

Hi @ all,

wie Ihr ja gesehen habt, bin ich seit kurzem stolze Besitzerin eines Granny's.

Da der Kleine dann wohl doch ein wenig vernachlässigt wurde (dank DC scheckheftgepflegt... )  
habe ich mich dazu entschlossen, ihm alle lebenswichtigen Säfte zu erneuern.

Also mal schnell zu Jenny & Accu ( der Fotograf vom Treffen in EB ) in die Halle nach Wuppertal.  
Standesgemäß erwarteten meinen Granny dort noch andere amerikanische Freunde:





Nun war also fröhliches Schrauben angesagt. Erstmal Motorölwechsel nebst Filter, dazu gibt es aber keine Photos, ist ja auch selbst erklärend.

Nur soviel: da habe ich das erste Mal seinen Lebenssaft bei abbekommen.

Damit es nun keine großen Schweinereien in der Halle gibt, erstmal eine Wanne von unten montieren:



Auf dem Photo: Jenny & Micha (cherokee xj)

Hier ist dann schon der Deckel vom ATG ab, gut zu erkennen: der total verschmutzte Filter.



Bevor der neue Filter eingebaut wird, erstmal den Valvebody (Steuerkasten) und was sonst noch so zu sehen ist schön mit Bremsenreiniger sauber machen, ebenfalls die Wanne säubern.

Hier der neue Filter:



Neue Dichtung auf dem Deckel des ATG mit Dirko fixiert, damit sie beim Einbauen bloss nicht verrutscht und hinterher alles undicht ist.

( Das ist nicht nötig wenn die Plastik/Gummidichtung von DC verwendet wird )



Anschliessend das Ganze entsprechend dem FSM beherzt wieder zuschrauben ( kreuzweises Anziehen der Schrauben mit entsprechendem Drehmoment ) und dieser Teil der Arbeit war geschafft. Angaben zu den Drehmomenten am Ende dieser Anleitung.

Nun waren die beiden Diffs dran. Also erstmal das alte Hausmittelchen WD 40 zum Einsatz bringen und die Schrauben einsprühen:



Und jetzt kommen wir auch gleich zum unangenehmsten Teil der ganzen Aktion: die Suppe stank ohne Ende, war schwarz, der Deckel dürfte seit der Produktion des Grannys vor 8 Jahren noch nie geöffnet worden sein, also weg mit dem Zeugs. Wanne wieder drunter und Schrauben los!

Die Diffs auch innen ordentlich mit Bremsenreiniger aussprühen und anschliessend den Bodensatz rauswischen, so sieht es dann nach der Reinigung aus ( auf saubere Dichtflächen achten ):



Der Deckel wird ebenfalls von alten Dichtungsresten befreit, geht am besten mit einem Japanspachtel:



Wenn alles sauber ist, Dichtungsmasse auf den Deckel gleichmäßig verteilen:



Deckel wieder drauf und das Difföl rein (Achtung: nur hinten den FM beifügen) und wieder zuschrauben.

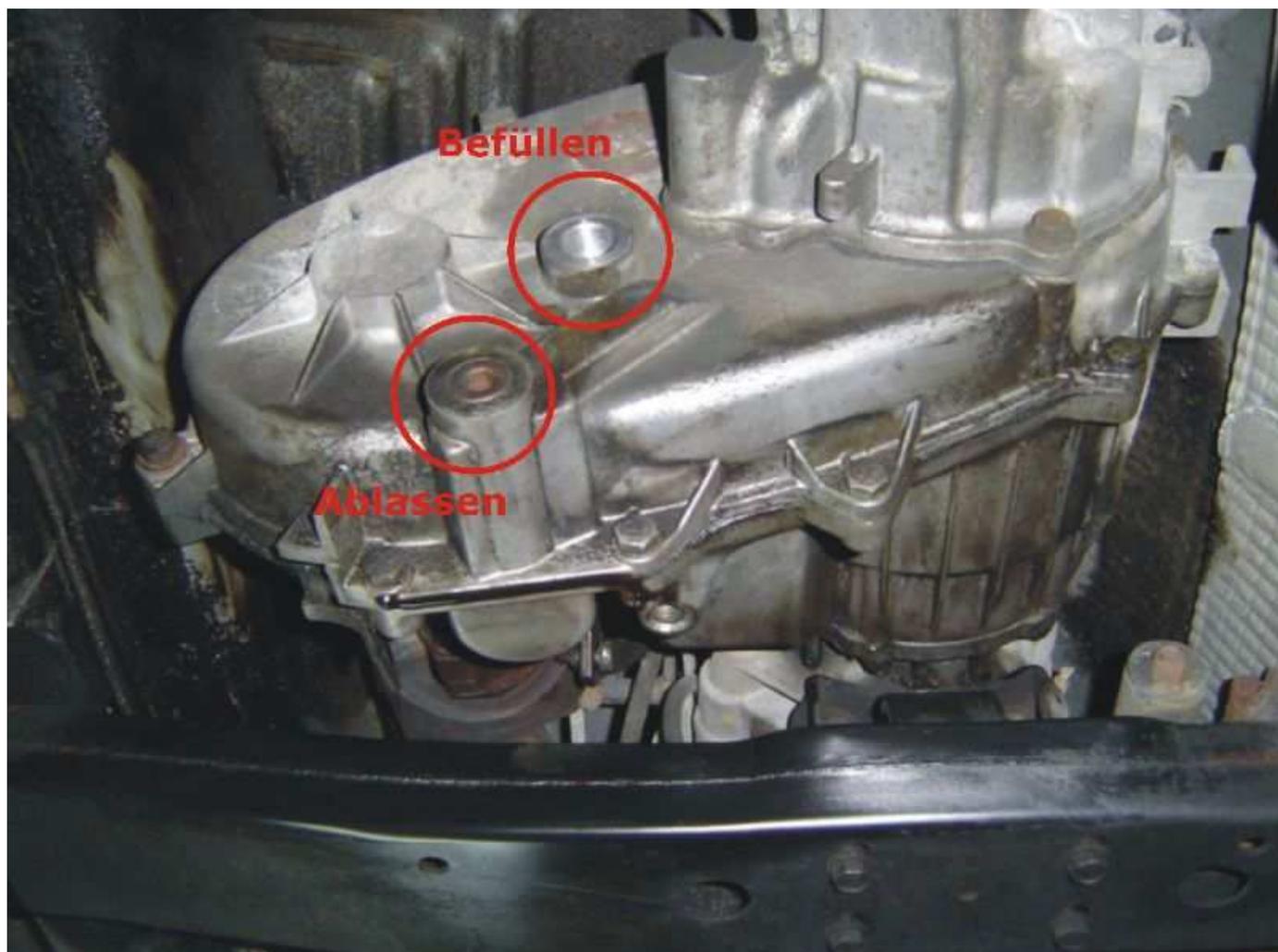


Für die vordere Einfüllöffnung des Differentialdeckels benötigt man einen falls nicht vorhanden, 3/8" Zoll Adapter ( der hier gezeigte ist von 1/2" auf 3/8" )  
Den bekommt man im Werkzeughandel für ein paar Euro.



Nachdem nun dies auch erledigt war, ging es nun an das VTG:  
Untere Inbusschraube entfernen und Öl ablassen, Befüllen über die obere Schraube

bis es an der Füllöffnung wieder rausläuft. (genauso wie an den Diff.-Deckeln)



Somit war's dann unterm Auto soweit erledigt und ich konnte auch mal ins Bild:



Blieb nun nur noch das Tauschen des Servoöls. Da die Schrauben am Lenkgetriebe einen wenig Vertrauen erweckenden Eindruck machten, entschlossen wir uns für die Absaugmethode. Also mal schnell ne' Spritze suchen (war nicht schwer, weil Accu nen Krankenpflegedienst hat), einen Schlauch als Verlängerung statt Nadel anbringen und raus mit dem Zeugs:



So, das war's fürs Erste - to be continued... Meinen Dank an dieser Stelle für die tatkräftige Unterstützung an cherokee xj / Micha und natürlich auch an Jenny & Accu, die die "Hardware" zur Verfügung gestellt haben.

Gruß

Ina

### **Einkaufsliste und Füllmengen für den Wechsel**

- Motoröl: ca. 4.9 Liter 10W40 und Filter
- Getriebeöl: ca. 4.0 Liter ATF+4 oder Valvoline MaxLife und Filter
  - VTG: ca. 1.5 Liter ATF+4
  - Differentialöl: 75W-140 Castrol SAF-XJ
    - Vorderachse ca. 1,4 Liter 75W-140
    - Hinterachse ca. 2,2 Liter 75W-140
- 1x Mopar Friction Modifier für die Hinterachse von MOPAR ( um die 8 Euro bei DC )



- 1.0 Liter Servoöl von MOPAR

- 1xTube MOPAR Silikon o.ä.für die Diffdeckel und den ATG Deckel  
( Ich habe für die Diff-Deckel das blaue Silikon von Loctite Typ RTV blue verwendet, für den ATG Deckel das rote Dirko )

- 2 bis 3 Flaschen Bremsenreiniger

- 1 Flasche Rostlöser ( WD 40 , Caramba o.ä. )

#### **Abschliessend noch eine Anmerkung zu den Ölen im Automatikgetriebe:**

Alle ZJs bekommen ATF+4, oder Valvoline MaxLife ausser frühes Modeljahr 93 (Baujahr fast immer 92)  
mit 4 Liter Maschine.

Dieses ist kein Chrysler Getriebe, sondern ein Aisin Warner. Dies ist das einzige Automatikgetriebe in den Grand Cherokees (ZJ) welches **kein** ATF+4/Valvoline bekommt, sondern Dexron III.

Man erkennt das AW4 an einer serienmässigen Ölablassschraube an der Ölwanne.

Die Schaltkulisse vom AW-4 im Grand Cherokee sieht so aus:



### **P - R - N - D - 3 - 1/2**

Sämtliche anderen sind Chrysler Getriebe und bekommen das ATF+4 oder Valvoline MaxLife.

93 - 98 mit 4.0 i6 = 42RE  
 93 - 95 mit 5.2 V8 = 46RH  
 96 - 98 mit 5.2 V8 = 44RE  
 98 mit 5.9 V8 = 46RE

### **Drehmomente**

Anzugsmoment Schrauben vom Differentialgehäuse: 41Nm  
 Anzugsmoment Schrauben vom ATG - Filter: 4Nm  
 Anzugsmoment Schrauben Ölwanne ATG: 17Nm

Sämtliche Marken- und Namensrechte der Eigentümer werden ausdrücklich anerkannt, die Verwendung von Namen oder Markenbezeichnungen dient ausschliesslich der Verdeutlichung von Zusammenhängen und Zuständen. Aus einem fehlenden Markenschutz- oder Copyright-Hinweis kann insbesondere nicht der Schluss gezogen werden, dass diese Namen und/oder Bezeichnungen frei von Rechten Dritter sind.

Die Angaben in diesem Dokument basieren auf eigenen Erfahrungen und sind nach bestem Wissen und Gewissen wiedergegeben. Nichtsdestotrotz kann für eventuelle Schäden, Verletzungen u.ä., die aus der Nutzung der hier zur Verfügung gestellten Informationen entstehen, keine Haftung übernommen werden.

..