



Technische Daten

Einstellmaße und Toleranzen

B 622

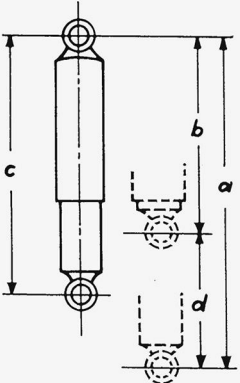
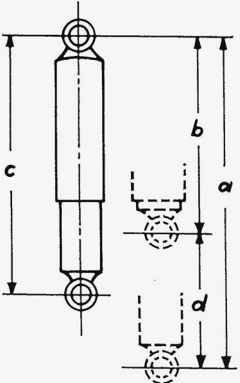
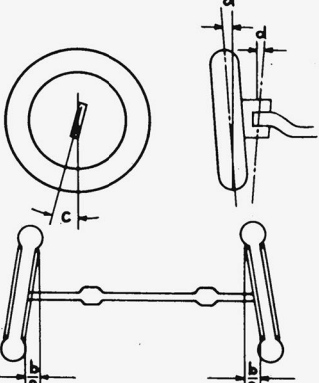
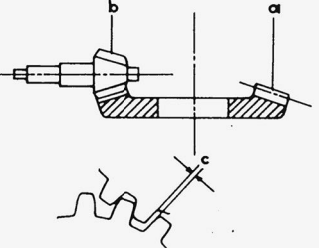
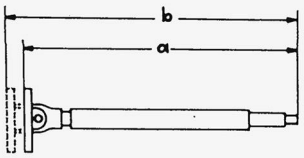
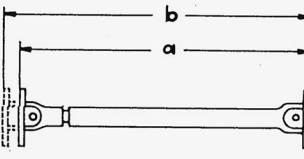
(Angaben vorbehaltlich, da diese ggf. durch technische Neuerungen bedingt Veränderungen unterliegen)

(Ausgabe vom 16.12.59)

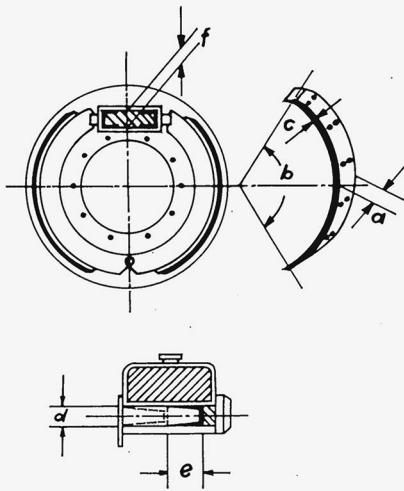
Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben

Baureihe des Fahrgestells Baureihe des Motors Bauart des Motors Fahrgestellnummer ab: Motornummer D4M 3,3 II ab:	B 622 D 4 M 3,3 II 4-Takt-Diesel 670 001 710 683	
<u>Abmessungen</u> a) Radstand b) Spurweite vorn hinten Wendekreis - Ø ca. c) Bodenfreiheit bel. ca. d) Fahrzeug-Länge e) Breite f) Höhe (ohne Plane) g) Überhang vorn h) hinten i) Ladefläche Länge k) Breite l) Höhe m) Höhe über Fahrbahn: beladen unbeladen	2,8 m 1700 mm 1500 mm 13 m 240 mm 5900 mm 2280 mm 2365 mm 1280 mm 1820 mm 3800 mm 2100 mm 400 mm 1085 mm 1175 mm	
<u>Gewichte</u> zul. Gesamtgewicht Fahrgestellgewicht m. Fahrerhaus ohne Fahrerhaus Fahrgestell-Tragfähigkeit m. Fahrerhaus Leergewicht a) Nutzlast b) zul. Vorderachsdruk c) zul. Hinterachsdruk Motorgewicht (ohne Wasser u. Öl) zul. Anhängergesamtgewicht	5400 kg 2160 kg 1750 kg 3240 kg 2550 kg 2850 kg 1800 kg 3700 kg 290 kg bis 5000 kg	
<u>Füllmengen</u> a) Motor-Ölwechsel b) Kühlanlage Frostschutzmittel bis 20° C über 20° C Kraftstoffbehälter c) Getriebe-Ölwechsel d) Hinterachs-Ölwechsel e) Luftfilter	7 l 15 l 5 l 6,5 l 90 l 2,5 l 5,25 l 0,2 l	

	<p><u>Leistungen</u></p> <p>Zylinderzahl</p> <p>Zylinderanordnung</p> <p>a) Zylinderbohrung</p> <p>b) Hub</p> <p>c) Hubraum</p> <p>Verdichtungsverhältnis</p> <p>Höchstleistung bei 2800 U/min</p> <p>d) max. Drehmoment bei 1700 U/min</p> <p>Literleistung</p> <p>Niedr. Kraftstoffverbrauch</p> <p>Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung</p> <p>Spez. Drehzahl des Motors</p> <p>Mittl. Arbeitsdruck bei max. Drehm. Höchstleistung</p> <p>Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 (bei Meßgeschwindigkeit 66 km/h)</p>	<p>4</p> <p>in Reihe</p> <p>94 Ø mm</p> <p>120 mm</p> <p>3331 cm³</p> <p>1 : 19,5</p> <p>70 PS (nach DIN 70030)</p> <p>20,3 mkg</p> <p>21,02 PS/l</p> <p>190 g/PSH bei 1000 U/min</p> <p>11,2 m/sek</p> <p>1950 U/min (bei 60 km/h)</p> <p>8,1 kg/cm² (1700 U/min)</p> <p>7,0 kg/cm² (2800 U/min)</p> <p>12,3 l/100 km</p>
	<p>Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen:</p> <p>1. Gang</p> <p>2. Gang</p> <p>3. Gang</p> <p>4. Gang (Höchstgeschwindigkeit)</p> <p>Rückwärts-Gang</p>	<p>bei 2800 U/min</p> <p>13,5 km/h</p> <p>28 km/h</p> <p>51,5 km/h</p> <p>86 km/h</p> <p>11 km/h</p>
	<p>a) Steigfähigkeit in den Gängen</p> <p>1. Gang</p> <p>2. Gang</p> <p>3. Gang</p> <p>4. Gang</p> <p>Rückwärts-Gang</p>	<p>(vollbelastet!)</p> <p>24 %</p> <p>11 %</p> <p>5 %</p> <p>2 %</p> <p>30 %</p>
<p align="center">Gruppe 03 Federung und Stoßdämpfer</p>		
	<p>Vorderfeder-Bauart</p> <p>a) Länge</p> <p>Breite</p> <p>Blattzahl</p> <p>b) Blattstärke</p> <p>max. Federbelastung</p> <p>spez. Durchfederung</p> <p>c) Federbüchse-Ø u. Länge</p>	<p>halb ellipt. Längsfeder</p> <p>1000 mm</p> <p>60 mm</p> <p>6</p> <p>8 mm</p> <p>775 kg</p> <p>7 mm/100 kg</p> <p>16x20x59 mm</p>
	<p>Hilfsfeder Bauart</p> <p>a) Länge</p> <p>Breite</p> <p>Blattzahl</p> <p>b) Blattstärke</p> <p>spez. Durchfederung</p> <p>Hinterfeder Bauart</p> <p>c) Länge</p> <p>Breite</p> <p>Blattzahl</p> <p>d) Blattstärke 7 Blatt à</p> <p>4 Blatt à</p> <p>spez. Durchfederung</p> <p>e) Federbüchse-Ø u. Länge</p> <p>max. Federbelastung hinten (Hinterfeder + Hilfsfeder)</p>	<p>Stützfeder gegen Rahmen</p> <p>900 mm</p> <p>60 mm</p> <p>4</p> <p>7 mm</p> <p>12 mm/100 kg</p> <p>halb ellipt. Längsfeder</p> <p>1200 mm</p> <p>60 mm</p> <p>11</p> <p>8 mm (von oben)</p> <p>7 mm (von unten)</p> <p>8,3 mm/100 kg</p> <p>22x27x59 mm</p> <p>1575 kg</p>

<p>Stoßdämpfer vorn 132 033 0100</p> <p>a) Länge - ausgezogen</p> <p>b) - zusammengedrückt</p> <p>c) - Einbau</p> <p>d) Hub</p> <p>Prüfhub</p> <p>Drehzahl</p> <p>Zugstufe</p> <p>Druckstufe</p>	<p>463 mm</p> <p>298 mm</p> <p>380 mm</p> <p>165 mm</p> <p><u>25 mm</u> <u>100 mm</u></p> <p>100 U/min 100 U/min</p> <p>210 kg 480 kg</p> <p>70 kg 160 kg</p>	
<p>Stoßdämpfer hinten 132 033 02 00</p> <p>a) Länge - ausgezogen</p> <p>b) - zusammengedrückt</p> <p>c) - Einbau</p> <p>d) Hub</p> <p>Prüfhub</p> <p>Drehzahl</p> <p>Zugstufe</p> <p>Druckstufe</p>	<p>550 mm</p> <p>340 mm</p> <p>445 mm</p> <p>210 mm</p> <p><u>25 mm</u> <u>100 mm</u></p> <p>100 U/min 100 U/min</p> <p>80 kg 270 kg</p> <p>15 kg 30 kg</p>	
<p align="center">Gruppe 04 Vorderachse</p>		
<p>Vorderachse Bauart</p> <p>a) Radsturz</p> <p>b) Vorspur</p> <p>c) Nachlauf leer</p> <p>beladen (volle Last)</p> <p>d) Spreizung</p>	<p>Faustachse</p> <p>1° 30'</p> <p>0 bis 3 mm</p> <p>4°</p> <p>4° 30'</p> <p>7° 30'</p>	
<p align="center">Gruppe 06 Hinterachse</p>		
<p>Hinterachse Bauart</p> <p>Hinterachsuntersetzung</p> <p>a) Tellerrad Zähnezahl</p> <p>b) Kegelrad Zähnezahl</p> <p>c) Zahnradflankenspiel zwischen Teller u. Kegelrad</p>	<p>Tragachse</p> <p>1 : 5,143</p> <p>36</p> <p>7</p> <p>0,15 bis 0,20 mm</p> <p><i>~ 6,18</i> <i>(37/6)</i></p>	
<p align="center">Gruppe 07 Gelenkwelle</p>		
<p>Zwischenwelle</p> <p>a) zusammengeschobene Länge</p> <p>b) Einbaulänge</p> <p>max. Unwucht</p>	<p>nur 3,2 m Radst.</p> <p>1080 mm</p> <p>1109 mm</p> <p>30 cmg bei 2800 U/min</p>	
<p>Gelenkwelle hinten</p> <p>a) zusammengeschobene Länge</p> <p>b) Einbaulänge</p> <p>max. Unwucht</p>	<p><u>2,8 m Radst.</u> <u>3,2 m Radst.</u></p> <p>1890 mm 1170 mm</p> <p>1906 mm 1198 mm</p> <p>30 cmg bei 2800 U/min</p>	

Gruppe 08 Bremse



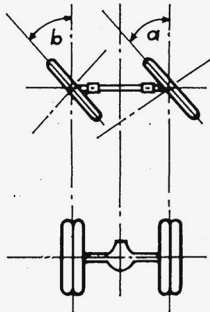
Fabrikat u. Typ der Bremsen
Art
wirksame Gesamtbremsfläche

a) Bremsbelag Breite
b) Sektor
c) Dicke
Bremsstrommel \varnothing
Ausdreh-Grenzmaß

d) Hauptbremszylinder
e) Hub
f) Radbremszylinder vorn
hinten

Borgward / Teves
Öldruckbremse mit Druckluftvorspann
1608 cm² (je Rad 402 cm²)
60 mm
115 °
6 mm
350 mm
+3 mm (353 \varnothing mm)
28,57 \varnothing mm
36 mm
28,57 \varnothing mm
25,4 \varnothing mm

Gruppe 11 Lenkung

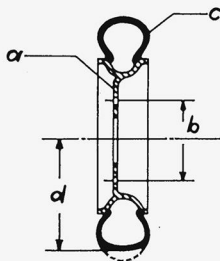


Fabrikat
Type
Gesamt-Übersetzung
Lenkradumdrehungen bei Gesamt-
ausschlag

a) äußerer Radeinschlag
b) innerer Radeinschlag
Lenkrad \varnothing

ZF-Gemmer-Lenkung
G D 48
1 : 23,1
4,42
30°
39°
450 \varnothing

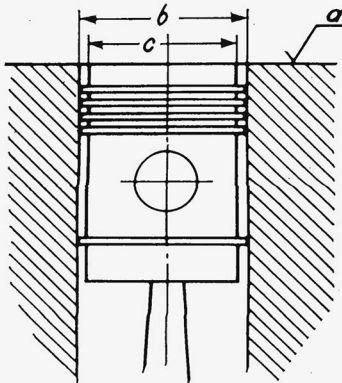
Gruppe 12 Räder und Bereifung



Räder Art
Anzahl
a) Felgenreöße vorn u. hinten
b) Lochkreis \varnothing
Anzahl der Löcher
c) Reifengröße
Luftdruck vorn
hinten
d) wirksamer Reifenradius (dyn.)

Stahlscheib.-Rad
2 vorn 4 hinten (1 Reserve)
5,0 x 20
205 mm
6
6,50 - 20 extra Transport
4,5 atÜ
4,5 atÜ
421 mm

Gruppe 30 Motor



Zylinderblock
a) auf der Kopffläche des Zylinder-
blockes eingeschlagen
(Zyl. Bohrungskennzahl)

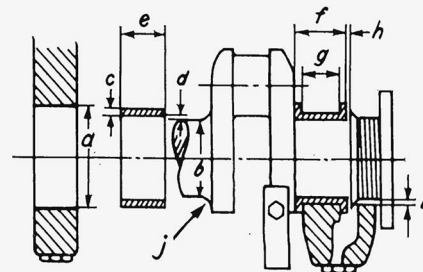
0
+ 1
+ 2
+ 3
+ 8
+ 9
+10

Reparaturstufe Übermaß
1 0,5 mm
2 1,0 mm
Spaltmaß

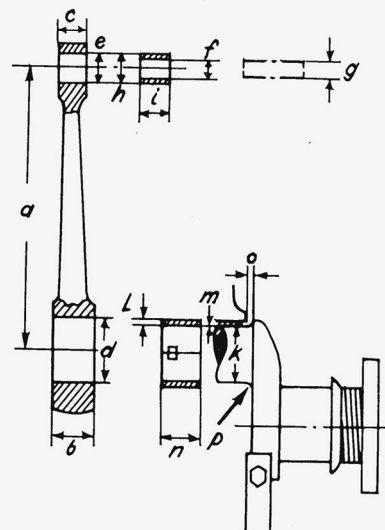
b) Grenzmaß der Zyl. Bohrung c) Kolben \varnothing

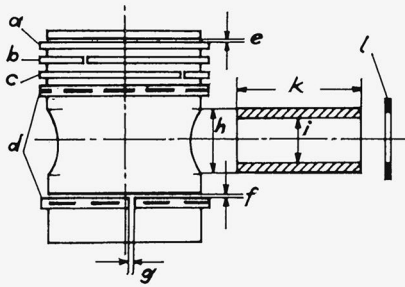
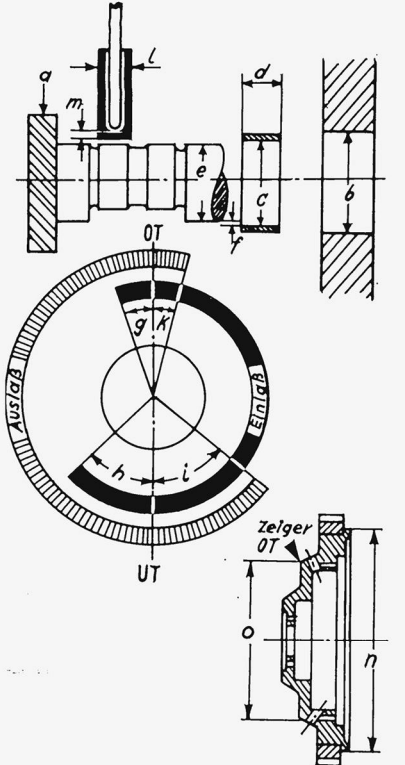
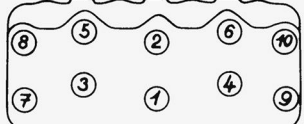
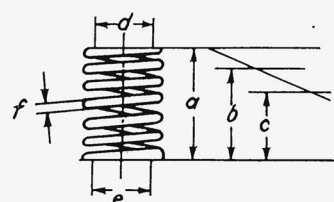
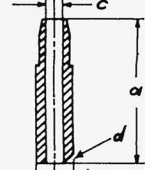
94,000 \varnothing mm - 94,009 \varnothing mm	93 92 mm
94,010 \varnothing mm - 94,019 \varnothing mm	93,93 mm
94,020 \varnothing mm - 94,029 \varnothing mm	93,94 mm
94,030 \varnothing mm - 94,039 \varnothing mm	93,95 mm
94,080 \varnothing mm - 94,089 \varnothing mm	94,00 mm
94,090 \varnothing mm - 94,099 \varnothing mm	94,01 mm
94,100 \varnothing mm - 94,109 \varnothing mm	94,02 mm
94,500 mm - 94,509 mm	94,42 mm
95,000 mm - 95,009 mm	94,92 mm
0,00 mm	

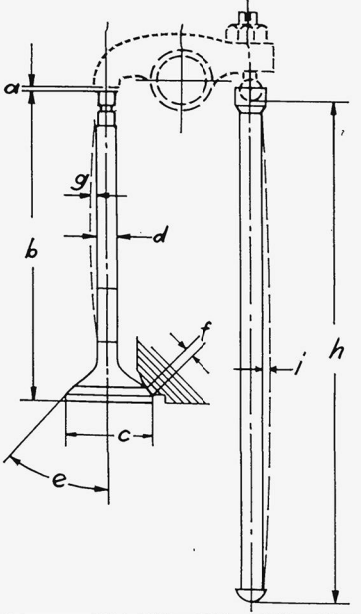
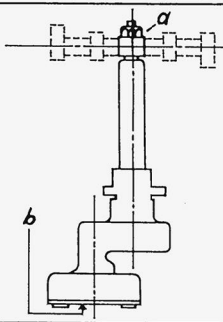
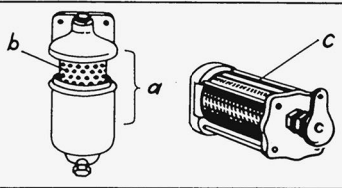
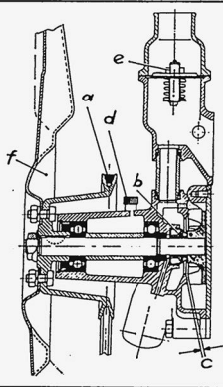
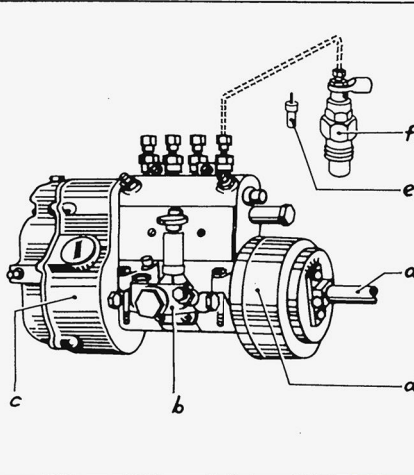
<u>Kurbelwelle</u>		geschlagen in einem Stück Lagerzapfen gehärtet Gegengewichte angeschraubt 5 mal $80 \text{ } \varnothing \text{ H } 6 = +0,019$	
Lagerung der Kurbelwelle			
a) Lagerbohrung im Gehäuse		b) für Zapfen \varnothing	
Kurbelwellenlagerschalen		c) Wandstärke	
<u>Reparaturstufe</u>	<u>normal</u> <u>Untermaß</u>	72 $\varnothing 6 \text{ mm} =$	3,980 - 3,970 mm
1	0,25 mm	71,75 $\varnothing 6 \text{ mm} =$	4,105 - 4,095 mm
2	0,5 mm	71,5 $\varnothing 6 \text{ mm} =$	4,230 - 4,220 mm
3	0,75 mm	71,25 $\varnothing 6 \text{ mm} =$	4,355 - 4,345 mm
4	1,0 mm	71 $\varnothing 6 \text{ mm} =$	4,480 - 4,470 mm
d) Lagerspiel der Hauptlager		0,028 - 0,086 mm	
e) Breite der Lagerschale I. Lager		36 mm	
II. + IV. Lager		28 mm	
III. Lager		40 mm	
f) V. Lager		normal	Reparaturstufe 1 2 3 4
g) Innenbreite der V. Lagerschale		46 f 8	46,25 46,5 46,75 47 mm
h) Axialspiel des Paßlagers		38 H7 mm = (+0,025)	
Werkstoff der Lagerschalen		0,025 - 0,103 mm	
Anzugsmoment d. Hauptlagerschr.		Dreistofflager	
i) Einbauspiel am Öl-Rücklaufgew.		16 mkg	
zulässiger Schlag i. mittleren Hauptlager		0,120 - 0,196 mm	
zulässige Unrundung im Hauptlager		0,04 mm beim Einspannen des I. + V. Lagers	
zulässige Konizität in Lagerlänge		0,006 mm	
j) Schleifradien der Lagerzapfen		0,01 mm	
		2,5 $+0,3$ $-0,2$ mm	

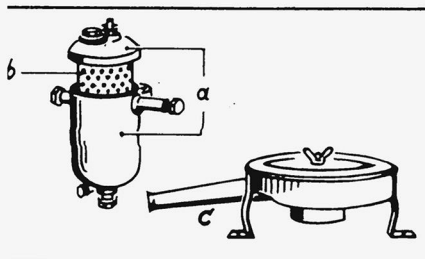
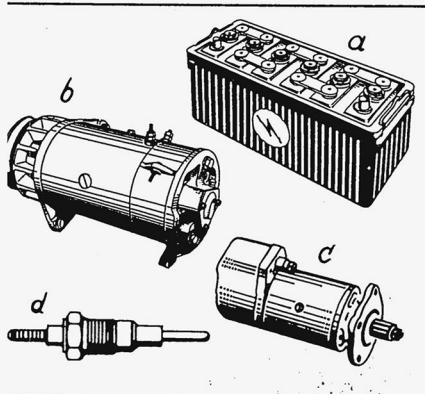


<u>Pleuelstange</u>			
a)	Länge	220 $\pm 0,15$ mm	
b)	Breite unten	36 $-0,15$ $-0,20$ mm	
c)	Breite oben	31 $+0,3$ mm	
d)	Bohrung \varnothing unten	68 $\varnothing \text{ H } 6 \text{ mm} = (+0,019)$	
e)	Bohrung \varnothing oben	33 $\varnothing \text{ H } 7 \text{ mm} = (+0,025)$	
Pleuelbüchse		f) Büchsen \varnothing (eingebaut)	g) Bolzen \varnothing
Bolzen Kennzeichen Farbe (weiß)		30,011 - 30,014 mm	30,000 - 29,997 mm
(schwarz)		30,008 - 30,011 mm	29,997 - 29,994 mm
h) Außen \varnothing		33 $\varnothing s 6 \text{ mm} = (+0,059)$ $(+0,043)$	
i) Breite		31 $\pm 0,15$ mm	
Pleuellagerschalen		k) Zapfen \varnothing	l) Wandstärke
<u>Reparaturstufe</u>	<u>normal</u> <u>Untermaß</u>	62 $\text{h } 6 \text{ mm} =$	2,985 - 2,975 mm
1	0,25 mm	61,75 $\text{h } 6 \text{ mm} =$	3,110 - 3,100 mm
2	0,5 mm	61,5 $\text{h } 6 \text{ mm} =$	3,235 - 3,225 mm
3	0,75 mm	61,25 $\text{h } 6 \text{ mm} =$	3,360 - 3,350 mm
4	1,0 mm	61 $\text{h } 6 \text{ mm} =$	3,485 - 3,475 mm
m) Lagerspiel der Pleuellagerschale		0,030 - 0,088 mm	
n) Breite der Pleuellagerschalen		30 - 0,1 mm	
o) Axialspiel der Pleuelstange		0,150 - 0,239 mm	
Werkstoff der Lagerschalen		Dreistofflager	
Anzugsmoment f. Pleuelschrauben		6,5 - 7 mkg	
zulässiger Gewichtsunterschied der Pleuelstangen		höchstens 5 g	
zulässige Unrundung im Pleuel-Lagerzapfen		0,006 mm	
p) Schleifradien der Lagerzapfen		2,5 $+0,3$ $-0,2$ mm	

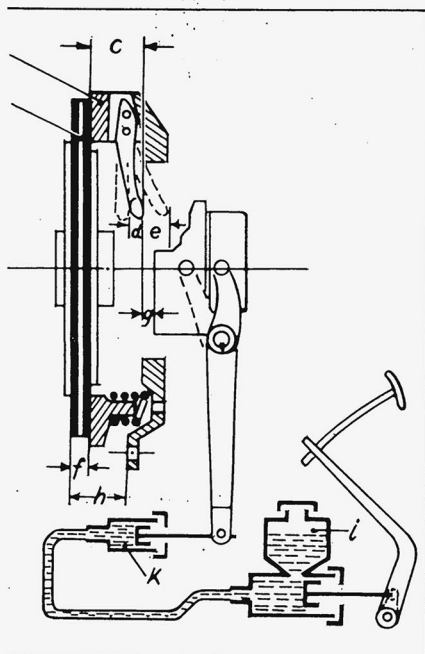


	<p><u>Kolben mit Kolbenbolzen</u> Kolben-Typ</p> <p>a) Kompressionsring in Nute I b) Kompressionsring II c) Nasenring III d) Ölschlitzring IV+V e) Höhenspiel der Kompressionsringe Nasenring f) Ölschlitzringe g) Spaltmaß an der Stoßstelle h) Kolbenbolzen \varnothing Kennzeichen Farbe weiß schwarz i) Innen \varnothing k) Länge l) Kolbenbolzensicherung</p>	<p>Kolben \varnothing (siehe unter Zyl.-Block) Vollschaft-Mahle 2K 15452/8 15 f 94/86 x 3 CrS 10 f 94/86 x 3 JF 30 f 94/86 x 3 40 f 94/86 x 5 0,06 - 0,087 mm 0,045 - 0,072 mm 0,025 - 0,052 mm 0,25 - 0,40 mm</p> <table><tr><th>Kolbenbolzen</th><th>Kolbenauge</th></tr><tr><td>30,000 \varnothing - 29,997 \varnothing mm</td><td>29,996 \varnothing - 29,993 \varnothing mm</td></tr><tr><td>29,997 \varnothing - 29,994 \varnothing mm</td><td>29,993 \varnothing - 29,990 \varnothing mm</td></tr><tr><td>16 \varnothing mm</td><td></td></tr><tr><td>82 mm</td><td></td></tr><tr><td>30 \varnothing x 1,2 DIN 472</td><td></td></tr></table>	Kolbenbolzen	Kolbenauge	30,000 \varnothing - 29,997 \varnothing mm	29,996 \varnothing - 29,993 \varnothing mm	29,997 \varnothing - 29,994 \varnothing mm	29,993 \varnothing - 29,990 \varnothing mm	16 \varnothing mm		82 mm		30 \varnothing x 1,2 DIN 472																			
Kolbenbolzen	Kolbenauge																															
30,000 \varnothing - 29,997 \varnothing mm	29,996 \varnothing - 29,993 \varnothing mm																															
29,997 \varnothing - 29,994 \varnothing mm	29,993 \varnothing - 29,990 \varnothing mm																															
16 \varnothing mm																																
82 mm																																
30 \varnothing x 1,2 DIN 472																																
	<p><u>Nockenwelle</u></p> <p>a) Antrieb Nockenwelle gelagert b) Bohrungs \varnothing im Gehäuse c) Nockenwellenlager Innen \varnothing (eingepreßt und nachgearbeitet) d) Breite I + IV Lager II + III Lager e) Lagerzapfen \varnothing f) Lagerspiel Nockenwellenverstellung möglich Steuerzeiten g) Einlaß öffnet h) Einlaß schließt i) Auslaß öffnet k) Auslaß schließt l) Stoßelkappen \varnothing m) Bodenhöhe n) Schwungrad \varnothing Kupplungsseite o) bei Zeigerspitze Schwungradverstellung</p> <p>Anzugsmoment d. Schwungradschr.</p>	<p>schrägverzahnte Stirnräder im Motorgehäuse 4 mal 50 \varnothing H6 mm = (+ 0,016) 46 \varnothing H7 mm = (+ 0,025) 32 \pm 0,1 mm 26 \pm 0,1 mm 46 \varnothing f7 mm = (- 0,025) (- 0,050) 0,025 - 0,075 mm 1° 30' - bei Ventilspiel 0,27 mm gemessen!</p> <table><tr><th colspan="2">bei n)</th><th>bei o)</th></tr><tr><td>18° v. OT = 58,4 mm v. OT</td><td></td><td>49,5 mm</td></tr><tr><td>48° n. UT = 155 mm n. UT</td><td></td><td>132 mm</td></tr><tr><td>52° v. UT = 168 mm v. UT</td><td></td><td>144 mm</td></tr><tr><td>14° n. OT = 45,4 mm n. OT</td><td></td><td>38,5 mm</td></tr><tr><td>22 \varnothing f7 mm = (- 0,020) (- 0,041)</td><td></td><td></td></tr><tr><td>5,5 \pm 0,2 mm</td><td></td><td></td></tr><tr><td>371 \varnothing mm</td><td></td><td></td></tr><tr><td>315 \varnothing mm</td><td></td><td></td></tr><tr><td>1° auf dem Schwungrad \varnothing gemessen bei n) = 3,24 mm bei o) = 2,75 mm</td><td></td><td></td></tr></table> <p>10 mkg</p>	bei n)		bei o)	18° v. OT = 58,4 mm v. OT		49,5 mm	48° n. UT = 155 mm n. UT		132 mm	52° v. UT = 168 mm v. UT		144 mm	14° n. OT = 45,4 mm n. OT		38,5 mm	22 \varnothing f7 mm = (- 0,020) (- 0,041)			5,5 \pm 0,2 mm			371 \varnothing mm			315 \varnothing mm			1° auf dem Schwungrad \varnothing gemessen bei n) = 3,24 mm bei o) = 2,75 mm		
bei n)		bei o)																														
18° v. OT = 58,4 mm v. OT		49,5 mm																														
48° n. UT = 155 mm n. UT		132 mm																														
52° v. UT = 168 mm v. UT		144 mm																														
14° n. OT = 45,4 mm n. OT		38,5 mm																														
22 \varnothing f7 mm = (- 0,020) (- 0,041)																																
5,5 \pm 0,2 mm																																
371 \varnothing mm																																
315 \varnothing mm																																
1° auf dem Schwungrad \varnothing gemessen bei n) = 3,24 mm bei o) = 2,75 mm																																
	<p><u>Zylinderkopf</u> Anzugsmoment d. Zylinderkopfmuttern Reihenfolge des Anziehens</p>	<p>einteilig Spezial-Guß in 3 Stufen anziehen 6 mkg \rightarrow 12 mkg \rightarrow 16 mkg siehe Abbildung (nach 20-30 min. Laufzeit nochm. prüfen)</p>																														
	<p>a) Ventulfeder ungespannte Länge b) geschlossenes Ventil c) geöffnetes Ventil d) oberer Innen \varnothing e) unterer Innen \varnothing f) Drahtstärke wirksame Windungen Gesamtwindungen</p>	<p>48,5 mm Federbel. 0 kg Einbaumaß 40,5 mm Federbel. 18 kg 31,5 mm Federbel. 41,5 kg 23,5 \varnothing mm 25,3 \varnothing mm 4 mm 4 $\frac{3}{4}$ 7</p>																														
	<p>a) Ventulführung - Länge b) Außen \varnothing c) Innen \varnothing Material d) Achtung! Fase nur bei Einlaßventil</p>	<p>69 mm 16 \varnothing s 6 mm = (+ 0,039) (+ 0,028) 10 \varnothing H8 mm = (+ 0,022) GG 26</p>																														

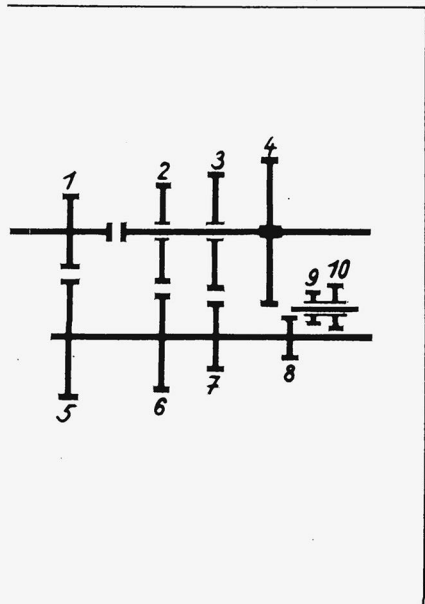
<p>a) Ventilspiel bei warmem Motor</p> <p>b) Ventil - Länge</p> <p>c) Kegel \varnothing</p> <p>d) Schaftstärke</p> <p>e) Kegelwinkel</p> <p>f) Sitzbreite</p> <p>g) zulässiger Schlag am Ventilschaft zulässiger Schlag am Ventilkegel</p> <p>h) Stoßstangen-Länge</p> <p>i) zulässiger Schlag der Stoßstange</p>	<p>Einlaß und Auslaß 0,20 mm (Bei laufendem Motor einstellen!)</p> <p>138 mm</p> <p>Einlaß 41 mm Auslaß 39 \varnothing mm 10 \varnothing e7 mm = (- 0,025) 45° (- 0,040)</p> <p>Einlaß 1,5 + 0,2 mm, Auslaß 2 + 0,2 mm</p> <p>0,02 mm</p> <p>0,03 mm</p> <p>329,8 mm</p> <p>0,1 - 0,2 mm</p>	
<p><u>Ölpumpe</u> Bauart</p> <p>a) Antrieb</p> <p>b) Ansaug-Grobfilterung Öldruck bei mittlerer Drehzahl Kurbelgehäuse - Entlüftung</p>	<p>Zahnradpumpe von der Nockenwelle</p> <p>Drahtsieb vor der Ölpumpe ca. 1,0 atü (bei warmem Motor)</p> <p>1 Öldunstentlüfter ins Freie</p>	
<p><u>Ölfilterung</u></p> <p>a) Nebenstromölfilter</p> <p>b) Micronic-Filtereinsatz</p> <p>c) Spaltfiltereinsatz (im Hauptstrom)</p>	<p>Knecht FO 253/1</p> <p>Knecht EN 110</p> <p>Knecht FOR 015/10</p>	
<p><u>Wasserpumpe</u></p> <p>a) Antrieb der Wasserpumpe</p> <p>b) Abdichtung der Wasserpumpe</p> <p>c) Spaltmaß zw. Gehäuse u. Flügelrad</p> <p>d) Schmierung</p> <p>e) Thermostat Öffnungstemperatur</p> <p>f) Ventilator</p>	<p>Flügelpumpe mit Ventilator zusammen am Motorgehäuse befestigt</p> <p>von der Kurbelwelle durch Keilriemen 9,5 x 1200/1250</p> <p>Gleitringdichtung AB 16,5 - 35 - 16/6 0,3 - 0,5 mm</p> <p>Schmierfettbüchse 80° ± 2° C</p> <p>aus einem Stück 500 \varnothing mm dyn. ausgewuchtet</p>	
<p><u>Einspritzpumpe</u> Art</p> <p>a) Antrieb</p> <p>b) Kraftstoffpumpe</p> <p>c) Regler</p> <p>d) Spritzversteller m. autom. Verstellung</p> <p>e) Einspritzdüse</p> <p>f) Einspritzdüsenhalter</p> <p>Einspritzdruck</p> <p>Förderbeginn - Einbauzustand bei 2800 U/min</p> <p>max. Fördermenge pro 1000 Hub</p> <p>Arbeitsfolge</p>	<p>Bosch PE 4 A 70 B 412 RS 386/1</p> <p>Kolbenpumpe direkt über Stirnräder</p> <p>FP/KE 22 AC 153</p> <p>R Q 250/1425 A 334 d</p> <p>EP/SA 450 - 1400 A5 AR 15</p> <p>DN 4 SD 128</p> <p>KCA 30 SD 15</p> <p>130 atü</p> <p>16° v. OT auf Schwungscheibe 51,8 mm</p> <p>26° v. OT auf Schwungscheibe 84,2 mm</p> <p>57,2 - 60,2 cm³ bei 700 U/min</p> <p>56,5 - 59,5 cm³ bei 1100 U/min</p> <p>57,5 - 59,5 cm³ bei 1400 U/min</p> <p>1-3-4-2</p>	

	a) Kraftstofffilter mit Einsatz b) Micronic-Einsatz c) Ölbadluftfilter	Knecht FB 402 Knecht EK 402 Mann u. Hummel ALO 5 S 12
	a) Batterie: Spannung und Kapazität b) Lichtmaschine Regler an der Zwischenwand c) Anlasser Übersetzung Anlasser/Schwungrad d) Glühstiftkerzen	12 Volt 135 Amp./Std. Bosch LJ/GJM 160/12-1600R1 ohne Regler Bosch RS/UA 160/12/24 Bosch BNG 4/12 CR 201 Schubankeranlasser 9 : 132 = (1 : 14,66) Bosch KE/GSA 12/1

Gruppe 31 Kupplung

	Fabrikat Type a) Druckplatte b) Kupplungsscheibe (m. Torsionsd.) c) Einstellmaß von Ausrückhebel bis z. Auflagefläche d. Kuppl.-Scheibe d) Ausrückweg e) Abnutzung zulässig bis: f) Kupplungsscheiben Breite Belag verbraucht bei g) Spiel zw. Ausrücklager und Ausrückhebel h) Tiefenmaß von Auflagefläche der Kupplungsanschraubplatte zur Auf- lagefläche der Kupplungsscheibe im Schwungrad i) Geberzylinder k) Nehmerzylinder	Fichtel & Sachs Einscheiben - trocken G 22 KZ mit Torsionsdämpfer Fichtel & Sachs G 22 K Fichtel & Sachs G 22 Z $40,7 \pm 0,3$ mm 10 mm 14 mm $9,1 + 0,3$ mm gespannt $9,8 + 0,3$ mm ungesp. 6 mm 3 mm 30 - 0,2 mm 19,05 \varnothing mm 30 mm Hub 25,4 \varnothing mm 23 mm Hub
--	---	---

Gruppe 32 Getriebe

	Fabrikat Gänge 1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang Rückwärts-Gang Tachometerantrieb Tachometer Wegdrehzahl	Borgward 4 V. 1 R. (2 - 4 Gg. synchronisiert) <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Übersetzung</th> <th colspan="2">zusammengeschaltet sind</th> </tr> <tr> <th>Zahnrad</th> <th>Zähnezahl.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 : 6,42</td> <td>$\frac{14}{58}$</td> <td>$\frac{18 \cdot 31}{41 \cdot 11}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 3,1</td> <td>$\frac{13}{57}$</td> <td>$\frac{18 \cdot 34}{41 \cdot 25}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 1,675</td> <td>$\frac{12}{56}$</td> <td>$\frac{18 \cdot 25}{41 \cdot 34}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 1</td> <td colspan="2">direkter Antrieb</td> </tr> <tr> <td>1 : 7,8</td> <td>$\frac{14}{58} \cdot 9/10$</td> <td>$\frac{18 \cdot 31}{41 \cdot 11} \cdot 14/17$</td> </tr> </tbody> </table> Schraubenrad 4 Zähne/Ritzel 9 Zähne (übersetzt 1 : 2,25) VDO K 12. 140. 20/33/39 0,875 (bei Übersetzung 7 : 36)	Übersetzung	zusammengeschaltet sind		Zahnrad	Zähnezahl.	1 : 6,42	$\frac{14}{58}$	$\frac{18 \cdot 31}{41 \cdot 11}$	1 : 3,1	$\frac{13}{57}$	$\frac{18 \cdot 34}{41 \cdot 25}$	1 : 1,675	$\frac{12}{56}$	$\frac{18 \cdot 25}{41 \cdot 34}$	1 : 1	direkter Antrieb		1 : 7,8	$\frac{14}{58} \cdot 9/10$	$\frac{18 \cdot 31}{41 \cdot 11} \cdot 14/17$
Übersetzung	zusammengeschaltet sind																					
	Zahnrad	Zähnezahl.																				
1 : 6,42	$\frac{14}{58}$	$\frac{18 \cdot 31}{41 \cdot 11}$																				
1 : 3,1	$\frac{13}{57}$	$\frac{18 \cdot 34}{41 \cdot 25}$																				
1 : 1,675	$\frac{12}{56}$	$\frac{18 \cdot 25}{41 \cdot 34}$																				
1 : 1	direkter Antrieb																					
1 : 7,8	$\frac{14}{58} \cdot 9/10$	$\frac{18 \cdot 31}{41 \cdot 11} \cdot 14/17$																				