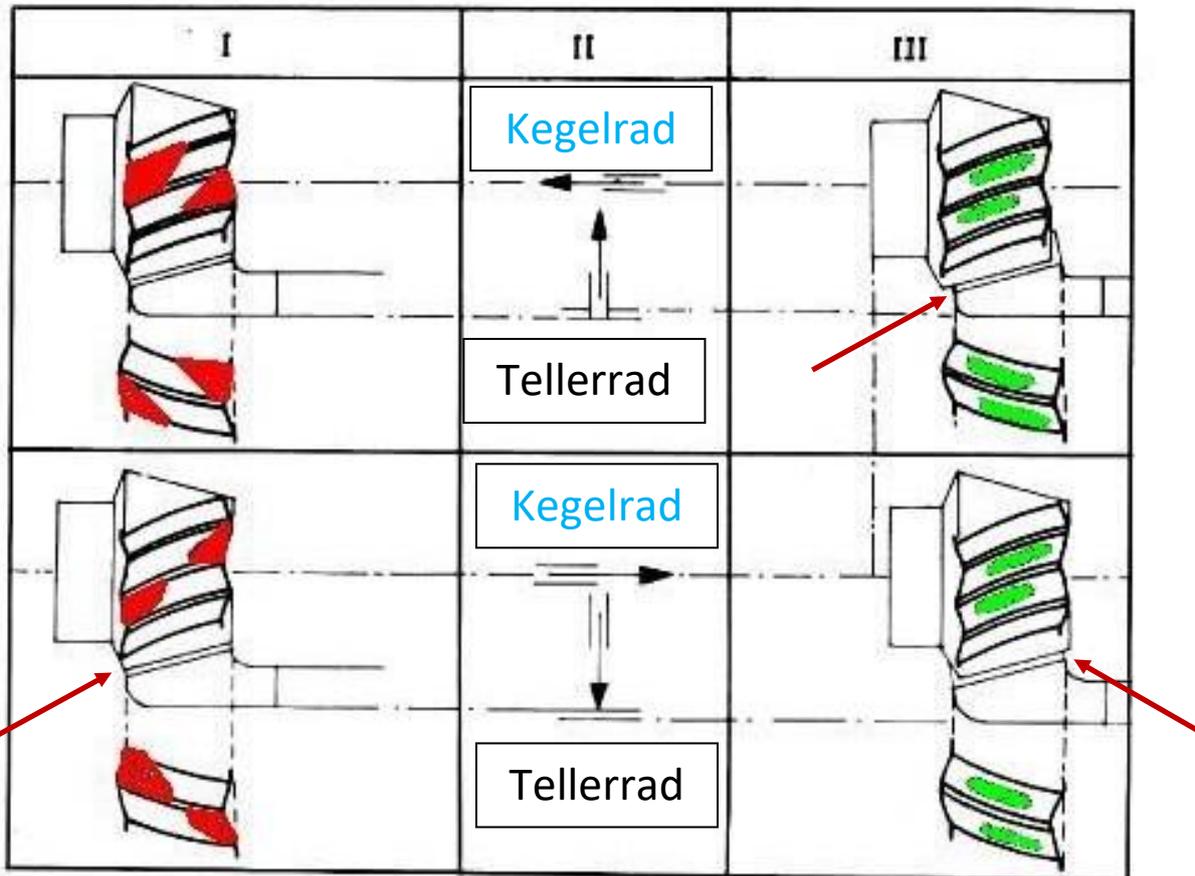


# Tragbildeinstellung am 612/xy



## Fall A:

Der Kegel ist zu nah am Tellerrad, das Tellerrad aber zu weit weg. Es ergibt sich ein Tragbild, das je am Ende der äußeren Flanken sitzt (I).

**Maßnahme:** Kegelrad zurücksetzen und Tellerrad näher zum Kegelrad schieben. Damit verschiebt sich das Tragbild zur Flankenmitte der beiden Zahnräder.

Im Zugfall (Antrieb vom Motor = Belastung) ist das Tragbild ziemlich mittig, im Schubfall etwas zur Wellenseite nach „hinten“ verschoben (am Kegelrad!).

## Fall B:

Der Kegel ist zu weit weg vom Tellerrad, aber das Tellerrad zu nah. Damit ergibt sich ein Tragbild je am Ende der Zahnflanken, aber zu tief. Es entsteht Spannung durch die zu enge Paarung.

**Maßnahme:** Das Kegelrad näher zum Tellerrad schieben, das Tellerrad aber leicht weg vom Kegelrad positionieren. Es müssen sich wieder dieselben Tragbilder ergeben.

## **Problem der Halbschalenbauweise am 612er:**

Man muss die Prozedur der Tragbildprüfung u.U. mehrmals wiederholen und dazu das Getriebe jedesmal verschließen und wieder öffnen, bis sich die Tragbilder ergeben. Das nervt ganz schön, wenn man ohne die Einstellvorrichtung arbeiten muss. Am offenen Getriebe kann man das Tragbild nicht einstellen, da sich die Zwischenwelle (mit dem Tellerrad) nicht fixieren lässt und diese dann ausweichen kann, was zum falschen Ergebnis führt.

Verwendet wird Tuschiepaste. Dort, wo sie verschwindet ist die Tragfläche – sie wird dabei abgerieben.

Die Stellringe am Hochschulter-Lager-Gehäusering 3309A der Kegelwelle sind ebenfalls möglicherweise nicht passend und müssen dann neu gedreht werden.

Zu Beginn stellt man das so ein, dass die Kegelpaarung von beiden Seiten die Zahnpaarung genau abdeckt. Es darf also kein Zahn überstehen, weder nach innen noch nach außen bei beiden! Dann kann man mal messen, ob die 0,1mm gegeben sind. Wenn's sehr klappert ist deutlich zu viel Spiel schon absehbar.

Man dreht am Handbremsrad, also der Zwischenwelle, wenn man die Tragbilder ermittelt, weil das am Kegelrad nicht geht. Man erreicht dabei jeweils das untere Tragbild des Schubfalles. Wenn das passt, ist auch das Zugprofil gegeben.

Am besten hält man die beim Ausbau gefundene Paarung mit den Passringen genau fest! Also genau messen und merken/aufschreiben/markieren, welche Scheibe (Kegelwelle 3309A) und welches Passblatt (Zwischenwelle und dessen Deckel) wo saßen!

Achtung: die Dicke der Papier-Dichtungen ist ebenfalls zu berücksichtigen!

Es KANN sein, dass die ursprüngliche Paarung mit den gefundenen Einstellungen wieder passt, muss aber nicht!

Die Paarung wird nach Ermittlung des Tragbildes auf die leiseste Einstellung fixiert.

Weitere Erklärungen SIEHE Handbuch dazu!!!

Griaßle vom Oberschwob

Martin

© 06.05.21 für das Deutzforum nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr!