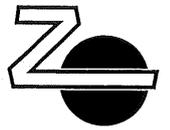
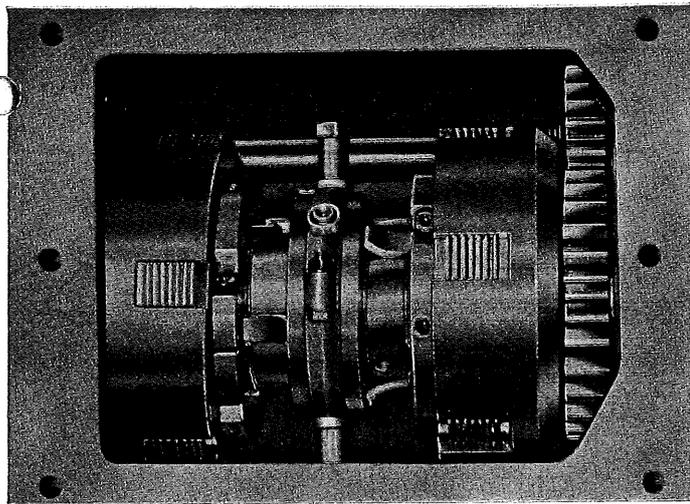


Europ L 500



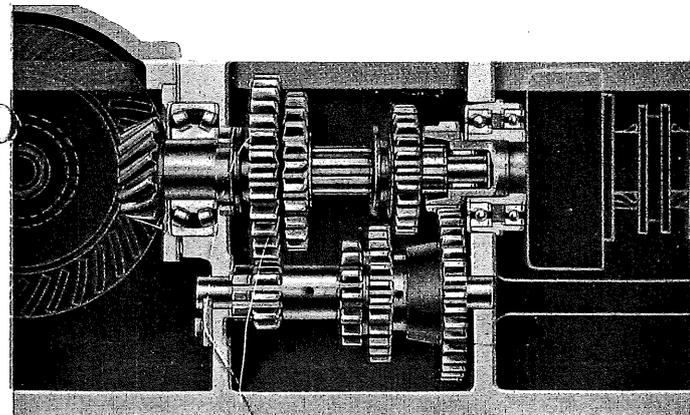
Der Motor ist ein guter Bekannter, luftgekühlt, Deutz-Diesel-Viertakt mit einer Dauerleistung von 30 PS nach DIN 6270 bei 1600 U/min., bzw. 35 PS nach SAE bei 1800 U/min. Seine Typenbezeichnung ist F 2 L 514. Bei der Neukonstruktion hatten wir keinen Grund, den Motor zu wechseln. Der niedrige Brennstoffverbrauch von 2 l/h, die stetige Betriebsbereitschaft, die sehr geringe Wartung und die wenigen Austauschteile sind alles Faktoren, die für die hohe Wirtschaftlichkeit dieses Antriebsaggregates bestimmend sind.

Zum Wechseln der Fahrtrichtung dient diese Umschaltkupplung. Damit wird von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt geschaltet, ohne daß die Einscheibenkupplung betätigt werden muß. Diese Kupplung ist eine Lamellenkupplung. Die Umschaltung erfolgt mechanisch durch einen Hebel. Das Nachstellen der Lamellen oder der Austausch der ganzen Lamellenkupplung ist vom Fahrerraum aus möglich, ohne daß der Getriebeblock zerlegt werden müßte.



Ein ganz normales, stabiles Vierganggetriebe mit Geradverzahnung ist hier genau richtig. Es sind damit Geschwindigkeiten bis 20 km/h vorwärts und 23 km/h rückwärts möglich.

Der 1. und 2. Gang sind Arbeitsgänge, der 3. und 4. Gang gelten als Transportgänge.



Das Antriebsmoment wird über ein Kegel- und Stirnradpaar vom Getriebe zu den Treibwellen weitergeleitet. Sofern in schwierigem Gelände ein Treibrad durchdreht, kann im Stillstand oder in ganz langsamer Fahrt die Ausgleichssperre, die in der Antriebsachse eingebaut ist, über einen Fußhebel eingeschaltet werden. Die Handbremse — Simplex Innenbackenbremse — wirkt auf die Vorgelegewelle des Treibachs-antriebes. Die Fußbremse — Servobremse — ist die Betriebsbremse und wirkt auf die Treibräder.

