

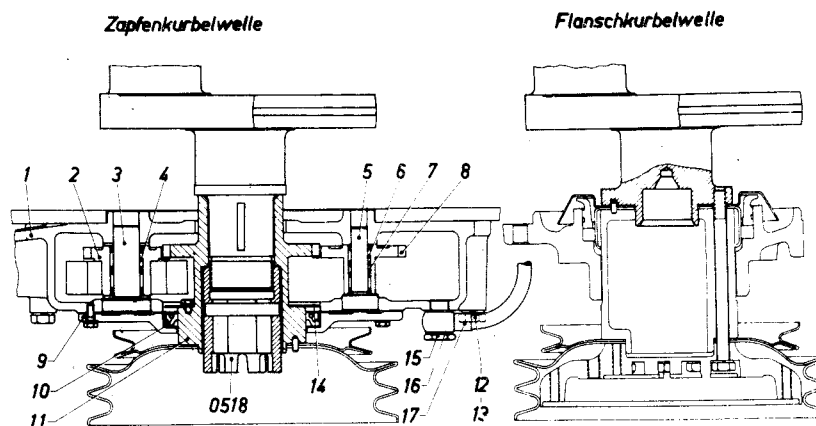
Vervielfältigung und Veröffentlichung dieses Rundschreibens ist ohne unser Einverständnis untersagt.

Betreff: 60/65 PS Deutz-Radschlepper F4L 514
Massenausgleichgetriebe

Zur Verbesserung der Standruhe und zur Beseitigung von Vibrationen ist ein Massenausgleichgetriebe, Teilnummer A 0152-05-71.10 entwickelt worden, welches am vorderen Ende der Kurbelwelle angebaut wird.

Etwa ab Schleppernummer 7908/58 und fortlaufend ab Schleppernummer 7908/186 wurden Massenausgleichgetriebe serienmässig eingebaut.

Massenausgleichgetriebe lassen sich nur an Kurbelwellen mit vorderem Zapfen anbauen. Vorübergehend wurden Motoren mit Flansch-kurbelwellen in Schlepper eingebaut. In diesem Fall ist für den Anbau eines Massenausgleichgetriebes die Kurbelwelle auszutauschen.



	Teilnummern	Stck.		Teilnummern	Stck.
1 Gehäuse	A 0152-05-71.01	1	9 Deckel	C 0152-05-71.13	1
2 Fliehkraft	E 0152-05-72.10	2	10 Abdichtring	A 105x130 DIN 6503	1
3 Bolzen	F 0152-05-71.03	2	11 Nabenrad	D 0152-05-71.17	1
4 INA-Nadelkäfig	INA-Nr.V-2-3017	2	12 Sechskantschraube	M 10x85 DIN 931 m8G	7
5 Bolzen	F 0152-05-71.07	1	13 Federring	B 10 DIN 127	7
6 INA-Nadelkäfig	HB 14x18x17 H4455	2	14 Spritzring	E 0152-05-71.37	2
7 Zwischenring	F 0152-05-37.11	1	15 Hohlachse	A 10 DIN 7623	1
8 Zwischenritzel	E 0152-05-37.06	1	16 Dichtring	A 16x22 DIN 7603	2
			17 Schmierölleitung	C 0152-16-202	1

Der Anbau des Massenausgleichgetriebes an älteren Schleppern ist nachträglich möglich. Hierzu sind die auf umseitiger Anweisung angegebenen Arbeiten erforderlich.

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ
Aktiengesellschaft

[Handwritten signature]

Nachträglicher Anbau, Schmierung u. Wartung von Massenausgleich-
getrieben A 0152-05-71.10 an den Schlepper-Motoren F4L 514.

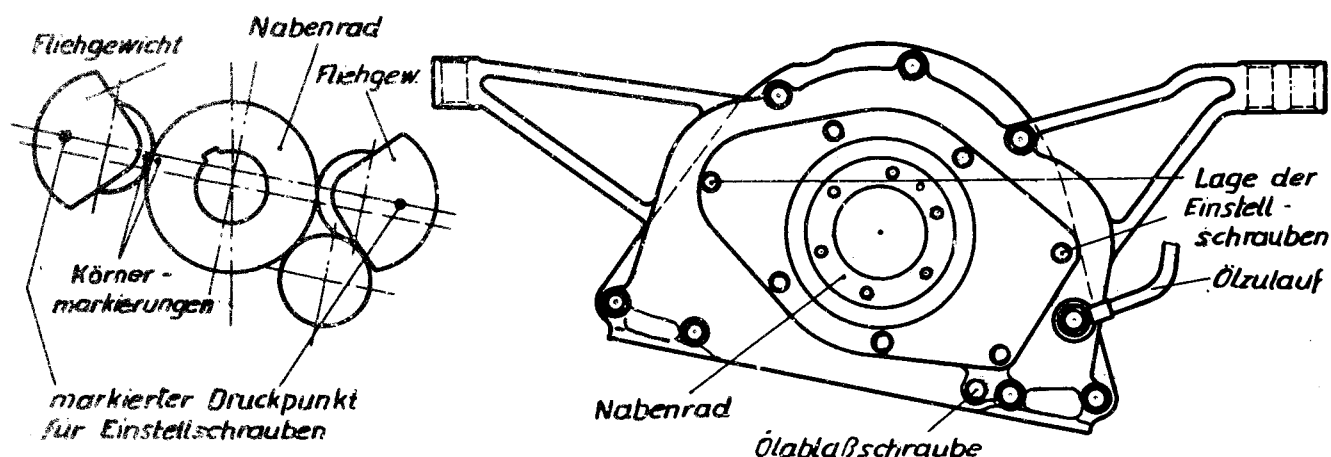
Bei nachträglichem Anbau von M.-Getrieben sind folgende Arbeiten erforderlich:

Folgende Teile vom Motor abbauen: Riemenscheiben 0523, vordere Motoraufhängung, Mutter 0518, Nabe 0514, Deckel 0144 mit Haltering 0150 und Dichtring 0151 sowie Spritzring 0510.

Anbau u. Einstellung des Massenausgleichgetriebes:

Das M.-Getriebe-Gehäuse ist nach Abbau seines Deckels und Ausbau des Nabenrades am Kurbelgehäuseoberteil mit einer Dichtung 0142 anzubauen. Die Fliehkgewichte sind vor der Montage des Nabenrades mit Hilfe je einer Einstellschraube (M6x25) in Montagestellung zu bringen. Diese, sowie die Lage der Einstellschrauben sind aus den Abbildungen ersichtlich. Beim Aufsetzen des Nabenrades auf die Kurbelwelle ist darauf zu achten, daß dessen Körnermarkierung mit denen des rechten Fliehkgewichtsrades (in Fahrtrichtung gesehen) übereinstimmen.

Dann sind die Einstellschrauben zu entfernen, die Kurbelwelle zu drehen und der einwandfreie Eingriff und Lauf der Zahnräder zu überprüfen. Zur weiteren Kontrolle möge dienen, daß sich bei oben liegender Paßfeder im Nabenrad die Kolben in den Totpunktlagen befinden. Gleichzeitig müssen die Gegengewichte des Ausgleichgetriebes unten stehen. Nach Verspannen des Nabenrades mit der Mutter 0518 ist der Deckel des M.-Getriebes mit Abdichtring zu montieren, zentrisch zur Nabe auszurichten und mit 7 Sechskantschrauben zu befestigen.



Schmierung: Als Schmieröl dient das Überlauföl der Kipphebel-schmierung des Zylinders Nr. 3, welches durch ein Rohr 12 x 1 von der Ablaufbohrung des Zylinderkopfaufsatzes in das M.-Getriebe geleitet wird. Damit von hier aus das Öl ins Kurbelgehäuse zurückfließen kann, muß die Abdichtung zwischen Motor und M.-Getriebe (Burgmannschnur) entfallen. Die durch Wegfall des Ölablaufrohres vom Zylinderkopf zum Kurbelgehäuse freiwerdende Bohrung im Kurbelgehäuseoberteil wird mit einer Verschlussschraube M 18 x 1,5 verschlossen.

Wartung: Die Schmierung des M.-Getriebes ist dem Ölkreislauf des Motors angeschlossen, so daß sich eine besondere Wartung erübrigt. Es ist jedoch darauf zu achten, daß bei der ersten Inbetriebnahme eines M.-Getriebes ca. 0,4 l Motoröl über den Zylinderkopfaufsatz des Zylinders Nr. 3 in das Getriebe eingefüllt werden.

Bei Schmierölwechsel im Motor ist auch das Öl des Massenausgleichgetriebes zu erneuern.