

Überlingen, Juli 1964

Ablagegruppe: 16 77
 Folge: 2 2

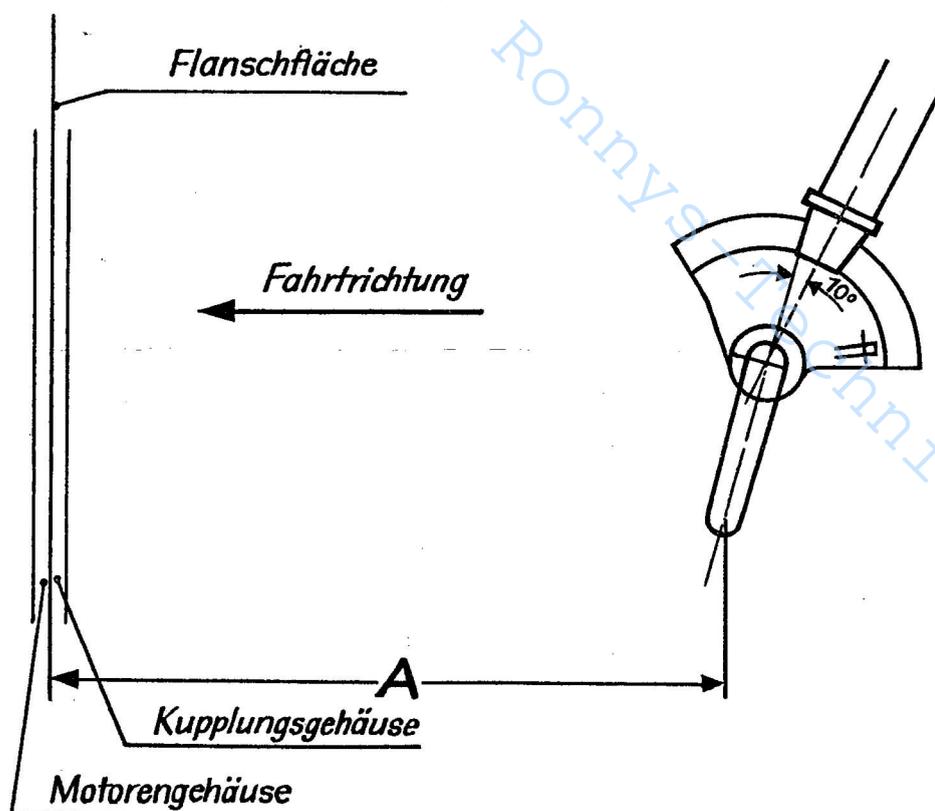
Einbau und Einstellung der Doppelritzellenkung

Beim Einsetzen der Lenkstockhebel ist darauf zu achten, daß bei Schleppern der Baugruppe II, die bis Oktober 1963 geliefert wurden, die Paßfedernuten im rechten und linken Lenkstockhebel um 10° nach hinten versetzt angeordnet sind. (Siehe Skizze).

Hierdurch wird erreicht, daß die richtige Lage der beiden Lenksegmente zu den Kegelritzeln gewährleistet ist, wenn die Lenkstockhebel nach dem Maß A beiliegender Tabelle eingestellt sind. (Ablagegruppe 16, Folge 4).

Der volle Lenkeinschlag nach rechts und links ist hiermit garantiert. Beim Aufsetzen des kompletten Lenkstocks ist darauf zu achten, daß sich das A-Maß nicht verändert. Die Kegelritzeln müssen vorher so eingestellt werden, daß je 1 Zahn genau nach rechts, in Fahrtrichtung gesehen, zeigt und in die mittlere Zahnücke der beiden Zahnsegmente eingreift.

Die Einstellung der Steuerradlenkbremse geht aus der Techn. Information vom November 1963 hervor. (Ablage 16, Folge 1).





Überlingen, Juli 1964

Ablagegruppe: 16 77
Folge: A 3

Technische Daten zur Einzelradlenkung und automatischer Steuerrad-Lenkbremse

Bei der Einzelradlenkung wird unter anderem durch die besondere Einstellung der Lenkstockhebel ein einwandfreies Abrollen der Vorderräder beim Fahren engster Kurven erreicht. Ändert sich diese Einstellung oder muß nach einer Instandsetzung die Lenkung neu eingestellt werden, müssen folgende Maße aus der Tabelle eingehalten werden:

1. Das Maß A bestimmt die Stellung beider Lenkstockhebel in Geradeausfahrt. Die Einstellung wird durch den richtigen Zahneingriff zwischen Lenkkegelrad und Lenkritzeln erreicht. Das Maß betrifft den Abstand von Mitte Kugelkopf in den Lenkstockhebeln bis zur Anflanschfläche Kupplungsgehäuse und Motor. Es soll an beiden Hebeln annähernd gleich sein.

Bei der Doppelritzellenkung muß außerdem darauf geachtet werden, daß hierbei je ein Zahn beider Kegelritzeln genau im Winkel von 90° zur Fahrtrichtung nach rechts steht und in die mittlere Zahn-
lücke des Kegelrades eingreift. Die Maße können um einige mm differieren.

2. Das Maß B wird auf gleiche Art wie das Maß A kontrolliert, es betrifft die Einstellung der automatischen Lenkbremse. Ist beim Lenkeinschlag an der Kontrollstelle das Maß B erreicht worden, soll sich das Bremsgestänge in Bewegung setzen. Dieser Moment ist im Werk durch die Einstellschraube am Lenksegmenthalter einreguliert worden; hat sich durch Verschleiß am Bremsbelag dieses Maß geändert, kann durch Verstellen der Kugelmutter am Bremsgestänge das Maß B wieder richtig gestellt werden.

Schleppertypen	Maß A	Maß B
KL 11	280 / 285	
KB 12	172	35—40
KL 12 — KA 15 — KL 130 — KLS 140 — KL 150	310—315	190
KL 17 — KB 17	215	75—80
KL 180 — KB 180	310—315	225
KL 22 — KL 220 — KL 250	315	202
KB 22 — KB 25	282	180
KW 250	315—320	250
KWD 250 — KA 250	335	260
KB 25 Geräteträger	442	347
KA 330 — KLD 330	365	305
KL 200	320	230
KL 300	320	220
KL 300 verstärkte Lenkung	285 / 290	165 / 170
KL 400	375	315
KL 400 verstärkte Lenkung	350	270
350 / 450 Export	370	260—265
KT 200	705	620
350 / 450 Export Schmalspur	365 / 370	270

Das Zahnflankenspiel zwischen Lenkkegelrad und Ritzeln soll gleich 0 sein. Diese Einstellung kann durch die Einstellschrauben, Teile-Nr. 00 993 06 40, die zwischen dem Flansch am Lager für Lenkung Nr. 25 272 00 15 und dem Gehäuse beigelegt sind, korrigiert werden.

Um das vorhandene Spiel bei der Doppelritzellenkung zu beseitigen, müssen an der rechten Lagerung E.-Scheiben entfernt, an der linken hingegen beigelegt werden.