



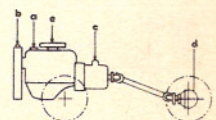
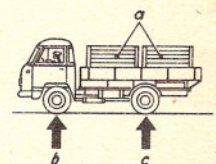
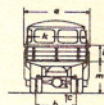
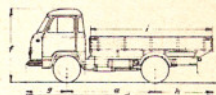
Technische Daten

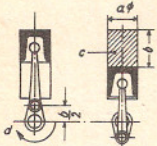

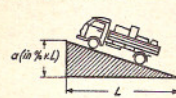
Einstellmaße und Toleranzen

B 622


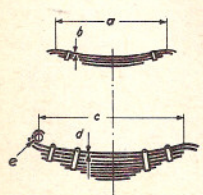
Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben

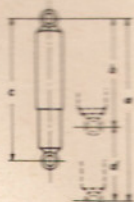
Baureihe des Fahrgestells Baureihe des Motors Bauart des Motors Fahrgestellnummer ab: Motornummer D4M 3,3 II ab:	B 622 D-4 M 3,3 II 4-Takt-Diesel 670 001 710 683			
<u>Abmessungen</u>	Pritsche	Pritsche	Kipper	
a) Radstand	2,8 m	3,2 m	2,8 m	
b) Spurweite vorn	1700 mm	1700 mm	1700 mm	
hinten	1500 mm	1500 mm	1500 mm	
Wendekreis - Ø ca.	13 m	14 m	13 m	
c) Bodenhöhe bel. ca.	240 mm	240 mm	240 mm	
d) Fahrzeug-Länge	5900 mm	6590 mm	5500 mm	
e) Breite	2290 mm	2290 mm	2290 mm	
f) Höhe (ohne Plane) bel.	2365 mm	2365 mm	2365 mm	
g) Überhang vorn	1280 mm	1280 mm	1280 mm	
h) hinten	1820 mm	2020 mm	1420 mm	
i) Ladefläche Länge	3800 mm	4500 mm	3000 mm	
k) Breite	2100 mm	2100 mm	1900 mm	
l) Höhe	400 mm	400 mm	300 mm	
m) Höhe über Fahrbahn: beladen	1085 mm	1085 mm	1090 mm	
<u>Gewichte</u>				
zul. Gesamtgewicht	5540 kg	5595 kg	5520 kg	
Fahrgestellgewicht m. Fahrerhaus	2160 kg	2220 kg	2160 kg	
ohne Fahrerhaus	1750 kg	1810 kg	1750 kg	
Fahrgestell-Tragfähigkeit m. Fahrerhaus	3380 kg	3375 kg	3380 kg	
Leergewicht	2550 kg	2615 kg	2920 kg	
a) Nutzlast	2990 kg	2980 kg	2600 kg	
b) zul. Vorderachsdruck	1800 kg	1850 kg	1925 kg	
c) zul. Hinterachsdruck	3850 kg	3850 kg	3700 kg	
Motorgewicht (ohne Wasser u. Öl)	290 kg	290 kg	290 kg	
zul. Anhänger Gesamtgewicht	5000 kg	5000 kg	5000 kg	
<u>Füllmengen</u>				
a) Motor-Ölwechsel		7 l		
b) Kühlanlage		13,5 l		
Frostschutzmittel bis 20° C		4,6 l		
über 20° C		6 l		
Kraftstoffbehälter		90 l		
c) Getriebe-Ölwechsel		2,5 l		
d) Hinterachs-Ölwechsel		5,25 l		
e) Luftfilter		0,2 l		



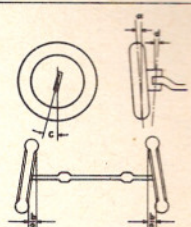
	Leistungen Zylinderzahl Zylinderanordnung a) Zylinderbohrung b) Hub c) Hubraum Verdichtungsverhältnis Höchstleistung bei 2800 U/min d) max. Drehmoment bei 1700 U/min Literleistung Niedr. Kraftstoffverbrauch Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung Spez. Drehzahl des Motors Mittl. Arbeitsdruck bei max. Drehm. Höchstleistung Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 (bei Maßgeschwindigkeit 66 km/h)	4 in Reihe 94 Ø mm 120 mm 3331 cm ³ 1 : 19,5 70 PS (nach DIN 70020) 20,3 mkg 21,02 PS/l 190 g/PS h bei 1000 U/min 11,2 m/sek 1950 U/min (bei 60 km/h) 8,1 kg/cm ² (1700 U/min) 7,0 kg/cm ² (2800 U/min) (37,6) Hinterachsunterstützung (36,7) 11,8 L/100 km 12,3 L/100 km												
	Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen: 1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang (Höchstgeschwindigkeit) Rückwärts-Gang	<table><tr><th>ab W. 671531 bei 2800 U/min</th><th>bis W. 671530 bei 2800 U/min</th></tr><tr><td>11,5 km/h</td><td>13,5 km/h</td></tr><tr><td>24 km/h</td><td>28 km/h</td></tr><tr><td>43 km/h</td><td>51,5 km/h</td></tr><tr><td>75 km/h</td><td>86 km/h</td></tr><tr><td>10 km/h</td><td>11 km/h</td></tr></table>	ab W. 671531 bei 2800 U/min	bis W. 671530 bei 2800 U/min	11,5 km/h	13,5 km/h	24 km/h	28 km/h	43 km/h	51,5 km/h	75 km/h	86 km/h	10 km/h	11 km/h
ab W. 671531 bei 2800 U/min	bis W. 671530 bei 2800 U/min													
11,5 km/h	13,5 km/h													
24 km/h	28 km/h													
43 km/h	51,5 km/h													
75 km/h	86 km/h													
10 km/h	11 km/h													
	a) Steigfähigkeit in den Gängen 1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang Rückwärts-Gang	<table><tr><th>(vollbelastet!)</th><th>(vollbelastet!)</th></tr><tr><td>30 %</td><td>24 %</td></tr><tr><td>13 %</td><td>11 %</td></tr><tr><td>6 %</td><td>5 %</td></tr><tr><td>2 %</td><td>2 %</td></tr><tr><td>36 %</td><td>30 %</td></tr></table>	(vollbelastet!)	(vollbelastet!)	30 %	24 %	13 %	11 %	6 %	5 %	2 %	2 %	36 %	30 %
(vollbelastet!)	(vollbelastet!)													
30 %	24 %													
13 %	11 %													
6 %	5 %													
2 %	2 %													
36 %	30 %													

Gruppe 03 Federung und Stoßdämpfer

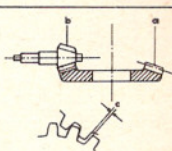
	Vorderfeder-Bauart a) Länge Breite Blattzahl b) Blattstärke max. Federbelastung spez. Durchfederung c) Federbüchse-Ø u. Länge	halbellipt. Längsfeder 1000 mm 60 mm 6 8 mm <u>2,8 R. Prit.</u> <u>3,2 R. Prit.</u> <u>2,8 R. Kipper</u> 775 kg 800 kg 838 kg 7 mm/100 kg 16x20x59 mm
	Hilfsfeder Bauart a) Länge Breite Blattzahl b) Blattstärke spez. Durchfederung Hinterfeder Bauart c) Länge Breite Blattzahl d) Blattstärke 7 Blatt a 4 Blatt a spez. Durchfederung e) Federbüchse-Ø u. Länge max. Federbelastung hinten (Hinterfeder + Hilfsfeder)	Stützfeder gegen Rahmen 900 mm 60 mm 4 7 mm 12 mm/100 kg halbellipt. Längsfeder 1200 mm 60 mm 11 8 mm (von oben) 7 mm (von unten) 8,3 mm/100 kg 22x27x59 mm <u>2,8 R. Prit.</u> <u>3,2 R. Prit.</u> <u>2,8 R. Kipper</u> 1625 kg 1600 kg 1575 kg

Stoßdämpfer vorn 132 033 0100			
a) Länge - ausgezogen	463 mm		
b) - zusammengedrückt	298 mm		
c) - Einbau	380 mm		
d) Hub	165 mm		
Prüfhub	<u>25 mm</u>	<u>100 mm</u>	
Drehzahl	100 U/min	100 U/min	
Zugstufe	210 kg	480 kg	
Druckstufe	70 kg	160 kg	
Stoßdämpfer hinten 132 033 02 00			
a) Länge - ausgezogen	550 mm		
b) - zusammengedrückt	340 mm		
c) - Einbau	445 mm		
d) Hub	210 mm		
Prüfhub	<u>25 mm</u>	<u>100 mm</u>	
Drehzahl	100 U/min	100 U/min	
Zugstufe	80 kg	270 kg	
Druckstufe	15 kg	30 kg	

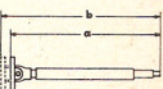
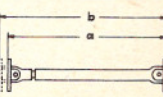
Gruppe 04 Vorderachse

Vorderachse Bauart	Faustachse	
a) Radsturz	1° 30'	
b) Vorspur	0 bis 3 mm	
c) Nachlauf leer	4°	
beladen (volle Last)	4° 30'	
d) Spreizung	7° 30'	

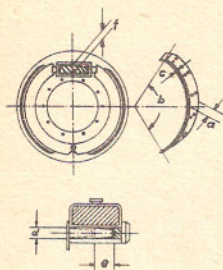
Gruppe 06 Hinterachse

Hinterachse Bauart	ab W. 671531	bis W. 671530	
Hinterachsuntersetzung	Tragachse		
a) Tellerrad Zähnezahl	1 : 6,166	1 : 5,143	
b) Kegelrad Zähnezahl	37	36	
c) Zahnradflankenspiel zwischen Teller u. Kegelrad	δ	γ	
Teller u. Kegelrad	0,15 bis 0,20 mm		

Gruppe 07 Gelenkwelle

Zwischenwelle	nur 3,2 m Radst.		
a) zusammengeschobene Länge	1080 mm		
b) Einbaulänge max. Unwucht	1109 mm 30 cmg bei 2800 U/min		
Gelenkwelle hinten	2,8 m Radst.	3,2 m Radst.	
a) zusammengeschobene Länge	1890 mm	1170 mm	
b) Einbaulänge max. Unwucht,	1906 mm 30 cmg bei 2800 U/min	1198 mm	

Gruppe 08 Bremse

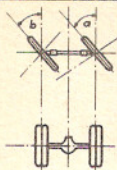


Fabrikat u. Typ der Bremsen
Art
wirksame Gesamtbremsfläche

- a) Bremsbelag Breite
b) Sektor
c) Dicke
Bremsstrommel \varnothing
Ausdreh-Grenzmaß
d) Hauptbremszylinder
e) Hub
f) Radbremszylinder vorn
hinten
Handbremse

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
mechn. auf Hinterräder wirkend

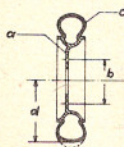
Gruppe 11 Lenkung



- 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

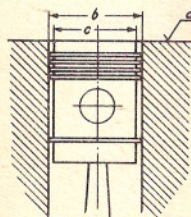
Gruppe 12 Räder und Bereifung



- 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 (Kipper 4,25 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 \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
Kurbelwellenagerschalen

Reparaturstufe	normal Untermaß
	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. + IV. Lager
III. Lager

- f) V. Lager

- g) Innenbreite der V. 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 Lagerflange

- j) Schleifradial der Lagerzapfen

geschlagen in einem Stück

Lagerzapfen gehärtet

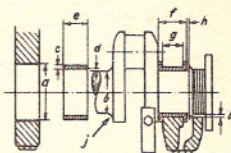
Gegengewichte angeschraubt

5 mal

80 \varnothing H 6 = + 0,019

b) für Zapfen \varnothing	c) Wandstärke
72 \varnothing 6 mm =	3,980 - 3,970 mm
71,75 \varnothing 6 mm =	4,105 - 4,095 mm
71,5 \varnothing 6 mm = +0,012 -0,007	4,230 - 4,220 mm
71,25 \varnothing 6 mm =	4,355 - 4,345 mm
71 \varnothing 6 mm =	4,480 - 4,470 mm
	0,028 - 0,086 mm

normal	Reparaturstufe 1	2	3	4
46 d9	46,25	46,5	46,75	47 mm
	38 H7 mm = (+ 0,025)			
	0,080 - 0,181 mm			
	Dreistofflager			
	16 mkg			
	0,120 - 0,196 mm			
	0,04 mm beim Einspannen des I. + V. 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 Farbgrün (weiß)

gelb (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) Schleifradial der Lagerzapfen

220 \pm 0,15 mm

36 - 0,15 mm

31 + 0,3 mm

68 \varnothing H6 mm = (+ 0,019)33 \varnothing H7 mm = (+ 0,025)f) Büchsen (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 \pm 0,059

(+ 0,043)

31 \pm 0,15 mmk) Zapfen \varnothing l) Wandstärke

62 h6 mm = 2,985 - 2,975 mm

61,75 h6 mm = 3,110 - 3,100 mm

61,5 h6 mm = -0,019 3,235 - 3,225 mm

61,25 h6 mm = 3,360 - 3,350 mm

61 h6 mm = 3,485 - 3,475 mm

0,030 - 0,088 mm

30 - 0,1 mm

0,150 - 0,239 mm

Dreistofflager

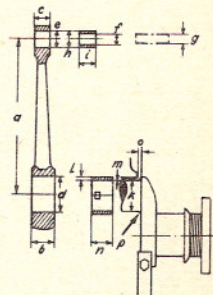
6 mkg

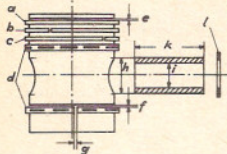
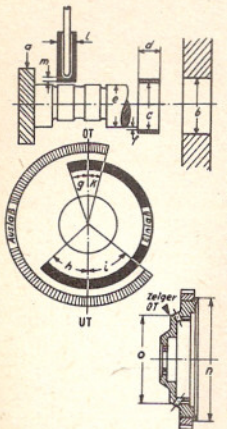

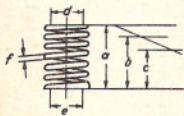
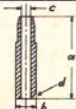
höchstens 5 g

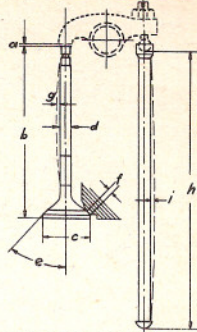
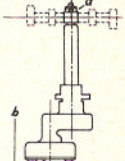
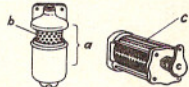
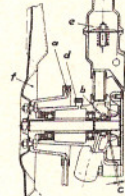
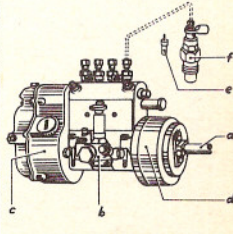
0,006 mm

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) Höhenspiel der Kompressionsringe Nasenring Ölschlitzringe f) Spaltmaß an der Stoßstelle g) Kolbenbolzen \varnothing Kennzeichen</p> <p>Farbe grün (weiß) gelb (schwarz)</p> <p>i) Innen \varnothing k) Länge l) Kolbenbolzensicherung</p>	<p>Kolben \varnothing (siehe unter Zyl.-Block) Vollschaft-Mahle 2K 15452/8</p> <p>15 f 94/86 x 3 Cr5 10 f 94/86 x 3 30 f 94/86 x 3 40 f 94/86 x 5</p> <p>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>Kolbenbohle</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	Kolbenbohle	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	Kolbenbohle																																		
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 (ein-gepreßt 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 k) Auslaß schließt l) Stoßkappen \varnothing m) Bodenhöhe n) Schwungrad \varnothing Kupplungsseite o) Schwungradverstellung</p>	<p>schrägverzahnnte Stirnräder im Motorgehäuse 4 mal 50 \varnothing H6 mm = (+ 0,016)</p> <p>46 \varnothing H7 mm = (+ 0,025) 32 \pm 0,1 mm 26 \pm 0,1 mm 46 \varnothing f7 mm = (- 0,025) (- 0,050) 10 30'</p> <p>- 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 = 58,4 mm v. OT</td><td>49,5 mm</td><td></td></tr><tr><td>48° n. UT = 155 mm n. UT</td><td>132 mm</td><td></td></tr><tr><td>52° v. UT = 168 mm v. UT</td><td>144 mm</td><td></td></tr><tr><td>14° n. OT = 45,4 mm n. OT</td><td>38,5 mm</td><td></td></tr><tr><td>22 \varnothing f7 mm = (- 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</td><td></td><td></td></tr><tr><td>bei n) = 3,24 mm bei o) = 2,75 mm</td><td></td><td></td></tr></table> <p>Anzugsmoment d. Schwungradsch.</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 = (- 0,041)			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 = (- 0,041)																																			
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 nachm. prüfen)</p>																																	
	<p>a) Ventillfeder 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 3/4 7</p>																																	
	<p>a) Ventillführung - Länge b) Außen \varnothing c) Innen \varnothing Material d) Achtung! Fase nur bei Einlaßventil</p>	<p>69 mm 16 \varnothing \pm 6 mm = (+ 0,039) (+ 0,028) 10 \varnothing H8 mm = (+ 0,022) GG 26</p>																																	

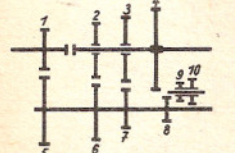
<p>a) Ventilspiel bei warmem Motor</p> <p>b) Ventil - Länge</p> <p>c) Kegel \varnothing</p> <p>d) Schaftstärke</p> <p>e) Kegelwinkel</p> <p>f) Sitzbreite</p> <p>g) zulässiger Schlag am Ventilschaft</p> <p>zulässiger Schlag am Ventilkegel</p> <p>h) Stoßstangen-Länge</p> <p>i) zulässiger Schlag der Stoßstange</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) (-0,040)</p> <p>45° 30'</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</p> <p>Öldruck bei mittlerer Drehzahl</p> <p>Kurbelgehäuse - Entlüftung</p>	<p>Zahnradpumpe von der Nockenwelle</p> <p>Drahtsieb vor der Ölpumpe</p> <p>ca. 1,0 atü (bei warmem Motor)</p> <p>1 Öldunstentlüfter ins Freie</p>	
<p><u>Ölfilterung</u></p> <p>a) Nebenstromfilter</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</p> <p>9,5 x 1200/1250</p> <p>Gleitringdichtung AB 17 - .35.16/7</p> <p>0,3 - 0,5 mm</p> <p>Schmierfettbüchse</p> <p>80° ± 2° C</p> <p>aus einem Stück 500 \varnothing mm</p> <p>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 (Einspritzleitung)</p> <p>Förderbeginn - Einbauszustand bei 2800 U/min</p> <p>max. Fördermenge pro 1000 Hub</p> <p>Arbeitsfolge</p>	<p>Bosch PE 4 A 70 B 412 RS 474/1</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 AS AR 15</p> <p>DN 0 SD 211</p> <p>KCA 30 SD 15</p> <p>130 atü (6 x 2 x 306 mm)</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) <u>Ölbildluftfilter</u>	Knecht FB 402 Knecht EK 402 Mann u. Hummel ALO 5 5 12
	a) Batterie: Spannung und Kapazität b) Lichtmaschine Regler an der Zwischenwand c) Anlasser Übersetzung Anlasser/Schwungrad d) Glühstifkerzen	12 Volt 135 Amp./Std. Bosch LJ/GG 240/12/2400/ R 16 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 Auflagefläche 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 ^Ø mm 30 mm Hub 19,05 ^Ø mm 32 mm Hub
--	--	--

Gruppe 32 Getriebe

	Fabrikat Gänge 1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang Rückwärts-Gang Tachometerantrieb Tachometer Wegdrehzahl Nebenantrieb	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>Zahnezahl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 : 6,42</td> <td>$\frac{114}{518}$</td> <td>$\frac{18131}{41111}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 3,1</td> <td>$\frac{113}{517}$</td> <td>$\frac{18134}{41125}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 1,675</td> <td>$\frac{112}{516}$</td> <td>$\frac{18125}{41134}$</td> </tr> <tr> <td>1 : 1</td> <td colspan="2">direkter Antrieb</td> </tr> <tr> <td>1 : 7,8</td> <td>$\frac{114}{518} \times 9/10$</td> <td>$\frac{18131}{41111} \times 14/17$</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) siehe Techn. Daten LKW 2/00/3	Übersetzung	zusammengeschaltet sind		Zahnrad	Zahnezahl	1 : 6,42	$\frac{114}{518}$	$\frac{18131}{41111}$	1 : 3,1	$\frac{113}{517}$	$\frac{18134}{41125}$	1 : 1,675	$\frac{112}{516}$	$\frac{18125}{41134}$	1 : 1	direkter Antrieb		1 : 7,8	$\frac{114}{518} \times 9/10$	$\frac{18131}{41111} \times 14/17$
Übersetzung	zusammengeschaltet sind																					
	Zahnrad	Zahnezahl																				
1 : 6,42	$\frac{114}{518}$	$\frac{18131}{41111}$																				
1 : 3,1	$\frac{113}{517}$	$\frac{18134}{41125}$																				
1 : 1,675	$\frac{112}{516}$	$\frac{18125}{41134}$																				
1 : 1	direkter Antrieb																					
1 : 7,8	$\frac{114}{518} \times 9/10$	$\frac{18131}{41111} \times 14/17$																				