

**NATIONALE VOLKSARMEE
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK**

UB-Nr.: 97/72

A 068/1/101

**Mobilkran -bagger T 174
Beschreibung und Nutzung**

1972

**NATIONALE VOLKSARMEE
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK**

Lit.-Nr.: 87/72

Inhalt: 72 Blatt

2 Beilagen

A 068/1/101

Mobilkran -bagger T 174

Beschreibung und Nutzung

1972

Die Anleitung 068/1/101 - Mobilkran -bagger T 174, Beschreibung
und Nutzung - tritt am 01. 06. 1972 in Kraft.

Berlin, den 02. 06. 1972

Chef der Verwaltung
Spezialbauten

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Allgemeine Bestimmungen	11
2. Beschreibung	13
2.1. Technische Angaben	13
2.2. Unterwagen	17
2.2.1. Allgemeines	17
2.2.2. Fahrgestell	17
2.2.3. Hinterachse	17
2.2.4. Vorderachse	18
2.2.5. Winkeltrieb und Verteilergetriebe	20
2.2.6. Drehkranz	20
2.3. Oberwagen	20
2.3.1. Allgemeines	20
2.3.2. Motor	23
2.3.3. Fahrwerkgetriebe	23
2.3.4. Drehwerk und Antrieb der Radialkolbenpumpe	23
2.3.4.1. Allgemeines	23
2.3.4.2. Fliehkrperkupplung	26
2.3.4.3. Wendegertriebe des Drehwerkes	26
2.3.4.4. Untersetzungsgetriebe des Drehwerkes mit Überlestkupplung	27
2.3.4.5. Bandbremse	28
2.3.5. Stützbock, Auslegeranschlußstück und Gegengewicht	28
2.3.6. Hydraulikanlage	29
2.3.6.1. Allgemeines	29
2.3.6.2. Radialkolbenpumpe	31
2.3.6.3. Arbeitszylinder	32
2.3.6.4. Wegeventile	32

	Seite
2.3.6.5. Druckbegrenzungsventil	32
2.3.6.6. Halteventil	35
2.3.6.7. Hydraulikölbehälter	36
2.3.7. Lenkung	37
2.3.8. Fahrwerksbremse	39
2.3.9. Fahrerhaus und Bedienungseinrichtungen, Heizung und Belüftung	43
2.3.9.1. Fahrerhaus und Bedienungseinrichtungen	43
2.3.9.2. Heizung und Belüftung	43
2.3.10. Kraftstoffbehälter	44
2.3.11. Elektrische Anlage	45
2.4. Ausleger und Arbeitswerkzeug	51
2.4.1. Allgemeines	51
2.4.2. Ausleger	52
2.4.3. Lasthaken	54
2.4.4. Zweischalengreifer - Grundgerüst	55
2.4.5. Schalengreifer	56
2.4.6. Hochlöffelbagger	62
2.4.7. Hochlöffelbagger mit Schwenkschaufel	64
2.4.8. Tieflöffelbagger	65
2.4.9. Tieflöffelbagger mit Dränlöffel	68
2.4.10. Tieflöffelbagger mit Grabenfülleinrichtung	68
3. Nutzung	71
3.1. Sicherheitsbestimmungen	71
3.2. Montage und Demontage	74
3.2.1. Umbau von Kranbetrieb auf Tieflöffelbetrieb - Umbausatz 1531	74
3.2.2. Umbau von Tieflöffelbetrieb auf Kranbetrieb - Umbausatz 3115	78

	Seite	
3.2.3.	Umbau von Kranbetrieb auf Hochlöffelbetrieb - Umbausatz 1551	79
3.2.4.	Umbau von Hochlöffelbetrieb auf Kranbetrieb - Umbausatz 5115	80
3.2.5.	Umbau von Tieflöffelbetrieb auf Hochlöffelbetrieb - Umbausatz 3151	81
3.2.6.	Umbau von Hochlöffelbetrieb auf Tieflöffelbetrieb - Umbausatz 5131	82
3.2.7.	Anbau der Arbeitswerkzeuge	83
3.2.8.	Wechseln der Schalen am Greifergrundgerüst	83
3.2.9.	Umhängen der Arbeitszylinder am Auslegeranschlußstück	86
3.2.10.	Anschluß der Hydraulikleitungen	86
3.2.11.	Einbau des Halteventils am Zylinder des Auslegerunterarms mit Sicherheitseinrichtung	88
3.2.12.	Ausbau des Federbeins von der Spezial-einrichtung Tieflöffel	88
3.2.13.	Sicherung der Pleuelstange	88
3.3.	Bedienung	89
3.3.1.	Inbetriebnahme	89
3.3.2.	Außerbetriebnahme	89
3.3.3.	Verteilergetriebe	90
3.3.4.	Differentialsperre	91
3.3.5.	Drehwerk	91
3.3.6.	Hydraulikanlage	92
3.3.7.	Hochlöffel	93
3.3.8.	Schwenkschaukel	94
3.3.9.	Tieflöffel	95
3.3.10.	Dränlöffel	98
3.3.11.	Kranbetrieb	98
3.4.	Transport auf der Straße	101

	Seite	
3.5.	Wartung	105
3.5.1.	Allgemeines	105
3.5.2.	Durchsicht vor dem Einsatz	105
3.5.3.	Wartung während des Einsatzes	105
3.5.4.	Wartung nach dem Einsatz	106
3.5.5.	Wartung Nr. 1	106
3.5.6.	Wartung Nr. 2	107
3.5.7.	Wartungsarbeiten zur Vorbereitung auf die jeweilige Nutzungsperiode	107
3.5.8.	Wartungsarbeiten zur Vorbereitung auf die kurzfristige Aufbewahrung (< 4 Wochen)	108
3.5.9.	Wartungsarbeiten zur Vorbereitung auf die langfristige Aufbewahrung	108
3.5.10.	Wartungsarbeiten	109
3.5.10.1.	Einstellen der Doppelnabenwendekupp- lung des Drehwerkes	109
3.5.10.2.	Einstellen der Drehwerkbremse	110
3.5.10.3.	Entlüften und Einstellen der Hand- bremse	111
3.5.10.4.	Nachstellen der Fußbremse	113
3.5.10.5.	Wartung der Bremsanlage	113
3.5.10.6.	Wartung der Fahrkupplung	113
3.5.10.7.	Wartung der Servo-Lenkung	115
3.5.10.8.	Wartung der Lenkung	115
3.5.10.9.	Wartung der Pendelachsen	115
3.5.10.10.	Ölwechsel und Entlüften	115
3.5.10.11.	Wartung der Hydraulikanlage	117
3.5.10.12.	Entlüften der Hydraulikanlage	120
3.5.10.13.	Wartung der Pfliehkörperkupplung	120
3.5.10.14.	Wartung der Getriebe	121
3.5.10.15.	Reifenpflege	123

	Seite
3.5.11. Schmierplan	124
3.6. Mögliche Störungen und deren Beseitigung	134

Beilagen

Beilage 1 Bilder 2.30 bis 2.32

Beilage 2 Bilder 3.2 bis 3.4

1. Allgemeine Bestimmungen

Der Mobilkran -bagger T 174¹⁾ ist ein selbstfahrendes und vollhydraulisch arbeitendes Hebezeug für Kran- und Baggerarbeiten. Ein allradangetriebenes Räderfahrwerk mit selbstsperrenden Pendelausgleich in den Vorderrädern und hydraulischer Lenkhilfe garantieren eine gute Geländegängigkeit. Vom luftgekühlten 2-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor geht der Kraftfluß über ein Viergangwechselgetriebe mit Rückwärtsgang und Ausgleichgetriebe mit Differentialsperre zu den vier Rädern. Auf einer in beiden Richtungen drehbaren Plattform befinden sich die Motorkabine, die Fahrerkabine und der Stützbock für den Knickausleger. In der heizbaren Fahrerkabine sind alle Bedienungseinrichtungen und Überwachungsinstrumente übersichtlich untergebracht. Zur Geräuschdämmung sind die Kabinenwände mit einem schalldämpfenden Belag versehen. An ein Greifergrundgerät können je nach Bedarf die einzelnen Elemente, wie Greiferschalen usw., montiert werden. Bei der Umrüstung für die jeweilige Verwendung braucht das Grundgerät (Unter- und Oberwagen, ohne Ausleger und Arbeitsgerät) nicht verändert zu werden. Auslegeroberarm sowie Auslegerunterarm sind für Kran und Bagger verwendbar. Mobilbagger im Sinne der ABAC/1 ist das Gerät, wenn es mit Schalen- oder Polypgreifer, Hoch- oder Tiefbüffel ausgerüstet ist und zum Lösen, Bewegen und Laden von Erdstoff und sonstigen Schüttgütern eingesetzt wird.

Der Greifereinsatz gehört zum Kranbetrieb, da mit den Schalengreifern kaum eine wirksame Baggerarbeit (z.B. Losreißen gewachsenen Bodens) erreicht werden kann. Die Belastung des Gerätes bei maximaler Greiferfüllung entspricht beim 2-Schalen- oder Mehrschalengreifereinsatz mehr dem Kranbetrieb, als dem Baggerbetrieb. Deshalb ist auch das Lastdiagramm für Kranbetrieb zu beachten.

Nach den Bestimmungen der ASAO 908/1 ist das Gerät Überwachungspflichtig. Vor der Inbetriebnahme ist es bei der zuständigen technischen Überwachung anzumelden. Die Anmeldung erfolgt durch Übersendung der entsprechenden Durchschrift aus dem Service-Scheckheft nach einer ordnungsgemäßen Übergabe des Gerätes.

¹⁾ Im weiteren als Gerät bezeichnet.

Von einem Sachkundigen für Hebezeuge sind in 6-monatigen Abständen Revisionen und von der technischen Überwachung regelmäßige Prüfungen vorzunehmen.

Zusätzlich hat die technische Überwachung Revisionen entsprechend der ASAO 908/1 § 9 nach jedem Umbau von Baggerbetrieb (Tiefelöffel, Hochelöffel) auf Kranbetrieb (Lesthaken, Greifer) vorzunehmen. Besonders sind die vom Umbau betroffenen Baugruppen zu überprüfen. Die auf Kranbetrieb eingestellten Drosseln sind wieder mit Plombenlock zu markieren.

Das Gerät darf nur von Personen im Alter über 18 Jahre bedient werden.

Der Kran- bzw. Baggerführer²⁾ muß die Fahrerlaubnis Klasse 3 und die Bedienungsberechtigung für das Gerät besitzen sowie mit der Bedienungsanleitung und den festgelegten ASAO vertraut sein.

2) Im weiteren nur Baggerführer genannt.

2. Beschreibung

2.1. Technische Angaben

Ausgabe des Grundgeräts

Länge	4 150 mm
Breite	2 500 mm
Höhe (Arbeitszylinder eingefahren)	2 800 mm

Ausgabe des Grundgeräts mit hydraulischem Ausleger in Transportstellung

Länge	6 800 mm
Breite	2 500 mm
Höhe	3 200 mm

Massangaben

Grundgerät		6 000 kg
Grundgerät mit hydraulischem Ausleger und Lasthaken		7 200 kg
Hydraulisches Greifergrundgerät		200 kg
Greiferschalensatz	0,63 m ³	265 kg
Greiferschalensatz	0,32 m ³	212 kg
Greiferschalensatz	0,16 m ³	154 kg
Tief- und Hochlöffel	0,23 m ³	344 kg
Tief- und Hochlöffel	0,22 m ³	285 kg
(Rundscheide)		
Schwenkschaufel, kombiniert	0,25 m ³	300 kg
Dränlöffel	0,16 m ³	215 kg
Lasthaken		17 kg

Leistungsangaben

Zulässiges Lastenmoment	6,3 Mpa
Tragkraft abhängig von der Ausladung	bis 2 Np
Maximale Hubhöhe mit Lasthaken	6 850 mm
Maximale Hubhöhe mit Greifer	5 900 mm
Größte Ausschütthöhe (Hochlöffel)	6 000 mm
Größte Ausschütthöhe (Schwenkschaufel)	4 800 mm
Größte Ausschütthöhe (Tieflöffel)	3 700 mm
Größte Höhe (Dränlöffel)	3 700 mm
Größte Tiefe unter Flur mit Lasthaken	1 100 mm
Größte Tiefe unter Flur mit Greifer	2 000 mm

Grabtiefe unter Flur (Hochlöffel)	600 mm
Grabtiefe unter Flur (Schwenkschaufel)	750 mm
Grabtiefe unter Flur (Tieflöffel)	2 250 mm
Grabtiefe unter Flur (Dränlöffel)	2 200 mm
Größte Grabweite (Hochlöffel)	6 400 mm
Größte Grabweite (Schwenkschaufel)	6 550 mm
Größte Grabweite (Tieflöffel)	5 800 mm
Größte Grabweite (Dränlöffel)	5 500 mm
Grabweite bei größter Grabtiefe (Dränlöffel)	3 400 mm
Ausschnittweite bei größter Ausschütthöhe (Hochlöffel)	3 600 mm
Ausschnittweite bei größter Ausschütthöhe (Schwenkschaufel)	3 400 mm
Ausschnittweite bei größter Ausschütthöhe (Tieflöffel)	5 900 mm
Ausladung bei größter Höhe (Dränlöffel)	5 800 mm
Größte Grabhöhe (Tieflöffel)	4 400 mm
Größte Reichweite (Tieflöffel)	6 300 mm
Grabweite bei größter Grabtiefe (Tieflöffel)	3 300 mm
Maximale Hubgeschwindigkeit	0,9 m/s
Maximale Senkgeschwindigkeit	0,9 m/s
Maximale Greiferöffnungszeit für hydraulischen Zweischalgreifer	1,5 s
Maximale Greiferschließzeit für hydraulischen Zweischalgreifer	0,84 s
Umchlagleistung bei Sand	bis 100 t/h
Steigfähigkeit (Feldwege ohne Allredantrieb)	bis 20 %
Steigfähigkeit (Feldwege mit Allredantrieb)	bis 35 %
<u>Fahrwerk und Unterwagen</u>	
Fahrgeschwindigkeiten in	
I. Gang	2,8 km/h
II. Gang	5,5 km/h
III. Gang	9,9 km/h
IV. Gang	16,8 km/h
Rückwärtsgang	3,4 km/h
Schleppgeschwindigkeit maximal	20,0 km/h

Triebachse vorn und hinten	in allen Gängen einschaltbar durch einen Hebel am Verteilergetriebe				
Differential vorn und hinten	Kegelraddifferential; hinten mit hydraulisch ein- und ausschaltbarer Differentialsperre				
Radstand	2 350 mm				
Spurweite vorn und hinten	2 120 mm				
Vorspur	+ 0				
Bodenfreiheit an der Hinterechse	390 mm				
Bodenfreiheit an der Vorderachse	360 mm				
Hinterechse	Starrachse, am Rahmen angeschraubt				
Vorderradaufhängung	mittels querliegender Dreiecklenker und hydraulischen Tauchkolben, Höhenausgleich beiderseitig 80 mm				
Handbremse	hydraulisch auf alle vier Räder wirkend, Innenbackenbremse				
Fußbremse	Getriebeklemme, Innenbackenbremse				
Bereifung vorn und hinten (einfach)	12,5 - 20 EM				
Luftdruck, vorn und hinten (Überdruck)	3,0 kp/cm ²				
Spezifischer Bodendruck	2,5 kp/cm ²				
Drehkreis	zweireihiger, innenverzahnter Kugeldrehkreis				
Lenkung	mechanische Lenkkraftübertragung auf achschenkelgelenkte Vorderräder mit Lenkkraftunterstützung durch hydraulische Servo-Lenkung				
Hydraulikpumpe der Servo-Lenkung	<table border="0"> <tr> <td>Wörmernenge</td> <td>10 l/min</td> </tr> <tr> <td>Druck</td> <td>60 kp/cm²</td> </tr> </table>	Wörmernenge	10 l/min	Druck	60 kp/cm ²
Wörmernenge	10 l/min				
Druck	60 kp/cm ²				
Kleinster Wenderadius	etwa 6,5 m				

Oberwagen

Oberwagen-Drehzahl (bei voller Motordrehzahl)
Schwenkbereich

4,8 U/min

Drehwerkantrieb
Transportsicherung

fortlaufend 360°
Richtungswechsel durch
Doppelnabenwendekupplung
abschaltbar
Verzurrung zwischen Ober-
und Unterwagen durch ein in
den Drehkreis einfahrbares
Zahnsegment

Masse des Gegengewichtes
Inhalt des Kraftstofftanke

465 kg
etwa 80 l

Hydraulikanlage

Hydraulikpumpe

Radialkolbenpumpe
A 100/160 TGL 10 868
100 l/min

Fördermenge bei einer Nenn-
drehzahl von 1 450 min⁻¹

160 kp/cm²
Einstellung des Sicherheits-
ventils 145 ± 3 kp/cm²
durch Druckregleinrichtung
mit Leistungsbegrenzung

Maximaler Betriebsdruck

Fördermengenregelung

Hydrauliköl
Hydro 50-10, TGL 17 542

Arbeitsmittel

etwa 150 l
Über sperr- und abschaltbare
Fliehkörperkupplung vom
Dieselmotor aus

Inhalt des Ölbehälters

Antrieb der Hydraulikpumpe

Elektrische Anlage

2 Scheinwerfer mit Abblendlicht

Je 35 W

1 Arbeitsscheinwerfer

35 W

2 Schlußleuchten

Je 5 W

Blinkanlage mit 4 Blinkleuchten

Je 15 W

1 Deckenleuchte

5 W

1 Handleuchte

15 W

1 Positionaleuchte

5 W

2 Begrenzungsleuchten

Je 5 W

4 Kontroll-Lampen

Je 2 W

1 Scheibenwischer

mit Pendelwischermotor

2 Akkumulatoren	je 12 V, 135 Ah
Bordspannung	12 V
1 Signalhorn	12 V

2.2. Unterswagen

2.2.1. Allgemeines

Der Unterswagen besteht aus

- den Fahrgestell
- der Hinterachse
- der Vorderachse
- dem Winkeltrieb und Verteilergetriebe sowie
- dem Drehkranz.

2.2.2. Fahrgestell

Hauptteil des Unterswagens ist das aus Blechprofilen zusammengesetzte Fahrgestell. An den beiden längs zur Fahrtrichtung liegenden Kastenträgern sind vorn und hinten die Flansche zur Aufnahme der Vorder- bzw. Hinterachse angebracht. Die Achskörper sind ebenfalls Kastenträger und demontierbar am Rahmen angeschraubt. Zwischen den beiden Achsträgern befinden sich das Winkelgetriebe und das für den Allradtrieb erforderliche Verteilergetriebe.

2.2.3. Hinterschae

Die Hinterachse ist eine Starrachse, in deren Inneren das Differential, der Portaltrieb, die Steckachsen und die Radlager angeordnet sind. Der Antrieb erfolgt vom Winkeltrieb aus über das Verteilergetriebe durch Kardanwelle zum Differential und von diesem durch Steckachsen über die Portaltriebe zu den Rädern.

Die Hinterachse ist mit einer vom Fahrerhaus aus hydraulisch ein- und ausschaltbaren Differentialsperre ausgerüstet.

2.2.4. Vorderachse

Die Vorderachse ist eine hydraulisch ausgleichende Pendelachse. Die Aufhängungen der beiden Vorderräder sind als hydraulische Zylinder ausgebildet, die über eine Schlauch-Rohr-Leitung miteinander verbunden sind. Beim einseitigen Überfahren eines Hindernisses erfolgt ein Ölgleich zwischen beiden Zylindern.

Durch die Drucksteigerung auf der Hindernisseite wird ein Teil des Öles von Tsuchkolben (Achsschenkelbolzen) aus dem Zylinder verdrängt und über das in der Verbindungsleitung befindliche Sperrventil in den Zylinder der anderen Radaufhängung gedrückt. Beim Durchfahren einer Senke durchläuft das Öl den umgekehrten Weg. Dadurch kann sich das Fahrgestell den Bodenebenheiten anpassen. Das Sperrventil hat bei Erreichen bestimmter Radlasten den Ölgleich zwischen den Pendelachszyklindern zu sperren und das Gerät mit vier festen Auflagepunkten die größtmögliche Standsicherheit zu verleihen. Demzufolge unterliegt das Sperrventil einer zweifachen Steuerung.

Erster einflußnehmender Faktor ist der in Pendelachssystem infolge der Belastung entstehende Druck. Je größer dieser wird, um so mehr neigt das Sperrventil zum Sperren. In zweiter Hinsicht wird das Sperrventil durch eine als Ring an Oberwagen angeschraubte Kurvenbahn, also abhängig von der Oberwagenstellung, gesteuert. Kurvenberg und Kurvental sind so angeordnet, daß der Ölgleich erst dann gesperrt wird, wenn sich der Schwerpunkt des belasteten Geräts über die theoretisch als Dreieck vorhandene Unterstützungsfläche hinaus bewegt. Bei in Fahrtrichtung stehendem Ausleger wird die Pendelachse nicht gesperrt. Zur horizontalen und vertikalen Führung der pendelnd und lenkbar aufgehängten Räder dienen beiderseits annähernd in Vorderachsmitte gelagerte Dreieckklenker sowie drehbar an Achsloch gelagerte Pendelachszyklindere. Die zweiteilige Spurstange liegt vor der Vorderachse und ist an ihren beiden inneren Anlenkungen mit der Lenk-Abschleppkupplung verbunden. Das Kegellrad-Differential für den Frontantrieb befindet sich im Mittelteil des Vorderachskörpers; es ist identisch mit dem der Hinterachse. Der Antrieb erfolgt von dem in Unterwegen angeordneten Verteilergetriebe über eine Kardanwelle und eine Sicherheitskupplung zum Differential und von diesem durch Doppelgelenkwellen zu den Rädern.

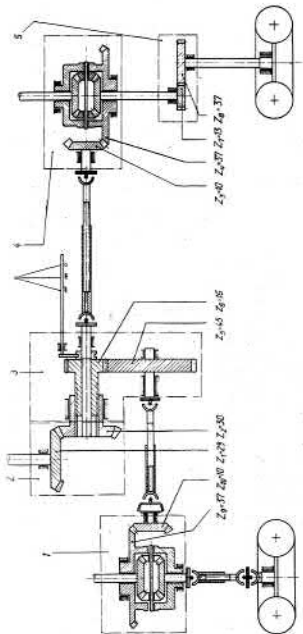


Bild 2.1 Getriebeplan für den Unterwagen

1 und 4 - Differentialgetriebe; 2 - Winkeltrieb; 3 - Verteilergetriebe; 5 - Forteltrieb

2.2.5. Winkeltrieb und Verteilergetriebe

Winkeltrieb und Verteilergetriebe sind zu einer Getriebegruppe zusammengefaßt (Bild 2.1). Sie befinden sich zwischen den beiden querliegenden Drehkransträgern des Unterwagens und haben das von den Fahrwerkgetrieben des Oberwagens und der Königswelle Übertragene Moment zu den Differentialen des allradgetriebenen Fahrgestells weiterzuleiten. Der mit Kreisbogenverzahnten Kegelrädern ausgerüstete Winkeltrieb übernimmt dabei die Umlenkung der Drehbewegung von der Vertikalen in die Horizontale. Am Verteilergetriebe erfolgt die Aufteilung in den Vorderachs Antrieb und den Hinterachs Antrieb. Durch eine Kupplung können die Schaltungen "Null" (0), "Hinterradtrieb" (A) gewählt werden.

2.2.6. Drehkranz

Der Drehkranz ermöglicht die Drehung des Oberwagens auf dem Unterwagen. Er besitzt zwei Kugelbahnen und ist zum Übertragen des Drehvorganges an seinem unteren Ring mit einer Innenverzahnung versehen.

2.3. Oberwagen

2.3.1. Allgemeines

Der Oberwagen besteht aus

- dem Motor
- dem Fahrwerkgetriebe
- dem Drehwerk und Antrieb der Radialkolbenpumpe
- dem Stützbock, Auslegeranschlußstück und Gegengewicht
- der Hydraulikanlage
- der Lenkung
- der Fahrwerkbrasse
- der elektrischen Anlage
- des Fahrerheus mit Bedienungseinrichtungen, Heizung und Belüftung
- dem Kraftstoffbehälter.

Alle Teile sind auf der aus Profilträgern bestehenden Plattform montiert.

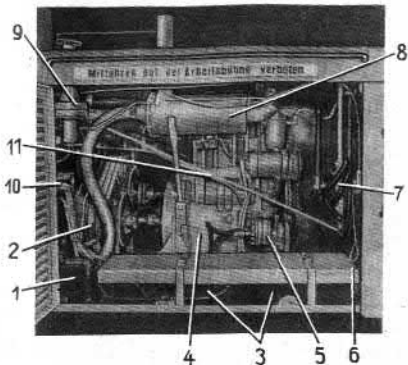


Bild 2.2 Getrieberaum, linke Seite

1 - Batterie Hauptschalter; 2 - Fliehkörperkupplung zum Arbeitsgetriebe-
 bestrang; 3 - Akkumulatoren; 4 - Motor; 5 - Zahnradpumpe der Ser-
 vo-Lenkung; 6 - Kraftstoffbehälter; 7 - Flügelpumpe; 8 - Wärme-
 taucher für Fahrerhausheizung; 9 - Frischluftgebläse; 10 - Batte-
 rie Hauptschalter; 11 - Zuganker

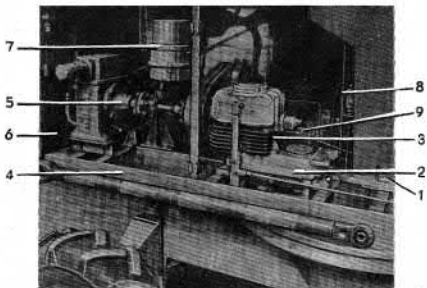


Bild 2.3 Getrieberaum, rechte Seite

1 - Stützbock; 2 - Drehwerk-Untersetzungs-Getriebe; 3 - Drehwerk-Wendegetriebe; 4 - Plattform; 5 - Radialkolbenpumpe; 6 - Ölbehälter; 7 - Ölbedlufilter; 8 - Fahrwerkkupplung; 9 - Schaltgetriebe

2.3.2. Motor

Als Antrieb für das Fahrwerk, das Drehwerk und die Hydraulikanlage wird der Motor 2 VD 14,5 12-0 SRL verwendet.

Er ist in Längsrichtung im Oberwagen eingebaut und treibt über die Zwischenwelle die Fahrwerkkupplung, das Wechselgetriebe und über den Winkeltrieb und die Königswelle die Getriebe im Unterwagen an (Bilder 2.2 bis 2.5). Ein durch Keilriemen getriebener zweiter Getriebestrang mit Drehwerk und Radialkolbenpumpe kann durch eine Kupplung der Kraftabgabe des Motors zugeschaltet werden. Beubeschreibung sowie Bedienungs- und Wartungsvorschriften zum Motor sind aus der Bedienungsanleitung für Dieselmotoren ersichtlich.

2.3.3. Fahrwerkgetriebe

Das Fahrwerkgetriebe besteht aus der Einscheibenkupplung (Trockenkupplung), dem Wechselgetriebe und dem Winkeltrieb mit dem Getriebe für die Lenkung.

Das Wechselgetriebe AON 14 (Getriebewerk Glauchau) ist mit vier Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang ausgerüstet. Die einzelnen Gänge werden durch Sieberäder bzw. Schiebemuffen geschaltet. Vom Wechselgetriebe erfolgt die Kraftübertragung durch eine Zwischenwelle zu den kreisbogenverzahnten Kegelrädern des Winkeltriebes. Die Abtriebswelle dieses Winkeltriebes leitet den Kraftfluß des Fahrtriebes zum Winkeltrieb im Unterwagen.

2.3.4. Drehwerk und Antrieb der Radialkolbenpumpe

2.3.4.1. Allgemeines

Drehwerk und Antrieb der Radialkolbenpumpe bestehen aus

- der Fliehkörperkupplung
- dem Wendegetriebe des Drehwerkes
- dem Untersetzungsgetriebe des Drehwerkes mit Überlastkupplung
- der Bandbremse.

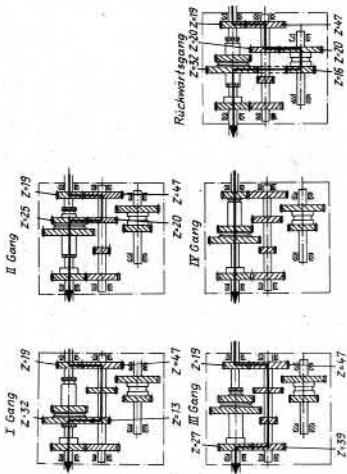


Bild 2.4 Getriebeplan zum Wechsellgetriebe