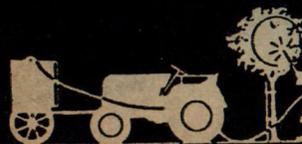


Heruntergeladen bei:



Kramer



BEDIENUNGS- ANLEITUNG

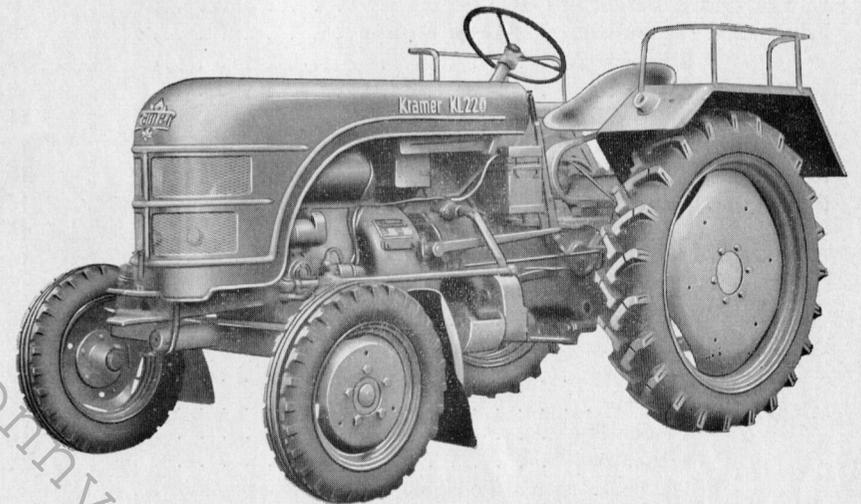
KL 220

(mit Kramer-Getriebe)

Phnysechmik.de

Maschinenfabrik Gebr. Kramer GmbH. Gutmadingen (Baden)

Bedienungsanleitung



für den luftgekühlten Kramer-Diesel-Schlepper

KL 220

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	3
Technische Daten des KL 220	4
Technische Daten des Motors	5
Inbetriebnahme des Schleppers	6
Inbetriebnahme und Wartung während des Betriebes	6
Vorbereitung zum Anlassen	6
Anlassen des Motors	7
Während des Betriebes	7
Abstellen des Motors	7
Fahren und Arbeiten mit dem Schlepper	8
Pflege und Instandhaltung A) des Motors	9
Schmierstoffe	9
Motor	9
Kraftstoffeinspritzanlage	11
Schmierplan	12
Kühlluftgebläse	16
Pflege und Instandhaltung B) der elektr. Anlage	16
Lichtmaschine	16
Anlasser	16
Glühkerze	16
Batterie	16
Pflege und Behandlung C) des Fahrgestells und Triebwerks	17
Kupplung	17
Lenkung	17
Vorderachse	17
Mähantrieb	18
Ölerneuerung und Reinigung des Getriebegehäuses	19
Bremsen	19
Lenkbremse	19
Pflege der Luftreifen	19
Schmierplan-Tabelle	20
Betriebsstörungen und ihre Beseitigung	20
Motorstörungen und ihre Ursachen	21
Kurzanleitung zur Wartung und Pflege der Maschine und des Motors	23
Füllmengen	25

Vorwort

Die Bedienungsanleitung enthält neben den technischen Daten des KL 220 Angaben über Inbetriebnahme, Fahren und Arbeiten, sowie Pflege und Instandhaltung des Schleppers.

Ihr Händler hat Ihnen das Fahrzeug nach einer Abnahmeprüfung in dem Bewußtsein geliefert, daß werksseitig alles getan wurde, einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Es ist aber notwendig, die nachstehende Bedienungsanleitung sorgfältig durchzulesen und die angegebenen Winke zu beachten. Nur so machen Sie sich schnell vertraut mit der Handhabung und werden Zeitverluste und Instandhaltungskosten einsparen.

Das Werk übernimmt unter keinen Umständen für die Folgen fahrlässiger oder falscher Bedienung die Verantwortung.

In Zweifelsfällen nehmen Sie auf jeden Fall die Beratung unseres Werksvertreters in Anspruch.

Instandsetzungsarbeiten sind rechtzeitig und nur von anerkannten Fachkräften ausführen zu lassen.

Sollten Garantieansprüche geltend gemacht werden, so sind diese sogleich nach Feststellung eines Mangels dem Lieferwerk oder der zuständigen Verkaufsstelle schriftlich unter Angabe der Fahrgestell-, Motor- und Getriebeummern vorzulegen.



MASCHINENFABRIK GEBR. KRAMER GMBH
GUTMADINGEN/BADEN

Technische Daten des KL 220

Bauart:	Moderne Form, Blockkonstruktion.
Motor:	Stehender Viertakt-Zweizylinder-Dieselmotor 22/24PS, regulierbare Drehzahl 550-2000 U/min., Wirbelkammerbauart, Oelumlaufrschmierung, Ölbadluftfilter, Brennstofffilter, Öldruckanzeiger.
Anlasseranlage:	12 Volt.
Kühlung:	Luftkühlung durch Kühlgebläse
Hand- und Fußgas	
Getriebe:	6 Gänge (5 vorwärts, 1 rückwärts).
Fahrgeschwindigkeiten:	vorwärts: 2,8-5,0-8,0-12,0-20,0 und rückwärts: 4,7 km/Std.
Bereifung:	Vorn 5,00-16, hinten 8-32 AS.
Kupplung:	Einscheibentrockenkupplung
Lenkung:	Einzelrad-Zahnsegment-Lenkung.
Hinterachse:	Zwei Steckachsen.
Bremsen:	Kombinierte Hand- und Fußbremse, Handbremse feststellbar.
Automatische Steuerrad-Lenkbremse	
Vorderachse:	Einzelradgedeferte Preßprofil-Stahlachse am Vorderachsbock pendelnd gelagert. Lenkeinschlag-Begrenzung.
Kotflügel:	Vorn und hinten (hinten als unfallsichere Sitzbänke für Mitfahrer)
Anhängevorrichtung:	Hinten, drehbar gefedert.
Zugmaul:	Vorn.
Acker-Anhängeschiene:	Breite Ausführung.
Ladepritsche:	Riffelblech, unfallsicheres Auf- und Absteigen.
Differentialsperre:	Feststellbar.
Zapfwelle:	Abschaltbar, Drehzahl: 540 U/min. bei 1800 U/min.
Riemenscheibe:	200 Ø, 110 breit, 1455 U/min.
Elektrische Ausrüstung:	Lichtmaschine 12 Volt, 75 Watt, Batterie 62,5/70 Ah, Beleuchtung komplett, 2 Scheinwerfer unter der Haube, 2 Begrenzungslampen, 2 Schlußlampen m. Kennzeichenbeleuchtung, Signalhorn, Steckdose für Anhängerbeleuchtung mit Stecker.
Maße: (mm)	Länge 2900, Breite 1580, Höhe ohne Mähbalken 1570, mit Mähbalken 2020, Radstand 1835, Spurweite 1250/1900, Bodenfreiheit 380.
Gewicht:	1350 kg.
1 Satz Werkzeug und Reserveteile	

Zusätzlich:

Bereifung:	10-28 AS
Verstellbare Spur	
Kriechgang	(10 Vorwärts- [0,6-20 km/std.], 2 Rückwärtsgänge.)
Mähantrieb:	einzeln.
Mähwerk:	komplett (5')
Zapfwelle	gangabhängig schaltbar.
Seilwinde	einschl. 50 m Drahtseil und Abstützsporn.
Ackeranhängeschiene	höhenverstellbar.
Hydraul. Kraftheber	mit Dreipunkt-Aufhängung.
Einzelradlenkbremse	(zusätzlich Fußpedale rechts und links)
Belastungsgewichte	
Stopplichtanlage, Frontlader usw.	

Technische Daten des Motors

Hauptdaten

Bauart:	F2L 612
Zylinderzahl:	2 Zylinder stehend
Bohrung:	90 mm Ø
Hub:	120 mm
Hubraum:	1520 ccm
Drehsinn:	auf Schwungrad gesehen linksdrehend
Arbeitsweise:	Viertakt-Wirbelkammer-Diesel

Leistungs- und Verbrauchsangaben

Fahrzeugmotor	
Dauerleistung (blockiert):	22 PS
Drehzahl:	2000 U/min.
max. Drehmoment:	8 mkg
Kraftstoffverbrauch bei max. Drehmoment:	185 g/PS _h
Schmierölverbrauch:	60 g/h

Kühlung und Schmierung des Motors

Kühlung:	Luftkühlung mittels Schwungradgebläse
Schmierung:	Druckumlaufrschmierung
Schmieröldruck bei warmem Motor:	0,5 atü bei Leerlauf (500 U/min.) ca. 2,5-3 atü bei 2000 U/min.

Oelinhalt	
bis obere Meßstabmarke:	ca. 6,0 Liter
bis untere Meßstabmarke:	ca. 4,5 Liter
Schmieröltreiniger:	Siebfeinfilter mit Tressengewebe und eingebautem Umgehungsventil, Feinstfilter im Nebenstrom

Kraftstoffeinspritzanlage

Einspritzpumpe mit mech. Regler:	
Kraftstoff-Filter:	Filzplattenfilter
Düsenhalter:	KD 45 SDA 37/1
Einspritzdüse:	DNSOD 211
Einspritzdruck:	125 atü
Förderbeginn:	26° bis 28° vor o. T.

Einstelldaten des Motors

Ventilspiel bei kalt. Motor:	0,1-0,15 mm
Einlaßventil öffnet:	16° vor o. T.
Einlaßventil schließt:	40° nach u. T.
Auslaßventil öffnet:	52° vor u. T.
Auslaßventil schließt:	16° nach o. T.
Kolbenabstand vom Zylinder-Kopf:	1-1,2 mm (Zylinderdichtung 0,75 mm stark)

Elektrische Ausrüstung

Anlasser	Bosch EJD 1,8/12 R 45
Lichtmaschine mit Reglerschalter:	Bosch REE 75/12/2000 A R 1
Antrieb d. Lichtmaschine:	Keilriemen 10 x 750 DIN 2215
Glühkerze 0,9 Volt:	Bosch KE/GA 1/8, Beru 322 GE
Glühüberwacher:	DIN 72 525
Glühwiderstand:	7,6 Volt, 40 Amp. DIN 72 525

Gewicht des Motors:	ca. 250 Kg.
----------------------------	-------------

Vor Inbetriebnahme des Schleppers

folgende Punkte beachten:

1. Reifendruck der Vorder- und Hinterräder kontrollieren. Vorderräder 2 atü, Hinterräder 0,8 – 1,5 atü.
2. Prüfen, ob alle Radmutter und die Mutter der Lenkungsteile fest angezogen sind.
3. Beachten, daß alle Antriebe und die Differentialsperre ausgeschaltet sind. Der Ganghebel muß in Mittellage stehen und leicht seitlich beweglich sein. Der Schalthebel für die Zapfwelle muß rückwärts liegen und der Mähtriebschalthebel nach rückwärts ausgeklinkt sein.
4. Kupplungs- und Bremspedal betätigen und hierbei prüfen ob sie leicht gangbar sind. Dieses ist besonders bei strenger Kälte zu beachten, da die Bremsen dann eingefroren sein können.
5. Der Handbremshebel wird wieder angezogen und erst vor dem Anfahren gelöst.
6. Kontrollieren ob die Licht- und Signalanlage in Ordnung ist und ob das Fahrzeug der STVZO entspricht. (Messerbalkenschutzleiste und Anhängelockensicherung).
7. Sind sämtliche Schmierstellen nach Schmierplan mit Fett oder Öl versehen? (Schmiernippel und Oellöcher sauber halten!)
8. Ist die täglich erforderliche Überprüfung und evtl. Ergänzung der Ölstände im Motorengehäuse, im Getriebegehäuse und Luftfilter erfolgt?
9. Kontrollieren ob genügend sauberer Kraftstoff aufgefüllt und der Tankhahn geöffnet ist.
10. Nachfolgende Anweisungen über die Inbetriebnahme selbst und die Wartung während des Betriebes beachten.
11. Beim Fahren auf öffentlichen Straßen Führerschein und Schlepperpapiere mitnehmen.

Inbetriebnahme und Wartung während des Betriebes:

Anmerkung: Die neue Maschine, besonders der Motor, sind vorerst nicht voll auszunutzen.

Der Motor: I. Vorbereitung zum Anlassen

Vor dem Anlassen ist folgendes zu beachten:

1. Kraftstoffvorrat im Kraftstoffbehälter ergänzen.
2. Kraftstoffhahn geöffnet. (Nur bei längerem Stillstand schließen.)
3. Ölstand im Kurbelgehäuse überprüfen bzw. ergänzen.
4. Spannung des Keilriemens für Lichtmaschinenantrieb überprüfen bzw. nachstellen.
5. Der Kraftstoff muß an der gelösten Entlüftungsschraube des Kraftstoff-Filters blasenfrei austreten.
6. Mit dem Vorpumphebel solange vorpumpen, bis das Einspritzen des Kraftstoffes durch merkbaren Widerstand fühlbar ist.
7. Zeiger am Abstellhebel auf Stellung „B“ (auf Einspritzpumpendeckel gekennzeichnet) im Uhrzeigersinn drehen.

II. Anlassen des Motors (elektrisch)

1. Schaltkastenschlüssel einstecken, wobei rote Anzeileuchte aufleuchten muß. Drehzahlverstellhebel auf Vollast stellen.
2. Glüh- und Anlaßschalter auf Stellung „1“ (Vorglühen) drehen und auf Aufglühen des Glühüberwachers achten (ca. 15 bis 20 Sek.) Bei kaltem Motor bis zu 1 Min. vorglühen, bei betriebswarmem Motor ist vorglühen nicht erforderlich.
3. Anlaßschalter auf Stellung „2“ drehen. Hierbei tritt der Anlasser in Tätigkeit. **Sobald der Motor zündet, Anlaßschalter loslassen.** (Maximale Betätigung des Anlaßschalters ca. 15 Sek.). Springt der Motor nicht sofort an oder läuft er nicht durch, so ist nochmals in Stellung „1“ vorzuglühen und erneut anzulassen. **Nicht anlassen, solange Motor und Anlasser sich bewegen.** Nach 3 oder 4 vergeblichen Anlaßversuchen ist nach der Störungstabelle vorzugehen und die Ursache zu beseitigen.

Eine sorgfältige Entlüftung der Einspritzanlage ist Voraussetzung für sicheres Anspringen.

4. Vor dem **Anlassen des Motors im Winter** bzw. bei niedrigen Außentemperaturen ist auf guten Ladezustand der Batterie zu achten, evtl. diese warmhalten und den Motor mit der Kurbel vor dem Anlassen gangbar zu machen. Weiterhin ist bei sehr niedrigen Außentemperaturen ca. 2 Minuten vorzuglühen und nach dem Anlassen bei Aussetzen einzelner Zündungen weiterzuglühen bis der Motor gleichmäßig arbeitet.

Zwischen zwei Anlaßvorgängen ist zur Schonung des Sammlers und zum Auspendeln des Motors eine Pause einzulegen.

III. Während des Betriebes

Nachdem der Motor angesprungen und der vorgeschriebene Öldruck erreicht ist, kann der Motor sofort mäßig belastet und nach 1 bis 2 Minuten auf Vollast übergegangen werden. Der Öldruck soll bei warmem Motor ca. 2,5 – 3 atü betragen und im Leerlauf nicht unter 0,5 atü absinken.

Eine Überlastung des Motors macht sich durch rußenden Auspuff bemerkbar. Durch längere Überlastung des Motors können Störungen und starker Verschleiß auftreten.

Am Brennstofffilter ist die Entleerungsschraube alle 6 bis 8 Tage zu öffnen und evtl. angesammeltes Wasser abzulassen, danach zu schließen und durch Öffnen der Lüftungsschrauben zu entlüften.

Es ist darauf zu achten, daß der Brennstofftank nie leergelassen wird, da sonst die Leitungen und die Pumpe neu entlüftet werden müssen.

IV. Abstellen des Motors

Zeiger des Abstellhebels am Einspritzpumpendeckel im Uhrzeigersinn in Stellung „H“ drehen. Bei längerer Betriebsunterbrechung ist auch das Absperrventil am Kraftstoffbehälter zu schließen und der Motor soweit durchzudrehen, bis Ein- und Auslaßventil geschlossen sind.

Ein Einsprühen von Korrosionsschutzöl durch die Glühkerzenbohrung ist zweckmäßig.

Gelegentliche Inbetriebnahme sichert zuverlässiges schnelles Starten im Bedarfsfall.

Fahren und Arbeiten mit dem Schlepper

1. Motor starten und kurz warm laufen lassen.
2. Kupplungspedal nach unten drücken. Die Kupplung ist dann ausgerückt.
3. Den gewünschten Gang schalten. (Die Gangstellung ist auf dem Knopf des Schalthebels der Getriebebeschaltung markiert).
4. Gas geben.
5. Handbremse lösen und Kupplung langsam durch allmähliches Nachlassen des Kupplungspedals einrücken. Der Schlepper kommt dann langsam in Bewegung. Nach dem Einrücken den Fuß sofort vom Kupplungspedal wegnehmen.
6. Vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang oder umgekehrt, darf nur bei stillstehendem Fahrzeug geschaltet werden. Beim Schalten in den Rückwärtsgang oder den 1. Gang muß der Schalthebel etwas angehoben werden.
7. Bei Talfahrten im kleinen Gang fahren und kleinste Motordrehzahl einstellen. Fußbremse benützen. Bei Bergfahrten vor Beginn der Steigung auf den erforderlichen kleinen Gang umschalten. Im Gefälle und auf Steigungen niemals auskuppeln und schalten.
8. **„Durchrutschen“ der Räder vermeiden!**
Hierbei drehen die Räder auf der Stelle ohne zu greifen. Deshalb Vorsichtig anfahren! Bei glatter oder vereister Fahrbahn mit geringerer Last fahren oder gegebenenfalls Ketten auflegen.
9. Die Reifen nie in Ölpfützen stehen lassen, da sonst der Gummibelag zerstört wird.

Lenkbremse: Bei sehr starkem Lenkeinschlag (Volleinschlag) tritt die Lenkbremse automatisch in Tätigkeit.

Differentialsperre:

Sollte auf nassem oder schmierigem Boden ein Hinterrad rutschen, so wird durch Umlagen des federnden Hebels die Differentialsperre eingeschaltet, beide Räder drehen nachher gleich schnell. Beim Kurvenfahren darf die Sperre nicht eingeschaltet werden. Desgleichen auch nicht bei aufgesetzten Greifern. **Vor dem Einschalten der Sperre ist das Kupplungspedal durchzutreten und wieder langsam loszulassen.**

Riemenscheibe:

Bei Gebrauch der Riemenscheibe ist der Schlepper durch Feststellen der Handbremse zu sichern. Mähkurbelstange durch vorheriges Lösen der Sechskantschraube vom Kurbelzapfen abdrücken. Um sich vor den durch das Rutschen des Riemens bedingten elektrischen Aufladungen des Schleppers zu sichern, ist es ratsam, denselben mittels einer Kette oder eines anderen metallischen Teils zu erden.

Der Schlepper ist beim Dreschen so aufzustellen, daß er möglichst staubfreie Luft bekommt. Die gewünschte Drehzahl kann durch Verstellen des Gashebels erreicht werden.

Betätigung der Riemenscheibe:

Einschalten: Kupplungshebel treten, dann vorsichtig Zapfwellenschalthebel einrücken und Kupplungspedal langsam nachlassen.

Ausschalten: Zuerst Kupplungspedal treten, dann Zapfwellenschalthebel ausrücken.

Zapfwelle:

Im Betrieb mit der Zapfwelle ist vorher die Schutzkappe zu lösen und zu entfernen. Die Einschaltung erfolgt durch den am Getriebegehäusedeckel angebrachten Zapfwellenschalthebel.

Arbeiten mit Zapfwellenbinder:

Beim Arbeiten mit dem Zapfwellenbinder ist unbedingt darauf zu achten, daß

- a) der Anhängepunkt des Binders am Schlepper sich in der Mitte zwischen

- den beiden Kreuzgelenken der Gelenkwelle befinden muß und
- b) zur Verhütung von Unfällen über dem am Zapfwellenende befindlichen Kreuzgelenk ein Schutzblech an der hinteren Stirnseite des Getriebegehäuses angebracht ist.

Pflügen:

Die Pflugleistung richtet sich nach der Arbeitsbreite und Arbeitstiefe des Pfluges sowie nach der Schwere des Bodens. Beim Tiefpflügen wird je nach den Bodenverhältnissen mit 1- oder 2-scharigem Pflug gearbeitet. Die normale Pfluggeschwindigkeit wird im zweiten oder dritten Gang erreicht.

Pflege und Instandhaltung A) des Motors

Voraussetzung für ständige Betriebsbereitschaft und geringste Reparaturen sind ordnungsgemäße Bedienung und sorgfältige Pflege.

Zur letzteren gehört:

Die Wahl eines guten Schmieröles und Kraftstoffes sowie dessen Filterung, ein gereinigter Luftfilter und die äußere Sauberhaltung von Motor und Getriebe.

Am Wochenende ist eine gründliche Reinigung und eine genaue Durchsicht des Schleppers vorzunehmen. Alle Schrauben und Muttern, besonders die der Lenkteile, der Vorder- und Hinterräder, sind auf festen Sitz zu prüfen.

Schmierstoffe:

Nur gute, säure- harz- und wasserfreie Marken-Mineralöle verwenden. (Shell, Esso, Gasolin, BP, BV, Nitag und Deutsche Vacuum).

Kein Mischen verschiedener Öle vornehmen!

a) **Motorenöl:** Möglichst HD-Öle verwenden!

Im Winter: 3—4° Engler bei 50° C (entspricht SAE 10)
im Sommer: 5—9° Engler bei 50° C (entspricht SAE 30)
für Tropen: mindestens 6—9° Engler bei 50° C, SAE 30
Flammpunkt ca. 220° C.

b) **Getriebeöl:** Im Winter und Sommer: Zähflüssigkeit etwa 18—20° Engler bei 50° C (entspricht SAE 90).

Für alle Öle Stockpunkt unter -10°, Flammpunkt nicht unter 200° C.

c) **Schmierfett:** Kein gewöhnliches Staufferfett verwenden, sondern starkkonsistentes durchsichtiges Kugellager- oder Heißlagerfett.

Vor dem Schmieren mit der Hochdruckschmierpresse sind die Druckschmierköpfe stets sorgfältig zu reinigen.

Motor:

Das Einfahren der Motoren geschieht zweckmäßigerweise mit **normalem Schmieröl**, um ein schnelleres Einlaufen der aufeinandergleitenden Teile zu erzielen. Aus diesem Grunde ist während der ersten 100 Stunden kein HD-Öl zu verwenden. Dabei sind die vorgeschriebenen Ölwechselzeiten sorgfältig einzuhalten.

Bei Übergang auf HD-Öl sind folgende Punkte besonders zu beachten:

- a) Altes Öl bei betriebswarmem Motor restlos ablassen, Oelwanne ausspülen, Oelfilter ausbauen und sorgfältig reinigen; neues HD-Öl bis kurz über untere Meßstabmarke einfüllen.
- b) Diese erste HD-Öelfüllung ist höchstens 20 Stunden im Motor zu belassen, weil durch Lösen der im Motorinnern vorhandenen Rückstände aller Art das HD-Öl vorzeitig stark verschmutzt.
- c) Zweite HD-Öelfüllung — bis zur oberen Meßstabmarke — nach weiteren 40 Stunden wechseln, dabei Schmierölfilter wieder sorgfältig reinigen.

- d) Zeigen sich bei diesem Ölwechsel keine größeren Schlammablagerungen in Ölwanne oder Filter, so kann der weitere Ölwechsel alle 100 Stunden erfolgen. Andernfalls ist noch ein Ölwechsel nach 60 Stunden erforderlich.

Erfolgt der Übergang von normalem Schmieröl auf HD-Öl nach längerer Laufzeit, etwa 1000 Stunden, so ist mit etwas höherem Ölverbrauch zu rechnen.

Bei älteren Motoren empfehlen wir einen Übergang auf HD-Öl nur nach vorheriger Grundüberholung.

Ein Überschreiten der vorgeschriebenen Ölwechselzeiten ist unter allen Umständen zu vermeiden, weil auch die im HD-Öl befindlichen Zusätze sich verbrauchen.

Ölstandkontrolle

Der Ölstand ist täglich, mindestens alle 10 Betriebsstunden bei stillstehendem Motor zu prüfen. Hierbei ist zu beachten, daß der Motor nicht schräg steht und der Meßstab vorher mit einem faserfreien Lappen abgewischt wird. Die Prüfung des Ölstandes mit dem Meßstab ist erst dann einwandfrei, wenn nach dem Auffüllen mit Schmieröl der Motor einige Minuten gelaufen hat, so daß alle Räume des Ölkreislaufes gefüllt sind.

Schmierölwechsel

Der Ölwechsel ist bei neuem, bzw. überholtem Motor wie folgt durchzuführen:

1. Ölwechsel nach 20 Betriebsstunden.
2. Ölwechsel nach weiteren 40 Betriebsstunden,
3. Ölwechsel nach weiteren 60 Betriebsstunden, später alle 100 Betriebsstunden

Diese hier angegebenen Zeiten dürfen keinesfalls überschritten werden.

Das Altöl ist in warmem Zustand abzulassen, der Oelschlamm aus dem Kurbelgehäuse zu entfernen und dann Frischöl bis zur oberen Marke aufzufüllen.

Schmierölfilter

Beim Schmierölwechsel ist gleichzeitig das Siebfeinfilter (mit Tressengewebe und Sicherungsventil) auszubauen und in Dieselkraftstoff sauber auszuwaschen. Nach jeder Reparatur oder nach Arbeiten an den Triebwerksteilen und Oelleitungen des Motors empfiehlt es sich, den Motor 10—15 Minuten laufen zu lassen und das Ölfilter nochmals auszubauen und zu reinigen. Nach diesem Kurzlauf ist der Ölstand zu kontrollieren. Die zentrisch im Siebfeinfilter sitzende Feinfilter-Patrone kann nicht durch Auswaschen gesäubert werden, sondern muß nach 200 Betriebsstunden durch eine neue Filterpatrone ersetzt werden.

Schmieröl Druck

Nach Inbetriebsetzung soll der Oeldruckmesser sofort Druck anzeigen. Bei kaltem Motor steigt dieser Druck langsam an und erreicht schon bei geringer Drehzahl ca. 4 atü. Bei betriebswarmem Motor und max. Motordrehzahl muß ein Druck von 2,5—3 atü vorhanden sein. Im Leerlauf soll der Oeldruck mindestens 0,5 atü betragen. Fällt aus irgendeinem Grunde, z. B. wegen Undichtigkeit der Oeldruck unter die vorhin angegebenen Werte, so ist der Motor sofort abzustellen und die Fehlerquelle zu beseitigen.

Das Oeldruckregulierungsventil, mit dem der Oeldruck im Werk eingestellt wird, soll ohne Grund nicht verstellt werden.

Oeldruckanzeiger

Die Oeldruckanzeige erfolgt über eine Übertragsleitung zum Zeigermanometer, der laufend überwacht werden soll. Bei Anbau des Manometers soll die Übertragsleitung gut entlüftet sein. Die Anschlußstelle der Manometerdruckleitung befindet sich vorn am Kurbelgehäusedeckel in der Nähe des Oeldruckregulierungsventils. Bei sehr niedrigen Außentemperaturen empfiehlt es sich, die Übertragsleitung mit einem nicht frierenden Hydrauliköl zu füllen.

Kipphebel- und Ventilschmierung

Die Kipphebellager sowie alle Steuerungsteile auf dem Zylinderkopf werden automatisch geschmiert. Die Ölzufuhr erfolgt durch die hohlen Stoßstangen. Das Ablauföl fließt durch die Stoßstangenschutzrohre in das Kurbelgehäuse zurück.

Schmierung der Einspritzpumpe und des Reglers

Regler und Einspritzpumpe werden automatisch durch Spritzöl aus dem Innern des Motors geschmiert.

Luftfilter

Staubhaltige Ansaugluft führt zu vorzeitigem Verschleiß des Motors. Daher empfehlen wir richtige Wartung und Sauberhaltung der Luftfilter. Die Zeitabstände für die Säuberung bzw. des Ölbadwechsels schwanken je nach Staubgehalt der Außenluft zwischen 10 und 60 Stunden. **Die Überprüfung und Wartung des Ölbadessoll erst 1½ bis 2 Stunden nach Stillstand des Motors oder am nächsten Tage vor Inbetriebnahme vorgenommen werden.** Ist das Ölbad verschlammte oder unter die untere Ölmarke gesunken, so ist der Ölkopf mit Dieselkraftstoff zu reinigen und mit Motorenöl bis zur Peilmarke neu aufzufüllen.

Eine Reinigung mit Benzin, Ätherlösungen oder ähnlichen, leicht brennbaren Flüssigkeiten ist wegen Brand- oder Explosionsgefahr unstatthaft.

Belüftung der Zylinderkopfhäube

Die von oben in den Zylinderkopf eingesetzte Patrone zur Belüftung des Kipphebraumes ist öfters zu überprüfen bzw. nach Abnahme der Kappe mit Dieselkraftstoff zu reinigen.

Kraftstoffeinspritzanlage

1. Allgemeines

Bei allen Pflege- und Wartungsarbeiten an der Kraftstoffeinspritzanlage ist peinliche Sauberkeit besonders wichtig. Guter Kraftstoff verlängert die Lebensdauer des Motors.

2. Kraftstoff

Der geeignete Kraftstoff ist Dieselkraftstoff.

Auf Lieferung eines einwandfreien Kraftstoffes ist größtes Gewicht zu legen.

Die Kenndaten bewährter Kraftstoffe sind:

Spez. Gewicht	0,84—0,89 bei 15° C
Stockpunkt	minus 18° C
Flammpunkt	zwischen 60° und 100° C
Unterer Heizwert	10 000—15 000 kcal
Cetanzahl	nicht unter 45
Siedebeginn	170—210° C
Zündpunkt in Luft	500—540° C
Aschegehalt	praktisch 0 %
Schwefelgehalt	nicht über 1 %
Verkokungsrückstand	unter 0,1 % (nach Conradson)

3. Tanken

Der Kraftstoff muß frei von Sand, Schlamm und Wasser sein, da sonst Einspritzpumpe und Einspritzventile verschmutzen sowie vorzeitiger Verschleiß verursacht wird. Deshalb nur gut filtrierten Kraftstoff einfüllen.

Es ist beim Tanken folgendes zu beachten: (s. Bild 14)

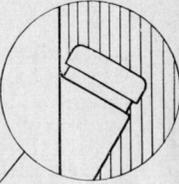
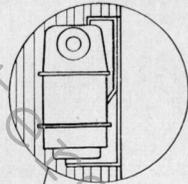
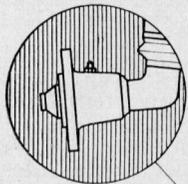
- a) Vorratsbehälter (Faß) mit Kraftstoff ruhig stehen lassen, damit sich der Schmutz am Boden absetzen kann.
- b) Bei Verwendung einer Handpumpe nicht den Bodenschlamm aufrühren, Pumpe fest ins Faß einsetzen und Kraftstoff nicht unmittelbar vom Boden absaugen. Die Sauglöcher müssen mindestens 5 cm vom Faßboden entfernt sein.
- c) Den letzten Rest des Faßinhalts nicht im Motor verwenden.

Schmierplan zu Schleppertyp KL 220 (Kramergetriebe) mit F 2 L 612 Motor

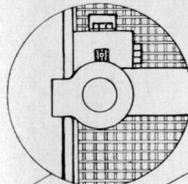
Ventilführungen täglich über d. Kugelhöler m. Gasöl-Schmierölgemisch schmieren. Jeden 3. Tag sind n. Abnahme d. Deckels Kugelpfannen, Kipphebel und Einlaßvent. m. Öl z. schmieren

Heruntergeladen von
www.konny's-technik.de

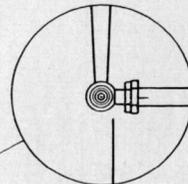
Monatlich Fett



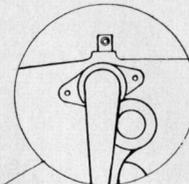
Ölablaßflansch



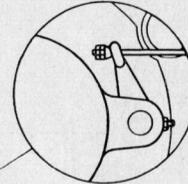
2 x wöchentlich Fett



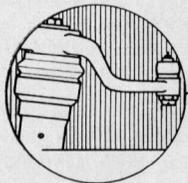
Wöchentlich Öl



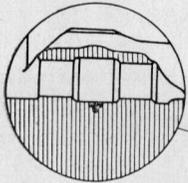
Wöchentlich Öl



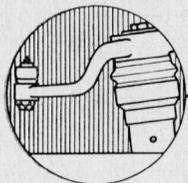
2 x wöchentlich Fett



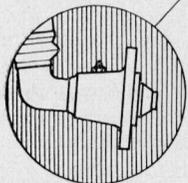
2 x wöchentlich Fett



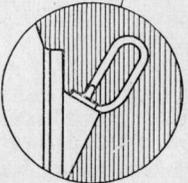
2 x wöchentlich Fett



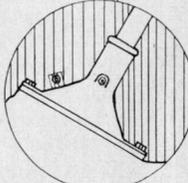
Monatlich Fett



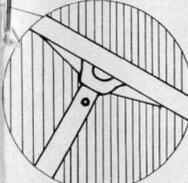
Täglich Ölstand prüfen
Ölwechsel nach 100
Betriebsstunden



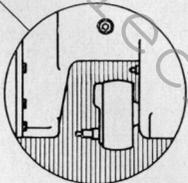
Monatlich Öl



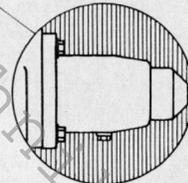
Wöchentlich Fett
Wöchentlich Öl



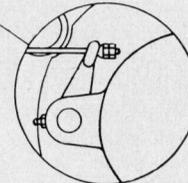
Wöchentlich Fett



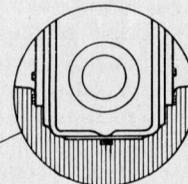
Monatlich Ölstand kontrollieren
jährlich Ölwechsel



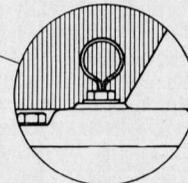
Wöchentlich Öl

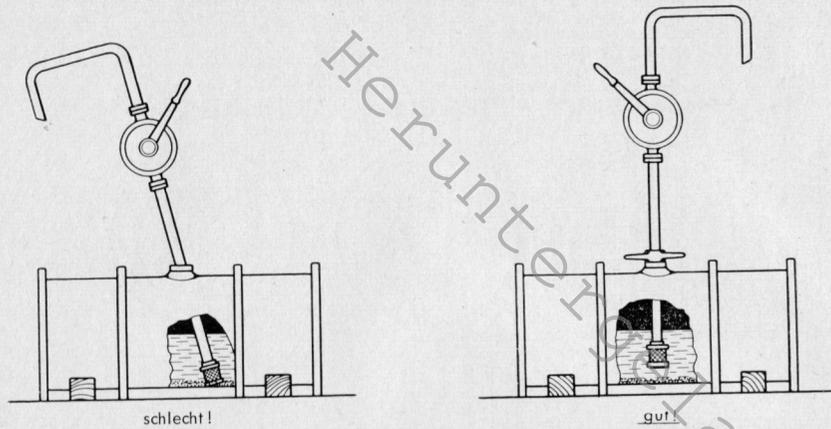


Ölablaßschraube



wöchentlich Ölstand kontrollieren
jährlich Ölwechsel





- d) Alle Umfüllgefäße wie Eimer, Kannen, Trichter, Flügelpumpen stets sauberhalten und nicht auf staubigem Boden abstellen oder im Freien stehenlassen.

4. Kraftstoff-Filter

Auf gute Filterung des Kraftstoffes kommt es an, denn die Lebensdauer der hochwertigen Pumpenkolben und Druckventile hängt davon ab.

Vorzeitiger Verschleiß bedeutet:

Erhöhte Reparaturkosten

Höhere Ausfallzeiten des Motors bzw. Fahrzeuges.

Reinigung der Filzplatten-Kraftstoff-Filter

Durch öfteres Ablassen des Filterinhaltes an der Schlammablaßschraube wird die Lebensdauer des Filzplatteneinsatzes erhöht.

Der Filzplatteneinsatz ist zu reinigen, wenn die Motorleistung merklich nachläßt.

- Filterinhalt an der Schlammablaßschraube ablassen.
- Spannmutter lösen und Deckel abnehmen.
- Filtereinsatz herausnehmen und auseinanderbauen. Die Filzplatten sind dann einzeln in sauberem **Dieselmotorkraftstoff** (nicht in Soda- oder Seifenlösung) einige Minuten einzuweichen und solange schwammartig zu kneten, bis der Filz vollständig aufgelockert ist. Hierbei ist der Dieselmotorkraftstoff mehrmals zu erneuern, bis derselbe sauber bleibt. Filzplatten gut auspressen.
- Filtergehäuse gut reinigen, wobei die Tellerscheibe mit Dichtring und Feder zum Verschließen der Ablaufbohrung im Spannbolzen nicht zu entfernen sind.
- Sämtliche Filzplatten einbauen. Einsatz einsetzen, Filterdeckel schließen.
- Kraftstoffabflußleitungen zur Einspritzpumpe lösen und bei zugehaltener Abflußöffnung das Filter füllen, dann Kraftstoff auslaufen lassen.
- Kraftstoffabflußleitungen wieder anschließen und Filterbehälter überlaufen lassen, bis der Kraftstoff blasenfrei an der Entlüftungsschraube austritt.

Nach mehrmaliger Reinigung ist der Filzplatteneinsatz zu erneuern.

5. Einspritzpumpe.

Pflege und Wartung der Einspritzpumpe beschränken sich auf größte Sauberhaltung und Dichtigkeit. Bei Feststellung von Undichtigkeiten sind diese durch Nachziehen oder Erneuerung der Dichtringe zu beseitigen. Spritzt die Pumpe nicht oder unregelmäßig, so ist zunächst anzunehmen, daß sich Luft in der Einspritzpumpe befindet (siehe nächster Abschnitt) oder Störungen im Antrieb (z. B. Hängenbleiben des Kolbens bzw. des Rollstößels oder Bruch der Kolbenfeder) oder in der Pumpe selbst (z. B.

Undichtigkeiten im Druck- und Entlastungsventil oder Lockerung der Verschraubung bzw. Lockerung des Regulierstückes auf der Reglerstange) vorliegen.

Bei Störungen ist die Einspritzpumpe auszuwechseln, bei Wiedereinbau auf richtige Einstellung zu achten.

Die Einstellung auf richtigen Förderbeginn soll jedoch nur von Spezialkräften in einer anerkannten Werkstatt (siehe Instandsetzungshinweise) vorgenommen werden.

6. Entlüften der Kraftstoffeinspritzanlage

Befindet sich Luft in der Einspritzanlage, d. h. im Filter, in der Pumpe oder Saugleitung oder in der Einspritzleitung, so läuft der Motor unregelmäßig und springt schlecht oder gar nicht an. Zur Entlüftung ist bei eingebautem Filter zuerst die Knebelschraube am Deckel des Kraftstoff-Filteres zu lösen und solange Kraftstoff durchströmen zu lassen, bis derselbe blasenfrei austritt. Dann Knebelschraube schließen, Einspritzpumpe auf Stellung „B“ — Anlassen — bringen. Anschließend ist die Kurbelwelle mit der Drehkurbel soweit langsam durchzudrehen, bis der Kipphebel des Einlaßventils von der Stoßstange gerade hochgedrückt wird. Dies ist die Stellung der Kurbelwelle, bei der mit dem Vorpumphebel die größte Kraftstoffmenge gefördert werden kann.

Nun ist der Vorpumphebel (liegt dem Werkzeug bei) unter dem Einspritzpumpenblock so anzusetzen, daß seine Gabel unter den Knopf der Vorpumpstange greift. Hierauf mit dem Hebel solange vorpumpen, bis sich ein kräftiger Widerstand bemerkbar macht und das Abspritzen des Einspritzventils spürbar ist. Einspritzpumpe und Leitung sind dann entlüftet. Beim Vorpumpen muß mit dem Vorpumphebel der gesamte Hub ausgenutzt werden. Unter Umständen sind bis zu 20 und mehr Hübe notwendig, um Pumpe und Druckleitung zu entlüften. Hierzu braucht kein Anschluß am Pumpenblock gelöst zu werden.

Ist das Vorpumpen erfolglos, so muß die Überwurfmutter der Einspritzleitung am Einspritzventil um einige Gänge gelöst und darauf solange weiter vorgepumpt werden, bis Kraftstoff ausfließt. Hierauf wird die Überwurfmutter wieder fest angezogen und weitergepumpt bis das Einspritzventil abspritzt.

Soll der Förderbeginn geprüft werden, so ist darauf zu achten, daß die Einspritzpumpe tadellos entlüftet ist, da sonst falsche Werte gemessen werden.

7. Düsenhalter mit Einspritzdüse

Wir empfehlen, alle 600 Betriebsstunden die Einspritzdüsen auf einwandfreies Abspritzen bzw. den vorgeschriebenen Einspritzdruck überprüfen zu lassen. Dies geschieht am besten mit Hilfe eines Düsenprüfgerätes. Der Kraftstoff muß von der Einspritzdüse fein zerstäubt werden und darf nicht in geschlossenem Strahl oder tropfenweise ausströmen. Die Einstellung des Einspritzdruckes erfolgt durch Spannen bzw. Entspannen der Düsenfeder. Der Einspritzdruck darf um 5 atü abweichen. (plus bzw. minus)

Beim Prüfen der Einspritzdüse ist es nicht ratsam, den Kraftstoffstrahl durch Finger- oder Handflächen abzutasten, da derselbe in die Zellengewebe der Haut eindringt und zu schmerzhaften Entzündungen führen kann.

Der Austausch eines Düsenatzes wird notwendig, wenn die Zerstäubung schlecht oder wenn die Düse an der Mündung schon 10 atü vor Erreichen des eigentlichen Einspritzdruckes undicht ist und leckt. Tritt Klopfen auf und raucht der Auspuff, so ist anzunehmen, daß die Düsenfeder hängt, weil Schmutz eingedrungen ist. In diesem Falle sind Kraftstoff-Filter, Leitungen und Kraftstoffbehälter auf Sauberkeit zu prüfen. Die Einspritzdüse kann durch Auswaschen in reinem Gasöl evtl. wieder in Ordnung gebracht werden. Erforderlichenfalls ist eine Spezialwerkstatt aufzusuchen (Bosch-Dienst oder KHD-Werkstatt). Es empfiehlt sich, das Gewinde der Überwurfschraubung am Düsenhalter vor dem Einschrauben in den Zylinderkopf mit einer Mischung aus Schmieröl und kolloidalem Graphit (Autokollag) zu bestreichen, um ein Festbrennen zu vermeiden.

Beim Wiedereinbau des Düsenhalters in den Zylinderkopf darf die Überwurfmutter nicht übermäßig stark angezogen werden, da sonst die Düsenfeder verspannt wird.

Auch ist der Einbau des Düsenhalters so vorzunehmen, daß die Einspritzleitung spannungsfrei angebaut werden kann. Dabei darf der Düsenhalter beim Anziehen nicht mit einem Werkzeug festgehalten werden oder nach dem Anziehen durch Schläge oder mit Gewalt in die richtige Lage zum Anschrauben der Einspritzleitungen gebracht werden, da sich sonst die Überwurfverschraubung lockert.

Kühlluftgebläse

Das Schwungradgebläse saugt die nötige Kühlluft durch Öffnungen im angeschlossenen Kupplungs- und Getriebegehäuse radial an. Die vor den genannten Öffnungen befindlichen Siebe sind sauberzuhalten. Bei großem Staubanfall sind auch die Gebläse-Schaukeln und das Schwungradgehäuse in größeren Zeitabständen zu reinigen.

Pflege und Instandhaltung B) der elektrischen Anlage

Bei Arbeiten an der elektrischen Anlage sind Kurzschlüsse zu vermeiden. Deshalb ist vorher die Plusklemme an der Batterie zu lösen.

1. Lichtmaschine

Während des Betriebes wird die Batterie durch die Lichtmaschine aufgeladen. **Bei laufendem Motor und eingestecktem Schaltschlüssel darf die Kontroll-Lampe nicht leuchten.** Leuchtet sie dagegen auf, so arbeitet die Lichtmaschine nicht oder nicht genügend. Der Fehler ist durch Prüfung des Lichtmaschinenreglers zu beheben, da sonst die Spannung der Batterie abnimmt und beim Starten der Anlasser nicht mehr durchzieht.

Kollektor und Bürsten der Lichtmaschine sind etwa alle 600 Stunden zu reinigen.

Der Keilriemen zum Lichtmaschinenantrieb kann durch Verschieben der Lichtmaschinenhalterung auf die richtige Spannung nachgestellt werden.

2. Anlasser

Nach etwa 1200 Betriebsstunden ist eine gründliche Reinigung und Nachschmierung des Anlassers vorzunehmen.

3. Glühkerze

Vor dem Einschrauben der Glühkerze in den Zylinderkopf empfiehlt es sich, das Kerzengewinde mit einer Mischung aus Schmieröl und kolloidalem Graphit (Autokollag) zu bestreichen, damit die Glühkerze nicht festbrennt.

Die **Kontrolle der Glühkerze** kann und darf niemals dadurch erfolgen, daß man, wie bei Vergasermotoren, Masseschluß von der Kerze zum Motor mit einem Schraubenzieher herstellt. Hierdurch brennt die Glühkerze durch.

Am Schaltbrett ist ein **Glühüberwacher** angebracht, der beim Einschalten der Kerzen nach ca. 15 Sekunden langsam aufglühen soll. Erfolgt dieses Aufglühen nicht, so ist die Stromzuführung unterbrochen und Kabel sowie Kerzen sind nachzuprüfen. Wurde der Glühdraht der Kerze überhitzt oder ist er vorne an der Windung weggeschmolzen, so ist anzunehmen, daß die Einspritzdüse nicht einwandfrei arbeitet. Glüht der Glühüberwacher sehr spät oder nur schwach auf, so ist die Batterie ungenügend geladen. Bei ungenügender Spannung ist die Lichtmaschine nachzuprüfen und die Batterie aufladen zu lassen. Auch schlechte Kabelkontakte können die Ursache für schwaches Aufglühen sein. Glüht der Glühüberwacher zu schnell und hell auf, so ist Kurzschluß vorhanden. Sofort Glüh- und Anlaßschalter loslassen, damit die Kerze nicht durchbrennt. Nachprüfen, ob Teile der Stromzuführung Verbindung mit der Masse bekommen haben und dadurch Kurzschluß hervorrufen.

4. Batterie (Sammler)

Die Flüssigkeitsverluste in den Batteriezellen infolge Gasentwicklung und Verdunstung sind alle 50 Betriebsstunden durch **destilliertes** Wasser zu ergänzen, niemals durch Säure. Auch hierbei sind stets saubere Gefäße zu verwenden.

Der Säurespiegel muß ca 10—12 mm über Plattenoberkante stehen. Mit sauberen Holzstäbchen prüfen. Polköpfe und Klemmen stets sauberhalten und mit Korrosionsschutzfett einschmieren.

Alle 100 Betriebsstunden ist der Ladezustand durch Zellenprüfer (Voltmeter) oder Säureprüfer (Aräometer) festzustellen. Hierbei bedeutet:

Normal	Tropen	Normal	Tropen	
1,285 spez. Gewicht	1,23 = vollgeladen	Säuredichte 1,285	32 ° Bé	27 ° Bé
1,20 spez. Gewicht	1,14 = halbvollgelad.	Säuredichte 1,20	24 ° Bé	18 ° Bé
1,12 spez. Gewicht	1,08 = entladen	Säuredichte 1,12	16 ° Bé	11 ° Bé

Ungenügend geladene Batterien müssen von einer fremden Stromquelle aufgeladen werden. Erlischt die Ladeanzeigeleuchte bei höherer Motorendrehzahl nicht, so ist der Regler an der Lichtmaschine zu überprüfen. Keine Werkzeuge auf die Batterie legen, weil hierdurch die Zellen kurzgeschlossen werden.

Steht der Motor längere Zeit still, so ist die Batterie mindestens alle 6 Wochen nachzuladen. Will man das Nachladen bei unbenutzter Batterie vermeiden, so ist nach vorhergehendem Laden die Säure durch destilliertes Wasser zu ersetzen.

Hierauf nochmals laden, um die Batterie von der restlichen Säure zu befreien. Flüssigkeit wiederum ausgießen und Batterie erneut mit destilliertem Wasser füllen.

Pflege und Behandlung

C) des Fahrgestells und des Triebwerkes

Kupplung:

Die Lebensdauer der Kupplung hängt von der sachgemäßen Bedienung ab. Dazu gehört, daß man langsam einkuppelt und dann sofort den Fuß vom Kupplungspedal nimmt. Unter keinen Umständen darf der Fuß auf dem Kupplungspedal belassen werden und letzteres als Fußraste dienen. In Fahrt das Kupplungspedal nicht leicht durchtreten, um die Fahrgeschwindigkeit zu vermindern! Nicht vor einem Hindernis oder Verkehrsstop mit eingeschaltetem Gang und niedergetretenem Kupplungspedal warten bis die Fahrbahn frei wird!

Es ist verboten, bei Talfahrten das Kupplungspedal durchzutreten um größere Fahrgeschwindigkeiten zu erzielen. (Erhöhte Unfallgefahr!)

Nachstellen des Kupplungspedals:

Das Kupplungsspiel kann bei Bedarf durch 2 Anschlagsschrauben am Pedal nachgestellt werden.

Erneuerung des Kupplungsbelages

Ein Nachstellen der Kupplung ist nicht möglich. Muß die Kupplung zwecks Erneuerung der Beläge ausgebaut werden, so ist der Schlepper zwischen Motor und Kupplungsgehäuse zu trennen. Diese Arbeit muß in einer Werkstatt durch einen Fachmann vorgenommen werden.

Der Schaltgetriebehebel muß sich zum Schalten leicht bewegen lassen, Gewaltanwendung ist zu vermeiden.

Lenkung:

Die Lenkeigenschaft hängt von der Instandhaltung der Lenkung ab, wobei die Schmierung eine wichtige Rolle spielt. (Siehe Schmierplan).

Außer dem Lenktrieb und den Hebelwellen sind sämtliche Kugelgelenke, Spindeln, Achsen und Naben regelmäßig mit Fett zu versorgen.

Schrauben und Muttern müssen gut gesichert sein und des öfteren auf festen Sitz überprüft werden.

Nachstellen des Spieles an den Lenksegmenten

- Die beiden Sechskantschrauben der rechten und linken Lenkhebellagerbüchse herauserschrauben.
- Dem Spiel entsprechend eine oder mehrere Beilagen zwischen Büchsenflansch und Gehäuse abziehen.
- Schrauben einsetzen, anziehen und kontrollieren ob Lenkung leicht und spielfrei geht.

Vorderachse

Die Vorderachse ist pendelnd aufgehängt und hat beste Geländeeigenschaften. Starke Beanspruchungen, besonders beim Fahren im Gelände, sind Spindel und Achsschenkel-lager ausgesetzt, die darum nach etwa 10 Stunden mit Fett neu versorgt werden sollten.

Im Laufe des Jahres auftretendes Lagerspiel kann durch Auswechseln der Lagerbüchsen behoben werden.

Nachstellen der Vorderradnaben

Tritt im Laufe der Zeit ein Flattern der Vorderräder auf, so müssen die Kegelrollenlager nachgezogen werden. Hierzu ist das betreffende Rad hochzubocken und die Abschlußmutter abzunehmen. Die Kronenmutter ist durch vorheriges Entfernen des Splintes ein wenig nachzuziehen, bis sich das Rad spielfrei drehen läßt. Um Spannungen in den Kegelrollenlagern zu vermeiden, wird hierauf die Kronenmutter wieder um etwa $\frac{1}{4}$ Umdrehung gelöst und dann versplintet. Vor dem Einschrauben der Abschlußmutter ist diese mit Fett zu füllen.

Spurveränderungen durch Unfälle dürfen nicht einfach durch Nachstellen der Schubstangen ausgeglichen werden. Die Schäden sind durch einen Fachmann zu beheben.

Mähantrieb:

Der Mähantrieb erfolgt über Stirnräder. Die einstellbare Rutschkupplung schützt den Schneidapparat und das Triebwerk vor Schaden.

Die Rutschkupplung kann durch eine Einstellschraube von außen leicht eingestellt und den Bedürfnissen angepaßt werden.

Der Mähapparat ist schwenkbar an 2 Zapfen aufgenommen und kann in wenigen Minuten ab- und angebaut werden.

Der Aufzughebel mit Segmentstift ist unfallsicher. Die einstellbare Aufzugfeder ermöglicht leichtes Ausheben des Balkens.

Wird der Messerbalken über Schwadenhöhe angehoben, muß sich der Mähantrieb automatisch ausschalten. Das Schaltmoment kann durch eine Einstellschraube geregelt werden.

Die Flächenleistung und Sauberkeit der Mäharbeit hängt von dem Zustand des Messerbalkens ab. Kurbelstangenlager und Scharniergelenke sind alle 10 Stunden mit Öl und Fett zu versorgen. Das Mähmesser ist bei jedem Wechsel, mindestens aber alle 3 Betriebsstunden zu ölen.

Ist durch Anfahren die Balkenschleppvorrichtung verzogen, muß die richtige Lage durch den Fachmann wiederhergestellt werden.

Die Reinigung des Mähantriebes und des Schleppers nach jeder Arbeit ist Voraussetzung für störungsfreien Betrieb.

Oelerneuerung und Reinigung des Getriebegehäuses:

Bei neuen Schleppern ist der erste Oelwechsel nach spätestens 300 Betriebsstunden, später jeweils jährlich durchzuführen. Der Oelwechsel ist im warmen Zustande der Maschine auszuführen.

Vor Einfüllen des neuen Oeles ist das Getriebegehäuse mit dünnem Spüloil vom Schlamm zu reinigen. Die Prüfung des Oelstandes im Getriebegehäuse hat wöchentlich zu erfolgen, dabei muß der Oelstab bis zur oberen Marke benetzt sein. Der Oelstand darf niemals die untere Markierung unterschreiten.

Die Prüfung muß bei still stehendem Getriebe durchgeführt werden.

Bremsen:

Um die Gewähr einer guten Bremsfähigkeit zu haben, ist es erforderlich, sämtliche Bremssteile in bester Ordnung zu halten.

Fuß- und Handbremse:

Zeigt das Fußbremspedal bzw. der Handbremshebel zu viel toten Gang, so ist die Bremse abgenutzt und nachzustellen.

Dies geschieht in folgender Weise:

- Schlepper hinten hochbocken. Beide Hinterräder müssen sich bei gelöster Handbremse frei drehen lassen.
- Fußbremspedal etwa ein Drittel des gesamten verfügbaren Pedalweges niederdrücken und anschließend Handbremshebel in 2. oder 3. Raste anziehen und in dieser Lage festhalten.
- In dieser Stellung des Fußbremspedals und Handbremshebels beide Radbremsen durch Anziehen der Kugelmutter (vorheriges Lösen der Kontermutter) am Bremsgestänge so weit nachstellen, bis die Bremsbeläge an der Bremstrommel leicht schleifen.
- Fußbremspedal so weit niederreten, daß geprüft werden kann, ob sich beide Räder gleichmäßig schwer drehen lassen; notfalls Nachstellung korrigieren.
- Nach Loslassen des Fußbremspedals müssen sich beide Räder frei drehen lassen.
- Bremsversuch auf ebener Fahrbahn von gleichmäßiger Oberflächenbeschaffenheit durchführen.

Lenkbremse:

Bei Volleinschlag der Lenkung muß das innere Rad durch Ansprechen der Lenkbremse zum Stehen kommen. Ist dies nicht der Fall, so ist folgendes vorzunehmen:

- Schlepper auf der entsprechenden Seite hochbocken.
- Kugelmutter (vorheriges Lösen der Kontermutter) etwas anziehen.
- Lenkung nach der entsprechenden Seite voll einschlagen und prüfen, ob Rad fest sitzt.

Ein Blockieren des Rades vor Volleinschlag der Lenkung muß unbedingt durch mehr oder weniger Anziehen der Kugelmutter vermieden werden, da sonst der Lenkeinschlag nicht völlig ausgenützt werden kann.

Wenn die Bremsen richtig eingestellt sind und trotzdem schlecht ziehen, dann sind sie verölt. Dieser Schaden muß dann sofort in einer guten Werkstatt beseitigt werden. Sollten sich die Bremsen nicht mehr nachstellen lassen, dann müssen die Bremsbeläge erneuert werden.

Pflege der Luftreifen

Die regelmäßige und sorgfältige Pflege der teuren Luftreifen ist immer lohnend.

Es ist folgendes zu beachten:

- Mäntel und Schläuche sind vor dem Zusammenbau sorgfältig zu reinigen. Eingedrungene Nägel, kleine Steinchen usw., sowie Sand und Staub, sind zu entfernen.
- Das Reifeninnere und der Schlauch sollen vor dem Zusammenbau gut getrocknet und mit Talkumpulver gleichmäßig eingerieben werden.
- Beim Zusammenbau ist zu beachten, daß der Schlauch vollkommen faltenlos eingelegt wird um ein Durchscheuern zu verhindern.

4. Alle Felgen müssen unbedingt vor dem Einbau gründlich mit einer Stahlbürste von allem Rost gereinigt und an den Flanken (Horn) gestrichen werden. Wulstbrüche sind oft die Folgen schlecht gereinigter Felgen.
5. Die Reifen stets auf vorgeschriebenem Luftdruck halten. Zu niedriger Luftdruck führt zum Wandern der Reifen, die Folge sind Wulst- bzw. Gewebebrüche und Schlauchschäden.
6. Fahren ohne Luft zerstört den Reifen.
7. Ausgefahrene Wagengleise sind zu meiden.
8. Sonnenbrand zerstört den Gummi.
9. Unbenutzte Reifen sind in einem kühlen, dunklen Raum aufzubewahren.

Schmierplan-Tabelle

Zeit	Nr.	Schmierstelle	Anzahl	Schmiervorgang	Schmiermittel
3 stdl.	1	Mähmesser und Führungen . .	1	schmieren	Öl
"	2	Messerkopf	1	"	Fett
10 stdl.	3	Lenkschubstangen	4	"	Fett
"	4	Vorderachsträger	3	"	Fett
30 Betr. St.	5	Lager für Bremswelle hinten . .	2	Schmiernippel reinigen und Fett einpressen	Fett
"	6	Kupplung- und Bremspedalwelle	2		
"	7	Lenktrieb und Lenkstock . . .	5		
"	8	Mähwerk u. Treibstangenlager	4		
50 Betr. St.	9	Antriebswellenlager	1	schmieren	
"	10	Vordernabenlager	2	"	Fett
"	11	Getriebeölstand (Meßstab) . .	1	kontrollieren	
"	12	Erster Getriebeölwechsel (Oelablaßschraube)	1	Ölwechsel	SAE 90
1/2-jährl.	13	Weitere Oelwechsel			

Betriebsstörungen und ihre Beseitigung.

Bei gewissenhafter Befolgung der Bedienungsanleitung sind Betriebsstörungen kaum zu erwarten. Zeigen sich aber aus irgendwelchem Grunde doch Unregelmäßigkeiten, dann ist es von Wichtigkeit, daß der Fehler sofort herausgefunden und beseitigt wird, auch wenn der Motor noch nicht betriebsunfähig ist. Ersatzteile, Dichtungsmaterial und Werkzeug sollen stets geordnet bereitliegen, damit kleine Störungen schnell beseitigt werden können. Zunächst ist die genaue Ursache der Störung festzustellen.

Klares, kurzes Nachdenken ist besser als übereiltes Handeln.

Motorstörungen und ihre Ursachen:

Art der Störung	Störungsursache
Motor springt nicht an:	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
Motor bleibt stehen:	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
Motor raucht:	2, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25,
Motor klopft:	8, 11, 17, 18, 21, 24, 25
Kolben bläst:	17, 19, 23
Schmierung versagt:	27
Hoher Schmierölverbrauch:	19, 23, 26
Unregelmäßige Regulierung:	9, 10, 11, 16
Ursache	Beseitigung
1. Absperrventil am Kraftstoffbehälter geschlossen:	Absperrventil öffnen. Filter und Brennstoffpumpe entlüften.
2. Kraftstoff-Filter mit Schlamm oder Schmutz zugesetzt:	Kraftstoff-Filtereinsatz ausbauen, reinigen oder ersetzen.
3. Kraftstoff-Filter, Brennstoffpumpe nicht entlüftet:	Kraftstoff-Filter und Pumpe entlüften.
4. Kraftstoff enthält Wasser:	Kraftstoffbehälter und Filter entleeren, frischen Kraftstoff auffüllen und Filter sowie Pumpe entlüften.
5. Mangel an Kraftstoff:	Rechtzeitig für Auffüllen des Kraftstoffbehälters sorgen.
6. Brennstoffpumpe nicht eingeschaltet:	Brennstoffpumpe einschalten durch Reglerhebel. (Betriebsstellung des Vorpumphebels beachten).
7. Brennstoffpumpenkolben ist hängengeblieben. Pumpenkolbenfeder gebrochen:	Brennstoffpumpe abnehmen, Pumpenkolben mit Öl gangbar machen. Pumpenkolbenfeder erneuern.
8. Brennstoffpumpe arbeitet nicht. Regulier-nadel wird durch Reglergestänge nicht dicht auf ihren Sitz gedrückt:	Saugventil undicht, ausbauen und auf seinen Sitz dichtschieben. Reglergestänge nachstellen.
9. Regler bzw. Reglergestänge bleibt hängen:	Regler bzw. Reglergestänge leichtgängig machen und richtig einstellen.
10. Brennstoffdüse verstopft:	Brennstoffdüse ausbauen und reinigen.
11. Ein- und Auslaßventil bleibt hängen:	Ventil ausbauen, reinigen und notfalls auf seinen Sitz aufschleifen.
12. Zu geringe Kompression. Der Motor läßt sich von Hand leicht über den Totpunkt drehen:	Ein- und Auslaßventile einschleifen, Kolbenringe reinigen oder ersetzen. Prüfen, ob alle Ventile geschlossen sind.
	War der Zylinderdeckel abgebaut, so müssen die Zylinderdeckelschrauben kreuzweise und gleichmäßig angezogen werden. Der Spalt zwischen Kolbenboden und Zylinderdeckel muß ca. 1,0—1,2 mm betragen. Richtiges Spiel zwischen Ventilkegel und Ventilhebel (ca. 0,1—0,15) einstellen.

Art der Störung	Beseitigung
13. Ventilhebelspiel zu klein:	Richtiges Ventilspiel einstellen.
14. Ein- oder Auslaßventilfeder gebrochen:	Ventilfeder erneuern.
15. Luftfilter verstopft. Motor zeigt Überlastungserscheinung:	Luftfilter reinigen.
16. Zylinderdeckeldichtung zerstört:	Zylinderdeckeldichtung auswechseln.
17. Pleuellager warm gelaufen oder Pleuelleser gefressen. Schmieröl verschlammte:	Pleuellager nachprüfen, richtiges Spiel herstellen evtl. Lager ersetzen. Pleuelleser ausbauen, evtl. Pleuelleser mit Zylinderbüchse ersetzen. Ölwechsel vornehmen.
18. Motor überlastet:	Motor entlasten.
19. Starke Überölung des Motors, Ölbleistreifringe abgenützt. Erkennlich durch starken Austritt von Öldampf aus dem Entlüftungfilter:	Ölstand im Pleuellager auf richtige Höhe bringen. Pleuelleser ausbauen und reinigen, evtl. Ölbleistreifring erneuern.
20. Düsenadel bleibt hängen:	Düse ausbauen und reinigen.
21. Kraftstoff nicht geeignet:	Besseren Kraftstoff verwenden.
22. Auspuffleitung stark verrußt:	Auspufftopf und Auspuffleitung abbauen und reinigen.
23. Pleuelleser festgebrannt:	Pleuelleser ausbauen und Ringe reinigen.
24. Pleuellager ist lose:	Lagerspiel richtig stellen, gelockerte Schubstangenschrauben nachziehen und sichern. Wenn Ausguß beschädigt, Lager erneuern.
25. Pleuelleser hat gefressen oder die Kühlung hat versagt:	Schmierölstand im Pleuellager prüfen, evtl. berichtigen. Spaltfilter reinigen, entschlammen. Kühlung in Ordnung bringen. Reinigen.
26. Hoher Schmierölverbrauch:	Ölbleistreifringe abgenützt, durch neue Ringe ersetzen. Entlüftungfilter verschmutzt, ausbauen und reinigen. Ölstand prüfen und evtl. berichtigen.
27. Schmierung versagt und Pleuellager läuft aus. Öldruckmanometer zeigt keinen Druck an:	Ölstand zu tief gesunken. Zahnradölpumpe nachprüfen, ob nicht defekt, evtl. durch neue Pumpe ersetzen. Saugfilter mit Schlamm zugesetzt. Überdruckventil undicht oder Feder gebrochen. Ventil abdichten evtl. Federn erneuern. Spaltfilter zugesetzt, reinigen und Filterraum entschlammen.

Kurzanleitung zur Wartung und Pflege der Maschine und des Motors

Lfd. Nr.	Benennung	Durchzuführende Arbeiten	jeweils nach Betr. Stund.
1	Motor- Ölwechsel	Ölstand am Pleustab bei waagrecht stehendem Motor täglich prüfen . Öldruck bei warmem Motor und langsamem Leerlauf mindestens 0,5 atü . Motorölwechsel erstmalig nach 20, 40, 60 u. später alle 100 Stunden . Öl aus warmem Motor ablassen. Bei schwierigen Betriebsverhältnissen Ölwechsel vorzeitiger ausführen. Bei kalter Jahreszeit rechtzeitiger Ölwechsel.	10 20 40 60 100
2	Schmierölfilter	Schmierölfilter bei jedem Ölwechsel gut in Diesekraftstoff auswaschen. Bei 2 Zylindern ist das im Hauptfilter sitzende Feinstölfilter auszutauschen.	100 200
3	Ventilspiel	Bei kalt em Motor nachprüfen und auf 0,4 mm für Ein- und Auslaßventil nachstellen.	100
4	Luftführung	Bei sehr staubigem Betrieb angesammelten Schmutz an den Kühlrippen des Zylinders und des Zylinderkopfes entfernen. Ansaugöffnungen freihalten.	100
5	Aufsatz- belüftung	Belüftungspatrone auf dem Zylinderkopf unter der Zylinderkopfhaut auf Durchlaß prüfen bzw. reinigen.	100

Lfd. Nr.	Benennung	Durchzuführende Arbeiten	jeweils nach Betr. Stund.
6	Kraftstoff-Filter	Schmutzablagerungen durch öfteres Ablassen des Filterinhalts entfernen. Filtereinsatz reinigen oder Auswechseln, Kraftstoffeinspritzanlage nach Filterreinigung entlüften.	bei nachlassender Motorleistung (etwa 200 Std.)
	Kraftstoff-Filter im Tank	Schmutzablagerungen durch öfteres Ablassen von Kraftstoff entfernen (Schlammablaßschraube). Filter unter der Tankeinfüllverschraubung herausnehmen, reinigen oder auswechseln.	bei nachlassender Motorleistung (etwa 200 Std.)
7	Ölbadluftfilter	1½ bis 2 Stunden nach Abstellen des Motors Filterunterteil abnehmen, mit Diesel-Kraftstoff reinigen und Öl bis zur Marke auffüllen. Evtl. vorgeschaltetes Vorfilter ebenfalls reinigen.	30-60 Std. je nach Staubgehalt
8	Einspritzdüsen	In Spezialwerkstatt prüfen, evtl. austauschen.	600
9	Anlasser	In Spezialwerkstatt prüfen u. schmieren.	600
10	Lichtmaschine	Keilriemenspannung prüfen, evtl. nachspannen.	100
		In Spezialwerkstatt Kollektor und Bürsten kontrollieren bzw. reinigen. Ankerlagerung mit Heißlagerfett schmieren.	600
		Lichtmaschinenregler überprüfen, evtl. nachregulieren.	600
11	Batterie	Ladezustand prüfen, destilliertes Wasser ergänzen. Klemmanschlüsse sauberhalten, einfetten.	100

Füllmengen:

Öl:

für Motor 4,5 Ltr.
für Schaltgetriebe und Achsantrieb 17 Ltr.

Kraftstoff 36 Ltr.