplung

Das Wasserpumpen- und das Ausrücklager der Kupplung sind anlässlich der Herstellung für ihre Lebensdauer mit Fett versehen worden; sie können nicht nachgeschmiert werden.

Anlasser

Die Lagerstellen des Anlassers werden beim Zusammenbau des Anlassers geschmiert und sie bedürfen zwischen den Überholungen keiner Wartung.

Stossdämpfer

Die hydraulisch und direkt wirkenden Stossdämpfer sind dauerversiegelt; sie bedürfen keiner periodischen Wartung.

Alternator

Auch die Lager des Alternators werden bei der Montage geschmiert, weshalb sie keiner Pflege bedürfen.

Kühlanlage

1. Die Kühlanlage ist, entsprechend der zurückgelegten Kilometerzahl oder nach je 30 Tagen — je nachdem, welcher Fall zuerst eintritt —, vorzugsweise bei kaltem Motor, zu prüfen.
2. Nach je 9600 km oder nach 6 Monaten — je nachdem, welcher Fall zuerst eintritt — ist der Zustand der Kühlanlage und derjenige der Wasserschläuche zu prüfen.

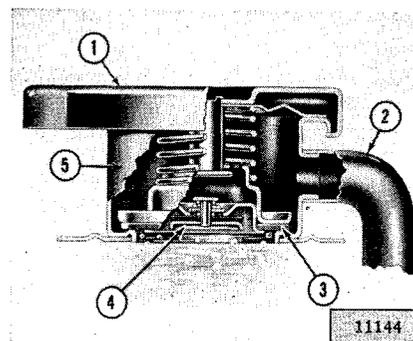
3. Die Kühlanlage ist halbjährlich — vorzugsweise im Frühjahr und im Herbst — durchzuspülen. Wenn im Frühjahr Wasser eingefüllt wird, ist ihm ein die Rostbildung verhinderndes Mittel beizufügen. Als Frostschutz ist eine gute Qualität von Ethylen-Glycol zu verwenden, welche während des ganzen Jahres im System belassen werden kann.

Kühlerdeckel

Der Kühlerdeckel verhindert den Verlust von Kühlmittel, der infolge der Verdampfung entstehen kann. Zudem lässt er eine im voraus bestimmte Erhöhung des in der Kühlanlage bestehenden Druckes zu, was eine Erhöhung der Betriebstemperatur und eine leichte Verbesserung der Motorleistung ergibt. Dagegen öffnet das Unterdruckventil, sowie ein Vakuum von $0,04$ — $0,07$ kg/cm^2 besteht.

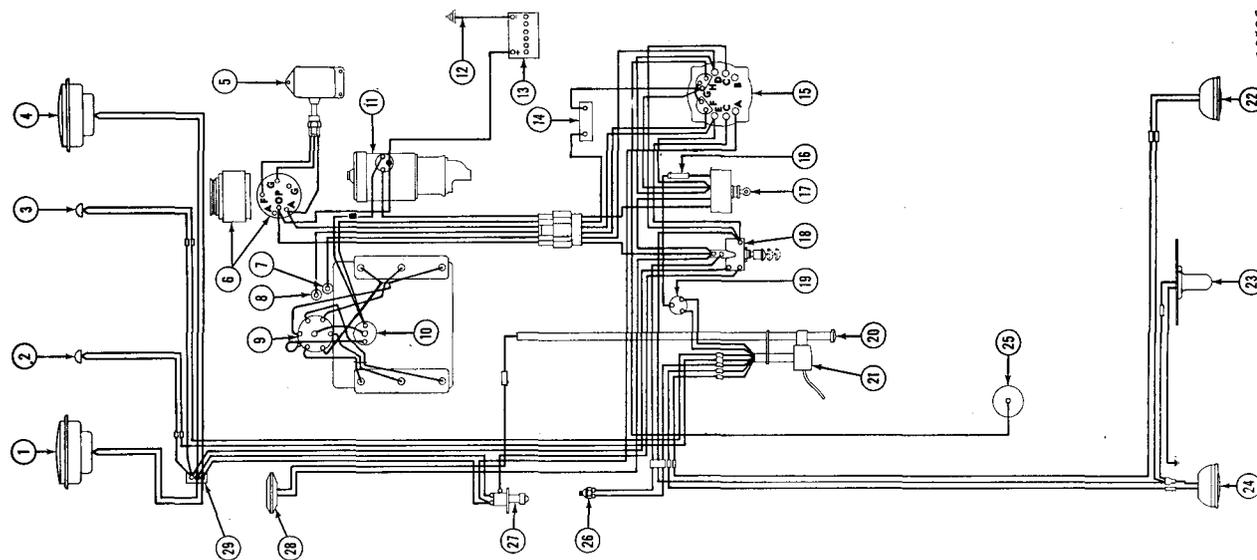
Bei hoher Wassertemperatur oder siedendem Wasser ist der Deckel mit Hilfe eines Lappens um etwa eine Vierteldrehung zu lösen. Dann ist zu warten, bis der Druck entwichen ist,

um erst dann den Deckel zu entfernen. Wenn der Deckel erneuert werden muss, ist ein solcher zu verwenden, der auf die gleichen Druckverhältnisse abgestimmt ist.



Kühlerdeckel

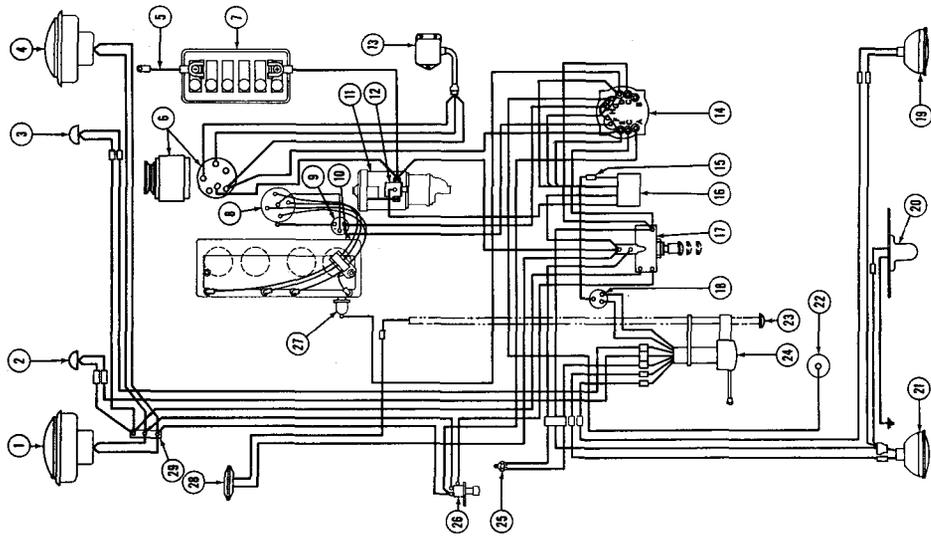
- 1—Kühlerdeckel
- 2—Schlauch für Überlaufrohr
- 3—Dichtung
- 4—Ventil für Unterdruck
- 5—Mantel des Kühlerdeckels



Verdrahtung beim Jeep Universal mit V6-Motor 12506

LEGENDE

- 1 Scheinwerfer, links
- 2 Stand- und Blinkleuchte, links
- 3 Stand- und Blinkleuchte, rechts
- 4 Scheinwerfer, rechts
- 5 Spannungsregler
- 6 Alternator
- 7 Sender für Öldruck
- 8 Sender für Temperaturanzeiger
- 9 Zündverteiler
- 10 Zündspule
- 11 Anlasser
- 12 Erdungskabel der Batterie
- 13 Batterie
- 14 Widerstand
- 15 Instrumentensatz
 - A—Kontrollleuchte für Fernlicht
 - B—Reserve
 - C—Leuchten für Instrumentensatz
 - D—Kontrollleuchte für Öldruck
 - E—Leuchte für Ladekontrolle
 - F—Brennstoffanzeiger
 - H—Spannungsregler für Instrumente
- 16 Sicherung
- 17 Zünd- und Anlass-Schalter
- 18 Lichtschalter
- 19 Blinkgeber
- 20 Horndruckknopf
- 21 Schalter inkl. Kontrollleuchte für Richtungsanzeiger
- 22 Schluss- und Stoppleuchte, rechts
- 23 Kennzeichenleuchte
- 24 Schluss- und Stoppleuchte, links
- 25 Tankgerät (Sender für Brennstoffanzeiger)
- 26 Stoplichtschalter
- 27 Abblendschalter
- 28 Horn
- 29 Verbindungsblock

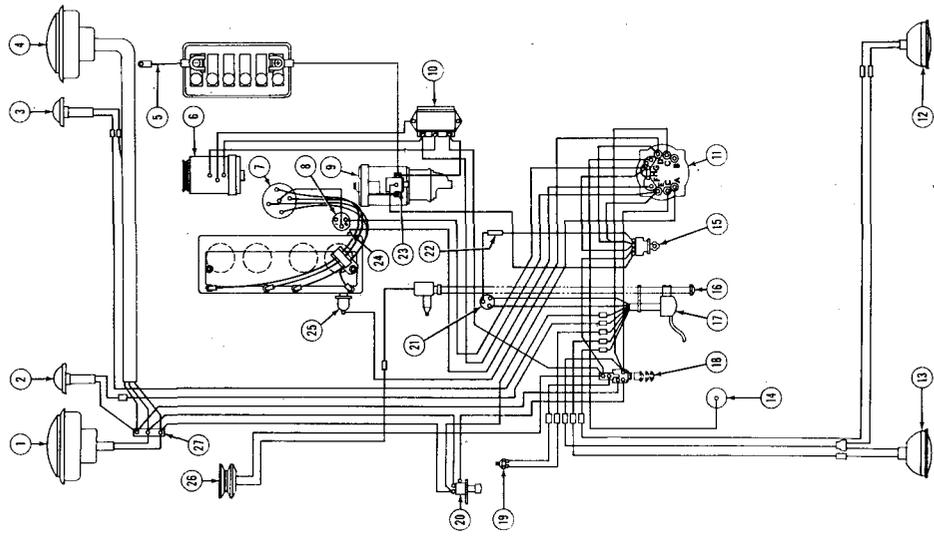


13026

Verdrahtung beim Jeep Universal mit F4-Motor und Alternator

LEGENDE

- 1 Scheinwerfer, links
- 2 Stand- und Blinkleuchte, links
- 3 Stand- und Blinkleuchte, rechts
- 4 Scheinwerfer, rechts
- 5 Erdungskabel der Batterie
- 6 Alternator
- 7 Batterie
- 8 Zündverteiler
- 9 Zündspule
- 10 Sender für Temperaturanzeiger
- 11 Anlasser
- 12 Magnetschalter für Anlasser
- 13 Spannungsregler
- 14 Instrumentensatz
- A—Kontrolleuchte für Fernlicht
- B—Kontrolleuchte für Richtungsanzeiger
- C—Leuchten für Instrumentensatz
- D—Kontrolleuchte für Öldruck
- E—Leuchte für Ladekontrolle
- F—Temperaturanzeiger
- G—Brennstoffanzeiger
- 15 Sicherung
- 16 Zünd- und Anlass-Schalter
- 17 Lichtschalter
- 18 Blinkgeber
- 19 Schluss- und Stopleuchte, rechts
- 20 Kennzeichenleuchte
- 21 Schluss- und Stopleuchte, links
- 22 Tankgerät (Sender für Brennstoffanzeiger)
- 23 Horndruckknopf
- 24 Schalter für Richtungsanzeiger
- 25 Stoptlichtschalter
- 26 Abblendschalter
- 27 Sender für Öldruckkontrolle
- 28 Horn
- 29 Verbindungsblock

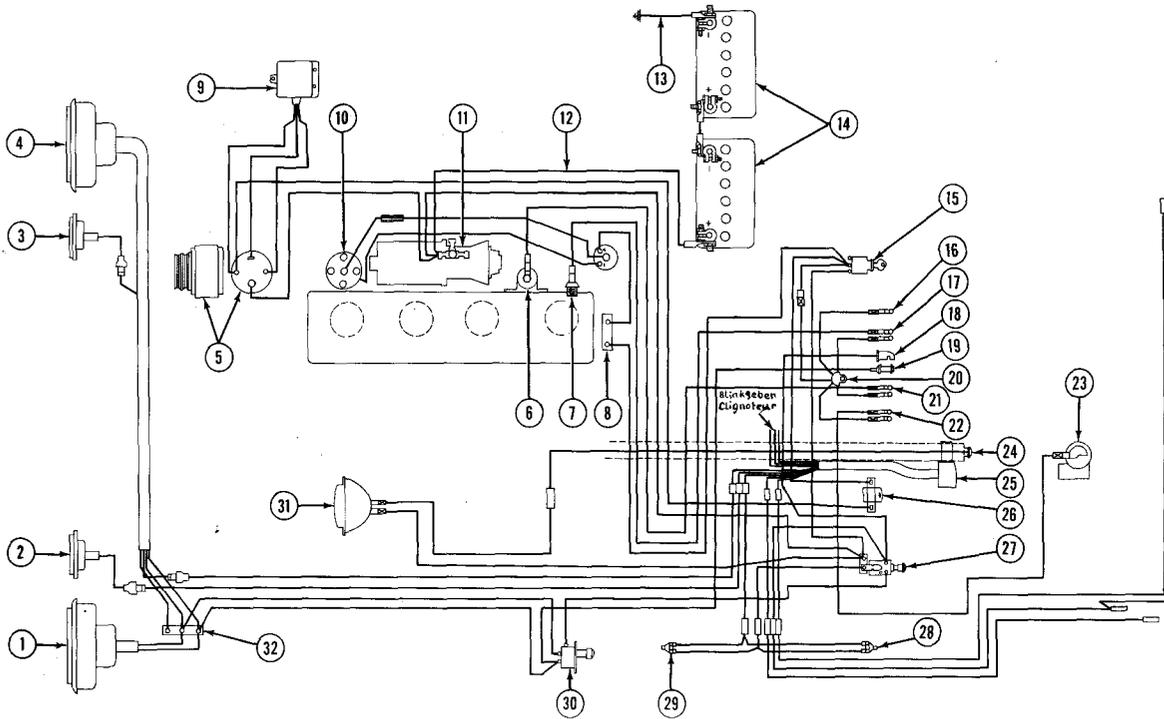


13025

Verdrahtung beim Jeep Universal mit F4-Motor und Lichtmaschine

LEGENDE

- 1 Scheinwerfer, links
- 2 Stand- und Blinkleuchte, links
- 3 Stand- und Blinkleuchte, rechts
- 4 Scheinwerfer, rechts
- 5 Erdungskabel der Batterie
- 6 Lichtmaschine
- 7 Zündverteiler
- 8 Zündspule
- 9 Anlasser
- 10 Spannungsregler
- 11 Instrumentensatz
 - A—Kontrolleuchte für Fernlicht
 - B—Kontrolleuchte für Richtungsanzeiger
 - C—Leuchten für Instrumentensatz
 - D—Kontrolleuchte für Öldruck
 - E—Leuchte für Ladekontrolle
 - F—Temperaturanzeiger
 - G—Brennstoffanzeiger
 - H—Spannungsregler für Instrumente
- 12 Schluss- und Stopleuchte, rechts
- 13 Schluss- und Stopleuchte, links
- 14 Tankgerät (Sender für Brennstoffanzeiger)
- 15 Zünd- und Anlass-Schalter
- 16 Horndruckknopf
- 17 Schalter für Richtungsanzeiger
- 18 Lichtschalter
- 19 Stoplichtschalter
- 20 Abblendschalter
- 21 Blinkgeber
- 22 Sicherung für Blinkanlage
- 23 Magnetschalter für Anlasser
- 24 Sender für Temperaturanzeiger
- 25 Sender für Öldruckkontrolle
- 26 Horn
- 27 Verbindungsblock



24 Volt-Anlage
 Verdrahtung beim Jeep Universal mit F4-Motor und Alternator

LEGENDE

- | | | | |
|----|------------------------------------|----|---|
| 1 | Scheinwerfer, links | 17 | Temperaturanzeiger |
| 2 | Blinkleuchte, links | 18 | Instrumentenbeleuchtung |
| 3 | Blinkleuchte, rechts | 19 | Kontrollleuchte für Fernlicht |
| 4 | Scheinwerfer, rechts | 20 | Kabelstrang für Instrumente |
| 5 | Alternator | 21 | Öldruckmanometer |
| 6 | Sender für Öldruckmanometer | 22 | Brennstoffanzeiger |
| 7 | Sender für Temperaturanzeiger | 23 | Tankgerät (Sender für Brennstoffanzeiger) |
| 8 | Widerstand | 24 | Horndruckknopf |
| 9 | Spannungsregler | 25 | Schalter für Richtungsanzeiger |
| 10 | Zündverteiler | 26 | Widerstand für Alternator |
| 11 | Anlasser | 27 | Lichtschalter |
| 12 | Verbindungskabel Batterie—Anlasser | 28 | Stoplichtschalter für hintern Kreis |
| 13 | Erdungskabel der Batterie | 29 | Stoplichtschalter für vordern Kreis |
| 14 | Batterien | 30 | Abblendschalter |
| 15 | Zünd- und Anlass-Schalter | 31 | Horn |
| 16 | Leuchte für Ladekontrolle | 32 | Verbindungsblock |

ELEKTRISCHE ANLAGE

Batterie

1. Der Flüssigkeitsstand ist nach je 3200 km oder 30 Tagen — je nachdem, welcher Fall zuerst eintritt — oder während der warmen Jahreszeit noch öfters, zu prüfen.
2. Während des kalten Wetters ist der Ladezustand der Batterie nach jeweils einigen Wochen zu kontrollieren.
3. Korrodierte Stellen sind auch an den Kabeln und den Anschlüssen zu reinigen. Nach der Reinigung sind die Teile mit sauberem Fett abzudecken, um die Korrosionsbildung zu verhindern.

Alternator

Wegen der Charakteristik der Alternatoren kann eine unsachgemäße Wartung dem Ladestromkreis oder dem Alternator Schaden zufügen. Besonders wichtig ist die Polarität des Alternators mit der Batterie, denn bei einer Verwechslung verbrennen die im Alternator untergebrachten Dioden oder der Kabelstrang. Überlassen Sie Arbeiten, die den Ladestromkreis betreffen, einem Fachmann.

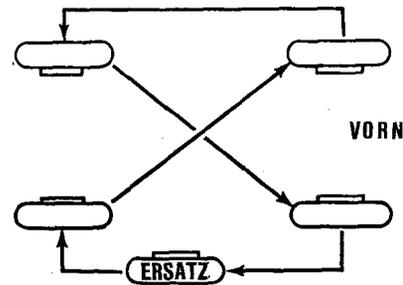
Sicherungen der Anlage

Richtungsanzeiger 9 A
Heizung 15 A

Räder und Reifen

Der Anzug der Radmutter ist nach der Zurücklegung der ersten 320 km zu prüfen.

Die Räder sind nach je 9600 km so zu kreuzen, wie es aus dem Bild hervorgeht. Ein korrekter Reifendruck bietet nicht



Schema für Wechseln der Räder

nur Sicherheit, sondern ergibt auch ein sicheres Fahren und eine maximale Lebensdauer der Reifen. Deshalb ist der Druck auch regelmässig zu prüfen; er beträgt bei kaltem Reifen:

Reifengrösse:	vorn:	hinten:
6.00 x 16	26 psi = 1,8 atü	28 psi = 2 atü
7.00 x 16	30 psi = 2,1 atü	45 psi = 3,1 atü
8.45 x 15	24 psi = 1,7 atü	24 psi = 1,7 atü

Unter dem «kalten» Reifendruck versteht man denjenigen, der dann besteht, wenn der Reifen mehr oder weniger die Temperatur der ihn umgebenden Atmosphäre aufweist, ohne dass sich wegen vorangegangenen Fahrens eine Erhöhung des Druckes ergeben konnte.

Polsterung

Die Sitzüberzüge bestehen aus einem Vinylgewebe, das mit milder Seife und Wasser gereinigt werden kann. Ein sich leicht verflüchtigendes Reinigungsmittel darf NICHT verwendet werden.

Verdeckstoff

Ein Verdeck soll nur dann gereinigt werden, wenn es montiert ist. Dazu ist eine milde Seife zu benutzen und das Ver-

deck ist gut abzuspülen. Wenn das Verdeck zum Aufbewahren entfernt werden soll, dann muss es anlässlich der Demontage sauber und trocken sein.

Pflege der Lackierung

Häufiges Waschen des Wagens mit sauberem und kaltem Wasser und anschliessendes Abtrocknen mit einem Hirschleder oder einem weichen Lappen erhält den Glanz des Lackes. Den Sonnenstrahlen ausgesetzte Fahrzeuge oder solche, deren Blechteile noch nicht abgekühlt sind, dürfen nicht gewaschen werden. Von lackierten, trockenen Flächen soll der Schmutz nicht abgerieben werden. Die Oxydation des Lackes wird auf ein Minimum reduziert, wenn die Lackschicht periodisch mit einem guten Wachs behandelt wird.

Pflege der verchromten Teile

Die verchromten Teile sind mit einem speziellen, die Korrosion verhinderndem Wachs geschützt. Um diesen Schutz nicht zu zerstören, ist für das Reinigen der verchromten Teile nur Wasser zu verwenden. Von Zeit zu Zeit sind die Teile mit einem Qualitätswachs zu bestreichen. Rost, der an beschädigten Stellen auftritt, ist sofort zu entfernen, um dann die Stelle unverzüglich mit Wachs zu schützen.

TECHNISCHE ANGABEN

MOTOR	F4-134	V6-225
Typ	4	6
Zylinderzahl	79,375 mm	95,25 mm
Bohrung	111,12 mm	86,36 mm
Hub	2199 ccm	3691 ccm
Zylinderinhalt	7,1:1	9,0:1
Verdichtung	8,4—9,2 kg/cm ²	
Kompressionsdruck	75	160
Leistung (SAE) PS	4000	4200
bei Drehzahl	15,8 mkg	32,49 mkg
Drehmoment	2000	2400
bei Drehzahl	1-Loch	2-Loch
Vergaser	Handzug	Automat
Choke	Olbad	Olbad
Luftfilter		
Radstand		
CJ-5, CJ-5A, DJ-5	2057 mm	2057 mm
CJ-6, CJ-6A, DJ-6	2565 mm	2565 mm
Spur vorn und hinten, Universals	1250 mm	1250 mm
Bodenfreiheit, Universals	203 mm	203 mm
Gesamthöhe, Universals	1860 mm	1860 mm
Gesamtlänge — CJ-5, CJ-5A, DJ-5	3620 mm	3620 mm
— CJ-6, CJ-6A, DJ-6	4100 mm	4100 mm
Gesamtbreite, Universals	1520 mm	1520 mm
Fassungsvermögen		
Brennstofftank	40 l	40 l
Kühlanlage	11,4 l	9,0 l
Motor	3,8 l*	3,8 l*
Getriebe, 3-Gang	1,2 l	1,2 l
4-Gang	3,2 l	3,2 l
Zwischengetriebe	1,5 l	1,5 l
Vorderachse	1,2 l	1,2 l
Hinterachse	1,2 l	1,2 l
Hinterachse mit Differentialbremse	1,2 l+	1,2 l+

* Zusätzlich 1 Liter, wenn der Ölfilter gleichzeitig gewechselt wird.
 + Spezialöl No. 94 557 verwenden!

Angaben über Einstellungen	F4-134	V6-225
Zündkerzen	Champion J-8	AC 44 S
Elektrodenabstand	0,76 mm	0,90 mm
Anzugsmoment	3,5—4,7 mkg	3,5—4,8 mkg
Kompressionsdruck bei Anlasserdrehzahl	8,4—9,2 kg/cm ²	
Schliessungswinkel	40°	30°
Kontaktabstand	0,50 mm	0,40 mm
Zündfolge	1-3-4-2 links	1-6-5-4-3-2 links
Zündzeitpunkt mit Abgasentgiftung	OT	5° v. OT
ohne *	5° v. OT	5° v. OT
Markierungen	5, IGN oder TC	15, 10, 5, 0
Markierungen auf:	Schwungrad oder Steuergehäusedeckel	Vibrationsdämpfer oder Pfeil
Ventilspiel, kalt, Einlass	0,46 mm	hydr. Stößel
Auslass	0,40 mm	hydr. Stößel
Einlassventil öffnet	9° v. OT	
Leerlaufdrehzahl — mit Abgasentgiftung	650—700 U/min	650—700 U/min
ohne *	600 U/min	550 U/min
Kühlanlage		
Wasserpumpe	Zentrifugalpumpe	Zentrifugalpumpe
Überdruckventil öffnet bei	0,9 kg/cm ²	0,9 kg/cm ²
Unterdruckventil öffnet bei	0,04—0,07 kg/cm ²	0,07 kg/cm ²
Thermostat öffnet bei	82° C	82° C
Thermostat ist vollständig offen bei	94° C	94° C
Elektrische Anlage	12 V	12 V
Massepol	negativ.	negativ
Zündverteiler, Marke	Prestolite	Delco-Remy
mit Abgasentgiftung	IAY-4401A	1 110 376
ohne *	IAY-4401	1 110 376
Unterbrecherabstand	0,50 mm	0,40 mm
Spannung der Unterbrecherfeder	480—560 g	540—650 g
Schliessungswinkel	37—43°	29—31°
Max. Vorzündung — mit Abgasentgiftung	13½° bei 1700 U/min	13—15° bei 1950 U/min
— ohne *	11° bei 1700 U/min	13—15° bei 1950 U/min
— Unterdruck		14—18°
Vorderachse — Neigung des Achsschenkels	7½°	7½°
Spur, positiv	1,2—2,4 mm	1,2—2,4 mm
Sturz	1½°	1½°
Lauf, positiv	3°	3°
Einschlagwinkel, wenn äusseres Rad		
um 20° eingeschlagen	20°	20°

Unterhaltsplan

Auszuführende Arbeit	Nach je Kilometer							
	1600	3200	6400	9600	12800	16000	19200	
Anzugsmoment der Radmuttern prüfen* (8,3-10,4 mkg)		X	X	X	X	X	X	anschließend nach je 3 200 km
Schmierung des Fahrgestells	X	X	X	X	X	X	X	anschließend nach je 3 200 km
Ölwechsel F4-Motor**		X	X	X	X	X	X	anschließend nach je 3 200 km
Flüssigkeitsstand der Batterie prüfen		X	X	X	X	X	X	anschließend nach je 3 200 km
Flüssigkeitsstand des Hauptbremszylinders prüfen		X	X	X	X	X	X	anschließend nach je 3 200 km
Kühlanlage nachsehen (nach Coupon)		X	X	X	X	X	X	anschließend nach je 3 200 km
Reifen nachsehen (nach Coupon)		X	X	X	X	X	X	anschließend nach je 3 200 km
Ölwechsel V6-Motor				X			X	anschließend nach je 9 600 km
Ölfilterwechsel F4-Motor		X		X			X	anschließend nach je 9 600 km
Ölfilterwechsel V6-Motor				X			X	anschließend nach je 9 600 km
Arbeiten der Bremsen und das freie Pedalspiel nachsehen		X		X			X	anschließend nach je 9 600 km
Freies Spiel des Kupplungspedals nachsehen		X		X			X	anschließend nach je 9 600 km
Spannung der Keilriemen prüfen		X		X			X	anschließend nach je 9 600 km
Anlage der Abgasentgiftung prüfen — sofern vorhanden***		X		X			X	anschließend nach je 9 600 km
Positive Kurbelgehäusentlüftung nachsehen (nach Coupon)		X		X			X	anschließend nach je 9 600 km
Probefahrt durchführen, Instrumente, Leuchten und Kabelzüge prüfen (nach Coupon)		X		X			X	anschließend nach je 9 600 km
Motorservice durchführen				X			X	anschließend nach je 9 600 km
Das Arbeiten der Vorwärmeklappe des Auspuffsammlerohres prüfen V6				X			X	anschließend nach je 9 600 km
Die Bremsbeläge prüfen							X	anschließend nach je 19 200 km
Die Auspuffanlage auf Undichtheiten hin prüfen							X	anschließend nach je 19 200 km
Das Anzugsmoment der Muttern der Federbrieten prüfen							X	anschließend nach je 19 200 km
Die Befestigung und die Gummi der Stoßdämpfer prüfen							X	anschließend nach je 19 200 km
Die Büchsen der Vorder- und der Hinterfedern prüfen							X	anschließend nach je 19 200 km
Den Lade- und den Anlaß-Stromkreis prüfen							X	anschließend nach je 19 200 km

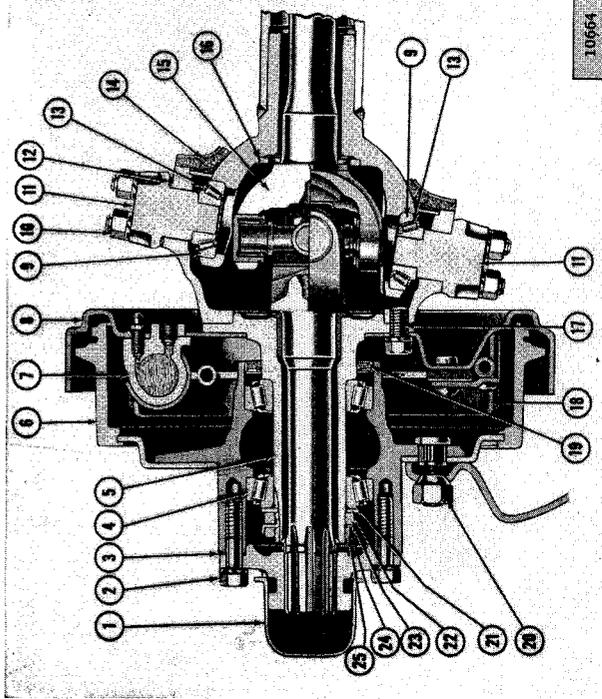
* Ist nach der Zurücklegung der ersten 320 km zu prüfen.

Wenn ein oder mehrere Räder aus irgend einem Grunde gewechselt worden sind, muß der Anzug der Muttern nach der Zurücklegung von 320 km nachkontrolliert werden.

** Die Arbeit ist laut Tabelle oder nach je 60 Tagen — je nachdem, welcher Fall zuerst eintritt — vorzunehmen.

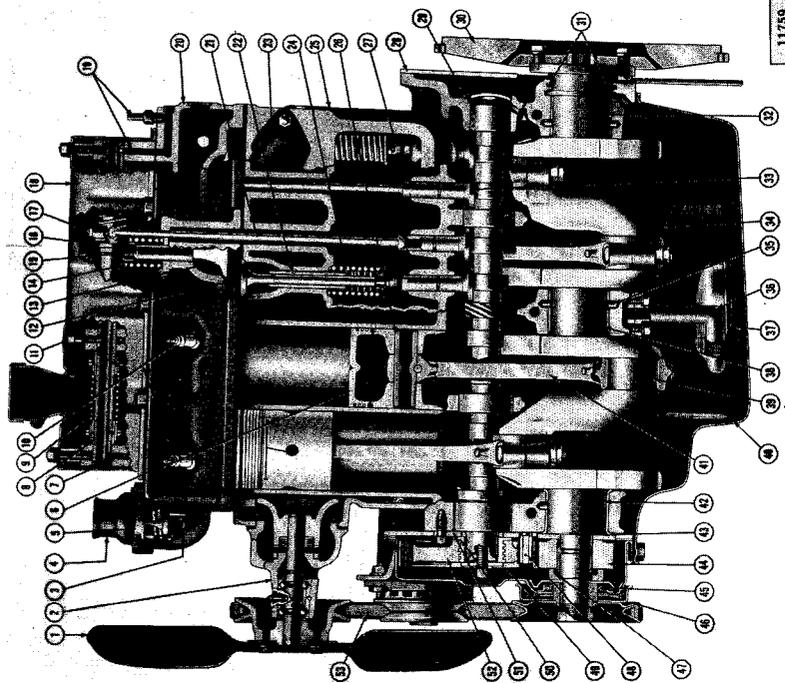
*** Die Kontrolle ist so durchzuführen, wie es im Werkstatthandbuch beschrieben ist.

Konsultieren Sie auch die Schmiertabelle auf Seite 38, auf der weitere regelmäßig vorzunehmende Kontrollarbeiten festgehalten sind.



Adasschenkelgehäuse

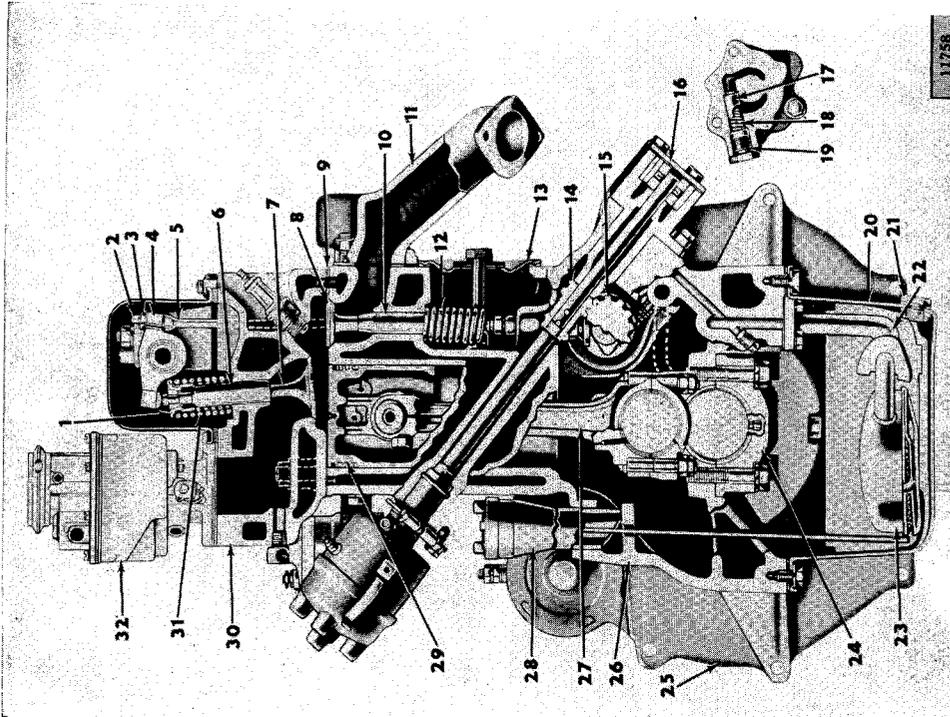
- | | |
|---|--|
| 1—Radabendeckel | 13—Lagerkonus für Achshäuseführung |
| 2—Befestigungsschraube des Antriebsflansches | 14—Dichtung für Achskuglkopf |
| 3—Dichtung des Vorderachsenantriebsflansches | 15—Kreuzgelenk der Vorderachswelle |
| 4—Radlagerring | 16—Druckscheibe |
| 5—Spindel für Vorderrad | 17—Befestigungsschraube für Bremschild |
| 6—Bremsstrommel | 18—Bremsbacke mit Belag |
| 7—Radbremszylinder | 19—Simmerring zu Radnabe |
| 8—Bremschild | 20—Radbolzenmutter |
| 9—Lagering der Achshäuseführung | 21—Konus des Radnabenlagers |
| 10—Mutter für Befestigung der Achshäuseführung | 22—Druckscheibe zu Radlager |
| 11—Achshäuseführungszapfen | 23—Mutter für Radlagersicherung |
| 12—Abstandscheiben für Einstellung der Lagervorspannung | 24—Sicherungsblech für Radlagermutter |
| | 25—Gegenmutter für Radlagersicherung |



Längsschnitt durch den Motor F4-134

- 1—Ventilatorflügel
- 2—Wasserpumpe
- 3—Verschlusszapfen
- 4—Stutzen für Wasserausgang
- 5—Thermostat
- 6—Kolben
- 7—Ölrückfluss
- 8—Kipphebelwelle
- 9—Feder auf Kipphebelwelle
- 10—Zündkerze
- 11—Befestigungsschraube der Kipphebelwelle
- 12—Auslassventil
- 13—Einlassventil
- 14—Feder zu Einlassventil
- 15—Führung zu Einlassventil
- 16—Kipphebel
- 17—Regulierschraube
- 18—Motordeckel
- 19—Öleinlass
- 20—Zylinderkopf
- 22—Führung zu Auslassventil
- 23—Auspuff-Sammelrohr
- 24—Feder zu Auslassventil
- 25—Motorblock
- 26—Kolbenbolzen
- 27—Schraube für Einstellen des Ventilspiels
- 28—Hintere Motorplatte
- 29—Nockenwelle
- 30—Schwungrad
- 31—Dichtung des hintern Hauptlagers
- 32—Hinteres Hauptlager
- 33—Ventilstößel
- 34—Kurbelwelle
- 35—Führungsstift zu Hauptlager
- 36—Halter für Ölschwimmer
- 37—Ölabsaugschwimmer
- 38—Mittleres Hauptlager
- 39—Pleuellager
- 40—Olwanne
- 41—Pleuelstange
- 42—Vorderes Hauptlager
- 43—Vordere Motorplatte
- 44—Kurbelwellenrad
- 45—Simmering zu Kurbelwelle, vorn
- 46—Keilriemenscheibe auf Kurbelwelle
- 47—Abstandscheibe zu Kurbelwellenrad
- 48—Düse für Schmierung der Stellräder
- 49—Schraube zu Nockenwellenrad
- 50—Abstandsstück für Druckscheibe der Nockenwelle
- 51—Druckscheibe für Nockenwelle
- 52—Nockenwellenrad
- 53—Keilriemen

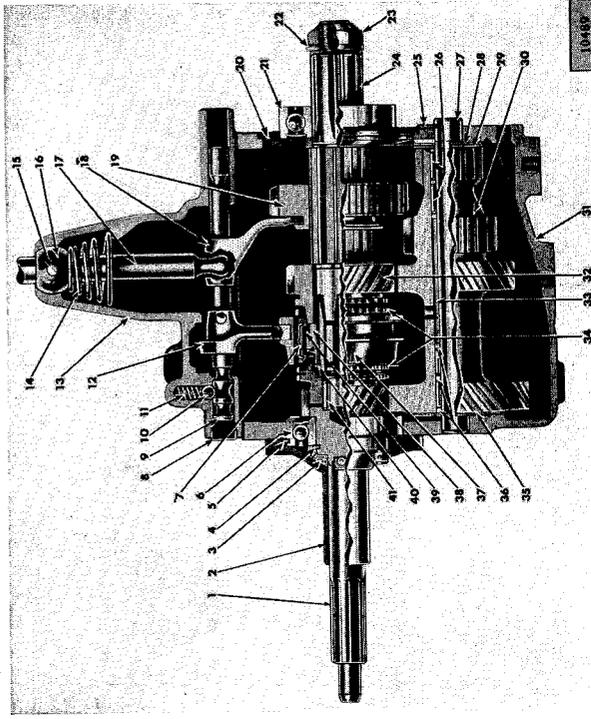
11/59



11756

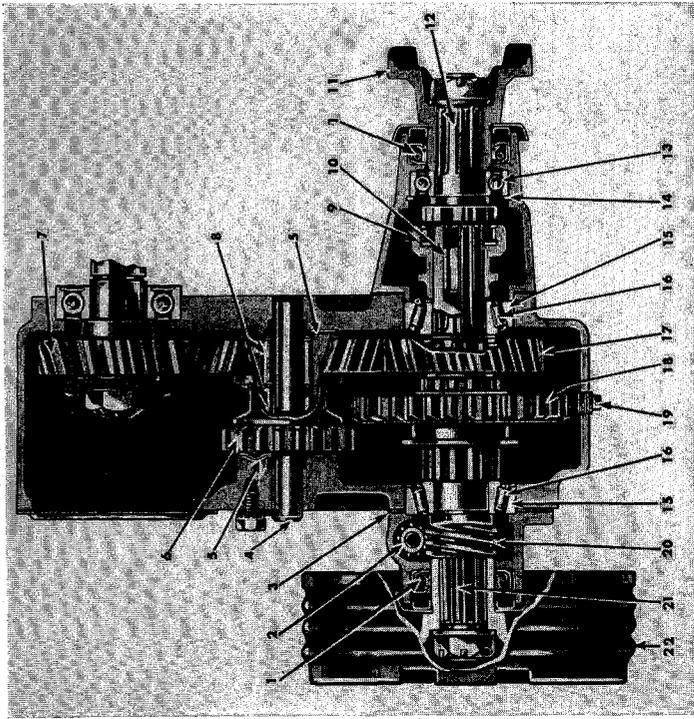
Querschnitt durch den Motor F4-134

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| 1—Ventilteller | 17—Tauchkolben für Öldruckregulierung |
| 2—Einstellschraube | 18—Feder für Öldruckregulierung |
| 3—Gegenmutter | 19—Verschlusszapfen |
| 4—Kipphebel | 20—Ölwanne |
| 5—Stosstange | 21—Ölablasszapfen |
| 6—Führung zu Einlassventil | 22—Halter für Ölschwimmer |
| 7—Einlassventil | 23—Ölabsaugschwimmer |
| 8—Auslassventil | 24—Kurbelwelle |
| 9—Zylinderkopfdichtung | 25—Hintere Motorplatte |
| 10—Führung zu Auslassventil | 26—Motorblock |
| 11—Auspuffsammlrohr | 27—Pieuelstange |
| 12—Feder zu Auslassventil | 28—Öleinfüllstutzen |
| 13—Deckel für Auslassventilkammer | 29—Kolben |
| 14—Antriebrad für Ölpumpe | 30—Zylinderkopf |
| 15—Nockenwelle | 31—Feder zu Einlassventil |
| 16—Ölpumpe | 32—Vergaser |



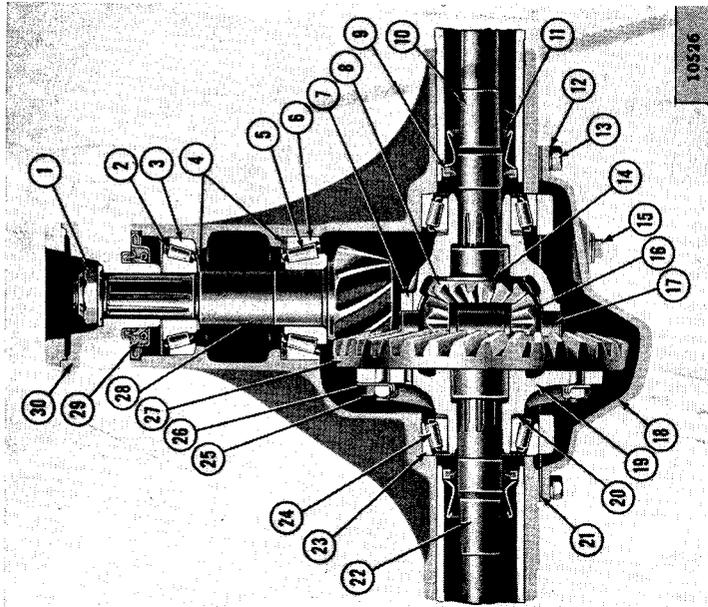
Dreigang-Getriebe

- | | |
|---|---|
| 1—Eingangswelle | 22—Belegescheibe der Ausgangswelle |
| 2—Vorderer Deckel zu Getriebe | 23—Mutter der Ausgangswelle |
| 3—Dichtung zu vorderem Deckel | 24—Ausgangswelle |
| 4—Sicherungsring zu Lager der Eingangswelle | 25—Sicherungsplatte für Achse des Rückwärtsgrades |
| 5—Sicherungsring zu Lager der Eingangswelle (Anschlag Getriebe) | 26—Nadellager zu Vorgelegewelle |
| 6—Lager zu Eingangswelle | 27—Vorgelegewelle |
| 7—Gleitstein zu Synchrokörper | 28—Druckscheibe des Vorgeleges (Stahl) |
| 8—Verschlussdeckel der Schaltstangenbohrung | 29—Druckscheibe des Vorgeleges (Bronce) |
| 9—Schaltstange für 2. und 3. Gang | 30—Vorgelege |
| 10—Kugel der Arretierung | 31—Getriebegehäuse |
| 11—Feder der Arretierung | 32—Lauftrad für 2. Gang |
| 12—Schaltgabel 2. und 3. Gang | 33—Abstandhülse |
| 13—Schaltarm | 34—Synchroringe |
| 14—Feder zu Kugel des Schalthebels | 35—Druckscheibe des Vorgeleges (Bronce) |
| 15—Stift zu Kugel des Schalthebels | 36—Abstände zu Nadellager des Vorgeleges |
| 16—Kugel des Schalthebels | 37—Schaltmuffe 2. und 3. Gang |
| 17—Schalthebel | 38—Synchrokörper 2. und 3. Gang |
| 18—Schaltgabel 1. und Rückwärtsgang | 39—Feder für Gleitsteine des Synchrokörpers |
| 19—Schaltrad 1. und Rückwärtsgang | 40—Sicherungsring für Lauftrad des 2. Ganges |
| 20—Führungsplatte für Lager der Ausgangswelle | 41—Nadellager der Ausgangswelle |
| 21—Lager der Ausgangswelle | |



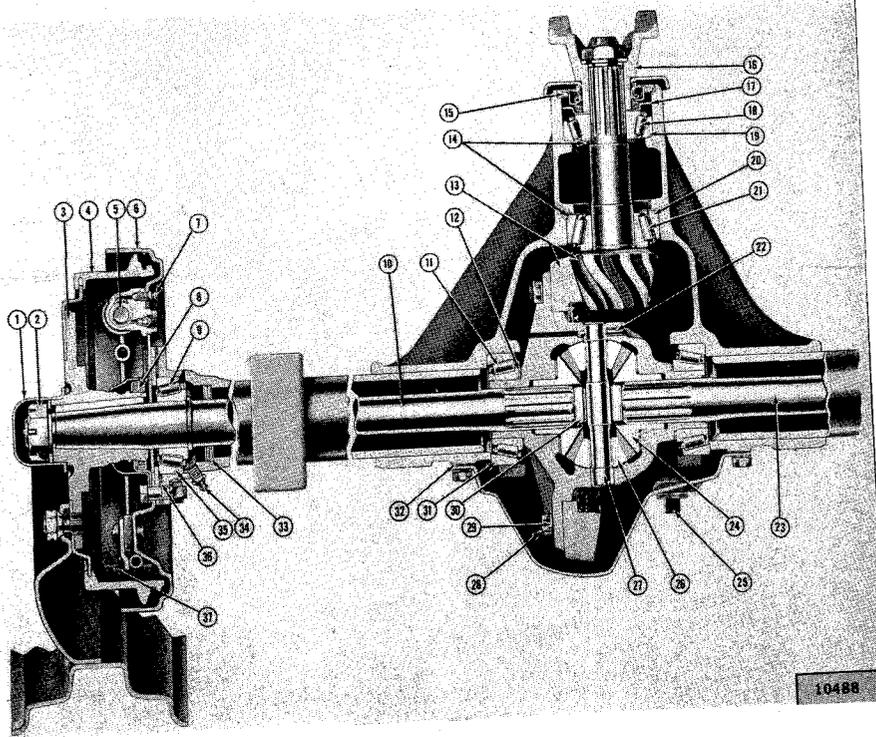
Zwischenge triebe

- | | |
|--|--|
| 1—Simmerringe der Ausgangswellen | 14—Sicherungsring zu Lager der vordern Ausgangswelle |
| 2—Antriebsrad der Kilometerzählersseite | 15—Lagering der Lager der hintern Ausgangswelle |
| 3—Abstandscheiben für Einstellen der Lager der Ausgangswelle | 16—Lagerkonen der Lager der hintern Ausgangswelle |
| 4—Welle des Zwischenrades (Vorgelege) | 17—Zahnrad der Ausgangswelle des Zwischengetriebes |
| 5—Druckscheibe für Zwischenrad | 18—Schaltrad für Kriechgang |
| 6—Zwischenrad (Vorgelege) | 19—Ablasszapfen |
| 7—Zahnrad der Ausgangswelle zu Getriebe | 20—Schneckenrad für Antrieb des Kilometerzählers |
| 8—Nadellager der Welle des Zwischenrades | 21—Hintere Ausgangswelle |
| 9—Rad für Vorderradantrieb | 22—Bremstrommel der Handbremse |
| 10—Führungsbüchse zu Kupplungswelle für Vorderradantrieb | |
| 11—Mitnehmerflansch, vorn | |
| 12—Vordere Ausgangswelle | |
| 13—Lager der vordern Ausgangswelle | |



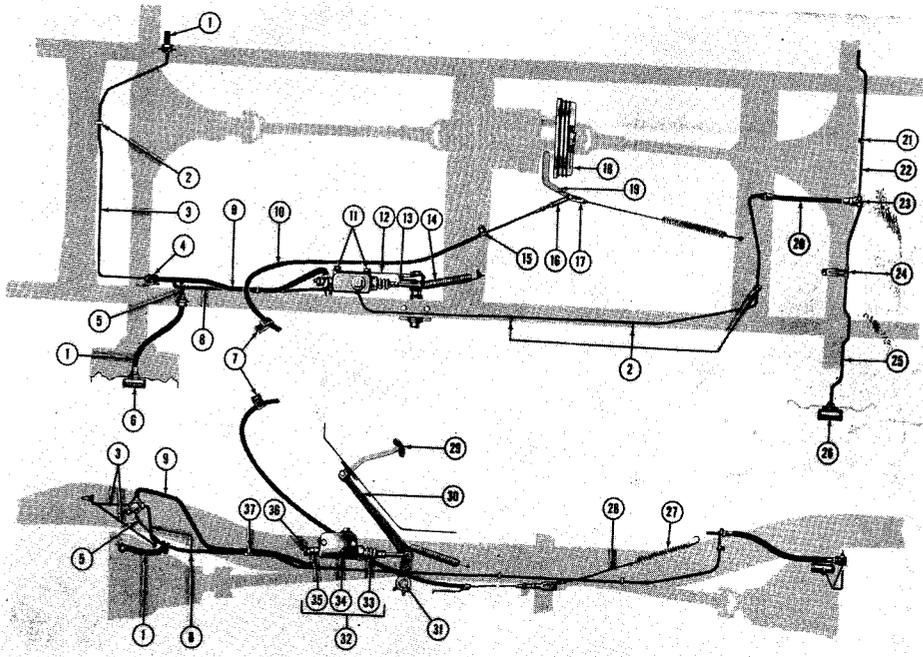
Differential der Vorderachse

- | | |
|---|---|
| 1—Mutter des Kegelrades | 16—Ausgleichrad |
| 2—Konus des äußeren Lagers des Kegelrades | 17—Welle der Ausgleichräder |
| 3—Ring zum äußeren Lager des Kegelrades | 18—Achshäusedeckel |
| 4—Abstandscheiben für Lagervorspannung | 19—Ausgleichgehäuse |
| 5—Konus des inneren Lagers des Kegelrades | 20—Abstandscheiben für Vorspannung |
| 6—Ring zum inneren Lager des Kegelrades | der Lager des Ausgleichgehäuses |
| 7—Sicherungsstift für Welle | 21—Dichtung zu Achshäusedeckel |
| 8—Achswellenrad | 22—Achswelle, rechts |
| 9—Simmering der Achswelle | 23—Ring zum Lager des Ausgleichgehäuses |
| 10—Achswelle, links | 24—Konus des Lagers |
| 11—Führung der Achswelle | des Ausgleichgehäuses |
| 12—Federring zur Schraube | 25—Befestigungsschraube des Tellerrades |
| des Achshäusedeckels | 26—Sicherungsblech der Schraube |
| 13—Schraube zur Befestigung | der Tellerradbefestigung |
| des Achshäusedeckels | 27—Tellerrad |
| 14—Druckscheibe für Achswellenrad | 28—Kegelrad |
| 15—Zapfen für Niveauekontrolle | 29—Simmering des Kegelrades |
| und Öleinfüllung | 30—Mitnehmerflansch |



- 1—Radnabendeckel
- 2—Mutter zu Achswelle
- 3—Radnabe
- 4—Bremsstrommel
- 5—Radbremszylinder
- 6—Brems Schild
- 7—Entlüfterschraube des Radbremszylinders
- 8—Äusserer Simmerring der Achswelle
- 9—Konus des Lagers der Achswelle
- 10—Linke Achswelle
- 11—Konus des Lagers des Ausgleichgehäuses
- 12—Beilegescheiben für Lagervorspannung
- 13—Kegel- und Tellerrad (gepaarter Satz)
- 14—Beilegescheibe für Vorspannung der Kegelradlager
- 15—Simmerring des Kegelrades
- 16—Mitnehmerflansch
- 17—Ölschleuderscheibe
- 18—Konus des äusseren Lagers des Kegelrades
- 19—Ring des äusseren Lagers des Kegelrades
- 20—Ring des inneren Lagers des Kegelrades
- 21—Konus des inneren Lagers des Kegelrades
- 22—Sicherungsstift der Welle der Ausgleichräder
- 23—Rechte Achswelle
- 24—Achswellenrad
- 25—Verschlusszapfen für Oleinfüllung
- 26—Ausgleichrad
- 27—Welle der Ausgleichräder
- 28—Schraube für Tellerradbefestigung
- 29—Sicherungsblech der Schraube für Tellerradbefestigung
- 30—Druckstück für Achswellen
- 31—Konus des Lagers des Ausgleichgehäuses
- 32—Dichtung zu Achshäusendeckel
- 33—Simmerring, innerer der Achswelle
- 34—Schmiernippel für Schmierung des Achswellenlagers
- 35—Lagerring des Lagers für Achswelle
- 36—Abstandscheiben für Einstellen des Axialspiels der Achswellen
- 37—Bremsbacke mit Belag

Hinterachse



- 1—Bremschlauch
- 2—Befestigungsklammer
- 3—Bremsleitung, vorn
- 4—Wegfitting
- 5—Bremsleitung
- 6—Radbremszylinder, vorn links
- 7—Befestigungsklammer
- 8—Bremsleitung
- 9—Bremsleitung
- 10—Bremskabel mit Hülle
- 11—Schraube mit Federscheibe
- 12—Befestigungsplatte für Hauptbremszylinder
- 13—Druckstange
- 14—Rückholfeder
- 15—Befestigungsklammer
- 16—Einstellgabel
- 17—Klammer
- 18—Bremsstrommel
- 19—Bremshebel
- 20—Bremschlauch
- 21—Befestigungsklammer
- 22—Bremsleitung
- 23—T-Fitting
- 24—Befestigungsklammer
- 25—Bremsleitung
- 26—Radbremszylinder, hinten links
- 27—Rückholfeder
- 28—Verbinder zu Rückholfeder
- 29—Bremspedalplatte
- 30—Bremspedal
- 31—Bremspedalwelle
- 32—Hauptbremszylinder
- 33—Staubkappe
- 34—Reservoir
- 35—Ausgangsfitting
- 36—Stoplichtschalter
- 37—Befestigungsklammer

10663

Hydraulische Bremsanlage

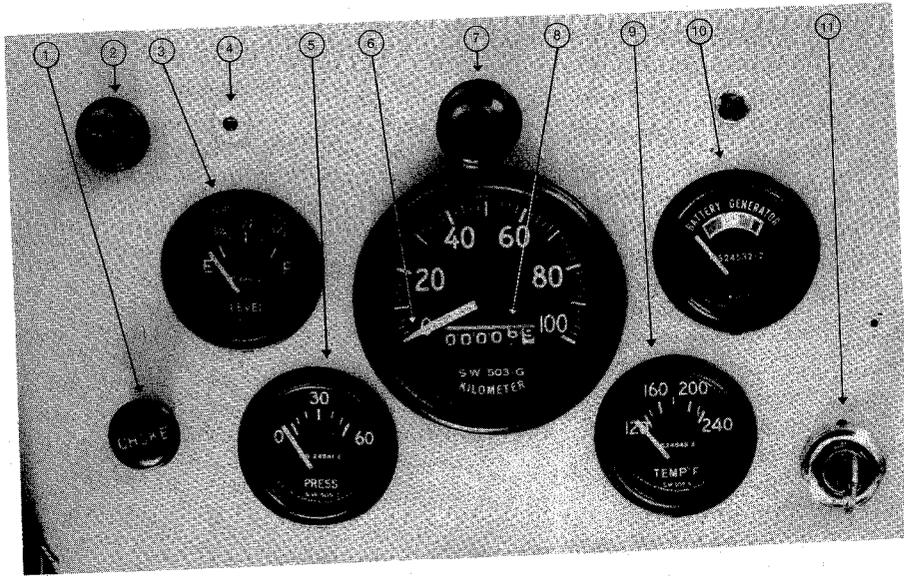
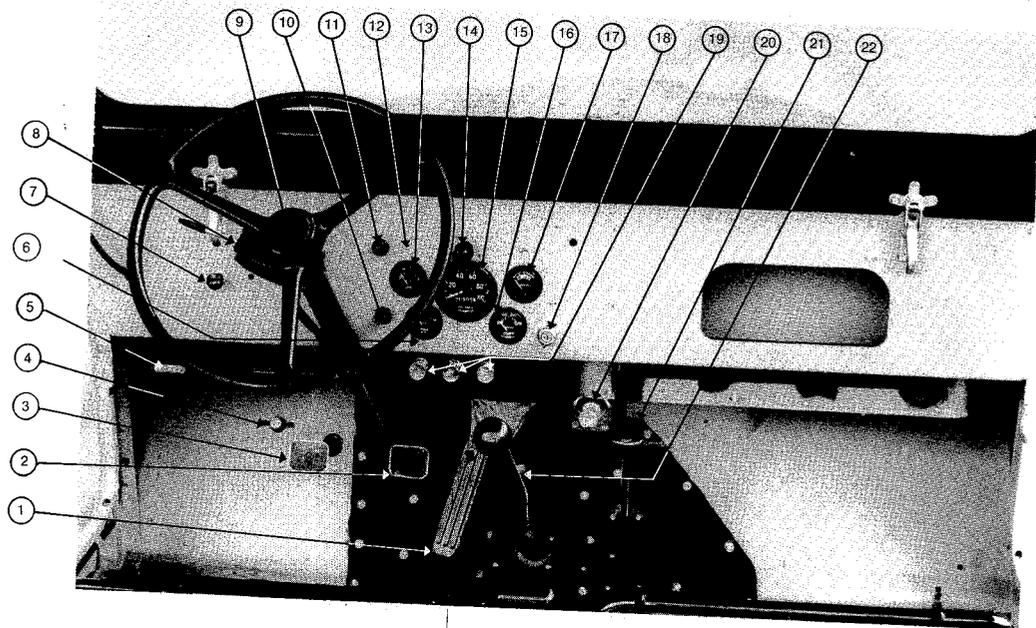


Fig. 7 Instrumente

- 1 — Chokeyzug
- 2 — Handgaszug
- 3 — Brennstoffanzeiger
- 4 — Kontrollleuchte für Fernlicht
- 5 — Oeldruckmanometer
- 6 — Geschwindigkeitsanzeiger
- 7 — Instrumentenleuchte
- 8 — Totalisator
- 9 — Temperaturanzeiger
- 10 — Lade-/Entladekontrolle
- 11 — Zündschalter



12

Fig. 8 Bedienungs- und Ueberwachungsorgane

LEGENDE

- 1 — Gaspedal
- 2 — Bremspedal
- 3 — Kupplungspedal
- 4 — Abblendschalter
- 5 — Handbremsgriff
- 6 — Oeldruckmanometer
- 7 — Lichtschalter
- 8 — Blinkerschalter
- 9 — Hornruckknopf
- 10 — Chokeyzug
- 11 — Handgaszug
- 12 — Fernlichtkontroll-Leuchte
- 13 — Brennstoffanzeiger
- 14 — Armaturenleuchte
- 15 — Kilometerzähler und
Geschwindigkeitsanzeiger
- 16 — Wassertemperaturanzeiger
- 17 — Lade-/Entladekontrolle
- 18 — Zündschalter
- 19 — Bedienungsknöpfe für Heizanlage
- 20 — Anlass-Schalter (Fussbetätigung)
- 21 — Schalthebel - Zwischengetriebe
- 22 — Schalthebel - Normalgetriebe

Zählwerk die zurückgelegten Strecken addiert. Das ganz rechts sitzende Zählrad gibt jeweils $\frac{1}{10}$ km an.

Oeldruckmanometer (PRESS)

Das Oeldruckmanometer zeigt den in den Oelleitungen herrschenden Druck an; die Ölmenge dagegen *nicht*. Beim Anlassen des Motors ist zu prüfen, ob das Manometer einen Druck angibt. Dies ist auch während der Fahrt gelegentlich zu kontrollieren. Bei warmem Öl muss das Instrument einen Druck von wenigstens 20 lbs. anzeigen. Solange das Öl kalt ist, liegt der Druck etwas höher.

Lade-/Entladekontrolle (BATTERIE - GENERATOR)

Das Instrument (Ampèremeter) zeigt an, ob und wieviel Strom der Alternator erzeugt. Bei drehendem Motor und geladenen Batterien sollte das Instrument eine nur geringe Ladung anzeigen, die nach dem Anlassen des Motors leicht erhöht sein sollte. Wenn das Instrument bei vollständig geladenen Batterien dauernd eine Entladung oder dauernd eine zu grosse Ladung angibt, deutet dies auf einen Defekt hin, der sofort lokalisiert und behoben werden sollte.

Brennstoffanzeiger (LEVEL)

Der Brennstoffanzeiger gibt die im Brennstofftank sich befindliche Menge an. Beim Ausschalten der Zündung fällt der Zeiger auf die «E»-Markierung = leer, zurück. Nach dem Einschalten der Zündung mag ein Moment vergehen, bevor eine Anzeige stattfindet. Wenn über unebenem Gelände gefahren wird, schwankt der Zeiger etwas, was als normal zu betrachten ist.

Temperaturanzeiger (TEMP. °F)

Der Temperaturanzeiger gibt die Wärme der Kühlflüssigkeit in Fahrenheit an. Wenn der Zeiger über die Markierung «200» steigt, bedeutet dies, dass der Motor wegen zu starker Erhitzung gefährdet ist. Es ist daher sofort anzuhalten. Die Ursache ist zu suchen — siehe unter «Kühlanlage». Was auch der Grund sein mag, die Störung ist zu beheben, bevor die Fahrt fortgesetzt wird.

ACHTUNG — Der Kühlerdeckel ist langsam zu lösen. Er ist in der ersten Raste zu lassen, bis kein Dampf mehr entweicht, damit eine Verletzung wegen ausströmendem Dampf oder kochendem Wasser vermieden werden kann. Auch darf in eine überhitzte Kühlanlage nie kaltes Wasser nachgefüllt werden. Dies soll erst bei abgekühltem Motor geschehen.

14

Kontrollleuchte für Fernlicht

Bei eingeschaltetem Fernlicht leuchtet ein rubinrotes Licht auf, das, wenn auf die Abblendung umgeschaltet wird, erlischt.

Kontrollleuchte für Richtungsanzeiger

Der Schalter für die Richtungsanzeiger ist an der Lenksäulenverkleidung befestigt. Die obere Stellung zeigt ein Abbiegen nach rechts an; die untere ein solches nach links. Sowie der Schalter in eine Stellung geschoben wird, blinkt eine grüne Kontrollleuchte auf, die sich im Schalter befindet. Wenn das Fahrzeug die Geradeausstellung einnimmt, kehrt der Schalter automatisch in die Mittelstellung zurück.

Zündschalter

Der Zündschalter besitzt drei Stellungen. Bei der mittleren, d. h. der Ruhestellung, sind alle Verbraucher abgeschaltet. Zum Einschalten der Zündung muss der Schlüssel nach rechts gedreht werden. Wenn der Schlüssel von der Ruhestellung aus nach links gedreht wird, erhalten nur die stromverbrauchenden Zubehöre Strom.

Anlass-Schalter

Der mit dem Fuss zu betätigende Schalter ist zum Anwerfen des Motors niederzutreten und loszulassen, sowie der Motor anspringt.

Lichtschalter

Bei ganz hineingeschobenem Betätigungsknopf sind alle Lichter ausgeschaltet. Wird der Schalter herausgezogen, leuchten in der ersten Raste die Standlichter auf; in der zweiten — je nach der Stellung des Abblendschalters — die Scheinwerfer oder die Abblendung. Demgegenüber sind die Armaturen und die Schlussleuchten immer unter Strom, sowie die Standleuchten oder die Scheinwerfer eingeschaltet sind.

Handbremse

Vor dem Anziehen der Handbremse ist das Pedal der Betriebsbremse niederzutreten. Zum Lösen muss der Griff etwas gedreht werden.

Sitzeinstellung

Der Führersitz ist einstellbar, denn für ihn sind drei Stellungen vorgesehen. Zum Einstellen sind die vier Befestigungsschrauben zu entfernen. Dann sind der Sitz und die vier Befestigungsstücke in die gewünschte Lage zu bringen, um anschliessend den Sitz mit den Schrauben wieder zu befestigen.

Frischluftheizung

Die Frischluftheizung gehört zur Sonderausrüstung. Zur Bedienung dienen die in Fig. 9 dargestellten Zugknöpfe.



Fig. 9 Bedienungsorgane der Heizung

Die Temperatur der einströmenden Luft wird mit Hilfe des linken Knopfes «TEMP CONTROL» bestimmt. Je mehr der Zug herausgezogen wird, desto wärmere Luft strömt ein. Mit dem Knopf «AIR

16

CONTROL» wird die Luftmenge bestimmt. Soll bei vollständig herausgezogenem Knopf die Luftmenge noch erhöht werden, dann ist der Knopf nach rechts zu drehen. In der ersten Raste läuft der Motor der Heizung in seiner langsamen Stufe; die zweite ergibt die grosse Drehzahl. Mit Hilfe des rechten Knopfes «DEFROST» kann der Luftstrom für die Sauberhaltung der Windschutzscheibe eingesetzt werden. Dazu ist der Zug, je nach Bedarf, herauszuziehen.

Während der warmen Jahreszeit ist der mittlere Zug «AIR CONTROL», um die maximale Leistung zu erhalten, nur bis zur Hälfte seines Weges herauszuziehen.