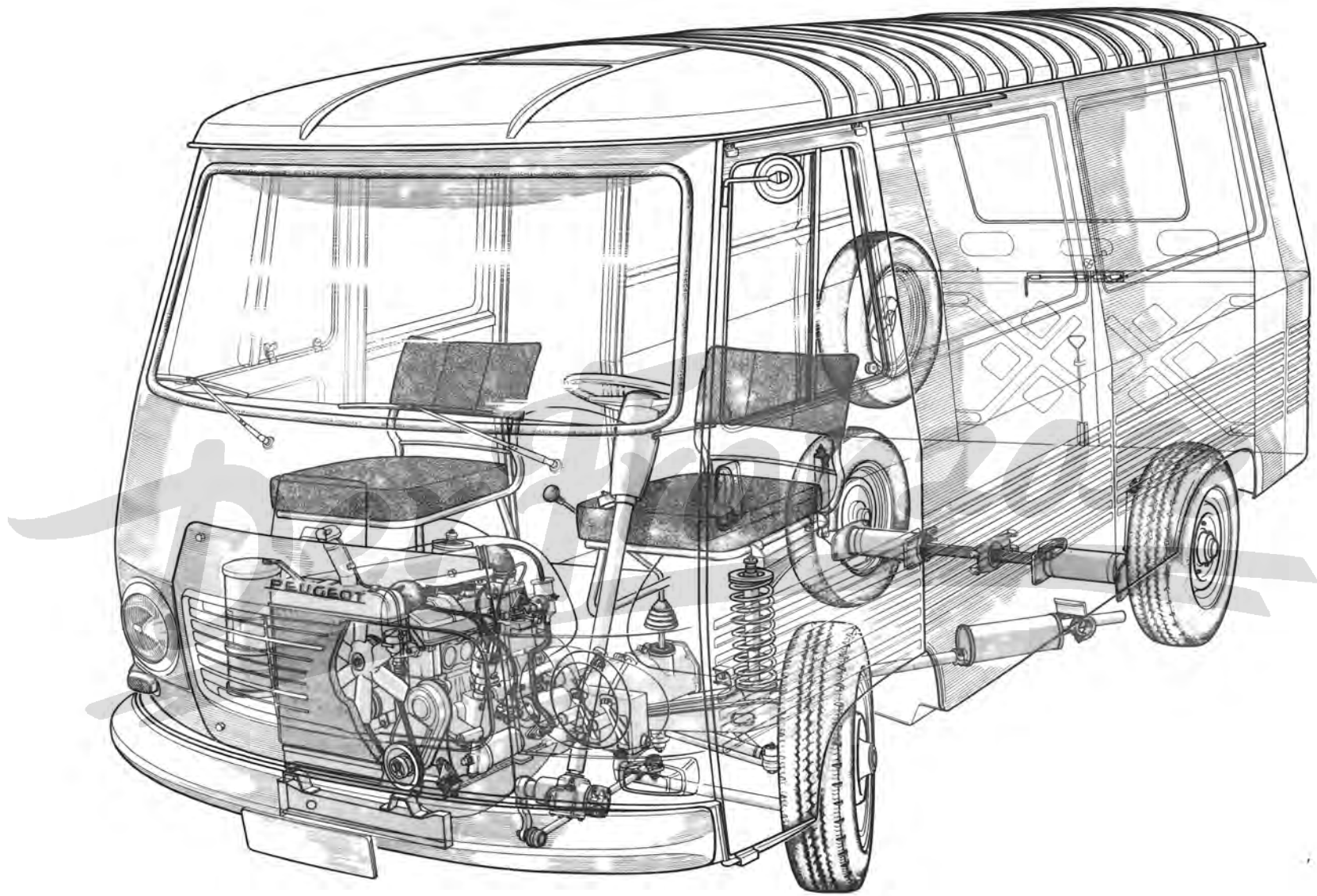


PEUGEOT

J7

*Der Franzose*

*Technische Daten  
und Beschreibung*



# INHALTSVERZEICHNIS

	<b>Seite</b>
Vorwort	5
Modellverzeichnis	7
Kastenwagen, Abbildung	8
Pritschenwagen "Pick up", Abbildung	9
Kastenwagen mit Seitenfenstern, Abbildung	10
Kleinbus, Abbildung	11
<b>ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN</b>	<b>12</b>
<b>FAHRWERK</b>	<b>20</b>
<b>TRIEBWERKBLOCK</b>	<b>22</b>
<b>MOTOREN</b>	<b>25</b>
<b>Benzinmotor XB5P</b>	<b>25</b>
Zusammenfassung der wichtigsten technischen Daten	25
Hauptsächliche spezielle Teile	25
Leistung- Drehmoment- Kraftstoffverbrauch	26
Vergaser	27
Trockener Luftfilter	27
Kühler	27
<b>Dieselmotor Indenor XDP 85</b>	<b>28</b>
Zusammenfassung der wichtigsten technischen Daten	29
Hauptsächliche spezielle Teile	29
Leistung - Drehmoment - Verbrauch	30
Einspritzpumpe	31
Ölbadluftfilter	31
Kühler	31
<b>Benzinmotor XC 5 P</b>	<b>32</b>
Zusammenfassung der wichtigsten technischen Daten	33
Hauptsächliche spezielle Teile	33
Leistung - Drehmoment - Kraftstoffverbrauch	34
Vergaser	35
Ölbadluftfilter	35
<b>Dieselmotor Indenor XDP 88</b>	<b>36</b>
Zusammenfassung der wichtigsten technischen Daten	37
Hauptsächliche spezielle Teile	37
Leistung - Drehmoment - Kraftstoffverbrauch	38
Einspritzpumpe	39

	Seite
KUPPLUNG	40
Hydraulische Betätigung	41
WECHSELGETRIEBE/VORDERACHSANTRIEB	43
Perspektivschnitt	42
Explosionsbild	44
Längsschnitt	44
Beschreibung	45
Kraftübertragung bei den verschiedenen Gängen	46
KRAFTÜBERTRAGUNG	49
Perspektivschnitt	48
Beschreibung der Kardangelenke	49
VORDERACHSE	51
Perspektivschnitt	50
Technische Daten und Beschreibung	51
HINTERACHSE	53
Perspektivschnitt	52
Beschreibung	53
LENKUNG	55
Lenkgetriebe	54
Gesamtansicht	54
Technische Daten und Beschreibung	55
BREMSEN	57
Schema der Bremsanlage	56
Vordere Bremsen	57
Hintere Bremsen	58
Bremsdruckregler	59
Schema des hydraulischen Bremssystems	60
Hauptbremszylinder	61
Fusshebelwerk	61
Handbremse	61
RADAUFHÄNGUNG	
Perspektivschnitt der Vorderradaufhängung	62
Beschreibung	63
Perspektivschnitt der Hinterradaufhängung	64
Beschreibung	65
Perspektivschnitt der Hinterradaufhängung, Fahrzeug mit 1800 kg Nutzlast	66
Beschreibung der Hinterradaufhängung der Fahrzeuge mit 1800 kg Nutzlast	67
SCHMIERUNG	68
RÄDER UND REIFEN	68

	Seite
<b>ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG</b>	<b>69</b>
Batterie	69
Lichtmaschine	69
Regler	69
Anlasser	69
Kombi-Instrument	70
Beleuchtung und Signalanlage	71
Hupen	72
Scheibenwischer	72
Sicherungen	73
Elektrische Schaltpläne	74
<b>KAROSSERIE</b>	<b>77</b>
Vordersitze der «J7» mit 1800 kg Nutzlast	78
Lüftung	78
Scheibenwaschanlage	78
Zusammensetzung des Karosserieunterbaus alle Fahrzeugtypen J7	79
Zusammensetzung des Aufbaus der Kastenwagen mit Seitenfenstern und der Krankenwagen	80
Schutz der Karosserie	81
Kühlermaske	82
Vordere Schiebetüren	82
Seitentür	83
Hecktüren	84
Panoramawindschutzscheibe	85
Tür- und Heckscheiben	85
Anordnung des Reserverads	85
Bordwerkzeug	85
Kraftstoffbehälter	86
Stützpunkte für den Wagenheber	86
Stoßstangen	86
Vordersitze der «J7» mit 1400 kg Nutzlast	86
Bordinstrumente	87
Klimaanlage	88
<b>Abbildungen und Abmessungen</b>	
Kastenwagen, 1800 kg Nutzlast	90
Pritschenwagen (Pick-up)	92
Kastenwagen mit Seitenfenstern, 1400 kg Nutzlast	94
Kleinbus, 14 Plätze	96
Lackierung und Innenausstattung	98

## VORWORT

Der Kastenwagen «J7» mit einer Nutzlast von 1.400 kg ist die jüngste Schöpfung in der Reihe der Peugeot-Nutzfahrzeuge. Er wurde nach dem Qualitätsprinzip Sochaux gebaut, dessen Prüfungen er mit Erfolg bestanden hat.

Er ist völlig neu gezeichnet worden und hat von seinen Vorgängern nur die rationelle Anordnung der mechanischen Organe in einem Karosseriebau, der auf 15 Jahre Erfahrung zurückblicken kann.

- Einblock-Karosserie ganz aus Stahl mit weit nach vorne gesetzter Fahrerkabine und Panorama-Windschutzscheibe
- Frontantrieb, Triebwerkgruppe in Reihe angeordnet
- Radeinzelaufhängung, vorne und hinten.

Zur Robustheit der mechanischen Organe von völlig neuer Konzeption, welche lange Zeit erprobt wurden, kommen noch technische Lösungen hinzu, die äusserst selten bei einem Nutzfahrzeug vereinigt sind.

- Sehr weiche, präzise arbeitende Kupplung mit hydraulischer Betätigung
- Geräuscharmes, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe (schrägverzahnte Zahnräder)
- Kraftübertragung über sehr widerstandsfähige «homokinetischen» Kardangelenke
- Lastabhängiger Bremsdruckregler
- Vordere Radaufhängung durch Schraubenfedern und Teleskopstossdämpfer, die Robustheit und «weiche» Aufhängung vereinigen.

Dieses Fahrzeug, mit oder ohne Seitentür, ist in 2 Versionen lieferbar.

Mit Benzinmotor oder mit Dieselmotor.

Dies verleiht ihm eine grosse Robustheit, Leistung, Anzugsvermögen und Wirtschaftlichkeit; Eigenschaften, die diesen Motoren Peugeot eigen sind.

Zur Serie der Kastenwagen J7, 1.400 kg Nutzlast, mit oder ohne Seitentüre, die mit Benzin- oder mit Dieselmotor lieferbar sind, kommen 2 Arten von neuen Fahrzeugen hinzu, welche mit noch stärkeren Motoren ausgestattet sind.

1. - **Fahrzeuge mit 1.800 kg Nutzlast**, mit einer verstärkten Hinterfederung versehen :

- Kastenwagen mit oder ohne Seitentür
- Pritschenwagen (Pick-up) mit 2 Sitzplätzen

2. - **Fahrzeuge mit Seitenfenstern und 1.400 kg Nutzlast\***, die am Heck 2 Flügeltüren und eine nicht verstärkte Hinterfederung haben.

- Kastenwagen mit Seitenfenstern
- Kleinbus mit 14 Sitzplätzen
- Schülerbus mit 29 Sitzplätzen.

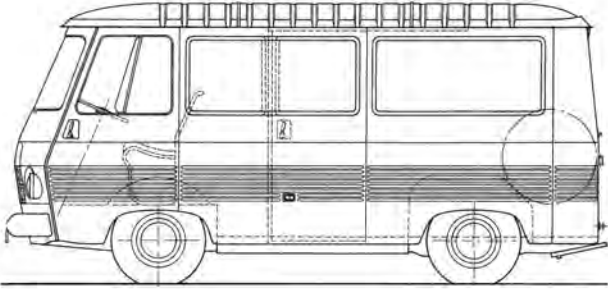
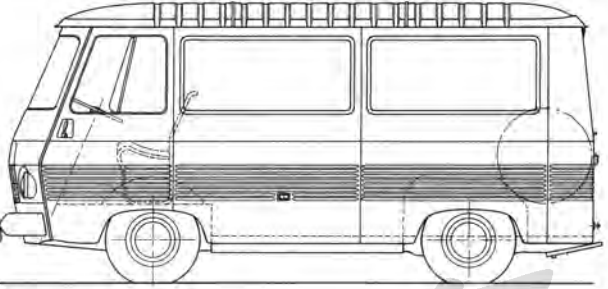
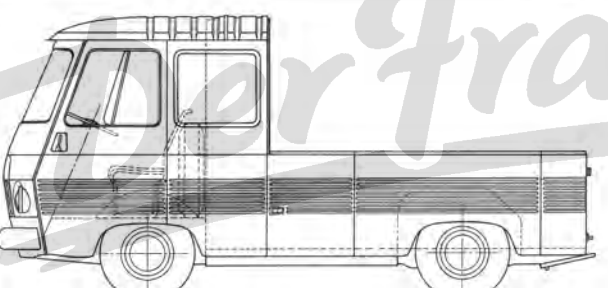
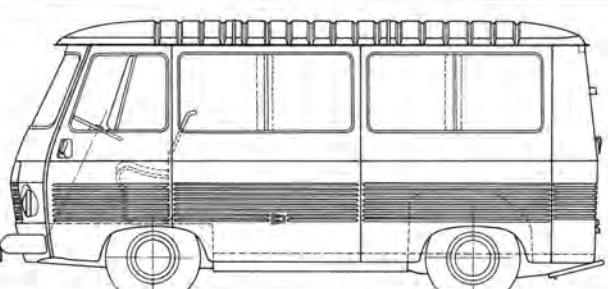
Diese Fahrzeuge weisen ebenfalls folgende Vorzüge auf :

- Mittlere Drehstabfeder-Halterung verstellbar
- Räder mit vergrößerter Felge
- Bequemere vorderen Sitze (ausser beim Schülerbus) mit Sicherheitskette an der Fahrerseite.
- Luftklappe in der Fahrerkabine, Scheibenwaschanlage und Aschenbecher am Instrumentenbrett.

\* **HINWEIS :**

Die in dieser Broschüre verwendete Bezeichnung «1.400 kg» ist im allgemeinen nur als Anhaltspunkt hinsichtlich der Charakteristiken der Hinterfederung der Fahrzeuge angegeben, ohne dass jedoch das genaue Ladevermögen für jeden Fahrzeugtyp bestimmt wird.

## MODELLVERZEICHNIS

	<p><b>KASTENWAGEN MIT SEITENTÜRE</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 35%;">Benzinmotor</th> <th style="width: 35%;">Dieselmotor</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1.400 kg</td> <td style="text-align: center;">J7B 7241</td> <td style="text-align: center;">J7AD 7245</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.800 kg</td> <td style="text-align: center;">J7C 7041</td> <td style="text-align: center;">J7BD 7045</td> </tr> </tbody> </table>		Benzinmotor	Dieselmotor	1.400 kg	J7B 7241	J7AD 7245	1.800 kg	J7C 7041	J7BD 7045						
	Benzinmotor	Dieselmotor														
1.400 kg	J7B 7241	J7AD 7245														
1.800 kg	J7C 7041	J7BD 7045														
	<p><b>KASTENWAGEN OHNE SEITENTÜRE</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 35%;">Benzinmotor</th> <th style="width: 35%;">Dieselmotor</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1.400 kg</td> <td style="text-align: center;">J7B 7201</td> <td style="text-align: center;">J7AD 7205</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1.800 kg</td> <td style="text-align: center;">J7C 7001</td> <td style="text-align: center;">J7BD 7005</td> </tr> </tbody> </table>		Benzinmotor	Dieselmotor	1.400 kg	J7B 7201	J7AD 7205	1.800 kg	J7C 7001	J7BD 7005						
	Benzinmotor	Dieselmotor														
1.400 kg	J7B 7201	J7AD 7205														
1.800 kg	J7C 7001	J7BD 7005														
	<p><b>PRITSCHENWAGEN (PICK-UP), 2 SITZPLÄTZE</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 35%;">Benzinmotor</th> <th style="width: 35%;">Dieselmotor</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1.800 kg</td> <td style="text-align: center;">J7C 7101</td> <td style="text-align: center;">J7BD 7105</td> </tr> </tbody> </table>		Benzinmotor	Dieselmotor	1.800 kg	J7C 7101	J7BD 7105									
	Benzinmotor	Dieselmotor														
1.800 kg	J7C 7101	J7BD 7105														
	<p><b>FAHRZEUG MIT SEITENFENSTERN (1.400 kg)</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 35%;">Benzinmotor</th> <th style="width: 35%;">Dieselmotor</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Kastenwagen</td> <td style="text-align: center;">J7C 7611</td> <td style="text-align: center;">J7BD 7615</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Kleinbus</td> <td style="text-align: center;">J7C 7621</td> <td style="text-align: center;">J7BD 7625</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Krankenwagen</td> <td style="text-align: center;">J7C 7631</td> <td style="text-align: center;">J7BD 7635</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Schülerbus</td> <td style="text-align: center;">J7C 7651</td> <td style="text-align: center;">J7BD 7655</td> </tr> </tbody> </table>		Benzinmotor	Dieselmotor	Kastenwagen	J7C 7611	J7BD 7615	Kleinbus	J7C 7621	J7BD 7625	Krankenwagen	J7C 7631	J7BD 7635	Schülerbus	J7C 7651	J7BD 7655
	Benzinmotor	Dieselmotor														
Kastenwagen	J7C 7611	J7BD 7615														
Kleinbus	J7C 7621	J7BD 7625														
Krankenwagen	J7C 7631	J7BD 7635														
Schülerbus	J7C 7651	J7BD 7655														

### ANMERKUNG

*Der Krankenwagen und der Schülerbus werden gesondert in einem späteren Anhang behandelt.*



KASTENWAGEN



# *Der Franzose*



PRITSCHENWAGEN "PICK-UP" MIT 2 SITZPLÄTZEN



*Der Franzose*



KASTENWAGEN MIT SEITENFENSTERN



*Der Franzose*



KLEINBUS, 14 SITZPLÄTZE (mit Fahrer)



*Der Franzose*



# ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN

## ALLGEMEINE DATEN

	J7 B	J7 AD	J7 C	J7 BD
	Benzinmotor	Dieselmotor	Benzinmotor	Dieselmotor
Seriennummer ab	8.000.001	3.120.001	8.100.001	3.160.001
Steuer-PS (Frankreich)	8	7	9	8
* Leergewicht ca.	1.453 kg	1.508 kg	1.473 kg	1.528 kg
* Gewicht, in fahrbereitem Zustand (1), wie folgt verteilt :	1.495 kg	1.560 kg	1.515 kg	1.580 kg
vorne	1.010 kg	1.085 kg	1.025 kg	1.100 kg
hinten	485 kg	475 kg	490 kg	480 kg
* Zulässiges Gesamtgewicht (2) bei Belastung, wie folgt verteilt :	2.970 kg	2.985 kg	3.390 kg	3.455 kg
vorne	1.400 kg	1.465 kg	1.610 kg	1.685 kg
hinten	1.570 kg	1.520 kg	1.780 kg	1.770 kg
* Verhältnis Gewicht/Leistung in fahrbereitem Zustand	26 kg/PS	28 kg/PS	24 kg/PS	23,2 kg/PS
* Verhältnis Gewicht/Leistung bei voller Belastung	53 kg/PS	54 kg/PS	53,8 kg/PS	50,8 kg/PS
Anhängervermögen	1.200 kg	1.200 kg	1.350 kg	1.350 kg
Höchstgeschwindigkeit mit Anhänger	65 km/h	65 km/h	70 km/h	70 km/h
* Zulässiges Höchstgewicht bei Belastung mit Anhänger	4.170 kg	4.185 kg	4.740 kg	4.805 kg
* Maximales Steigvermögen beim Anfahren bei Belastung im 1. Gang (ohne Anhänger)		25 %		
(mit Anhänger)		18 %		
Tragkraft des Dach-Gepäckträgers		250 kg		
Länge über alles		4,744 m		
Breite über alles		2,000 m		
* Höhe, unbelastet		2,400 m		
* Höhe, belastet		2,225 m		
Überstehender Teil, vorne		1,200 m		
Überstehender Teil, hinten		1,044 m		
Spur, vorne		1,510 m		
Spur, hinten		1,620 m		
Radstand		2,500 m		
Bodenfreiheit (belastet)		0,150 m		

\* Diese Daten gelten für die Lieferwagen mit Blechkastenaufbau

(1) mit Bordwerkzeug, Öl, Wasser und Kraftstoff gefüllt.

(2) in fahrbereitem Zustand mit Insassen und Fahrer.

# MOTOR

Typ  
 Anordnung  
 Lage  
 Anzahl der Zylinder  
 Bohrung  
 Hub  
 Hubraum  
 Verdichtungsverhältnis  
 Höchstleistung } SAE  
 } DIN  
 } CUNA  
 Entsprechende Drehzahl U/min  
 Literleistung  
 Höchstdrehmoment } SAE  
 } DIN  
 } CUNA  
 Entsprechende Drehzahl U/min  
 Zylinderkopf aus Alpax  
 Ventile  
 Zylinderblock  
 Laufbüchsen  
 Kolben  
 Pleuel  
 Kurbelwelle  
 Steuerung  
 Nockenwelle

J7 B	J7 C	J7 AD	J7 BD
Benzinmotor		Dieselmotor	
XB5P	XC5P	XDP 85	XDP 88
in der Mittellinie		des Fahrzeugs	
um 8° geneigt		senkrecht	
	4		
80 mm	84 mm	85 mm	88 mm
73 mm		80 mm	
1.468 cm <sup>3</sup>	1.618 cm <sup>3</sup>	1.816 cm <sup>3</sup>	1.948 cm <sup>3</sup>
7,75/1	7,6/1	21/1	
56PS oder 41kW	63PS oder 46kW	55PS oder 40kW	68PS oder 50kW
52PS oder 38kW	59PS oder 43kW	50PS oder 37kW	60PS oder 44kW
53PS oder 39kW	61PS oder 44kW	51PS oder 37,5kW	62PS oder 45,5kW
4000 U/min	3800 U/min	4000 U/min	4500 U/min
38 PS/1	38,9 PS/1	30 PS/1	34 PS/1
27 kW/1	28 kW/1	22 kW/1	25 kW/1
12 mkg	13,9 mkg	11,3 mkg	12,1 mkg
117 Nm	136 Nm	111 Nm	119 Nm
11 mkg	13 mkg	11 mkg	11,7 mkg
108 Nm	127 Nm	108 Nm	119 Nm
11,4 mkg	13,5 mkg	11,2 mkg	11,9 mkg
111 Nm	132 Nm	110 Nm	117 Nm
2300	2600	2250	
mit versetzten Kugelkalotten		mit Wirbelkammern	
hängend, mit Kipphebeln			
Guss			
nasse, auswechselbare Laufbüchsen			
aus Leichtmetall mit Begrenzungsring			
Schmiedestahl			
fünffach gelagert aus Schmiedestahl			
über doppelgliedrige Kette		über schrägverzahnte Stirnräder	
seitlich im Zylinderblock gelagert			

	J7 B	J7 C	J7 AD	J7 BD
	Benzinmotor		Dieselmotor	
ZENITH Vergaser	32 INR P	34 WIM RO2		
Kraftstoffpumpe	mechanisch angetriebene Membranpumpe			
Ansaugrohr			aus Alpax	
Luftfilter	Trockenfilter		Ölbadfilter	
Schmierung			Druckschmierung	
Ölfilter an der Ölwanne			Drahtsieb	
Filterpatrone		Metallgewebe		Purflux
Kühlung	durch Zentrifugal-Wasserpumpe beschleunigt			
Ventilator aus Kunststoff	nicht auskuppelbar	auskuppelbar	nicht auskuppelbar	auskuppelbar
Fassungsvermögen des Kühlsystems		7,8 l		8,6 l
Kühler	Druck- und Unterdruckventil im Einfüllverschluss			
Thermostat (Typ «Métropole» für Frankreich)	2.036		1.343	1.372
Zündverteiler	Kurve M 47			
Zündzeitpunkt	1,1 mm oder 12°			
Zündkerzen (mit langem Gehäuse)	Marchal 36 HS AC P 44 XL			
Einspritzpumpe			BOSCH EP/VM.4/80A 2000 AR 7Y	ROTO-DIESEL DPA 34.42.160 4 88-4800
Einspritzdüsen			DNOSD 210	RDN 12 SD 6236
Vorwärmkerzen (BOSCH)			10,5 Volt KEGS A 10/1	
Diesel-Kraftstofffilter			BOSCH FJ/DHW 5/48	ROTO-DIESEL R.62.60 190

## KUPPLUNG

Druckplatten mechanismus  
 Typ  
 Mitnehmerscheibe  
 Abmessungen der Beläge  
 Stärke der Mitnehmerscheibe (angepresst)  
 Ausrücklager  
 Betätigung  
 Hauptgeberzylinder  
 Nehmerzylinder

## WECHSELGETRIEBE/ VORDERACHSANTRIEB

Anordnung  
 Gangzahl  
 Übersetzungsverhältnis :  
     im 1. Gang  
     im 2. Gang  
     im 3. Gang  
     im 4. Gang  
     im R.W. Gang  
 Übersetzung des Vorderachsantriebs (Zähnezahl)  
 Übersetzungsverhältnis des Vorderachsantriebs  
 Gesamtübersetzungsverhältnis  
 (Anzahl der Umdrehungen der Wagenräder  
 bei einer Umdrehung des Motors)  
     im 1. Gang  
     im 2. Gang  
     im 3. Gang  
     im 4. Gang  
     im R.W. Gang  
 Fahrgeschwindigkeit im 4. Gang bei  
 1000 U/min. des Motors mit  $19 \times 400$   
 Reifengröße, Laufumfang  
 Tachometer-Antrieb, Übersetzung  
 Schalthebel

J7 B	J7 AD	J7 C	J7 BD
Benzinmotor	Dieselmotor	Benzinmotor	Dieselmotor
FERODO P.K.S.C.B. 14 trockene Scheibe vom Typ BIKINI $\varnothing$ 215 $\times$ 145 7,7 mm Kugeldrucklager hydraulisch $\varnothing$ 19 mm $\varnothing$ 22 mm (mit Entlüftungsschraube)			
in der Mittellinie des Fahrzeugs hinter dem Motor 4 synchronisierte Vorwärtsgänge			
		0,198	
		0,419	
		0,714	
		1,069	
		0,219	
		$7 \times 46$	
		0,152 oder 6,57/1	
		0,030	
		0,064	
		0,109	
		0,167	
		0,033	
	22,11 km/h		21,91 km/h
	2,266 m		2,191 m
		$16 \times 36$ am Boden	



### KRAFTÜBERTRAGUNG

Gelenkwellen mit homokinetischen Kardangelenken

### VORDERACHSE

Vorderachseinstellung (leer)

Spur  
Radsturz  
Nachlauf  
Spreizung

### HINTERACHSE

### LENKUNG

Typ  
Kraftübertragung auf die Räder  
Übersetzungsverhältnis  
Lenkraddrehungen von einem Anschlag zum anderen  
Theoretischer Wendekreisradius  
Wendekreisradius, an den Reifenflanken gemessen  
Grösster Wendekreisradius (am äussersten Ende der Karosserie gemessen)  
Einschlagwinkel { Innenrad  
Aussenrad

### BREMSEN

Trommelbremsen { vorne  
hinten

Hydraulische Betätigung

Handbremse (am Fussboden)  
Bremsstrommeldurchmesser vorne und hinten  
Nutzfläche der vorderen Bremsbeläge (pro Rad)  
Bremsfläche einer vorderen Bremsstrommel  
Nutzfläche der hinteren Bremsbeläge (pro Rad)  
Bremsfläche einer hinteren Bremsstrommel  
Gesamte Nutzbremsfläche  
Gesamtbremsfläche auf den Bremsstrommeln  
Hauptbremszylinder  
Vorderer Radbremszylinder  
Hinterer Radbremszylinder  
Bremsdruckverteiler  
Bremslichter

J7 B	J7 AD	J7 C	J7 BD
Benzinmotor	Dieselmotor	Benzinmotor	Dieselmotor
FRONTANTRIEB			
Doppelkardangelenken und Dreikugel-Topfgelenk			
EINZELRADAUFHÄNGUNG			
0 mm ± 1			
0° 15'			
1°			
7°			
MIT UNABHÄNGIGEN «GEZOGENEN» RÄDERN			
Mit Lenkschnecke und Lenkrolle über Lenkstangen und Zwischenlager			
1 - 29,4			
4 1/2 Umdrehungen			
6,39 m			
6,48 m			
7,00 m			
29°			
23° 45'			
TWINPLEX H.C.S.F.			
mit einem in Abhängigkeit von der Last arbeitenden Bremsdruckregler			
über Kabelzüge auf die Vorderräder wirkend			
300 mm			
390 cm <sup>2</sup>			
612,30 cm <sup>2</sup>			
289,30 cm <sup>2</sup>			
518,10 cm <sup>2</sup>			
1 358,60 cm <sup>2</sup>			
2 260,80 cm <sup>2</sup>			
Ø 1" bzw. 25,4 mm			
Ø 1" 1/4 bzw. 31,75 mm			
Ø 1" 1/8 bzw. 28,50 mm			
von der Interachslast abhängig hydraulisch betätigt 3 ± 1 kg/cm <sup>2</sup>			

## RADAUFHÄNGUNG

Vorne  
 Biegsamkeit pro Vorderrad  
 Hinten  
 \*Biegsamkeit pro Hinterrad  
 Vordere und hintere Stossdämpfer

J7 B	J7 AD	J7 C	J7 BD
Benzinmotor	Dieselmotor	Benzinmotor	Dieselmotor

2 Schraubenfedern  
 19 mm/100 kg  
 Drehstabfederung  
 18 mm/100 kg | 16 mm/100 kg  
 hydraulisch, teleskopisch, doppelt wirkende  
 Peugeot - Stossdämpfer

## RÄDER UND REIFEN

Räder	17 × 400 - 5 - 40 T	19 × 400 - A5 - 40
Anzahl der Löcher	5	
Versetzung	40 mm	
Reifengrösse	19 × 400	
Typ	klassische	spezielle
MICHELIN	" C "	" X "
Laufumfang	2,231 m	2,239 m
DUNLOP	" TT "	" SP "
Laufumfang	2,230 m	2,210 m
KLEBER-COLOMBES	" ER "	" V10 "
Laufumfang	2,209 m	2,191 m
FIRESTONE	" T 100 "	" St "
Laufumfang	2,266 m	
Reifendruck :		
Vorne	2,75 kg/cm <sup>2</sup>	3 kg/cm <sup>2</sup>
Hinten und Reserverad	3 kg/cm <sup>2</sup>	4 kg/cm <sup>2</sup>

\* Die Fahrzeuge mit Seitenfenstern haben hinten die gleiche Biegsamkeit wie die Fahrzeuge 1400 kg J7 B und J7 AD.

## ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG (12V)

Batterie

Lichtmaschine

Typ { DUCELLIER  
PARIS-RHONE

Regler

Typ { DUCELLIER  
PARIS-RHONE

Anlasser

Typ { DUCELLIER  
PARIS-RHONE

## KAROSSERIE

Nutzlänge des Ladebodens

Nutzbreite des Ladebodens

Nutzfläche des Ladebodens

Nutzhöhe

Rauminhalt

Abstand zwischen Wagenboden { leer  
und Strassenboden { belastet

Abstand zwischen den hinteren Radkästen

Einstiegbreite der Hecktüren

Einstieghöhe der Hecktüren

Einstiegbreite der Seitentür

Einstieghöhe der Seitentür

## FAHRERHAUS

Sitzplätze

Breite der Sitzkissen

Tiefe der Sitzkissen

Abstand zwischen Sitzfläche und Decke

Einstiegbreite der Vordertüren

Einstieghöhe der Vordertüren

J7 B	J7 C	J7 AD	J7 BD
Benzinmotor		Dieselmotor	
12 V 55 Ah		12 V 75 Ah	
300/350 W		300/350 W	
7274 G		7271 G	
G 10 C 27		G 10 C 22	
mit zwei Elementen 20-22 A		mit drei Elementen 24-26 A	
8343 A		8322 B	
YD 217		YT 215	
6081 B		6160 A	
D 8 E 31			
		2,970 m	
		1,730 m	
		4,600 m <sup>2</sup>	
		1,825 m	
		8,700 m <sup>3</sup>	
		0,50 m	
		0,36 m	
		1,28 m	
		1,30 m	
		1,60 m	
		0,69 m	
		1,61 m	
		2	
0,42 m	0,46 m	0,42 m	0,46 m
0,39 m	0,45 m	0,39 m	0,45 m
		1,13 m	
		0,67 m	
		1,55 m	

## FAHRWERTE

Kraftstoffverbrauch auf 100 km (je nach  
Belastung, Strassenverhältnis u.  
Fahrtgeschwindigkeit)  
Höchstgeschwindigkeit

## SCHMIERUNG UND WARTUNG

Motor :

zu Jeder Jahreszeit

im Sommer

bei anhaltendem Frost

Fassungsvermögen

Ölwechsel

Wechselgetriebe/ Vorderachsantrieb

Fassungsvermögen

Ölstandprüfung

Ölwechsel

Lenkgehäuse

Fassungsvermögen

Ölstandprüfung

Ölwechsel

Mechanische Organe :

Anzahl der Schmiernippel

Schmierung

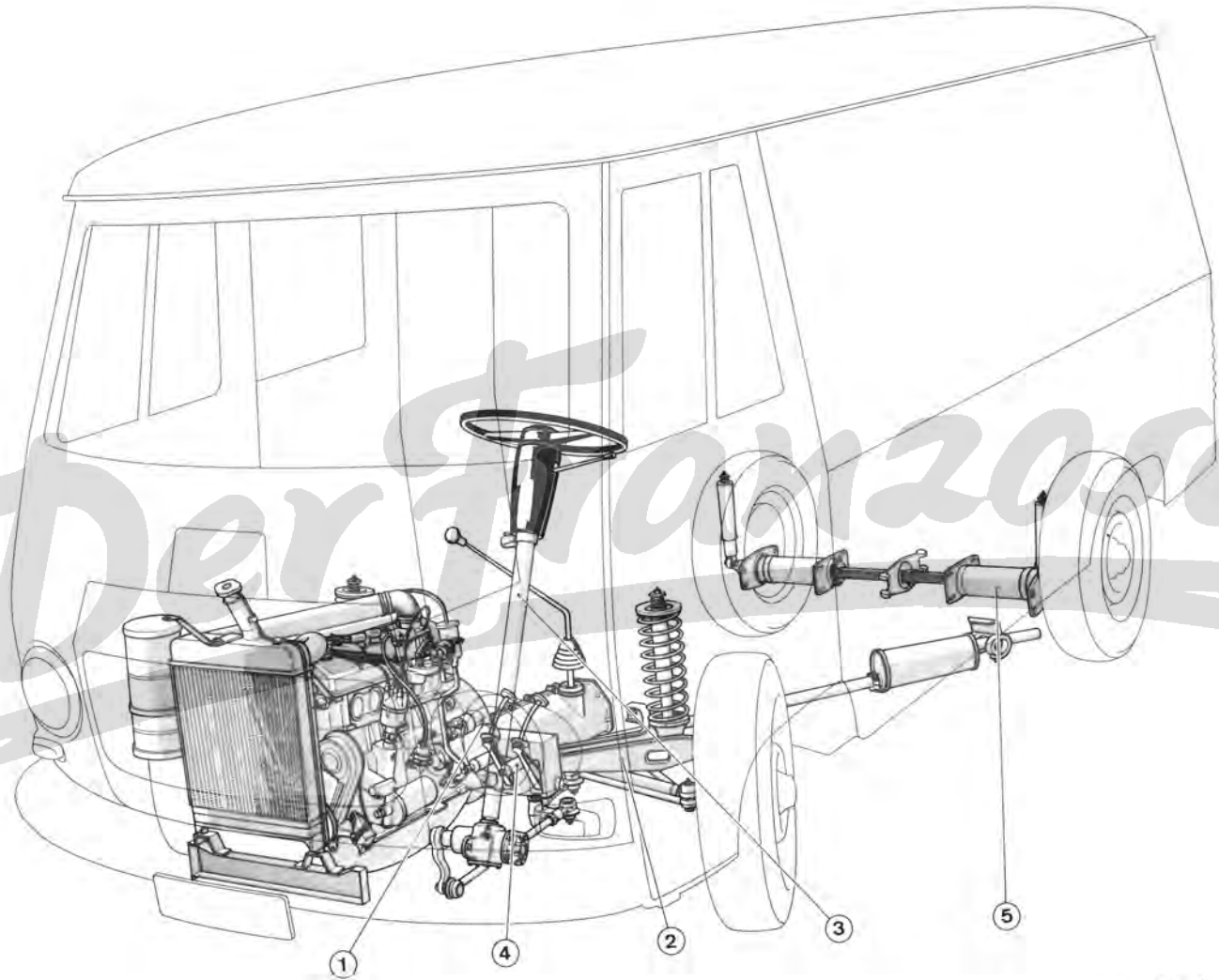
Kraftstoffbehälter

Fassungsvermögen

J7 B	J7 C	J7 AD	J7 BD
Benzinmotor		Dieselmotor	
12 bis 16 l 88 km/h	13 bis 17 l 95 km/h	9 bis 13 l 88 km/h	10 bis 15 l 95 km/h
ESSO EXTRA MOTOR OIL 20 W/30/40		ESSO ESTOR HDX S.A.E. 30 ESSO ESTOR HDX S.A.E. 20	
		4 l	
		alle 5.000 km	
		ESSO G.P. 80	
		4 l	
		alle 5.000 km	
		alle 10.000 km	
		ESSO G.P. 90	
		0,5 l	
		alle 5.000 km	
		alle 100.000 km	
		9	
		alle 5.000 km	
		im Heck, in der Mittellinie des Fahrzeugs	
		45 l	

# FAHRWERK

- 20 -



- 1 - Triebwerkblock
- 2 - Vordere Halbachse
- 3 - Lenkung
- 4 - Fusshebelwerk
- 5 - Hinterachse

# FAHRWERK

Das Fahrwerk umfasst folgende Teile :

## VORNE

- einen in Reihe angeordneten **Triebwerkblock**, bestehend aus einem Benzin-oder Dieselmotor, einer Kupplung und einem Vierganggetriebe mit Vorderachsantrieb, wobei der Antrieb der Vorderräder über zwei Gelenkwellen mit «homokinetischen» Kardangelenken erfolgt,
- zwei einzeln aufgehängte **vordere Halbachsen**, deren obere und untere Dreieck-Querlenker jeweils mit den Längsträgern der Karosserie gelenkig verbunden sind. Jede Halbachse ist mit einer Schraubenfeder und einem Teleskopstossdämpfer ausgestattet,
- einer **Schnecken- und Rollenlenkung**, deren Gehäuse am linken Längsträger angebracht ist ; sie wirkt über ein symmetrisches Lenkgestänge auf die Wagenräder,
- ein auf einem Querträger des Karosserieunterbaues angebrachtes **Fusshebelwerk**, das ausserdem die Hauptzylinder des Brems- und Kupplungssystems trägt.

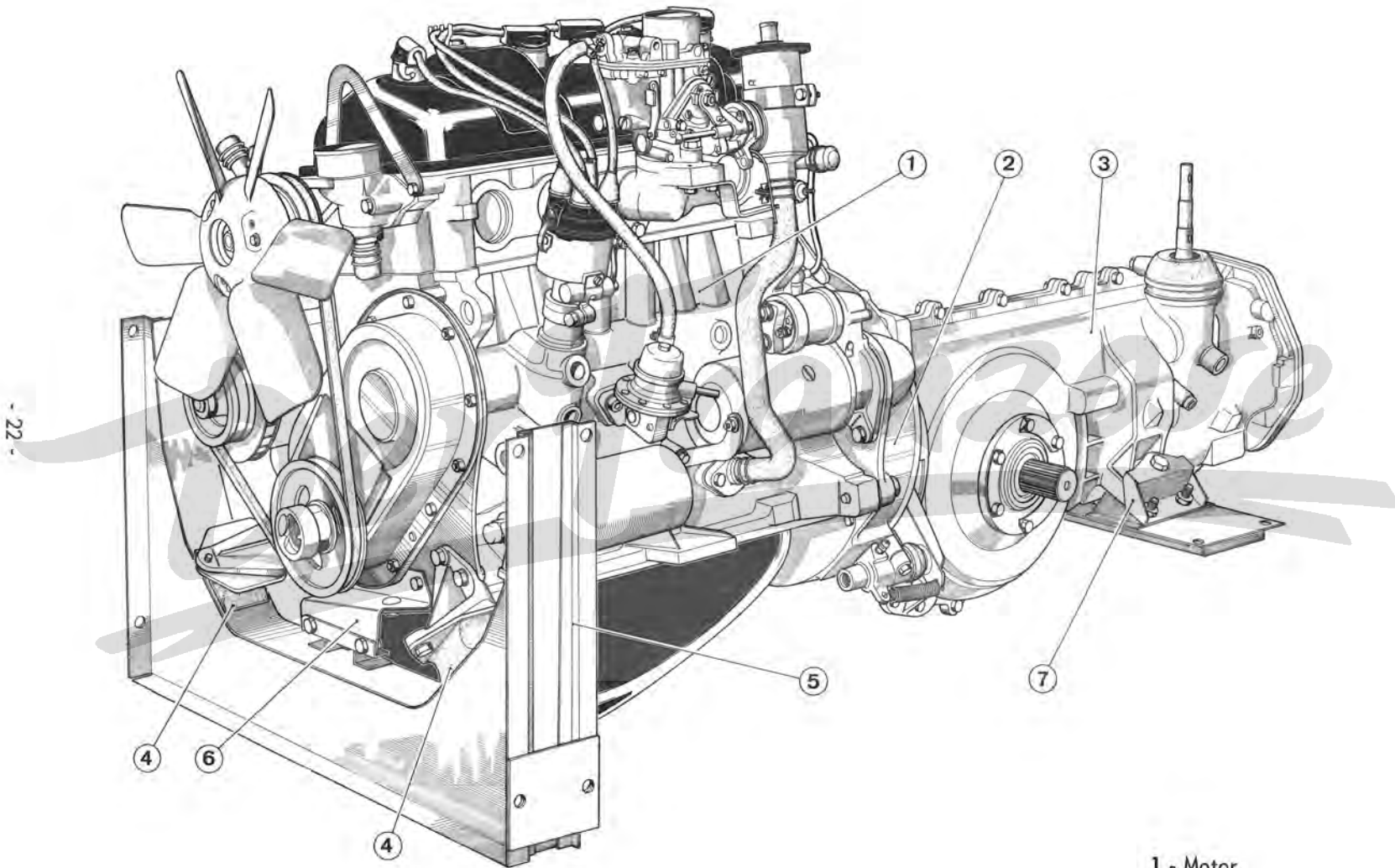
## HINTEN

- zwei einzeln aufgehängte **hintere Halbachsen** mit «gezogenen» Rädern, Drehstabfederung und Teleskopstossdämpfern.

## VORNE UND HINTEN

- Grossdimensionierte **Trommelbremsen** mit einem abhängig von der Last arbeitenden Bremsdruckregler.

# TRIEBWERKBLOCK



- 1 - Motor
- 2 - Kupplung
- 3 - Wechselgetriebe/Vorderachsantrieb
- 4 - Gummilager
- 5 - Motor-Tragrahmen
- 6 - Ausschlagbegrenzer
- 7 - Silentblock-Halterung für Wechselgetriebe

# TRIEBWERKBLOCK

Die Antriebsaggregate - Motor, Kupplung und Wechselgetriebe/Vorderachsantrieb - sind sehr zugänglich und rationell in Reihe in der Gesamtstruktur des Fahrerhauses angeordnet.

- Motor und Kupplung sind sehr günstig in die U-förmige Aussparung im Vorderteil des Wagenbodens eingefügt, wobei nur der durch die Motorhaube geschützte obere Teil des Motors übersteht.
- Das Wechselgetriebe mit dem Vorderachsantrieb ist unter dem flachen vorderen Teil des Fussbodens untergebracht.
- Der Schalthebel ist bequem in Reichweite des Fahrers angeordnet.

Diese Anordnung, bei der alle Antriebsaggregate im Wagenvorderteil vereinigt sind, hat es erlaubt, eine sehr grosse Ladefläche auf einem tiefliegenden Fahrzeugboden bei relativ geringen Ausmassen des Fahrzeuges zu erzielen.

## ELASTISCHE BEFESTIGUNG DES TRIEBWERKBLOCKS

Sie nimmt sämtliche Vibrationen auf und isoliert den Triebwerkblock von der Karosserie.

Sie besteht :

Vorne :

- aus zwei am Motor-Tragrahmen befestigten Gummilagern, einem Anschlag für die Begrenzung der ungewöhnlich starken Ausschläge des Triebwerkblocks.

Hinten :

- aus zwei Gelenken, die elastisch auf dem Wechselgetriebe und fest auf einem Querträger angebracht sind.

## SCHMIERUNG DES TRIEBWERKBLOCKS

Ölfüllung mit : **ESSO**

**Motoren (Druckschmierung)**

Fassungsvermögen : 4 Liter

Ölwechselintervalle { Benzinmotor : 5.000 km  
Dieselmotor : 3.000 km

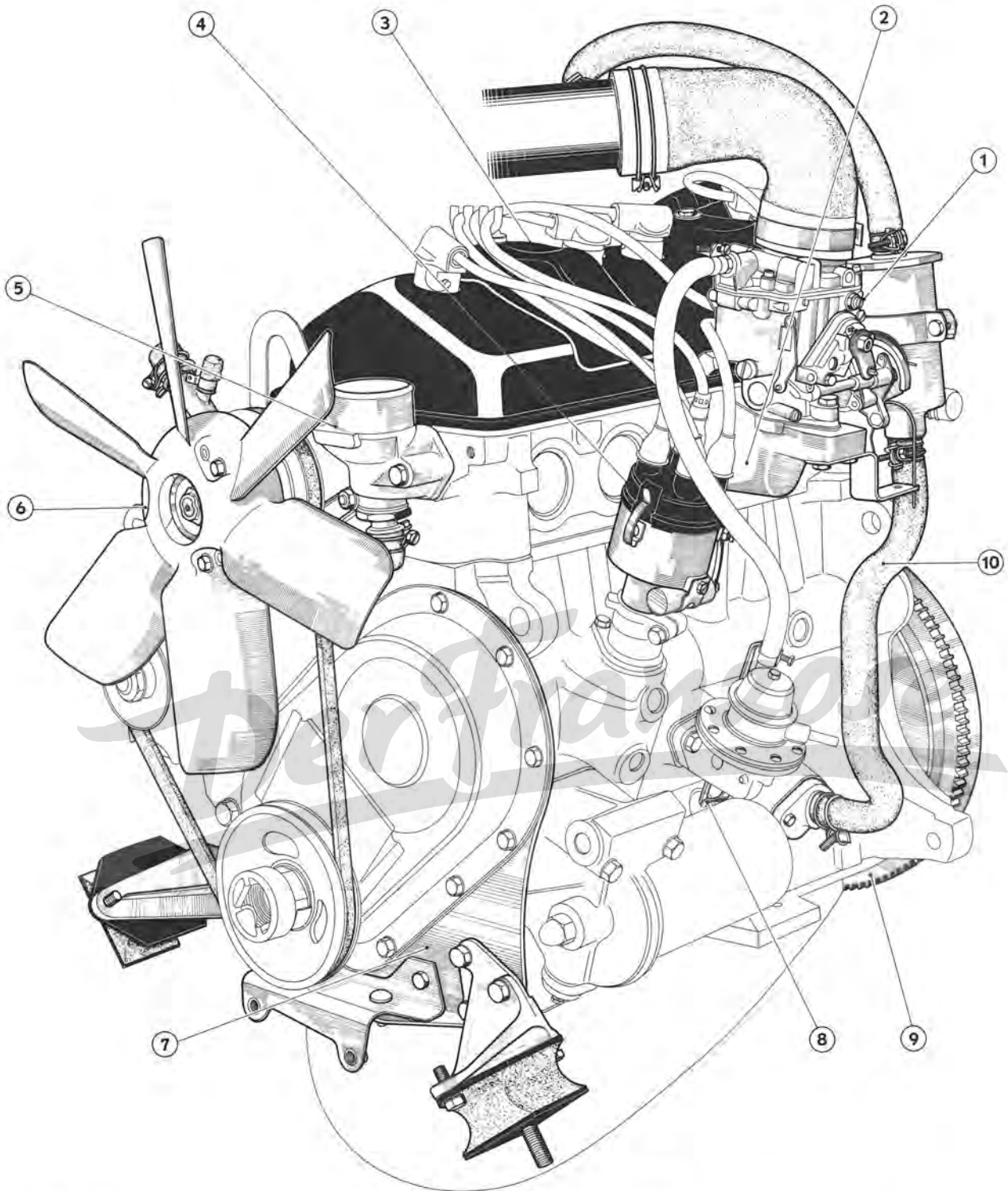
**Wechselgetriebe/Vorderachsantrieb (Tauchbad- und Zentrifugalschmierung)**

Fassungsvermögen : 4 Liter ESSO G P 80 - Ölwechsel alle 10.000 km.

*Die magnetische Ölablass-Verschlusskappe hält alle Abriebteilchen von Wechselgetriebe und Vorderachsantrieb (Einfahrzeit) fest.*



# BENZINMOTOR X B 5 P



- 1 - Vergaser
- 2 - Ansaugrohr
- 3 - Ventildeckel
- 4 - Zündverteiler
- 5 - Wasserpumpe

- 6 - Ventilator
- 7 - Zwischenblech am Steuergehäuse
- 8 - Ölmessstab
- 9 - Schwungrad
- 10 - Öldunstaugrohr

# MOTOREN

## BENZINMOTOR XB5P

Der fünffach gelagerte XB5P-Motor ist eine abgeänderte auf die Fahrzeugcharakteristik der J7 abgestimmte Ausführung des Motors XB5 der Commercialen 404.

Er unterscheidet sich von letzterem durch :

- die Schräglage von 8° statt 45° auf Grund seiner Anordnung im Fahrerhaus,
- die Abänderung bestimmter Zubehörteile, bedingt durch die Stellung des Triebwerksblocks im Motorraum,
- die Begrenzung der Drehzahl und der Leistung aus Wirtschaftlichkeitsgründen durch den Einbau eines Reglervergasers.

### ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN TECHNISCHEN DATEN

Anordnung	um 8° geneigt
Hubraum	1.468 cm <sup>3</sup>
Bohrung	80 mm
Hub	73 mm
Höchstleistung	56 PS SAE bei 4.000 U/min
Max. Drehmoment	12 mkg bei 2.300 U/min
Verdichtungsverhältnis	7,75/1

### HAUPTSÄCHLICHE SPEZIELLE TEILE BEIM BENZINMOTOR XB5P

**Vergaser** : ZENITH 32 INRP (mit Beschleunigungspumpe und Regler)

**Ansaugrohr** : geänderte Form infolge der Stellung des Motors

**Ventilhaube** : mit Öleinfüllöffnung

**Zündverteiler** : Kurve M 47 mit automatischer Zündzeitpunktverstellung ohne Unterdruckverstellung

**Wasserpumpe** : mit Anschlüssen für den Einbau der Heizung (auf Anfrage)

**Ventilator** : 6 Flügel aus Plastik mit Direktantrieb.

**Zwischenblech am Steuergehäuse** : mit vorderen Motorhaltern und Ausschlagbegrenzer

**Ölmesstab** : mit Skalenteilung entsprechend der Stellung des Motors

**Schwungrad** : mit hoher Trägheitskraft

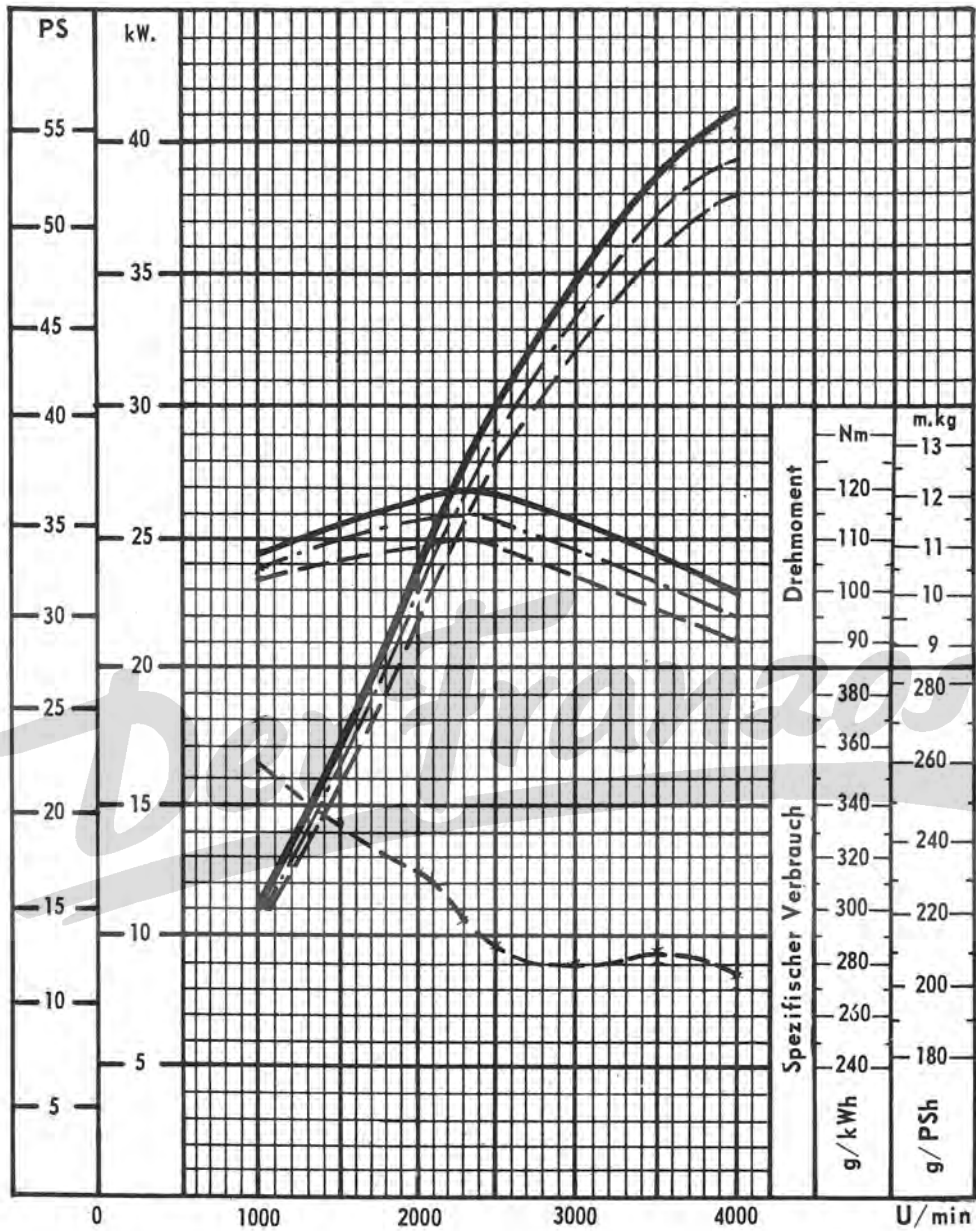
**Öldunstaugrohr**

**Auspuffkrümmer** : mit Mittelbohrung für das Abführen der Auspuffgase.

# LEISTUNG - DREHMOMENT - KRAFTSTOFFVERBRAUCH

MOTOR TYP XB5P

—— Norm SAE      - - - - Norm DIN  
 - - - - Norm CUNA

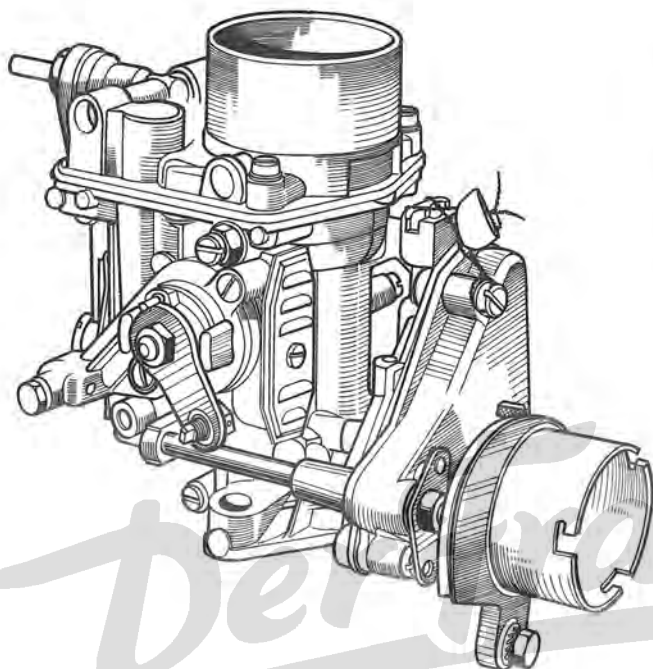


AM PRÜFSTAND GEMESSENE LEISTUNGSWERTE

Drehzahl (U/min)		1 000	1 500	2 000	2 300	2 500	3 000	3 500	4 000
Leistung (SAE)	{ kW	11	17	24	28	30	34	39	41
	{ PS	15	23	32,5	38	41	47	52	56
Drehmoment (SAE)	{ Nm	106	109,8	116	118	117	112	105	98
	{ mkg	10,8	11,2	11,8	12	11,9	11,4	10,7	10
Verbrauch (DIN)	{ g/kWh	355	332	312	285	287	280	289	275
	{ g/PSH	260	244	230	217	211	206	210	202

## VERGASER ZENITH 32 INRP

Der Vergaser ist mit einer Beschleunigungspumpe für den schnellen und störungsfreien Übergang von Leerlauf und Vollgas sowie mit einem Regler für die Drehzahlbegrenzung ausgestattet.



### EINSTELLUNG

Luftrichter	23
Hauptdüse	115
Mischrohr	190
Starterdüse	120
Leerlaufdüse	50
Pumpendüse	55
Leerlaufmischdüse	100
Schwimmernadel	1,5

## TROCKENER LUFTFILTER

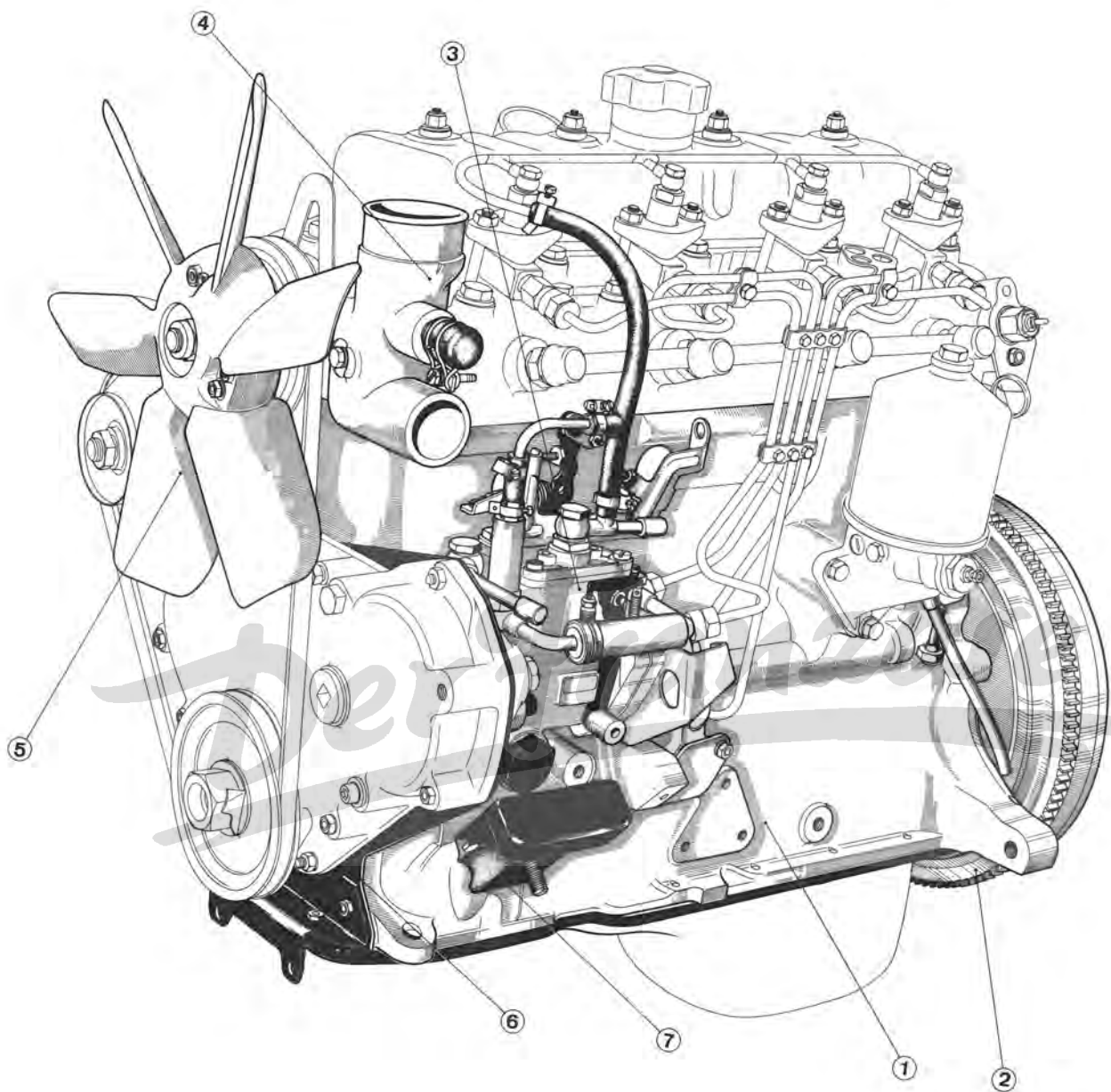
Der Luftfilter ist sehr zugänglich hinter der Kühlermaske untergebracht ; er schützt die Motorzylinder vor dem in der angesaugten Luft enthaltenen Staub.



## KÜHLER

Die Stirnfläche des Kühlers beträgt 1.440 cm<sup>2</sup>. Er besitzt eine Verschlusskappe mit Über- und Unterdruckventil, eingestellt auf einen Mitteldruck von 280 g/cm<sup>2</sup>, was gestattet, die Siedetemperatur des Wassers auf 107°C zu erhöhen.

# DIESELMOTOR INDENOR XDP 85



- 1 - Zylinderblock
- 2 - Schwungrad
- 3 - Einspritzpumpe
- 4 - Wasserpumpe

- 5 - Ventilator
- 6 - Zwischenblech
- 7 - Gummilager

## DIESELMOTOR INDENOR XDP 85

Es handelt sich um den 5-fach gelagerten Dieselmotor mit BOSCH-Einspritzpumpe, mit dem die Diesel-Fahrzeuge 403 ebenfalls ausgerüstet sind. Durch Abänderung bestimmter Zubehörteile wurde dieser den Fahrzeugen «J7» angepasst, wobei jedoch seine Grundcharakteristiken beibehalten wurden.

### ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN TECHNISCHEN DATEN

Anordnung	senkrecht
Hubraum	1.816 cm <sup>3</sup>
Bohrung	85 mm
Hub	80 mm
Höchstleistung	55 PS SAE bei 4.000 U/min
Max. Drehmoment	11 mkg bei 2.250 U/min
Verdichtungsverhältnis	21/1

### HAUPTSÄCHLICHE SPEZIELLE TEILE BEIM DIESELMOTOR XDP 85

**Zylinderblock**, bei dem der Achsabstand der hinteren Befestigungspunkte auf dem Kupplungsgehäuse - bedingt durch die Abmessungen des Zylinderblocks - vergrößert wurde.

Gross angelegtes **Schwungrad** zur Erhöhung der Trägheitskraft und zur Erreichung eines stabilen, schwingungsfreien Motorlaufs bei allen Drehzahlbereichen.

**BOSCH-Einspritzpumpe** Typ EP/VM mit speziellen Betätigungsteilen.

**Wasserpumpe** mit Anschlüssen für den Einbau der Heizung (auf Anfrage).

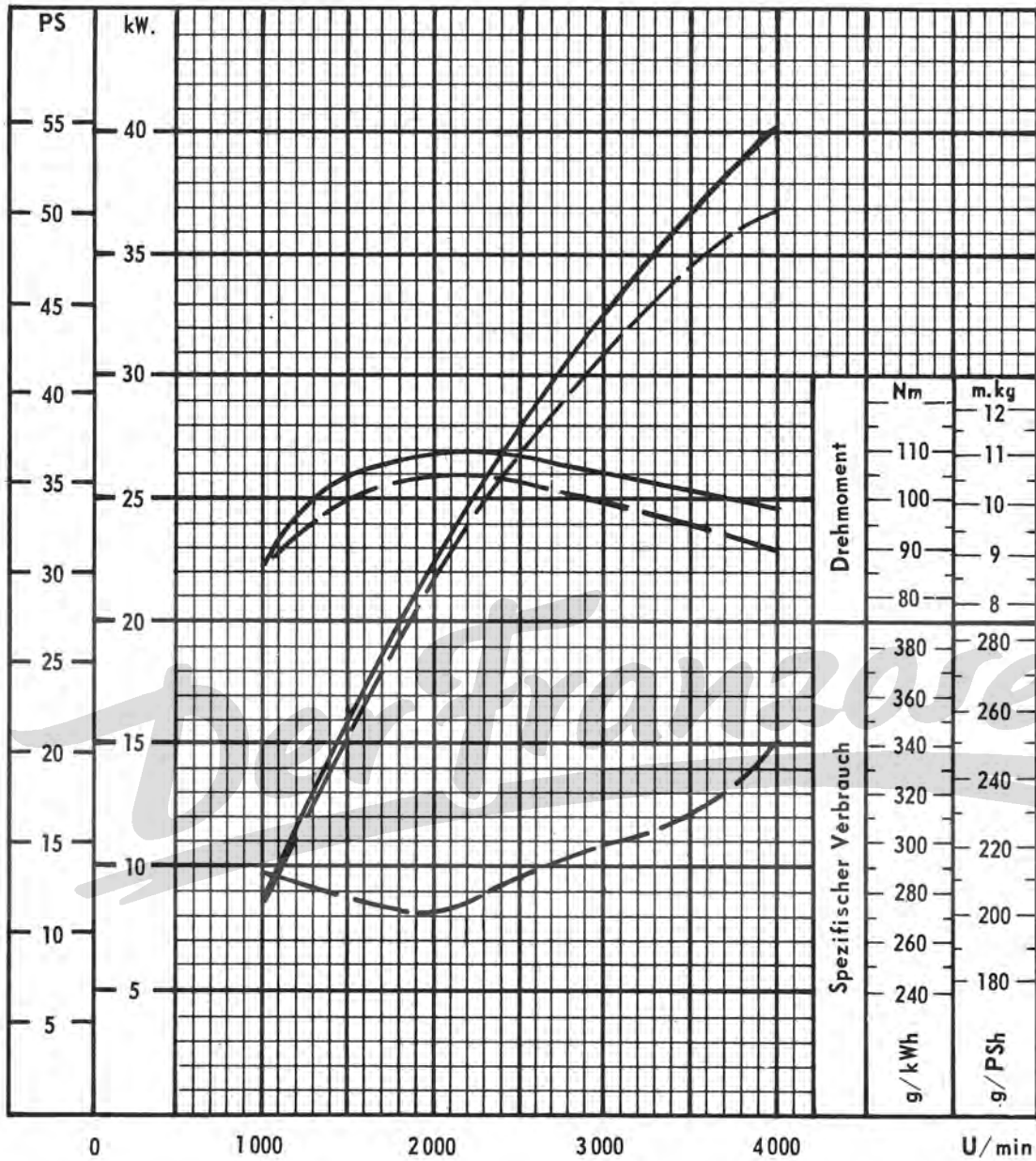
**Ventilator** mit 6 Flügeln aus Plastik und Direktantrieb.

**Zwischenblech am Steuergehäuse** mit Ausschlagbegrenzer.

**Elastische Befestigung des Motors** mit zwei Gummilagern, die einerseits zu beiden Seiten am Zylinderblock-Vorderteil und andererseits am Motor-Tragrahmen befestigt sind, der wiederum mit den Längsträgern verschraubt ist.

**LEISTUNG - DREHMOMENT - VERBRAUCH**  
**DIESELMOTOR INDENOR XDP 85**

———— Norm SAE      - - - - Norm DIN

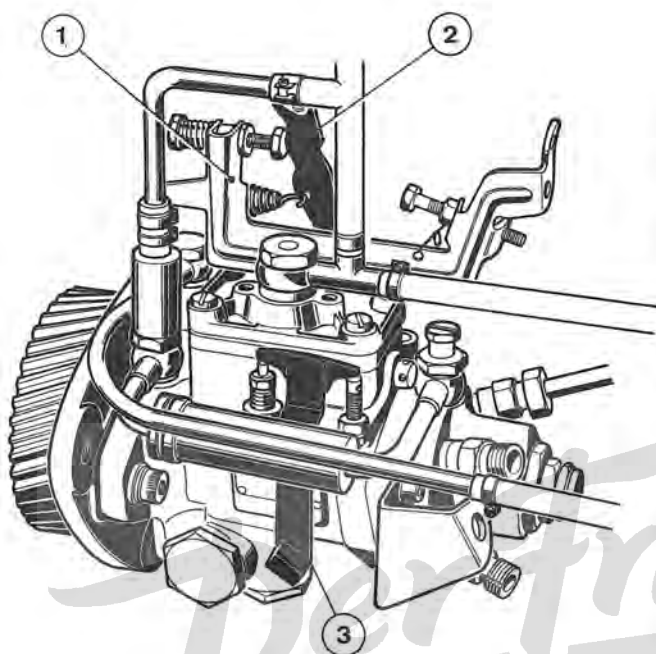


**AM PRÜFSTAND GEMESSENE LEISTUNGSWERTE**

Drehzahl (U/min)		1 000	1 500	2 000	2 250	2 500	3 000	3 500	4 000
Leistung (SAE)	PS	12	22	30,6	34,4	38	44,3	50	55
	kW	8,8	16,1	22,5	25,3	27,9	32,6	36,7	40,4
Drehmoment (SAE)	mkg	8,6	10,5	10,9	11,3	10,8	10,5	10,2	9,8
	Nm	84,3	103	106	111	105	103	100	96
Verbrauch (DIN)	g/PSH	210	205	200	205	210	220	230	250
	g/kWh	285	278	272	278	285	299	312	340

## EINSPRITZPUMPE

FABRIKAT ROBERT BOSCH, EINSPRITZPUMPE VOM TYP EP/VM 4/80 A 2.000 AR 5 Y



Die Einkolbenpumpe mit eingebauter Förderpumpe ist mit einem automatischen, hydraulisch angetriebenen Spritzversteller und einem Allgeschwindigkeits-Regler ausgestattet, der die Motordrehzahl auf 4.000 U/min bei Vollast begrenzt. Sie ist in der Bauart und in der Abmessung denjenigen Pumpen gleich, mit denen die Motoren INDENOR XD 85 ausgerüstet sind ; sie unterscheidet sich von denselben lediglich durch die Anordnung der Betätigungsteile.

### Spezielle Teile

- 1 - Seilzughalter
- 2 - Gaszughebel
- 3 - Stopzughebel

## ÖLBADLUFTFILTER

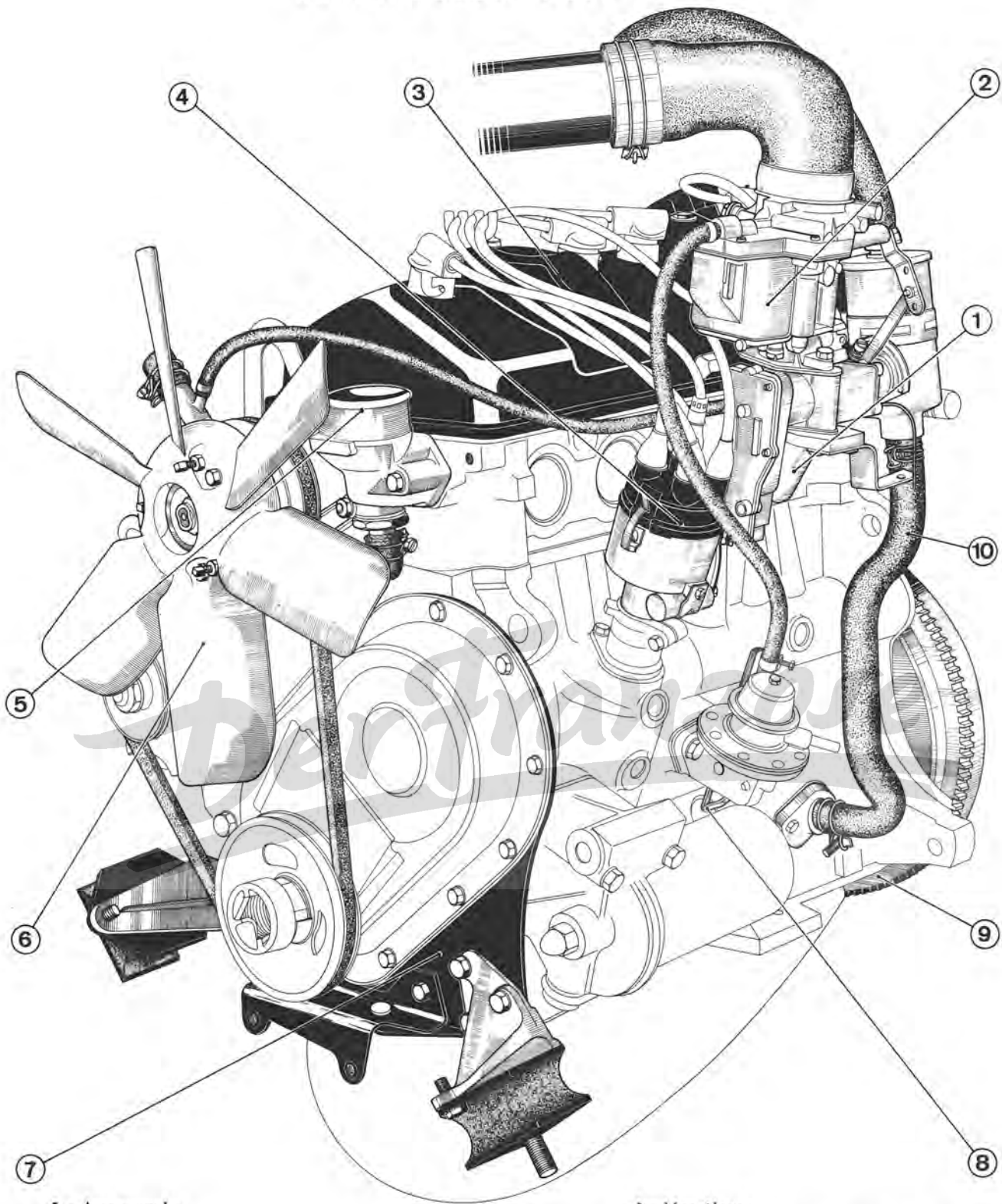
Der leicht zugängliche hinter der Kühlmaste untergebrachte Ölbadluftfilter ist eine speziell für den Dieselmotor ausgearbeitete Ausführung. Er schützt die Motorzylinder vor dem in der angesaugten Luft enthaltenen Staub.

## KÜHLER

Die Stirnfläche des Kühlers beträgt 1.920 cm<sup>2</sup>. Er besitzt eine Verschlusskappe mit Über- und Unterdruckventil, die gestattet, die Siedetemperatur des Wassers auf 107°C zu erhöhen.



# BENZINMOTOR XC5P



- 1 - Ansaugrohr
- 2 - Vergaser
- 3 - Ventildeckel
- 4 - Zündverteiler
- 5 - Wasserpumpe

- 6 - Ventilator
- 7 - Zwischenblech am Steuergehäuse
- 8 - Ölmesstab
- 9 - Schwungrad
- 10 - Öldunstaugrohr

## BENZINMOTOR XC5P

Der fünffachgelagerte Motor XC5P ist eine vom Motor XC5 der Limousinen 404 abgeleitete Ausführung.

Er unterscheidet sich von letzterem durch :

- seine Schräglage von 8° statt 45° auf Grund seiner Unterbringung im Fahrerhaus,
- bestimmte im Zusammenhang mit der Stellung des Triebwerksblocks im Motorraum abgeänderte Zubehörteile,
- die Begrenzung der Drehzahl und der Leistung aus Wirtschaftlichkeitsgründen durch den Einbau eines Reglervergasers mit Vorwärmesystem.

### ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN TECHNISCHEN DATEN

Anordnung	um 8° geneigt
Hubraum	1.618 cm <sup>3</sup>
Bohrung	84 mm
Hub	73 mm
Höchstleistung	63 PS SAE bei 3.800 U/min
Max. Drehmoment	13,9 mkg bei 2.600 U/min
Verdichtungsverhältnis	7,6/1

### HAUPTSÄCHLICHE SPEZIELLE TEILE

**Vergaser** : ZENITH 34 WIMR 02 (mit Beschleunigungspumpe, Regler und Startluftklappe)

**Ansaugrohr** : geänderte Form infolge der Stellung des Motors.

**Ventildeckel** : Mit Öleinfüllöffnung

**Zündverteiler** : Kurve M 47 mit automatischer Zündzeitpunktverstellung ohne Unterdruckverstellung

**Wasserpumpe** : Mit Anschlüssen für den Einbau der Heizung (auf Anfrage)

**Ventilator** : auskuppelbar, 6 Flügel aus Plastikmaterial

**Zwischenblech des Steuergehäuses** : mit vorderen Motorhaltern und Ausschlagbegrenzer

**Ölmesstab** : mit Skalenteilung entsprechend der Stellung des Motors

**Schwungrad** : mit hoher Trägheitskraft

**Öldunstsaugrohr**

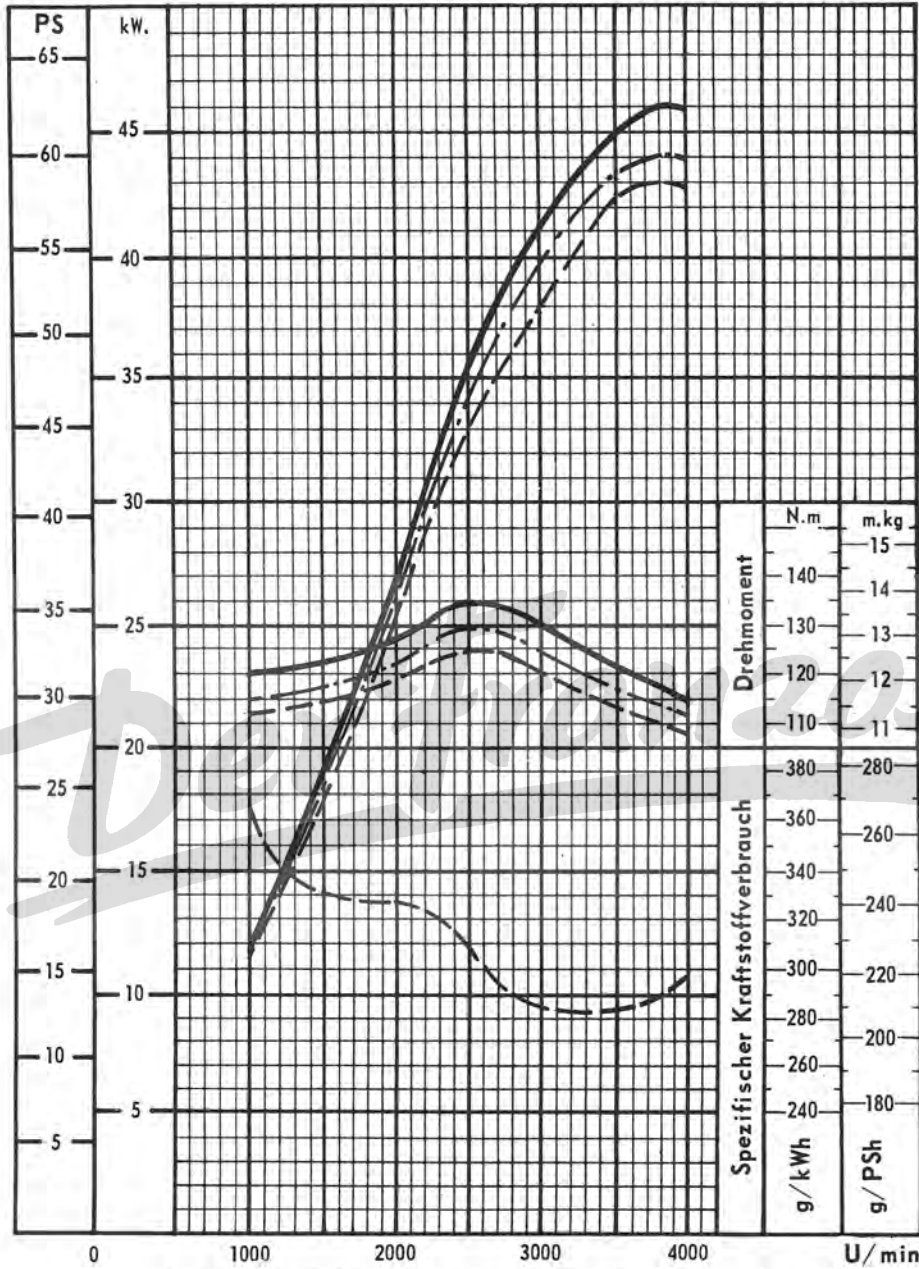
**Auspuffkrümmer** : mit Mittelbohrung für das Abführen der Auspuffgase.

# LEISTUNG - DREHMOMENT - KRAFTSTOFFVERBRAUCH

## MOTOR TYP XC5P

Norm SAE \_\_\_\_\_ Norm DIN \_\_\_\_\_

Norm CUNA . . . . .

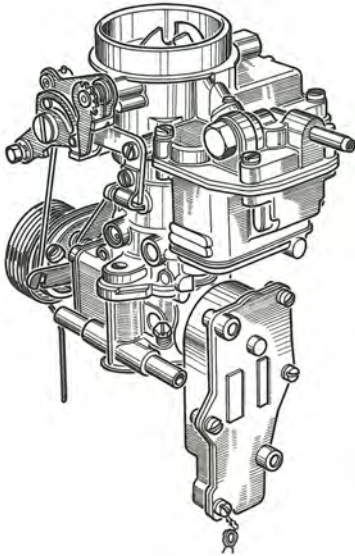


**AM PRÜFSTAND GEMESSENE LEISTUNGSWERTE**

Drehzahl (U/min)		1 000	1 500	2 000	2 500	2 600	3 000	3 500	3 800	4 000
Leistung (SAE)	PS	16,3	26,5	36,7	48	49,6	55,7	61,2	63	61,9
	kW	12	19,5	27	35,5	36,5	41	45	46	45,5
Drehmoment (SAE)	mkg	12,2	12,3	12,8	13,6	13,7	13,2	12,4	11,8	11,2
	Nm	120	121	126	134	135	130	122	116	110
Kraftstoffverbrauch (DIN)	g/PSH	266	242	238	227	221	209	210	213	216
	g/kWh	362	330	325	309	302	285	286	290	295

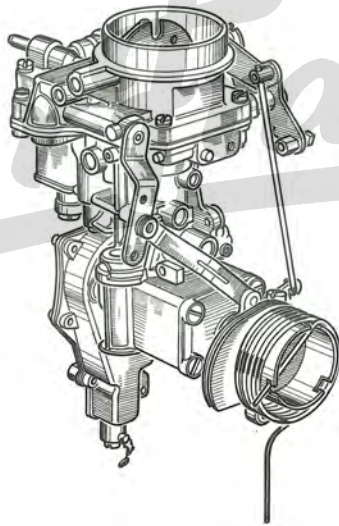
## Vergaser ZENITH 34 WIMR 02

Mit Startluftklappe und Vorwärmung durch Warmwasserkreislauf. Dieser Vergasertyp ist ausserdem mit einer Beschleunigungspumpe für den schnellen und störungsfreien Übergang von Leerlauf zu Vollgas sowie einem Regler für die Begrenzung der Motordrehzahl ausgerüstet.



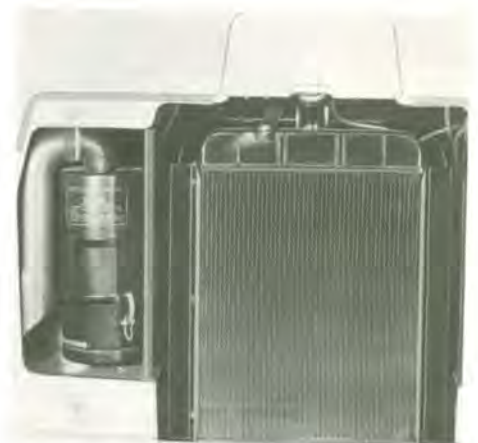
### EINSTELLUNG

- Lufttrichter	:	25
- Hauptdüse	:	132
- Leerlaufdüse	:	70
- Pumpendüse	:	60
- Luftgemischdüse	:	80
- Schwimmemmel	:	1,75

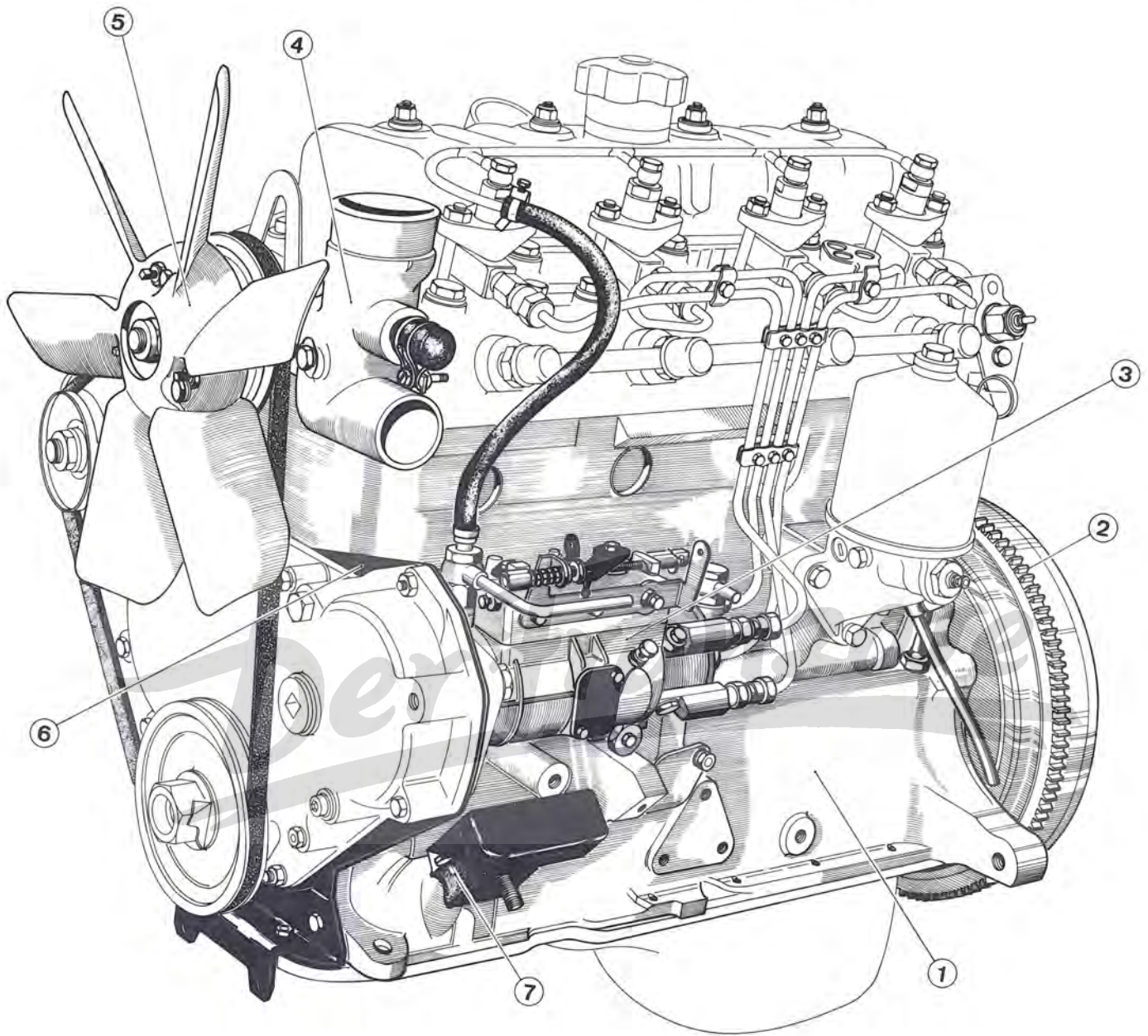


### ÖLBADLUFTFILTER

Es ist leicht zugänglich hinter der Kühlermaske untergebracht und schützt die Motorenzylinder vor dem in der angesaugten Luft enthaltenen Staub.



# DIESELMOTOR INDENOR XDP 88



- 1 - Zylinderblock
- 2 - Schwungrad
- 3 - Einspritzpumpe
- 4 - Wasserpumpe

- 5 - Ventilator
- 6 - Zwischenblech
- 7 - Gummilager

## DIESELMOTOR INDENOR XDP 88

Der mit einer ROTO-DIESEL-Einspritzpumpe (Lizenz CAV) ausgestattete Dieselmotor XDP 88 des J7 weicht lediglich durch die Abänderung bestimmter Motorzubehörteile vom Typ XD 88 der Limousinen 404 ab ; die Grundcharakteristiken wurden beibehalten.

ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN TECHNISCHEN DATEN	
Anordnung	senkrecht
Hubraum	1.948 cm <sup>3</sup>
Bohrung	88 mm
Hub	80 mm
Höchstleistung	68 PS SAE bei 4.500 U/min
Max. Drehmoment	12,1 mkg bei 2.250 U/min
Verdichtungsverhältnis	21/1

### HAUPTSÄCHLICHE SPEZIELLE TEILE

**Zylinderblock**, bei dem der Achsabstand der hinteren Befestigungspunkte auf dem Kupplungsgehäuse den Massen des Zylinderblocks entsprechend vergrößert wurde.

Gross angelegtes **Schwungrad** zur Erhöhung der Trägheitskraft und zur Erreichung eines stabilen, schwingungsfreien Motorlaufs bei allen Drehzahlbereichen.

**Einspritzpumpe** ROTO-DIESEL - Typ D.P.A.

**Wasserpumpe** mit Anschlüssen für den Einbau der Heizung (auf Anfrage)

**Auskuppelbarer Ventilator** mit 6 Flügeln aus Plastikmaterial

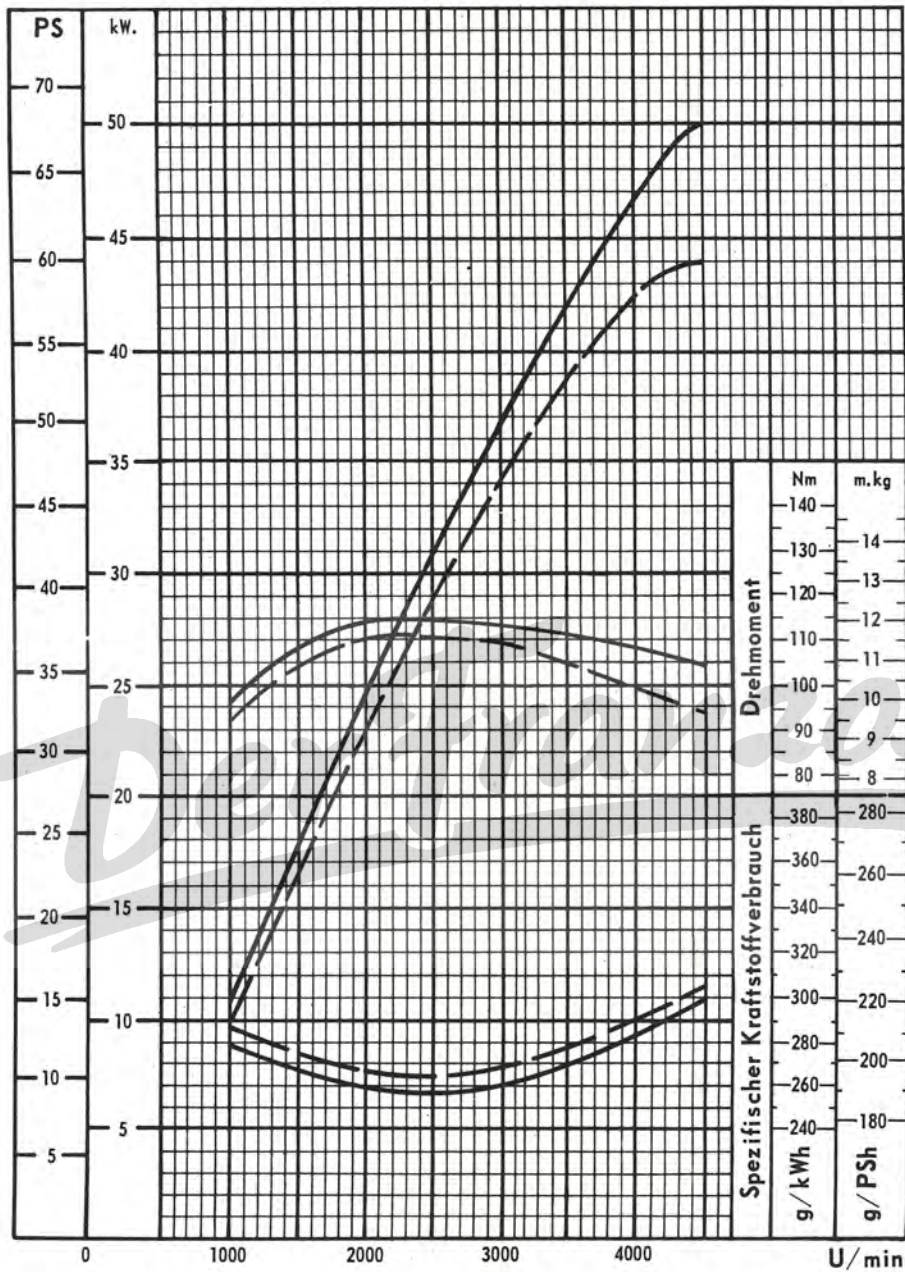
**Zwischenblech am Steuergehäuse** mit Ausschlagbegrenzer

**Elastische Befestigung des Motors** durch zwei Gummilager an beiden Seiten des Zylinderblock-Vorderteils, die am Motor-Tragrahmen befestigt sind, der seinerseits mit den Längsträgern verschraubt ist.

# LEISTUNG - DREHMOMENT - KRAFTSTOFFVERBRAUCH

MOTOR INDENOR TYP XDP 88

Norm SAE \_\_\_\_\_  
 Norm DIN - - - - -

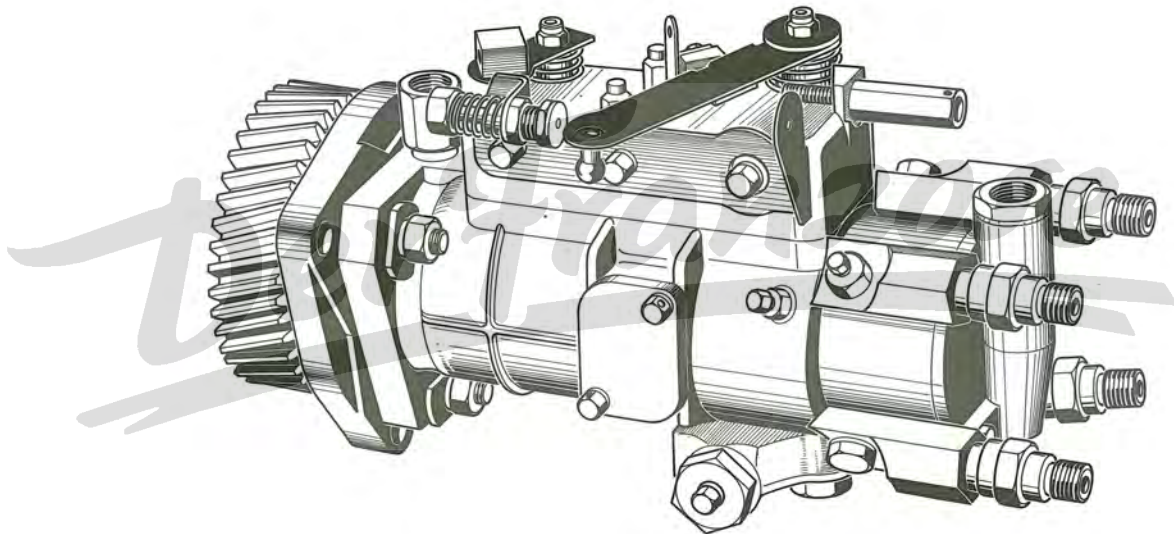


## AM PRÜFSTAND GEMESSENE LEISTUNGSWERTE

Drehzahl (U/min)		1 000	1 500	2 000	2 250	2 500	3 000	3 500	4 000	4 500
Leistung (SAE)	PS	14	24	33,5	38	42	49,5	56,5	63	68
	kW	10,3	17,6	24,6	27,9	30,9	36,4	41,5	46,3	50
Drehmoment (SAE)	mkg	10	11,4	12,02	12,1	12,06	11,8	11,6	11,3	10,8
	Nm	98	111	117	118	117	115	113	110	105
Kraftstoffverbrauch (DIN)	g/PSh	205	195	190	189,5	189	190	194	205	220
	g/kWh	279	265	258	257,9	257	258	264	279	299

## EINSPRITZPUMPE

Pumpe ROTO-DIESEL, Lizenz CAV, Typ D.P.A. 34.42.160 Nr.4/88-4 800



Es handelt sich um eine Zweikolben-Verteiler-Einspritzpumpe mit einer eingebauten Förderpumpe und einem automatischen, hydraulisch angetriebenen Spritzversteller.

Ein mechanischer «Allgeschwindigkeits»-Regler begrenzt die Motordrehzahl auf 4.500 U/min bei Vollast.

Die Betätigungselemente dieser Pumpe sind speziell beim J7.



# KUPPLUNG

Die Kupplung ist von klassischer Bauart mit einer einzigen, trockenen Mitnehmerscheibe und einem hydraulisch betätigten Kugeldrucklager.

## 1 - DRUCKPLATTENMECHANISMUS

Vom Typ PKSCB 14 mit 9 Chrom-Silizium-Stahlfedern.

Das Ausrücklager wirkt unmittelbar auf die Ausrückhebel.

## 2 - MITNEHMERSCHEIBE

Die Kupplungsscheibe vom Typ «BIKINI» besitzt zwischen der Kupplungsnahe und der Mitnehmerscheibe einen Schwingungsdämpfer mit 6 Federn.

Die Beläge von  $\varnothing 215 \times 145$  haben eine Gesamtfläche von  $59,56 \text{ cm}^2$ .

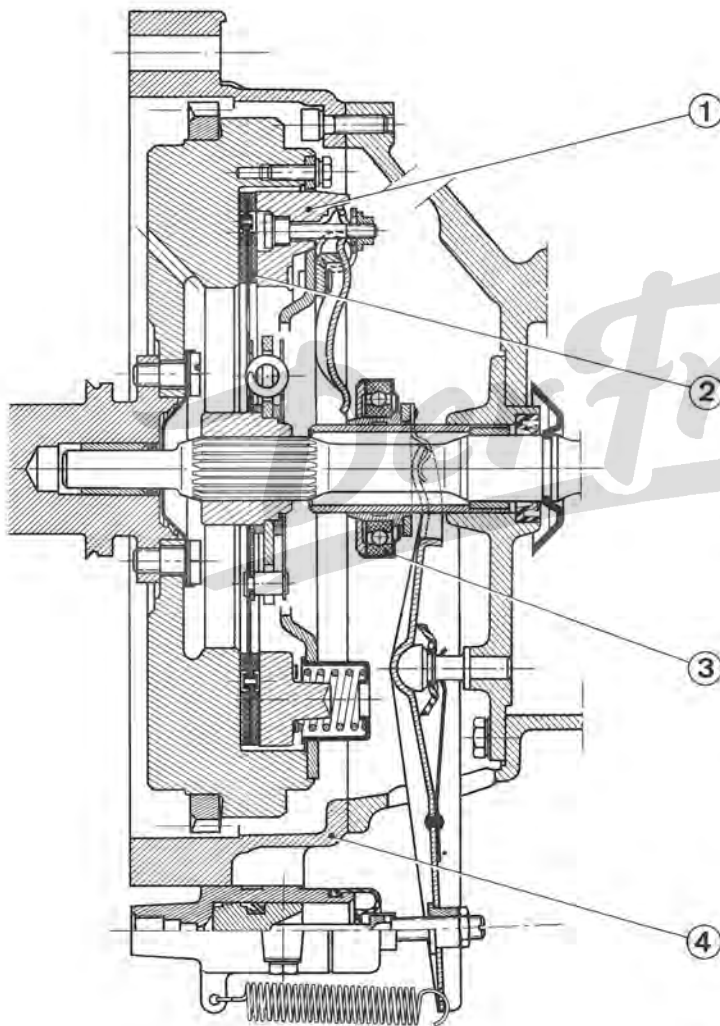
## 3 - AUSRÜCKLAGER

Das in einem Rohr geführte Kugeldrucklager arbeitet bei allen Stellungen unter optimalen Betriebsbedingungen.

## 4 - KUPPLUNGSGEHÄUSE

Das Kupplungsgehäuse aus Guss wird in zwei Ausführungen hergestellt, für Benzin- und Dieselfahrzeuge, je nach den Abmessungen des eingebauten Schwungrads.

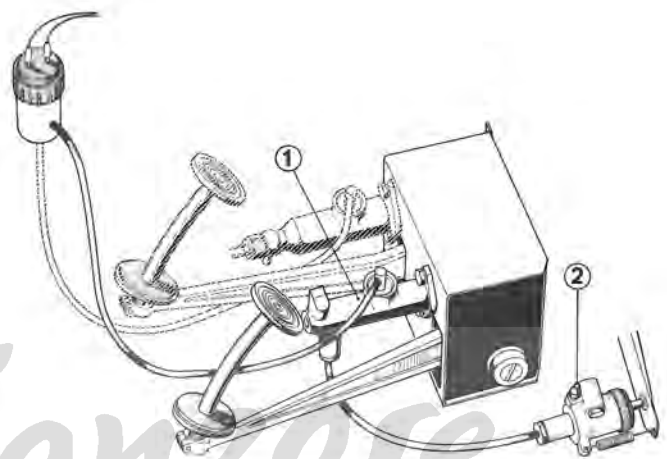
Dadurch, dass das Kupplungsgehäuse sehr gut gekühlt wird, ist ein rasches Abführen der besonders bei intensivem Stadtverkehr erzeugten Wärme gewährleistet.



## HYDRAULISCHE BETÄTIGUNG

Der Hauptgeberzylinder 1 mit einem Durchmesser von 19 mm, der durch das Kupplungspedal betätigt wird, ist durch eine Rohrleitung mit dem Nehmerzylinder 2, Durchmesser 22 mm, verbunden, dessen Kolben die Ausrückgabel betätigt, die ihrerseits auf das Ausrücklager wirkt.

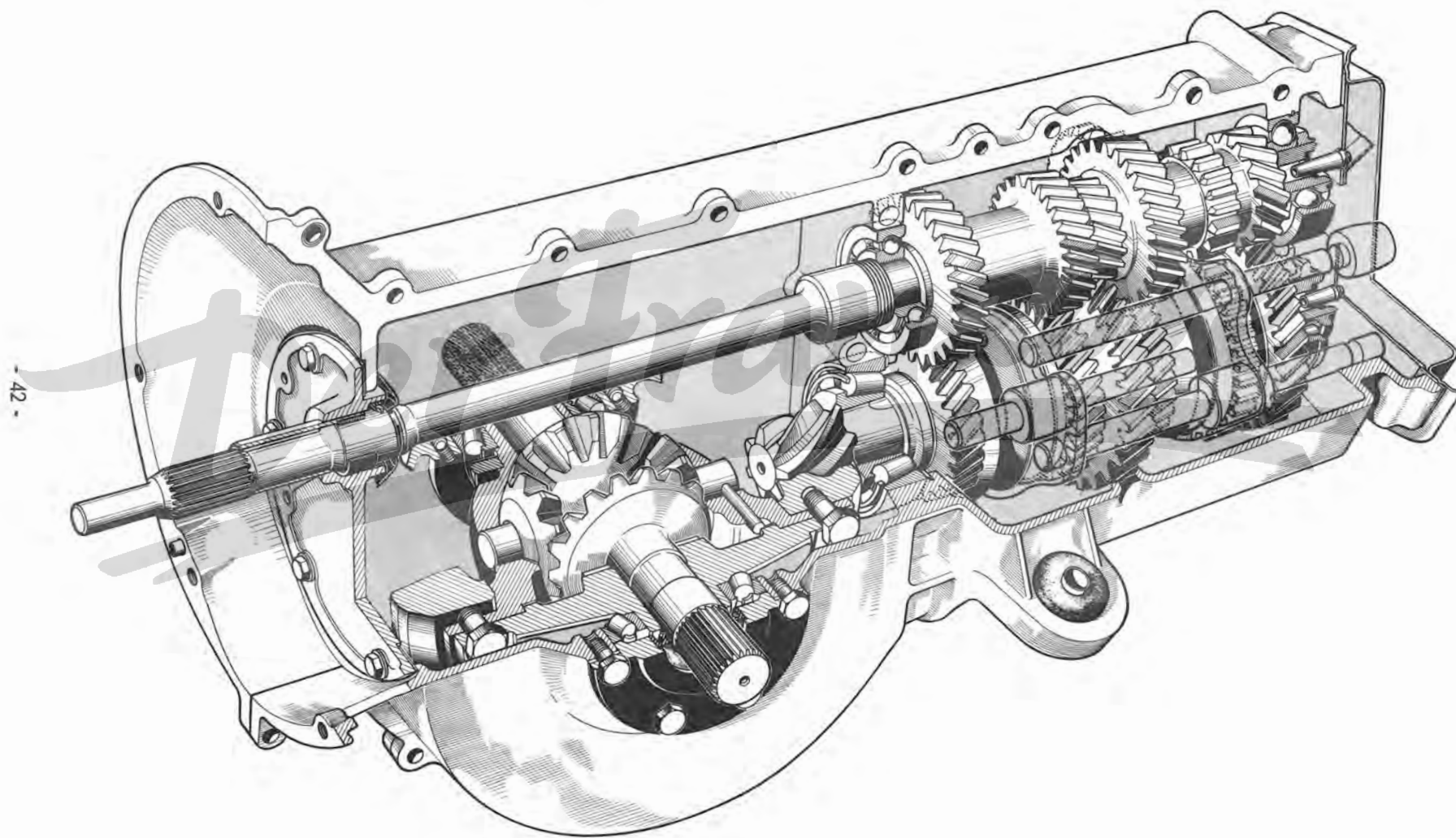
Der Geberzylinder 1 ist mit dem Ausgleichbehälter durch eine Rohrleitung verbunden, deren Anschluss sich 16mm oberhalb desjenigen der das hydraulische Bremssystem versorgt, befindet.



Dank dieser Anordnung, die einen der Sicherheitsfaktoren des hydraulischen Systems darstellt, wird die Flüssigkeit im Behälter stets auf einem genügenden Niveau gehalten, so dass im Falle eines Flüssigkeitsverlustes im hydraulischen System der Kupplung die Bremsen weiter arbeiten können.

Auf eine eventuelle Niveausenkung wird der Fahrer durch ein sofortiges Aufleuchten der Kontrollampe aufmerksam gemacht, die sehr günstig im Sichtfeld des Fahrers liegt.

# WECHSELGETRIEBE / VORDERACHSANTRIEB



# WECHSELGETRIEBE / VORDERACHSANTRIEB

Das Wechselgetriebe und der Vorderachsantrieb, die das Schaltgestänge und -getriebe, den Kegelradantrieb (Tellerrad mit Antriebskegelrad) sowie das Ausgleichgetriebe in einem Gehäuse vereinigen, bilden eine kompakte Montageeinheit, die durch das Kupplungsgehäuse am hinteren Teil des Motors befestigt ist.

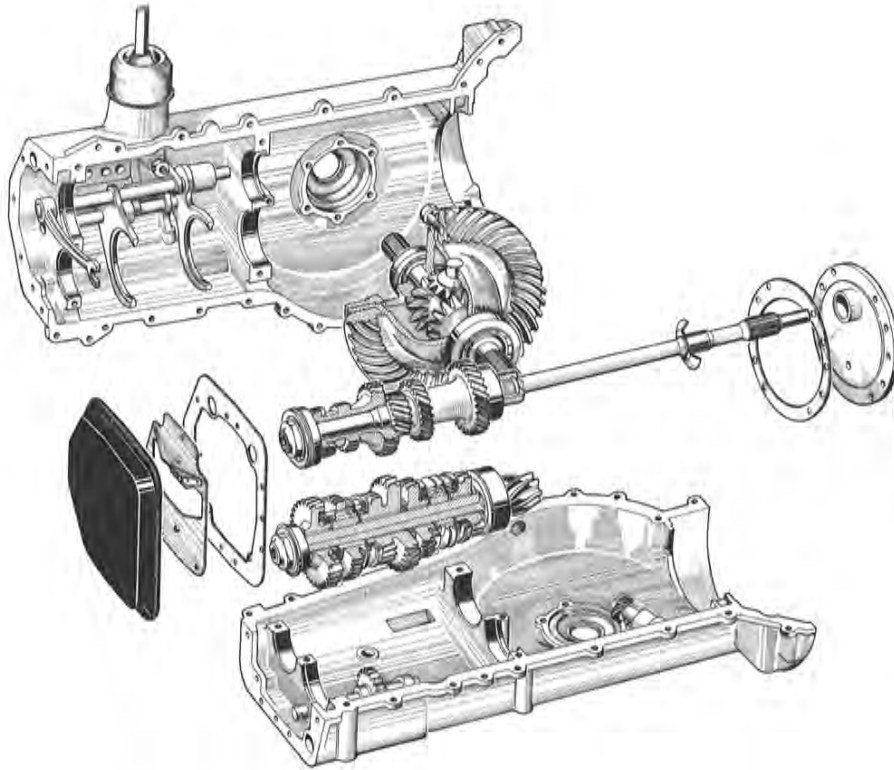
Das Gehäuse aus Guss besteht aus zwei stabilen, schalenförmigen, senkrecht in einer Ebene mit den Achslinien der Haupt- und Antriebswelle verschraubten Teilen, was die Zugänglichkeit und folglich die Einstellarbeiten erleichtert.

Das Wechselgetriebe ist im hinteren Teil des Gehäuses angebracht. Antriebswelle und Hauptwelle sind parallel gestellt. Die vier Gangräder stehen in ständigem Eingriff und sind vollsynchronisiert.

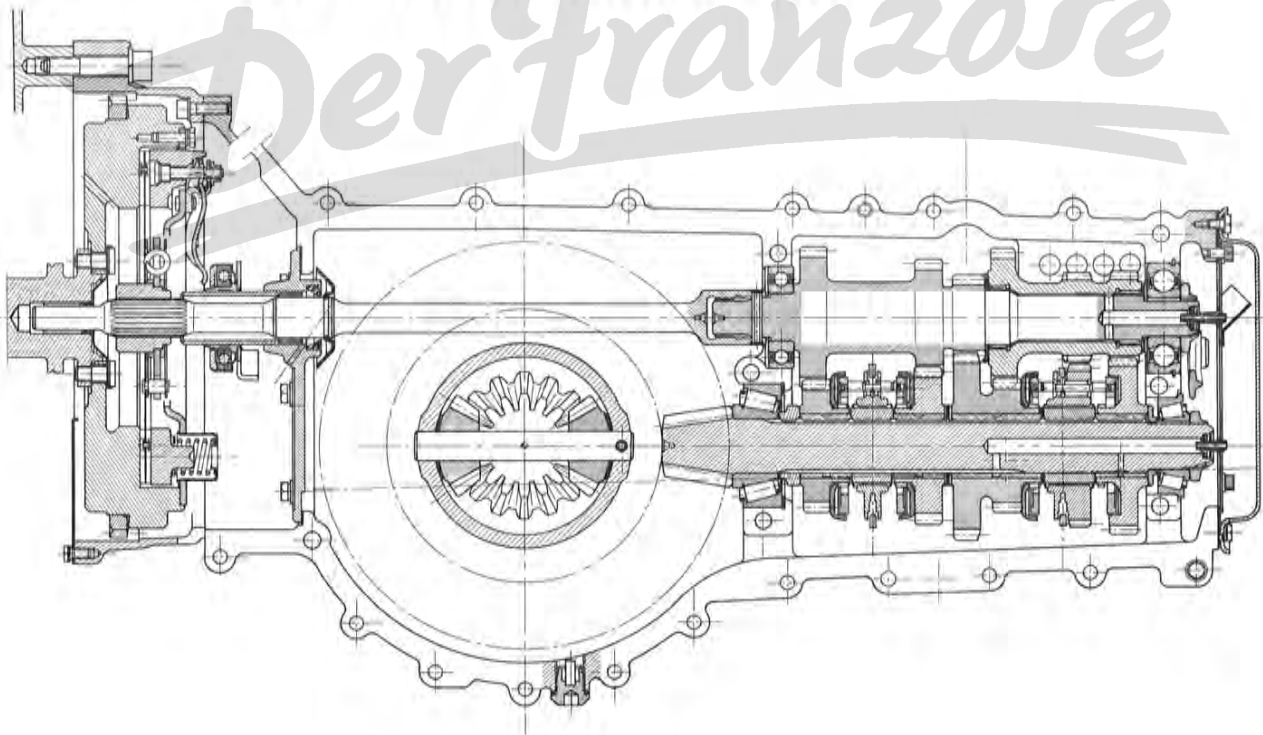
Das Vorhandensein eines Rädervorgeleges auf der Antriebswelle, über das die Zahnräder für 1.- und R.W.-Gang auf der Hauptwelle angetrieben werden, verleiht dem Wechselgetriebe vier sehr gute, dem Verhältnis Gewicht/Leistung des Fahrzeuges entsprechend abgestufte Gangübersetzungen.

Die Schrägverzahnung der Gangräder sowie die präzise arbeitende Synchronisierereinrichtung, die zweifelsohne zur Laufruhe des Wechselgetriebes beitragen, machen das Fahren mit dem «J7» sehr angenehm.

Das im Vorderteil des Gehäuses angeordnete Ausgleichgetriebe besteht aus einem robusten und geräuscharmen Kegelradantrieb mit «Oerlikon» Verzahnung.



EXPLOSIONSBILD DES WECHSELGETRIEBES



LÄNGSSCHNITT

## BESCHREIBUNG DES WECHSELGETRIEBES

Die linke Gehäusehälfte A enthält die gesamten Schaltelemente einschliesslich der Verriegelungseinrichtung.

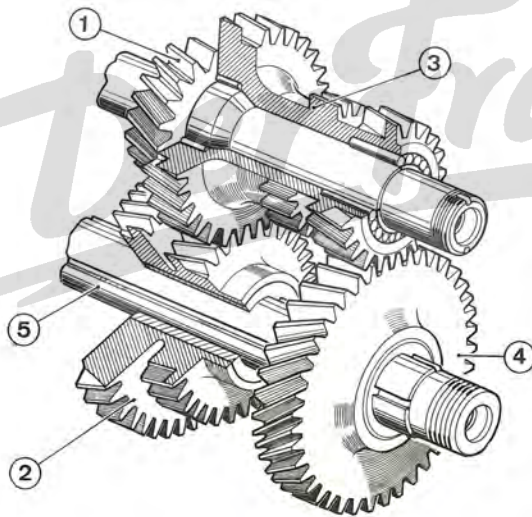
Die rechte Gehäusehälfte B enthält das geradeverzahnte Schieberad für den Rückwärtsgang.

Die Halblager der beiden zusammengebauten Gehäusehälften bilden die Getriebewellenlagerung und tragen die vorderen und hinteren Kugel- bzw. Kegelrollenlager der Antriebs- und Hauptwelle.

Die Hauptwelle wird vorne und hinten durch zwei Kegelrollenlager von  $80 \times 35 \times 33$  getragen und besitzt :

- die schrägverzahnten, in ständigem Eingriff stehenden **Vorwärtsgangräder**, die auf Bronzebüchsen drehen, welche über Nuten auf der Hauptwelle angetrieben werden,
- grossdimensionierte **Synchronkörper**, die sich aus den «aufnehmenden» mit den Zahnradern verbundenen Synchronkegeln aus geschliffenem Stahlblech und den «eingelassenen» Synchronkegeln aus vergütetem Aluminium zusammensetzen, die durch eine auf der Hauptwelle genutete Muffe angetrieben werden.

Die **Antriebswelle**, die durch zwei starke Kugellager von  $62 \times 30 \times 17$  (vorne) und von  $72 \times 25 \times 21$  (hinten) getragen wird, besitzt ein **Rädervorgelege**, das die Kraft auf die Zahnräder für 1.- und R.W.-Gang weiterleitet.



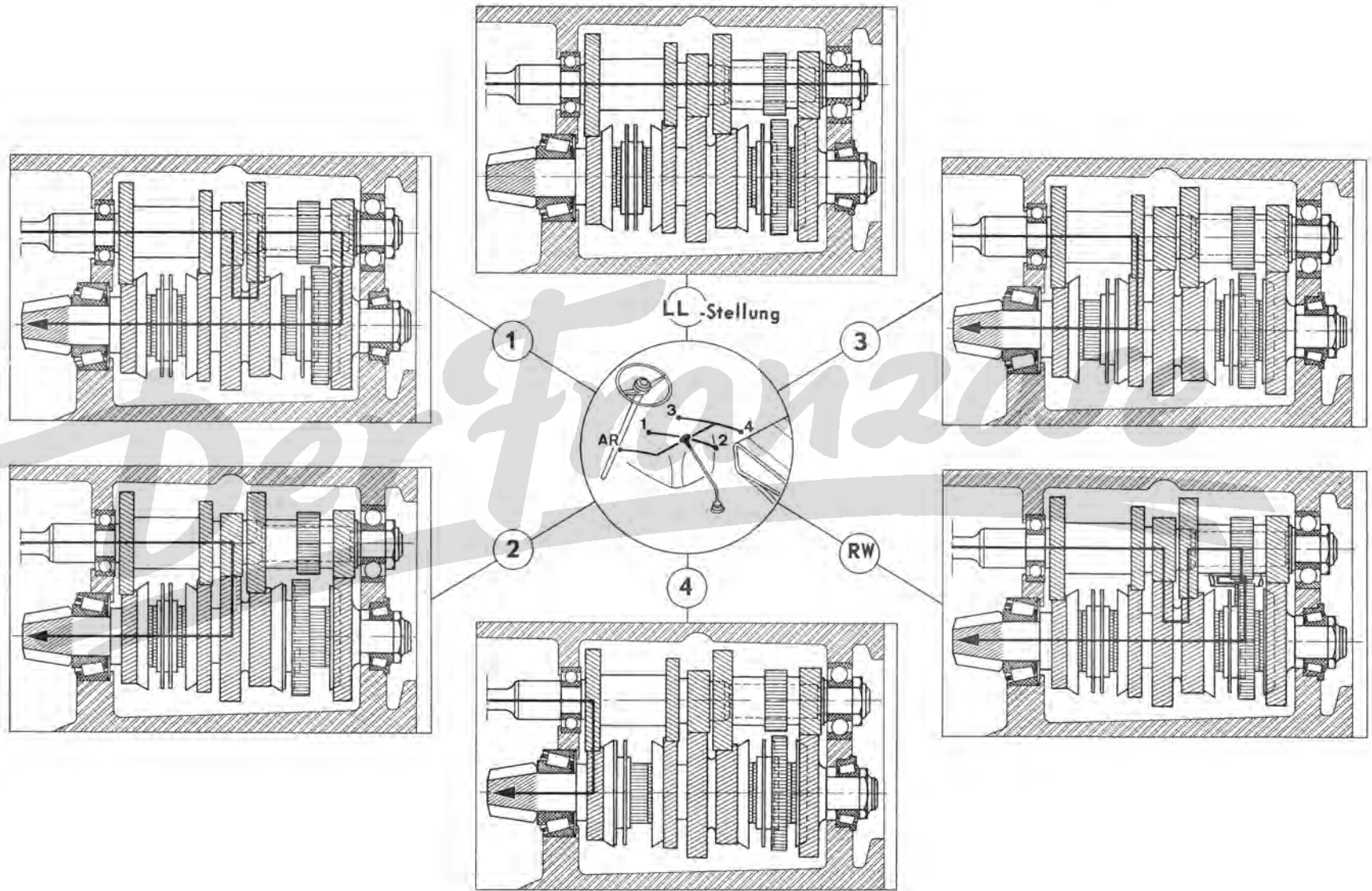
- 1 - Zahnrad für 2. Gang  
(mit der Antriebswelle fest verbunden)
- 2 - Doppelzahnrad für den 2. Gang und für den Antrieb des Rädervorgeleges  
(auf Bronzebüchse montiert)
- 3 - Rädervorgelege für 1.- und Rückwärtsgang  
(auf Nadellagern montiert)
- 4 - Zahnrad für 1.- Gang  
(auf Bronzebüchse montiert)
- 5 - Hauptwelle

Das Kegelradpaar mit «OERLIKON»-Verzahnung besteht aus einem Tellerrad mit 46 Zähnen, der durch ein Antriebskegelrad mit 7 Zähnen angetrieben wird.

Das Ausgleichgetriebe, auf dem das Tellerrad angebracht ist, wird auf beiden Seiten durch zwei jeweils in einer Gehäusehälfte gelagerte Kegelrollenlager von  $90 \times 50 \times 20$  getragen. Das sehr klug ausgeführte Gehäuse verleiht dem Kegelradantrieb eine grosse Festigkeit.

Der Tachometer-Antrieb besteht aus einem Zahnrad aus Stahl mit 36 Zähnen, das am Ausgleichgetriebegehäuse befestigt ist und ein Antriebsritzel aus Nylon mit 16 Zähnen antreibt.

# KRAFTÜBERTRAGUNG BEI DEN VERSCHIEDENEN GÄNGEN



## ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNIS DES WECHSELGETRIEBES u. VORDERACHSANTRIEBS

### Übersetzungsverhältnis des Wechselgetriebes

(Anzahl der Umdrehungen der Hauptwelle bei einer Umdrehung des Motors)

$$\begin{aligned}
 \text{1. Gang} & - \frac{18}{43} \left( \frac{31 \times 21}{32 \times 43} \right) : 0,198 \\
 \text{2. Gang} & - \frac{18}{43} : 0,419 \\
 \text{3. Gang} & - \frac{25}{35} : 0,714 \\
 \text{4. Gang} & - \frac{31}{29} : 1,069 \\
 \text{R.W. Gang} & - \frac{18}{43} \left( \frac{31 \times 20}{32 \times 37} \right) : 0,219
 \end{aligned}$$

Übersetzung des Vorderachsantriebs :  $7 \times 46$

Übersetzungsverhältnis des Vorderachsantriebs : 0,152 oder 6,57

### Gesamtübersetzungsverhältnis

(Übersetzungsverhältnis Wechselgetriebe  $\times$  Übersetzungsverhältnis Achsantrieb)

(Anzahl der Radumdrehungen bei einer Umdrehung des Motors)

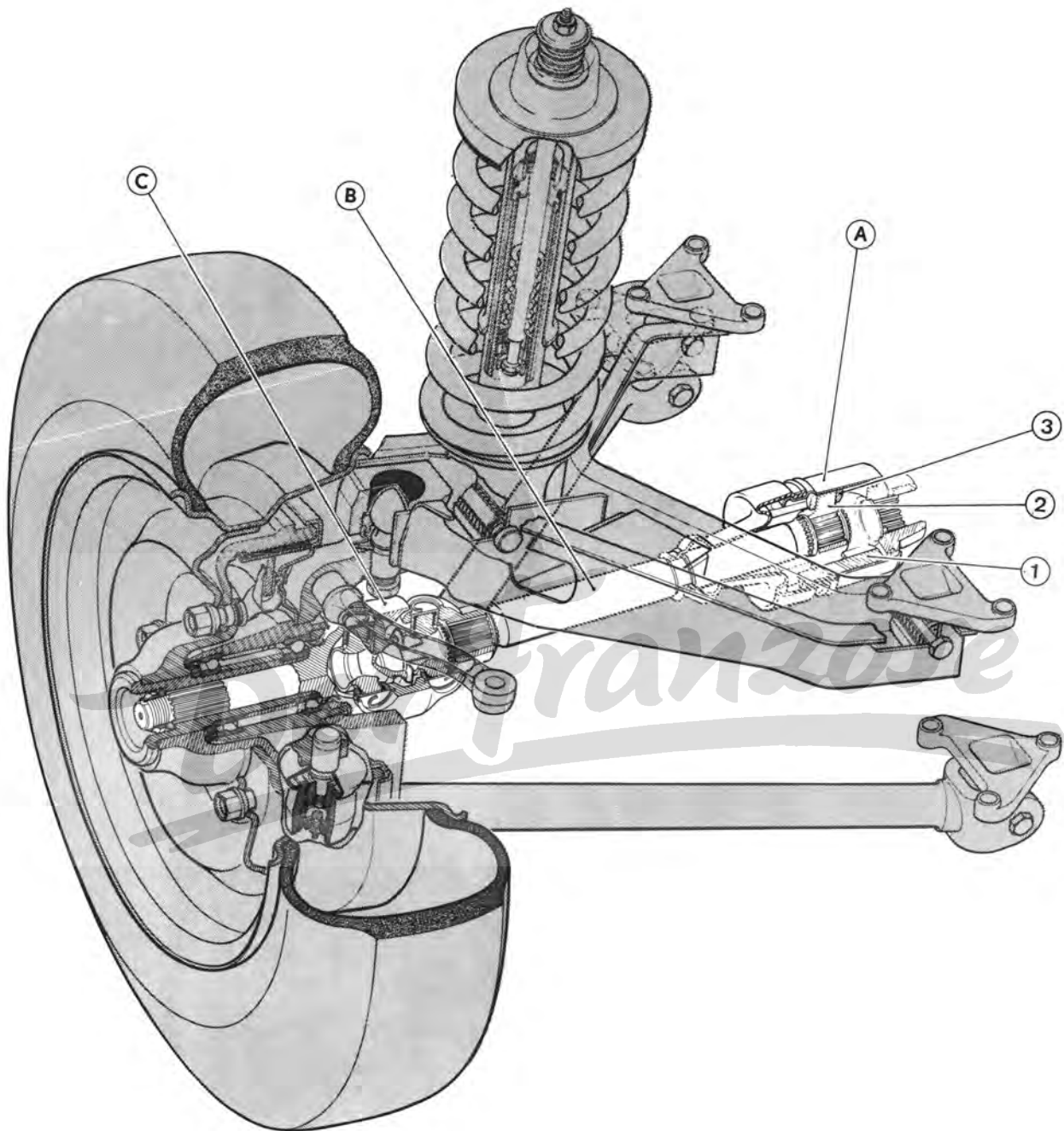
$$\begin{aligned}
 \text{1. Gang} & : 0,198 \times 0,152 = 0,030 \\
 \text{2. Gang} & : 0,419 \times 0,152 = 0,064 \\
 \text{3. Gang} & : 0,714 \times 0,152 = 0,109 \\
 \text{4. Gang} & : 1,069 \times 0,152 = 0,167 \\
 \text{R.W. Gang} & : 0,219 \times 0,152 = 0,033
 \end{aligned}$$

Theoretische Geschwindigkeiten in km/h in den 4 Vorwärtsgängen bei verschiedenen Motordrehzahlen und mit  $19 \times 400$  Reifen - (Laufumfang = 2,266 m).

U/min	1. Gang	2. Gang	3. Gang	4. Gang
1.000	4,090	8,660	14,770	22,110
1.500	6,135	12,990	22,155	33,165
2.000	8,180	17,320	29,540	44,220
2.500	10,225	21,650	36,925	55,275
3.000	12,270	25,980	44,310	66,330
3.500	14,315	30,310	51,695	77,385
4.000	16,360	34,640	59,080	88,440



# KRAFTÜBERTRAGUNG



- A - Dreikugel-Topfgelenk
- B - Gelenk-Verbindungsstelle
- C - Doppelkardangelenk

- 1 Backe mit zylindrischen Nuten
- 2 Kugelachse
- 3 Sphärische, abgestumpfte Kugel

# KRAFTÜBERTRAGUNG

Den Gelenkwellen «GLAENZER SPICER» kommen die neuesten technischen Errungenschaften sowie eine 15 jährige Erfahrung bei unseren Nutzfahrzeugen mit Frontantrieb zugute. Sie besitzen:

- 1 «homokinetisches» Dreikugel-Kreuzgelenk A (innen verschiebbar) auf der Ausgleichtriebeseite.
- 1 «homokinetisches» Doppelkardangelenk B auf der Radnabenseite.

Diese Gelenke ermöglichen es, die Bewegungskraft aller Winkelstellungen vom Vorderachs-antrieb auf den Achsschenkel bei stets gleicher Winkelgeschwindigkeit zu übertragen. Sie sind von grosser Robustheit, einwandfrei abgedichtet, waren Gegenstand einer langen Erprobung und bedürfen keiner Wartung.

## BESCHREIBUNG DER GELENKE

### Das homokinetische Dreikugel-Topfgelenk.

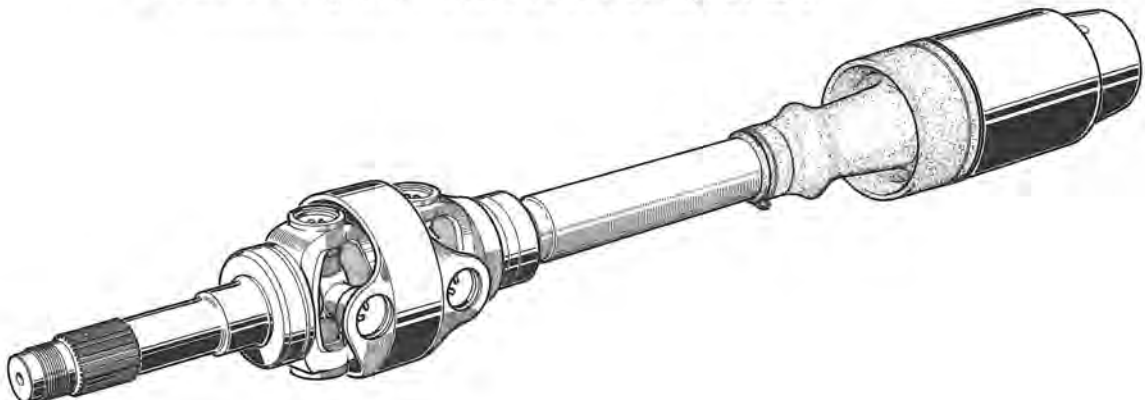
Es ist mit einer Gummimanschette abgedichtet und besteht aus :

- 1 Backe 1 mit drei zylindrischen, jeweils parallel zueinanderliegenden Nuten,
- 3 gleich weit voneinander abstehenden Kugelachsen 2 am Ende der Gelenkwelle, die je mit einer sphärischen, abgestumpften Kugel 3 versehen sind.

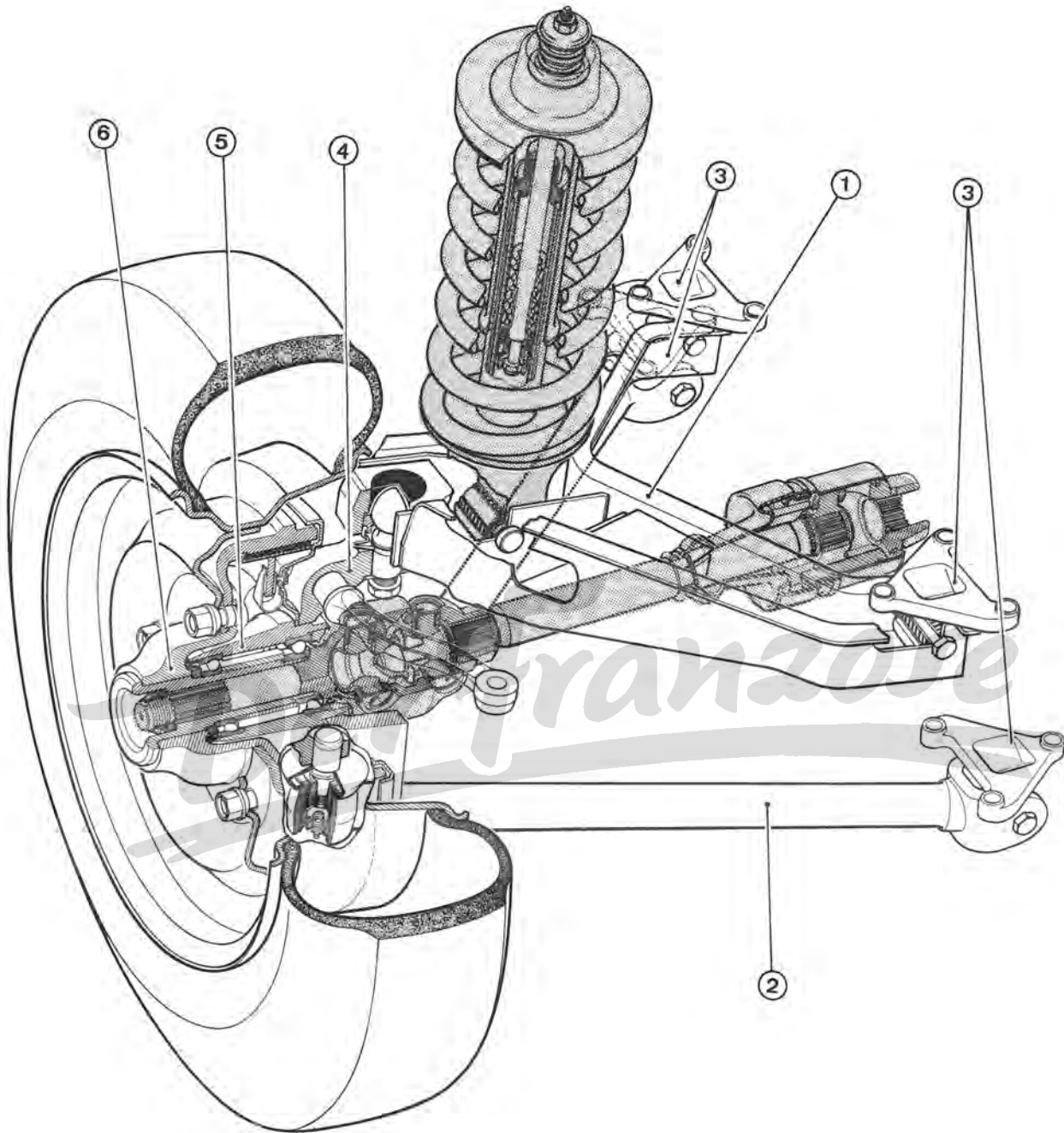
Die in den zylindrischen Nuten laufenden Kugeln gestatten bei der geringsten Beanspruchung die Beweglichkeit der Gelenkwelle B gegenüber dem Triebwerkblock, was wesentlich zur Leichtgängigkeit der Lenkung und zur Lebensdauer der Gelenkwellen beiträgt.

Das homokinetische Doppelkardangelenk besteht aus zwei Kreuzgelenken mit Nadellagerung und einem robusten Kugelgelenk, dessen Hohlteil in einem Stück mit der Achsschenkelendbacke geschmiedet ist.

Die Winkelbeweglichkeit dieses Gelenks beträgt ca. 42°.



# VORDERACHSE



- 1 - Oberer Dreieck-Querlenker
- 2 - Unterer Dreieck- Querlenker
- 3 - Befestigungsplatte mit Gummi-Gelenk
- 4 - Achsschenkelträger
- 5 - Achsschenkel
- 6 - Radnabe

# VORDERACHSE

Die Vorderachse des «J7» mit Einzelradaufhängung und Tragradnaben vereinigt den Fahrkomfort eines Personenwagens mit der Robustheit eines Nutzfahrzeuges mit grosser Ladefähigkeit, woraus sich die schätzenswerte Tatsache ergibt, dass die Gelenkwellen in keiner Weise durch die Radaufhängung beansprucht werden.

Die oberen und unteren Dreieck Querlenker gewährleisten bei allen Ausschlagwirkungen eine einwandfreie Radführung. Diese sehr günstig ausgelegte Konstruktion bewirkt zusammen mit den hervorragenden Merkmalen der Vorderachse eine hohe Kilometerleistung der Reifen.

Einstellung der Vorderachse (unbelastet)	
Radspur	: $0 \pm 1$ mm
Radsturz	: $0^{\circ} 15'$
Nachlauf	: $1^{\circ}$
Spreizung	: $7^{\circ}$

## BESCHREIBUNG DER VORDEREN HALBACHSEN

Der obere Dreieck-Querlenker aus gepresstem Stahlblech, auf dem die Aufhängungsteile angebracht sind, enthält das Gehäuse für das obere Achsschenkel-Kugelgelenk ; in diesem Gehäuse befindet sich eine halbkugelförmige Schale mit einem speziellen Belag aus selbstschmierendem Material.

Der untere Dreieck-Querlenker besteht aus zwei weit geöffneten Stahlrohren, was der Stabilität des Ganzen zugute kommt.

Die Lagerplatten, mit denen die oberen und unteren Dreiecklenker auf der Karosserie befestigt sind, sind mit Gummigelenken versehen.

Der Achsschenkelträger aus Schmiedestahl trägt auf seinem Oberteil den Lenkstockhebel.

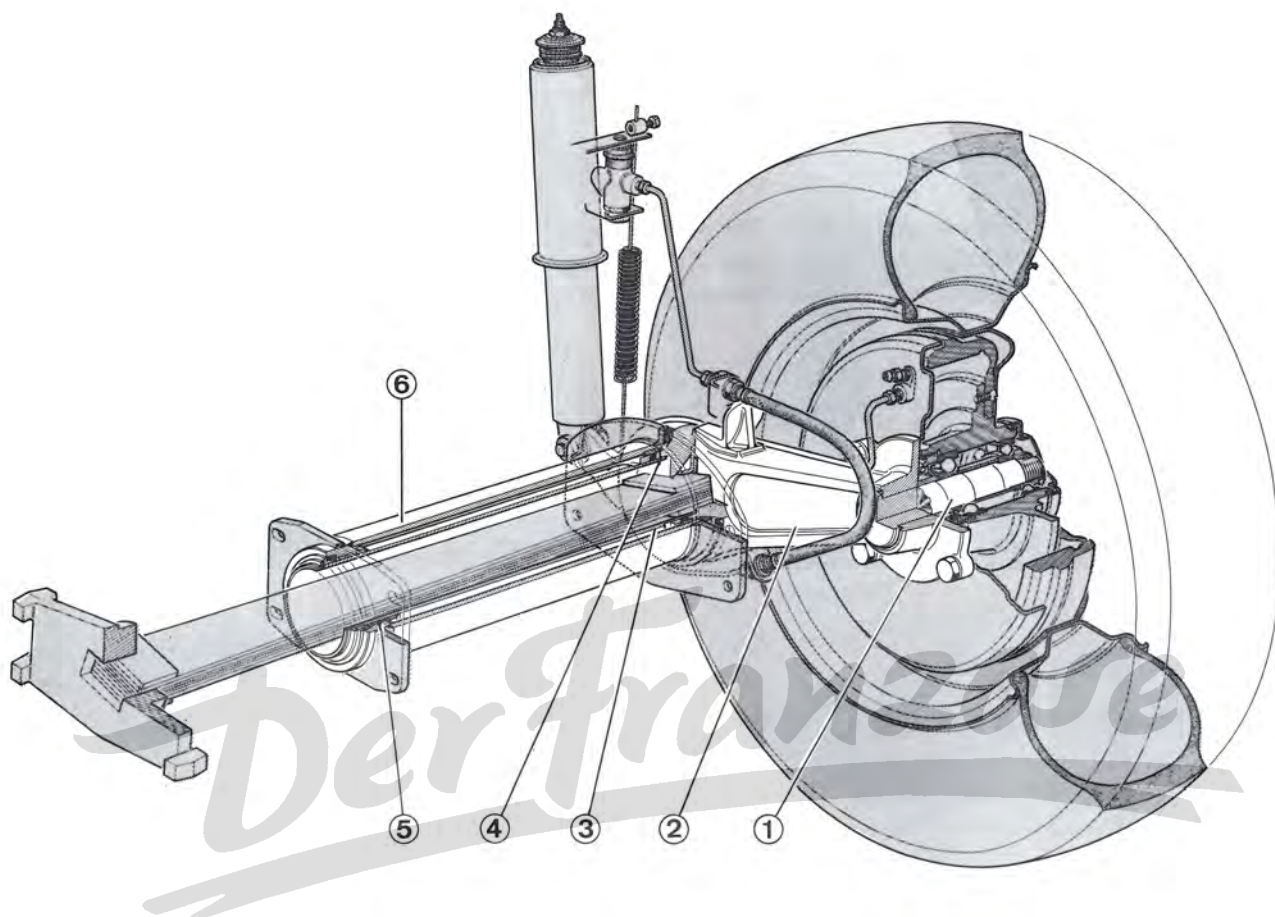
Der durch zwei Dichtungen einwandfrei abgedichtete Achsschenkel enthält zwei grossdimensionierte Kugellager :

45 × 100 × 21 an der Aussenseite

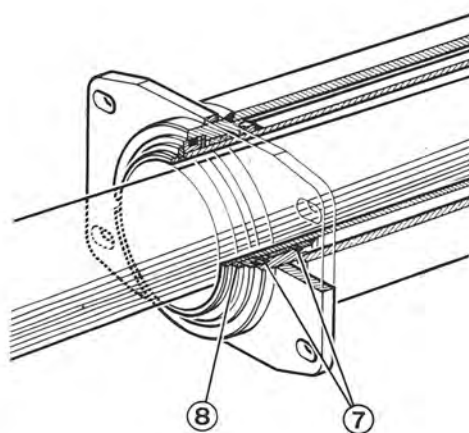
55 × 100 × 25 an der Innenseite. Sie werden werksseitig bei der Montage für eine Betriebsdauer von 100.000 km geschmiert.

Die Radnabe ist mit 5 Stiftschrauben ausgestattet, die die Bremstrommel mit dem Wagenrad zu einer kompakten Einheit verbindet.

## HINTERACHSE



- 1 - Radachse
- 2 - Längslenker
- 3 - Inneres Gehäuserohr
- 4 - Äusserer Flansch
- 5 - Innerer Flansch
- 6 - Äusseres Gehäuserohr



# HINTERACHSE

Durch ihre sehr klugreich angelegte Bauart trägt die **Hinterachse** mit ihren «gezogenen», **einzelnen aufgehängten Rädern** zum Fahrkomfort und zur guten Strassenlage des «J7» sowie zu der ausgezeichneten langen Betriebsdauer der Reifen der hinteren Räder bei.

Dank der **Anordnung der Radaufhängung** mit horizontal unter dem Wagenboden angebrachten Drehstabfedern war es möglich, eine absolut glatte, tiefliegende Ladefläche zu schaffen.

## *Der Franzose* BESCHREIBUNG EINER HINTEREN HALBACHSE

Die Radachse 1 ist mit dem Längslenker 2 aus Schmiedestahl fest verbunden, der mit dem Achsschenkelbolzen bildenden Rohr 3 verschweisst ist.

Das Rohr 3 wird durch zwei mit einem selbstschmierenden Spezialbelag versehene Flansche 4 und 5 gehalten, die in einem Aussenrohr 6, das an der Karosserie befestigt ist, gelagert sind.

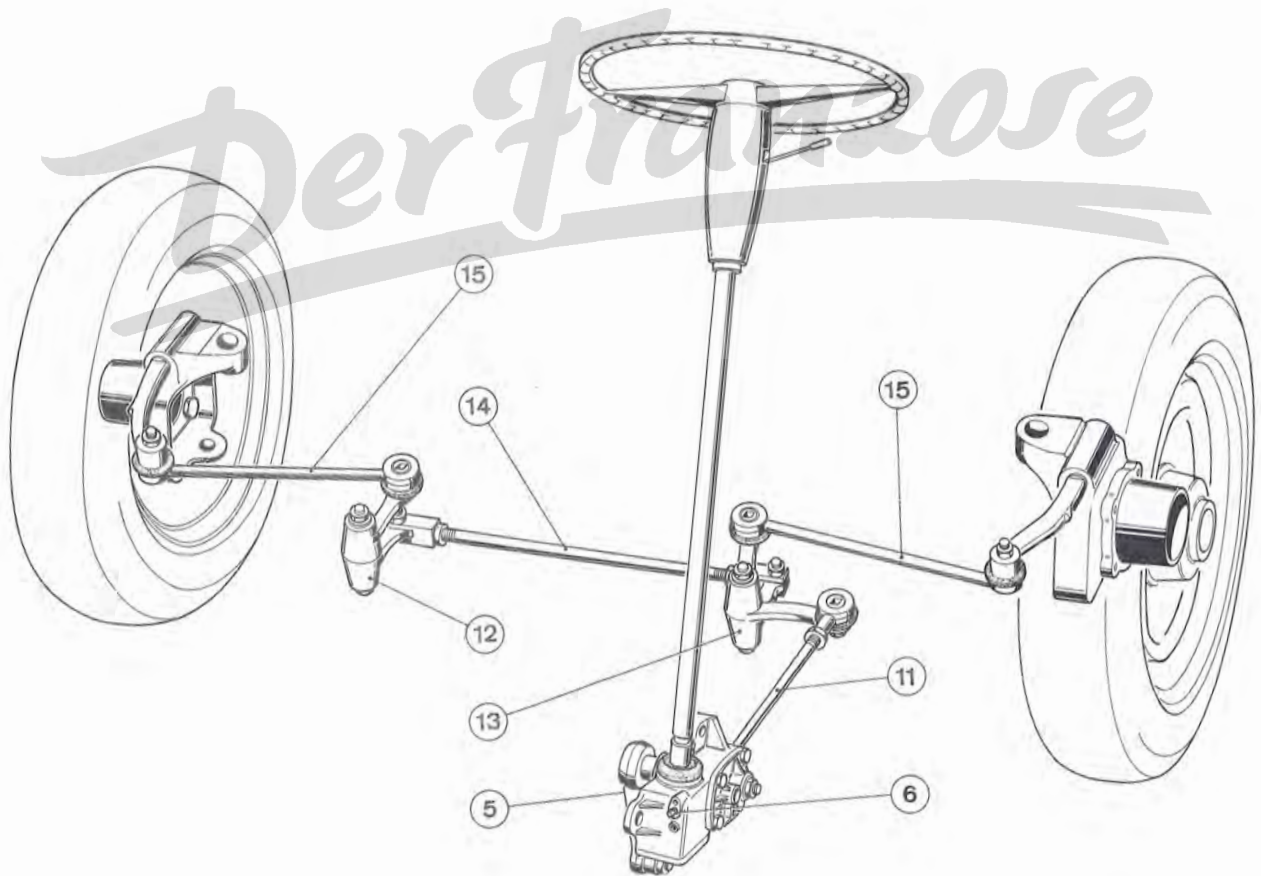
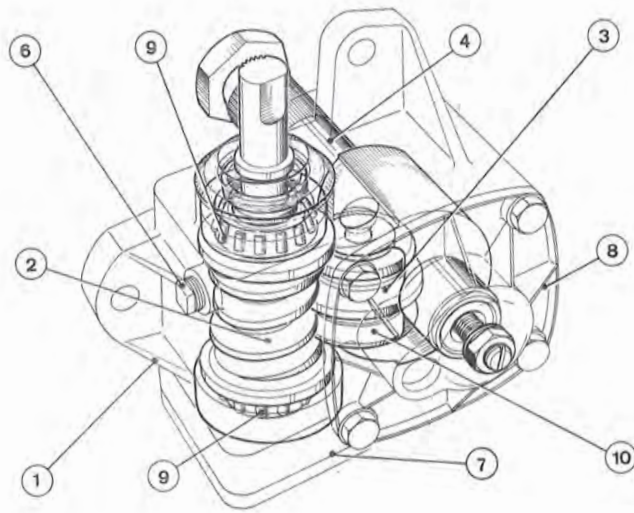
Zwei Anlaufscheiben 7 mit selbstschmierendem Spezialbelag sowie ein Sicherungsring 8 sorgen für den seitlichen Anschlag.

Die hinteren durch einen Dichtring abgedichteten Radnaben sind mit zwei grossdimensionierten, weitvoneinander abstehenden Kugellagern ausgestattet :

45 × 100 × 25 an der Innenseite  
40 × 85 × 19 an der Aussenseite.

Sie werden bei der Montage im Werk für eine Betriebsdauer von 100.000 km geschmiert.

# LENKUNG



# LENKUNG

Der J7 ist mit einer Lenkung versehen, die aus einem Lenkgetriebegehäuse vom Typ «GEMMER» mit Lenkschnecke und Lenkrolle besteht und ganz besonders für ein Fahrzeug seiner Klasse mit Frontantrieb geeignet ist. Sie ist sehr leichtgängig, arbeitet sehr präzise und steht nur wenig unter dem Einfluss der Fahrbahnstösse.

Ihr kommen ebenfalls die sehr präzise Vorderachseinstellung sowie die grosse Winkelbeweglichkeit des Doppelkardangelenks der Gelenkwellen zugute.

Technische Daten der Lenkung	
Gesamtübersetzungsverhältnis 29,4/1 (1° Einschlagwinkel an den Rädern entspricht 29,4° am Lenkrad)	
Einschlagwinkel	{ Innenrad = 29° Aussenrad = 23° 45'
Theoretischer Wendekreisradius (an der Radachslinie gemessen)	: 6,39 m
Wendekreisradius an den Reifenflanken (aussen) gemessen	: 6,48 m
Grösster Wendekreisradius (am äussersten Ende der Karosserie gemessen)	: 7,00 m

## BESCHREIBUNG

Das auf dem vorderen linken Längsträger befestigte Lenkgehäuse besteht aus folgenden Teilen :

- |                         |                                                             |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 1 - Gussgehäuse         | 6 - Schraubverschluss für Öleinfüllung und Ölstandkontrolle |
| 2 - Lenkschnecke        | 7 } Deckel und Einstellplatten                              |
| 3 - Lenkrolle, verzahnt | 8 }                                                         |
| 4 - Lenkrollenwelle     | 9 - Rollenlager der Lenkschnecke                            |
| 5 - Lenkstockhebel      | 10 - Nadellager der Lenkrolle                               |

Das Lenkgestänge besteht aus :

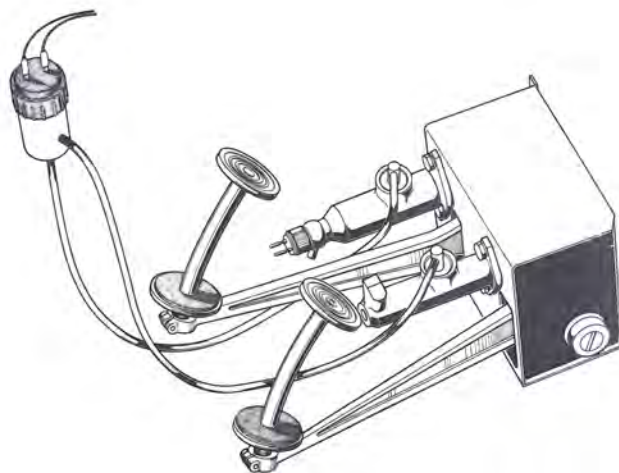
- 1 Lenkstange 11
- 2 Lenkstangen-Zwischenlager (rechts 12, links 13) mit Scheiben mit speziellem, selbstschmierendem Materialbelag versehen. Die Lenkstangen-Zwischenlager dienen zugleich als Lenkansschlag und sind zu beiden Seiten der vorderen Längsträger hinter einer Traverse befestigt, die sie vor Stosswirkungen bewahrt.
- 1 Zwischenlager-Verbindungsstange 14, deren beide Enden, gelenkig gelagert, mit selbstschmierenden Ringen versehen sind.
- 2 Lenkspurstangen 15 (rechts und links), deren Kugelgelenke an der Befestigung mit den Spurstangenhebeln (bzw. Achsschenkelhebeln) mit je einem Schmiernippel versehen sind.



# SCHEMA DER BREMSANLAGE



## FUSSHEBELWERK



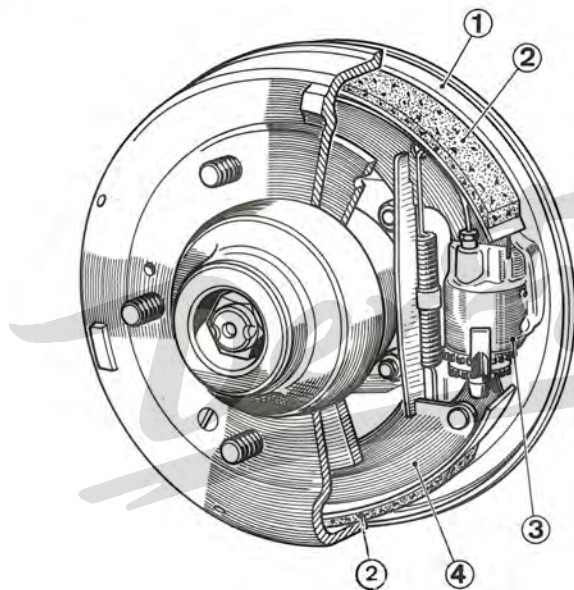
# BREMSEN

Die hydraulisch betätigten Bremsen bestehen aus :

- Trommelbremsen mit 300 mm  $\varnothing$
  - und einem Bremsdruckregler, der die Bremskraft in Abhängigkeit von der Last des Fahrzeuges automatisch ausgleicht.
- ( Vorne vom Typ Twinplex  
Hinten vom Typ H.C.S.F.  
(herkömmliche hydraulische Bremsen mit «schwimmenden»  
Backen.)

Diese technische Lösung zusammen mit der Gesamtkonzeption des Bremssystems sowie den Abmessungen und der Güte der verwandten Bremsbeläge, gestatten die wirkungsvolle und stets gleichbleibende Bremsung bei allen Fahrgeschwindigkeiten und bei jedem Ladezustand des «J7».

## BESCHREIBUNG



### VORDERE BREMSEN «TWINPLEX»

- 1 - Bremsträgerplatte
- 2 - Auflaufbacken
- 3 - einfach wirkender Radbremszylinder von 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> (31,7 mm)
- 4 - Bremsbackenhebel

Die in einem Stück gefertigten **Bremstrommeln** aus Guss sind bei den Vorderrad- und Hinterradbremmen völlig gleich : Durchmesser : 300 mm  
Breite : 65 mm

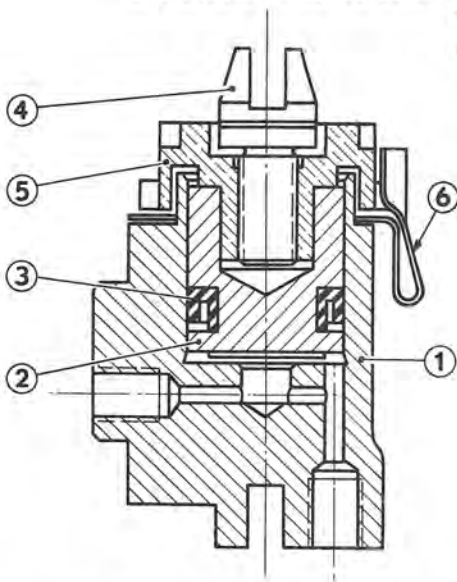
Die Befestigung auf den Radnaben ist nur in einer bestimmten Stellung möglich, sodass im Falle einer Zerlegung die im Werk ausgeführte Auswuchtung der gesamten Einrichtung beibehalten werden kann. Der Ausbau wird übrigens durch zwei Ausziehbohrungen mit Gewinde erleichtert.

### Nutzmasse der vorderen Bremsbeläge vom Typ FERODO F.604

Länge	300 mm
Breite	65 mm
Nutzfläche	195 cm <sup>2</sup>
Nutzbremsfläche pro Vorderrad	390 cm <sup>2</sup>
Bremsfläche auf einer vorderen Bremstrommel	612,30 cm <sup>2</sup>

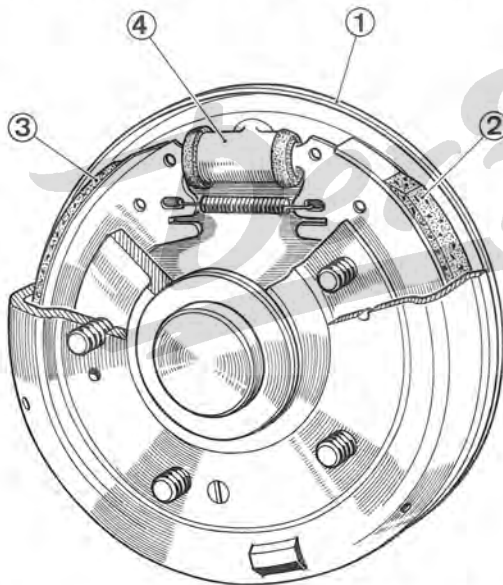
### Besonderheiten der vorderen Radbremszylinder

Die Dichtigkeit der vorderen Radbremszylinder mit, unabhängig von der Einstellung der Bremsbacken, stets gleichbleibendem Rauminhalt wird durch einen flachen Expander-Gummiring gewährleistet.



- 1 - Gussgehäuse
- 2 - Kolben mit glatter Bohrung
- 3 - Gummidichtring
- 4 - Verstellerschraube, Verbindung zwischen Kolben und Bremsbacke
- 5 - Zahnrad, mit dem Kolben verbunden, zum Nachstellen der Bremsbacken
- 6 - Sperrfeder für Zahnrad

### HINTERE BREMSEN «H.C.S.F.» (herkömmliche, hydraulische Bremsen mit «schwimmenden» Backen)



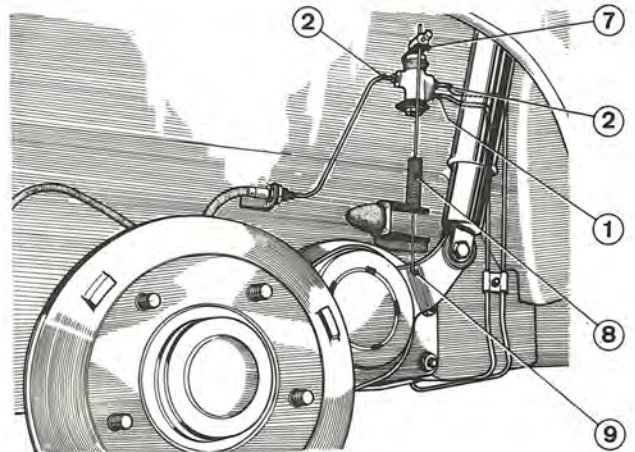
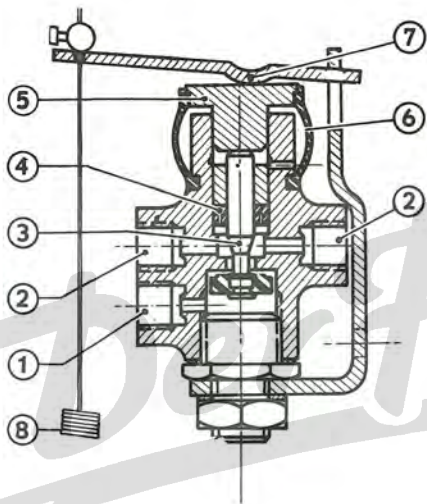
- 1 - Bremsträgerplatte
- 2 - Auflaufbacke
- 3 - Ablaufbacke
- 4 - Doppelt wirkender Radbremszylinder von 1" 1/8 (28,57 mm)

#### Nutzmasse der hinteren Bremsbeläge FERODO F.604

Auflaufbacke	}	Länge	304 mm	
		Breite	55 mm	
		Nutzfläche	167,20 cm <sup>2</sup>	
Ablaufbacke	}	Länge	222 mm	
		Breite	55 mm	
		Nutzfläche	122,10 cm <sup>2</sup>	
Nutzfläche der hinteren Bremsbeläge (pro Rad)				289,30 cm <sup>2</sup>
Bremsfläche auf der hinteren Bremstrommel (pro Rad)				518,10 cm <sup>2</sup>

## BREMSDRUCKREGLER

Der Bremsdruckregler, der den auf die hinteren Radbremszylinder übertragenen Bremsdruck in Abhängigkeit von der Last und der auf das Bremspedal ausgeübten Druckkraft sehr genau dosiert, befindet sich an der Innenwand des rechten hinteren Kotflügels. Diese Dosierung gestattet die maximale, im Einklang mit dem Adhäsionsvermögen der hinteren Räder stehende Verzögerung, wobei ein Blockieren der Räder selbst bei scharfem Bremsen noch vermeidbar ist.



- 1 - Zulauf der vom Hauptbremszylinder kommenden Flüssigkeit
- 2 - Ablauf zu den hinteren linken und rechten Radbremszylindern
- 3 - Regelventil
- 4 - Dichtring
- 5 - Stößel des Regelventils
- 6 - Schutzmanschette
- 7 - Schwinghebel
- 8 - Rückzugfeder
- 9 - Einhängbohrung für die Zugfeder (Bohrung im Schwingarm der Radaufhängung).

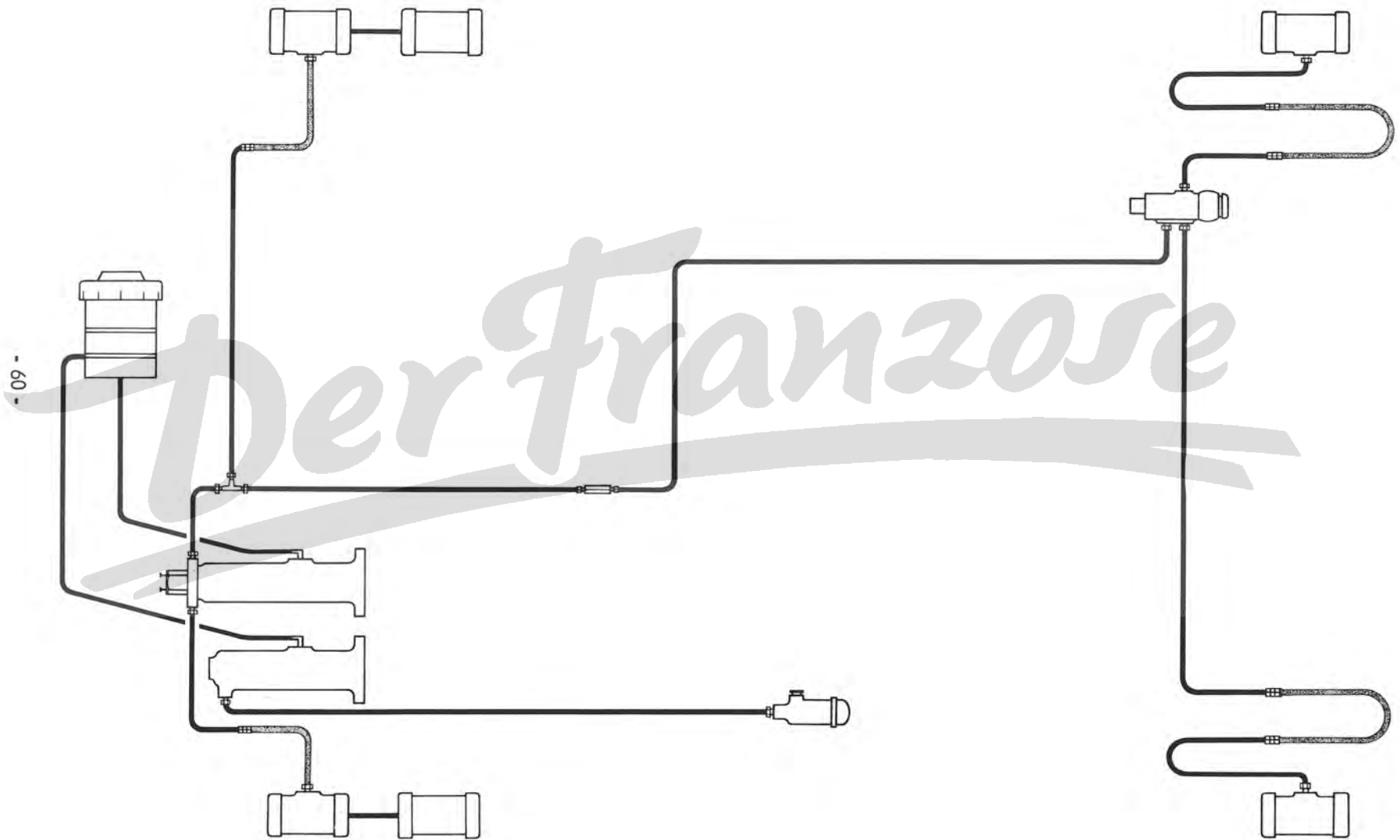
### FUNKTIONSPRINZIP

- a - Bei leerem Fahrzeug ist die Zugfeder 8, die der Schliessung des Regelventils entgegenwirkt, nur wenig gespannt. Ein verhältnismässig geringer, vom Hauptzylinder abgegebener Flüssigkeitsdruck genügt schon, um das Ventil 3 auf seinen Sitz zurückzudrücken, was eine Begrenzung des Drucks in den hinteren Radbremszylindern zur Folge hat.
- b - Bei belastetem Fahrzeug ist die Feder 8 sehr gespannt. Die vom Hauptzylinder kommende Flüssigkeit fliesst um das Ventil 3 und erzeugt gleichen Druck in den vorderen und hinteren Radbremszylindern.

Ist die auf das Bremspedal ausgeübte Druckkraft sehr gross, annähernd der Druckhöhe zum Blockieren der vorderen Räder, so schliesst der Flüssigkeitsdruck das Ventil 3, wobei ein Blockieren der hinteren Räder vermieden wird.

Bei den dazwischenliegenden Laststellen regelt die eingestellte Vorspannung der Feder den Flüssigkeitsdruck, der den Bremszylindern der hinteren Räder zugeführt wird.

SCHEMA DES HYDRAULISCHEN BREMSYSTEMS



## HAUPTBREMSZYLINDER

Der Hauptbremszylinder von 1" (25,4 mm) sowie der Geberzylinder der Kupplung wird von einem durchsichtigen Behälter aus unzerbrechlichem Material versorgt, der sehr zugänglich hinter der Kühlerverkleidung untergebracht ist.

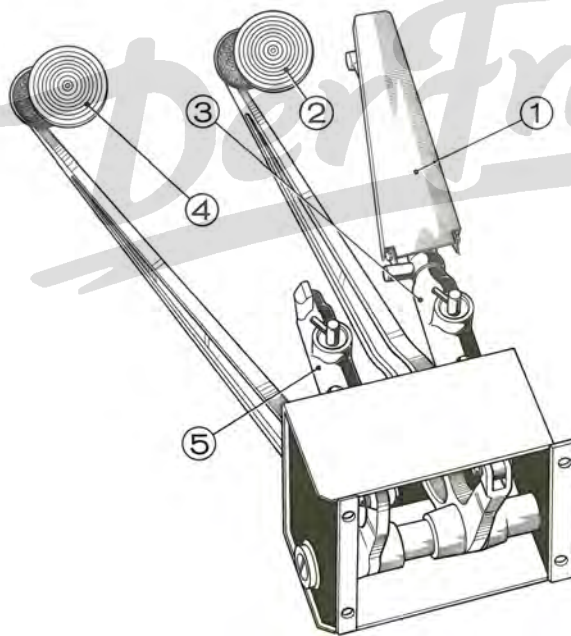
Die Funktionssicherheit des hydraulischen Systems wird durch den Schwimmer im Behälterdeckel gewährleistet, dessen elektrische Kontakte an eine Kontrolllampe am Instrumentenbrett angeschlossen sind. Diese Kontrolllampe leuchtet bei einem Absinken des Flüssigkeitsstandes auf.

Der am Ende des Hauptzylinders angeordnete Bremslichtschalter ist auf einen Druck von  $3 \pm 1 \text{ kg/cm}^2$  eingestellt.

Die Bremsleitungen aus verzinktem Stahl haben einen Durchmesser von  $4,76 \times 3,34 \text{ mm}$ .

Die Hydraulik-Anlage wird mit der Flüssigkeit LOCKHEED HD43\* (mit Stern) gefüllt, deren Siedepunkt sehr hoch liegt.

## FUSSHEBELWERK

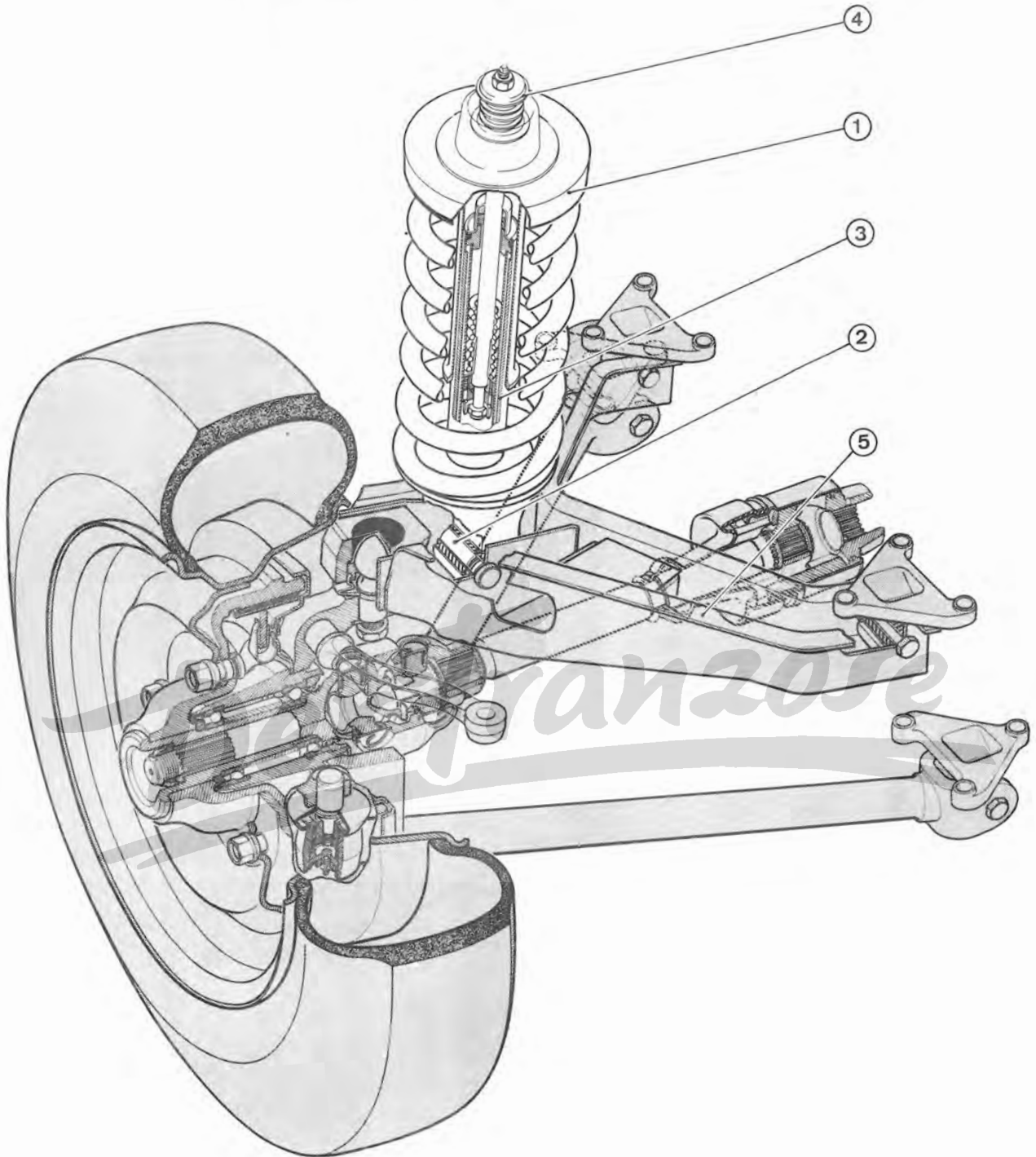


- 1 - Gaspedal, gelenkig am Fußboden aufgehängt
- 2 - Bremspedal
- 3 - Bremshauptzylinder
- 4 - Kupplungspedal
- 5 - Kupplungshauptzylinder

## HANDBREMSE

Die gelenkig an einem Gehäuse mit Zahnsegment angebrachte Handbremse wirkt über einen Bremsausgleichshebel und 2 Kabel auf die Vorderradbremmen.

# RADAUFHÄNGUNG



- 1 - Schraubenfeder
- 2 - Untere Stossdämpferbefestigung
- 3 - Teleskopstossdämpfer
- 4 - Obere Stossdämpferbefestigung
- 5 - Oberer Dreieck-Querlenker

# RADAUFHÄNGUNG

## Fahrzeug mit 1400 kg Nutzlast

Die Einzelaufhängung an allen Rädern mit **Doppelt wirkenden hydraulischen Teleskopstossdämpfern, Schraubenfedern an der Vorderachse und Drehstabfedern an der Hinterachse**, verleihen dem «J7», leer oder belastet, hervorragende Strassenlage und aussergewöhnlich hohen Fahrkomfort bei einem Fahrzeug dieser Klasse.

### VORDERRADAUFHÄNGUNG

Die Aufhängung jeder vorderen Halbachse besteht aus einer Schraubenfeder 1, die zwischen der Karosserie und dem oberen Dreieck-Querlenker eingespannt ist. Die Schraubenfeder ist durch den Silentblock 2 am unteren Ende des Stossdämpfers 3 auf den sie sich abstützt, vom Querlenker isoliert.

Diese Anordnung, wodurch die Karosserie von den Fahrgeräuschen isoliert wird, bietet gleichzeitig den Vorteil einer guten Zugänglichkeit und eines geringen Raumbedarfes.

Die Lage der gesamten Radaufhängung zur Radachslinie gewähren der Vorderradaufhängung eine Biegsamkeit von 19,7 mm/100 kg pro Rad.

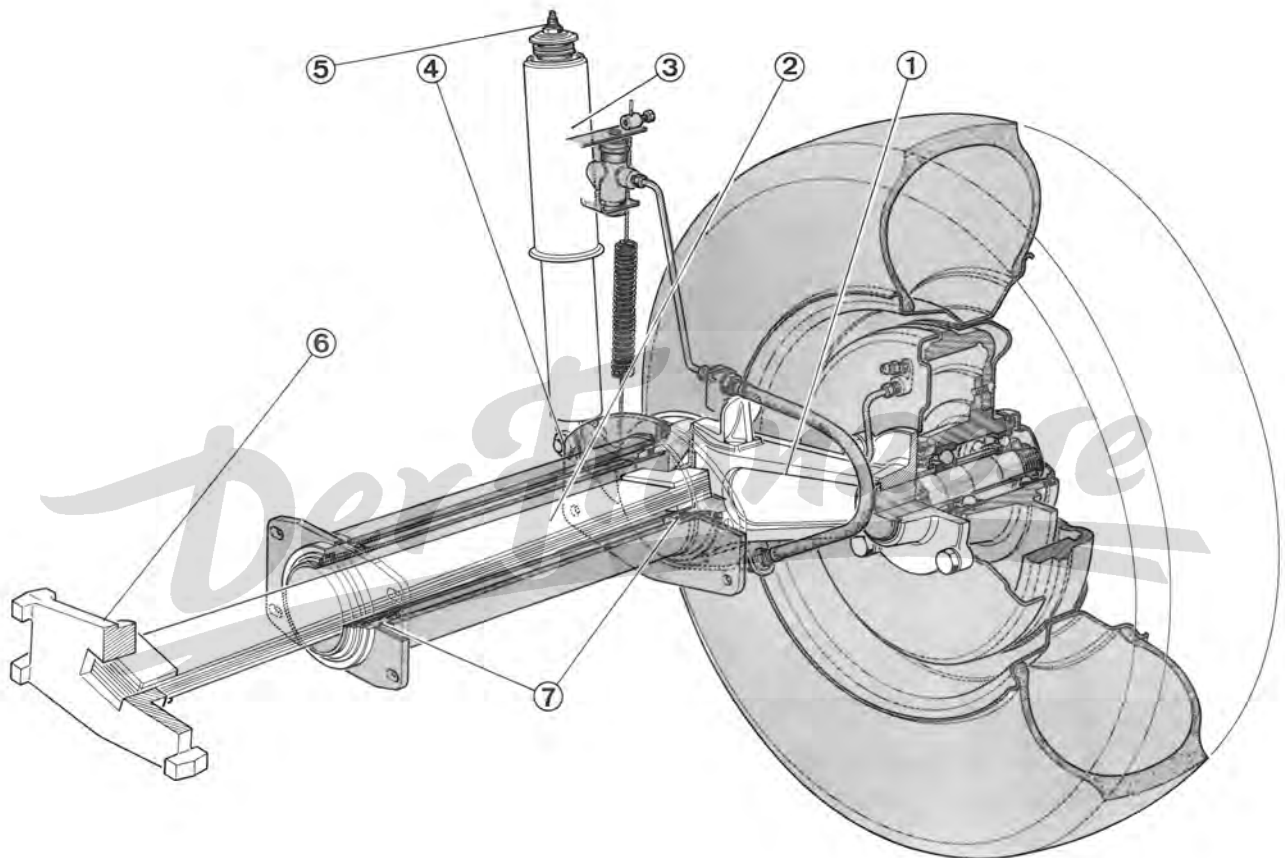
Die innerhalb der Schraubenfedern gelagerten Stossdämpfer sind ein Fabrikat PEUGEOT und benötigen keinerlei Wartung.

### BESCHREIBUNG

- 1 - Schraubenfeder, zwischen vorderem Kotflügel und oberem Dreieck-Querlenker eingespannt
- 2 - Untere Stossdämpferbefestigung
- 3 - Doppelt wirkender Teleskopstossdämpfer
- 4 - Obere Stossdämpferbefestigung
- 5 - Oberer Dreieck-Querlenker aus Stahlblech.



## RADAUFHÄNGUNG



- 1 - Hinterradschwingarm
- 2 - Federstäbe
- 3 - Teleskopstossdämpfer
- 4 - Unterer Stossdämpferhalter
- 5 - Obere Stossdämpferbefestigung, Stossdämpferstange
- 6 - Halterung der Federstäbe auf dem Unterbau
- 7 - Abstützlager

## HINTERRADAUFHÄNGUNG

Jeder der Hinterradschwingarme 1 überträgt seine Bewegung über Gegenfederstäbe auf die übereinanderliegenden Einzelstäbe 2, die auf Torsion beansprucht werden und an einer mit dem Karosserieunterbau verbundenen Stützplatte 6 eingespannt sind.

- Masse der Federstäbe	}	Länge	658 mm
		Breite	65 mm
		Stärke	35 mm

Dank dieser Bauart von äusserst geringem Raumbedarf in Verbindung mit der Konzeption selbst der Hinterradschwingarme 1 reagiert die Aufhängung mit einer auf den jeweiligen Ladezustand des Fahrzeuges abgestimmten Biegsamkeit, sodass ein Maximum an Fahrkomfort geboten wird.

Die von Peugeot hergestellten hinteren Stossdämpfer 3 sind senkrecht im Vorderteil des hinteren Kotflügels angeordnet und bedürfen keiner Wartung.

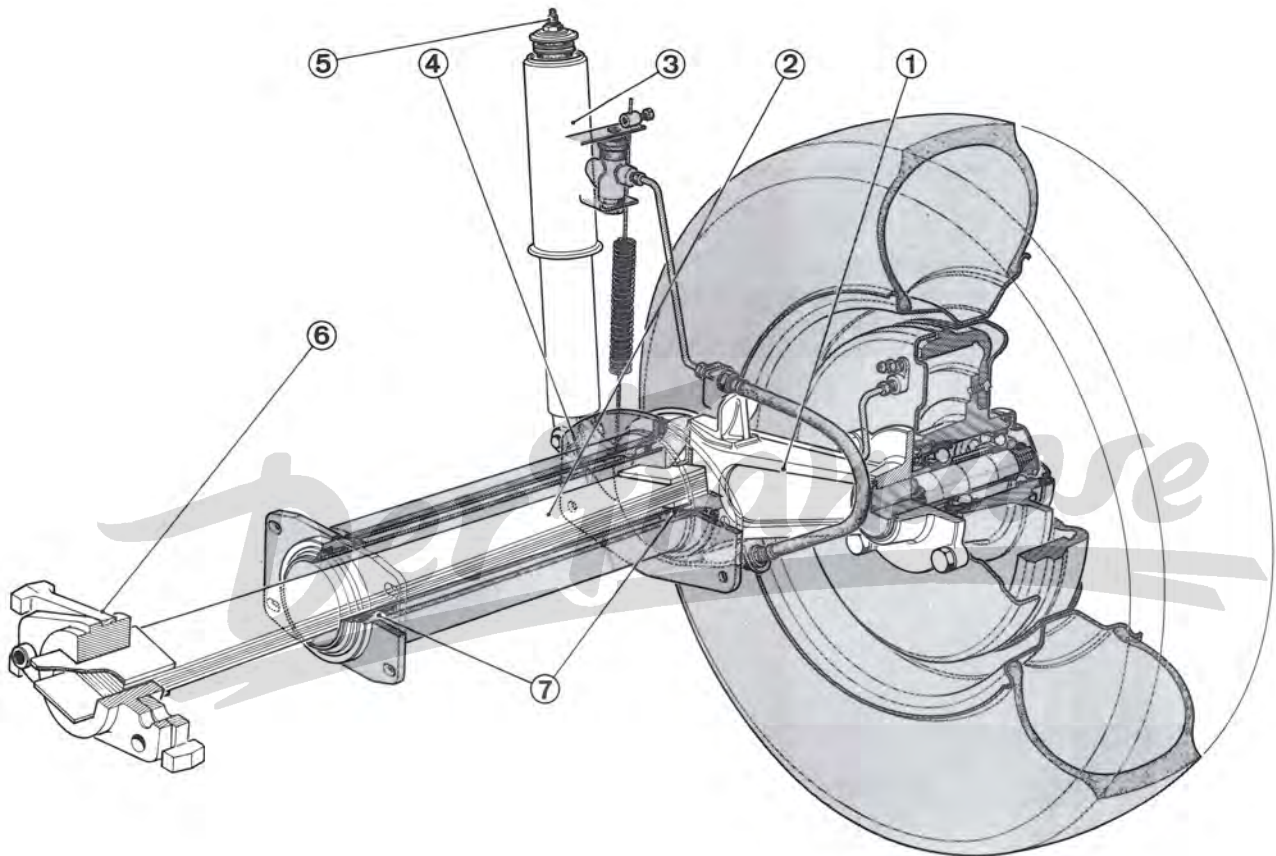
Dank ihrer Stellung vor dem Rad sind sie vor Schmutz und Steinen, die vom Rad hochgeschleudert werden, geschützt.

# Der Franzose

## BESCHREIBUNG :

- 1 - Hinterradschwingarm
- 2 - Federpaket { Anzahl der Federstäbe : 6  
                  { Biegsamkeit pro Rad : 19,1 mm/100 kg
- 3 - Doppelt wirkender Teleskopstossdämpfer
- 4 - Unterer Stossdämpferhalter
- 5 - Obere Stossdämpferbefestigung, Stossdämpferstange
- 6 - Halterung der Federstäbe auf der Karosserie
- 7 - Abstützlager aus Stahl (selbstschmierend).

## RADAUFHÄNGUNG



### BESCHREIBUNG

- |                                                   |                                                       |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 1 - Hinterradschwingarm                           | 4 - Unterer Stossdämpferhalter                        |
| 2 - Federpaket { 6 Federstäbe beim 1400 kg Modell | 5 - Obere Stossdämpferbefestigung, Stossdämpferstange |
| { 8 Federstäbe beim 1800 kg Modell                | 6 - Halterung der Federstäbe an der Karosserie        |
| 3 - Doppeltwirkender Teleskopstossdämpfer         | 7 - Abstützlager aus Stahl (selbstschmierend)         |

# RADAUFHÄNGUNG

## Fahrzeug mit 1800 kg Nutzlast

### HINTERRADAUFHÄNGUNG

Die hintere Radaufhängung des J7 mit 1800 kg Nutzlast unterscheidet sich von der des J7 mit 1400 kg Nutzlast durch :

- die Drehstabfederung, die auf die Ladefähigkeit dieses Modells abgestimmt wurde,
- die zentrale, verstellbare Verankerung, die eine Korrektur der Lage des Wagenhecks je nach der besonderen Benutzung des Fahrzeugs gestattet.

Federcharakteristik der Fahrzeuge  
mit 1800 kg Nutzlast

Anzahl der Federstäbe : 8 (statt 6)  
Länge : 658 mm  
Breite : 65 mm  
Stärke : 44 mm (statt 35 mm)  
Biegsamkeit am Rad : 16 mm/100 kg statt 18 mm/100 kg

Die Fahrzeuge mit Seitenfenstern, sowie die Krankenwagen sind mit der Drehstabfederung der 1400 kg-Typen, jedoch mit der verstellbaren mittleren Verankerung ausgerüstet.

Federcharakteristik der Fahrzeuge  
mit 1400 kg Nutzlast.

Anzahl der Federstäbe : 6  
Länge : 658 mm  
Breite : 65 mm  
Stärke : 35 mm  
Biegsamkeit am Rad : 18 mm/100 kg

## SCHMIERUNG

Die Schmierung der mechanischen Organe :

- Gelenkwellen, Vorderachse, Hinterachse, Verbindungsgestänge und Kugelgelenke von Lenkung und Radaufhängung,

hat praktisch ihre Lösung durch die Bauart der betreffenden Organe gefunden, sodass der Aufwand eines Fahrzeugs dieser Klasse äusserst gering ist, zumal das gesamte Fahrwerk **nur 9 Schmiernippel** aufweist.

## RÄDER UND REIFEN

*Der Franzose*

	1400 kg	1800 kg
<b>RÄDER :</b>	17 × 400	1900 × 400
Typ	17 × 400 - 5 - 40 T	19 × 400 A5 - 40
Anzahl der Löcher	5	
Versetzung	40 mm	
<b>REIFEN :</b>		
Reifengrösse	19 × 400	
Typ	klassische Reifen	Spezielle Reifen

# ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG

Die elektrische Ausrüstung ist eine 12 V Anlage, die in Vereinheitlichung mit den anderen PEUGEOT-Modellen und in Anbetracht der durch die Spannung dieser Anlage erzielten Vorteile beibehalten wurde.

## BATTERIE

Benzinmotor 55 Ah  
Dieselmotor 75 Ah

Die Batterie ist vom Inneren des Wagens aus nach dem Abnehmen der Deckelplatte am Fussboden an der Beifahrerseite zugänglich. Sie ist in einem unabhängigen, gelüfteten Kasten untergebracht.

Die Klemmen sind gegen Oxydation geschützt. Der Masseanschluss an die Karosserie wird durch eine als Batterieschalter dienende Flügelmutter hergestellt, die das Kabel der Minusklemme an der Windlaufverkleidung vorne rechts befestigt.

## LICHTMASCHINE

Leistung : 300/350 Watt

Motoren	Benzinmotor : Typ 102 mm Ø	{	DUCELLIER 7274 G
			PARIS-RHONE G.10 C 27
	Dieselmotor : Typ 102 mm Ø	{	DUCELLIER 7271 G
			PARIS-RHONE G.10 C 22

## ANTRIEBSVERHÄLTNIS

		Ø der Riemscheiben		Verhältnis
		Kurbelwelle	Lichtmaschine	
Benzinmotor	DUCELLIER	113 mm	65	1,79
	PARIS-RHONE	113 mm	76,5	1,50
Dieselmotor	DUCELLIER	126 mm	70,5	1,84
	PARIS-RHONE	126 mm	76,5	1,69

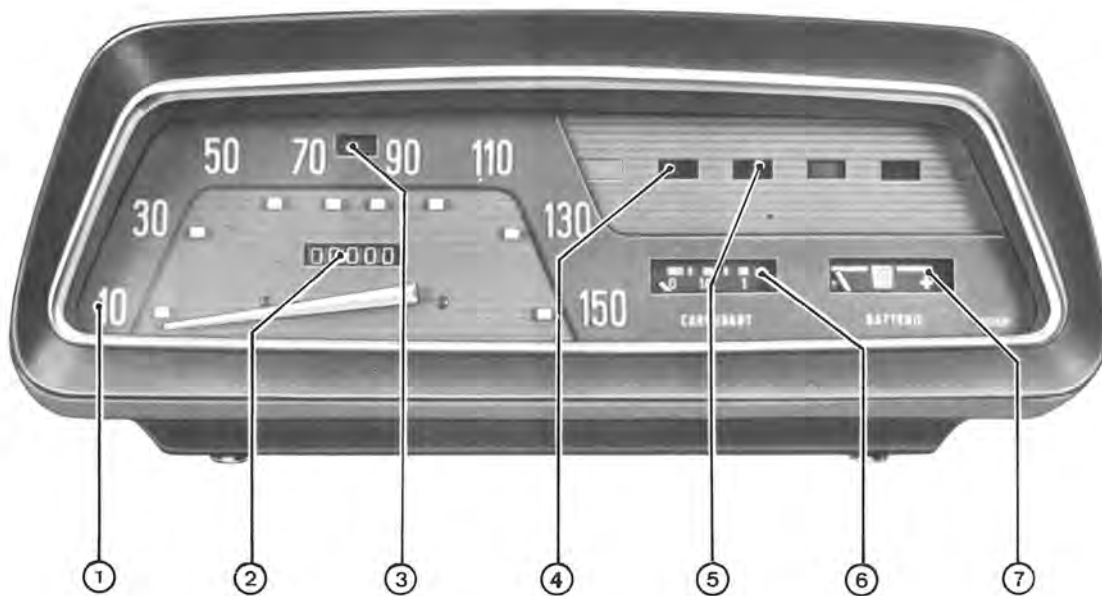
## REGLER

Motoren	Benzinmotor : 20/22 A mit 2 Elementen	{	DUCELLIER 83 43 A
			PARIS-RHONE YD 217
	Dieselmotor : 24/26 A mit 3 Elementen	{	DUCELLIER 83 22 B
			PARIS-RHONE YT 215

## ANLASSER mit Magnetschalter

Motoren	{	Benzinmotor	DUCELLIER 6081 B
			PARIS-RHONE D 8 E 31
	{	Dieselmotor	DUCELLIER 6160 A

## KOMBI - INSTRUMENT

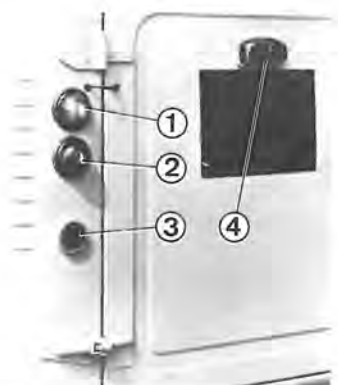


- 1 - Geschwindigkeitsmesser
- 2 - Gesamtkilometerzähler
- 3 - Kontrolllampe für Richtungsanzeiger
- 4 - Kontrolllampe für Flüssigkeitsstand der Brems- und Kupplungshydraulik
- 5 - Kontrolllampe für Öldruck und Kühlwassertemperatur\*
- 6 - Kraftstoff-Vorratsanzeiger (jede Strichmarkierung entspricht einem Viertel des Behälterinhalts)
- 7 - Thermisches Voltmeter

\* Die Kontrolllampe für Öldruck und Kühlwassertemperatur wird durch den Druckschalter betätigt, der im Ölfilterhalter eingeschraubt ist, und durch den Temperaturschalter, der am Zylinderkopf des Motors befestigt ist. Die Lampe leuchtet auf, wenn :

- der Öldruck des Motors weniger als ca. 800 g/cm<sup>2</sup> beträgt,
- die Temperatur des Kühlwassers auf ca. 97° C ansteigt.

## BELEUCHTUNG UND SIGNALANLAGE



Die **Scheinwerfer** haben ein Abblendlicht gemäss den europäischen Normen.

Die **zweifarbigen Vorderleuchten** vereinigen je :  
 1 - ein Standlicht (transparent, farblos)  
 2 - ein Blinklicht (transparent, orangegelb)

Die **hintere Beleuchtung** besteht auf beiden Seiten des Hecks aus :  
 1 - einem Blinklicht (orangegelb),  
 2 - einer Leuchte, in der Brems- und Schlusslicht vereinigt sind (rot),  
 3 - einem Rückstrahler.

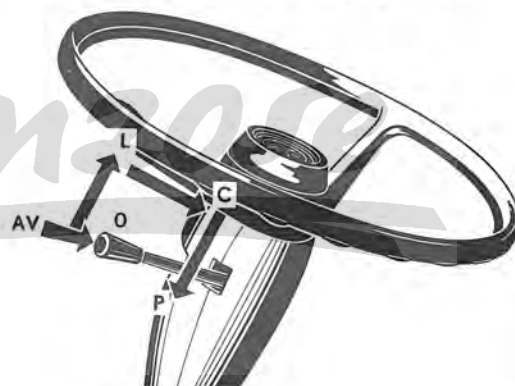
Die **hintere Nummernschildbeleuchtung** erfolgt durch eine an der linken Hecktüre angebrachte Lampe 4.

Die **Schaltung der Blinklichter** erfolgt durch einen Umschalter am Instrumentenbrett.

Die **Deckenleuchte** mit ihrem eingebauten Schalter ist über der Windschutzscheibe angebracht.

Der **Licht- und Hupenschalter** der sich an der Lenksäule zur Linken des Fahrers befindet, kann ohne Loslassen des Lenkrads betätigt werden.

- O - Ausgeschaltet
- L - Standlichter
- C - Abblendlichter
- P - Scheinwerfer
- AV - Signale



### LAMPENVERZEICHNIS

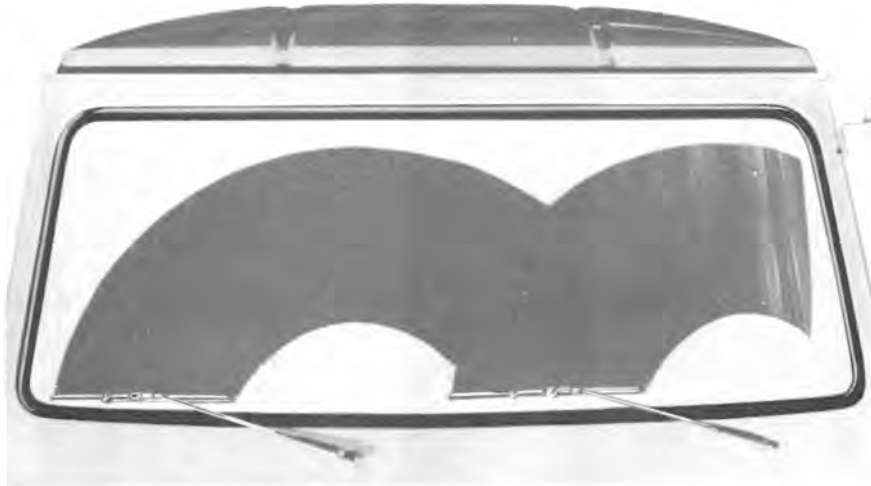
Scheinwerfer	Spezielle Fern-Abblendlampe, nach europ. Norm - 12 V 45/40 W		
Blinklichter, vorne	BA	15 s	12 V - 15 W
Standlichter, vorne Nummernschildbeleuchtung	BA	15 s	12 V - 4 W
Blinklichter, hinten Bremslichter	Soffitenlampe 13×42		12 V - 15 W
Schlusslichter	Soffitenlampe 10×38		12 V 4 W
Instrumentenbrettbeleuchtung Kontrollampe für Öldruck und Kühlwassertemperatur Blinkerkontrollampe - Kontrollampe «Nivocode» für Flüssigkeitsstand von Bremse und Kupplung	BA	9 s	12 V - 2 W FB
Deckenleuchte	Soffitenlampe 10×42		12 V - 7 W



## HUPEN

Das Stadt- und Überlandhorn wird durch Druck auf den Lichtschalterhebel betätigt und ist in einem Gehäuse hinter der Kühlermaske untergebracht.

## SCHEIBENWISCHER



Die gewischte Fläche beträgt 70 % der Gesamtfläche der Windschutzscheibe, wodurch stets einwandfreie Sicht geboten wird.

Die hohe Wischgeschwindigkeit und der grosse Ausschlag der Wischer werden durch einen Elektromotor mit einer Leistung von 120W erzielt.

In der Ruhestellung befinden sich die Scheibenwischer ausserhalb des Sichtfeldes des Fahrers.

## SICHERUNGEN

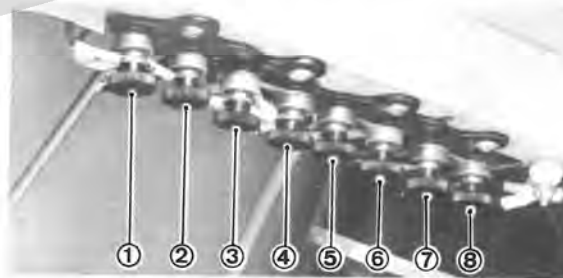
Die links unter dem Instrumentenbrett angebrachte Sicherungsleiste trägt 4 Sicherungen.



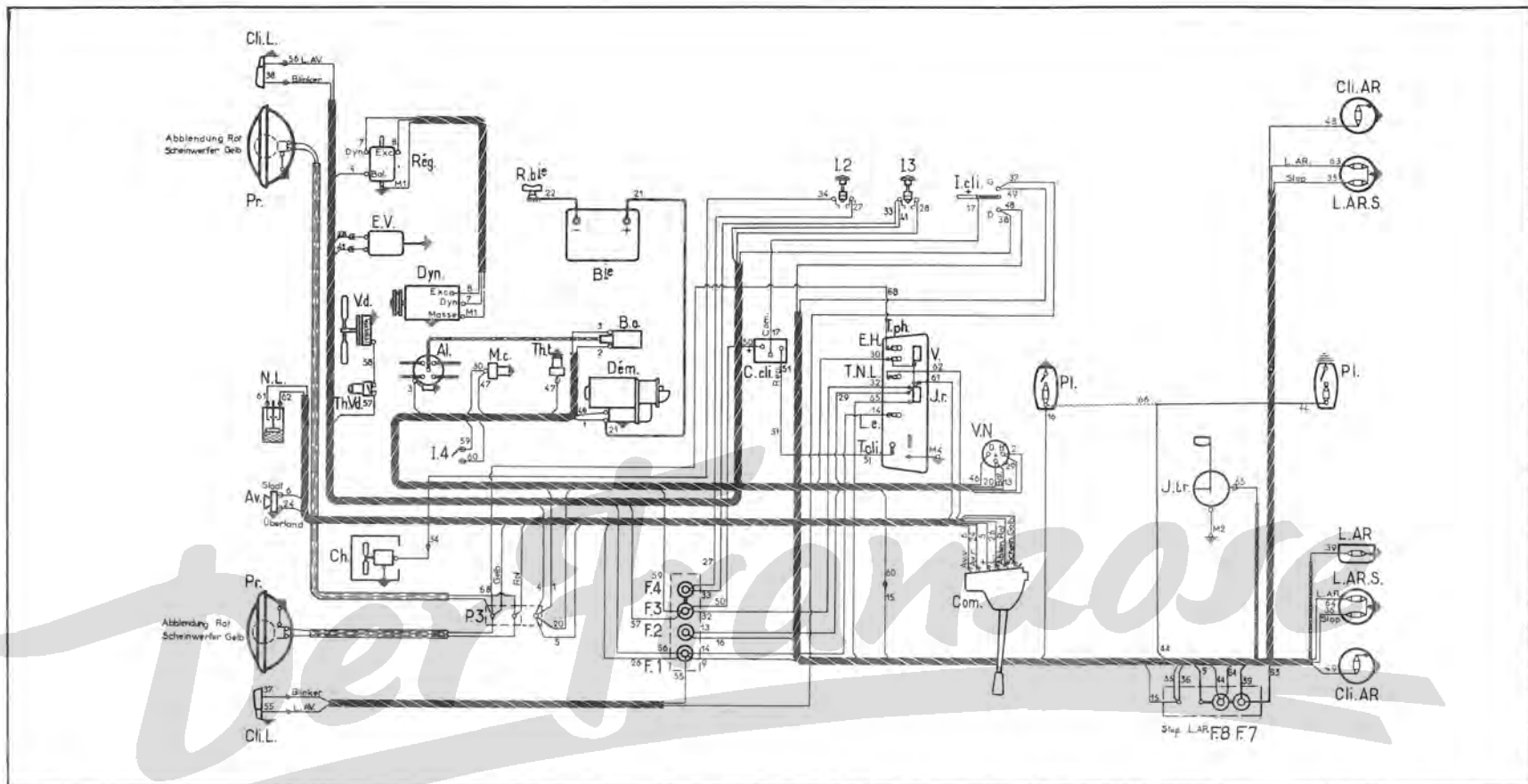
F1 - Sicherung von 18 A für	die Stand- und Schlusslichter Instrumentenbrettbeleuchtung
F2 - Sicherung von 18 A für	die Deckenbeleuchtung
F3 - Sicherung von 10 A für	die Bremslichter die Blinklichter
F4 - Sicherung von 18 A für	die Scheibenwischer

### KLEINBUS

Die Kleinbusse sind mit einer zusätzlichen Sicherungsleiste ausgestattet, die rechts von der zuvor erwähnten angeordnet ist und den Stromkreis der Fern- und Abblendlichter absichert.

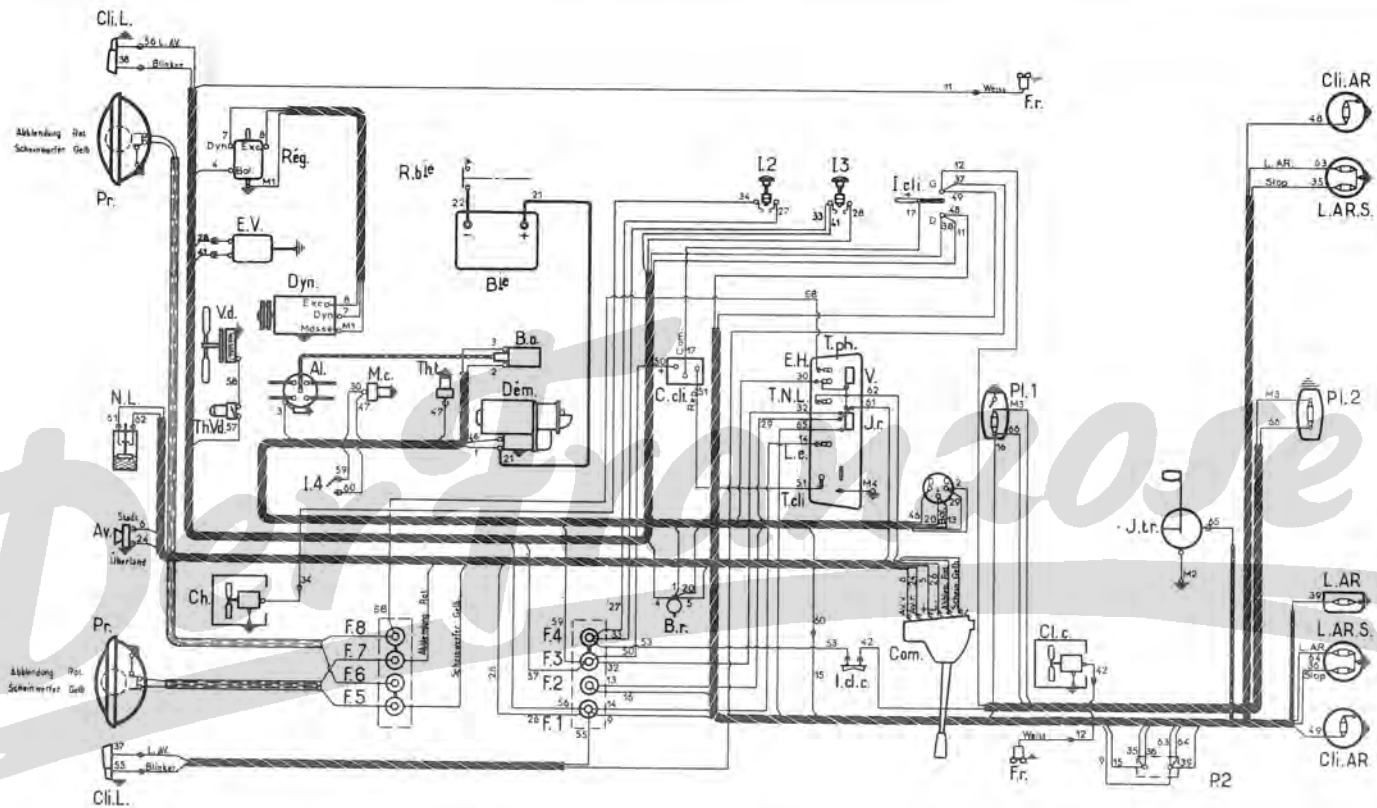


F5 - Sicherung von 10 A für	Fernlicht, vorne links
F6 - Sicherung von 10 A für	Fernlicht, vorne rechts
F7 - Sicherung von 10 A für	Abblendlicht, vorne links
F8 - Sicherung von 10 A für	Abblendlicht, vorne rechts



Al.	Zündverteiler mit Kondensator	F.4	Sicherung für Scheibenwischer und Klimaanlage	L.A.R.S	Hinteres Schluss- und Bremslicht
Av.	Kombiniertes Stadt- und Überlandhorn	F.7	Sicherung für linke Schlussleuchte und hintere Nummernschildlampen	M.c.	Öldruckschalter
Bie	Batterie	F.8	Sicherung für rechte Schlussleuchte	N.L.	Bremsflüssigkeitsstand (Lockheed)
Bo.	Zündspule	H.E.	Kontrollampe für Öldruck- und Wassertemperatur	Pi.	Deckenlampe mit Schalter
C. cli	Blinkgeber	I.1	Zündanlassschalter	Pr.	Scheinwerfer
Ch.	Heizungs- und Klima-Anlage	I.2	Heizungsschalter	R.bie	Batterieschalter mit Fernbetätigung
Cli.AR	Hinteres Blinklicht	I.3	Scheibenwischer-Schalter	Rég.	Selbsttätiger Reglerschalter
Cli.L	Vorderes Blink- und Standlicht	I.4	Bremslichtschalter	T.cli	Blinker-Kontrollampe
Com.	Licht- und Hupenschalter	L.cli.	Blinklicht-Kippschalter	Th.t.	Temperaturschalter für Kühlwasser
Dém.	Anlasser mit Magnetschalter	J.r.	Kraftstoffstandanzeiger	Th.Vd.	Einschaltthermostat für auskuppelbaren Ventilator
Dyn.	Lichtmaschine	J.tr.	Kraftstoffstandgeber	T.ph.	Kontrollampe für Scheinwerfer
E.V.	Scheibenwischer-Motor mit eingebauter Rückstelleinrichtung	L.e.	Instrumentenbrettbeleuchtungslampe	T.N.L.	Kontrollampe für Lockheed-Flüssigkeitsstand
F.1	Sicherung für Stand- u. Schlusslichter und Instrumentenbrettbeleuchtung	L.A.R	Hinterere-Nummernschildbeleuchtung	V.	Thermisches Voltmeter
F.2	Sicherung für Deckenbeleuchtung			V.d.	Ausluppelbarer Ventilator
F.3	Sicherung für Brems- und Blinklichter sowie auskuppelbaren Ventilator ■				

■ auf Anfrage bei bestimmten Fahrzeugen ■ nur beim J7 C



Al.	Zündverteiler mit Kondensator	F.3	Sicherung für Brems- und Blinklichter und auskuppelbaren Ventilator	L.A.R	Nummernschild-Beleuchtung, hinten
Av.	Stadt- und Überlandhorn (kombiniert)	F.4	Sicherung für Klima-Anlage und Scheibenwischer	L.A.R.S.	Schluss- und Bremslicht
Bie	Batterie	F.5-F.6	Sicherungen f. Scheinwerfer	M. c.	Öldruckschalter
Bo.	Zündspule	F.7-F.8	Sicherungen F. Abblendlicht	N. L.	Bremsflüssigkeits - Standanzeiger (Lockheed)
Br.	Anschlussklemme	F. r.	Seitliches Blinklicht	P. 2	Anschlussplatte m. 2 Klemmen
Ch.	Heizungs- und Klima-Anlage	H. E.	Kontrollampe für Öldruck- und Wassertemperatur	Pl. 1	Deckenleuchte, vorn, mit Schalter
C. cli.	Blinkgeber	I. 1	Züandanlassschalter	Pl. 2	Deckenleuchte, hinten, ohne Schalter
Cli. AR	Hinteres Blinklicht	I. 2	Heizungsschalter	Pr.	Scheinwerfer
Cl. C	Zusätzliche Klima-Anlage	I. 3	Scheibenwischer- Schalter	R. bie	Batterieschalter mit Fernbetätigung
Cli. L	Blink- und Standlicht, vorne	I. 4	Bremslichtschalter	Rég.	Selbsttätiger Reglerschalter
Com.	Licht- und Hupenschalter	I. cl. c.	Schalter für zusätzliche Klimaanlage	T. cli.	Blinker-Kontrollampe
Dém.	Anlasser mit Magnetschalter	I. cli	Kippschalter für Blinklichter	Th. T.	Temperaturschalter für Kühlwasser
Dyn.	Lichtmaschine	J. r.	Kraftstoffstandzeiger	Th. Vd.	Einschaltthermostat für auskuppelbaren Ventilator
E.V.	Scheibenwischer-Motor mit eingebauter Rückstelleinrichtung	J. tr.	Kraftstoffstandgeber	T. ph.	Kontrollampe für Scheinwerfer
F.1	Sicherung für Stand- und Schlusslichter und Armaturenbrettbeleuchtung	L. e.	Instrumentenbrett-Beleuchtungslampe	T.N.L.	Kontrollleuchte für Bremsflüssigkeitsstand
F.2	Sicherung für Deckenleuchten			V.	Thermisches Voltmeter
				V. d.	Auskuppelbarer Ventilator

## KAROSSERIE

Die «Einblock»-Karosserie ganz aus Stahl mit dem weit nach vorne gesetzten Fahrerhaus und der grossen Frontscheibe vereint den Fahrkomfort und die Ästhetik mit den optimalen Verwendungsmöglichkeiten eines wendigen, angenehm zu bedienenden Nutzfahrzeuges.

- Tiefliegende, glatte Ladefläche : fast 5 m<sup>2</sup>

- Grosser Nutzrauminhalt : fast 9 m<sup>3</sup>

- Gute Zugänglichkeit durch die beiden vorderen Schiebetüren, die dreiteilige Hecktür und ebenfalls durch die Seitentüre.

- Grosse Höhe zwischen Fussboden und Fahrzeugdecke, 1,825 m, woraus sich eine Erleichterung der Ladetätigkeit ergibt.

- 2,22 m<sup>2</sup> Fensterfläche lassen reichlich Licht in das Wageninnere eindringen und geben den Insassen des Fahrerhauses ausgezeichnete Sicht.

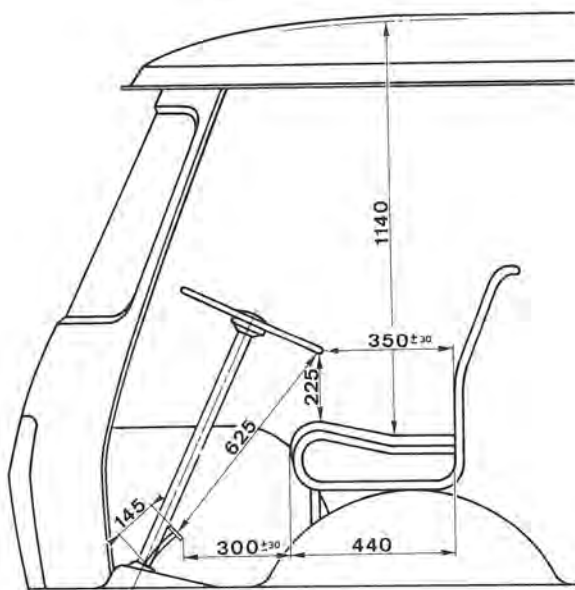
Des weiteren kann der «J7», dessen formschöne Karosserie sich für Werbezwecke hervorragend eignet, ebenfalls für viele andere Verwendungen eingesetzt werden :

- Vorführwagen - Geschäftswagen - Werkstatt - bzw. Wohnwagen, u.s.w.,

Ausserdem ist dank ihrer robusten Bauart die Möglichkeit für weitere Varianten gegeben.

## INNENAUSSTATTUNG

### VORDERSITZE DER «J7» MIT 1800 kg NUTZLAST

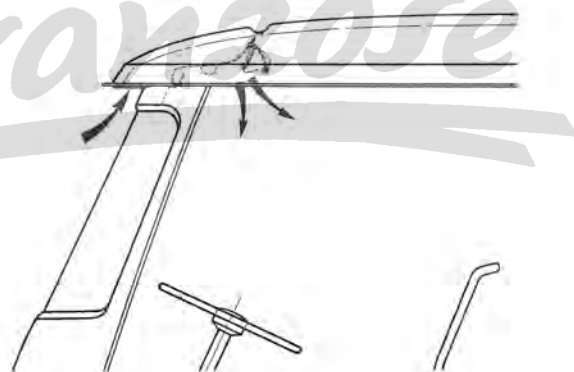


Die beiden voneinander unabhängigen Vordersitze bestehen aus einem stabilen Rohr-rahmen, wobei die Sitz- und Rückenlehnenpol-sterung mit einem abwaschbaren Kunststoff überzogen ist.

Die Sitze sind bei bestimmten Fahrzeugen verstellbar ; der Beifahrersitz ist mit Armlehnen versehen.

### LÜFTUNG

Ein verstellbarer, im Fahrerhaus oberhalb der Windschutzscheibe zentral angeordneter Lüfter regelt die Frischluftzufuhr, von der gesperrten bis zur maximalen Luftzufuhr.



### SCHEIBENWASCHANLAGE

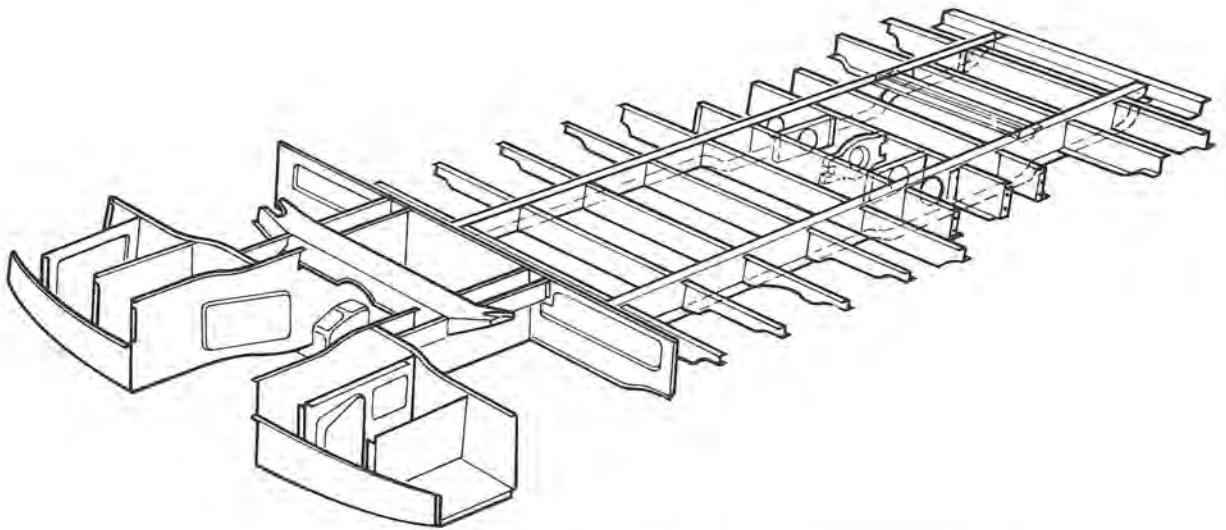
Zwei einstellbare Spritzdüsen, die neben den Scheibenwischerachsen angeordnet sind, spritzen zwei Wasserstrahlen auf die Windschutzscheibe.

Der Wasserbehälter aus Kunststoff ist unter dem Instrumentenbrett angebracht.

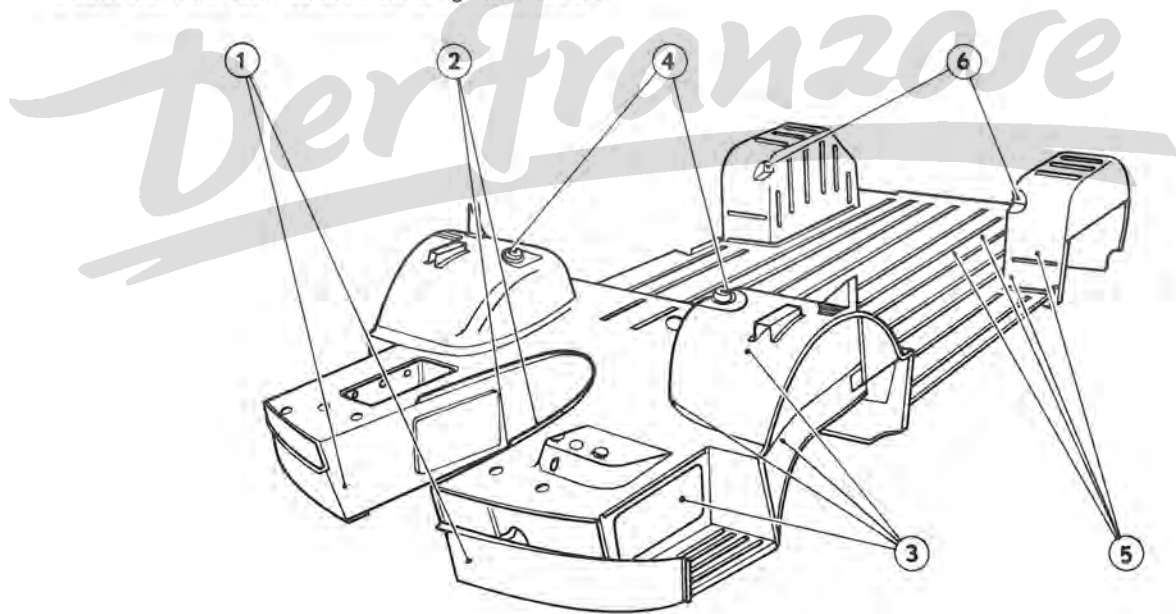
Die Betätigung der Scheibenwaschanlage und des Scheibenwischers erfolgt durch einen Kombi-Schalter am Instrumentenbrett.

## ZUSAMMENSETZUNG DES KAROSSERIEUNTERBAUES ALLER FAHRZEUGTYPEN «J7»

Trägerrahmen aus gezogenem Stahlblech mit zahlreichen Querstreben.



Auf den Trägerrahmen werden der Fußboden des Fahrerhauses sowie der stark verrippte Ladeboden mit den Radkästen aufgeschweisst.



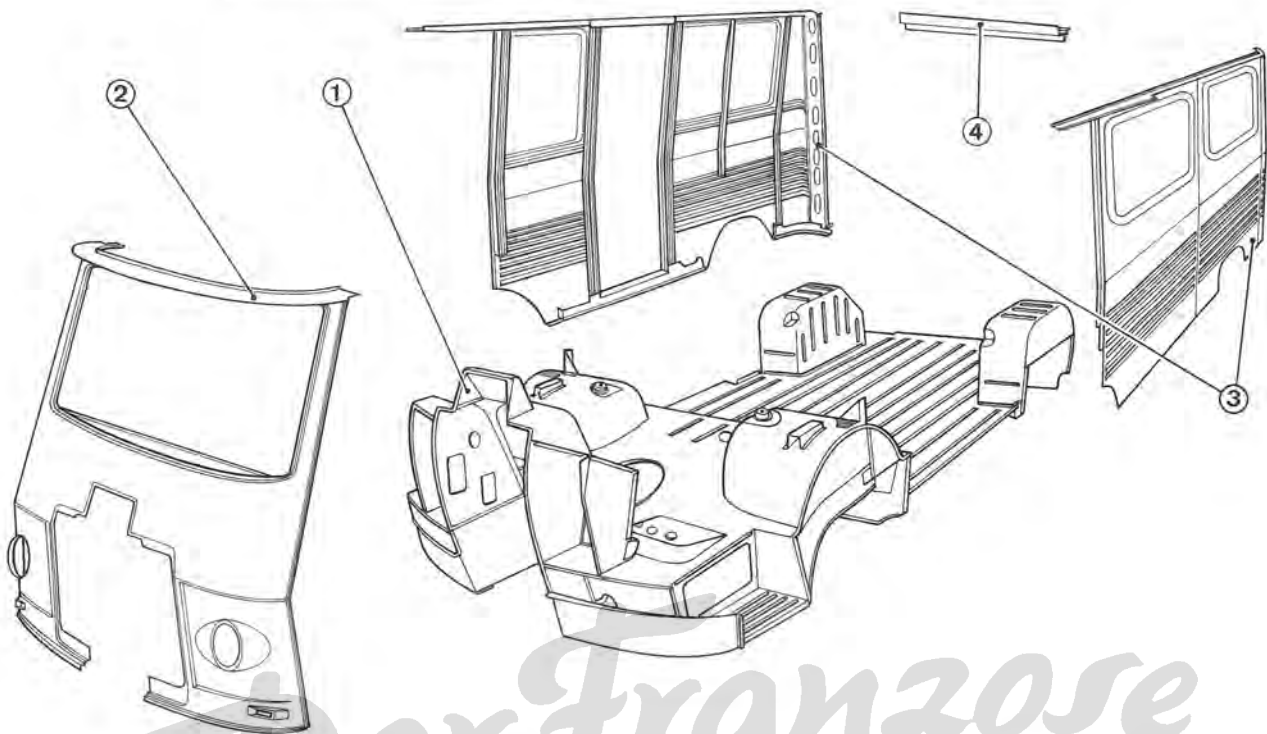
Diese Karosserieelemente bilden den Unterbau, auf dem das Fahrwerk befestigt wird :

- |                                                            |                                                            |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1 - Vordere Befestigungspunkte für die Triebwerkgruppe     | 4 - Obere Befestigungspunkte für die vorderen Stossdämpfer |
| 2 - Hintere Befestigungspunkte für die Triebwerkgruppe     | 5 - Befestigungspunkte für eine hintere Halbachse          |
| 3 - Befestigungspunkte für die vorderen Dreieck-Querlenker | 6 - Obere Befestigungspunkte für hinteren Stossdämpfer.    |

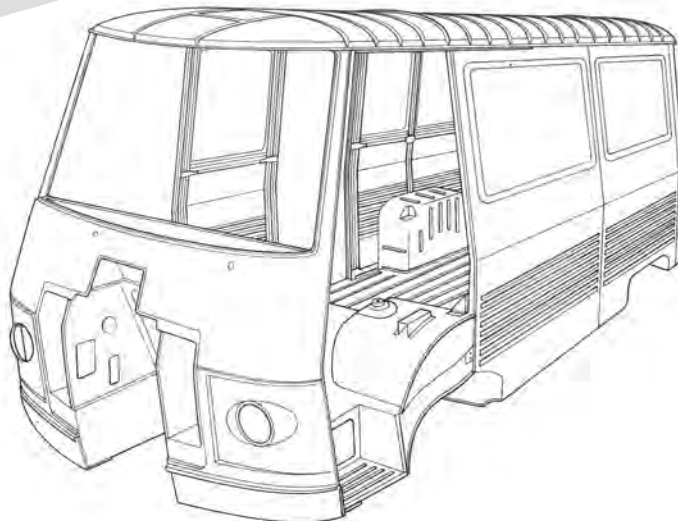
## ZUSAMMENSETZUNG DES AUFBAUES der Kastenwagen mit Seitenfenstern und der Krankenwagen

Auf den Unterbau werden folgende Elemente aufgeschweisst :

- 1 - Vorderteil
- 2 - Windlaufblech
- 3 - Seitenwände in einem Stück
- 4 - Obere hintere Traverse



Ein stark verripptes angeschweisstes Dach trägt zur Festigkeit des gesamten Aufbaues bei.

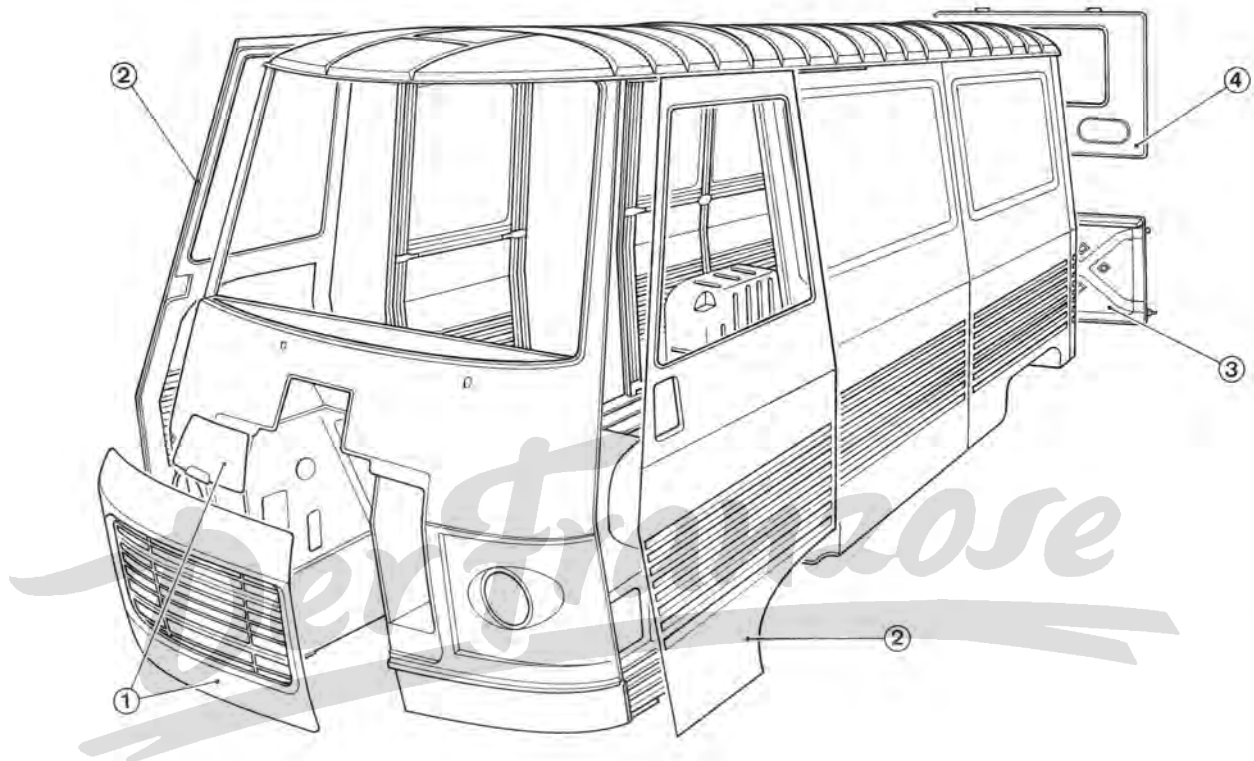




Auf den Rohbau der Karosserie werden folgende abnehmbaren Teile aufgesetzt :

- 1 - Die Kühlermaske und die Abdeckklappe des Einfüllstutzens
- 2 - Die vorderen Türen

- 3 - Die unteren Hecktüren (Flügeltüren)
- 4 - Die obere Hecktüre (Klapptür)



Diese Montageeinheit bildet die «Ganzstahl»-Karosserie des Fahrzeuges.

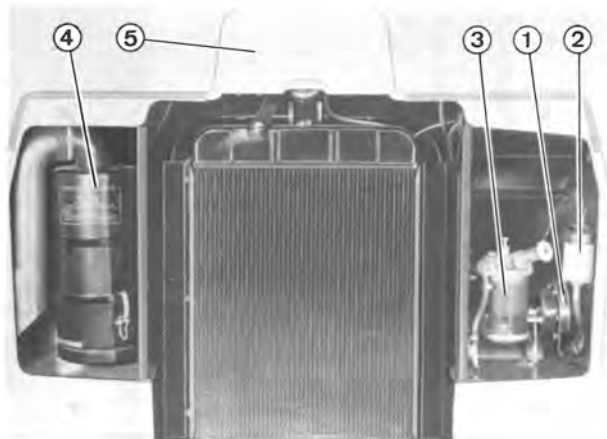
## SCHUTZ DER KAROSSERIE

Nach der Entfettung und Phosphatierung wird die Karosserie schalldicht gemacht. Die unteren Teile werden durch Auftragung eines speziellen Produkts vor Korrosion geschützt und anschliessend grundiert.

Für die Abdichtung sorgen profilierte Gummidichtungen zwischen den angebauten Elementen und dem Karosserie-Rohbau.

## KÜHLERMASKE

- Die Kühlermaske ist mit 4 Hutmuttern befestigt, sie kann leicht und schnell abgenommen werden. Sie verdeckt :



links

- 1 - Stadt- und Überlandhorn
- 2 - Flüssigkeitsbehälter für Bremse und Kupplung
- 3 - Treibstofffilter (bei Dieselmotoren)

Rechts

- 4 - Luftfilter

# Der Franzose

- Die Klappe 5 verdeckt den Wassereinfüllstutzen des Kühlers.

## VORDERE SCHIEBETÜREN

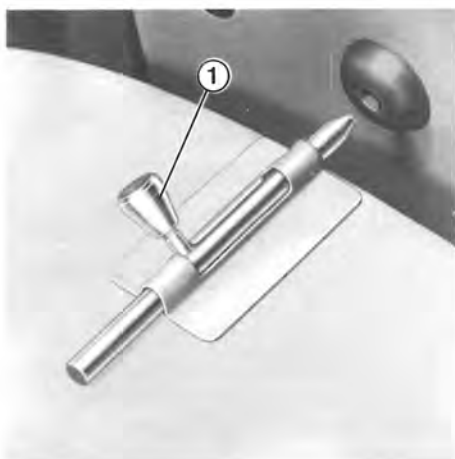
Die Schiebetüren sind ausserordentlich vorteilhaft, sehr rationell und praktisch für das Ein- und Aussteigen.

Nicht zuletzt ist zu erwähnen, dass diese Ausführung keinesfalls verkehrsstörend ist.

Die grossen, zweiteiligen Fensterscheiben, wobei die eine verschiebbar ist, bieten gute Sichtverhältnisse und einwandfreie Belüftung der Fahrerkabine.



## VERRIEGELUNG DER VORDERTÜREN UND DER SEITENTÜR



### In geöffneter Stellung :

Dank einem auf den vorderen Radkästen angebrachten Riegel 1, kann mit offenen Türen gefahren werden, wobei das ständige Betätigen der Türen beispielsweise bei der Lieferung von «Tür zu Tür» vermieden wird.

### In geschlossener Stellung :

Ein Schloss mit Klinke und hakenförmigem Riegel sorgt für eine positive Verriegelung der Türen.

Die Vordertür auf der Fahrerseite und die Seitentür sind von aussen mit einem Schlüssel abschliessbar.

Die Tür an der Mitfahrerseite wird von innen mit dem Hebel 3, der das Schloss sperrt, verriegelt.



## SEITENTÜR

Die Seitentür ist hinter dem rechten Vorderradkasten angeordnet. Sie lässt sich leicht betätigen und die grosse Türöffnung bietet zusätzlichen Zugang zum Wageninneren.



## HECKTÜREN

Die Hecktür besteht aus einer oberen, bis zur Horizontalen hochklappbaren Tür mit Fensterscheibe und aus zwei unteren Flügeltüren. Die grosse Hecköffnung gestattet praktisches Be- und Entladen der sperrigen Güter.

### *Obere Klapptür*

In **geschlossener Stellung**, bietet ihre grosse Fensterscheibe (92 cm × 52 cm) ausgezeichnete Sicht nach hinten.

In **vollkommen geöffneter Stellung** wird sie durch zwei ausziehbare Scharnierstangen **1** gehalten.

Der mittlere Türgriff mit eingebautem Schloss betätigt zwei Baskülverschlüsse an beiden Seiten der Hecktür, die die unteren Flügeltüren verriegeln.

### *Untere Flügeltüren*

Die beiden Flügeltüren sind mit zwei Riegeln **2** versehen, die sie einerseits miteinander und andererseits mit dem Wagenboden (**3**) fest verriegeln. Sie sind ausserdem mit einem selbsttätigen Verriegelungssystem ausgerüstet, das bewirkt, dass die Türen in zwei verschiedenen Stellungen geöffnet gehalten werden können.

Die verschiedenen verwandten Verriegelungseinrichtungen verleihen dem Hecktürensysteem grosse Betriebssicherheit.



## PANORAMAWINDSCHUTZSCHEIBE

Harmonisch gewölbt, bietet die Windschutzscheibe mit ihrer grossen Scheibenfläche ( $0,60 \times 1,71$ ) den Insassen in der Fahrkabine ein sehr grosses Sichtfeld.

Aus gehärtetem Sicherheitsglas «LUXRIT», lässt sie im Falle eines Zerspringens auf jeden Fall genügend grosse Bruchstücke, um dem Fahrer niemals die ganze Sicht wegzunehmen.

## DIE TÜR- UND HECKSCHEIBEN

Sie sind aus «SECURIT»-Glas. Die beiden vorderen Türen sind mit Schiebescheiben ( $0,58 \times 0,60$ ) versehen, die hintere obere Türscheibe hat eine Abmessung von  $0,92 \times 0,52$ .

Die gesamte Scheibenfläche (Windschutzscheibe, Türscheibe, Heckscheibe) beträgt  $2,22\text{m}^2$ , so dass im Fahrzeug gute Sichtverhältnisse herrschen und den Insassen ausgezeichnete Sicht nach allen Seiten geboten wird.

## ANORDNUNG DES RESERVERADS



Das Reserverad ist leicht zugänglich auf dem hinteren Radkasten angeordnet. Sein Raumbedarf ist gering.

## BORDWERKZEUG

Der Wagenheber, die Kurbel sowie die Bordwerkzeugtasche befinden sich hinter dem Reserverad.

## KRAFTSTOFFBEHÄLTER

Der Kraftstoffbehälter mit einem Fassungsvermögen von 45 l. ist unter dem hinteren Fussboden untergebracht.

Der Benzineinfüllstutzen befindet sich an der rechten hinteren Seite des Wagens.

## STÜTZPUNKTE FÜR DEN WAGENHEBER



Die 4 Stützplatten für den Wagenheber sind an folgenden Stellen des Karosserieunterbaues angeschweisst :

- vorne : hinter den Vorderrädern
- hinten : vor den Hinterrädern

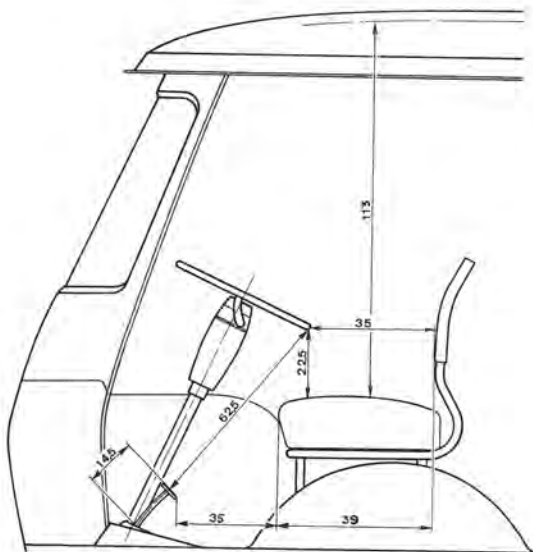
Die Hebevorrchtung besteht aus dem Wagenheber mit Führung und der Kurbel.

## VORDERE STOSSSTANGE

Die nach den Wagenseiten hin verlängerten Stossstangen aus starkem, gepresstem Stahlblech bestehen aus drei Elementen, wobei das mittlere das Nummernschild trägt.

## HINTERE STOSSSTANGE

Sie besteht aus zwei U-förmigen Rohren, deren Enden am Unterbau befestigt sind. Sie schützen die unteren Türen sehr gut und stören keinesfalls beim Öffnen der Türen.



## VORDERSITZE DER «J 7» MIT 1400 kg NUTZLAST

Die beiden, voneinander getrennten Vordersitze bestehen aus :

- einem sehr stabilen Rohrgestell mit Schraubenfedern im Sitzkissen,
- einer Polsterung mit abwaschbarem Kunstlederüberzug auf den Sitzkissen und auf der Rückenlehne.

## BORDINSTRUMENTE

### INSTRUMENTENBRETT

Das schwarz lackierte Instrumentenbrett enthält :

- ein Kombi-Instrument, das in ein blendfreies Gehäuse eingelassen ist, vereinigt den Kilometerzähler sowie sämtliche Kontrollinstrumente
- die Betätigungsknöpfe
- ein Handschuhfach

### BENZINFAHRZEUG



- 1 - Starterknopf
- 2 - Scheibenwischerschalter
- 3 - Blinklichter-Kippschalter
- 4 - Zündanlassschalter

### DIESELFAHRZEUG



- 1 - Stopzug
- 2 - Kontaktknopf
- 3 - Vorwärm-Anlassschalter
- 4 - Kontrollwiderstand
- 5 - Knopf für den beschleunigten Leerlauf.

Der Anlassschalter kann ohne weiteres durch das Lenkschloss «NEIMAN» ersetzt werden.

## KLIMA - ANLAGE

Die auf Wunsch einbaubare SOFICA-Heizung ermöglicht die rasche und wirksame Entfrostung der Windschutzscheibe und die Heizung im Wageninnern durch Frischluft- oder Warmluftzufuhr.



- 1 - Heizkörper auf der linken Seite hinter der Kühlermaske
- 2 - Heizventil
- 3 - Verteilergehäuse, in dem der elektrische Ventilator untergebracht ist.

- 4 - Verstellbare Luftklappe
- 5 - Bedienungshebel für Heizungsventil
- 6 - Schalter für den Ventilator der Heizung.



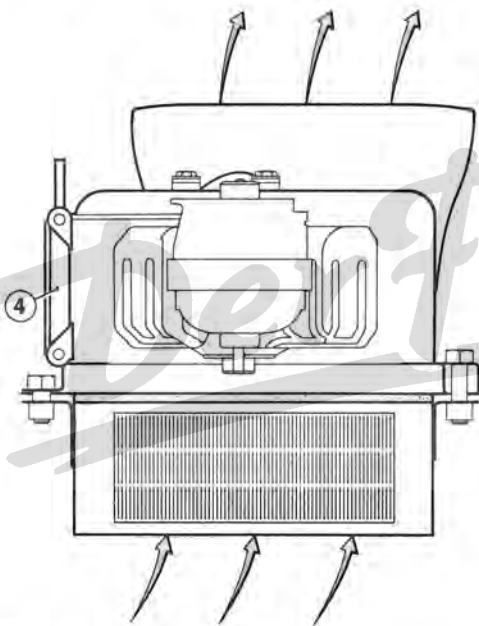
### Funktionsprinzip der Klima-Anlage

Der Bedienungshebel, der das Warmwasser-Membranventil bewirkt, regelt die Temperatur der Luft, die durch den Heizkörper strömt.

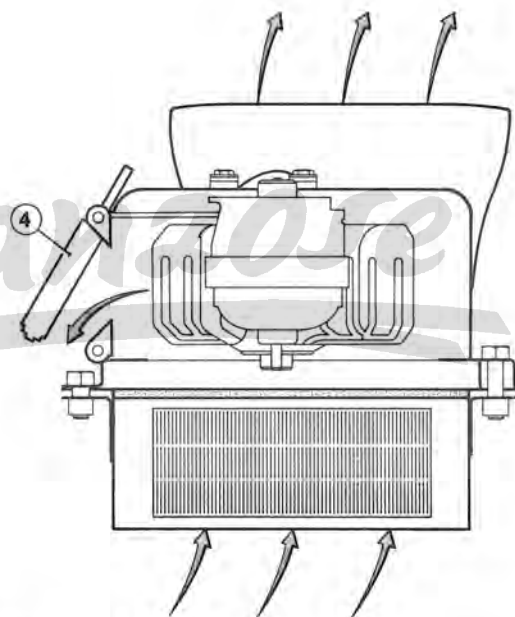
Die Stellung der Luftklappe 4, von der vollkommen geöffneten bis zur vollkommen geschlossenen, regelt die Menge der zum Fussraum geleiteten Luft.

Das Einschalten des elektrischen Ventilators beschleunigt die Frischluftzufuhr, wenn das Fahrzeug langsam fährt.

### Richtung des Warmluftstroms



**Luftklappe 4 geschlossen :**  
Die Warmluft wird zur Windschutzscheibe geleitet.



**Luftklappe 4 geöffnet :**  
Die Warmluft wird teilweise zur Windschutzscheibe und zum Fussraum geleitet.

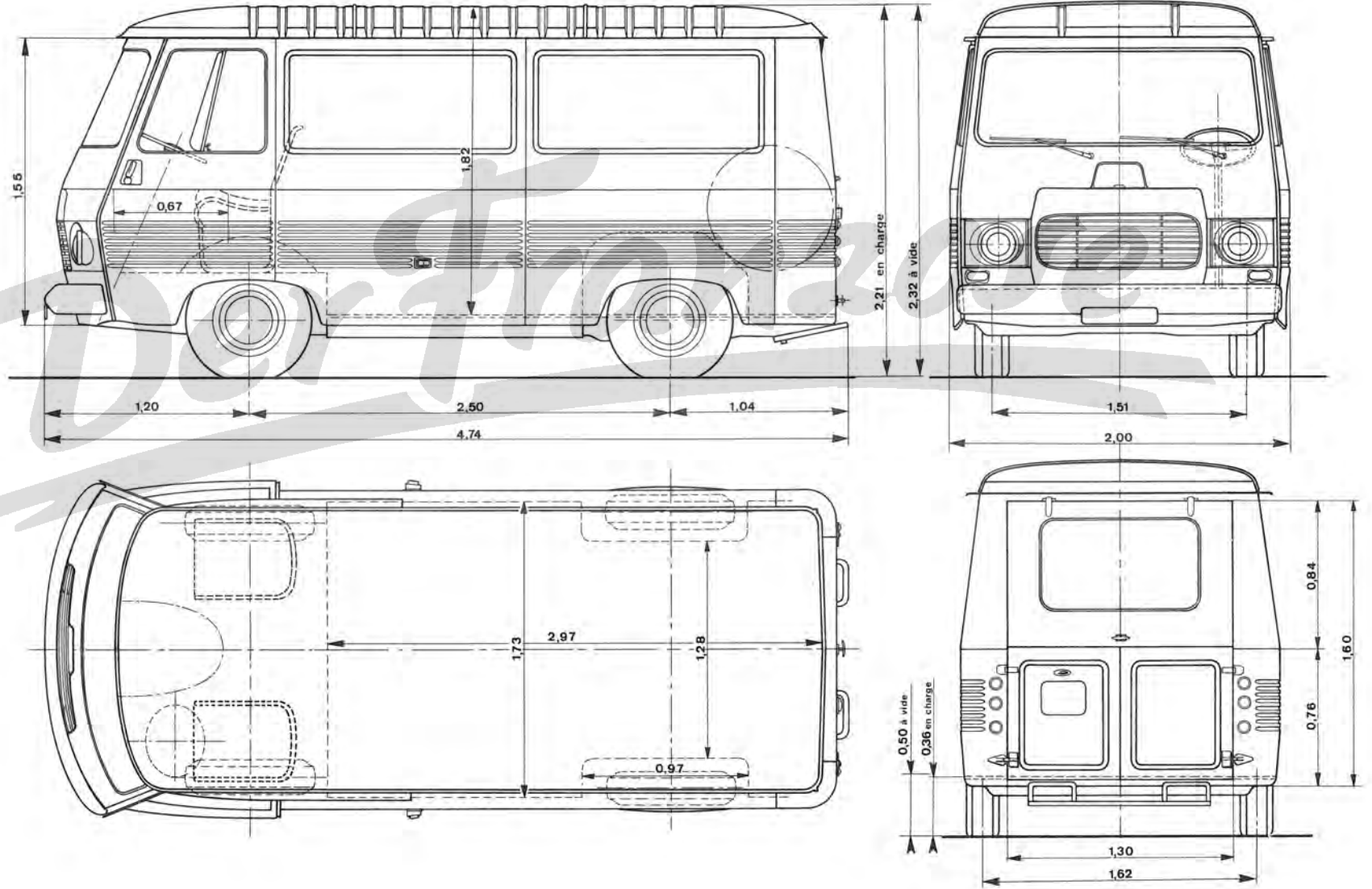
KASTENWAGEN  
NUTZLAST : 1800 kg

-06-



# AUSSENMASSE DES KASTENWAGENS

- 16 -



PRITSCHENWAGEN (PICK-UP) 2 SITZPLÄTZE

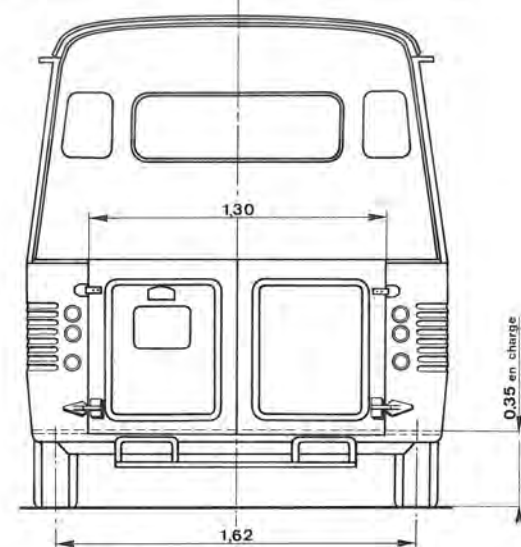
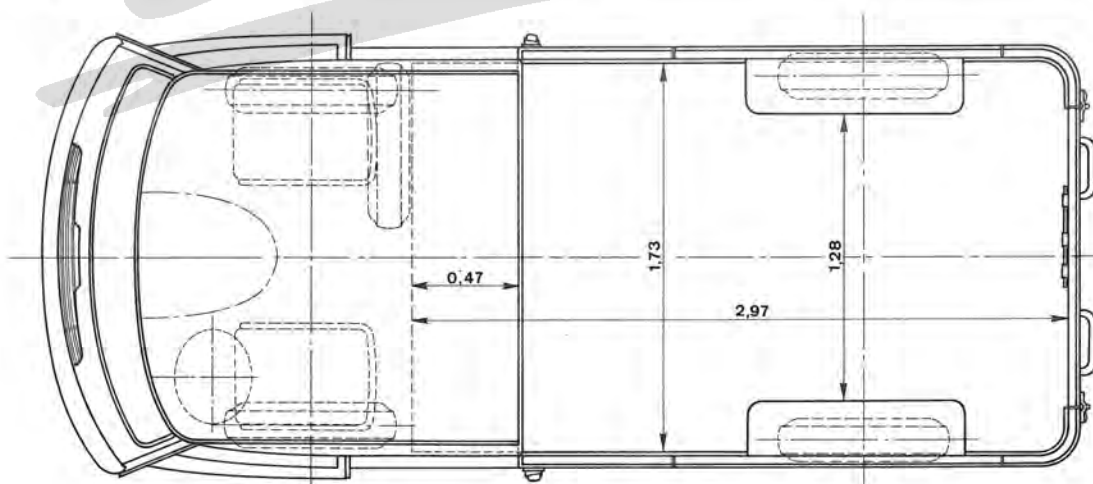
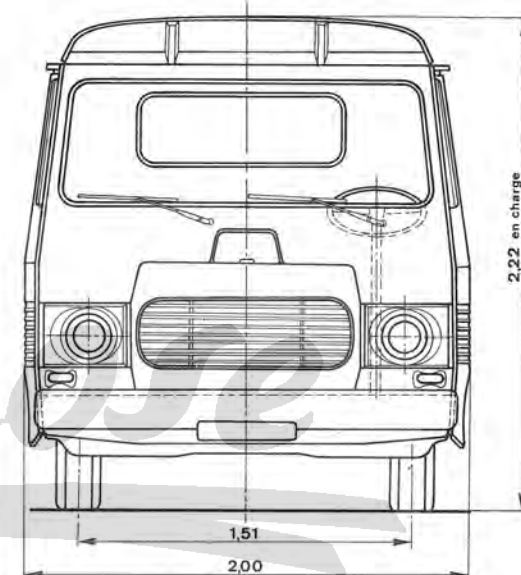
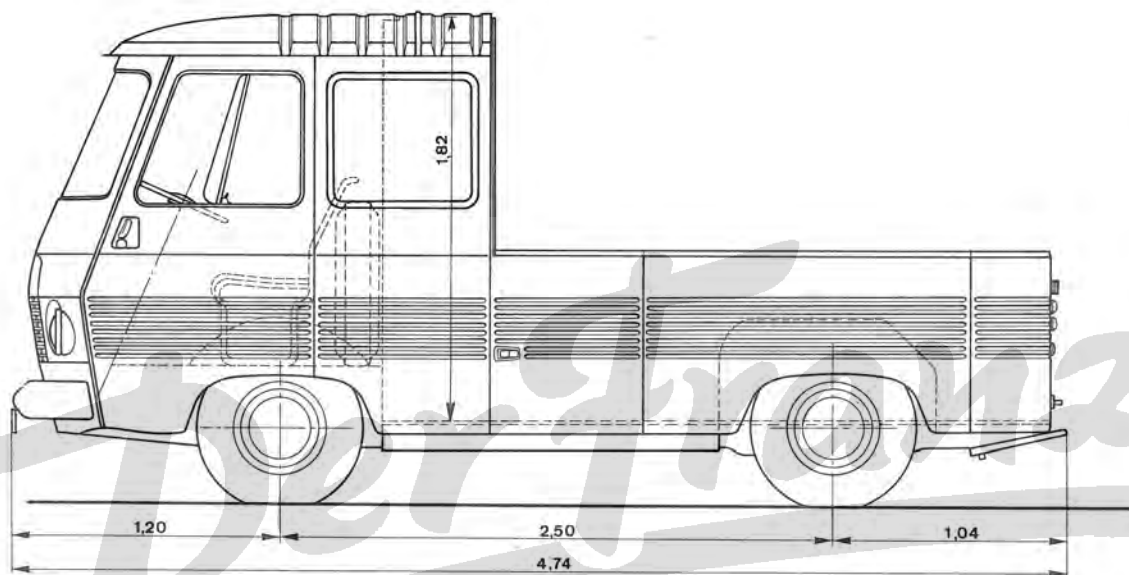
NUTZLAST : 1800 kg

- 92 -



# AUSSENMASSE DES PRITSCHENWAGENS (PICK-UP)

- 93 -



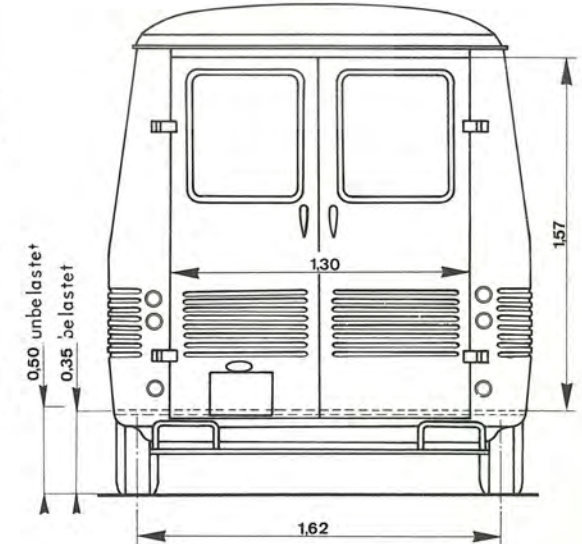
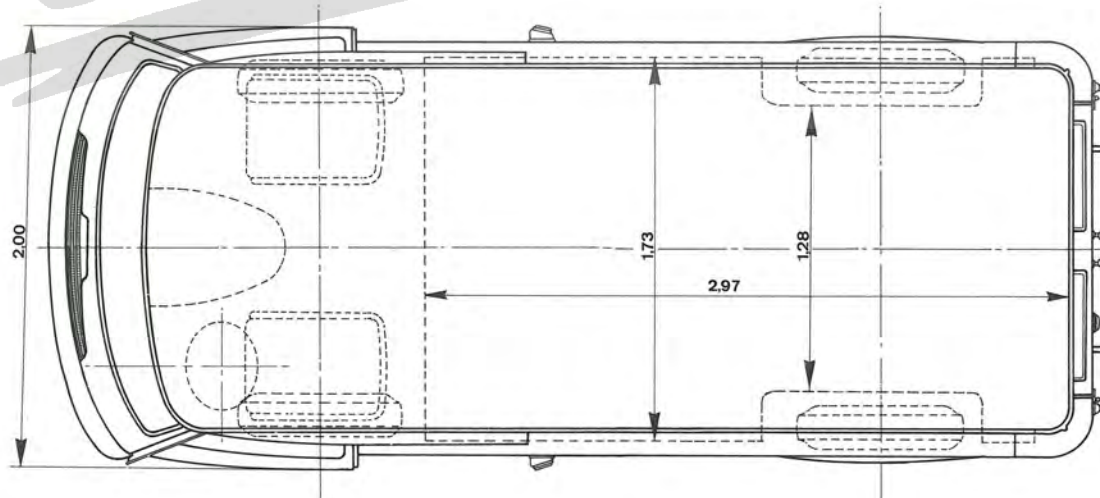
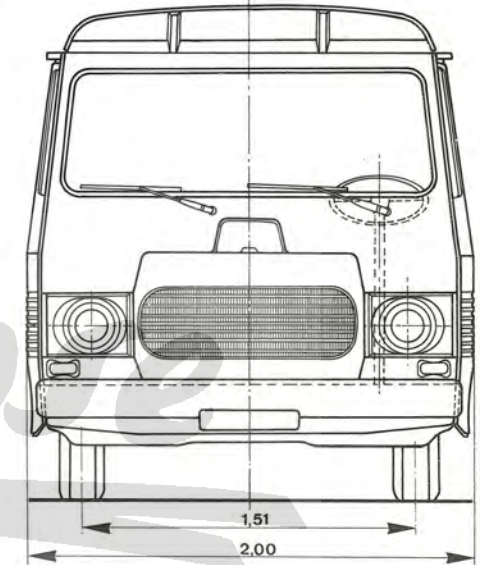
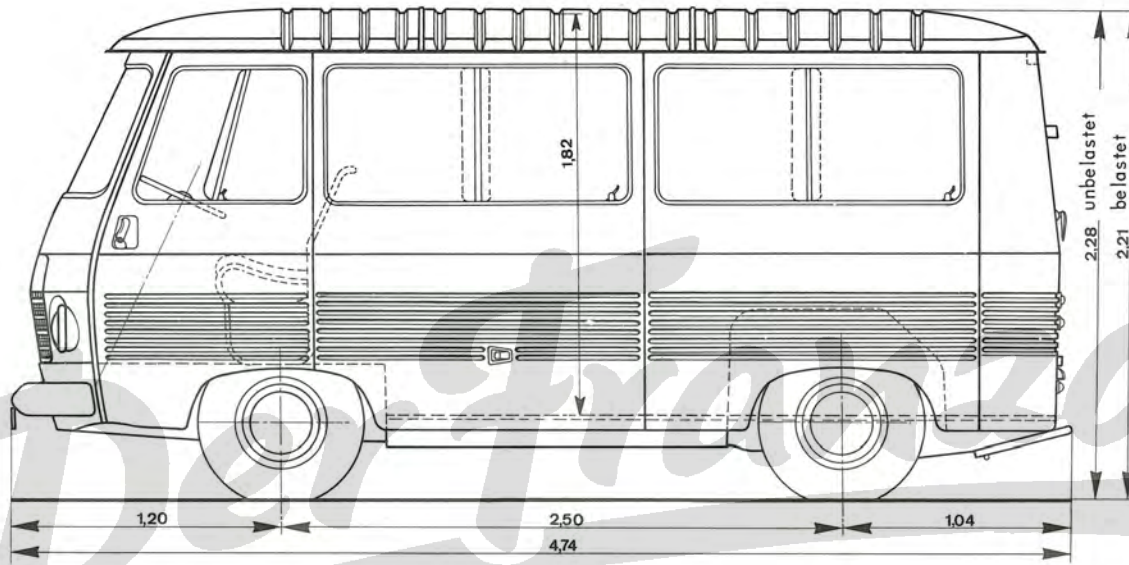
KASTENWAGEN MIT SEITENFENSTERN

NUTZLAST : 1400 kg

- 94 -



# AUSSENMASSE DES KASTENWAGENS MIT SEITENFENSTERN



KLEINBUS 14 SITZPLÄTZE (mit Fahrer)

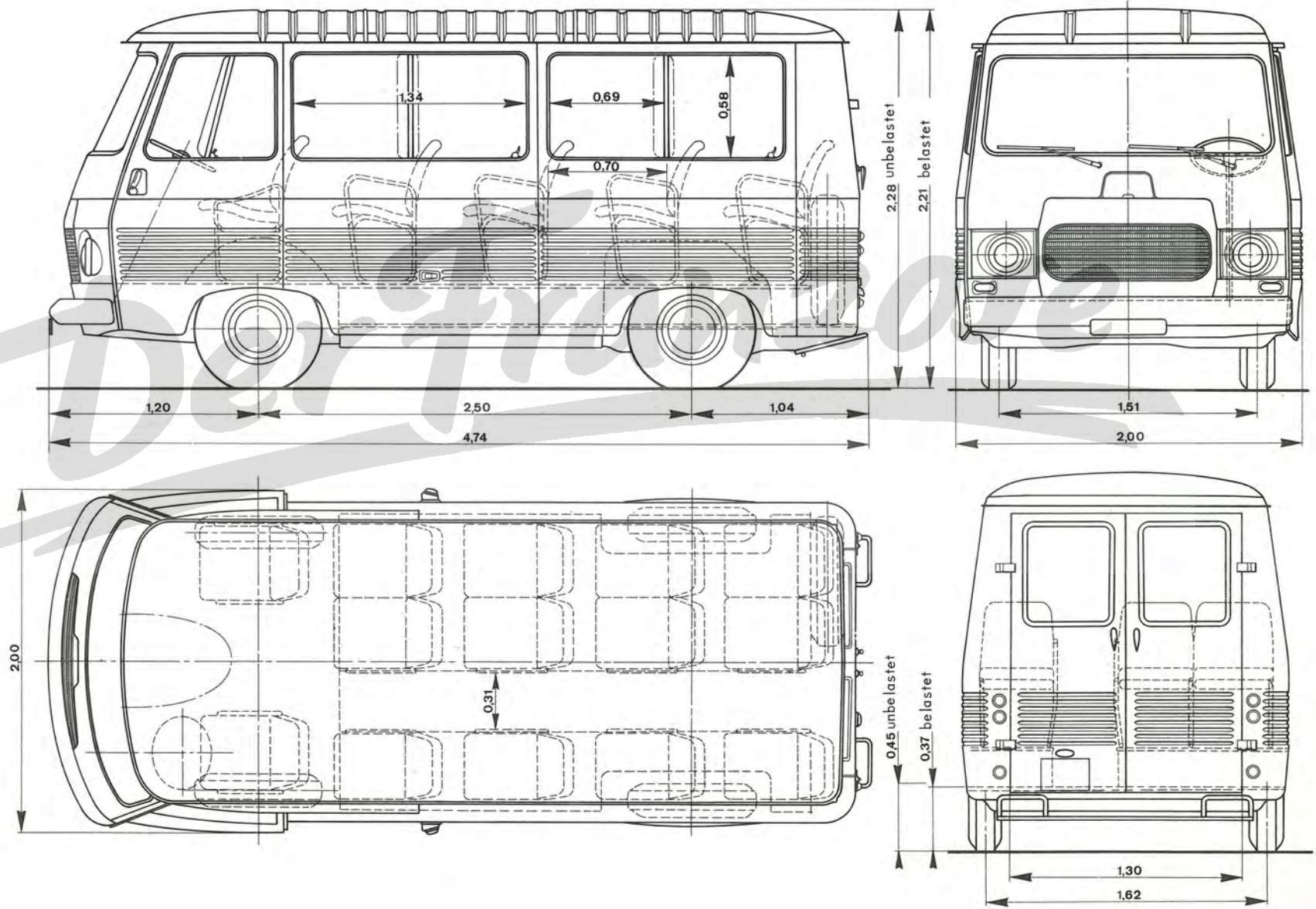
- 96 -





# AUSSENMASSE DES KLEINBUSSES

- L6 -



## LACKIERUNG UND INNENAUSSTATTUNG

Die Fahrzeuge «J7» werden mit einer durch Infrarot gebrannten Kunstharzlackierung von natürlichem und unveränderlichem Glanz, die den Witterungseinflüssen standhält, geliefert.

Auf Wunsch können die Fahrzeuge «J7» zwecks nachträglicher Auftragung einer speziellen für Werbezwecke gedachten Lackierung ebenfalls in grundiertem Zustand geliefert werden.

	KASTENWAGEN 1400 & 1800 kg	FAHRZEUGE mit Seitenfenstern	KLEINBUSSE
Lackierung	aussen	Bleu Tahiti 1094 Gris Perle 1142	Bleu Tahiti 1094 Vert émeraude 1028 Dach : Beige 516
	innen	Bleu Tahiti 1094 Gris Perle 1142	Beige 1045 Dach : Beige 516 mit Blanc safrané gespritzt
	Räder	Gris Perle 1142	Gris Perle 1142 Vert émeraude 1028
Sitze	schwarzes Kunstleder	schwarzes Kunstleder	Kunstleder «Chamois»
Instrumentenbrett	schwarz kristall	schwarz kristall	schwarz kristall
Lenkrad	schwarz	schwarz	schwarz
Sonnenblende	gekörnter Pressspan	gekörnter Pressspan	Kunstleder «Chamois»
Bodenbelag im Fahrerhaus	schwarz	schwarz	beige marmoriert