



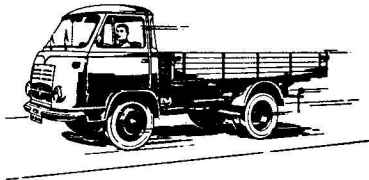
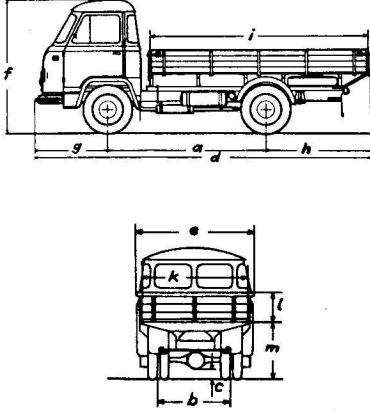
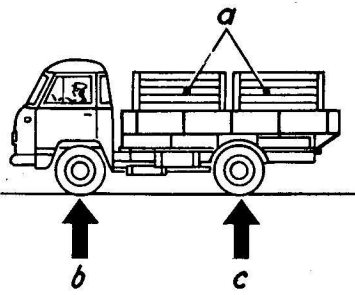
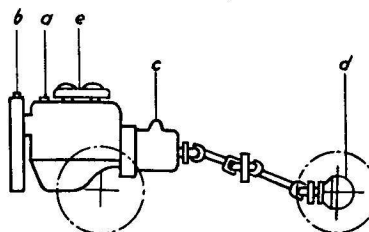
# Technische Daten Einstellmaße und Toleranzen B 655

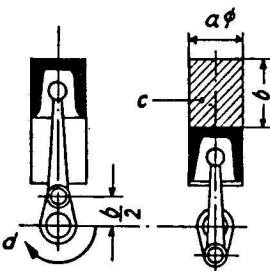
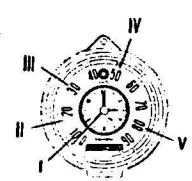
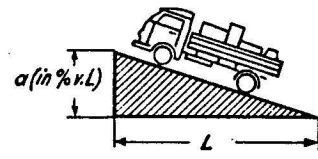
Ersetzt Ausgabe vom 17. 2. 1960

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

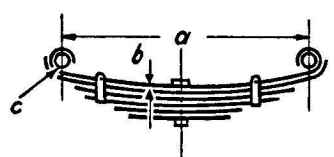
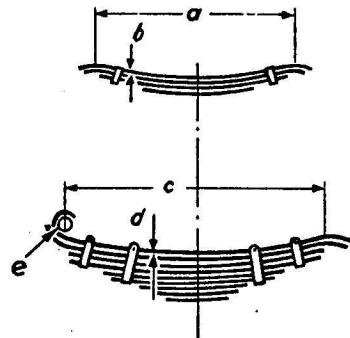
(Ausgabe vom 18.10.60)

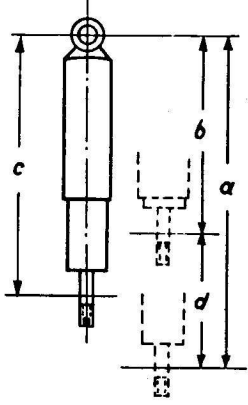
## Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben

Baureihe des Fahrgestells Baureihe des Motors Bauart des Motors Fahrgestellnummer ab: Motornummer D 6 M 5 II ab:	B 655 D 6 M 5 II 4-Takt-Diesel Wirbelkammer 906 001 472 500						
<u>Abmessungen</u>		Pritsche	Pritsche	Kipper			
a) Radstand	m	3,2	3,7	3,2			
b) Spurweite vorn	mm	1800	1800	1800			
hinten	mm	1620	1620	1620			
Wendekreis - Ø ca.	m	13,5	14,8	13,5			
c) Bodenfreiheit bel. ca.	mm	240	240	240			
d) Fahrzeug-Länge	mm	6320	7230	5880			
e) Breite	mm	2420	2420	2420			
f) Höhe (ohne Plane)	mm	2470	2470	2470			
g) Überhang vorn	mm	1280	1280	1280			
h) hinten	mm	1840	2250	1400			
i) Ladefläche Länge	mm	4250	5250	3400			
k) Breite	mm	2220	2220	2100			
l) Höhe	mm	480	480	400			
m) Höhe über Fahrbahn: beladen	mm	1170	1170	1230			
<u>Gewichte</u> in kg N) 8.25-20 Normal bei Bereifung V) 8.25-20 Verstärkt		N	V	N	V	V	
zul. Gesamtgewicht		8800	9300	8800	9300	9300	
Fahrgestellgewicht m. Fahrerhaus		3000	3015	3040	3055	3015	
ohne Fahrerhaus		2590	2575	2630	2645	2575	
Fahrgestell-Tragfähigkeit							
m. Fahrerhaus		5800	6285	5760	6245	6285	
Leergewicht		3685	3700	3825	3840	4135	
a) Nutzlast		5100	5600	4975	5460	5165	
b) zul. Vorderachsdruck		2800	2850	2800	2850	2925	
c) zul. Hinterachsdruck		6100	6600	6100	6600	6600	
Motorgewicht (ohne Wasser u. Öl)		390	390	390	390	390	
zul. Anhängergesamtgewicht		8000	9000	8800	9000	9000	
<u>Füllmengen</u>							
a) Motor-Ölwechsel		11 l					
b) Kühlanlage		21 l					
Frostschutzmittel bis -20° C		7 l					
bis -30° C		9 l					
Kraftstoffbehälter		100 l					
c) Getriebe-Ölwechsel		5 l					
d) Hinterachs-Ölwechsel		7,5 l					
e) Luftfilter		0,4 l					

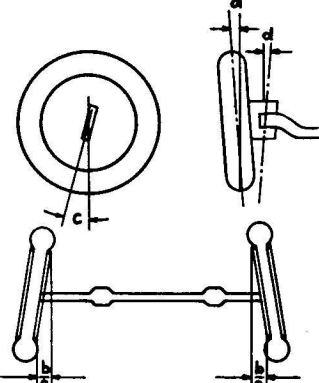
	<p><b>Leistungen</b>  Zylinderzahl  Zylinderanordnung  a) Zylinderbohrung  b) Hub  c) Hubraum  Verdichtungsverhältnis  Höchstleistung bei 2800 U/min  d) max. Drehmoment bei 1600 U/min  Literleistung  Niedr. Kraftstoffverbrauch  Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung  Spez. Drehzahl des Motors  Mittl. Arbeitsdruck bei max. Drehm.  Höchstleistung  Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030 (bei Meßgeschwindigkeit 66 km/h)</p>	<p>6  in Reihe  94 <math>\varnothing</math> mm  120 mm  4996 cm<sup>3</sup>  1 : 19,5  110 PS (nach DIN 70 030)  32 mkg  22 PS/l  190 g/PS<sub>h</sub> bei 1000 U/min  11,2 m/sek  2110 U/min (bei 60 km/h)  8,1 kg/cm<sup>2</sup> (1600 U/min)  7,0 kg/cm<sup>2</sup> (2800 U/min)  14,5 l/100 km</p>
	<p>Höchstgeschwindigkeit in den Gängen:  1. Gang ( I )  2. Gang ( II )  3. Gang ( III )  4. Gang ( IV )  5. Gang ( V )  Rückwärtsgang</p>	<p>bei 2800 U/min  9 km/h  16,5 km/h  30 km/h  51 km/h  80 km/h  11 km/h</p>
	<p>a) Steigfähigkeit in den Gängen  1. Gang  2. Gang  3. Gang  4. Gang  5. Gang  Rückwärtsgang</p>	<p>(vollbelastet!)  36 %  18 %  9,4 %  4,8 %  2,5 %  29,7 %</p>

### Gruppe 03 Federung und Stoßdämpfer

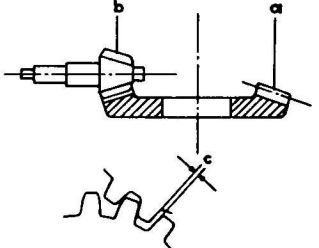
	<p>Vorderfeder-Bauart  a) Länge  Breite  Blattzahl  b) Blattstärke  spez. Durchfederung  c) Federbüchse-<math>\varnothing</math> u. Länge  max. Federbelastung</p>	<p>halbellipt. Längsfeder  1180 mm  70 mm  10  2 <math>\Delta</math> 9 mm; 2 <math>\Delta</math> 8 mm; 6 <math>\Delta</math> 7 mm  7 mm/100 kg  20 x 25 x 69 mm  1250 kg</p>
	<p>Hilfsfeder Bauart  a) Länge  Breite  Blattzahl  b) Blattstärke  spez. Durchfederung  Hinterfeder Bauart  c) Länge  Breite  Blattzahl  d) Blattstärke  spez. Durchfederung  e) Federbüchsen-<math>\varnothing</math> u. Länge  max. Federbelastung hinten (Hinterfeder u. Hilfsfeder)</p>	<p>Stützfeder gegen Rahmen  900 mm  70 mm  7  8 mm  4,5 mm/100 kg  halbellipt. Längsfeder  1300 mm  70 mm  14  9 <math>\Delta</math> 8 mm; 5 <math>\Delta</math> 9 mm  5,1 mm/100 kg  25 x 30 x 69 mm  2685 kg</p>

<p>Stoßdämpfer vorn 140 033 01 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>520 mm</p> <p>325 mm</p> <p>395 mm</p> <p>195 mm</p> <p>25 mm</p> <p>100 U/min</p> <p>170 kg</p> <p>65 kg</p> <p>100 U/min</p> <p>440 kg</p> <p>140 kg</p>	
---	---	---

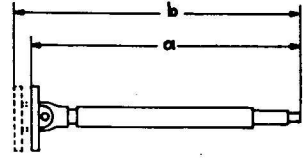
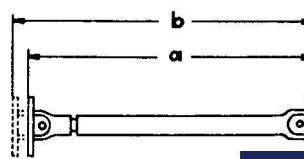
### Gruppe 04 Vorderachse

<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 - 3 mm</p> <p>2° 50' (-30')</p> <p>4° 30'</p> <p>4° 30'</p>	
--	--	--

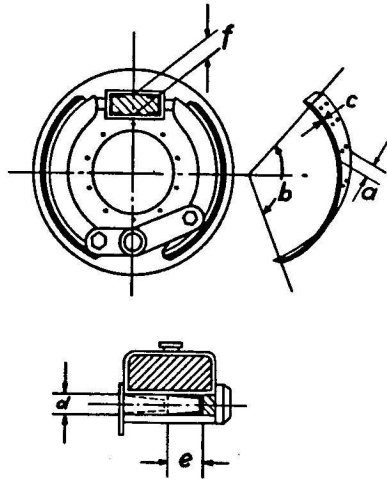
### Gruppe 06 Hinterachse

<p>Hinterachse Bauart</p> <p>Hinterachsuntersetzung</p> <p>a) Tellerrad Zähnezahl</p> <p>b) Kegelrad Zähnezahl</p> <p>c) Zahnradflankenspiel zwischen Teller- und Kegelrad</p>	<p>Tragachse</p> <p>1 : 6,166</p> <p>37</p> <p>6</p> <p>0,20 bis 0,25 mm</p>	
--	--	---

### Gruppe 07 Gelenkwelle

<p>Gelenkwelle Getr.-Zwischenlager</p> <p>a) zusammengeschobene Länge</p> <p>b) Einbaulänge</p> <p>max. Unwucht</p>	<p>3,2 m Radstand</p> <p>3,7 m Radstand</p> <p>790</p> <p>1270 mm</p> <p>810</p> <p>1300 mm</p> <p>30 cmg bei 2800 U/min</p>	
<p>Gelenkwelle von Zwischenlager zur Hinterachse</p> <p>a) zusammengeschobene Länge</p> <p>b) Einbaulänge</p> <p>max. Unwucht</p>	<p>3,2 und 3,7 m Radstand</p> <p>940 mm</p> <p>960 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  $\varnothing$

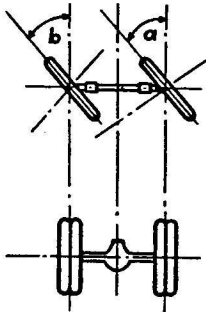
Ausdreh-Grenzmaß

- d) Hauptbremszylinder  
e) Hub  
f) Radbremszylinder vorn  
hinten

Borgward / Teves  
Öldruckbremse mit Druckluftvorspann  
2656 cm<sup>2</sup> (je Rad 664 cm<sup>2</sup>)

80 mm  
115°  
8 mm  
400  $\varnothing$  mm  
+ 3 mm (403  $\varnothing$  mm)  
31,8  $\varnothing$  mm  
75 mm  
38,1  $\varnothing$  mm  
31,8  $\varnothing$  mm

## Gruppe 11 Lenkung



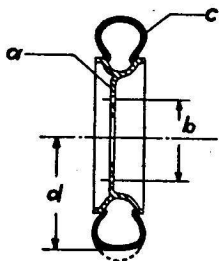
Fabrikat  
Type  
Gesamt-Übersetzung  
Lenkradumdrehungen bei Gesamt-  
ausschlag

- a) äußerer Radeinschlag  
b) innerer Radeinschlag  
Lenkrad  $\varnothing$

ZF-Gemmer-Lenkung  
73 G D 58  
1 : 24,4

5,5  
34°  
45°  
500  $\varnothing$

## Gruppe 12 Räder und Bereifung



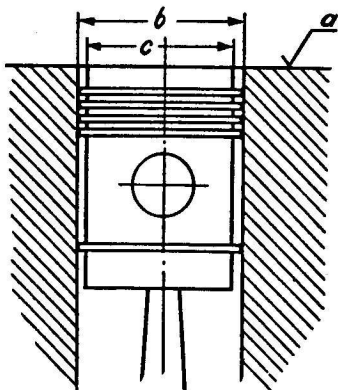
- Räder Art  
Anzahl  
a) Felgengröße vorn u. hinten  
b) Lochkreis  $\varnothing$   
Anzahl der Löcher

- c) Reifengröße  
Luftdruck vorn  
hinten  
d) wirksamer Reifenradius (dyn.)

Stahlscheiben-Rad  
2 vorn 4 hinten (1 Reserve)

6,5 - 20  
275 mm  
8  
8.25 x 20 eHD normal | 8.25x20 eHD verstärkt  
5 atÜ | 5 atÜ  
466 mm

## Gruppe 30 Motor



### Zylinderblock

- a) auf der Kopfplatte 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 $\varnothing$ mm - 94,509 $\varnothing$ mm	94,42 mm
95,000 $\varnothing$ mm - 95,009 $\varnothing$ mm	94,92 mm
0,00 mm	

## Kurbelwelle

### Lagerung der Kurbelwelle

a) Lagerbohrung im Gehäuse  
Kurbelwellenlagerschalen

Reparaturstufe	normal Untermaß
1	0,25 mm
2	0,5 mm
3	0,75 mm
4	1,0 mm

d) Lagerspiel der Hauptlager  
e) Breite der Lagerschale I. Lager  
II - III - V - VI. Lager  
IV. Lager

f) VII. Lager

g) Innenbreite der VII. Lagerschale

h) Axialspiel des Paßlagers

Werkstoff der Lagerschalen

Anzugsmoment d. Hauptlagerschr.

i) Einbauspiel am Öl-Rücklaufgew.

zulässiger Schlag i. mittleren

Hauptlager

zulässige Unrundung im Hauptlager

zulässige Konizität in Lagerlänge

j) Schleifradien der Lagerzapfen

geschlagen in einem Stück

Lagerzapfen gehärtet

Gegengewichte angeschraubt

7 mal

80  $\varnothing$  H 6 = + 0,019

b) für Zapfen $\varnothing$	c) Wandstärke
72 i6 mm =	3,980 - 3,970 mm
71,75 i6 mm =	4,105 - 4,095 mm
71,5 i6 mm = +0,012 -0,007	4,230 - 4,220 mm
71,25 i6 mm =	4,355 - 4,345 mm
71 i6 mm =	4,480 - 4,470 mm

0,028 - 0,086 mm

36 mm

28 mm

40 mm

normal	Reparaturstufe 1	2	3	4
46 f 8	46,25	46,5	46,75	47 mm

38 H 7 mm = (+ 0,025)

0,025 - 0,103 mm

Dreistofflager

16 mkg

0,120 - 0,196 mm

0,04 mm beim Einspannen des I. + VII. Lagers

0,006 mm

0,01 mm

2,5 + 0,3  
- 0,2 mm

## Pleuelstange

a) Länge  
b) Breite unten  
c) Breite oben  
d) Bohrung  $\varnothing$  unten  
e) Bohrung  $\varnothing$  oben

Pleuelbüchse

Bolzen Kennzeichen Farbe (weiß)

(schwarz)

h) Außen  $\varnothing$

i) Breite

Pleuellagerschalen

Reparaturstufe	normal Untermaß
1	0,25 mm
2	0,5 mm
3	0,75 mm
4	1,0 mm

m) Lagerspiel der Pleuellagerschale

n) Breite der Pleuellagerschalen

o) Axialspiel der Pleuelstange

Werkstoff der Lagerschalen

Anzugsmoment f. Pleuelschrauben

zulässiger Gewichtsunterschied  
der Pleuelstangen

zulässige Unrundung im Pleuel-  
Lagerzapfen

p) Schleifradien der Lagerzapfen

220  $\pm$  0,15 mm

36 - 0,20 mm

31 + 0,3 mm

68  $\varnothing$  H 6 mm = (+ 0,019)

33  $\varnothing$  H 7 mm = (+ 0,025)

f) Büchsen  $\varnothing$  (eingebaut)

g) Bolzen  $\varnothing$

30,011 - 30,014 mm

30,000 - 29,997 mm

30,008 - 30,011 mm

29,997 - 29,994 mm

33  $\varnothing$  s 6 mm = (+ 0,059)

(+ 0,043)

31  $\pm$  0,15 mm

k) Zapfen  $\varnothing$

l) Wandstärke

62 h 6 mm =

2,985 - 2,975 mm

61,75 h 6 mm =

3,110 - 3,100 mm

61,5 h 6 mm = -0,019

3,235 - 3,225 mm

61,25 h 6 mm =

3,360 - 3,350 mm

61 h 6 mm =

3,485 - 3,475 mm

0,030 - 0,088 mm

30 - 0,1 mm

0,150 - 0,239 mm

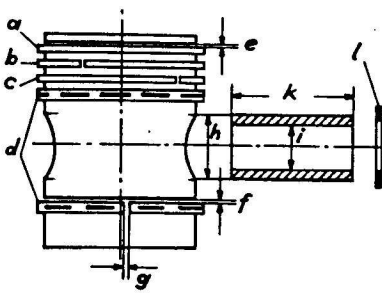
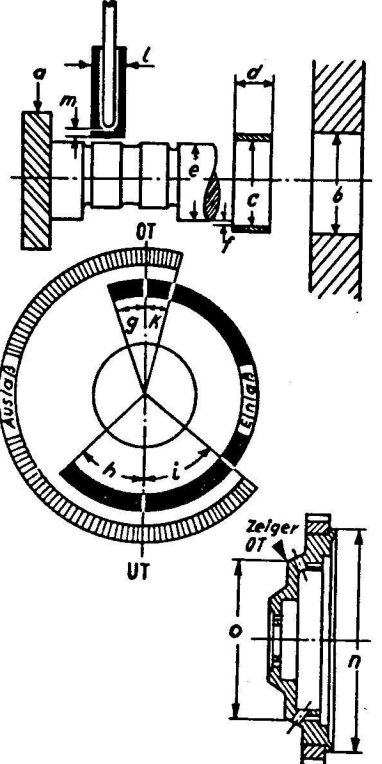
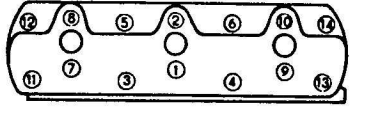
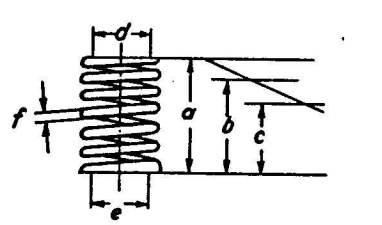
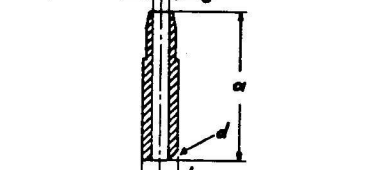
Dreistofflager

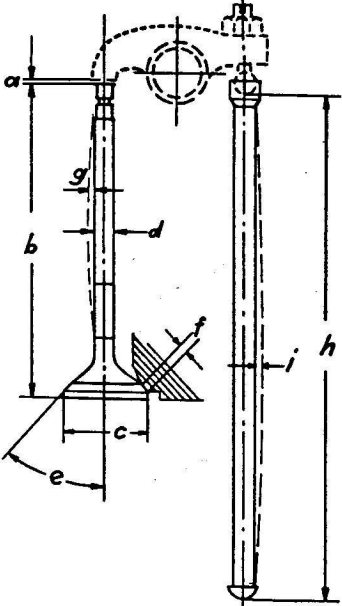
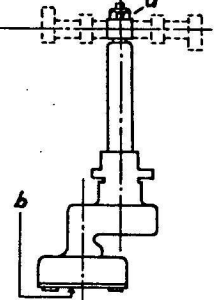
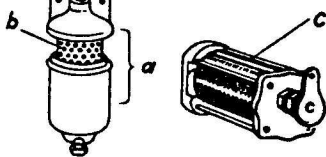
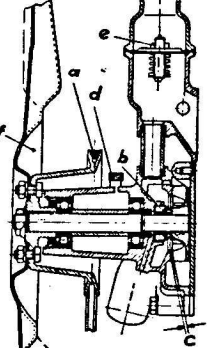
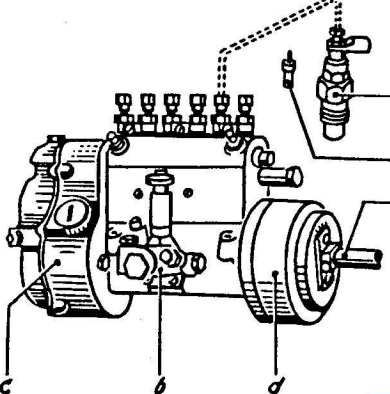
6,5 - 7 mkg

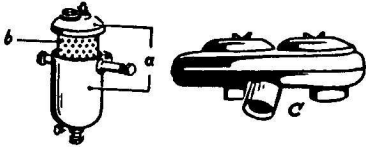
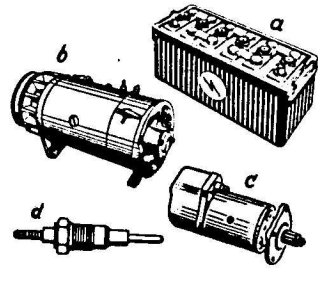
höchstens 5 g

0,006 mm

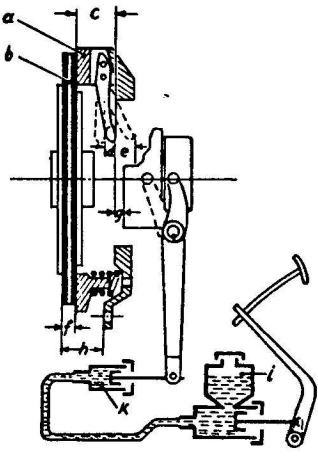
2,5 + 0,3  
- 0,2 mm

	<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) Höhengspiel der Kompressionsringe Nasenring f) Ölschlitzringe g) Spaltmaß an der Stoßstelle f. Ringe h) Kolbenbolzen <math>\varnothing</math> Kennzeichen Farbe weiß schwarz i) Innen <math>\varnothing</math> k) Länge l) Kolbenbolzensicherung</p>	<p>Kolben <math>\varnothing</math> (siehe unter Zyl.-Block) Vollschaft-Mahle 2K 15452/8 15 f 94/86 x 3 CrS 10 f 94/86 x 3 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 I - III 0,35 - 0,55 mm IV + V 0,25 - 0,40 mm</p> <table><tr><th>Kolbenbolzen</th><th>Kolbenauge</th></tr><tr><td>30,000 <math>\varnothing</math> - 29,997 <math>\varnothing</math> mm</td><td>29,996 <math>\varnothing</math> - 29,993 <math>\varnothing</math> mm</td></tr><tr><td>29,997 <math>\varnothing</math> - 29,994 <math>\varnothing</math> mm</td><td>29,993 <math>\varnothing</math> - 29,990 <math>\varnothing</math> mm</td></tr><tr><td>16 <math>\varnothing</math> mm</td><td></td></tr><tr><td>82 mm</td><td></td></tr><tr><td>30 <math>\varnothing</math> 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) Bohrung <math>\varnothing</math> im Gehäuse c) Nockenwellenlager Innen <math>\varnothing</math> (eingepreßt und nachgearbeitet) d) Breite I + IV Lager II + III Lager e) Lagerzapfen <math>\varnothing</math> f) Lagerspiel Nockenwellenverstellung möglich Steuerzeiten g) Einlaß öffnet h) Einlaß schließt i) Auslaß öffnet k) Auslaß schließt l) Stoßelkappen <math>\varnothing</math> m) Bodenhöhe n) Schwungrad <math>\varnothing</math> Kupplungsseite o) Schwungradverstellung</p> <p>Anzugsmoment d. Schwungradschr.</p>	<p>schrägverzahnte Stirnräder im Motorgehäuse 4 mal 50 <math>\varnothing</math> H6 mm = (+ 0,016) 46 <math>\varnothing</math> H7 mm = (+ 0,025) 32 <math>\pm</math> 0,1 mm 26 <math>\pm</math> 0,1 mm 46 <math>\varnothing</math> f7 mm = (- 0,025) (- 0,050) 0,025 - 0,075 mm 1° 30' - bei Ventilspiel 0,27 mm gemessen!</p> <table><tr><th></th><th>bei n)</th><th>bei o)</th></tr><tr><td>18° v. OT =</td><td>58,4mm v. OT</td><td>49,5 mm</td></tr><tr><td>48° n. UT =</td><td>155 mm n. UT</td><td>132 mm</td></tr><tr><td>52° v. UT =</td><td>168 mm v. UT</td><td>144 mm</td></tr><tr><td>14° n. OT =</td><td>45,4mm n. OT</td><td>38,5 mm</td></tr><tr><td>22 <math>\varnothing</math> f7 mm =</td><td>(- 0,020) (- 0,041)</td><td></td></tr><tr><td></td><td>5,5 <math>\pm</math> 0,2 mm</td><td></td></tr><tr><td></td><td>371 <math>\varnothing</math> mm</td><td></td></tr><tr><td></td><td>315 <math>\varnothing</math> mm</td><td></td></tr><tr><td>1° auf dem Schwungrad <math>\varnothing</math> gemessen</td><td></td><td></td></tr><tr><td>bei n) =</td><td>3,24 mm</td><td>bei o) = 2,75 mm</td></tr><tr><td></td><td>10 mkg</td><td></td></tr></table>		bei n)	bei o)	18° v. OT =	58,4mm 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 =	45,4mm 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		10 mkg	
	bei n)	bei o)																																				
18° v. OT =	58,4mm 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 =	45,4mm 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																																				
	10 mkg																																					
	<p><u>Zylinderkopf</u> Anzugsmoment d. Zylinderkopfmuttern Reihenfolge des Anziehens</p>	<p>einteilig Spezial-Guß in 3 Stufen anziehen 6 mkg <math>\rightarrow</math> 12 mkg <math>\rightarrow</math> 16 mkg siehe Abbildung (nach 20 - 30 min. Laufzeit nachm. prüfen)</p>																																				
	<p>a) Ventulfeder ungespannte Länge b) geschlossenes Ventil c) geöffnetes Ventil d) oberer Innen <math>\varnothing</math> e) unterer Innen <math>\varnothing</math> f) Drahtstärke wirksame Windungen Gesamtwindungen</p>	<p>48,5 mm Federbel. 0 kg Eintaumaß 40,5 mm Federbel. 18 kg 31,5 mm Federbel. 41,5 kg 23,5 <math>\varnothing</math> mm 25,3 <math>\varnothing</math> mm 4 mm 4 <math>\frac{3}{4}</math> 7</p>																																				
	<p>a) Ventulführung - Länge b) Außen <math>\varnothing</math> c) Innen <math>\varnothing</math> Material d) Achtung! Fase nur bei Einlaßventil</p>	<p>69 mm 16 <math>\varnothing</math> s 6 mm = (+ 0,039) (+ 0,028) 10 <math>\varnothing</math> H8 mm = (+ 0,022) GG 26</p>																																				

<p>a) Ventilspiel bei warmem Motor</p> <p>b) Ventil - Länge</p> <p>c) Kegel <math>\varnothing</math></p> <p>d) Schaftstärke</p> <p>e) Kegelwinkel</p> <p>f) Sitzbreite im Zylinderkopf</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 <math>\varnothing</math> mm  <math>10 \varnothing e7 \text{ mm} = \begin{pmatrix} -0,025 \\ -0,040 \end{pmatrix}</math>  <math>45^\circ</math></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 von der Kurbelwelle durch Keilriemen</p> <p>9,5 x 1200/1250</p> <p>Gleitringdichtung AB 16,5 - 35 - 16/6</p> <p>0,3 - 0,5 mm</p> <p>Schmierfettbüchse</p> <p><math>80^\circ \pm 2^\circ \text{ C}</math></p> <p>aus einem Stück 500 <math>\varnothing</math> 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 6 A 70 B 412 RS 386/1</p> <p>Kolbenpumpe</p> <p>direkt über Stirnräder</p> <p>FP/KE 22 AC 153</p> <p>R Q 250/1425 A 335 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><math>16^\circ</math> v. OT auf Schwungscheibe 51,8 mm</p> <p><math>26^\circ</math> v. OT auf Schwungscheibe 84,2 mm</p> <p>57,2 - 60,2 <math>\text{cm}^3</math> bei 700 U/min</p> <p>56,5 - 59,5 <math>\text{cm}^3</math> bei 1100 U/min</p> <p>57,5 - 59,5 <math>\text{cm}^3</math> bei 1400 U/min</p> <p>1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4</p>	

	a) Kraftstofffilter mit Einsatz b) Micronic-Einsatz c) Ölbadluftfilter	Knecht FB 404 M Knecht EK 404 M Mann u. Hummel A/O 2 x 3,6 S 11
	a) Batterie: Spannung u. Kapazität b) Lichtmaschine  Regler an der Zwischenwand c) Anlasser  Übersetzung Anlasser/Schwungrad d) Glühstiftkerzen	12 Volt 84 Ah Bosch LJ/GG 240/12/2400 R 16 240 W, 12 V 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 Typ a) Druckplatte b) Kupplungsscheibe (m. Torsionsd.) c) Einstellmaß vom Ausrückhebel b. z. Auflagefläche d. Kuppl. Scheibe d) Ausrückweg e) Abnutzung zulässig bis: f) Kupplungsscheiben Breite Belag verbraucht bei g) Spiel zwischen Ausrücklager u. Ausrückhebel h) Tiefenmaß von Auflagefläche der Kupplungsanschraubplatte zur Auflagefläche der Kupplungsscheibe im Schwungrad i) Geberzylinder k) Nehmerzylinder	Fichtel & Sachs Einscheiben-trocken G 30 KZ mit Torsionsdämpfer Fichtel & Sachs G 30 K Fichtel & Sachs G 30 Z  $43,5 \pm 0,3 \text{ mm}$ 13 mm 16 mm $9,3 \pm 0,3 \text{ mm}$ gespannt $10,0 \pm 0,3 \text{ mm}$ ungesp. 6 mm 3 mm  $34,5 - 0,2 \text{ mm}$ $19,05^\circ \text{ mm}$ 30 mm Hub $19,05^\circ \text{ mm}$ 25 mm Hub
--	--	---

### Gruppe 32 - 40 Getriebe

## Wechselgetriebe

1. Gang

2. Gang

3. Gang

4. Gang

5. Gang

Rückwärtsgang

Tachometerantrieb

Tachometer (Fahrtsschreiber VDO)

(Kienzle)

Adapter-Wegdrehzahl

5 V. 1 R. (2-5 Gg. synchronisiert)

Übersetzung	zusammengeschaltet sind: Zahnrad	Zähnezahl
1 : 8,73	$\frac{1}{7} \frac{6}{12}$	$\frac{21}{53} \frac{45}{13}$
1 : 4,79	$\frac{1}{7} \frac{4}{10}$	$\frac{21}{53} \frac{38}{20}$
1 : 2,66	$\frac{1}{7} \frac{3}{9}$	$\frac{21}{53} \frac{38}{36}$
1 : 1,57	$\frac{1}{7} \frac{2}{8}$	$\frac{21}{53} \frac{28}{45}$
1 : 1	direkter Antrieb	
1 : 7,38	$\frac{1}{7} \frac{6}{11} < 13$	$\frac{21}{53} \frac{38}{13} < 21$

Schraubenrad 5 Z, Ritzel 9 Z=(1 : 1,8)

VDO K 11. 140. 09/14/13

TCO 14 o. D.

1,17

Nebenantriebe

siehe Techn. Daten LKW 3/00/3