



**Technische Daten**  
**Einstellmaße und Toleranzen**  
**B 622**

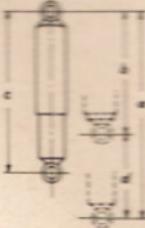
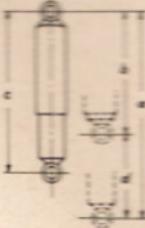
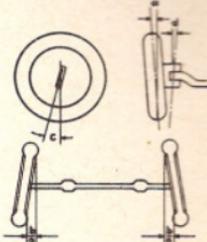
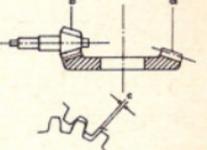
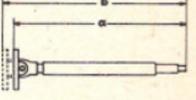
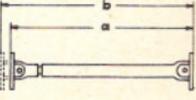
**Gruppe 00 Allgemeine technische Angaben**

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

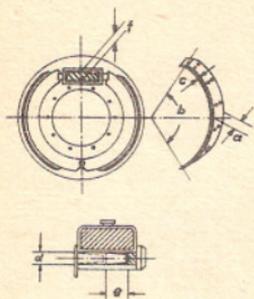
	<p><b>Leistungen</b></p> <p>Zylinderzahl Zylinderanordnung</p> <p>a) Zylinderbohrung b) Hub c) Hubraum Verdichtungsverhältnis Höchstleistung bei 2800 U/min d) max. Drehmoment bei 1700 U/min Literleistung Niedr. Kraftstoffverbrauch Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung Spez. Drehzahl des Motors Mittl. Arbeitsdruck bei max. Drehm. Höchstleistung Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 (bei Maßgeschwindigkeit 66 km/h)</p>	<p>4 in Reihe 94 <math>\varnothing</math> mm 120 mm 3331 cm<sup>3</sup> 1 : 19,5 70 PS (nach DIN 70020) 20,3 mkg 21,02 PS/l 190 g/PS<sub>h</sub> bei 1000 U/min 11,2 m/sek 1950 U/min (bei 60 km/h) 8,1 kg/cm<sup>2</sup> (1700 U/min) 7,0 kg/cm<sup>2</sup> (2800 U/min) (37 ± 6) <u>Hinterachsuntersetzung</u> (35 ± 7) 11,8 L/100 km   12,3 L/100 km</p>																		
	<p>Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen:</p> <p>1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang (Höchstgeschwindigkeit) Rückwärts-Gang</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>ab W. 671531 bei 2800 U/min</th> <th>bis W. 671530 bei 2800 U/min</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Gang</td> <td>11,5 km/h</td> <td>13,5 km/h</td> </tr> <tr> <td>2. Gang</td> <td>24 km/h</td> <td>28 km/h</td> </tr> <tr> <td>3. Gang</td> <td>43 km/h</td> <td>51,5 km/h</td> </tr> <tr> <td>4. Gang (Höchstgeschwindigkeit)</td> <td>75 km/h</td> <td>86 km/h</td> </tr> <tr> <td>Rückwärts-Gang</td> <td>10 km/h</td> <td>11 km/h</td> </tr> </tbody> </table>		ab W. 671531 bei 2800 U/min	bis W. 671530 bei 2800 U/min	1. Gang	11,5 km/h	13,5 km/h	2. Gang	24 km/h	28 km/h	3. Gang	43 km/h	51,5 km/h	4. Gang (Höchstgeschwindigkeit)	75 km/h	86 km/h	Rückwärts-Gang	10 km/h	11 km/h
	ab W. 671531 bei 2800 U/min	bis W. 671530 bei 2800 U/min																		
1. Gang	11,5 km/h	13,5 km/h																		
2. Gang	24 km/h	28 km/h																		
3. Gang	43 km/h	51,5 km/h																		
4. Gang (Höchstgeschwindigkeit)	75 km/h	86 km/h																		
Rückwärts-Gang	10 km/h	11 km/h																		
	<p>a) Steigfähigkeit in den Gängen</p> <p>1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang Rückwärts-Gang</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>(vollbelastet!)</th> <th>(vollbelastet!)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Gang</td> <td>30 %</td> <td>24 %</td> </tr> <tr> <td>2. Gang</td> <td>13 %</td> <td>11 %</td> </tr> <tr> <td>3. Gang</td> <td>6 %</td> <td>5 %</td> </tr> <tr> <td>4. Gang</td> <td>2 %</td> <td>2 %</td> </tr> <tr> <td>Rückwärts-Gang</td> <td>36 %</td> <td>30 %</td> </tr> </tbody> </table>		(vollbelastet!)	(vollbelastet!)	1. Gang	30 %	24 %	2. Gang	13 %	11 %	3. Gang	6 %	5 %	4. Gang	2 %	2 %	Rückwärts-Gang	36 %	30 %
	(vollbelastet!)	(vollbelastet!)																		
1. Gang	30 %	24 %																		
2. Gang	13 %	11 %																		
3. Gang	6 %	5 %																		
4. Gang	2 %	2 %																		
Rückwärts-Gang	36 %	30 %																		

## Gruppe 03 Federung und Stoßdämpfer

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

<p>Stoßdämpfer vorn 132 033 0100</p> <p>a) Länge - ausgezogen 463 mm  b) - zusammengedrückt 298 mm  c) - Einbau 380 mm  d) Hub 165 mm</p> <p>Prüfhub 25 mm  Drehzahl 100 U/min  Zugstufe 210 kg  Druckstufe 70 kg</p>	<p>100 mm  100 U/min  480 kg  160 kg</p>																
<p>Stoßdämpfer hinten 132 033 02 00</p> <p>a) Länge - ausgezogen 550 mm  b) - zusammengedrückt 340 mm  c) - Einbau 445 mm  d) Hub 210 mm</p> <p>Prüfhub 25 mm  Drehzahl 100 U/min  Zugstufe 80 kg  Druckstufe 15 kg</p>	<p>100 mm  100 U/min  270 kg  30 kg</p>																
<b>Gruppe 04 Vorderachse</b>																	
<p>Vorderachse Bauart</p> <p>a) Radsturz 1° 30'  b) Vorspur 0 bis 3 mm  c) Nachlauf leer 4°  beladen (volle Last) 4° 30'  d) Spreizung 7° 30'</p>	<p>Faustachse  1° 30'  0 bis 3 mm  4°  4° 30'  7° 30'</p>																
<b>Gruppe 06 Hinterachse</b>																	
<p>Hinterachse Bauart</p> <p>Hinterachsuntersetzung</p> <p>a) Tellerrad Zähnezahl 37  b) Kegellrad Zähnezahl 6  c) Zahnradflankenspiel zwischen Teller u. Kegellrad</p>	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;"><u>ab W. 671531</u></td> <td style="text-align: center;">Tragachse</td> <td style="text-align: center;"><u>bis W. 671530</u></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1 : 6,166</td> <td></td> <td style="text-align: center;">1 : 5,143</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">37</td> <td></td> <td style="text-align: center;">36</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">6</td> <td></td> <td style="text-align: center;">7</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">0,15 bis 0,20 mm</td> </tr> </table>	<u>ab W. 671531</u>	Tragachse	<u>bis W. 671530</u>	1 : 6,166		1 : 5,143	37		36	6		7	0,15 bis 0,20 mm			
<u>ab W. 671531</u>	Tragachse	<u>bis W. 671530</u>															
1 : 6,166		1 : 5,143															
37		36															
6		7															
0,15 bis 0,20 mm																	
<b>Gruppe 07 Gelenkwelle</b>																	
<p>Zwischenwelle</p> <p>a) zusammengeschobene Länge 1080 mm  b) Einbaulänge 1109 mm  max. Unwucht 30 cmg bei 2800 U/min</p>	<p>nur 3,2 m Radst.  1080 mm  1109 mm  30 cmg bei 2800 U/min</p>																
<p>Gelenkwelle hinten</p> <p>a) zusammengeschobene Länge 1890 mm  b) Einbaulänge 1906 mm  max. Unwucht 30 cmg bei 2800 U/min</p>	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;"><u>2,8 m Radst.</u></td> <td style="text-align: center;"><u>3,2 m Radst.</u></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1890 mm</td> <td style="text-align: center;">1170 mm</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1906 mm</td> <td style="text-align: center;">1198 mm</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">30 cmg bei 2800 U/min</td> </tr> </table>	<u>2,8 m Radst.</u>	<u>3,2 m Radst.</u>	1890 mm	1170 mm	1906 mm	1198 mm	30 cmg bei 2800 U/min									
<u>2,8 m Radst.</u>	<u>3,2 m Radst.</u>																
1890 mm	1170 mm																
1906 mm	1198 mm																
30 cmg bei 2800 U/min																	

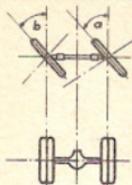
## Gruppe 08 Bremse



Fabrikat u. Typ der Bremsen  
 Art  
 wirksame Gesamtbremsfläche  
 a) Bremsbelag Breite  
 b) Sektor  
 c) Dicke  
 Bremsstrommel  $\varnothing$   
 Ausdreh-Grenzmaß  
 d) Hauptbremszylinder  
 e) Hub  
 f) Radbremszylinder vorn  
 hinten  
 Handbremse

Borgward / Teves  
 Öldruckbremse mit Druckluftvorspann  
 1608 cm<sup>2</sup> (je Rad 402 cm<sup>2</sup>)  
 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

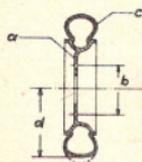
## Gruppe 11 Lenkung



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  $\varnothing$

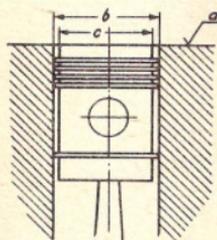
## Gruppe 12 Räder und Bereifung



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 (Klipper 4,25 atü)  
 421 mm

## Gruppe 30 Motor



Zylinderblock  
 a) auf der Kopffläche des Zylinder-  
 blockes eingeschlagen  
 (Zyl. Bohrungszahl) 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		geschlossen in einem Stück Lagerzapfen gehärtet Gegengewichte angeschraubt		
Lagerung der Kurbelwelle		5 mal		
a) Lagerbohrung im Gehäuse		$80 \text{ } \varnothing \text{ H } 6 = +0,019$		
Kurbelwellenagerschalen		b) für Zapfen $\varnothing$	c) Wandstärke	
Reparaturstufe	normal Untermaß	72 $\text{ } \varnothing \text{ } 6 \text{ mm} =$	3,980 - 3,970 mm	
2	0,25 mm	71,75 $\text{ } \varnothing \text{ } 6 \text{ mm} =$	4,105 - 4,095 mm	
3	0,5 mm	71,5 $\text{ } \varnothing \text{ } 6 \text{ mm} =$	4,230 - 4,220 mm	
4	0,75 mm	71,25 $\text{ } \varnothing \text{ } 6 \text{ mm} =$	4,355 - 4,345 mm	
	1,0 mm	71 $\text{ } \varnothing \text{ } 6 \text{ mm} =$	4,480 - 4,470 mm	
d) Lagerspiel der Hauptlager		0,028 - 0,086 mm		
e) Breite der Lagerschale		36 mm		
I. Lager		28 mm		
II. + IV. Lager		40 mm		
III. Lager				
f) V. Lager				
g) Innenbreite der V. Lagerschale		38 H7 mm = (+0,025)		
h) Axialspiel des Paßlagers		0,080 - 0,181 mm		
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. + V. Lagers		
zulässige Unrundung im Hauptlager		0,006 mm		
zulässige Kanizität in Lagerlänge		0,01 mm		
j) Schleifradien der Lagerzapfen		2,5 $\begin{matrix} +0,3 \\ -0,2 \end{matrix}$ mm		
Pleuelstange		220 $\pm 0,15$ mm		
a) Länge		36 $\begin{matrix} -0,15 \\ -0,20 \end{matrix}$ mm		
b) Breite unten		31 + 0,3 mm		
c) Breite oben		68 $\varnothing \text{ H } 6 \text{ mm} = (+0,019)$		
d) Bohrung $\varnothing$ unten		33 $\varnothing \text{ H } 7 \text{ mm} = (+0,025)$		
e) Pleuelbüchse				
Bolzen Kennzeichen		f) Büchsen $\varnothing$ (eingebaut)		
Farbe grün (weiß)		30,011 - 30,014 mm		
gelb (schwarz)		30,000 - 29,997 mm		
Außen $\varnothing$		30,008 - 30,011 mm		
29,997 - 29,994 mm		33 $\varnothing \text{ } 6 \text{ mm} = (+0,059)$		
h) Außen $\varnothing$		33 $\varnothing \text{ } 6 \text{ mm} = (+0,043)$		
i) Pleuellagerschalen		31 $\pm 0,15$ mm		
Breite				
Reparaturstufe		k) Zapfen $\varnothing$		
1	0,25 mm	62 $\text{ } \varnothing \text{ } 6 \text{ mm} =$		
2	0,5 mm	2,985 - 2,975 mm		
3	0,75 mm	61,75 $\text{ } \varnothing \text{ } 6 \text{ mm} =$		
4	1,0 mm	3,110 - 3,100 mm		
		61,5 $\text{ } \varnothing \text{ } 6 \text{ mm} = (-0,019)$		
		3,235 - 3,225 mm		
		61,25 $\text{ } \varnothing \text{ } 6 \text{ mm} =$		
		3,360 - 3,350 mm		
		61 $\text{ } \varnothing \text{ } 6 \text{ mm} =$		
		3,485 - 3,475 mm		
m) Lagerspiel der Pleuellagerschale		0,030 - 0,088 mm		
n) Breite der Pleuellagerschalen		30 - 0,1 mm		
a) Axialspiel der Pleuelstange		0,150 - 0,239 mm		
Werkstoff der Lagerschalen		Dreistofflager		
Anzugsmoment f. Pleuelschrauben		6 mkg		
zulässiger Gewichtsunterschied der Pleuelstangen		höchstens 5 g		
zulässige Unrundung im Pleuel-Lagerzapfen		0,006 mm		
p) Schleifradien der Lagerzapfen		2,5 $\begin{matrix} +0,3 \\ -0,2 \end{matrix}$ mm		

	<p><b>Kolben mit Kolbenbolzen</b>  <b>Kolben-Typ</b>                      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 <math>\varnothing</math> Kennzeichen                          Farbe grün (weiß)                          gelb (schwarz)                      i) Innen <math>\varnothing</math>                      k) Länge                      l) Kolbenbolzensicherung</p>	<p>Kolben <math>\varnothing</math> (siehe unter Zyl.-Block)                      Vollschaff-Mühle 2K 15452/8                      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                      0,06 - 0,087 mm                      0,045 - 0,072 mm                      0,025 - 0,052 mm                      0,25 - 0,40 mm</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kolbenbolzen</th> <th>Kolbenbose</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table>	Kolbenbolzen	Kolbenbose	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	Kolbenbose																																		
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><b>Nockenwelle</b>                      a) Antrieb                          Nockenwelle gelagert                      b) Bohrungs <math>\varnothing</math> im Gehäuse                      c) Nockenwellenlager Innen <math>\varnothing</math> (ein-gepreßt 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>schrägverzahnste 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)                      0,025 - 0,075 mm                      1° 30'</p> <p>- bei Ventilspiel 0,27 mm gemessen!</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <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> <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 <math>\varnothing</math> f7 mm = (- 0,020)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>5,5 <math>\pm</math> 0,2 mm</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>371 <math>\varnothing</math> mm</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>315 mm</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1° auf dem Schwungrad <math>\varnothing</math> gemessen</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>bei n) = 3,24 mm</td> <td></td> <td>bei o) = 2,75 mm</td> </tr> </tbody> </table>		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 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 mm																																			
1° auf dem Schwungrad $\varnothing$ gemessen																																			
bei n) = 3,24 mm		bei o) = 2,75 mm																																	
	<p>Anzugsmoment d. Schwungradsch.  <b>Zylinderkopf</b>                      Anzugsmoment d. Zylinderkopf-muttern                      Reihenfolge des Anziehens</p>	<p>11 mkg                      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) Ventillfeder 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                      Einbaumaß 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) Ventilführung - 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> <math>\pm</math> 6 mm = (+ 0,039)                      10 <math>\varnothing</math> H8 mm = (+ 0,022)                      GG 26</p>																																	



	<p>a) Kraftstofffilter mit Einsatz b) Micronic-Einsatz c) Ölbadluftfilter</p>	<p>Knecht FB 402 Knecht EK 402  Mann u. Hummel ALO 5 5 12</p>
	<p>a) Batterie: Spannung und Kapazität b) Lichtmaschine Regler an der Zwischenwand c) Anlasser Übersetzung Anlasser/Schwungrad d) Glühstifkerzen</p>	<p>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</p>

**Gruppe 31 Kupplung**

	<p>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 Kupplungsschraubplatte zur Auflagefläche der Kupplungsscheibe im Schwungrad i) Geberzylinder k) Nehmerzylinder</p>	<p>Fichtel &amp; Sachs Einscheiben - trocken G 22 KZ mit Torsionsdämpfer Fichtel &amp; Sachs G 22 K Fichtel &amp; Sachs G 22 Z  40,7 ± 0,3 mm 10 mm 14 mm 9,1 +0,3 mm gespannt 98 +0,3 mm ungesp. 6 mm  3 mm  30 - 0,2 mm 19,05<sup>∅</sup> mm 30 mm Hub 19,05<sup>∅</sup> mm 32 mm Hub</p>
--	---	---

**Gruppe 32 Getriebe**

	<p>Fabrikat Gänge  1. Gang 2. Gang 3. Gang 4. Gang Rückwärts-Gang  Tachometerantrieb Tachometer Wegdrehzahl  Nebenantrieb</p>	<p>Borgward 4 V. 1 R. (2-4 Gg. synchronisiert) zusammengeschaltet sind Übersetzung Zahnrad Zahnezahl 1 : 6,42 114/518 18131/41111 1 : 3,1 113/517 18134/41125 1 : 1,675 112/516 18125/41134 1 : 1 direkter Antrieb 1 : 7,8 114/518 9/10 18131/41111 14/17  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</p>
--	---	---