

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Die Handhabung	
Betrieb des Motors	5
Fahrbetrieb	6
Arbeitseinsatz	9
Luftbereifung und Spurverstellung	12
Sonderzubehör	16
Die Pflege	
Füllmengen	17
Allgemeines	17
Wahl der Schmierstoffe	18
Ölkontrolle und Ölwechsel im Motor	19
Ölkontrolle und Ölwechsel im Triebwerk	20
Lenkung und Riemenscheibenantrieb	21
Reinigen des Ölsplüßluftfilters	21
Kraftstoff und Tanken	22
Reinigen des Kraftstoff-Filter	23
Entlüften	24
Abschmieren und Schmierplan	25
Die Wartung	
Einstellen der Ventile, Keilriemenspannung	26
Nachstellen der Vorderradlager, Lenkung	26
Nachstellen der Kupplung	27
Nachstellen der Bremsen	28
Schaltbild der elektrischen Anlage	29
Batterie, Lichtmaschine, Anlasser, Glühkerzenanlage	30
Einstellen der Scheinwerfer	31
Beleuchtung und Anbringen des amtlichen Kennzeichens	32
Wartungstafel	33
Störungstabelle	34
Beschreibung	
Motor	35
Fahrgestell und Getriebe	38
Getriebeschema	41 - 42
Bremsen	43
Technische Daten	44
Ölhydraulische Kraftheberanlage	47
3-Punkt-Geräte-Kupplung	57
Anbau- und Bedienungsanleitung für das Mähwerk	64

Bedienungsanleitung

für den

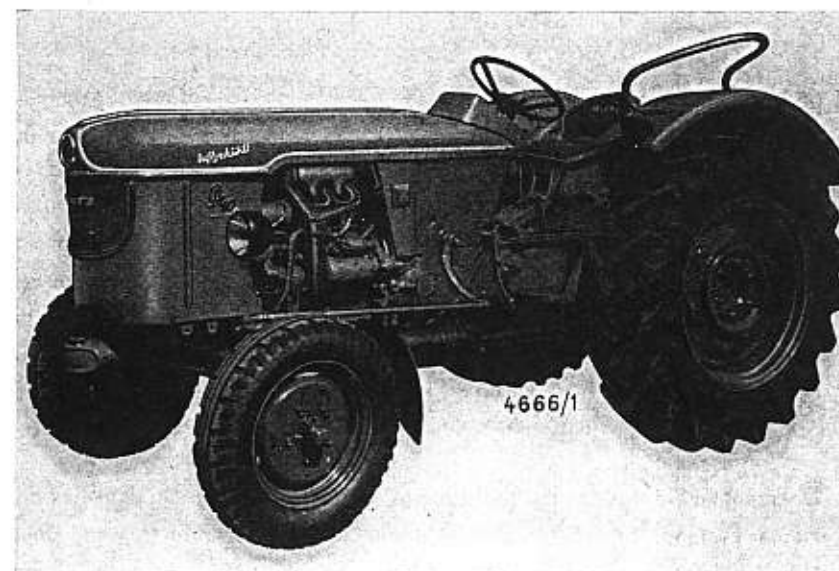
Deutz-Diesel-Schlepper

D40
L

Typ „D 40.2“

S3	EINGANG
	- 5. FEB. 1986
b. anhw	

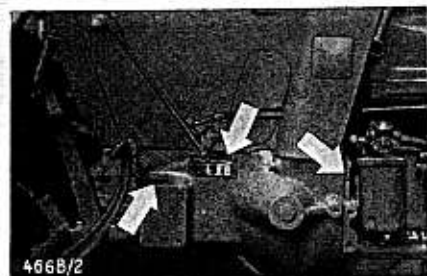
Gültig ab Schlepper-Nr. 7859/1000



Dieser Schlepper gehört jetzt Ihnen. Er wurde nach Ihren Erfordernissen konstruiert und gebaut. Als Helfer erledigt er die von Ihnen gestellten Aufgaben. Behandeln Sie Ihren Schlepper gut. Es kostet Ihr Geld und bereitet Ihnen Verdruß, wenn durch Bedienungsfehler und mangelhafte Pflege Arbeitsausfälle und Reparaturen ausgelöst werden.

Lesen Sie daher diese Bedienungsvorschrift sorgfältig und wiederholt durch. Sie enthält keine Hinweise für die Durchführung größerer Reparaturen und Montagen. Es ist richtiger, solche Arbeiten den von uns ständig angeleiteten Werkstätten unserer Verkaufsstellen oder Vertragshändler zu überlassen, die dafür besonders eingerichtet sind.

Bei allen telefonischen oder schriftlichen Anfragen vergessen Sie bitte nicht, die Typenbezeichnung D 40 L, die Schlepper- und die Motor-Nr. anzugeben. Unliebsame Irrtümer werden Ihnen dadurch erspart bleiben.



Sie finden diese Angaben auf dem Typen- bzw. Motorschild und eingeschlagen am Motor- und Kupplungsgehäuse. Die Daten müssen mit den Eintragungen im Kraftfahrzeugbrief übereinstimmen.

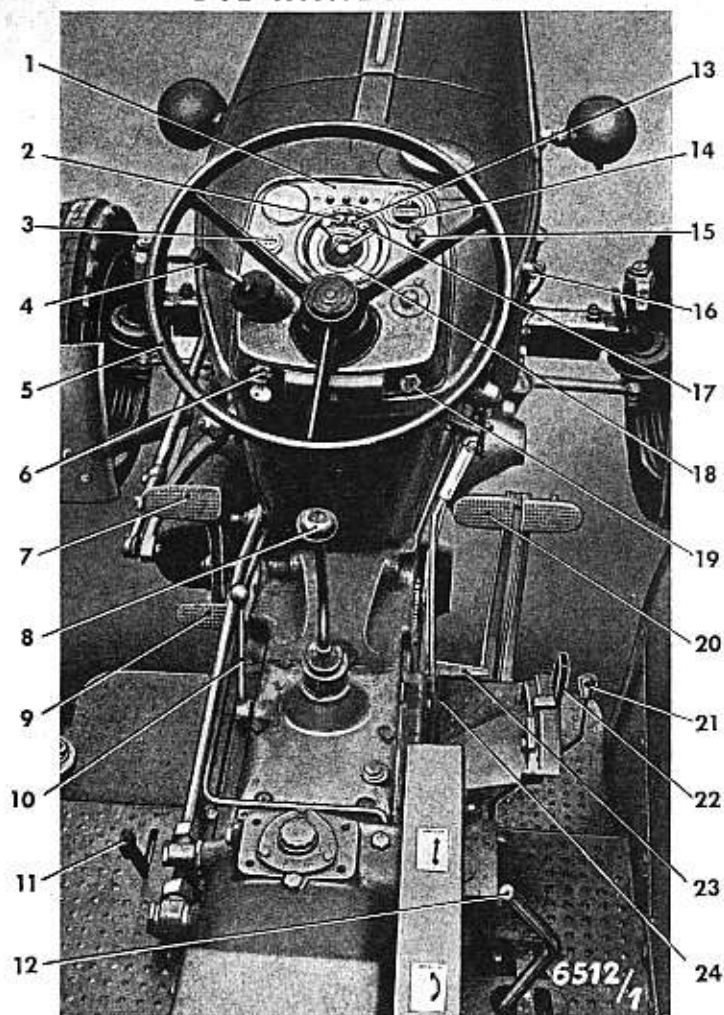
Überzeugen Sie sich von der Vollständigkeit der Ausrüstung und dem einwandfreien Zustand Ihres Schleppers. Melden Sie Mängel sofort Ihrem Deutz-Händler. Spätere Beanspruchungen können nicht berücksichtigt werden.

Eine Haftung auf Grund dieser Bedienungsanleitung müssen wir aus grundsätzlichen Erwägungen ablehnen.

WICHTIGE HINWEISE

1. Luftdruck der Bereifung nach Angabe auf Seite 9 prüfen. Für die Transportverladung wurde der Luftdruck erhöht.
2. Ölstand im Motor, Getriebe, in Nebentrieben und im Luftfilter kontrollieren.
3. Nur vorgeschriebene Schmier- und einwandfreie Kraftstoffe verwenden.
4. Kühlrippen vom Zylinder und Zylinderkopf sauber und trocken halten.
5. Vorsicht bei Benutzung von Ausgleichgetriebesperre und Lenkbremse. Bei Straßenfahrt ist die Betätigung unzulässig.
6. Beförderung von Lasten auf den Anbaugeräten ist zu vermeiden.
7. Schrauben und Muttern regelmäßig auf festen Sitz kontrollieren, besonders an den Radscheiben.
8. Gewissenhaft Betriebs- und Wartungsvorschriften beachten.

DIE HANDHABUNG



- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1 Kontrollleuchten für Blinklicht (orange) | 13 Öldruckkontrollleuchte (grün) |
| 2 Ladekontrollleuchte (rot) | 14 Fernthermometer |
| 3 Glühüberwacher | 15 Glühzanlaßschalter |
| 4 Mehrzweckschalter | 16 Handhebel für Drehzahlverstellung |
| 5 Lenkrad | 17 Fernlichtanzeigeleuchte (blau) |
| 6 Schaltschloß | 18 Traktormeter |
| 7 Kupplungsfußhebel | 19 Steckdose |
| 8 Schalthebel für Wechselgetriebe | 20 Lenk- und Fahrbremse |
| 9 Zusatzpedal für Kupplung | 21 Steuerhebel für Zusatzgerät |
| 10 Schalthebel für Gruppengetriebe | 22 Steuerhebel für Kraftheber |
| 11 Schalthebel für Zapfwelle | 23 Fußhebel für Drehzahlverstellung |
| 12 Handhebel für Ausgleichgetriebesperre | 24 Handbremse |

Betrieb des Motors

1. Ölstand, Kraftstoffvorrat prüfen.

Abschmieren nach Schmierplan. Die **Schalthebel** des Getriebes, der Zapfwelle und des Mähbalkenantriebes müssen beim Anlassen des Motors in **Ausrückstellung** stehen, die **Handbremse** **angezogen** sein.

2. Anlassen

Handhebel der **Drehzahlverstellung** auf etwa $\frac{1}{4}$ Last stellen. **Lichtschlüssel einstecken** und nach rechts auf Position 1 drehen, wobei rotes und grünes Licht aufleuchten muß.



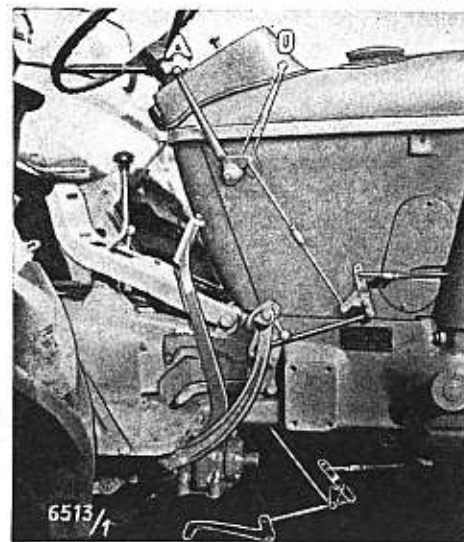
Vorglühen: Knopf des Glühzanlaß-Zugschalters bis zum spürbaren Widerstand herausziehen. Aufleuchten des Glühüberwachers beobachten. (Vorglühen ca. 15–20 Sekunden). Bei kaltem Motor etwa 1 Minute lang vorglühen, bei betriebswarmem Motor ist das Vorglühen nicht erforderlich. Dann den Knopf weiter herausziehen. Hierbei tritt der Anlasser in Tätigkeit. **Sobald der Motor zündet, Knopf loslassen.** (Max. Betätigung des Anlassers 15 Sekunden.) Zum „Nachglühen“ Knopf bis 1. Raste herausziehen.

Falls der Motor nicht anspringt, Stillstand abwarten, dann Anlaßvorgang wiederholen.

Nicht anlassen, solange Motor und Anlasser sich bewegen.

Nach vergeblichen Versuchen, Ursache nach Störtabelle feststellen und beheben. Vor allem sorgfältige Entlüftung des Einspritzsystems beachten.

Öldruckkontroll-Leuchte und Ladekontroll-Leuchte beobachten (müssen bei laufender Maschine erlöschen).



Sobald der Motor rundläuft, Drehzahl zurücknehmen. Bei mäßiger Belastung mit wechselnder Drehzahl ist der Motor in kurzer Zeit betriebswarm. Zum Anfahren auf hohe Drehzahl gehen.

Der Abstellhebel der Einspritzpumpe ist durch einen Schleppebel mit dem Gestänge der Drehzahlverstellung verbunden, so daß durch Umlegen des Handhebels nach vorn der Motor vom Sitz aus abgestellt werden kann.

3. Anlaßvorschriften in der kalten Jahreszeit:

Beim Anlassen Kupplungsfußhebel durchtreten, um den Widerstand des kalten, zähen Getriebeöles auszuschalten.

- a) Mindestens eine Minute lang vorglühen.
- b) Handhebel der Drehzahlverstellung auf $\frac{2}{3}$ bis $\frac{1}{2}$ Last stellen.
- c) Nach dem Anspringen auf niederen Leerlauf zurückstellen und mindestens 2-3 Minuten lang warm laufen lassen.
- d) Erst dann Drehzahl steigern.

Sollte sich dann noch Weißqualmen zeigen, nochmals $\frac{1}{2}$ Minute nachglühen. Auf guten Ladezustand der Batterie achten, evtl. ausbauen und warmhalten. **Vorgeschriebenes Schmieröl verwenden.**

4. Abstellen.

Handhebel der Drehzahlverstellung ganz nach vorn legen bis Motor steht. Lichtschlüssel abziehen.

Nach vorangegangenem Vollastbetrieb den Motor vor dem Abstellen jeweils einige Minuten im niederen Leerlauf zum Temperatenausgleich weiterlaufen lassen.

Bei längerer Betriebsunterbrechung ist Einsprühen von Korrosionsschutzöl durch die Glühkerzenbohrung zweckmäßig. Unter Umständen Öl aus dem Kurbelgehäuse ablassen, und durch Konservierungsöl ersetzen.

Gelegentliche Inbetriebsetzung sichert zuverlässiges schnelles Starten für den Bedarfsfall.

Fahrbetrieb

1. Anfahren:

Kupplungsfußhebel bis zum Anschlag nach vorn treten und festhalten.

Nach Wahl der Gruppenschaltung den gewünschten Gang einschalten, Drehzahl durch Niedertreten des Fußhebels steigern, **Feststellbremse lösen** und Kupplung durch allmähliches Nachlassen des Fußhebels langsam einrücken. Der Schlepper setzt sich dann in Bewegung. Je langsamer die Kupplung eingerückt wird, um so weniger werden Triebwerk und Reifen beansprucht. **Niemals versuchen, einen Gang mit Gewalt zu schalten. Nach dem Einrücken der Kupplung ist der Fuß sofort vom Kupplungshebel zu nehmen.** Die Kupplung nicht länger schleifen lassen, als zum stoßfreien Anfahren unbedingt erforderlich ist.

2. Aufwärtsschalten:

Auskuppeln, gleichzeitig Drehzahl verringern, Schalthebel über Leerlaufstellung in den höheren Gang schalten, einkuppeln, Drehzahl steigern.

3. Abwärtsschalten:

Die verlangsamte Fahrgeschwindigkeit des Schleppers muß dem nächstniedrigen Gang bei Höchstdrehzahl des Motors angeglichen sein. Dann auskuppeln, Schalthebel auf Leerlaufstellung. Einkuppeln, Drehzahl steigern, damit die vom Motor angetriebenen Zahnräder auf höhere Drehzahl kommen, wieder auskuppeln, niedrigen Gang einschalten und wieder einkuppeln.

4. Bei Talfahrten

unter Last rechtzeitig den kleineren Gang einschalten und niedrigste Motordrehzahl einstellen.

Im Gefälle niemals auskuppeln und schalten.

Bergab niemals schneller fahren, als es bergauf gehen würde.

Bei Bergfahrt vor Beginn der Steigung auf den erforderlichen kleineren Gang umschalten.

5. Das Schalten vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang

oder umgekehrt und das Schalten der Zapfwelle darf nur bei stillstehendem Fahrzeug ausgeführt werden.

6. Nach kurzer Fahrt Bremswirkung prüfen

und besonders bei Benutzung eines Anhängers Brems-Blink-Schlußlicht kontrollieren.

7. Anhalten.

Fahrgeschwindigkeit durch Zurückstellen der Drehzahl verringern, auskuppeln, bremsen und den Schalthebel auf Leerlauf stellen. Steht der Schlepper, Handbremse festziehen.

Mahlen der Reifen vermeiden. Bei schlüpfrigen oder vereisten Wegen mit verringerter Last fahren, gegebenenfalls Ketten auflegen.

Bei geringer Geschwindigkeit niemals mit niedriger Drehzahl in den großen Gängen fahren. Kleineren Gang einschalten und mittlere Drehzahl wählen. **Beim Einbiegen und Bremsen grundsätzlich Drehzahl herabsetzen.**

8. Lenkbremse:

Nur auf dem Acker und ohne Betätigung der Ausgleichsperre benutzen. Auf der Straße unzulässig (Unfallgefahr!).

Drehzahl des Motors verringern, Lenkung in die gewünschte Richtung einschlagen und danach den entsprechenden Lenkbremse-Fußhebel kräftig niedertreten.

9. Ausgleichsperre:

Bleibt der Schlepper auf einem glatten, schmierigen oder nachgiebigen Boden stecken, indem ein Rad rutscht und das andere sich infolge der Wirkung des Ausgleichgetriebes nicht dreht, kann vorübergehend die Ausgleichsperre durch Niederdrücken des rechts neben dem Fahrersitz liegenden Handhebels eingeschaltet werden.

Beim Einschalten und auch beim Ausschalten ist kurzzeitig die Kupplung zu betätigen. **Mit eingeschalteter Ausgleichsperre dürfen keinesfalls Kurven gefahren werden.**

10. Elektrische Anlage.

Die elektrische Anlage von 12 Volt Spannung besteht aus: Lichtmaschine mit 130 Watt Leistung, 2 Batterien je 6 Volt 112 Ah, Anlasser, 2 Scheinwerfern mit Stand-, Abblend- und Fernlicht, 2 Schlußbrems-Blinkleuchten, Kennzeichenleuchte, Mehrzweckschalter, Blinkgeber, 2 Blink-Positionsleuchten, Signalhorn, Anzeigeleuchten für Öldruck (grün), Ladekontrolle (rot), Fernlicht (blau), Blinkkontrolle (orange) und den dazu gehörenden Armaturen, die unterhalb des Lenkrades übersichtlich angeordnet sind.

Armaturenbrett

a) Schaltschloß für Licht und Kontrolleuchten

Es bezeichnen:

P = Parklicht

(alle anderen Verbraucher sind ausgeschaltet)

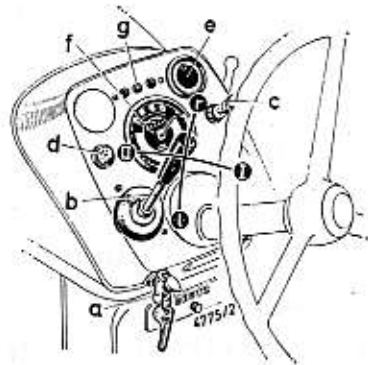
0 = Aus

1 = Tagesverbraucher

(Anzeigeleuchten für Öldruck grün und Ladekontrolle rot müssen brennen und bei laufendem Motor erlöschen)

2 = Standlicht

3 = Fahrlicht



Von „0“ nach „P“ und von „3“ nach „2“ kann nur geschaltet werden, wenn der Schlüssel tiefer eingedrückt wird. Für Nachbestellung eines Schlüssels ist die auf dem Drehschloß eingeschlagene Nummer anzugeben.

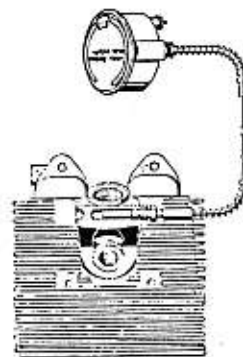
b) Mehrzweckschalter für Abblend- und Fernlicht, für Richtungsanzeige (Blinklicht) und für Betätigung des Signalhorns (Knopf nach unten drücken).

c) Glühzanlaßschalter

d) Glühüberwacher

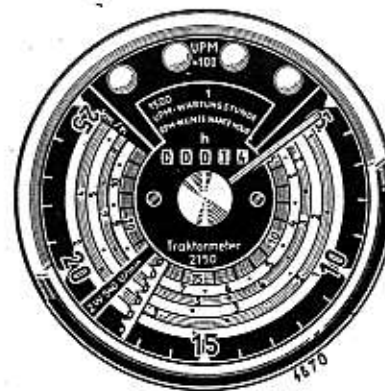
e) Fernthermometer

Der Wärmefühler hierfür ist unter der Luftführungshaube im Zylinderkopf 2 eingeschraubt. Die zulässigen Temperaturen liegen innerhalb des grünen „Normal“-Feldes. Werden diese überschritten, erscheint im Fenster des Gerätes ein rotes „Stop“-Feld. Gleichzeitig wird über ein Relais das Signalhorn betätigt. Der Motor ist sofort stillzusetzen und die Schadensursache zu beseitigen.



f) Traktormeter

Auf der Anzeigescheibe des serienmäßig eingebauten Traktormeters lassen sich die Drehzahlen des Motors, der Zapfwelle und die Geschwindigkeiten der einzelnen Gänge, letztere auf farbig markierten Feldern, ablesen. Außerdem werden von einem Zählwerk die Betriebsstunden registriert.



2–3–4 Gang kennzeichnet die langsame und 5–6–8 Gang die schnelle Schaltgruppe.

Auf der Glasscheibe ist die vorgeschriebene Motordrehzahl von 1750 U/min für den Mähbetrieb markiert.

Innerhalb des Traktormeters sind die Anzeigeleuchten für Öldruck, Ladekontrolle, Fernlicht und Blinkkontrolle sowie die Beleuchtung der Skala untergebracht.

Die auf dem Traktormeter abgelesenen Betriebsstunden ergeben sich aus der Anzahl der Motordrehungen.

g) Blinkkontrolle. Blinklichtkontrolle durch 3 Leuchten (orange) für Schlepper, 1. Anhänger und 2. Anhänger.

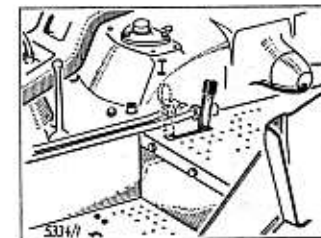
Arbeitseinsatz

Durch die Kombination von Gruppengetriebe und Wechselgetriebe ergeben sich 8 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge, die durch entsprechende Stellung des Gruppenschalthebels und des Schalthebels des Wechselgetriebes gewählt werden können. Sie sind in einem Schaltbild auf dem Schaltknopf gekennzeichnet.

1. Zapfwellenbetrieb: Auskuppeln bei Betätigung des Schalthebels. Bei Doppelkupplung bis Endanschlag durchtreten. Zusatzpedal mit dem Absatz niederhalten.

Hebelstellung I = Motorzapfwelle (siehe Getriebeschema Seite 40).

Für den Fahrbetrieb (Gangschaltung) ist bis zum Anschlag auszukuppeln, ohne das Zusatzpedal zu betätigen (siehe auch S. 25). Der Vorzug der Betriebsweise mit Motorzapfwelle (Doppelkupplung besteht darin, daß Gruppen- und Wechselgetriebe ohne Unterbrechung des Zapfwellenantriebes geschaltet und damit die Fahrgeschwindigkeiten verändert werden können, z. B. bei Betrieb eines Mähdreschers oder eines Dungstreuers. Im normalen Fahrbetrieb wird zur Vermeidung eines unbeabsichtigten Lösen der Zapfwellenkupplung der Kupplungsfußhebel durch einen Anschlag begrenzt (siehe Bild Seite 25).



Bei angetriebenen Geräten unbedingt auf Unfallschutz der Gelenkwelle achten (Mastershield). Kuppelpunkt des Arbeitsgerätes muß etwa in der Mitte zwischen den beiden Kreuzgelenken liegen.

Zur Vermeidung von Getriebeschäden müssen zapfwellenangetriebene Geräte mit einer Überlastsicherung (z. B. Rutschkupplung) versehen sein. Läßt sich diese je nach Ausführung nicht voll auf das Zapfwellenendstück schieben, weil ihr äußerer Durchmesser größer ist als der Zwischenraum der Leisten der Zugvorrichtungen, kann die Gelenkwelle unbedenklich so eingebaut werden, daß die Rutschkupplung geräteseitig liegt.

Auf keinen Fall darf das Drehmoment höher als 75 mkg eingestellt werden. Bei angehängten 3-Punkt-Geräten ist die Zapfwelle vor Betätigung des Krafthebers zum Ausheben der Geräte auszuschalten, damit keine Schäden durch unzulässige Gelenkwinkel entstehen können.

2. Mähbalkenantrieb:

Einschalten durch Hochziehen der Schaltstange unter gleichzeitigem Auskuppeln.

Der Antrieb des Mähwerkes erfolgt über ein Keilriemen-Vorgelege mittels Spezial-Keilriemens.

Das Vorgelege ist vom Werk aus mit Getriebeöl SAE 90 gefüllt. Kontrolle wie beim Getriebe. Ölstand bei waagrechtstehendem Schlepper bis Markierung am Ölmeßstab.

a) Mähgeschwindigkeit und Schnittwinkelverstellung

Beim Mähen ist die auf der Glasscheibe des Traktormeters durch eine Marke gekennzeichnete Motordrehzahl von 1750 U/min möglichst einzuhalten. Die Mähgänge sind der zweite und dritte Schnellgang (Normal-Ausführung). Im zweiten Schnellgang ist die Abstimmung von Kurbdrehzahl und Fahrgeschwindigkeit so, daß bei **allen** Mähverhältnissen ein einwandfreier Schnitt erzielt wird. Der dritte Schnellgang ist beim Schneiden von Leguminosen und sauberen Wiesen zu empfehlen.

Die Schnittwinkelverstellung des Mähbalkens ergibt keine kürzeren Stoppeln. Sie ist nur bei hügeligem Gelände und bei stark liegendem Mähgut erforderlich.

b) Erneuerung des Treibstangenbolzens und Nachspannen der Keilriemen

Bei Erneuerung des Treibstangenbolzens und beim Anbau der Treibstange ist darauf zu achten, daß die Sechskantschraube am Klemmband nach unten zeigt. Das Klemmband hat eine gewisse Voreilung und darf nicht verdreht angebracht werden.

Beim Nachspannen der Keilriemen verändert sich der Messerhubwechsel. Wenn jedoch beim ersten Nachspannen nur 2 Spannbeilagen gewechselt werden, dann ist noch keine neue Einstellung des Messerhubwechsels erforderlich. Bei älteren, ausgedehnten Keilriemen ist in jedem Falle eine Korrektur des Messerhubes erforderlich.

Vor der ersten Mäharbeit und nochmals nach der ersten Mähstunde sind sämtliche Schraubenverbindungen auf festen Sitz und alle Bolzensicherungen zu überprüfen. Sämtliche Führungen des Mähbalkens sowie der Kugelschluß der Treibstange sind gut zu ölen, um einen schnelleren Einlauf zu gewähren.

- c) Bei **Straßenfahrt** mit hochgezogenem Mähwerk muß der Mähbalken fest durch die Halterung verzurrt werden. Die Fingerspitzen sind durch einen geeigneten Schutz abzuschirmen.

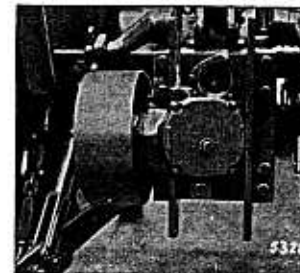
Je nach Art der Bereifung und Balkenlänge kann es vorkommen, daß der Schwadenblechstab mit dem Profil des Reifens in Berührung kommt. Die Befestigung des Schwadenblechstabes ist deshalb so konstruiert, daß der Stab nach Lösen der Flügelmutter leicht nach vorn umgesetzt werden kann.

Für Nachteile beim Betrieb nicht von uns geprüfter Mähwerke kommen wir nicht auf.

3. Riemenscheibenantrieb:

Das Riemenscheibenaggregat wird auf das Zapfwellenendstück aufgeschoben und mit 2 Sechskantschrauben am Getriebe befestigt. Auf glatte Anlage der Flächen achten.

Zum Einschalten auskuppeln und Schalthebel der Zapfwelle betätigen. Bei Inbetriebnahme der Riemenscheibe Handbremse feststellen, den Schlepper festlegen und durch metallische Verbindung mit dem Boden erden (elektrische Funkenbildung). Bei starker Staubentwicklung, z. B. Dreschbetrieb, ist der Eintritt der Gebläseluft an der Verkleidung durch besondere Abschirmung (Sieb oder Sackleinen) zu schützen.



4. Seilwindenbetrieb

Der Antrieb einer angebauten Seilwinde (auf Sonderwunsch) erfolgt ebenfalls über die Zapfwelle.

5. Luftreifen.

Der Luftdruck in den Reifen soll täglich geprüft und, wenn nötig, berichtigt werden.

Der Reifendruck muß betragen:	auf dem Acker	auf der Straße
Vorderräder	2,0 atü	2,0 atü
Hinterräder 4 ply/6 ply und mehr	0,8/1,0 atü	1,25/1,5 atü
Hinterräder bei Regelhydraulik	1,0/1,2 atü	

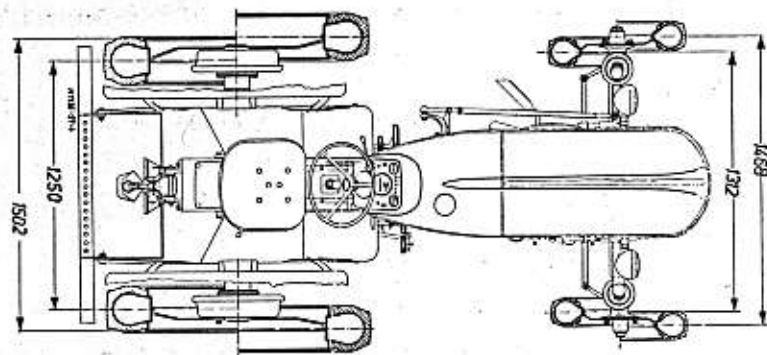
Zu niedriger Luftdruck führt zum Wandern der Reifen, zu Wulst- und Gewebeerbrüchen und zu Schlauchschäden. Fahren ohne Luft zerstört die Reifen. Nicht in ausgefahrenen Wagenspuren fahren.

Bei abgestelltem Schlepper sind die Reifen gegen Sonnenbrand zu schützen, weil sonst die Reifen Schaden nehmen. Eindringene Fremdkörper, wie Nägel, kleine Steine, Sand oder dergleichen sind zu entfernen.

Bei längerer Betriebsunterbrechung sind die Reifen von Zeit zu Zeit nachzupumpen, oder besser die Räder aufzubocke.

6. Spurverstellung.

Durch Umsetzen der Vorderräder und Hinterräder kann die Normalspur von 1250 mm auf 1500 gebracht werden.

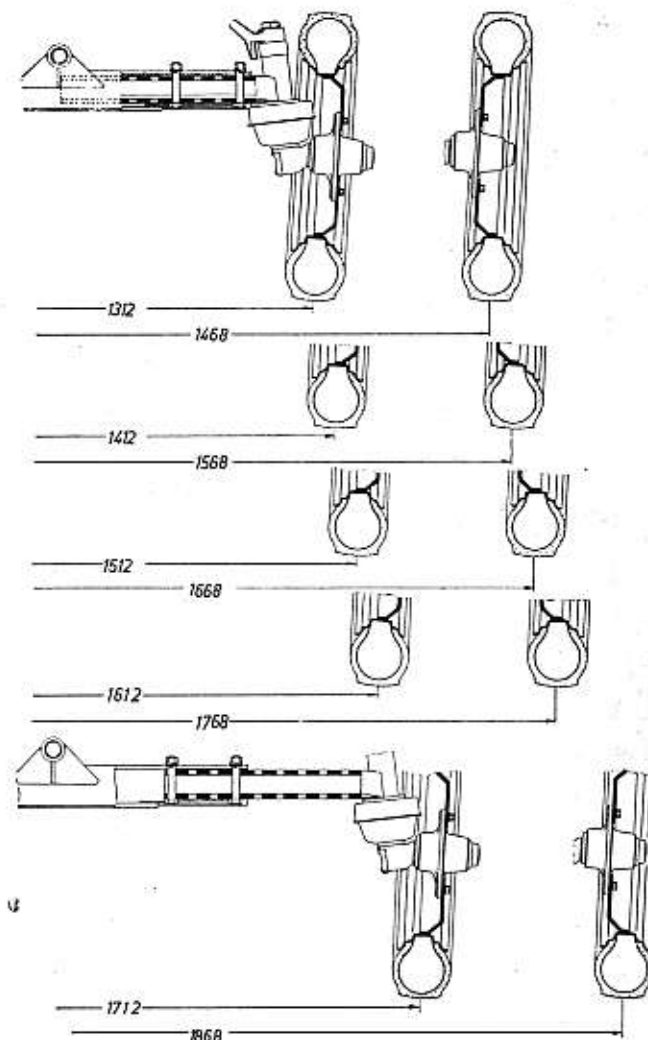


7. Teleskop-Vorderachse

5 Spurweiten 1312–1712 mm

5 Spurweiten 1468–1868 mm Rad gedreht.

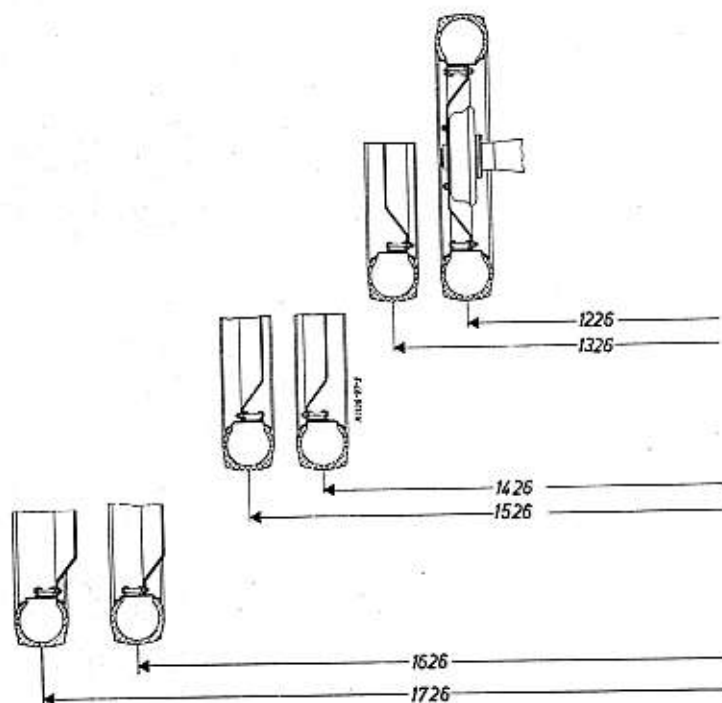
Wird die Spurweite geändert, so ist auch die Spurstange entsprechend zu verstellen, bzw. der Urzustand wieder herzustellen (Kerben für die Klemmschrauben beachten).



8. Stufenrad

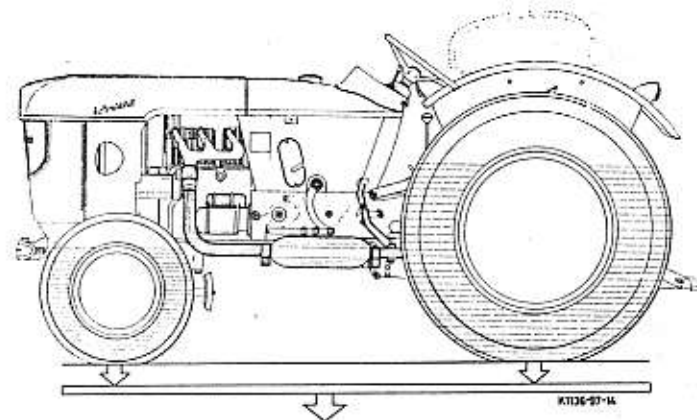
6-fach verstellbar von 1226–1726 mm bei Bereifung 10–28/9–32/11–28,

Die Radmuttern sind ständig **auf festen Anzug zu überwachen**. Insbesondere sind die außenliegenden Befestigungsmutter der Spurverstellräder nach jedem Wechsel regelmäßig nachzuziehen.



9. Ballastgewichte und Achslasten

Zur Erhöhung des Schleppergewichtes können zusätzlich in die Vorderräder je 30 kg und in die Hinterräder je 82,5 kg schwere Gewichte eingebaut werden. Außerdem ist der Einbau von 110 kg Frontballast in der Vorderachsbock möglich.



Gewichte (in kg):

	vorn	hinten	gesamt
Bereifung	6.00–16	11–28 9–36	
	670	940	1610
	670	950	1620
Wasserfüllung und 20 % CaCl ₂ je Reifen	18	144 109	
Ballastgewicht je Satz	65	165 165	

Schmierung von Kühlgebläse und Keilriemenspannrolle

Die Hohlräume sind mit einer Dauerfettfüllung (Bosch-Heißlagerfett NBH 4/5 Z oder Shell Retinax A) versehen, die unter normalen Betriebsbedingungen bis zu einer Motorgeneralüberholung ausreicht.

Gewöhnliches Staufferfett ist ungeeignet.

SONDERZUBEHÖR

Ackerschiene mit Plattform
(für Schlepper ohne Hydraulik)

Zugpendel, auch bei 3-Punkt-Kupplung

Beifahrersitzbügel, rechts

Beifahrersitzkissen, rechts

Riemenscheibe mit Antrieb,
(aufsteckbar auf Zapfwelle)

Vorabscheider für Ölspülluftfilter

Heizungsanlage, auch bei Frontlader

Ballastgewichte

Wechsel- oder Zwillingsbereifung

Aufbockvorrichtung

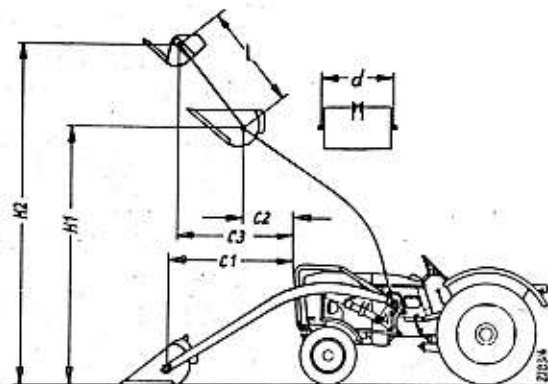
Mähwerke 4 1/2' oder 5' für Hand-
oder hydraulische Aushebung

Wetterdach für Fronteinstieg, hoch-
schwenkbare Panorama-Frontscheibe

Frontlader Größe 2

Erdschaufel, Stallung- und Vielzweckgabel

(weitere Arbeitsgeräte sind von der Firma Baas, GmbH., 2 Wedel (Holstein),
Industriestraße 39-43, zu beziehen.

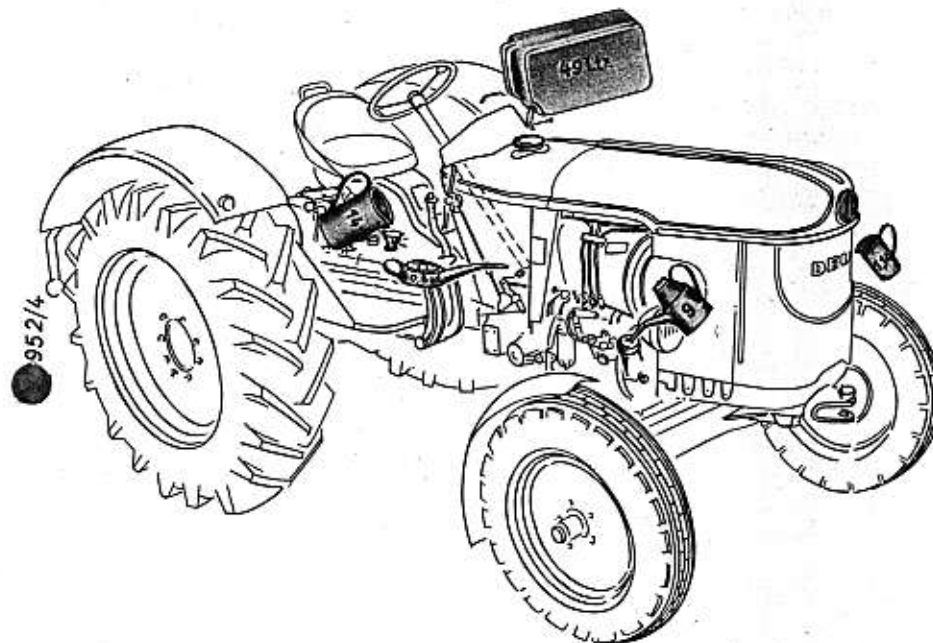


Hubkraft . . . kg	625
mit Verlängerung kg	300
Hubzeit vollbelastet . . sec.	7,0
c ¹ mm	1150
c ² mm	750
c ³ mm	1370
H ¹ mm	3000
H ² mm	4400
d mm	890

Vorderradbereifung 6.00-16 AS Front (6 ply) erforderlich und 3 atü Luftdruck.

Hinterachslast muß durch Ballastgewichte in den Rädern erhöht werden; auch empfiehlt es sich, die Reifen mit Wasser zu füllen oder ein in den unteren Lenkern der 3-Punkt-Kupplung gelagertes Gegengewicht verwenden.

DIE PFLEGE



Füllmengen

Kraftstoff	49,0 Liter
Schmieröl	
Motor: Neufüllung	10,5 Liter
bei Ölwechsel	9,0 Liter
Wechselgetriebe und Hinterachsantrieb	14,0 Liter
Mähantrieb (zusätzlich)	1,6 Liter
Lenkung	0,5 Liter
Ölspülluftfilter	1,14 Liter
Riemenscheibenantrieb	0,75 Liter

Allgemeines

Der Wahl eines guten Schmiermittels und Kraftstoffes, sowie deren sorgfältige Filterung, ist größte Aufmerksamkeit zu schenken. Ebenso ist die Filterung der angesaugten Frischluft für die Lebensdauer der Zylinder und Kolben von maßgeblichem Einfluß. Nach der täglichen Arbeit soll der Schlepper einer kurzen Durchsicht und Reinigung unterzogen werden.

Luftkühlung

Verunreinigungen der Kühlrippen vermindern die Kühlung. Insbesondere müssen die senkrechten Zylinderkopfripen (↑) stets frei- und sauber gehalten werden.

Trockene Reinigung der Kühlrippen mittels Draht und möglichst durch Ausblasen mit Druckluft. Wird mit Dieselkraftstoff ausgewaschen, ist zur Vermeidung eines Fettniederschlags nachträgliche Säuberung mit einer Sodaauslösung erforderlich. Anschließend Motor laufen lassen, damit Wasserrückstände verdampfen.

Für eine zuverlässige Reinigung sind die Abschirmbleche (↑) auf der Abluftseite zu entfernen. Insbesondere sind die Kühlrippen zwischen den Ansaug- und Auspuffstutzen frei zu halten.

Am Wochenende soll eine gründliche Reinigung und eine genaue Durchsicht des Fahrzeuges stattfinden. Etwa schadhaft gewordene Teile sind unverzüglich auszutauschen. Alle Schrauben und Muttern, besonders die des Lenkhebels, der Lenkstoßstange, der Vorder- und Hinterräder sind auf festen Sitz zu prüfen und gegebenenfalls festzuziehen.

Schlepperpflege ist erstes Gebot.

Regelmäßige und gründliche Reinigung und eine genaue Durchsicht ersparen Arbeitsausfall und Reparaturkosten. Schlepperpflege lohnt sich. Die Lebensdauer des Schleppers wird erhöht.

Wahl der Schmierstoffe

Motorenöl

Zur Schmierung des Motors ist HD-Öl zu verwenden, wobei es sich um anerkannte Marken führender Ölfirmen handeln muß. Um ungünstige Einflüsse auszuschließen, stets die gleiche HD-Ölsorte einfüllen.

Unter Berücksichtigung der jeweiligen Außentemperaturen und Viskositätsgruppen sind für die Schmierung unserer luftgekühlten Motoren folgende Öle vorgeschrieben:

Bei Temperaturen über +20° C	SAE 30
bei Temperaturen von -10° C bis +20° C	SAE 20/20 W
bei Temperaturen unter -10° C	SAE 10 W

SAE 20/20 W kann ganzjährig verwendet werden, wenn im Sommer keine hohen Temperaturen auftreten.

Getriebeöl

Im Sommer und Winter SAE 90
für alle Öle: Stockpunkt unter -10° C
Flammpunkt nicht unter 200° C.



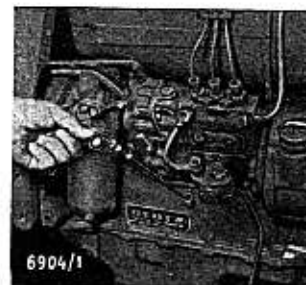
Maßgebend für den richtigen Ölstand im Motor und Getriebe sind die Markierungen an den zugehörigen Ölmeßstäben bzw. Kontrollschrauben.

Schmierfett

Das zu verwendende Schmierfett muß frei von Harz und Fremdstoffen sein. Wir schreiben lithiumverseiftes Mehrzweckfett mit einer Penetrationszahl 260-290 vor.

Ölstandkontrolle und Ölwechsel beim Motor

Der Ölstand ist täglich, mindestens alle 10 Betriebsstunden mit dem Meßstab bei stillstehendem Motor zu prüfen. Der Schlepper darf hierbei nicht schräg stehen. Der Meßstab muß vorher mit einem faserfreien Lappen abgewischt werden. Der Ölstand ist richtig, wenn er innerhalb der Markierungszeichen am Meßstab liegt und der Motor einige Minuten gelaufen hat, so daß alle Räume des Ölkreislaufes gefüllt sind.



1. Ölwechsel: nach 20 Betriebsstunden

2. Ölwechsel nach weiteren 40 Betriebsstunden

Die weiteren Ölwechsel sind wie folgt vorzunehmen:

bei Verwendung von	HD (normal)	HD S 1
nach Traktormeter-Std.	100	150

Kürzere Ölwechsel sind empfehlenswert, wenn ungünstige Betriebsverhältnisse, z. B. häufiges Anlassen und Abstellen bei Minus-Temperaturen, überwiegende Leerfahrten bzw. mindere Belastung, vorliegen.

Das Altöl ist in warmem Zustand an der Ablassschraube der Ölwanne abzulassen.

Der Filtereinsatz des Schmierölfilters im Hauptstrom ist bei jedem Ölwechsel zu erneuern.

Beim Auswechseln des Filtereinsatzes Gehäuse gründlich säubern, beim Zusammenbau auf Dichtigkeit achten, wenn erforderlich Deckeldichtung erneuern.



Der Schmieröldruck wird nach dem Anlassen des Motors durch Erlöschen der grünen Öldruck-Kontrolleuchte auf dem Armaturenbrett angezeigt.

Brennt die Kontrolleuchte weiter, so ist die Fehlerquelle sofort zu beseitigen.