

# manual do proprietário

JEEP



**FORD**

**JEEP**

**manual do  
proprietário**



Dependendo do modelo do seu veículo, alguns dos acessórios mencionados neste Manual são opcionais.

-Desenhos, especificações e textos contidos neste Manual foram aprovados para impressão em 16/11/76

BR 5115 15 18 000  
FORD  
FORD  
FORD

sr. proprietário

Você terá sem dúvida alguma escolhido o seu novo veículo pelas múltiplas vantagens que este lhe oferece. Seu custo econômico e sua capacidade de suportar trabalhos pesados são algumas das características que motivaram sua escolha.

Com este Manual esperamos dar-lhe as informações que irão ajudá-lo a conservá-lo nas melhores condições de funcionamento.

Sugerimos que antes de utilizar-se de seu veículo, pela leitura das diversas seções deste Manual, V. Sr. se familiarize com seus instrumentos, controles e com seu manejo correto.

**FORD BRASIL S.A.**

Depo. de Propaganda e  
Publicações de Peças e Serviços  
São Paulo - Brasil

O Cartão do Proprietário fornecido pelo Revendedor no momento da entrega do veículo, representa o documento original de identificação do veículo e deverá ser apresentado ao seu Revendedor sempre que necessitar de algum serviço.

No caso de se encontrar em viagem, qualquer Revendedor do Território Nacional tomará em consideração o Cartão do Proprietário, para execução das Revisões ou para aplicação da Garantia, desde que o veículo esteja dentro do prazo e das quilometragens indicadas.

Nas páginas finais deste Manual você encontrará o Certificado de Garantia, bem como, os esclarecimentos sobre Garantia e Revisão Gratuita.

#### **importante**

Este veículo está de acordo com todas as leis a ele aplicáveis na data de sua fabricação. Certifique-se de que suas características originais sejam mantidas.

A FORD BRASIL S.A. reserva-se o direito de, a qualquer tempo, revisar, modificar, descontinuar, ou alterar qualquer modelo de seus produtos, sem prévio aviso e sem que ela ou o vendedor incorram em qualquer responsabilidade ou obrigação para com o Comprador.

No seu próprio interesse leia seu Certificado de Garantia. Ele foi criado para sua proteção e satisfação.

**FORD BRASIL S.A.**

Depto. de Propaganda e  
Publicações de Peças e Serviços  
São Paulo - Brasil

Características gerais .....	6
Instruções sobre o funcionamento .....	7
Manejo .....	16
Manutenção .....	21
Irregularidades no funcionamento .....	29
Identificação .....	31
Características diversas — motor 2.300 c.c. ....	32
Características diversas — caixa de mudanças .....	32
Capacidades .....	32
Certificado de garantia e esclarecimentos sobre garantia e revisão gratuita .....	35
Tabela de lubrificação e manutenção .....	41
Tabela de lubrificantes recomendados e principais operações de lubrificação .....	47

**freios:**

- de serviço: hidráulico, nas quatro rodas;
- de estacionamento: mecânico, nas rodas traseiras.

**pneus:**

Rodagem ..... 6.00 x 16-4 Iomas

**dados gerais**

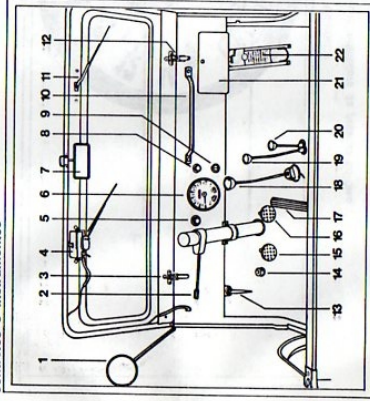
Tração ..... 4 x 4  
 Distância entre eixos ..... 2,06 m  
 Comprimento ..... 3,44 m  
 Bitola dianteira ..... 1,26 m  
 Bitola traseira ..... 1,23 m  
 Largura ..... 1,81 m  
 Altura vazio ..... 1,73 m  
 Distância livre mínima do solo ..... 0,20 m

**pressão de pneus:**

— dianteiros ..... 1,62 kg/cm<sup>2</sup> (23 lb/pol<sup>2</sup>)  
 — traseiros ..... 1,76 kg/cm<sup>2</sup> (25 lb/pol<sup>2</sup>)

**peso:**

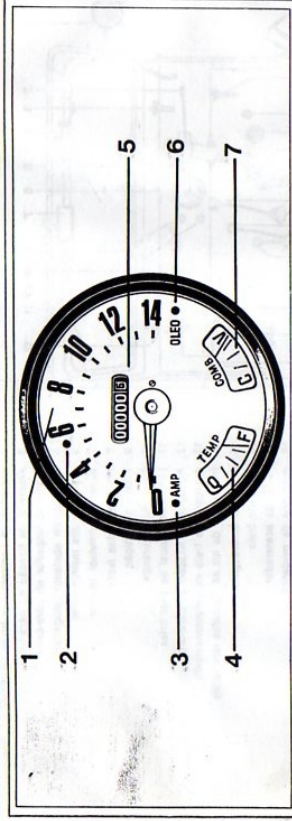
Em ordem de marcha (com água, óleo e gasolina) ..... 1.145 kg  
 Capacidade de carga ..... 556 kg



1. Espelho retrovisor externo
2. Alavanca de controle das luzes de direção (pisca-pisca)
3. Alavanca de fixação do pára-brisa
4. Motor do limpador do pára-brisa
5. Controle do abafador (afogador)
6. Conjunto dos instrumentos
7. Espelho retrovisor interno
8. Interruptor das luzes
9. Chave de ignição
10. Barra de segurança
11. Limpador manual do pára-brisa
12. Alavanca de fixação do pára-brisa
13. Alavanca do freio de estacionamento
14. Interruptor de luz alta e baixa dos faróis
15. Pedal da embreagem
16. Pedal do freio
17. Pedal do acelerador
18. Alavanca de mudanças
19. Alavanca de ligação da tração no eixo dianteiro
20. Alavanca de mudanças de velocidades de velocidade normal e reduzida
21. Porta-luvas
22. Extintor de incêndio



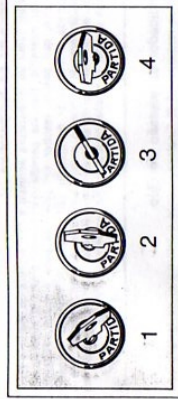
instruções sobre o funcionamento  
controles e instrumentos



1. Velocímetro
2. Indicador de luz alta dos faróis
3. Luz indicadora de carga do alternador
4. Indicador de temperatura

5. Odômetro
6. Luz indicadora da pressão do óleo
7. Indicador de combustível





**chave de contato**

Para dar partida ao motor, gire a chave totalmente para a direita e, as primeiras explosões, deixe que ela volte à posição "IGNIÇÃO" por ação da mola.

A chave só pode ser retirada na posição "DESLIGADA".

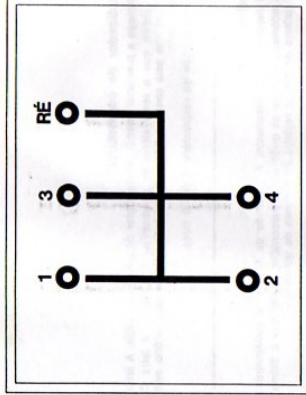
A chave só pode ser retirada na posição "DESLIGADA".

1ª posição - ACESSÓRIOS: chave virada totalmente para a esquerda. Só funcionam os acessórios - ignição desligada.

2ª posição - DESLIGADO: chave na posição vertical - a chave pode ser retirada - ignição e acessórios desligados.

3ª posição - IGNIÇÃO: chave virada para a direita - ignição e acessórios ligados.

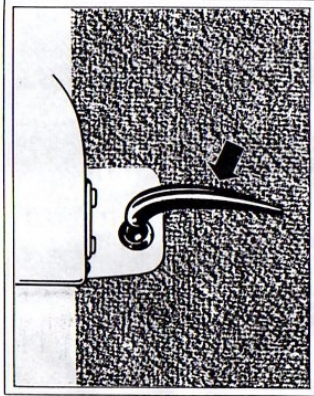
4ª posição - PARTIDA: chave totalmente para a direita - ignição ligada - contato de partida ligado.



**mudanças de velocidade**

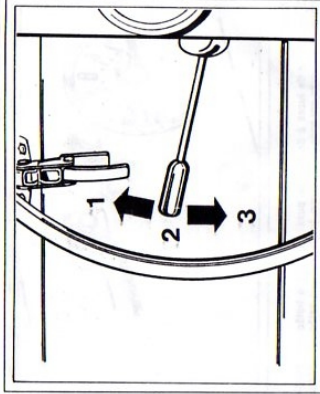
A ilustração acima, indica as posições correspondentes às várias marchas.

Para o controle das alavancas de ligação da tração dianteira e engate da reduzida, veja a página 20.



**freio de estacionamento**

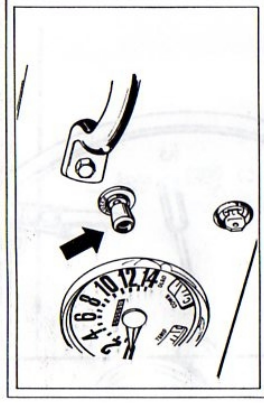
Para frear, puxe a alavanca. Uma trava a manterá nessa posição. Para soltar o freio, gire a alavanca para a esquerda. Isto a libertará da trava permitindo que volte à posição primitiva.



**luz de direção**

A esquerda da coluna da direção está instalada a alavanca de controle das luzes de direção.

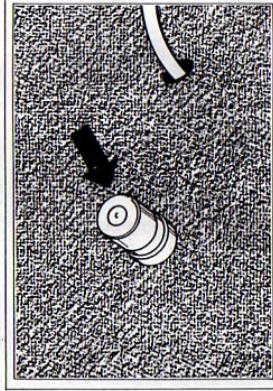
Possui três posições: 1 - luz direita. 2 - desligada. 3 - luz esquerda.



#### **Interruptor das luzes dos faróis**

O interruptor de luzes é do tipo de puxar. Quando o botão está totalmente introduzido em todo o seu curso, todas as luzes estão apagadas. Puxando até a primeira posição, acende os faróletes dianteiros, as luzes traseiras e a luz de licença; puxando até a segunda posição, acende os faróis, apagando os faróletes dianteiros.

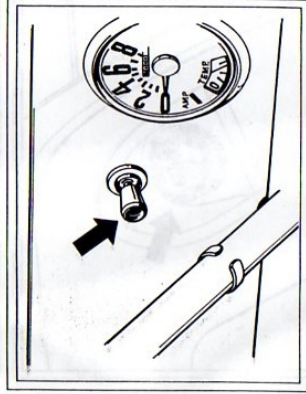
A luz do grupo de instrumentos no painel fica acesa nas duas posições.



#### **comutador das luzes alta e baixa dos faróis**

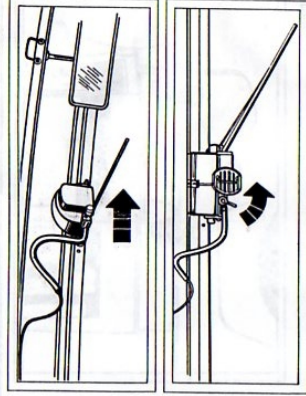
O controle das luzes alta e baixa dos faróis, quando o interruptor das luzes está na segunda posição, é feito através do botão (comutador) colocado no assoalho, ao lado esquerdo do pedal da embreagem, e é acionado com o pé.

A lâmpada nº 2 localizada no conjunto do velocímetro, quando acesa, indica luz alta dos faróis.



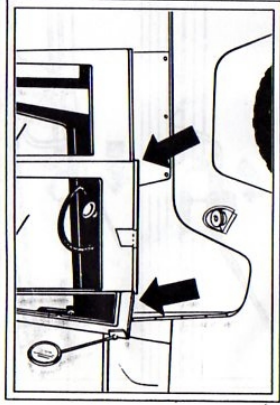
**botão do abafador (afogador)**

Para dar partida com o motor frio puxe o botão do afogador. Logo que o motor começar a funcionar empurre-o parcialmente para dentro. Quando o motor atingir a temperatura normal de funcionamento empurre o botão do abafador totalmente para dentro.



**limpador do pára-brisa**

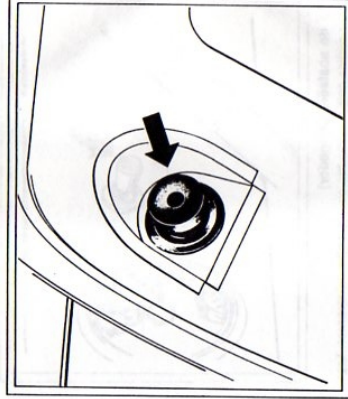
O interruptor de comando do limpador do pára-brisa está localizado no próprio motor do limpador. Dependendo do tipo de limpador do pára-brisa instalado em seu veículo, acione-o conforme mostram as figuras.



**cortinas**

As cortinas das janelas laterais são fechadas prendendo-as no pino existente na parte externa da porta. Quando fechadas, devem ter a parte dianteira pelo lado interno do veículo (atrás do quebra-vento) e a parte traseira pelo externo, como mostra a figura.

A cortina traseira é fechada encaixando os prendedores na tampa traseira.



**reservatório de gasolina**

O reservatório de gasolina tem capacidade para 40 litros.



## instruções sobre o funcionamento

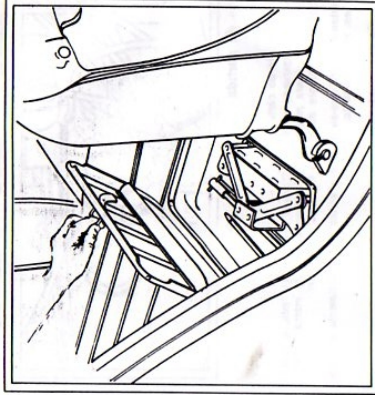
### macaco, roda sobressalente, chave de rodas

O macaco encontra-se no compartimento situado sob o banco móvel, à direita, juntamente com a chave de rodas. A roda sobressalente está fixada na parte externa do veículo.

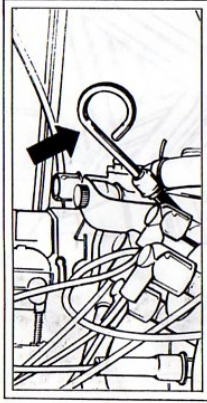
Para levantar o veículo, coloque o macaco entre os grampos do feixe de molas.

Antes de usar o macaco, aplique o freio de estacionamento, calce as demais rodas e afrouxe as porcas da roda.

Ao retirar e colocar as rodas, tenha o cuidado de não arrastar os seus eixos sobre os parafusos, para não danificar as roscas. Ao recolocá-las, aperte as porcas inicialmente com a mão, usando depois a chave para um primeiro aperto com a roda suspensa. O aperto final deve ser dado depois de retirado o macaco, com a roda no chão. A fim de evitar que as rodas fiquem empenadas ou desalinhadas, o aperto das porcas deve ser dado aos poucos e por igual.







#### antes da partida

##### Verifique:

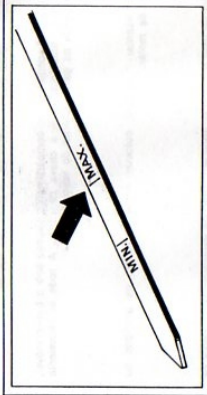
o nível do óleo do cárter

Deve ser conservado entre os extremos das marcas "min. e máx." existentes na vareta medidora; se estiver abaixo da marca "min.", adicione óleo sempre da mesma marca e viscosidade.

**Importante:** Certifique-se de que a vareta esteja totalmente introduzida em seu alojamento.

a pressão dos pneus

a quantidade de gasolina



#### partida do motor

Com a alavanca de mudanças em ponto morto, gire a chave de partida para a posição "arranque". Solte o acelerador (alçador), puxando o respectivo comando manual até que o motor pegue.

Não force demasiadamente o motor, até que o mesmo atinja a temperatura de regime (70° a 80°C). Como o sistema de arrefecimento está equipado com uma válvula termostática, esta temperatura de regime é alcançada em poucos minutos. Se o motor alogar por uso excessivo do abatedor, dê nova partida empurrando o botão do abatedor e pisando o acelerador até o fundo, mantendo-o nessa posição até que o motor pegue. Nunca se deve "bombiar" o acelerador quando o motor estiver alogado.

## manejo

Não acione o motor de partida por mais de cinco segundos consecutivos, pois ele é grande consumidor de corrente e em seis ou sete minutos descarregará completamente a bateria.

Se o motor não pegar, espere uns dez segundos antes de tentar novamente.

Se, após várias tentativas, persistir a irregularidade, procure a causa, que pode ser:

- mau contato (cabos das velas, cabo da bobina);
- bobina molhada;
- umidades nas velas;
- condensação na tampa do distribuidor.

Não acelere o motor nem exija dele sua potência máxima enquanto estiver frio.

**Não o ponha a funcionar em lugares fechados - os gases de escapamento contém monóxido de carbono, altamente venenoso.**

### em movimento

Habitue-se a observar o painel de instrumentos, para ter a medida exata do funcionamento do seu veículo.

**Se a luz vermelha, nº 6 (pressão do óleo) se acender, há alguma falha ou defeito na lubrificação do motor, por falta de óleo, de pressão na bomba, etc. Pare imediatamente o motor e procure um Revendedor. É perfeitamente normal, porém, a luz se acender quando o motor funciona em marcha lenta. Neste caso, não se preocupe.**

**Se a luz vermelha, nº 3 (indicadora de carga do alternador) se acender e a correia do alternador estiver bem regulada, é sinal de que a bateria não está recebendo carga. O defeito deve ser proveniente do alternador, caixa de reguladores, ou ainda ligações soltas. Se a bateria estiver bem carregada o carro pode continuar rodando alguns quilômetros. É indispensável, porém, consultar um Revendedor para a necessária reparação.**

**Observe o marcador de temperatura, nº 4 (termômetro) se o motor estiver funcionando bem, o ponteiro não deve ultrapassar a  $\frac{3}{4}$  do marcador, entre a marca central e a letra "O".**

Quando, porém, o motor é muito solicitado, geralmente em subidas ou altas velocidades, o ponteiro poderá se aproximar ainda mais do limite (letra "O"), não devendo isso ser causa de preocupação. Caso o ponteiro alcance a letra "O", pare imediatamente o veículo e verifique a causa do superaquecimento.

Quando a temperatura ambiente é extremamente elevada, observe frequentemente o indicador de temperatura. Ponha água no radiador sempre que necessário para evitar superaquecimento. Se o motor estiver superaquecido por falta d'água, mantenha-o funcionando a

meia aceleração ao abastecer o radiador.

Deve-se tomar cuidado ao retirar a tampa do radiador, quando o motor estiver quente, em funcionamento ou logo após sua parada.

A tampa deve ser desatarraxada lentamente para a esquerda até o primeiro descaçar. Quando se enfiar que escape o vapor e diminua a pressão, para depois removê-la completamente. Assim serão evitados possíveis acidentes, como queimaduras nas mãos, respingos na roupa e outros danos.

Não descanse o pé sobre o pedal da embreagem, sob pena de desgastar rapidamente o rolamento. Pela mesma razão, ao parar o carro em um sinal de trânsito, ponha a alavanca de mudanças em ponto morto e solte completamente o pedal da embreagem.

Nas descidas acentuadas, economize o freio engrenando a velocidade que seria necessária para subir, aproveitando desta maneira, a eficiência do motor como freio.

Em caso algum você deve descer uma ladeira com a alavanca de mudanças em ponto morto. Não desligue a chave de contato sob pretexto de economizar gasolina. Este procedimento além de não economizar combustível, provoca ainda acentuada contaminação do óleo do motor, podendo ainda inutilizar o silenciador ao ser de novo ligada a chave de ignição.

Não retire a chave de contato antes de parar completamente o carro, pois, correrá o perigo de prender a direção.

#### amaciamento

As peças de seu novo veículo estão ajustadas com precisão. Por

essa razão, é necessário observar certos limites de operação para favorecer o amaciamento adequado do motor e das peças móveis.

Durante os primeiros 500 quilômetros, não deve ser conduzido a mais de 70 quilômetros por hora.

Verifique o nível do óleo frequentemente, pois os motores novos consomem normalmente mais óleo pelo fato dos anéis do segmento ainda não estarem bem assentados.

Quando for necessário, adicione óleo, sempre da mesma marca e viscosidade.

Nunca force o motor em baixa rotação. Se necessitar de mais força, use a alavanca de mudanças, passando para a segunda ou primeira velocidades.

Não esqueça de conferir seu novo veículo ao seu Revendedor para que execute as revisões nas quilômetrosagens recomendadas pela Fábrica. A não observância deste item implica na perda de todo e qualquer direito à Garantia. De qualquer modo, o fabricante oferece o rendimento futuro do motor e uma longa vida do veículo.

#### caixa de transmissão múltipla (transferência)

A caixa de transmissão múltipla é controlada por duas alavancas ajustadas no lado direito da alavanca de mudanças. A alavanca direita em sua posição normal transmite a "direita", ou seja, a velocidade; e a alavanca esquerda transmite a "esquerda", ou seja, a tração. Quando a alavanca estiver na posição neutra, desliga completamente a tração

nas quatro rodas, podendo o veículo ser usado para acionar qualquer implemento como guincho, serras, polias, etc.; para a frente, liga baixa velocidade ou velocidade "reduzida", que só pode ser usada com tração total, isto é, com tração nas quatro rodas.

A alavanca da esquerda faz a ligação da potência do motor ao eixo dianteiro, e tem somente duas posições: para trás liga a tração ao eixo dianteiro, para a frente a desliga.

A construção desta foi feita tendo em vista principalmente obter-se resistência e durabilidade, sem a preocupação de que, devido ao seu funcionamento fosse perfeitamente silencioso e que, devido a essas engrenagens produzam um certo ruído, quando em funcionamento.

Esse ruído peculiar e normal nos veículos com tração nas quatro rodas não pode ser eliminado, pelo menos no eixo de acionamento. Se o veículo apresentar qualquer ruído anormal, consulte um Revendedor.

A temperatura de funcionamento da caixa de transmissão múltipla é normalmente alta, e pelo fato de não ter motivo de alarme, a menos que apresente ruídos anormais e vazamentos de óleo.

Em estradas de piso duro, pavimentadas e secas, não deve ser usada a tração dianteira, devendo a alavanca da esquerda ser mantida para a frente.

Não se deve ultrapassar a velocidade de 40 km/h, estando ligada a tração nas quatro rodas.

— Para acionar qualquer das alavancas de mudanças, é necessário usar a embreagem.

— Para desligar a tração dianteira, é necessário que a alavanca da direita esteja na posição "direita".

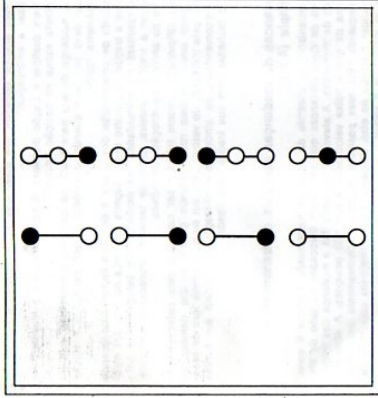
— A mudança de alta para baixa, na caixa de transmissão múltipla só deve ser feita quando o veículo estiver parado e a tração dianteira ligada.

O estado de conservação dos pneus é de suma importância quando se usa a tração nas quatro rodas. Ligeira diferença no raio dos meios resultará em dificuldades nas mudanças de velocidade e para desligar a tração dianteira, podendo também provocar o endurecimento do sistema de direção nas curvas.

Essas dificuldades podem também ser causadas pela colocação de um pneu novo em uma roda, estando gastos os dois demais, ou então, pela utilização do veículo com um ou mais pneus fora da pressão recomendada, ou ainda, pela utilização do veículo em curvas muito fechadas com sua tração total ligada.

### alavancas de mudanças da caixa de transmissão múltipla (4 x 4)

O mecanismo de controle da caixa de transmissão múltipla é constituído de duas alavancas que se acham colocadas ao lado da alavanca de mudanças. A alavanca da direita faz a mudança das engrenagens de alta e baixa velocidade e tem três posições. A alavanca da esquerda tem duas posições e serve exclusivamente para ligar e desligar a tração ao eixo dianteiro. Para manobrá-las corretamente, veja as instruções a seguir.

**Marcha normal:**

A alavanca da tração dianteira deve estar na posição "desligada" e a alavanca da reduzida na posição "direita". A caixa de mudanças pode ser usada normalmente.

**Tração nas quatro rodas:**

A alavanca da tração dianteira deve estar na posição "ligada" e a alavanca da reduzida, na posição "direita". A caixa de mudanças pode ser usada normalmente.

**Reduzida:**

A alavanca da tração dianteira deve estar na posição "ligada" e a alavanca da reduzida na posição "reduzida". A caixa de mudanças pode ser usada normalmente.

**Neutra:**

A alavanca da reduzida deve estar na posição "neutra", o que faz desligar tanto a tração dianteira como a traseira. Nesta posição o veículo pode ser usado para acionar qualquer tipo de implemento como guincho, serras, pallas, etc.

**bateria (12V-40 AH)**

A bateria acha-se localizada no compartimento do motor. Se for cuidada, estará sempre carregada.

Verifique o nível do eletrólito pelo menos uma vez por mês. No verão, esta verificação deve ser feita semanalmente. O nível deve ficar de 1 a 1,5 cm acima das placas.

Muita atenção e cuidado ao ligar a bateria. A inversão dos cabos da bateria queima instantaneamente o jogo de retificadores do alternador.

**ajustagem dos platinados**

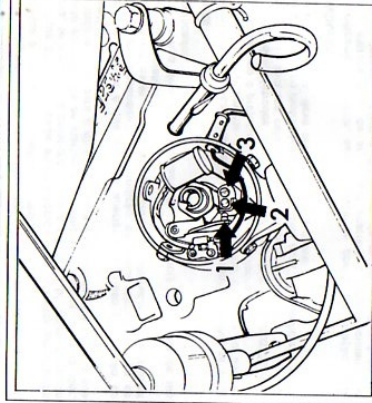
As faces dos platinados devem ser planas e muito limpas. Para examiná-las convenientemente, é preciso retirar os platinados do distribuidor.

Para limpá-las, use uma lima especial. Nunca use lixa comum.

Com os platinados separados ao máximo pelo ressalto:

1. desaperte o parafuso de fixação;
2. mova o platinado até obter a folga correta, conforme indicado nas características diversas à pág. 32.
3. aperte o parafuso de fixação.

Depois de ajustados os platinados, é necessário regular o ponto de inflamação. Coloque o cilindro nº 1 no tempo de compressão, fazendo girar o motor e observando as marcas da polia até fazer coincidir a marca 6°, antes do ponto morto superior, com a seta do bloco do motor. Instale então o distribuidor, sem dar o aperto final e com o tubo de avanço desligado. Verifique se a escova rotativa (rotor) aponta para o terminal da tampa que corresponde ao cabo da vela do cilindro nº 1, estando o platinado prestes a se abrir.



1 — Ajustagem do platinado 2 — Parafuso de ajuste 3 — Parafuso de fixação



Faça a ligação do fio da bobina, ligue o tubo do avanço a vácuo, coloque a tampa e dê partida ao motor.

Verifique com a lâmpada estroboscópica, com o motor em marcha lenta, se a seta está coincidindo com a marca de  $6^\circ$ , antes do ponto morto superior. Se as marcas não coincidirem, mova o distribuidor, girando a base para a direita ou para a esquerda, até obter a sua coincidência.

Só depois disso é que se deve apertar o parafuso de fixação do distribuidor. Dependendo da condição do motor, altitude e tipo de combustível estas indicações poderão ser alteradas para valores mais convenientes.

Este serviço deve ser executado de preferência na oficina de um Revendedor.

#### velas

Sempre que verificar a folga dos platinados, retire também as velas e limpe-as devidamente com aparelho de jato de areia (o uso de escova de aço é prejudicial) e calibre os eletrodos.

A folga dos eletrodos  $b = 0,7$  a  $0,8$  mm ( $0,028''$  a  $0,032''$ ) deve ser medida com um calibre especial para velas.

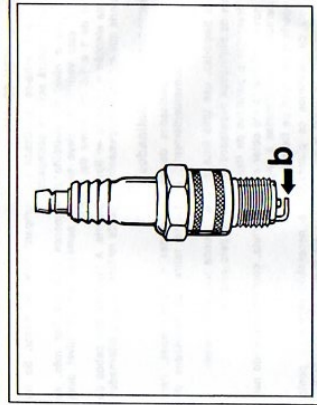
Ao colocá-las no motor, faça-o com a mão para não danificar a rosca.

Só o aperto final deve ser feito com a chave.

#### carburetor

Periodicamente, aperte, sem excesso as porcas de fixação, para evitar entrada falsa de ar, o que acarreta o empobrecimento da mistura, tornando difícil a regulagem da marcha lenta e a partida do motor.

O aperto deve ser feito com o motor frio.



#### marcha lenta

Para reduzi-la ou aumentá-la, aperte ou solte o parafuso de regulagem.

## manutenção

Se o motor "pegar" com facilidade, regule o parafuso de dosagem da mistura, que não deve nunca estar apertado completamente.

### filtro de ar (seco)

Para manter o filtro de ar em boas condições de funcionamento é necessário limpá-lo e trocar o elemento filtrante nas quilometragens indicadas na tabela de lubrificação e manutenção.  
O cuidado com o filtro de ar é extremamente importante, especialmente quando o veículo é usado em estradas poeirentas. Quando é usado para esse tipo de estrada, **limpe diariamente o filtro de ar.**

### correia do ventilador

O ventilador e o alternador são movidos por uma correia em "V", cuja fricção e atrito são ajustados pelo disco deslante sem muito aperto, o que evita o rápido desgaste dos rolamentos e das polias da bomba d'água e do alternador.  
Ajuste a correia, fixando o alternador mais próximo ou mais afastado do motor, com uma folga que permita um deslocamento de 13 mm a 16 mm (1/2" a 5/8"), no ponto médio entre as polias.

### freios depósito

Verifique frequentemente, de preferência nas revisões, o nível do

óleo do reservatório do cilindro mestre. Adicione óleo sempre que for necessário, tendo o cuidado de limpar externamente a parte superior do cilindro mestre e do budo, para que não caia terra ou outro corpo estranho dentro do reservatório.

### regulagem dos freios

O freio de serviço é hidráulico e atua nas quatro rodas.

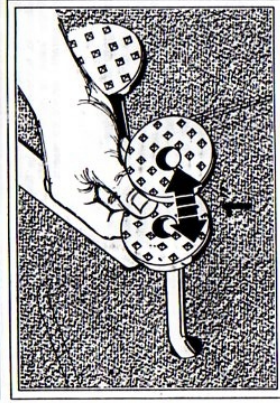
De um perfeito funcionamento do sistema de freio depende sua segurança. Sempre que notar:

- elasticidade no pedal;
- curso morto excessivo do pedal;
- lambores que se aquecem anormalmente, ou qualquer outra anomalia no sistema de freio, confie seu veículo a um Revendedor. É conveniente, sempre que lavar o carro, experimentar os freios, em pequenos deslocamentos, acionando algumas vezes o pedal do freio para aquecer os lambores, facilitando assim a secagem das guarnições (lonas) das sapatas.

### freio de estacionamento

O freio de estacionamento é mecânico e atua somente nas rodas traseiras, por meio das mesmas sapatas do freio de serviço. Quando em regulagem deve começar a funcionar a partir do 3º ou 4º dente da coroa. Durante a regulamentação, deve ser feita quando o curso operativo da alavanca for excessivo.





### embreagem

É importante manter uma folga no pedal de embreagem de 2,54 cm (1"), para evitar que a embreagem fique travada. Para isso, sempre que a embreagem estiver solta, o ajuste deve ser feito exclusivamente apertando-se ou diminuindo-se o cabo de comando, após soltar-se a porca de segurança na torquilha.

Evite a prática de descansar o pé no pedal da embreagem enquanto

estiver dirigindo e não use o recurso de debrear o carro como alternativa de fazer uma redução de velocidade repentina. O deslizamento do disco causa um aumento de temperatura que poderá queimá-lo prejudicando também o rolamento.

### caixa de mudanças

A caixa de mudanças possui quatro velocidades sincronizadas para a frente e uma à ré.

Seu manejo é suave e eficiente. Se apresentar alguma dificuldade, consulte um Revendedor.

### eixo traseiro

O eixo traseiro é do tipo semi-flutuante. A extremidade das semi-árvores é ajustada por meio de um encosto regulável, colocado na semi-árvore esquerda, (visto visto de frente) que permite um ajuste com folga de 0,0254 a 0,1524 mm (0,001" a 0,006").

Quando o eixo for substituído, reajuste o rolamento com o encosto regulável, para permitir folga adequada da ponta da semi-árvore. Necessitando de algum serviço procure um Revendedor.

### eixo dianteiro

O eixo dianteiro é uma unidade de impulsão ativa, com engrenagens do tipo hipoidal e munhões esféricos, com juntas universais nas semi-árvores. É do tipo inteiramente flutuante, podendo as semi-árvores serem removidas sem ser necessário desmontar os munhões da direção. É montado em uma carcaça semelhante à do eixo traseiro.

A fixação do prato do freio e da manga da semi-árvore é feita por