

GETRIEBE UND VERTEILERGETRIEBE

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite		Seite
SCHALTGETRIEBE AX15	1	VERTEILERGETRIEBE NV231	7

SCHALTGETRIEBE AX15

STICHWORTVERZEICHNIS

	Seite		Seite
ALLGEMEINES		SCHALTSHEMA	2
EMPFOHLENES SCHMIERMITTEL	2	FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG	
GETRIEBE ZUSAMMENBAUEN —		GETRIEBE SCHWERGÄNGIG	3
ALLGEMEINES	3	GETRIEBEBERÄUSCHE	3
GETRIEBEKENNUNG	2	NIEDRIGER GETRIEBEÖLSTAND	3
GETRIEBEÜBERSETZUNGEN	3	AUS- UND EINBAU	
SCHALTER/RÜCKFAHRLEUCHTEN, EINFÜLL-		GETRIEBE	4
UND ABLASS-SCHRAUBE	2	TECHNISCHE DATEN	
SCHALTGETRIEBE AX 15	1	ANZUGSMOMENTE	6

ALLGEMEINES

SCHALTGETRIEBE AX 15

Das AX 15-Getriebe ist ein synchronisiertes Fünfgang-Schaltgetriebe. Der fünfte Gang ist ein Over-

drive-Bereich mit einem Übersetzungsverhältnis von 0,79:1. Die Schaltmechanik ist in das Getriebe integriert und befindet sich im Gehäuseaufsatz des Adaptergehäuses (Abb. 1).

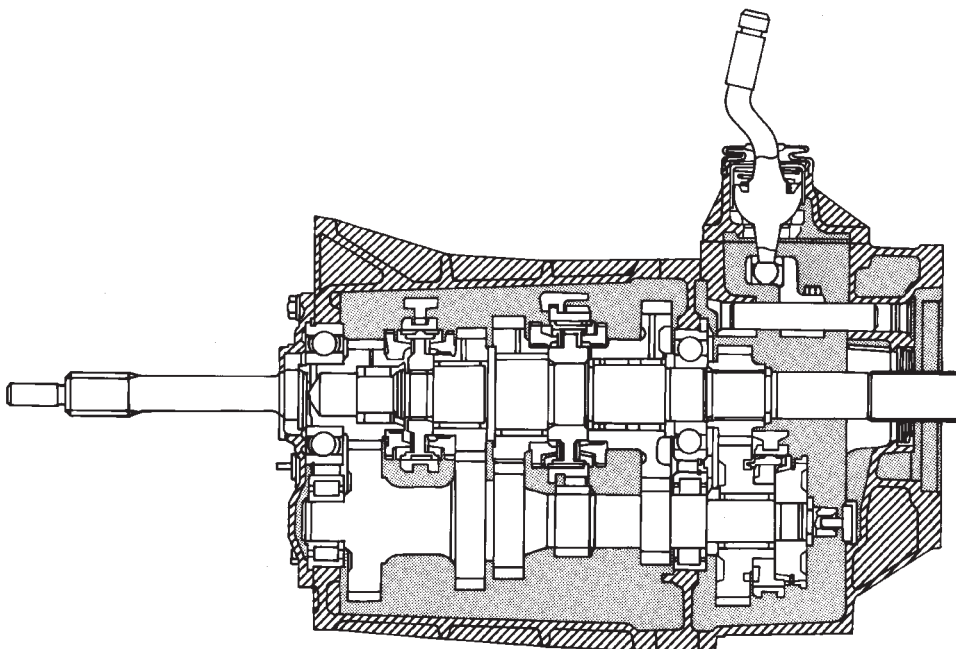


Abb. 1 Schaltgetriebe AX 15

ALLGEMEINES (Fortsetzung)

GETRIEBEBEKENNUNG

Die Codenummern der Getriebekennung befinden sich beim AX 15-Getriebe an der Unterseite des Getriebegehäuses (Abb. 2).

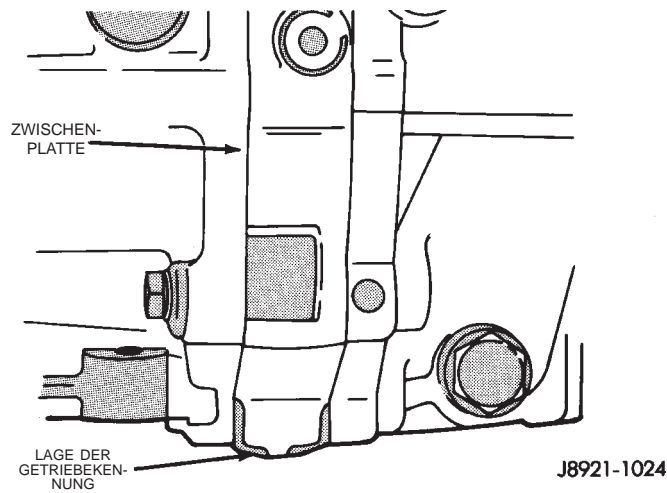


Abb. 2 Lage der Getriebekennung

Die erste Ziffer bezeichnet das Jahr der Fertigung; die zweite und die dritte Ziffer stehen für den Monat der Fertigung. Die übrigen Ziffern geben die Seriennummer des Getriebes an.

SCHALTSCHEMA

Das Schaltschema des AX 15-Getriebes ist in (Abb. 3) dargestellt. Erster und zweiter sowie dritter und vierter Gang sind zum leichteren Schalten übereinander angeordnet. Der fünfte Gang und der Rückwärtsgang sind ebenfalls übereinander angeordnet und liegen im Schaltschema ganz rechts (Abb. 3).

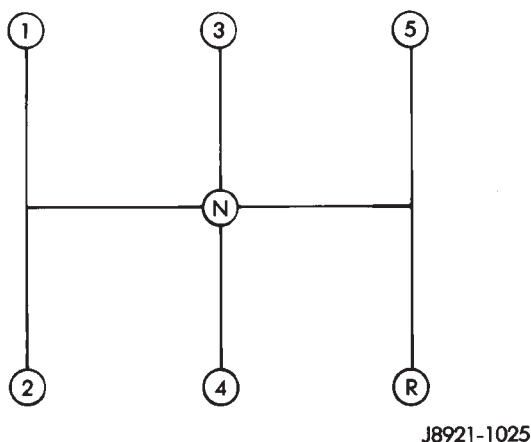


Abb. 3 Schaltschema AX 15-Getriebe

Das AX 15-Getriebe ist mit einer Rückwärtsgangssperre ausgestattet. Der Schalthebel muß vor dem Einlegen des Rückwärtsgangs zunächst durch die Leerlaufaststellung geführt werden.

EMPFOHLENES SCHMIERMITTEL

Als Schmiermittel für das AX 15-Getriebe wird Mopar® 75W-90 gemäß API-Spezifikation GL-5 oder ein gleichwertiges Getriebeöl empfohlen.

Der Ölstand sollte zwischen der Unterkante der Einfüllöffnung bis maximal 6 mm (0,25 Zoll) unterhalb der Unterkante der Einfüllöffnung liegen.

Die Trockenfüllmenge des Getriebes beträgt ca.:

- 3,10 Liter (3,27 qts.) bei Fahrzeugen mit Allradantrieb.

SCHALTER/RÜCKFAHRLEUCHTEN, EINFÜLL- UND ABLASS-SCHRAUBE

Die Einfüllschraube befindet sich auf der Fahrerseite des Getriebegehäuses (Abb. 4).

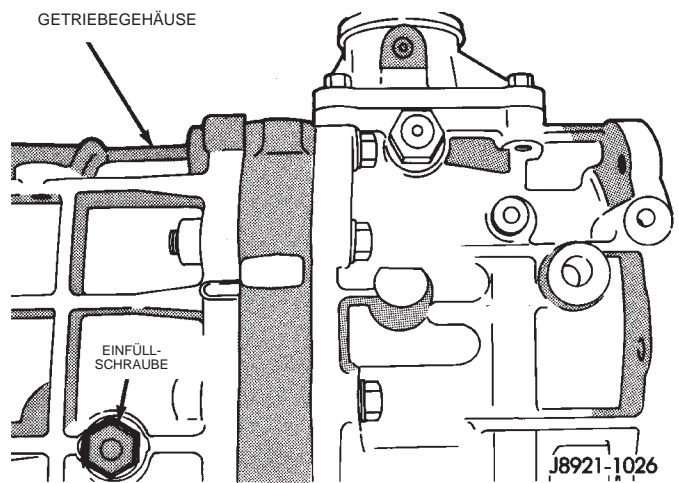


Abb. 4 Lage der Einfüllschraube

Die Ablaßschraube und der Schalter/Rückfahrleuchten befinden sich auf der Beifahrerseite des Getriebegehäuses (Abb. 5).

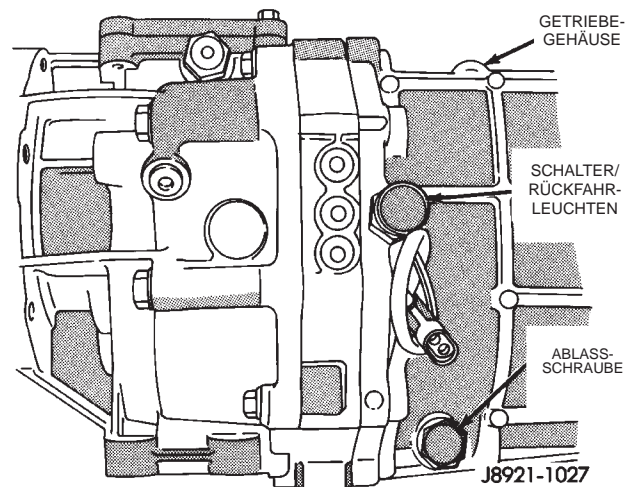


Abb. 5 Lage von Ablaßschraube und Schalter/Rückfahrleuchten

ALLGEMEINES (Fortsetzung)

GETRIEBEÜBERSETZUNGEN

Die einzelnen Gänge des Getriebes AX 15 sind wie folgt über- bzw. untersetzt:

- 1. Gang. 3,83:1
- 2. Gang. 2,33:1
- 3. Gang. 1,44:1
- 4. Gang. 1,00:1
- 5. Gang. 0,79:1
- Rückwärtsgang. 4,22:1

GETRIEBE ZUSAMMENBAUEN — ALLGEMEINES

Beim Zusammenbau die Getriebebauteile mit Getriebeöl schmieren. Zum Schmieren der Dichtlippen und/oder Fixieren von Bauteilen beim Einbau Rohvaseline verwenden.

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG

NIEDRIGER GETRIEBEÖLSTAND

Ein zu niedriger Getriebeölstand ist gewöhnlich auf Undichtigkeiten oder eine nicht korrekt durchgeführte Ölstandskontrolle oder Befüllung zurückzuführen.

Undichtigkeiten können an den Paßflächen von Getriebegehäuse, Zwischenplatte und Adaptergehäuse bzw. Gehäusefortsatz oder am vorderen und hinteren Dichtring auftreten. Durch Überfüllung können ähnliche Symptome hervorgerufen werden wie bei einer Undichtigkeit.

Undichtigkeiten an der Rückseite von Gehäusefortsatz oder Adaptergehäuse sind auf schadhafte Gehäuse-Dichtringe zurückzuführen. Undichtigkeiten an den Paßflächen zwischen Bauteilen werden in der Regel durch falschen oder unterbrochenen Dichtmittelauftrag, falsches Anzugsmoment der Befestigungsschrauben oder die Verwendung von anderen als den empfohlenen Dichtmitteln hervorgerufen.

Undichtigkeiten an der Getriebevorderseite stammen entweder vom vorderen Lagerhalter oder von der Dichtung des Lagerhalters. Nach längerem Betrieb kann Schmiermittel von der Kupplungsglocke sichtbar heruntertropfen. Eine größere Undichtigkeit kann zur Verunreinigung der Kupplungsscheibe führen und Durchrutschen, Rupfen oder Vibrieren der Kupplung verursachen.

Wird das Getriebe aus einer mit Druckluft oder Elektromotor betriebenen Füllpumpe befüllt, kann die Füllmenge unter Umständen zu gering sein. Das ist vor allem dann der Fall, wenn die Füllpumpe nicht korrekt kalibriert ist. Deshalb nach der Befüllung stets den Füllstand kontrollieren, um einen zu niedrigen Getriebeölstand zu vermeiden.

Eine korrekte Ölstandskontrolle kann nur dann durchgeführt werden, wenn sich das Fahrzeug in einer ebenen Lage befindet. Dies kann durch Verwendung

einer Auffahr-Hebebühne gewährleistet werden. Außerdem vor der Kontrolle des Ölstandes ca. eine Minute lang warten, damit sich das Schmiermittel sammeln kann. Die Beachtung dieser Empfehlungen gewährleistet eine korrekte Ölstandskontrolle und schließt eine Unter- oder Überfüllung des Getriebes aus.

GETRIEBE SCHWERGÄNGIG

Schwergängigkeit des Getriebes wird in der Regel durch zu niedrigen Getriebeölstand, falsches oder verunreinigtes Getriebeöl, schadhafte Bauteile, eine falsch eingestellte Kupplung oder durch Schäden an Kupplungsscheibe oder Kupplungsdruckplatte verursacht.

Größere Undichtigkeiten können zu Schäden an Zahnradern, Schaltstangen, Synchronerichtungen und Lagern führen. Bleibt eine Undichtigkeit über längere Zeit unentdeckt, sind die ersten Anzeichen einer Störung in der Regel Schwergängigkeit der Schaltung und Getriebeegeräusche.

Auch falsches oder verunreinigtes Getriebeöl kann zur Schwergängigkeit der Schaltung führen. Die Verwendung von ungeeigneten Schmiermitteln hat Geräusentwicklung, übermäßigen Verschleiß, Schwergängigkeit der internen Bauteile und damit Schwergängigkeit der Schaltung zur Folge.

Unvollständiges Ausrücken der Kupplung ist häufig die Ursache für eine schwergängige Schaltung und kann durch eine falsch eingestellte Kupplung, Verschleiß oder Beschädigung der Druckplatte oder der Kupplungsscheibe verursacht werden. Bei einem fortgeschrittenen Kupplungsschaden kann es beim Einlegen der Gänge zu Krachgeräuschen kommen.

Verschlossene oder beschädigte Synchronringe können zu Krachgeräuschen beim Einlegen der Vorwärtsgänge führen. Bei neuen Getrieben oder bei Austauschgetrieben sind die neuen Synchronringe häufig schwergängig, so daß auch in diesem Fall Schwierigkeiten oder Geräusche beim Schalten auftreten können. Dieser Effekt läßt jedoch in den meisten Fällen beim Einfahren des Getriebes nach.

GETRIEBEGERÄUSCHE

Bei den meisten Schaltgetrieben ist ein gewisses Betriebsgeräusch normal. Die rotierenden Zahnräder erzeugen ein leises Singen, das normalerweise nur bei extremen Drehzahlen hörbar wird.

Starke, deutlich hörbare Getriebeegeräusche sind in der Regel auf eine unzureichende Schmierung zurückzuführen. Nicht ausreichendes, ungeeignetes oder verunreinigtes Getriebeöl kann einen raschen Verschleiß der Zahnräder, Synchronerichtungen, Schaltstangen, Schaltgabeln und Lager zur Folge haben. Die durch Schmiermittelmangel verursachte Überhitzung des Getriebes kann bis zum Zahnradbruch führen.

AUS- UND EINBAU

GETRIEBE

AUSBAU

1. Das Minuskabel von der Batterie abklemmen.
2. Die Staubschutzmanschette des Schalthebels und den Schalthebel ausbauen.
3. Das Fahrzeug mit einer Hebebühne anheben.
4. Das Getriebeöl ablassen (Abb. 6).

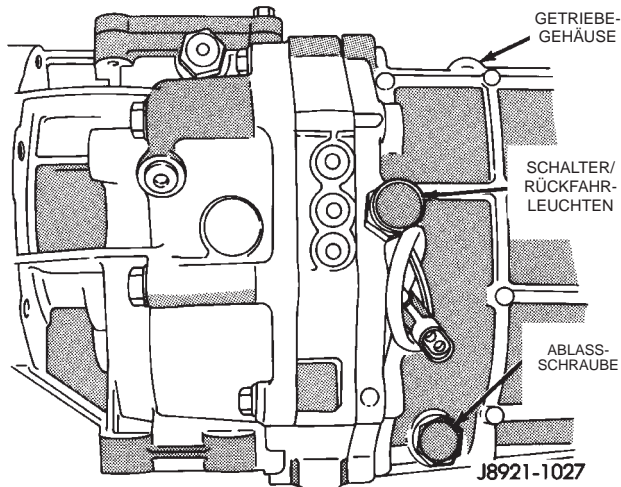


Abb. 6 Lage von Ablaßschraube und Schalter/Rückfahrleuchten

5. Motor und Getriebe mit einem einstellbaren Unterstellbock abstützen.
6. Auspuffrohr und Wärmeschutzschild ausbauen.
7. Die Ausrichtung der vorderen und hinteren Antriebswelle für den Wiedereinbau markieren (Abb. 7).

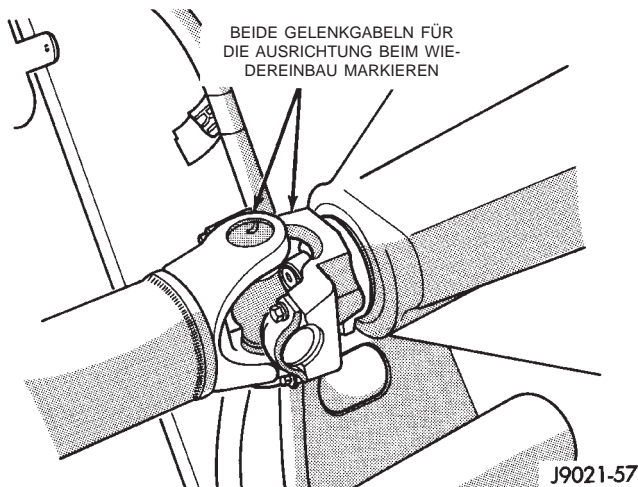


Abb. 7 Gelenkgabeln an Antriebswelle und Achse markieren

8. Die vordere Antriebswelle ausbauen.
9. Die hintere Antriebswelle ausbauen.

10. Die Schutzplatte des Getriebes ausbauen.
11. Das Schaltgestänge des Verteilergetriebes lösen, den Steckverbinder vom Geschwindigkeitsabnehmer abziehen und den Entlüftungsschlauch abziehen (Abb. 8).

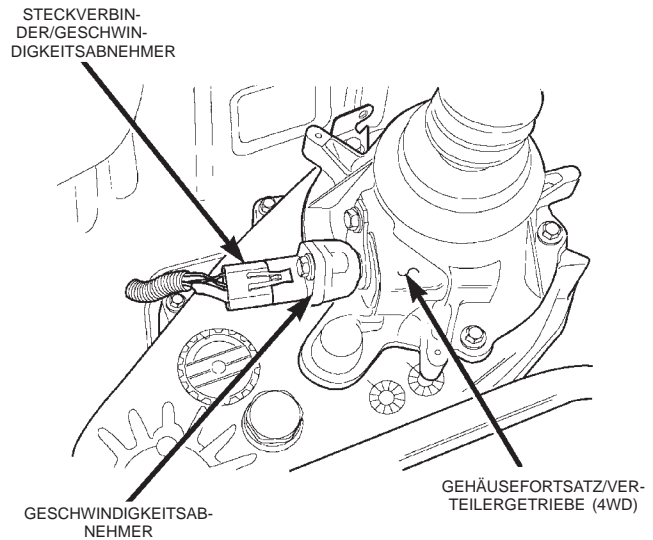


Abb. 8 Geschwindigkeitsabnehmer

12. Den einstellbaren Unterstellbock unter dem Motor neu ausrichten.
13. Das Getriebe mit einem Getriebeheber abstützen und mit Sicherheitsketten befestigen.
14. Die hintere Getriebebefestigung ausbauen.
15. Den hinteren Querträger ausbauen.
16. Das Verteilergetriebe ausbauen. Näheres hierzu siehe den Abschnitt zum Ausbau des Verteilergetriebes weiter hinten in diesem Kapitel.
17. Motor und Getriebe um nicht mehr als 7,6 cm absenken.
18. Die oberen und die mittleren Befestigungsschrauben (je 2) lösen, mit denen die Kupplungsglocke am Motor befestigt ist.
19. Den Motordrehzahlfühler (Kurbelwinkelgeber) ausbauen (Abb. 9).
20. Den Kupplungsnehmerzylinder von der Kupplungsglocke abbauen.
21. Die unteren Befestigungsschrauben des Getriebes lösen.
22. Das Getriebe aus dem Fahrzeug ausbauen.

EINBAU

1. Das Getriebe auf einen Getriebeheber setzen und mit Sicherheitsketten befestigen.
2. Das Getriebe in das Fahrzeug einbauen (Abb. 10).

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

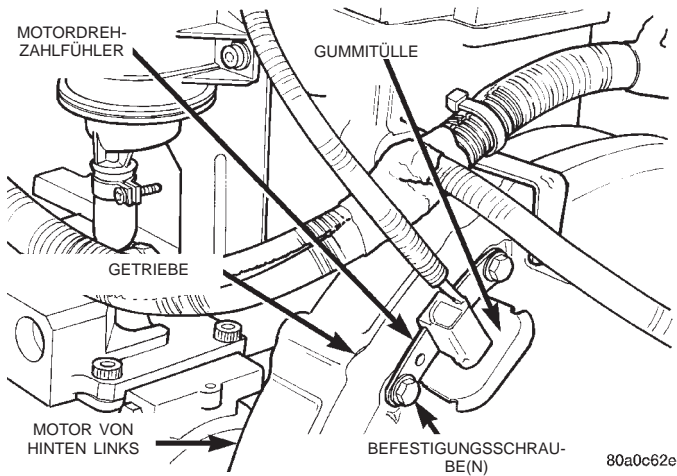


Abb. 9 Motordrehzahlfühler

3. Die unteren Befestigungsschrauben des Getriebes (2) ansetzen und mit einem Anzugmoment von 74,6 N·m festziehen.
4. Den Kupplungsnehmerzylinder an die Kupplungsglocke befestigen.
5. Den Motordrehzahlfühler (Kurbelwinkelgeber) in das Fahrzeug einbauen (Abb. 9).

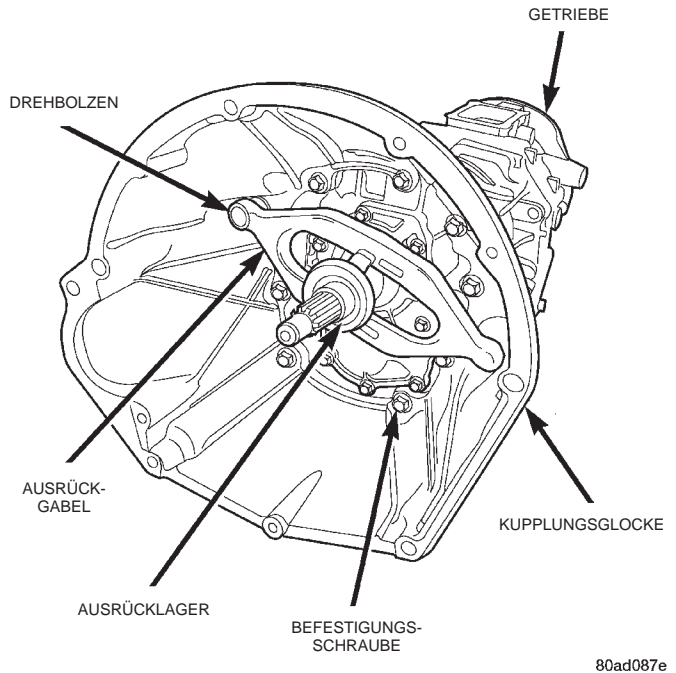


Abb. 11 Befestigung der Kupplungsglocke am Getriebe

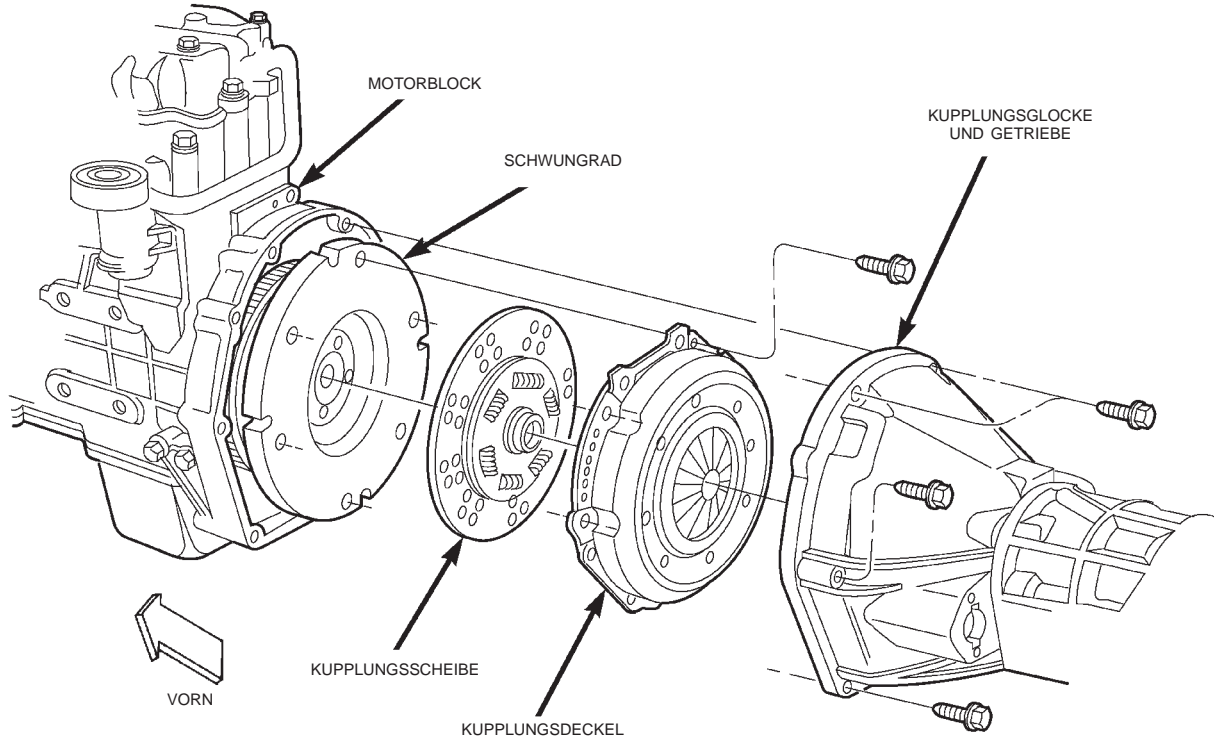


Abb. 10 Befestigung des Getriebes am Motor

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

6. Die oberen Befestigungsschrauben (2) ansetzen und festziehen, mit denen die Kupplungsglocke am Motor befestigt wird. Die Befestigungsschrauben mit einem Anzugsmoment von 36,6 N·m festziehen.

7. Die mittleren Befestigungsschrauben (2) ansetzen und festziehen, mit denen die Kupplungsglocke am Motor befestigt wird. Die Befestigungsschrauben mit einem Anzugsmoment von 58,3 N·m festziehen.

8. Motor und Getriebe mit dem einstellbaren Unterstellbock anheben.

9. Das Verteilergetriebe einbauen. Näheres hierzu siehe den Abschnitt zum Einbau des Verteilergetriebes weiter hinten in diesem Kapitel.

10. Den hinteren Querträger einbauen.

11. Die hintere Getriebebefestigung einbauen.

12. Das Schaltgestänge des Verteilergetriebes befestigen, den Steckverbinder am Geschwindigkeitsabnehmer anschließen und den Entlüftungsschlauch anschließen (Abb. 8).

13. Die Schutzplatte des Getriebes einbauen.

14. Die vordere und die hintere Antriebswelle ausrichten und einbauen.

15. Auspuffrohr und Wärmeschutzschild einbauen.

16. Den Getriebeheber entfernen.

17. Das Getriebe mit dem vorgeschriebenen Getriebeöl befüllen (Abb. 12).

18. Den einstellbaren Unterstellbock unter dem Motor entfernen.

19. Das Fahrzeug absenken.

20. Den Schalthebel und die Staubschutzmanschette des Schalthebels einbauen.

21. Das Minuskabel an die Batterie anschließen.

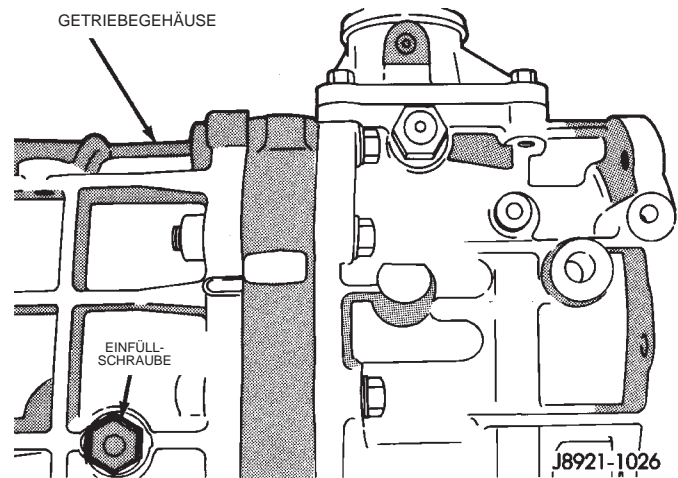


Abb. 12 Lage der Einfüllschraube

TECHNISCHE DATEN

ANZUGSMOMENTE

BEZEICHNUNG	ANZUGSMOMENT
Obere Befestigungsschrauben/Kupplungsglocke an Motor (2)	36,6 N·m (27 ft. lbs.)
Mittlere Befestigungsschrauben/Kupplungsglocke an Motor (2)	58,3 N·m (43 ft. lbs.)
Untere Befestigungsschrauben/Kupplungsglocke an Motor (2)	74,6 N·m (55 ft. lbs.)
Befestigungsschrauben/ Kupplungsglocke an Getriebe	38,0 N·m (28 ft. lbs.)
Befestigungsmuttern/ Verteilergetriebe an Getriebe	35 N·m (26 ft. lbs.)
Befestigungsschrauben/Gelenkwelle	26,5 N·m (19,5 ft. lbs.)

VERTEILERGETRIEBE NV231

ALLGEMEINES

VERTEILERGETRIEBE NV231

Das Verteilergetriebe NV231 ist ein Verteilergetriebe für zuschaltbaren Allradantrieb mit Geländeuntersetzung. Dieses Getriebe verfügt über drei Gangbereiche und eine Leerlaufstellung. Die Geländeuntersetzung besitzt ein Übersetzungsverhältnis, das für erhöhte Kraftübertragung bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten sorgt.

Das Antriebszahnrad des Verteilergetriebes ist über eine Keilverzahnung mit der Abtriebswelle des Schalt- bzw. Automatikgetriebes verbunden. Es treibt die Hauptwelle des Verteilergetriebes über den Planetenradsatz und einen Schaltkörper an. Die Abtriebswelle zur Vorderachse wird über eine Antriebskette von einem Ritzel auf der Hauptwelle angetrieben. Die Schaltgabel des Verteilergetriebes stellt beim Zuschalten des Allradantriebs eine formschlüssige Verbindung zwischen Schaltmuffe und Schaltkörper her, daraufhin wird Kraft auf das Antriebsritzel der Vorderachse übertragen. Schaltmuffe und Schaltkörper des Verteilergetriebes sind nicht synchronisiert.

Die Kraftübertragungselemente sind in einem zweiteiligen Aluminiumgehäuse eingebaut. Die beiden Gehäusehälften sind miteinander verschraubt. Vorderes und hinteres Lager der Hauptwelle sitzen in Lagergehäusen aus Aluminium, die mit der jeweiligen Gehäusehälfte verschraubt sind.

GANGBEREICHE

Gangbereiche des Verteilergetriebes NV231:

- 2WD (Heckantrieb)
- 4x4 (Allradantrieb)
- 4 Lo (Allradantrieb mit Geländeuntersetzung)

Der Heckantrieb ist der normale Antrieb für Fahrbahnoberflächen aller Art.

Der Allradantrieb (4x4 und 4 Lo) ist nicht für befestigte Straßen vorgesehen, sondern soll nur im Gelände und auf unbefestigten Wegen zugeschaltet werden. Die einzigen Bedingungen, unter denen der Allradantrieb auch auf befestigten Straßen zugeschaltet werden darf, sind eine geschlossene Schneedecke oder Glatteis.

Die Geländeuntersetzung ist nur im Bereich 4 Lo zugeschaltet. Dieser Gangbereich stellt zusätzliche

Zugkraft für Fahrten im Gelände zur Verfügung. Das Übersetzungsverhältnis beträgt 2,72:1.

SCHALTMECHANISMUS

Die Gangbereiche werden mit dem Bereichswahlhebel auf der Mittelkonsole eingelegt. Der Bereichswahlhebel ist über ein einstellbares Schaltgestänge mit dem Schalthebel am Verteilergetriebe verbunden. Alle Gangbereiche liegen in einer Gasse und sind auf der Schaltkulisse des Bereichswahlhebels gekennzeichnet.

KENNZEICHNUNG DES VERTEILERGETRIEBES

An der hinteren Gehäusehälfte des Verteilergetriebes ist ein rundes Typenschild angebracht (Abb. 1). Das Typenschild des Verteilergetriebes enthält folgende Angaben: Typennummer, Montagenummer, Seriennummer und Übersetzungsverhältnis.

Die Seriennummer des Verteilergetriebes gibt auch Aufschluß über das Fertigungsdatum.

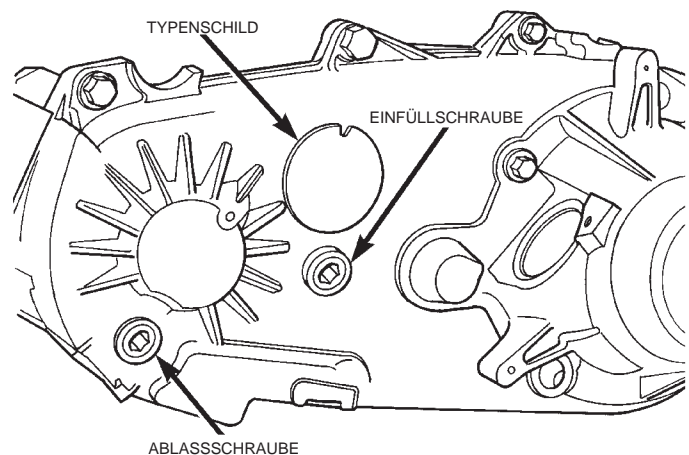


Abb. 1 Einfüllschraube, Ablassschraube und Typenschild

SCHMIERMITTEL UND FÜLLMENGE

Als Schmiermittel für das Verteilergetriebe NV231 ist Mopar® Dexron II oder ATF Plus 3, Typ 7176 vorgeschrieben. Die Füllmenge beträgt ca. 1,2 Liter (2,5 pts).

Einfüllschraube und Ablassschraube befinden sich in der hinteren Gehäusehälfte (Abb. 1). Der richtige Füllstand liegt auf Höhe der Unterkante/Einfüllöffnung. Beim Prüfen des Füllstands muß das Fahrzeug auf einer waagerechten Fläche stehen.

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG

FEHLERSUCHE AM VERTEILERGETRIEBE NV231

FEHLERSUCHTABELLE

STÖRUNG	MÖGLICHE URSACHE	ABHILFE
Gewünschter Gangbereich des Verteilergetriebes läßt sich nur schwer oder gar nicht einlegen.	1) Zu hohe Fahrgeschwindigkeit läßt Schaltvorgang nicht zu.	1) Fahrt verlangsamen und gewünschten Gangbereich einlegen.
	2) Das Fahrzeug wurde auf trockener, befestigter Fahrbahn längere Zeit in Gangbereich 4H betrieben. Dadurch kann es zu Verspannungen im Antriebsstrang kommen, die zu Schaltschwierigkeiten führen.	2) Fahrzeug anhalten und Verteilergetriebe auf N schalten. Anschließend kann der gewünschte Gangbereich des Verteilergetriebes eingelegt werden.
	3) Schaltgestänge des Verteilergetriebes schwergängig.	3) Gestänge nach Bedarf instandsetzen oder austauschen.
	4) Zu wenig oder ungeeignetes Schmiermittel.	4) Schmiermittel ablassen und Verteilergetriebe mit Schmiermittel der richtigen Sorte und Menge neu befüllen.
	5) Innenteile des Verteilergetriebes schwergängig, verschlissen oder beschädigt.	5) Einzelteile nach Bedarf instandsetzen oder austauschen.
Verteilergetriebe arbeitet in allen Gangbereichen geräuschvoll.	1) Zu wenig oder ungeeignetes Schmiermittel.	1) Schmiermittel ablassen und Verteilergetriebe mit Schmiermittel der richtigen Sorte und Menge neu befüllen.
Verteilergetriebe arbeitet geräuschvoll in Gangbereich 4L oder der Gangbereich springt heraus.	1) Verteilergetriebe nicht vollständig in Stellung 4L eingerastet.	1) Fahrzeug verlangsamen, Verteilergetriebe auf N schalten und anschließend Gangbereich 4L einlegen.
	2) Schaltgestänge des Verteilergetriebes verstellt.	2) Gestänge nach Bedarf einstellen.
	3) Schaltgestänge des Verteilergetriebe lose oder schwergängig.	3) Einzelteile des Gestänges schmieren, instandsetzen oder austauschen bzw. gelöste Schraubverbindungen nachziehen.
	4) Schaltgabel/Unteretzungsgetriebe beschädigt, Schaltgabelbeläge verschlissen oder Schaltgabel/Unteretzungsgetriebe klemmt auf Schaltstange.	4) Einzelteile nach Bedarf instandsetzen oder austauschen.
	5) Unteretzungsgetriebe verschlissen oder beschädigt.	5) Einzelteile nach Bedarf instandsetzen oder austauschen.
Schmiermittel tritt an Wellendichtringen des Verteilergetriebes oder an Entlüftung aus.	1) Füllstand der Getriebeflüssigkeit im Verteilergetriebe zu hoch.	1) Flüssigkeit ablassen, bis der richtige Füllstand erreicht ist.
	2) Entlüftung des Verteilergetriebes ganz oder teilweise verstopft.	2) Verstopfung beseitigen oder Entlüftung austauschen.
	3) Wellendichtringe des Verteilergetriebes beschädigt oder falsch eingebaut.	3) Beschädigte(n) Wellendichtring(e) austauschen.
Unnormaler Reifenverschleiß.	1) Längeres Fahren in Gangbereich 4H auf trockener, befestigter Straße.	1) Auf trockener, befestigter Straße in Gangbereich 2H fahren.

AUS- UND EINBAU

VERTEILERGETRIEBE

AUSBAU

- (1) Das Verteilergetriebe in Stellung N schalten.
- (2) Das Fahrzeug anheben.
- (3) Das Getriebeöl aus dem Verteilergetriebe ablassen.
- (4) Die Gelenkgabeln der Gelenkwellen zur Vorder- und Hinterachse für richtigen Wiedereinbau kennzeichnen.
- (5) Das Getriebe mit einem Unterstellbock abstützen.
- (6) Den hinteren Querträger und die Schutzplatte (je nach Ausstattung) ausbauen.
- (7) Die Gelenkgabeln der Gelenkwellen zur Vorder- und Hinterachse vom Verteilergetriebe lösen.
- (8) Den Steckverbinder vom Geschwindigkeitsabnehmer abziehen.
- (9) Das Schaltgestänge des Verteilergetriebes am Schalthebel aushängen.
- (10) Den Entlüftungsschlauch vom Verteilergetriebe (Abb. 2) und nach Bedarf den Steckverbinder vom Schalter der Kontrollleuchte/Allradantrieb abziehen.
- (11) Das Verteilergetriebe mit einem Getriebeheber abstützen.
- (12) Das Verteilergetriebe mit Ketten am Getriebeheber sichern.
- (13) Die Befestigungsmuttern lösen, mit denen das Verteilergetriebe am Schalt- bzw. Automatikgetriebe befestigt ist.
- (14) Verteilergetriebe und Getriebeheber nach hinten ziehen, um das Verteilergetriebe vom Schalt- bzw. Automatikgetriebe zu lösen.
- (15) Das Verteilergetriebe unter dem Fahrzeug hervorziehen.

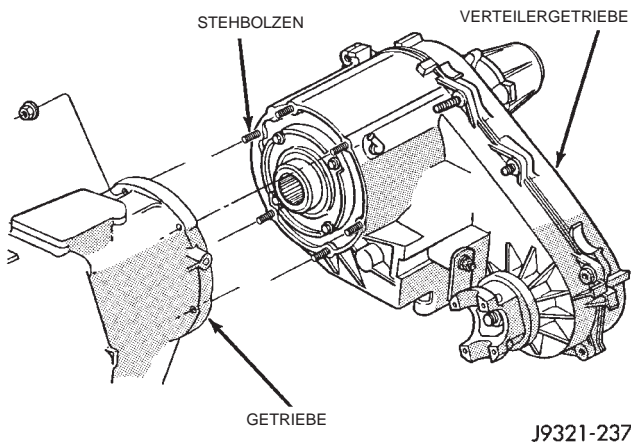
EINBAU

- (1) Das Verteilergetriebe auf einen Getriebeheber setzen.
- (2) Das Verteilergetriebe mit Ketten am Getriebeheber sichern.
- (3) Das Verteilergetriebe unter dem Fahrzeug in Einbauposition bringen.
- (4) Die Gelenkwellen zwischen Verteilergetriebe und Getriebe ausrichten und das Verteilergetriebe an das Getriebe montieren.
- (5) Die Befestigungsmuttern des Verteilergetriebes mit einem Anzugsmoment von 35 N·m festziehen (Abb. 2).
- (6) Den Steckverbinder des Geschwindigkeitsabnehmers und den Entlüftungsschlauch wieder anschließen.
- (7) Nach Bedarf den Steckverbinder am Schalter der Kontrollleuchte/Allradantrieb anschließen und die Kabel an den Halteclips am Verteilergetriebe befestigen.
- (8) Die Gelenkwellen mit Hilfe der Markierungen ausrichten und in der ursprünglichen Einbauposition befestigen. Die Befestigungsschrauben der Gelenkwellen mit einem Anzugsmoment von 26,5 N·m festziehen.
- (9) Das Verteilergetriebe mit dem vorgeschriebenen Getriebeöl befüllen. Näheres hierzu siehe den Abschnitt über Schmiermittel und Füllmenge.
- (10) Den hinteren Querträger und die Schutzplatte (je nach Ausstattung) montieren. Die Befestigungsschrauben des Querträgers festziehen.
- (11) Getriebeheber und Abstützung entfernen.
- (12) Die Schaltstange mit dem Schalthebel des Verteilergetriebes verbinden.
- (13) Das Schaltgestänge des Verteilergetriebes einstellen.
- (14) Das Fahrzeug absenken und prüfen, ob sich das Verteilergetriebe einwandfrei schalten läßt.

BEREICHSWAHLHEBEL

AUSBAU

- (1) Das Verteilergetriebe auf 4L schalten.
- (2) Die Kappe vom Schaltknäuf des Bereichswahlhebels abnehmen.
- (3) Die Befestigungsmutter lösen, mit der der Schaltknäuf auf dem Bereichswahlhebel befestigt ist.
- (4) Den Schaltknäuf abnehmen.
- (5) Das Fahrzeug anheben und sicher abstützen.
- (6) Die Sicherungsschraube der Drehgabel lockern und die Schaltstange aus der Drehgabel schieben (Abb. 3). Läßt sich die Stange nicht weit genug verschieben, um von der Drehgabel gelöst werden zu können, die Drehgabel vom Bereichswahlhebel abbauen.



J9321-237

Abb. 2 Befestigung des Verteilergetriebes

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

(7) Die Befestigungsschrauben lösen, mit denen der Bereichswahlhebel am Getriebe befestigt ist.

(8) Den Bereichswahlhebel aus dem Fahrzeug ausbauen.

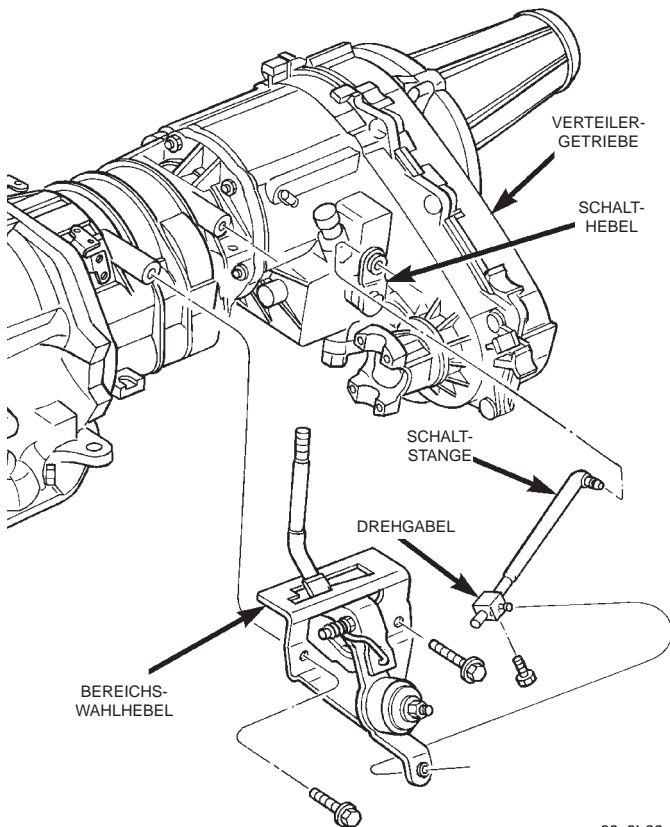


Abb. 3 Bereichswahlhebel

EINBAU

(1) Den Bereichswahlhebel auf das Getriebe setzen. Den Bereichswahlhebel vorsichtig durch die Staubschutzmanschette führen, um die Manschette nicht zu beschädigen.

(2) Die Befestigungsschrauben ansetzen und festziehen, mit denen der Bereichswahlhebel am Getriebe befestigt wird.

(3) Nach Bedarf die Drehgabel am Bereichswahlhebel befestigen.

(4) Nach Bedarf die Schaltstange in die Drehgabel einführen.

(5) Bereichswahlhebel und Verteilergetriebe in Stellung 4L bringen.

(6) Anschließend die Sicherungsschraube der Drehgabel festziehen.

(7) Das Fahrzeug absenken.

(8) Den Schaltknopf auf dem Bereichswahlhebel anbringen.

(9) Die Mutter ansetzen und festziehen, mit der der Schaltknopf auf dem Bereichswahlhebel befestigt wird.

(10) Die Kappe auf dem Schaltknopf des Bereichswahlhebels anbringen.

(11) Abschließend prüfen, ob sich das Verteilergetriebe einwandfrei schalten läßt.

TACHOMETER

AUSBAU

(1) Fahrzeug anheben.

(2) Den Steckverbinder vom Geschwindigkeitsabnehmer abziehen.

(3) Die Befestigungsschraube der Adapterhalterung lösen und die Adapterhalterung abnehmen (Abb. 4).

(4) Geschwindigkeitsabnehmer und Tachometeradapter zusammen ausbauen.

(5) Die Befestigungsschraube des Geschwindigkeitsabnehmers lösen und den Geschwindigkeitsabnehmer vom Adapter abbauen.

(6) Das Tachoritzel aus dem Adapter ausbauen. Das Ritzel austauschen, wenn es Risse, Absplinterungen oder übermäßigen Verschleiß aufweist.

(7) Den Geschwindigkeitsabnehmer und die O-Ringe des Adapters prüfen (Abb. 4). Die O-Ringe austauschen, wenn sie verschlissen oder beschädigt sind.

(8) Die Anschlußstifte im Geschwindigkeitsabnehmer prüfen und mit Mopar®-Sprühreiniger reinigen, falls sie verschmutzt oder oxidiert sind. Den Geschwindigkeitsabnehmer austauschen, wenn er defekt ist oder die Anschlußstifte locker, stark korrodiert oder beschädigt sind.

EINBAUEN UND AUSRICHTEN

(1) Adapterflansch und Anlagefläche des Adapters im Gehäuse gründlich reinigen. Für eine korrekte Ausrichtung des Adapters und eine einwandfreie Funktion des Tachometers müssen alle Oberflächen sauber sein.

(2) Gegebenenfalls neue O-Ringe an Geschwindigkeitsabnehmer und Tachometeradapter auflegen (Abb. 4).

(3) Den Geschwindigkeitsabnehmer und die O-Ringe mit Getriebeöl bestreichen.

(4) Den Geschwindigkeitsabnehmer in den Tachometeradapter einsetzen. Die Befestigungsschraube des Geschwindigkeitsabnehmers mit einem Anzugsmoment von 2-3 N·m (15-27 in. lbs.) festziehen.

(5) Das Tachoritzel in den Adapter einsetzen.

(6) Vor dem Anbringen des Tachometers im Gehäuse die Anzahl der Zähne am Tachoritzel zählen. Danach die Zähne mit Getriebeöl bestreichen.

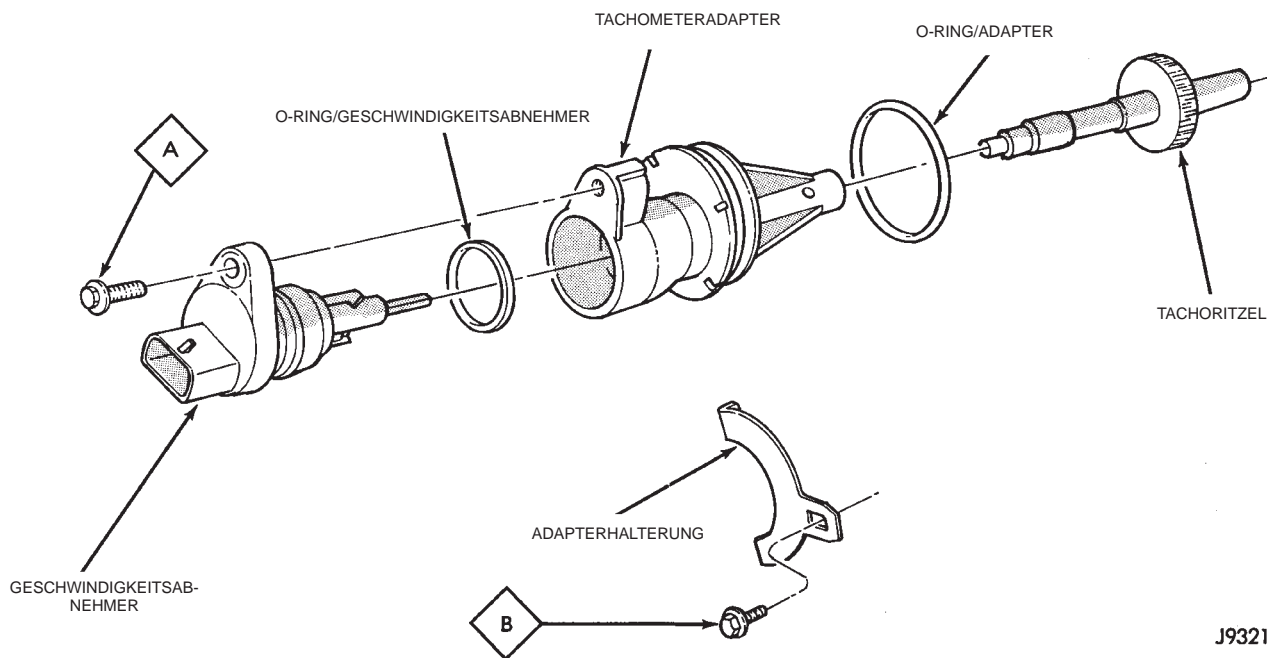
(7) Die Einstellnummern am Adaptergehäuse ablesen (Abb. 5). Die Zahlen entsprechen der Zahnzahl des Tachoritzels.

(8) Den Tachometer in das Gehäuse einsetzen.

(9) Den Adapter drehen, bis sich die entsprechende Einstellnummer in 6-Uhr-Stellung befindet. Sicher-

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

TEIL	ANZUGSMOMENT
A	2-3 N·m (15-27 IN. LBS.)
B	10-12 N·m (90-110 IN. LBS.)



J9321-385

Abb. 4 Bauteile des Tachometers

stellen, daß die Zahl der Einstellnummer mit der Anzahl der Zähne am Tachoritzel übereinstimmt.

(10) Die Adapterhalterung anbringen und die Befestigungsschraube der Halterung mit einem Anzugsmoment von 10-12 N·m (90-110 in. lbs.) festziehen.

(11) Den Steckverbinder am Geschwindigkeitsabnehmer anschließen.

(12) Fahrzeug absenken und den Getriebeölstand ggf. korrigieren.

VORDERER DICHRING DER ABTRIEBSWELLE

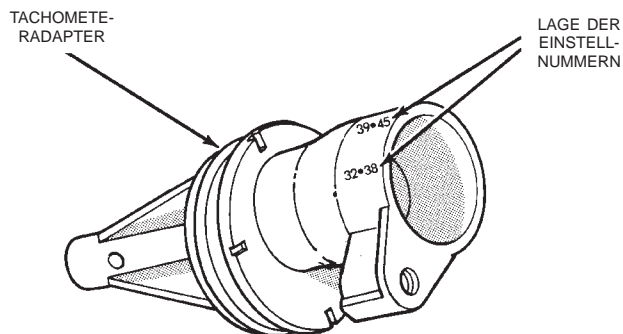
AUSBAU

- (1) Das Fahrzeug anheben und sicher abstützen.
- (2) Die Gelenkwelle zur Vorderachse ausbauen. Näheres hierzu siehe Kapitel 3, "Differential und Antriebsstrang".
- (3) Die Gelenkgabel von der Abtriebswelle zur Vorderachse lösen.

(4) Den Dichtring der Abtriebswelle mit einem geeigneten Werkzeug aus dem Gehäuse hebeln (Abb. 6).

EINBAU

(1) Einen neuen Dichtring mit Einbauwerkzeug 8143 wie folgt in das Gehäuse einbauen:



J9321-386

Abb. 5 Lage der Einstellnummern am Tachometeradapter

(a) Den neuen Dichtring auf das Werkzeug aufsetzen. Die ringförmige Feder am Dichtring muß zur Gehäuseinnenseite zeigen.

(b) Den Dichtring vorsichtig mit dem Hammer in die Gehäusebohrung einklopfen (Abb. 7). Dann den Dichtring soweit eintreiben, bis das Einbauwerkzeug am Gehäuse anliegt.

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

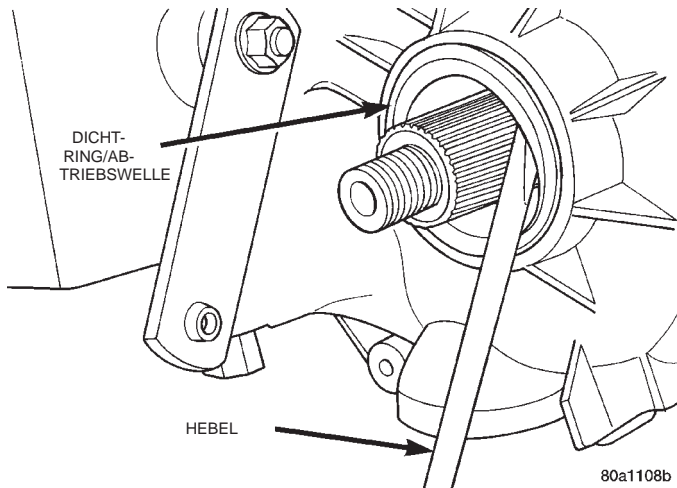


Abb. 6 Dichtring der Abtriebswelle ausbauen

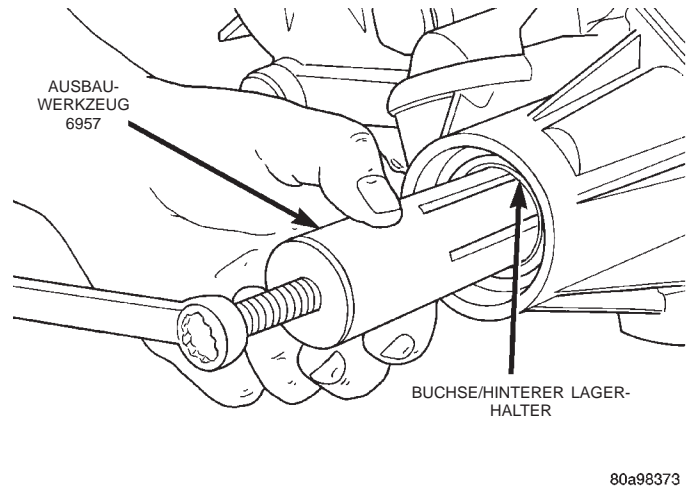


Abb. 8 Buchse aus hinterem Lagerhalter ausbauen

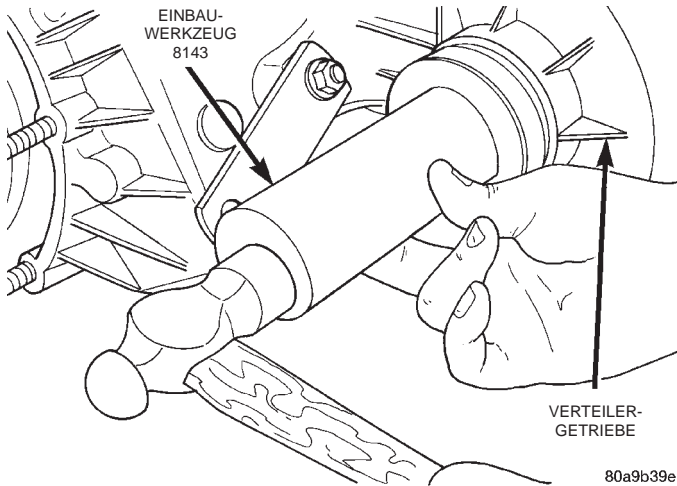


Abb. 7 Dichtring der Abtriebswelle einbauen

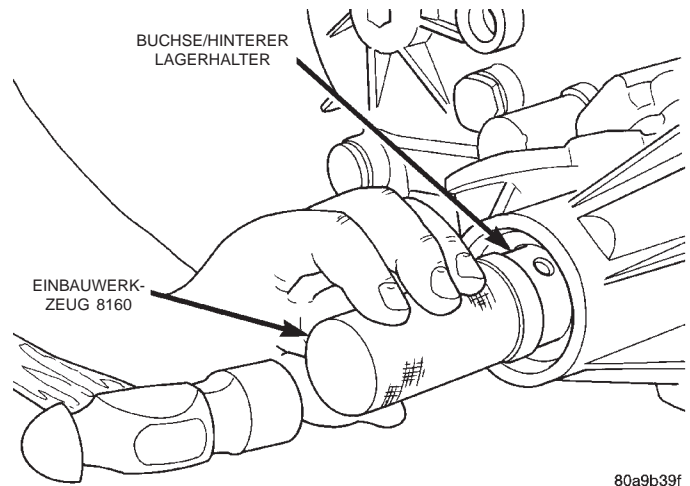


Abb. 9 Buchse in hinteren Lagerhalter einbauen

DICHTRING UND BUCHSE DES HINTEREN LAGERHALTERS

AUSBAU

- (1) Das Fahrzeug anheben.
- (2) Die Gelenkwelle zur Hinterachse ausbauen. Näheres hierzu siehe Kapitel 3, "Differential und Antriebsstrang".
- (3) Mit einem geeigneten Hebel oder einer auf einem Gleithammer befestigten Schraube die Dichtung aus dem hinteren Lagerhalter ausbauen.
- (4) Mit dem Ausbauwerkzeug 6957 die Buchse aus dem hinteren Lagerhalter ausbauen (Abb. 8).

EINBAU

- (1) Die Dichtfläche von Getriebeflüssigkeit reinigen und auf Beschädigungen untersuchen.
- (2) Die neue Buchse so in den hinteren Lagerhalter einsetzen, daß die Ölbohrung in der Buchse zum Schlitz im Lagerhalter ausgerichtet ist.

- (3) Mit dem Einbauwerkzeug 8160 die Buchse in den Lagerhalter eintreiben, bis das Werkzeug am Gehäuse anliegt (Abb. 9).
- (4) Mit dem Einbauwerkzeug C-3995-A die Dichtung in den hinteren Lagerhalter einbauen (Abb. 10).

- (5) Die Gelenkwelle zur Hinterachse wieder einbauen.
- (6) Den Getriebeölstand prüfen.
- (7) Das Fahrzeug absenken.

TECHNISCHE DATEN

ANZUGSMOMENTE

BEZEICHNUNG	ANZUGSMOMENT
Einfüll-/Ablafschraube	40 N·m (30 ft. lbs.)
Befestigungsmuttern	35 N·m (26 ft. lbs.)
Schalter, Kontrolleuchte/Allradantrieb	26 N·m (19 ft. lbs.)

SPEZIALWERKZEUGE (Fortsetzung)

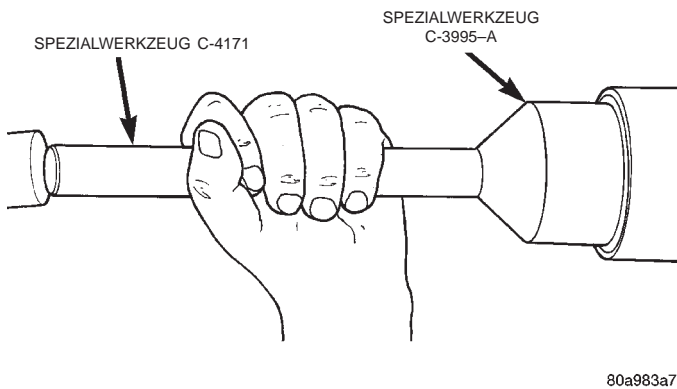
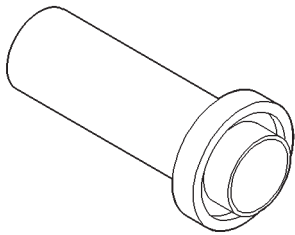


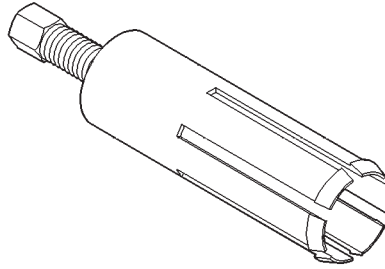
Abb. 10 Dichtung in hinteren Lagerhalter einbauen

SPEZIALWERKZEUGE

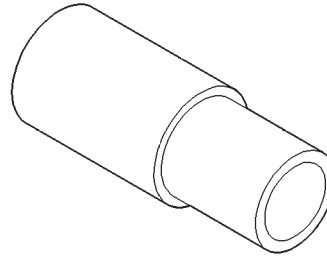
SPEZIALWERKZEUGE—VERTEILERGETRIEBE
NV231



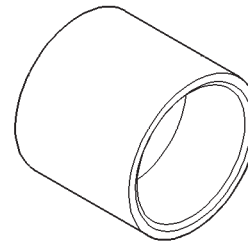
Wellendichtring-Einbauwerkzeug—8143



Lagerbuchsen-Ausbauwerkzeug—6957



Lagerbuchsen-Einbauwerkzeug—8160



Wellendichtring-Einbauwerkzeug—C-3995-A

