

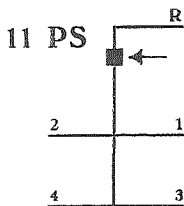
Betriebs-Anleitung

für den Kromer-Diesel-Kleinschlepper und Motormäher
K12 11 PS und 20 PS K 18

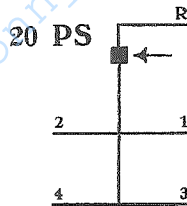
Vor dem ersten Inbetriebsetzen des Motors nachstehende und beiliegende Bedienungsanleitung bitte lesen und alle Punkte sorgfältig beachten.

Das Wechselgetriebe:

Hinter dem Motor befindet sich ein Wechselgetriebe, durch das man vier Vorwärts-Fahrtgeschwindigkeiten erhält, außerdem jeweils eine Rückwärts-Fahrtgeschwindigkeit. — Gang 1 ergibt die langsamste Geschwindigkeit, und Gang 4 die schnellste. Die Stellung des Schalthebels wird durch die folgende Skizze veranschaulicht:



Diese Sperre wird durch Hochziehen des Schalthebels überwunden, um den Rückwärtsgang einzuschalten.



Diese Sperre wird durch Hochziehen des Schalthebels überwunden, um den Rückwärtsgang einzuschalten.

In der Mittelstellung, wo der Schalthebel hin und her bewegt werden kann, ist also kein Gang eingeschaltet, das heißt Leerlaufstellung. Der 1. Gang dient nur für besonders hohe Zugkräfte.

Anfahren:

Beim Anwerfen des Motors ist darauf zu achten, daß kein Gang eingeschaltet ist. Läuft der Motor einwandfrei, dann Kupplungshebel (Fußhebel) ganz heruntertreten und den gewünschten Gang einschalten; hiernach Fußhebel langsam zurücklassen, so daß der Schlepper langsam anfährt (Achtung! Handbremse lösen! Linker Handhebel). Niemals ruckweise anfahren, es setzt die Lebensdauer des Triebwerkes bedeutend herab und kann zu Schäden führen

Sollte der Gang sich nicht einschalten lassen (Schaltnocken stehen zufällig aufeinander), Fußhebel wieder ganz zurücklassen und nochmals heruntertreten; nie mit Gewalt einen Gang einzuschalten versuchen!

Anhalten des Schleppers:

Rupplung heruntertreten, Gang ausschalten und Bremse anziehen.

Differentialsperre:

Sollte auf nassem Boden (beim Pflügen) durch den Differentialausgleich ein Hinterrad (Laufrad) anfangen zu rutschen, so sperrt man das Differential, wodurch beide Hinterräder starr miteinander verbunden werden und sich daher gleichzeitig drehen müssen. Das Sperren des Differentials geschieht in der Weise, daß die über dem Differentialkasten angebrachte Federzunge nach rückwärts, also hinter den Anschlag gelegt wird. Das Ein- und Ausschalten der Differentialsperre kann während der Fahrt erfolgen. Beim gesperrten Differential ist die Wendefähigkeit stark beeinträchtigt, daher beim Kurvenfahren die Sperre möglichst wieder ausschalten.

Mähvorrichtung:

Zum Mähen wird der 2. und 3. Gang benützt, und zwar bei hoher Tourenzahl der 2. Gang und bei niederer Tourenzahl der 3. Gang. Der Mähapparat ist überdies derselbe wie bei einem Gespannmäher. Die Hebel zum Einschalten befinden sich rechts vom Führersitz. Solange der Mähbalken hochgezogen ist, läßt sich der Messerantrieb nicht einschalten. Erst wenn man den Mähbalken mit dem langen Handhebel flach über dem Boden heruntergelassen hat, schaltet man den Messerantrieb ein, indem die Einschaltstange nach oben über die Flachfeder gedrückt wird. Der Mähantrieb darf nur bei stillstehender Maschine eingeschaltet werden. Nach dem Mähen wird der Messerbalken wieder bei Stillstand des Schleppers mit dem langen Handhebel hochgenommen; hierbei schaltet sich der Messerantrieb zwangsläufig aus. Im übrigen ist der Grassmäher wie jeder Gespannmäher zu behandeln.

Riemenscheiben-Antrieb:

Bei Riemenscheiben-Antrieb entsteht durch das Rutschen des Riemens eine nicht unbedeutende elektrische Aufladung des Schleppers (Reibungselektrizität), die nicht zur Erde abgeleitet werden kann, da der Schlepper auf Gummi steht. Um sich daher vor elektrischen Schäden zu sichern, verbindet man den Schlepper durch eine Kette oder dergl. mit dem Erdboden.

Pflege des Schleppers:

Schmierung: Der Motor ist nach den Vorschriften der Bedienungsanleitung zu behandeln. Insbesondere ist auf das Reinigen des Ölfilters und des Luftfilters immer wieder größte Sorgfalt zu legen. Die mit Schmirnippel versehenen Schmierstellen des Schleppers sind alle 3 Tage unter Zuhilfenahme der mitgelieferten Fettpresse mit gutem Hochdruck-Schmierfett so zu schmieren, daß das alte Fett am Ende der geschmierten Buchsen und dergl. austritt. Dieses alte Fett ist dann sauber von der Maschine zu entfernen, ebenfalls sind die Nippel vor dem Schmieren mit einem sauberen Lappen zu reinigen, damit kein Staub in die Lager kommt. Läßt sich das frische Fett nicht hindurchpressen, so muß die betreffende Gelenkstelle auseinandergenommen u. die Schmierbohrung gereinigt werden. Schalt- und Differentialgetriebe, Kupplungsgehäuse und der Messerantrieb sind alle 8 Tage auf genügenden Ölstand zu prüfen und, wenn nötig, mit gutem dickflüssigem Getriebeöl nachzufüllen. Es ist darauf zu achten, daß die Kette nicht zu locker läuft; wenn sich dieselbe ausgezogen hat, ist sie zu spannen, wodurch sie geschont wird. Außerdem müssen alle Getriebegehäuse stets mit genügend Öl versehen sein, so daß die Ketten und Getrieberäder im Ölbad laufen. Die Kette vom Motor zum Getriebe ist mit einem Kettenspanner versehen. Das Spannen der Kette geschieht in der Weise, daß die Mutter gelöst wird, dann wird die Schraube mit einem leichten Hammerschlag nach außen geschlagen, so daß der Kettenspanner zum Anziehen frei ist. Daraufhin nimmt man einen Stift, welcher durch eine Schraube gesteckt wird und dreht in der Laufrichtung des Motors nach hinten. Ist die Kette gespannt, so wird die Mutter am Kettenspanner wieder fest angezogen. Das Nachspannen der Kette muß von Zeit zu Zeit erfolgen.

Außer den hier aufgezählten Stellen sind aber auch alle anderen beweglichen Teile des Fahrzeuges mit einem Tropfen Schmieröl zu versehen.

Schmierung und Wartung des Schleppers

(Schmierplan)

Bezeichnung	Betriebsstoff	Reicht für Betriebsstunden
Rühlwassertank	Wasser	2
Messerkopf	Öl	4
Brennstofftank	Gasöl	8
Motorenöl	Öl	8
Ventile	Öl m. Gasöl	8
"	Fett m. Fr.	8
Aufzug	Öl	24
Kurbelstangenlager	Fett m. Fr.	24
Messertrieblager	"	24
Vorderrad	"	24
Vorderrahmen	"	24
"	"	24
"	"	24
Vorderrad	"	24
Lenkung	"	24
Kupplungspedal	Öl	24
Hinterlager	Fett m. Fr.	24
"	"	24
Bremslager und Hebel	Öl	24
Lenklager	Fett m. Fr.	24
Lenkung	"	24
"	"	24
"	"	24
Luftfilter reinigen	—	8
Kupplungsgehäuse	Öl	48
Ausgleichgetriebe	"	48
Messertrieb	"	48
Schaltgetriebeölstand u. Einfüllstufen	"	48
Messertriebeölstand	"	48
Ausgleichgetriebeölstand	"	48
Kupplungsgehäuseölstand	"	48
Ölfilter drehen	"	92
Motorenölablauf		200
Ausgleichgetriebeölablauf		200
Messertriebeölablauf		
Lanoba		
Wasserablauf		
Ausgleichsperre		
Ausdrehklaue		
Abstellventil zum Abstellen des Motors		
Pumpenhebel		8
Motorenölkontrolle		
Rühlwasserkontrolle		
Kettenspanner		
Fußbremse		200
Kupplungsgehäuseölablauf		
Touren-Regulierung		200
Schaltgetriebeölablauf		