

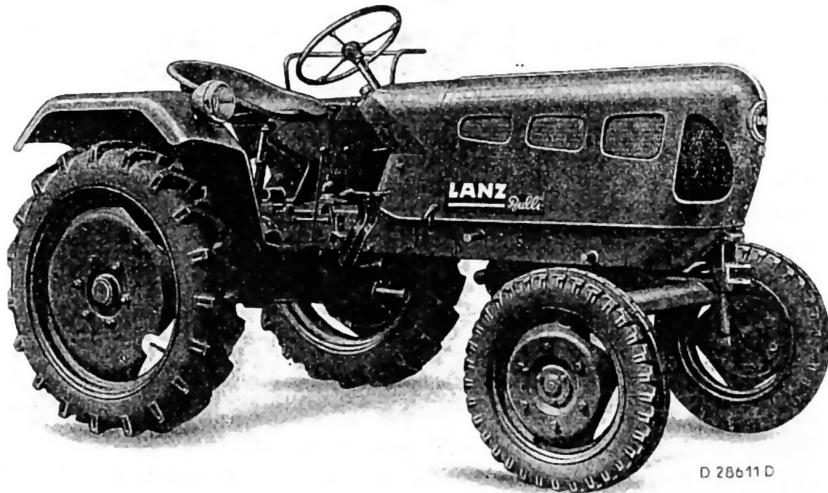
BETRIEBSANLEITUNG



Ausgabe: November 1956

Bestellnummer: 15 100

HEINRICH **LANZ** MANNHEIM
AKTIENGESELLSCHAFT
Fernruf: Verwaltung D 4, 9 Nr. 43555/32555
Werk Lindenhof Nr. 58071
Drahtwort: Lanzwerk Mannheim
Fernschreiber: 046521 u. 522



11 PS Bulli D 1106

**Bei Schriftwechsel mit dem Stammhaus Mannheim oder
den Filialen unbedingt Schlepper-Nummer angeben!**

Schlepper Nr.: 200577

Motor Nr.: 40164Cee Typ II 51D5

Baujahr: 1957

Leistung: 11 PS

Bereifung: 8 x 24 AS + 4,00 x 15 AS Front

Vorwort

Diese Anleitung ist **für den Bulli-Fahrer** bestimmt. Sie enthält alle nötigen Weisungen zur sachgemäßen Behandlung, ohne deren Beachtung kein ordnungsgemäßer Betrieb, befriedigende Leistung und stete Betriebsbereitschaft zu erwarten sind. Der Fahrer soll deshalb diese Anleitung vor Inbetriebnahme des Bulli lesen.

1 Vor der ersten Inbetriebsetzung Batterie-Minuspol bei ausgeschaltetem Strom an Masseband anschließen. Ferner prüfen, ob der Öltopf unter dem Luftfilter bis zur unteren Markierung mit Motorenöl gefüllt ist. Grundbedingung für ständige Betriebsbereitschaft und lange Lebensdauer des Bulli ist neben sorgsamer Bedienung und Pflege seine **regelmäßige und richtige Schmierung**.

Vor erstmaligem Schmieren Mündungen der Fettprefnippel soweit von Farbe befreien, daß die Kugelventile freiliegen.

Nach der ersten Fahrt Befestigungsschrauben für Vorder- und Hinterräder nachziehen.

Der Bulli soll nicht ungeschützt im Freien stehen. Nach Außerbetriebsetzung ist er in einem geschlossenen Raum unterzustellen.
Der Bulli darf erst nach einer Einlaufzeit von 100 Betriebsstunden mit voller Belastung gefahren werden.

Inhalt

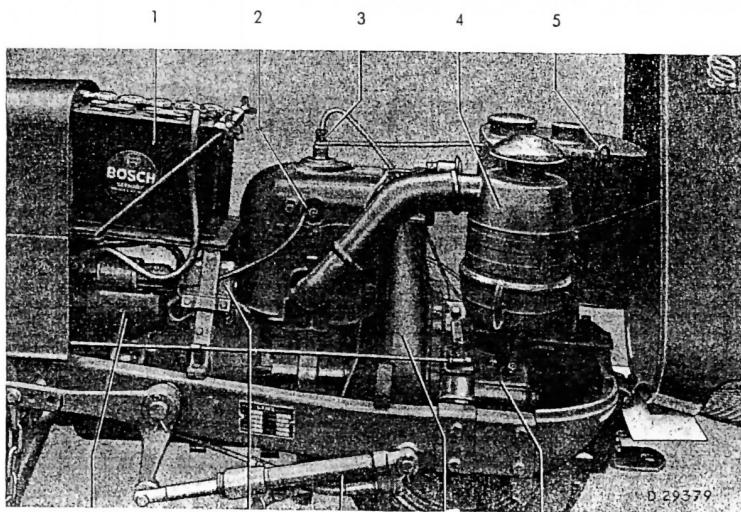
	Seite		Seite
Technische Angaben			
Motor, Beschreibung	5		
Anlassen des Motors	6		
Schmierung:			
1. Schmierung des Motors . .	7		
2. Schmierung des Getriebes .	9		
3. Hochdruckfettschmierung .	11		
4. Schmierplan	13		
Bedienung:			
Inbetriebnahme:			
5. Einfüllen der Betriebsstoffe .	14		
6. Ingangsetzen des Motors . .	16		
7. Abstellen des Motors . . .	20		
8. Betrieb im Winter	20		
Fahrbetrieb:			
9. Kuppeln und Schalten . . .	21		
10. Differentialsperre	23		
11. Bremsen, Betätigung . . .	24		
12. Luftreifen	26		
13. Spurverstellung	26		
14. Zapfwellenantrieb	27		
Wartung und Pflege:			
15. Verhalten bei leergelaufenem Kraftstofftank	30		
16. Luftfilter, Reinigung	31		
17. Licht- und Anlasseranlage .	33		
18. Verbrennungsrückstände, Beseitigung	36		
19. Kraftstofffilter, Reinigung .	39		
20. Düse einbau	40		
21. Kupplung, Nachstellung .	41		
22. Bremsen, Nachstellung . .	41		
23. Sitzeinstellung	42		
24. Motorstörungen und ihre Behebung	43		
25. Lichtstörungen und ihre Behebung	46		
26. Überwinterung des Bulli . .	48		
27. Wiederinbetriebnahme . . .	49		
28. Pflege der Schlepper-Lackierung	49		
29. Hydraulischer Kraftheber .	50		
Sachverzeichnis	54		

Kurze Beschreibung des Motors

Der 11 PS Motor ist ein luftgekühlter Einzylinder-Zweitakt-Dieselmotor mit Schlitzsteuerung, ohne Ventile, mit Kraftstoff-Einspritzanlage, Schmierölpumpe, Ölbadluftfilter, Fliehkraftregler und elektrischer Starteinrichtung.

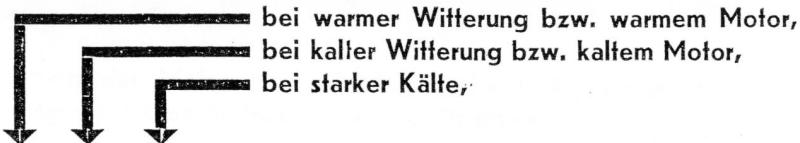
Die Verbrennung erfolgt in dem kegelförmigen zum Zylinder hin offenen Brennraum, in den die Einspritzdüse und Glühkerze münden.

Die Lebensdauer des Motors hängt ganz erheblich von seiner sachgemäßen Behandlung und Pflege, besonders während der Einlaufzeit ab. Der Motor darf deshalb während der ersten 100 Betriebsstunden nicht zur vollen Kraftabgabe gezwungen werden.



- | | |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 1 Batterie | 6 Reglergehäuse |
| 2 Glühkerze | 7 Lüftergehäuse |
| 3 Einspritzdüse | 8 Arbeitszylinder für Kraftheber
(Sonderwunsch) |
| 4 Luftfilter | 9 Reglerschalter für Lichtmaschine |
| 5 Kraftstoff- und Schmierölbehälter | 10 Elektrischer Anlasser |

Anlassen des Motors



Reihenfolge der Handhabungen			1.	Füllstutzen am Luftansaugrohr mit Benzin füllen!
	1.	1.	2.	Zündschlüssel hineinstecken und tiefdrücken!
			3.	Airboxklappe schließen!
	2.	2.	4.	Fahr Fußhebel leicht nach unten drücken!
		3.	5.	Motorkupplung ausrücken!
		4.	6.	Glühanlasser bis Stellung „1“ ziehen (Vorglühen) bis Glühüberwacher glüht (5—8 Sek.)!
	3.	5.	7.	Glühanlasser ganz herausziehen, Motor springt an!
			8.	Glühanlasser auf Stellung „1“ zurücklassen (Nachglühen) bis Motor gleichmäßig läuft; dabei Luftdrosselklappe langsam öffnen!
	4.	6.	9.	Glühanlasser auf „0“ zurücklassen!
			10.	Motorkupplung langsam einrücken, Motor 5 Minuten wärmlaufen lassen!

Schmierung

Schmierung des Motors:

1

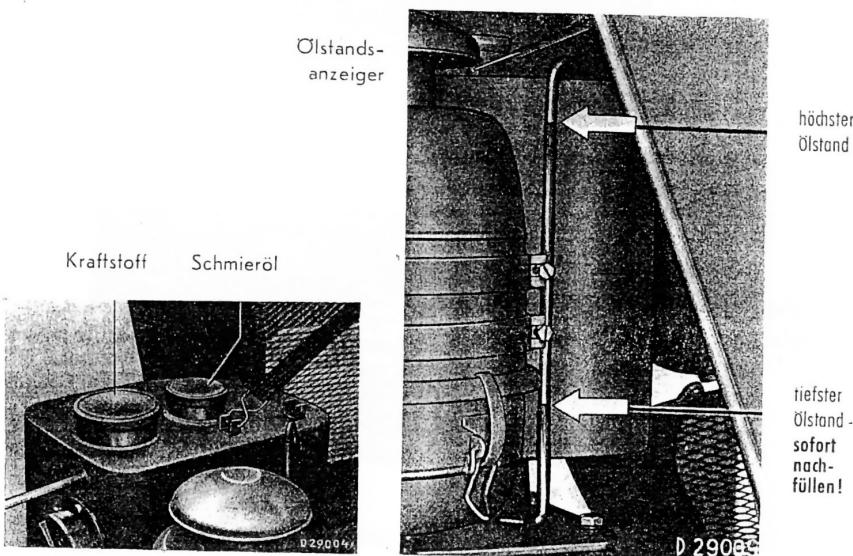
Zur Schmierung des Motors nur HD-Markenschmieröle verwenden, deren Eignung beim Dauerbetrieb in der Fabrik erwiesen wurde.

Wir empfehlen für Sommer und Winter:

Shell-Rotella-Öl HD 10 W,
Delvag-Motorenöl 910 (HD) und S 120,
Energol HD SAE 10 W,
Motanol-Spezial-Dieselmotorenöl HD SAE 10,
BV-Öl HD 10,
Veedol HD 901 SAE 10.

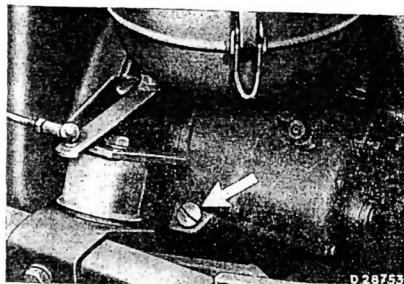
Das Schmieröl muß frei von Wasser, Staub und sonstigen Beimengungen gehalten werden. Schmierölvorrat in sauberen, mit Gewindeverschluß versehenen Gefäßen aufbewahren.

Täglich vor Inbetriebsetzen des Motors Schmieröl-Tank (Inhalt = 1,6 l) füllen (Sieb nicht entfernen)!

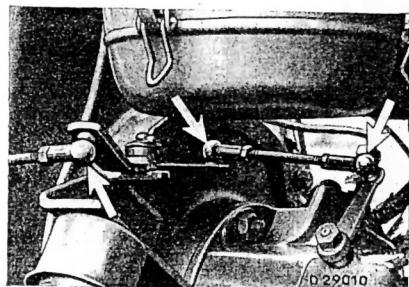


Die Frischöl-Schmierung von Kolben, Pleuellager und Hauptlager geschieht selbsttätig durch die Schmierölpumpe. Die Fördermengen für diese Schmierstellen sind fest eingestellt. Die Mengen-Einstellschrauben sind plombiert und dürfen nicht verstellt werden.

Nach den ersten 100, dann alle 200 Betriebsstunden Einfüll- und Kontrollschraube sowie Ablaufschraube am Reglergehäuse entfernen. Nach Ablaufen des Öles mit Ölkanne in die obere Öffnung Schmieröl **SAE 10** einfüllen, bis das unten abfließende Öl klar ist, dann Ablaufschraube einschrauben und hierauf wieder Öl einfüllen, bis es überfließt. Öffnung wieder verschließen. **Wöchentlich** Ölstand kontrollieren.



Einfüll- und Kontrollschraube für Reglergehäuse



Von Zeit zu Zeit Kugelpfannen des Reglergestänges abziehen und einfetten.

Die übrigen Schmierstellen des Bulli siehe im Schmierplan Seite 17.

Schmierung des Getriebes:

2

Zur Schmierung des Hauptgetriebes und der Achsantriebe kein Staufferfett oder Motorenöl verwenden.

Geeignetes Getriebeöl muß folgende Eigenschaften haben:

Zähflüssigkeit bei 50°C
= 20°E (SAE 90),
Stockpunkt unter -10°C .

Es muß frei von säure- und harzbildenden Stoffen, sowie Sand, Staub und Wasser sein.

Diesen Forderungen entsprechen folgende Markenöle:

Energol Getriebeöl SAE 90,
Ecubsol-Getriebeöl LGM,
Essolub-Getriebeöl 90 L,
Gargoyle-Mobilöl CW,
Motanol-Getriebeöl GW,
Nitag-Chromsiegel Wi,
Shell-Getriebeöl 90,
Veedol TG Winter.

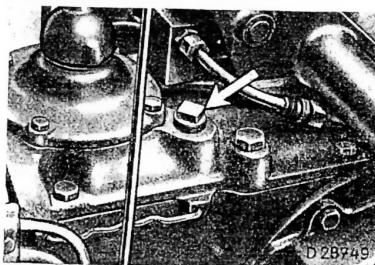
Sogenannte Hypoid-Ole sind ungeeignet.

Zur **allmonatlichen** Kontrolle und Ergänzung des Ölstandes im Hauptgetriebe Einfüllschraube reinigen und herausschrauben.

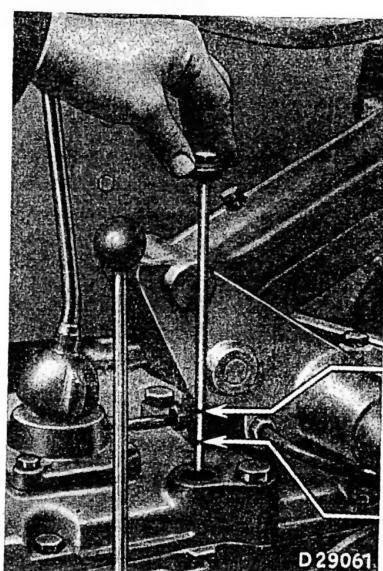
Die beiden Markierungen am Ölmaßstab zum Hauptgetriebe zeigen den zulässigen höchsten und tiefsten Ölstand an.

Steht der Ölspiegel auf der unteren Marke, so ist bis zur oberen Marke Getriebeöl (Ölbeschaffenheit s. oben) nachzufüllen.

Liegt der Ölspiegel tiefer als die untere Marke, so leidet das Getriebe Not.



Getriebeöl-Einfüllschraube



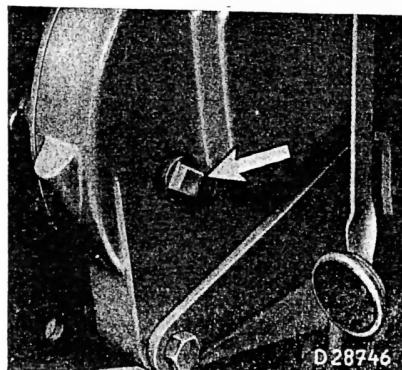
höchster
Ölstand

tiefster
Ölstand -
sofort
nach-
füllen !

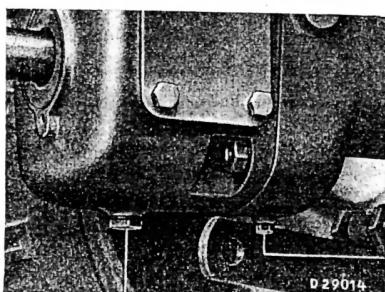
Getriebe nicht überfüllen. (Gesamtfüllung = 7,5 Liter.)
Die Ölkanne muß einen **Siebeinsatz** haben.

Die Achsantriebe sind je mit 1,5 Liter Getriebeöl gefüllt.
(Ölbeschaffheit s. Seite 11).
Monatlich ergänzen!

Das Öl muß bis zum unteren Rand der Ölkontroll-
und Einfüllöffnungen reichen.
Ölfüllung für hydraulischen Kraftheber (Sonderwunsch)
's. Nr. 29, Seite 57.



Ölkontroll- und Einfüllschraube für Achsantrieb



Ölablaßschraube
für Hydraulik (Sonderwunsch)

Nach den ersten
500 Betriebsstunden,
dann jährlich einmal
ist unmittelbar
nach Stillsetzen des Bulli das Öl
aus dem Hauptgetriebe und den
Achsantrieben abzulassen.

Ölablaßschraube
für Hauptgetriebe

Zum Ablassen des Öles aus den Achsantrieben sind die
Ablaßschrauben unter den beiden Antriebsgehäusen
herauszuschrauben.

Nach Entleerung des Getriebes
Ablaufschrauben

wieder einschrauben,

Hauptgetriebe mit 7,5 Liter
und Achsantriebe

mit je 1,5 Liter

Spülöl — notfalls Dieselkraftstoff
oder Waschbenzin

(nicht Petroleum) — füllen;

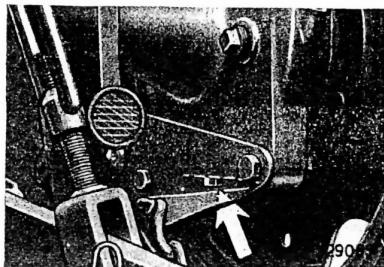
Schlepper ohne Belastung
in den verschiedenen Gängen
10 Minuten lang

vor- und rückwärts fahren.

Hierauf Spülöl ablassen,
 $\frac{1}{2}$ Stunde austropfen lassen,

Ablaufschrauben
wieder einschrauben
und frisches Getriebeöl

bis zu den Kontrollschauben
einfüllen.



Ölablafschraube für Achsantrieb

Hochdruckfettschmierung:

3

Deckel der Fettpresse entfernen,
Kolbenrohr hineinschieben,
Fettpresse luftdicht abschließend
in das Fett tauchen;
dann Mündung

mit Daumen zuhalten
und Kolbenrohr

langsam herausziehen,
so daß das Fett eingesaugt wird.
Nur weiches und reines Fett

einer Markenfirma verwenden.
Vor erstmaligem Füllen

der neuen Fettpresse
etwas Schmieröl einfüllen.

Alle mit Schmiernippel
versehene Teile
mit der Fettpresse schmieren.
Nippel und Mundstück
der Presse vorher reinigen.



13

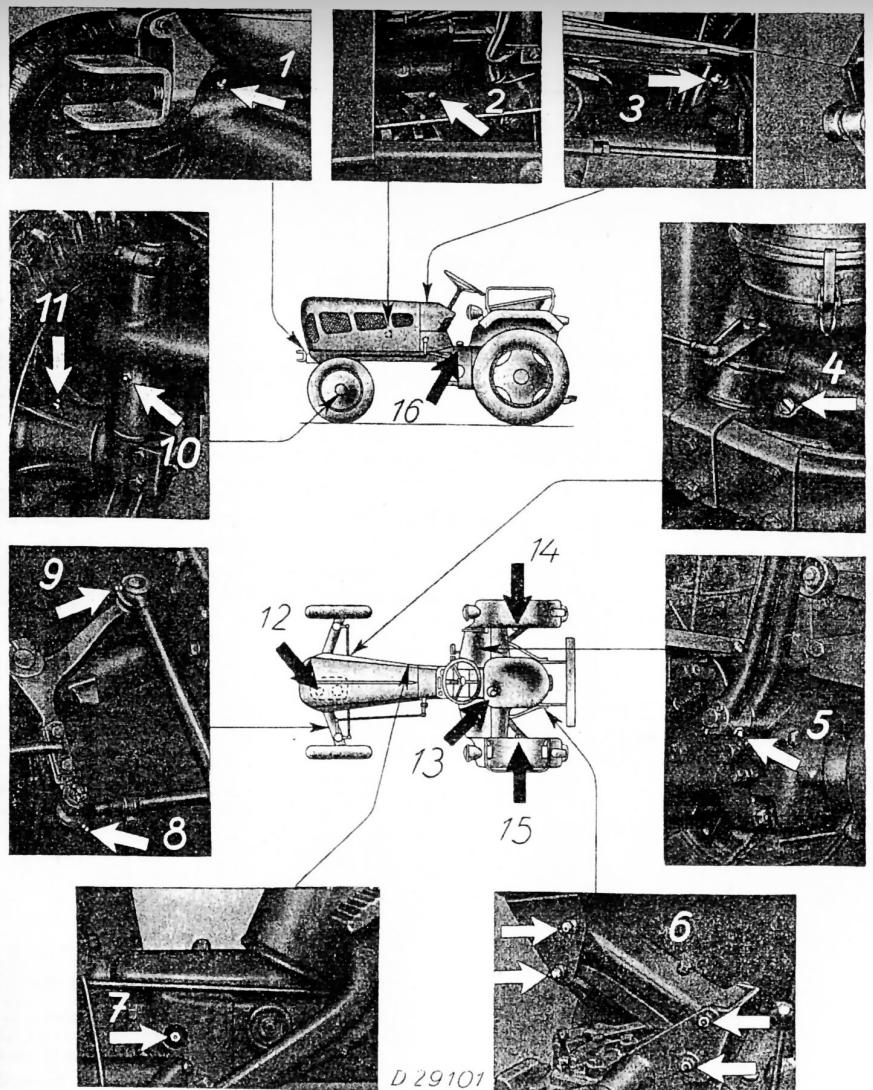


Verwende nur einwandfreie Öle und Fette
und verwahre sie in sauber en Behältern.
Schütze sie vor Staub, Sand und Wasser!

Für den Betriebsstoff

verwende immer dasselbe Gefäß!

Vor dem Schmieren sind die Schmiernippel so-
wie das Mundstück der Fett presse zu reinigen,
damit kein Staub eingepreßt wird.



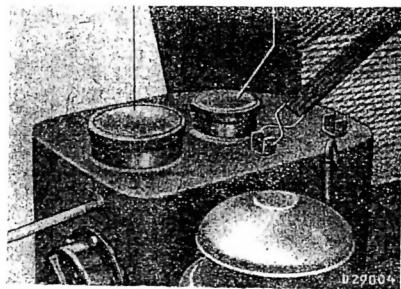
Schmierstellen des Bulldog

Bedienung

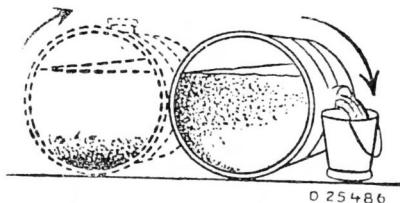
Einfüllen der Betriebsstoffe:

Kraftstoff

Schmieröl



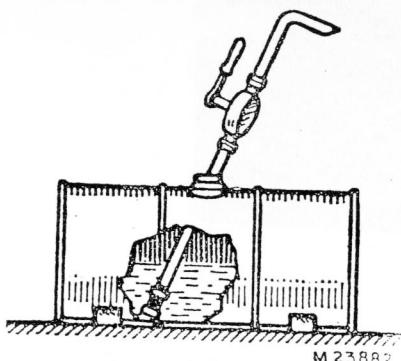
Falsch!



Kraftstoff-Faß nicht rollen, sonst
gelangt der Bodensatz in die
Maschine!

Kleine Tankstelle mit Faßpumpe
ist zweckmäßig!

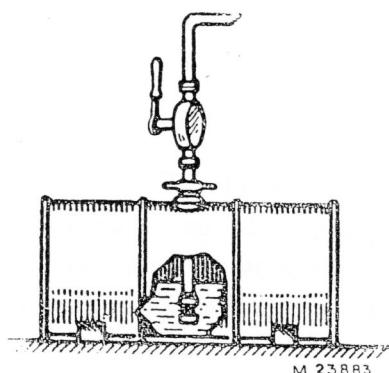
Falsch!



M 23882

Faßpumpe saugt den Bodensatz an!

Richtig!



M 23883

Faßpumpe hat Abstand vom Boden!

Beim Einfüllen der Betriebsstoffe
müssen die Siebe
in den Einfüllstutzen bleiben.

Diesel-Kraftstoff Inhalt 13 Liter,
für **Winterbetrieb** Winterkraftstoff
verwenden, der von den Tank-
stellen jeweils ab 1. Oktober
ausgegeben wird.

Das handelsübliche Dieselöl
ist oft durch Staub, Sand, Asphalt
und Wasser verunreinigt.

Diese Unreinigkeiten
gefährden die Kraftstoffpumpe
und Einspritzdüse.

Bei Lagerung

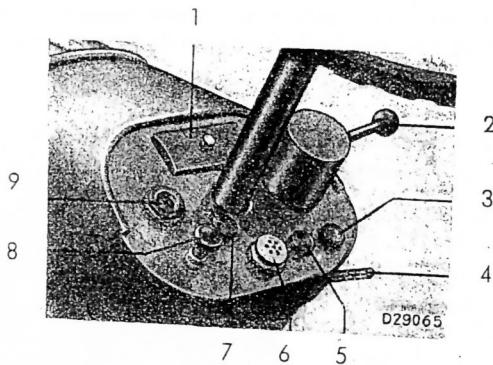
des Kraftstoffes im Faß
dieses vor Entnahme von Kraft-
stoff mindestens 24 Stunden
ruhig stehen lassen,
damit etwaige Staubteile sich
absetzen.

**Keineswegs Faß zur Maschine
rollen.**

Ansaugstutzen der Faßpumpe
muß durch feinmaschiges Sieb
geschützt sein
und darf nicht
auf dem Faßboden aufsitzen
(mindestens 15 cm Abstand).

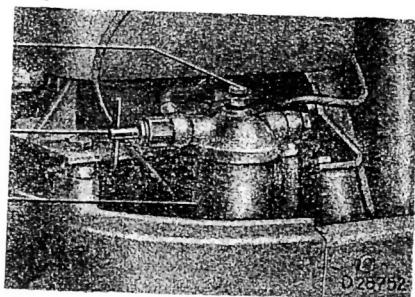
Restinhalt des Fasses
vor Einfüllen in den Kraftstofftank
mehrmals
durch reine Flanellappen filtern.

Ingangsetzen des Motors:



- 1 Sicherungsdose
- 2 Steuerhebel für Kraftheber
(Sonderwunsch)
- 3 Ladekontrolllampe, rot
- 4 Drehzahl-Handhebel
- 5 Fernlichtkontrolllampe, blau
- 6 Glühüberwacher
- 7 Steckdose für Handlampe
- 8 Glühanlaufschalter
- 9 Schaltkasten mit Lichtschaltschlüssel

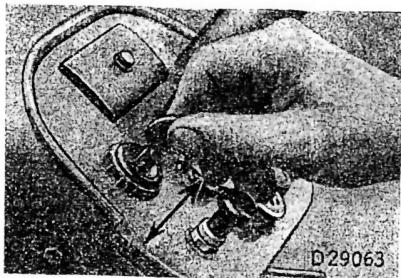
Der Zufluß von Diesel-Kraftstoff aus dem Behälter zu Filter und Pumpe kann zwecks Abnahme von Teilen durch das Kraftstoff-absperrventil abgesperrt werden.
Ventil sonst stets offen lassen!



- 1 Entlüftungsschraube
- 2 Kraftstoffabsperrventil
- 3 Kraftstofffilter

Anlassen:

Die elektrische Glühleinrichtung mit Glühkerze dient zur Starterleichterung, wenn bei kalter Witterung bzw. kaltem Motor infolge mangelnder Betriebswärme keine Selbstzündung eintritt. Bei warmer Witterung bzw. warmem Motor wird die Glühleinrichtung nicht benötigt. Unnötige Benutzung hat rasche Entladung der Batterie zur Folge.

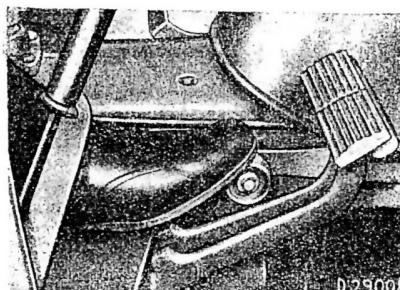


ein aus

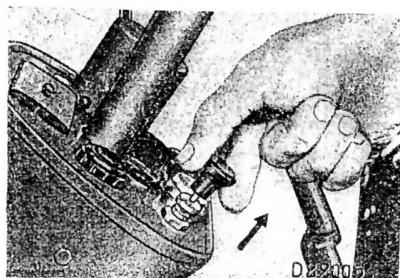
A) Bei warmer Witterung oder warmem Motor:

- Zündschlüssel hineinstecken und tiefdrücken. Rote Kontrolllampe leuchtet auf. Sie erlischt bei steigender Drehzahl — zum Zeichen, daß die Batterie durch die Lichtmaschine aufgeladen wird.

Leuchtet die Lampe während des Betriebes, so ist die elektrische Anlage nicht in Ordnung.



- Fahr Fußhebel leicht nach unten drücken.



- Glühanlassschalter über Stellung „1“ hinweg sofort ganz herausziehen, — Motor springt an. Schalter auf „0“ zurücklassen.

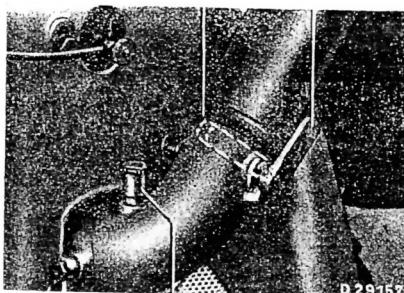
**B) Bei kalter Witterung bzw.
kaltem Motor:**

- a) Zündschlüssel hineinstecken und tiefdrücken. Rote Kontrolllampe leuchtet auf (erlischt wieder mit steigender Drehzahl).
- b) Fahr Fußhebel leicht nach unten drücken.
- c) Glühanlassschalter bis Stellung „1“ herausziehen (Vorglühen). Nach 5—8 Sekunden beginnt der Glühüberwacher sichtbar zu glühen. — Jetzt Glühanlassschalter ganz herausziehen, — Motor springt an. Schalter auf Stellung „0“ zurücklassen.

C) Bei starker Kälte:

- a) Füllstutzen am Luftsaugrohr mit Benzin füllen.
- b) Zündschlüssel hineinstecken und tiefdrücken. Rote Kontrolllampe leuchtet auf.
- c) Luftpumpe schließen!
- d) Fahr Fußhebel leicht nach unten drücken.
- e) Motorkupplung ausrücken (weil Schmieröl noch zäh).
- f) Glühanlassschalter bis Stellung „1“ herausziehen (Vorglühen). Wenn Glühüberwacher zu glühen beginnt (nach 5—8 Sek.), Glühanlassschalter ganz herausziehen, — Motor springt an (andernfalls Anweisung C a) wiederholen).
- g) Glühanlassschalter auf Stellung „1“ zurücklassen (Nachglühen) bis Motor gleichmäßig läuft, dabei Luftpumpe **langsam** öffnen!

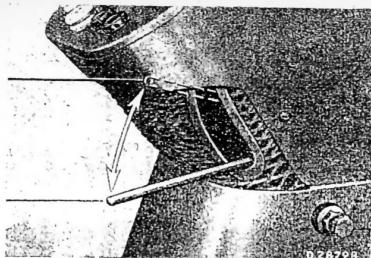
Luftdrosselklappe
zu auf



Benzin-Füllstutzen

niedrige
Drehzahl

hohe
Drehzahl



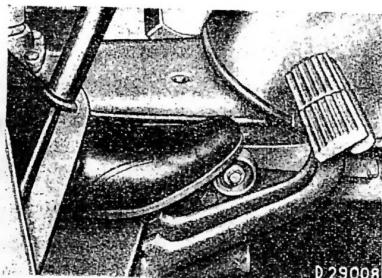
h) Glühanlassschalter auf Stellung „0“ zurücklassen.

i) Motorkupplung langsam einrücken und Motor 5 Minuten warmlaufen lassen.

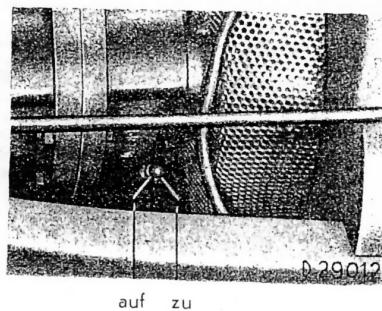
Der Drehzahl-Handhebel wird so eingestellt, daß der Motor im Leerlauf läuft, bis er warm ist.

Zwecks besserer Durchschmierung Motor zweckmäßig im Sommer 2—3 Minuten, im Winter 4—5 Minuten in beschleunigtem Leerlauf laufen lassen.

Der Motor ist dann fahrbereit und belastbar!



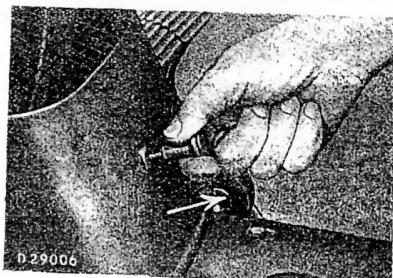
Der Fahr Fußhebel geht jeweils bis in die durch die Stellung des Handhebels bestimmte Lage zurück.



Der Hahn am Motorgehäuse dient zum Ablassen etwaiger Rückstände nach Betriebsschluff.

Abstellen des Motors:

Zum Abstellen
wird der Pumpenabstellknopf
herausgezogen,
bis der Motor steht.



**Motor niemals durch Schließen des Absperrventils
am Kraftstofffilter abstellen.**

Absperrventil stets offen lassen.

Betrieb im Winter:

(Bei Außentemperatur unter 0° C.)

Die Kraftstoff-Firmen liefern Sommer- und Winter-Kraftstoff.
Sommer-Kraftstoff ist im Winter nicht brauchbar, da er bei Kälte
Paraffin ausscheidet, das die Kraftstoffpumpe und Einspritzdüse
außer Betrieb setzt.

Im Winter daher nur Winter-Kraftstoff verwenden.

Bei Kälte sinkt die Kapazität der Batterie. **Schlepper oder Batterie**
deshalb über Nacht in warmem Raum unterstellen.

Fahrbetrieb

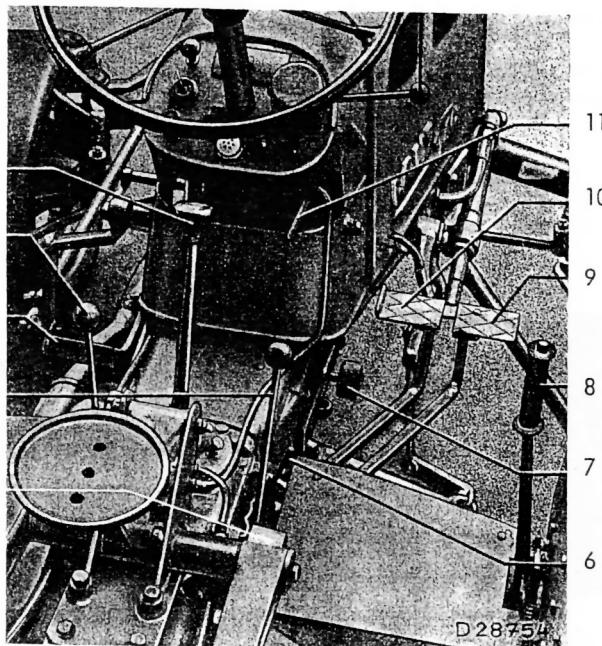
Fahrweise:

- a) Fahren Sie im niedrigen Gang bei voller Drehzahl an.
- b) Der Motor arbeitet mit hoher Drehzahl im niedrigen Getriebegang leichter als mit niedriger Drehzahl im hohen Getriebegang.
- c) Schalten Sie rechtzeitig auf niedrigen Gang, sobald die Motor drehzahl absinkt.

Durch diese Fahrweise schonen Sie Motor und Getriebe.

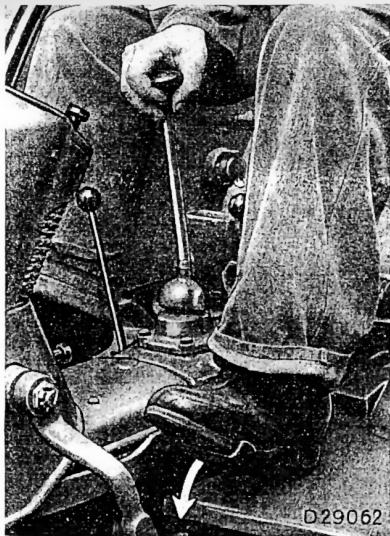
Kuppeln und Schalten:

12



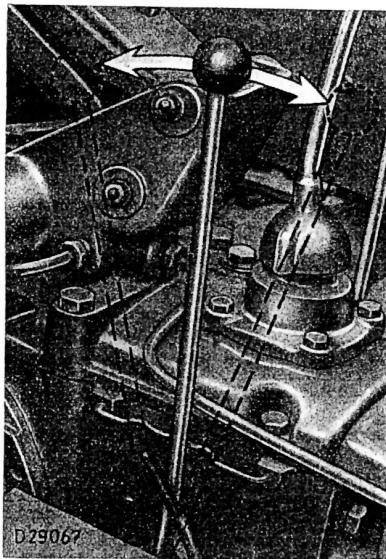
Fahrerstand

- | | |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 1 Hauptschalthebel | 7 Drehzahl-Fußhebel |
| 2 Schalthebel für hintere Zapfwelle | 8 Bremshandhebel |
| 3 Kupplungs-Fußhebel | 9 Bremsfußhebel zum Rechtslenken |
| 4 Stufenschalthebel | 10 Bremsfußhebel zum Linksslenken |
| 5 Hebel für Differentialsperrre | 11 Drehzahl-Handhebel |
| 6 Schalthebel für Mähwerksantrieb und Hydraulik-Pumpe | 12 Steuerhebel für Kraftheber (Sonderwunsch) |



1.—3.
Gang

4.—6.
Gang



Stellungen des Stufenschalthebels

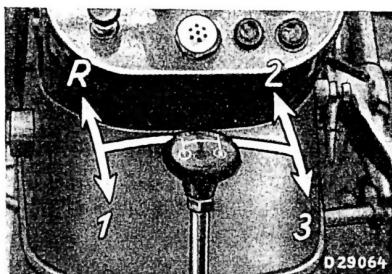
Schalten der Gänge stets
bei ausgerückter Kupplung
vornehmen!

Lautlos schalten!

Kupplung **langsam** einrücken!

Fuß während der Fahrt nicht auf
Kupplungshebel ruhen lassen.

Zuerst Stufenschalthebel, dann
Hauptschalthebel in gewünschte
Stellung bringen.



Stellungen des Hauptschalthebels

Hauptschalthebel für
4. Gang auf 1
5. " " 2
6. " " 3 stellen.

Anfahren:

Handbremse lösen, Kupplung ganz ausrücken, Stufenschalthebel nach hinten, Gangschalthebel nach links und dann nach hinten führen. Läßt sich der erste Gang nicht bei geringem Widerstand geräuschlos einschalten, dann bei tiefgedrücktem Kupplungs-Fußhebel warten, bis die Kupplung stillsteht. Niemals Gewalt anwenden. Kupplung langsam einrücken, dabei Gas geben. Sobald der Motor normale Drehzahl erreicht, Gas wegnehmen und in gleicher Weise auf zweiten Gang schalten usw. Kupplung nicht länger schleifen lassen, als zum stoßfreien Anfahren notwendig.

Für längere Fahrt mit voller Belastung ist der niedere Getriebegang mit hoher Motordrehzahl gegenüber dem hohen Gang mit niedriger Drehzahl vorzuziehen, damit der Motor leichter arbeitet.

Bei voller Belastung ist also nur mit voller Motordrehzahl zu fahren.

Abwärtsschalten:

Auskuppeln und Gangschalthebel in Mitteinstellung bringen, einkuppeln, schnell Gas geben und wieder wegnehmen, auskuppeln, Gang einschalten, einkuppeln, alles schnell hintereinander. Dies bezweckt, daß die vom Motor getriebenen Zahnräder auf gleiche Geschwindigkeit mit den vom rollenden Bulli mitgenommenen Zahnräder kommen, damit stoßfrei geschaltet werden kann. Gelingt das Schalten nicht sofort, so sind bei ausgerückter Kupplung die Zahnräder durch gelinden Druck des Schalthebels solange in schwacher Bewegung zu halten, bis die Fahrgeschwindigkeit soweit gesunken ist, daß die Zahnräder stoßfrei ineinandergleiten.

Vor Beginn der Talfahrt langsamen Gang einschalten!

Rückwärtsgang erst dann einschalten, wenn der Schlepper aus seiner Vorwärtsfahrt vollständig zum Stillstand gekommen ist.

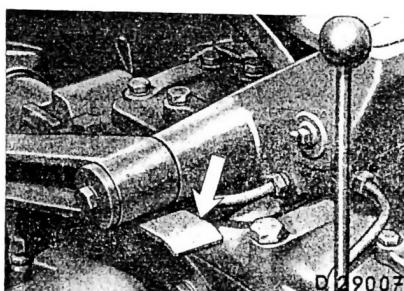
Differentialsperrre:

Vor dem Einschalten der Differentialsperrre auskuppeln!

Bei eingeschalteter Differentialsperrre nur mit niedriger Geschwindigkeit fahren!

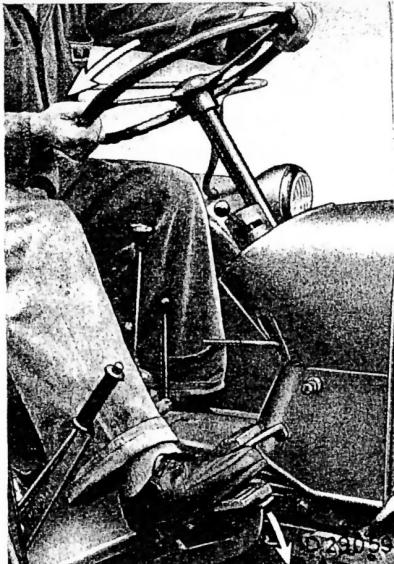
**Differentialsperrre
niemals in Kurven benutzen!**

Beim Tiefdrücken des Kupplungs-Fußhebels springt die Differentialsperrre selbsttätig wieder heraus.



Fußhebel zum Sperren des Differentials tiefdrücken

Bremsen, Betätigung:



Lenkbremsen:

Um auf der Stelle zu wenden,
wird zur Unterstützung
der Lenkung
die Lenkbremse betätigt.

Drehzahlhandhebel hierbei auf
höhere Drehzahl stellen.

Zum Wenden nach rechts
rechten Lenkbremsshebel
tiefdrücken!



Zum Wenden nach links
linken Lenkbremsshebel
tiefdrücken!

Fahrbremse:

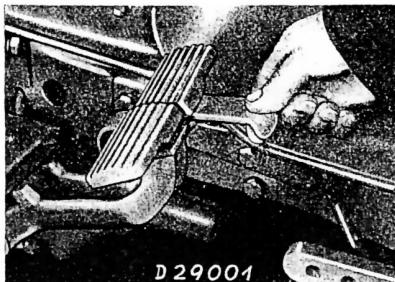
Zum Abbremsen des Bulli Kupp lung ausrücken und beide Brems fußhebel mit einem Fuß gleichzeitig betätigen.



Gang herausnehmen
und Kupplung wieder einrücken.

**Auf der Straße ist einseitiges
Bremsen
aus Gründen
der Verkehrssicherheit verboten!**

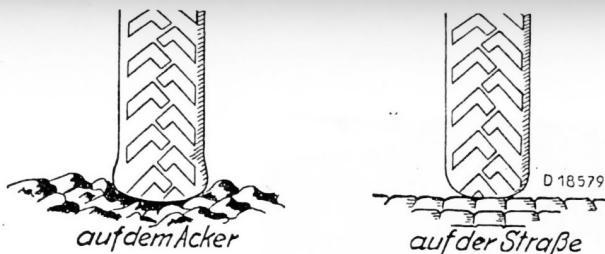
Die beiden Bremsfußhebel sind
deshalb vor Beginn von
Transportfahrten zu verriegeln!



Handbremse:

Der Handbremshebel dient ausschließlich zum Feststellen der Bremse bei Stillstand des Bulli auf Steigungen oder für Riemenbetrieb.

Luftreifen:



Beim Übergang von Ackerarbeit auf Transportfahrt und umgekehrt soll der Reifenluftdruck der Hinterräder gewechselt werden.

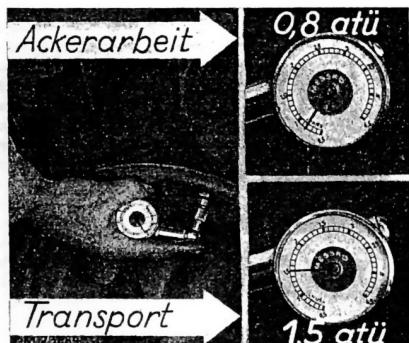
Vorteile:

Bei Ackerarbeit

bessere Bodenhaftung,
geringerer Bodendruck,
kein Schlupf.
Selbstreinigung des Reifenprofils
bei schmierigem Boden.

Bei Transportfahrt

Schonung des Reifenmaterials
und Verminderung
des Rollwiderstandes.



Der Reifenluftdruck soll betragen auf

	Acker	Straße
vorn	2,0	2,0
hinten	0,8	1,5

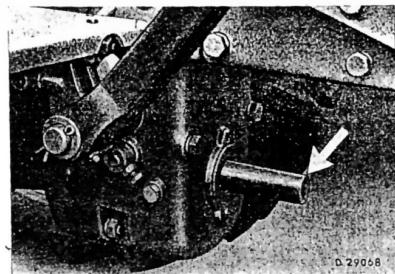
Spurverstellung:

Durch Radumschlag werden Spurweiten

von 1250 und 1500 mm erzielt.

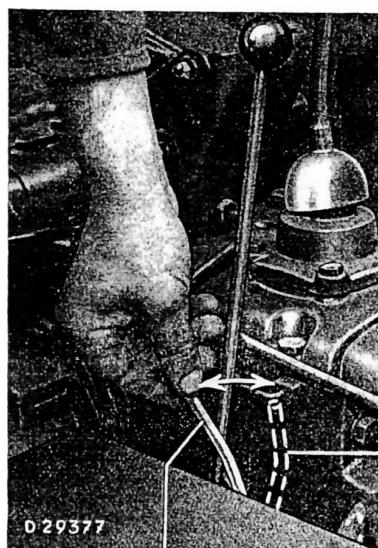
Zum Radumschlag werden die Felgenschrauben gelöst,
die Räder gewendet und gegenseitig ausgetauscht,
damit das Reifenprofil der Laufrichtung
des Schleppers entspricht (Vermeidung von Schlupf).

Zum Antrieb des Mähwerkes dient die vordere Antriebswelle.



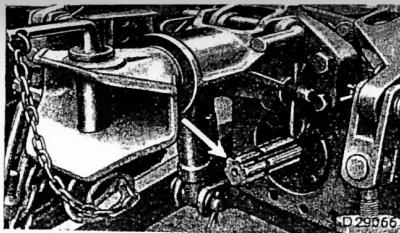
Zum Einschalten
der Mähwerk-Antriebswelle
und der Hydraulik-Pumpe

Kupplung ausrücken,
rechten Schalthebel nach hinten
stellen,
Kupplung langsam
wieder einrücken.
Ausschalten geschieht sinngemäß.



at

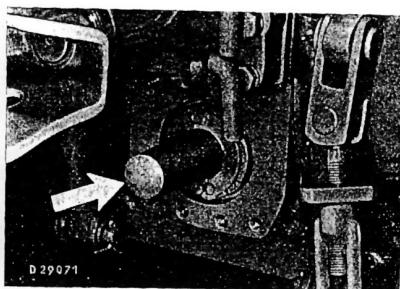
ein



Zum Antrieb von
anderen Arbeitsgeräten
dient die hintere Zapfwelle.

Mit dem linken Handhebel (s. 2, Bild, Seite 27) wird die hintere Zapf-
welle bzw. der auf sie gesteckte Riemscheibenantrieb ein- und
ausgeschaltet:

Kupplung ausrücken,
Zapfwellen-Schalthebel nach vorn stellen,
Kupplung langsam wieder einrücken.



Bei Nichtbenutzung
der hinteren Zapfwelle
ist die Schutzkappe anzubringen,
(andernfalls Unfallgefahr)!



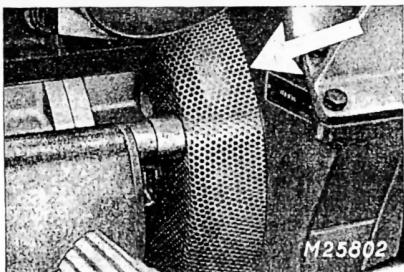
Ordnung und Sauberkeit

in Verwendung und Unterbringung
von Werkzeugen und Betriebsmitteln
erhöhen die Betriebsbereitschaft Ihres

Bulli

Wartung und Pflege

Abdeckblech



Zu einer richtigen Wartung und Pflege gehört, daß der Motor äußerlich sauber gehalten und des öfteren von anhaftendem Staub und Schmutz befreit wird. Besonders Abdeckblech für Lüfter von Zeit zu Zeit abwischen.

Verhalten bei leergelaufenem Kraftstofftank:

Leerfahren des Tanks ist unbedingt zu vermeiden.

Ist durch ein Versehen nicht nachgefüllt worden, so bleibt der Motor stehen. In diesem Fall gesamte Kraftstoffleitung zwischen Tank und Einspritzdüse wie folgt entlüften:

Kraftstoff in den Tank füllen.

Kraftstoff-Absperrventil muß offen sein.

Entlüftungsschraube am Kraftstoff-Filter lösen, bis Kraftstoff blasenfrei austritt. Schraube wieder festziehen.

Saugleitung an Pumpe lockern bis Kraftstoff blasenfrei austritt, dann wieder festziehen.

Druckleitung am Düsenhalter nur lösen. Motor mittels Anlasser drehen, bis Kraftstoff blasenfrei austritt.

Druckleitung am Düsenhalter festziehen.

Wichtig ist, daß **vorher** alle Verschraubungen von Staub und Schmutz gereinigt werden. Am besten mit Hilfe eines in Kraftstoff getauchten Pinsels. Alle Verschraubungen wieder festziehen.

Leerlaufen des Schmieröltankes führt unweigerlich zur Zerstörung des Motors.

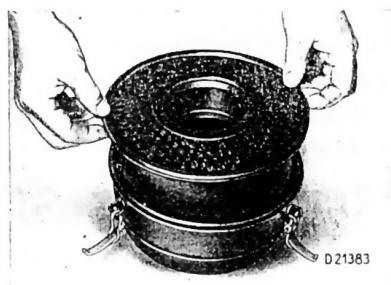
Luftfilter, Reinigung:

Bei starker Staubentwicklung während der trockenen Jahreszeit (insbesondere beim Arbeiten des Bulli in Kalkstaub, Dreschstaub u. dgl.) **täglich**, bei geringerem Staubanfall im allgemeinen **wöchentlich** oder **monatlich** Öltopf mit Einsatz unter Luftfilter bei stillstehendem Motor abnehmen.

Prüfung des Ölstandes im Luftfilter nicht unmittelbar nach Stillsetzen des Motors, sondern möglichst erst am andern Morgen vor Ingangsetzen vornehmen, damit das in der Fasermasse des Filtereinsatzes haftende Öl vorher in den Öltopf zurückfließt.



Filttereinsatz herausnehmen und bei starker Verschmutzung des Öles in Kraftstoff waschen.





Wenn das Öl über die
Höchststandsmarke gestiegen,
dickflüssig oder schlammig ist,
muß der Öltopf entleert
und gereinigt werden.



Hierauf ist der Öltopf bis zur
unteren Normalölstandsmarke
mit frischem Motoren-Schmieröl
SAE 30 zu füllen.

Nicht zu hoch füllen!

Licht- und Anlasseranlage:

Lichtschaltstellungen

- | | |
|----------------|-------------|
| 1 Standlicht | 3 Fernlicht |
| 2 Abblendlicht | 0 Tagfahrt |



Batterie:

**Batterie im Sommer alle 2 Wochen,
im Winter alle 4 Wochen nachsehen.**

Verschlüssestopfen entfernen und Höhe des Säurespiegels prüfen.

Platten in den Zellen müssen stets mit Säure bedeckt sein.

Säure soll 5 mm über Plattenhalter, das ist 15 mm
über Plattenoberkante, stehen.

Verdunstete Flüssigkeit nur durch destilliertes Wasser ersetzen.

Solange der Motor läuft, sorgt der Reglerschalter für gleichbleibende Spannung und bewirkt selbsttätige Aufladung der Batterie.

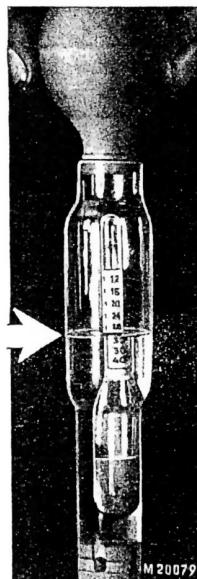
Der Ladezustand der Batterie lässt sich aus der Säuredichte beurteilen.

Bei einem spez. Gewicht von 1,285 (32° Bé) ist die Batterie bei Außentemperatur von 20° C voll geladen.

Säureprüfer von Fabrik oder Filialen beziehen.

Säure darf nur als Ersatz für **ausgelaufene** Flüssigkeit nachgefüllt werden (möglichst durch Fachmann).

Vorsicht! Säure greift Metalle, Kleider, Holz usw. an (nicht auf Augen und Schleimhäute bringen)!



Bei Störungen in der elektrischen Anlage auch die Klemmen an der Lichtmaschine nachziehen. Die Kabel dürfen unter keinen Umständen verwechselt werden (andernfalls Zerstörung der Lichtmaschine).

Lichtanlage:

Die Lichtmaschine hat die Aufgabe, die Batterie zu laden.

Sie ist in das Lüfterrad staubdicht eingebaut.

Sobald der Zündschlüssel eingesteckt ist,

leuchtet die rote Ladekontrolllampe (s. 3. Bild Seite 21 oben).

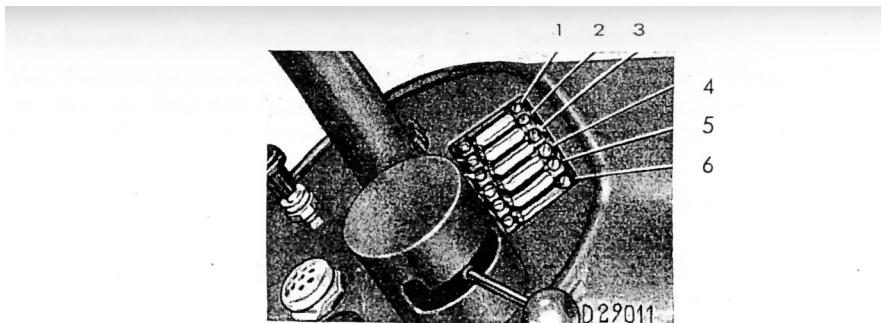
Wenn der Motor läuft, erlischt sie als Zeichen dafür, daß der

Reglerschalter die Lichtmaschine an die Batterie geschaltet hat.

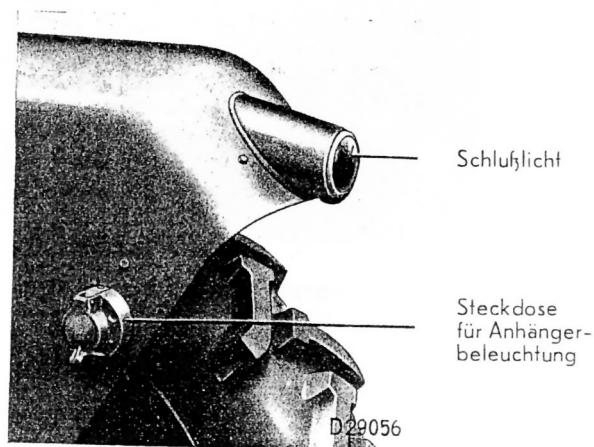
Der Reglerschalter in der Lichtmaschine sorgt für gleichbleibende Spannung und bewirkt selbsttätig das Aufladen der Batterie.

Wenn nach etwa 1000 Betriebsstunden die Ladekontrolllampe flackert oder nicht mehr erlischt, müssen die Kohlen der Lichtmaschine überprüft und evtl. erneuert werden (durch Bosch- bzw. Noris-Kundendienst ausführen lassen).

Die blaue **Fernlicht-Kontrolllampe** leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht und erlischt, sobald auf Abblendlicht umgeschaltet wird.



- 1 Steckdose für Handlampe, Scheibenwischer, Signalhorn, Stoplicht (Klemme 15/54)
- 2 Schluflicht links, Steckdose für Anhängerbeleuchtung (Klemme 58)
- 3 Schluflicht rechts (Klemme 58)
- 4 Standlicht (Klemme 58)
- 5 Abblendlicht (Klemme 56 b)
- 6 Fernlicht (Klemme 56 a)



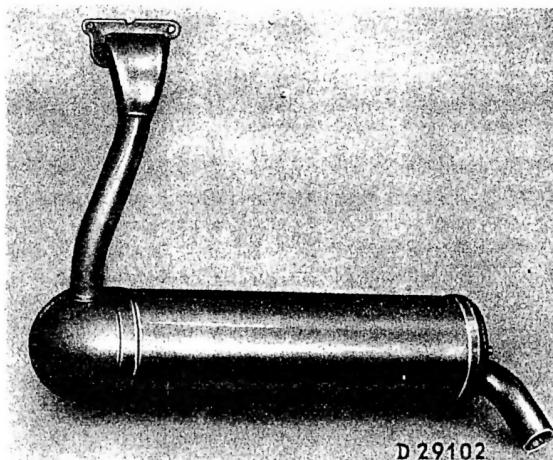
Verbrennungsrückstände und ihre Beseitigung:

Bei Zweitaktmotoren ist es unvermeidlich, daß sich nach einiger Zeit in den Auslaßschlitzen und im Auspufftopf Verbrennungsrückstände bilden, die die Motorleistung ungünstig beeinflussen. Sie zeigen sich auch durch Funkenbildung am Auspuffrohr an.

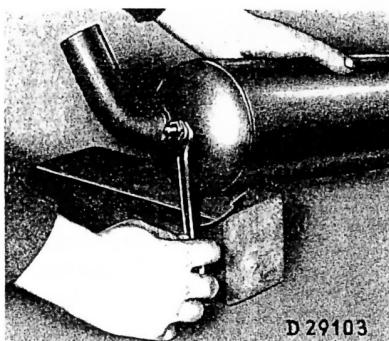
Diese Erscheinung ist durch die vorgeschriebene Verwendung von HD-Schmierölen weitgehend vermindert.

Wenn der Motor nach längerer Betriebszeit in der Leistung merklich nachläßt oder übermäßig heiß wird, dann ist eine Kontrolle notwendig.

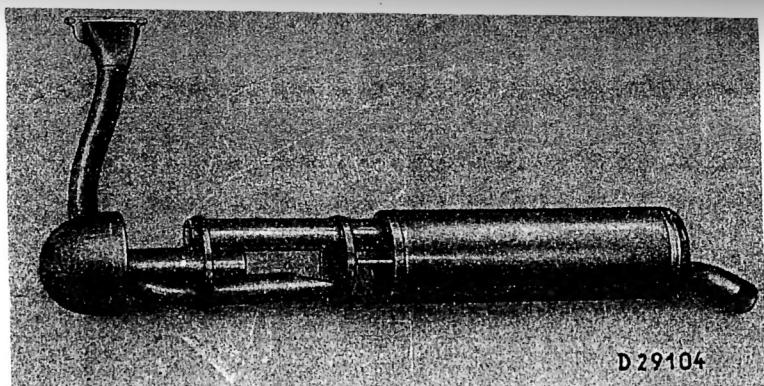
Alle 2 Wochen einmal (mindestens alle 150 Betriebsstunden):



Auspuffleitung abnehmen,

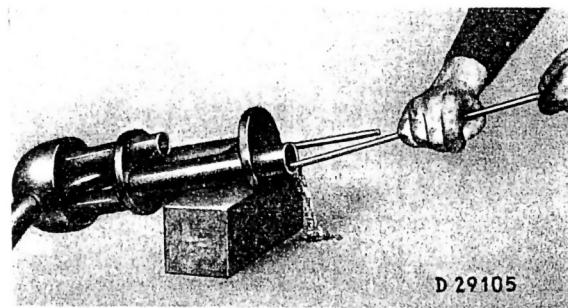
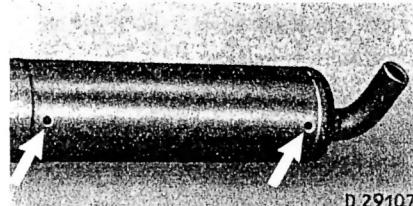


Mutter für hinteren Deckel am Schalldämpfer lösen und abschrauben.



Schalldämpfer zerlegen, sämtliche Teile im Inneren mittels Schaber, Drahtbürste und Kraftstoff reinigen.

Ölablauflöcher säubern.



Schalldämpfer-Einsatz, besonders Durchgänge für Auspuffgase von Koksansatz befreien. Stärkere Koksansätze — wenn nötig — mit schwacher Flamme ausbrennen. Vorsicht, daß die Blechteile nicht durch hohe Temperatur verbrennen.



D 29106

Zur Abdichtung Asbestschnur verwenden.

Auspuff-Stutzen von Zylinder entfernen und auskratzen sowie von Lecköl säubern.

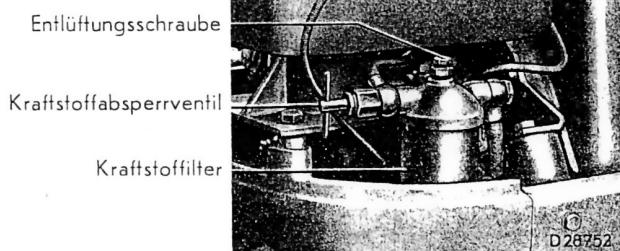
Auspuffschlitz am Zylinder mittels Schraubenzieher oder Schaber vorsichtig von anhaftender Ölkarre befreien; **diese darf nicht in den Zylinder gelangen.**

Kraftstofffilter, Reinigung:

Wenn bei gefülltem Kraftstofftank nach Entfernen der Entlüftungsschraube des Kraftstofffilters der Kraftstoff nicht dauernd gleich-

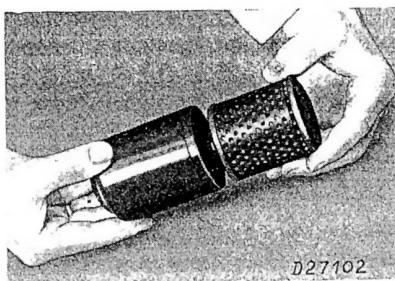
mäßig ausfließt, ist das Kraftstofffilter zu reinigen.

Kraftstoffabsperrventil schließen.
Filterschraube lösen, dann Filtertopf nach unten abziehen,



Filtreinsatz herausnehmen, in Kraftstoff waschen und Filter wieder zusammensetzen.

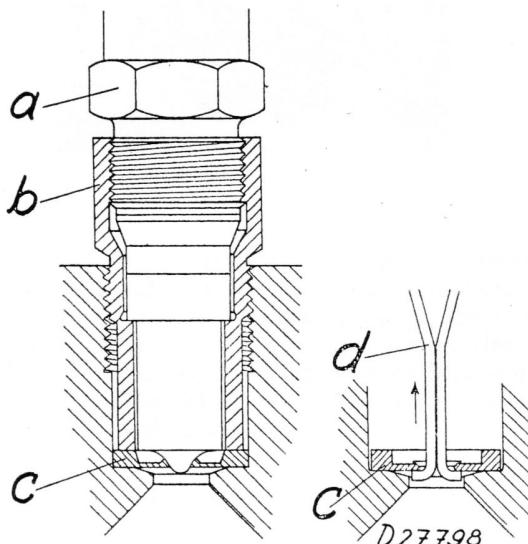
Vor Wiederinbetriebsetzung Filtergehäuse durch Lösen der oberen Schraube entlüften.



Düseneinbau:

Der Düsenhalter „a“ ist in die Überwurfmutter „b“ eingeschraubt, die auf das Dichtplättchen „c“ drückt. Dadurch wird ein Verspannen der Düse verhütet. Das Dichtplättchen schützt die Düse gegen starke Wärmestrahlung.

Einbau: Bei Wiedereinbau neues Plättchen verwenden; wenn nicht vorhanden, altes Plättchen sorgfältig von Verbrennungsrückständen reinigen, durchgedrückte Mittelpartie mit Dichtlippe mittels Holzstück zurückdrücken, so daß



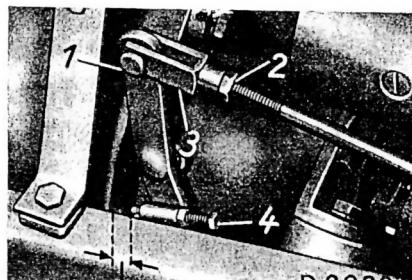
Ausbau: Düsenhalter „a“ samt Überwurfmutter „b“ herausschrauben. Plättchenzieher „d“ (mit Ersatzplättchen beim Werkzeug) zusammendrücken, in Öffnung des Dichtplättchens einführen und dieses herausziehen. Ist es durch Verkokung am Sitz festgebrannt, so kann es nach Einschrauben einer Schraube M 6 mit dieser herausgezogen werden.

Unterseite plan ist. Düsensitz in Zylinderkopf von Verbrennungsrückständen vorsichtig reinigen, Leichtmetall-Plättchen — mit Plansseite nach unten — einlegen. Düsenhalter mit Überwurfmutter einschrauben und mäßig festziehen. Kraftstoffleitungen anschließen. Motor mittels Anlasser durchdrehen, bis Kraftstoff blasenfrei austritt, dann Druckrohrverschraubung festziehen.

Kupplung, Nachstellung:

Kupplungsfußhebel bis zum Druckpunkt (d. i. Beginn des Auskuppelns) durchtreten.

Die Entfernung von der Anschlagschraube 4 bis zum Kupplungsgehäuse soll jetzt 3—4 mm betragen.

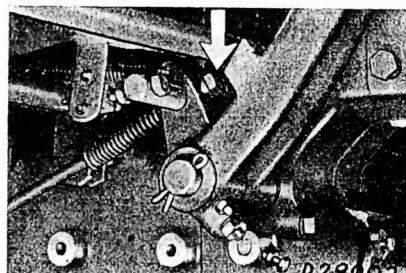


3—4 mm

Nach Abnutzung des Kupplungsbelages Anschlagschraube 4 wieder bis auf 3—4 mm Abstand vom Kupplungsgehäuse herausschrauben. Hierauf Gegenmutter 2 auf der Kupplungsstange lösen und zurückschrauben, Kupplungsstange nach Herausschlagen des Gelenkbolzens 1 durch Hineinschrauben des Gabelkopfes 3 soweit kürzen, bis der Weg des Kupplungsfußhebels am hinteren Ende 20 mm beträgt. Gegenmuttern wieder festziehen.

Bremsen, Nachstellung:

Um die Fahrsicherheit zu erhalten, müssen die Bremsen von Zeit zu Zeit durch Rechtsdrehen der Einstellmutter am Bremsgestänge nachgestellt werden.



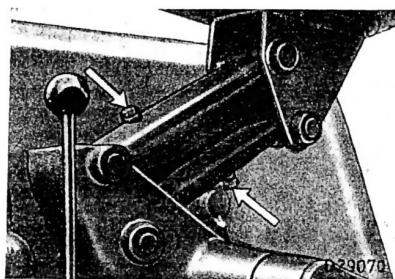
Beide Bremsen müssen gleichmäßig eingestellt werden, damit der Schlepper beim Bremsen (besonders mit großer Anhängelast) keine Neigung zeigt nach einer Seite zu schieben und auf glatter Straße nicht schleudert.

Die Prüfung der richtigen Bremseinstellung erfolgt, indem der Schlepper angefahren und aus voller Geschwindigkeit abgebremst wird.

Die Bremsen müssen den Bulli aus voller Geschwindigkeit auf 6—8 m zum Stehen bringen.

Die Bremsspuren beider Hinterräder müssen gleich sein.

Sitzeinstellung:



Einstellschrauben für Sitzfederung

Nach Lösen der zwei Muttern unter der Sitzwanne kann diese der Größe des Fahrers entsprechend auf dem Sitzgestell vor- bzw. zurückversetzt werden.

Einstellen des Federweges geschieht nach Lösen der Gegenmuttern durch Drehen der beiden Schrauben am Sitzhalter (s. Pfeil im Bild). Für schwere Fahrer weiter hinein-, für leichte Fahrer weiter herausdrehen. Gegenmuttern festziehen.

Störungsplan:

I. Motor springt nicht an:

A) Es fließt kein Kraftstoff oder zu wenig:

Ursache:

Beseitigung:

1. Kein Kraftstoff im Tank Tank füllen! Kraftstoffanlage entlüften (siehe Nr. 15)!
2. Kraftstoffabsperrventil geschlossen Ventil öffnen!
3. Entlüftungslöch im Tankverschluß verstopft reinigen!
4. Tankausfluß verschmutzt Tank reinigen!

5. Kraftstofffilter verstopft Filter reinigen (s. Nr. 19)!
6. Luft in Kraftstoffzuflußleitung Entlüftung (siehe Nr. 15)!
7. Düse verstopft durch Fachmann reinigen lassen (Düseneinbau s. Nr. 20)!
8. Kraftstoffzuflußleitung schadhaft oder undicht auswechseln bzw. Anschlüsse festziehen!

B) Störungen in der elektrischen Anlage:

Ursache:

Beseitigung:

1. Batterie zu wenig oder nicht geladen Batterie aufladen! Wenn Batterie häufig leer ist, diese und Lichtmaschine überprüfen lassen.
2. Klemmanschlüsse an Batterie haben keinen Kontakt, sind oxydiert reinigen und nach Festziehen mit Vaseline einfetten!
3. Glühüberwacher oder Glühkerze durchgebrannt. Kontrolle: Auf Stellung „1“ des Glühanlassschalters muß Glühüberwacher nach einigen Sekunden glühen.
Glühüberwacher leuchtet nicht: Glühfaden gebrochen!
Glühüberwacher leuchtet weißrot: Glühkerze hat Masseanschluß Teile auswechseln!
4. Kabelanschluß an der Glühkerze hat keinen Kontakt nachprüfen und festziehen!

I. Motor arbeitet unregelmäßig:

Ursache:

Beseitigung:

1. Störungen in der Kraftstoffzufuhr. (Schmutz oder Luft in der Zuflußleitung) Entlüftung (siehe Nr. 15)! Schmutz entfernen!
2. Einspritzdüse versperrt Düse vom Fachmann reinigen lassen!
3. Kraftstoff-Filter verunreinigt . . Filter reinigen (siehe Nr. 19)!

III. Motor zieht nicht:

Ursache:

1. Kraftstoffzufuhr gestört oder mangelhaft siehe Abschnitt IA), Seite 49!
2. Zylinderkopfdichtung bläst durch Zylinderkopfschrauben nachziehen oder Dichtung wechseln!
3. Auslaßschlitze und Auspuffanlage durch Ölkarre und Schmutz verunreinigt reinigen (siehe Nr. 18)!
4. Kupplungsbelag abgenützt oder verölt Kupplung nachstellen (s. Nr. 21), abgenützten oder verölt Belag auswechseln!

Beseitigung:

IV. Motor bleibt stehen:

Ursache:

1. Kein Kraftstoff mehr im Behälter oder Kraftstoffzufluß unterbrochen siehe Störung IA), Seite 49!
2. Motor wird zu heiß Einspritzdüse kontrollieren. Auslaßschlitze auf Ölkarre-Rückstände prüfen und reinigen (s. Nr. 18)!
3. Kraftstoffdruckleitung undicht oder gebrochen Leitung auswechseln!

Beseitigung:

Lichtstörungen und ihre Behebung:

Vor jeder Arbeit an der elektrischen Anlage (außer Wechseln von Sicherungen und Glühbirnen) muß das Massekabel vom Minuspol (—) der Batterie gelöst werden.

Fernlicht brennt nicht, Standlicht brennt:

1. Glühlampe defekt. — Lampe ersetzen.
2. Fernlichtsicherung durchgebrannt. — Sicherung auswechseln.
3. Kabel von Scheinwerfer zur Sicherung hat Kurzschluß oder ist unterbrochen. — Kabel ersetzen.
4. Kabel von Klemme 51 des Schalters zur Sicherung unterbrochen. — Prüfen und ersetzen.
5. Scheinwerfer hat keine gute Masseverbindung. — Scheinwerfer-Befestigungsschraube nachziehen.
6. Lichtschalter-Kontakte verschmutzt oder schlecht. — Schalter ersetzen.

Standlicht brennt nicht, Fernlicht brennt:

1. Standlampe durchgebrannt. — Standlampe ersetzen.
2. Standlichtsicherung durchgebrannt. — Sicherung auswechseln.
3. Kabel von Scheinwerfer zur Standlichtsicherung hat Kurzschluß oder ist unterbrochen. — Kabel ersetzen.
4. Standlichtkabel zwischen Lichtschalterklemme und Sicherung hat Kurzschluß oder ist unterbrochen. — Kabel ersetzen bzw. festklemmen.
5. Standlicht erlischt beim Betätigen des Hornes, weil Batterie entladen ist. — Batterie aufladen.
6. Lichtschalter-Kontakte verschmutzt oder schlecht. — Schalter ersetzen.

Schlüsselampe brennt nicht, Fernlicht und Standlicht brennen:

1. Glühlampe in Schlüsselleuchte beschädigt. — Glühlampe ersetzen.
2. Schlüsselichtsicherung durchgebrannt. — Auswechseln.
3. Kabel von Sicherung zur Schlüsselleuchte beschädigt oder in den Klemmen lose. — Kabel ersetzen bzw. neu einklemmen.
4. Kabel von Schlüssellichtklemme am Lichtschalter zur Sicherung defekt oder lose. — Ersetzen bzw. festziehen.
5. Lichtschalterkontakte verschmutzt oder schlecht. — Schalter ersetzen.

Ladeanzeigelampe glimmt etwas während der Fahrt.

Ein ganz leichtes Glimmen der Ladeanzeigelampe während der Fahrt, besonders bei eingeschaltetem Fern- oder Abblendlicht ist bedeutslos und verliert sich wieder.

Wird das Aufleuchten aber mit der Zeit heller, dann ist die Batterie tief entladen oder schadhaft. — Batterie aufladen bzw. ersetzen. Schleifkohlen in Lichtmaschine sowie Reglerschalter überprüfen lassen (bei Bosch- bzw. Noris-Dienst).

Bei stehendem Motor eingeschaltetes Licht zuckt oder erlischt zeitweise.

Bei Flackern aller Lampen: Kabel von Batterie zu Klemme 30 an Lichtschalter gebrochen oder in einer Klemme lose. — Bei Flackern einzelner Lampen: Zugehöriges Kabel prüfen. Durch Rütteln oder leichtes Ziehen am Kabel Fehlerstelle suchen. Schadhaftes Kabel ersetzen, lose Klemmen festziehen.

Überwinterung des Bulli:

Innenkonservierung des Motors bei längerem Stillstand:

Nach dem Abstellen des Motors schlagen sich beim Abkühlen bzw. Erkalten Wasserdampf und säurehaltige Rückstände sowohl im Kurbelgehäuse als auch im Zylinder- und Verbrennungsraum bzw. sämtlichen Lagerstellen nieder und zerfressen die Metalloberflächen.

Um die hochglanzpolierten Lager, Feinpassungen, spiegelblank gelaufene Zylinderwand und sonstige Oberflächen vor dieser sogenannten Kaltkorrosion zu schützen, muß das Innere des Motors für einen längeren Stillstand mit Schmieröl bzw. mit einem Rostschutzmittel behandelt werden.

Der Vorgang ist sehr einfach und mühelos durchzuführen.

Etwa 20 Betriebsstunden vor der beabsichtigten Außerbetriebsetzung des Bulli wird der Schmieröltank **fast** leergefahren. Der Schmierölrest soll etwa $\frac{1}{4}$ des Tankinhaltes betragen. (**Vorsicht vor dem Leerfahren!**) Dann wird ein Korrosionsschutz-Schmieröl nachgefüllt.

Wir empfehlen:

Mobiloil Sovakote 501,

Shell Ensis Oel 452

oder Energol-Rostschutzöl.

Mit diesem Öl ist der Motor ohne weiteres betriebsfähig und wird damit wenigstens 1—2 Tage normal betrieben.

Dadurch ist die Gewähr gegeben, daß der Motor in allen seinen Teilen mit Korrosionsschutzöl geschmiert ist.

Nun kann der Motor beliebig lange außer Betrieb gesetzt werden. Man kann ihn auch während der Stillstandsperiode wieder in Betrieb nehmen, jedoch nur unter Verwendung von Mobiloil Sovakote 501, Shell Ensis Oel 452 oder Energol-Rostschutzöl.

Wird der Bulli im Frühjahr normal eingesetzt, dann verwende man wieder nur das vorgeschriebene HD-Schmieröl. Der Öltank braucht beim Einfüllen dieses Öles vorher nicht entleert zu werden.

Weitere Maßnahmen zur Vorbereitung der Überwinterung:

Batterie ausbauen und alle 6 Wochen laden lassen.

Bulli gründlich waschen (nicht abkratzen, schaben oder schmirgeln, dieses schädigt den Farbanstrich).

Sämtliche Teile auf guten Zustand prüfen, damit eingetretene Schäden, welche die spätere Wiederinbetriebnahme des Bulli verzögern würden, nicht unbemerkt bleiben.

Luftfilter reinigen (s. Nr. 16). Maschine durchschmieren (s. Nr. 4). Gummireifen säubern, vor Schmieröl, Fett, Kraftstoff und Frost schützen.

Bulli in trockenem, vor Witterungseinflüssen schützendem Raum mit mäßiger Temperatur unterstellen und mit Segeltuch abdecken.

Wiederinbetriebnahme im Frühjahr:

Mit der ersten Inbetriebsetzung des Bulli nicht warten, bis er dringend gebraucht wird, sondern vorher nachsehen und Probe laufen lassen, damit etwaige Schäden, welche den Einsatz verzögern könnten, rechtzeitig bemerkt werden.

Bulli vor Abnahme irgend eines Teiles abspritzen und waschen. Öltopf unter Luftfilter bis zur unteren Markierung mit Öl füllen (s. Nr. 16). Betriebsstoffe einfüllen (Nr. 5) und Kraftstoffanlage entlüften (Nr. 15). Einsatz des Kraftstoffilters auf Gebrauchsfähigkeit prüfen (Nr. 19). Ölfüllung in Hauptgetriebe und Achsantrieben kontrollieren und — wenn nötig — ergänzen. Maschine durchschmieren (Nr. 4). Batterie mit Akkumulatorensäure von vorgeschriebener Dichte füllen (Nr. 17). Luftdruck in den Reifen prüfen und ergänzen.

Vor dem Start Füllstutzen am Luftsaugrohr mit Motorenöl füllen. Motor in Betrieb setzen, auf Geräusch und Abdichtung prüfen. Kupplung, Schaltung und Bremsen prüfen.

Pflege der Bulli-Lackierung:

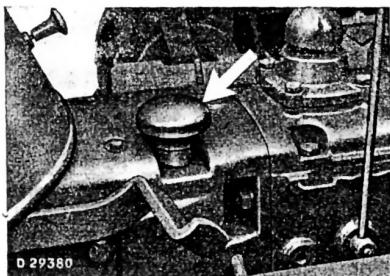
Zur Reinigung Bulli mit leichtem Wasserstrahl abspritzen, mit weicher Bürste oder Schwamm nachwaschen und trocknen. Starke Schmutzansammlungen oder verharzte Öle und Fette mit warmem Schmierseifenwasser oder Rei-Wasser abbürsten und mit klarem Wasser nachspülen und hierauf trocknen.

Zur Pflege der Lackierung und zum Schutz gegen Korrosion gereinigte Maschine mit Spindelöl oder Vaselineöl einreiben oder mit Polier-Emulsion (z. B. Gromalit) polieren.

Maschine keinesfalls mit Putzöl, Kraftstoff oder Lösungsmitteln waschen, da diese die Lackierung angreifen.

Bei Schlepper mit hydraulischem Kraftheber Ölstand für diesen prüfen und — wenn nötig — durch Einfüllen von Motorenöl SAE 10 (nicht HD-Öl) ergänzen.

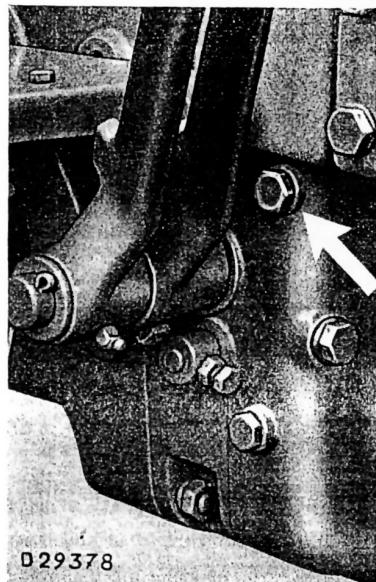
(Ablöfschraube für Hydrauliköl
s. Bild, Seite 12).



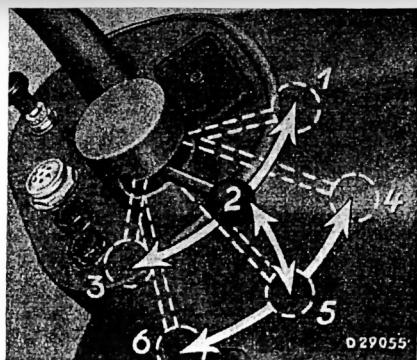
Einfüllverschraubung für Hydrauliköl

Der Ölstand muß bis zur Kontrollschraube reichen.

Vor Betätigung des Steuerhebels Schalthebel (siehe 6 auf Bild Seite 27) für Hydraulik-Pumpe (gleichzeitig für Mähwerksantrieb) einschalten.



Kontrollschraube für Hydrauliköl



Steuerhebel für Kraftheber

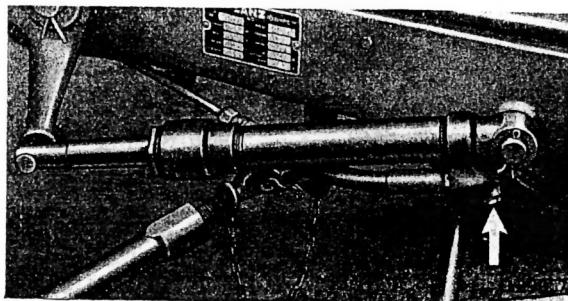
Kraftheber nur bei laufendem Motor und eingerückter Kupplung schalten. In den oberen Stellungen 1—2—3 des Steuerhebels wird der hintere, in den unteren Stellungen 4—5—6 der vordere Kraftheber betätigt.

heben { 1 heben
2 stop
3 senken

senken { 4 heben
5 stop
6 senken

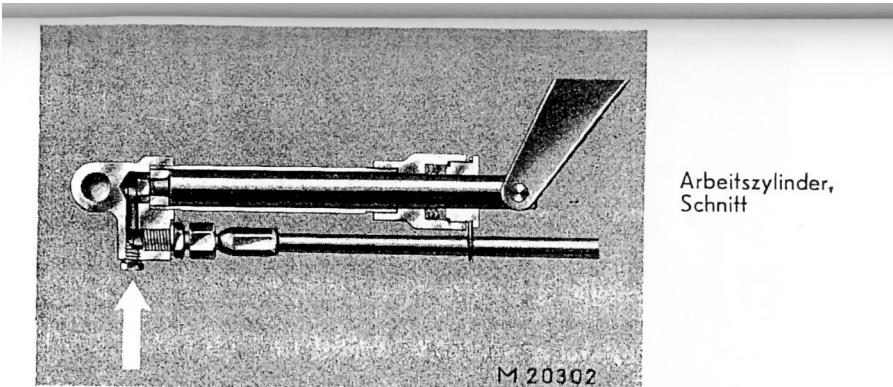
Bei Störungen an der hydraulischen Anlage zuerst Kontroll- und Einfüllschrauben entfernen und — wenn nötig — Ölstand ergänzen. Nach einer Neufüllung Motor in Gang setzen, Steuerhebel mehrmals

Vorderer Kraftheber
für
Mähwerk-Aushebung



Entlüftungsschraube

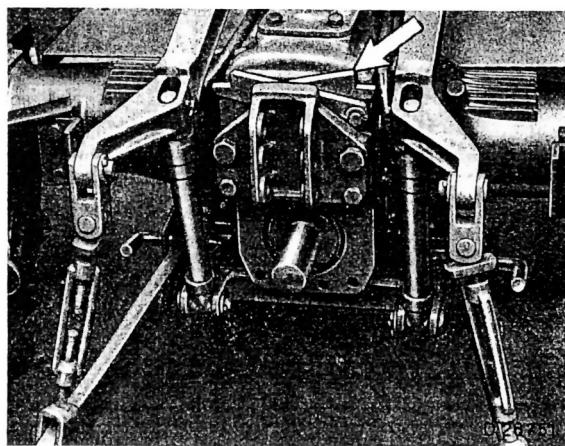
für jeden Kraftheber auf „Heben“ und „Senken“ stellen, bis Öl an der Entlüftungsöffnung des Arbeitszylinders blasenfrei austritt. Hierauf Öl bis zur Kontrollöffnung nachfüllen.



Entlüftungsschraube

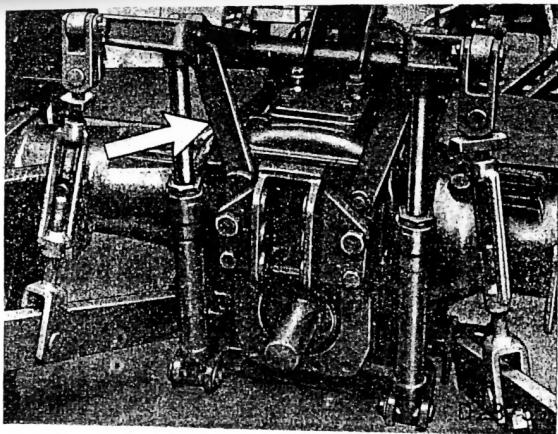
Zwecks Reinigung der Ventilsitze in der Hydraulikpumpe Entlüftungsschraube am Arbeitszylinder herausschrauben und Öl bei laufender Pumpe ausfließen lassen.

Aus- und Einbau von Teilen der Pumpe nur durch einen Fachmonteur vornehmen lassen.



Hinterer
Kraftheber
für Geräte

Zum Sperren des hinteren Krafthebers in der obersten Stellung dienen zwei umlegbare Klinken.



Die Klinken werden für Straßenfahrt mit hochgehobenem Arbeitsgerät unter die beiden Arme der Hebelwelle gestellt.

Sachverzeichnis

	Nr.		Nr.
Batterie	17	Lichtanlage	17
Bremsen, Nachstellung	22	Lichtstörungen	25
Bremsfußhebel	11	Airfilter	16
Differentialsperre	10	Aufreifen, Luftdruck	12
Düseneinbau	20	Mäherantrieb	14
Fett presse, Handhabung	3	Motor, Schmierung	1
Gangschaltung	9	Räderverstellung	13
Getriebe, Kontrolle des Ölstandes	2	Schmierplan	4
Hochdruckfettschmierung	3	Schmierung des Motors	1
Inbetriebnahme des Bulli	6	Sicherungen für die Lichtanlage	17
Kraftheber	29	Spurverstellung	13
Kraftstoffbehälter	5	Störungsplan	24
Kraftstoffabsperrventil	19	Überwinterung des Bulli	26
Kupplung, Nachstellung	21	Verbrennungsrückstände, Beseitigung	18
Ladezustand der Batterie	17	Zapfwelle	14
Lenkbremse	11		