

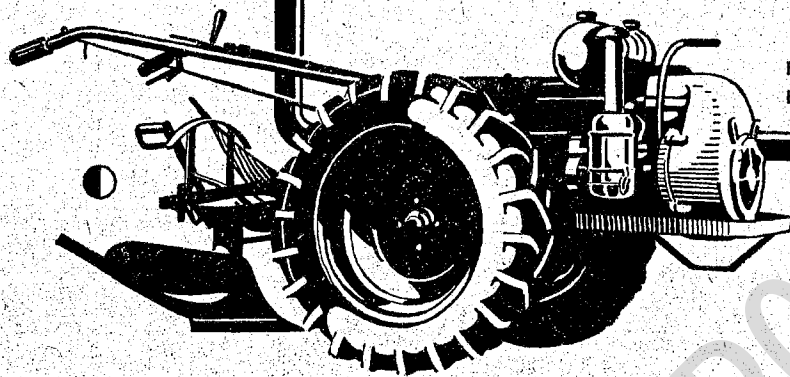
Holder

UNIVERSAL-VIERGANG EINACHS-SCHLEPPER TYP EB-EF

Beschreibung, Gebrauchsanleitung und Ersatzteilliste

HOLDER GmbH GRUNBACH
MASCHINENFABRIK, GRUNBACH BEI STUTT GART

FERNSPRECHER
ENDERSBACH 453



FRANK-MOTORGERÄTE

Beschreibung und Gebrauchsanleitung zum Holder-Traktor, Typ EB-EF

1. Der Einachs-Schlepper besteht aus:

Motor mit Auspufftopf und Vergaser mit Luffilter, Kupplungsgehäuse, Getriebegehäuse mit Achstrichern und Bremsen, Werkzeugkasten, Greiferrädern mit Radverbreiterungen und Straßenlaufreifen oder Gummibereifung, zweiteiligem Betriebsstofftank, Lenkholmen und Bedienungshebeln.

2. Dieses Gerät ist infolge seiner praktischen Konstruktion und wegen der speziell für den Holder-Traktor entwickelten Anbaugeräte von ganz besonderer Vielseitigkeit.

3. Der zu Zehntausenden bewährte ventillose Zweitakt-Motor wird durch das eingebaute Turbogebälde gekühlt. Seine Schmierung erfolgt automatisch durch das dem Betriebsstoff beigemischte Öl. Der Zündapparat mit von außen zugänglichem Unterbrecher ist im Schwungrad des Motors eingekapselt. Im Zylinderkopf des Fichtel & Sachs-Motors befindet sich die Zündkerze. Beim Jlo-Motor ist außerdem noch ein Einspritzhahn vorhanden.

4. Der Motor ist am Kupplungsgehäuse befestigt und durch dieses mit dem Maschinenkörper verbunden. Das Kupplungsgehäuse nimmt die Trockenkupplung auf, welche ein weiches Anfahren und Anhalten des Schleppers gewährleistet. Die Kraft des Motors wird über diese Kupplung auf das in dem geschlossenen Maschinenkörper staubdicht untergebrachte, im Ölbad und auf Kugellagern laufende, durchweg gehärtete Getriebe übertragen. Das ganze Getriebe ist staub- und öldicht eingeschlossen, um die Wartung und Schmierung auf ein Mindestmaß zu verringern. Der Deckel des Getriebegehäuses ist gleichzeitig als Werkzeugkasten und bei einem Teil der Maschinen für die Aufnahme des Luffilters ausgebildet.

5. Das Schaltgetriebe mit 4 Vorwärtsgängen und 1 Rückwärtsgang wird durch den zwischen den Holmen befindlichen Gangschalthebel G mit einem nach oben ragenden Holzgriff betätigt. Auf dem linken Holm ist das Schaltschema angegeben (siehe Abb. 154 E).

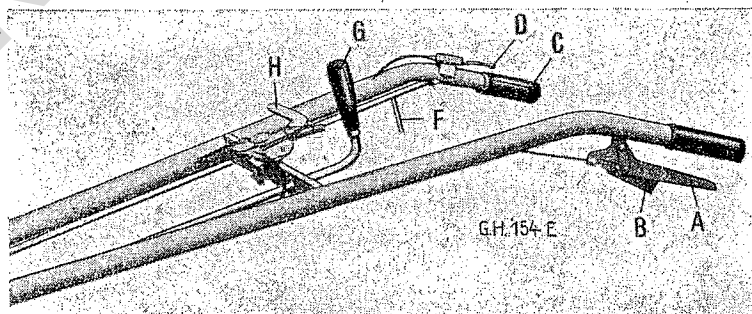
1

Achtung!

Nebenstehende
Geschwindig-
keiten dürfen
nicht überschritten
werden!

Ein Übertouren des
Motors kann Kurbel-
wellenbruch zur Folge
haben.

Geschwindigkeit im 1. Gang ca. 1,5 km/h (zum Tieffräsen)
Geschwindigkeit im 2. Gang ca. 2,5 km/h (zum Flachfräsen)
Geschwindigkeit im 3. Gang ca. 4 km/h (zum Pflügen, Hacken usw.)
Geschwindigkeit im 4. Gang ca. 8 km/h (für Straßenfahrt)
Rückwärtsgang ca. 1,5 km/h



6. Am Quersteg zwischen den Holmen befindet sich der Handbremshebel H mit Bremsausgleich. Er betätigt die Innenbackenbremsen des Schleppers.

7. Der Gummihandgriff C am rechten Holm ist drehbar. Mit ihm läßt sich wechselweise beim Drehen nach links eine Kupplung zum linken Greiferrad und beim Drehen nach rechts eine Kupplung zum rechten Greiferrad betätigen. Ein roter Zeiger gibt die jeweilige Stellung bzw. die Fahrtrichtungsänderung an. Diese Neuerung (DRP a.) verbürgt die hervorstechenden Lenk- und Fahreigenschaften des Holder-Traktors, sie ermöglicht ein automatisches Lenken und Wenden durch Motorkraft ohne Anstrengung des Bedienenden.

8. Unter dem linken Holm befindet sich der Kupplungshebel A mit Arretierungsklinke B zur Betätigung der Trockenkupplung (Anfahren und Anhalten).

9. Unter dem rechten Holm ist der Zuggriff F zum Auslösen der Holmenverstellung untergebracht, darüber der Gashebel D für die Betätigung des Vergasers (Regulierung der Motordrehzahl).
10. An der hinteren Stirnfläche des Maschinenkörpers befindet sich unter einem mit 4 Schrauben befestigten Schutzdeckel die Zapfwelle mit Zahnrad zum Antrieb der Anbaufräse, der Anbaupumpe, des Anbaumähers, der Riemenscheibe usw. Der über diesem Deckel befindliche Stecker und die unter diesem Deckel vorhandene Scharnierklappe mit Zapfen dienen zum Einhängen des Geräterahmens, des Deichselrahmens und des Anhängewagens.
11. Die Inbetriebsetzung des Holder-Traktors erfolgt wie weiter unten angegeben. Es wird dringend empfohlen, für die ersten Betriebsstunden einen Fachmann zuzuziehen, der von der Vertriebsstelle anzufordern ist. Während der ersten Betriebsstunden kommen die meisten Bedienungsfehler vor und die Maschine kann dabei mehr leiden als in jahrelangem Betrieb.

Betriebsstoff und Vergasereinstellung beim Traktor mit Jlo-Motor

12. Als Treibstoff wird ein Benzin-Ölgemisch benötigt. Wir empfehlen die Beimischung eines Qualitätsöles wie Mobilöl BB-Zweitakt, und zwar für die ersten 20 Betriebsstunden zum besseren Einlaufen des Motors auf 18 Liter Benzin 1 Liter Öl, später auf 20—25 Liter Benzin 1 Liter Öl.

Die Einstellung des Vergasers am Jlo-Motor für die ersten 25—30 Betriebsstunden des Motors ist folgende:

Hauptdüse: 100. / Nadelstellung: 4 (ganz oben). / Luftregulierschraube: $\frac{1}{2}$ Mal geöffnet.

Nach den ersten 25—30 Betriebsstunden (Einlaufzeit) wird, am besten vom Fachmann, der Vergaser wie folgt eingestellt:

Hauptdüse: 95. / Nadelstellung: 2. / Luftregulierschraube: 1 Mal geöffnet.

Das Abstellen des Jlo-Motors geschieht durch Öffnen des Einspritzhahns. Wird das Zündkabel von der Zündkerze abgenommen, so ist es mit seinem Ende auf den Knebelstift des Einspritzhahns zu stecken um eine Schädigung der Zündanlage zu vermeiden.

2

3

Betriebsstoff-, Vergasereinstellung und wichtige Merkmale beim Traktor mit Fichtel & Sachs-Motor

13. Bei Ausstattung des Traktors mit Fichtel & Sachs-Motor:

Als Treibstoff wird ebenfalls ein Benzin-Ölgemisch benötigt. Zur Beimischung empfehlen wir ein gutes Zweitakt-Öl (wie z. B. Mobilöl BB-Zweitakt) im Verhältnis 25 : 1 (auf 25 Liter Benzin 1 Liter Öl). Das angegebene Gemisch von 25 : 1 ist auch zum Einfahren zu verwenden.

14. Der Fichtel & Sachs-Motor ist außerdem vom Herstellerwerk zum Betrieb mit einer Mischung von Benzin- und Traktoren- bzw. Diesel-Kraftstoff im Verhältnis 1 : 1 freigegeben worden. Dieses Mischungsverhältnis ist für reinen Sommerbetrieb gedacht. Für den Winterbetrieb ist je nach Außentemperatur der Benzinanteil zu vergrößern.
15. Einen Betrieb mit reinem Traktoren- bzw. Diesel-Kraftstoff müssen wir strikte ablehnen.
16. Für den Mischbetrieb, d. i. also Benzin- und Traktoren- bzw. Diesel-Kraftstoff im Verhältnis 1 : 1, machen wir zur Bedingung, daß nachstehende Vorschriften beachtet werden:

1. Beigabe von Öl zur Kraftstoff-Mischung

Auch bei der Mischung Benzin-Traktoren- bzw. Benzin-Diesel-Kraftstoff im Verhältnis 1 : 1 muß selbstverständlich ein gutes Zweitaktöl im Verhältnis 25 : 1 beigefügt werden. Z. B. auf 12,5 Liter Benzin und 12,5 Liter Traktoren- bzw. Diesel-Kraftstoff kommt 1 Liter Öl. Das angegebene Gemisch von 25 : 1 ist auch zum Einfahren zu verwenden, da ein feiteres Gemisch keine Vorteile bringt.

2. Vergasereinstellung bei dieser Kraftstoff-Mischung

a) Düsenadelstellung: 3. Kerbe von oben.

b) Vergaserhauptdüse: 125, anstatt der bei Benzinbetrieb üblichen Düse 115. Je nach der vom Motor abgeforderten Leistung kann natürlich auch eine kleinere Düse notwendig werden.

4

Ob die Düsengröße geändert werden muß, sieht man daran, wenn bei Belastung der Auspuff nach einer Laufzeit von ca. 5 Minuten starke Rauchentwicklung zeigt oder wenn der Motor im Viertakt läuft. In beiden Fällen wird man die nächstkleinere Düse einbauen, bis beide Mängel nicht mehr auftreten, jedoch nicht kleiner als 115.

3. **Starten des Motors:** Der Motor springt mit **Traktoren-Kraftstoff-Mischung** bei Normaltemperatur bei leicht geöffnetem Gasschieber und reichlichem Vergasertupfen ohne weiteres an.
Bei einer **Mischung mit Diesel-Kraftstoff** springt der kalte Motor bei Normaltemperatur nur bei ganz reichlichem Vergasertupfen an. Auch der warmgelaufene Motor springt nur bei reichlichem Tupfen gut an.
Bei sehr kalter Witterung ist die Zuhilfenahme von Vergaserkraftstoff in jedem Falle notwendig. Man muß den Motor mit Benzin-Öl-Gemisch starten, warm laufen lassen und erst nach etwa 3 Minuten Betrieb auf Traktoren- bzw. Dieselmotorkraftstoff-Gemisch umschalten. Dies geschieht durch das Öffnen des rechten Ventils am großen Kraftstofftank und durch Schließen des linken Ventils am Kraftstofftank.
4. **Verbrauch:** Der spezifische Verbrauch liegt bei der Mischung mit Traktoren- bzw. Dieselmotorkraftstoff gegenüber dem reinen Vergaser-Kraftstoffbetrieb 5—1/5 % höher.
5. **Zündkerze:** Mit einem höheren Zündkerzenverschleiß muß insbesondere bei Diesel-Kraftstoff-Gemisch infolge des hohen Schwefelgehaltes gerechnet werden. Es ist daher des öfteren zu prüfen, ob der Elektrodenabstand noch das vorgeschriebene Maß von 0,4—0,5 mm hat und notfalls ist die Kerze nachzurichten.
6. **Motorwartung:** Da infolge der Kraftstoffbewirtschaftung in der Qualität der Diesel- und Traktoren-Treibstoffe außerordentliche Unterschiede sind, besteht die Gefahr einer mehr oder weniger großen Ölkohlebildung im Verbrennungsraum am Kolben und in der Auspuffanlage. Es empfiehlt sich daher beim Nachlassen der Leistung den Motor von einem Fachmann auf die Ölkohleablagerung überprüfen zu lassen. Unsere Versuche, die sich über Hunderte von Stunden erstreckten, haben ergeben, daß bei schlechtesten Kraftstoffen schon nach 50 Betriebsstunden eine Verkohlung festgestellt wurde. Die Verkohlung ist jedoch geringer, wenn die Vergasereinstellung einwandfrei vorgenommen wird und vor allem, wenn über die vorgeschriebene Kraftstoffmischung von 1 : 1 nicht hinausgegangen wird.
7. **Kraftstoff-Tank:** Der Kraftstoff-Behälter ist abgeteilt in einen großen Behälter (Füllung Benzin-Diesel- oder Benzin-Traktorenkraftstoff-Gemisch mit Öl-Zusatz 1 : 25, kurz genannt „Betriebskraftstoff“) und in

5

einem kleinen Behälter (Füllung: Benzin-Öl-Gemisch, kurz genannt „Anlaßbenzin“). In Fahrtrichtung gesehen füllt man bei der linken Einfüllöffnung in den kleinen und bei der rechten Einfüllöffnung in den großen Behälter ein.

17. Während der ersten 20 Betriebsstunden fahre man zur Schonung des Motors langsam und mache gelegentlich eine kurze Betriebspause. Bei diesem Einfahren dürfen nur leichte Arbeiten verrichtet werden. Sorgfältiges Einfahren des Motors ist von größter Bedeutung für seine Lebensdauer.
18. Öl und Kraftstoff dürfen keinesfalls gesondert in den Tank gefüllt werden. Wir empfehlen die Anschaffung eines Gefäßes in dem die Mischung vorgenommen wird. Einfüllen des Kraftstoffes in den Tank nur durch ein Sieb. Der Tank soll höchstens bis 1 Finger breit unter die Wölbung gefüllt werden.

Inbetriebnahme

19. Anlaßbenzin (mit Ölzusatz) in den kleinen, linken Teil des Kraftstofftanks, Betriebskraftstoff (mit Ölzusatz) in den größeren, rechten Teil des Kraftstofftanks einfüllen.
20. Bei Normaltemperatur rechtes Kraftstoffventil (großer Tank mit Betriebskraftstoff) öffnen. Bei sehr kalter Witterung linkes Kraftstoffventil (kleiner Tank mit Anlaßbenzin) öffnen. Gangschalthebel in Leerlaufstellung bringen.
21. Kupplung durch Ziehen des langen Hebels A unter dem linken Holm ausrücken. Der kleine Sperrhebel B schnappt dabei selbständig in eine Raste ein, wenn man ihn beim Ziehen des langen Hebels nicht mit anfaßt.
22. Der Drehgriff am rechten Holm wird so eingestellt, daß der rote Zeiger nach oben weist, damit beide Radkupplungen im Eingriff stehen.
23. Zum Anwerfen des Fichtel & Sachs-Motors in kaltem Zustand wird der Gashebel D am rechten Holm etwa 1/4 seines ganzen Weges geöffnet. Der warmgelaufene Motor dagegen springt bei richtiger Leerlaufeinstellung bei geschlossenem Gashebel (ganz nach links gedrückt) sofort an.
Zum Anwerfen des Jlo-Motors wird der Gashebel D 1/4 seines ganzen Weges nach rechts geöffnet.
24. So lange auf den Tupfer am Vergaser drücken, bis Betriebsstoff überläuft.

6

25. Beim Fichtel & Sachs-Motor den Starterhebel niederdrücken bis die Starterräder zum Eingriff kommen, dann ruckartig herunterreißen und den Starterhebel in seine Ausgangsstellung zurückbringen.
26. Beim Ilo-Motor Anwerfriemen im Sinne des Uhrzeigers vorne am Motor auf die Rolle wickeln. Auf der rechten Seite (Vergaserseite) sich mit einem Fuß gegen die Stoßstange unter dem Motor stemmen und den Anwerfriemen schnell und mit kräftigem Ruck abziehen. Das Abziehen des Riemens von der linken (Auspuftpf-)Seite ist gefährlich, weil der Anwerfriemen über die Rolle abgezogen wird und nach oben schlägt, wobei man getroffen werden kann.
27. Nun schaltet man einen der 4 Vorwärtsgänge am Schalthebel G ein, zieht Kupplungshebel A mit Klinke B an, läßt beide langsam los, worauf sich die Maschine in Bewegung setzt, während man nach Bedarf mehr Gas gibt. Der Zeiger an der Welle des Drehgriffs C muß dabei auf Fahrt geradeaus (Zeiger nach oben) gestellt sein.
28. Wenn sich einer der Gänge nicht einschalten läßt, so wird nur kurz an den Holmen kräftig nach einer Seite gedrückt. Beim Schalten darf keine Gewalt angewendet werden, weil sonst die Zahnräder im Getriebe leiden. Auch darf der Gangschalthebel G keinesfalls bei eingerückter Kupplung betätigt werden. Es wird empfohlen, sowohl Anfahren, Gang schalten, Halten als auch das Wenden mit dem Drehgriff auf freiem Feld zu üben, bevor zur eigentlichen Bodenbearbeitung geschritten wird.
29. Beim Einrücken der Kupplung zum Anfahren wird die Klinke B zusammen mit dem Kupplungshebel A angezogen und beide zusammen langsam losgelassen. Der Zeigefinger zieht die Klinke hierbei mit an. Beim Auskuppeln zum Anhalten zieht man nur den Kupplungshebel, ohne die Klinke zu berühren. Die Klinke schnappt dann selbständig in die Halteraste ein und hält die Kupplung ausgerückt.
30. Der Motor verarbeitet Traktoren-Treibstoff-Benzingemisch bei kalter Witterung und leichter Arbeit nicht einwandfrei. Es wird empfohlen in diesem Falle den Benzanteil an dem Gemisch zu erhöhen.
31. Auch ist beim Betrieb mit Traktoren-Treibstoff zu beachten, daß kurz vor Beendigung der Arbeit, d. h. vor dem Abstellen des Motors das Ventil des großen Tanks geschlossen und dasjenige des kleinen geöffnet wird, damit der Motor mit Benzin ausläuft. Wird dies versäumt, so springt der Motor schwer an, weil sich noch Traktoren-Treibstoffgemisch im Schwimmergehäuse des Vergasers befindet. Dieser Treibstoff muß dann durch einen unter dem Schwimmergehäuse befindlichen Hahn abgelassen werden.

8

7

32. Das Abstellen des Motors soll in jedem Fall durch Drücken auf den Kurzschlußknopf bei knapp geöffnetem Vergaser erfolgen. Dies hat den Vorteil, daß das Motorinnere mit einer unverbrannten Kraftstoffmischung angereichert wird. Das in der Mischung enthaltene Öl benetzt Zylinderlaufbahn, Pleuel, Kugellager usw. und schützt sie so auch bei einer längeren Standzeit vor Rostansatz.
33. Für die Überwinterung des Motors ist zu beachten:
 1. Den in der Schwimmerkammer verbliebenen Mischkraftstoff durch den Benzinhahn unter dem Schwimmergehäuse ablassen.
 2. Benzinhahn am großen Tank zu-, am kleinen Tank aufmachen.
 3. Motor anwerfen und Gashebel auf Halbgas stellen.
 4. Ansaugöffnung am Ölbadfilter durch einen Lappen verschließen und gleichzeitig den Kurzschlußknopf drücken bis der Motor zum Stillstand kommt.Durch diese Maßnahmen erreicht man, daß die inneren Teile des Motors eingeeölt werden und damit gegen Rost geschützt sind.

Lenken und Wenden

34. Das Lenken der Maschine bei der Straßenfahrt, sowie das Wenden am Ende des Ackers, ist durch die eingebaute patentierte Drehgrifflenkung und die Verstellmöglichkeit der Holmen trotz des verhältnismäßig hohen Gewichts der Maschine äußerst einfach.
35. Anfänglich verfähre man folgendermaßen:

Am Ende des Ackers anhalten (auskuppeln durch Ziehen des langen Kupplungshebels A), gleichzeitig sofort Gas wegnehmen, damit der Motor nicht rast, Holmen durch Ziehen des Hebels F in Tiefstellung bringen, Motor auf höhere Drehzahl bringen, Maschine hinten hochheben, langsam einkuppeln und gleichzeitig Drehgriff **ganz** nach rechts oder **ganz** nach links durchdrehen (dadurch fängt die Maschine automatisch sofort an zu wenden). Nach beendeter Wendung Drehgriff auf Fahrt geradeaus (Zeiger nach oben) bringen. Bodenbearbeitungsgeräte wieder einsetzen und gleichzeitig mehr Gas geben. Holmen wieder hochstellen.

8

36. Ist man darin geübt, kann das Wenden auch ohne anzuhalten erfolgen, indem man schon einige Meter vor Ende des Feldes die Holmen in Tiefstellung bringt, weniger Gas gibt, die Arbeitswerkzeuge hochhebt und gleichzeitig den Drehgriff betätigt.
37. Es ist sehr darauf zu achten, daß der Motor nicht mit übermäßigen Touren läuft. Dies ist insbesondere während der Einlaufzeit zu beachten, bedingt auch einen unnötig hohen Betriebsstoffverbrauch.
38. Bei beschränkten Raumverhältnissen empfiehlt es sich, zum Wenden den Rückwärtsgang einzuschalten. Dadurch heben sich die Anbaugeräte automatisch aus dem Boden. (Beim Fräsen verboten s. Nr. 61.)

Arbeitsgeräte

39. Der Geräterahmen wird mit dem Traktor folgendermaßen gekuppelt:
Der Stecker an der Gabel unter dem Holmensegment wird hochgezogen und durch Drehen nach links festgehalten. Dann wird der Geräterahmen in den Scharnierzapfen (unter der Zapfwelle) eingehängt und nach oben gedrückt, bis der Stecker im oberen Loch eingeschoben werden kann.
40. In diesen Geräterahmen läßt sich der Grindel einsetzen, an welchen der Pflug oder der Häufelkörper oder der Kartoffelroder angebracht wird. Der vordere Zapfen am Grindel wird hierbei in das an der Höhenverstellung des Geräterahmens vorgesehene Loch gesteckt, die Maschine an den Holmen nach unten gedrückt, bis der durch einen Exzenterhebel zu betätigende Stecker in das Loch der hinten am Grindel angeschweißten Platte einschnappt.
41. Am Geräterahmen befinden sich 2 Kurbeln, wovon die eine zur Regulierung des Tiefgangs und die andere zur seitlichen Regulierung dient (beim Pflug: Schnittbreite; bei der Hacke: Abtrifflregulierung in hängigem Gelände). Beim Geräterahmen neuerer Fertigung dient ein Moment-Verstellhebel zur seitlichen Regulierung. Außerdem ist dieser Geräterahmen 10 cm länger, dadurch wird ein besserer Gewichtsausgleich beim Schlepper mit Dieselmotor erreicht.
42. Der am Grindel vorgesehene Stellhebel mit Handgriff, welcher in die Rasten des gezahnten Bogens einschnappt, hält den Pflug, Häufelkörper usw. in der ihm gegebenen Lage fest. Insbesondere beim Pflügen ist auf eine richtige Einstellung des Pfluges bezüglich Schnittbreite und Neigung zu achten. Der Pflug ist richtig eingestellt, wenn der Schlepper ohne Mitwirkung des Bedienungsmannes die Furche entlang läuft. Der Pflug muß mittels

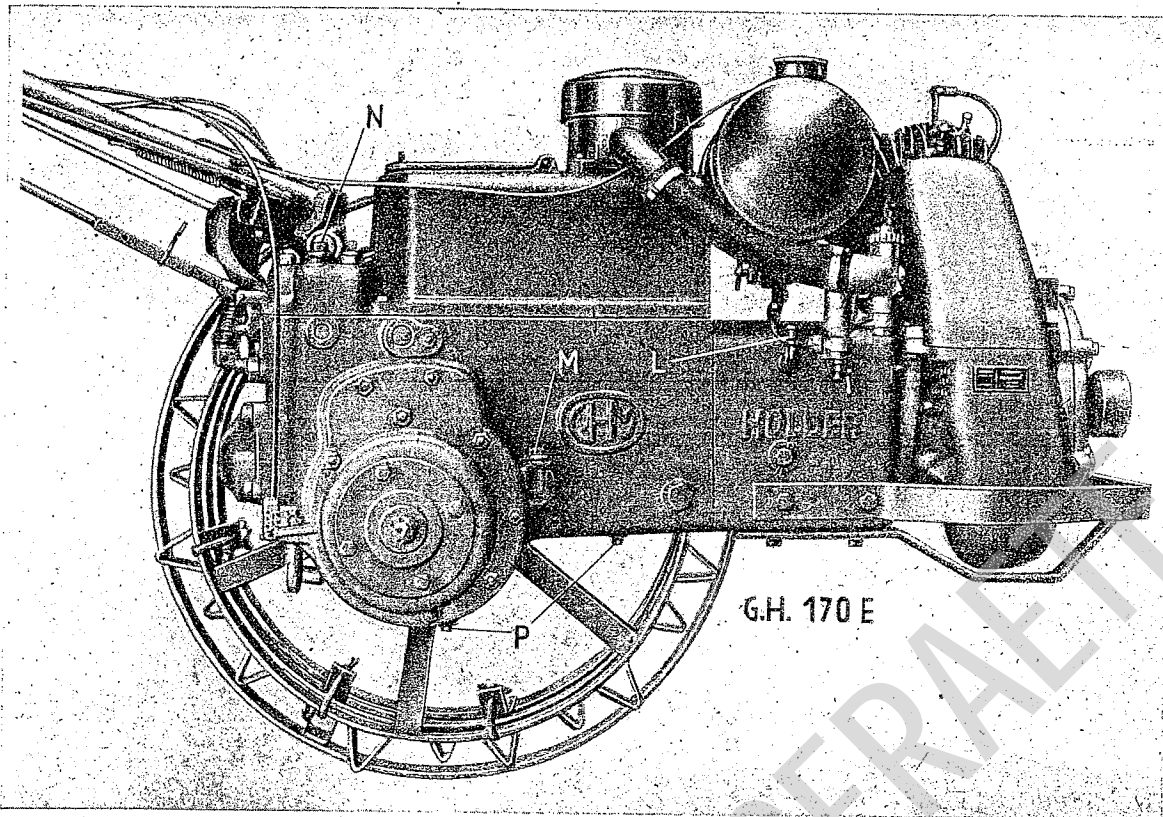
9

des Stellhebels so eingestellt werden, daß er genau senkrecht zum Boden steht, während die Maschine mit einem Rad in der Furche läuft und demzufolge schräg steht.

43. Beim Pflügen müssen die Räder in Breitspur stehen und sofern mit Stahl-Greiferrädern gearbeitet wird, diese zur Erhöhung der Zugkraft mit Radverbreiterungen versehen sein.
44. Beim Arbeiten mit der Hacke ist zu beachten, daß sowohl die an der Querschiene befestigten Werkzeuge als auch die beiden Stützräder symmetrisch zur Mitte angeordnet sind und gleichen Tiefgang haben.
45. Die örtlichen Verhältnisse entscheiden, ob man beim Hacken mit oder ohne Radverbreiterungen und in Breit- oder Schmalspur fährt.
46. Der **Anhängewagen** und der **Deichselrahmen** werden in der gleichen Weise mit dem Schlepper verbunden wie der Geräterahmen.
47. Vor dem Anbringen der **Anbaufräse** und **Riemenscheibe** wird der Zapfwellenschutzdeckel durch Lösen der 4 Muttern abgenommen (Sicherheitsscheiben nicht verlieren!) und Anbaufräse oder Riemenscheibe aufgesteckt und festgeschraubt, nachdem zuvor die Platte am Anbaugerät sorgfältig gereinigt und bei der Anbaufräse der Blechschutzdeckel abgenommen wurde.
48. Wenn die Handhabung ermüdet, dann liegen Fehler in der Bedienungsweise vor. Man nütze die Möglichkeit der Holmenverstellung und die Drehgrifflenkung richtig aus, stelle die Bodenbearbeitungsgeräte richtig ein, pflege den Kleinschlepper und seine Anbaugeräte sachgemäß und verwende ausschließlich nur guten Betriebsstoff und erstklassiges Öl.
49. Der Holder-Traktor verkörpert jahrzehntelange Erfahrungen. Konstrukteure und Praktiker haben in jahrelanger Zusammenarbeit das Beste in Qualität, Leistungsfähigkeit, Vielseitigkeit und einfacher Handhabung erreicht.

Reinigung, Instandhaltung und Schmierung

50. Die Maschine kann infolge ihrer öl- und staubdichten Kapselung mit Wasser abgewaschen werden. Zu Rostbildung neigende Teile sind einzufetten. Beim Waschen und bei Regenwetter ist darauf zu achten, daß kein Wasser in den Tank oder Vergaser und Luffilter gelangt.



Schmierplan: L täglich (nur bei Konuskupplung) / M alle 200 Stunden Ölstand kontrollieren
 P 2 Ölablaßschrauben, jährlich einmal Ölwechsel, (bei M 2,5l bei N 2,5l einfüllen)

11

51. Regelmäßige Pflege des Luftfilters ist für die Lebensdauer und Leistungsfähigkeit des Motors von größter Bedeutung.
- Bei Ausstattung mit Filzkegelfilter** ist eine tägliche Reinigung wichtig. Filterdeckel mit Filzkegel herausnehmen. Filz auseinanderziehen und leicht ausklopfen. Auch Staub aus Filtergehäuse entfernen. (Defekter Filzkegel muß sofort durch neuen ersetzt werden.)
- Bei Ausstattung mit Ölbadfilter** ist der Ölstand oft nachzusehen und bei großem Staubanfall durch frisches Öl zu ersetzen. (Siehe Wartungsanleitung für Mann-Ölbadluftfilter.)
- Für Motorschäden, die auf Unterlassung der Luftfilterpflege zurückzuführen sind, wird keine Garantie übernommen.
52. Der Auspufftopf ist etwa alle 6 Monate abzuschrauben und zu reinigen. Dabei sind die Auspuffschlitze am Motorenzylinder bei hochstehendem Kolben zu entrüßen.
53. Bei der gründlichen Reinigung der Maschine kontrolliert man jeweils auch den Ölstand im Getriebegehäuse. Zu diesem Zweck befindet sich rechts unter dem Werkzeugkasten eine Kontrollschraube (M). Bei genau waagrecht stehender Maschine muß an dieser Stelle Öl austreten. Ist dies nicht der Fall, so muß vom gleichen Öl, welches auch dem Betriebsstoff beigemischt wird, nachgefüllt werden.
54. Nach 500—1000 Betriebsstunden muß das Öl des Getriebegehäuses abgelassen werden. Zu diesem Zweck befinden sich unten am Maschinenkörper 2 Ölablaßstopfen (P). Man wartet einige Stunden, bis das alte Öl restlos abgelaufen ist und füllt 5 Liter frisches Motorenöl ein. (An beiden Öleinfüllstopfen [N u. M] je 2,5 Liter.)
55. Der Motor wird durch das dem Betriebsstoff beigemischte Öl automatisch geschmiert.
56. Für die übrigen beweglichen Teile wie Gestänge, Hebel, Holmenverstellung, Kugelgelenke und Drehgriffe, Spindeln am Geräterahmen usw. genügen von Zeit zu Zeit einige Tropfen Öl.
57. Gilt nur noch für Maschinen mit Konuskupplung. An der rechten Seite des Kupplungsgehäuses befindet sich unter dem Tank ein Federdeckelöler (L), welcher zur Schmierung des Kupplungsringes dient. An dieser Stelle muß vor jeder Inbetriebnahme und nach jeweils 3—4 Stunden Arbeit mit der beigegebenen Ölkanne geschmiert werden.

Der HOLDER-Einachs Schlepper ist laut Erlaß des Bundesverkehrsministeriums vom 10. Oktober 1949 nicht zulassungspflichtig. Dieser Erlaß lautet:

„Der HOLDER-Einachs Schlepper ist ein landwirtschaftliches Universalgerät, das zu den in DA zu § 18 Abs. 2 StVZO Abs. 4, Abschn. a, bereits aufgeführten Arbeitsmaschinen gehört. Er ist als solcher nicht zulassungspflichtig, auch nicht bei Verwendung mit Anhänger.

Zur Mitführung von Ein- oder Zweiaxanhängern auf öffentlichen Straßen ist ein Führerschein der Klasse 4 erforderlich.“

Störungen und ihre Ursachen

Jede Maschine wird vor dem Versand längere Zeit auf dem Prüfstand einer strengen Kontrolle unterzogen.

58. Motor springt nicht an:

1. Ist Betriebsstoff im Tank? Ist Ventil am Tank geöffnet?
2. Wenn beim Niederdrücken des Schwimmerknopfes kein Betriebsstoff tropft, dann ist die Zuleitung verstopft. Abhilfe: Den unter dem Treibstofftank befindlichen Benzinfilter herausrauben und reinigen, evtl. auch das unten am Schwimmergehäuse des Vergasers angebrachte Sieb reinigen.
3. Ist der Gashebel zu weit oder zu wenig geöffnet?
4. Ist der Anwerfriemen im richtigen Sinne aufgewickelt?
5. Ist die Zündkerze in Ordnung? Sie soll an der Stelle, wo der Zündfunke überspringt, ein rostbraunes Aussehen haben. Der Abstand zwischen den Elektroden muß 0,5 mm betragen. Um festzustellen, ob regelmäßig Zündfunken überspringen, legt man die herausgeschraubte Zündkerze auf den Zylinderkopf und dreht den Motor mit dem Anwerfriemen bzw. mit dem Starterhebel. Springt der Funke im Innern der Zündkerze über, so ist dieselbe verrußt oder der Isolierkörper gesprungen. Im ersten Falle wird die Zündkerze mit der im Werkzeugkasten beigegebenen Stahlbürste gereinigt, im zweiten Falle muß die Zündkerze durch eine neue ersetzt werden.

13

6. Wenn der warme Motor patscht, dann kann Wasser im Betriebsstoff vorhanden sein, nach längerer Benützungsdauer aber auch Spätzündung vorliegen. Im ersten Falle wird das Schwimmergehäuse mittels des darunter befindlichen Hahns entleert, im zweiten Falle ist die Zündung frisch einzustellen, was aber nur von einem Fachmann vorgenommen werden soll (siehe beiliegende Bosch-Anleitung). Auf keinen Fall darf die Befestigungsschraube, welche sich in der Mitte der Unterbrecherplatte am Zündapparat befindet, gelöst werden.
 7. Wenn Betriebsstoff aus dem Schwimmergehäuse rinnt, dann schließe man den Betriebsstoffhahn, öffne das Schwimmergehäuse durch Abschrauben des Deckels, schiebe den Schwimmerkörper auf der Schwimmernadel tiefer, bis die Feder in die Kerbe einschnappt, und drücke erforderlichenfalls die Feder etwas fester zusammen.
59. Wenn die Kupplung rutscht, die Maschine also bei schnell laufendem Motor nicht durchzieht, dann stelle man die Kupplung nach, indem man den gelochten Bügel links am Benzintank um ein Loch nachstellt. Das Drahtseil muß bei eingekuppelter Kupplung etwas locker sein!

Verschiedenes

60. Beim Betrieb mit Traktorentreibstoff ist die gleiche Zündkerze Bosch DM 145 T 1 zu verwenden.
61. Wenn man beim Benützen des Rückwärtsganges mit viel Gas anfährt, hat der Schlepper das Bestreben, hinten zu steigen. Man sei daher vorsichtig, wenn man zum ersten Male rückwärts fährt. Beim Fräsen ist die Benutzung des Rückwärtsganges, weil gefährlich, strengstens verboten, wenn nicht der Fräschwanzantrieb vorher ausgekuppelt wurde.
62. Die Getriebe schaltung der verschiedenen Gänge darf keinesfalls ohne vorheriges Auskuppeln betätigt werden, auch ist das Schalten während der Fahrt zu unterlassen. Man fährt vielmehr gleich mit dem gewünschten Gang an.
63. Die Stoßstange unter dem Motor schützt diesen vor dem Aufstoßen. An ihr können Zusatzgewichte befestigt werden, z. B. beim Arbeiten mit dem Drehpflug. Auch beim Schleppen wird die Zugleistung durch ein solches Zusatzgewicht erhöht.
64. Damit die Greifer der Radverbreiterungen „auf Lücke“ stehen, müssen von den 4 Haltern 2 in die Greifer der Haupträder eingesteckt werden.

14

65. Bei der Fahrt auf der Straße müssen die Laufreifen aufgelegt oder Gummiräder benützt werden. Diese bewähren sich auch beim Fräsen und leichteren Hackarbeiten.
66. Beim Anwerfen des kalten Motors wird der Schwimmerkopf solange niedergedrückt, bis Betriebsstoff überläuft. Bei besonders warmer Witterung springt ein betriebsheißer Motor ungern an.
Abhilfe: Gashebel auf Leerlauf zurücknehmen. Zündkerze ausschrauben und den Ablaufhahn unten am Kurbelgehäuse des Motors öffnen. Motor an der Anwerfscheibe bzw. Starterhebel mehrmals durchdrehen, damit kühle Luft durch Kurbelgehäuse und Zylinder geführt wird. Vor dem Anwerfen Hahn schließen und wenig Gas geben. Evtl. kalte Zündkerze einschrauben.
67. Bei Beanstandungen am Schlepper oder an den Anbaugeräten setzt man sich stets zuerst mit dem zuständigen HOLDER-Stützpunkt oder HOLDER-Kundendienststelle in Verbindung.
68. In hängigem Gelände wende man stets bergan.
69. Wird der Kleinschlepper als örtliche Kraftquelle mit Riemenscheibe verwendet, so muß er standfest abgesteift werden.
70. Von Zeit zu Zeit, vor allem aber nach den ersten 20 Betriebsstunden, müssen sämtliche Schrauben nachgezogen werden, insbesondere am Zylinderkopf, an den Greiferrädern, Achstrichern und am Holmenlager.
71. Zur Vermeidung von Störungen an der Kupplung zwischen Motor und Getriebe ist es unerlässlich, beim Anfahren die Arbeitsgeräte wie Pflug und Fräse zuerst aus dem Boden zu heben, bevor eingekuppelt wird. Auch soll der Motor beim Einkuppeln auf nicht zu hoher Drehzahl laufen.
72. Bei jedem Briefwechsel, sowie bei jeder Ersatzteilbestellung sind unbedingt die auf dem am Kupplungsgehäuse bzw. Werkzeugkasten angebrachten Typenschild ersichtlichen Bezeichnungen anzugeben.
73. **Anhängewagen**
Das Fahren mit Anhängewagen geschieht auf eigene Gefahr. Die Anhängewagen müssen mit vom Führersitz aus zu betätigenden, gut wirkenden Bremsen versehen sein.
74. Bei beladenen Anhängewagen muß vor dem Beginn eines starken Gefälles angehalten und auf den 3. Gang zurückgeschaltet werden. **Keinesfalls darf beim Befahren von starken Gefällen die Kupplung ausgerückt oder gar der Gangschalthebel auf Leerlauf gebracht werden.**

15

75. **Anbaufräse**

- Diese ist mit einem eigenen Kupplungshebel versehen.
76. Das Schutzdach muß so eingestellt sein, daß es mit seiner ganzen unteren Kante 2—3 cm über dem Boden streift.
77. Der Tiefen-Regulierschuh läßt sich durch Ziehen des unter der Schutzhaube rechts neben dem Rohr befindlichen Hebels betätigen.
78. In das kleine Gehäuse zwischen den Fräsworkzeugen ist des öfteren Fett mit etwas Öl gemischt durch den hierfür vorgesehenen Stopfen mit Vierkant einzufüllen.
79. Beim Arbeiten mit der Fräse ist streng darauf zu achten, daß man immer genügend Entfernung von der Fräs- walze hat; so darf insbesondere beim Wenden nicht zu nahe an die Fräs- walze herantreten werden. Beim Wenden muß der Fräsenführer den ihm durch die Holmen gewiesenen Abstand von der Fräs- walze einhalten. Er muß beim Wenden den Frässchwanz nicht ziehen, sondern vor sich herdrücken. Die eingebaute Drehgriff- lenkung ist beim Wenden unbedingt zu benützen. Bei der Beförderung der Fräse von einer Arbeitsstelle zur anderen ist der Fräsantrieb auszukuppeln. Auch ist das Fahren scharfer Kurven beim eingesetzten Frässchwanz zu unterlassen, um nicht den Tiefenschuh unter der Schutzhaube zu verbiegen. Weiter ist darauf zu achten, daß der Frässchwanz immer vollständig bestückt ist, daß also verbogene oder abgebrochene Werkzeuge umgehend ausgewechselt werden, um eine Überbeanspruchung der anderen Werkzeuge zu vermeiden.
80. Bei irgendwelcher Arbeit an der Fräs- walze muß unbedingt zuvor der Motor abgestellt werden.
81. Die Fahrgeschwindigkeit beim Fräsen hängt von der gewünschten Arbeitstiefe ab.
Der Holder-Traktor ist mit zwei Fräsgängen ausgestattet, der erste Gang insbesondere zum Tieffräsen und der zweite Gang zum Flachfräsen.
82. Zum Wenden stellt man die Holmen in Tiefstellung, hebt die Fräse langsam hoch, nimmt Gas weg und benützt den Drehgriff. Die Maschine wendet dann von selbst. Nach der Wendung setzt man den Frässchwanz unter gleichzeitigem Gasgeben wieder langsam ein. Ein plötzliches Ausheben hinterläßt eine Mulde, zu schnelles Einsetzen wirkt eine Erhöhung auf oder drosselt den Motor ab.
83. Zwischen Fräsworkzeugen und Fräs- gehäuse eingewickelte Pflanzenteile müssen des öfteren entfernt werden, um einem Festsitzen der Fräs- welle und einem Verschleiß des Fräs- gehäuses vorzubeugen. Man benützt hierzu möglichst nicht die Hand, sondern einen Haken oder dergleichen.

16

84. Der Motor muß unbedingt abgestellt werden, wenn die Fräswalze nachgesehen und gereinigt werden soll und Werkzeuge auszuwechseln sind. Auch wenn die Kupplungen an der Maschine und an der Anbaufräse ausgekuppelt sind, so kann doch durch ein Versehen oder durch die Erschütterungen des Motors eine der Kupplungen eingeschaltet werden und die plötzlich rotierende Fräswalze dem Führer höchst gefährlich werden.

Gewährleistung

Für die Gediegenheit von Arbeit und Werkstoff wird unter Ausschluß aller weiteren Ansprüche, insbesondere Ersatzlieferung und Ersatz von mittelbarem oder unmittelbarem Schaden, in der Weise Gewähr geleistet, daß Teile, die nachweislich infolge fehlerhaften Werkstoffes oder mangelhafter Ausführung schadhaft oder unbrauchbar geworden sind, nach Wahl der Lieferfirma nach ihrer frachtfreien Einsendung an das Werk ausgebessert oder ersetzt werden. Der Versand solcher Teile erfolgt unfrei und auf Gefahr des Empfängers.

Die Gewährleistung erstreckt sich auf

½ Jahr für Motor, Maschine und Zusatzgeräte,

jeweils gerechnet vom Tage des Abgangs im Werk.

Von der Garantie- bzw. Ersatzpflicht sind ausgeschlossen Zündapparate, Zündkerzen, Kugellager, Fräshaken, Fräsfedern, Gummitteile sowie Beschädigungen, die durch fahrlässige oder unsachgemäße Behandlung der Maschine, durch Verwendung schlechten Oles oder Treibstoffes oder durch mangelhafte Reinigung des Luftfilters entstehen.

Verwenden Sie nur:

Original Holder-Ersatzteile für Maschine und Geräte

Original Fichtel & Sachs-Ersatzteile für Fichtel & Sachs-Motoren

Original Jlo-Ersatzteile für Jlo-Motoren.

Sonst erlischt jeder Garantieanspruch!

17

Bei Ersatzteilbestellungen Bitte beachten!

1. Stets Original Holder-Ersatzteile verlangen.
2. Bestellungen sind immer an den zuständigen Stützpunkt oder Kundendienststelle zu richten. Bei jedem Briefwechsel, sowie bei jeder Ersatzteilbestellung sind unbedingt die auf dem am Kupplunggehäuse bzw. am Werkzeugkasten angebrachten Typenschild ersichtlichen Bezeichnungen anzugeben.
3. Ersatzteilaufträge getrennt von anderen Angelegenheiten halten.
4. So deutlich wie möglich schreiben. Genaue Bezeichnung des gewünschten Teiles. Bildnummer und Bestellnummer angeben, sofern Bild- und Bestellnummer nicht gleichlautend sind. In Zweifelsfällen Muster senden.
5. Angabe der Stückzahl.
6. Gewünschte Versandart angeben mit genauer Anschrift. Bei Bahnversand Stationsbezeichnung nicht vergessen.
7. Bei Einsendung defekter Teile Anhängezettel mit Angabe des Absenders anheften.
8. Der Sendung stets einen Lieferschein oder ein Bestellschreiben beifügen.
9. Ist Rückgabe der alten Teile erwünscht, dieses bitte angeben, sonst erfolgt Verschrottung.
10. Nachfolgende Preise sind freibleibend und nur als Richtpreise anzusehen.

*Anspruch auf Garantie besteht nur bei Verwendung von Original-Holder-Ersatzteilen
bzw. Fichtel & Sachs- oder Jlo-Ersatzteilen bei den Motoren*