

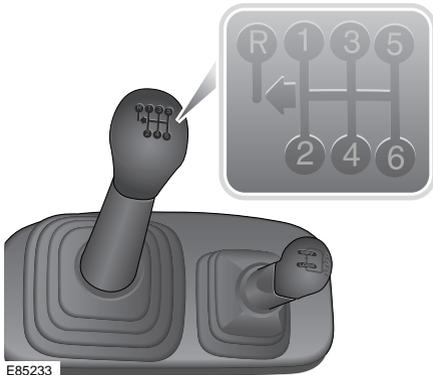
Getriebe

SCHALTGETRIEBE

VORSICHT

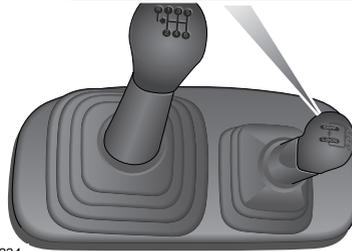
- ! Niemals versuchen, den Rückwärtsgang einzulegen, wenn sich das Fahrzeug in Vorwärtsbewegung befindet. Dies kann zu schweren Getriebeschäden und teuren Reparaturen führen.
- ! Während der Fahrt die Hand nicht auf den Schalthebel legen, da dies zum vorzeitigen Verschleiß des Schaltmechanismus führen kann.
- ! Den Fuß nicht auf dem Kupplungspedal lassen. Nur zum Schalten den Fuß auf das Kupplungspedal aufsetzen.

Die Kraftübertragung erfolgt über ein 6-Gang-Hauptgetriebe und ein Verteilergetriebe mit einem hohen und einem niedrigen Fahrbereich. Über ein mittleres Differential im Verteilergetriebe wird die Kraft zur Vorder- und zur Hinterachse übertragen, so dass der Allradantrieb permanent zur Verfügung steht.



Der Schalthebel ist federbelastet und steht in Neutralstellung zwischen dem dritten und vierten Gang. Um den Schalthebel in den Rückwärtsgang zu bewegen, ist zusätzliche Kraft notwendig.

VERTEILERGETRIEBE



E85234

Mit dem Verteilergetriebe wird zwischen dem hohen und dem niedrigen Fahrbereich umgeschaltet. Es besitzt außerdem eine Leerlaufstellung zwischen dem hohen und dem niedrigen Fahrbereich.

Hoher Fahrbereich

Der hohe Fahrbereich ist auf allen normalen Straßen sowie in trockenem, ebenem Gelände zu verwenden.

Niedriger Fahrbereich

Der niedrige Fahrbereich ist für langsames Manövrieren vorgesehen (z. B. Zurückstoßen mit einem Anhänger oder Überqueren eines steinigen Flussbettes). Außerdem ist der niedrige Fahrbereich für extreme Geländebedingungen geeignet, unter denen mit dem hohen Fahrbereich nicht gefahren werden kann. Den niedrigen Fahrbereich nicht auf normalen Straßen einsetzen.

Getriebe

Leerlauf

Ist das Verteilergetriebe auf Leerlauf gestellt, wird der Antrieb nicht auf die Räder übertragen, unabhängig davon, welcher Gang mit dem Hauptgetriebebeschaltthebel eingelegt wurde. Wird das Fahrzeug abgeschleppt, ist das Verteilergetriebe in den Leerlauf zu schalten.

Verwendung des Verteilergetriebes

Der Fahrbereich kann sowohl beim stehenden Fahrzeug als auch während der Fahrt wie folgt gewechselt werden:

Beim stehenden Fahrzeug

Fahrzeug steht und Motor läuft:

1. Kupplungspedal durchtreten.
2. Das Verteilergetriebe aus dem derzeit eingelegten Fahrbereich in den Leerlauf schalten (z. B. vom hohen Fahrbereich in den Leerlauf).
3. Mit dem Schaltthebel des Verteilergetriebes aus dem Leerlauf in den gewünschten Fahrbereich wechseln (z. B. aus dem Leerlauf in den niedrigen Fahrbereich).

Keine erhöhte Kraft anwenden, wenn beim Versuch des Fahrbereichswechsels ein Widerstand zu spüren ist. In diesem Fall wie folgt vorgehen:

1. Bei durchgetretener Kupplung und wenn das Verteilergetriebe im Leerlauf steht, am Hauptgetriebe den zweiten Gang einlegen.
2. Das Kupplungspedal kurz loslassen, dann erneut durchtreten und versuchen, den gewünschten Fahrbereich einzulegen.
3. Zum Anfahren das Hauptgetriebe in den entsprechenden Gang schalten.

Wechseln vom hohen in den niedrigen Fahrbereich während der Fahrt

Bei einer Fahrgeschwindigkeit von nicht mehr als 8 km/h (5 mph):

1. Das Kupplungspedal durchtreten und das Verteilergetriebe in den Leerlauf schalten.
2. Kurz bevor die Räder zum Stillstand kommen (bei durchgetretenem Kupplungspedal), den Hebel ganz nach vorn in den niedrigen Fahrbereich drücken.

Hinweis: Den Fahrbereichswechsel bestimmt aber nicht überhastet vornehmen.

Wechseln vom niedrigen in den hohen Fahrbereich während der Fahrt

1. Zur Vorbereitung des Fahrbereichswechsels den Hebel des Verteilergetriebes leicht nach hinten drücken.
2. Dann gleichzeitig das Kupplungspedal durchtreten, das Gaspedal loslassen und den Verteilergetriebehebel in die Leerlaufstellung ziehen.
3. Das Kupplungspedal etwa drei Sekunden lang loslassen, dann erneut durchtreten und den Schaltthebel fest in den hohen Fahrbereich drücken.
4. Mit dem Schaltthebel des Hauptgetriebes einen geeigneten Gang einlegen, das Kupplungspedal loslassen und normal weiterfahren.

Getriebe

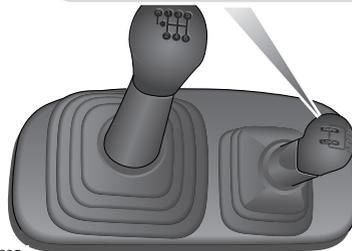
Differentialsperre

VORSICHT

! Die Differentialsperre nicht aktivieren, wenn ein oder mehrere Räder durchdrehen, da anderenfalls das Getriebe beschädigt werden könnte. Wenn die Räder durchdrehen, den Fuß vom Gaspedal nehmen, bevor die Sperre aktiviert wird.

Die Differentialsperre nicht aus der Leerlaufstellung (N) des Verteilergetriebes heraus einschalten.

Wird mit aktivierter Differentialsperre auf normaler Straße gefahren, fühlt sich die Lenkung steif an, ein erhöhter Reifenverschleiß tritt auf und es kommt zu Verspannungen im Kraftübertragungssystem. Dabei wird das Kraftübertragungssystem übermäßig belastet.



E85235

Zwischen der vorderen und der hinteren Gelenkwelle befindet sich ein Differential, das gesperrt werden kann. Bei aktivierter Differentialsperre drehen beide Achsen mit derselben Drehzahl. Vorgesehen ist die Differentialsperre für das Fahren im Gelände auf losem oder rutschigem Untergrund.

Bei deaktivierter Differentialsperre können die beiden Achsen je nach Fahrbedingungen unabhängig voneinander frei drehen. Die Differentialsperre ist auszuschalten, wenn auf normaler Straße gefahren oder im Gelände wieder griffiger Untergrund erreicht wird.

Die Differentialsperre kann ein- und ausgeschaltet werden, und zwar sowohl beim stehenden Fahrzeug als auch während der Fahrt. Während der Fahrt ist jedoch zu beachten, dass das Fahrzeug auf festem Untergrund geradeaus fahren **muss**, ohne dass die Räder durchdrehen.

Getriebe

Einschalten der Differentialsperre

Das Kupplungspedal durchtreten und den Verteilergetriebehebel aus der Stellung **H** (hoch) oder **L** (niedrig) nach links drücken (die Warnleuchte am Armaturenbrett leuchtet auf).

Ausschalten der Differentialsperre

Das Kupplungspedal durchtreten und den Verteilergetriebehebel nachts rechts in die Stellung **H** (hoch) bzw. **L** (niedrig) drücken. Bei ausgeschalteter Differentialsperre muss die Warnleuchte erloschen sein. Erlischt die Warnleuchte nicht, können Verspannungen im Kraftübertragungssystem vorhanden sein.

Warnleuchte der Differentialsperre



Die gelbe Warnleuchte leuchtet erst auf, wenn die Differentialsperre tatsächlich eingerückt ist (und nicht wenn sie aktiviert wird). Und sie erlischt erst, wenn die Differentialsperre tatsächlich ausgerückt ist. Hieraus ergibt sich eine geringfügige Verzögerung zwischen dem Ausschalten und dem Erlöschen der Warnleuchte.

Hinweis: Erlischt die Warnleuchte nicht, nachdem die Differentialsperre ausgeschaltet wurde, kann im Kraftübertragungssystem eine gewisse Verspannung vorliegen.

Verspannung des Kraftübertragungssystems

Wird eine Verspannung im Kraftübertragungssystem vermutet, ist das Fahrzeug, soweit dies gefahrlos möglich ist, eine kurze Strecke zurück- und dann wieder vorzufahren. Dadurch sollte die Verspannung im System beseitigt werden und die Warnleuchte erlöschen.

Leuchtet die Warnleuchte auch nach zwei oder drei Versuchen, die Verspannung im Kraftübertragungssystem zu beseitigen, noch auf, ist sobald wie möglich ein Land Rover Vertragspartner bzw. ein autorisierter Servicebetrieb aufzusuchen.

Getriebe

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Getriebeöle und -füllmengen

Getriebe	Getriebeölspezifikation	Ölmenge
Schaltgetriebe	Castrol BOT 130 M	2,40 Liter (4,22 Pints)
Verteilergetriebe	Castrol Syntrax 75W/90 oder Texaco Multigear 75W/90R	2,30 Liter (4,05 Pints)
Hinterachsdifferentiale	Castrol EPX 80W/90 oder Texaco Geartex EP 85W/90	1,60 Liter (2,81 Pints)
Achsschenkelbolzengehäuse vorn	Texaco Molytex EP00	0,38 Liter (0,66 Pints)