INSTRUKTIONEN FÜR ALLE MODELLE

Überarbeitet und digitalisiert von Christian Pfeil in Zusammenarbeit mit Fa. Michael Groß
www.jaguar-gross.de

JAGUAR SERVICE FÜR ALLE TYPEN

				1,6	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50
A	Motoröl	wechseln		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Motorölfilter	wechseln		-	o	x	o	x	o	x	o	x	o	x
	Getriebeöl	Kontrolle		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Getriebe/O'driveöl	wechseln		-	-	-	-	x	-	-	-	x	-	-
	Hinterachskreuzgelenke	schmieren		x	-	x	-	x	-	x	-	x	-	x
	Hinterachsöl	Kontrolle		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Hinterachsöl	wechseln		-	-	x	-	-	-	x	-	-	-	x
	Lenkstocköl	Kontrolle		x	-	x	-	x	-	x	-	x	-	x
	0'driveölfilter	reinigen		-	-	-	-	x	-	-	-	-	x	-
	Autom. Getriebeöl	wechseln (Typ DG "PNDLR")		-	-	-	-	x	-	-	-	-	x	-
	Autom. Getriebeöl	Kontrolle		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Autom. Getriebeöl	wechseln (Typ 8 "PRND1D2L)		x	-	-	-	-	-	-	-	x	-	-
	Autom. Getriebeöl	Vord. Band einstellen		x	-	-	-	-	-	-	-	x	-	-
	Bremsklötze	Kontrolle		-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Bremsflüssigkeit	wechseln		-	-	-	-	-	-	-	-	o	-	-
	Zündpunkt	einstellen		x	-	x	-	x	-	x	-	x	-	x
	Schmiernippel	schmieren ohne Radlager		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Radlager	schmieren nur Heisslagerfett		-	-	x	-	-	-	x	-	-	-	x
		(Hinterlager einspritzen durch Verschlusskappe)												
B	Luftfilter (Papier)	reinigen mit Druckluft		-	-	x	-	-	-	x	-	-	-	x
	Luftfilter (Papier)	wechseln		-	-	-	-	x	-	-	-	-	x	-
	Luftfilter (Ölbad)	wechseln (nur 2,4 Ltr)		-	-	-	-	x	-	-	-	-	x	-
	Vergaserkolben	ölen mit SAE 20		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Vergaser	reinigen and einstellen		-	-	-	-	x	-	-	-	-	x	-
	Batterie	nachfüllen		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Zündkerzen	reinigen		-	x	-	x	-	x	-	x	-	x	-
	Zündkerzen	wechseln		-	-	-	-	x	-	-	-	x	-	-
	Verteiler	ölen u. Unterbrecher prüfen		x	-	x	-	x	-	x	-	x	-	x
	Unterbrecherkontakte	wechseln		-	-	-	-	x	-	-	-	x	-	-
	Dynamo-Hinterlager	ölen		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Wechselstrommaschine	Keilriemen-Kontrolle		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Ventilatorriemen	Kontrolle		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Obere Steuerkette	einstellen		-	-	-	-	x	-	-	-	x	-	-
	Kühlwasserstand	Kontrolle		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Kupplungsöl	Kontrolle		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Servolenkungsöl	Kontrolle		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Ventilspiel	Kontrolle	evtl.Nachstellen	-	-	-	-	o	-	-	-	o	-	-
	Vorderachsgeometrie	Kontrolle	"	-	-	o-	-	o	-	o	-	o	-	o
	Oberer u. unterer Kugelbolzen	Kontrolle	"	-	-	o-	-	o	-	o	-	o	-	o

JAGUAR SERVICE -INHALTSVERZEICHNIS- Seite

MOTOR :	Füllmengen Öl und Wasser	5
	Anzugsmomente	6
	Ölstand	6
	Öldruck	6
	Ölverbrauch	6
ZYLINDERKOPF EINBAU:		7
	Nockenwellenphase	7
	Obere Steuerkette -spannen-	7
	Zündfolge	7
	Ventilspiel-Einstellung	8
	Ventilführungen -erneuern-	8
ZÜNDUNG :	*Z*ündzeitpunkt -einstellen-	9
	Zündverteiler -Einbau-	9
LUFTFILTER: Für verschiedene Modelle		10
VERGASER EINSTELLUNG:		11,12,13
	Vergasernadel	11,12,13
	Vergaserölstand	11,12
	Schwimmerniveau	11,12
	"Choke" Einstellung	11,13
KUPPLUNG:	Spiel -einstellen-	14
	Hydraulik-System -entlüften-	14
	Drucklager-Auskunft	15
SCHWUNGSCHEIBEN -DATA:		15
OVERDRIVE:	Ölwechsel	16
	Einstellung des Schalters	16
AUTOMATIK-GETRIEBE:		
	Anwendung and Daten	17
	Ölstand	17
	Ölwechsel	17
	Vorderband-Einstellung	18,21
	Hinterband-Einstellung	18
	Drosselklappen-Seilzug-Einstellung	19,20
	Handselektorkabel-Einstellung	21
	Rücklicht/Anlassersperrschalter-Einstellung	22
HINTERRADAUFHANGUNG /DIFFERENTIAL:		
	Kreuzgelenk	23
	Feder- and Stossdämpfer-Ausbau	23
	Nabenlager-Axialspiel-Einstellung	24
	Radnabe -Ausbau-	24
	Gabelachsenlager -Spiel-	25
	Verschiedene Lagereinstellungen	25
	Sturzwinkel	29
	Sperrdifferential -Geräusch and Öl-	
VORDERRAD-AUFHÄNGUNG:		
	Spur -einstellen-	26,27,29
	Sturz -einstellen-	29
	Nachlauf -einstellen	29
	Prüfung des Kugelgelenkes	28
	Spiralfeder -ausbauen.-	28
REIFEN LUFTDRUCK:		29
RÄDER Hohen- and Seitenschlag		29
BREMSKLOTZ DATA:		30
	Bremsklotz -ausbauen-	31
MOTORSTABLISATOR -einstellen-		32
KARDANWELLE – ausrichten - MK 2 und MK 10		32
MOTORAUSBAU "E" Typen		33

SPEZIALWERKZEUG

Bestellnr.		Bezeichnung	Anwendun	Seite
MOTOR	J2	++Steuerketten Einstellwerkzeug	alle	7
	J6118	+Ventil De- u. Montage Werkzeug	alle	8
	J18	Reibahle für Ventilführungen	alle	8
AUTOMAT:	BW1A	++Öldruck Messuhr u. Schlauch	alle	19
GETRIEBE	BW2B	++Bremsband-Einstell-Lehre	Typ DG	21
Vord.Band-	(BW34)	++6mm Distanzblock		18
Einstellung	(CBW548)	++Drehmomentschraubenzieher	Typ 8 u.	18
	(CBW1548-2A)	++Biegsame Verlängerung	Typ 35	18
	(CBW548-1)	++Schraubenzieher-Verlängerung		18
LENKUNG	J27	++Lenkstock-Zentrierwerkzeug	4.2 MK10	27
	J19	Servolenkung-Montagehülse	3.8 MKIO	-
BREMSEN	7840	++Bremsklötze De-u.Montagewerkz.	alle	31
	10416	++Bremsklötze De-u.Montagewerkz.	alle	31
HINTERE	SL14	+Handpresse		23
AUFHÄNGUNG	JIIA	+Demontagewerkzeug für hintere		
"S",MKI0,		Stossdämpfer		23
"E"		(zu verwenden mit SL 14)		
	J16B	+Radlager Abzieher		
		(zu verwenden mit SL 14)		23
	J13	++Messuhr für Radlagerspiel		24
CHASIS	J1C	++Radnabenabzieher		
		(Scheibenräder)	alle	24
	JD7	++Radnabenabzieher		
		(Scheibenräder)	alle	-
	JD6B	+Vorderfederspanner	alle	-

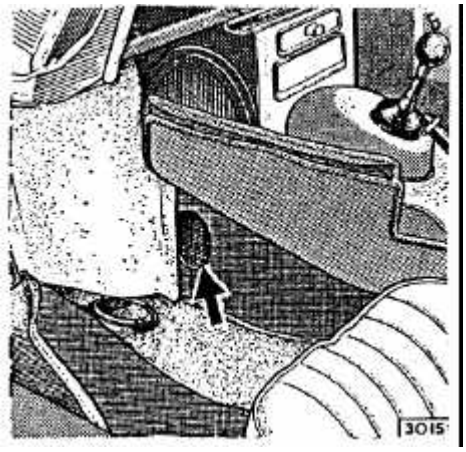
++ sehr wichtig

+ wichtig

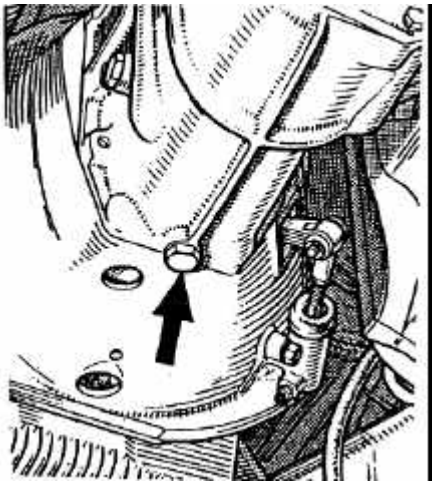
Füllmengen in Liter.

	Motoröl m. Filter	Getriebeöl mit 0-drive	Automatik Getriebe Gesamt	Automatik Getriebe Nachfüllmenge	Wasser
4.2 MKI0 420 G	6 75	2.25	8.5	4.0	14.0
"4.2 "E 2+2 "E	8.5	1.42	8.5	4.0	18.0
420	6,75	2.25	8.5	4.0	14.5
3.8 MKII 3.8 "S"	6.75	2.25	8.5	8.5	12.5
3.8 MKIO	6.75	2.25	8.5	8.5	14.0
3.8 "E"	8.5	1.42	-	-	18.0
3.4 MKII 3.4 "S" 340	6.75	2.25	8.5	8.5	12.0
240	6.75	2.25	8.5	4.0	11.2

"E“ Typ. Getriebe Einfüllschraube.



Getriebe Ablassschraube.



SPERRDIFFERENTIAL-GERÄUSCH

Anwendung : nur bei 3.8 and 4.2
Anwendung : nur bei Modellen mit 3,8 and 4,2 ltr. Motoren

Wenn man langsam in eine scharfe Kurve fahrt und ein "rollendes" Geräusch hort, dann sollte man Spezial-Sperrdifferentialöl nachfüllen. -siehe Liste unten
CASTROL L.S.
FINA PONTONIC
CALTEX 3450
SHELL 6721 A

HINTERACHSE-ÖLWECHSEL

Das Öl in der Hinterachse bei dem ersten 1600 km kostenlosen Kundendienst nicht wechseln, sondern wenn der Wagen 10 000 km zurückgelegt hat. Weitere Ölwechsel werden nach den vorgeschriebenen Intervallen vorgenommen.

MOTOR TECHNISCHE DATEN FUR ALLE TYPEN

A) Anzugsmoment (mkg)	Zylinderkopf	7.5		
	Schwungscheibe	9.2		
	Hauptlager	11.5		
	Pleuelstange	5.1		
B) Kurbelwellendurchmesser (mm)	Hauptlager	69.85 mm bis 69.86 mm		
		52.98 mm + 0.015 mm		
		- 0.000 mm		
C) Ventilspiele (mm)	KALT Einlass	0.10-12	(0.004")	**MINIMUM**
	Auspuff	0.15-17	(0.006")	
D) Ventilsitzwinkel		45°		

E) Kolbeneinbauspiel (90° von Kolbenbolzenachse versetzt) 0.04 bis 0.06 mm

F) Kompressionsdruck bei Verdichtungsverhältnis (kg/cm²) 8:1= 10.5; 9:1=12.5

G) BOHRUNGSGROSSEN FÜR VERSCHIEDENE KOLBENGRÖSSEN in mm

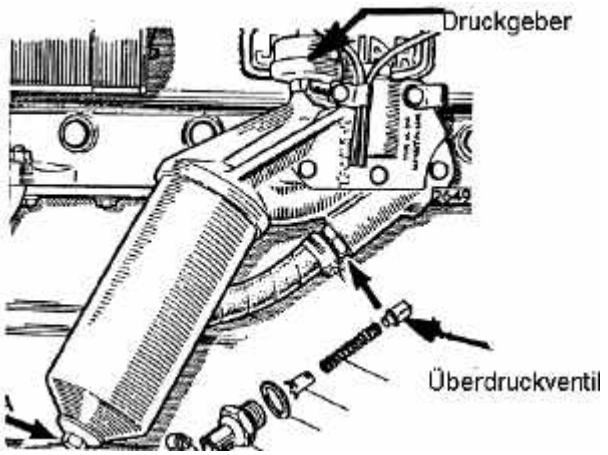
	< F >	< G >	< H >	< J >	< K >
4.2Mk 10 420 G 420 4.2 E & 2+2	92.0750 92.0826	92.0852 92.0928	92.0953 92.1029	92.1055 92.1131	92.1156 92.1233
3.8Mk2& 2+"S" 3.8MK10 & E	86.990 86.997	87.000 87.007	87.010 87.017	87.020 87.027	87.030 87.037
3.4MK2 & "S" 340 & 240	82.990 82.997	83.000 83.007	83.010 83.017	83.020 83.027	83.030 83.037

ÖLSTAND: Es ist zu empfehlen, das Motoröl in kaltem Zustand zu kontrollieren da eine grosse Olmenge im Zylinderkopf bleibt. Max.bis Min.= ca 1 ltr.

ÖLVERBRAUCH: bis 2½ ltr/1000 km ist nicht ungewöhnlich, besonders mit neuem Motor.

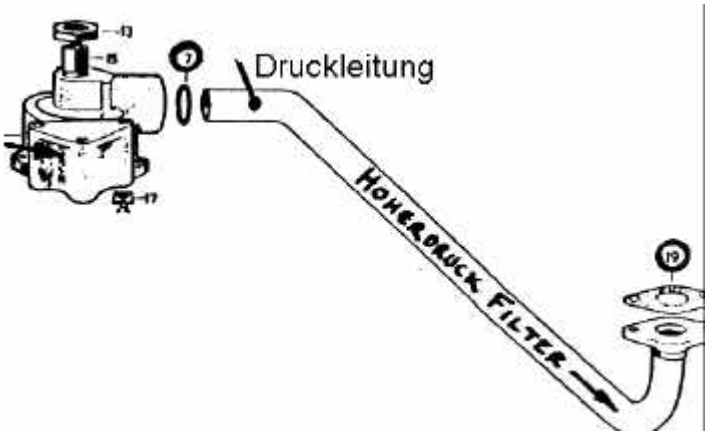
ÖLDRUCK: Normal mit heissem Motor: **mindestens** 40 lb/in² bei 3000 UpM
15 " bei 500 UpM

1) Druck geber ausbauen and mit einem direkt Manometer (Werkzeug BW1A) prüfen.



und DICHTUNG 19
und GUMMIRING 7
kontrolliert werden.

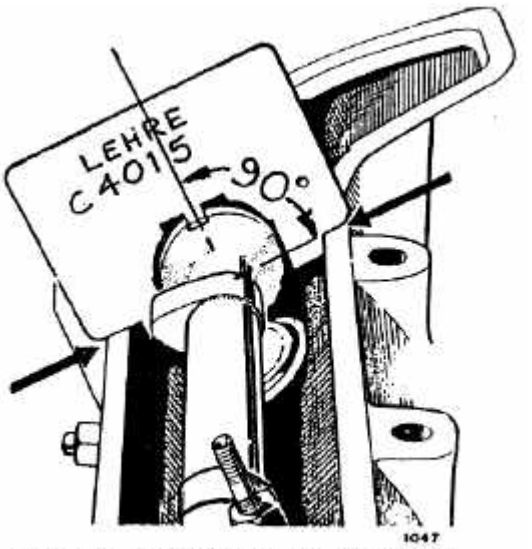
2) Wenn Druck normal ist, den Druckgeber und Anzeigegerät überprüfen.
3) Wenn Druck nicht normal ist, das Überdruckventil überprüfen auf genauen and sauberen Sitz. Weitere Schäden können sein: Undichtigkeit der Druckleitung oder Saugrohr zu tief in der Ölwanne
4) Wenn Druck noch nicht normal ist, muss die Ölwanne demontiert werden



ZYLINDERKOPF-EINBAU

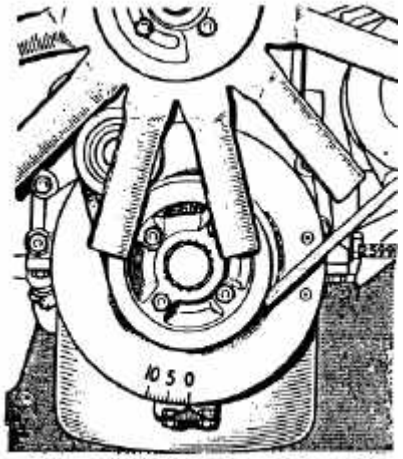
WARNUNG :- Verhindern dass:

1) Einlass- und Auspuffventile sich berühren.
2) Ventile and Kolben in Berührung kommen.



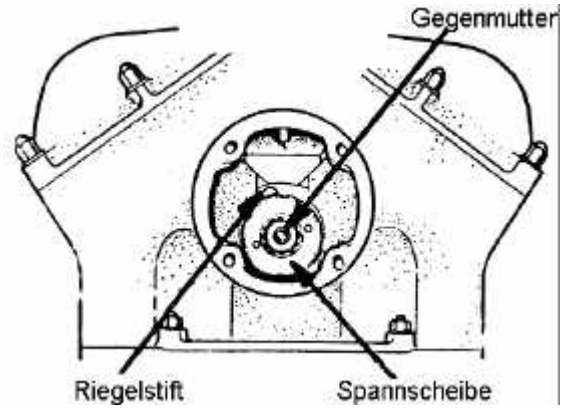
Einstellehre der Nockenwellen. Die Lehre soll an den mit Pfeilen bezeichneten Stellen gut aufliegen

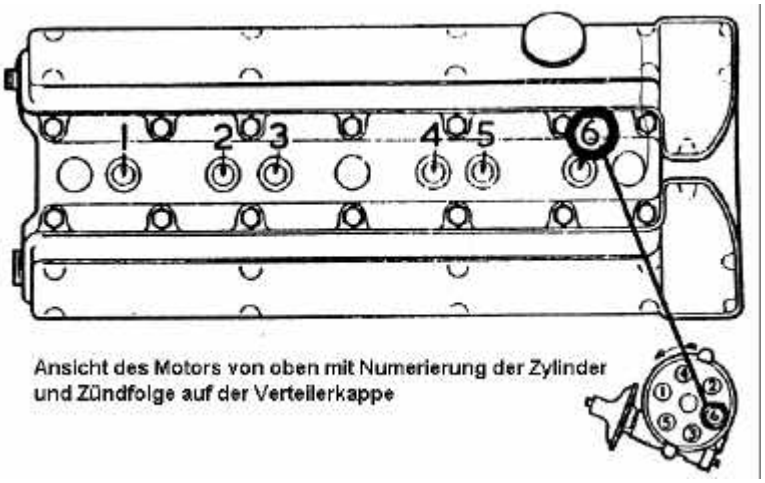
Nockenwellenphase:
Nuten in *Flanken der* Nockenwellen messen in einem *90°* Winkel zu den Nockenwellendeckelflächen liegen um Punkte i) und ii) zu meiden,
Die Lehre *finden Sie* in jedem Werkzeugbehälter.
Kolbenphase:
Vorne Kolben auf den oberen Totpunkt *bringen* d.h., dass der Zündverteiler-Rotorfinger auf das *6* Zylinder-Segment zeigen muss.



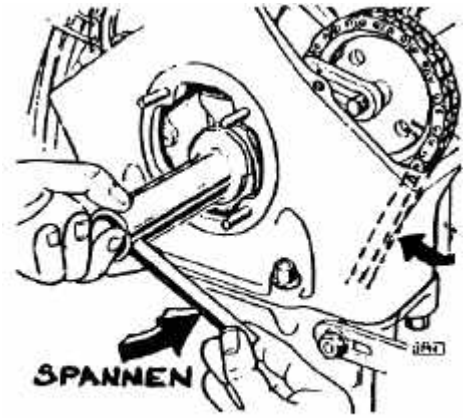
Kolben 6 auf oberem Totpunkt

Nach dem Kopfeinbau Nockenwellenkettenträger auf die Nockenwellen aufschieben, *dann die* Steuerkette spannen.
Durch die Öffnung des Entlüfters vorne am Zylinderkopf die *Ge*genmutter der gerändelten





Ansicht des Motors von oben mit Numerierung der Zylinder und Zündfolge auf der Verteilerkappe



Einstellung der Spannung der oberen Kette (Werkzeug Churchill Nr. J.2)

Spannscheibe lösen

Motor etwas in beide Richtungen drehen und Spannung nochmals überprüfen. Wenn die Kette richtig gespannt ist so soll sie seitlich gerade unter den Nockenwellenrädern stets nachgeben können (s. Abb. Links Pfeil); mit anderen Worten sie darf nicht so straff gespannt sein, dass sie starr wird. Riegelstift loslassen und Gegenmutter gut anziehen.

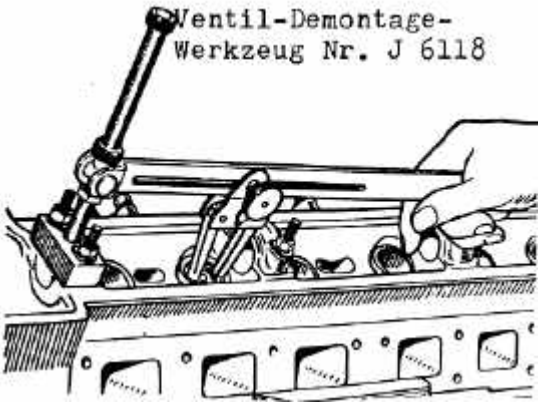
<u>EINSTELLUNG DES VENTILSPIELS</u> Motor eingebaut

Spiel zwischen Stössel and Nockenruckseite mit Blattlehre messen and aufschreiben.

Das korrekte Ventilspiel ist:

für Einlassventile 0,1 mm kalt (0.004")

für Auspuffventile 0,15 mm kalt (o,oo6")



Einstellscheiben sind in Stärken,stufenweise um je 0.03 mm ansteigend, von 2.16 bis 2.79 mm erhältlich. Oberflächen sind mit eingeätzten Buchstaben "A" bis "Z" gekennzeichnet; jeder nachfolgende Buchstabe bedeutet einen Anstieg um 0.03 mm. Wenn das Spiel eines Ventils berichtigt werden muss, Nockenwelle, Stössel und Einstellscheibe abnehmen. Beachten welcher Buchstabe auf der Scheibe eingeätzt ist, soweit er sichtbar ist. Ist er unleserlich, Scheibenstärke mit Mikrometer messen.

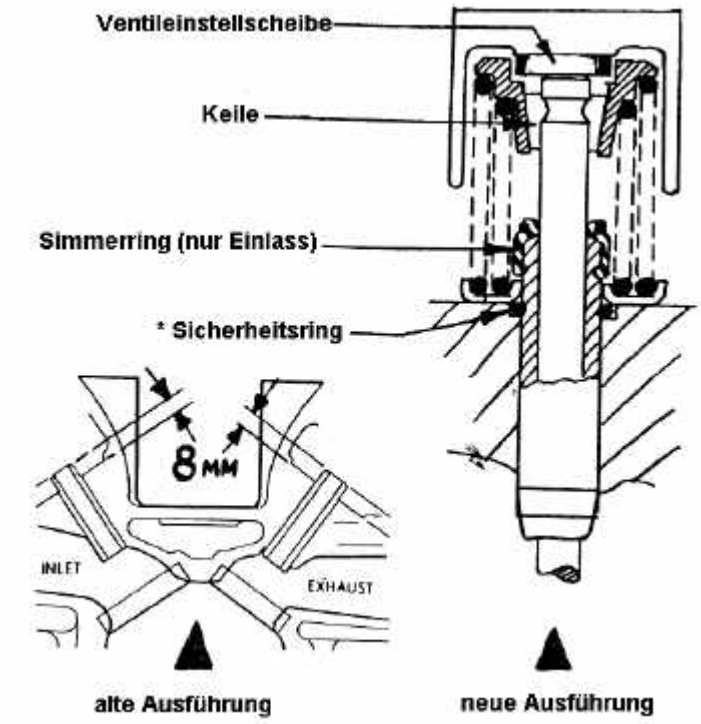
Wenn z. B. das festgestellte Spiel um 0.06mm zu groß sein sollte, eine Scheibe wählen deren Buchstabe um zwei Stellen weiter im Alphabet steht als derjenige der auf der ursprünglichen Scheibe stand.

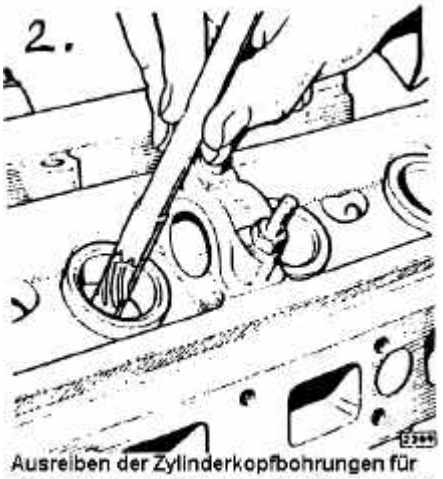
Ein anderes Beispiel:
angenommen, das Spiel eines Einlassventile betrage 0.18 mm, d. h. um 0.08 mm zuviel Die herausgenommene Einstellscheibe trägt den Buchstaben "D". In diesem Falle wird eine Scheibe drei Buchstaben weiter,, "G" (0.03 x 3 = 0.09) das Spiel genügender Genauigkeit berichtigen.

.

<u>Ventilführungen erneuern</u>

1. Führung von oben mit Dorn auspressen (Vorsicht ! Sicherheitsring muss ausgebaut werden bei neuer Ausführung),*
2. Bohrung im Zylinderkopf ausreiben, auf 12.83 mm +.012 / -.005 mit Reibahle J 18
3. Zylinderkopf in kochendem Wasser wärmen.
4. Neue Führung mit Graphitfett schmieren and mit Dorn von oben einpressen

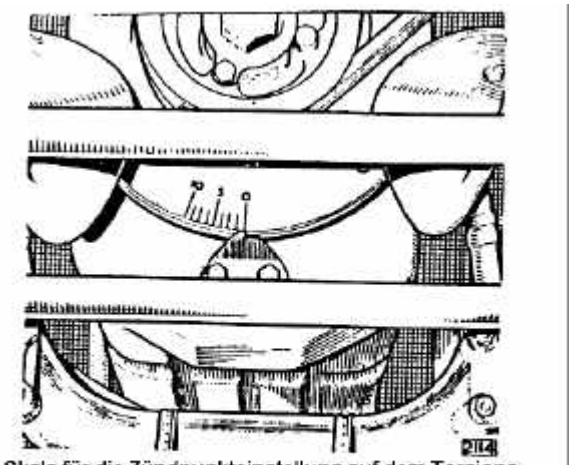




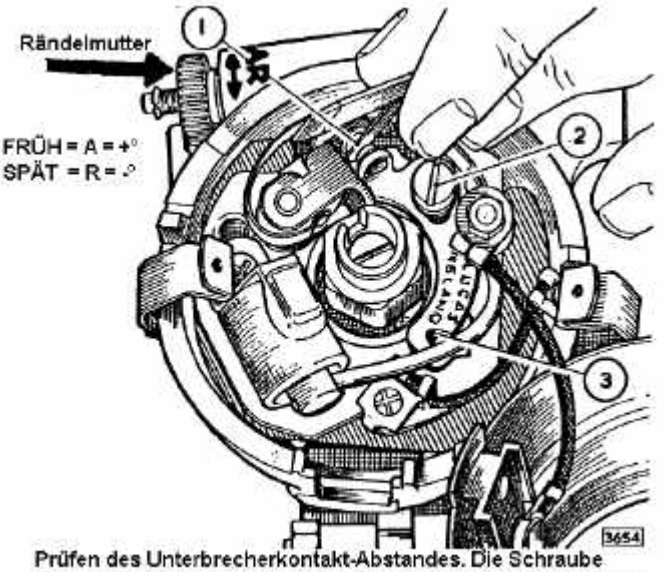
Ausreiben der Zylinderkopfbohrungen für Ventilführungen mit Churchill Reibahle J.18

EINSTELLEN DES ZÜNDZEITPUNKTES: (STATIK)

Am Schwingungsdämpfer ist eine Skala angebracht. Eingestellt wird auf dem obersten Zylinder (Nr.6) Das Öffnen der Kontakte wird mit einer 12 Volt - Prüflampe überwacht. Eine etwa notwendige Verstellung erfolgt durch Verdrehen des Verteilergehäuses, oder eine Feineinstellung des Zündzeitpunktes ist mit der Rändelmutter möglich.



Skala für die Zündpunkteinstellung auf dem Torsionsschwingungsdämpfer der Kurbelwelle. Die Skala ist in Bogengrade von 0° (oberer Totpunkt) bis 10° (vor oberem Totpunkt) eingeteilt.

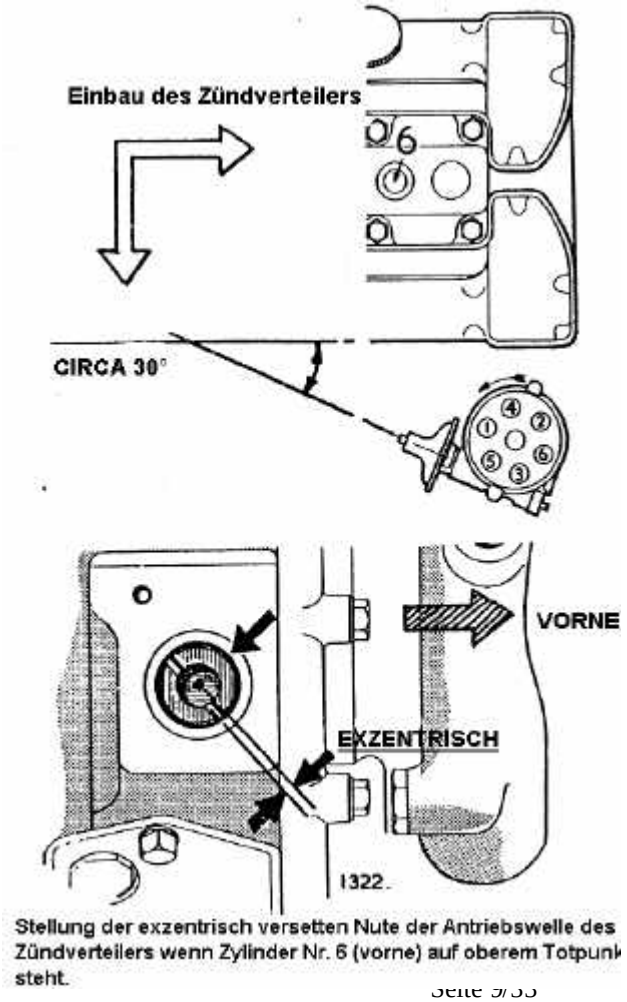


Prüfen des Unterbrecherkontakt-Abstandes. Die Schraube (2) hält die Kontaktplatte. Durch Drehen eines Schraubenziehers im Schlitz (3) der Kontaktplatte wird dieselbe werstellt.

Bei Einstellung mit einer Stroboskoplampe ist zu beachten: dass der Motor nicht mehr als 500 UpM hat.

ZÜNDZEITPUNKT:

Verdichtung	8:1	9:1	Champion Kerzen
4.2Mk 10 420G	9°	10°	N11Y
4.2E 2+2	9°	to	N11Y
420	8°	8°	N11Y
3.8Mk 2 3.8S	7°	5°	N5 oder UN12Y
3.8Mk 10 3.8E	9°	10°	N5 oder UN12Y
340 3.4Mk2 3.4S	7°	5°	N5 oder UN12Y
240	12°	-	N5



Stellung der exzentrisch versetten Nute der Antriebswelle des Zündverteilers wenn Zylinder Nr. 6 (vorne) auf oberem Totpunk steht.

Wichtig fur alle Typen:

a) Kerzen-Elektroden-Abstand = .63 mm

b) Unterbrecherkontaktabstand = .36 mm bis .41 mm

c) Zündfolge 1 5 3 6 2 4

Entfernen des Luftfilters:

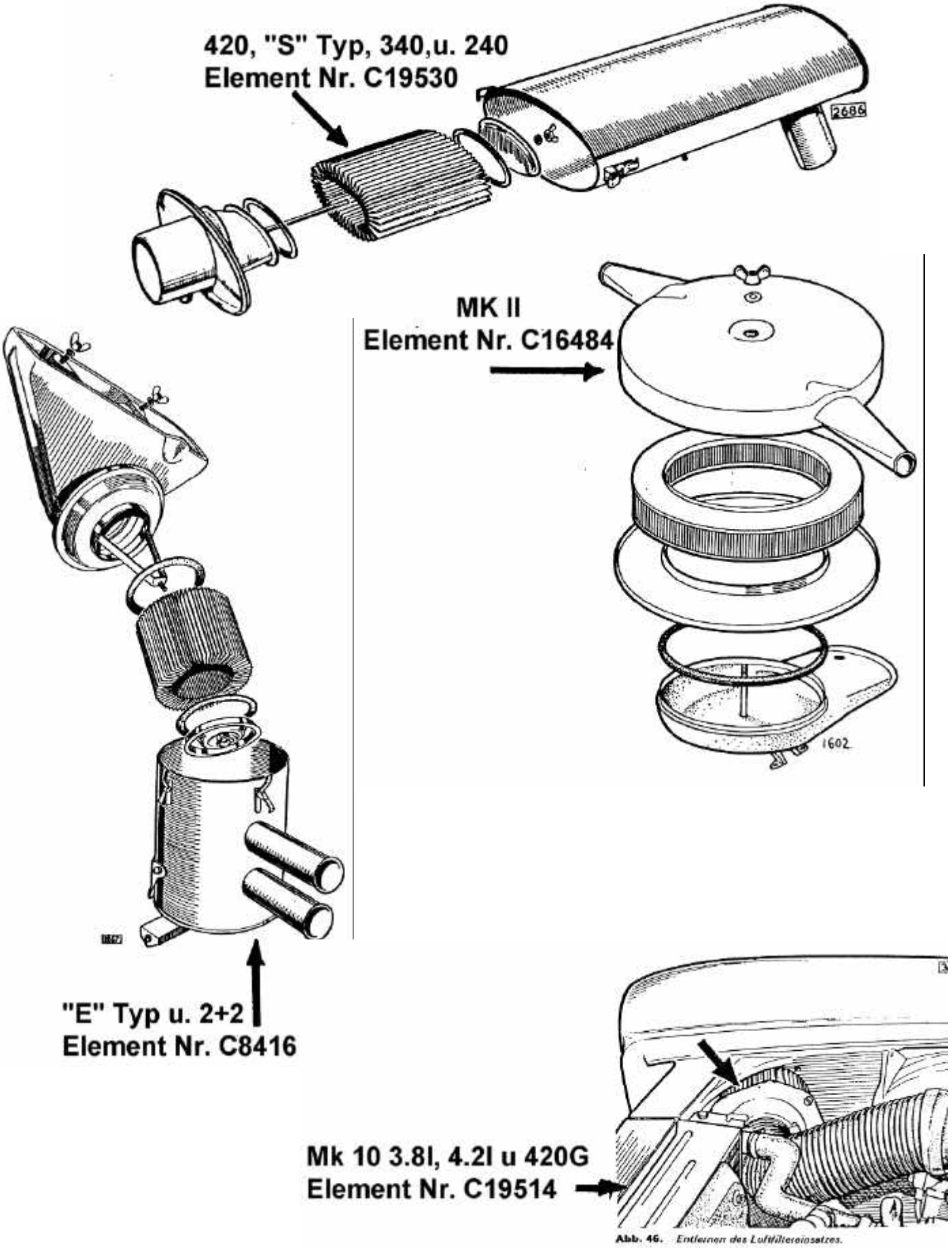


Abb. 46. Entfernen des Luftfiltereinsatzes.

S.U. VERGASER-EINSTELLUNG ; Typen HD 6 (1 1/2") and Typ HD 8 (2")

Verwendung : HD 6 : - MK2, "S“, 340 and 240 Modelle
HD 8 : - 420G, "E" 3,8 and 4,2, 420, and 4,2 and 3,8 Mk 10 Modelle

GRUNDSÄTZLICH SIND BEI ALLEN TYPEN:

a) Drosselklappen in Leerlaufstellung geschlossen (Gemischzufuhr erfolgt über die Leerlauf-Einstellschraube) -siehe Ab.2-

b) Kolbendampfer mit SAE 20 Öl nachfüllen, -siehe Ab.1-

c) Abstand der Schwimmergabel 11.1 mm -siehe Ab.3-

d) Luftfilterelement auf Sauberkeit kontrollieren.

e) Kolben in Vergaserglocke auf Leichtgängigkeit überprüfen.

f) Vergasernadeln Typ and Einstellung überprüfen -siehe Ab.4-

Nach Überprüfung der Vergaserglocken und des Schwimmerniveaus kann folgende Grundeinstellung durchgeführt werden:

1) Leerlauf-Schrauben(A) festziehen and danach 3 Umdrehungen herausschrauben. -siehe Ab.2 and 5-
2) Gemischregulierschrauben (B) bis der Düsenstock mit der Düsenführung auf gleiche Hohe kommt. -siehe Ab.2-
Danach

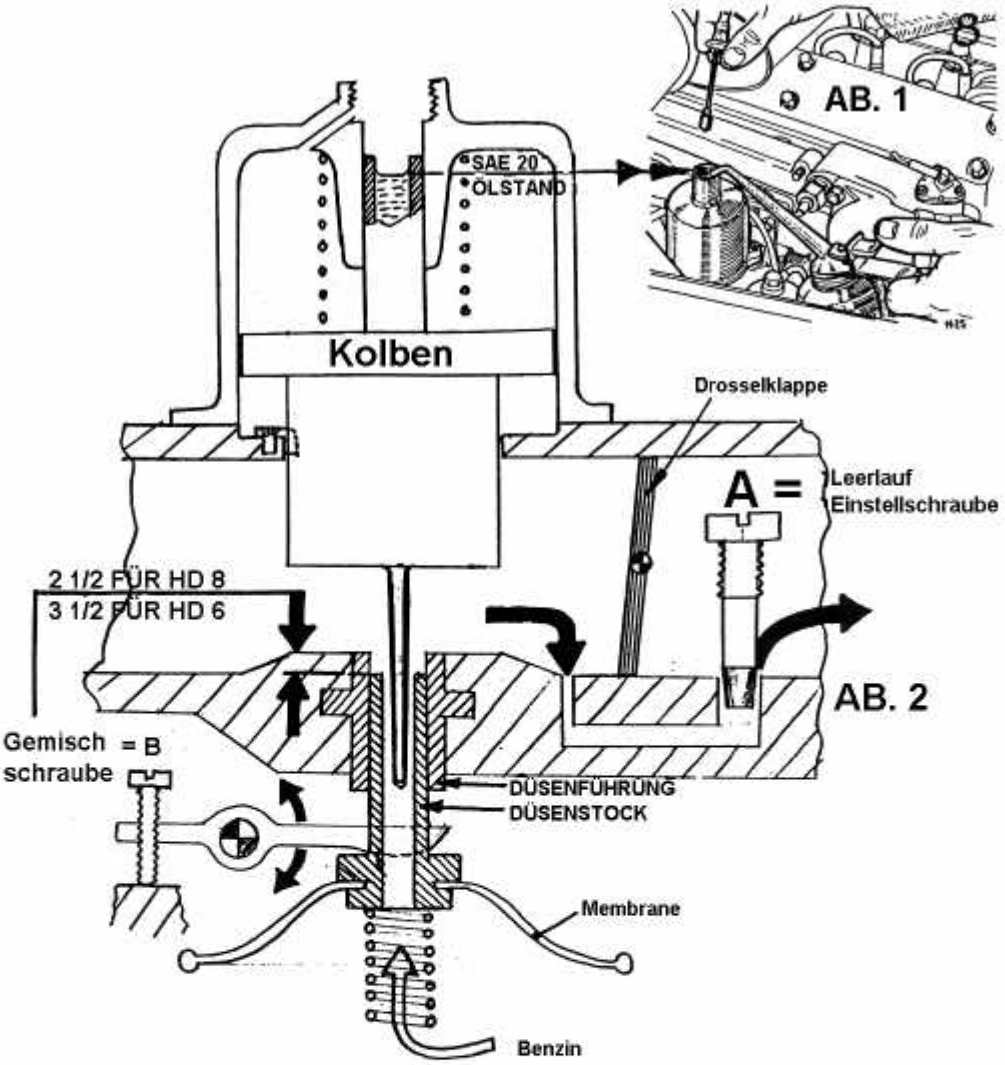
für	HD 8 Vergaser	2 ½ Umdrehungen zurückschrauben
für	HD 6 Vergaser	3 ½ Umdrehungen zurückschrauben

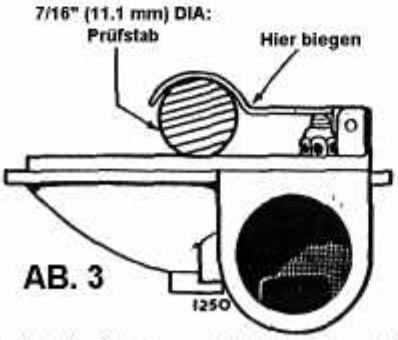
ZU BEACHTEN !

Diese Einstellung gibt den Mittelwert an. Gleichzeitig ist zu beachten, dass das Schwimmerniveau nicht höher als
2 mm unter dem des Düsenstocks liegt.
(Durch Versetzen der Schwimmergabel erreicht man ein tieferes Niveau -z. Bsp. mit einem 13 mm Prüfstab - siehe Ab.3)

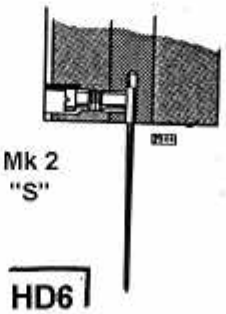
KALT START "CHOKE" EINSTELLUNG siehe Ab.6-

Die Einstellung kann auf zwei Wege erfolgen
a) bei kaltem Motor sollte er 800 bis 1000 Umdrehungen aufweisen.
Die Drehzahlhöhe kann reguliert werden durch Einstellung an der Gemischschraube (C) Herausdrehen gibt mehr Benzin
b) bei warmem Motor sollte die Drehzahl zwischen 1100 and 1300 sein.
Um die Einstellung bei warmem Motor zu ermöglichen, muss der Thermoschalter mit Masse überbrückt werden, und durch kurze Betätigung des Gaspedals erreicht man, dass der Magnetschalter "Solenoid" einschaltet.

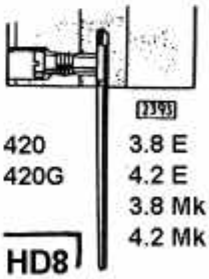




Kontrolle des Schwimmergabelhebels, welcher dei Höhe des Brennstoffspiegels im Schwimmergehäuse bestimmt

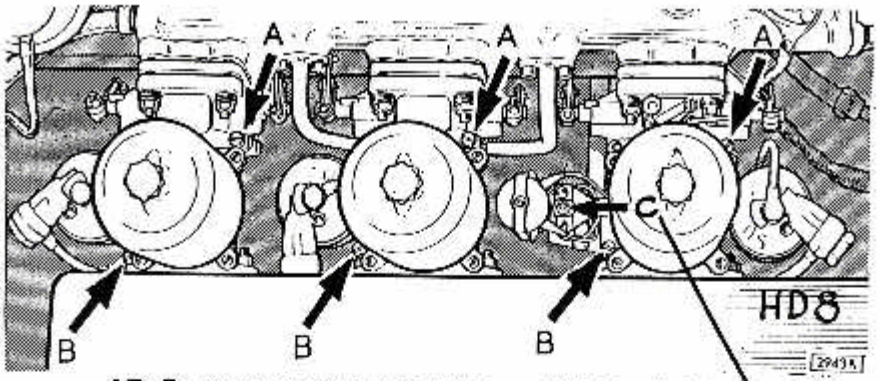


1 3/4 " Typ

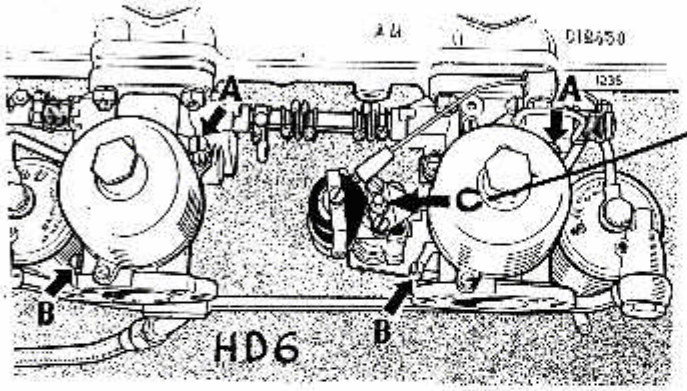


2 " Typ

Nadel so einsetzten und verschrauben dass unterer Rand der Kerbe mit dem Kolbenboden fluchtet



AB. 5 Vergasereinstellung. "A" Leerlaufeinstellschrauben. "B" Gemischregulierschrauben.



Choke Gemischschraube

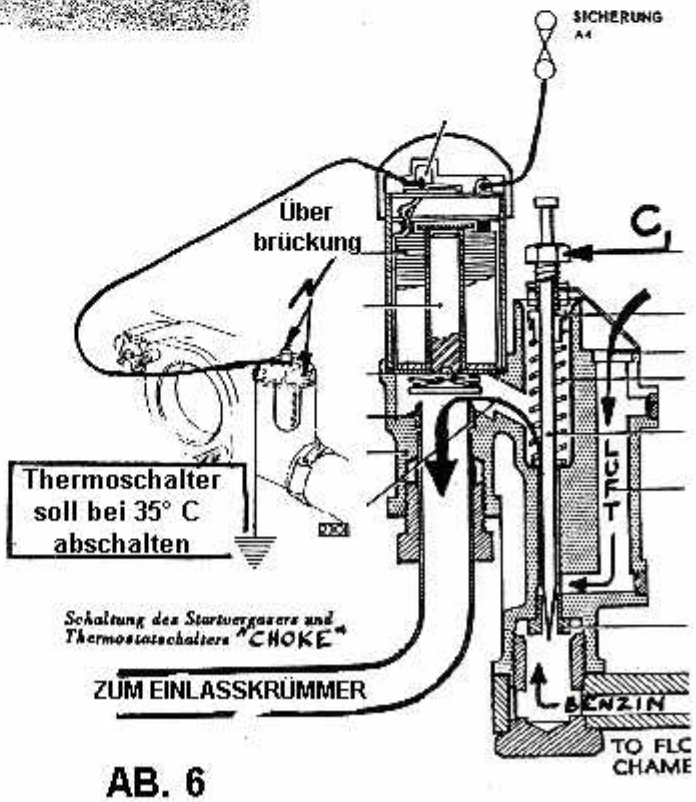
C MEHR (reicher)

C WENIGER

A LANGSAMER

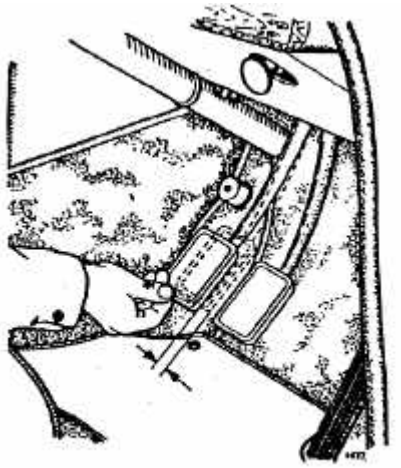
B REICHER

Vergasernadel		
UM	CI	TL
4.2 MK 10 420 G 420 4.2 E 2+2 E 3.8 Mk 10 3.8 E	3.4 Mk2 3.8 Mk2 340	3.4 S 3.8 S 240

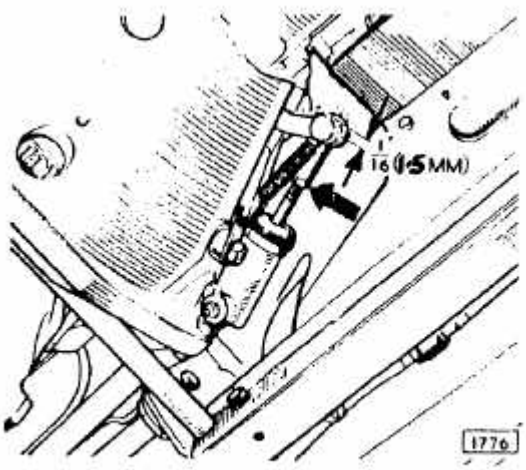


AB. 6

KUPPLUNG: EINSTELLEN DES SPIELS



Das Spiel wird mit der Hand kontrolliert.



Die Einstellung des Kupplungsspiels erfolgt an der Kolbenschubstange zwischen Nehmerzylinder und Rückzuggabel

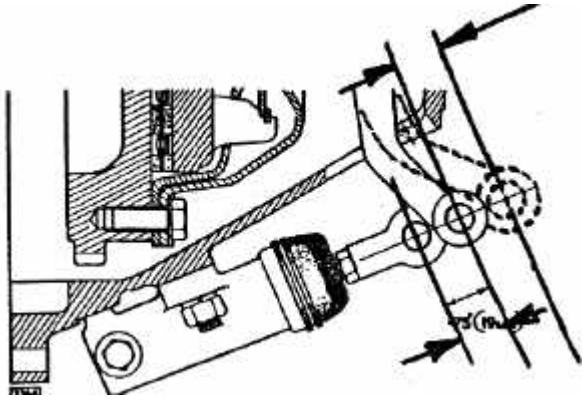
A) **Frühere Modelle** bis Mitte 1965

Das Spiel zwischen Nehmerzylinder and Ausrückgabel sollte 1,5 mm betragen.

B) **Modelle ab 1965**

Die normale Kupplungsabnutzung wird durch diesen Nehmerzylinder automatisch kompensiert and kein Einstellen des Spiels ist erforderlich.
Es ist WICHTIG, dass man sich an die Einstellungsabmessungen der Schubstange, wie in der Illustration gezeigt, halt, wenn ein Arbeitszylinder oder eine Kupplungseinheit ersetzt wird.
Um diese Abmessungen zu erlangen, wird folgendermaßen vorgegangen:

1. Den Gabelstift, der die Schubstange am Kupplungshebel sichert, herausziehen.
2. Die Gegenmutter des Gabelendes lösen.
3. Den Kupplungsbedienungshebel vom Arbeitszylinder wegziehen, bis Widerstand fühlbar wird, and ihn dann is dieser Stellung halten.
4. Die Schubstange bis zum Ende Ihres Arbeitsweges in den Arbeitszylinder schieben and das Gabelende so einstellen, dass ein Abstand von 19 mm zwischen dem Zentrum des Gabelendes and dem Zentrum des Kupplungsbedienungshebels besteht. Die Gegenmutter anziehen.



Wenn das System gut entlüftet ist, sollte man 17 bis 20 mm Hub am Rückzugsgabelende haben.

ENTLÜFTUNG DES SYSTEMS

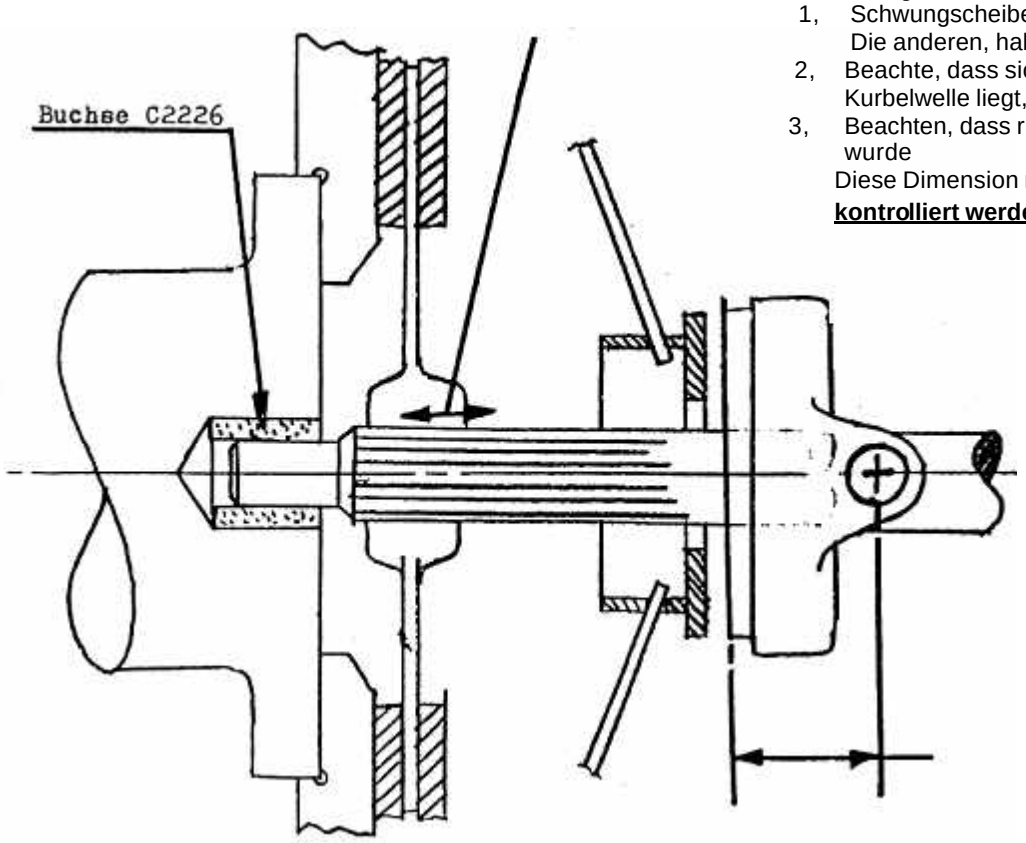
1. Nippel aufdrehen
2. Pedal langsam niederdrücken
3. NIPPEL ANZIEHEN BEVOR DAS PEDAL VOLLSTÄNDIG DURCHGEDRÜCKT IST.

Diesen Vorgang wiederholen und den Nippel bei jedem Hub schliessen bis keine Luft mehr austritt.

SCHWUNGSCHEIBEN UND KUPPLUNGS- DATEN

	Schwung-scheibe	Kupplung Type	Deckel-Aggregat	Mitnehmer Scheibe	Neben-Zylinder	Schub – stange	Drucklager
4.2MK 10 420G	C18517	Lay cock 10" Membrane	C22414	C24891	C24145	C24148	C22478
4.2 "E" 2+2	C18517	Laycock 10" Membrane	C22414	C24891	C24145	C24148	C22478
420	C18517	Borg u, Beck 9 1/2" Membrane	C27019	C25874	C24145	C25881	C23575
3,8MK II 3.8"S"	C23345 C23345	Barg u. Heck 10" Feder (früher) Borg u.Beck 9 1/ 2" Membrane (jetzt)	C15822 C27019	7643 C25874	C21470 C24145	C 9798 C25881	2590 C23575
3.8MK 10	C23328	Borg u. Heck 10" Feder	C15822	7643	C21470	C 9798	2590
3.8"E“	C14921	Borg u, Heck 10" Feder (früher) Laydock 10" Membrane e (später)	C15822 C22414	7643 C24891	C21470 C24145	C 9798 C24148	2590 C22478
340 3.4MK 11 3.4 “S”	C23345 C23345 C23345	Borg u. Heck 91 Membrane (jetzt) Borg u. Heck 10" Fader (früher)	C27019 C15822	C25874 7643	C24145 C21470	C25881 C 9798	C23575 2590
240	C23170	Borg u. Beck 8" Membrane	C27427	C23252	C24145	C25881	C23251

Die Mitnehmerscheibe muss vollständig frei an ihrer Verzahnung sein.



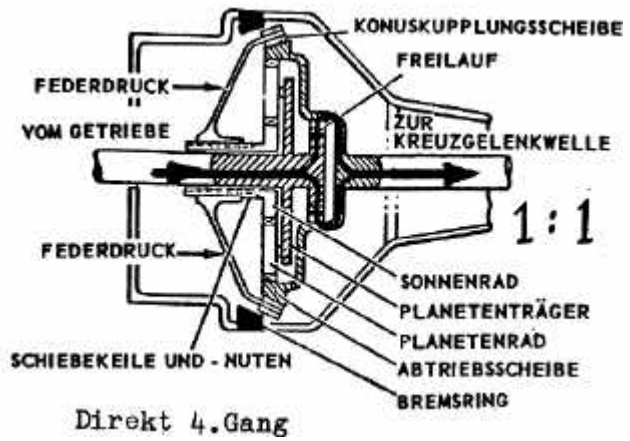
Bemerkungen

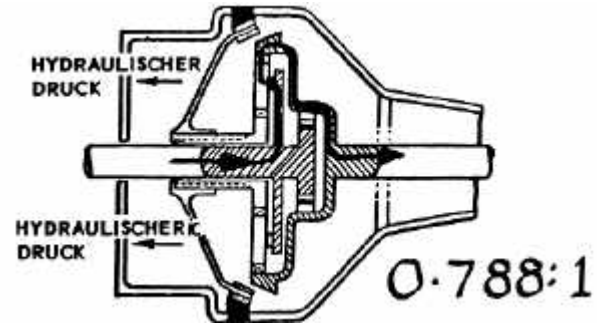
1, Schwungscheibe C18517 hat 133 Zähne. Die anderen, haben 104 Zähne.

2, Beachte, dass sich die Buchse, die in der Kurbelwelle liegt, nicht dreht. (C2226),

3, Beachten, dass richtiges Drucklager montiert wurde

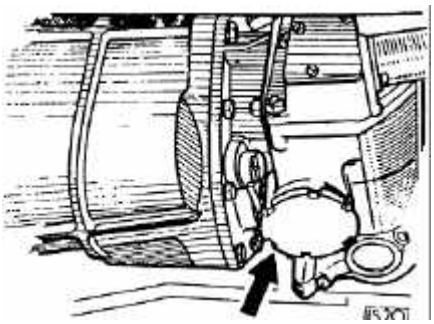
Diese Dimension muss bei der **Erneuerung kontrolliert werden.**



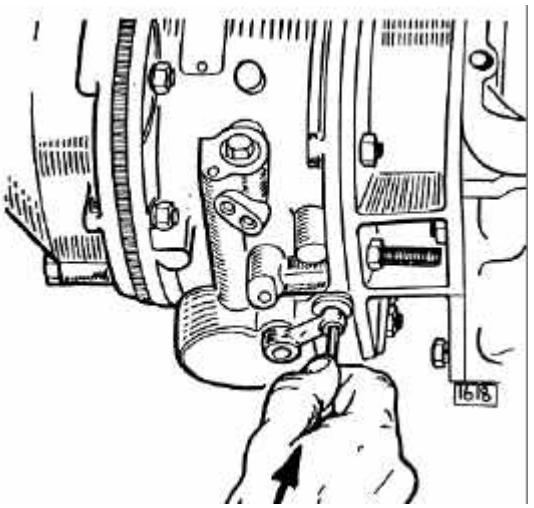


ARBEITSWEISE DES OVERDRIVES

Overdrive eingeschaltet

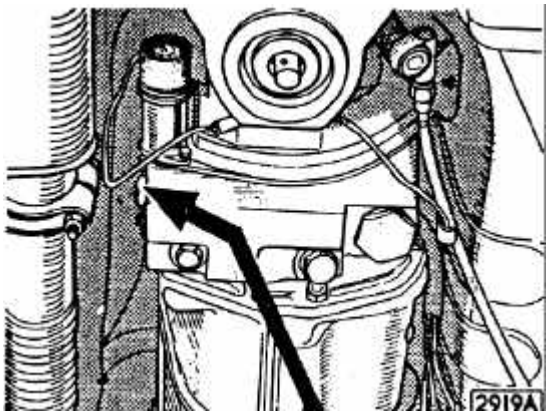


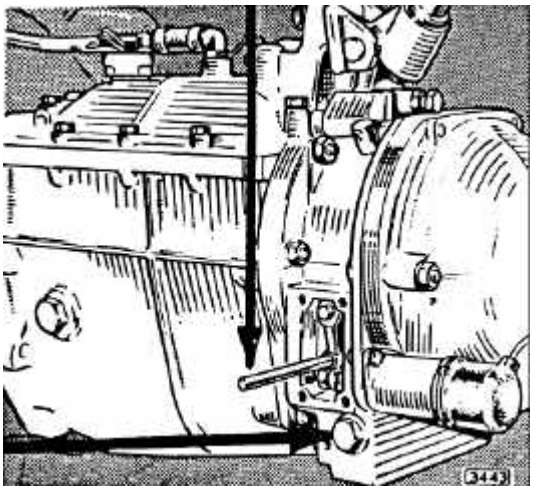
Frühere Modelle bis 1965



Einstellung des Overdrives
1. Zündung einschalten
2. Vierten Gang einlegen
3. Overdrive einschalten
4. Mit einem 3 mm Winkelstift (oder Imbusschlüssel) die Stellung des Kontrollhebels muss mit Bohrung im Gehäuse übereinstimmen.

Heutige Modelle seit 1965

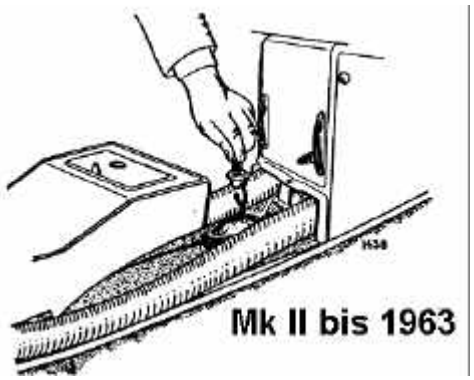


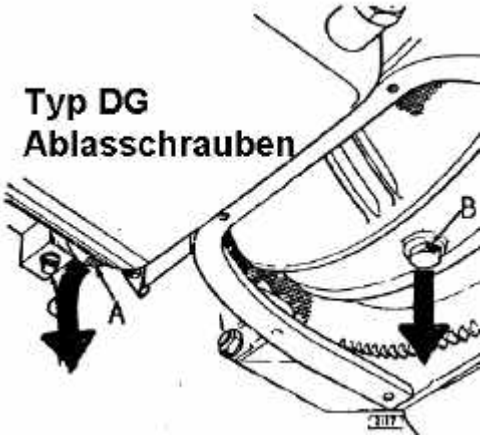


VORSICHT ! Ablasschraube liegt an der LINKEN Seite.

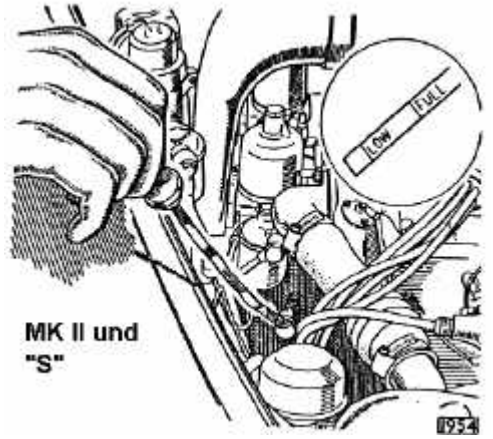
AUTOMATISCHES GETRIEBE

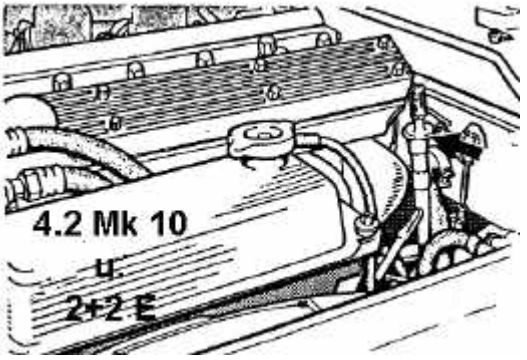
	Typ: DG	Typ: 8	Typ: 35F
Anwendung:	MKIO 3.8 Liter MK2 3.4 & 3.8 "S" 3.4 & 3.8	MK1O 4.2 Liter 420 G 420 "E" 2/2	spät "S" 3.4 & 3.8 spät MK2 3.4 & 3.8 Daimler 2.5 Liter
Schaltung:	P-N-D-L-R	P-R-N-D1-D2-L	P-R-N-D1-D2-L
Olstand-Kontrolle:	in "L" heiss bei Leerlauf	in "D" heiss bei Leerlauf	in "D" heiss bei Leerlauf
Olkuhler:	keiner	eingebaut in Unterwasser-Rohr	eingebaut in Kühler selbst
Voll bis Niedrig :	0,5 Liter	0,75 Liter	0,60 Liter
Olwechsel:	Converter und Getriebe	Nur Getriebe der Converter kann nicht abgelassen werden.	nur Getriebe
Inhalt :	8.5 Ltr.total	9,0 Ltr.total	8.5 Ltr. total
Nachfüll Inhalt ,	8.5 Ltr.	ca. 4.0 Ltr.	ca. 4.0 Ltr.
Olwechsel bei:	20.000 km usw.	1600 & 40.000 km	1600 & 40.000 km
Vorderes Band einstellen :	40.000 km	1600 & 40.000 km	1600 & 40.000 km
Hinteres Band Band einstellen:	40.000 km	40.000 km	40.000 km





AUTOMATISCHES GETRIEBE BORG-WARNER Modell 8 + Typ 35 F

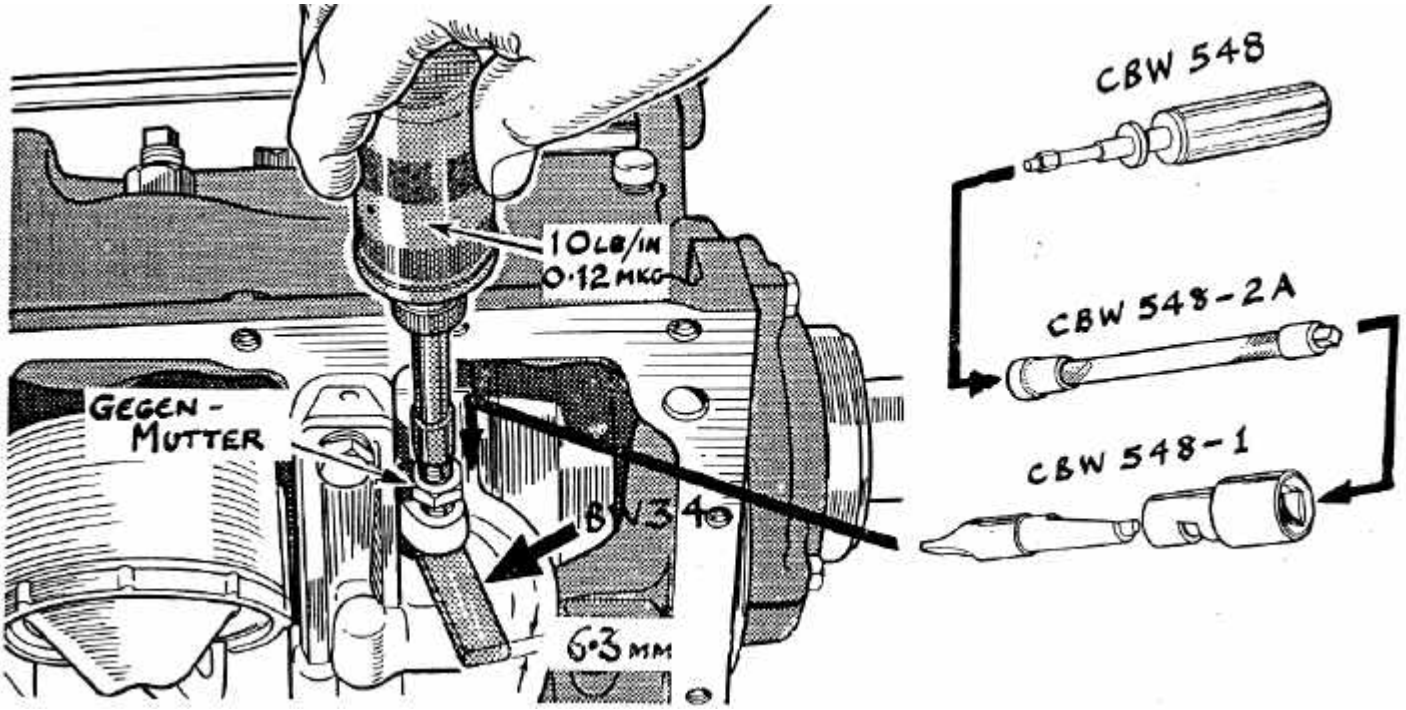




A.) **Vorderband-Einstellung -jeweils bei Ölwechsel –**

Nach den ersten 1600 km and nach je 35 00o km muss das vordere Band neu eingestellt werden.

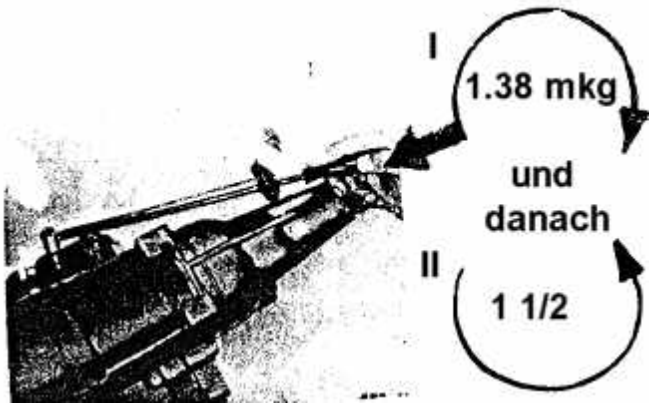
1. Durch Abnehmen des Ölfüllanschlusses das Öl ablassen and die Ölwanne abbauen.
2. Die Gegenmutter der Einstellschraube lockern.
3. Eine 6.3 mm starke Messscheibe (Spezial-Werkzeug BW 34) zwischen dem Servokolbenzapfen und der Einstellschraube einschieben.
4. Die Schraube mit einem Drehmomentschlüssel (CBW 548) bis zu 0.12 mkg (l0 Pfund Zoll) anzieher
5. Die Gegenmutter wieder anziehen.

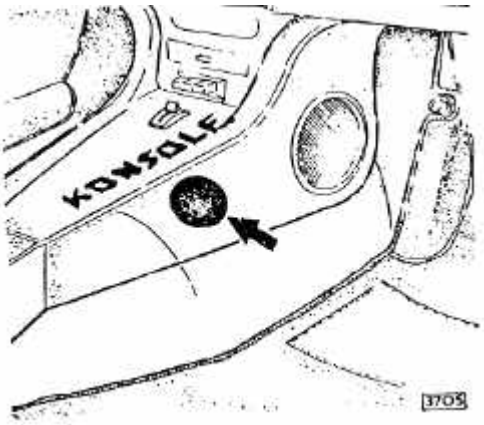


B) Hinterband-Einstellung

Die Einstellung des hinteren Bandes wird von außen vorgenommen.

1. Die Gegenmutter um drei oder vier Drehungen lockern.
2. Die Einstellschraube mit einem Drehmomentschlüssel auf eine Drehmomentanzeige von 1.38 mkg (l0 Pfund - Fuss) anziehen.
3. Die Einstellschraube jetzt genau 1 1/2 Drehungen lockern,und die Gegenmutter festschrauben.Die Öffnung zur Einstellschraube befindet sich unter der Konsole





C) **DROSSELKLAPPENSEILZUG -EINSTELLUNG** TYP 8 UND 35 F
DIE WICHTIGKEIT DER VORSCHRIFTSMÄSSIGEN *EINSTELLUNG DES* DROSSELSEILZUGES KANN NICHT GENUG BETONT WERDEN. Die Art des Schaltens und die richtige Schaltsituation hängen von der Präzisionsverstellung des Seilzuges and damit der Drosselklappenwelle ab.

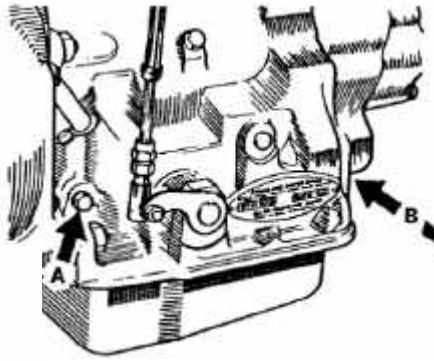
1, Einen Druckmesser (BW1A) mit einem Messbereich von 0-14 kg/cm²) (0-200 lb/in²) in die Druckleitung an der hinteren Flache links am Getriebe einbauen. (B) Am früheren 4.2 Mk 10 befindet sich die Druckleitung an der linken Gehäuseseite, zugänglich durch eine Deckplatte an der Seite der Getriebeabdeckung. (A)
2. Der Motor muss auf Betriebstemperatur sein.
3. Handbremse anziehen and den Gangwähler auf D1 stellen.
4. Die Motordrehzahl bis auf 1250 U/min erhöhen. (1000 U/Min bei Typ 35) DER DRUCKMESSER SOLLTE DABEI 5,o1± 0.175 kg/cm² ,= (72,5 ± 2.5 lb/in²) ANZEIGEN.

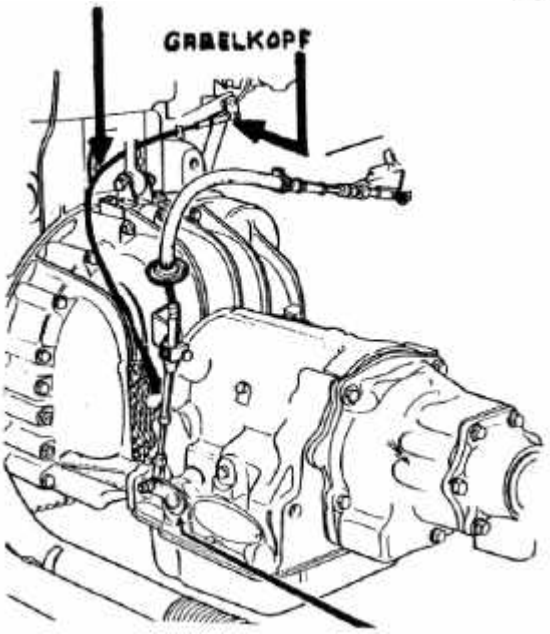
Nur bei Typ 35 F = 6.7 - 7,0 kg/cm² = (95 -100 lb/in²)
Einstellung:

Wenn eine Prüfung zeigt, dass der Druck nicht vorschriftlich ist, dieSeilzuglänge durch An- and Abschrauben des Gabelkopfes um je eine halbe Drehung verändern, bis die richtige Druckanzeige vorliegt.

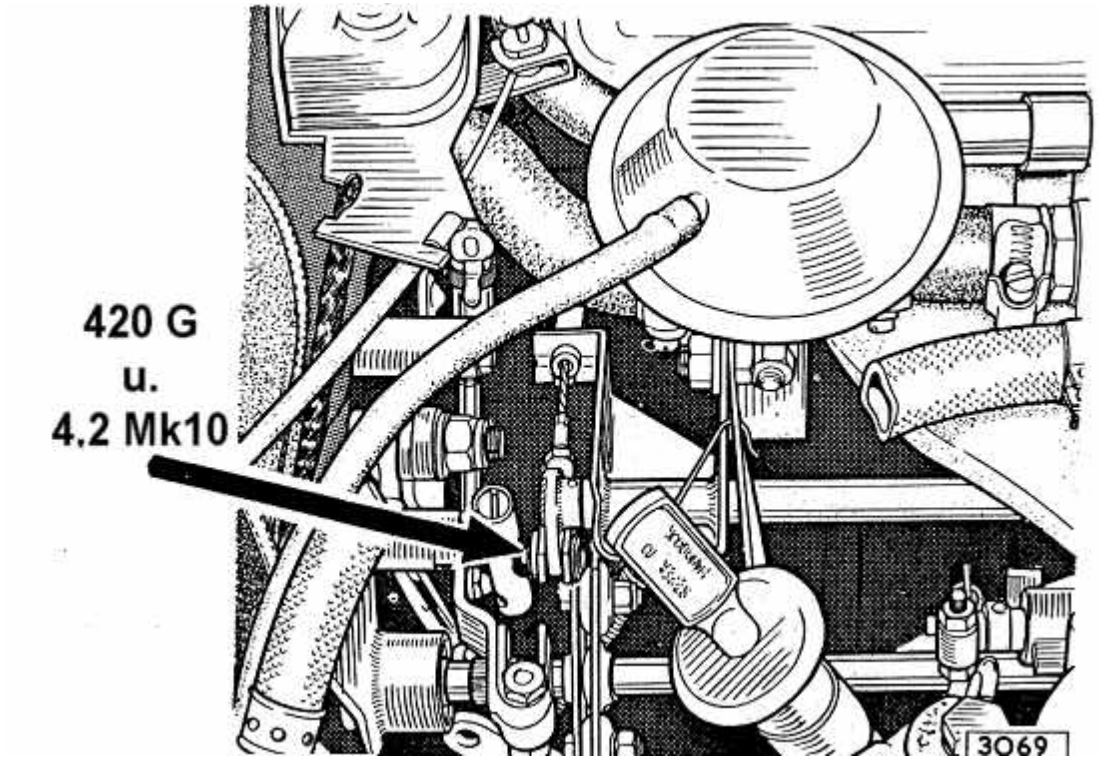
ANMERKUNG
i)Eine Drehung des Gabelkopfes entspricht ungefähr 0.63 kg/cm² (9 lb/in²)
ii)Bei Ein- and Ausbau des Motors muß die obige Prüfung durchgeführt werden
iii)Motorhaube, und Batterie muss bei 420 Modellen entfernt werden.
iv)Wenn nach wiederholten Versuchen die Schaltsituation nicht in Ordnung ist, dann deutet das darauf hin, dass das innere Drossel/ Kickdown-Seil möglicherweise hemmt bzw. an einer Stelle geknickt ist; in diesem Fall ist dieses Seil zu ersetzen.

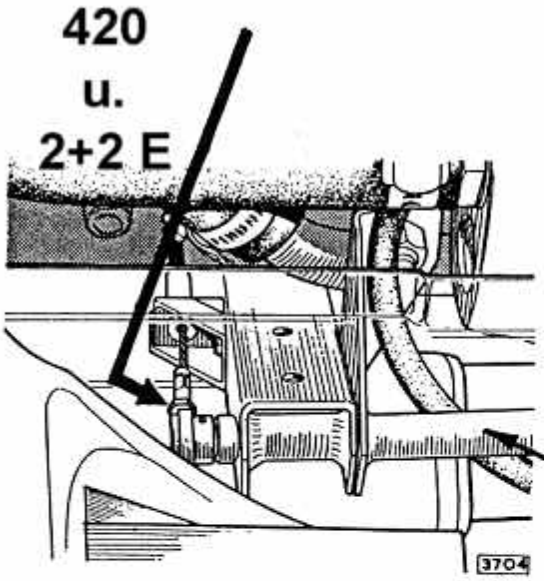
Drosselklappenseilzug

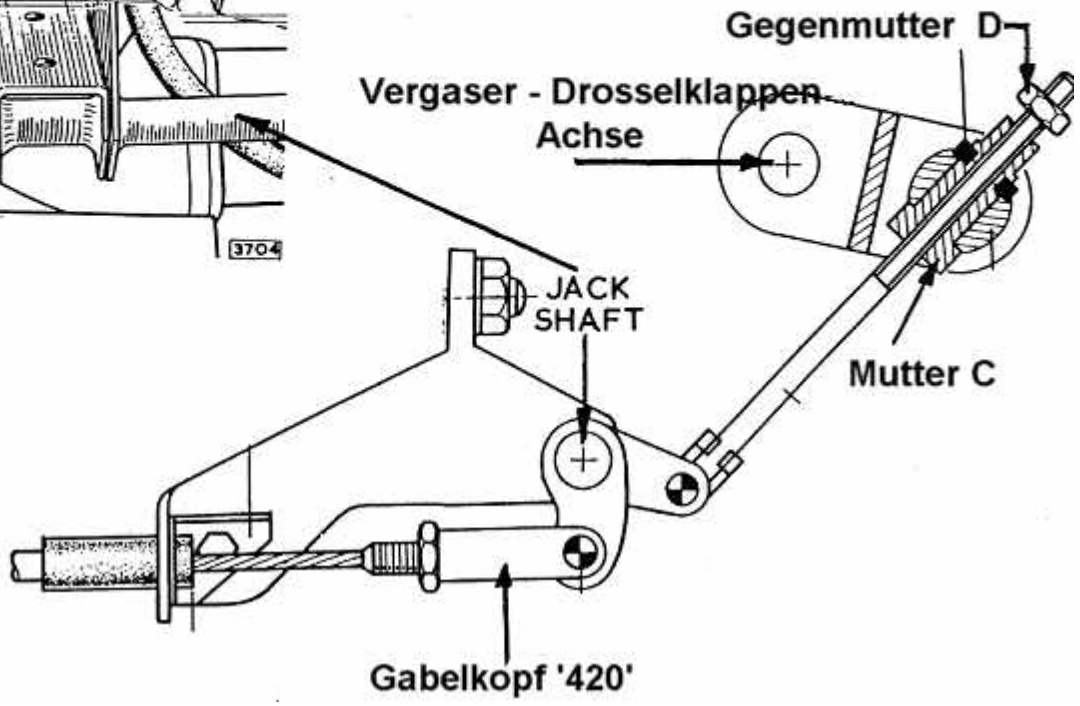




GABELKOPF



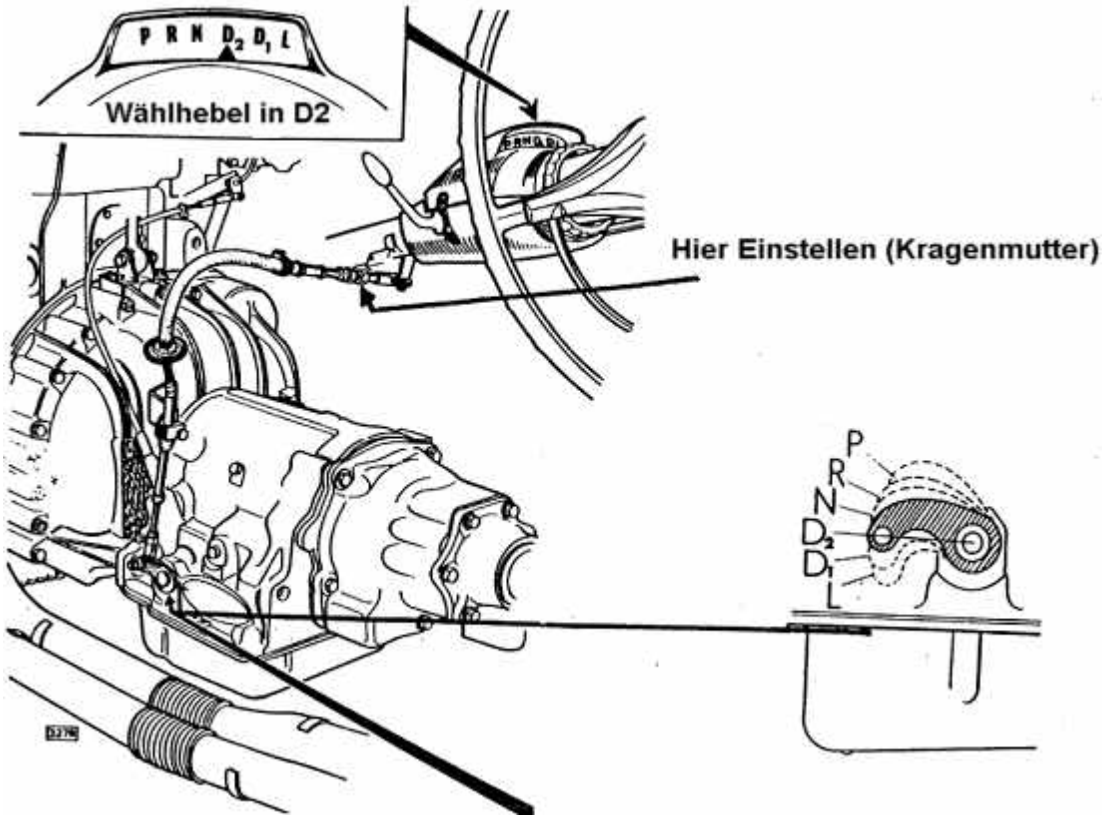




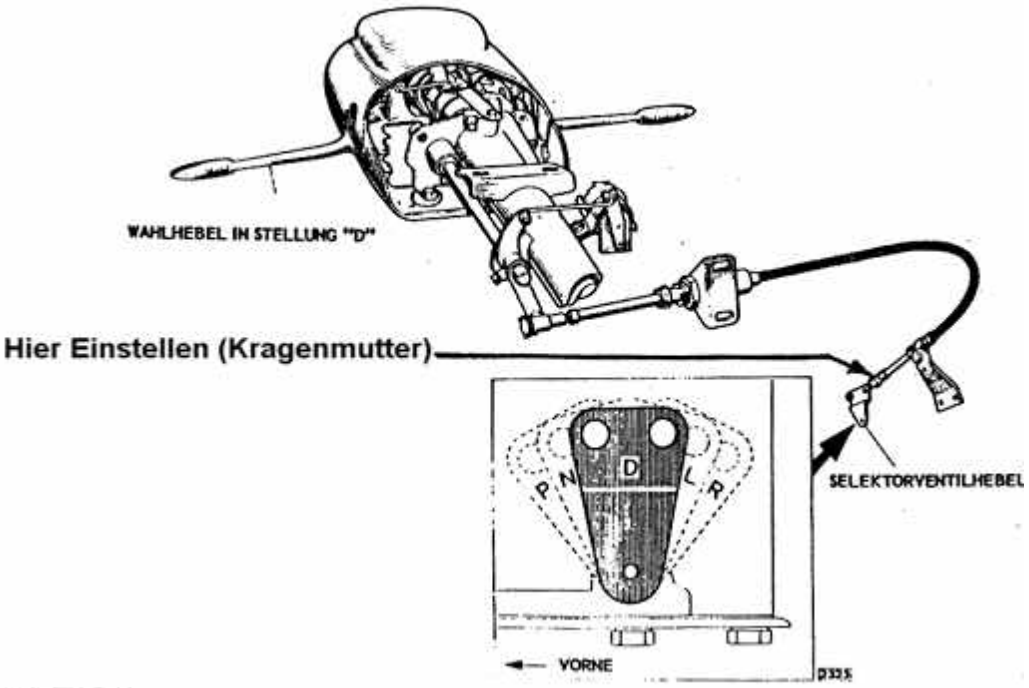
Nach der vorgenommenen Nachstellung kontrollieren, ob die Vergaser-Drosselklappen bei Leerlaufdrehzahl geschlossen sind. Notfalls mit Hilfe der Mutter "C" and Gegenmutter "D" nachstellen. Nur 420

EINSTELLUNG DES HANDSELEKTORKABELS

A) TYP 8 BW. (Mk10 4.2, 4206, 420, "E" 2+2) P R H D' D^2 L



B) TYP DG BW. (Mk10 3.8, Mk2 3.4&3.8, "S" 3.4&3.8.) P N D L R

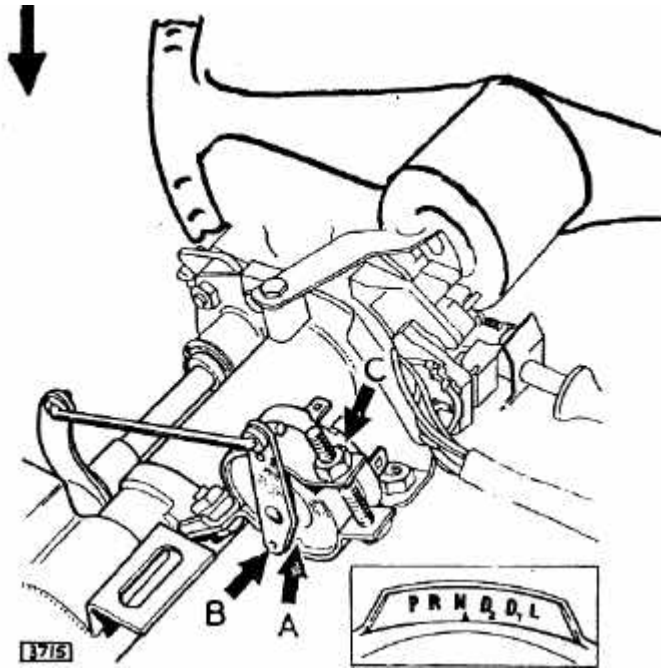


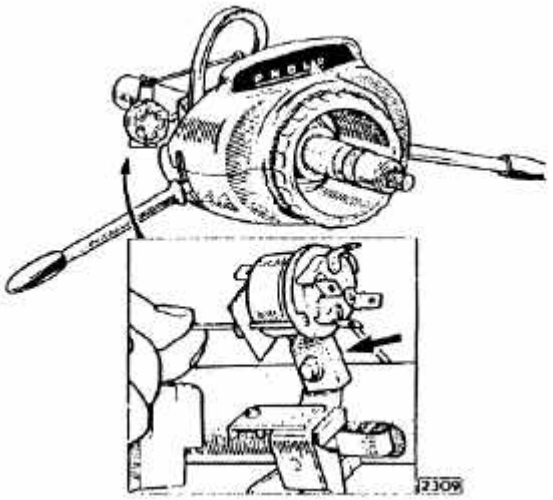
BAND Einstellwerkzeug Typ DG. BW

EINSTELLUNG DES RÜCKLICHT / ANLASSERSPERRSCHALTERS

A) TYP 8 BW. P R N D D L

Befestigungsschraube des Schalters losen.
Selektorhebel in N stellen.
Schalter drehen bis Loch in Grundplatte mit Loch im Betätigungshebelfluchtet. (Das erreicht man mit Hilfe e
Ein Drahtende durch beide Locher stecken and Schrauben anziehen.

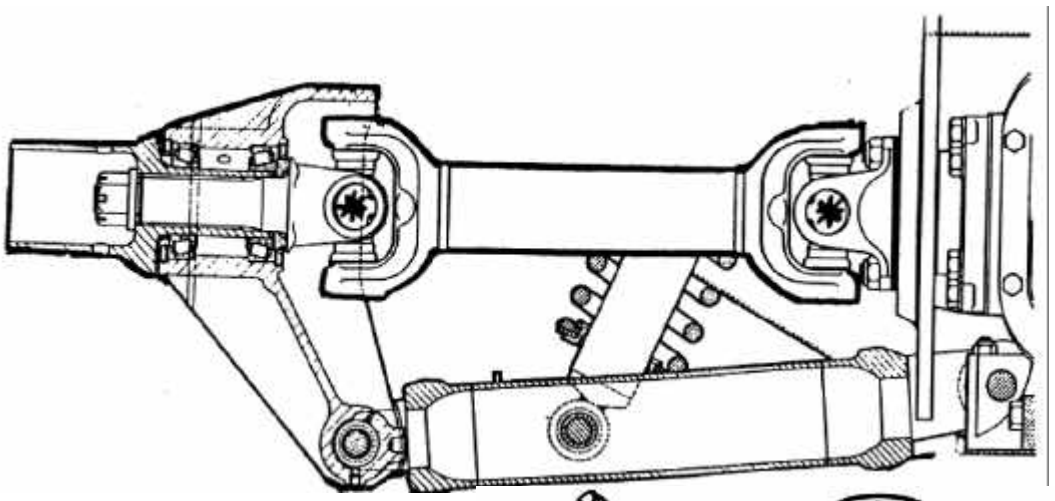




B) TYP DG BW P N D L R

Genau wie unter A) beschrieben, aber Selektorhebel zwischen "L" and "R" in der Mitte stellen.

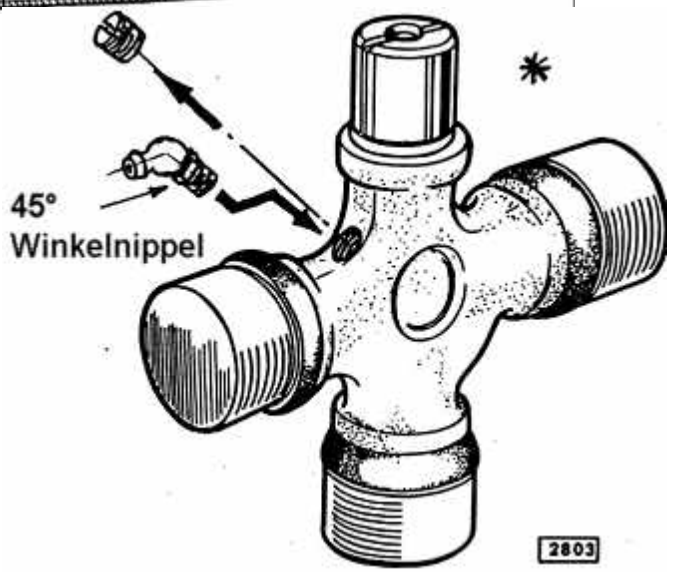
HINTERRADAUFHÄNGUNG

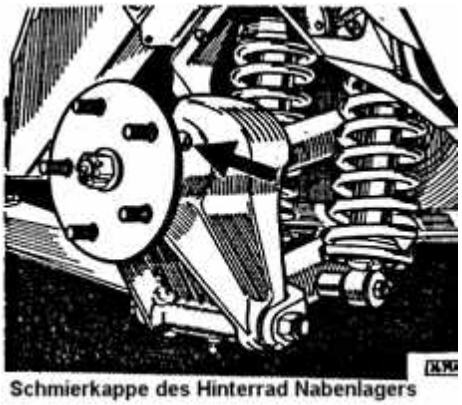


Es ist zu empfehlen, dass beim ersten Service

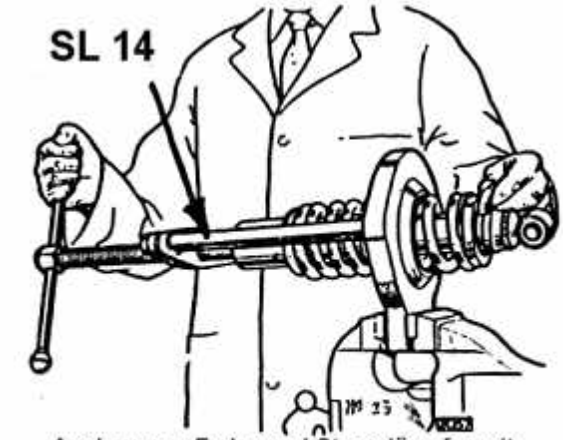
a) der Kreugelenk-Schutzdeckel zurückgeschoben wird

b) ein 45 0 Schmiernippel eingeschraubt wird und alle 10000 km geschmiert wird.

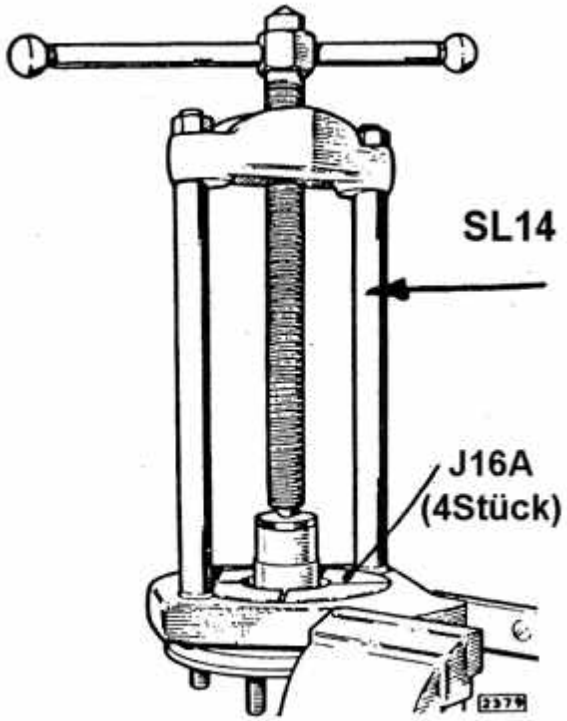




Schmierkappe des Hinterrad Nabenlagers



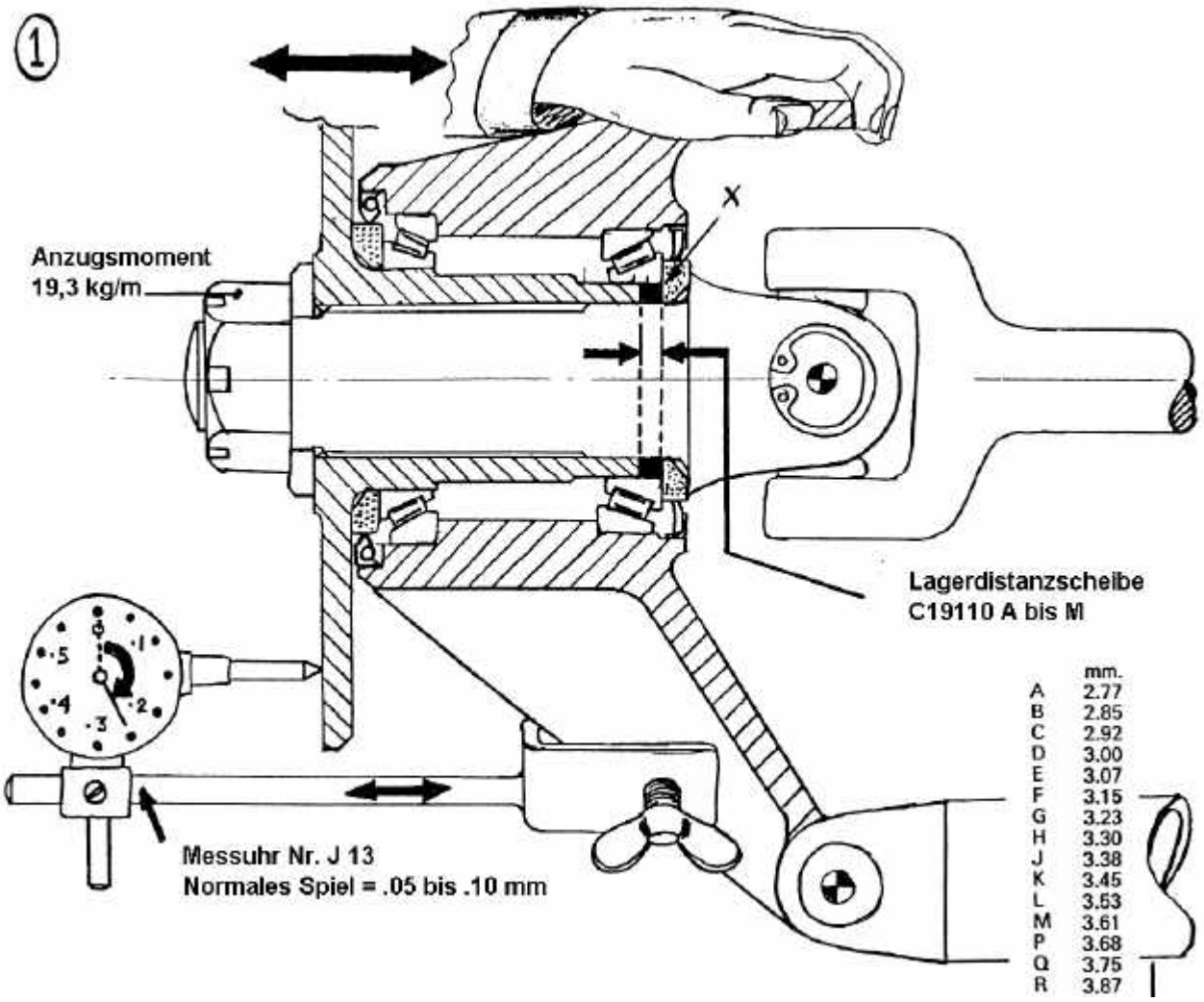
Ausbau von Feder und Stossdämpfer mit Churchill Werkzeug Nr. J.11A und Zusatzplatte SL.14



Abziehen des Innenringes von der Nabe mit Churchill Spez. Werkzeug Nr. SL.14 mit Zusatzplatte J16A

AXIALES SPIEL DER NABENLAGER.

In diesem Fall haben wir *0.25mm:*
Deshalb müssen wir nach dem Ausbau der Nabe, eine Distanzscheibe C19110, die dünner ist um 0.25 minus 0.07 wählen. (0.07 ist der Durchschnitt zwischen 0.05 and 0.10)



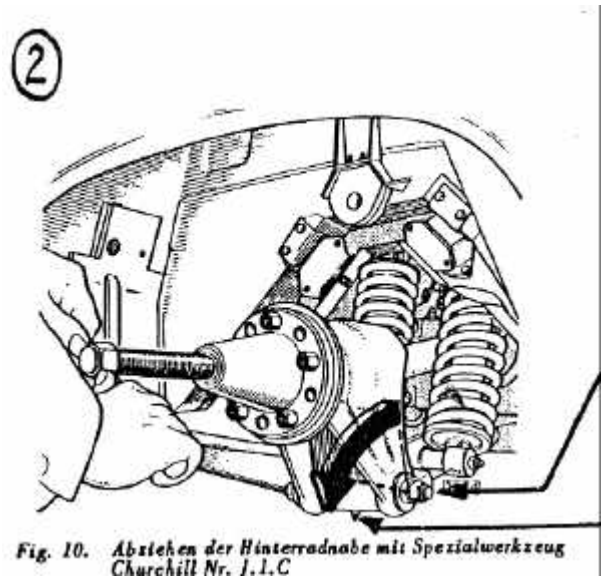
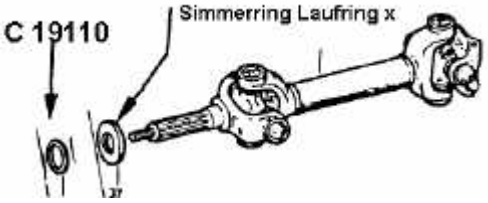
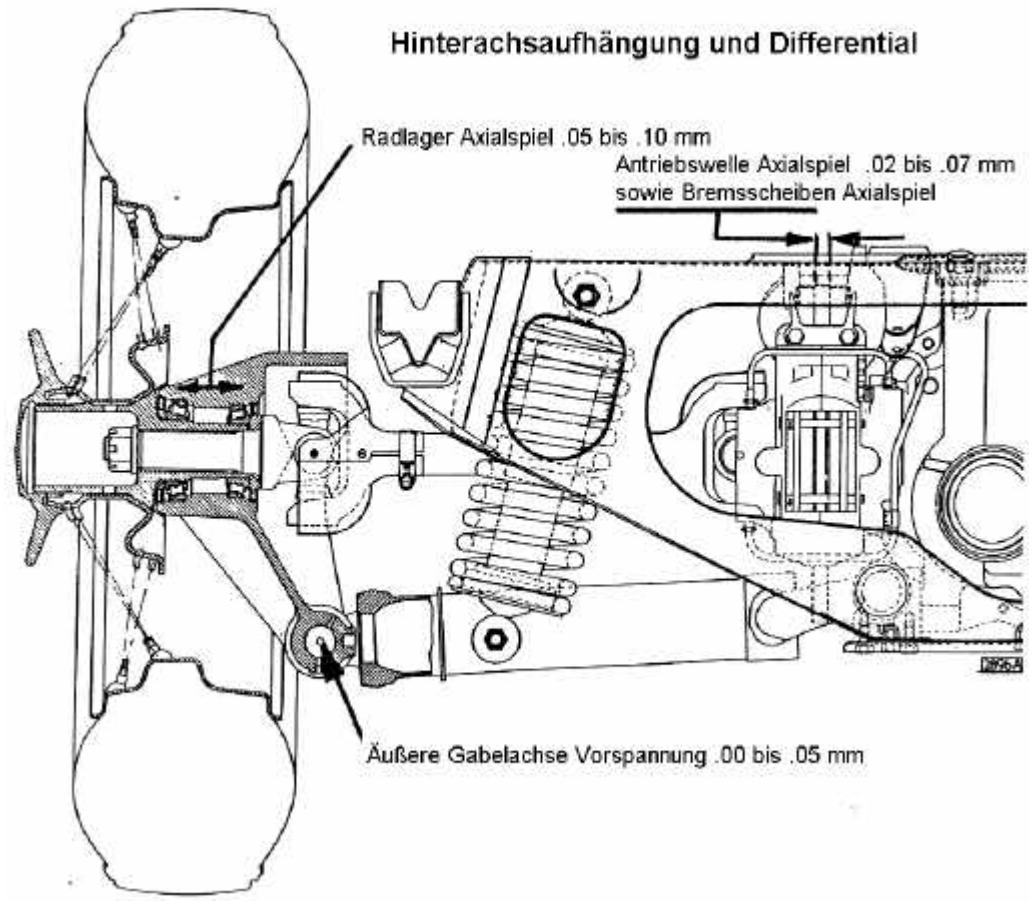


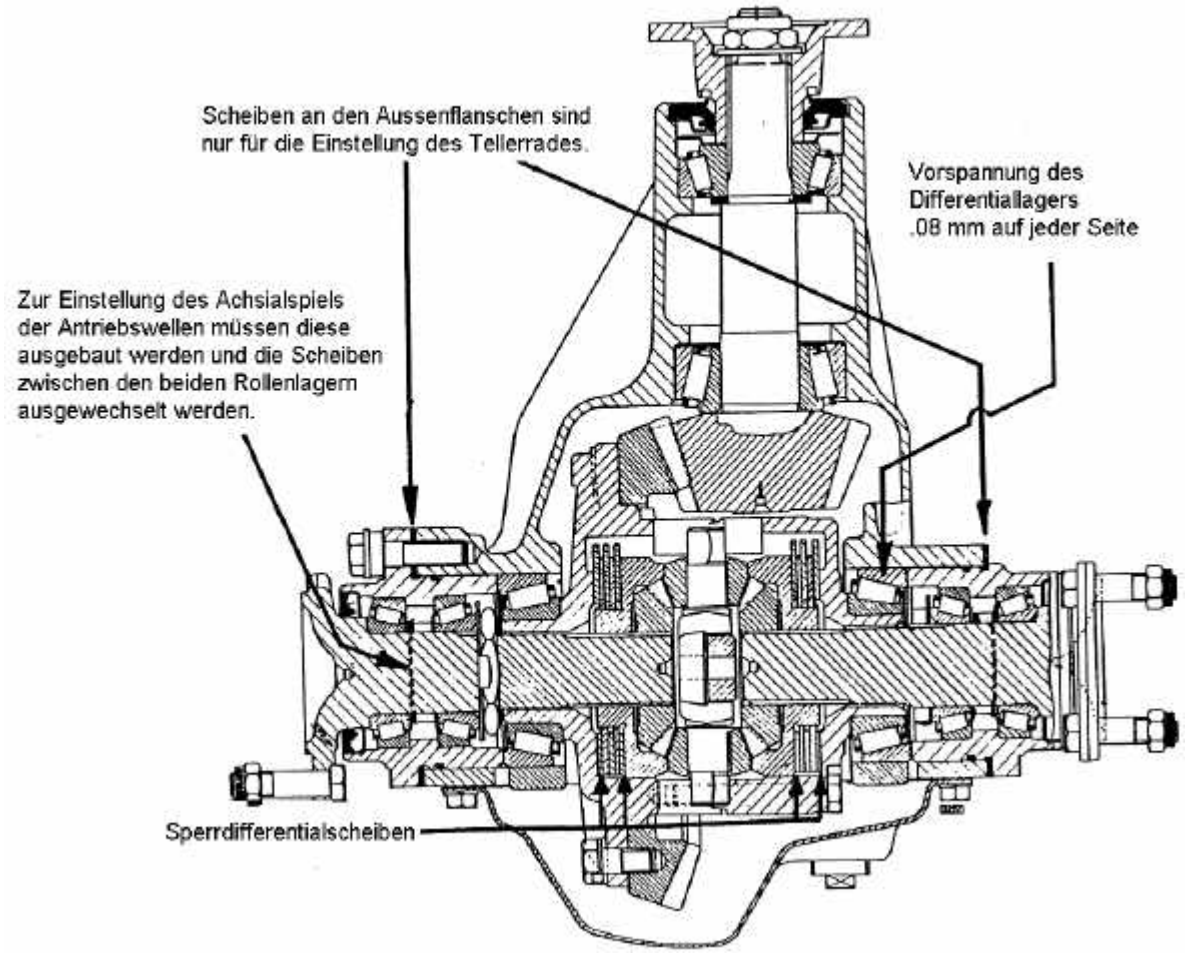
Fig. 10. Abziehen der Hinterradnabe mit Spezialwerkzeug Churchill Nr. J.1.C

Man braucht nicht die äußerer Gabelachse auszubauen:



nur der Schmiernippel
Für Speichenräder, Abzieher Nr. J 7


Hinterachsaufhängung und Differential
Radlager Axialspiel .05 bis .10 mm
Antriebswelle Axialspiel .02 bis .07 mm
sowie Bremsscheiben Axialspiel
Äußere Gabelachse Vorspannung .00 bis .05 mm


Scheiben an den Aussenflanschen sind
nur für die Einstellung des Tellerrades.
Vorspannung des
Differentiallagers
.08 mm auf jeder Seite
Zur Einstellung des Achsialspiels
der Antriebswellen müssen diese
ausgebaut werden und die Scheiben
zwischen den beiden Rollenlagern
ausgewechselt werden.
Sperrdifferentialscheiben

EINSTELLEN DER VORDERRADAUSFLUCHTUNG . *4.2 Mk10,* 420G , & 420 *MIT* DER "VARAMATIC" SERVO-LENKUNG.

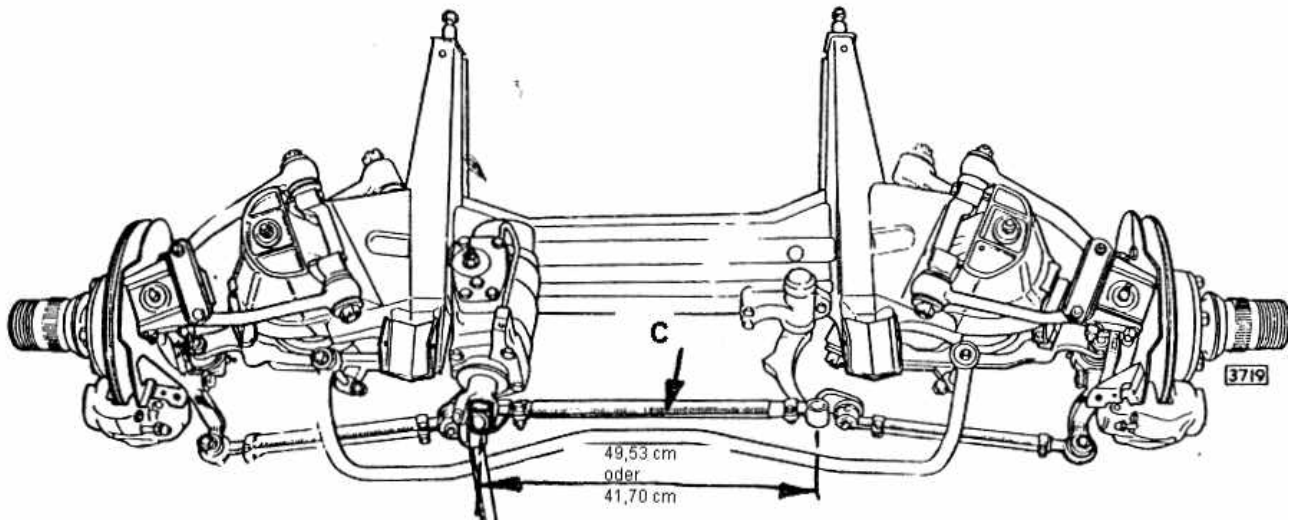
Das Prüfen und Einstellen der Vorderradausfluchtung am Mark 10 4,2 l Modell geht auf ganz andere Art and Weise vonstatten wie bei irgendeinem anderen früheren Modell.

Es ist äußerst wichtig, dass die folgenden Anweisungen befolgt and das Spezial-Lenkungszentriergerät (Churchill-Werkzeug Nr. J. 27) verwendet wird, da sonst ungleichmäßige Lenkungserscheinungen auftreten.

VORGANG

Anmerkung: Die mittlere Spurstange ist auf eine bestimmte Länge von 49 53 cm eingestellt and darf NICHT zum Einstellen der Vorspur verwendet werden. (41,7 cm. für 420 MODELLE)
Jedes Rad muss einzeln mittels der äußeren Spurstange auf die Hälfte der gesamten Vorspur von 0 - 3,17 mm eingestellt werden.

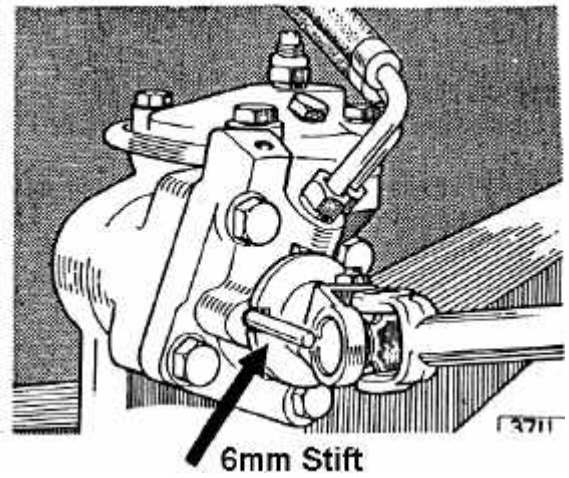
1, Die Vorderräder geradestellen,
2, Die große Sechskantschraube von der Lenkung entfernen (das Öl auffangen),
3, Das Spezialzentriergerät (A auf der umseitigen Abbildung) ansetzen, so daß die beiden Löcher im Gußteil die zwei Stifte aufnehmen and die Ansätze in die unten an der Schneckenwelle befindlichen Schlitze eingreifen. Hierdurch erreicht man, daß sich die Lenkung genau in der Geradeausstellung befindet. Um das Gerät anbringen zu können mag es sich als notwendig erweisen, die Lenkung etwas zu drehen.
4, Jedes Vorderrad individuell an der äußeren Spurstange verstellen, bis eine Vorspur von 0 - 1,59 mm entsteht, and zwar entweder durch ein
(a) Lichtstrahlgerät - oder -
(b) Abrichtlineal zwischen den vorderen and hinteren Rädern an einer Seite mit einer Unterlage von 15,9 mm an der Vorderseite des hinteren Reifens, An der anderen Seite nochmals wiederholen, Die gesamte Vorspur von 0 - 3,17 mm mit einem normal en Radausfluchtungsgerät prüfen.
5, Den Wagen vorwärts- and zurückrollen and nochmals prüfen.
6 Das Zentriergerät von der Lenkung entfernen and die Sechskantschraube anbringen, Den Behälter mit automatischer Getriebeflüssigkeit füllen und das System entlüften indem man die Sechskantschraube (B auf der Abbildung) am oberen Deckel löst, den Motor laufen läßt and die Lenkung einige Male von Anschlag zu Anschlag dreht.



B Entlüftungsschraube

3149

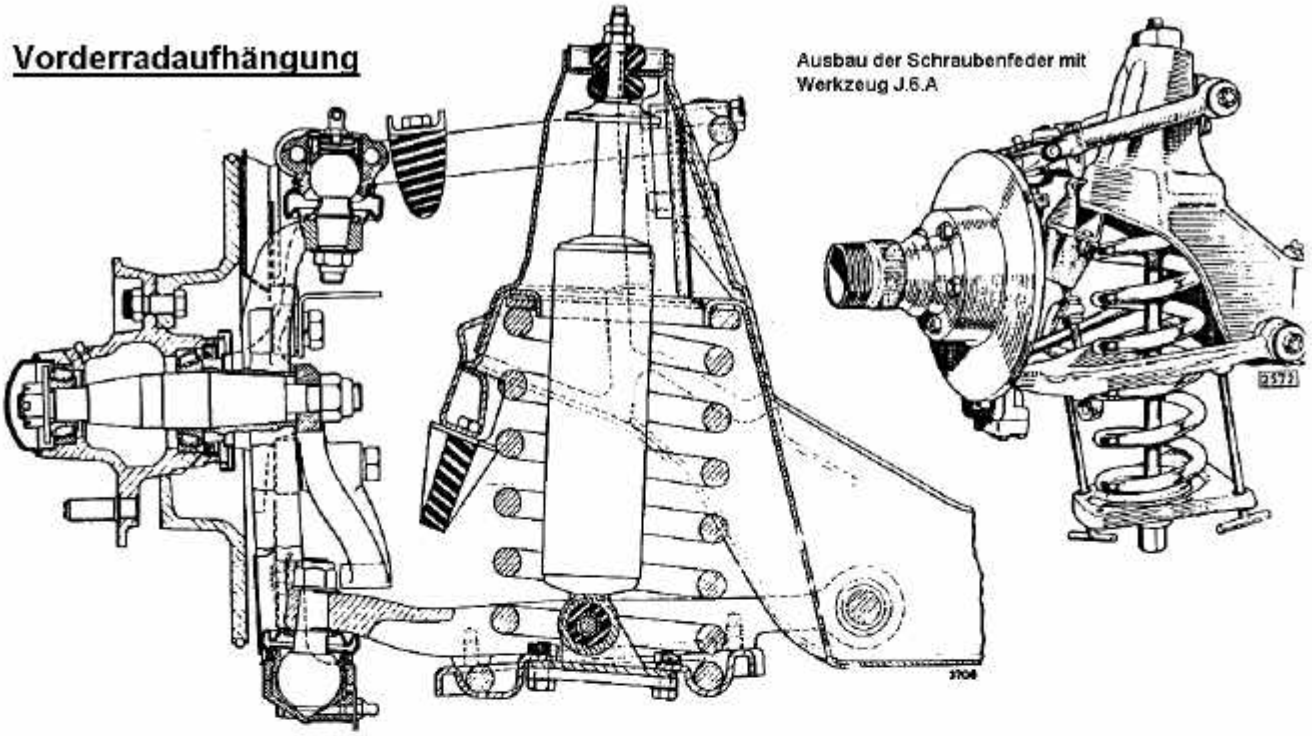
A Werkzeug J27
Nur 4.2 Mk 10 und 420 G



NEUES SYSTEM FÜR 420 UND SEIT MITTE 1967
auch mit "S" Modellen & 340.

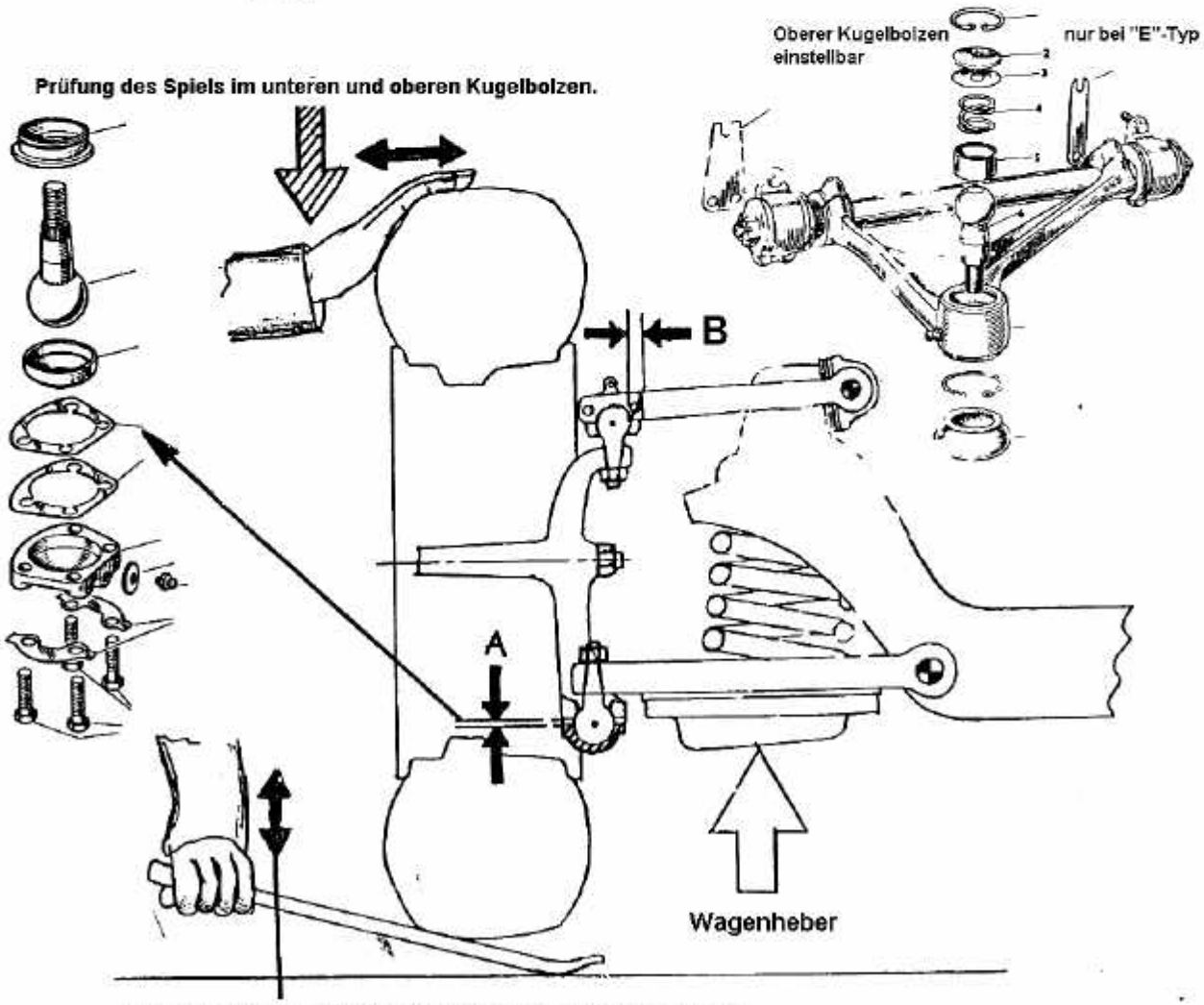
Es ist einfacher die Lenkung genau in die Geradeausstellung zu bringen, wenn man mit einem 6mm. Prüfstift in der Nute in der Scheibe, die sich an der Antriebswelle befindet, IN EINE GERADE LINIE mit dem Loch im Lenkungsgehäuse bringt.

Vorderradaufhängung

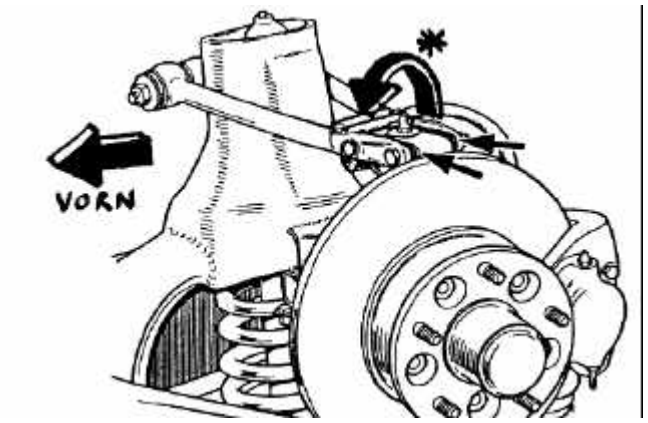


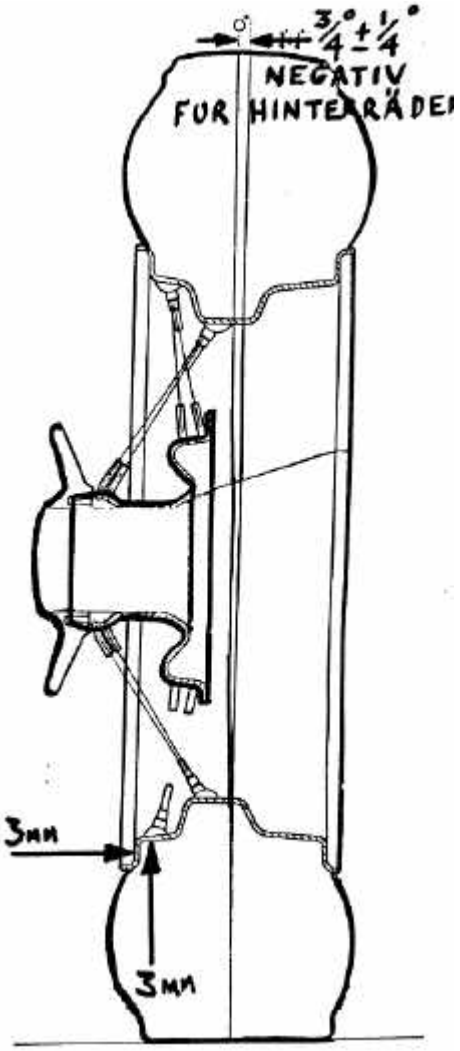
Ausbau der Schraubenfeder mit Werkzeug J.6.A

Prüfung des Spiels im unteren und oberen Kugelbolzen.



Bei allen Typen ist der untere Kugelbolzen einstellbar.



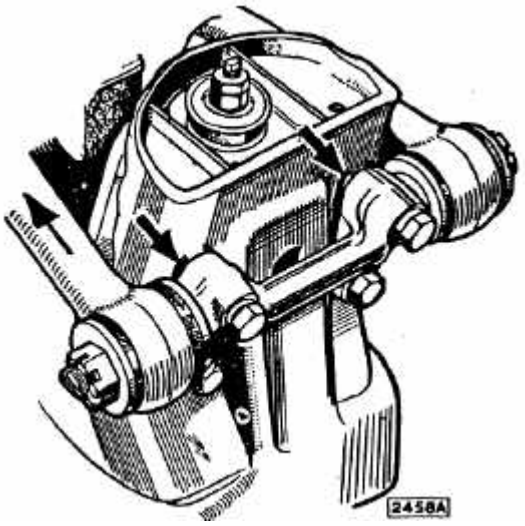


Vorderachse *Geometrie*			*Reifen* Luftdruck		
	Vorspur mm	Sturz positiv	Nachlauf positiv	Voll-belastet über 160 KPH Vorn	hinten
4.2Mk X 420 G	1.6 - 3.2	½°-+ ½°	0 ± ½°	2.7	2.7
4.2 E 2+2 E	1.6 - 3.2	"	2° ± ½°	2.8	2.8
420	0 – 1.5	"	0 ± ½°	2.5	2.5
3.8Mk2 3-8 S	0 – 1.5	"	0 ± ½°	2.3 2.5	2.3 2.5
3.8 MkX	1.6 - 3.2	"	0 ± ½°	2.7	2.7
3.8 E	1.6 - 3.2	„	2° ± ½°	2.8	2.8
3.4Mk2 3.4 S 340	0 - 1.5	„	0 ± ½°	2.3 2.5 2.3	2.3 2.5 2.3
240	0 - 1.5	„	0 ± ½°	2.3	2.3

½±

Einstellung des Nachlaufwinkels.
Eine 1,6mm starke Scheibe ändert den Winkel 1/4 Grad um einen positiven Nachlaufwinkel zu vergrößern, sind Bleche von hinten nach vorne zu bringen.*

Für alle Räder 1st der maximale Seiten- and Höhenschlag 3 mm an der Felge (siehe Bild)



Einstellung des Sturzwinkels Eine 1,6 mm starke Scheibe ändert den Winkel um 1/4 Grad.

JAGUAR / DAIMLER Bremsklötze

Modelle	Material	Teile-Nr.		derzeitige Farben	frühere Farben	Bemerkungen
		worn	hinten			
Mk2 - 2.4,3.4,3.8. Daimler 2 1/2Ltr. 240 and 340.	M33	9251	9251	Rot/Weirs	._ Rot/Weirs	
"S" Typen	M33	10103	10103	Rot/Weirs	Rot/Weise	
420 and Daimler Sovereign	M33	11367	11373	Grün	Grün	Mit Girling Bremszange aus- gerüstet,
4.2 L "E" and 2+2 '	M59	10873	10873	Hraun/Weirs	Hraun/Weirs	a) "E" and 2+2 haben von An- fang an M59 Klötze, je- doch finden Sie auch Wagen mit D774 Klötzen.
4,2 L "E" and 2+2	M74	11121	11727	Gelb/Rot/Gelb	Gelb/Schwarz	b) M74 hat bessere "Antiquitsch- Wirkung“. c)M74 and M59 dürfen nicht Verwechselt werden
3.8 L "E" and 3.8 Mx 10	M59	10873	10873	-	Braun/Weiss	
4,2 L MK 10	M59	10544	105$3	-	Braun / Weiss	Eingebaut bis Ch.Nr. 1D76939
4,2 L MK 10 and 420 G	M74	11246	11247	Gelb/Rot/Gelb	1 Gelb/Schwarz 2 Grün/Rot/Rot 3 Grün/Gelb/Grün	Eingebaut bis Ch.Nr.1D76940: hat bessere "Antiq.Wirkung"

Bremsklötze Ausbau

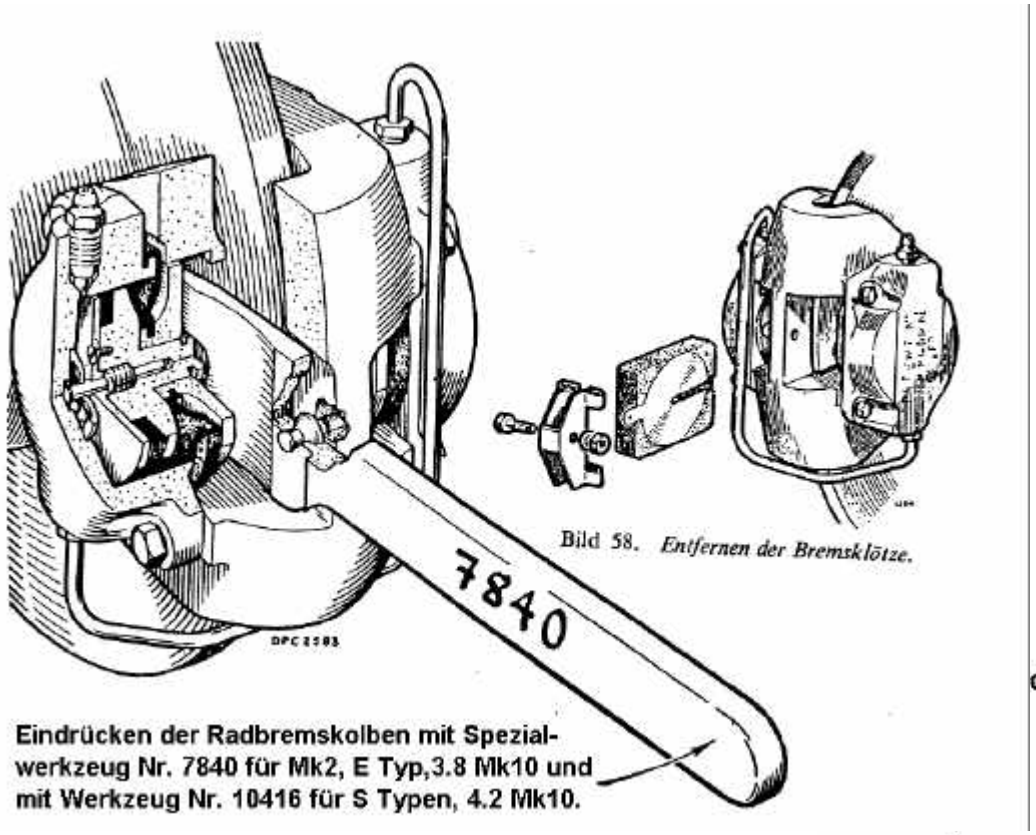
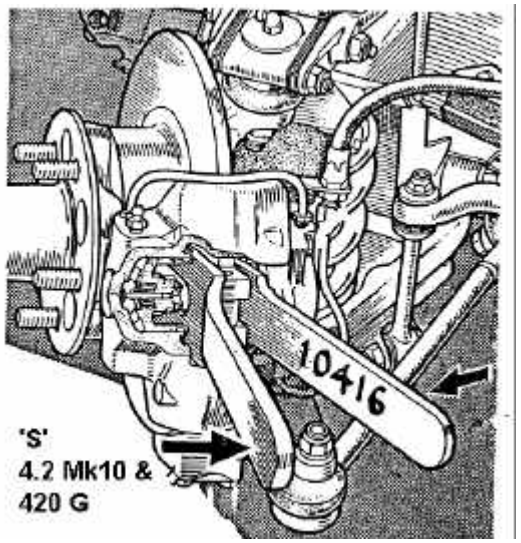
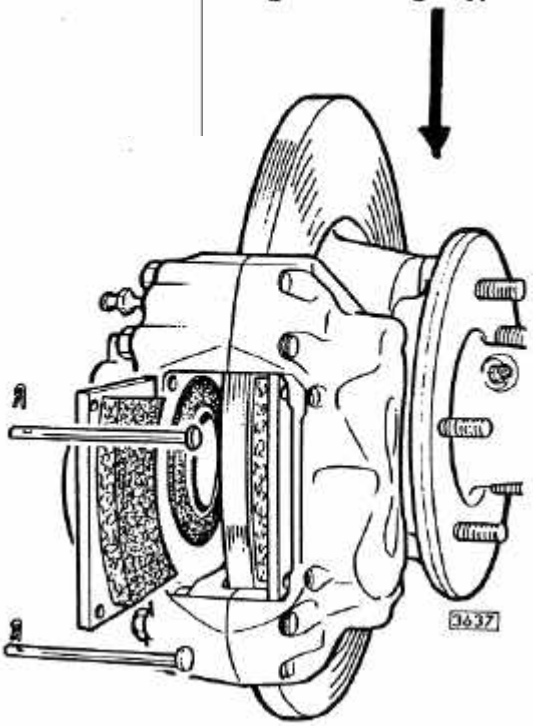


Bild 58. *Entfernen der Bremsklötze.*

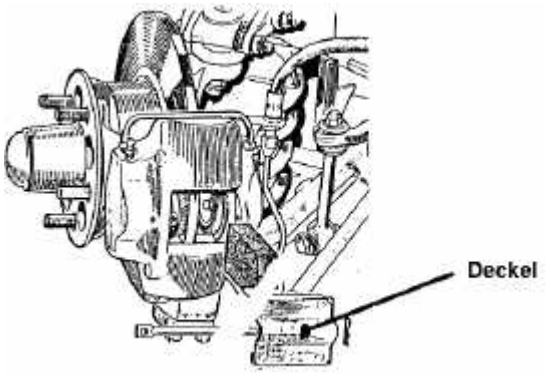
Eindrücken der Radbremskolben mit Spezialwerkzeug Nr. 7840 für Mk2, E Typ,3.8 Mk10 und mit Werkzeug Nr. 10416 für S Typen, 4.2 Mk10.



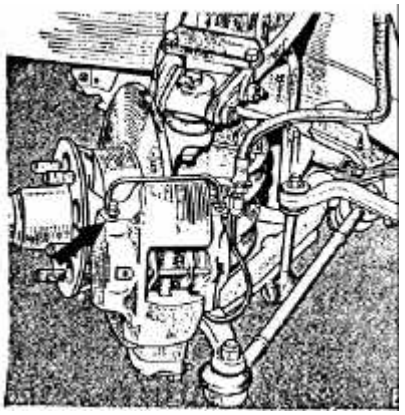
Girling Bremszange Typ 42



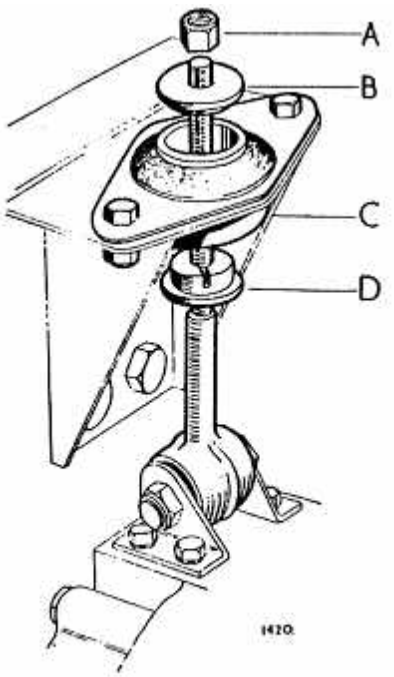
! "S" Modellen, 4.2 Mk10 and 420G. !
Um die Bremsklötze zu kontrollieren muss man normalerweise
a) das Rad ausbauen, b) den Splint ausschlagen, c) den Deckel abnehmen.
Es ist zu empfehlen. den Deckel <u>nicht wieder</u> einzubauen.



In diesem Fall ist es ganz einfach die Klötze zu kontrollieren. -✍



EINSTELLUNG DES MOTORSTABILISATORS

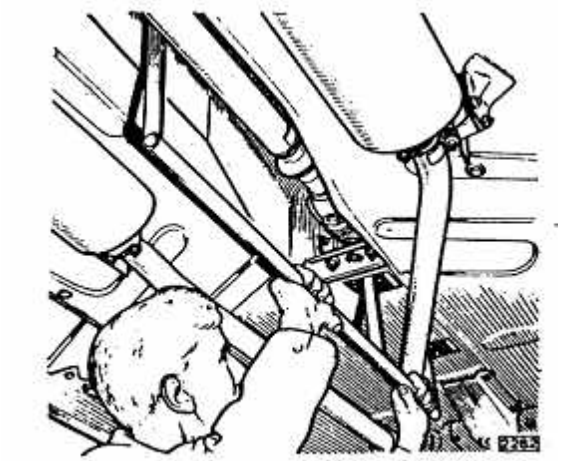


Motorstabilisator

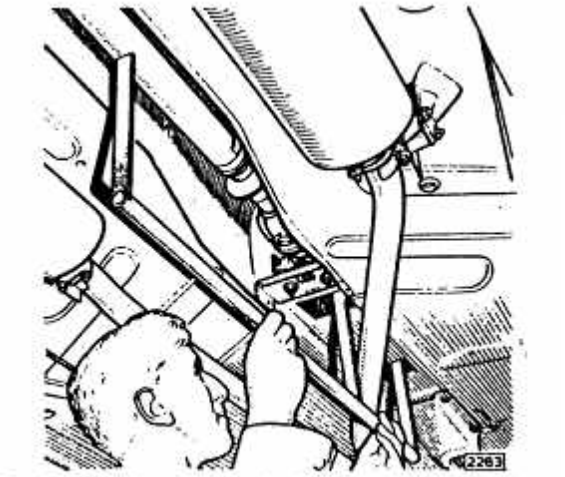
Zu bemerken ! Der Stabilisator darf kein Gewicht des Motors halten.

1.Die untere Flanschscheibe (D) längs der Stabilisatorstange hinaufschrauben bis sie das Gummilager (C) berührt. Die Scheibe hat einen Schraubenschlitz and kann durch einen langen and dünnen Schraubenzieher gedreht werden.

2.Die obere Flanschscheibe (B) and die Mutter (A) festziehen.



Prüfung der Ausrichtung in der senkrechter Eben



Prüfen der Ausrichtung in der waagerechten Ebene

AUSRICHTEN DER GETEILTEN KREUZGELENKWELLE

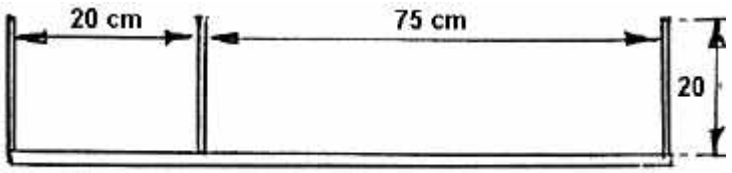
Anwendung nur bei 3.8 and 4.2 Mk 10 and Mk 2 Modellen mit automatischem Getriebe.

1. Feststellen, dass der Motorstabilisator abgehängt ist.

2. Ein Spezialgerät, wie auf Bild gezeigt, anfertigen.

3. Das Gerät gleichzeitig an die vordere und hintere Welle halten. (zuerst waagrecht und dann senkrecht) Alle drei Arme sollten die Welle berühren.

4. Sollte ein Ausrichten notwendig sein, Zwischenscheiben zwischen Mittellager and Wellentunnel ein- oder ausbauen.



Spezialgerät

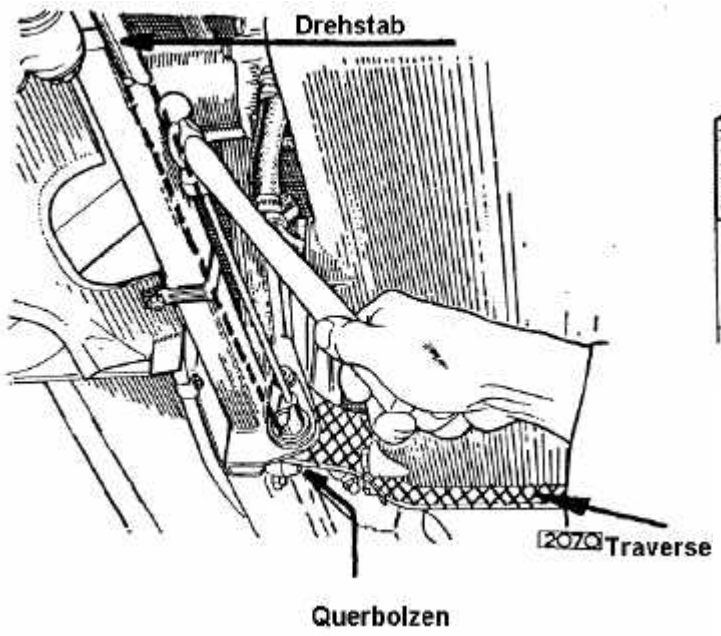
"E" Typ MOTORAUSBAU

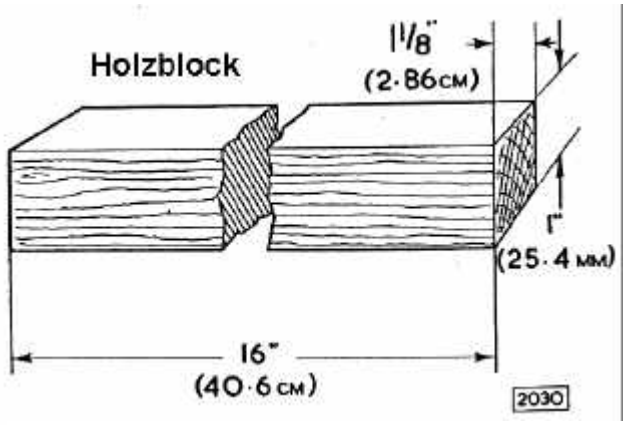
Es ist zu empfehlen, den Motor von oben nach unten auszubauen, so braucht man die Motorhaube nicht zu demontieren.
Bei Ausbau des Motors muss man:

1. Ansaugkrümmer abbauen (Leitungen brauchen zum Teil nicht entfernt zu werden.)
2. Auspuffsystem komplett an den Krummerflanschen abschrauben (8 Muttern)
3. Zündspule and Lichtmaschine abbauen, sowie Ölfilter.
4. Kardanwelle abflanschen von unten (4,2 "E" Typ) - von oben 3,8 "E" Typ.
5. An den hinteren Schrauben des Zylinderkopfes den Motor aufhangen mit einem Kran.
6. Die vordere Motoraufhangung muss jetzt entfernt werden.
7. TRAVERSE AUSBAUEN -siehe Erklärung unten-
8. Schalthebelknopf abnehmen and Motor bis zum Grubenboden senken.

AUSBAU DER TRAVERSE

1. Motor sollte an allen Befestigungsteilen abgeschraubt sein.
2. Mit einem Holzblock unter der Vorderachse anheben bis die Drehstabe vollständig entspannt sind.
3. Die vier an den Traversenenden befindlichen Bolzen nicht vollständig abschrauben (SONST GEHT DIE EINSTELLUNG DES DREHSTABES VERLOREN)
4. Die beiden grossen Querbolzen ausbauen and dann die Traverse nach hinten wegdrucken. VORSICHT: dass die Gewinde an den oben erwähnten Bolzen nicht beschädigt werden.





Kontakt:
Fa. Michael Groß, Jacobsenweg 59, 13509 Berlin,
www.jaguar-gross.de