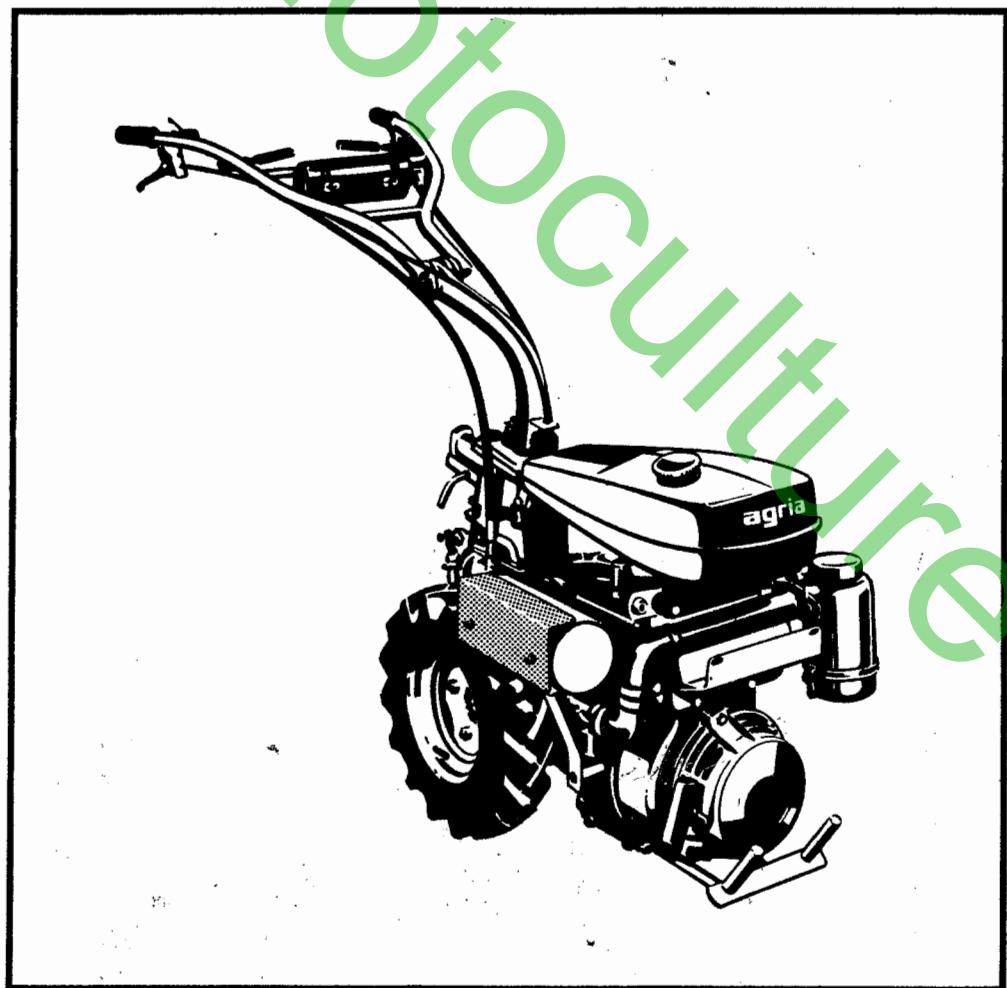


agria

**Betriebsanleitung 240/7
Typ 2400
Einachsschlepper**



Wichtig für Sie!

Sicherlich hat Ihnen der Agria-Service den Einachsschlepper vorgeführt und erklärt. Trotzdem sollten Sie jetzt noch die Betriebsanleitung in Ruhe durchlesen und sich dabei mit den Details der Maschine vertraut machen.

Schäden, die Sie wegen Nichtbeachtung unserer Hinweise verursachen bringen Ihnen unnötigen Ärger und kosten Geld.

Ihr Einachsschlepper wird Ihnen ein guter Gefährte sein, wenn Sie so sachkundig und pfleglich mit ihm umgehen, wie wir es hier empfehlen.

Stichwortverzeichnis

	Seite
Bedienung des Schleppers:	
Beschreibung der wichtigsten Funktionen	10 - 14
Fahren mit dem Anhänger	15
Zapfwelle	11
Gangschaltung	10
Getriebe	10
Hacken	16
Inbetriebnahme des Einachsschleppers	12
Kupplung	10
Mähen	16 - 18
Montage der Triebräder, Schalt- und Klinknaben	14
Schwenken des Lenkholmes	11
Garantie und Kundendienstleistungen	4
Motor:	
Abstellen	12
Anwerfen	12
Betriebsstörungen und Beseitigung	18
Konservierung	14
Ventilspiel (Viertaktmotor)	13
Wartungsarbeiten	13
Pflege und Wartung:	
Maschine unterstellen	14
Ölbadluftfilter	13
Ölwechsel im Getriebe	13
Ölwechsel im Viertaktmotor	13
Technische Hinweise:	
Bezeichnung der wichtigsten Teile an der Maschine	6 - 9
Elektrischer Schaltplan für Anhängerbeleuchtung	15
Technische Angaben	5
Unfallverhütungsvorschrift:	4

Sicherheitsanforderungen der Unfallverhütungsvorschriften

Der Benutzer muss sich vor der Inbetriebnahme des Schleppers mit den in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Bedienungs- und Sicherheitsvorschriften vertraut machen. Die Sicherheitsvorschriften müssen korrekt eingehalten werden.

Er hat die Verantwortung gegenüber Personen und Tieren, die sich im Arbeitsbereich der Maschine aufhalten und hat darauf zu achten, dass kein Dritter dadurch gefährdet oder verletzt wird.

Jugendliche unter 16 Jahren dürfen die Maschine nicht bedienen.

Bei der Arbeit soll stets festes Schuhwerk getragen werden.

Jede Wartungs- und Reinigungsarbeit am Schlepper und den Anschlussgeräten sowie das Abnehmen der Schutzvorrichtungen darf nur bei abgestelltem Motor erfolgen. Schutzvorrichtungen unverzüglich wieder anbringen.

Keinen Kraftstoff in den Kraftstoffbehälter füllen, wenn der Motor läuft, bzw. wenn er noch heiss ist.

Verschütteten Kraftstoff vor dem Anlassen des Motors aufwischen! **Achtung Brandgefahr!**

Bevor der Motor gestartet wird, muss der Gangschalthebel auf Leerlauf geschaltet sein.

Besteht in hängigem Gelände die Gefahr des Umfallens der Maschine, ist diese durch eine Begleitperson mit einem Halteseil zu halten. Regen bzw. feuchter Boden erhöht die Rutschgefahr!

Garantie- und Kundendienstleistungen

Wenn trotz sachgemässer Behandlung, unter Beachtung der in dieser Betriebsanleitung gemachten Hinweise, an dem Schlepper während der ersten 12 Monate nach Lieferung ein Schaden auftritt, der unter unsere Gewährleistungsbestimmungen fällt, bitten wir, sich sofort an den zuständigen AGRIA-Vertreter zu wenden.

Wortlaut unserer Garantiebestimmungen:

- a) Die regelmässige Gewährleistungsfrist beträgt vom Tag der Auslieferung **an 12 Monate**.
Die Gewährleistungsfrist beschränkt sich auf 3 Monate für die Maschinen der Typen 200, 400 und 1400, Bolzensgeräte, sowie bei allen handgeführten Rasenmähern, falls die Geräte im kommunalen, gewerblichen oder industriellen Bereich eingesetzt werden.
- b) Teile, die nicht von uns hergestellt werden, wie etwa Motoren, Zündanlagen, Batterien, Bereifung etc. unterliegen der Gewährleistung im selben Umfang, wie diese vom Hersteller oder Lieferanten uns gegenüber geleistet wird.
- c) Die Gewährleistung umfasst alle Teile, welche nachweislich infolge fehlerhaften Materials oder mangelhafter Arbeit oder etwaiger Konstruktionsfehler unbrauchbar sind oder geworden sind.
- d) Die Gewährleistung erlischt, wenn die in der Bedienungsanleitung oder sonstwie gegebenen Vorschriften über Behandlung und Bedienung nicht befolgt wurden oder wenn Änderungen am Liefergegenstand vom Käufer oder dritter Seite vorgenommen wurden.
- e) Die Gewährleistung endet bei Eigentumswechsel.
- f) Keine Gewähr wird geleistet für Schäden durch Verwendung von Fremdteilen, bei Motorschäden, wenn sie durch Öl mangel oder die Verwendung verschmutzten oder verbrauchten Öls entstanden sind, für Verschleissteile wie Reifen, Zündkerzen, Keilriemen etc.
- g) Die Gewährleistung erfolgt nach unserer Wahl durch Beseitigung des rechtzeitig gerügten Mangels durch uns oder durch einen von uns bestellten Dritten oder durch Ersatz des mangelhaften Teils. Entscheiden wir uns für die Beseitigung, können wir die Einsendung des mangelhaften Teils an die für den Sitz oder Wohnsitz des Käufers zuständige AGRIA-Vertretung verlangen, wobei entstehende Versandspesen vom Käufer zu tragen sind.
Entscheiden wir uns für den Austausch eines mangelhaften Teils, so geht das mangelhafte Teil in unser Eigentum über. Der Versand erfolgt auf Kosten des Käufers.
Kommen wir unseren vorstehenden Gewährleistungsverpflichtungen nicht nach, obwohl uns der Käufer eine Nachfrist von 1 Monat gesetzt hat, so hat der Käufer das Recht des Vertragsrücktritts.
Darüber hinausgehende Gewährleistungs- oder Schadenersatzansprüche stehen dem Käufer nicht zu.
- h) Alle Lieferungen von Ersatzteilen und Zubehör erfolgen unter der auflösenden Bedingung, dass bei Verwendung eines solchen Ersatz- und Zubehörteils zu Garantiezwecken an unseren Erzeugnissen der Liefervertrag bezüglich dieses Garantieteils aufgehoben wird. Mit Eintritt dieser Bedingung, d.h. sobald der Händler ein Ersatz- oder Zubehörteil seinem Lager entnimmt, um es für Garantiezwecke zu verwenden bzw. vom Lieferwerk für diesen Zweck ein Teil erhält, werden die Lieferverträge zwischen unserer Firma und dem Händler für diese Teile aufgehoben. In Einzelfällen, in denen das Herstellerwerk das Vorliegen einer Garantie verneint, gilt die auflösende Bedingung hinsichtlich der in diesem Einzelfall eingebauten Teile als von Anfang an nicht eingetreten.

Schadenersatz

Ausgeschlossen sind auf Fahrlässigkeit beruhende Schadenersatzansprüche jeder Art, gleich aus welchem Rechtsgrund, besonders auch aus angeblichen Konstruktionsmängeln und aus verzögter Lieferung und gleichgültig, ob ein unmittelbarer oder mittelbarer Schaden geltend gemacht wird.

Technische Angaben

A) Schlepper

Masse:	Länge	1450 mm
	Breite	716 mm
	Höhe	1150 mm

Bereifung: 3,50 - 8 AS oder 4 - 12 AS

Reifen-
luftdruck: 2,0 bar

Gewichte: Eigengewicht ca. 82 kg
zulässige Anhängerlast
Anhänger mit Bremse 650 kg

Inhalt des Kraftstoffbehälters: 9 Ltr.

Elektr.
Anlage: Schwunglicht-
Magnetzünder 6 und 12 Volt

Luftfilter: Ölballuftfilter

Kupplung: Mehrscheiben-
Trockenkupplung

Getriebe: Zahnrad-Schaltgetriebe.
3 Vorwärts- und 3 Rückwärts-
gänge.

Öleinfüllmenge:
2 Ltr. Getriebeöl ST 80

Fahrgeschwindigkeiten

Gummiräder			Eisenräder 360Ø			
Gang	1.	2.	3.	1.	2.	
bei Reifen 3,50-8 AS						
km/h Ausführung S	2,5	3,9	11,0	2,4	4,1	—
Ausführung L	1,5	2,6	7,0	1,6	2,7	—
bei Reifen 4-12 AS						
km/h Ausführung S	3,0	5,1	14,5	—	—	—
Ausführung L	2,3	3,8	10,7	—	—	—

Drehzahl der Zapfwelle: 860 U/min

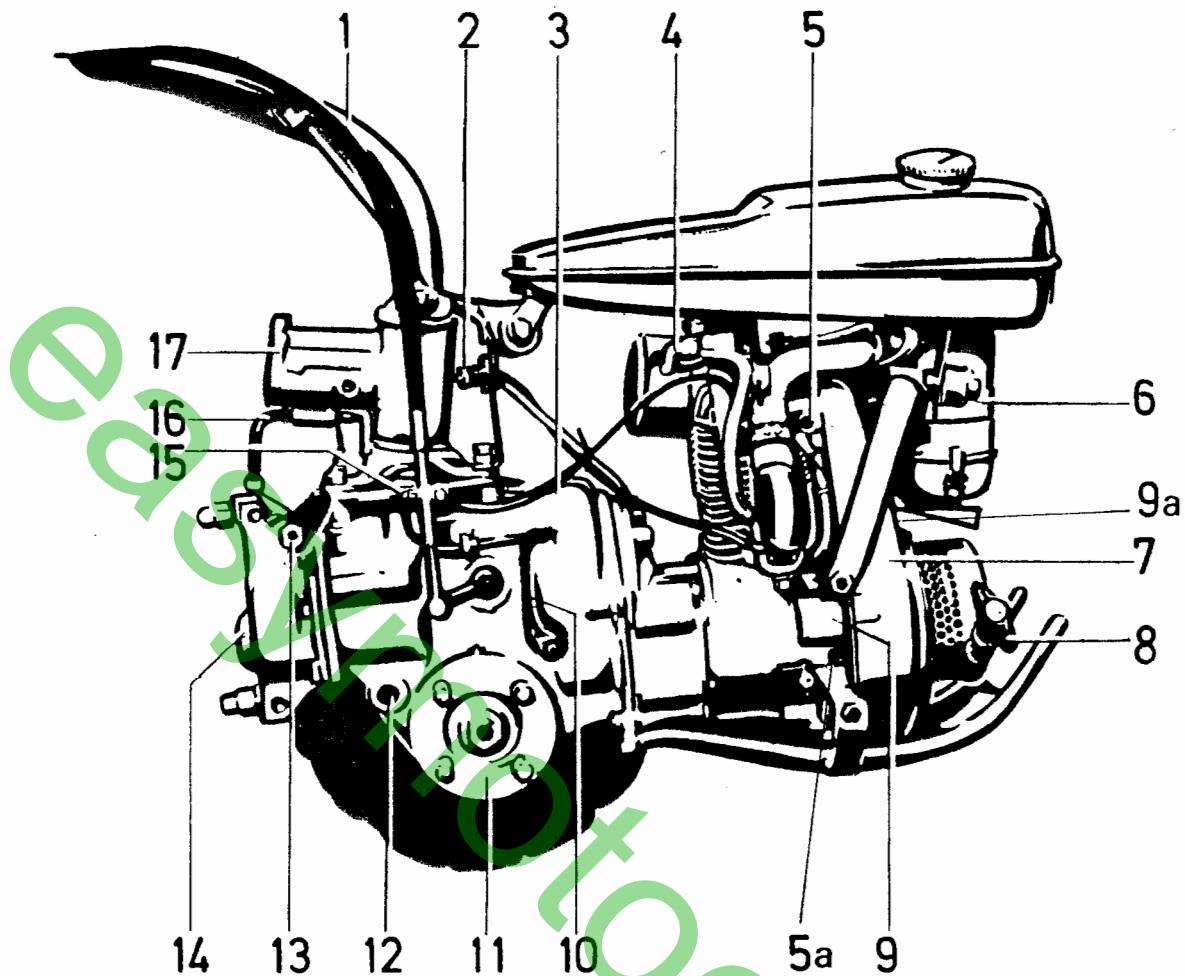
B) Motoren

Motoren-Fabrikat und Typ:.....	Hirth 84 M 3	JLO L 252 LR
Arbeitsverfahren:.....	2-Takt	2-Takt
Hubraum:.....	246 ccm	247 ccm
Hub:.....	64 mm	66 mm
Bohrung:.....	70 mm	69 mm
Verdichtungs-verhältnis:.....	6,7 : 1	7 : 1
Leistung:.....	8 PS / 5,9 kW bei 4000 U/min.	
Zünderart:.....	Schwunglichtmagnetzünder	
Kontaktabstand des Unterbrechers:....	0,4 ± 0,05 mm	0,35 ± 0,05 mm
Zündzeitpunkt v.o.T.: .	2,6 ± 0,3 mm	2,8 - 3,2 mm
Zündkerze:	Bosch M 95 T 1 +	M 175 T 1
Elektrodenstand der Zündkerze:		0,5 mm
Anwerfeinrichtung:....		Reversierstarter
Vergaser:.....	Bing 1/22/153	1/23/311
Hauptdüse:.....	115	115
Leerlaufdüse:	45	40
Nadeldüse:	1308	1208
Nadelstellung:.....	II	II
Luftregulierschraube: .	1 x offen	1 1/2 x offen
Kühlung:.....		Luftkühlung
Kraftstoff:.....		Benzin-Öl-Gemisch (Normalbenzin und 2-Takt-Motorenöl selbst-mischend)
Mischungsverhältnis:..		1 : 25

Motoren-Fabrikat und Typ:	MAG - 1026 - SRL
Bauart:	Gebläsegekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor
Bohrung:	74 mm
Hub:	60 mm
Hubraum:	258 ccm
Verdichtung:	7 : 1
Leistung:	7 PS / 5,2 kW
Drehzahl:	4000 U/Min (geregelt)
Zündzeitpunkt:	2,5 - 2,75 mm vor o.T.
Unterbrecher-Kontaktabstand:	0,4 ± 0,05 mm
Zündkerze:	Bosch W 95 T 1 + (Elektrodenabstand 0,5 mm)
Zündung:	Schwunglichtmagnetzünder
Ventilspiel:	Einlass 0,10 - 0,15 mm
(bei kaltem Motor)	Außlass 0,15 - 0,20 mm
Anwerfvorrichtung:	Reversierstarter
Vergaser:	Drosselklappenvergaser
Hauptdüse:	92
Luftregulierschraube:	1 1/2 - 2 x offen
Kraftstoff:	Normalbenzin
Schmiermittel-Füllmenge:	Motor = 1 l (HD-Motorenöl SAE 30)

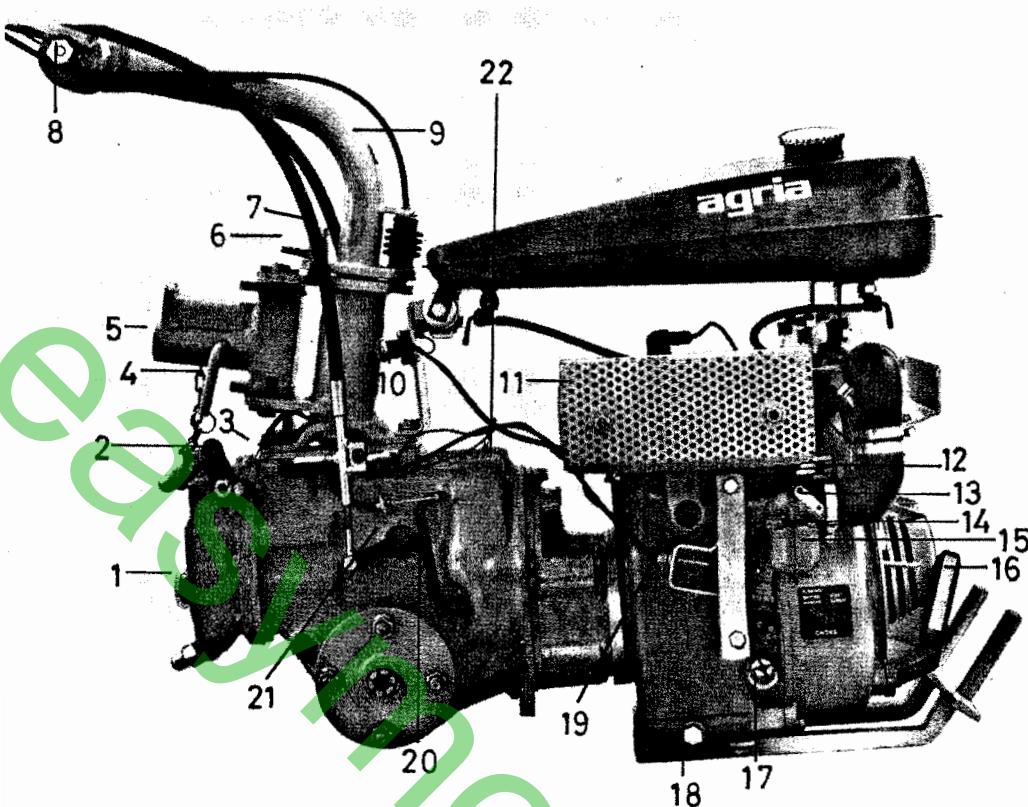
Motor ist geeignet für Einsatz an Hanglagen bis 100%
(Steigung 45°)

Zweitakt - Motoren



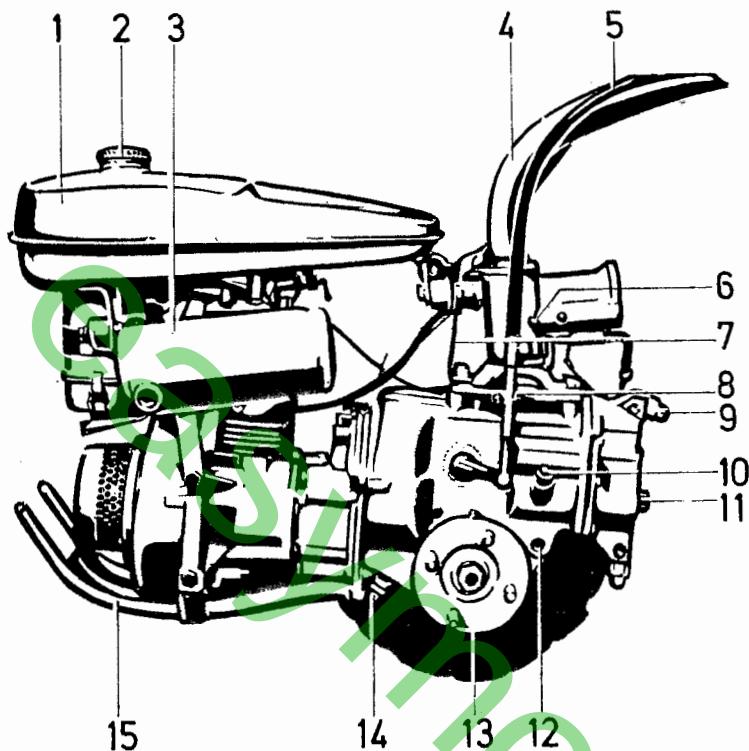
- 1 Schaltseilzug für Gangschaltung
- 2 Steckdose für Lichtanschluss
- 3 Maschinen-Nr.
- 4 Kraftstoffhahn
- 5 Kurzschlussknopf für Hirth-Motor
- 5a Kurzschlussknopf für Ilo-Motor
- 6 Ölbadluftfilter
- 7 Zweitakt-Motor
- 8 Handgriff für Reversierstarter
- 9 Motor-Typschild bei Hirth-Motor
- 9a Motor-Typschild bei Ilo-Motor
- 10 Kupplungshebel
- 11 Radflansch rechts
- 12 Stützlager rechts
- 13 Schalthebel für Zapfwelle
- 14 Heckdeckel
- 15 Schmiernippel für Schaltseilzug
- 16 Stecker mit Sicherungskette und Bügelfeder
- 17 Anhängevorrichtung

Viertakt - Motor

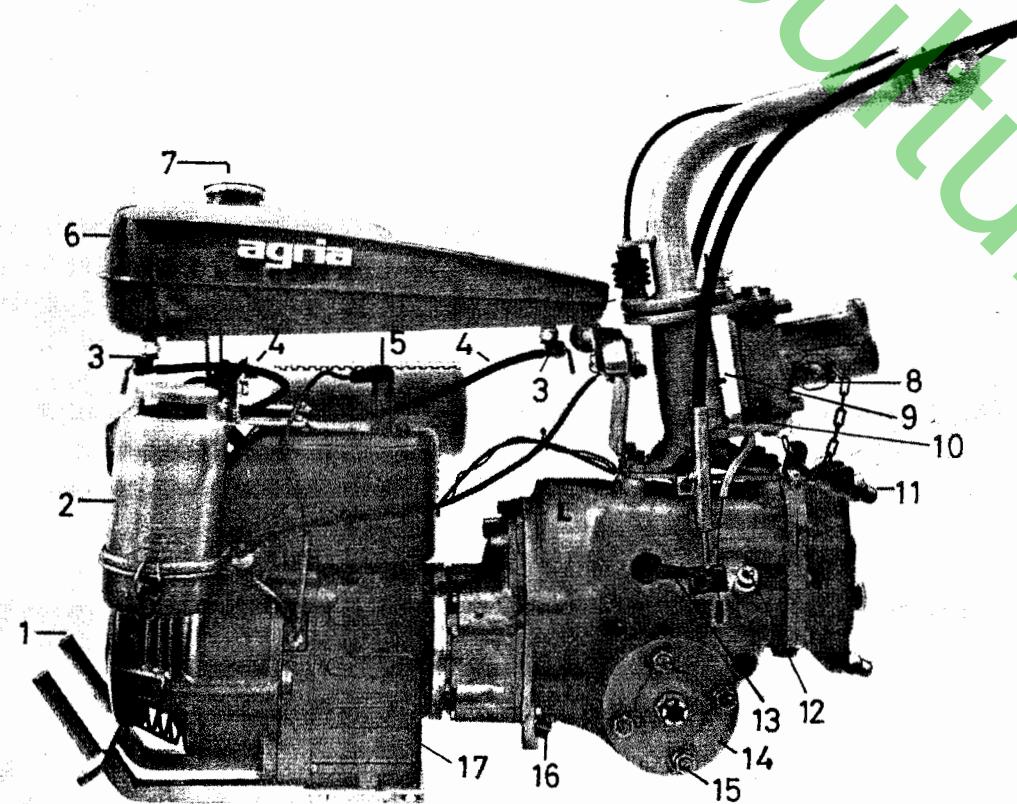


- 1 Zapfwelle
- 2 Schalthebel für Zapfwelle
- 3 Schaltlagerplatte/Lenkurm
- 4 Stecker mit Sicherungskette und Bügelfeder
- 5 Anhängevorrichtung
- 6 Federstecker
- 7 Sicherungsstift
- 8 Sechskantschraube mit Mutter
- 9 Unterholm
- 10 Steckdose für Lichtanschluss
- 11 Auspuff mit Berührungsschutz
- 12 Motor-Typschild
- 13 Starterklappe
- 14 Luftregulierschraube
- 15 Vergaser
- 16 Handgriff für Reversierstarter
- 17 Ölmesstab/Öleinfüllöffnung für Motoröl
- 18 Ölabblassschraube für Motoröl
- 19 Stellschraube für Gasseilzug
- 20 Kupplungshebel
- 21 Gangschalthebel
- 22 Maschinenummer

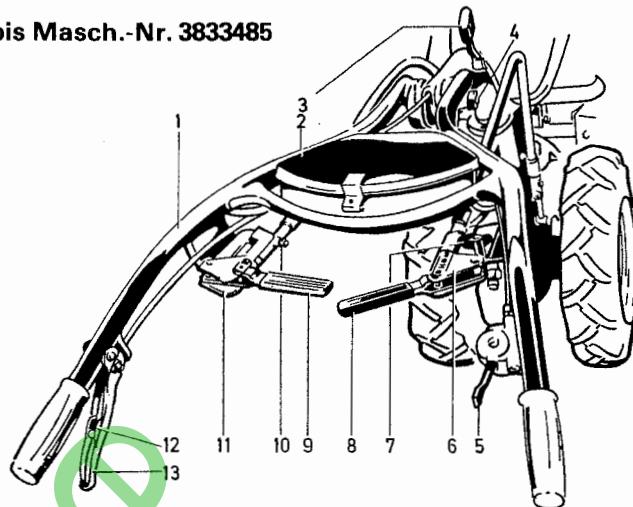
Zweitakt - Motoren



Viertakt - Motor

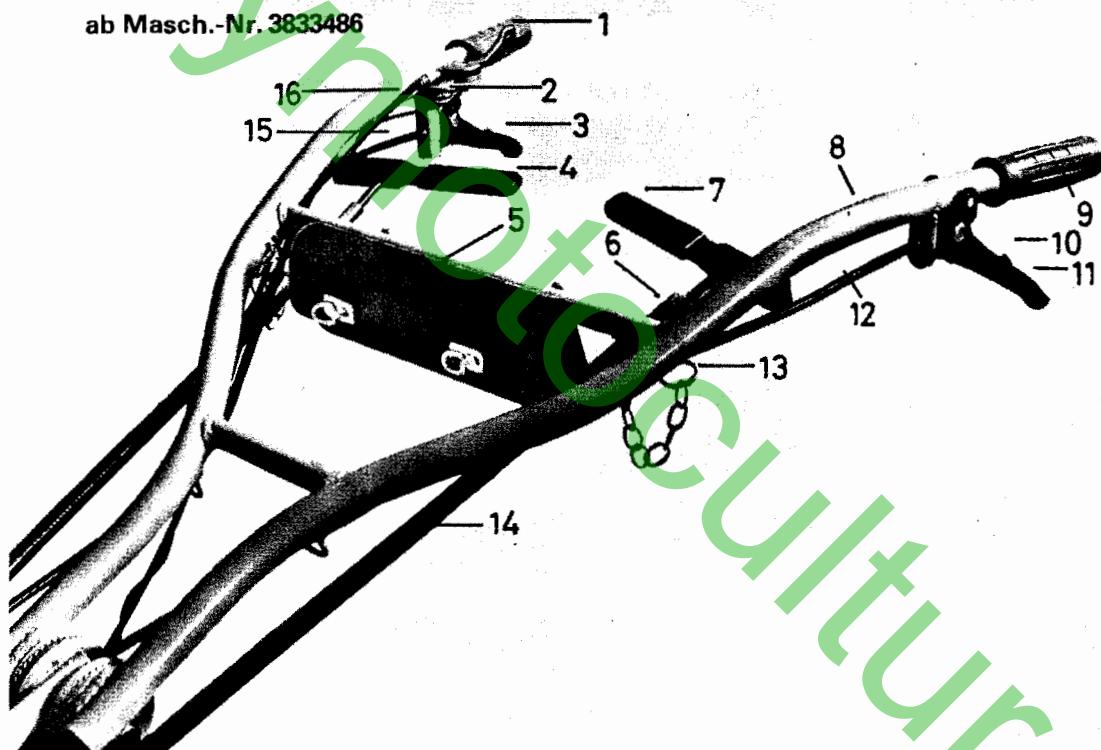


bis Masch.-Nr. 3833485



- 1 Lenker
- 2 Werkzeugkasten
- 3 Holmwendehebel
- 4 Sechskantschraube mit Mutter
- 5 Regulierhebel
- 6 Hand-Schaltlager für Gangschaltung
- 7 Flügelmutter
- 8 Schalthebel für Gangschaltung
- 9 Schalthebel für Fahrtrichtung (vorwärts - rückwärts)
- 10 Schmiernippel für Schaltzüge
- 11 Hand-Schaltlager für Fahrtrichtung
- 12 Verstellschraube für Kupplungszug
- 13 Handhebel für Kupplung

ab Masch.-Nr. 3833486



- 1 Regulierhebel
- 2 Kurzschlusshebel
- 3 Handhebel für Holmverstellung
- 4 Schalthebel für Gangschaltung
- 5 Werkzeugtasche
- 6 Schalthebellager
- 7 Schalthebel für Fahrtrichtung (vorwärts - rückwärts)
- 8 Lenker
- 9 Festgriff
- 10 Handhebel für Kupplung
- 11 Verstellschraube für Kupplungszug
- 12 Seilzug für Kupplung
- 13 Formfeder
- 14 Schaltseilzug

Allgemeine Beschreibung

Motoren

Wahlweise ist ein luftgekühlter Zweitakt-Motor, der nur mit **Benzin-Öl-Gemisch** betrieben werden darf; oder ein Vier-takt-Motor, der mit **Normalbenzin** zu betreiben ist, angebaut. „Technische Angaben“ siehe Seite 5.

Während der ersten 20 Betriebsstunden (Einlaufzeit) den Motor nicht bis an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit beanspruchen.

Die Kühlung erfolgt bei den beiden Motoren durch ein Luftgebläse. Das Gitter am Reversierstarter und die Kühlrippen des Zylinders sind daher stets frei von Schmutz und angesaugten Pflanzenteilen zu halten.

Stets darauf achten, dass der Leerlauf des Motors richtig eingestellt ist. Der Motor soll bei geringer Drehzahl einwandfrei rund weiterlaufen, wenn der Gas-Regulierhebel in der Leerlaufstellung am Anschlag steht. Die Einstellung ist durch Verstellen der Gasschieberstellschraube am Vergaser (Zweitakt-Motor), bzw. der Stellschraube (Bild 19, Seite 7, am Vier-takt-Motor), vorzunehmen. Dies muss jedoch im betriebswarmen Zustand erfolgen.

Einstellung der Luftregulierschraube gem. „Techn. Angaben“ Seite 5 beachten!

Luftfilter

Das Ölbadluftfilter (Bild 6, Seite 6, bzw. Bild 2, Seite 8) hat die Aufgabe, den in der Ansaugluft enthaltenen Staub abzu-scheiden.

Die Reinigung ist kurzfristig, bei starkem Staubanfall täglich vorzunehmen. Bei Nachlassen der Motorleistung immer erst an die Filterreinigung (Seite 13) denken!

Zündanlage

Die erforderlichen Daten für die jeweilige Zündeneinstellung sind aus den „Technischen Angaben“ Seite 5 ersichtlich. Wir empfehlen, notwendige Überprüfungen nur vom Fachmann vornehmen zu lassen.

Kupplung

Eingebaut ist eine Mehrscheibentrockenkupplung. Die Betätigung erfolgt durch den Handhebel (Bild 13, Seite 9, bzw. Bild 11, Seite 9).

Bei gezogenem Handhebel ist ausgekuppelt, d.h. der Motor treibt die Maschine nicht mehr an.

Um während der Arbeit ein Rutschen der Kupplung zu vermeiden, wird vom Werk am Handhebel ein Spiel von 3 - 5 mm eingestellt. Dieses Spiel öfters prüfen und wenn erforderlich, an der Stellschraube im Handhebel nachstellen.

Getriebe

Die Maschine besitzt ein 3-Gang-Wendegetriebe; d.h. sie kann in allen 3 Gängen vor- und rückwärts gefahren werden. Das Umschalten des Getriebes von vorwärts auf rückwärts und umgekehrt, erfolgt durch den links am Lenker befindlichen Schalthebel (Bild 9, Seite 9, bzw. Bild 7, Seite 9).

Wird der Schalthebel nach hinten gezogen, ist das Getriebe auf vorwärts; wird er nach vorne geschoben, ist das Getriebe auf rückwärts geschaltet. In Mittelstellung ist das Getriebe ausgeschaltet.

Dies gilt, wenn der **Motor in Fahrtrichtung gesehen vorn!** Wird der Holm um 180° geschwenkt, **Motor in Fahrtrichtung gesehen hinten**, ist die Schaltung für die Fahrtrichtung nun rechts am Lenker. Wird der Schalthebel nach vorne geschoben, ist jetzt das Getriebe auf vorwärts; wird er nach hinten gezogen, wird das Getriebe auf rückwärts geschaltet.

VR-Getriebe nur bei stillstehender Maschine schalten!

Gangschaltung

Die Gänge 1-2-3 werden mittels des Schalthebels (Bild 8, Seite 9, bzw. Bild 4, Seite 9) wie folgt geschaltet:

1. Gang: Schalthebel ganz nach hinten ziehen;
2. Gang: Schalthebel ganz nach vorne schieben;
3. Gang: Schalthebel in Mittelstellung bringen.

Zwischen den einzelnen Gängen ist jeweils eine Leerlaufstellung. Diese Angaben gelten auch bei um 180° geschwenktem Holm, nur befindet sich dann die Gangschaltung links am Lenker.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die Maschine trotz geschaltetem Gang nur dann fährt, wenn zugleich der Schalthebel für die Fahrtrichtung entweder auf vorwärts oder rückwärts geschaltet ist.

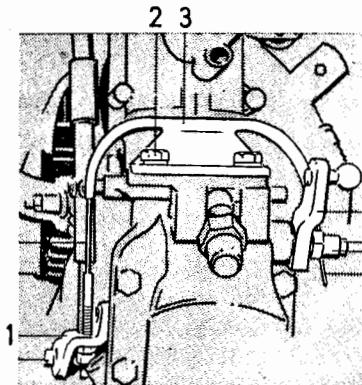
Zapfwelle

Die gangundabhängige Zapfwelle (Bild 1, Seite 7, bzw. Bild 11, Seite 8) wird durch den Schalthebel (Bild 13, Seite 6, bzw. Bild 2, Seite 7) geschaltet.

Wird der Schalthebel in Richtung des Motors geschwenkt, ist die Zapfwelle eingeschaltet, entgegengesetzt ausgeschaltet. Die Maschine ist mit einer Zapfwellenschaltsperre versehen, welche bewirkt, dass beim Schalten des Handhebels auf Stellung „Rückwärts“ der Zapfwellenantrieb aus Sicherheitsgründen automatisch ausgeschaltet wird.

Wird bei um 180° geschwenktem Lenkholm die Heckzapfwelle als Frontzapfwelle verwendet, muss, weil Rückwärtsfahrt jetzt Vorwärtssfahrt ist, der Seilzug (Bild 7) nach Lösen der Sechskantschraube (Bild 5) aus der Gelenkschraube (Bild 6) herausgezogen werden.

Wenn der Lenkholm nach beendeter Arbeit wieder in die Ausgangsstellung zurückgeschwenkt wird, muss der Seilzug für die Zapfwellenschaltsperre (Bild 7) unbedingt wieder in die Gelenkschraube eingehängt und mit der Sechskantschraube festgezogen werden!



1 Mitnehmerwinkel
2 Sechskantschraube
3 Umlenkrohr
4 Zapfschalthebel
5 Sechskantschraube M 6
6 Gelenkschraube
7 Seilzug

Die Drehrichtung der Zapfwelle wird beeinflusst durch die Schaltung für die Fahrtrichtung. (Siehe Beschreibung auf Seite 10).

„**efindet sich der Motor in Fahrtrichtung vorn und wird der VR-Schalthebel auf vorwärts gestellt, dreht die Zapfwelle linksherum; auf Stellung rückwärts, ist die Zapfwelle ausgeschaltet.**

Befindet sich der Motor in Fahrtrichtung gesehen hinten und wird der VR-Schalthebel auf vorwärts gestellt, dreht die Zapfwelle rechtsherum; auf Stellung rückwärts, linksherum.

Die angegebenen Drehrichtungen gelten jeweils auf die Zapfwelle gesehen.

Soll die Zapfwelle für stationären Betrieb geschaltet werden, muss der Schalthebel für die Gangschaltung auf Leerlauf, und der VR-Schalthebel entweder auf vorwärts oder rückwärts, je nach gewünschter Drehrichtung, gestellt werden.

Schwenken des Lenkholmes

Der Lenkholm kann nach links oder rechts geschwenkt und außerdem um 180° gedreht werden.

Bis Masch.-Nr. 3832351: Wird der Holmwendehebel (Bild 3, Seite 9) in Fahrtrichtung nach vorn geschwenkt, hebt sich der Unterholm und kann beliebig seitlich ausgeschwenkt werden.

Unterholm jeweils in die passende Raste einspielen; dabei schnappt dieser allein in die richtige Lage zurück.

Von Masch.-Nr. 3832352 - Masch.-Nr. 3833485

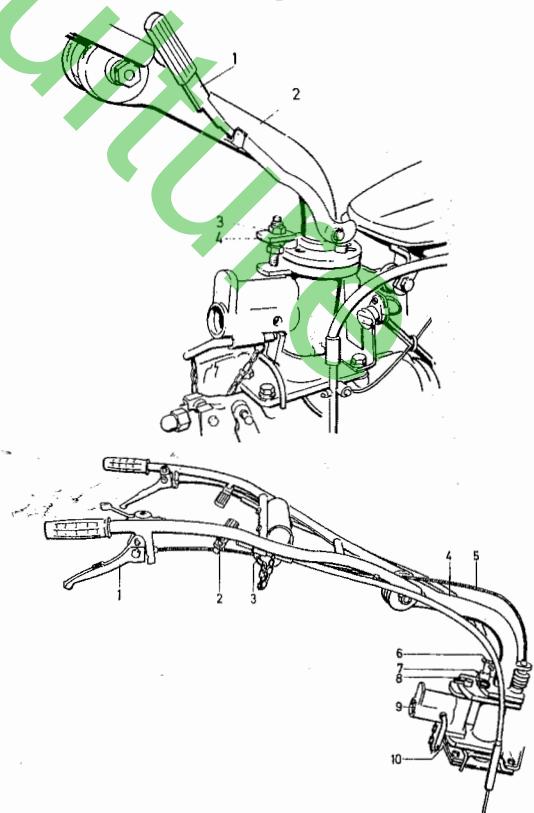
Nach Lösen der Sicherungsmutter (Bild 3) und Drehung von Bild (4) um 180°, ist der Holmwendehebel (Bild 1) in Fahrtrichtung nach vorne zu schwenken. Dadurch wird der Lenkholm (Bild 2) angehoben und kann bis zur jeweiligen Verrastung seitlich ausgeschwenkt werden. Somit ist auch eine Drehung des Unterholmes um 180° möglich.

Achtung! Aus Sicherheitsgründen muss für die Fahrt auf öffentlichen Strassen der Sperrhebel (Bild 4) mit dem zylindrischen Teil in die Rastbohrung eingesetzt und die Sicherungsmutter (Bild 3) angezogen werden.

Ab Masch.-Nr. 3833486

Durch Betätigung des Handhebels (Bild 1) wird über den Bowdenzug (Bild 5) ein im Unterholm (Bild 4) eingesetzter konischer Verriegelungsstift angehoben und der Lenkholm kann nun nach links oder rechts geschwenkt werden. Zur Arretierung des Stiftes ist der Handhebel loszulassen.

Zur Fahrt auf öffentlichen Strassen, ist der Sicherungsstift (Bild 6) (Federstecker Bild 7 entfernen) in die Lenkturmbohrung zu schieben und der Federstecker wieder einzusetzen. **Achtung!** Nur dadurch wird bei unbeabsichtigter Betätigung der Schwenkeinrichtung, eine Trennung zwischen Lenkholm und Maschine verhindert!



Drehen des Lenkholmes

Soll der Lenkholm um 180° gedreht werden, müssen zuerst:

- bis Masch.-Nr. 3833205** die beiden Handschaltlager (Bild 6 und 11, Seite 9) nach Lösen der Flügelmuttern (Bild 7, Seite 9) abgenommen werden.
- ab Masch.-Nr. 3833206** sind die beiden Schalthebellager (Bild 6, Seite 9) nach herausgezogenen Formfedern (Bild 13, Seite 9) abzunehmen.

Drehung des Lenkholmes nur über die Auspuffseite!

Nach Anbringung der Handschaltlager bzw. Schalthebellager ist zu beachten, dass sich nunmehr (in Fahrtrichtung gesehen) die Gangschaltung links und die Schaltung für die Fahrtrichtung rechts am Lenker befindet.

Einstellen des Lenkers auf die Richtigte Arbeitshöhe

1. Sechskantmutter (Bild 4, Seite 9, bzw. Bild 8, Seite 7) etwas lösen.
2. Lenker (Bild 1, Seite 9, bzw. Bild 8, Seite 9) auf gewünschte Höhe bringen und in passende Raste einspielen.
3. Sechskantmutter wieder festziehen.

Inbetriebnahme des Einachsschleppers

Bevor die Maschine in Betrieb genommen wird, d.h. bevor der Motor angeworfen wird, überprüfen ob:

1. genügend Kraftstoff (Zweitakt-Motor = **Benzin-Öl-Gemisch 1 : 25**, Viertakt-Motor = **Normalbenzin**) im Kraftstoffbehälter (Bild 1, Seite 8, bzw. Bild 6, Seite 8)
2. ausreichend Motorenöl im **Viertakt-Motor** gemäss Markierung + auf dem Ölmaßstab (muss ganz hineingeschraubt werden!) (Bild 17, Seite 7)
3. genügend Motorenöl bis zur Markierung in dem Topf des Ölbadluftfilters (Bild 6, Seite 2, bzw. Bild 2, Seite 8)
4. Getriebeöl gemäss Markierung + am Ölmaßstab (Bild 10 und 12, Seite 8) (gemessen bei waagrecht gestellter Maschine) eingefüllt ist.
+) Untere Kerbe ist jeweils minimal, obere Kerbe ist maximal.

Anwerfen des Motors

1. Kraftstoffhähnen (Bild 4, Seite 6, bzw. Bild 3, Seite 8) öffnen = Stellung senkrecht nach unten.
2. Prüfen, ob der Schalthebel für Gangschaltung (Bild 8 und 4, Seite 9) auf Leerlauf steht.
3. Bei kaltem **Viertakt-Motor** Starterklappe (Bild 13, Seite 7) am Vergaser (Bild 15, Seite 7) in Stellung „Start“ bringen (Hebel zeigt zum Reversierstarter); sobald der Motor rund läuft, Hebel der Starterklappe in Betriebsstellung bringen. Bei **warmen Motor Starterklappe nicht betätigen**, Hebel ist in Stellung „Betrieb“ zu belassen (Hebel zeigt zum Auspuff).
4. Bei kaltem **Zweitakt-Motor** Tupfer am Vergaser drücken bis Kraftstoff überläuft. Bei warmem Motor nicht betätigen.
5. Gasregulierhebel (Bild 5, Seite 9, bzw. Bild 1, Seite 9) ca. 1/4 öffnen.
6. Am Griff des Reversierstartersetes (Bild 8, Seite 6, bzw. Bild 16, Seite 7) langsam anziehen bis Starter einrastet, dann kräftig durchziehen bis der Motor anspringt.
Seil nicht allein zurückzuschnellen lassen, sondern am Griff zurückführen.

Vorsicht beim Starten des Motors in einem geschlossenen Raum! Sorgen Sie unbedingt für gute Lüftung und schnellen Abzug der Auspuffgase. Sie enthalten das unsichtbare und geruchlose, aber äußerst giftige Kohlenoxydgas!

Abstellen des Motors

3. Kurzschlusshebel (Bild 5 oder 5a, Seite 6, bzw. Bild 2, Seite 9) drücken, bis der Motor stehen bleibt.
- Soll die Maschine längere Zeit ausser Betrieb gesetzt werden, Motor nach Schliessen der Kraftstoffhähnen weiterlaufen lassen, bis der im Vergaser befindliche Kraftstoff verbraucht ist.
- Soll die Maschine längere Zeit ausser Betrieb gesetzt werden, Motor nach Schliessen der Kraftstoffhähnen weiterlaufen lassen, bis der im Vergaser befindliche Kraftstoff verbraucht ist.

Wartung und Pflege

Ihr Einachsschlepper wird Ihnen immer gute Dienste leisten, wenn Sie diesen pfleglich behandeln und folgende Hinweise beachten:

Ölstand im Getriebe öfters prüfen.

Ölwechsel im Getriebe erstmalig nach 25, dann alle weiteren 100 Betriebsstunden. Ölwechsel nur in betriebswarmem Zustand vornehmen!

Filterpflege

- a) Luftfilter und dessen Umgebung äusserlich reinigen;
- b) Verschlussbügel öffnen, Öltopf abnehmen, altes Öl entfernen und Öltopf reinigen;
- c) Öltopf mit Motorenöl bis zur Normal-Ölstandsmarke füllen (nicht höher!) und wieder aufsetzen;
- d) auf dichten Filteranschluss und dichte Gummi-Bogenmuffen achten.

Nach wiederholtem Ölwechsel oder nach übermässiger Verschmutzung Filter abschrauben, Öltopf abnehmen, Filter durch mehrmaliges Tauchen in Dieselkraftstoff gründlich auswaschen, dann ausschleudern, Filter wieder anschrauben und Öl, wie oben beschrieben, einfüllen. (Keinesfalls in Benzin, Wasser, Laugen oder heissen Flüssigkeiten auswaschen).

Kraftstoffbehälter, Kraftstoffleitungen, Vergaser, Sieb an Kraftstoffhähnen sauber halten.

Beim Zweitakt-Motor Kraftstoff im richtigen **Mischungsverhältnis** (siehe „Technische Angaben Seite 5) tanken.

Schrauben und Muttern ab und zu auf Festsitz prüfen.

Zelle der Seilzüge, sowie die Handhebel und den Gas-Regulierhebel einölen. (Etwas Öl in die Seilzugspiralen einlaufen lassen).

In den **Schmiernippel am Lenkturm** (Bild 9, Seite 8) ab und zu mit einer Fettpresse Schmierfett einpressen.

Luftdruck der Triebräder öfters überprüfen. Darauf achten, dass der Reifenluftdruck (2,0 bar) in beiden Rädern gleich ist, um ein müheloses Geradeausfahren zu gewährleisten.

Reinigung: Beim Abspritzen der Maschine mit Wasser darauf achten, dass der Motor und Luftfilter nicht vom Wasserstrahl überspült wird.

Viertakt-Motor

Ölstand im Motor vor jeder Benutzung prüfen.

Ölwechsel im Motor immer rechtzeitig vornehmen. Öleinfüll- und Ablassschraube und Umgebung dabei peinlichst sauber halten, damit kein Schmutz ins Innere kommt.

Bei neuen Motoren ist der erste Ölwechsel nach 10, der zweite nach 25 Betriebsstunden vorzunehmen.

Alle weiteren Ölwechsel nach 40 Betriebsstunden.

Ölwechsel nur in warmem Zustand des Motors durchführen!

Zum Ablassen des Altöles dient die Ölablassschraube (Bild 18, Seite 7).

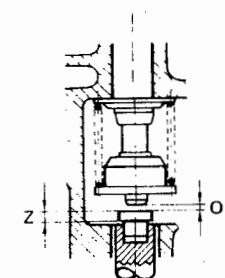
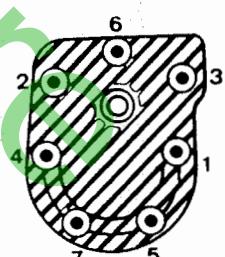
Öleinfüllöffnung siehe Bild 17, Seite 7. Einfüllmenge siehe „Technische Angaben“ Seite 5.

Zylinderkopf: Nach den ersten 25 Betriebsstunden müssen die Zylinderkopfmuttern bei kaltem Motor in der in nebenstehender Abbildung angegebenen Reihenfolge (mit 2,3 kpm) nachgezogen werden.

Ventileinstellung: Ventilspiel (siehe „Techn. Angaben“ Seite 5) alle 100 Betriebsstunden prüfen und wenn erforderlich, nachstellen.

Dabei wie folgt vorgehen:

1. Ventilkammerdeckel am Zylinder entfernen, um zu den Stösselköpfen zu gelangen.
2. Kolben auf o.T. des Verdichtungshubes stellen, somit sind beide Ventile geschlossen und die Stössel stehen auf u.T.
3. Ventilspiel mit einer Führerlehre zwischen Ventilschaft und Stösselkopf messen. (= in nebenstehender Abbildung „O“).
4. Ist eine Korrektur erforderlich, so muss das Ventilspiel durch Auswechseln der Stösselköpfe, welche in den Stärken von 1,9 - 4,5 mm erhältlich sind, berichtigt werden. (= in nebenstehender Abbildung „Z“).



Besonders zu beachten:

Maschine nicht unterstellen
in feuchten Räumen,
in Räumen in denen Kunstdünger gelagert wird,
in Ställen oder danebenliegenden Räumen,
da in diesen Fällen starke Rostbildung hervorgerufen wird.

Wenn die Maschine längere Zeit nicht benutzt wird, dann

a) eine gründliche Reinigung durchführen, blanke Teile einfetten und Lackierung ausbessern.

b) Motor konservieren.

Die Kraftstoffe hinterlassen in den Motoren schädliche Rückstände, die bei längerer Betriebsruhe starke Verrostungen an den Lagern oder der Zylinderlaufbahn herbeiführen können. Motoren mit geringer Gesamtbetriebszeit sind besonders anfällig.

Zweitakt-Motor:

Zur Durchführung der Konservierung ist die Zündkerze herauszuschrauben; Kolben auf untersten Totpunkt stellen.
Durch das Zündkerzenloch langsam 30 ccm Konservierungsöl einlaufen lassen.

Nach dem Einfüllen Motor mehrmals langsam durchdrehen. Zündkerzenloch mit einem sauberen Tuch abdecken.

Während der Ruhezeit Motor alle 4 - 6 Wochen einmalig langsam durchdrehen. Vor Wiederinbetriebsetzung des Motors das eingefüllte Konservierungsöl ablassen. (Hirth-Motor dch. den Ablasshahn; Ilo-Motor an der Verschluss-schraube am Kurbelgehäuse).

Wir empfehlen Konservierungsöl RUST BAN 337 der Esso A.G.

Viertakt-Motor:

Motorenöl ablassen und 1 Liter Konservierungsöl einfüllen wie z.B. Konservierungsöl RUST BAN 623 der Esso A.G.
Motor ca. 10 Minuten laufen lassen; Kraftstoffhähnen schliessen und Motor weiterlaufen lassen bis der Vergaser leer ist und der Motor selbst zum Stillstand kommt. Vor neuer Inbetriebnahme Konservierungsöl ablassen und Motorenöl einfüllen!

c) **Triebräder** so unterlegen, dass die Reifen nicht auf dem Boden stehen. Luftreifen werden in kürzester Zeit unbrauchbar, wenn sie ohne Luft unter Belastung stehen bleiben.

Montage der Triebräder

Die Triebräder werden auf den Radflanschen der Maschine oder dem jeweiligen Triebadzubehör befestigt.

Die Räder mit Profilspitze in Fahrtrichtung montieren, dies ergibt volle Zugleistung.

Radbefestigung in kurzen Zeitabständen nachprüfen und, wenn erforderlich, Kugelbundmuttern bzw. Kugelbundschräuben nachziehen.

Schalt- / Klinknaben

Zur besseren Handhabung des Einachsschleppers können, in Verbindung mit den Gummtriebrädern, Schalt- bzw. Klinknaben mit differentialartiger Wirkung angebaut werden.

Die Montage der beiden Schaltnaben ist aus nebenstehender Abbildung ersichtlich.

Wird der Schaltfinger mittels des Schalthebels (Bild 2) in der Schaltkulisse (Bild 3) nach innen unten gestellt, ist der Antrieb des Triebrades ausgeschaltet, nach oben aussen, eingeschaltet.

Soll nach links gedreht werden, muss das linke Rad, nach rechts, das rechte Rad ausgeschaltet werden.

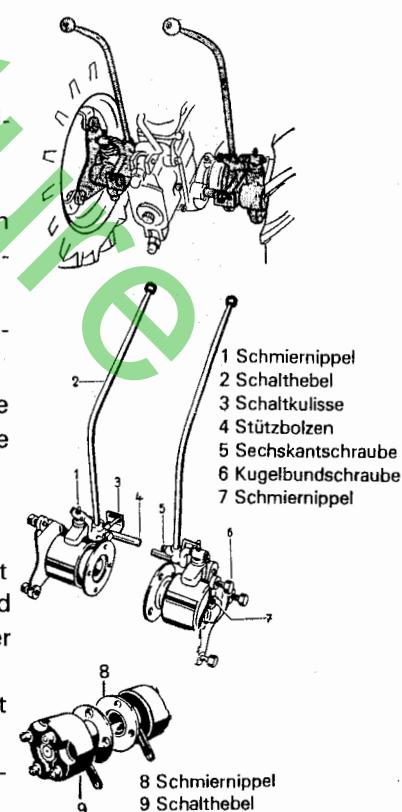
Wird der Holm um 180° gedreht (Motor in Fahrtrichtung hinten) dann müssen auch die beiden Schalthebel (Bild 2) gedreht werden. Dies kann nach Lösen der Sechskantschraube (Bild 5) erfolgen.

Die Montage der Klinknaben ist sinngemäss die gleiche wie bei den Schaltnaben.

Wenn der Schalthebel (Bild 9) an beiden Klinknaben nach vorn (in Fahrtrichtung) gelegt wird, ist volle differentialartige Wirkung gegeben. Bei Mittelstellung des Schalthebels sind beide Triebräder starr mit der Radachse verbunden und es wird eine Wirkung wie bei einer Differentialsperrre erzielt.

Wird ein Hebel nach rückwärts gelegt, wird das betreffende Rad bei der Vorwärtsfahrt nicht mehr angetrieben. Die Maschine kann also um dieses Rad geschwenkt werden.

Schalt- bzw. Klinknaben ab und zu mit einer Fettpresse an den Schmiernippeln abschmieren.



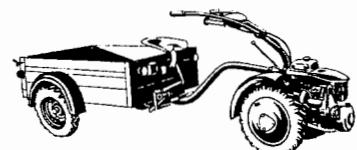
Verwendungsmöglichkeiten des Einachsschleppers

Fahren mit Anhänger

Erforderliche Zusatzgeräte: 1 Paar Schaltnaben Art. 2419 011, 1 Paar Triebräder mit Luftbereifung 4,00 - 12 AS Art. 2491 011, 1 Paar Kotflügel Art. 2424 011, 1 Anhänger Art. 2481 201 oder 2481 211, 1 Paar Radgewichte Art. 2421 011.

Montage

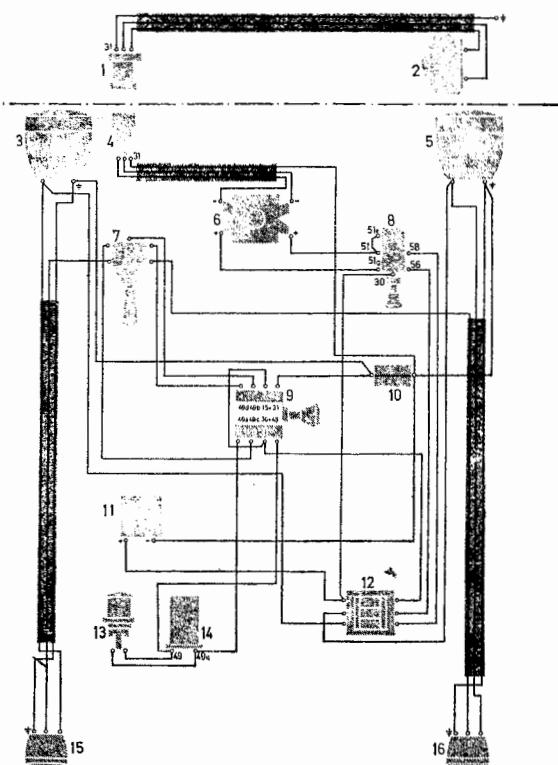
1. Schaltnaben und Triebräder anschrauben (Beschreibung siehe Seite 14).
2. Radgewichte in die Triebräder einsetzen und festschrauben.
3. Kotflügel befestigen.
4. Anhänger ankuppeln, Steckbolzen einführen und mit Bügelfeder sichern.
5. Verbindungskabel in die Steckdose der Maschine stecken.
Kontrolle der Beleuchtungs- und Blinkanlage.



Fahren

- a) Prüfen ob die Fuss- und Feststellbremse am Anhänger funktionsfähig ist.
- b) Reifenluftdruck öfters prüfen = 2,5 bar.
- c) Beachtung des vorgeschriebenen Ladegewichtes des Anhängers; vermeiden Sie jegliche Überlastung.
- d) Beim Fahren mit dem Anhänger darf das Frästriebewerk nicht angebaut sein.
Der Anhänger ist mit einer ausreichend dimensionierten Innenbackenbremse versehen, die das Fahrzeug einschließlich Ladung auch bei Steilabfahrten absolut sicher zum Stehen bringt.
Bei Steilabfahrten 2. Gang einlegen!
- e) Bei Bergabfahrten (nur Maschine mit angebautem Zweitakt-Motor) ist in kurzen Abständen der Gas-Regulierhebel zu betätigen, damit der Motor genügend Schmierung erhält. Bei Unterlassung besteht die Gefahr, dass der Motor mangels Schmierung defekt wird.
- f) **Bergab niemals in Leerlauf fahren!**

Schalschema für Anhängerbeleuchtung



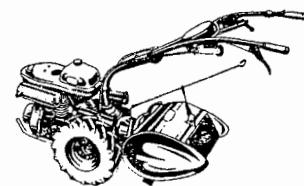
- 1 Steckdose
- 2 Lichtmaschine
- 3 Scheinwerfer links
- 4 Stecker
- 5 Scheinwerfer rechts
- 6 Gleichrichter
- 7 Schalter für Fahrt-richtungsanzeige
- 8 Zuglichtschalter
- 9 Warnblinkschalter
- 10 Leitungsverbinde
- 11 Batterie
- 12 Sicherungsdoze mit 3 Sicherungen
- 13 Kontrolllampe für Blinkleuchten
- 14 Blinkgeber
- 15 Blinkschlussleuchte links
- 16 Blinkschlussleuchte rechts

Hacken

Erforderliche Zusatzgeräte: 1 Paar Triebräder mit Luftbereifung 3,50 - 8 AS Art. 2490 011 oder 1 Paar Eisentreibräder Art. 1612 011, 1 Hack- und Frästriebe werk Art. 2401 011, 1 Hack- und Fräseinrichtung Art. 2405 011 - 2409 011 (je nach gewünschter Arbeitsbreite).

Montage

1. Gummi- oder Eisentreibräder anschrauben.
2. Hacktriebwerk anflanschen. Darauf achten, dass beide Anschlussflächen sauber sind.
Beide Hutmuttern gleichmäßig festziehen.
3. Hackwerkzeuge aufstecken und festschrauben.
4. Schutzhaut aufsetzen und in gewünschter Hacktiefe festschrauben. Die Schutzhaut ist für die Arbeitstiefe so einzustellen, dass nur der in das Erdreich eindringende Teil der Arbeitsteile (Hackmesser) unabgedeckt bleibt!
5. Schaltstange für das Hacktriebwerk in die Halterung auf der Schutzhaut einführen und am Schalthebel für die Zapfwelle (Bild 13, Seite 6, bzw. Bild 2, Seite 7) einhängen.



Arbeiten

- a) Schalthebel für die Gangschaltung (Bild 8, Seite 9, bzw. Bild 4, Seite 9) auf Leerlauf stellen; Hacktriebwerk ausschalten.
- b) Motor anwerfen (siehe Beschreibung auf Seite 12).
- c) Schalthebel (Bild 9, Seite 9, bzw. Bild 4, Seite 9) auf Vorwärtsfahrt schalten.
- d) Hacktriebwerk einschalten, dazu Schaltstange nach vorn schieben (siehe Beschreibung Seite 11).
- e) Handhebel für die Motorkupplung ziehen, gewünschten Gang schalten, Handhebel langsam loslassen und gleichzeitig Gas geben.

Achtung! Maschine läuft vorwärts und Hackwerkzeuge drehen sich!

Bei allen Arbeiten an den Hackwerkzeugen ist der Motor stillzusetzen. Das Reinigen soll möglichst nicht mit der Hand, sondern mit einem geeigneten Gegenstand erfolgen.

Nach Reinigung der Hackwerkzeuge, nach Reparatur oder nach Umrüstung ist die Schutzhaut unverzüglich wieder anzubringen.

Pflege und Wartung

Beim Hacktriebwerk ist noch zu beachten, dass immer genügend Getriebeöl eingefüllt ist. Notwendig sind 0,5 Liter **Getriebeöl ST 80**. Die Kontrolle erfolgt in der Weise, dass das Hacktriebwerk auf die Anflanschseite gestellt wird und der Ölspiegel nach Entfernen des Ölstopfens in der Öffnung zu sehen ist.

Mähen

Erforderliche Zusatzgeräte: 1 Paar Gummitriebräder 3,50 - 8 AS Art. 2490 011 oder 4,00 - 12 AS Art. 2491 011, 1 Mähseinrichtung Art. 2446 011, 1 Messerbalken Art. 2747 061 - 961 (je nach Ausführung).

Montage

1. Mähseinrichtung vormontieren:

Nachstehende Arbeiten müssen nur bei der Neuanschaffung durchgeführt werden, da später die Mähseinrichtung samt Messerbalken abgestellt wird.

- a) Schutzhaut (Bild 6, Seite 17) abnehmen.
- b) 4 Flachbundmuttern am Messerbalken abschrauben, Verstellplatten (2) einlegen, Lage je nach den an der Maschine montierten Gummitriebrädern!
Bei Verwendung der Gummitriebräder **3,50 - 8 AS** muss die **dicke** Seite der Verstellplatte nach **vorn**, bei Verwendung der Gummitriebräder **4,00 - 12 AS** nach **hinten** zeigen.
- c) Mähwerk auf die 4 Balkenschrauben am Messerbalken aufsetzen, dabei darauf achten, dass der Kurbelstein am Mähwerk zwischen die beiden Backen am Messermitnehmer zu liegen kommt. (Entweder durch Verschieben des Mähmessers oder durch Drehen der Messerkurbel nachhelfen). Der Schmiernippel auf dem Kurbelstein muss oben sein. Die 4 Flachbundmuttern gleichmäßig aufschrauben und satt anziehen.
- d) Grasverteiler auf den Messermitnehmer schrauben.
- e) Schwadbleche, wenn vorhanden, anschrauben. Darauf achten, dass Kronenmuttern nur soweit eingeschraubt werden, bis sich der Splint einführen lässt.



1 Balkenträgerrohr
2 Verstellplatte

2. Gummiräder montieren.
3. Den Lenkholt an der Maschine schwenken, so dass der Motor in Fahrtrichtung gesehen hinten ist.
(Siehe Beschreibung auf Seite 11)
4. Mähwerk anflanschen.
Darauf achten, dass beide Anschlussflächen (an Maschine und am Mähwerk) sauber sind. Hutmuttern gleichmäßig anziehen.
5. Schaltstange (Bild 1) in Schalthebel für die Zapfwelle (Bild 13, Seite 6, bzw. Bild 2, Seite 7) und in Schaltstangenführung eindrücken.
6. Schutzaube (Bild 6) in vordere Halterung am Triebkopf einführen und in hintere Halterung (Bild 3) eindrücken.
7. Seilzug für Zapfwellenschaltsperre aushängen (siehe Beschreibung auf Seite 11).

Arbeiten

Durch die Schwenkung des Lenkhols um 180° befindet sich jetzt die Gangschaltung links und die Schaltung für die Fahrtrichtung rechts am Lenker.

1. Nachprüfen, ob
 - a) Schalthebel für die Gangschaltung auf Leerlauf,
 - b) Schalthebel für die Fahrtrichtung auf vorwärts,
 - c) Schalthebel für die Zapfwelle ausgeschaltet ist.
2. Motor anwerfen (siehe Beschreibung auf Seite 12).

3. Handhebel für die Motorkupplung ziehen,
 1. oder 2. Gang schalten (je nach vorliegenden Arbeitsbedingungen),
 - Mähwerk einschalten, also Schaltstange nach hinten ziehen,
 - Handhebel langsam loslassen und gleichzeitig Gas geben.

Die Maschine fährt vorwärts und das Messer im Messerbalken bewegt sich.

4. Nach Beendigung der Mäharbeit oder bei Verstopfungen auf Leerlauf schalten. Hierbei bleibt die Maschine stehen und das Messer läuft weiter. Messerbalken wird sauber geschüttelt.

Achtung! Wenn während des Mähens der Messerbalken gereinigt werden muss, dann ist aus Sicherheitsgründen vorher der Motor stillzusetzen.

Besonders beachten:

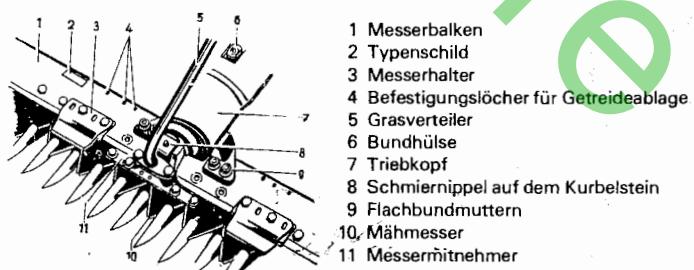
Nach etwa 1/2-stündiger Arbeit alle Schrauben und Muttern am Mähwerk und Mähbalken nachziehen (besonders an der Balkenbefestigung, am Messermitnehmer und am Mähwerkanschluss).

Etwa alle 2 Stunden den Kurbelstein schmieren, gleitende Teile am Mähmesser einölen.

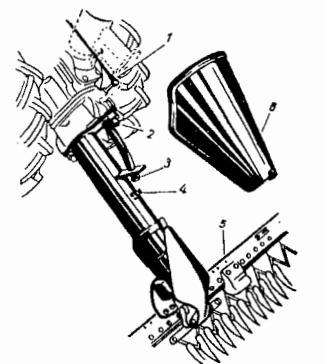
Beendigung der Arbeit

Der Abbau der Mäheinrichtung erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Aufbau. Es ist jedoch zweckmäßig, den Mähbalken am Mähwerk zu belassen um unnötige Montagearbeiten zu sparen.

Auswechseln des Mähmessers



- a) Motor abstellen!
- b) Messermitnehmer (11) samt Grasverteiler (5) abschrauben.
- c) Mähmesser (10) seitlich herausschieben. (Nicht mit der Hand) „Verletzungsgefahr“, sondern mit einem geeigneten Gegenstand.
- d) Montage des neuen Mähmessers sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge.
- e) Gängigkeit des neuen Messers durch Drehen des Motors über den Reversierstarter (**Zündkerzenstecker abnehmen**) überprüfen; darauf achten, dass alle Messerhalter (3) richtig sitzen. Siehe hierzu auch „Einstellung der Messerführung“.



1 Schaltstange - Schalthebel
 2 Hutmutter auf der Augenschraube
 3 Verstellsschraube für Schutzaube
 4 Verschluss-Stopfen
 5 Messerbalken
 6 Schutzaube

Einstellung der Messerführung

Im Laufe der Zeit lässt die Güte der Mäharbeit infolge ungleichmässiger Abnutzung an den Messerführungen nach. Dieser Mangel kann durch Nachstellen behoben werden.

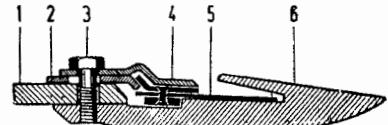
Dies geschieht wie folgt:

- a) Messerbalken reinigen und einölen, damit sich das Mähmesser leicht bewegen lässt.
- b) Sechskantschrauben (3) der Messerhalter (4) lösen.
- c) Je nach Abnutzung Ausgleichplatten zwischen Messerhalter und Reibeplatte (2) entfernen.
- d) Sechskantschrauben (3) soweit anziehen, dass sich die Reibeplatte (2) gerade noch von Hand vorschieben lässt.
Darauf achten, dass die Reibeplatte gleichmäßig gegen die Führungsleiste des Mähmessers (5) gedrückt wird.
- e) Sechskantschrauben (3) anziehen.

- f) Vorgang mit allen Messerhaltern (4) wiederholen.
- g) Nach Beendigung dieser Arbeit Gängigkeit des Mähmessers prüfen. Es darf weder zu stramm gehen, noch darf es sich durch Druck auf den Grasverteiler von den Fingerplatten abheben.

Schnitt durch einen Messerhalter

- 1 Balkenrücken
2 Reibeplatte
3 Sechskantschraube
4 Messerhalter
5 Mähmesser
6 Doppelfinger



Pflege und Wartung des Mähwerkes

Vor jedem Mähen ist mit einer Fettpresse Schmierfett in den Schmiernippel des Kurbelsteines einzupressen.

In das Mähwerkgetriebe sind ca. 500 g Getriebefliestfett eingefüllt.

Die Erneuerung dieses Fettes ist einmal jährlich, zweckmässigerweise jeweils vor Beginn der neuen Mähsaison durchzuführen. Das alte Fett wird durch Spülen mit Petroleum oder Dieselöl entfernt. Die Überholungsarbeit geschieht am besten durch die zuständige AGRIA-Vertretung, wobei es ratsam ist, auch gleich den Messerbalken mitzugeben. Damit haben Sie dann die grösstmögliche Sicherheit, während der Mähsaison eine gut funktionierende Mäheinrichtung zu besitzen.

Alle Schrauben und Muttern sind häufig auf festen Sitz zu überprüfen und im Bedarfsfalle nachzuziehen.

Betriebsstörungen und ihre Beseitigung

Störungen an Maschine oder am Motor, welche einen grösseren Eingriff erforderlich machen, immer durch eine AGRIA-Kundendienststelle oder durch eine gute Fachwerkstatt, welche über die erforderlichen Werkzeuge verfügt, beheben lassen. Ein unsachgemässer Eingriff kann nur schaden.

A Motor springt nicht an

a) Kein Kraftstoffzulauf, weil

1. Kein Kraftstoff im Tank
2. Kraftstoffhahn geschlossen oder verschmutzt
3. Kraftstoffleitung verstopft oder geknickt
4. Schwimmernadel klemmt

b) Kein zündfähiges Gemisch, weil

1. Wasser im Vergaser
2. Düsen verstopft
3. Gemisch durch undichten Schwimmer überfettet
4. Starterklappe nicht geschlossen (für Kaltstart) oder nicht geöffnet (für Start bei warmem Motor) (nur Viertakt-Motor)
5. Falschluft durch losen Vergaser oder Ansaugleitung

c) Keine Zündung vorhanden, weil

1. Zündkerze äusserlich nass
2. Zündkerze verölt, nass, überbrückt oder beschädigt
3. Zündkabel lose oder gerissen
4. Unterbrecherknopf hat Kontakt
5. Kurzschluss am Unterbrecherknopfkabel
6. Unterbrecherkontakt verölt, nass oder verschmort
7. Zündspule fehlerhaft
8. Kondensator beschädigt

d) Keine Kompression vorhanden, weil

1. Ventile zu wenig Spiel haben (nur Viertakt-Motor)
2. Ventile in den Ventilführungen klemmen (nur Viertakt-Motor)
3. Ventile undicht (nur Viertakt-Motor)
4. Ventilfeder gebrochen (nur Viertakt-Motor)
5. Zylinderkopf lose oder Dichtung beschädigt
6. Kolbenringe beschädigt
7. Kolben und Zylinder zu stark ausgelaufen

B Sonstige Motorstörungen

a) Motor arbeitet unregelmässig, weil

1. Starterklappe geschlossen (nur Viertakt-Motor)
2. Vergaser überläuft, weil der Schwimmernadelsitz verunreinigt, ausgeschlagen oder der Schwimmer undicht ist
3. Reglergestänge klemmt (nur Viertakt-Motor)
4. Luftfilter verschmutzt ist
5. Die Kompression zu gering ist (siehe unter A, Punkt d)
6. Zündkabel lose oder beschädigt
7. Unterbrecherkontakte verölt oder verschmort

b) Motor klingelt bei Vollgaslaufen unter Last, weil

1. Motor zuviel Frühzündung hat
2. Im Verbrennungsraum eine zu grosse Ölkohleschicht vorhanden ist
3. Zündkerze nicht dem vorgeschriebenen Wärmewert entspricht
4. Motor zu heiss wird (siehe unter B, Punkt d)

c) Motor knallt oder patscht in den Vergaser, weil

1. Motor zu wenig Kraftstoff erhält
2. Zündkerze glüht, weil falscher Wärmewert
3. Motor falsche Luft erhält
4. Wasser im Vergaser
5. Ventile undicht (nur Viertakt-Motor)
6. Ventilfedern lahm (nur Viertakt-Motor)
7. Zündung verstellt

d) Motor wird zu heiss, weil

1. Kühlflutteintritt oder Kühlrippen des Zylinders verschmutzt
2. Zündung verstellt
3. Motor zu wenig Kraftstoff erhält