

GUTBROD

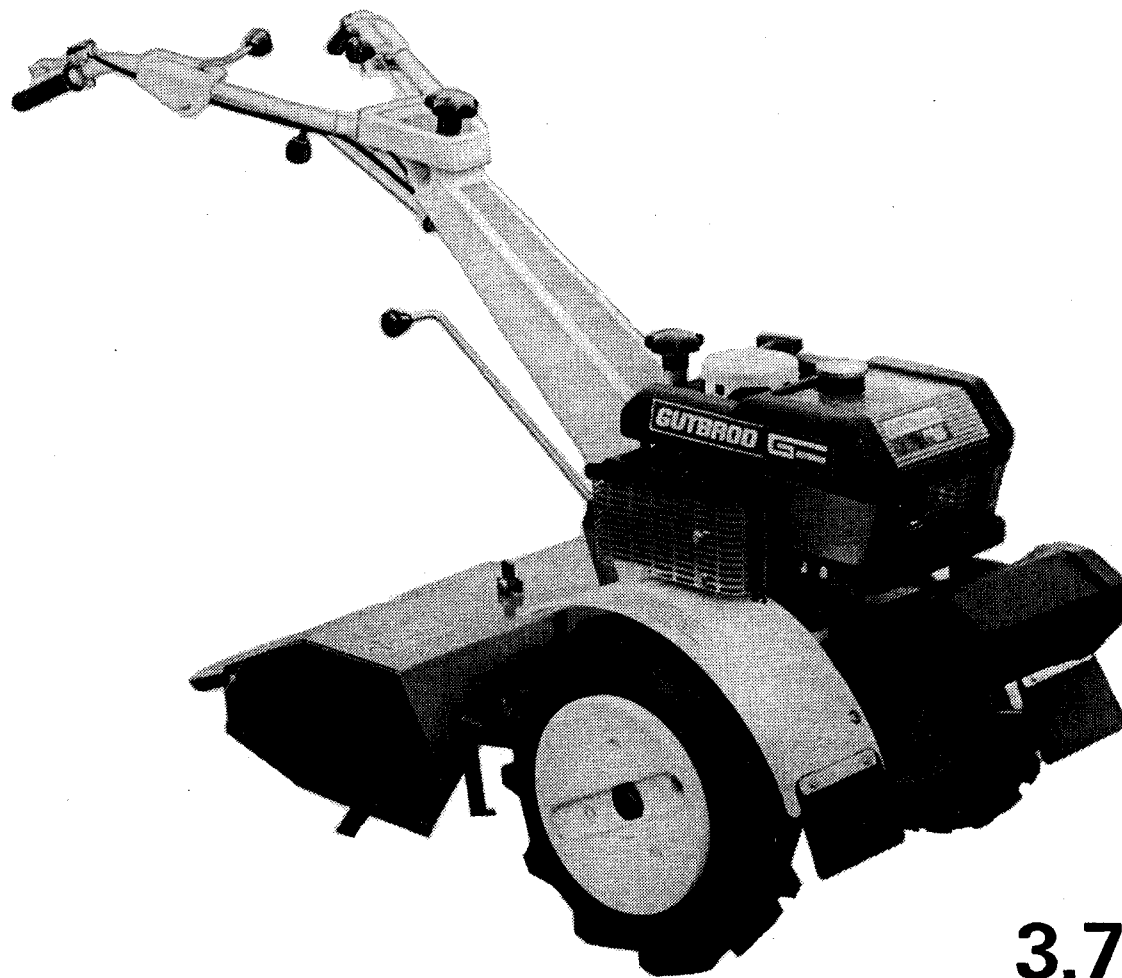


GUTBROD

Bedienungsanleitung

Printed in Germany

GIF-Druck 6601 Böttingen



Vordachschlepper PUMA 600

3.701 – 0

Lieber Kunde

Sie sind nun Besitzer eines Gutbrod – PUMA 600, wozu wir Ihnen herzlich gratulieren und gleichzeitig für das Vertrauen danken, das Sie unserem Fabrikat entgegenbrachten.

Sie dürfen sicher sein, daß erfahrene Konstrukteure den PUMA 600 aus der Praxis für die Praxis entwickelt haben, den Facharbeiter aus bestem Material in modernster Serienfertigung herstellten.

Leichte Bedienung und viele Verwendungsmöglichkeiten zeichnen den PUMA 600 ganz besonders aus. Das Grundgerät und seine Anbaugeräte werden Ihnen deshalb bald unentbehrliche Helfer bei der Arbeit sein.

In dieser Betriebsanleitung sind wertvolle Hinweise über Bedienung, Wartung und Pflege enthalten, die Sie beachten sollten. Wir sind überzeugt, daß Ihnen dies der PUMA 600 mit ständiger Einsatzbereitschaft und langer Lebensdauer danken wird.

Der GUTBROD – Händler und sein in Werkskursen geschultes Personal stehen Ihnen jederzeit zu Verfügung, wenn Sie besondere Einsatzprobleme lösen wollen, eine Inspektion oder gar eine Reparatur am PUMA 600 ausgeführt werden muß.

Für andere Garten– und Pflegearbeiten "Rund ums Haus" halten wir Klein–Motorgeräte bereit. Dieses Programm wird durch Einachsschlepper, Motormäher, Kleintraktoren und Kommunalschlapper ergänzt.

Sollten Sie dafür einmal Interesse haben, dann wenden Sie sich bitte an Ihren GUTBROD – Händler oder schreiben Sie einfach an uns, damit wir Ihnen ausführliche Unterlagen schicken können.



GUTBROD PUMA 600

Der PUMA 600 ist vor Auslieferung sorgfältig kontrolliert und einem längeren Probelauf unterzogen worden.

Um den PUMA 600 raumsparend transportieren zu können, wurde vor dem Versand der Oberholm nach unten geklappt.

Lockern Sie den Sterngriff S (Abb. 1) und bringen Sie den Oberholm in die bequemste Stellung zur Bedienung des PUMA 600. Danach der Sterngriff wieder gut anziehen.

Typenschild

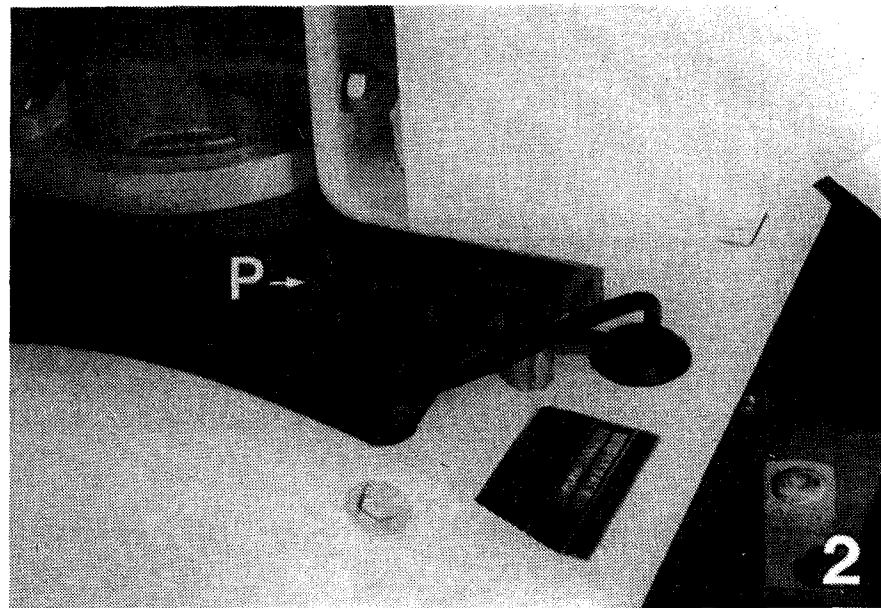
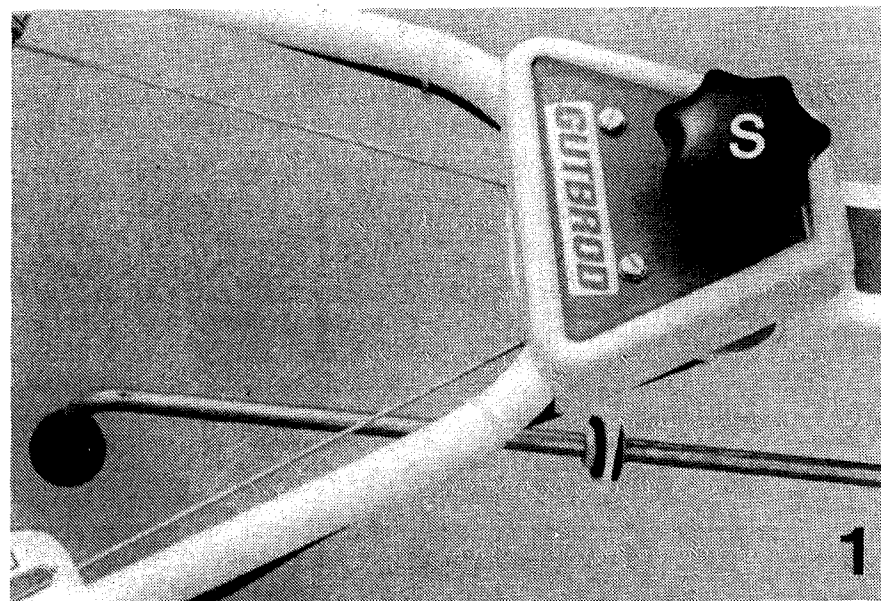
Über der Anhängerkupplung ist auf der Verkleidung das Typenschild angebracht auf dem "Maschinen Type" und "Serien-Nummer" eingepreßt sind. Sorgen Sie dafür, daß dieses Schild nicht beschädigt wird, denn diese Angaben sind wichtig wenn später mit einer Betriebserlaubnis Anhängerfahrten auf der Straße ausgeführt werden. Zudem sind diese Angaben bei späteren Reparaturen für die Ersatzteil-Bestellung notwendig.

Getriebe

Die Ölkontrollschraube P mit Peilstab (Abb. 2) hat oben ein Entlüftungsventil. Damit auf dem Transport kein Öl auslaufen kann, wurde eine Gummikappe auf das Ventil gesteckt. Diese Gummikappe muß entfernt werden, bevor das Getriebe in Betrieb genommen wird.

Vor erstmaliger Benutzung, später täglich – mindestens aber einmal wöchentlich – den Ölstand im Getriebe kontrollieren.

Hierzu die Ölkontrollschraube mit Peilstab P (Abb. 2) heraus-



schrauben, abwischen und wieder in die Einfüllöffnung stecken. Das Getriebeöl muß bei waagrecht stehender Getriebeoberkante immer bis an die Markierung am Peilstab reichen. Fehlendes Öl sofort nachfüllen.

Ölwechsel : Alle 100 Betriebsstunden.

Ölsorte : Getriebeöl SAE 140 Hypoid **Ölmenge** : ca 2,0 Ltr.

Bereifung. Von Zeit zu Zeit den Luftdruck in den Reifen prüfen.

Bereifung : 4,00 – 10 Luftdruck : 0,6 bar

Bedienung des PUMA 600 Motors

1. Vorbereitung des 2-Takt-Motors

Die Schmierung des nahezu wartungsfreien und durch seine wenigen beweglichen Teile verschleißarmen, robusten Zweitakt-Motors erfolgt durch das Kraftstoff-Ölgemisch. Deshalb den Motor nur mit Zweitakt-Gemisch in Betrieb nehmen.

Von der Kraftstoff- und Ölqualität, sowie dem richtigen Mischungsverhältnis wird die Lebensdauer des Motors entscheidend beeinflusst. Verwenden Sie nur gute Markenöle, SAE 40 oder 50 und handelsübliche Marken-Kraftstoffe (kein Super).

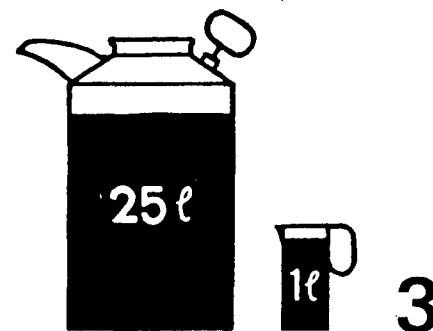
- a) Während der Einlaufzeit – ca. 20 Betriebsstunden – ist Zweitakt-Gemisch im Verhältnis 1 : 20 zu verwenden. 20 Liter Vergaser-Kraftstoff (kein Super) und 1 Liter Mineral-Öl SAE 40 oder 50 sind gut in einer Mischkanne vorzubereiten.

Nach der Einlaufzeit, also nach den ersten 20 Betriebsstunden ist nur noch Zweitakt-Gemisch 1 : 25 zu tanken. Beachten Sie die nachstehende Mischungstabelle und nehmen Sie zur Gemisch-Zubereitung stets eine Mischkanne (Abb. 3).

Mischtabelle

5 Ltr. Benzin und 0,2 Ltr. Mineral-Öl SAE 40 oder 50
10 Ltr. Benzin und 0,4 Ltr. Mineral-Öl SAE 40 oder 50
15 Ltr. Benzin und 0,6 Ltr. Mineral-Öl SAE 40 oder 50

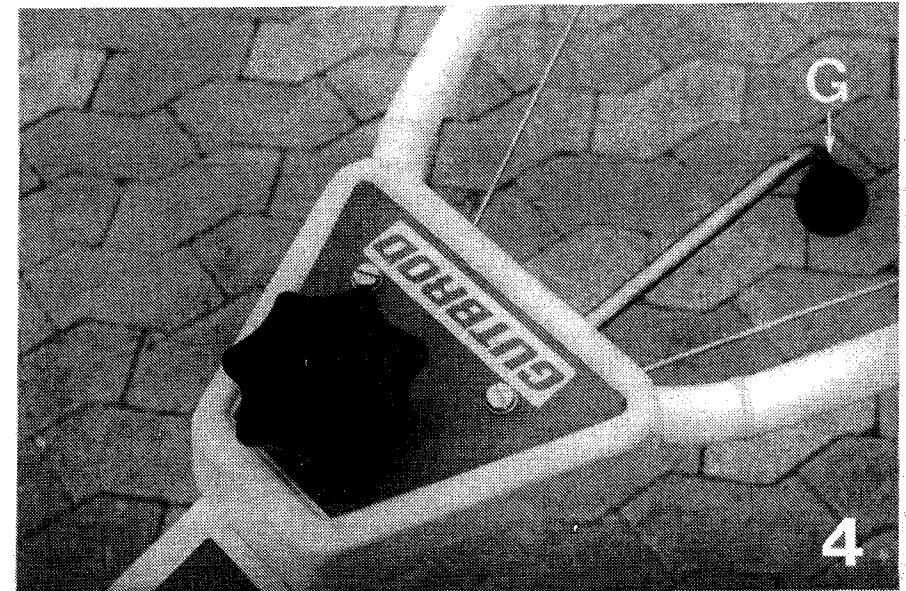
20 Ltr. Benzin und 0,8 Ltr. Mineral-Öl SAE 40 oder 50
25 Ltr. Benzin und 1,0 Ltr. Mineral-Öl SAE 40 oder 50
Kein SUPER – Benzin und kein HD – Öl verwenden !



Fast an jeder Marken – Tankstelle ist fertiges Moped–Zweitakt–Gemisch erhältlich und kann nach der Einlaufzeit im Mischungsverhältnis 1 : 25 unbedenklich verwendet werden.

Selbstmischende Zweitakt – Öle können zur Zubereitung des Gemisches in der vom Öl – Hersteller angegebenen Menge verwendet werden. Stets aber das richtige Mischungsverhältnis 1 : 25 einhalten. Außerdem immer erst Benzin, dann "Selbstmischer – Öl" in den Tank einfüllen.

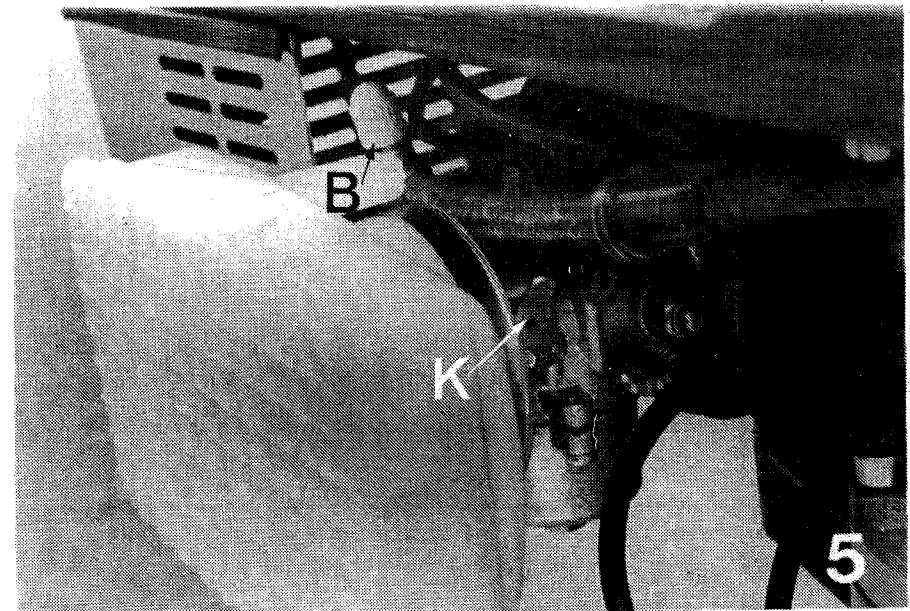
- b) Tank mit Zweitakt – Gemisch füllen. Saubere Gefäße und Siebtrichter benutzen, um Verschmutzung von Tank und Vergaser zu vermeiden, was sonst Motorstörungen und Ärger durch notwendige Säuberungsarbeiten mit sich bringt.



2. Starten des 2 – Takt Motors

Achtung ! Vor jedem Motorstart ist der Gangschalthebel – G (Abb. 4) – in Stellung O = Leerlauf zu bringen.

- a) **Benzinhahn B (Abb. 5)** öffnen. Dazu die Rändelschraube bis zum Anschlag nach links drehen.
- b) **Bei kaltem Motor:** Hebel der Kaltstarterklappe K (Abb. 5) nach oben stellen (Startklappe geschlossen) Gashebel rechts am Führungsholm etwa 1/4 aus Leerlauf in Richtung "Vollgas" stellen.
- c) **Bei warmen Motor:** Gashebel am Führungsholm 1/4 öffnen. Hebel K (Abb.5) waagrecht stellen (Kaltstarterklappe offen)



- Startergriff langsam bis zum ersten Widerstand herausziehen (Abb. 6) dann kurz und kräftig – ca. 40 bis 50 cm – weiterziehen, bis der Motor anspringt. Wenn nötig, Startvorgang wiederholen.

Achtung! Den Startergriff des ausgezogenen Starterseiles nicht loslassen, sondern in die Ausgangsstellung zurückführen. Das Starterseil wird durch eine Feder automatisch eingezogen.

- d) Motor ca. 1–2 Minuten warmlaufen lassen, dann den Gashebel auf "Leerlauf" zurückstellen. Wurde zum Starten des kalten Motors die Kaltstartklappe K (Abb. 5) zur Starthilfe geschlossen, Hebel K (Abb. 5) nach oben gestellt, dann muß die Kaltstartklappe unbedingt geöffnet werden, Hebel K (Abb. 5) in waagerechte Stellung bringen.



3. Abstellen des Motors

Gashebel nach rechts drücken. Dann den Kurzschlußknopf auf dem Gashebel bis zum Stillstand des Motors niederdrücken.

Benzinhahn schließen! Rändelschraube B (Abb. 5) bis zum Anschlag nach rechts zudrehen.

4. Allgemein

Zu den hervorragenden Eigenschaften des GUTBROD – Motors gehören die vereinfachten Einlaufbedingungen. Eine Plombierung gibt es nicht, der Motor steht Ihnen von Anfang an mit voller Leistung zur Verfügung. Trotzdem sollten Sie jedoch beachten, daß die ersten 20 – 30 Betriebsstunden die Lebensdauer des Motors entscheidend beeinflussen.

Während dieser wenigen Stunden (ca. 20. – 30) sollten 2/3 der Gasstellung nie überschritten werden. Später wenn sich der Motor an allen Betriebsbedingungen angepaßt hat, kann selbstverständlich "Vollgas" gegeben werden.

Beachten Sie, daß gute Markentreibstoffe (kein Super) und gutes Motorenöl (SAE 40 oder 50), im richtigen Mischungsverhältnis 1 : 20 (während der Einlaufzeit) und später im Mischungsverhältnis 1 : 25, die Lebensdauer des Motors mitbestimmen. Auch sollte der Motor nie länger als 1–2 Minuten im Leerlauf "Standgas" laufen. Stellen Sie den Motor lieber ab und starten Sie den Motor wieder bei Gebrauch.

Bei längerem "Standgas-Lauf" kann sich Ölschlamm bzw. Ölkohle bilden. Die Folgen davon sind: Verschmutzter Zylinder, klebende Kolbenringe, zugesetzte Überströmkanäle, verkockte Auspuffanlage und Brückenbildungen an der Zündkerzen-Elektrode. Dadurch geringe Leistung, erhöhter Kraftstoff-Verbrauch und andere Störungen.

WARTUNG UND PFLEGE des 2-Takt-Motors

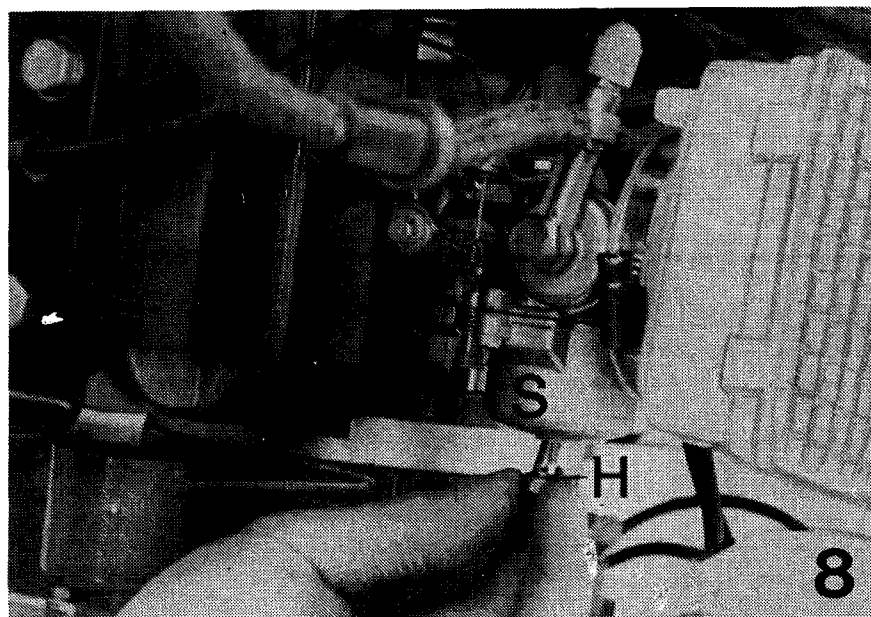
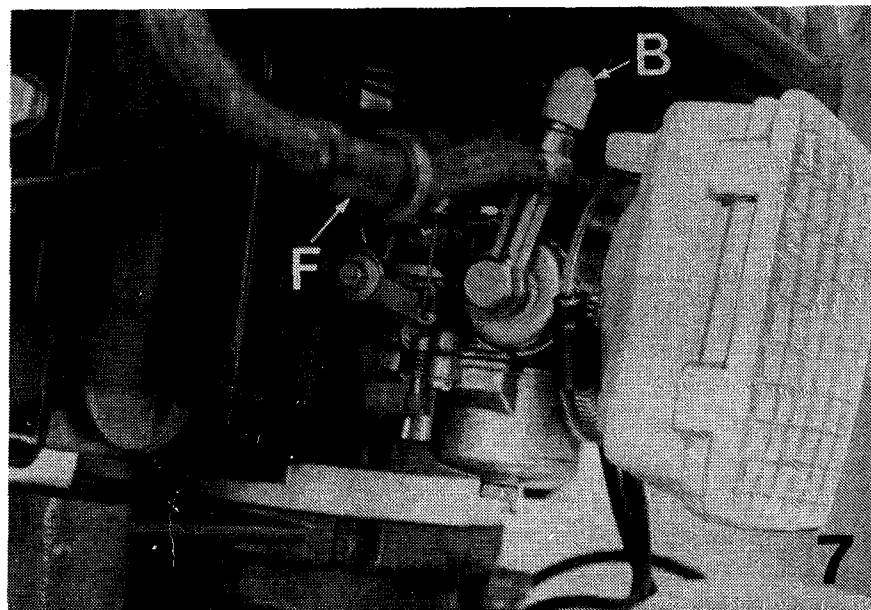
Bitte nehmen Sie sich hin und wieder die Zeit zu den nachstehend beschriebenen Arbeiten, oder beauftragen Sie eine Gutbrod-Vertragswerkstatt mit den nötigen Pflegemaßnahmen.

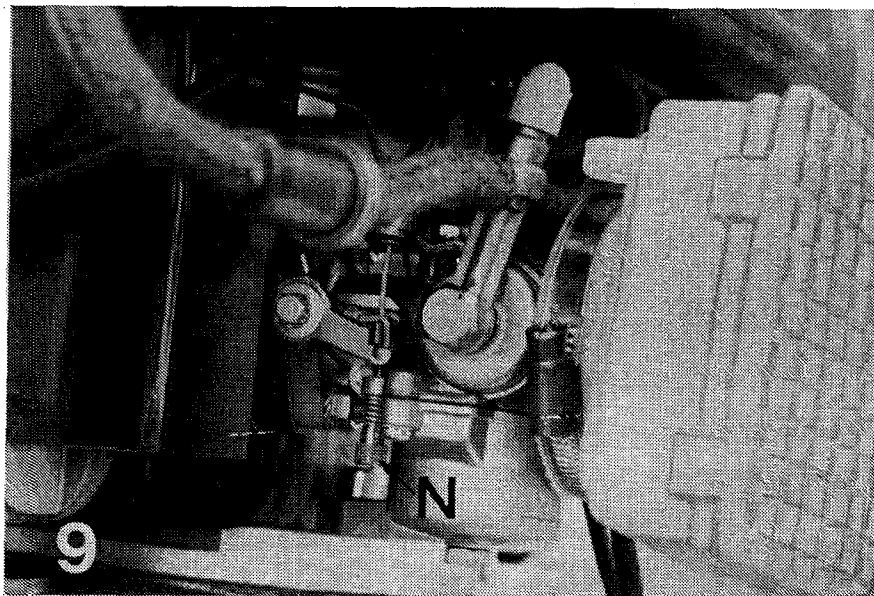
1. Kraftstoffzufuhr zum Vergaser

Tank, Kraftstoffleitung und Vergaser müssen sauber sein, wenn keine Motorstörungen auftreten sollen. Deshalb sind alle 50 Betriebsstunden folgende Arbeiten unerlässlich:

- a) **Benzinhahn B (Abb. 7)** zerlegen, in Benzin auswaschen und wieder am Vergaser befestigen. Dichtungen nicht vergessen !
- b) **Kraftstoff-Filter F (Abb. 7)** – 2 Stück – zwischen der vorderen und hinteren Tank-Benzinleitung zum Vergaser auf Sauberkeit prüfen, wenn nötig, reinigen oder erneuern.
- c) **Vergaser-Hauptdüse H (Abb. 8)** herausschrauben und in sauberem Benzin auswaschen. Bei verstopftem Düsenloch keinesfalls Draht oder Nadel zur Reinigung verwenden, sondern die Düse ausblasen.

Nach Entfernung der beiden Schrauben S (Abb. 8) links und rechts je 1 Stück am Vergaser, kann das Schwimmergehäuse mit Schwimmer abgenommen und gereinigt werden. (Abb. 8). Danach den Vergaser wieder komplettieren.





Leerlauf–Drehzahl. Wenn der Motor im Leerlauf von selbst stehen bleibt, kann dies an der Leerlauf–Einstellschraube N (Abb. 9) nachreguliert werden.

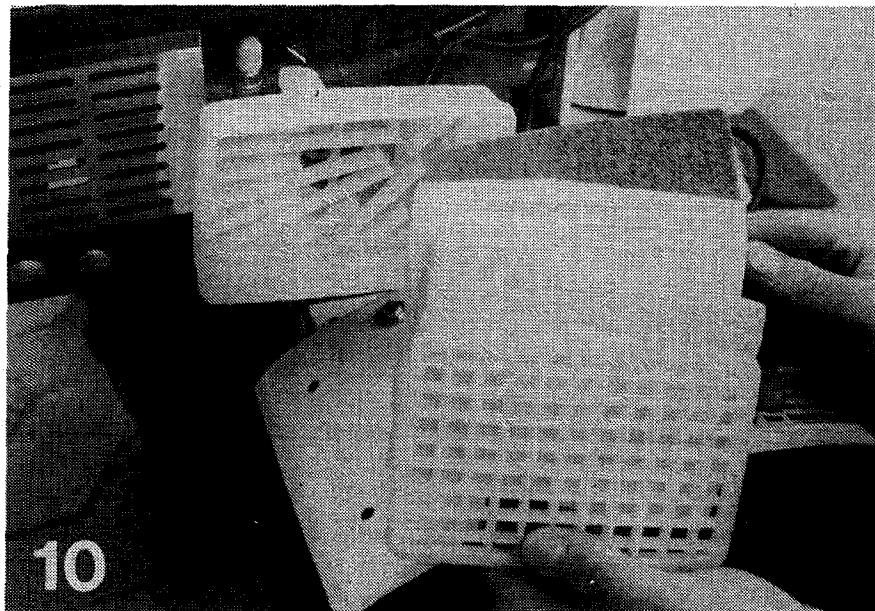
d) **Drehzahlregler** am Vergaser auf Gängigkeit kontrollieren. Sollte die Funktionsfähigkeit des Drehzahlreglers durch angesetzten Schmutz behindert sein, alle Teile gründlich säubern. Reglergestänge nicht aushängen oder verändern, sonst Garantieverlust.

2. Luftfilter–Reinigung (Abb. 10)

Den Luftfilter–Deckel abnehmen, die Luftfilterelemente herausnehmen und alle Teile gründlich in sauberem Kraftstoff auswaschen. Die Filterelemente abtropfen lassen (ausschleudern keinesfalls auswringen), danach das stärkste Element mit ca. 1 Eßlöffel HD–Motorenöl SAE 40 oder 50 tränken, überflüssiges Öl wieder abtropfen lassen. Anschließend den Luftfilter wieder komplettieren.

ACHTUNG ! Den Motor niemals ohne angebauten und mit den Filterelementen komplettierten Luftfilter in Betrieb nehmen.

Filterelemente die sich nicht mehr säubern lassen, sofort erneuern. Dies ist erheblich billiger als eine Motor–Reparatur wegen eines schlecht gewarteten Luftfilters.



3. Zündung

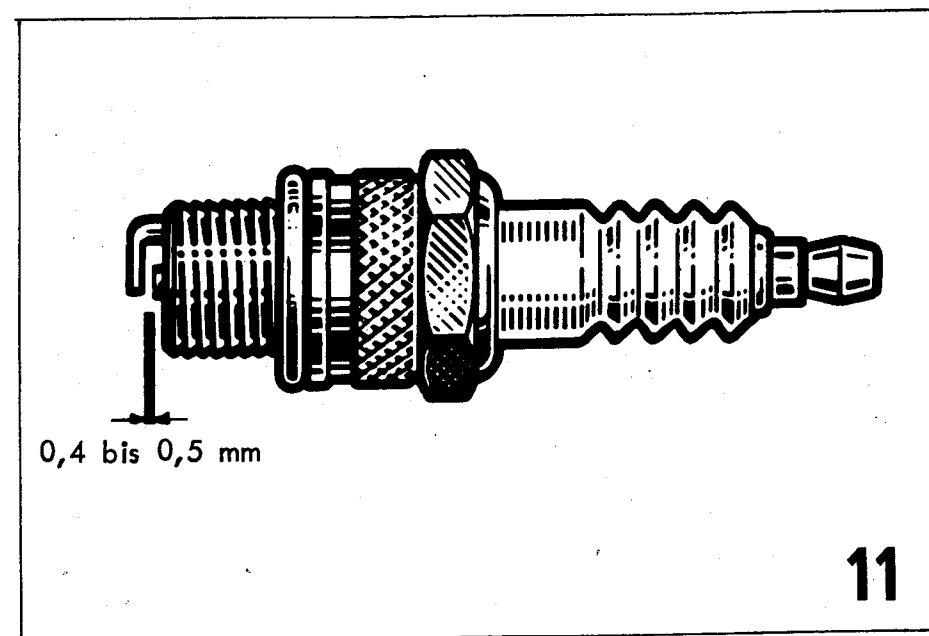
Alle 100 Betriebsstunden ist die Zündkerze zu ersetzen. Es können Zündkerzen mit Wärmewert W 175/1 oder für Dauerbetrieb W 190 M 11 S verwendet werden.

Nach je 20 Betriebsstunden ist die Zündkerze herauszuschrauben und mit einer Drahtbürste die an den Elektroden angeetzten Verbrennungsrückständen zu entfernen.

Bei dieser Gelegenheit Elektroden-Abstand überprüfen und wenn nötig auf 0,4 bis 0,5 mm (Postkartenstärke) berichtigen (Abb. 11). Ist der Elektroden-Abstand zu groß, setzt die Zündung aus, ist der Abstand zu klein, so wird der Zündfunke zu schwach.

Die Zündkerze ist das Spiegelbild des Motors. Bei richtigem Lauf des Motors ist der Kerzen-Speckstein hellbraun. Ist die Zündkerze verrußt, so bekommt der Motor zuviel Kraftstoff oder zu wenig Luft. Vergasereinstellung und Luftzuführung (Luftfilter) überprüfen.

Weißgebrannte Zündkerzen bedeuten: Kraftstoffzufuhr zu gering oder Nebenluft wird angesaugt. Vergasereinstellung und Vergaserebefestigung kontrollieren. Sollten Sie die Fehlerquellen nicht finden, dann wenden Sie sich bitte an Ihren GUTBROD-Vertrags-händler.



Auspuffanlage

Wenn Verbrennungsrückstände die Auspuffanlage zusetzen, ist geringe Motorleistung bei erhöhtem Kraftstoffverbrauch die Folge.

Deshalb gelegentlich auch die Auspuffanlage kontrollieren, wenn nötig, Auspufftopf von einer Fachwerkstatt ausbessern lassen. Vor Montage des gereinigten Auspufftopfes prüfen, ob der Auslaßkanal am Zylinder frei ist. Ölkohle oder Ölschlamm mit Schaber be-seitigen. Vorsicht, daß bei dieser Arbeit der Kolben nicht beschädigt wird und keine Verbrennungsrückstände in den Zylinder ge-gelangen.

Allgemein! Bei jeder Inspektion des Motors – ob Sie dies selbst tun oder von einer Fachwerkstatt ausführen lassen – sollten stets Schrauben und Muttern auf festen Sitz und Vollständigkeit geprüft werden. Schrauben und Muttern, die sich selbstständig gelöst haben gründlich festziehen, fehlende Schrauben bzw. Muttern unbedingt sofort ersetzen.

Selbsthilfe bei Motorstörungen am 2-Takt-Motor

1. Der Motor ist kalt und springt nicht an:

Ursache: Benzinmangel

Abhilfe: a) Prüfen, ob genügend Zweitakt-Gemisch im Tank, prüfen, ob Benzinhahn geöffnet.

Ursache: Zündkerze zündet nicht

Abhilfe: a) Zündkerze herausschrauben, wenn diese naß ist, ausblasen und trocknen lassen.
b) Elektroden und Speckstein mit Drahtbürste von Verbrennungsrückständen befreien.
c) Elektroden-Abstand prüfen, wenn notwendig auf 0,4 – 0,5 mm (Postkartenstärke) berichtigen.
d) Zündfunke prüfen. Dazu Zündkerze im Kerzenstecker befestigen und Sechskant der Zündkerze am Auspuff anlegen. Bei Betätigung des Reversierstarters muß der Zündfunke sichtbar an der Kerzenelektrode überspringen. Ist dies nicht der Fall neue Zündkerze verwenden und auf die geschilderte Art prüfen, ob nunmehr Zündfunke vorhanden ist.

Ursache: Vergaser-Hauptdüse verstopft !

Wenn genügend Kraftstoff in den Vergaser gelangt, der Zündfunke vorhanden ist, aber der Motor trotzdem nicht anspringt, kann evtl. die Hauptdüse verstopft sein.

Abhilfe: Vergaser zerlegen, Düse reinigen (Abb. 8)

Ursache: Motor saugt zuviel Kaltluft an !

Abhilfe: Kaltstarterklappe K (Abb. 5) war niedergedrückt. Hebel nach oben, also senkrecht stellen.

2. Der Motor ist warm und springt nicht an:

Ursache: Motor ersoffen, weil Kaltstarterklappe geschlossen. Kaltstarterklappe K (Abb. 5) waagrecht stellen.

Abhilfe: a) Gashebel auf "Vollgas" drehen, Zündkerze herausschrauben.
b) 5 – 6 Mal am Reversierstarter ziehen, und das zuviel angesaugte Gemisch aus der Kerzenöffnung austritt.
d) Abgetrocknete und gesäuberte Zündkerze wieder einschrauben, Motor starten.

Weitere Störungsursachen und Abhilfemaßnahmen sind unter "Der Motor ist kalt und springt nicht an" beschrieben.

3. Der Motor wird heiß oder leistet zu wenig:

Ursache: Ansaugwege zum Vergaser verschmutzt !

Abhilfe: a) Luftfilter reinigen.
b) Ventilator (unter dem Reversierstarter) und Kühlrippen am Zylinder von Schmutz reinigen.
c) Tank- und Vergaserinhalt auf evtl. eingedrungenes Wasser prüfen. (Wasser setzt sich perlenförmig auf dem Tankboden oder im Vergaserunterteil ab) Falls nötig alles gründlich reinigen.

ACHTUNG ! Sollten am Motor einmal Störungen auftreten, die Sie mit unseren Hinweisen nicht selbst beheben können, so wenden Sie sich bitte vertrauensvoll an Ihren GUTBROD – HÄNDLER.

Stillegen des Motors im Winter

Zündkerze entfernen, Motor kippen und ca. 50 ccm Motoröl durch die Kerzenöffnung in den Motor einfüllen. Zündkerze wieder einschrauben, Kerzenstecker nicht befestigen. 10 Mal langsam am Reversierstarter ziehen, damit sich das eingefüllte Öl im Motor gleichmäßig verteilen kann.

Vor erneuter Inbetriebnahme des Motors Zündkerze herausschrauben. Benzinhahn öffnen. Gashebel auf Vollgas stellen und den Reversierstarter betätigen, damit das eingefüllte Korrosionsöl herausgeblasen wird. Zündkerze einsetzen und Motor starten.

Bedienungshebel – rechter Oberholm

Einzelradchalthebel E (Abb. 12). Die Wirkungsweise dieses Schalthebels ist zu Abbildung 24 ausführlich beschrieben.

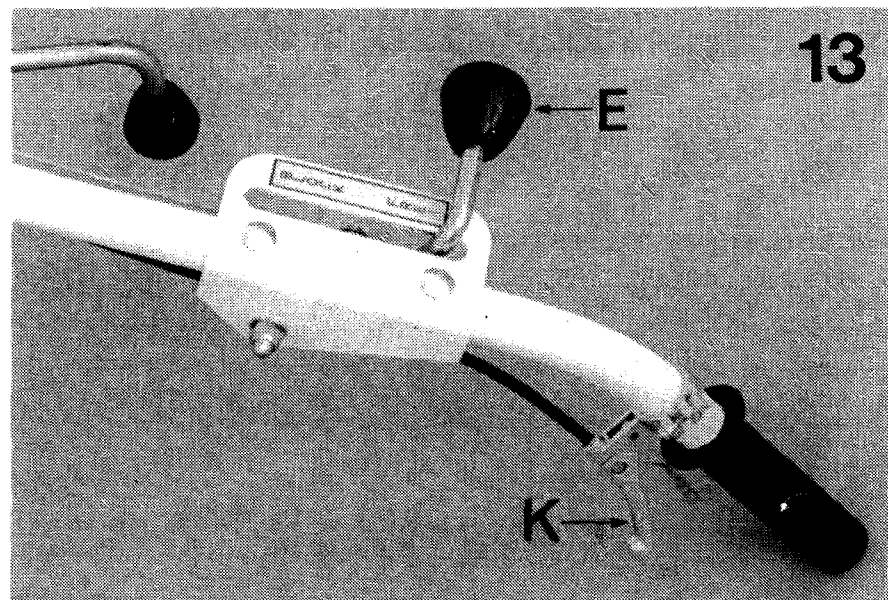
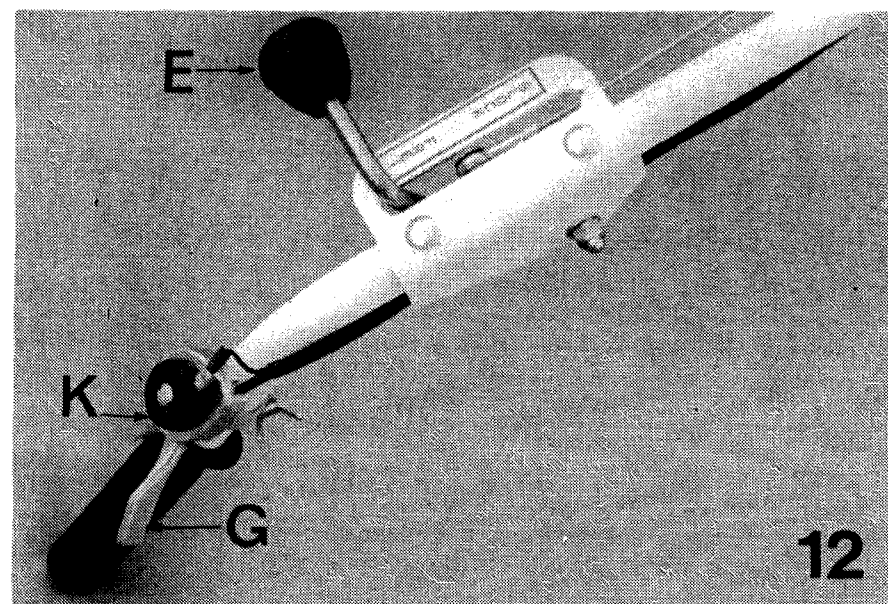
Handgashebel G (Abb. 12). Mit diesem – in Griffnähe montierten Handhebel kann die Gaszufuhr zum Motor von "Leerlauf" bis "Vollgas" reguliert werden.

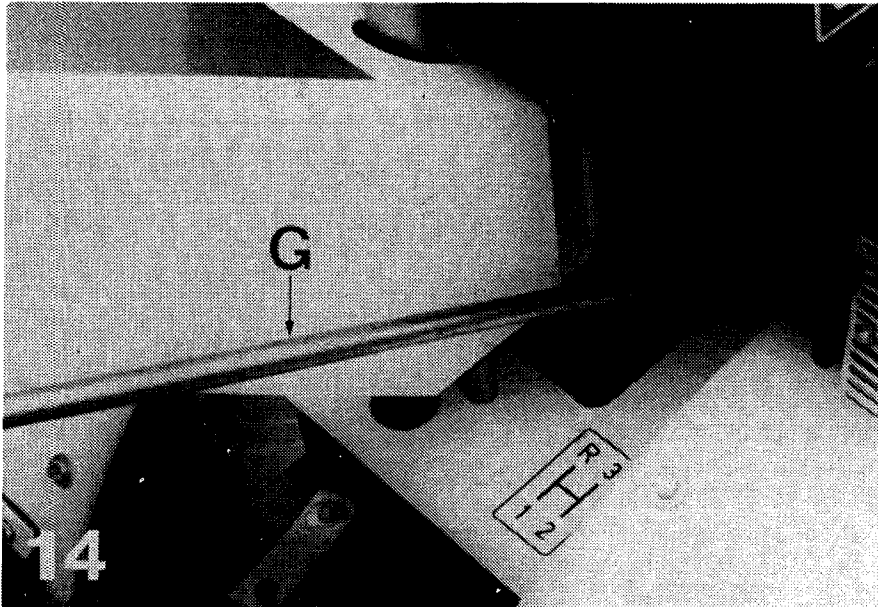
Kurzschlußknopf K (Abb. 12). Zum abstellen des Motors den Handgashebel auf "Leerlauf" stellen und dann den Kurzschlußknopf solange niederdrücken bis der Motor stehen bleibt. (Benzinhahn zudrehen)

Bedienungshebel – linker Oberholm

Einzelradchalthebel E (Abb. 13). Zur Abbildung 24 ist die Wirkungsweise dieses Schalthebels näher beschrieben.

Kupplungsbremse. Wenn der Handgashebel zum Anhalten des PUMA 600 von "Vollgas" auf "Leerlauf" gestellt wird kann es bei





langsam zurückgehender Motordrehzahl vorkommen, daß die Fliehkraftkupplung zwischen Motor und Getriebe, die Kraftübertragung zum Getriebe nicht sofort trennt.

Dies kann verhindert werden, wenn durch Anziehen des Kupplungsbremshebels K (Abb. 13) die Kupplungsglocke im Getriebe abgebremst wird.

ACHTUNG ! Der Kupplungsbremshebel K (Abb. 13) darf nur betätigt werden, wenn vorher der Handgashebel G (Abb. 12) in Stellung "Leerlauf" geschoben wurde.

Führungsholm

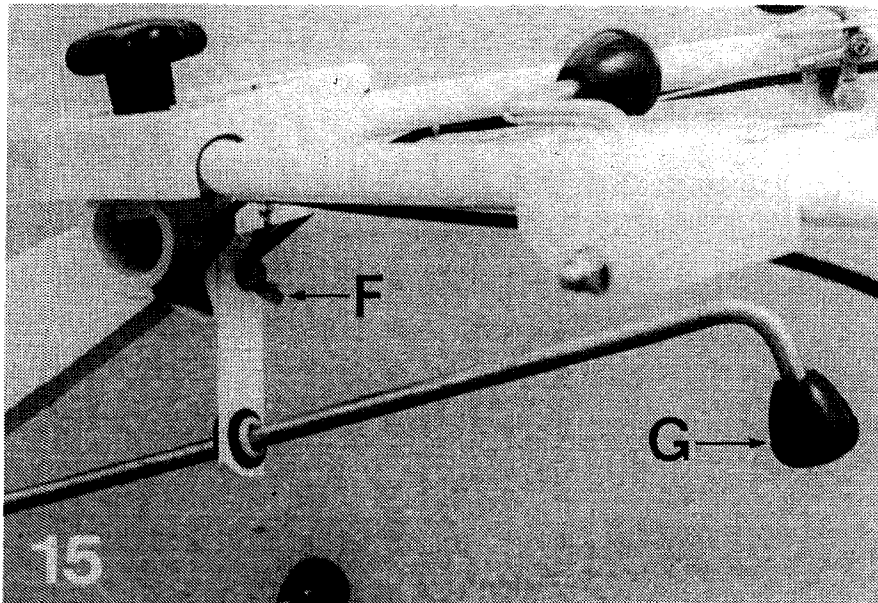
Wenn der Führungsholm so montiert ist, daß sich die Anhängerkupplung hinten befindet, können mit dem Gangschalthebel G (Abb. 14 + 15) in H-Schaltung die Vorwärtsgänge 1,2 und 3 sowie der Rückwärtsgang geschaltet werden. Die Lage der Gänge ist auf dem Schaltbild neben dem Schaltgestänge gekennzeichnet.

Schalten während der Fahrt ist nicht möglich und auch nicht notwendig, weil der PUMA 600 in jedem zur Arbeit benötigten Gang, mühelos aus dem Stand anfahren kann.

Führungsholm schwenken

Soll der Führungsholm so gewendet werden, daß die Getriebezapfwelle hinten ist, muß wie folgt vorgegangen werden:

- Flügelmutter F (Abb. 15) abschrauben und Gangschalthebel mit Halterung auf den Boden legen.
- Sterngriff S (Abb. 16) im Gegenuhrzeigersinn herausschrauben etwas anheben und den Führungsholm über den Getriebeschalthebel um 180° schwenken.



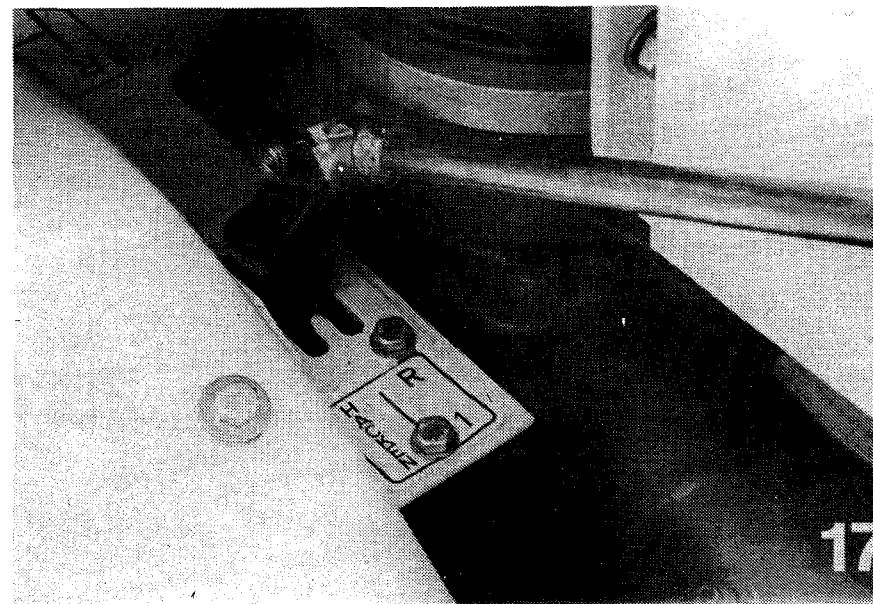
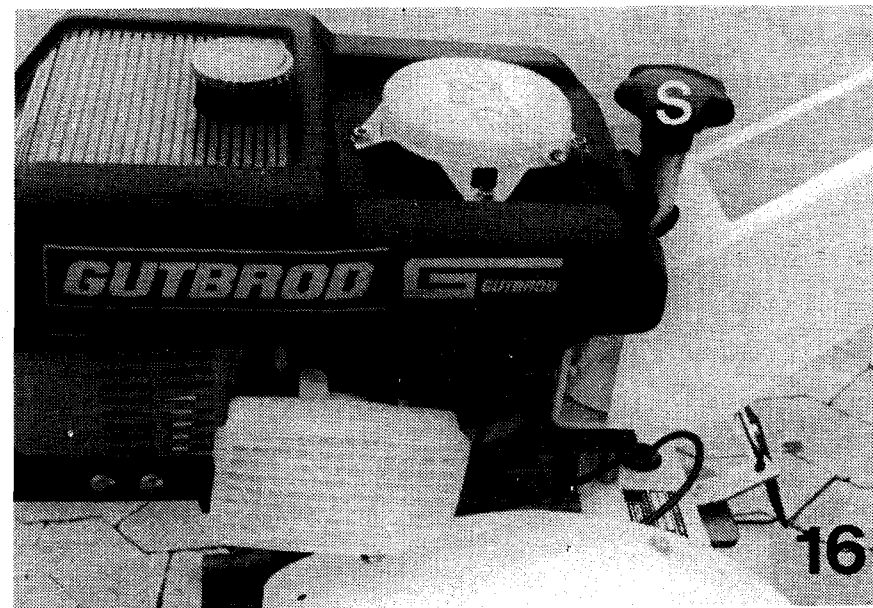
- Sterngriff S (Abb. 16) wieder festschrauben.
- Gangschalthebel aufnehmen über den Kotflügel unter dem Vergaser zum Führungsholm schwenken und am Oberholm wieder mit der Halterung sowie Flügelmutter (Abb. 15) befestigen.

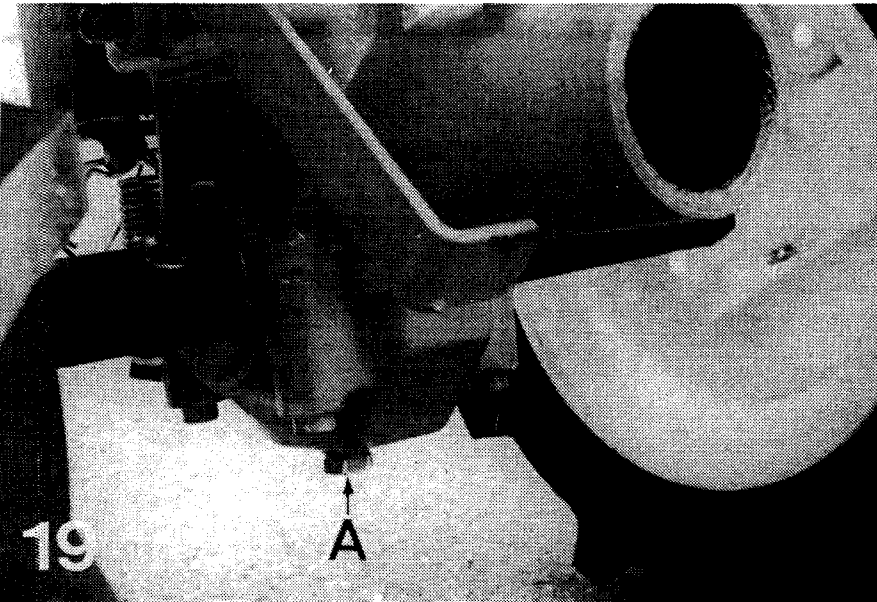
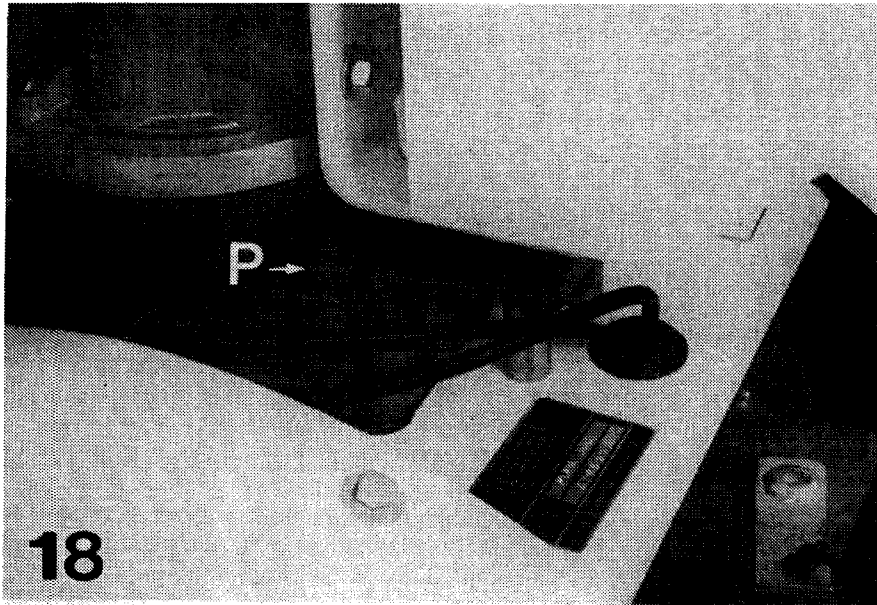
Achtung! Beim Hacken kann aus Sicherheitsgründen nur noch auf (Abb. 17)

1 = Vorwärtsfahrt
R = Rückwärtsfahrt

geschaltet werden.

Der Rückwärtsgang kann aber nur eingelegt werden, wenn zuvor der Schalthebel am Fräsgetriebe nach hinten in Stellung "AUS" gezogen worden ist.





Wartung und Pflege des PUMA 600

Motor. Die notwendigen Wartungs- und Pflegearbeiten wurden in einem besonderen Abschnitt zu den Abbildungen 7 bis 11 beschrieben.

Getriebe. Bis auf Ölwechsel ist das Getriebe nahezu wartungsfrei.

Ölwechsel im Getriebe

Nach den ersten 30 Betriebsstunden, dann alle weiteren 100 Betriebsstunden ist das Getriebeöl zu erneuern.

Am besten wird der Getriebeölwechsel nach 1–2 stündiger Arbeit mit dem Getriebe ausgeführt. Das Getriebeöl ist dann warm, dünnflüssig und läuft schnell aus dem Getriebe.

Zum Ölwechsel die Ölkontrollschraube mit Peilstab P (Abb. 18) und die Ablassschraube A (Abb. 19) entfernen. Das Altöl restlos auslaufen lassen. Ablassschraube wieder einsetzen und festziehen.

Neues Getriebeöl einfüllen, Ölkontrollschraube mit Peilstab P (Abb. 18) einsetzen und festziehen.

Getriebeölwechsel: Erstmals nach 30 Betriebsstunden, dann alle 100 Betriebstunden.

Getriebeölsorte: SAE 140/Hypoid Ölmenge : ca. 2 Ltr.

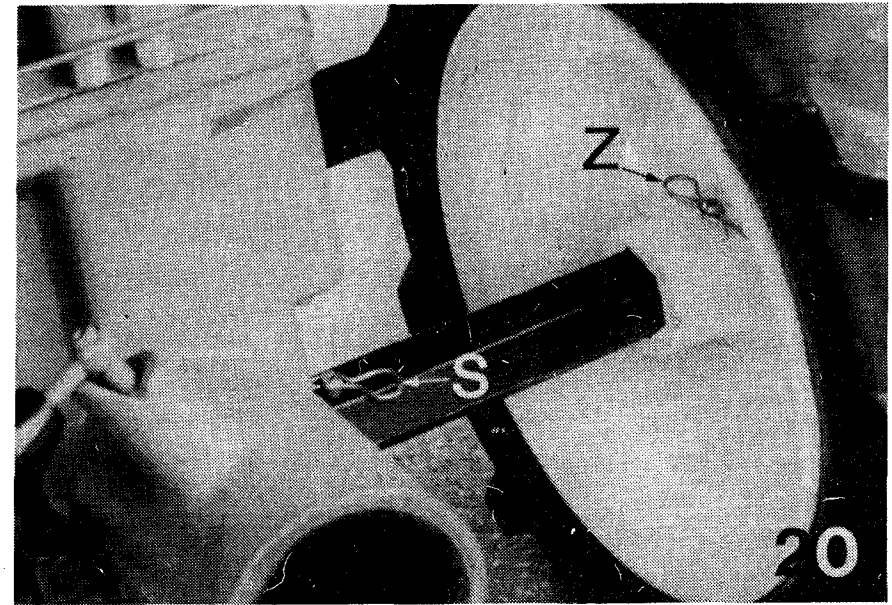
Getriebe – Ölstandskontrolle: Bei Dauerbetrieb täglich, sonst mindestens wöchentlich einmal vornehmen.

Das Getriebe ist richtig mit Getriebeöl gefüllt, wenn bei senkrecht stehendem Getriebe, das Öl bis an die Markierung am Peilstab P (Abb. 18) reicht.

Spureinstellung

Die Spurweite des PUMA 600 ist zum Pflügen auf 45 cm Spurweite, zum Fräsen und anderen Arbeiten auf 39 cm einstellbar.

Zur Spurverstellung den Ziehsplint Z (Abb. 20) entfernen und den Steckbolzen herausdrücken. Werden die Räder in den äusseren Bohrungen der Achskörper befestigt, ergibt sich die Spurweite 45 cm, werden die Räder in den inneren Bohrungen der Achskörper befestigt, ist die Spurweite 39 cm eingestellt.



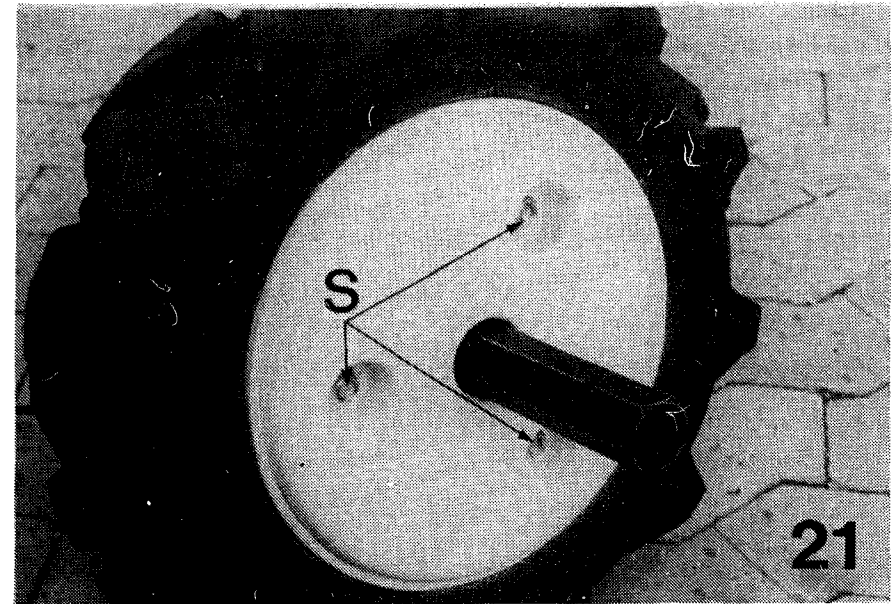
Radgewichte

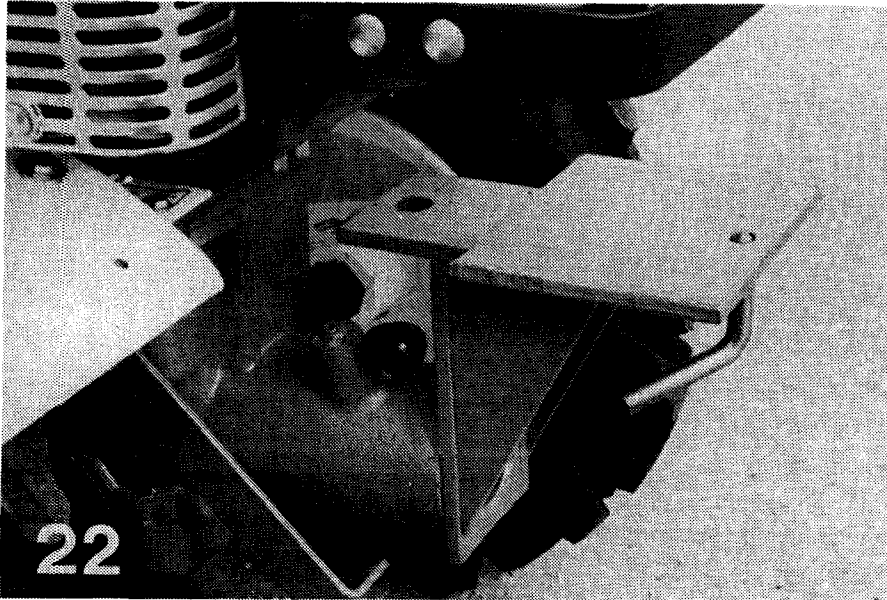
Zur Erhöhung der Zugkraft und des Radauflagedruckes können innen an den Rädern zusätzlich Radgewichte montiert werden.

Nach Einstellung der zur Arbeit benötigten Spurweite den PUMA 600 unterbauen, den Ziehsplint S (Abb. 20) mit Steckbolzen entfernen und das Rad mit Achskörper vom Getriebe abziehen.

Radgewicht in das Rad einlegen, die Befestigungsschrauben von aussen nach innen durch das Rad und Gewicht stecken. Sechskantmuttern S (Abb. 21) anbringen und festziehen.

Danach das Rad mit den Achskörper auf die Getriebeabtriebsnabe schieben und mit Steckbolzen und Ziehsplint wieder befestigen.



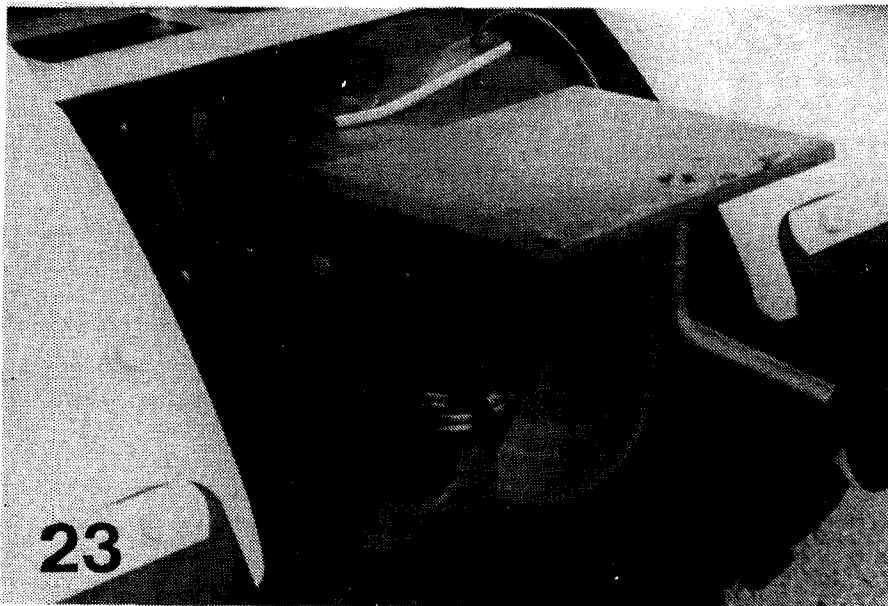


Gewichtsträger

Als Gegengewicht für Anbaugeräte wie Pflug und Fräse und zur Erhöhung des PUMA 600 Gesamtgewichtes kann der kombinierte Gewichtsträger mit Gewicht montiert werden.

Gewichtsträger Befestigung im Zapfwellenstutzen

Nach Reinigung und leichtem einfetten des Anschlußstückes kann der Gewichtsträger am Zapfwellenstutzen eingeschoben und wie jedes Anbaugerät mit dem Sperrbolzen verriegelt werden (Abb.22)



Gewichtsträger Befestigung an der Anhängerkupplung

An der Anhängerkupplung wird der Gewichtsträger mit dem längeren Absteckbolzen befestigt und unten mit Ziehsplint gesichert. (Abbildung 23)

Gegengewicht

Auf den Gewichtsträger wird das Gegengewicht aufgeschoben und durch Anziehen der Knebelschraube K (Abb. 24) gesichert.

Einzelradschaltung E (Abb. 25)

Der PUMA 600 hat zur Verbesserung der Lank- und Wendefähigkeit eine Einzelradschaltung.

Beide Schalthebel E (Abb. 25) nach vorn

In dieser Stellung "BLOCK" sind beide Räder starr mit der Achse verbunden. Bei allen Arbeiten und beim Fahren mit Anhänger usw. wird die volle Motorkraft des PUMA 600 durch die Räder auf den Boden gebracht.

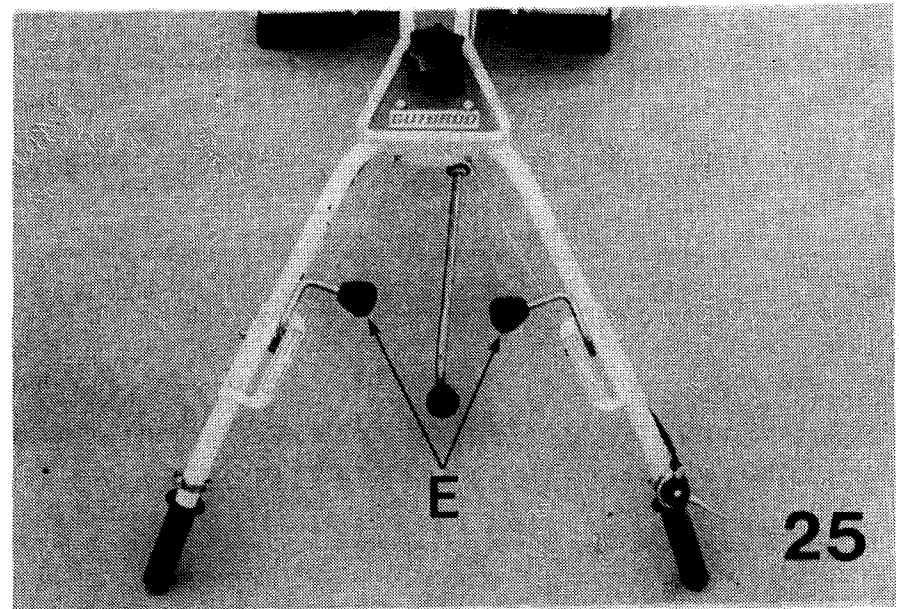
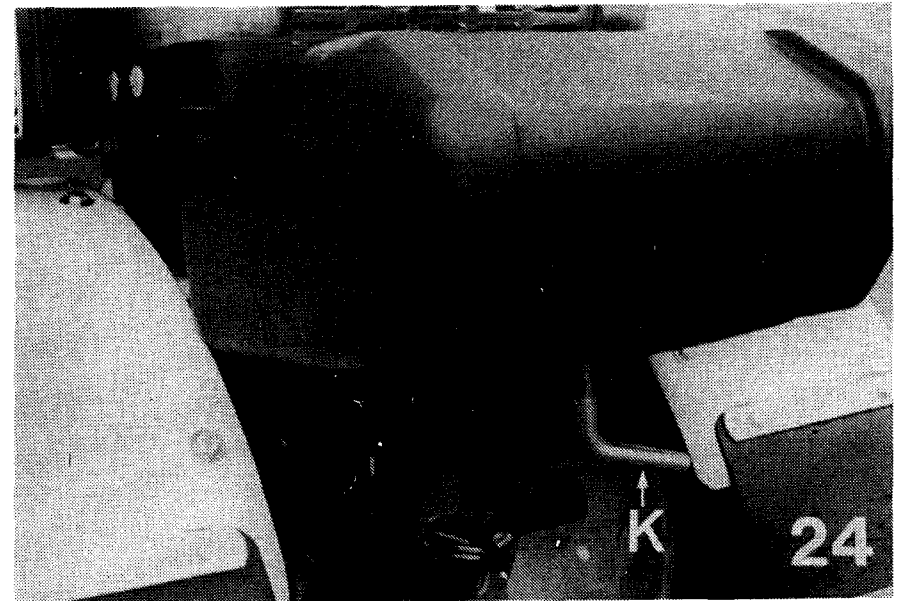
Ein Schalthebel E (Abb. 25) nach hinten

Wenn die Anhängerkupplung hinten ist, gilt der linke Schalthebel für das linke Rad, der rechte Schalthebel für das rechte Rad.

Wenn die Getriebe-Zapfwelle hinten ist, gilt der linke Schalthebel für das rechte Rad, der rechte Schalthebel für das linke Rad.

Wird ein Schalthebel E (Abb. 25) nach hinten in Stellung "FREI" gezogen, wendet der PUMA 600 um das vorher beschriebene nicht angetriebene Rad.

ACHTUNG ! Es darf jeweils nur 1 Schalthebel E (Abb. 25) in Stellung "FREI" gezogen werden. Keinesfalls beide Schalthebel mit Gewalt in Stellung "FREI" ziehen.



Sicherheit beim Rasenmähen

Die nachstehenden Sicherheitsregeln sind aus praktischen Erfahrungen, den gesetzlichen Bestimmungen, Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften, sowie der Deutschen Normvorschriften (DIN 1856) zusammengestellt und müssen unbedingt beachtet werden.

Personen- und Sachschäden sind nur vermeidbar, wenn die Bedienungsperson des Wiesenmähers verantwortungsbewußt, umsichtig und vorsichtig unter Beachtung dieser Sicherheitsregeln beim Arbeiten mit dem Mäher vorgeht. Die Bedienungsperson trägt die volle Verantwortung gegenüber anderen Personen oder Kinder im Arbeitsbereich des Mähers.

1. Vorbereitung zum Mähen

Mähfläche. Entfernen Sie alle Fremdkörper, wie Äste, Steine, Draht, Spielzeug etc. – also alles was der Mähbalken erfassen könnte – von der Mähfläche.

Mäher. Lesen und beachten Sie diese Betriebsanleitung bevor der Mäher in Betrieb genommen und mit der Arbeit begonnen wird, bzw. Wartungs-, Pflege- oder Reparaturarbeiten ausgeführt werden.

Mähbalkenbefestigung auf festen Sitz am Mähwerk prüfen, wenn nötig die Befestigungsschrauben gut festziehen. Zuvor den Mähwerk-Schalthebel nach hinten in Stellung "AUS" ziehen.

Mitnehmergabel und Abweiser auf dem Obermesser auf gute Befestigung überprüfen, wenn nötig die Sechskantschrauben anziehen.

Mähmesser. Alle Messerklingen am Ober- und Unter- messer müssen fest mit dem Messerrücken vernietet sein. Gelockerte Messerklingen sofort nachnieten, fehlende oder beschädigte Messerklingen sofort ersetzen. Gegebenenfalls Werkstatthilfe in Anspruch nehmen.

Räder auf Beschaffenheit und festen Sitz prüfen.

Führungsholm. Unten muß der Holm gut mit der Sterngriff befestigt sein. Der Oberholm muß so am Unterholm verschraubt sein, daß eine starre Verbindung der Holmteile gegeben ist und der Holm während der Arbeit nicht nach vorn oder unten umklappen kann.

Transportfahrten dürfen mit dem Mähbalken nur bei abgestelltem Mähwerk und befestigtem Messerschutz am Mähbalken ausgeführt werden. Vor Montage des Messerschutzes, den Motor abstellen.

Tank mit vorgeschriebenem Kraftstoff füllen. Stets Siebtrichter benutzen, damit kein Kraftstoff daneben geschüttet wird. Übergelaufener Kraftstoff kann sich am Auspuff oder heißem Motor entzünden.

Achtung ! Zum Nachtanken stets den Motor abstellen.

2. STARTEN DES MOTORS

Zur Beachtung ! Jugendliche und Kinder unter 16 Jahren dürfen nach gesetzlichen Vorschriften den Balkenmäher nicht bedienen.

- Balkenmäher auf die Mähfläche, nicht auf Kies- oder Gartenweg aufstellen. Die Räder müssen sicher stehen.
- Prüfen, ob Kraftstoff beim Tanken verschüttet wurde, gegebenenfalls Motor trocknen lassen.
- Personen, Kinder und Haustiere in genügend weitem Abstand vom Balkenmäher fernhalten, damit niemand mit Händen oder Füßen in die Mähmesser gerät.
- Zur Starterbedienung an den Mäher herantreten Schrittstellung einnehmen. Eine Hand am Startergriff, die andere Hand am Motor abstützen.

ACHTUNG ! Den Motor in geschlossenen Räumen, wegen der giftigen Abgase und der damit verbundenen Lebensgefahr, nicht in Betrieb nehmen.

3. Mähen

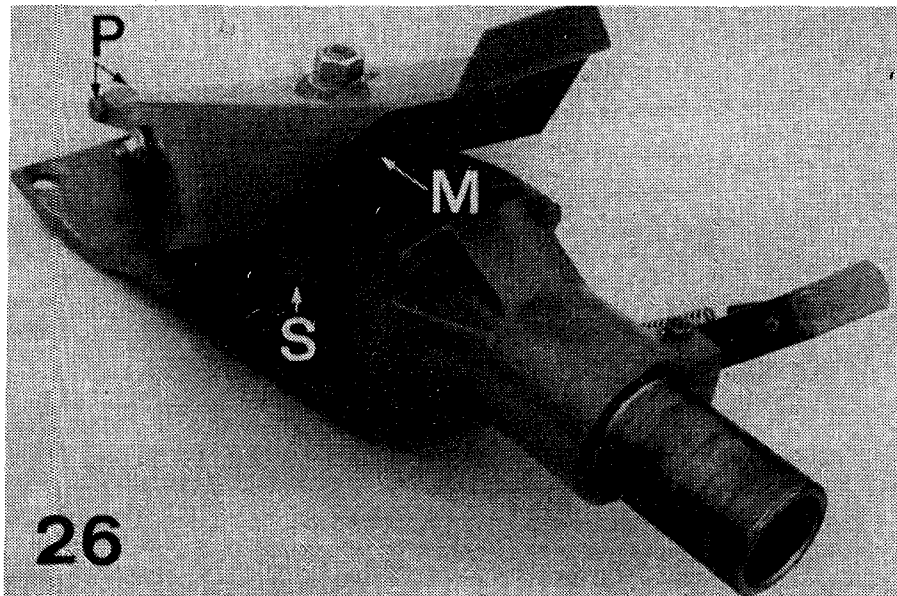
- Vorsicht beim Mähen, daß die Mähmesser keine Fremdkörper erfassen.
- Ist mit dem Mähbalken in ein Hindernis gefahren oder ein Fremdkörper erfaßt worden, sofort den Motor abstellen und den Mähwerk-Schalthebel

nach hinten in Stellung "AUS" ziehen.

- Das Doppelmesser-Schneidwerk auf Schäden überprüfen. Nötigenfalls Fachwerkstatt mit der Überprüfung beauftragen. Beschädigte oder verlorengangene Messerklingen sofort ersetzen.
- Die Bedienungsperson muß den Arbeits- und Fahrbereich gut übersehen und den Sicherheitsabstand einhalten, der durch den Führungsholm zum Mähbalken gegeben ist.
Besondere Vorsicht ist beim Mähen an Hängen und Böschungen geboten.
- Verläßt die Bedienungsperson den Balkenmäher – auch nur für kurze Zeit – ist der Motor abzustellen und der Zündkerzenstecker abzuziehen.
- Zu Reinigungs-, Wartungs- und Reparaturarbeiten stets den Motor abstellen. Bei Arbeiten am Mähbalken zusätzlich den Mähwerk-Schalthebel nach hinten in Stellung "AUS" ziehen.

4. AUFBEWAHRUNG

- Messerschutz am Mähbalken befestigen
- Mähwerkschalthebel nach hinten in Stellung "AUS" ziehen.
- Zündkerzenstecker von der Zündkerze abziehen.
- Bewahren Sie den Balkenmäher immer so und unter Verschuß auf, daß Unbefugte, Jugendliche, sowie spielende Kinder den Motor nicht starten und Unheil anrichten können.



Mähwerk (Abb. 26)

Vor erstmaliger Benutzung den Ölstand im Mähwerk kontrollieren. Dazu Mähwerk waagrecht legen und die Sechskantschraube S (Abb. 26) entfernen.

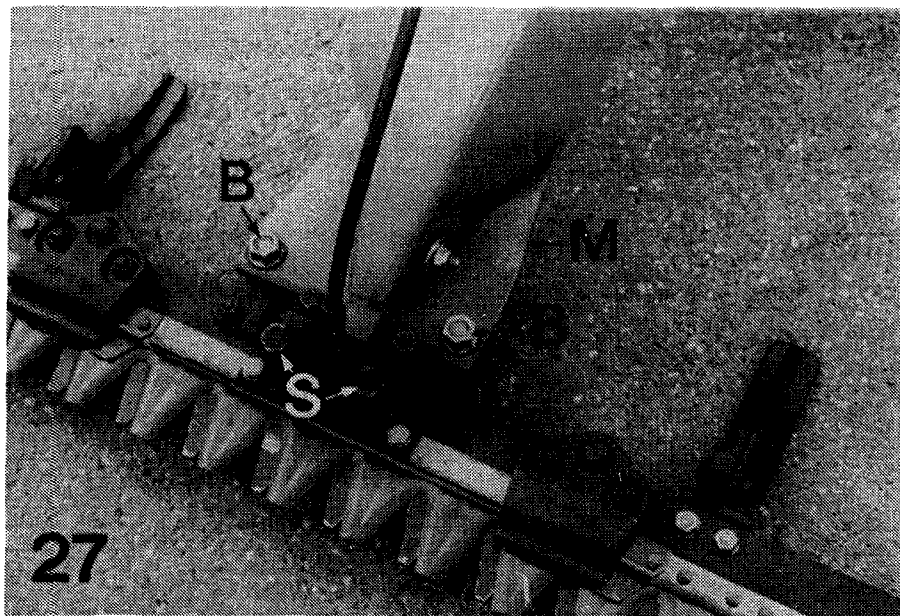
Das Getriebeöl soll immer bis an die Unterkante der Einfüllöffnung reichen. Sechskantschraube S wieder anbringen und festziehen.

Ölstandskontrolle : Alle 10 Betriebsstunden

Ölwechsel: Erstmals nach 10, dann alle 50 Betriebsstunden. (Altöl aus der Einfüllöffnung laufen lassen).

Ölsorte: Getriebeöl SAE 90/Hypoid **Ölmenge:** ca 0,375 Liter

Auf dem Mähwerkventil M (Abb. 26) ist eine Gummikappe gesteckt und mit Klebeband gesichert, damit auf dem Transport kein Öl aus dem Mähwerk ausläuft. Klebeband und Gummikappen sind zu entfernen, bevor das Mähwerk in Betrieb genommen wird.



Mähbalken Anbau (Abb. 26)

An den Mähbalkenträger M (Abb. 27) den Mähbalken mit den Schrauben B (Abb. 27) befestigen.

Mitnehmergabel (Abb. 27)

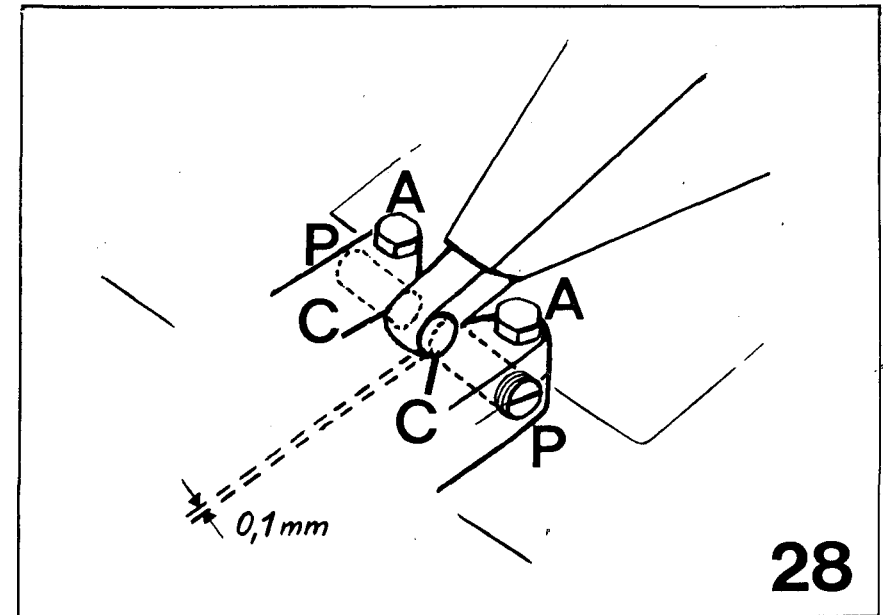
Auf dem Messerrücken wird zur Verbindung zwischen Mähwerk—Schwinghebel und dem Mähmesser die Mitnehmergabel mit 2 Sechskantschrauben S (Abb. 27) befestigt.

Einstellung der Mitnehmergabel (Abb. 28)

Um den Verschleiß an den Schwinghebel–Puffern C (Abb. 26 + 28) den Puffer–Schrauben der Mitnehmergabel auf ein Minimum zu beschränken, ist folgende Einstellung unerlässlich ::

- Klemmschrauben A (Abb. 28) lockern, Puffer C (Abb. 26) reinigen und einfetten. Pufferschrauben P (Abb. 28) links und rechts an der Mitnehmergabel eindrehen und wieder 1/8 Um–drehung lockern, damit etwa ein Spiel von 0,1 mm zwischen Puffer und Pufferschraube entsteht. Ist das Spiel größer schlagen Schwinghebel und Mitnehmergabel vorzeitig aus, was unnötige Reparaturkosten mit sich bringt.

Nach vollzogener Einstellung die Klemmschrauben A (Abb. 28) wieder gut festziehen.

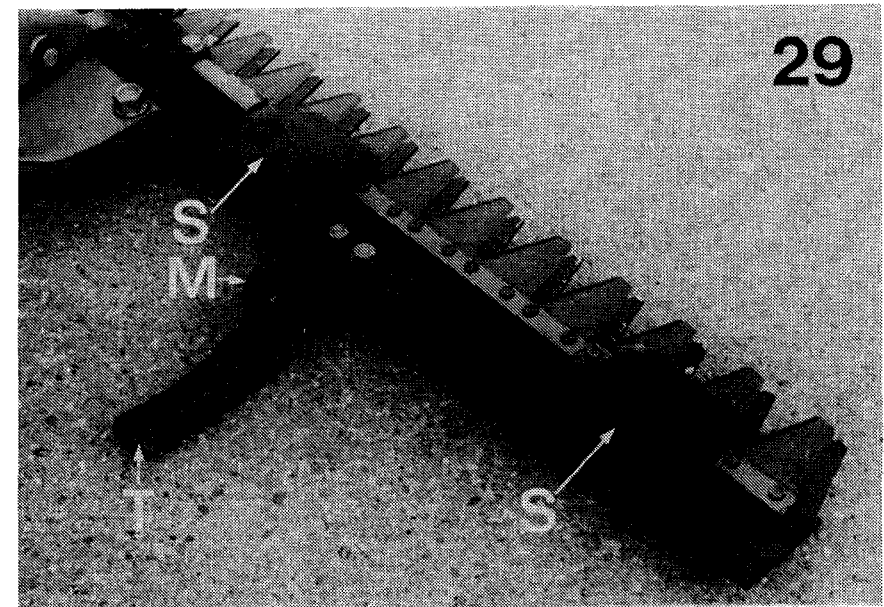


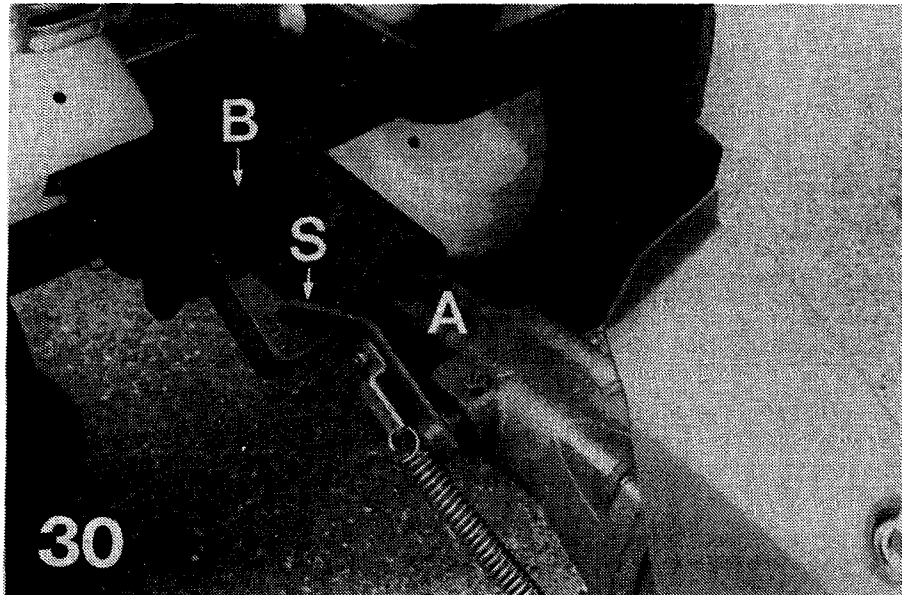
Einstellung der Messerführung (Abb. 29)

Wenn nach einiger Betriebszeit in den Messerführungen ein größeres Spiel entsteht – normaler Verschleiß – und die Messerklingen nicht mehr fest genug auf dem Untermesser aufliegen, muß der Anpress–druck des Obermessers zum Untermesser durch Verstellen der Sechskantschrauben S (Abb. 29) in den 4 Messerführungen erhöht werden.

Schnitthöhen – Einstellung (Abb. 29)

An den Schleifsohlen T kann nach Lockerung der Sechskantmutter M (Abb. 29) die gewünschte Schnitthöhe des Messerbalkens ein–gestellt werden.



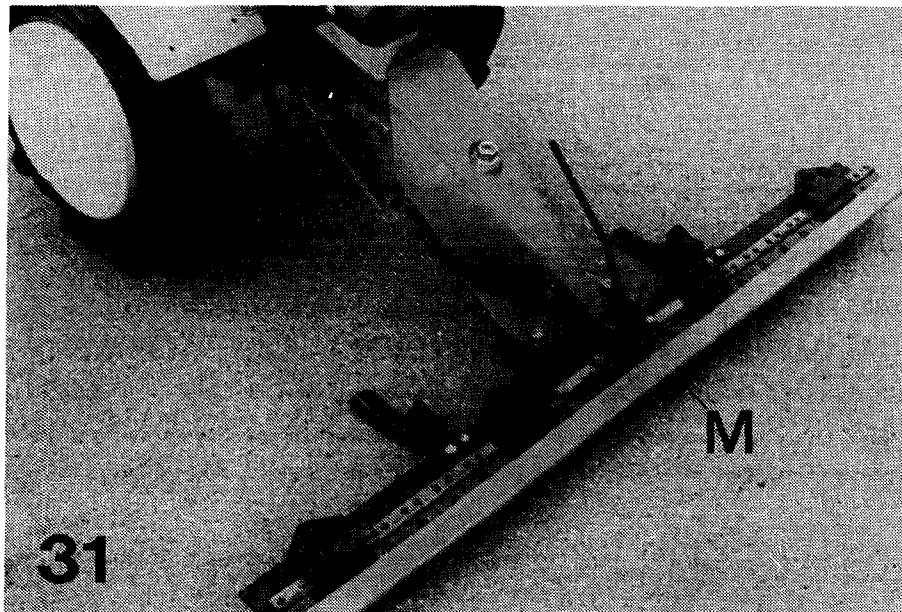


Mähwerk – Anbau (Abb. 30)

Anschluß–Stück A säubern und einfetten. Sperrbolzen B hochziehen und etwas verdrehen, damit der Bolzen in der ausgehobenen Stellung verbleibt. Mähwerk mit Mähbalken in den Zapfwellenstutzen des Getriebes einschieben. Sperrbolzen in Ausgangsstellung zurückbringen.

Mähwerk leicht hin– und herbewegen, bis der Sperrbolzen im Langloch des Mähwerkes einrastet.

Das Langloch ermöglicht die Pendelbewegungen des Mähwerkes um Bodenunebenheiten beim Mähen auszugleichen.



Mähantrieb ausschalten

Wenn mit angebautem Mähwerk und Mähbalken von einem zum anderen Einsatzort gefahren werden soll, ist der Messerschutz M (Abb. 31) anzubringen und der Mähantrieb auszuschalten.

Zum Abschalten des Mähantriebes den Mähwerk Ein– und Ausschaltethebel S Abb. 30 nach hinten ziehen.

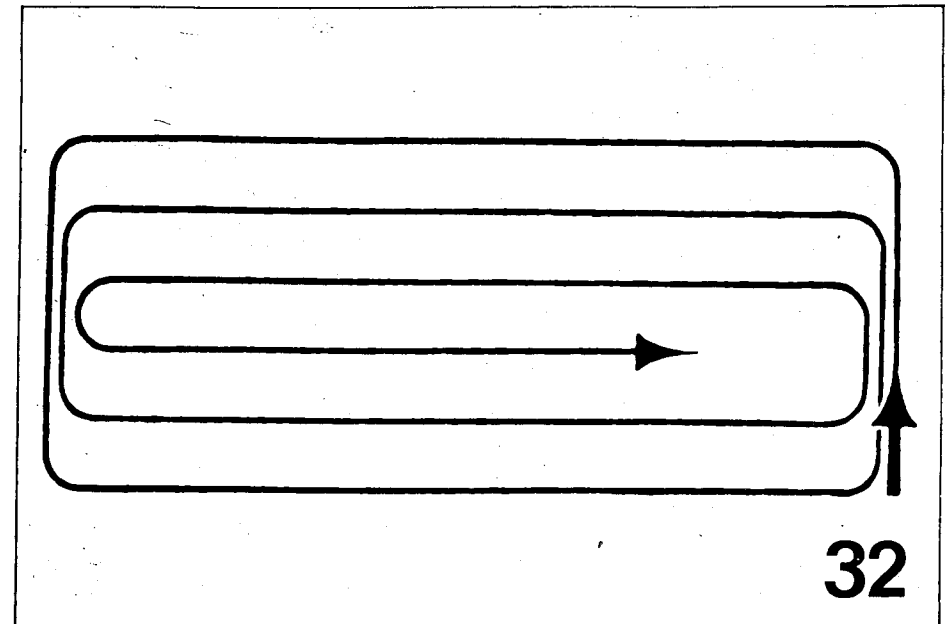
ACHTUNG ! Vor und während der Mäharbeit das Mähmesser immer gut mit Öl versehen, damit das Mähmesser leichtgängig in den Messerführungen und auf dem Untermesser gleiten kann.

Mähen

- Den abgestellten Motor auf der Mähfläche den Messerschutz vom Mähbalken abnehmen.
- Motor starten und im Leerlauf 1-2 Minuten warmlaufen lassen.
- Mähwerkschalthebel S (Abb. 30) nach vorn drücken.
- 1. oder 2. Gang einlegen und langsam etwas mehr Gas geben, Fahr- und Mähgeschwindigkeit nun mit dem Gashebel regulieren

Mähen auf ebener Fläche (Abb. 32), oben

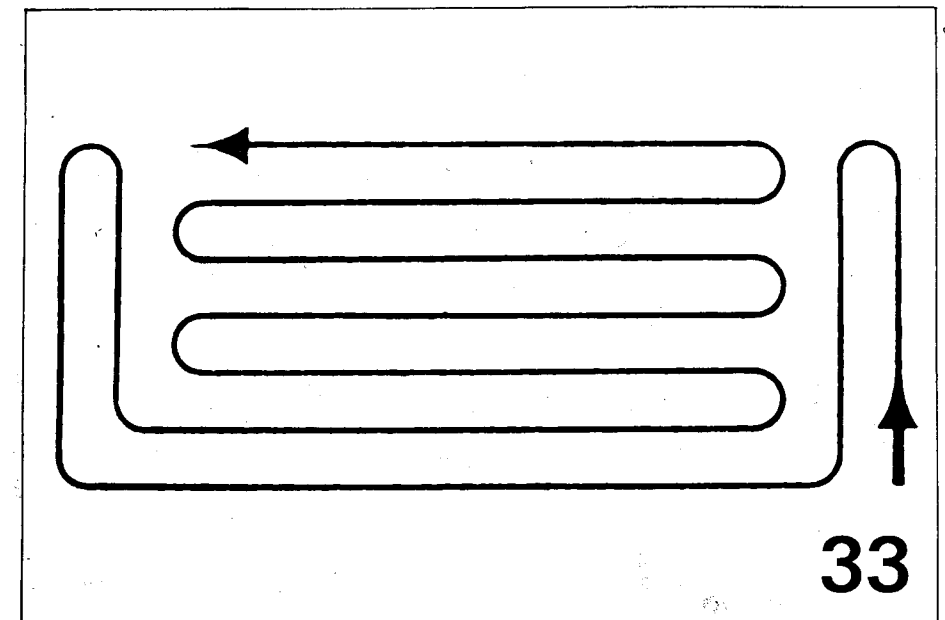
Die Skizze zeigt, wie am zweckmäßigsten gemäht wird. Es kann auch im Uhrzeigersinn, jedoch immer von aussen nach innen gemäht werden.

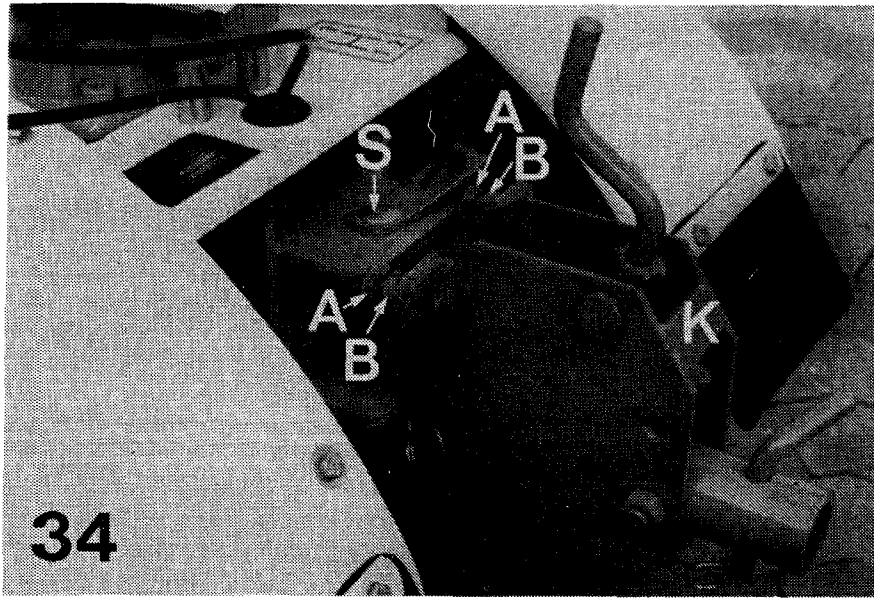


Mähen am Hang (Abb. 33), unten

Zunächst am Anfang und Ende, wie im Schema dargestellt, einen genügend breiten Wendestreifen in Auf- und Abwärtsfahrt, dann in Querfahrt von unten nach oben zur Böschungskante mähen.

VORSICHT ! Die größte Hang- oder Böschungsneigung von 25% darf nicht überschritten werden. Außerdem sind beide Einzelradschalthebel auf "Block" zu stellen und mit der breitesten Radspur mähen.



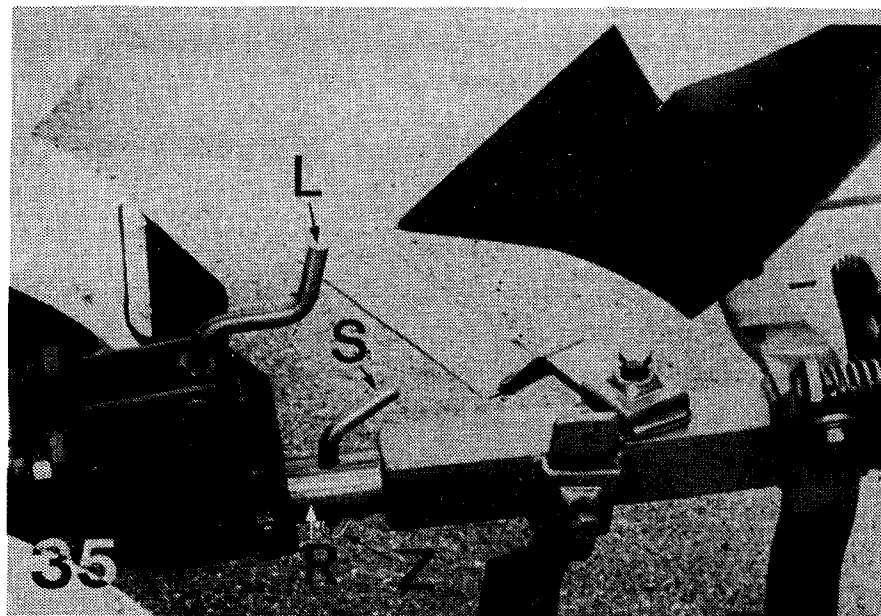


Kopfstück (Abb. 34)

In die Anhängerkupplung wird das Kopfstück K mit dem Stecker S befestigt. Den Stecker S mit Ziehsplint sichern.

Die beiden Anschlagschrauben A des Kopfstückes soweit gegen das Anhängerkupplungsstück herausdrehen, daß der angebaute Pflug 6–8 mm nach den Seiten pendeln kann. Anschließend die Schrauben mit Kontermutter B sichern.

Keinesfalls die Anschlagschrauben zu weit herausschrauben, sonst wird die Verbindung vom Pflug zum Getriebe starr und die Maschinenführung beim Pflügen erschwert.



Winkeldrehpflug (Abb. 35)

Winkeldrehpflug im Rohrgrindel R (Abb. 35) des Kopfstückes einschieben, mit Stecker S (Abb. 35) befestigen und den Stecker durch Ziehsplint Z (Abb. 35) sichern.

Einstellung der Arbeitstiefe

Während des Pflügens und ohne anzuhalten, kann die Arbeitstiefe mit der Handkurbel L (Abb. 35 + 36) stufenlos eingestellt werden.

Einstellung des Pflugkörpers

Handgriff H (Abb. 36) nach vorn drücken und den Winkeldrehpflug zur Seite umschlagen. Der Pflugkörper soll zum Ziehen der ersten Furche senkrecht zum Boden stehen. Zum Pflügen der zweiten Furche wird eine andere Einstellung notwendig sein, weil ein Rad des Getriebes in der bereits gezogenen Furche läuft.

Grundsätzlich gilt: Der Pflugkörper soll immer senkrecht stehen, ganz gleich, ob das Getriebe senkrecht oder mit Seitenneigung fährt.

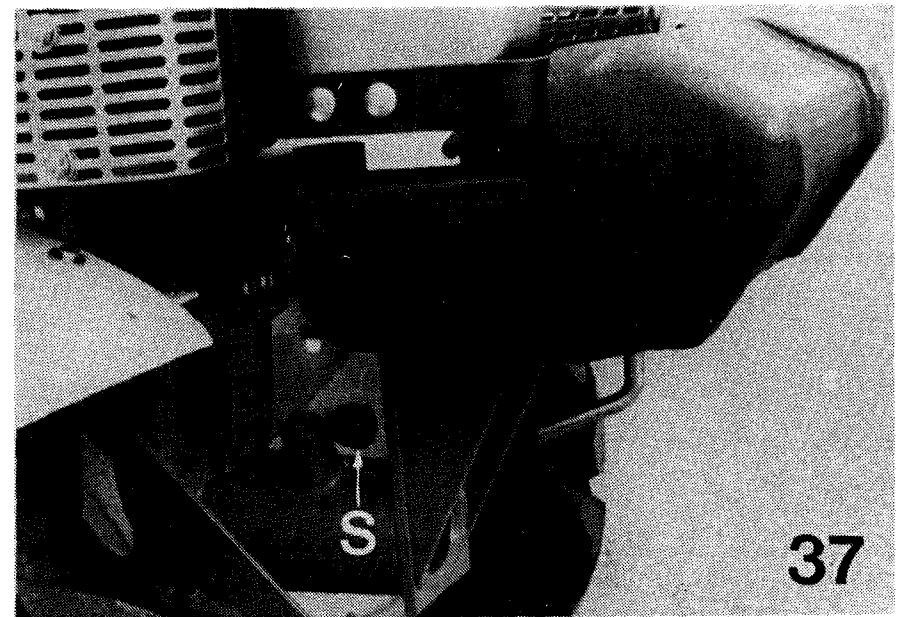
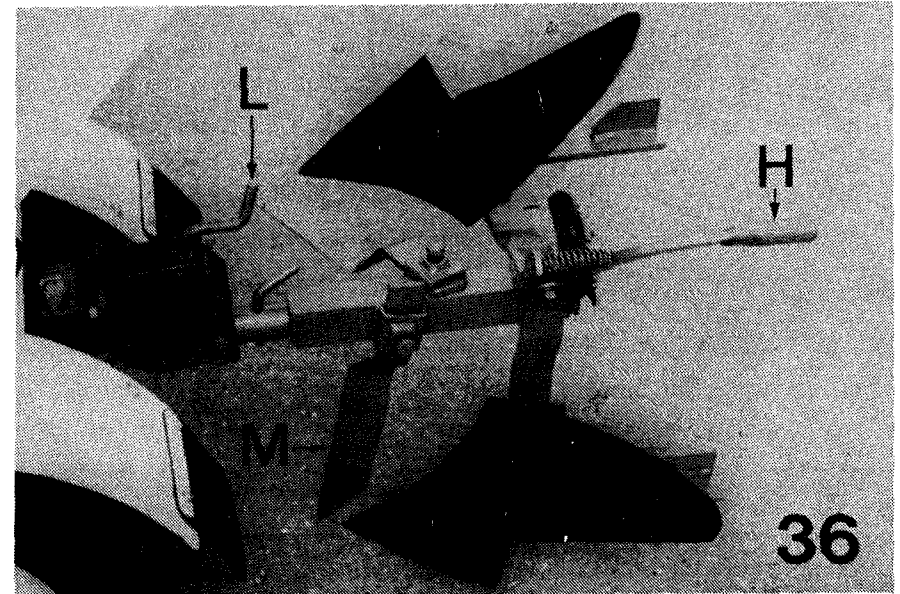
Messersech—Einstellung

Vor jedem Pflugkörper ist ein verstellbares Messersech M (Abb. 16) angebracht. Auf schweren und verwachsenen Böden trennt das Sech den Erdstreifen ab, der anschließend vom folgenden Pflugkörper gewendet wird. Die richtige Sech—Einstellung ist ca. 30 mm über der Scharspitze. Auf steinigem Boden etwas tiefer einstellen, damit sich keine Steine zwischen Sech und Pflugkörper verklemmen.

Ausgleichgewichtsträger, vorn (Abb. 37)

Beste Pflugarbeit leistet der PUMA 600, wenn vorn der Gewichtsträger im Zapfwellenstutzen angebracht und verriegelt wird. Nach Hochziehen des Sperrbolzens S (Abb. 37) den Gewichtsträger bis zum Anschlag einschieben, damit dieser in der Bohrung einrasten kann.

Auf den Gewichtsträger kann das Belastungsgewicht befestigt werden. Das Gewicht bewirkt das der PUMA 600 mit angebautem Pflug ungefähr die Waage hält und sich dadurch am Zeilenende leicht aus der Furche heben läßt.



Wie wird gepflügt ?

Beide Schalthebel E (Abb. 25) während der Pflugarbeit nach vorn, damit beide Räder und Achse starr verbunden sind. Die erste Furche kann nun gezogen werden.

Am Ende des Feldes wird der Pflug mit den Holmen ausgehoben und mit der Maschine etwa einen halben bis einen Meter in gerader Richtung weitergefahren. Gashebel auf " Leerlauf " Gang-Schalthebel in O-Stellung bringen.

Zum Wenden der Maschine am Furchenende den linken oder rechten Einzelrad-Schalthebel E (Abb. 25) zurückziehen. Vorwärts- oder Rückwärtsgang einlegen und etwas Gas geben.

Die Maschine wendet nun in Vorwärts- oder Rückwärtsfahrt um das nicht angetriebene Rad.

Beim Wendevorgang den PUMA an dem Oberholm leicht anheben.

Wenn die Maschine die gewünschte Richtung erreicht hat, Gashebel auf " Leerlauf " und Gang-Schalthebel auf O stellen.

Einzelrad-Schalthebel E (Abb. 25) wieder nach vorn auf "Block" stellen. Handgriff H (Abb. 36) am Pflug nach vorn drücken, Winkeldrehpflug umschlagen. Vorwärtsgang einlegen, Gas geben, den PUMA in die Furche einfahren und den Pflug einsetzen.

Jedes weitere Wenden wird nun in der beschriebenen Weise ausgeführt. Durch Beachtung der vorstehenden Anweisung wird ein vorteilhaftes Arbeiten und Wenden gewährleistet.

Dabei ist grundsätzlich zu merken: Niemals unnütze Kraft anwenden, sondern die Maschine arbeiten lassen.

Fräsgetriebe (Abb. 38)

Alle beweglichen Teile des Fräsgetriebes laufen im Vollölbad. Dadurch ist das Fräsgetriebe bis auf die Notwendigen Ölwechsel so gut wie wartungsfrei.

Vor erstmaliger Benutzung das Fräsgetriebe waagrecht stellen, die Verschuß-Schraube V (Abb. 38) entfernen. Das Getriebe ist richtig mit Öl gefüllt, wenn das Getriebeöl bis an die Gewindebohrung reicht.

Fehlendes Öl nach Entfernung der Verschuß-Schraube mit Entlüftungsventil S (Abb. 38) in die Einfüllöffnung einfüllen, bis es an die Gewindebohrung V (Abb. 38) austritt.

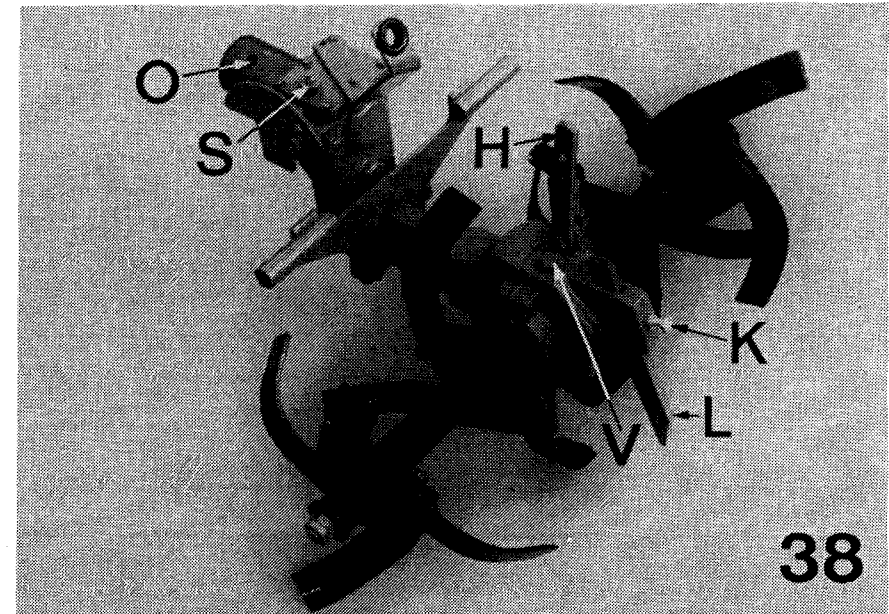
Nach 10 Arbeitsstunden ist erstmals Ölwechsel im Fräsgetriebe vorzunehmen. Dazu die Verschuß-Schraube V (Abb. 38) entfernen, das Fräsgetriebe mit der Öffnung nach unten halten, damit das Getriebeöl auslaufen kann.

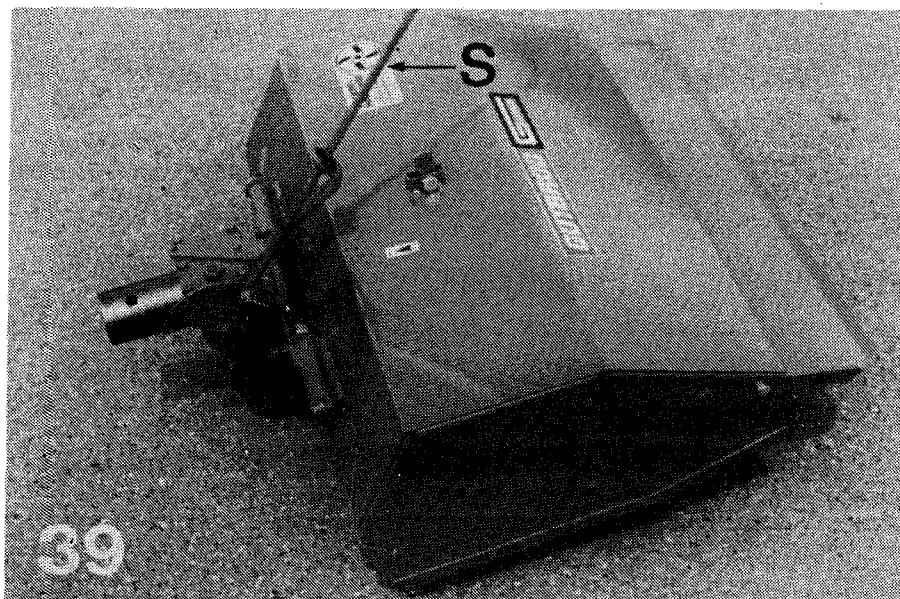
Das Fräsgetriebe wieder in waagerechte Stellung bringen und ca. 0,5 Liter Getriebeöl SAE 90/Hypoid durch die Bohrung S (Abb. 38) einfüllen. Wenn das Getriebeöl bei waagerechter Stellung das Fräsgetriebes an der Bohrung V (Abb. 38) austritt, ist der Ölstand richtig im Fräsgetriebe. Die Verschuß-Schrauben V + S (Abb. 38) einsetzen und gut festziehen.

Ölqualität: Getriebeöl SAE 90/Hypoid **Ölmenge:** ca. 0,5 Liter

Ölwechsel: Erstmals nach 10 Betriebsstunden,
dann alle 50 Betriebsstunden.

Ölstandskontrolle: Alle 10 Betriebsstunden, wöchentlich aber
mindestens einmal vornehmen.





Montage der Schutzhaube (Abb. 39)

Auf den fertig montierten Fräsesatz wird die dazugehörige Schutzhaube von oben aufgesetzt. Vorn wird die Schutzhaube am Haubenhalter mit 2 Sechskantschrauben befestigt.

Der Haubenhalter H (Abb. 38) muß von unten nach oben durch die in der Schutzhaube vorgesehene Aussparung geführt werden. Danach erfolgt die Befestigung der Schutzhaube am Haubenhalter.

Einstellung der Arbeitstiefe

Nach Lockern der Befestigungsschraube K (Abb. 38) ist eine Verstellung des Tiefensporns L (Abb. 38) möglich. Bei harten Böden Sporn weiter unten, bei weichen Böden weiter oben befestigen.

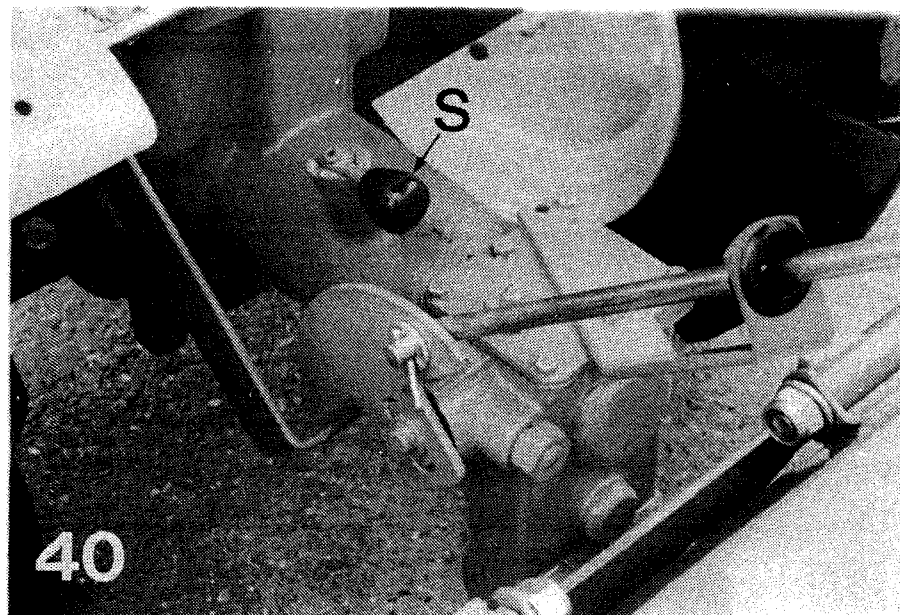
Anbau des Fräsgetriebes (Abb. 40)

Anschluß-Stück A (Abb. 38) säubern und einfetten. Sperrbolzen S (Abb. 40) hochziehen und 1/4 Umdrehung nach rechts stellen. Der Sperrbolzen ist dadurch festgesetzt und das Fräsgetriebe kann bis zum Anschlag in den Zapfwellenstutzen eingeführt werden. Sperrbolzen entriegeln, Hacksatz leicht hin- und herbewegen, bis der Sperrbolzen in Bohrung O einrastet (Abb. 38).

Ein- und Ausschaltung des Fräsgetriebes

An der Schaltstange S (Abb. 39) wird der Fräsantrieb ein- und ausgeschaltet, Schaltstange nach vorn = EIN.

Achtung ! Der Fräsantrieb kann nur bei Vorwärtsfahrt eingeschaltet werden. Der Rückwärtsgang lässt sich nur einlegen wenn zuvor der Fräsantrieb ausgeschaltet, also das Schaltgestänge S (Abb. 39) nach hinten in Stellung "AUS" gezogen wurde (Abb. 40).



Räumschild (Abb. 41)

Im Zapfwellenstutzen des Getriebes wird das Räumschild sinngemäss wie die anderen Arbeitsgeräte befestigt und mit dem Sperrbolzen S (Abb. 41) arretiert.

Räumschild-Verstellung (Abb. 41 + 42)

Den Arretierbügel A (Abb. 41 + 42) von Hand herunterdrücken und das Räumschild soweit nach links oder rechts drücken, bis es sich in dieser Stellung durch den Arretierbolzen wieder in der Halterung verriegelt.

Schleifsohlen-Einstellung (Abb. 42)

Links und rechts die Schleifsohlen am Räumschild so einstellen, daß die Unterkante des Räumschildes 1-2 mm vom Boden absteht.

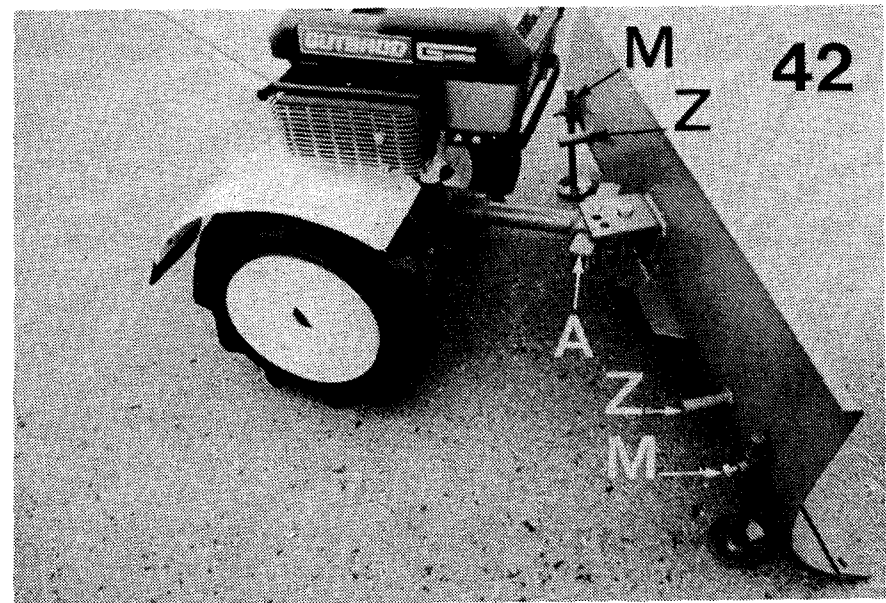
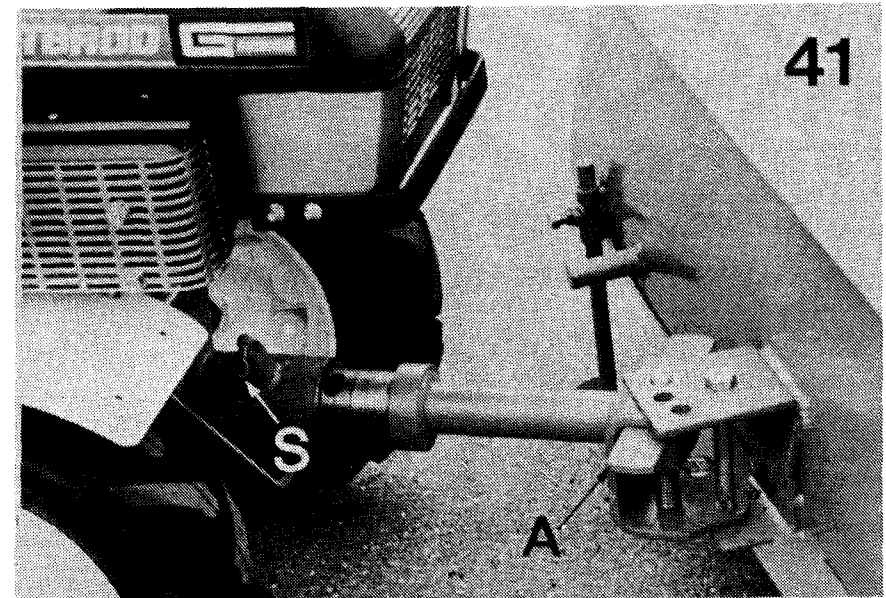
Zur Schleifsohlen-Verstellung die Sechskantschrauben M (Abb. 42) lockern, beide Schleifsohlen immer gleich hoch einstellen und die Sechskanmuttern wieder gut festziehen.

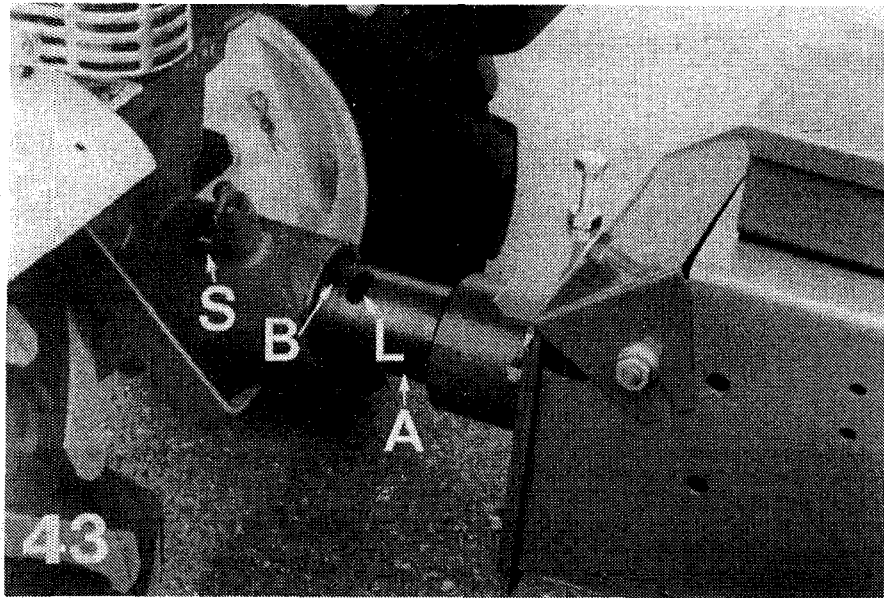
Belastungsgewichte (Abb. 42)

Zur Beschwerung des Räumschildes können Belastungsgewichte auf die Zapfen Z (Abb. 42) gesteckt und befestigt werden.

Radgewichte – Schneeketten

Zur besseren Kraftübertragung der Antriebsräder auf den Boden, können innen an den Rädern Belastungsgewichte und Schneeketten an der Bereifung montiert werden.



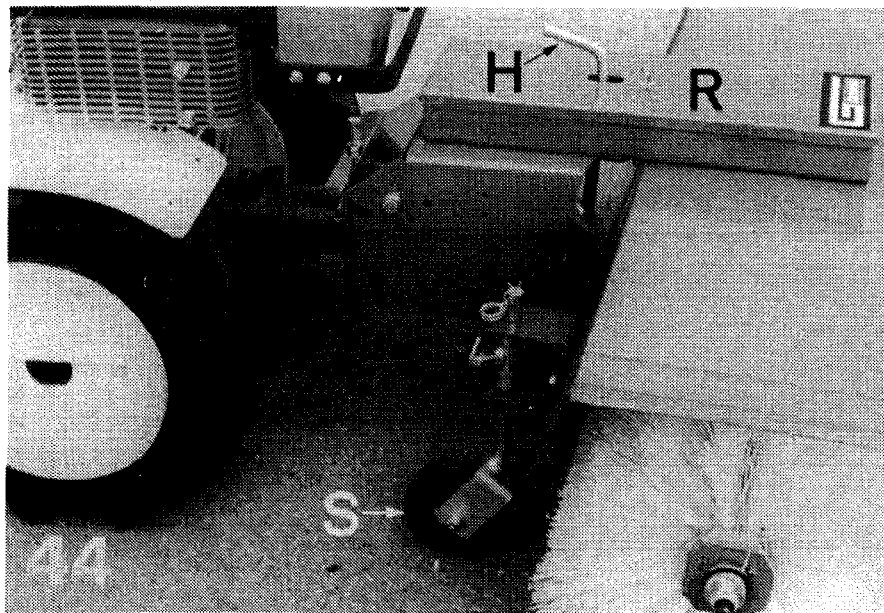


2 – Gang – Kehrmaschine

Hervorragende Kehrarbeit beim Schmutz- oder Schneekehren leistet dieses Anbaugerät mit 90 cm Arbeitsbreite.

Anbau der Kehrmaschine

- Anschluß-Stück A (Abb. 43) der Kehrmaschine sowie Zapfwellenstutzen (innen) des Getriebes reinigen und einfetten.
- Sperrbolzen S (Abb. 43) hochziehen und vordrehen, damit der Sperrbolzen in der ausgehobenen Stellung verbleibt.
- Die Kehrmaschine bis zum Anschlag in den Getriebe-Zapfwellenstutzen einschieben, den Sperrbolzen entriegeln und die Kehrmaschine im Zapfwellenstutzen etwas hin- und herbewegen, damit der Sperrbolzen S (Abb. 43) im Langloch L (Abb. 43) des Kehrmaschinen-Anschlusses einrasten kann.



Kehrantrieb-Abstellung

Soll zur Fahrt von einer zur anderen Arbeitsstelle der Besenantrieb ausgeschaltet werden, ist der Sperrbolzen S (Abb. 43) zu entriegeln, die Kehrmaschine etwas nach vorn herausziehen, damit der Sperrbolzen in die Bohrung B (Abb. 43) einrasten kann.

Einstellung der Besenhöhe (Abb. 44)

Das beste Kehrergebnis, bei geringstem Borstenverschleiss, wird nur bei richtiger Einstellung der Besenhöhe erzielt.

An den Stützrädern S (Abb. 44) lässt sich die Besenhöhe verändern. Beide Stützräder immer so einstellen, daß die Borsten der Kehrwalze auf der ganzen Kehrbreite ca. 1 cm Auflagedruck haben.

Kehrbesen – Verstellung (Abb. 44)

Nach Anziehen des Handhebels H (Abb. 44) kann der Kehrbesen nach links oder rechts eingestellt werden.

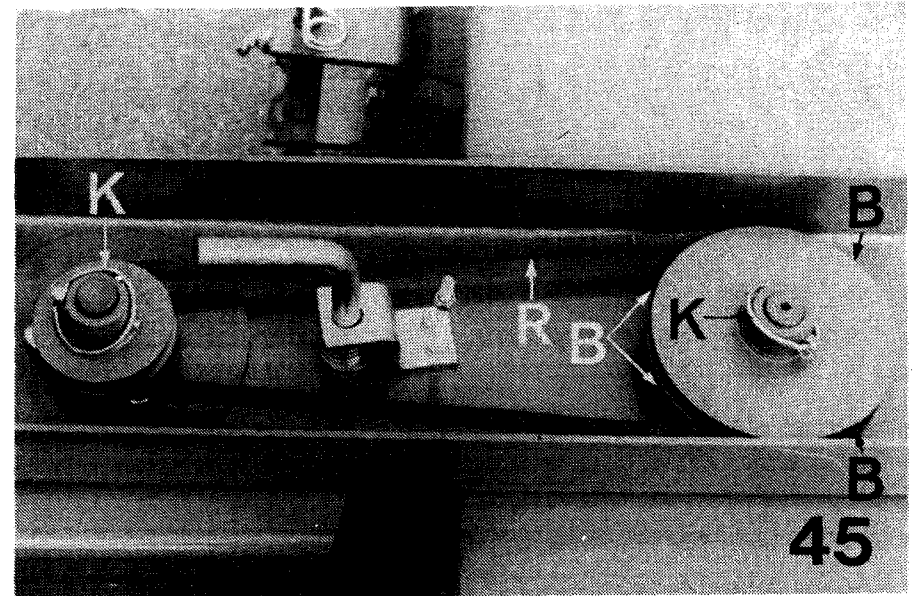
Besen – Drehzahl

Schmutzkehren muß mit langsamer, Schneekehren mit schneller Drehzahl erfolgen.

- Zum Einstellen der Besen–Drehzahl den Riemenschutz R (Abb. 44) entfernen.
- Klappsplinte K (Abb. 46) herausziehen und die beiden Riemenscheiben gegeneinander austauschen.

Große Riemscheibe hinten = Schneekehren
Kleine Riemscheibe vorn

Kleine Riemscheibe hinten = Schmutzkehren
Große Riemscheibe vorn

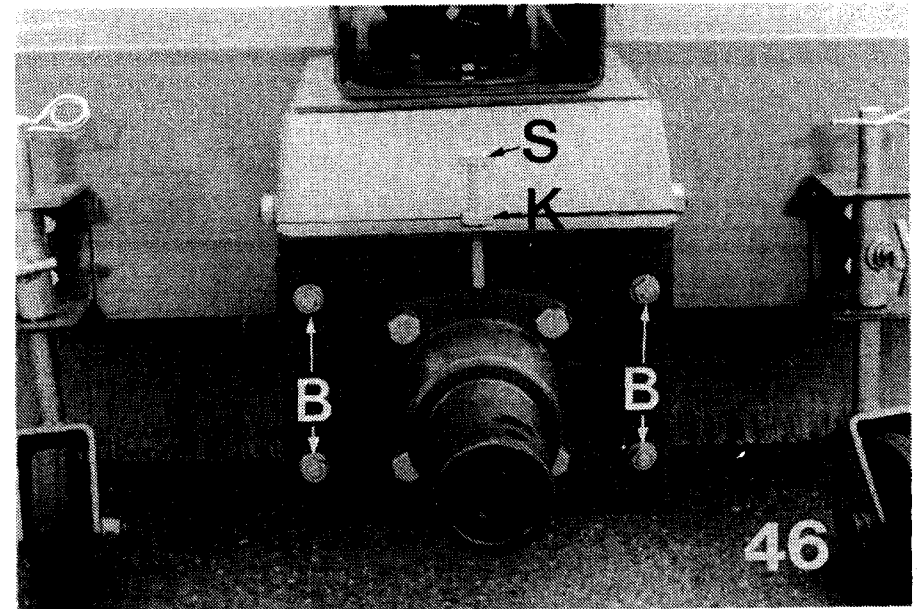


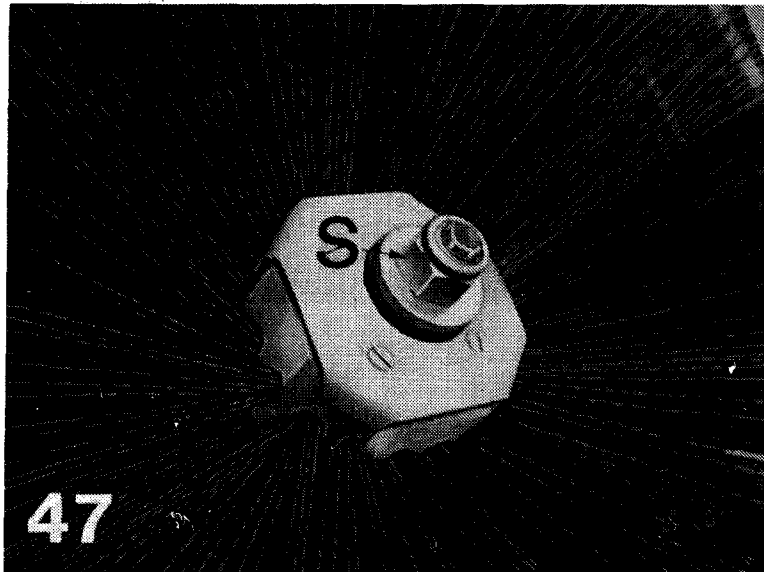
Keilriemen – Nachspannen

Wenn sich der Keilriemen R (Abb. 45) etwas gelängt hat, kann eine Nachspannung des Riemens vorgenommen werden.

Dazu die 4 Befestigungsschrauben B (Abb. 45) lockern, den Besenantrieb in den Langlöchern nach vorn ziehen, bis der Keilriemen straff ist. Befestigungsschrauben wieder gut festziehen.

Am Zapfwellenanschluß die 4 Befestigungsschrauben B (Abb. 46) lockern. Kontermutter K lockern und Stellschraube S (Abb. 46) nur soweit anziehen, bis der Keilriemen (hinter der Frontplatte) stramm sitzt und eine gute Kraftübertragung auf die Riemscheibe gewährleistet.





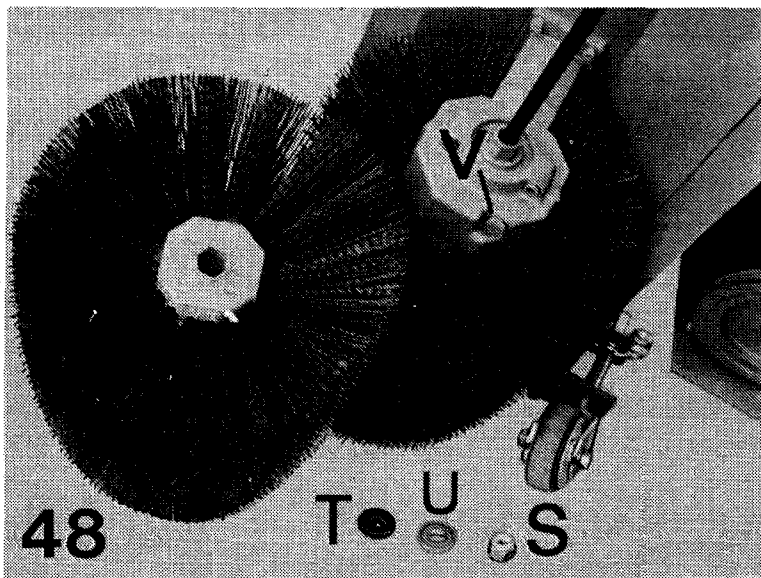
Wartung und Pflege der Kehrmaschine

Betriebsbereitschaft, Einsatzfähigkeit sowie Haltbarkeit der Kehrmaschine erfordern ein Mindestmaß an Wartung und Pflege.

Erneuerung der Kehrwalze

Links an der Besenwelle die selbstsichernde Sechskantmutter S (Abb. 47) entfernen, Kehrwalzenhälften vom Kehrmaschinengetriebe abziehen.

Beim Zusammenbau ist darauf zu achten, daß die Kehrwalzen richtig mit der Sechskantnabe auf die Sechskante des Kehrgetriebes gesteckt werden. Besenwelle von rechts nach links durch die Besenhälften und das Kehrgetriebe stecken, links das Sechskantstück T (Abb. 48), die Scheibe U (Abb. 48) anbringen und die Sechskantmutter S (Abb. 47 und 48) gut festziehen.



Ölwechsel im Kehrgetriebe

Alle 200 Betriebsstunden Verschluss-Schraube V (Abb. 48) entfernen, das Getriebeöl ablassen. Neues Getriebeöl 2 bis 3 cm unter die Einfüllöffnung einfüllen.

Ölsorte: Getriebeöl SAE 90/Hypoid

Schmieren und Ölen

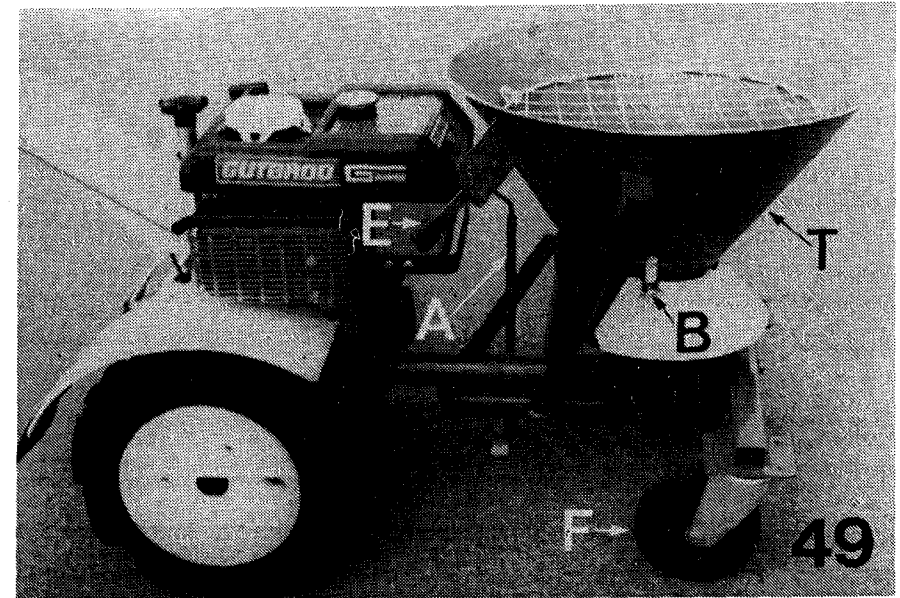
Gelegentlich alle beweglichen Stellen reinigen, leicht einfetten oder mit einigen Tropfen Öl versehen.

Schleuderstreuer

Dieses vom PUMA 600 angetriebene Anbaugerät eignet sich zum Streuen von Sand, Salz oder Düngemittel.

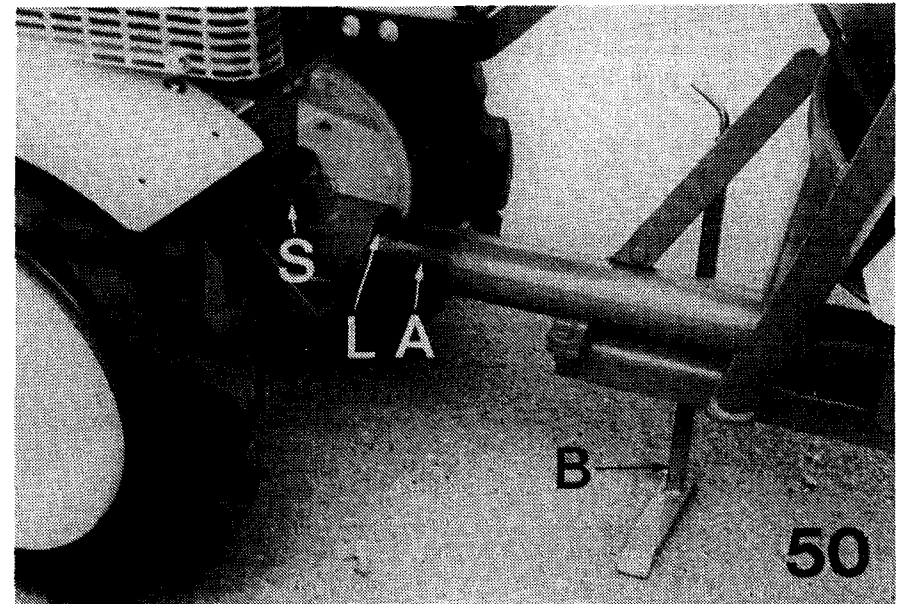
Beschreibung (Abb. 49)

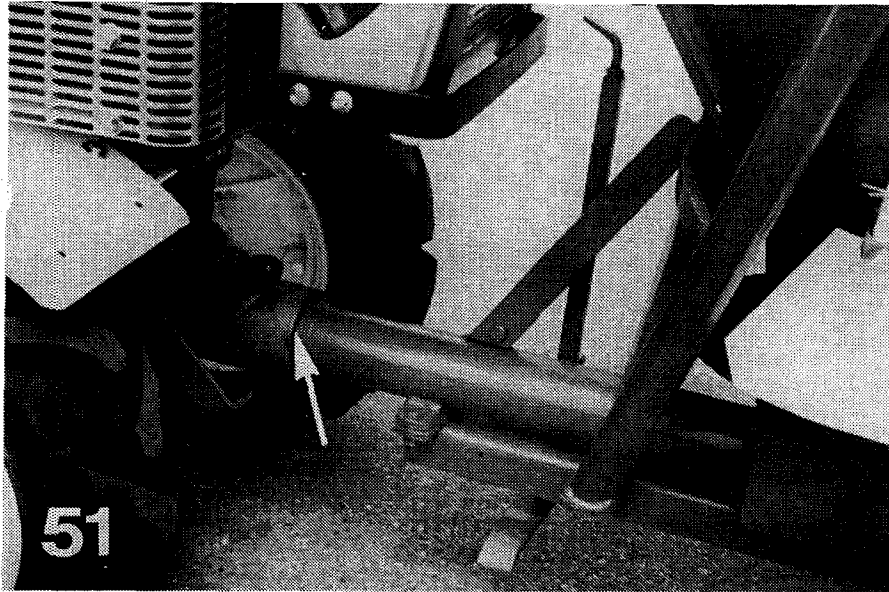
- T = 65 Ltr. Streuguttrichter
- E = Einstellhebel für Streugutausbringmenge
- B = Streubreiten – Einstellung von 1 – 3 m.
- A = Abstellstütze für den Schleuderstreuer
- F = Führungsräder



Anbau des Schleuderstreuers

- Anschluß–Stück A (Abb. 50) des Schleuderstreuers sowie Zapfwellenstützen (unten) des Getriebes reinigen und leicht einfetten.
- Sperrbolzen S (Abb. 50) hochziehen 1/2 Umdrehung nach links drehen, damit der Sperrbolzen in der ausgehobenen Stellung verbleibt.
- Den Schleuderstreuer mit der Abstellstütze B (Abb. 50) so einstellen, daß die Höhe des Anschluß–Stückes A (Abb. 50) mit der Höhe des PUMA Zapfwellenstützens gleich ist.
- PUMA mit den Zapfwellenstützen an den Schleuderstreuer heranfahren, damit sich das Anschlußstück A (Abb. 50) in den Zapfwellenanschluß bis zum Anschlag einfügen kann (Abb. 51).
- Sperrbolzen entriegeln damit sich der Sperrbolzen bei eingeschaltetem Streuerantrieb im vorderen Langloch verriegelt.
- Abstellstütze hochziehen und wieder befestigen.





Schleuderstreuer – Antrieb ausschalten

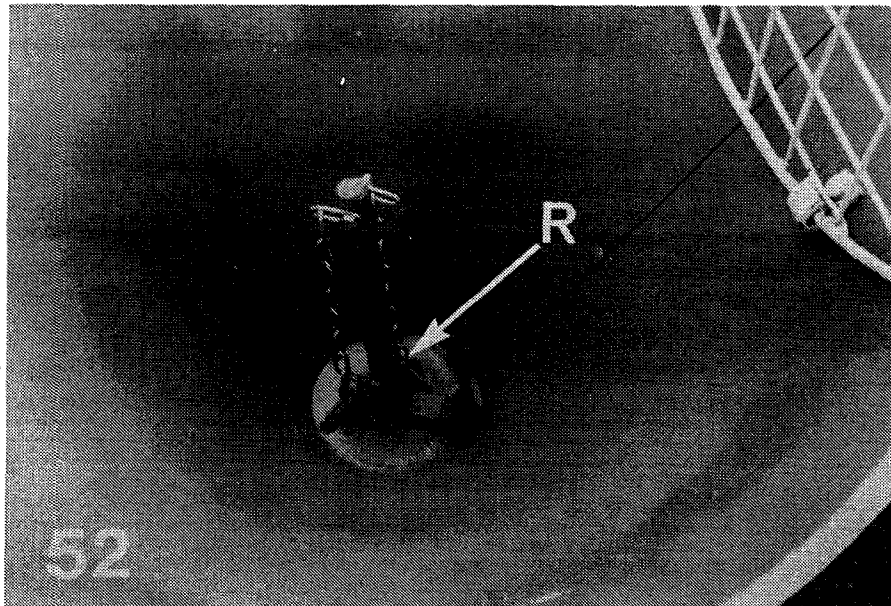
- Soll zur Fahrt von einer zur anderen Arbeitsstelle der Schleuderstreuer–Antrieb ausgeschaltet werden, Sperrbolzen S (Abb. 50) entriegeln damit der Sperrbolzen im hinteren Langloch L (Abb. 50) einrasten kann.

Rührfinger

Der mitgelieferte Rührfinger R (Abb. 52) mit Schleuderkette ist von oben auf die Antriebswelle zu stecken und durch eine 1/4 Drehung zu verriegeln.

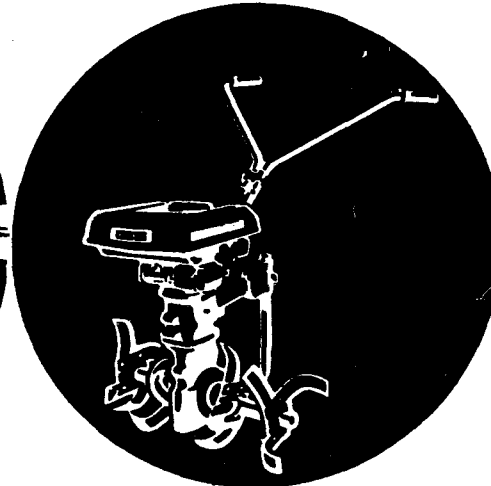
Arbeiten mit dem Schleuderstreuer

- Streumengenhebel E (Abb. 49) hochziehen und verriegeln. Damit ist die Streugutöffnung im Trichter verschlossen.
- Streuantrieb ausschalten.
- Streuguttrichter mit Streugut füllen.
- Motor starten und warmlaufen lassen.
- Gang einlegen, etwas mehr Gas geben und zum Einsatzort fahren.
- Am Einsatzort Ganghebel auf Leerlauf stellen, Streuantrieb einschalten.
- Streumenge am Einstellhebel E (Abb. 49) einstellen.
- Streubreite am Prallblech B (Abb. 49) einstellen.
- Gang einlegen, Gas geben und Fahrgeschwindigkeit mit dem Handgashebel regulieren.



Wartung

Der Schleuderstreuer ist bis auf das abschmieren der 2 Schmier–nippel (auf der rechten Seite unten am Schleuderstreuerantrieb) wartungsfrei.



Gutbrod Werke GmbH 6601 Bübingen (Germany)