

BETREFF

**Technische Daten
Einstellmaße und Toleranzen
B 555, B544, B 555-A**

O R D N E R

LKW 3
ABLAG-GRUPPE
00
RUNDSCHREIBEN
2
N U M M E R

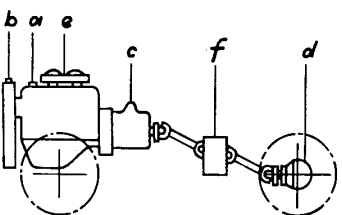
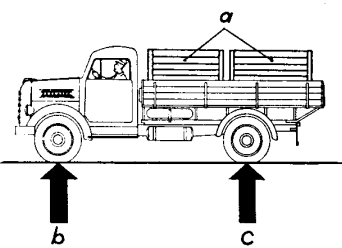
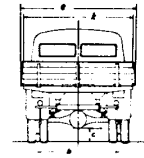
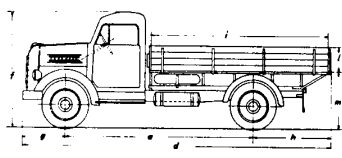
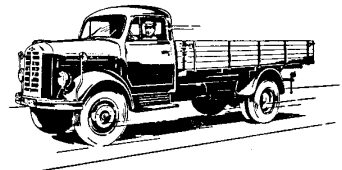
Ersetzt Ausgabe vom 11. 4. 1960

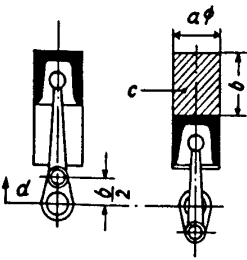
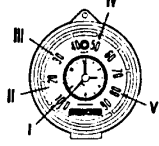
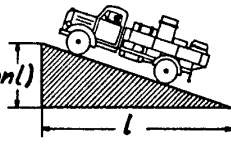
(Angaben vorbehaltlich, da diese ggf. durch technische Neuerungen bedingt Veränderungen unterliegen)

(Ausgabe vom 18.10.60)

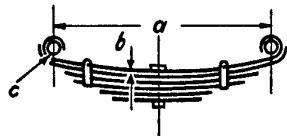
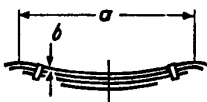
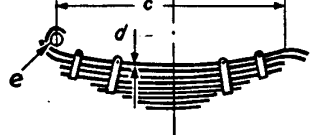
Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben

		B 555		B 544		B 555-A	
Baureihe des Fahrgestells				D 6 M 5 II			
Baureihe des Motors				4-Takt-Diesel Wirbelkammer			
Bauart des Motors							
Fahrgestellnummer ab:		430 001 -		330 001		35 001	
Motornummer D 6 M 5 II ab:				470 001			
Abmessungen		544	544K	555	555K	555A	555AK
a) Radstand	m	4,2	3,8	4,2	3,8	4,2	3,8
b) Spurweite vorn	mm	1620	1620	1620	1620	1700	1700
hinten	mm	1620	1620	1620	1620	1620	1620
Wendekreis - Ø ca.	mm	17	15,5	17	15,5	17	15,5
c) Bodenfreiheit bel. ca.	mm	242	242	242	242	242	242
d) Fahrzeug- Länge	mm	6850	6100	6850	6100	6850	6100
e) Breite	mm	2400	2400	2400	2400	2400	2400
f) Höhe (ohne Plane)	mm	2225	2225	2225	2225	2225	2225
g) Überhang vorn	mm	980	980	980	980	980	980
h) hinten	mm	1670	1320	1690	1320	1670	1320
i) Ladefläche Länge	mm	4250	3400	4250	3400	4250	3400
k) Breite	mm	2200	2100	2200	2100	2200	2100
l) Höhe	mm	480	400	480	400	480	400
m) Höhe über Fahrbahn; beladen	mm	1100	1200	1105	1200	1115	1200
Gewichte		N	N	N	S	N	S
N) 8.25-20 Normal							
V) 8.25-20 Verstärkt							
S) 8.25-20 Super							
zul. Gesamtgewicht		7460	7850	8495	9300	8800	9800
Fahrgestellgewicht m. Fahrerhaus ca.		2890	2815	2960	3005	2905	2950
ohne Fahrerhaus ca.		2600	2525	2670	2715	2980	3100
Fahrgestell-Tragfähigkeit		4800	5125	5825	6560	5820	6205
m. Fahrerhaus ca.							
Leergewicht		3460	3805	3545	3565	3900	3920
a) Nutzlast		4000	3650	4950	5685	4900	5325
b) zul. Vorderachsdruck		2400	2400	2650	2650	2750	2850
c) zul. Hinterachsdruck		5600	5600	6100	6800	6100	6800
Motorgewicht (ohne Wasser u. Öl)		390	390	390	390	390	390
zul. Anhängergesamtgewicht gebremst		7850	7850	8495	9000	8800	9000
Füllmengen							
a) Motor-Ölwechsel (Allrad)				11 l		(12 l)	
b) Kühlanlage				22 l			
Frostschutzmittel bis -20° C				7,3 l			
bis -30° C				9,6 l			
Kraftstoffbehälter				110 l			
c) Getriebe-Ölwechsel				5 l			
d) Hinterachs-Ölwechsel (Vorderachse)				7,5 l			
e) Luftfilter				0,4 l			
f) Zusatzgetriebe (Verteilergetriebe)				1 l		(1,5 l)	

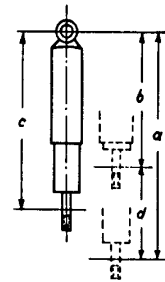


	<p>Leistungen Zylinderzahl Zylinderanordnung a) Zylinderbohrung b) Hub c) Hubraum Verdichtungsverhältnis Höchstleistung bei 2800 U/min d) max. Drehmoment bei 1600 U/min Literleistung Niedr. Kraftstoffverbrauch Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung Spez. Drehzahl des Motors Mittl. Arbeitsdruck bei max. Drehm. Höchstleistung Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030 (bei Meßgeschwindigkeit 66 km/h)</p>	<p>6 in Reihe 94\varnothing mm 120 mm 4996 cm³ 1 : 19,5 110 PS (nach DIN 70 020) 32 mkg 22 PS/l 190 g/PS_h bei 1000 U/min 11,2 m/sek 2110 U/min (bei 60 km/h) 8,1 kg/cm² (1600 U/min) 7,0 kg/cm² (2800 U/min)</p> <table border="1"> <tr> <td>B 555</td> <td>B 544</td> <td colspan="2">B 555-A</td> </tr> <tr> <td>14,2 l/100 km/h</td> <td></td> <td colspan="2">16,1 l/100 km/h</td> </tr> </table>	B 555	B 544	B 555-A		14,2 l/100 km/h		16,1 l/100 km/h																																																					
B 555	B 544	B 555-A																																																												
14,2 l/100 km/h		16,1 l/100 km/h																																																												
	<p>Höchstgeschwindigkeit in den Gängen bei 2800 U/min</p> <table border="1"> <tr> <td>1. Gang (I)</td> <td>km/h</td> <td>13</td> <td>9,5</td> <td>5,5</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>2. Gang (II)</td> <td>km/h</td> <td>22</td> <td>16,5</td> <td>10</td> <td>18,5</td> </tr> <tr> <td>3. Gang (III)</td> <td>km/h</td> <td>38</td> <td>27,5</td> <td>17</td> <td>31,5</td> </tr> <tr> <td>4. Gang (IV)</td> <td>km/h</td> <td>62</td> <td>45</td> <td>28</td> <td>51,5</td> </tr> <tr> <td>5. Gang (V)</td> <td>km/h</td> <td>88</td> <td>65</td> <td>40</td> <td>74</td> </tr> </table>	1. Gang (I)	km/h	13	9,5	5,5	11	2. Gang (II)	km/h	22	16,5	10	18,5	3. Gang (III)	km/h	38	27,5	17	31,5	4. Gang (IV)	km/h	62	45	28	51,5	5. Gang (V)	km/h	88	65	40	74	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th><u>Straße</u> <u>B555, B544</u></th> <th><u>Gelände</u> <u>B 555</u></th> <th><u>Gelände</u> <u>B 555-A</u></th> <th><u>Straße</u> <u>B 555-A</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Gang (I)</td> <td>13</td> <td>9,5</td> <td>5,5</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>2. Gang (II)</td> <td>22</td> <td>16,5</td> <td>10</td> <td>18,5</td> </tr> <tr> <td>3. Gang (III)</td> <td>38</td> <td>27,5</td> <td>17</td> <td>31,5</td> </tr> <tr> <td>4. Gang (IV)</td> <td>62</td> <td>45</td> <td>28</td> <td>51,5</td> </tr> <tr> <td>5. Gang (V)</td> <td>88</td> <td>65</td> <td>40</td> <td>74</td> </tr> </tbody> </table>		<u>Straße</u> <u>B555, B544</u>	<u>Gelände</u> <u>B 555</u>	<u>Gelände</u> <u>B 555-A</u>	<u>Straße</u> <u>B 555-A</u>	1. Gang (I)	13	9,5	5,5	11	2. Gang (II)	22	16,5	10	18,5	3. Gang (III)	38	27,5	17	31,5	4. Gang (IV)	62	45	28	51,5	5. Gang (V)	88	65	40	74
1. Gang (I)	km/h	13	9,5	5,5	11																																																									
2. Gang (II)	km/h	22	16,5	10	18,5																																																									
3. Gang (III)	km/h	38	27,5	17	31,5																																																									
4. Gang (IV)	km/h	62	45	28	51,5																																																									
5. Gang (V)	km/h	88	65	40	74																																																									
	<u>Straße</u> <u>B555, B544</u>	<u>Gelände</u> <u>B 555</u>	<u>Gelände</u> <u>B 555-A</u>	<u>Straße</u> <u>B 555-A</u>																																																										
1. Gang (I)	13	9,5	5,5	11																																																										
2. Gang (II)	22	16,5	10	18,5																																																										
3. Gang (III)	38	27,5	17	31,5																																																										
4. Gang (IV)	62	45	28	51,5																																																										
5. Gang (V)	88	65	40	74																																																										
	<p>a) Steigfähigkeit in den Gängen vollbelastet</p> <table border="1"> <tr> <td>1. Gang</td> <td>%</td> <td>25</td> <td>30,5</td> <td>36</td> <td>61</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>2. Gang</td> <td>%</td> <td>14</td> <td>16</td> <td>19,5</td> <td>31</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>3. Gang</td> <td>%</td> <td>7,5</td> <td>8,5</td> <td>10,5</td> <td>17</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>4. Gang</td> <td>%</td> <td>4</td> <td>4,5</td> <td>6</td> <td>9</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5. Gang</td> <td>%</td> <td>2</td> <td>2,5</td> <td>3,5</td> <td>6</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Rückwärtsgang</td> <td>%</td> <td>24</td> <td>28</td> <td>35</td> <td>60</td> <td>27</td> </tr> </table>	1. Gang	%	25	30,5	36	61	28	2. Gang	%	14	16	19,5	31	15	3. Gang	%	7,5	8,5	10,5	17	8	4. Gang	%	4	4,5	6	9	4	5. Gang	%	2	2,5	3,5	6	3	Rückwärtsgang	%	24	28	35	60	27																			
1. Gang	%	25	30,5	36	61	28																																																								
2. Gang	%	14	16	19,5	31	15																																																								
3. Gang	%	7,5	8,5	10,5	17	8																																																								
4. Gang	%	4	4,5	6	9	4																																																								
5. Gang	%	2	2,5	3,5	6	3																																																								
Rückwärtsgang	%	24	28	35	60	27																																																								

Gruppe 03 Federung und Stoßdämpfer

	<p>Vorderfeder-Bauart</p> <p>a) Länge Breite Blattzahl b) Blattstärke spez. Durchfederung c) Federbüchse-\varnothing u. Länge max. Federbelastung</p>	<p>halbellipt. Längsfeder 1150 mm 70 mm 9 2 à 9 mm; 3 à 8 mm; 4 à 7 mm 5 mm/100 kg 20\varnothing x 25\varnothing x 69 mm 1250 kg</p>
	<p>Hilfsfeder-Bauart</p> <p>a) Länge Breite Blattzahl b) Blattstärke spez. Durchfederung</p>	<p>Stützfeder gegen Rahmen 900 mm 70 mm 6 9 mm 2,5 mm/100 kg</p>
	<p>Hinterfeder-Bauart</p> <p>c) Länge Breite Blattzahl d) Blattstärke spez. Durchfederung e) Federbüchsen-\varnothing u. Länge</p>	<p>halbellipt. Längsfeder 1300 mm 70 mm 13 9 mm 4,4 mm/100 kg 25\varnothing x 30\varnothing x 69 mm</p>
	<p>max. Federbelastung hinten (Hinterfeder u. Hilfsfeder)</p>	<p>2760 kg</p>

Stoßdämpfer vorn 122 033 01 00		
a) Länge - ausgezogen		430 mm
b) zusammengedrückt		280 mm
c) Einbau		355 mm
d) Hub		150 mm
Prüfhub	25 mm	100 mm
Drehzahl	100 U/min	100 U/min
Zugstufe	60 ± 10 kg	400 ± 60 kg
Druckstufe	10 ± 5 kg	40 ± 10 kg



Gruppe 04 Vorderachse

Vorderachse Bauart	B 555	B 544	B 555-A	
	Faustachse		Tragachse	
a) Radsturz			1° 30'	
b) Vorspur			0 bis 3 mm	
c) Nachlauf	2° 40'		2°	
d) Spreizung	4° 30'		7° 30'	
e) Tellerradzähnezahl			39	
f) Kegelradzähnezahl			7	
Untersetzung			1 : 5,571	
g) Zahnflankenspiel			0,2 - 0,25 mm	

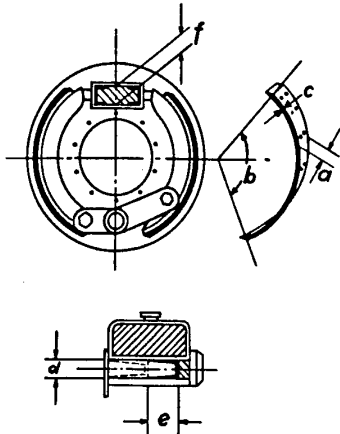
Gruppe 06 Hinterachse

Hinterachse Bauart	Tragachse	
Hinterachse Untersetzung	1 : 5,571	
e) Tellerradzähnezahl	39	
f) Kegelradzähnezahl	7	
g) Zahnradflankenspiel zwischen Teller u. Kegelrad	0,2 - 0,25 mm	

Gruppe 07 Gelenkwelle

Gelenkwelle ab Getriebe Radstand		B 555		B 544		B 555-A		
		3,8 m	4,2 m	3,8 m	4,2 m	3,8 m	4,2 m	
a) zusammengeschobene Länge	mm	855	1255	840	1135	670	932	
b) Einbaulänge	mm	870	1270	875	1155	690	952	
max. Unwucht		30 cmg bei 2800 U/min						
Gelenkwelle bis Hinterachse								
	a) zusammengeschobene Länge	mm	1240	1420	1515	1423	1552	
b) Einbaulänge	mm	1260	1440	1535	1453	1570		
max. Unwucht		30 cmg bei 2800 U/min						
Gelenkwelle bis Vorderachse								
	a) zusammengeschobene Länge	mm				1292	1552	
b) Einbaulänge	mm					1310	1570	
max. Unwucht		30 cmg b. 2800 U/min						

Gruppe 08 Bremse



Fabrikat u. Typ der Bremsen
 Art
 wirksame Gesamtbremsfläche

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

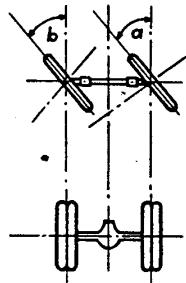
d) Hauptbremszylinder
 e) Hub
 f) Radbremszylinder vorn
 hinten

Borgward / Teves
 Öldruckbremse mit Druckluftvorspann
 2656 cm² (je Rad 664 cm²)

80 mm
 115°
 8 mm
 400 \varnothing mm
 + 3 mm (403 \varnothing mm)

31,8 \varnothing mm
 75 mm
 31,8 \varnothing mm
 38,1 \varnothing mm

Gruppe 11 Lenkung

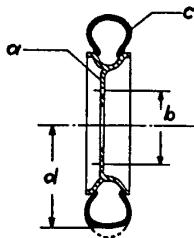


Fabrikat
 Type
 Gesamt-Übersetzung
 Lenkradumdrehungen bei Gesamt-
 ausschlag

a) äußerer Radeinschlag
 b) innerer Radeinschlag
 Lenkrad \varnothing

B 555	B 544	B 555-A
ZF-Lenkung		
Baumuster 81, Typ 71		
1 : 19,6		
3,64		3,91
30°		32°
37°		40°
500 \varnothing		

Gruppe 12 Räder und Bereifung

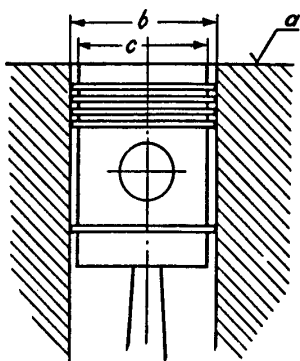


Räder Art
 Anzahl
 a) Felgenreöße vorn u. hinten
 b) Lochkreis \varnothing
 Anzahl der Löcher
 c) Reifengröße
 Luftdruck vorn
 hinten
 d) wirksamer Reifenradius (dyn.)

Stahlscheiben-Rad
 2 vorn 4 hinten (1 Reserve)

6,5 x 20	6,5 x 20 Super	
275 mm		
8		
8.25-20 eHD Normal	8.25-20 eHD Verstärkt	8.25-20 eHD Super
5 atU	6 atU	6,25 atU
5 atU	6 atU	6,25 atU
466 mm		

Gruppe 30 Motor



Zylinderblock

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

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

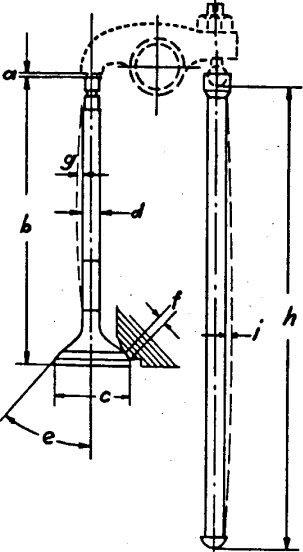
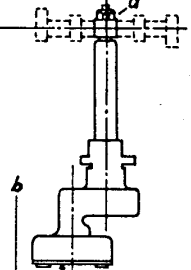
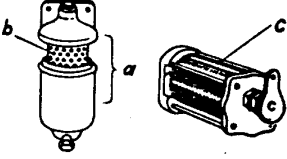
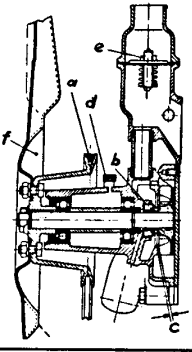
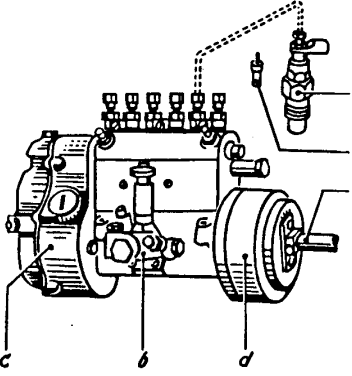
Reparaturstufe Übermaß

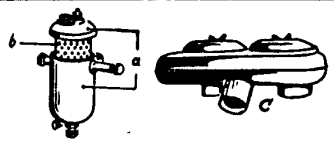
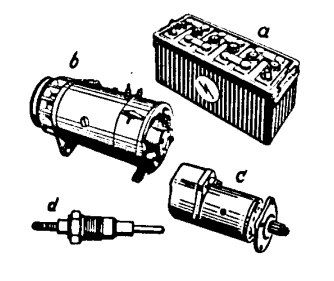
1	0,5 mm
2	1,0 mm

Spaltmaß

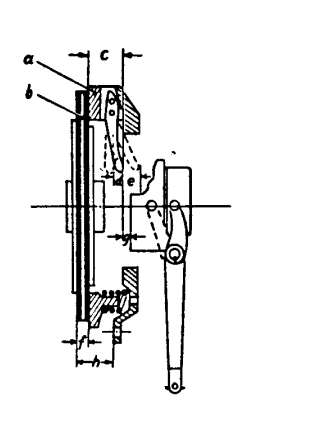
b) Grenzmaß der Zyl. Bohrung	c) Kolben \varnothing
94,000 \varnothing mm - 94,009 \varnothing mm	93,92 mm
94,010 \varnothing mm - 94,019 \varnothing mm	93,93 mm
94,020 \varnothing mm - 94,029 \varnothing mm	93,94 mm
94,030 \varnothing mm - 94,039 \varnothing mm	93,95 mm
94,080 \varnothing mm - 94,089 \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 \varnothing mm - 94,509 \varnothing mm	94,42 mm
95,000 \varnothing mm - 95,009 \varnothing mm	94,92 mm
0,00 mm	

<u>Kurbelwelle</u>		geschlagen in einem Stück Lagerzapfen gehärtet Gegengewichte angeschraubt				
Lagerung der Kurbelwelle		7 mal				
a) Lagerbohrung im Gehäuse		80 \varnothing H 6 = +0,019				
Kurbelwellenlagerschalen		b) für Zapfen \varnothing	c) Wandstärke			
Reparaturstufe	normal Untermaß	72 i6 mm =	3,980 - 3,970 mm			
1	0,25 mm	71,75 i6 mm =	4,105 - 4,095 mm			
2	0,5 mm	71,5 i6 mm =	4,230 - 4,220 mm			
3	0,75 mm	71,25 i6 mm =	4,355 - 4,345 mm			
4	1,0 mm	71 i6 mm =	4,480 - 4,470 mm			
d) Lagerspiel der Hauptlager		0,028 - 0,086 mm				
e) Breite der Lagerschale I. Lager		36 mm				
II - III - V - VI. Lager		28 mm				
IV. Lager		40 mm				
f) VII. Lager		normal	Reparaturstufe 1	2	3	4
g) Innenbreite der VII. Lagerschale		46 f 8	46,25	46,5	46,75	47 mm
h) Axialspiel des Paßlagers		38 H7 mm = (+0,025)				
Werkstoff der Lagerschalen		Dreistofflager				
Anzugsmoment d. Hauptlagerschr.		16 mkg				
i) Einbauspiel am Öl-Rücklaufgew.		0,120 - 0,196 mm				
zulässiger Schlag i. mittleren Hauptlager		0,04 mm beim Einspannen des I.+VII. Lagers				
zulässige Unrundung im Hauptlager		0,006 mm				
zulässige Konizität in Lagerlänge		0,01 mm				
j) Schleifradien der Lagerzapfen		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 H6 mm = (+0,019)				
e)	Bohrung \varnothing oben	33 \varnothing H7 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 s6 mm = (+0,059) (+0,043)				
i)	Breite	31 \pm 0,15 mm				
Pleuellagerschalen		k) Zapfen \varnothing	l) Wandstärke			
Reparaturstufe	normal Untermaß	62 h6 mm =	2,985 - 2,975 mm			
1	0,25 mm	61,75 h6 mm =	3,110 - 3,100 mm			
2	0,5 mm	61,5 h6 mm =	3,235 - 3,225 mm			
3	0,75 mm	61,25 h6 mm =	3,360 - 3,350 mm			
4	1,0 mm	61 h6 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				

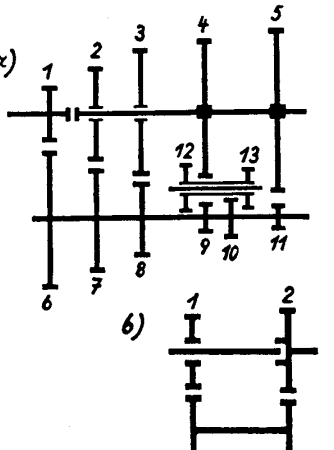
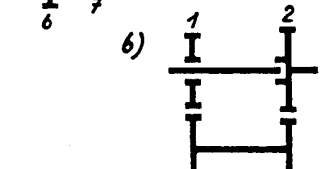
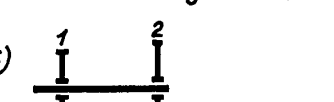
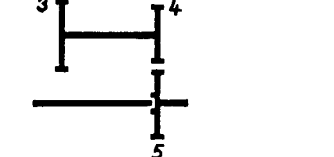
<p>a) Ventilspiel bei warmem Motor</p> <p>b) Ventil - Länge</p> <p>c) Kegel \varnothing</p> <p>d) Schaftstärke</p> <p>e) Kegelwinkel</p> <p>f) Sitzbreite im Zylinderkopf</p> <p>g) zulässiger Schlag am Ventilschaft zulässiger Schlag am Ventilkegel</p> <p>h) Stoßstangen-Länge</p> <p>i) zulässiger Schlag 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 \varnothing mm</p> <p>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 Drahtsieb vor der Ölpumpe ca. 1,0 atü (bei warmem Motor) 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 Knecht EN 110 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 9,5 x 1200/1250 Gleitringdichtung AB 16,5 - 35 - 16/6 0,3 - 0,5 mm Schmierfettbüchse 80° ± 2° C 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 6 A 70 B 412 RS 386/1 Kolbenpumpe direkt über Stirnräder FP/KE 22 AC 153 R Q 250/1425 A 335 d EP/SA 450 - 1400 A5 AR 15 DN 4 SD 128 KCA 30 SD 15 130 atü</p> <p>16° v. OT auf Schwungscheibe 51,8 mm 26° v. OT auf Schwungscheibe 84,2 mm</p> <p>57,2 - 60,2 cm³ bei 700 U/min 56,5 - 59,5 cm³ bei 1100 U/min 57,5 - 59,5 cm³ bei 1400 U/min</p> <p>1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4</p>	

	<p>a) Kraftstofffilter mit Einsatz b) Micronic-Einsatz c) Ölbadluftfilter</p>	<p>Knecht FB 404 M Knecht EK 404 M Mann u. Hummel A/O 2 x 3,6 S 11</p>
	<p>a) Batterie: Spannung u. Kapazität b) Lichtmaschine c) Anlasser d) Glühstiftkerzen</p> <p>Regler an der Zwischenwand Übersetzung Anlasser/Schwungrad</p>	<p>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</p>

Gruppe 31 Kupplung

	<p>Fabrikat Typ</p> <p>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</p>	<p>Fichtel & Sachs Einscheiben-trocken G 30 KZ mit Torsionsdämpfer Fichtel & Sachs G 30 K Fichtel & Sachs G 30 Z</p> <p>43,5 ± 0,3 mm 13 mm 16 mm 9,3 + 0,3 mm gespannt 10,0 + 0,3 ungesp. 6 mm 3 mm 34,5 - 0,2 mm</p>
--	---	--

Gruppe 32-40 Getriebe

<p>x)</p>  <p>6) </p>	<p>a) <u>Wechselgetriebe</u> (5 V., 1 R.)</p> <p>1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang 5. Gang Rückwärtsgang</p> <p>Tachometerantrieb Tachograph (Tachometer) Wegdr. Adapter Wegdrehzahl</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Übersetzung</th> <th colspan="2">zusammengeschaltet sind:</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Zahnrad</th> <th>Zähnezahl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 : 6,82</td> <td>$\frac{15}{611}$</td> <td>$\frac{23}{51} \frac{40}{13}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 3,97</td> <td>$\frac{14}{610}$</td> <td>$\frac{23}{51} \frac{34}{19}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 2,34</td> <td>$\frac{13}{618}$</td> <td>$\frac{23}{51} \frac{38}{36}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 1,43</td> <td>$\frac{12}{617}$</td> <td>$\frac{23}{51} \frac{39}{45}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 1</td> <td colspan="2">direkter Antrieb</td> </tr> <tr> <td>1 : 6,55</td> <td>$\frac{11}{6} \frac{12}{9} \frac{5}{13}$</td> <td>$\frac{23}{51} \frac{31}{15} \frac{40}{19}$</td> </tr> <tr> <td colspan="3">B 555</td> </tr> <tr> <td>S.4 R.8 = 1:2</td> <td>B 544</td> <td>B 555-A</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>S.5 R.9 = 1:1,8 (1,06)</td> <td>S.4 R.11 = 1:2,7</td> </tr> <tr> <td>1,03</td> <td></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1,22</td> </tr> </tbody> </table>	Übersetzung	zusammengeschaltet sind:			Zahnrad	Zähnezahl	1 : 6,82	$\frac{15}{611}$	$\frac{23}{51} \frac{40}{13}$	1 : 3,97	$\frac{14}{610}$	$\frac{23}{51} \frac{34}{19}$	1 : 2,34	$\frac{13}{618}$	$\frac{23}{51} \frac{38}{36}$	1 : 1,43	$\frac{12}{617}$	$\frac{23}{51} \frac{39}{45}$	1 : 1	direkter Antrieb		1 : 6,55	$\frac{11}{6} \frac{12}{9} \frac{5}{13}$	$\frac{23}{51} \frac{31}{15} \frac{40}{19}$	B 555			S.4 R.8 = 1:2	B 544	B 555-A	1	S.5 R.9 = 1:1,8 (1,06)	S.4 R.11 = 1:2,7	1,03		1			1,22
Übersetzung	zusammengeschaltet sind:																																								
	Zahnrad	Zähnezahl																																							
1 : 6,82	$\frac{15}{611}$	$\frac{23}{51} \frac{40}{13}$																																							
1 : 3,97	$\frac{14}{610}$	$\frac{23}{51} \frac{34}{19}$																																							
1 : 2,34	$\frac{13}{618}$	$\frac{23}{51} \frac{38}{36}$																																							
1 : 1,43	$\frac{12}{617}$	$\frac{23}{51} \frac{39}{45}$																																							
1 : 1	direkter Antrieb																																								
1 : 6,55	$\frac{11}{6} \frac{12}{9} \frac{5}{13}$	$\frac{23}{51} \frac{31}{15} \frac{40}{19}$																																							
B 555																																									
S.4 R.8 = 1:2	B 544	B 555-A																																							
1	S.5 R.9 = 1:1,8 (1,06)	S.4 R.11 = 1:2,7																																							
1,03		1																																							
		1,22																																							
<p>c)</p> 	<p>b) <u>Zusatzgetriebe</u> (B 555)</p> <p>Straßengang Geländegang</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Übersetzung</th> <th colspan="2">zusammengeschaltet sind:</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Zahnrad</th> <th>Zähnezahl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 : 1</td> <td colspan="2">direkter Antrieb</td> </tr> <tr> <td>1 : 1,362</td> <td>$\frac{12}{3} \frac{2}{4}$</td> <td>$\frac{23}{29} \frac{27}{25}$</td> </tr> </tbody> </table>	Übersetzung	zusammengeschaltet sind:			Zahnrad	Zähnezahl	1 : 1	direkter Antrieb		1 : 1,362	$\frac{12}{3} \frac{2}{4}$	$\frac{23}{29} \frac{27}{25}$																											
Übersetzung	zusammengeschaltet sind:																																								
	Zahnrad	Zähnezahl																																							
1 : 1	direkter Antrieb																																								
1 : 1,362	$\frac{12}{3} \frac{2}{4}$	$\frac{23}{29} \frac{27}{25}$																																							
	<p>c) <u>Verteilergetriebe</u> (B 555-A)</p> <p>Straßengang Geländegang</p> <p>Nebengetriebe</p>	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>1 : 1,19</td> <td>$\frac{2}{4} \frac{3}{5}$</td> <td>$\frac{31}{21} \frac{37}{37}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 2,2</td> <td>$\frac{1}{3} \frac{4}{4} \frac{5}{5}$</td> <td>$\frac{23}{29} \frac{21}{37}$</td> </tr> </tbody> </table> <p>siehe Techn. Daten LKW 3/00/3</p>	1 : 1,19	$\frac{2}{4} \frac{3}{5}$	$\frac{31}{21} \frac{37}{37}$	1 : 2,2	$\frac{1}{3} \frac{4}{4} \frac{5}{5}$	$\frac{23}{29} \frac{21}{37}$																																	
1 : 1,19	$\frac{2}{4} \frac{3}{5}$	$\frac{31}{21} \frac{37}{37}$																																							
1 : 2,2	$\frac{1}{3} \frac{4}{4} \frac{5}{5}$	$\frac{23}{29} \frac{21}{37}$																																							