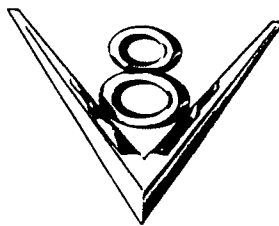


3 Achtzylindermotoren



Bei allen Motoren handelt es sich um V-Motoren mit hängenden Ventilen. Die Zylinder sind von vorn nach hinten nummeriert, d. h. 1–3–5–7 auf der linken Seite und 2–4–6–8 auf der rechten Seite. Die Zündfolge lautet 1–8–4–3–6–5–7–2. Die Kurbelwelle, in fünf zweiteiligen Lagern gelagert, dreht sich von der Rückseite gesehen, entgegengesetzt dem Uhrzeigersinn.

Die am Motor durchzuführenden Arbeiten sind im wesentlichen bei allen Ausführungen gleich, irgendwelche Unterschiede in Massen und anderen Angaben sind in allen Fällen der Mass- und Einstelltabelle (Kapitel 19) zu entnehmen.

Der Hubraum, in Kubikzoll, ist in jede Seite des Zylinderblocks eingegossen. Die entsprechenden Zahlenangaben (304, 360 oder 401) sind zwischen den Motoraufhängungen zu finden.

Falls Lager- oder Zylinderbohrungen werksseitig auf Über- oder Untergrösse geschliffen werden, so sind diese Angaben an der Zylinderkopfhaube der rechten Zylinderreihe vermerkt. Die Buchstabenkennzeichnungen sind die gleichen, wie sie bei den Sechszylindermotoren verwendet werden.

Die Motorennummer ist in einen Anhänger eingeschlagen, welcher an der Zylinderkopfhaube der rechten Zylinderreihe angebracht ist.

3.1 Aus- und Einbau des Motors

Das Getriebe wird ohne Getriebe und Kupplungsgehäuse ausgebaut.

● Bei allen Kombiwagen- und Pick-up-Wagen muss die Motorhaube ausgebaut werden, nachdem man das Motorhaubenblech mit

einem Bleistift um die Scharniere herum angezeichnet hat.

- Luftfilter ausbauen.
- Kühlanlage ablassen.
- Oberen und unteren Kühlerschlauch nach Lösen der Schlauchbinder abziehen. Ebenfalls alle Heizungsschläuche abschliessen. Falls ein automatisches Getriebe eingebaut ist, ebenfalls die Ölkühlerschläuche vom Motor und Kühler abschliessen.
- Einige Modelle sind mit einer Kühlerverkleidung versehen. In diesem Fall muss die Verkleidung vorher vom Kühler abgeschraubt werden, um den Aus- und Einbau des Kühlers und des Lüfters zu erleichtern.
- Kühler ausbauen.
- Ventilator abschrauben.
- Falls eine Servolenkung eingebaut ist, die Flüssigkeit aus dem Vorratsbehälter ablassen und die Schläuche abschliessen.
- Bei eingebauter Klimaanlage die beiden Ablassventile nach rechts drehen, dass sie nach vorn weisen, und die Aufladung des Kompressors ablassen, indem die Ventile langsam gelockert werden. Ventile aus dem Kompressor herausdrehen.
- Bei allen Kombiwagen die Batterie abklemmen und ausbauen. Bei «CJ»-Modellen die Batterie abklemmen.
- Kabelstrang vom Motor abklemmen und auf eine Seite legen.
- Kraftstoffförder- und Rücklaufleitungen von den Rohren am Fahrgestell abschliessen.
- Unterdruckleitung für den Bremskraftverstärker abschliessen.
- Bei automatischem Getriebe die Halterung

des Einfüllrohres vom rechten Zylinderkopf abschrauben, aber das Einfüllrohr nicht aus dem Getriebe entfernen.

- Muttern der beiden vorderen Motoraufhängungen vom Rahmen abschrauben.
- Mit Seilschlingen den Motor an ein Hebezeug hängen und leicht aus den Aufhängungen herausheben.
- Bei «CJ»-Modellen die linke Motoraufhängung vom Zylinderblock abschrauben und herausnehmen.
- Bei «CJ»-Modellen mit Wechselgetriebe die Gummimanschette des Schalthebels für das Übertragungsgetriebe des Vierradantriebs (falls eingebaut), die Bodenmatte und den Deckel des Getriebes ausbauen.
- Bei eingebautem *automatisches Getriebe* die oberen Schrauben zwischen Getriebe und Motor entfernen, bei *Wechselgetriebe* die Schrauben zwischen Kupplungsgehäuse und Motor herausdrehen.
- Auspuffrohre von den Krümmern und der Aufhängungsstütze befreien.
- Anlasser ausbauen.
- Abdeckblech des Schwungradgehäuses entfernen.
- Einen Wagenheber unter das Getriebe setzen.
- An der Unterseite die Schrauben zwischen Motor und Kupplungsgehäuse lösen.
- Bei Getriebeautomatik den Deckel an der Unterseite abschrauben und die Stellung des Wandler zur Antriebsscheibe kennzeichnen. Danach die Schrauben herausdrehen.
- Gewicht des Motors mit dem Hebezeug aufnehmen und Motor nach vorn ziehen, bis die Kupplung von der Antriebswelle des Getriebes frei ist. Motor danach vorsichtig nach oben herausheben.

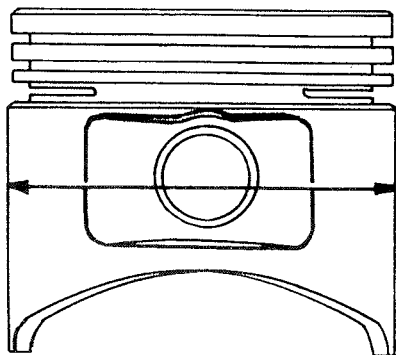


Bild 20
Der Kolbendurchmesser wird an der gezeigten Stelle ausgemessen.

Beim Einbau den Motor langsam in den Motorraum hineinheben und so in eine waagrechte Lage bringen, dass die Kupplungswelle bei Wechselgetriebe in Höhe mit der Mitnehmerscheibe liegt.

Motor langsam gegen das Getriebe drücken und die Welle in Eingriff bringen, ohne dabei das Gewicht des Motors auf der Welle oder Mitnehmerscheibe ruhen zu lassen. Schrauben oben einsetzen, wenn der Spalt nur sehr gering ist, und auf ein Anzugsdrehmoment von 37 Nm bei Wechselgetriebe oder 39 Nm bei Getriebeautomatik anziehen.

Wagenheber von unten entfernen und die unteren Getriebeschrauben bei Wechselgetriebe anziehen. Bei Getriebeautomatik die Kennzeichnungen an Wandler und Antriebsscheibe in eine Linie bringen, die Schrauben einsetzen und festziehen. Schaulochdeckel bei Getriebeautomatik und unteren Kupplungsdeckel bei Wechselgetriebe anschrauben. Den Anlasser montieren.

Bei «CJ»-Modellen die linke, vordere Motoraufhängung mit dem Bügel anbringen und Schrauben auf 37 Nm anziehen. Motor danach auf den Rahmen absenken und die Muttern der Motoraufhängungen am Rahmen mit 46 Nm anziehen. Alle anderen Arbeiten in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau durchführen. Abschließend Kühlanlage auffüllen und Ölstand in Getriebe und Motor kontrollieren und gegebenenfalls berichtigen.

3.2 Reparatur und Überholung des Motors

3.2.1 Zylinderkopf

3.2.1.1 Aus- und Einbau

- Kühlanlage ablassen und, falls eingefüllt, Frostschutzmittel auffangen.
- Zündkerzenkabel von den Kerzen abziehen.
- Die elektrische Leitung des Zündverteilers abklemmen.
- Zylinderkopfhaube abmontieren. Dazu den Luftfilter abmontieren und auf der linken Seite den Unterdruckschlauch für den Bremskraftverstärker vom Ansaugkrümmer abschliessen und, falls vorhanden, das elektrische Kabel des Kraftstoffabsperrventiles abklemmen. Auf der rechten Seite den Warmluftschlauch des

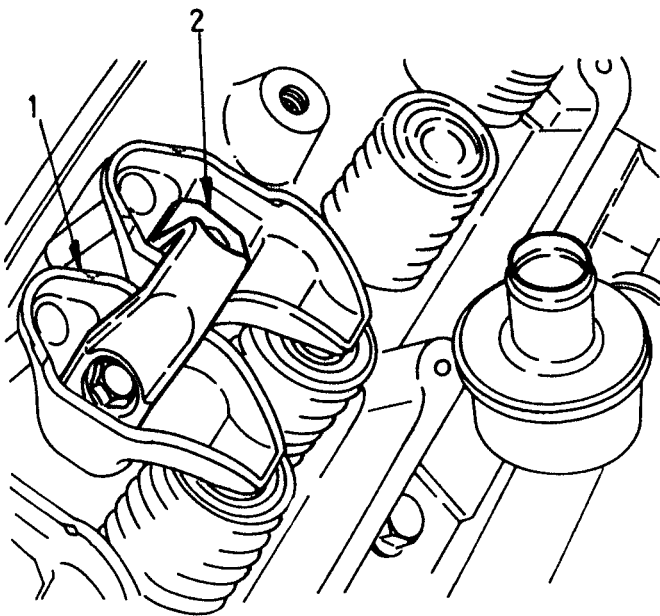


Bild 21
Ansicht des Kipphebelmechanismus bei einem V8-Motor. Der Kipphebel (1) wird durch ein Brückenstück (2) gehalten.

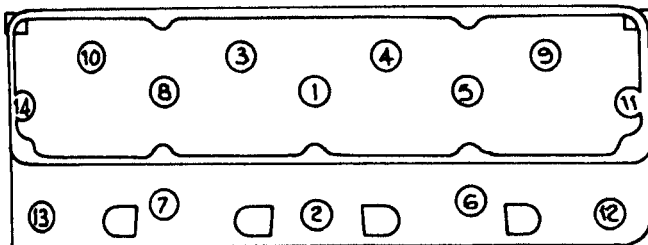


Bild 22
Anzugsreihenfolge des Zylinderkopfes (V8-Motor).

Luftfilters entfernen und den Heizungsschlauch von der Klemmschelle am Deckel der Startautomatik entfernen. Schrauben und Muttern lösen und die Zylinderkopfhaube vom Kopf herunternehmen.

- Kipphebelmechanismus folgendermassen abmontieren. Unter Bezug auf Bild 21 die Schrauben des Brückenstückes lösen und die Kipphebel und das Brückenstück herunternehmen. Teile in geeigneter Weise kennzeichnen und entsprechend ablegen.
- Stößelstangen aus dem Motor herausziehen.
- Ansaugkrümmer und die beiden Auspuffkrümmer abschrauben und abnehmen.
- Auf der rechten Seite den Lagerbock des Kompressors abschrauben und das Massekabel der Batterie abklemmen. Den Aufhängungsbügel der Drehstromlichtmaschine vom Zylinderblock abschrauben.
- Auf der linken Seite des Zylinderblocks den

Lagerbock der Lenkhilfspumpe abschrauben und zur Seite legen.

- Die Zylinderkopfschrauben in umgekehrter Reihenfolge zu Bild 22 lösen und den Zylinderkopf abnehmen. Zylinderkopfdichtung entfernen.

3.2.1.2 Zerlegen, Überholen und Zusammenbau des Zylinderkopfes

Alle beim Sechszylindermotor (Kapitel 2.2.1) angeführten Arbeiten gelten auch bei den Achtzylindermotoren, jedoch ist in der Mass- und Einstelltabelle (Kapitel 19) nachzulesen, falls irgendwelche, im Text des Sechszylindermotors angeführten Werte, unterschiedlich sind. Drehkappen für die Auslassventile werden bei diesem Zylinderkopf nicht verwendet.

3.2.1.3 Einbau des Zylinderkopfes

Der Einbau des Zylinderkopfes geschieht in umgekehrter Reihenfolge. Zu beachten ist, dass beim 5,0-Liter-Motor eine mit Aluminium überzogene, gestanzte Stahldichtung verwendet wird, während die beiden anderen Motoren mit Aluminium überzogene Asbest-Stahl-Schichtdichtung verwenden.

Beide Seiten der Zylinderkopfdichtung sind mit Dichtungsmasse einzuschmieren und so auf den Zylinderblock aufzulegen, dass die mit «Top» gezeichnete Seite von oben zu sehen ist.

Zylinderkopfschrauben in der in Bild 22 gezeigten Reihenfolge auf ein Anzugsdrehmoment von 110 Nm und danach in der gleichen Reihenfolge auf 152 Nm anziehen.

Bei der Montage der Kipphebel und Brückenstücke die beiden Schrauben einer Kipphebel-einheit abwechselnd anziehen, bis ein Drehmoment von 26 Nm erhalten wird.

3.2.2 Hydraulische Stößel

Die hydraulischen Stößel sind die gleichen wie sie beim Sechszylindermotor verwendet werden. Alle in Kapitel 2.2.2 beschriebenen Arbeiten gelten ebenfalls für die Achtzylindermotoren.

3.2.3 Schwingungsdämpfer

Alle unter Kapitel 2.2.3 beschriebenen Arbeiten gelten ebenfalls für die Achtzylindermotoren (Bild 23).

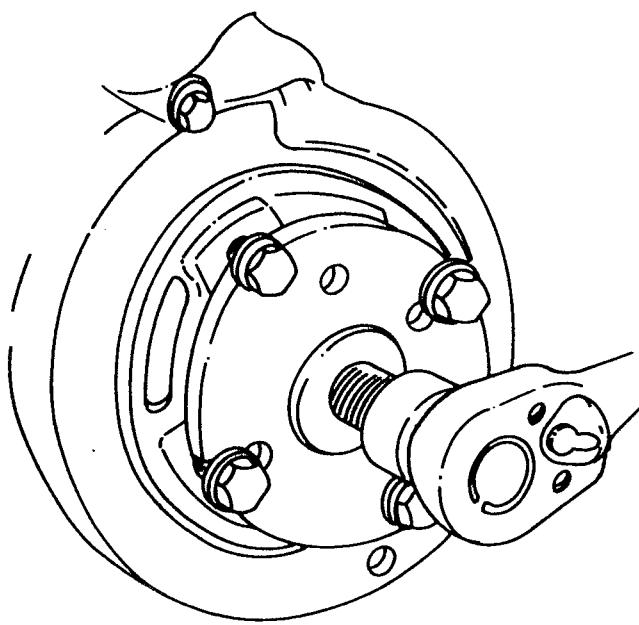


Bild 23
Abziehen des Schwingungsdämpfers beim V8-Motor.

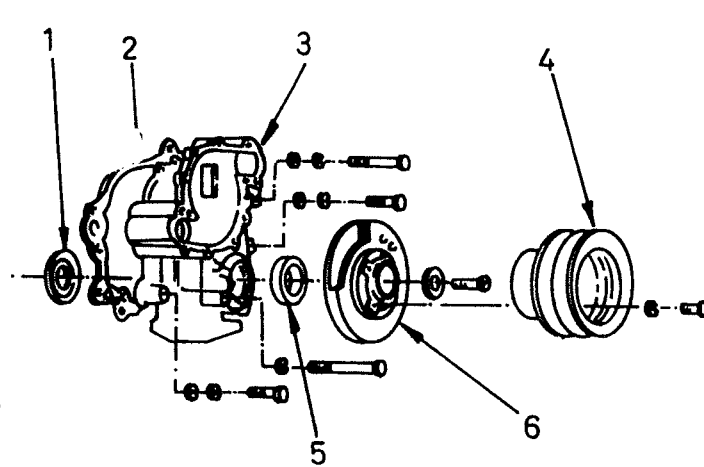


Bild 24 Die Teile des Steuerdeckels eines V8-Motors.

- 1 Ölabweisscheibe
- 2 Steuerdeckeldichtung
- 3 Steuerdeckel
- 4 Antriebsriemenscheibe
- 5 Öldichtring
- 6 Schwingungsdämpfer

3.2.4 Steuerdeckel

Der Steuerdeckel (Bild 24) enthält den vorderen Dichtring der Kurbelwelle, welcher von der Rückseite des Deckels eingeschlagen ist. Aus diesem Grund muss der Deckel zum Erneuern des Dichtringes ausgebaut werden.

Eine Zündstellskala ist in den Deckel eingegossen und ausserdem besitzt dieser eine Bohrung zum Einstellen des Zündzeitpunktes. Ölpumpe und Wasserkanäle befinden sich im Steuerdeckel und ebenfalls am Deckel sind Kraftstoffpumpe, Verteiler und Wasserpumpe montiert.

3.2.4.1 *Ausbau*

- Kühlanlage ablassen.
- Die Schläuche des Kühlers und den Umleiterschlauch nach Lösen der Schlauchschellen abziehen.
- Alle Keilreimen nach dem Lockern der Spannvorrichtung abnehmen.
- Ventilator mit dem Abstandsstück abmontieren.
- Falls eine Klimaanlage eingebaut ist, den Lagerbock des Kompressors abschrauben und ohne Abschliessen der Schläuche auf eine Seite legen.
- Drehstromlichtmaschine, Aufhängung der Drehstromlichtmaschine und die Laufrolle des Keilriemens vom Motor abschrauben.

- Heizungsschlauch von der Wasserpumpe nach Lösen der Schlauchschelle abziehen.
- Bei eingebauter Servolenkung die Lenkhilfspumpe mit dem Lagerbock abmontieren und, ohne die Schläuche abzuschliessen, zur Seite legen.
- Verteilerkappe abnehmen und an den Kabeln hängend zur Seite legen.
- Motor durchdrehen, so dass der Kolben des ersten Zylinders auf dem oberen Totpunkt steht, wie es Bild 24 zeigt.
- Zündverteiler und Kraftstoffpumpe ausbauen, wie es in den betreffenden Kapiteln beschrieben ist.
- Schrauben und Scheiben des Kurbelwellenschwingungsdämpfers lösen und den Dämpfer mit einem geeigneten Abzieher von der Kurbelwelle herunterziehen.
- Die Befestigungsschrauben des Steuerdeckels von der Vorderseite der Ölwanne lösen. *Zu beachten ist, dass die Schrauben des Steuerdeckels unterschiedlich in ihrer Länge sind und aus diesem Grund ist es erforderlich, dass man sich die Einbaustelle der einzelnen Schrauben gut merkt.* Danach alle Schrauben des Steuerdeckels herausdrehen.
- Steuerdeckel nach vorn ziehen, bis er von den Passstiften herunterkommt. Dichtfläche des Deckels und des Zylinderblocks sofort gründlich reinigen und den Öldichtring von aussen nach innen aus dem Deckel heraus schlagen.

HINWEIS: Der Öldichtring muss erneuert werden, wenn der Steuerdeckel ausgebaut wird, ganz gleich, aus welchem Grund dies durchgeführt wurde.

3.2.4.2 Einbau

Vor dem Einbau des Steuerdeckels den unteren Passstift aus dem Zylinderblock herausziehen. Der Passstift dient zum Zentrieren des Steuerdeckels und muss entweder wieder verwendet werden wie er ist, oder ein neuer Stift ist nach Montage des Deckels einzubauen. Falls der Stift noch einwandfrei aussieht, kann er wieder verwendet werden. Danach folgendermassen vorgehen:

- Mit einem scharfen Messer oder einer Rasierklinge beide Seiten der Ölwanneabdichtung bündig abschneiden. Die ursprüngliche Dichtung als Vorlage verwenden und die neue Dichtung so abschneiden, dass sie mit dem an der Ölwanne abgeschnittenen Stück übereinstimmt. Bild 25 zeigt eine Ansicht des Deckels und Zylinderblocks und die Stelle, an welcher die Dichtung abzuschneiden ist.
- Auf beide Seiten der neuen Dichtung Dichtungsmasse aufstreichen und die Dichtung auf den Steuerdeckel auflegen.

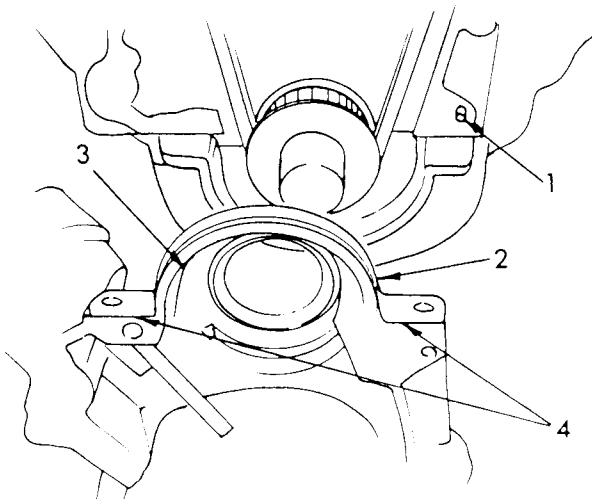


Bild 25 Einzelheiten zum Einbau der Ölwanne.

- 1 Passstift
- 2 Vorderer Dichtung
- 3 Steuerdeckel
- 4 Abgeschnittene Dichtung

- Einen neuen Öldichtring von der Innenseite des Deckels in die Öffnung einschlagen. Dichtlippe des Dichtringes mit etwas Fett einschmieren.
- Die Zungen der neuen Ölwanneabdichtstücke mit der Ölwanneabdichtung ausrichten und am Steuerdeckel ankleben (siehe ebenfalls Bild 25). Die abgeschnittenen Kanten der ursprünglichen Ölwanneabdichtung mit Dichtungsmasse einstreichen.

Zu diesem Zweck wird ein spezielles Dichtmittel verwendet, welches Sie sich bei Ihrem Jeep-Händler besorgen sollten. Es wird unter den Namen RTV-Silikon geführt. Auf jeden Fall ist ein diesem Erzeugnis entsprechendes Dichtmittel zu verwenden.

- Steuerdeckel in die richtige Lage setzen und die vorderen Ölwanne-schrauben einsetzen. Schrauben langsam und gleichmässig anziehen, bis der Deckel mit dem oberen Passstift ausgerichtet ist.
- Unteren Passstift durch den Deckel und in die entsprechende Bohrung im Zylinderblock schlagen.
- Deckelschrauben wieder in die gleichen Bohrungen einsetzen, aus welchen sie herausgekommen sind, und alle Schrauben auf ein Anzugsdrehmoment von 35 Nm anziehen.
- Schwingungsdämpfer einbauen und die Schraube auf das vorgeschriebene Anzugsdrehmoment anziehen.
- Riemenscheibe anschrauben.
- Kraftstoffpumpe einbauen.
- Verteiler einsetzen. Vorher kontrollieren, ob der Motor noch mit dem ersten Kolben auf dem oberen Totpunkt steht, und den Verteilerläufer mit der beim Ausbau eingezeichneten Markierung ausrichten.
- Alle verbleibenden Arbeiten in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau durchführen.
- Abschliessend Kühlanlage mit dem vorgeschriebenen Kühlmittel und den Motor mit Öl füllen.

3.2.5 Steuerkette

Die Steuerkette ist eine Simplexkette, d. h. sie besitzt nur eine Reihe Kettenglieder, insgesamt 62. Um die Steuerkette zu kontrollieren, ist in Kapitel 2.2.5.1 nachzulesen. Bei der Kontrolle der Ventilsteuerung, die in diesem Kapitel beschrieben

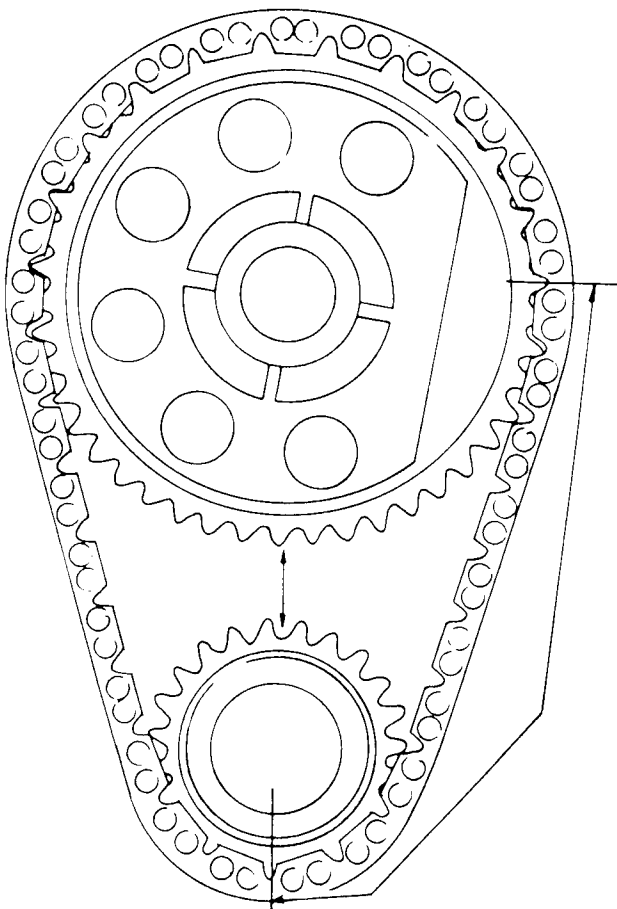


Bild 26
Ansicht der Steuerkette mit den Steuerrädern beim V8-Motor. Der kleine Pfeil zeigt, wo die Steuerzeichen gegenüberliegen müssen. Zwischen den grossen Pfeilen müssen 20 Kettengliederstifte liegen.

ist, den gleichen Anweisungen folgen, jedoch sind unterschiedliche Messuhrwerte zutreffend. Bei den beiden kleineren Motoren muss eine Anzeige von 0,51 mm und bei dem grösseren Motor eine Anzeige von 0,63 mm erhalten werden. Die Kerbe im Schwingungsdämpfer muss mit der o.T. Marke an der Stirnseite des Steuerdeckels in einer Linie stehen.

3.2.5.1 Ausbau

- Steuerdeckel abmontieren.
- Ölabweisscheibe von der Vorderseite der Kurbelwelle abnehmen.
- Befestigungsschraube des Steuerrades der Nockenwelle lösen und die Scheibe entfernen.
- Antriebsrad für den Zündverteiler und den Antriebsnocken für die Nockenwelle von der Vorderseite der Nockenwelle herunterziehen.
- Kurbelwelle langsam durchdrehen, bis die

Steuermarke des Kurbelwellensterrades gegenüber der Marke des Steuerrades der Nockenwelle steht, ähnlich, wie es in Kapitel 2.2.5.2 gezeigt wurde. Zum Durchdrehen der Kurbelwelle kann man die Schraube für die Riemenscheibe wieder einsetzen, notfalls mit der Riemenscheibe selbst, andernfalls mit einer Anzahl starker Unterlegscheiben.

- Die beiden Steuerräder zusammen mit der Steuerkette von den beiden Wellen als Ganzes herunterziehen.

3.2.5.2 Einbau

- Steuerkette und die beiden Kettenräder wie in Bild 26 gezeigt zusammensetzen, so dass die beiden Steuermarken gegenüberliegen.
- Beide Kettenräder zusammen mit der Steuerkette auf die Wellen aufschieben. Exzenter für den Kraftstoffpumpenantrieb und das Antriebsrad für den Zündverteiler auf die Vorderseite der Nockenwelle montieren. Die Teile der Nockenwelle sind in Bild 27 gezeigt.
- Schraube mit Scheibe einsetzen und die Schraube auf ein Anzugsdrehmoment von 43 Nm anziehen. Die Scheibe sitzt in der Aussparung des Antriebsrades für den Zündverteiler.
- Um zu kontrollieren, dass die Steuerkette einwandfrei eingebaut ist, die Kurbelwelle durchdrehen, bis die Steuermarke des Nockenwellenrades auf der rechten Seite in waagrechter Ebene liegt. Von dieser Stelle ausgehend, die Anzahl der Stifte der Kettenglieder bis zur Steuermarke des Kurbelwellenrades abzählen, wie es Bild 26 zeigt. 20 Stifte

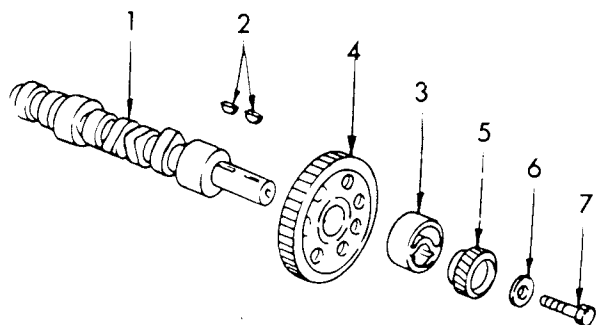


Bild 27 Ansicht der Teile auf der Vorderseite der Nockenwelle.

- 1 Nockenwelle
- 2 Scheibenfedern
- 3 Pumpenexzenter
- 4 Nockenwellenrad
- 5 Verteilerantriebsrad
- 6 Scheibe
- 7 Schraube

sollten zwischen den beiden Steuermarken liegen und die Steuermarke des Kurbelwellenrades muss zwischen den Stiften 20 und 21 liegen. Bei dieser Zählung genau vorgehen

- Alle weiteren Arbeiten in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau durchführen.

3.2.6 Nockenwelle und Nockenwellenlager

Die Nockenwelle aller Motoren wird in fünf mit Lagermetall ausgegossenen Lagern geführt. Diese sind in den Zylinderblock eingepresst und werden in eingebautem Zustand auf die richtige Grösse aufgerieben. Aus diesem Grund sollten die Lager nicht ausgewechselt werden. Falls Lager erneuert werden müssen, ist der Zylinderblock in eine Spezialwerkstatt zu bringen, um die Arbeiten durchführen zu lassen.

Die Nockenwelle der beiden kleineren Motoren ist gleich. Die Welle des grossen Motors ist durch eine weisse Farbmarkierung zwischen dem 3. und 4. Nockenwellenlagerzapfen gekennzeichnet.

Der *Ausbau* und der *Einbau* der Nockenwelle geschieht in ähnlicher Weise, wie es in Kapitel 2.2.6 für die Sechszylindermotoren beschrieben wurde. Um die Nockenwelle herauszuziehen, ist je nach Raumbedarf der vordere Stossfänger oder das Kühlgitter auszubauen. Bei einigen Ausführungen ist es ebenfalls notwendig, dass man die oberen Befestigungsschrauben der Halterung für die Motorhaubenstütze löst.

Bei der Überprüfung der Nockenwelle den Anweisungen in Kapitel 2.2.6 folgen.

3.2.7 Aus- und Einbau der Ölwanne

- Vorderseite des Fahrzeuges aufbocken.
- Motoröl ablassen.
- Anlasser ausbauen.
- Die Ölwanne abschrauben.
- Vorderen und hinteren Dichtring der Ölwanne abnehmen.
- Dichtflächen von Ölwanne und Zylinderblock einwandfrei reinigen und alle Ölreste aus der Ölwanne entfernen.
- Einen neuen vorderen Ölwannendichtring in den Steuerdeckel einsetzen und mit Jeep-Dichtungsmasse (RTV-Silikon) einschmieren.
- Die seitlichen Ölwannendichtungen mit Dichtungsmasse auf den Zylinderblock aufkleben

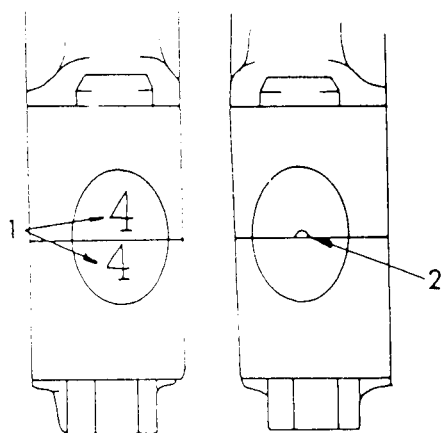


Bild 28
Ansicht einer Pleuelstange von beiden Seiten. (1) zeigt die Lage der Pleuelnummerierung (2) zeigt, wo die Ölspritzbohrung liegt.

und die Enden der Seitendichtungen an den Überlappungsstellen mit dem vorderen Dichteinsatz mit Jeep-Dichtungsmasse einschmieren.

- Einen neuen Dichteinsatz in die Vertiefung des hinteren Kurbelwellenlagerdeckels einsetzen, aber darauf achten, dass dieser einwandfrei sitzt. Hinteren und vorderen Dichteinsatz mit Öl einschmieren, wo diese gegen die Ölwanne anliegen.
- Ölwanne anbringen und die Schrauben der Reihe nach einsetzen und anziehen. Die kleineren Schrauben werden weniger als die grösseren Schrauben angezogen.

3.2.8 Kolben und Pleuelstangen

Alle Anweisungen in Kapitel 2.2.8 treffen ebenfalls auf die Achtzylindermotoren zu. Der Ausbau der Kolben und Pleuelstangen geschieht in ähnlicher Weise, wie es beschrieben ist.

Die Pleuellagerdeckel sind von 1 bis 8 gekennzeichnet. Zu beachten ist, dass die Pleuelstangen ein Ölspritzloch besitzen, welches sich beim Zusammenbau der Pleuelstangen auf der Innenseite des Motors befinden muss. Bild 28 zeigt ein Pleuellager mit der Kennzeichnung und dem Ölspritzloch.

Beim Ausmessen der Kolbenringnuten ist zu beachten, dass unterschiedliche Masse bei den verschiedenen Motoren gültig sind.

3.2.9 Kurbelwelle

Die Kurbelwelle ist fünffach gelagert. Das Kurbel-

wellenaxialspiel wird am dritten Kurbelwellenlager aufgenommen.

Alle in Kapitel 2.2.9 beschriebenen Arbeiten treffen ebenfalls im groben Umfang auf die Achtzylindermotoren zu. Zwecks der einzelnen Massangaben ist in der Mass- und Einstelltabelle (Kapitel 19) unter dem entsprechenden Motor nachzulesen.