

Technische Daten
Einstellmaße und Toleranzen
B 655

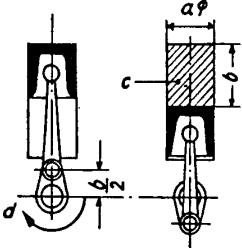
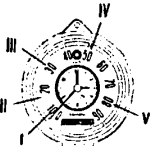
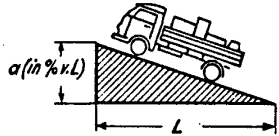
ORDNER
LKW 3
ABLAGE-GRUPPE
00
RUNDSCHREIBEN
1
NUMMER

Ersetzt Ausgabe vom 17. 2. 1960

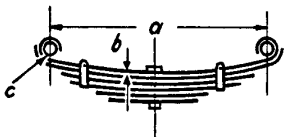
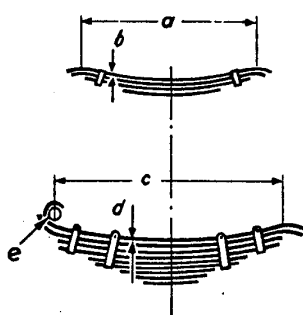
(Angaben vorbehaltlich, da diese ggf. durch technische Neuerungen bedingt Veränderungen unterliegen)

(Ausgabe vom 18.10.60)

Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben						
Baureihe des Fahrgestells		B 655				
Baureihe des Motors		D 6 M 5 II				
Bauart des Motors		4-Takt-Diesel Wirbelkammer				
Fahrgestellnummer ab:		906 001				
Motornummer D 6 M 5 II ab:		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	
zul. Gesamtgewicht		8800	9300	8800	9300	
Fahrgestellgewicht m. Fahrerhaus		3000	3015	3040	3055	
ohne Fahrerhaus		2590	2575	2630	2645	
Fahrgestell-Tragfähigkeit m. Fahrerhaus		5800	6285	5760	6245	
Leergewicht		3685	3700	3825	3840	
a) Nutzlast		5100	5600	4975	5460	
b) zul. Vorderachsdruk		2800	2850	2800	2850	
c) zul. Hinterachsdruk		6100	6600	6100	6600	
Motorgewicht (ohne Wasser u. Öl)		390	390	390	390	
zul. Anhängergesamtgewicht		8000	9000	8800	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>Leistungen</p> <p>Zylinderzahl Zylinderanordnung</p> <p>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 70 030) 32 mkg 22 PS/l 190 g/PSH 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) 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-\varnothing u. Länge max. Federbelastung</p>	<p>halbellipt. Längsfeder 1180 mm 70 mm 10 2 δ 9 mm; 2 δ 8 mm; 6 δ 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-\varnothing 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 δ 8 mm; 5 δ 9 mm 5,1 mm/100 kg 25 x 30 x 69 mm 2685 kg</p>

Stoßdämpfer vorn 140 033 01 00 a) Länge - ausgezogen b) - zusammengedrückt c) - Einbau d) Hub Prüfhub Drehzahl Zugstufe Druckstufe	520 mm 325 mm 395 mm 195 mm 25 mm 100 U/min 170 kg 65 kg	100 mm 100 U/min 440 kg 140 kg	
--	---	---	--

Gruppe 04 Vorderachse

Vorderachse Bauart a) Radsturz b) Vorspur c) Nachlauf leer beladen (volle Last) d) Spreizung	Faustachse 1° 30' 0 - 3 mm 2° 50' (-30') 4° 30' 4° 30'	
---	---	--

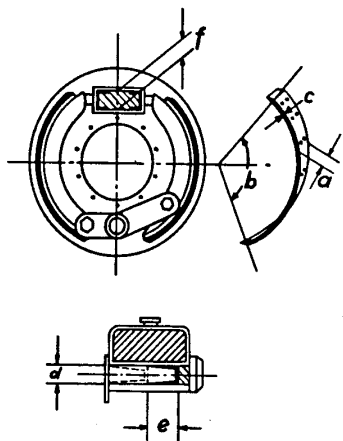
Gruppe 06 Hinterachse

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

Gruppe 07 Gelenkwelle

Gelenkwelle Getr.-Zwischenlager a) zusammengeschobene Länge b) Einbaulänge max. Unwucht	<table border="1"> <tr> <th>3,2 m Radstand</th> <th>3,7 m Radstand</th> </tr> <tr> <td>790</td> <td>1270 mm</td> </tr> <tr> <td>810</td> <td>1300 mm</td> </tr> <tr> <td colspan="2">30 cmg bei 2800 U/min</td> </tr> </table>	3,2 m Radstand	3,7 m Radstand	790	1270 mm	810	1300 mm	30 cmg bei 2800 U/min		
3,2 m Radstand	3,7 m Radstand									
790	1270 mm									
810	1300 mm									
30 cmg bei 2800 U/min										
Gelenkwelle von Zwischenlager zur Hinterachse a) zusammengeschobene Länge b) Einbaulänge max. Unwucht	<table border="1"> <tr> <th>3,2 und 3,7 m Radstand</th> </tr> <tr> <td>940 mm</td> </tr> <tr> <td>960 mm</td> </tr> <tr> <td>30 cmg bei 2800 U/min</td> </tr> </table>	3,2 und 3,7 m Radstand	940 mm	960 mm	30 cmg bei 2800 U/min					
3,2 und 3,7 m Radstand										
940 mm										
960 mm										
30 cmg bei 2800 U/min										

Gruppe 08 Bremse



Fabrikat u. Typ der Bremsen
 Art
 wirksame Gesamtbremsfläche

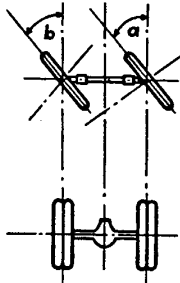
a) Bremsbelag Breite
 b) Sektor
 c) Dicke
 Bremstrommel \varnothing
 Ausdreh-Grenzmaß

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

Gruppe 11 Lenkung



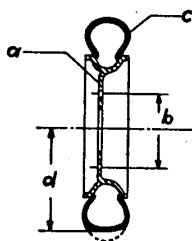
Fabrikat
 Type
 Gesamt-Übersetzung
 Lenkradumdrehungen bei Gesamt-
 ausschlag

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

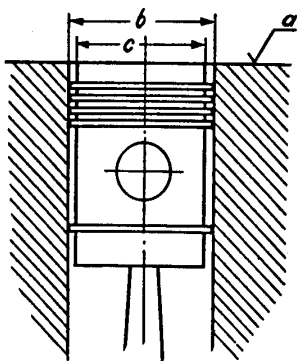


Räder Art
 Anzahl
 a) Felgenreöße vorn u. hinten
 b) Lochkreis \varnothing
 Anzahl der Löcher
 c) Reifengröße
 Luftdruck vorn
 hinten
 d) wirksamer Reifenradius (dyn.)

Stahlscheiben-Rad
 2 vorn 4 hinten (1 Reserve)

6,5 - 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 Kopffläche des Zylinder-
 blockes eingeschlagen
 (Zyl. Bohrungskennzahl)

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

Reparaturstufe Übermaß

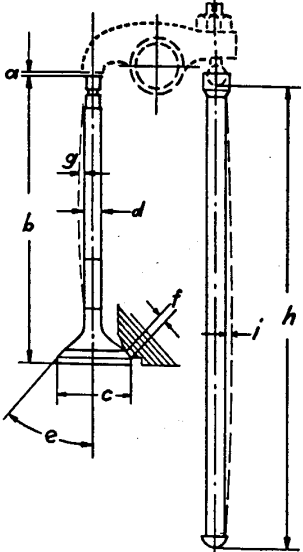
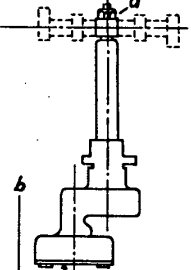
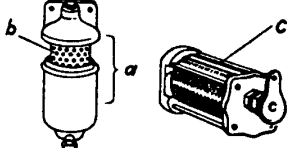
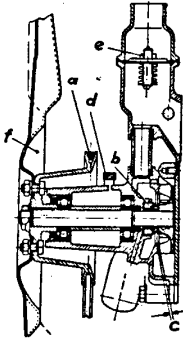
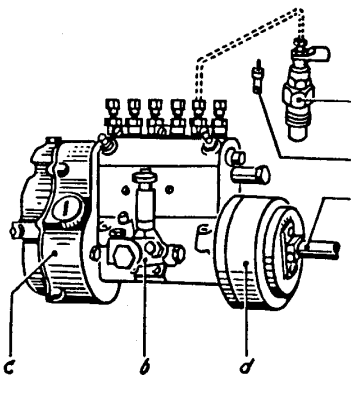
1	0,5 mm
2	1,0 mm

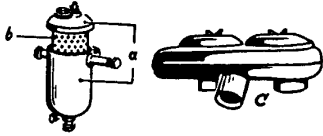
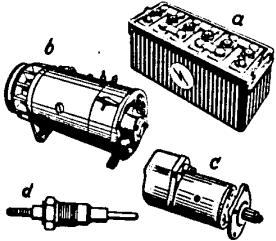
Spaltmaß:

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
Spaltmaß: 0,00 mm	

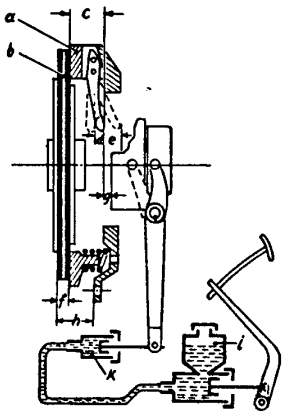
<u>Kurbelwelle</u>		geschlagen in einem Stück Lagerzapfen gehärtet Gegengewichte angeschraubt		
Lagerung der Kurbelwelle		7 mal $80 \varnothing H 6 = +0,019$		
a) Lagerbohrung im Gehäuse Kurbelwellenlagerschalen		b) für Zapfen \varnothing	c) Wandstärke	
<u>Reparaturstufe</u>	<u>normal Untermaß</u>	72 j6 mm =	3,980 - 3,970 mm	
1	0,25 mm	71,75 j6 mm =	4,105 - 4,095 mm	
2	0,5 mm	71,5 j6 mm = $\begin{cases} +0,012 \\ -0,007 \end{cases}$	4,230 - 4,220 mm	
3	0,75 mm	71,25 j6 mm =	4,355 - 4,345 mm	
4	1,0 mm	71 j6 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	46 f8	Reparaturstufe 1 2 3 4
g) Innenbreite der VII. Lagerschale		46,25 46,5 46,75 47mm		
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. Lager		
zulässige Unrundung im Hauptlager		0,006 mm		
zulässige Konizität in Lagerlänge		0,01 mm		
j) Schleifradien der Lagerzapfen		2,5 $\begin{cases} +0,3 \\ -0,2 \end{cases}$ mm		
<u>Pleuelstange</u>				
a)	Länge	220 \pm 0,15 mm		
b)	Breite unten	36 $\begin{cases} -0,15 \\ -0,20 \end{cases}$ mm		
c)	Breite oben	31 + 0,3 mm		
d)	Bohrung \varnothing unten	68 $\varnothing H 6$ mm = (+ 0,019)		
e)	Bohrung \varnothing oben	33 $\varnothing H 7$ 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 $\varnothing s 6$ mm = $\begin{cases} +0,059 \\ +0,043 \end{cases}$		
i)	Breite	31 \pm 0,15 mm		
Pleuellagerschalen		k) Zapfen \varnothing	l) Wandstärke	
<u>Reparaturstufe</u>	<u>normal Untermaß</u>	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 = $-0,019$	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 $\begin{cases} +0,3 \\ -0,2 \end{cases}$ mm		

	<p>Kolben mit Kolbenbolzen 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 f. Ringe h) Kolbenbolzen \varnothing Kennzeichen Farbe weiß schwarz</p> <p>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 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 border="1"> <thead> <tr> <th>Kolbenbolzen</th> <th>Kolbenauge</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </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>Nockenwelle</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</p> <p>g) Einlaß öffnet h) Einlaß schließt i) Auslaß öffnet j) Auslaß schließt k) Stößelkappen \varnothing l) Bodenhöhe m) Schwungrad \varnothing Kupplungsseite bei Zeigerspitze n) 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) 0,025 - 0,075 mm 1° 30'</p> <p>- bei Ventilspiel 0,27 mm gemessen!</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>bei n)</th> <th>bei o)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>18° v. OT = 58,4 mm v. OT</td> <td>49,5 mm</td> </tr> <tr> <td>48° n. UT = 155 mm n. UT</td> <td>132 mm</td> </tr> <tr> <td>52° v. UT = 168 mm v. UT</td> <td>144 mm</td> </tr> <tr> <td>14° n. OT = 45,4 mm n. OT</td> <td>38,5 mm</td> </tr> <tr> <td>22 \varnothing f7 mm = (- 0,020)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>5,5 \pm 0,2 mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td>371 \varnothing mm</td> </tr> <tr> <td></td> <td>315 \varnothing mm</td> </tr> <tr> <td>1° auf dem Schwungrad \varnothing gemessen</td> <td></td> </tr> <tr> <td>bei n) = 3,24 mm</td> <td>bei o) = 2,75 mm</td> </tr> </tbody> </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)			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)																								
	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>Zylinderkopf 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 nachm. prüfen)</p>																						
	<p>a) Ventilfeeder 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) Ventilfeuerung - Länge b) Außen \varnothing c) Innen \varnothing Material d) Achtung! Fase nur bei Einlaßventil</p>	<p>69 mm 16 \varnothing s6 mm = (+ 0,039) + 0,028) 10 \varnothing H8 mm = (+ 0,022) GG 26</p>																						

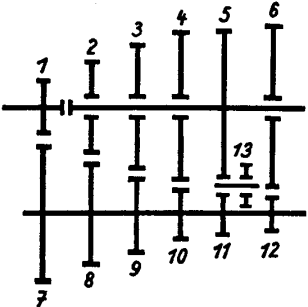
<p>a) Ventilspiel bei warmem Motor</p> <p>b) Ventil - Länge</p> <p>c) Kegel \varnothing</p> <p>d) Schaftstärke</p> <p>e) Kegelwinkel</p> <p>f) Sitzbreite im Zylinderkopf</p> <p>g) zulässiger Schlag am Ventilschaft zulässiger Schlag am Ventilkegel</p> <p>h) Stoßstangen-Länge</p> <p>i) zulässiger Schlag 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</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 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 6 A 70 B 412 RS 386/1</p> <p>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 Regler an der Zwischenwand c) Anlasser Übersetzung Anlasser/Schwungrad d) Glühstiftkerzen</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 i) Geberzylinder k) Nehmerzylinder</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</p> <p>34,5 - 0,2 mm 19,05\varnothing mm 30 mm Hub 19,05\varnothing mm 25 mm Hub</p>
--	--	---

Gruppe 32 - 40 Getriebe

	<p>Wechselgetriebe</p> <p>1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang 5. Gang Rückwärtsgang</p> <p>Tachometerantrieb Tachometer (Fahrtschreiber VDO) (Kienzle) Adapter-Wegdrehzahl</p>	<p>5 V. 1 R. (2-5 Gg. synchronisiert)</p> <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 : 8,73</td> <td>$\frac{1}{7} \frac{6}{12}$</td> <td>$\frac{21}{53} \frac{45}{13}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 4,79</td> <td>$\frac{1}{7} \frac{4}{10}$</td> <td>$\frac{21}{53} \frac{38}{20}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 2,66</td> <td>$\frac{1}{7} \frac{3}{9}$</td> <td>$\frac{21}{53} \frac{38}{36}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 1,57</td> <td>$\frac{1}{7} \frac{2}{8}$</td> <td>$\frac{21}{53} \frac{28}{45}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 1</td> <td colspan="2">direkter Antrieb</td> </tr> <tr> <td>1 : 7,38</td> <td>$\frac{1}{7} \frac{6}{11} < 13$</td> <td>$\frac{21}{53} \frac{38}{13} < 21$</td> </tr> </tbody> </table> <p>Schraubenrad 5 Z, Ritzel 9 Z=(1 : 1,8) VDO K 11. 140. 09/14/13 TCO 14 o. D. 1,17</p>	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	$\frac{1}{7} \frac{6}{11} < 13$	$\frac{21}{53} \frac{38}{13} < 21$
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	$\frac{1}{7} \frac{6}{11} < 13$	$\frac{21}{53} \frac{38}{13} < 21$																							
	<p>Nebenantriebe</p>	<p>siehe Techn. Daten LKW 3/00/3</p>																							