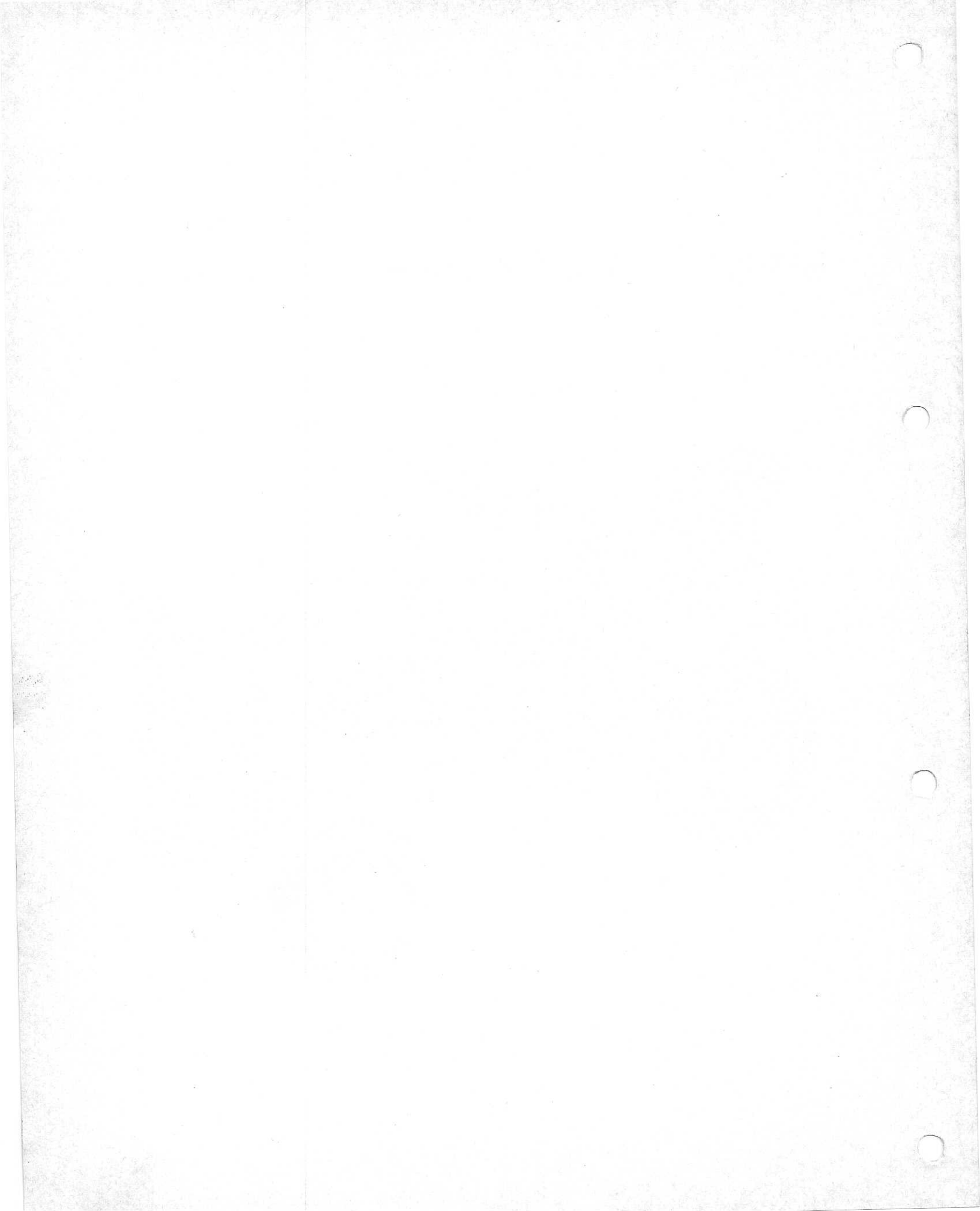


GETRIEBE, FAHRGESTELL SUPERIOR 1010/1010 A





INHALT

SUPERIOR GETRIEBE 1010/1010 A

Baugruppe "G" = GETRIEBE

AUSBAU DES GETRIEBES

- G 1 - Abbau des rechten Rades
- G 2 - Abbau des Bremsbandes und des Getriebeträgers rechts
- G 3 - Abbau des Getriebeträgers links

ZERLEGEN DES GETRIEBES

- G 4 - Abbau der Keilriemenscheibe
- G 5 - Abbau der Bremsscheibe
- G 6 - Abbau des Schalthebels
- G 7 - Abbau der Achstrichter
- G 8 - Abbau des Gehäusedeckels
- G 9 - Ausbau des Differentials und des Zwischenflansches
- G 10 - Ausbau der kompletten Schalteinheit
- G 11 - Ausbau des Rücklaufrades und des Vorgelegeblocks
- G 12 - Ausbau des Kegelrades und des Kegelritzels

ARBEITEN AN EINZELTEILEN

- G 13 - Austausch von Nadellagern und Lagerbüchsen
- G 14 - Erneuern der Zahnräder am Vorgelegeblock
- G 15 - Schaltgabeln - Schaltwellen und Schalträder
- G 16 - Differential
- G 17 - Schalthebel

ZUSAMMENBAU DES GETRIEBES

- G 18 - Einbau des Kegelritzels
- G 19 - Einbau des Kegelrades
- G 20 - Einbau des Vorgelegeblocks
- G 21 - Einbau des Rücklaufrades
- G 22 - Einbau der kompletten Schalteinheit
- G 23 - Einbau des Zwischenflansches und des Differentials
- G 24 - Montage des Gehäusedeckels und Achstrichters
- G 25 - Anbau des Schalthebels
- G 26 - Anbau der Keilriemen- und Bremsscheibe
- G 27 - Einbau des Getriebes

EINSTELLUNGSARBEITEN

- G 28 - Kupplungs-Bremspedal Nachstellung der Kupplung
- G 29 - Kupplungs-Bremspedal Nachstellung der Bremse
- G 30 - Antriebskeilriemen Motor-Sichelmäher
- G 31 - Einstellung der Vorspur
- G 32 - Einstellung der Keilriemenauflagen und der Keilriemenführung

TECHNISCHE BESCHREIBUNG

GETRIEBE

Getriebe :	3-Gang-Getriebe mit R-Gang
Schaltgetriebeart :	Schieberadgetriebe
Anzahl der Gänge :	3 Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang
Schalthebelanordnung :	Knüppelschaltung vor dem Fahrersitz
Schaltungsart :	Kulissenschaltung
Ausgleichsgetriebe :	Stirnradgetriebe mit Differential
Antrieb der Halbachsen :	Stirnräder
Treibende Räder :	Hinterräder
Kupplung :	Gutbrod
Kupplungsart :	Keilriemenkupplung
Kraftübertragungselement :	Schmalkeilriemen
Höchstgeschwindigkeiten : (bei Motordrehzahl = 3600 U/min)	1. Gang = 3,8 km/h 2. Gang = 7,5 km/h 3. Gang = 11,25 km/h R.-Gang = 5,2 km/h
Getriebeölsorte :	SAE 90 Hypoid
Ölmenge :	ca. 1,2 Liter

FAHRGESTELL

Reifengrösse vorn : 12,5 x 4,5-6	Reifengrösse hinten : 18 x 8,50-8
Reifendruck vorn und hinten :	1 atü
Art der Lenkung :	Zahnradlenkung
Grösster Radeinschlag :	45°
Vorspur :	1,5 ± 1 mm
Radsturz :	2° ± 1°
Bremse :	Fussbremse als mech. Aussenbandbremse auf das Getriebe wirkend

SPEZIAL-WERKZEUGE

zum Aus- und Einbauen von Nadellager und Lagerbüchsen

<u>Bestell-Nr.</u>	<u>Lagerstelle</u>
670 210	Bremswelle
	Leerlaufwelle
670 204	Achse
	Differential
	Vorgelegeblock
	Achstrichter
670 207	Ritzelwelle
670 205	Mittelplatte
670 213	Bremswelle

zum Kalibrieren der Lagerbüchsen

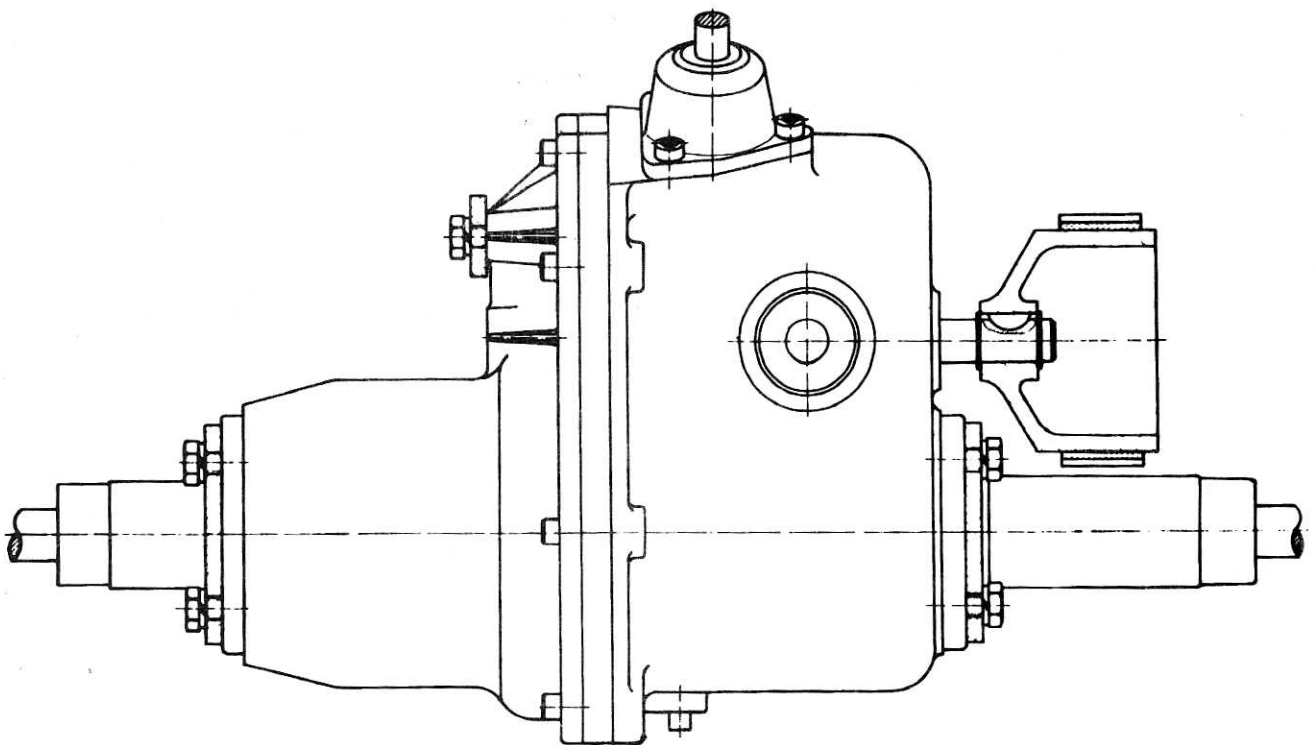
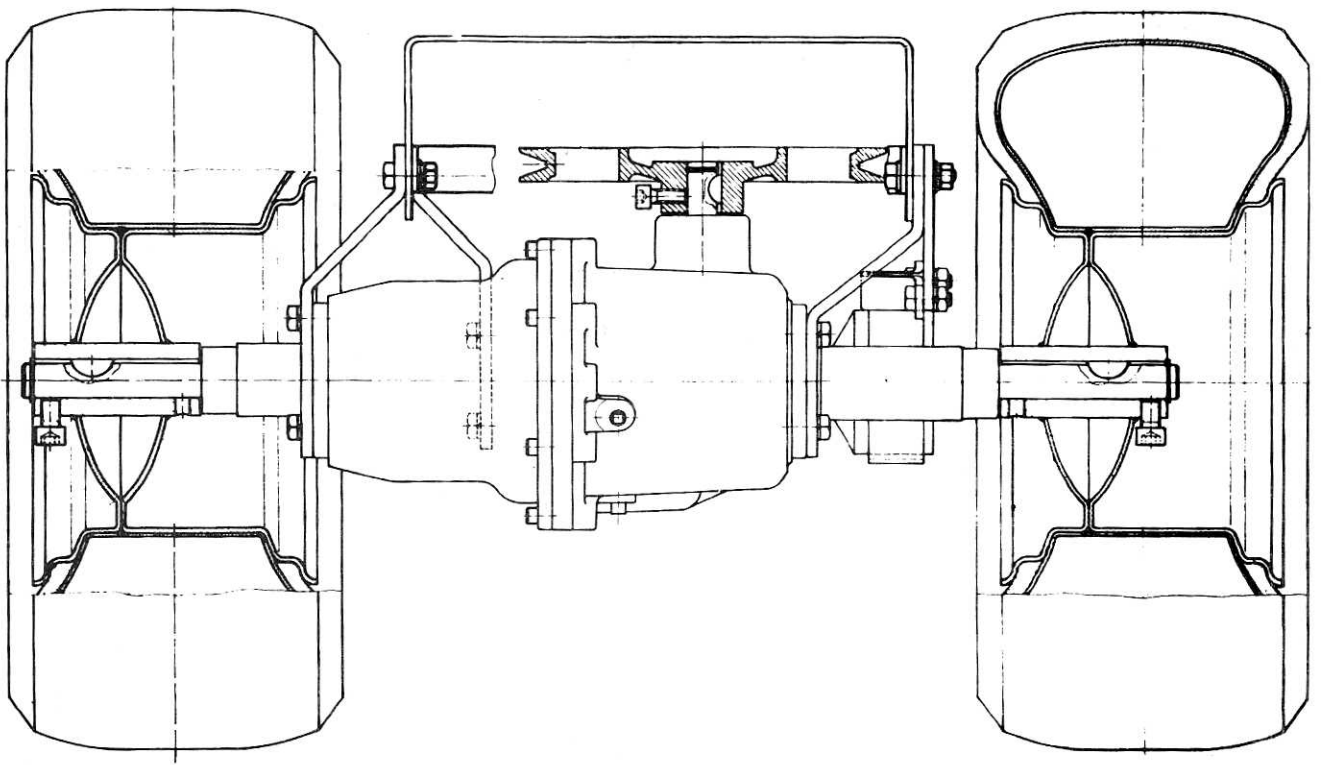
670 214	Achse
	Differential
	Vorgelegeblock
	Achstrichter
670 208	Ritzelwelle
670 212	Rücklaufwelle

Achtung ! Die oben aufgeführten Spezial-Werkzeuge sind nur über die Firma ASPERA Motors GMBH, 4005 Meerbusch 1, Necklenbroicherstr. 52-54, zu beziehen.

Anzugsmomente

Schrauben am Getriebedeckel :	1,1 mkp
Schrauben an den Achstrichtern :	2,2 mkp

SCHNITTZEICHNUNG



AUSBAU DES GETRIEBES

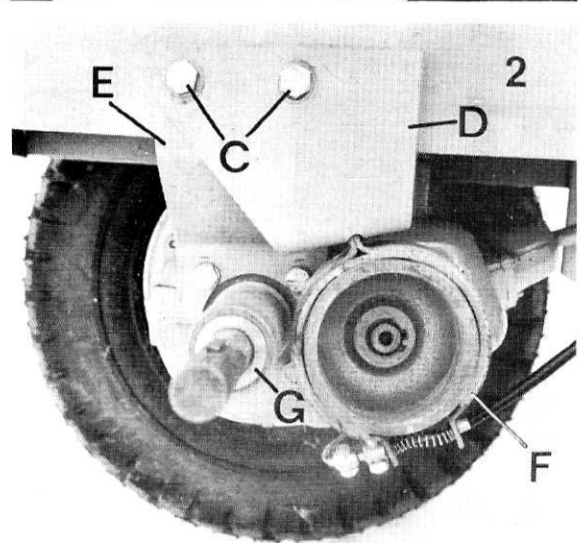
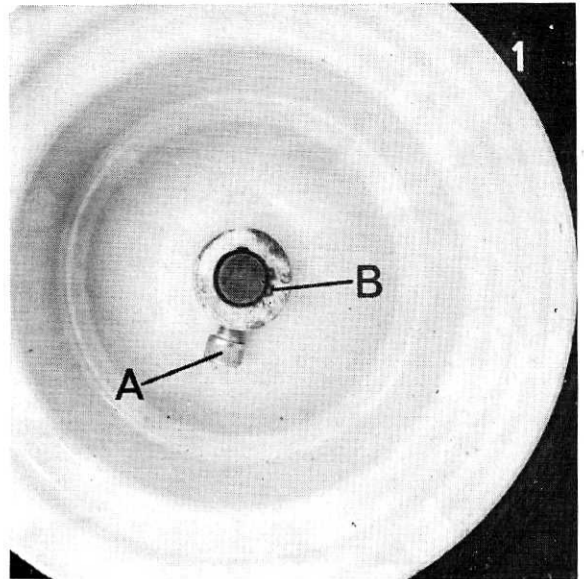
G 1 - Abbau des rechten Rades

1. Gerät mit Wagenheber anheben und am Rahmen unterbauen.
2. Innensechskantschraube "A" sowie Sicherungsring "B" von der Felge entfernen. Damit sich das Rad leicht abziehen lässt, sind Schmutz bzw. Farbrückstände vom Ende der Halbachse zu entfernen. Rad abziehen und Scheibenfeder aus der Keilnute herausnehmen (Abb.1).

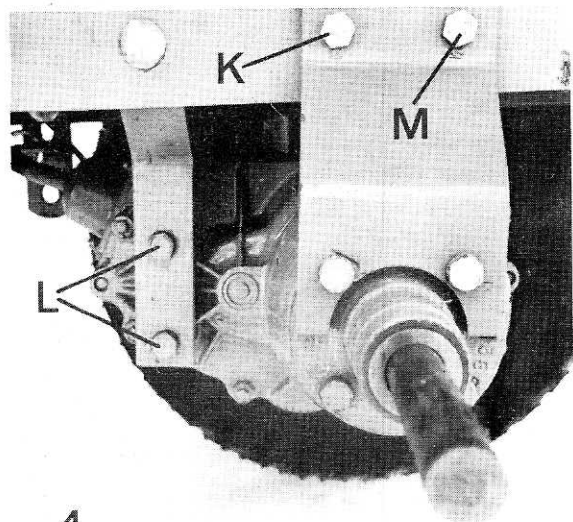
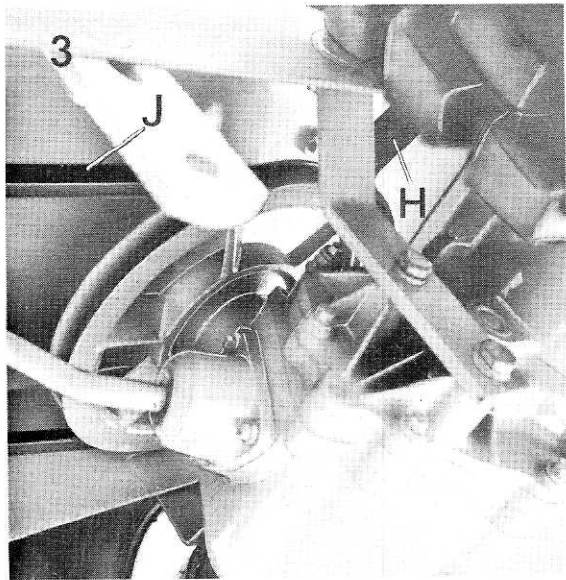
Auf die Ausgleichscheiben "G" (Abb.2), die zwischen Achstrichter und Radnabe liegen, achten.

G 2 - Abbau des Bremsbandes und des Getriebeträgers rechts

1. Getriebe unterbauen.
2. Durch Herausschrauben der beiden Sechskantschrauben "C" das Bremsgegenlager "D" sowie den Getriebeträger rechts "E" vom Rahmen lösen.
(Dadurch wird auch gleichzeitig die Keilriemenführung auf der rechten Seite gelöst).
3. Bremsband "F" von der Bremsscheibe abnehmen.
Zur Abstützung des Getriebes das rechte Rad vorerst wieder aufstecken.



G 3 - Abbau des Getriebeträgers links



1. Zunächst das linke Rad auf die gleiche Art wie bereits unter Arbeitsvorgang "G 1", Absatz 2, beschrieben, abbauen.
2. Keilriemenführung "H" (Abb.3) durch Herausschrauben der Sechskantschraube "K" (Abb.4) vom Rahmen entfernen.
3. Kupplungspedal von Hand niederdrücken (Keilriemen entspannt, ausgekuppelt) und Antriebskeilriemen "J" (Abb.3) von der Keilriemenscheibe abnehmen.
4. Kugelknopf von dem Schalthebel abschrauben.
5. Nun die beiden Sechskantschrauben "L" sowie die Sechskantschrauben "M" herauschrauben und das Getriebe aus dem Rahmen herausnehmen (Abb.4).

Anmerkung :

Bei Maschinen neuerer Ausführung werden die Getriebeträger rechts und links mit 4 Sechskantschrauben am Achstrichter befestigt.

Der Einbau des Getriebes erfolgt sinngemäss in umgekehrter Reihenfolge wie unter Arbeitsvorgang "G 1" bis "G 4" beschrieben.

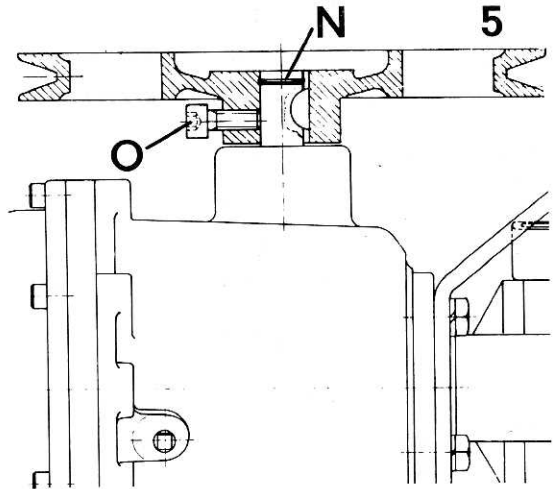
ZERLEGEN DES GETRIEBES

Allgemein

Vor jeder Reparatur ist zunächst das Getriebe gründlich zu reinigen. Alle Keile und Scheibenfedern aus den Keilnuten herausnehmen. Schmutz und Grate von den Wellen entfernen. Radialdichtringe sind immer zu erneuern, wenn eine Welle ausgebaut wurde. Gehäusedichtungen in jedem Fall erneuern, wenn das Gehäuse zerlegt wurde.

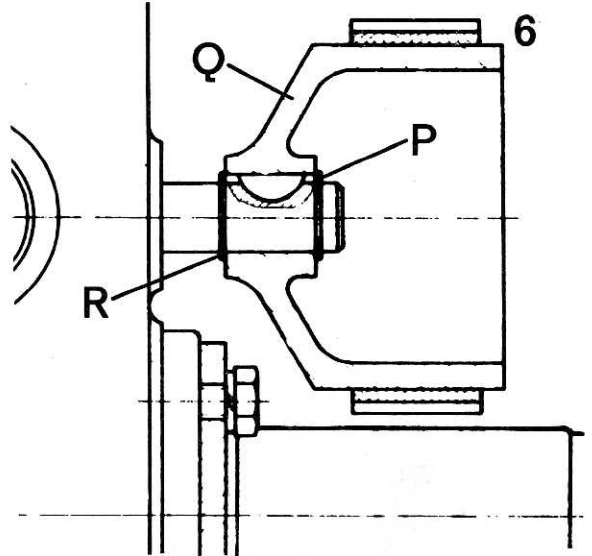
G 4 - Abbau der Keilriemenscheibe

Sicherungsring "N" von der Ritzelwelle abnehmen. Klemmschraube "O" lösen und Keilriemenscheibe abziehen. Scheibenfeder aus der Keilnute herausnehmen (Abbildung 5).



G 5 - Abbau der Bremsscheibe

Sicherungsring "P" von der Brems- und Schaltwelle entfernen. Bremsscheibe "Q" abziehen und Scheibenfeder sowie hinteren Sicherungsring "R" von der Welle abnehmen (Abbildung 6).

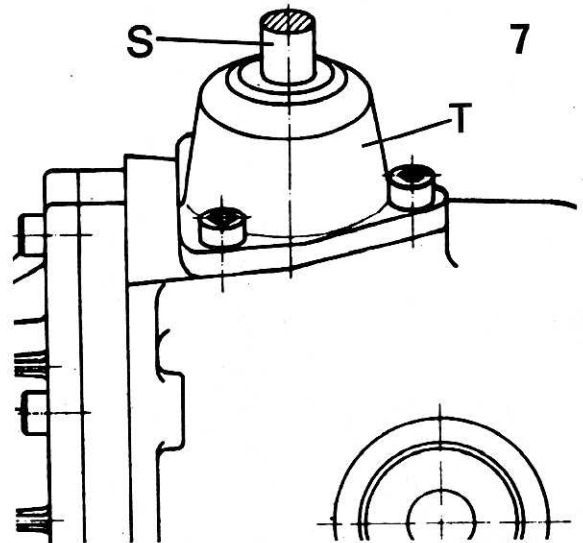


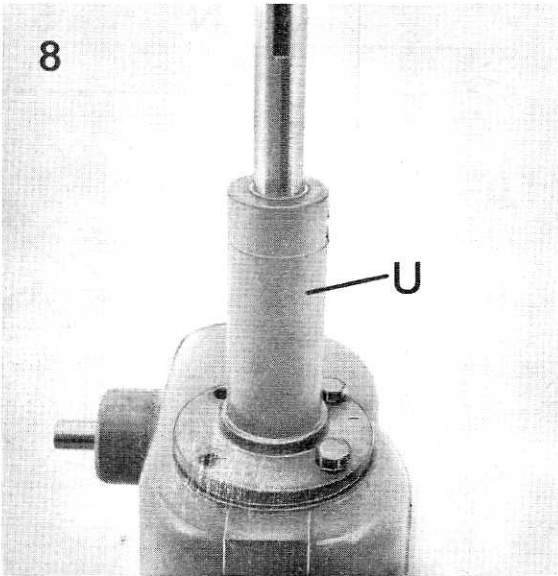
G 6 - Abbau des Schalthebels

1. Schalthebel "S" (Abb.7) in Leerlaufstellung bringen.
2. Schalthebel mit Hebelgehäuse "T" (Abb.7) vom Getriebe abschrauben (zur korrekten Wiedermontage des Schalthebels sollte man das Schalthebelgehäuse zum Getriebegehäuse hin kennzeichnen).

Anmerkung :

Das Öl kann nun leicht durch diese Öffnung abgelassen werden.

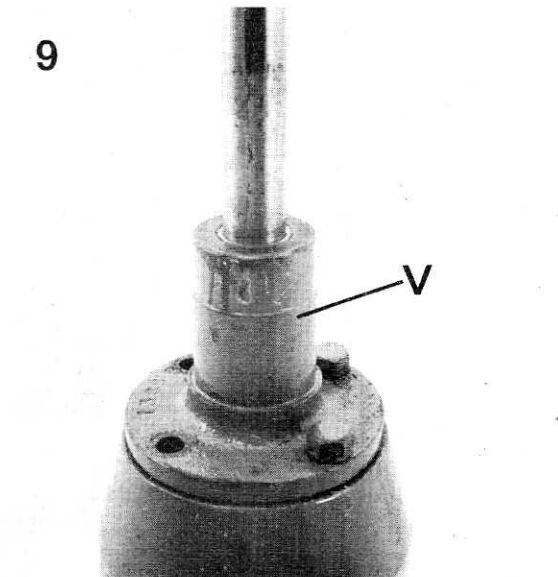




G 7 - Abbau der Achstrichter

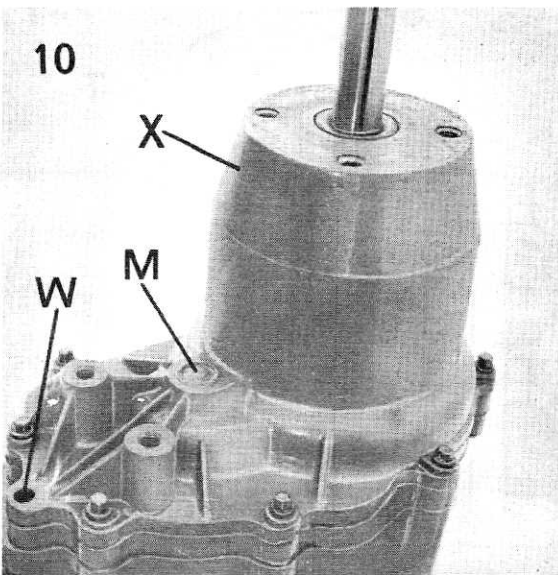
Achstrichter rechts "U" (Abb.8) und Achstrichter links "V" (Abb.9) vom Getriebe losschrauben.

Wurden die Halbachsen wie bereits unter "Allgemein" hingewiesen, gründlich von Schmutz, Farbe und Grate befreit, dann lassen sich die Achstrichter leicht von denselben herunterziehen.



G 8 - Abbau des Gehäusedeckels

1. Das Getriebe so in einen Schraubstock einspannen (mit Leichtmetallbacken), dass die Befestigungsschrauben nach oben zeigen (Abb.10).
2. Alle Befestigungsschrauben aus dem Gehäuse entfernen.
3. Die zwei Zentrierstifte "W" aus dem Gehäuse austreiben (Abb.10).
4. Gehäusedeckel "X" nach oben vom Getriebegehäuse abheben und Papierdichtung entfernen (Abbildung 10).

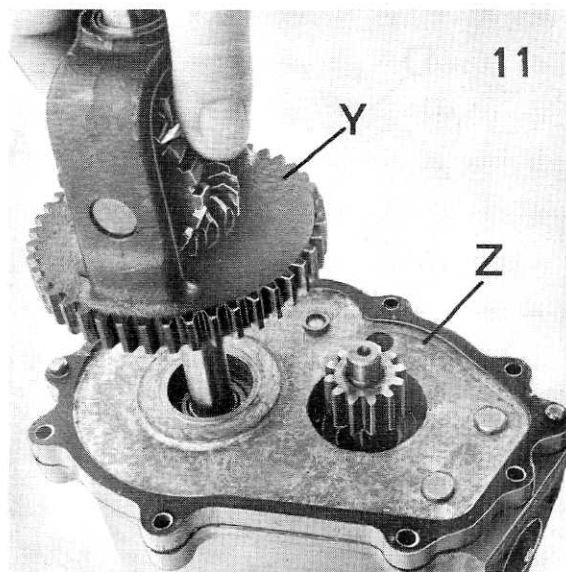


G 9 - Ausbau des Differentials und des Zwischenflansches

1. Differential "Y" mit Halbachse aus den Lagerstellen herausziehen (Abb.11).

Wenn der Zwischenflansch "Z" beim Herausziehen des Differentials sich mit abhebt, ist derselbe mit 2 Befestigungsschrauben festzuhalten. Sollte sich das Differential nur schwer herausziehen lassen, so kann durch leichte Schläge mit einem Gummihammer auf das untere Ende der Halbachse die Demontage erleichtert werden.

2. Die beiden Befestigungsschrauben mit denen der Zwischenflansch festgehalten wurde, entfernen. Zwischenflansch nach oben hin abheben und Papierdichtung entfernen.

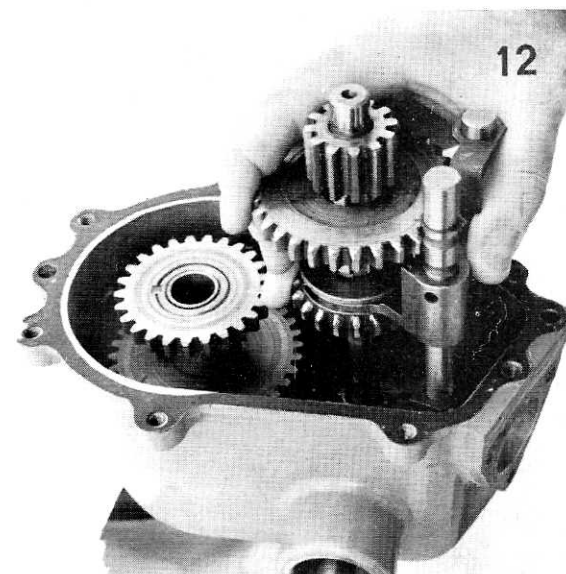


G 10 - Ausbau der kompletten Schalteinheit

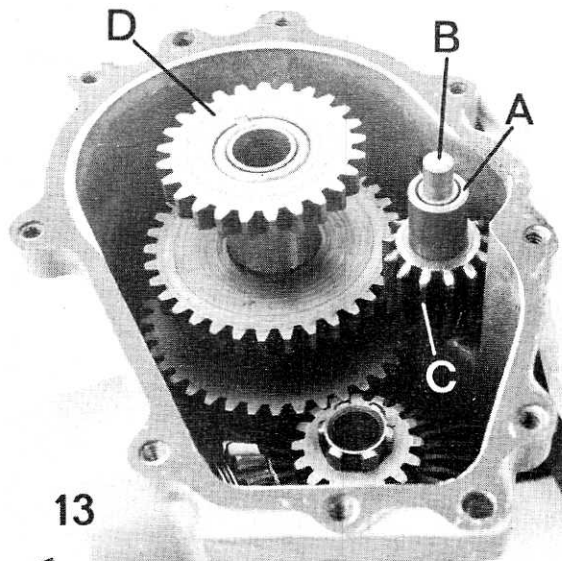
Die ganze Schalteinheit entfernen, indem man alle 3 Wellen zusammen aus dem Gehäuse (wie auf Abbildung 12 gezeigt) herausnimmt.

Schalteinheit überprüfen. Ist ein Austausch der einzelnen Teile nicht erforderlich, so empfiehlt es sich, die ganze Schalteinheit zur leichteren Wiedermontage zusammen zu lassen.

Reparaturen an der Schalteinheit: Siehe unter "Arbeiten an Einzelteilen G 15".

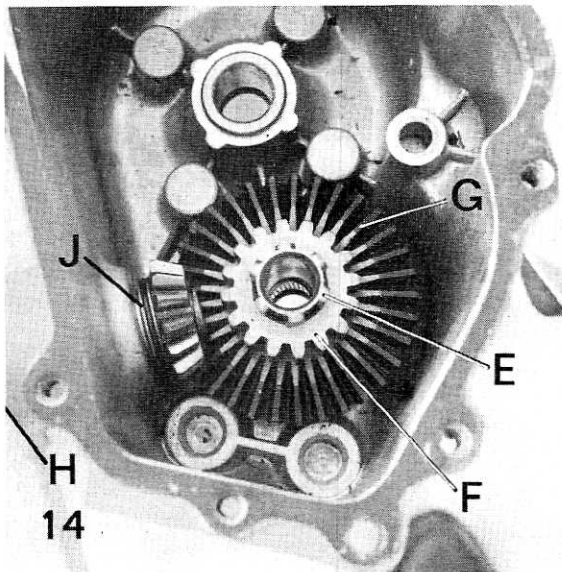


G 11 - Ausbau des Rücklaufrades und des Vorgelegeblocks



1. Distanzhülse "A", Rücklaufwelle "B" und Rücklauf-
rad "C" ausbauen (Abb.13).
2. Vorgelegeblock "D" mit der darunterliegenden Druck-
scheibe aus dem Gehäuse herausnehmen (Abb.13).
Erneuern der einzelnen Zahnräder am Vorgelege-
block, siehe unter Arbeitsvorgang "G 14".

G 12 - Ausbau des Kegelrades und des Kegelritzels



1. Leerlaufwelle "E" sowie Zahnrad "F" (16 Zähne)
aus dem Kegelrad herausziehen (Abb.14).
2. Kegelrad "G" mit dem darunterliegenden Druck-
lager und den beiden Druckscheiben aus dem Ge-
häuse herausnehmen (Abb.14).
3. Radialdichtring an der Ritzelwelle "H" (Abb.14)
ausbauen. Sicherungsring und Druckscheibe von der
Ritzelwelle abnehmen und dieselbe mit Drucklager
"J" aus der Lagerstelle nach innen herausziehen
(Abbildung 14).

Alle Teile reinigen, auf Verschleiss und Rundlauf prü-
fen, gegebenenfalls erneuern.

Nur GUTBROD-Original-Ersatzteile verwenden.

G 13 - Austausch von Nadellagern und Lagerbüchsen

1. Die Nadellager und die Lagerbüchsen können alle, falls erforderlich, einzeln ausgetauscht werden.

Zum Aus- und Einbau dieser Lager sind die Demontage-, Montage- und Kalibrier-Werkzeuge, die in der Aufstellung "Spezial-Werkzeuge" aufgeführt sind, zu verwenden.

Anmerkung :

Die Nadellager und Lagerbüchsen sollten immer mit einer Presse eingesetzt werden. Das Einpress-Werkzeug soll an der Seite, an der die Bezeichnung des Lagers aufgestempelt ist, angesetzt werden. Die gegenüberliegende Seite des Werkzeuges dient zum Auspressen der Lager.

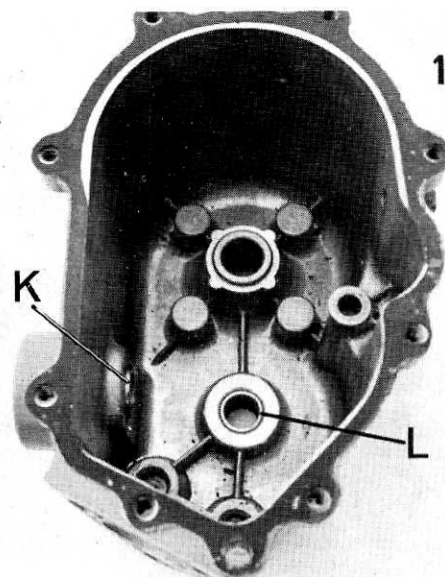
Die Lagerbüchsen (ohne Bund) und die Nadellager sollten so in das Gehäuse bzw. in den Gehäusedeckel eingepresst werden, dass sie ca. 0,3 bis 0,5 mm hinter der Anlagefläche der Druckscheibe zurückstehen. Bei Verwendung des vorgeschriebenen Werkzeuges ist die Einpresstiefe automatisch gegeben.

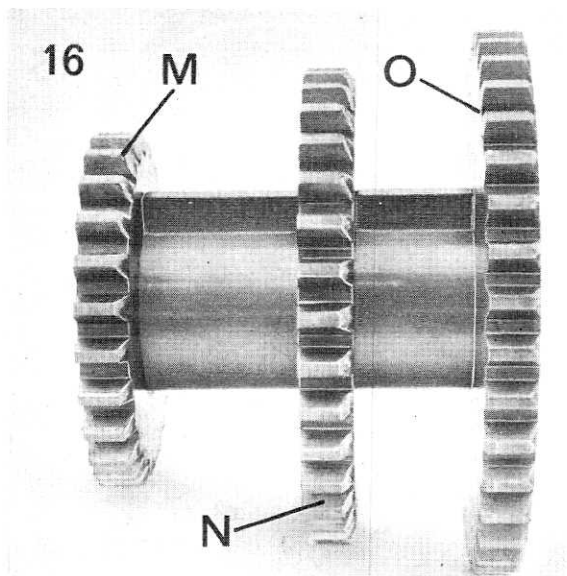
Nach dem Einpressen der Lagerbüchsen müssen diese kalibriert werden. Diese Werkzeuge bestehen im wesentlichen aus einer Stahlkugel, die mit einer Presse durch die neue Büchse getrieben wird, um sie auf die richtige Größe auszuweiten.

2. Die Lagerbüchse "K" (Abb.15) ist so einzusetzen, dass sie mit dem oberen Teil des Getriebegehäuses abschliesst. Lagerbüchse mit Loctite sichern.

3. Bei der Demontage oder Montage der Brems- bzw. Schaltwelle kann es vorkommen, dass Nadeln aus den Nadellagern herausfallen.

Anzahl der Nadeln : Das Nadellager "L" (Abb.15) im Getriebegehäuse hat 30 Nadeln, das Lager "M" (Abb.10) im Gehäusedeckel hat 27 Nadeln.





G 14 - Erneuern der Zahnräder am Vorgelegeblock

Zerlegen

Der Vorgelegeblock kann ganz zerlegt werden. Bei Verschleiss oder Beschädigungen sind alle Teile einzeln austauschbar. Es ist empfehlenswert, beim Demonstrieren der Zahnräder eine Presse zu verwenden, um die Räder nicht zu verkanten.

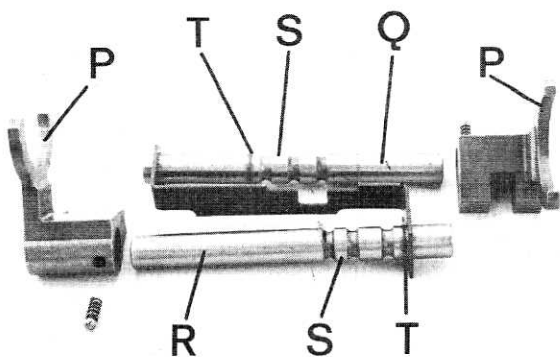
Zusammenbau

Den Vorgelegeblock so zusammenbauen, dass das kleine Zahnrad "M" (25 Zähne) und das mittlere Zahnrad "N" (34 Zähne) mit seinen Abschrägungen (Schaltkanten) zum grossen Zahnrad "O" (36 Zähne) zeigt Abb.16.

Der kürzere Abstand befindet sich zwischen dem grossen und dem mittleren Zahnrad (Abb.16).

(Der Abstand zwischen den Zahnrädern wird durch die abgesetzte Passfeder gegeben). Die Enden der Passfeder müssen mit den Enden der Nabe bündig sein.

17



G 15 - Schaltgabeln - Schaltwellen und Schalträder

1. Beim Einsetzen der Schaltwellen in die Schaltgabeln ist folgendes zu beachten :

Die beiden Schaltgabeln "P" (Abb.17) sind gleiche Teile, aber die Schaltwellen sind verschieden.

Schaltwelle "Q" ist 1. und R-Gang, die Schaltwelle "R" ist 2. und 3. Gang. Der Unterschied zwischen beiden Schaltwellen ist an der Länge der Schaltwege "S" (Abb.17) zu erkennen.

Die Abbildung 17 zeigt in welcher Richtung die Schaltwellen in die Schaltgabeln montiert werden müssen (dabei sind auch die Sicherungsringe "T" (Abb.17) zur Begrenzung der Schaltgabeln zu beachten).

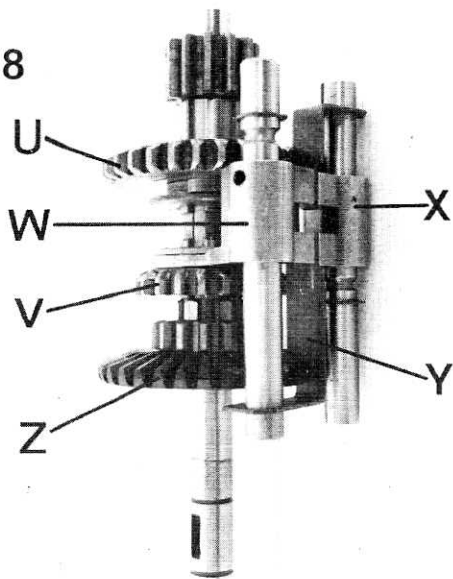
2. Druckfeder und Stahlkugel in die Sackbohrung der Schaltgabel einlegen. Stahlkugel mit einem Schraubenzieher niederdrücken und Schaltwelle einschieben. Beide Schaltgabeln auf den Schaltwellen in Neutral-Position bringen (d.h. die Stahlkugel muss in die mittlere Arretierungsrille einrasten).

3. Schaltrad 1. und R-Gang "U" sowie Schaltrad 2. und 3. Gang "V" wie auf Abb.18 gezeigt, auf die Schaltwelle aufstecken und auf Leichtgängigkeit derselben achten.

4. Schaltgabel mit Schaltwelle "W" (2. und 3. Gang) und Schaltgabel "X" (1. und R-Gang) in die Schaltenuten der Schieberäder einsetzen, dabei gleichzeitig das Führungsblech "Y" so montieren, dass die Aussparung zum Schalthebel zeigt (Abb.18).

Beim Zusammenbau des Getriebes wird die ganze Schalteinheit gemeinsam, jedoch ohne das Tellerad "Z" in das Getriebe eingesetzt (siehe "G 22"). Zur besseren Verdeutlichung des Schaltvorganges wurde das Tellerrad mit abgebildet.

18



G 16 - Differential

Zerlegen

1. Schwerspannstift "A" mit einem passenden Durchschlag aus dem Differentialkorb heraustreiben (Abbildung 19).
2. Tabantenachse "B" herausdrücken (Abb.19).
3. Die beiden Druckscheiben "C" entfernen. Nun die beiden Kegelräder "D" durch Drehen der Halbachsen in entgegengesetzter Richtung herausdrehen (Abb.19).
4. Sicherungsringe "E" von den Halbachsen abnehmen, Halbachsen aus den Lagerbüchsen herausziehen und gleichzeitig die beiden Kegelräder "F" sowie die beiden Druckscheiben "G" entfernen (Abb.19). Teile auf Beschädigungen prüfen, gegebenenfalls erneuern.

Zusammenbau

1. Halbachsen in die Lagerbüchsen einführen, Druckscheiben einlegen, Kegelräder "F" einsetzen und mit Sicherungsringen sichern (Abb.19).
Achtung! Die beiden Halbachsen sind verschieden lang, die kurze Halbachse wird auf die Seite des Getriebedeckels montiert.
2. Kegelräder "D" beiderseitig und gleichzeitig einlegen und sie dabei in entgegengesetzter Richtung eindrehen.
Prüfen, ob die Bohrungen der Kegelräder mit der der Trabantenachse übereinstimmen, gegebenenfalls Kegelräder um einen Zahn versetzen.
3. Druckscheiben "C" hinter die Kegelräder schieben, Trabantenachse einführen und mit Schwerspannstift arretieren.

G 17 - Schalthebel

Zerlegen

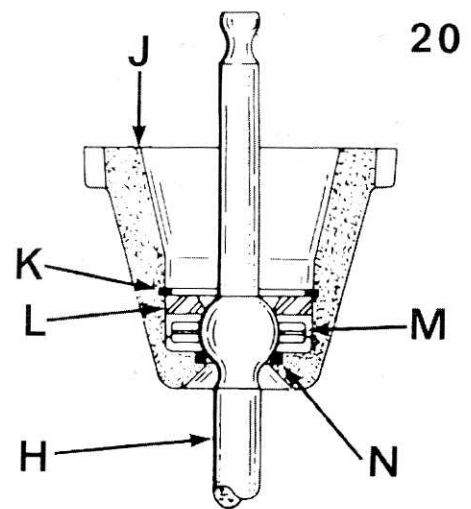
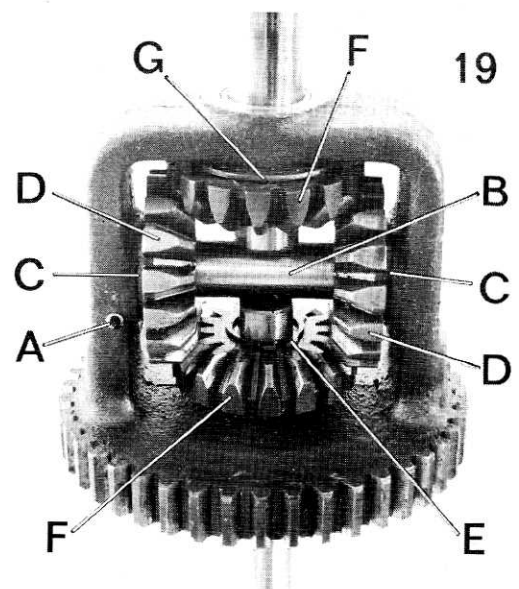
1. Schalthebel "H" so in einen Schraubstock einspannen, dass das Schalthebelgehäuse "J" noch ca. 20 bis 30 mm von den Backen entfernt ist (Abb.20).
2. Sicherungsring "K" mit einer Seegerringzange entfernen. Haltering "L" sowie Schalthebel "H" aus dem Gehäuse herausnehmen.
Schalthebelgehäuse "J", Schalthebel "H", Haltering "L", Spannhülse "M" sowie Dichtring "N" auf Verschleiss prüfen, gegebenenfalls erneuern (Abb.20).

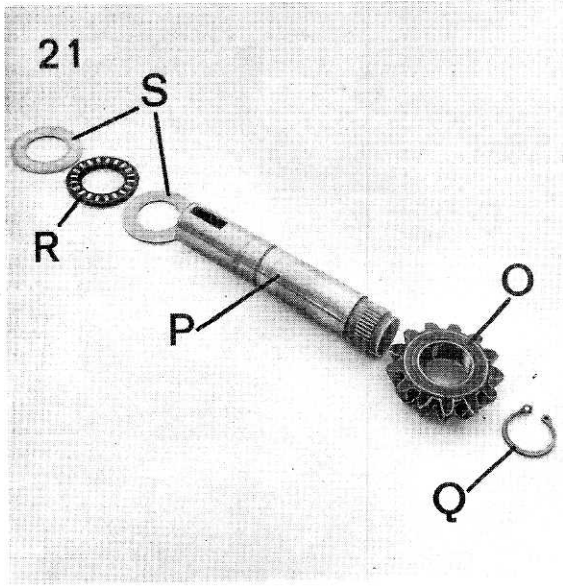
Zusammenbau

Beim Erneuern der Spannhülse "M" ist unbedingt darauf zu achten, dass die Spannhülse in der Kugel des Schalthebels genau vermittelt wird (Abb.20).

Schalthebel so in das Gehäuse einsetzen, dass die Schalthebelstellung mit der der Schaltkulisse am Rahmen übereinstimmt (Schalthebel kann im Gehäuse um 180° versetzt werden). Haltering "L" und Sicherungsring "K" einsetzen (Abb.20).

Einbau des vormontierten Schalthebels: Siehe unter "G 25".

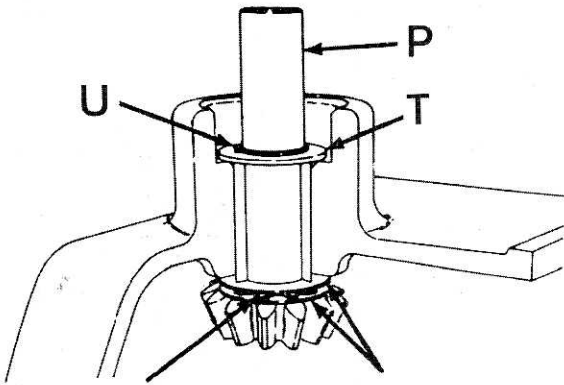




G 18 - Einbau des Kegelritzels

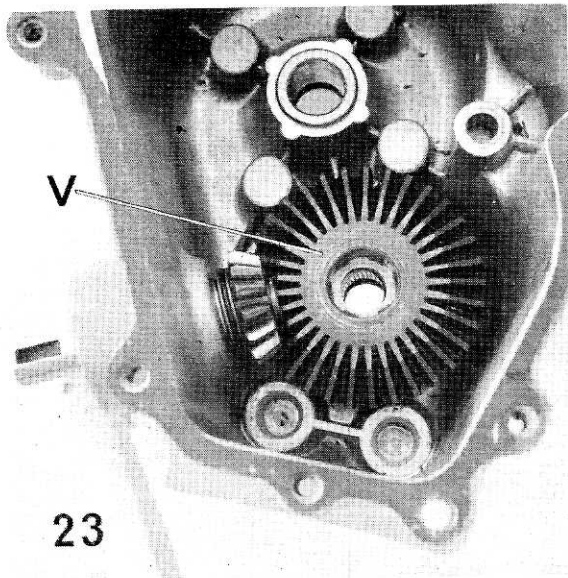
1. Kegelritzel "O" auf die Ritzelwelle "P" aufstecken und mit Sicherungsring "Q" arretieren (Abb.21). Drucklager "R" mit beiden Druckscheiben "S" auf die Ritzelwelle aufschieben (Abb.21 + 22).

22



2. Vormontierte Ritzelwelle "P" in das Gehäuse einführen. Druckscheibe "T" auflegen und Welle mit Sicherungsring "U" begrenzen (Abb.22).
3. Radialdichtring in das Gehäuse einsetzen.

G 19 - Einbau des Kegelrades

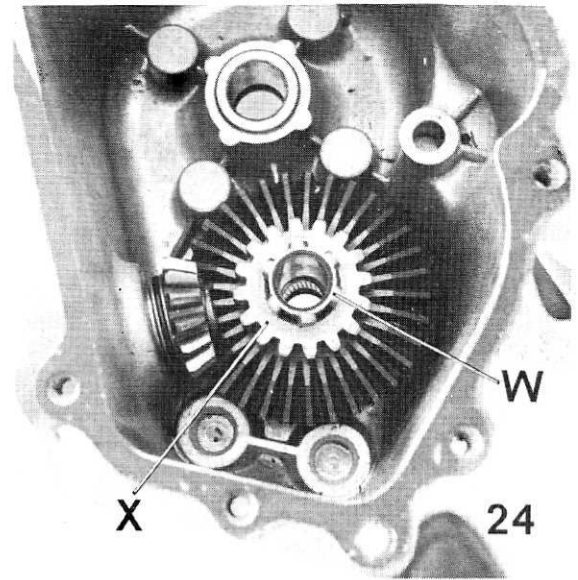


1. Drucklager mit den beiden Druckscheiben so in das Gehäuse einlegen, dass die dickere Druckscheibe zum Kegelrad zeigt.

Kegelrad "V" einsetzen und darauf achten, dass das Drucklager und die Druckscheiben nicht verschoben werden (Abb.23).

23

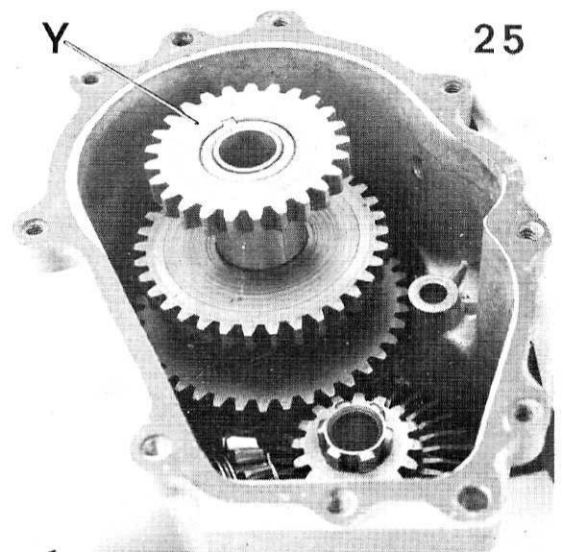
2. Leerlaufwelle "W" mit dem Zahnrad "X" (16 Zähne)
in das Kegelrad einstecken (Abb.24).



G 20 - Einbau des Vorgelegeblocks

Druckscheibe mit Fett auf die Lagerstelle des Vorgelegeblocks auflegen. Vorgelegeblock "Y" in das Gehäuse einsetzen (Abb.25).

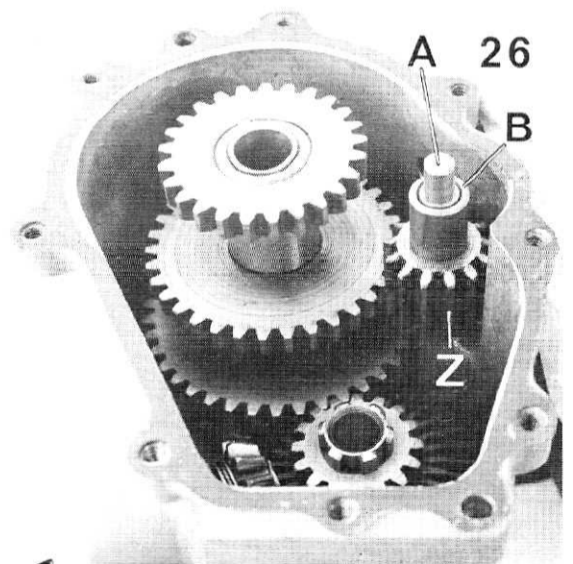
Vorgelegeblock und Druckscheibe ausrichten.



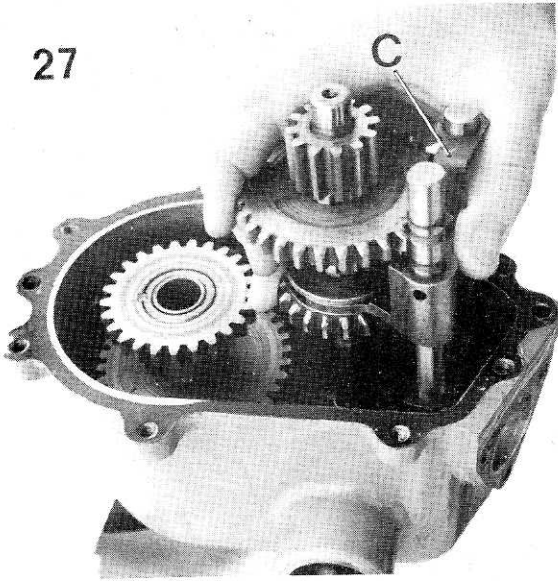
G 21 - Einbau des Rücklaufrades

Rücklaufrad "Z" mit der Rücklaufwelle "A" so in das Gehäuse einsetzen, dass die Schaltkanten nach oben zeigen (Abb.26).

Distanzhülse "B" aufstecken (Abb.26).



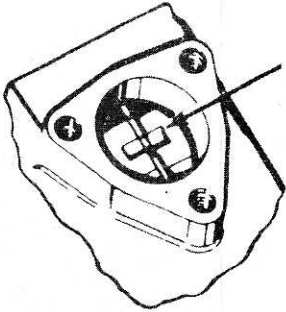
27



G 22 - Einbau der kompletten Schalteinheit

Die bereits vormontierte Schalteinheit (siehe unter Arbeitsvorgang "G 15") wie auf Abbildung 27 gezeigt, komplett in das Gehäuse einbauen.

28

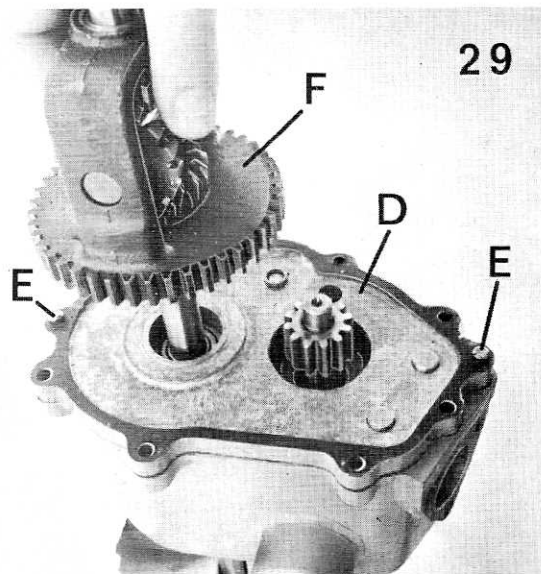


Es ist nun zu prüfen, ob die Aussparungen der beiden Schaltgabeln und die des Führungsbleches "C" (Abbildung 27) in Leerlauf-Stellung und in der Mitte der Schalthebelöffnung stehen (Abb.28).

Sollte die Aussparung des Führungsbleches nicht genau mit der der Schaltgabeln übereinstimmen, so ist dies durch Nachbiegen auszurichten.

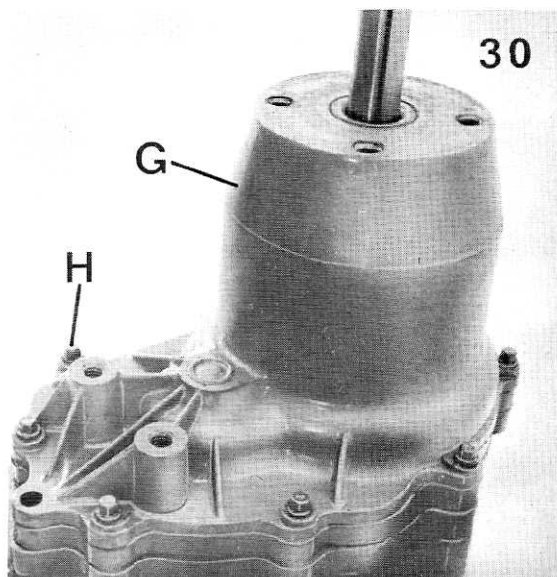
G 23 - Einbau des Zwischenflansches und des Differentials

1. Eine neue Dichtung auflegen
2. Zwischenflansch "D" mit den beiden Zentrierstiften "E" montieren (Abb.29).
(Die Zentrierstifte sollten zur Zentrierung des Gehäusedeckels etwas über der Dichtfläche des Zwischenflansches stehen).
3. Differential "F" (Abb.29) einsetzen (dabei darauf achten, dass die Druckscheibe unter dem Vorgelegeblock nicht verschoben wird).



G 24 - Montage des Gehäusedeckels und Achstrichters

1. Gehäusedeckel "G" mit neuer Dichtung montieren und mit den 8 Befestigungsschrauben "H" mit 1,1 mkp festschrauben (Abb.30).
2. Radialdichtringe an beiden Achsseiten einsetzen.
3. Achstrichter auf der rechten und linken Seite mit den Getriebeträgern mit 2,2 mkp anschrauben.



G 25 - Anbau des Schalthebels

Den vormontierten Schalthebel mit neuer Dichtung am Getriebe mit 1,1 mkp so anschrauben, dass die Schalthebelstellung mit der Kulissee am Rahmen übereinstimmt (oder aber die bei der Demontage, siehe unter Arbeitsvorgang "G 6", angebrachte Markierung beachten).

G 26 - Anbau der Keilriemen- und Bremsscheibe

Die Keilriemen- und Bremsscheibe sinngemäss in umgekehrter Reihenfolge wie unter Arbeitsvorgang "G 4 und G 5" beschrieben, montieren.

Getriebeöl SAE 90 Hypoid einfüllen.

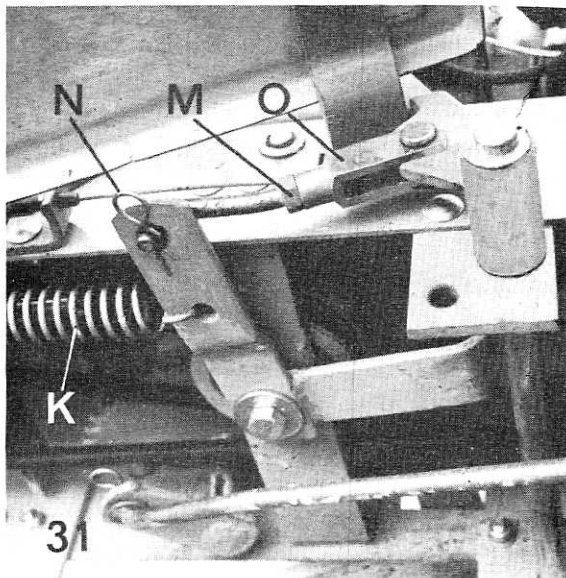
Ölmenge : ca. 1,2 Liter

Kontrolle : Alle Gänge nacheinander einlegen und prüfen, ob sich die Keilriemenscheibe dabei leicht drehen lässt (Funktionsprüfung).

G 27 - Einbau des Getriebes

Der Einbau des Getriebes erfolgt sinngemäss in umgekehrter Reihenfolge wie unter Arbeitsvorgang "G 1 bis G 4" beschrieben.

G 28 - Kupplungs-Bremspedal Nachstellung der Kupplung

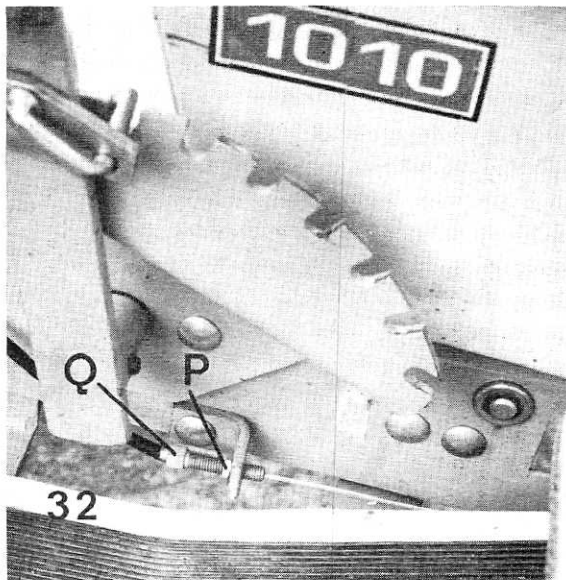


Die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe erfolgt über einen Keilriemen. Bei niedergetretenem Kupplungs-
pedal wird der Keilriemen gelockert und die Kraft-
übertragung unterbrochen. Wenn sich das Kupplungs-
Fusspedal am Anschlag in der Ausgangsstellung befindet,
wird durch die Feder "K" (Abb.31) der Keilriemen
gestrafft, wobei die Motorkraft auf das Getriebe über-
tragen wird.

Zur Nachspannung des Keilriemens die Kontermutter
"M" lösen und den Ziehsplint "N" entfernen. Nun
das Gestänge aushängen und soweit in das Gabelstück
"O" einschrauben bis die gewünschte Spannung des
Keilriemens erreicht ist (Abb.31).

Gestänge einhängen, Ziehsplint einsetzen und Konter-
mutter festziehen. Zusätzlich besteht bei gelängtem
Keilriemen auch die Möglichkeit den Motor auf dem
Fahrgestell, nach Lockerung der Motorbefestigungs-
schrauben etwas nach vorn zu versetzen und neu zu
befestigen. Der Motor muss aber ganz hinten am An-
schlag auf dem Fahrgestell befestigt werden, wenn ein-
mal ein neuer Keilriemen zur Kraftübertragung vom
Motor zum Getriebe aufgelegt wird.

G 29 - Kupplungs-Bremspedal Nachstellung der Bremse

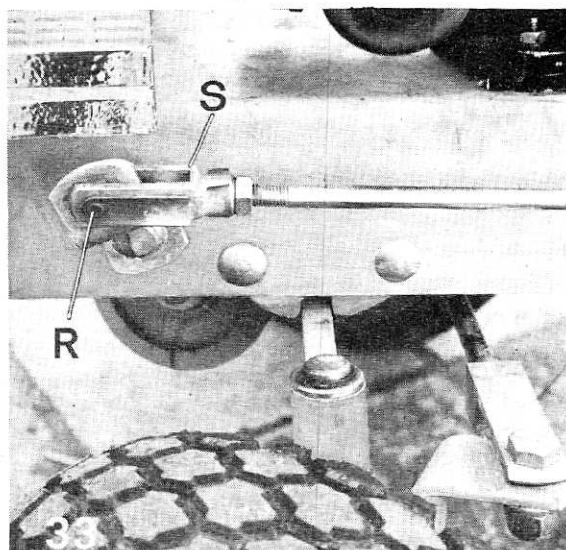


Zunächst Kontermutter "P" (Abb.32) lockern, Stell-
schraube "Q" (Abb.32) eindrehen oder heraus-schrauben,
bis nachstehende Einstellung erzielt wird :

In Kupplungs-Bremspedal Ruhestellung muss zwischen
dem Bremsband und der Bremsscheibe (am Getriebe)
ein genügendes Spiel vorhanden sein. Das Bremsband
darf nicht anliegen oder schleifen.

Bei niedergetretenem Pedal muss das Bremsband fest
an der Bremsscheibe anliegen, um die grösstmögliche
Bremswirkung zu erzielen. Wenn auf diesem Weg keine
Nachstellung mehr möglich ist, dann die Stellschraube
"Q" (Abb.32) ganz eindrehen und den Bremszug am
Bremsband-Klemmnippel etwas herausziehen. Feinein-
stellung der Bremse nunmehr an der Stellschraube "Q"
(Abb.32) vornehmen, dann die Kontermutter "P" (Ab-
bildung 32) zur Sicherung der Stellschraube wieder
anziehen.

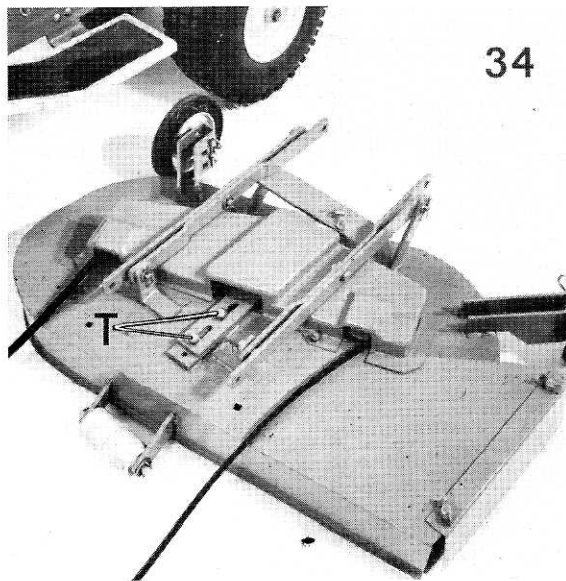
G 30 - Antriebskeilriemen Motor-Sichelmäher
Keilriemen-Einstellung



1. Kleine Spannungs-Berichtigungen des Keilriemens
sind an der Zapfwelle nach Entfernen des Befestig-
ungsbolzens "R" und durch Ein- oder Ausdrehen
des Gabelstückes "S" (Abb.33) möglich.

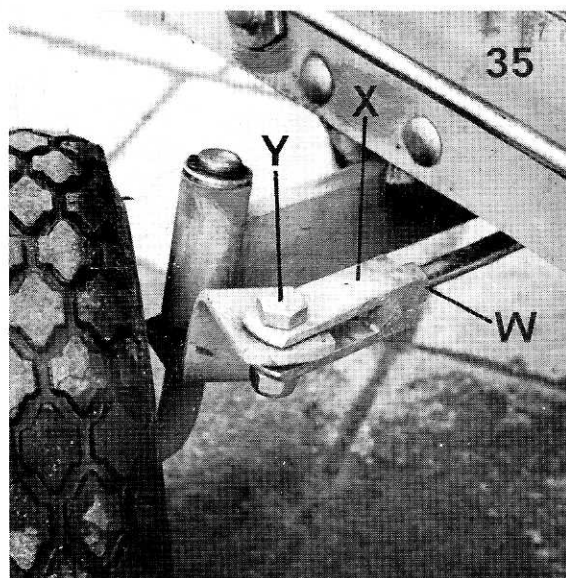
2. Grosse Nachspannungen des Keilriemens sind nach Lockerung der Befestigungsschrauben "T" und des Trägers im Langloch vorzunehmen.

Ausserdem sind für die Befestigungsschrauben "T" weitere Aufnahme-Bohrungen im Mäherdeck vorhanden (Abb.34).



G 31 - Einstellung der Vorspur

1. Vorspur nachmessen. Das Mass an den Felgeninnenkanten der Vorderräder muss vor der Vorderachse $1,5 \pm 1$ mm enger sein als an den Felgeninnenkanten hinter der Vorderachse.
2. Ist dies nicht der Fall, Kontermutter "W" lockern, das Gabelstück "X" nach Entfernen der Befestigungsschraube "Y" soweit ein- oder ausdrehen bis das angegebene Mass erreicht wird. Gabelstück durch Anziehen der Kontermutter "W" wieder festziehen (Abb.35).



G 32 - Einstellung der Keilriemenauflagen und der Keilriemenführung

Keilriemenauflagen "U" sowie die Keilriemenführung "V" gemäss der Zeichnung so einstellen, dass der Abstand zwischen den Keilriemenauflagen und den Keilriemenscheiben sowie der Abstand zwischen der Keilriemenführung und der Keilriemenscheibe (Getriebe) 2 mm beträgt.

