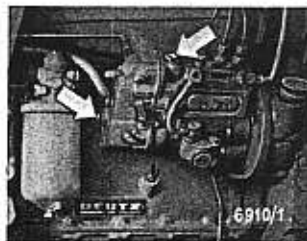


Schmierung von Einspritzpumpe und Regler



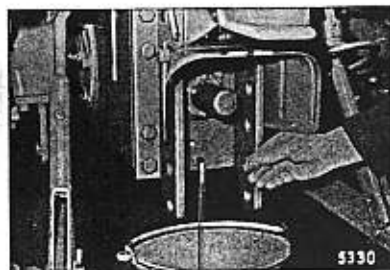
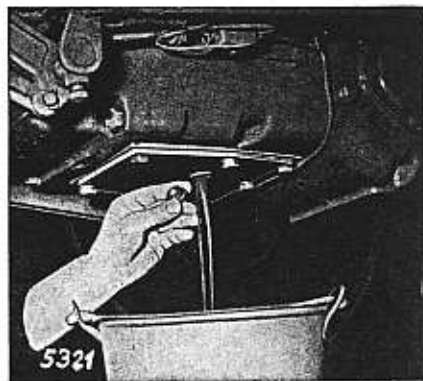
Bei jedem Ölwechsel ist die Kontrollstandschraube am Reglerdeckel herauszuschrauben und überschüssiges Öl-Kraftstoffgemisch abzulassen. Tritt kein Ölgemisch heraus, so ist frisches Motorenöl durch den Einfüllstutzen an der Einspritzpumpe zu ergänzen.

Gelegentlich einer Generalüberholung oder bei Abbau der Einspritzpumpe, jedoch längstens nach 3000 Betriebsstunden, ist der gesamte Ölvorrat zu erneuern.

Der Kugellagerausrücker ist mit einer Dauerschmierung versehen und bedarf keiner besonderen Wartung. Gelegentlich einer Instandsetzung oder wenn Motor und Getriebe getrennt wurden, ist die Fettfüllung des Gehäuses zu prüfen und ggf. zu ergänzen.

Ölstandkontrolle und Ölwechsel im Triebwerk

Ölstand monatlich prüfen und ergänzen. Ölmeßstab herauschrauben, abwischen und wieder einstecken, nicht einschrauben. Ölspiegel muß mindestens unter Markierung erreichen. Erster Ölwechsel nach 300 Betriebsstunden. Die weiteren Ölwechsel haben mindestens jährlich, entsprechend 1500 Betriebsstunden, zu erfolgen.



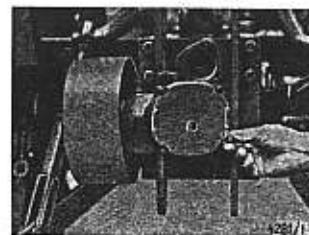
Der Ölwechsel wird zweckmäßig unmittelbar nach der Arbeit durchgeführt, wenn das Triebwerk noch warm ist und das Öl leicht abfließt. Bei angebaute Mähantrieb ist die Ölablaßschraube auf der linken Seite am Gehäuse zu öffnen.

Nach dem Ablauf des alten Getriebeöles werden die Gehäuse mit einem Spülöl, notfalls mit Dieselmotorenöl gründlich ausgewaschen, damit der Abrieb feinsten Stahlteilchen entfernt wird.

Lenkung. Kontrolle und Ergänzung der Ölmenge durch die oben auf dem Gehäuse vorgesehene Verschlußschraube bis zum Gewinde.

Riemenscheibenantrieb

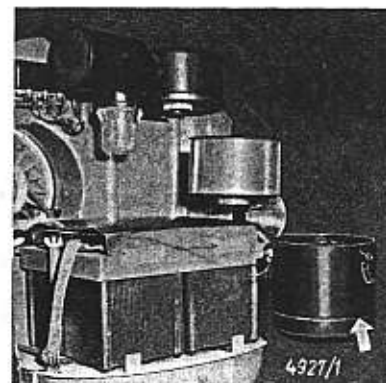
Vor Anbau des Antriebes Ölmenge prüfen und erforderlichenfalls ergänzen. Kontrolle durch Verschlußschraube am Gehäusedeckel, bei intensiver Benutzung alle 50 Betriebsstd. Ölwechsel und Ausspülen nach 300 Betriebsstd.



Ölsplüßfilter

Alle Arbeiten bei stehendem Motor durchführen.

Ölstand und Ölbeschaffenheit im abnehmbaren Unterteil täglich kontrollieren. Erst nach längerem Stillstand vornehmen, am besten morgens vor Inbetriebnahme des Schleppers, damit das in den Filtereinsatz eingedrungene Öl Zeit hat, in den Filtertopf abzutropfen.



Ist das Öl dunkel oder eingedickt, wobei der Ölstand nur wenig ansteigt (ca. + 5 mm), Öltopf auswaschen und mit frischem Motorenöl bis Unterseite Ölstandmarkierung füllen. Ölfüllung jahreszeitlich wie beim Motor.

Der abnehmbare Filtereinsatz ist dann ebenfalls in Dieselmotorenöl auszuspielen. Benzin oder Benzol dürfen für das Auswaschen keinesfalls verwendet werden. Die Zeitabstände hierfür schwanken je nach Staubhaltigkeit der Außenluft zwischen 5 und 30 Betriebsstunden und mehr.

Bei vorhandenem Vorabscheider Staubanfall im Sammelbehälter beobachten. Rechtzeitig entleeren und reinigen. **Markierung bzw. Absatz darf nicht überschritten werden.** Verlust des Staubsammelbehälters stört die Abscheidung und beeinträchtigt die Funktion des Luftfilters.

Luft Eintrittsöffnung am Ansaugrohr von anhaftenden Blättern, Stroh oder dergl. säubern.

Auf dichten Filteranschluß achten.

Kraftstoff

Guter Kraftstoff verlängert die Lebensdauer des Motors. Der geeignetste Kraftstoff ist Gasöl, wobei ein Markenkraftstoff nach DIN 51 601 bzw. nach British-Standard-Specification (BS 2859:1957) class A high speed am besten geeignet ist. Bei Verwendung anormaler Kraftstoffe empfehlen wir eine Rückfrage im Werk.

Sogenannten Sommerkraftstoff nicht im Winter verwenden, da Paraffinausscheidungen zu Filterverstopfungen führen.

Tanken

Beim Einfüllen von Kraftstoff darf das in der Einfüllung befindliche Sieb nicht entfernt werden.

Beim Tanken aus dem Faß ist folgendes zu beachten:

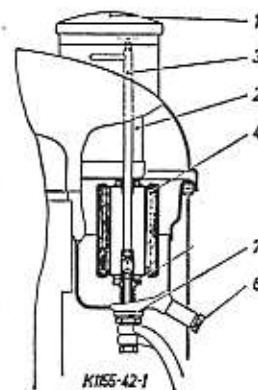


Der Kraftstoff muß frei von Sand, Schlamm und Wasser sein, da sonst Einspritzpumpe und Einspritzventil verschmutzen und vorzeitiger Verschleiß verursacht wird. Verzinkte Fässer sind als Lagerbehälter nach Möglichkeit wegen chemischer Einwirkung nicht zu verwenden.

1. Vorratsbehälter (Faß) mit Kraftstoff ruhig stehen lassen, damit sich Schmutz am Boden absetzen kann. Nicht durch Rollkippen den Bodensatz aufwirbeln.
2. Bei Verwendung einer Handpumpe nicht den Bodenschlamm aufrühren. Pumpe muß fest eingeschraubt sein. Kraftstoff nicht unmittelbar vom Boden absaugen. Die Sauglöcher müssen etwa 5 cm höher liegen.
3. Den letzten Rest des Faßinhaltes nicht für den Motor verwenden. Verwendung eines Filters in der Abfüllöffnung ist empfehlenswert.
4. Alle Überfüllgefäße, wie Eimer, Kannen, Trichter, Flügelpumpen stets sauberhalten und nicht auf staubigen Boden stellen oder im Freien stehen lassen.

Kraftstoff-Filter

Auf gute Filterung des Kraftstoffes kommt es an; denn die Lebensdauer der hochwertigen Einspritzventile, Pumpenkolben und Druckventile hängt davon ab. Filtrerrückstände häufig an der Schlammablaßschraube der eingebauten Kraftstoff-Filter entfernen. Ablaßschrauben sind nach Abnahme des Verschlußdeckels auf der rechten Schlepperseite zugänglich.



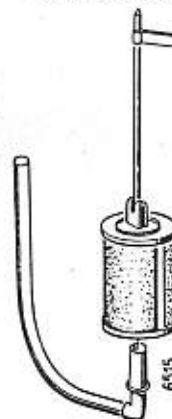
Im Kraftstoffbehälter sind 2 Kraftstofffilter untergebracht. Das Filzrohr des Filters ist auf einer Spindel befestigt. Bei ausgebautem Filter wird durch ein federbelastetes Bodenventil die Kraftstoffleitung zur Einspritzpumpe automatisch abgesperrt.

- 1 Deckel zum Kraftstoffbehälter
- 2 Siebeinsatz (Beutel)
- 3 Griffstück
- 4 Filzrohrfilter
- 6 Schlammablaßschraube
- 7 Bodenventil (Anschluß zum Motor)

Je nach dem Grad der Verschmutzung müssen die Filter in bestimmten Zeitabständen gereinigt werden.

Ausbau

1. Nach Abnahme des Tankdeckels Siebeinsatz (Beutel) herausnehmen.
2. Das oben an der Spindel befindliche und unter dem Rand des Einfüllstutzens liegende Griffstück nach innen schwenken.
3. Mit dem Griff die Spindel und damit das Filter nach unten drücken, bis die obere Führung am Einfüllstutzen freigegeben wird.



Zur Reinigung wird der Filzrohreinsatz beiderseits mit den Stopfen der sich beim Werkzeug befindlichen Reinigungsvorrichtung verschlossen. Mit einer weichen nicht metallischen Bürste wird das Filzrohr in Dieselmotorkraftstoff oder Petroleum abgebürstet. Dabei darauf achten, daß die Reinigungsflüssigkeit nur durch den Filz des Einsatzes in das Innere gelangen kann.

Nach mehrmaligem Abwaschen, wobei die Reinigungsflüssigkeit zu erneuern ist, Filzrohreinsatz in saubere Reinigungsflüssigkeit tauchen, vollsaugen lassen, herausnehmen und durch den Schlauchansatz der Reinigungsvorrichtung ausblasen. Vorgang 4- bis 5mal wiederholen.

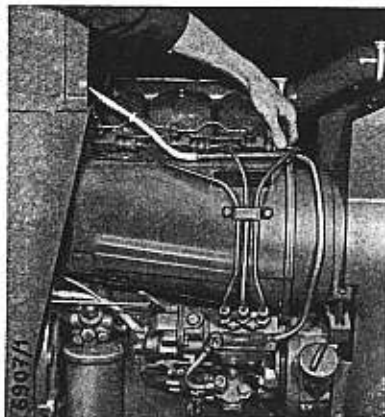
Einbau

1. Filter in den Kraftstoffbehälter so einführen, daß es mit der unteren Führung auf dem Ventil zum Aufliegen kommt.
2. Spindel wieder in die obere Führung einstecken und Hebel unter den Rand des Einfüllstutzens schwenken.
3. Siebeinsatz einlegen.

Entlüften

Das Entlüften der Kraftstoffeinspritzanlage wird notwendig, wenn der Kraftstoff ausgeblieben oder durch Undichtigkeit Luft in die Pumpe gelangt ist. Der Motor läuft unregelmäßig und springt schlecht oder gar nicht an. Hierbei ist zunächst der Anschluß der Saugleitung an der Kraftstoff-Förderpumpe zu lösen, bis Kraftstoff blasenfrei ausfließt. Die Hohl-schraube dann wieder festziehen. Bringt dieses noch keinen Erfolg, so sind die Überwurfmutter der Druckleitungen am Einspritzventil zu lösen und alsdann der Anlasser zu betätigen, bis am Leitungsende Kraftstoff blasenfrei austritt.

Dabei ist darauf zu achten, daß der Drehzahlverstellhebel auf volle Drehzahl steht. Nach dem Entlüften Überwurfmutter wieder festschrauben.



Abschmieren.

Zum Füllen der Schmierpresse ist das vorgeschriebene Hochdruckfett (s. Seite 15) zu verwenden. Schmierköpfe stets sorgfältig reinigen. Solange Schmierfett einpressen bis es seitlich an den Schmierstellen heraustritt.

SCHMIERPLAN

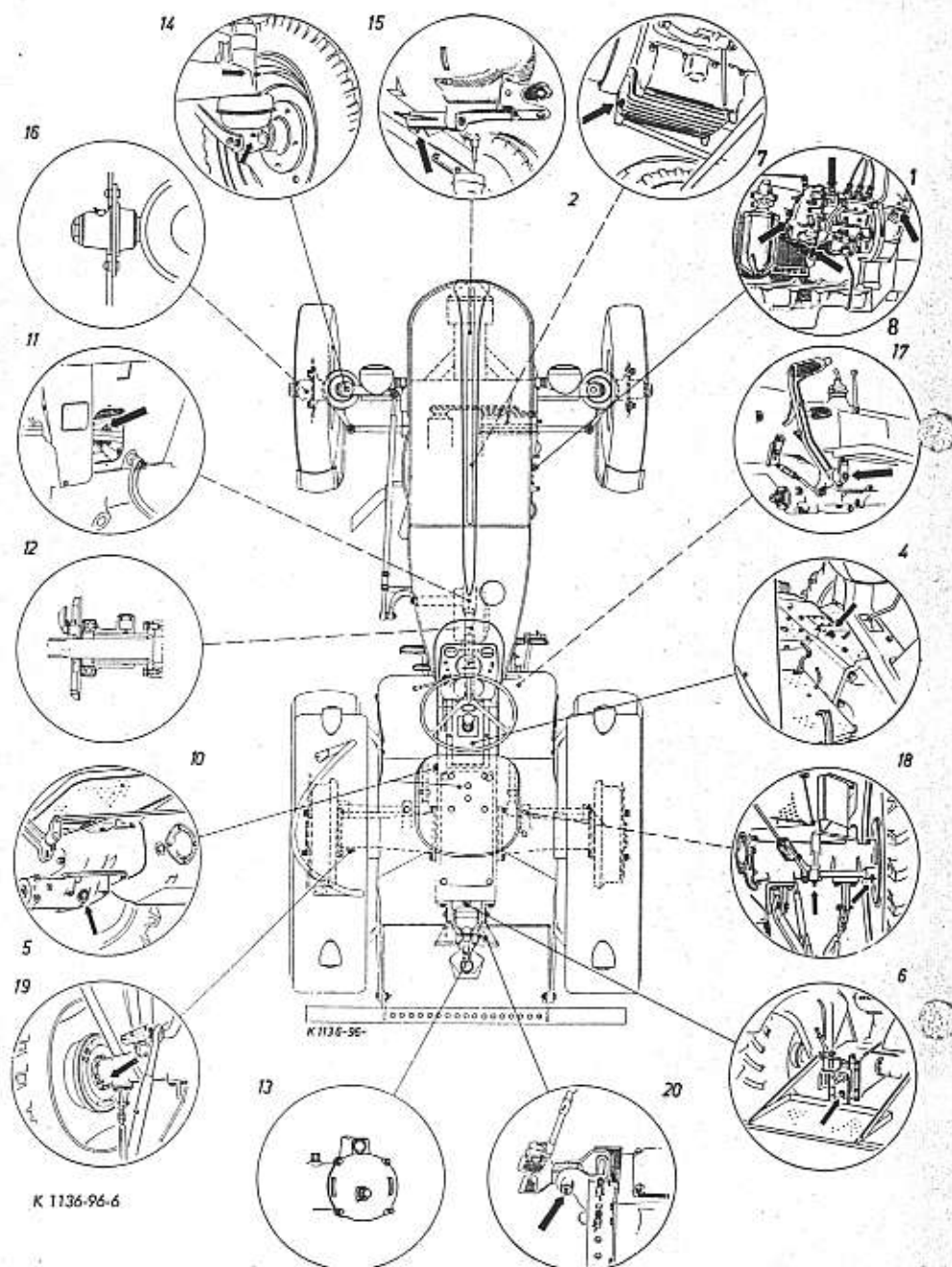
1	Einfüllstutzen Motor	Ölwechsel: 1. Nach 20 Betriebsstunden. 2. Nach weiteren 40 Betriebsstunden und folgende nach je 100 – bei Verwendung von normalem HD-Öl oder 150 Betriebsstunden bei HD-Öl S 1.				
2	Ablaßschraube Motor					
3	Ablaßschraube Schmierölfilter					
4	Öleinfüllschraube mit Meßstab Wechselgetriebe	Ölwechsel: 1. nach 300 Betriebsstunden und folgende nach je weiteren 1500 Betriebsstunden bzw. jährlich				
5	Ölablaßschraube Wechselgetriebe					
6	Ölablaßschraube Hinterachsgehäuse					
Prüfen		Betr.-Std.	täglich 10	wöchent- lich 60	monat- lich 250	jähr- lich 1000
7	Ölstand, Einspritzpumpe und Regler		x	x		
8	Ölmeßstab Motor			x		
9	Ölmeßstab am Wechselgetriebe					
11	Ölfüllung Lenkung					
12	Fettfüllung Ausrücklager					
13	Ölstands-schraube Riemenscheiben-antrieb			nach Bedarf	x	ggf. einer Instandsetzung
Fettschmierung						
14	Lenkschenkel rechts und links			x		
15	Vorderachslagerbock			x		
16	Vorderräder			x		
17	Fußhebelwelle rechts und links			x		
18	Bremsgestänge rechts und links			x		
19	Hinterachs-Tragrohr			x		x
20	Zugvorrichtung			x		x

Abschmieren.

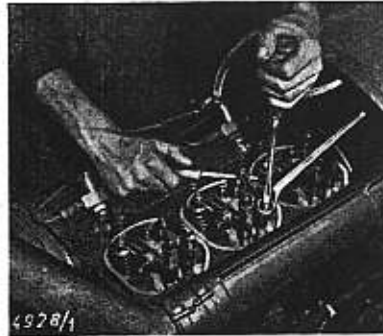
Zum Füllen der Schmierpresse ist das vorgeschriebene Hochdruckfett (s. Seite 15) zu verwenden. Schmierköpfe stets sorgfältig reinigen. Solange Schmierfett einpressen bis es seitlich an den Schmierstellen heraustritt.

SCHMIERPLAN

1	Einfüllstutzen Motor	Ölwechsel: 1. Nach 20 Betriebsstunden. 2. Nach weiteren 40 Betriebsstunden und folgende nach je 100 – bei Verwendung von normalem HD-Öl oder 150 Betriebsstunden bei HD-Öl S 1.				
2	Ablafschraube Motor					
3	Ablafschraube Schmierölfilter					
4	Öleinfüllschraube mit Meßstab Wechselgetriebe	Ölwechsel: 1. nach 300 Betriebsstunden und folgende nach je weiteren 1500 Betriebsstunden bzw. jährlich				
5	Ölablaßschraube Wechselgetriebe					
6	Ölablaßschraube Hinterachsgehäuse					
Prüfen		Betr.-Std.	täglich 10	wöchent- lich 60	monat- lich 250	jähr- lich 1000
7	Ölstand, Einspritzpumpe und Regler	x	x	x		
8	Ölmeßstab Motor		x			
9	Ölmeßstab am Wechselgetriebe					
11	Ölfüllung Lenkung					
12	Fettfüllung Ausrücklager			x		
13	Ölstandschrabe Riemenscheiben-antrieb		nach Bedarf		ggf. einer Instand-setzung	
Fettschmierung						
14	Lenkschenkel rechts und links		x			
15	Vorderachslagerbock		x			
16	Vorderräder		x			
17	Fußhebelwelle rechts und links		x			
18	Bremsgestänge rechts und links		x			
19	Hinterachs-Tragrohr		x		x	
20	Zugvorrichtung		x		x	



DIE WARTUNG



Ventilspiel.

Bei jedem Ölwechsel kontrollieren und auf das vorgeschriebene Maß 0,1–0,15 mm bei kaltem Motor regulieren.

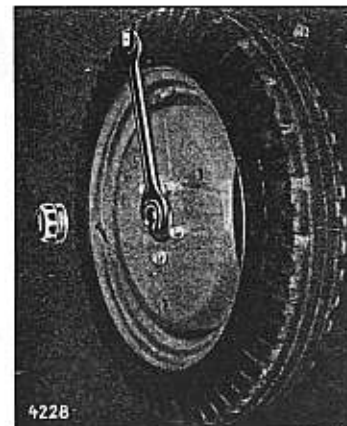
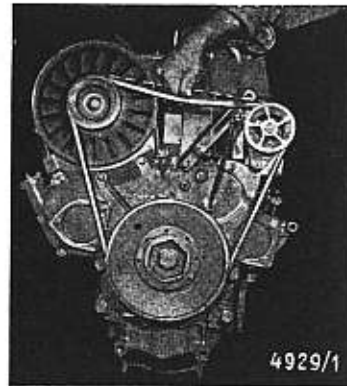
Spannung des Keilriemens

Falls die Spannung des Keilriemens im Laufe der Zeit nachgelassen hat, kann durch Schwenken der Lichtmaschine die erforderliche Spannung wieder hergestellt werden. Die Spannung ist richtig, wenn sich der gespannte Keilriemen mit dem Daumen etwa 1,0–1,5 cm eindrücken läßt.

Vorderradlagerung. Die Kegelrollenlager müssen von Zeit zu Zeit auf spielfreien Lauf geprüft und rechtzeitig nachgestellt werden. Hierzu ist das betreffende Rad hochzubocken und nach Abnahme der Radkappe der Splint zu entfernen und die Kronenmutter nachzuziehen, bis sich das Rad spielfrei drehen läßt. Zur Vermeidung von Spannungen wird die Mutter wieder um eine Viertelumdrehung gelockert und dann versplintet.

Lenkung. Das Lenkgetriebe kann, falls erforderlich, nachgestellt werden. Die Nachstellung sollte nur in einer gutgeführten KD-Werkstatt vorgenommen werden.

Achtung! Beim Abspritzen des Schleppers darauf achten, daß zwischen Lenkrad und Mantelrohr kein Wasser eindringt. Korrosion der Lagerung ist die Folge.

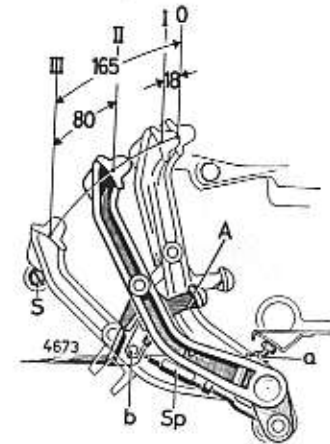


Doppelkupplung.

Die Grundeinstellung der Kupplungsbetätigung vom Werk aus soll nicht willkürlich verändert werden. Das Kupplungsspiel an der Fußauflage gemessen beträgt 18–20 mm.

Nachstellen der Doppelkupplung

1. Verringert sich das Kupplungsspiel infolge Verschleiß der Fahrkupplung, so muß nach Lösen der Gegenmutter die Stellschraube „a“ am Fußhebel hineingedreht und der vorgeschriebene Totgang von 25 mm wieder hergestellt werden.
2. Ist ein Verschleiß an der Zapfwellenkupplung eingetreten, so ist der Anschlag „b“ in den Langlöchern so weit nach oben zu verschieben, daß bei Anliegen des Zusatzpedals „A“ in Stellung II die Zapfwellenkupplung nach voll eingerückt ist.
3. In dieser Stellung prüfen, ob die Fahrkupplung für ein einwandfreies Schalten der Gänge genügend ausgerückt ist.
4. Wenn nicht, muß das vorgeschriebene Spiel an den Stellschrauben „s“ der Ausrückhebel der Kupplung korrigiert und auf 1,4 mm eingestellt werden. (siehe Seite 38).
5. Alsdann Kupplungsbetätigung nach Vorschrift der Grundeinstellung wieder einstellen.



Grundeinstellung:

1. Anschlag „b“ so einstellen, daß bei Niederhalten des Zusatzpedals „A“ der Kupplungsfußhebel bis zum Anliegen an der Schaftschraube „S“ einen Pedalweg II–III von 80 mm beschreibt.
2. Stellschraube „a“ so verdrehen, daß der Gesamtweg des Kupplungsfußhebels von Stellung 0–III 165 mm beträgt.
3. Kupplungsspiel durch Verstellen des Spannschlösses „Sp“ von Stellung 0 in Stellung I auf ein Maß von 25–30 mm bringen. Kugellagerausrücker liegt gerade an.

Die Lenkbremssfußhebel können einzeln betätigt werden. Bei zu großem Totgang der Bremspedale infolge Abnutzung der Bremsbeläge ist rechtzeitiges Nachstellen erforderlich.

1. Gabelkopf „A“ der Bremszugstange aus dem Bremshebel hängen.
2. Sechskantschraube „B“ an der Zentriereinstellung zwei Umdrehungen lösen und durch Hammerschlag lockern.
3. Gummistopfen „C“ aus dem Fenster in der Bremsabdeckplatte ziehen. Nachstellrad „D“ mit Hilfe eines Schraubenziehers in Pfeilrichtung „a“ (fest) drehen, bis deutlicher Widerstand fühlbar ist. Beide Bremsbacken liegen an der Bremstrommel an.
4. Sechskantschraube „B“ wieder festziehen.
5. Nachstellrad „D“ um 5 Zähne in Pfeilrichtung „b“ (lose) drehen. Beide Bremsbacken sind von der Bremstrommel gelöst, Luftspalt 0,5 mm. Gummistopfen „C“ wieder eindrücken.

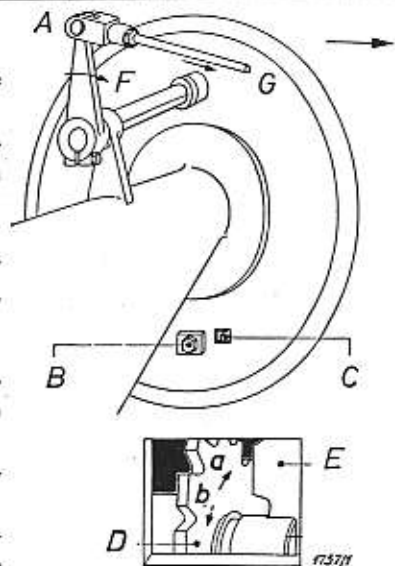
6. Bremshebel „F“ mit der Hand in Bremsrichtung bewegen, bis leichter Widerstand fühlbar wird. Nocken liegt an beiden Bremsbackenköpfen kraftschlüssig an.

Länge der Bremszugstangen „G“ nach Lösen der Gegenmutter und durch Drehen des Gabelkopfes abstimmen. Gabelkopf in dieser Stellung einhängen, Bolzen sichern und Gegenmutter wieder festziehen.

Verölte, gebrochene und abgenutzte Bremsbeläge sind durch neue zu ersetzen. Unrunde oder riefige Bremsstrommeln ausdrehen, schleifen und polieren lassen oder erneuern.

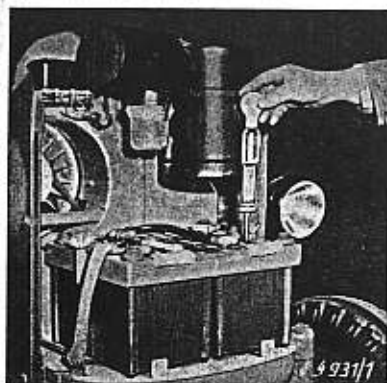
Bei Ausführung mit Getriebeklemme erfolgt die Nachstellung durch ein Spannschloß mit Rechts- und Linksgewinde.

Nach der Einstellung sind die Kontermuttern wieder festzuziehen.



- | | |
|-------------------------------------|------------------|
| A Gabelkopf | E Bremsbocke |
| B Sechskantschraube zur Zentrierung | F Bremshebel |
| C Gummistopfen | G Bremszugstange |
| D Nachstellrad | b lose |
| | a fest |

- 1 Kennzeichenleuchte
- 2 Anhängersteckdose
- 3 Leitungsverbinder
- 4 Blinkpositionsleuchte
- 5 Sicherung
- 6 Steckdose
- 7 Blinkgeber
- 8 Glüh-Anlaßschalter
- 9 Blink-Kontrolle
- 10 Fernlichtkontrollleuchte
- 11 Glühstiftkerzen
- 12 Anlasser
- 13 Lichtmaschine
- 14 Relierschalter
- 15 Scheinwerfer,
- 16 Batterie
- 17 Leitungsverbinder
- 18 Signalhorn
- 19 Stoppschalter (enifällt)
- 20 Leitungsverbinder
- 21 Oldruckschalter
- 22 Ladekontrolle
- 23 Oldruck-Kontrolle
- 24 Motor-temperaturkontrolle
- 25 Glühüberwacher
- 26 Mehrzweckschalter
- 27 Schaltkasten
- 28 Bremslichtzugschalter
- 29 Brems-Blinkleuchte
- 30 Schluß.



Batterie: Die elektrische Anlage muß immer in einem guten Zustand sein. Bei Arbeiten an der elektrischen Anlage sind zur Vermeidung von Kurzschlüssen die Batteriepole abzuklemmen. Die Flüssigkeitsverluste in den Batterien infolge Gasentwicklung und Verdunstung sind alle 100 Betriebsstunden durch destilliertes Wasser zu ergänzen, niemals durch Säure. Hierbei stets sauberes Gefäß verwenden.

Der Säurespiegel muß 10 bis 15 mm über Plattenoberkante stehen. Polköpfe und Klemmen stets sauber halten und mit Korrosionsschutzfett einsmieren.

Entladene Batterien sind sofort bei einer Ladestation in Ordnung bringen zu lassen. Bei abgestellten Schleppern muß die Batterie spätestens alle 4 Wochen nachgeladen werden.

Auf festen Anzug der Flügelmutter des Befestigungsrahmens achten. Falls die Gummiunterlagen ihre Elastizität verloren haben, sind sie zu erneuern.

Die Lichtmaschine lädt während des Motorlaufes die Batterien. Diese Aufladung wird durch die Kontrollampe am Armaturenbrett überwacht. Bei eingestecktem Schaltschlüssel und laufendem Motor darf die Kontrollampe nicht leuchten. Leuchtet sie dagegen auf, so lädt die Lichtmaschine nicht oder nicht genügend. Der Fehler ist durch Prüfung des Lichtmaschinenreglers beheben zu lassen, da sonst die Spannung der Batterien abnimmt und der Anlasser nicht mehr durchzieht.

Bei der Pflege der Lichtmaschine ist darauf zu achten, daß in einer Spezialwerkstatt **alle 600 Betriebsstunden Kollektor und Bürsten kontrolliert** bzw. gereinigt werden und die Leistung geprüft wird. Die Lager sind hierbei mit Heißlagerfett zu schmieren.

Anlasser.

Nach jeweils 600 Betriebsstunden muß der Anlasser gereinigt und dessen Antriebslager mit Winteröl geschmiert werden. Nach **1200 Betriebsstunden ist eine gründliche Reinigung** des Anlassers in einer Spezialwerkstatt vorzunehmen.

Glühkerzenanlage.

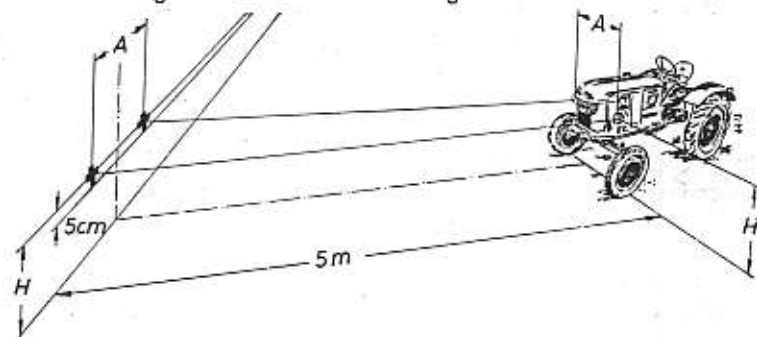
Der am Armaturenbrett angebrachte Glühüberwacher soll beim Einschalten der Kerzen **nach etwa 15 Sekunden langsam aufglühen**. Tritt dies nicht ein, so liegt ein Fehler in der Stromzuführung vor. Batterien, Kabel und Glühkerzen sind nachzuprüfen. Glüht der Überwacher zu spät oder nur schwach auf, so sind die Batterien ungenügend geladen oder es liegt ein Kontaktfehler in der Stromversorgung vor. Kurzschluß kennzeichnet sich durch sehr schnelles und helles Aufglühen des Überwachers. Der Glühlanlaßschalter ist dann sofort loszulassen und die Ursache des Kurzschlusses zu suchen.

Vor dem Einschrauben der Glühkerzen in den Zylinderkopf empfiehlt es sich, das **Kerzengewinde mit einer Mischung aus Schmieröl und Graphit zu bestreichen**, damit die Glühkerzen nicht festbrennen.

Einstellen der Scheinwerfer (symmetrisch).

Die Einstellung soll bei belastetem Fahrzeug durchgeführt werden, d. h. mit einem Anbaugerät.

Zur Einstellung der Scheinwerfer wird der Schlepper auf einer ebenen Fläche, die nicht waagrecht zu sein braucht, in einer Entfernung von 5 m vor einer senkrechten Prüffläche aufgestellt und das **Abblendlicht** eingeschaltet. Mit Hilfe der Einstelleinrichtung, mit der jeder Scheinwerfer versehen ist, werden beide Scheinwerfer einzeln so ausgerichtet, daß ihre **Hell-Dunkel-Grenzen** auf der Prüffläche eine horizontale Linie bilden, die 5 cm tiefer liegt als die Scheinwerfermitte „H“. Dann wird auf **Fernlicht** umgeschaltet. Die Scheinwerfer werden nun zur Fahrzeug-Mittelebene seitlich so ausgerichtet, daß der Abstand der Lichtbündelmitten auf der Prüffläche dem Abstand der Scheinwerfer „A“ entspricht. Durch Umschalten auf Abblendlicht überzeugt man sich, ob die Höheneinstellung noch stimmt und stellt nötigenfalls nach.



Beleuchtung und Anbringen des amtlichen Kennzeichens.

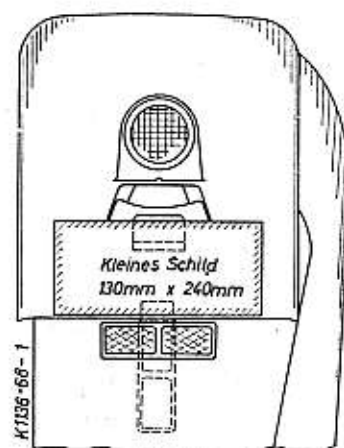
Für die vorgeschriebene Ausleuchtung des hinteren Kennzeichens müssen die Nummerschilder und zwar:

kleines Schild (grüne Schrift) für Land- u. Forstwirtschaft (steuerfrei)

großes Schild (schwarze Schrift) für Transportgewerbe (steuerepflichtig)

nach der untenstehenden Maßskizze angebracht werden. Insbesondere ist auf den Neigungswinkel von 30° zu achten.

Bei der Zulassung des Fahrzeuges oder bei Verkehrskontrollen werden Kennzeichen, die nicht nach dieser Vorschrift angebracht sind, beanstandet.



Bei gewissenhafter Befolgung dieser Bedienungsanleitung sind Betriebsstörungen nicht zu erwarten. Treten trotzdem Störungen auf, so ist der Grund zu suchen und planloses Probieren zu vermeiden.

Die Störungstabelle diene dazu als Anhalt.

Ernste Störungen und Schäden sind nur durch sachkundige Monteure beheben zu lassen.

WARTUNGSTAFEL

	täglich	wöchentlich	monatlich	vierteljährlich	halbjährlich	jährlich
Schmierung des Motors	Ölstand bei stillstehendem Motor mit Ölmeßstab prüfen; wenn nötig, Öl auffüllen.	1. Ölwechsel nach 20 Betriebsstunden, 2. Ölwechsel nach weiteren 40 Betriebsstunden. Folgende Ölwechsel nach je weiteren 100 bis 150 Betriebsstunden, d. h. also 14tägig Schmieröl erneuern, Kurbelgehäuse u. Schmierölfilter reinigen. Öl aus warmem Motor ablassen.				
Ein- u. Auslaßventil		Ventilspiel bei jedem Ölwechsel bei kaltem Motor prüfen und auf 0,1 bis 0,15 mm einstellen, erstmalig nach 20 Betriebsstunden. Ventilschmierung kontrollieren.				Ventilführung reinigen. Ventile nachschleifen.
Kraftstofffilter		Schlamm ablassen u. nach Erfordernis reinigen.				
Einspritzpumpe und Regler		Bei jedem Schmierölwechsel Ölstand kontrollieren.			Nach 3000 Betriebsstunden Öl erneuern.	In Spezialwerkstatt reinigen und nachregulieren lassen.
Schmieröl-Feinfilter			Filtereinsatz bei jedem Ölwechsel erneuern. Erstmals beim 2. Ölwechsel.			
Ölspül-Luftfilter	Ölstand und Ölbeschaffenheit prüfen.	Filtereinsatz reinigen und Ölfüllung erneuern.	Nach Bedarf Einsatz ausbauen u. in Gasöl auswaschen.			
Kühlrippen			Reinigen.			
Keilriemen		Keilriemenspannung prüfen. Daumenprobe 1,0-1,5 cm, evtl. nachspannen.				
Kupplung		Kupplungsspiel prüfen, bzw. nachstellen.				Kugellagerausrücker auf Fettfüllung prüfen, bzw. ergänzen, ggf. einer Instandsetzung.
Triebwerk		Ölstände bei stillstehendem Motor mit Meßstab prüfen, wenn nötig, Öl auffüllen (s. Schmierplan).			1. Ölwechsel nach 300 Betriebsstunden, dann Öl jährlich wechseln.	
Lenkung		Druckschmierköpfe der Lenkung mit Fettpresse schmieren. Schrauben auf festen Sitz prüfen (s. Schmierplan).	Ölstand im Lenkgetriebe kontrollieren.		Ölerneuerung im Lenkgetriebe wie im Getriebe durchführen.	Lenkgetriebe kontrollieren und säubern, wenn nötig, Spiel nachstellen.
Elektrische Anlage		Säurestand der Batterien kontrollieren; wenn nötig, destilliertes Wasser auffüllen. Ladezustand der Batterien kontrollieren.			Anlasser ausbauen, reinigen und schmieren.	Lichtmaschinenleistung kontrollieren lassen, Lichtmaschine säubern und schmieren.
Vorderräder Hinterräder	Befestigungsschrauben auf festen Sitz prüfen.		Radkappen abnehmen. Neues Fett einfüllen.			Radnabensitz kontrollieren, wenn nötig, Kegelrollenlager nachstellen.
Bremsgestänge	Auf Gängigkeit und Bremswirkung prüfen.	Schmieren. (s. Schmierplan.)		Bremsen kontrollieren.		Bremstrommeln abnehmen, kontrollieren, wenn nötig, erneuern.
Reifenluftdruck	Prüfen, wenn nötig, nachpumpen.	Eingedrungene Fremdkörper aus den Reifen entfernen.				Anstrich der Felgen in Bett und Horn kontrollieren; wenn nötig, Anstrich erneuern.
Ganzer Schlepper	Störungen u. Fehler beseitigen. Alle Schrauben auf festen Sitz prüfen.	(Siehe Schmierplan.) Schlepper reinigen und genauer durchsehen.			Gründlich durch Überwachungsdienst durchsehen lassen.	
Kraftheber	Ölstandkontrolle		Nach den ersten 20 Betriebsstunden Ölwechsel und Filterreinigung vornehmen (gleichzeitig wie beim Motor).		Weitere Ölwechsel und Filterreinigung nach jeweils 1000 Betriebsstunden, spätestens halbjährlich	
Mähwerk			siehe Sonderanleitung			