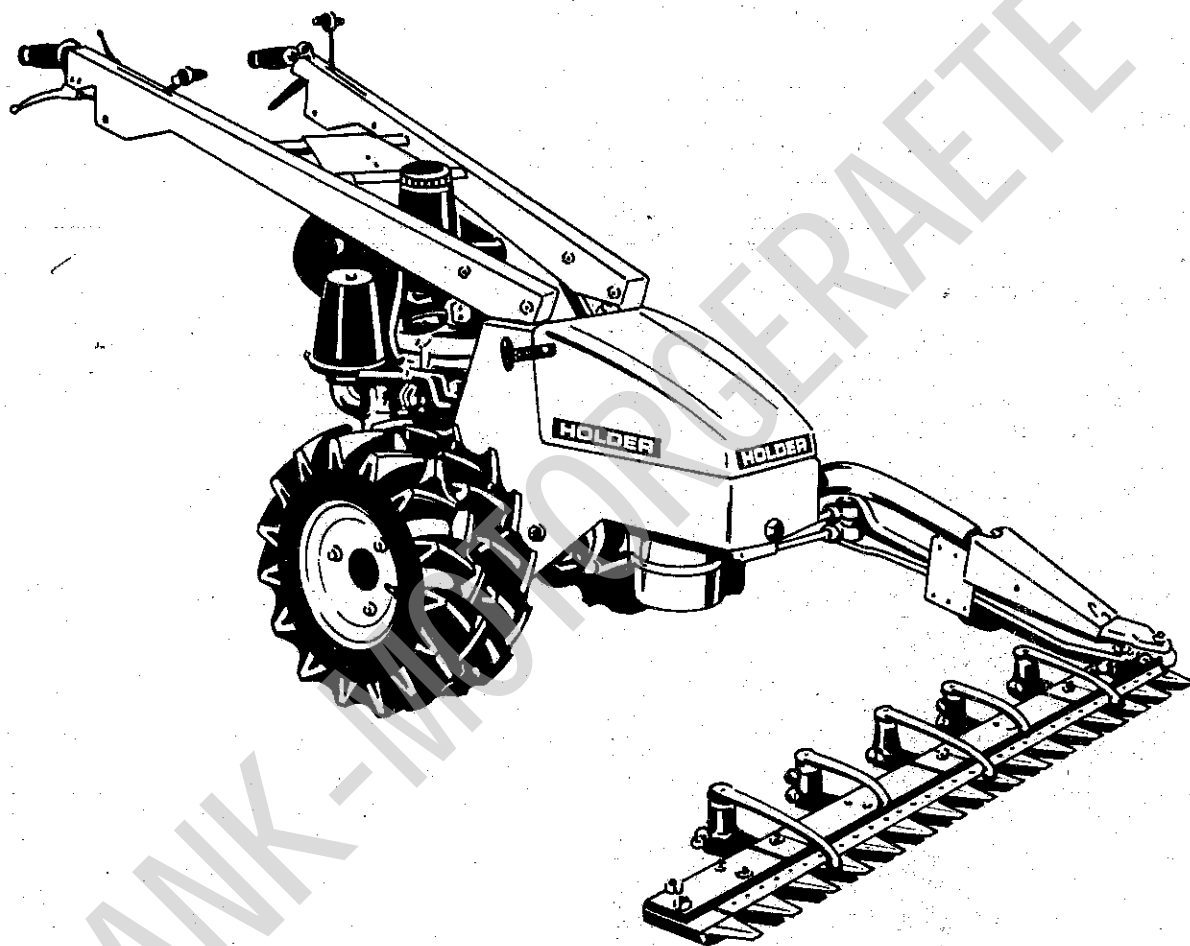


HOLDER

M 800

2700-1/2



Reparaturanleitung M 800 Type 2700-1/2

Best. Nr. 211 315

Gebrüder Holder GmbH & Co.

D 7430 Metzingen/Germany · Postf. 1555 · Telefon 071 23/166-0 · Telex 7 245 319

Mähausleger abnehmen

Schnellstoppschalter in Abstellposition bringen. Feder entspannen durch Lösen der Sechskantmutter (1401, Abb. 1). Zugdorn (1402, Abb. 1) für Messerantrieb lösen (Achtung Linksgewinde). Sechskantmutter (1451, Abb. 1) lösen und abnehmen. Auslegarm nach unten drücken.

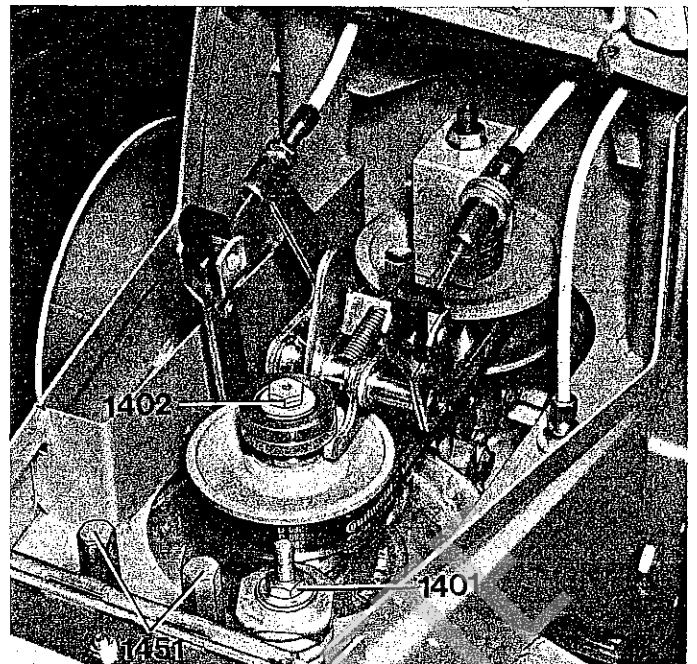


Abb. 1

Motor abbauen Ilo L 252

- 1.) Sechskantschrauben (1720) abschrauben und Zsb. Abdeckblech (1719 Abb. 2) nach unten klappen. Keilriemen (1416 Abb. 2) demontieren. Sechskantschraube (1044 Abb. 2) mit Anschlagring (1044a, Abb. 2) und Bundschraube (1046, Abb. 2) demontieren. Sechskantschraube (1438, Abb. 2) entfernen und Spannrolle (1436, Abb. 2) abnehmen. Sechskantschraube (1438, Abb. 2) bei Montage mit Loctite 270 einsetzen. Schwenkarm (1435, Abb. 2) mit Zugfeder (1453) entnehmen.

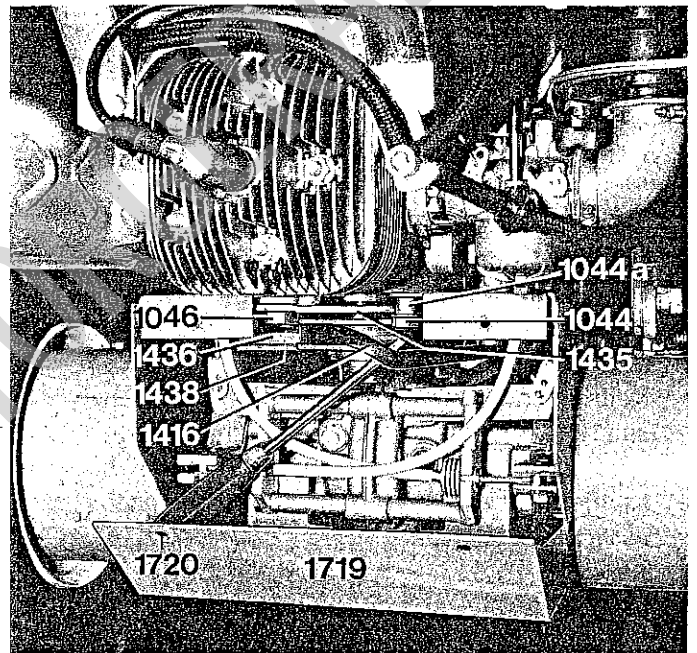
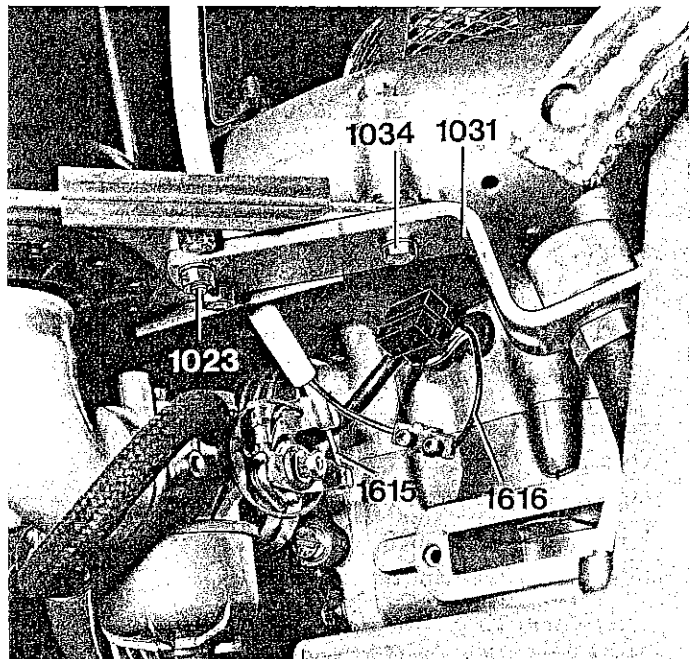


Abb. 2

- 2.) Gaszug (1615, Abb. 3) aushängen und Kurzschlußkabel (1616, Abb. 3) abklemmen. Sechskantschrauben (1023 und 1034, Abb. 3) von Befestigungsplatte (1031, Abb. 3) demontieren. Untere Umlenkrolle (1714) für Starterführung demontieren.



1 Abb. 3

- 3.) 4 Sechskantmuttern M10 (1043 Abb. 4) demontieren. Motor (1040) abnehmen. Montage des Motors (1040) umgekehrte Reihenfolge.

Honda GV 400

Gaszug am Vergaser aushängen, Kurzschlußkabel abklemmen, Tank abbauen.
 2 Sechskantschrauben entfernen und hinteres Abdeckblech nach unten klappen.
 Zugfeder für Spannrolle aushängen.
 Zsb. Spannrollenhalter mit Spannrolle demonstrieren.
 4 Motorbefestigungsschrauben entfernen und Motor abnehmen.
 Montage umgekehrte Reihenfolge.

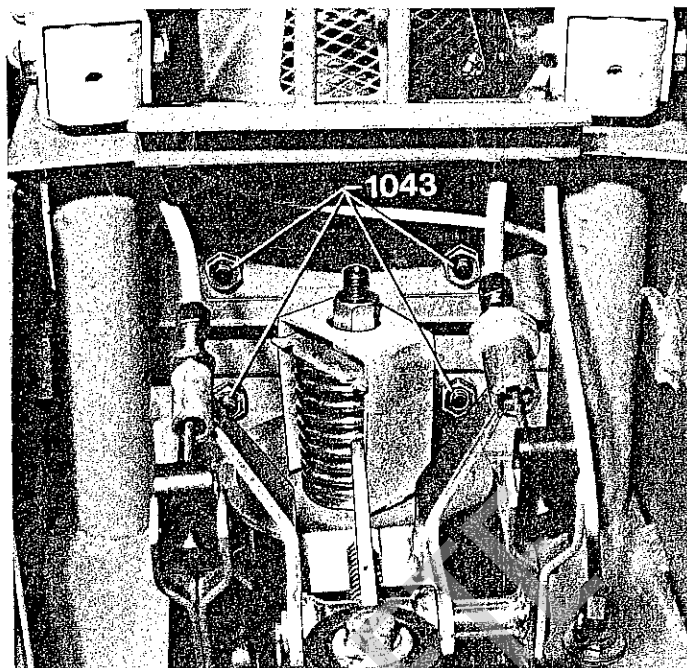


Abb. 4

Keilriemenwechsel

Federklammern (1417, Abb. 5) für Bowdenzüge nach oben abziehen.
 Bowdenzüge nach hinten herausziehen.
 Befestigungsschrauben (1720) entfernen.
 Schutzblech (1719, Abb. 6) nach hinten abklappen.
 Keilriemen (1416, Abb. 5) an Keilriemenscheibe (1047, Motor) mit Schraubendreher nach unten drücken. Am Reversierstarter ziehen bis Keilriemen herunterspringt. Keilriemen nach vorne herausziehen.

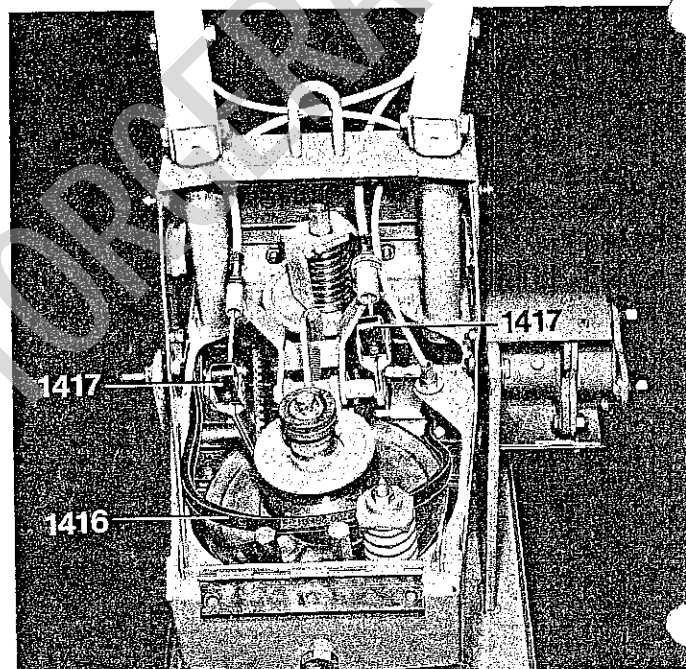


Abb. 5

Montage des Keilriemens

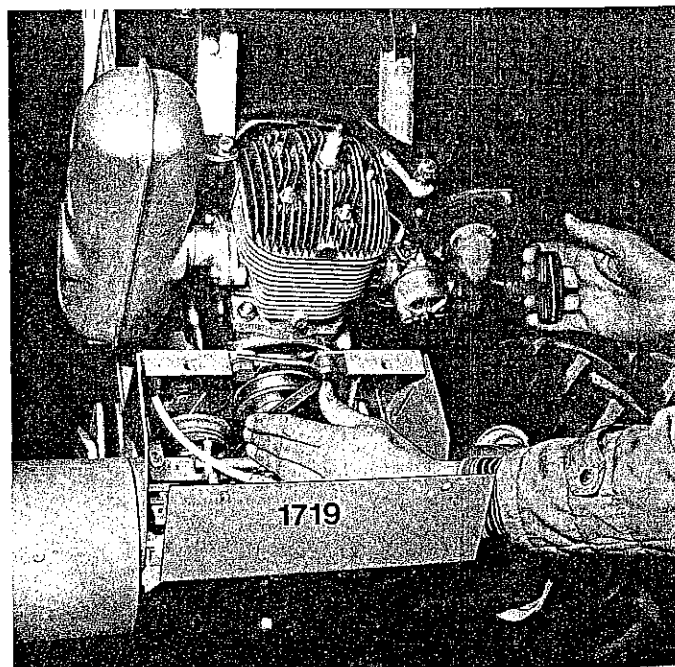
Keilriemen zwischen Getriebe und Keilriemenscheibe durchziehen.
 Keilriemen auf vordere Keilriemenscheibe auflegen, Keilriemen an Keilriemenscheibe (Motor) so anlegen, daß beim Herausziehen des Reversierstarters der Keilriemen in die Keilriemennut springt.

ACHTUNG:

Bei diesen Keilriemen handelt es sich um eine verstärkte Holder-Sonderausführung. Handelsübliche Keilriemen sind nicht geeignet.

Keilriemen 13 x 1240
 Bestell-Nr. 210132 (für Ilo-Motor)

Keilriemen 13 x 1320
 Bestell-Nr. 210 696 (für Honda-Motor)



Wechsel des Breitkeilriemens (Fahrantrieb)

Federklemmen für Bowdenzüge nach oben abziehen, Bowdenzüge nach hinten herausziehen, Sechskantmutter (1425, Abb. 7) abnehmen. Federpaket mit den Teilen (1426–1428, Abb. 7) komplett nach oben abnehmen. Obere Keilriemenscheibenhälfte (1429, Abb. 7) entfernen. Keilriemen (1411, Abb. 7) nach oben herausziehen. Montage erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

ACHTUNG:

Bei diesen Keilriemen handelt es sich um eine verstärkte Holder-Sonderausführung. Handelsübliche Keilriemen sind nicht geeignet. Breitkeilriemen Bestell-Nr. 2700 261 00 95 (209565).

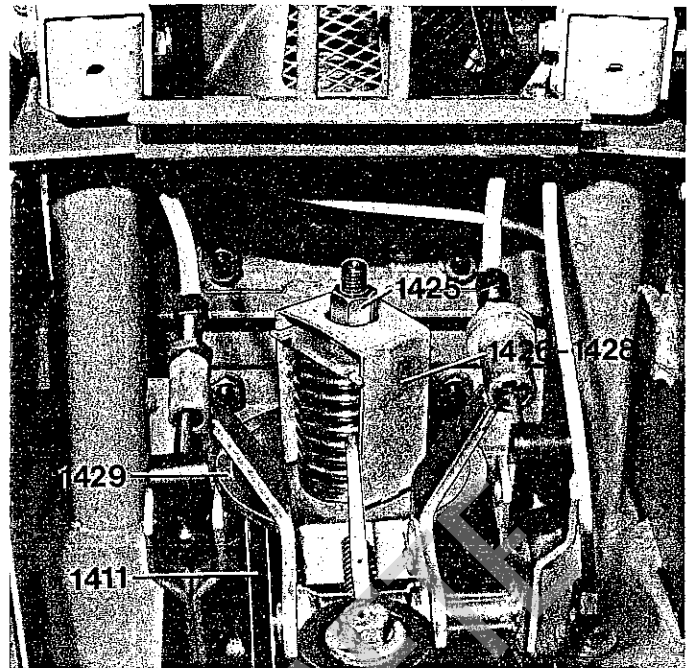


Abb. 7

FRANK-MOTORGERÄTE

Demontage Holm

Bowdenzüge Handholm rechts

Gaszug (1615, Abb. 8) am Vergaser aushängen und Kurzschlußkabel (1616, Abb. 8) an Klemmleiste (1632, Abb. 8) abklemmen. Klemmschraube an Gasregulierhebel (1614, Abb. 9) lösen. Kurzschlußkabel (1616, Abb. 8) an Kurzschlußschalter (1618, Abb. 9) entfernen. Kompletten Gaszug (1615, Abb. 8) mit Kurzschlußkabel (1616, Abb. 8) und Isolierschlauch (1617, Abb. 8) entfernen.

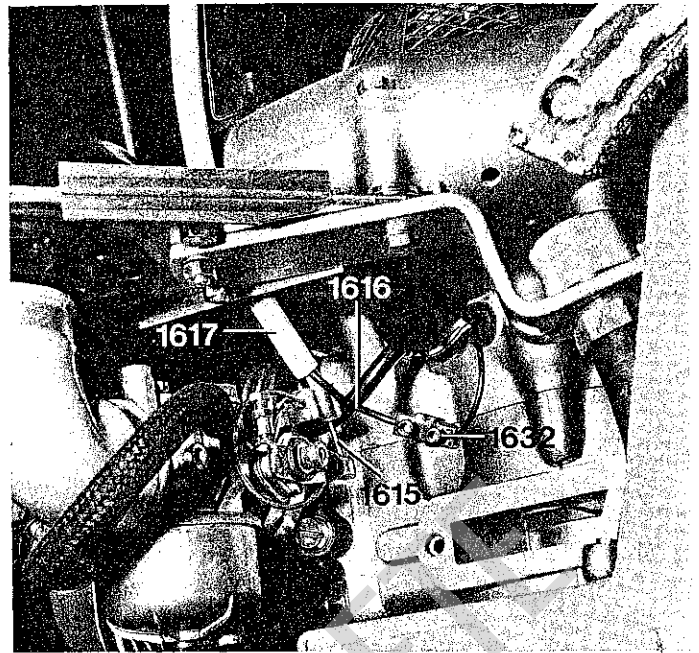


Abb. 8

Einzelradlenkung

Sechskantschrauben (1720) abschrauben und Zsb. Abdeckblech (1719, Abb. 10) nach unten klappen. Splinte (1605, Abb. 10) für Befestigung der Bowdenzüge (1603, 1613, Abb. 9) der Einzelradlenkung von Schaltwellen (1129, 1129a, Abb. 10) demontieren. Bowdenzüge (1603, 1613, Abb. 9) an Betätigungshebel (1602, Abb. 9) aushängen. Einstellschrauben ausdrehen und mit Zügen ausfahren.

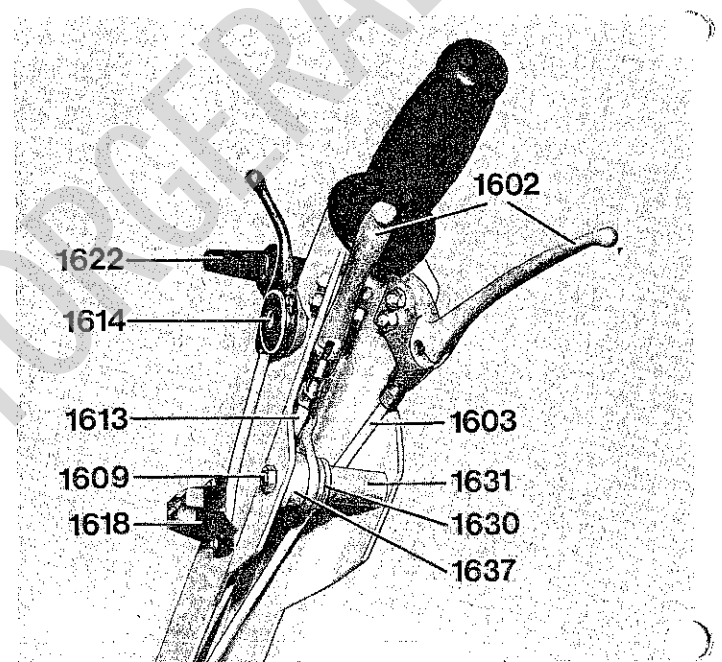


Abb. 9

Regeltrieb

Federklemme (1417, Abb. 11) am Lagerbock (1421, Abb. 11) abziehen. Sechskantschrauben M8x12 (1609, Abb. 9) entfernen. Regelhebel (1622, Abb. 9) Lagerbolzen (1637, Abb. 9), 5 Tellerfedern (1630, Abb. 9) und Distanzrohr 1631, Abb. 9) aushängen. Bowdenzug (1633, Abb. 11) nach vorne ausfahren.

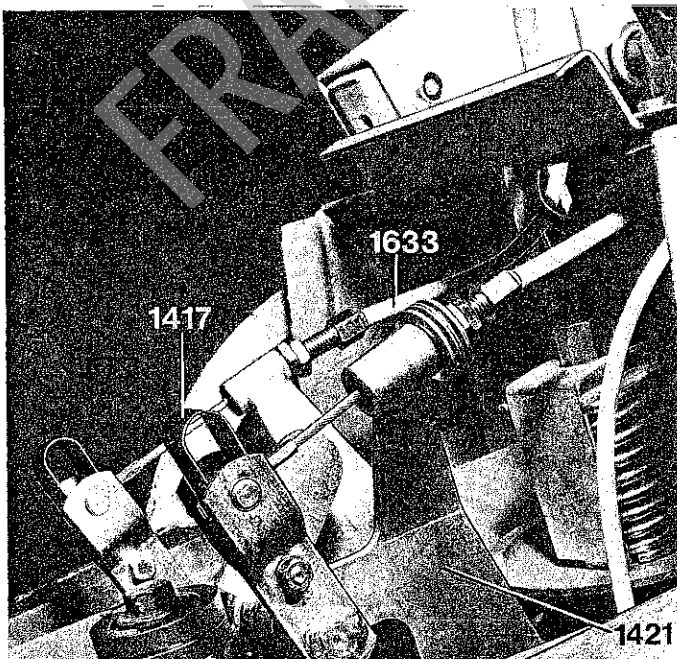


Abb. 10

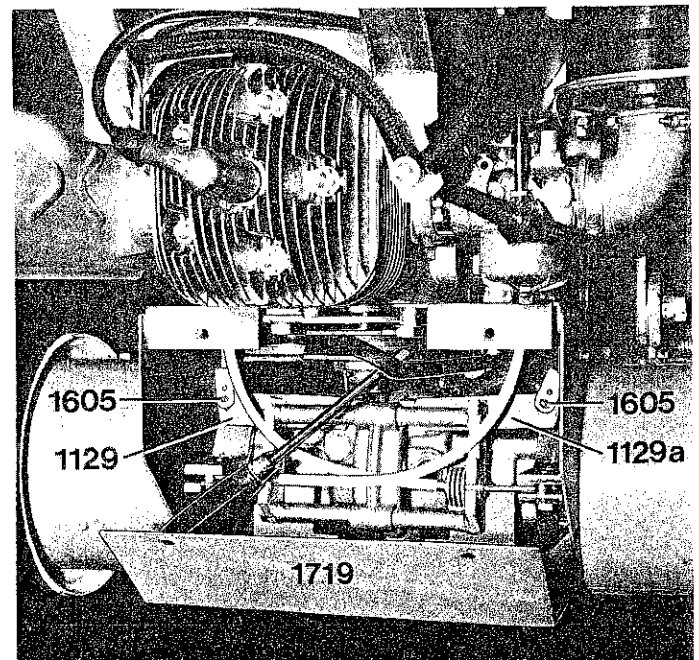


Abb. 11

Bowdenzüge Handholm links

Bremse

Schraubnippel (1535) an Bremsbacke (1230) entfernen. Bowdenzug (1516, Abb. 12) mit Stellschraube (1531, Abb. 12), Sechskantmutter (1532, Abb. 12) Gewindestück (1533, Abb. 12) und Tellerfedern (1534, Abb. 12) nach oben ausfahren. Hülle von Bowdenzug (1516, Abb. 12) nach vorn herausziehen. Sechskantmutter M6 (1515, Abb. 13) abschrauben und Lagerbolzen (1509, Abb. 13) entfernen.

Betätigungshebel (1514, Abb. 13) nach unten drücken und Bowdenseil durch Einhängebolzen (1512a, Abb. 13) herausziehen.

Einbau umgekehrte Reihenfolge.

Einstellung siehe Einstellhinweise Seite 16.

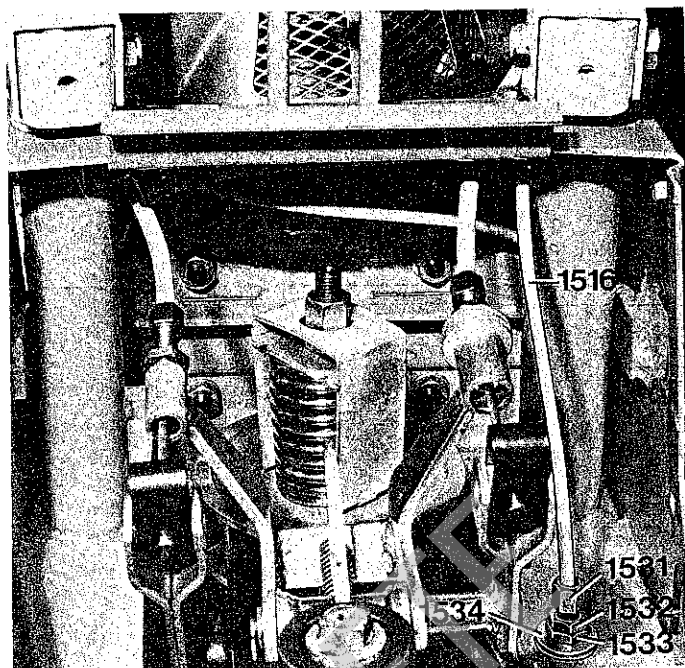


Abb. 12

Rückwärtsgang

Einstellschraube von Bowdenzug (1323, Abb. 14) lösen. Innensechskantschraube M10x30 (1326, Abb. 14) mit Widerlager (1324, Abb. 14) demontieren.

Bowdenzug (1323, Abb. 14) aus Einhängebügel (1315, Abb. 13), Kupplungshebel (1207/1224, Abb. 15) und Widerlager (1329, Abb. 15) aushängen. Bowdenzug 1323, Abb. 14) nach oben herausziehen.

Montage umgekehrte Reihenfolge.

Einstellung siehe Einstellhinweise Seite 16.

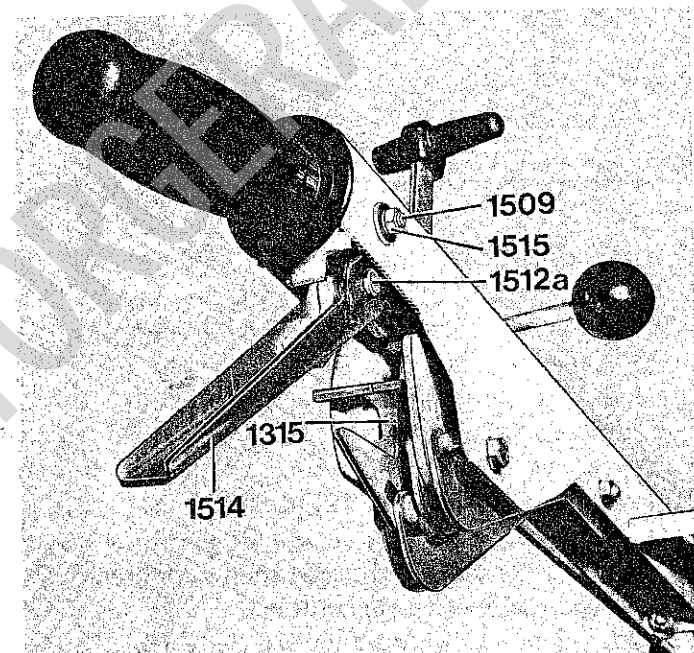


Abb. 13

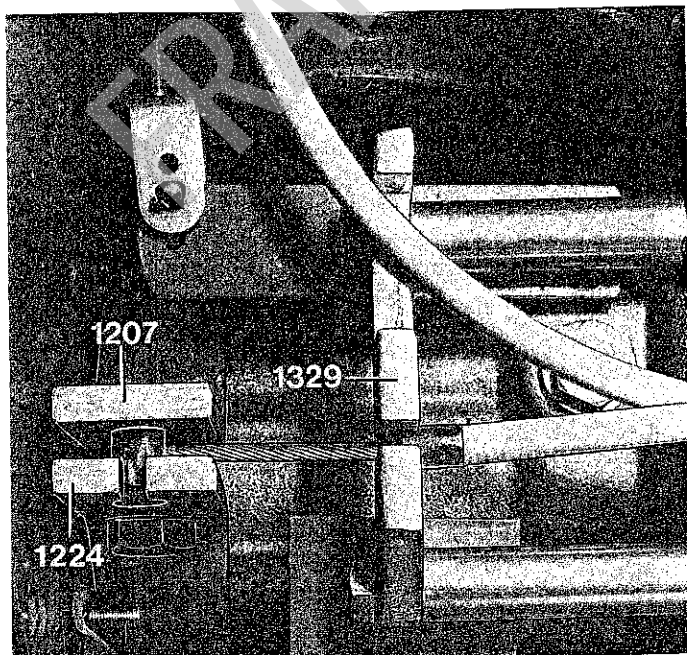
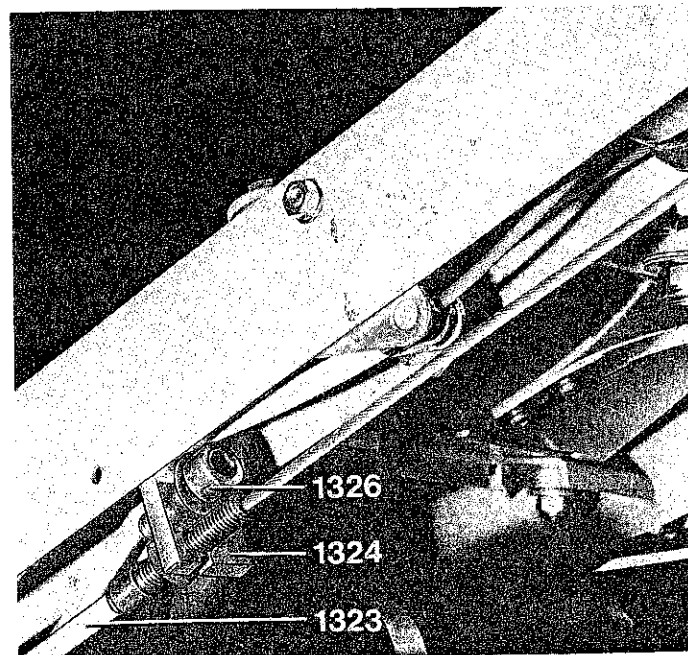


Abb. 15



5 Abb. 14

Vorwärtsgang

Schalthebel (1314, Abb. 16) auf Vorwärtsfahrt drücken. Sicherungsring (1333, Abb. 18) entfernen. Schalthebel (1314, Abb. 16) auf 0-Stellung.

Einstellschraube M8x40 (1316, Abb. 17) herausdrehen. Bowdenzug (1322, Abb. 17) an Spannstück (1321, Abb. 17) aushängen. Sechskantmutter M8 (1304, Abb. 16), Führungsbolzen (1310, Abb. 16) mit Distanzringen (1306, 1306a, Abb. 16) entfernen. Bowdenzug (1322, Abb. 17) aus Einhängestücken (1311, Abb. 16) und aus Widerlager (1332, Abb. 18) aushängen. Sicherungsring (1333, Abb. 18) und 9 Tellerfedern (1331, Abb. 18) entnehmen. Bowdenzug (1322, Abb. 17) nach oben herausziehen.

Montage umgekehrte Reihenfolge.

Einstellung siehe Einstellhinweise Seite 16.

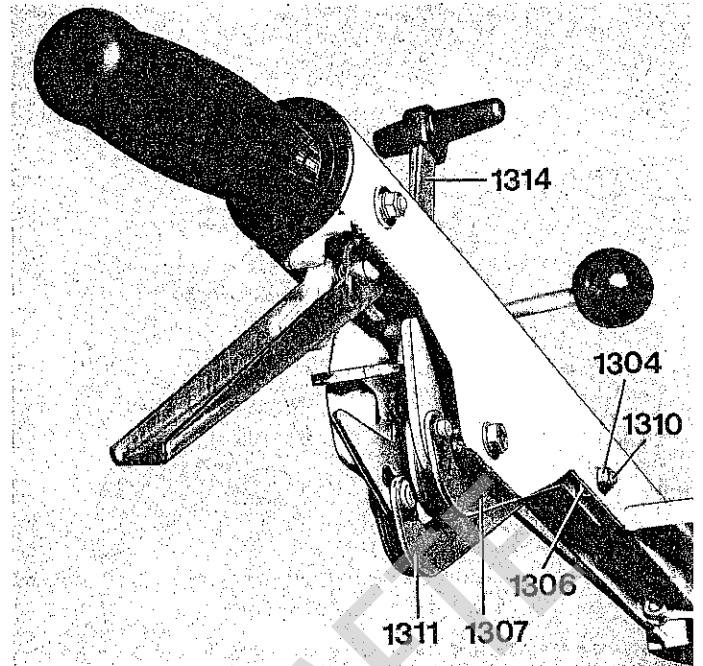


Abb. 16

Mähwerksschaltung

Federklemme (1417, Abb. 19) entfernen. Bowdenzug (1334, Abb. 19) aus Lagerbock (1421, Abb. 19) aushängen und 6 Tellerfedern (1337, Abb. 19) entnehmen. Bei älteren Maschinen wurden an Stelle der 6 Tellerfedern nur 2 oder 4 eingebaut. Beim Erneuern des Zuges 6 Tellerfedern einbauen. Sechskantmutter M8 (1304, Abb. 16) und Führungsbolzen (1310, Abb. 16) mit Distanzringen (1306, 1306a, Abb. 16) entfernen. Bowdenzug (1334, Abb. 19) aus Einhängestücken (1307, Abb. 16) aushängen. Mit Bowdenzug (1334, Abb. 19) nach unten ausfahren. Montage umgekehrte Reihenfolge. Einstellung siehe Einstellhinweise Seite 16.

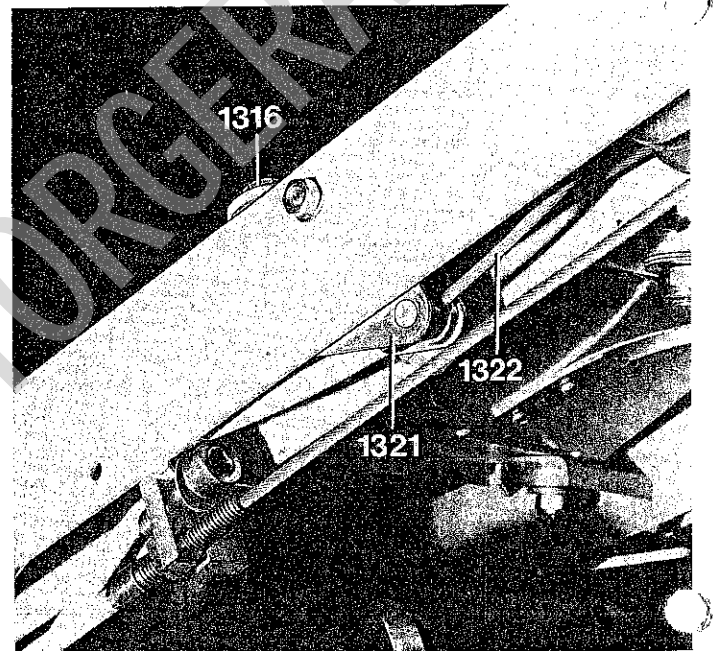


Abb. 17

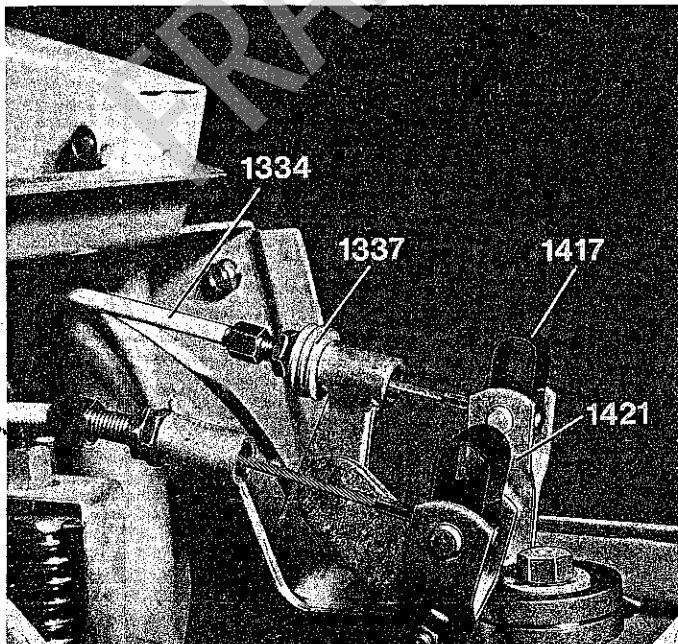
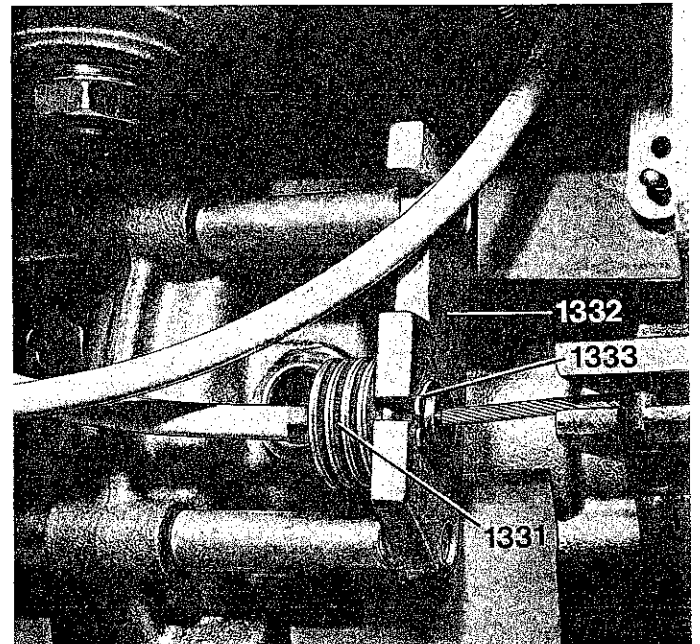


Abb. 19



6 Abb. 18

Holmenlagerung erneuern

Sechskantmuttern M10 (1635, 1528, Abb. 20) und Sechskantschrauben M10x55 (1636, 1529, Abb. 20) entfernen. Kompletten Holm nach hinten klappen.

Spannstifte 8x40 (1732, Abb. 21) der Stellringe (1731, Abb. 21) von vorne ausschlagen. Holmenlager (1711, 1716, Abb. 20) nach oben herausziehen. Gummilager (1717, Abb. 20) durch neue Kunststofflager ersetzen.

Montage umgekehrte Reihenfolge.

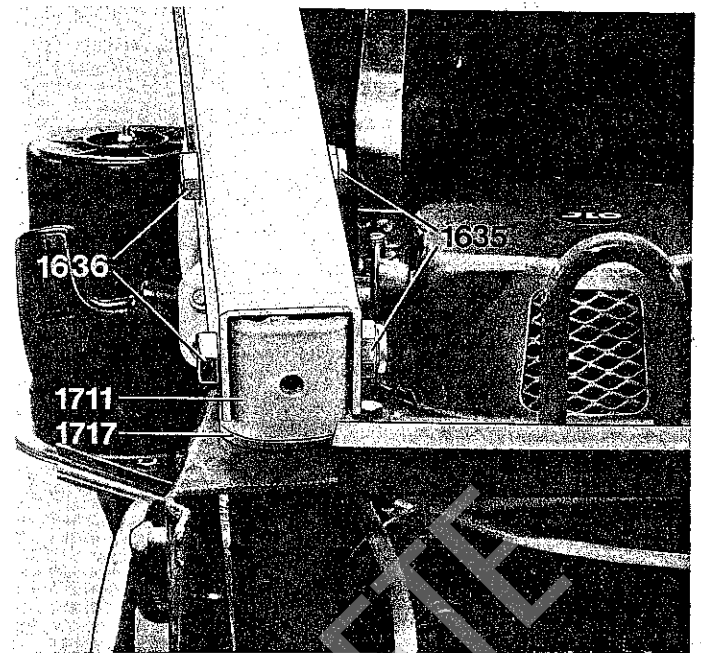


Abb. 20

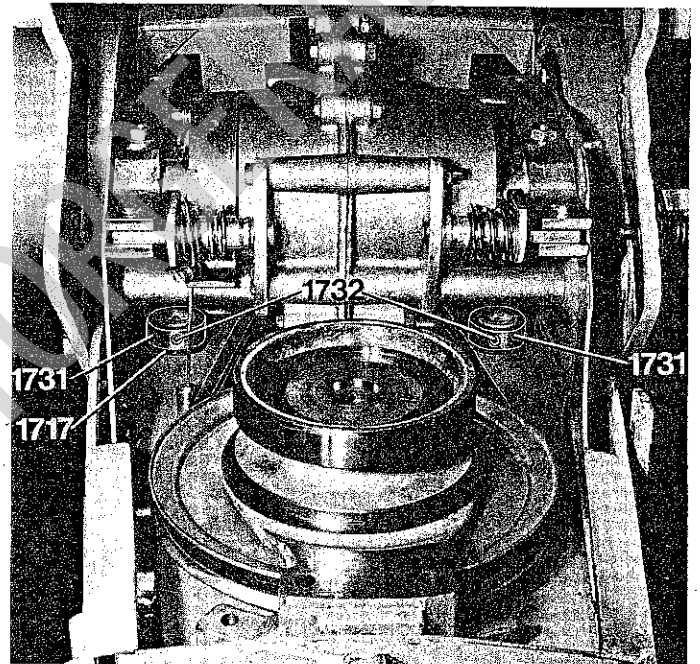


Abb. 21

Demontage stufenloser Regeltrieb

Federklemmen (1417, Abb. 22) für Bowdenzüge (1334, 1633, Abb. 22) nach oben abziehen. Bowdenzüge nach hinten herausziehen. Sechskantmutter (1425, Abb. 22) entfernen und Feder (1428, Abb. 22) mit oberer Keilriemenscheibenhälfte (1429, Abb. 22) abnehmen. Breitkeilriemen (1411, Abb. 24) herausnehmen.

Muß die untere Keilriemenscheibenhälfte (1429a, Abb. 22) erneuert werden, Abdeckblech (1718, Abb. 22) mit Sechskantschraube (1733, Abb. 22), Sechskantmutter (1735) und Federscheibe (1734) demontieren. Innensechskantschrauben M10 x 55 (1434, Abb. 23) herausschrauben. Lagerbock (1421, Abb. 22) nach oben herausnehmen. Sind die Regelfinger des Lagerbocks (1421, Abb. 24) abgelaufen, muß das Rillenkugellager (1413, Abb. 24) und der Anlaufring (1430, Abb. 24) überprüft werden.

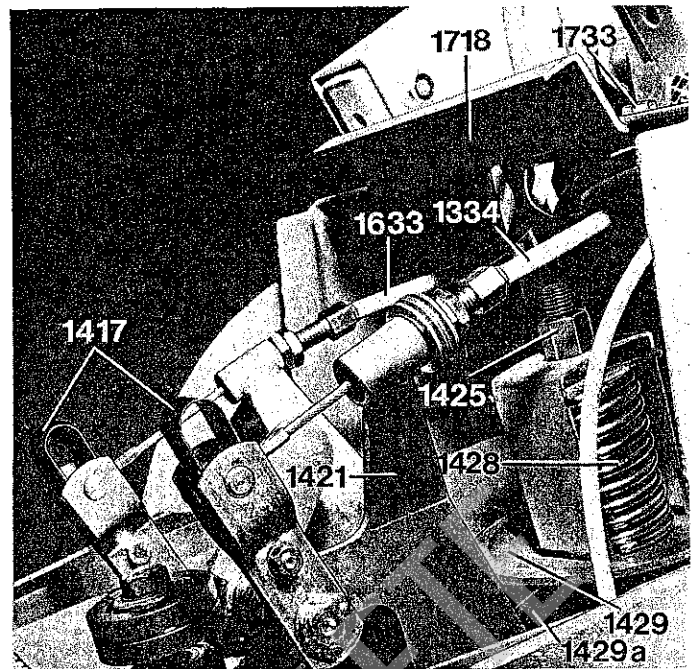


Abb. 22

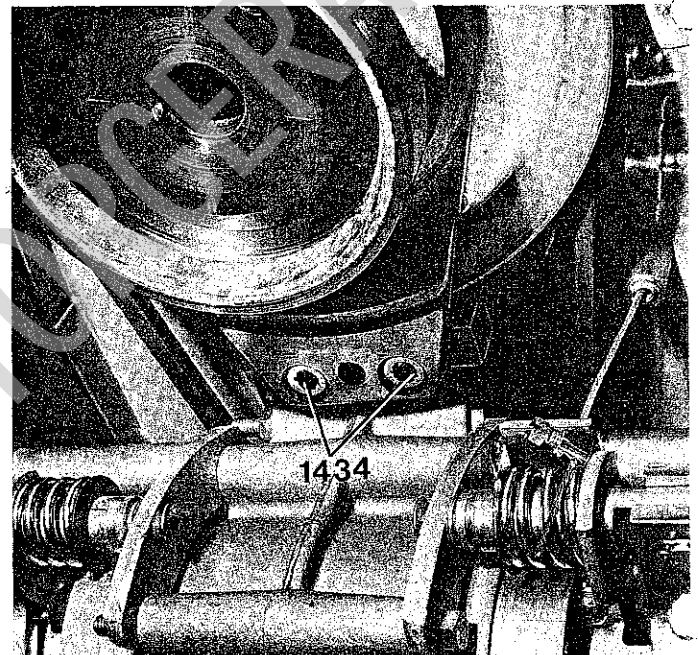


Abb. 23

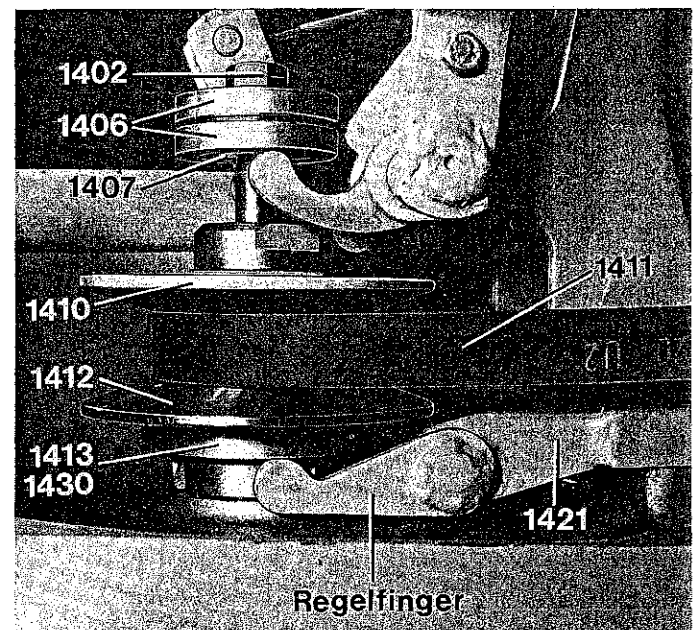
Demontage Regelscheiben vorn

Zsb. Zugstange (1402, Abb. 24) mit Anlaufingen (1406, Abb. 24), Rillenkugellager (1407, Abb. 24) und Sicherungsring (1408) herausdrehen.

ACHTUNG LINKSGEWINDE.

Obere Regelscheibenhälfte klein (1410, Abb. 24) abschrauben. **ACHTUNG LINKSGEWINDE.**

Untere Regelscheibenhälfte klein (1412, Abb. 24) mit Rillenkugellager (1413, Abb. 24) und Anlaufring (1430, Abb. 24) nach oben abziehen.



8 Abb. 24

Demontage Konuskupplungen

Sollte trotz richtiger Einstellung der Konuskupplungen (siehe Einstellhinweise S. 16) keine Kraftübertragung nach vorn oder hinten vorhanden sein, muß der Keilriemen (1416, Abb. 25) überprüft werden. Es ist möglich, daß sich der Keilriemen (1416, Abb. 25) soweit gelängt hat, daß der Schwenkarm (1435, Abb. 25) bereits an dem Anschlagring (1044a, Abb. 25) anliegt und keine Vorspannung des Keilriemens mehr vorhanden ist. Ist dies der Fall, muß der Keilriemen getauscht werden. Bestell-Nr. für M 800 mit Ilo-Motor 210 132 (13x1240), Bestell-Nr. für M 800 mit Honda-Motor 210 696 (13x1320).

Bringt dies keine Besserung, Konuskupplungen auf Verölung oder Verglasung überprüfen. Sechskantschrauben M8x12 (1720) abschrauben und Zsb. Abdeckblech (1719) nach unten klappen. V-R-Schalthebel (1314) auf 0-Stellung.

Sicherungsring (1211, Abb. 26) auf Montagestellung bringen, damit Druckfeder (1213, Abb. 26) entlastet wird. Senkschraube (1209, Abb. 26) heraus-schrauben. (Bei Montage neue Senkschraube verwenden). Scheibe (1214, Abb. 26) entnehmen. Sicherungsring (1204, Abb. 26) und Lagerbolzen (1205, Abb. 26) demontieren. Sechskantschraube M10x25 (1226, Abb. 27) und Sechskantmutter M10 (1227, Abb. 27) entfernen. Kupplungshebel unten (1224, Abb. 27) und Distanzring (1223, Abb. 27) abnehmen.

Sechskantschrauben M6x12 (1222, Abb. 28) heraus-schrauben und Halbschale (1220, Abb. 28) entnehmen. Zsb. Wippe (1217, Abb. 28), Bund-bolzen (1218, Abb. 28) und Lagerbolzen (1216, Abb. 26) mit Druckfeder (1213, Abb. 26), Beilegscheibe (1212, Abb. 26) und Sicherungsring (1211, Abb. 26) entnehmen. Gewindebolzen (1219, Abb. 28) demontieren.

Halbschale (1206, Abb. 28) und Kupplungshebel (1207, Abb. 28) entnehmen.

Kupplungsglocke (1203, Abb. 28) mit Rillenkugellager (1202) und Sicherungsring (1201) von Hand abziehen.

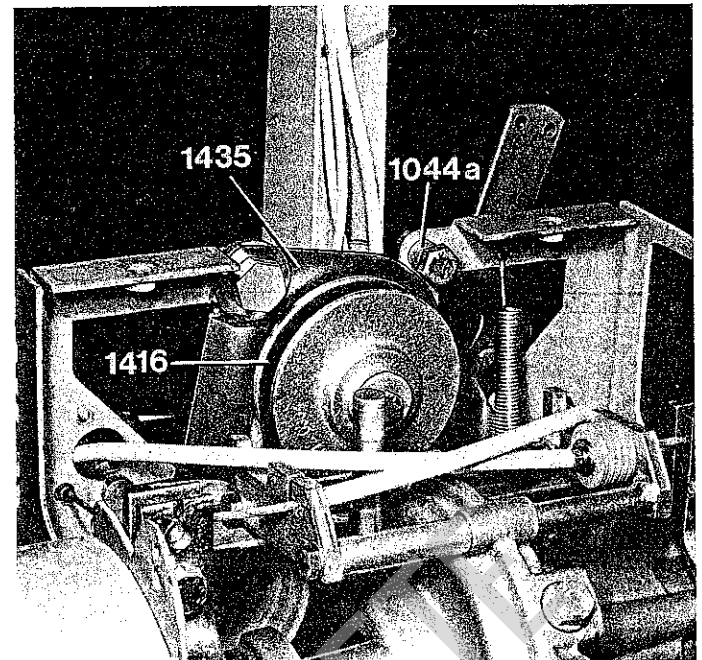


Abb. 25

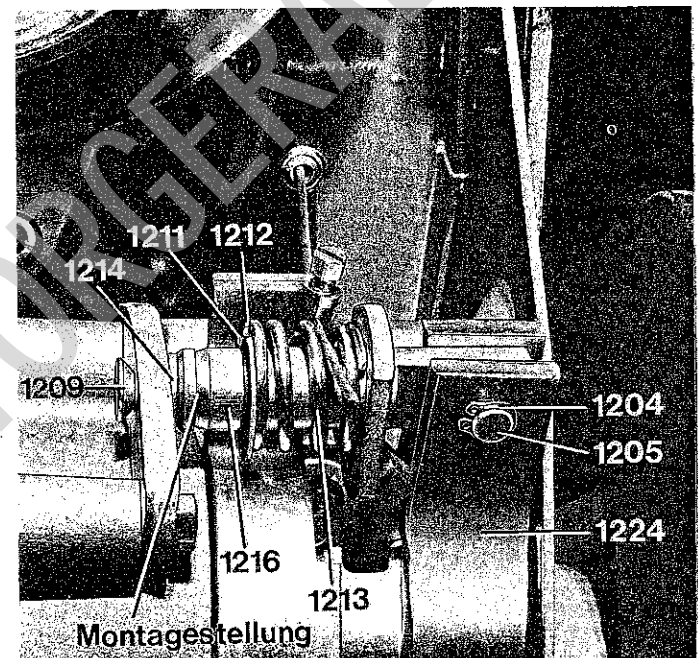


Abb. 26

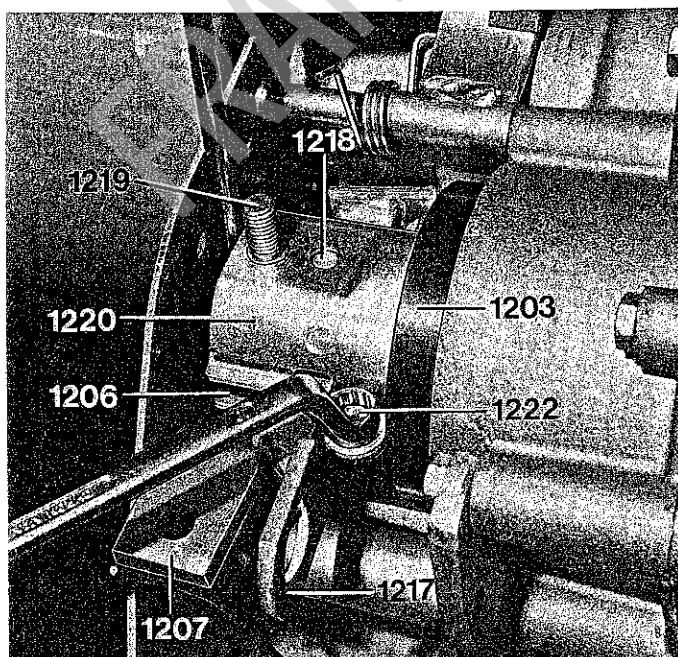


Abb. 28

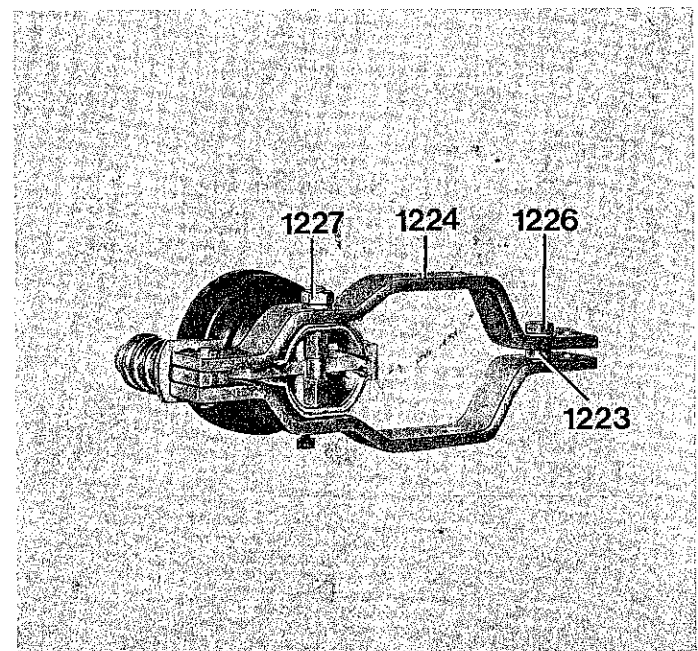


Abb. 27

Sicherungsring (1138, Abb. 29) entfernen.
 Bei älteren Maschinen muß nun mit 2 Drahthaken die Kupplungsscheibe (1137, Abb. 29) abgezogen werden. Vorsicht vor verkanten. Bei neueren Maschinen sind in den Kupplungsscheiben (1137, Abb. 30) zwei Gewindelöcher angebracht. Mit zwei Sechskantschrauben M6x95 (Abb. 30) können durch zwei Bohrungen im Gehäuse (1722, Abb. 30) die Kupplungsscheiben (1137, Abb. 30) abgezogen werden. Bei verölten Kupplungsscheiben (1137) muß der Wellendichtring (1136) erneuert werden (siehe Seite 12).

Einbau umgekehrte Reihenfolge.

Achtung

Nur geschliffene Kupplungsglocken
 Best.-Nr. 209 477 und neue Kupplungsscheiben
 Best.-Nr. 209 472 mit graublauem Belag beim Einbau verwenden.

Bei Halbschalen-Montage beachten, daß die Halbschalen (1206, 1220, Abb. 31) gegen die Kupplungsglocke (1203, Abb. 31) gedrückt werden. Sicherungsring (1211, Abb. 32) mit Gabelschlüssel SW 20 zurückschlagen, sodaß Vorspannung der Druckfeder (1213, Abb. 32) wieder vorhanden ist.

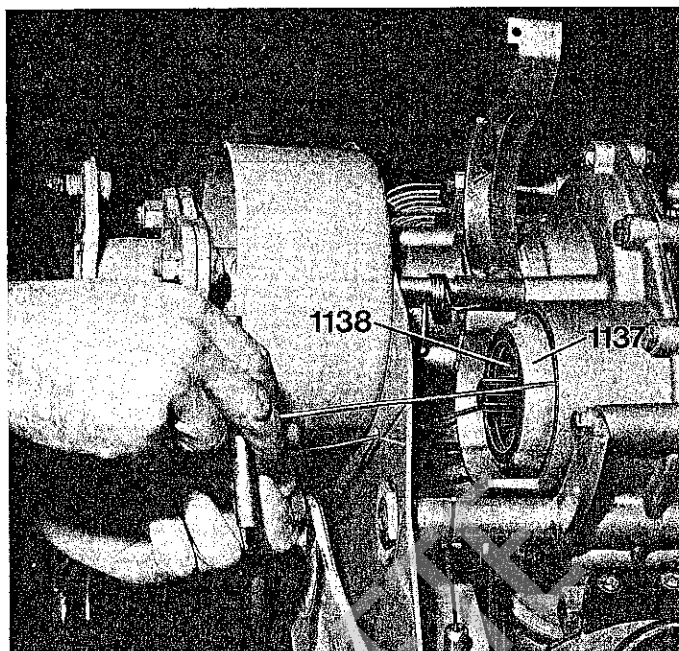


Abb. 29

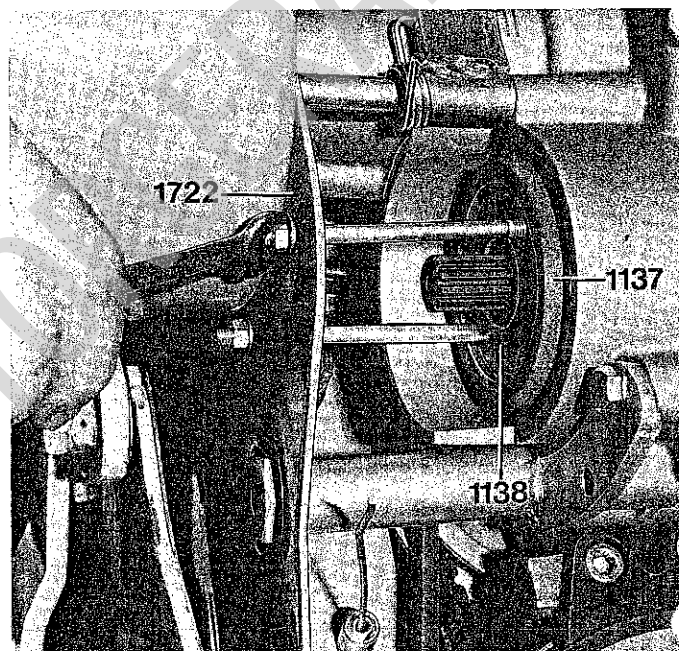


Abb. 30

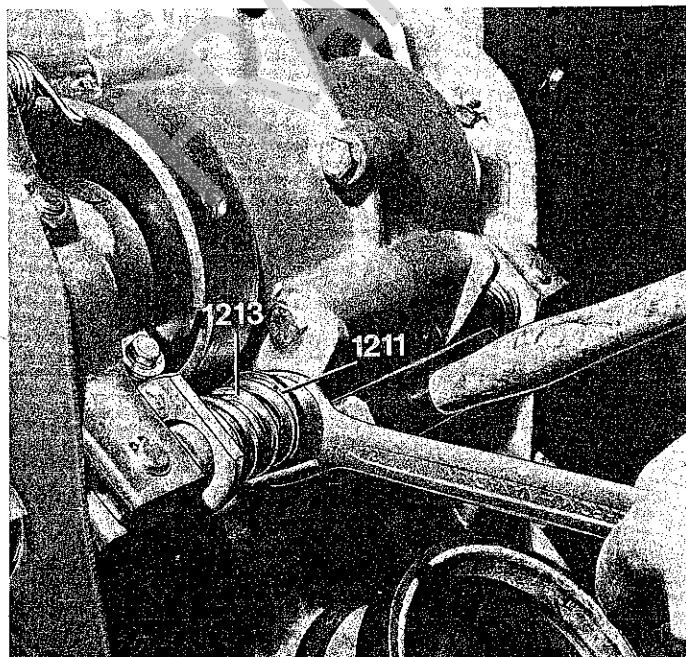


Abb. 32

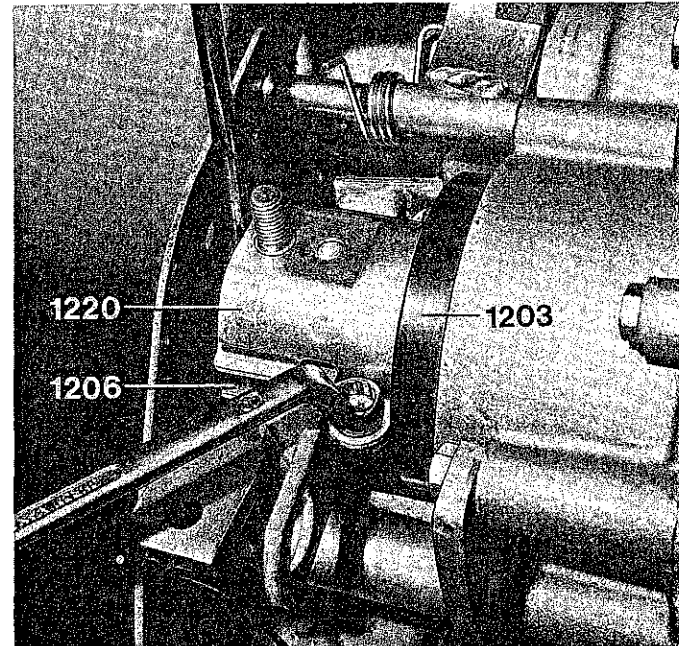


Abb. 31

Getriebe und Lagerschild kpl. ausbauen

Bowdenzüge (1633, 1613, 1603, 1516, 1334, 1322 und 1323, Abb. 33/36) am Getriebe aushängen. Befestigungsschrauben (1720, Abb. 36) entfernen. Schutzblech (1719, Abb. 36) nach hinten abklappen. Keilriemen (1416, Abb. 33/36) an Keilriemenscheibe (1047, Abb. 35/36, Motor) mit Schraubendreher nach unten drücken. Am Reversierstarter ziehen bis Keilriemen herunterspringt.

Keilriemen nach vorne herausziehen.

Einfüllschlauch (1109, Abb. 37) abziehen. Räder (1816, 1817), Anschlußflansch (1804, Abb. 34), Wickelschutz (1811, Abb. 34) und Zentrierscheibe (1813, Abb. 34) demontieren.

Konusmutter (1210, Abb. 34) entfernen und Zugstange (1231, Abb. 34) herausziehen. Zentrierschraube (1447, Abb. 33) herausdrehen. Sechskantmutter (1401, Abb. 33), Druckscheibe (1403, Abb. 33) und Druckfeder (1404, Abb. 33) entfernen.

Getriebe kpl. mit Lagerschild kpl. nach unten herausnehmen (Abb. 35/37).

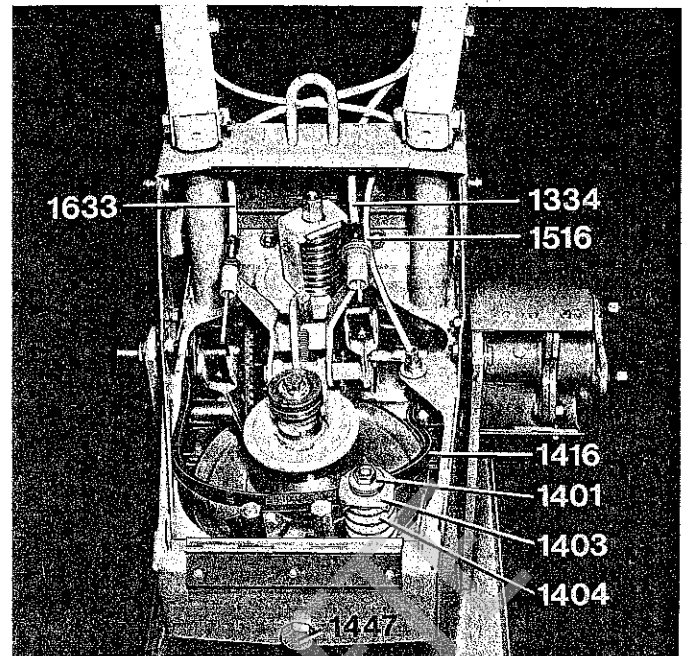


Abb. 33

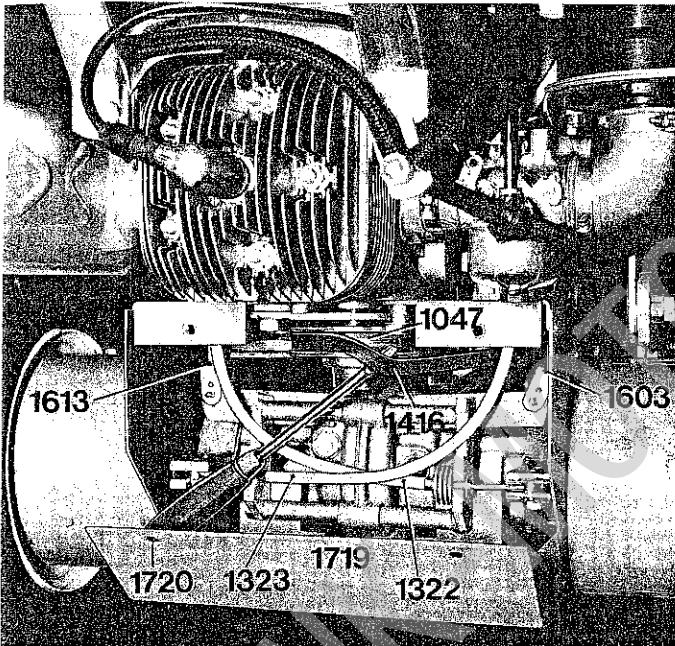


Abb. 36

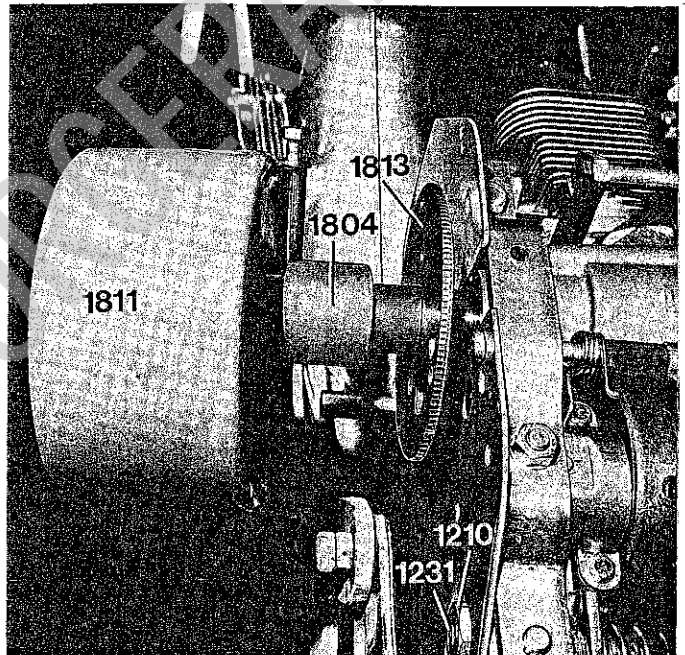


Abb. 34

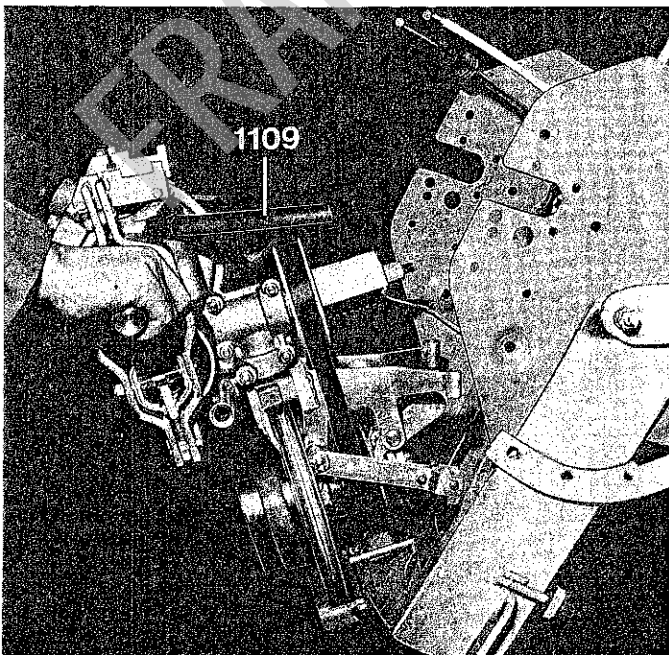


Abb. 37

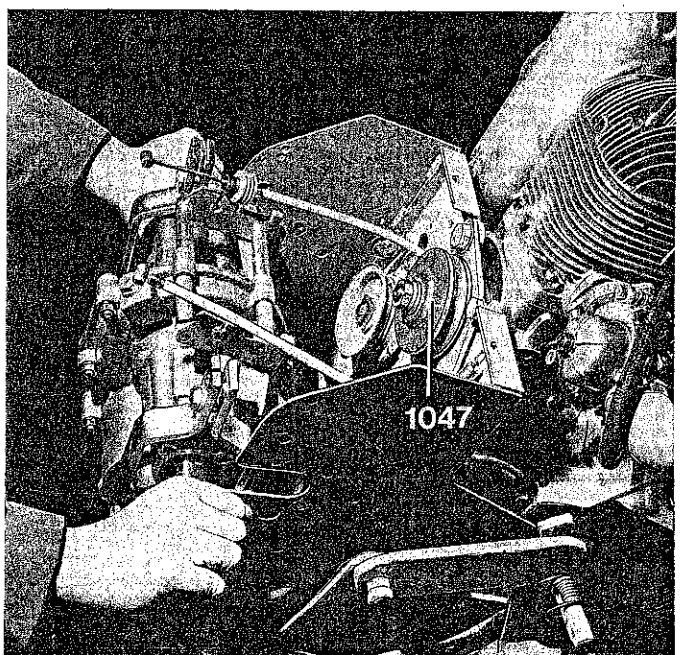


Abb. 35

Getriebe abdichten

Senkschraube (1209, Abb. 38) heraus-schrauben und Kupplungsglocke (1203, Abb. 38) mit Kupplungshebel (1207, 1224, Abb. 38) kpl. abnehmen. Sicherungsring (1138, Abb. 38) und Kupplungsscheibe (1137, Abb. 38) entfernen.

Wellendichtring (1136, Abb. 38/39) zerstören und entfernen. Wellendichtring (1144, Abb. 38/39) zerstören und entfernen oder mit Ausziehwerkzeug für Wellendichtringe, z. B. Sachs 0276 161 100, herausziehen.

Neuen Wellendichtring (1136, Abb. 38/39), Bestell-Nr. 023 719 mit Einschlagwerkzeug, Bestell-Nr. 211 115 und neuen Wellendichtring (1144, Abb. 38/39), Bestell-Nr. 023 720 mit Einschlagwerkzeug, Bestell-Nr. 211 151 einschlagen.

Muß der Wellendichtring (1132, Abb. 38), Bestell-Nr. 011 990 erneuert werden, kann der alte Wellendichtring (1132, Abb. 38) soweit nach innen geschlagen werden, bis er am Getriebegehäuse nicht mehr abdichtet. Der neue Wellendichtring (1132, Abb. 38) wird nun mit Einschlagwerkzeug, Bestell-Nr. 211 212 eingeschlagen. So kann 3 mal verfahren werden, dann muß zum erneuern des Wellendichtringes das Getriebe geteilt werden.

Montage des Getriebes in umgekehrter Reihenfolge der Demontage.

ACHTUNG

Die Einstellung der Senkschraube (1209, Abb. 38) ist wie folgt vorzunehmen:
Bei einem Lagerbolzen (1216, Abb. 38) mit 85 mm Länge muß die Senkschraube (1209, Abb. 38) angezogen und wieder 1/2 Umdrehung gelöst werden. Bei einem Lagerbolzen (1216, Abb. 38) mit 82,5 mm Länge muß die Senkschraube (1209, Abb. 38) soweit angezogen werden, bis zwischen Gehäuse (1722, Abb. 40) und Kupplungshebel (1207, 1224, Abb. 38/40) ein Spiel von 8–10 mm vorhanden ist. Dabei darf die Druckfeder (1213, Abb. 40) nicht vorgespannt sein.

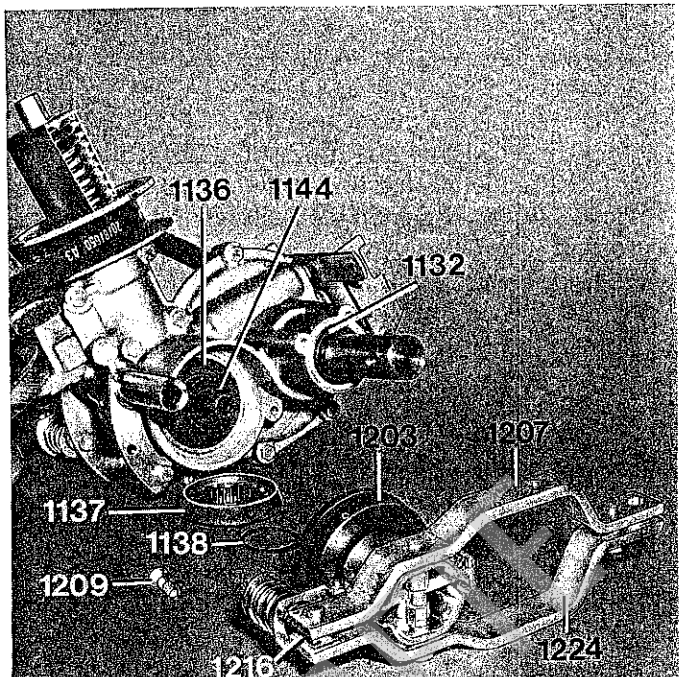


Abb. 38

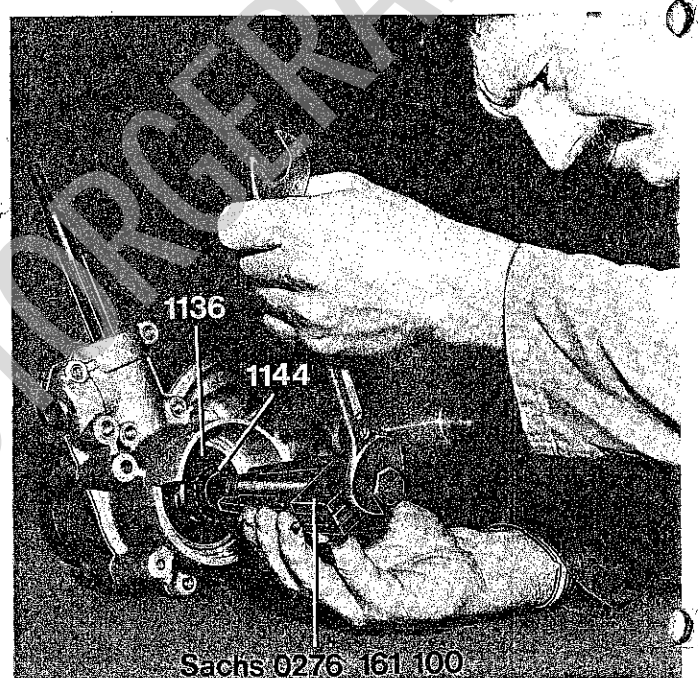
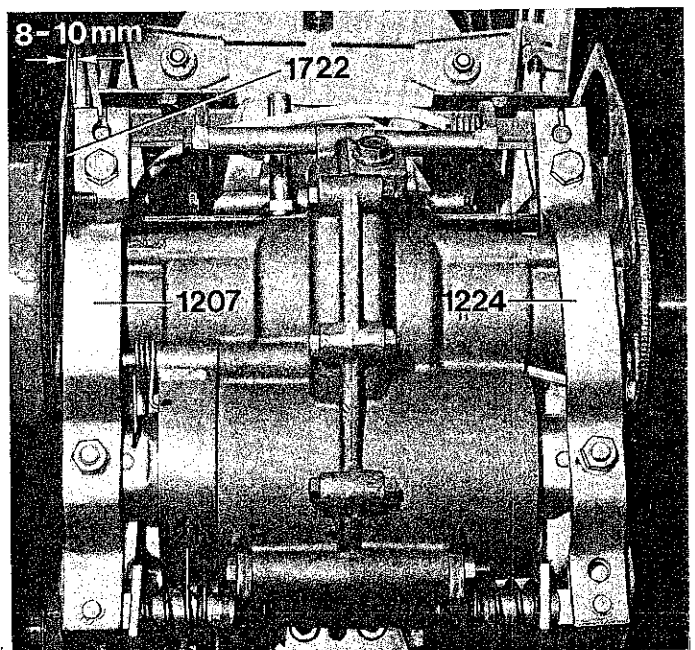


Abb. 39



12 Abb. 40

Demontage Getriebe

Sechskantmutter (1425, Abb. 41) mit Federpaket (1426-1428, Abb. 41) und Regelscheiben (1429 und 1429a, Abb. 41) demontieren. Kpl. Lagerschild aus Getriebe herausziehen. Sämtliche Sechskantschrauben am Getriebe entfernen und Getriebegehäusehälften trennen. Zsb. Hauptwelle (1101, Abb. 42) und Ritzelwelle (1140, Abb. 42) mit Kegelradwelle kpl. (1120, Abb. 42) abnehmen. Wellendichtring (1136) zerstören, Sicherungsring (1134, Abb. 42) entfernen und Tellerrad (1142, Abb. 42) heraus schlagen. Sicherungsschrauben (1127, Abb. 42), Schaltgabel (1128, Abb. 42) und Schaltmuffe (1102, Abb. 42) demontieren. Steckachse (1105, Abb. 42) kpl. mit Druckfeder (1106, Abb. 42), Scheibe (1107, Abb. 42) und Rillenkugellager (1108, Abb. 42) nach innen herausschlagen.

Beim Zusammenbau des Getriebes ist darauf zu achten, daß die Schaltwellen (1129, 1129a, Abb. 42) in die richtigen Getriebegehäusehälften eingebaut sind. Die übrigen Teile sind seitengleich und können nicht falsch eingebaut werden.

Das Getriebe wird ohne Papierdichtung montiert. Verwenden Sie bei der Montage das Dichtungsmittel Loctite (Nr. 573), wobei die Dichtfläche Schmutz und fettfrei sein muß.

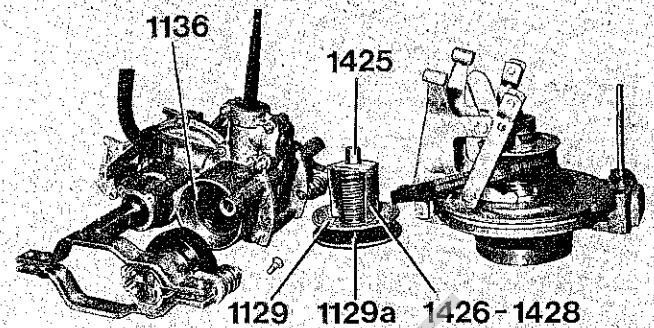


Abb. 41

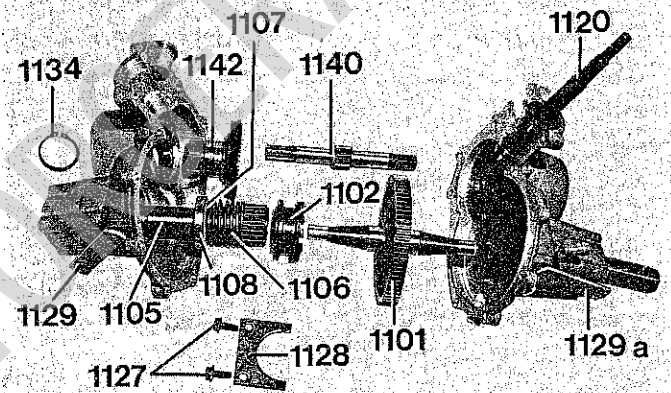


Abb. 42

Demontage Verteilerwelle

Getriebe kpl. mit Verteilerwelle ausbauen (siehe Seite 11).

Innensechskantschrauben M10x55 (1434 Befestigung Lagerbock) herausdrehen und Zsb. Lagerbock (1421, Abb. 43) nach oben herausnehmen.

Obere Regelscheibenhälfte klein (1410, Abb. 43) abschrauben.

ACHTUNG LINKSGEWINDE

Untere Regelscheibenhälfte klein (1412, Abb. 43) nach oben abnehmen. Nutmutter (1414, Abb. 43) abschrauben. Keilriemenscheibe (1415, Abb. 43) auf 2 Vierkanthölzer auflegen und Verteilerwelle (1443, Abb. 43) mit Lagergehäuse (1432, Abb. 43) nach unten ausschlagen. Sicherungsring (1442, Abb. 43) entfernen und Verteilerwelle (1443, Abb. 43) aus Lagergehäuse (1432, Abb. 43) ausschlagen.

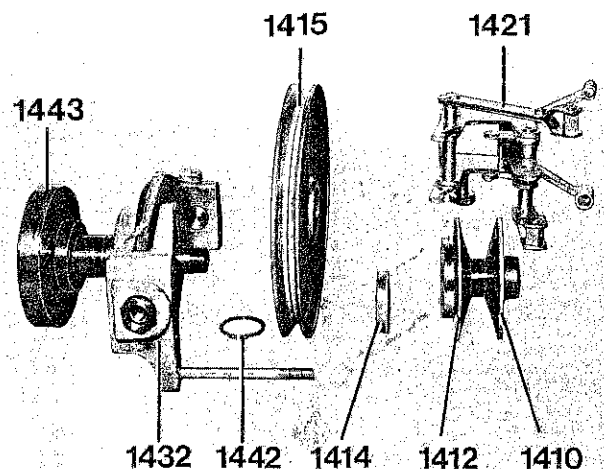


Abb. 43

Messerwechsel

Sicherungsschrauben (2, Abb. 44) entfernen.
Messerführungsarm (1, Abb. 44) mit Spezial-
schlüssel nach oben klappen. Obermesser nach
vorne abnehmen, dabei obere Schwinge mit
Spezienschlüssel (MW) nach oben anheben.
Untermesser nach vorne drehen und abnehmen.
Stellung der Schwinge siehe Abb. 45.

Montage

Untermesser einfahren (siehe Abb. 45).
Sechskantschrauben montieren und Untermesser
auf untere Führungsarme (1 Abb. 45) auflegen.
Obermesser von vorne einfahren, dabei obere
Schwinge mit Spezienschlüssel anheben (siehe
Abb. 46).
Sicherungsschrauben 1946a (2, Abb. 44) mon-
tieren und festziehen.

Achtung

Beim Anziehen der Sicherungsschrauben (1946a)
müssen die Messer des Ober- und Untermessers
übereinander stehen (siehe Abb. 44).

Messerführungsarm mit Spezienschlüssel (MW)
auf Messer aufsetzen (Abb. 44).
Die Pilze der Messerklingen einfetten.

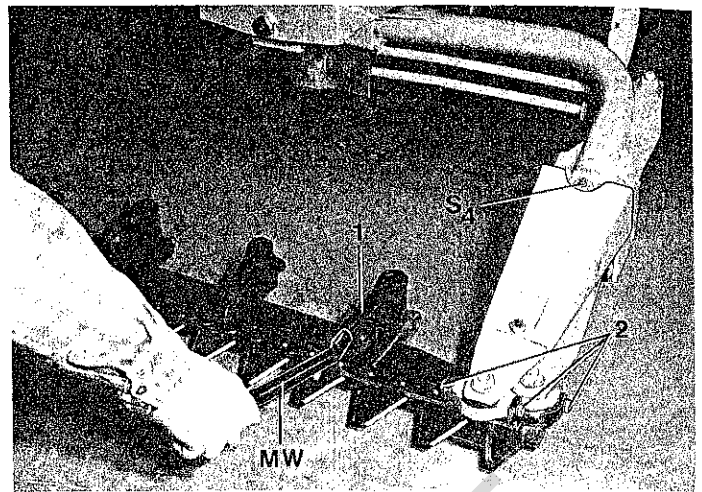


Abb. 44



Abb. 45

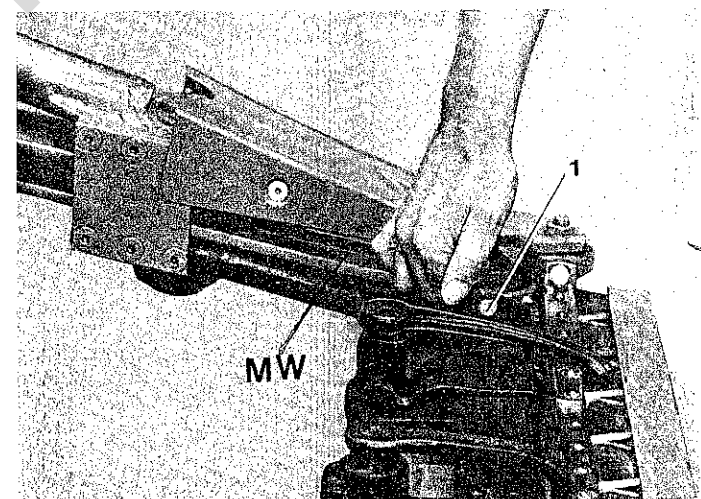


Abb. 46

Mähausleger

Mähwerk abbauen (siehe Seite 1)

Mähmesser abbauen (siehe Seite 14).

Demontage Kurbeltrieb.

Schutzgehäuse (1903) abbauen.

Sechskantmutter (1930, Abb. 48, 1925, Abb. 47,

links) lösen. Kurbelstangen (1926, Abb. 47)

herausdrehen. Zsb. Kurbeltrieb (1906, Abb. 47)

aus Lagergehäuse (1902, Abb. 47) entnehmen.

Am Kurbeltrieb (1906, Abb. 47) kann nur das untere Rillenkugellager (1909, Abb. 47) und die Lagerschale (1907, Abb. 47) erneuert werden, ansonsten muß der Kurbeltrieb kpl. bestellt werden.

Führungsstücke austauschen

Schutzgehäuse (1903) demontieren.

Kurbeltrieb (1906, Abb. 47) soweit verfahren bis

Führungsstücke (1945, Abb. 47) nach unten aus-

gebaut werden können. Sechskantmutter (1941,

Abb. 47) entfernen und Mitnehmerzapfen (1944,

Abb. 47) mit Führungsstücken (1945, Abb. 47),

Rillenkugellager (1947) und Sicherungsring (1948)

aus Konus ausschlagen. Bei Reparaturarbeiten

muß darauf geachtet werden, daß nur Führungs-

stücke (1945, Abb. 47) mit Gewindebohrungen

M10 eingebaut werden. Dazu sind Sicherungs-

schrauben M10x16 (1946a) erforderlich. Bei

Montage der Führungsstücke Sechskantmuttern

(1941, Abb. 47) mit 40 Nm (4 mkp) anziehen.

ACHTUNG

Diese Demontage ist nur möglich, wenn die ausgeprägte Seitenplatte (1919a, Abb. 48) angebracht ist. Ist dies nicht der Fall, muß neue Seitenplatte (1919a, Abb. 48) angebracht und beide Seitenplatten (1919 und 1919a) an Zsb. Ausleger (1916, Abb. 48) angeschweißt werden.

Demontage Schwinge

Mähmesser ausbauen.

Kurbelstange (1926, Abb. 47) entfernen.

(Einstellmaß siehe Einstellungshinweise S. 17).

Schüttelblech (1914, Abb. 49) demontieren.

ACHTUNG Senkschrauben (1915, Abb. 49)

sind mit Loctite 270 eingeklebt.

6 untere Senkschrauben (1920, Abb. 48) der Seitenplatten links und rechts (1919 und 1919a, Abb. 48) entfernen.

ACHTUNG Senkschrauben (1920, Abb. 48) sind mit Loctite 270 eingeklebt.

Zsb. Ausleger (1916, Abb. 49) zusammen mit Seitenplatten (1919 und 1919a, Abb. 49) nach oben abziehen.

Obere Schwinge (1928, Abb. 49) nach oben ab-

nehmen. Sicherungsring (1936) entfernen und

untere Schwinge (1939, Abb. 49) abnehmen.

Ist der Lagerbolzen (1937, Abb. 49) eingelaufen, muß die Spannhülse (1949, Abb. 47) und der Lagerbolzen (1937, Abb. 49) ausgeschlagen werden.

Bei der Montage müssen die beiden Seitenplatten (1919, 1919a, Abb. 48) an den Ausleger (1916, Abb. 49) angeschweißt werden, sofern dies nicht schon der Fall ist. Die Druckfeder (1921) entfällt.

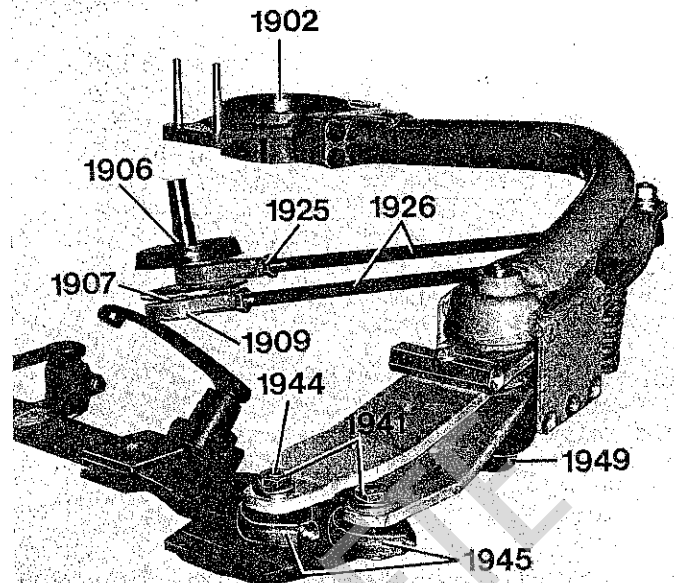


Abb. 47

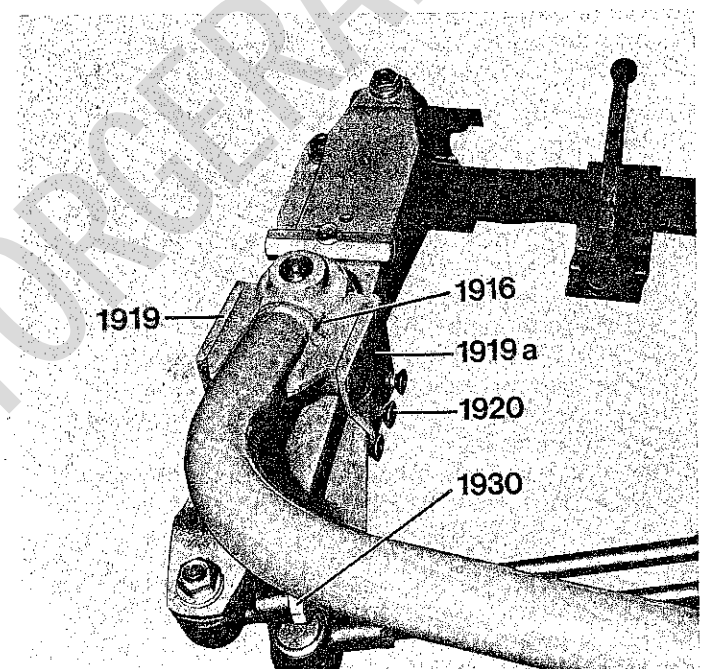


Abb. 48

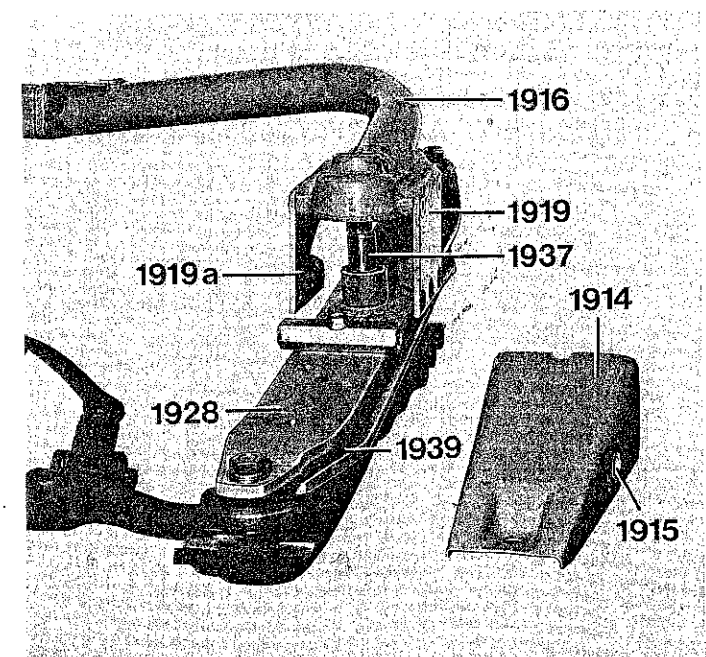


Abb. 49

EINSTELLHINWEISE

Einstellung der Konuskupplung für Vorwärtsgang bis Maschinen-Nr.

Schalthebel (4, Abb. 50) in Leerlaufstellung bringen. M 800 vor- und rückwärts schieben (mit stillstehendem Motor). Sechskantschraube (1, Abb. 50) mit 13 mm Ringschlüssel soweit nach rechts verdrehen (Uhrzeigersinn) bis die Kupplung anfängt zu schleifen. (Maschine läßt sich schwerer vor- und rückwärts schieben). Anschließend Sechskantschraube (1, Abb. 50) ca. 1 1/2 Umdrehungen zurückdrehen. M 800 muß sich jetzt wieder leicht vor- und rückwärts schieben lassen.

Einstellung der Konuskupplung für Rückwärtsgang bis Maschinen-Nr.

Schalthebel (4, Abb. 50) in Leerlaufstellung bringen. M 800 von Hand vor- und rückwärts bewegen (mit stillstehendem Motor). Verstellerschraube (2, Abb. 50) durch Verdrehen der Sechskantmutter (3, Abb. 50) soweit in Pfeilrichtung (siehe Abb. 50) verstellen, bis die Kupplung anfängt zu schleifen. (Maschine läßt sich schwerer vor- und rückwärts schieben).

Anschließend Sechskantmutter wieder 2 Umdrehungen zurückdrehen. M 800 muß sich danach wieder leicht vor- und rückwärts schieben lassen.

Einstellung der Konuskupplung für Vorwärts- und Rückwärtsgang ab Maschinen-Nr.

Die Einstellung ist erforderlich, wenn die Maschine bei eingeschaltetem Schalthebel für Vor- bzw. Rückwärtsgang sich nicht vor- bzw. rückwärts bewegt.

1. Schalthebel in Leerlaufstellung bringen.
2. Motor laufen lassen.
3. Sechskantschraube (V, Abb. 51) bei Vorwärts- und (R, Abb. 51) bei Rückwärtseinstellung im Uhrzeigersinn drehen bis sich die Maschine bewegt. Dann Sechskantschraube 1 1/2 Umdrehungen zurückdrehen.
4. Nach dieser Einstellung muß sich die Maschine im Leerlauf leicht schieben lassen.

Abb. 50

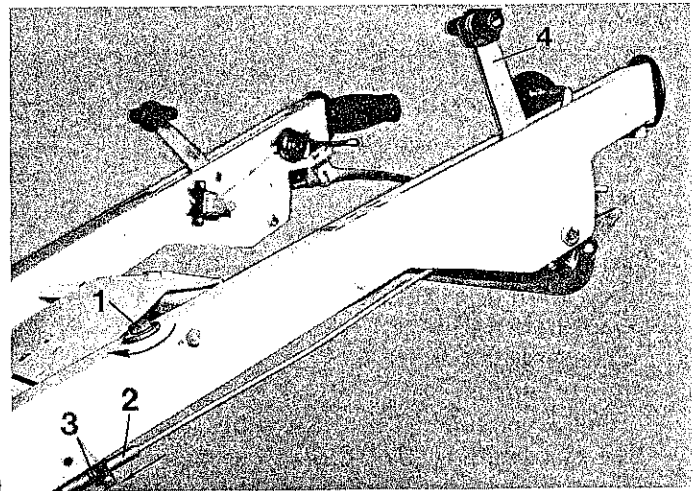
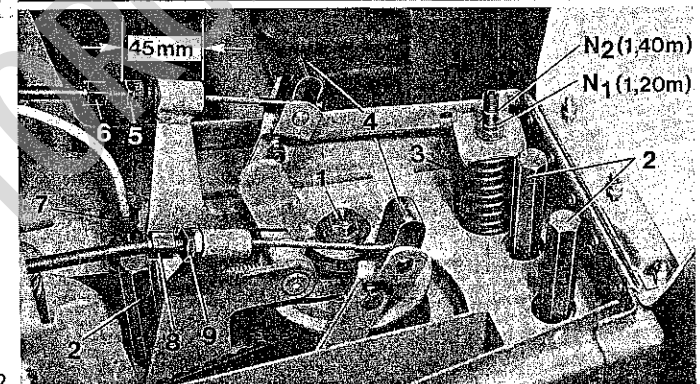


Abb. 51



Abb. 52



Einstellung des Mähantriebs

Bei eingeschaltetem Messerantrieb muß das Maß (Abb. 52) 45 mm betragen. Verstellung durch Lösen der Kontermutter (5, Abb. 52) und Verdrehen der Verstellerschraube (6, Abb. 52).

Weitere Kontrolle: Der Mähantrieb ist richtig eingestellt, wenn der Antrieb in eingeschaltetem Zustand nicht durchdreht (schleift) bzw. in ausgeschaltetem Zustand das Messer still steht.

Einstellung des Schnellstop- und Bremshebels

Verstellerschraube (7, Abb. 52) so verdrehen, bis das Spiel am Schnellstophebel ca. 15 mm beträgt (1, Abb. 53).

Einstellen der Einzelradlenkung

Das Spiel der Betätigungshebel für Einzelradlenkungen muß ca. 8 mm betragen (3/4, Abb. 54). Nachstellen erfolgt durch Lösen der Kontermutter (6, Abb. 54) und durch Verdrehen der Stellschraube (7, Abb. 54).

Einstellung des stufenlosen Regeltriebs

Bedienungshebel (1, Abb. 54) ganz nach vorne legen, Motor laufen lassen, Kontermutter lösen (9, Abb. 52), Verstellerschraube (Abb. 52) so weit verdrehen, bis der Abstand zwischen Außenkante Keilriemen und hintere Keilriemenscheibe ca. 2–4 mm beträgt.

Abb. 53

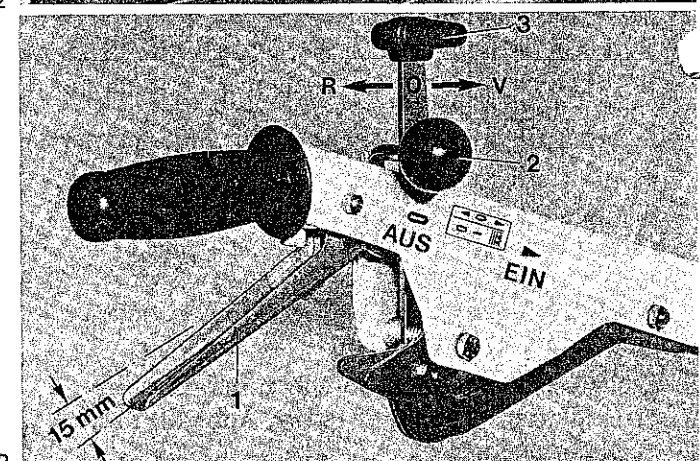
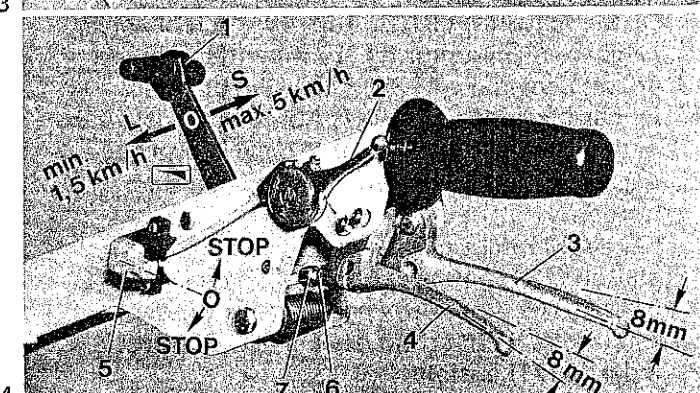


Abb. 54



Einstellen des Messerüberhubs

Vom Werk aus sind die Kurbelstangen (1, Abb. 55) so eingestellt, daß der Messerüberhub in rechter und linker Endstellung der Messer gleich ist. Sollte durch Reparatur oder ungleichmäßiges Nachschleifen der Mähmesser der Überhub nicht mehr gleich sein, kann dies durch Verstellen der unteren Kurbelstange reguliert werden. Dazu müssen beide Kontermuttern (3 und 4, Abb. 55) gelöst, Kurbelstange nach rechts bzw. nach links verdreht werden bis ein gleichmäßiger Messerüberhub vorhanden ist. Kontermutter festziehen.

(Achtung Kontermutter (3, Abb. 55) hat Linksgewinde, (4, Abb. 55 Rechtsgewinde).

Grundeinstellmaß der Kurbelstangen (1, Abb. 55) beträgt von Innenkante Mutter zu Innenkante Mutter ca. 335 mm.

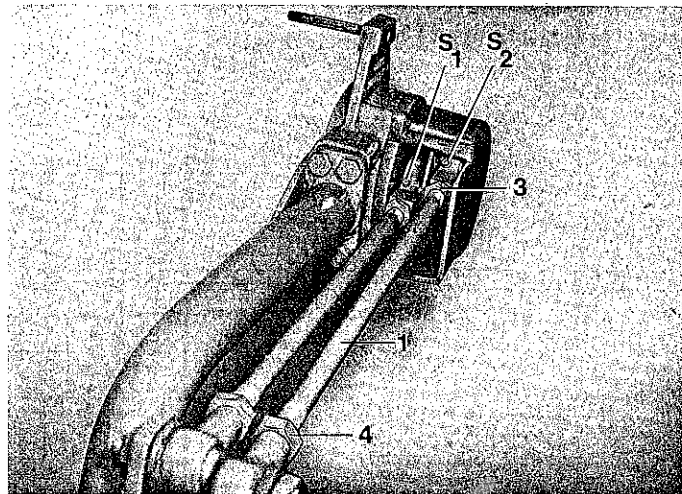


Abb. 55

Einstellung der unteren Messerführungsarme (Abb. 56)

Nach Lösen der Klemmschraube A kann der untere Messerführungsarm B in seiner Höhenlage verstellt werden.

Anpreß-Druck der oberen Messerführungsarme (Abb. 57)

Dieser Druck kann durch Drehen der Stellschraube C geändert werden. Dadurch verstellt sich automatisch der obere Messerführungsarm D. Durch eine halbe Umdrehung im Uhrzeigersinn wird der Druck um 4 kg erhöht; die gleiche Umdrehung gegen den Uhrzeigersinn verringert den Druck um 4 kg. Er ist vom Werk aus mit ca. 8 kg eingestellt und wird empfohlen, denselben nicht zu verändern.

Merke: Normaler Druck = scharfe Messer
Zu hoher Druck = stumpfe Messer

Schäden für die Antriebsteile und abnormaler Verschleiß sind die Folgen.

Bitte beachten Sie, daß die beiden Mähmesser immer fluchtend auf den Schuhplatten am Abschlußmesser bzw. Außenschuh und am Antriebsschuh aufliegen. Diese Schuhplatten bilden die Basis für die Höhenlage der Mähmesser. Durch die unteren Messerführungsarme B wird die „Flucht“ bzw. Höhenlage der Mähmesser, durch die oberen Messerführungsarme D der Druck der Mähmesser eingestellt. **Nicht richtig eingestellte Mähmesser führen zum Bruch.** Nach der ersten Mäharbeit kann es vorkommen, daß die Gummilager der unteren Messerführungsarme sich setzen. Dadurch biegen sich die Mähmesser nach unten durch. In diesem Fall müssen die unteren Messerführungsarme wie oben nachgestellt werden.

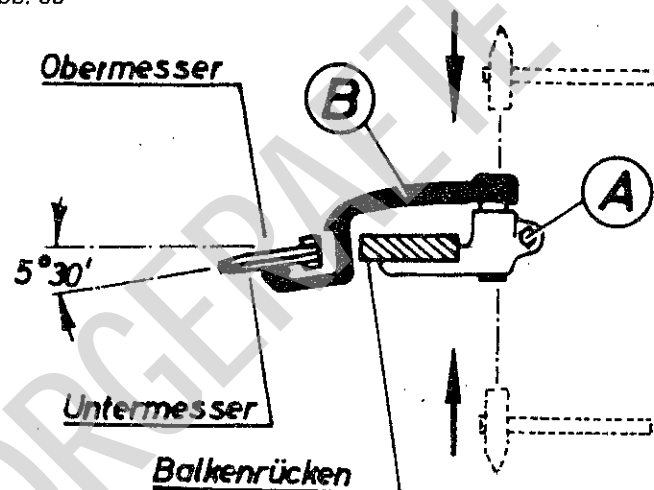


Abb. 56

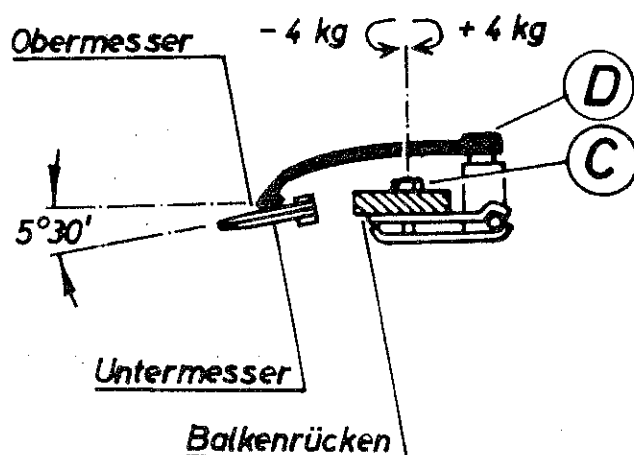


Abb. 57

Schmierung

Die Schmiernippel (S1, S2, Abb. 55 und S4, Abb. 58) mit der Fettpresse täglich abschmieren. Alle beweglichen Teile von Zeit zu Zeit mit normalem Motorenöl schmieren. Auf die Pilze der Messerklingen bei Messerwechsel Fett anbringen. Dazu die Messerführungsarme (1, Abb. 58) mit dem mitgelieferten Spezialschlüssel MW (Abb. 58) hochklappen.

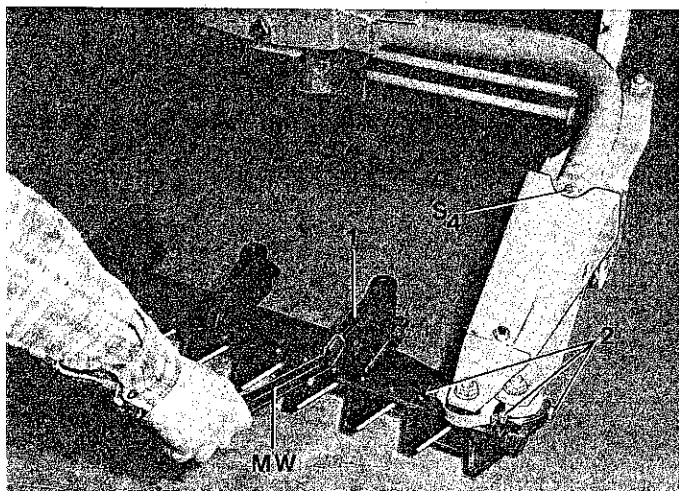


Abb. 58