

# VARI®

## *GETRIEBE DSK-317.1/S*



### **Anweisungen**

## TECHNISCHE BESCHREIBUNG

**VERWENDUNG:** Das komplette, mit der Antriebseinheit PJGCV160/190 oder PJXP200 versehene Getriebe DSK-317.1/S samt Zubehör dient als universeller Einachsschlepper, der sowohl zu Beförderungszwecken, zum Pflügen und zur aktiven und passiven Bodenkultivierung (Nutzbarmachung) dient. Die Anhänger ANV-380/ANV-400 dienen zur Beförderung von Arbeits- und Anbaugeräten, Maschinen und Lasten bis zu einem Gewicht von 380 kg / 400 kg (inkl. Bediener).

Die Anbaugeräte werden am Geräteadapter (Stellkörper) NT-3 angeschlossen (der an der Geräteaufnahme BZN-002 angeschlossen wird), mittels dessen die korrekte Stellung der zur Arbeit verwendeten Anbaugeräte eingestellt werden kann, oder direkt in der Geräteaufnahme BZN-002.

Das Getriebe DSK-317.1/S verfügt über drei Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Die Motoreinheit PJGCV160/190 oder PJXP200 kann leicht und schnell am Getriebe an- und abgebaut werden. Dank dessen findet der Motor auch bei weiteren Geräten des VARI-Systems Anwendung.

Das Getriebe DSK-317.1/S mit Zugachse TN-Global, Anhängerkupplung Z-01 und der Geräteaufnahme BZN-002 bilden zusammen einen Einachsschlepper.

### VERWENDUNG DER EINZELNEN GRUPPEN:

**Getriebe DSK-317.1/S:** es ist die Basisgruppe des gesamten Kombigeräts. Am Getriebe lassen sich an die entsprechenden Aufnahmen/Aufhängungen die einzelnen Anbaugeräte anschließen. Am Flansch im oberen Bereich des Getriebes wird die Antriebseinheit aufgesetzt, die mittels Schnellspannern und Knebel am Flansch des Getriebegehäuses befestigt wird.

**Zugachse TN-Global:** wird an die Halbachsen des Getriebes montiert. Durch diese Verbindung entsteht ein Einachsschlepper, mit dem die nachstehend angeführten Arbeiten verrichtet werden können.

In Verbindung mit einem Einachshänger entsteht eine Arbeits- und Zugmaschine.

**Anhängerkupplung Z-01:** sie ist am Getriebe befestigt und dient zum Anhängen des Anhängers.

**Geräteaufnahme BZN-002:** sie besteht aus einer Aufhängung samt Gewichtsträger, einem Gewicht von 33 kg, dem Gewichtsträger und zwei Gewichten von jeweils 5 kg. Diese Geräteaufnahme dient zum Anschluss aller Arbeits-/Anbaugeräte des VARI-Systems. Die Gewichte dienen zur Beschwerung des Gerätes, wodurch sich die Zugkraft an der Achse erhöht, aber auch zur Balance des Gerätes bei der Arbeit mit allen Adaptern zur passiven Bodenkultivierung.

**TECHNISCHE ANGABEN**

<b>GETRIEBE DSK-317.1/S</b>	<b>Einheit</b>	<b>Wert</b>
Anzahl der Gänge	–	3 + 1R
Umdrehungen der Zapfwelle 1. Gang	s <sup>-1</sup>	29,1
Umdrehungen der Zapfwelle 2. Gang	s <sup>-1</sup>	97,1
Umdrehungen der Zapfwelle 3. Gang	s <sup>-1</sup>	127,8
Umdrehungen der Zapfwelle Rückwärtsgang	s <sup>-1</sup>	31,7
Radabstand	mm	610
Reifenabmessungen	engl. Zoll	5.00-12“
Max. Reifendruck	kPa	2,0
<b>Gewicht:</b>		
– Getriebe	kg	29,0
– Zugachse TN-Global (mit allen Gewichten)	kg	92,0
– Anhängerkupplung Z-01, komplett	kg	2,3
– Geräteaufnahme BZN-002	kg	52,0
Ölfüllung im Getriebe	l	1,5
Empfohlenes Öl – Güte	API SAE	GL-4 (GL-5) 90H (80W-90)

**SICHERHEITSVORSCHRIFTEN**

- Der Bediener darf nicht jünger als 18 Jahre alt sein und muss im Besitz eines Führerscheins der Klasse "A", "B", "T" oder höher sein. Er ist verpflichtet, sich mit den Bedienungsanweisungen vertraut zu machen und muss über entsprechende Kenntnisse allgemeiner Grundsätze der Arbeitssicherheit verfügen.
- ⚠ Starten Sie den Motor nicht, wenn dieser nicht an den Anbaugeräten angeschlossen ist! Nehmen Sie ihn nicht ab, solange er in Gang ist. Starten Sie den Motor nicht in geschlossenen Räumen! Nach Abschalten des Motors bleibt der Auspuffdämpfer geraume Zeit heiß, seien Sie deshalb bei Manipulationen mit dem Motor besonders vorsichtig. Achten Sie darauf, dass beim Nachfüllen kein Kraftstoff verschüttet wird und die Motorteile nicht benetzt werden. Vor einem erneuten Motorstart die benetzten Teile abwischen oder abwarten, bis das Benzin verdampft ist.
- Bei der Arbeit mit allen Geräten des Systems müssen sich alle sonstigen Personen und Tiere außerhalb des Arbeitsbereichs der Maschine befinden. Der Bediener darf erst dann seine Arbeit fortsetzen, wenn er diese Personen aus der Gefahrenzone und in sichere Entfernung verwiesen hat.
- ⚠ Es ist untersagt, irgendwelche Schutz- und Sicherheitseinrichtungen und -abdeckungen von den Maschinen/Geräten zu entfernen.
- ⚠ Alle Arbeitseinrichtungen/Anbaugeräte müssen auf Anhängern befördert werden. Wenn die Kombigeräte im öffentlichen Straßenverkehr benutzt werden, gilt:
  - bei verminderter Sicht ist ihr Betrieb auf allen öffentlichen Straßen verboten
  - bei unverminderter Sicht ist ihr Betrieb auf Straßen der I. und II. Klasse verboten, mit Ausnahme deren rechtwinkligen Überquerung. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 15 km/h.
- ⚠ Bei der Arbeit mit Mähwerken, Pflugscharen und Schneefräsen ist erhöhte Vorsicht geboten. Der Betrieb dieser Arbeits- und Zugmaschinen im Straßenverkehr ist mit Ausnahme der rechtwinkligen Überquerung grundsätzlich verboten.
- Die sichere Hangtauglichkeit all dieser Arbeitsmaschinen beträgt 7°.
- In Erholungszonen und in Zonen medizinischer Einrichtungen ist der Betrieb dieser Geräte in der Nachtzeit von 21 bis 7 Uhr untersagt.

- ⚠ Bevor die Arbeit mit allen am System angeschlossenen Arbeitsgeräten aufgenommen wird, ist die Funktionstüchtigkeit des Sicherheitsschalters zur Motorabschaltung mittels Sicherheitshebel am linken Holmgriff der Motoreinheit zu überprüfen.  
Die Funktionsweise des Sicherheitsschalters geht aus der Abb. 17 hervor.  
Der Sicherheitsschalter hat drei Funktionspositionen:  
Position 1 – wird beim Starten des Motors, beim Einstellen der Motordrehzahl oder bei kurzen Arbeitspausen verwendet, bei denen der Motor in Gang bleiben soll.
- ⚠ Bei Position 1. des Sicherheitsschalters das Getriebe immer in die Neutralstellung stellen (Gang herausnehmen) oder die Kupplung des Radantriebs abschalten!  
Position 2 – wird für den Betrieb des Geräts verwendet. Während des Betriebs der Maschine muss der Drahtbügel am Griff immer los gelassen werden!  
Position 3 – wird zum Abschalten des Motors beim Abstellen der Maschine oder in Notfällen verwendet.
- Fahren Sie nicht über leicht entflammbare Stoffe - z.B. Heu oder Stroh.
- ⚠ Sämtliche Reparatur-, Einstell- oder Schmierarbeiten sind bei Stillstand der Maschine zu verrichten.
- ⚠ Beim Zurückstoßen mit dem Einachsschlepper mit an der hinteren Anhängerkupplung angeschlossenen Anbaugeräten ist erhöhte Vorsicht geboten. Beim Zurückstoßen kann die Maschine durch ein schlechtes Lenkmanöver umkippen. Achten Sie beim Zurückstoßen darauf, dass sich hinter dem Fahrzeug ein genügend großer Manipulierbereich befindet. Rechnen Sie mit einer gewissen Trägheit des Fahrzeugs nach der Reduzierung der Motordrehzahl in die Freilaufumdrehungen. Verwenden Sie den Sicherheitsschalter der Motorabstellung beim Zurückstoßen/Rückwärtsfahren in Position 2, damit Sie die Maschine in einer Notsituation sofort durch den Motorstopp anhalten können.
- ⚠ Stellen Sie das Getriebe beim Motorstart in die Neutralstellung.

## BEDIENUNGSANLEITUNG

Das Getriebe DSK-317/S dient als Basisgruppe für den Einachsschlepper (Abb. 1).

### ZUSAMMENBAU DES EINACHSSCHLEPPERS

Führen Sie den Zusammenbau wie folgt durch:

- Schalthebel (Abb. 5).
- Anhängerkupplung Z-01 – mit Hilfe von 2 Schrauben, Muttern und Unterlegscheiben in die Öffnungen auf der hinteren Seite des Getriebes. Den Bolzen immer von oben hineinstecken! Den Bolzen mit dem an einer Kette hängenden Sicherheitssplint sichern.
- Zugachse TN-Global (Abb. 8 und 9).
- Das Getriebe auf die Räder stellen, den Abstützfuß ON-01 aufstecken.
- Geräteaufnahme BZN-002 (nie mit der Lockerungsvorrichtung benutzen!) – große Aufhängung mit Hilfe von 2 Schrauben M12 in die Öffnungen im unteren Kasten (Abb. 6), kleinen Gewichtsträger mit Hilfe von 2 Schrauben M10 in die Öffnungen in der vorderen Seite des Getriebes.
- Antriebseinheit.

**Anschluss der Antriebseinheit:**

Die Antriebseinheit PJGCV160/190 oder PJXP200 ist die energetische Quelle zum Antrieb des Kombigerätes (Einachsschleppers). Sie wird mithilfe zweier Schnellspanner und eines Spannkebels am Getriebegehäuse befestigt, der den Bolzen an der Holmkonsole sichert. An der Unterseite der Antriebseinheit befindet sich ein Zylinderflansch, in dem sich die Fliehkraftkupplung befindet. Dieser Flansch wird am Flansch mit der Kupplungsscheibe im oberen Bereich des Getriebegehäuses aufgesetzt. Der Bolzen an der Lenkholkonsole kommt dabei in der entspr. Öffnung im Gehäuse zu sitzen.

Zu einem leichteren Aufsetzen der Antriebseinheit auf das Getriebe kann dieses leicht hin- und her bewegt werden, bis der Motorflansch einwandfrei auf der Stirnfläche des Getriebegehäuses sitzt. Die Antriebseinheit wird mittels zweier, am Motor eingehängter Schnellspanner befestigt. Die Haken der Schnellspanner an den Stiften, die sich an den Füßen des Getriebegehäuses befinden, einhaken und die Schnellspanner spannen. Mit dem Knebel an der linken Seite des Flansches die festgezogene Position des Bolzens an der Holmkonsole sichern. Bei der Demontage der Antriebseinheit ist in umgekehrter Reihenfolge vorzugehen. Bei irgendwelchen Manipulationen mit der Antriebseinheit muss diese am entsprechenden Halter (Holm) gepackt werden, der am Kopf des Zylinders befestigt ist. Den Motor zum Tragen niemals am Kunststofftank oder Elektroschalter anpacken.

**VERWENDUNG DES GETRIEBES DSK-317.1/S:**

Das Getriebe DSK-317.1/S wird zur Arbeit mit VARI-Anbaugeräten verwendet. Wenn am Schaltgehäuse die Zugachse anmontiert wird, entsteht ein Einachsschlepper. Die Räder verfügen über Freilaufnaben, wobei der federnde Finger des Freilaufs vier Freilaufpositionen ermöglicht.

Diese Fingerpositionen sind auf Abb. 15 dargestellt.

**VERSCHLUSSSTELLUNG:** in dieser Position ist das Rad starr mit der Nabe verbunden. Der Pfeil der Fingerstange zeigt entweder in die Mitte des Rades oder aus der Mitte des Rades hinaus. Diese Position dient zur geraden Fahrt nach vorn oder zurück. In dieser Position sind Lenkmanöver jedoch schwierig.

**FREILAUFPOSITION - VORWÄRTS:** In dieser Fingerposition ist das Rad bei der Vorwärtsbewegung starr mit der Radnabe verbunden. Wenn sich das Rad rückwärts bewegt oder in Fällen, in denen sich das Rad schneller, als die Achse bewegt, ermöglicht die Schrägfläche am Finger das Herausspringen des Fingers aus der Kerbe in der Radnabe. Das macht sich durch ein klapperndes Geräusch bemerkbar. Der Pfeil weist in Drehrichtung des Rades. Diese Einstellung wird zu Feldarbeiten und zur Fahrt mit Einachshängern benutzt.

**FREILAUFPOSITION - RÜCKWÄRTS:** In dieser Fingerposition ist das Rad bei der Rückwärtsbewegung starr mit der Radnabe verbunden. Wenn sich das Rad vorwärts bewegt oder in Fällen, in denen sich das Rad langsamer, als die Achse bewegt, ermöglicht die Schrägfläche am Finger das Herausspringen des Fingers aus der Kerbe in der Radnabe. Der Pfeil der Fingerstange weist in Richtung Rückwärtsbewegung des Rades. Diese Einstellung wird zu Feldarbeiten verwendet.

**LEERLAUFPOSITION:** der Finger ist völlig aus dem Kraftschluss herausgezogen und die Stange sitzt in der schrägen Nut in der Nase des Scheibenrades. Das Rad kann sich frei drehen. Diese Einstellung wird dann gewählt, wenn das Kombigerät von Hand geschoben werden soll.

△ Damit der Finger der Klinke in die gewünschte Position einrasten kann, muss man mit dem Kombigerät ein Stück vorwärts fahren und ggf. den Lenkhalm von Seite zu Seite bewegen,

bis der Finger einschnappt. Gesetzt den Fall, dass der Finger nicht herausgezogen werden kann, ein wenig vorwärts fahren, damit der Finger eingreift.

- ⚠ Die Pfeilrichtung des Reifendesigns muss bei der Vorwärtsfahrt immer in Fahrtrichtung weisen.
- ⚠ Halten Sie den vorgeschriebenen Reifendruck ein!  
Für die meisten der Arbeiten und die Straßenfahrt reicht dieser Druck vollauf aus. Der Reifendruck muss in beiden Reifen gleich sein. Wenn dies unterlassen wird, zieht das Kombigerät zu der Seite mit dem zu niedrigen Reifendruck.
- ⚠ Bei zu geringem Reifendruck können die Reifen beim Losfahren auf der Felge rutschen, wodurch das Ventil an Luftschlauch abgerissen wird.

**BEDIENUNG DES GETRIEBES DSK-317/S:**

Das Getriebe DSK-317.1/S verfügt über drei Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Das Schalten der einzelnen Gänge erfolgt mittels Schalthebel an der linken Seite des Getriebegehäuses. Der Zeiger am Schalthebel zeigt auf im Schaltgehäuse eingegossene Buchstaben/Ziffern, die den jeweiligen Gang kennzeichnen.

- 2 – zweite Geschwindigkeitsstufe
- 1 – erste Geschwindigkeitsstufe
- 0 – Neutralstellung des Getriebes
- R – Rückwärtsgang
- P – Fahrgeschwindigkeit (3. Geschwindigkeitsstufe)

- ⚠ Schalten Sie nur, wenn der Motor in der Leerlaufdrehzahl dreht. Wenn der Motor in höheren Umdrehungen, als in der Leerlaufdrehzahl dreht, stellt die Fliehkraftkupplung am Motor den Kraftschluss zum Getriebe her, die Zahnräder im Getriebe drehen mit, was das Schalten unmöglich macht. Wenn das Schalten auch bei Leerlaufumdrehungen schwierig ist - kurz die Motordrehzahl erhöhen, auf die Leerlaufumdrehungen zurückfallen lassen und erneut schalten. Des Weiteren kann versucht werden, das Gerät bei eingelegtem Gang von Hand ein Stück anzuschieben und einen anderen Gang einzulegen.  
Sollte auch das nicht helfen, muss die Freilaufdrehzahl des Motors eingestellt werden.

Als Hilfe bei der Arbeit mit passiven Anbaugeräten dient die Arretierung des 1. Ganges und des Rückwärtsganges. Diese techn. Lösung soll den Bediener daran hindern, versehentlich den 3. Gang statt des Rückwärtsganges einzulegen.

Die Arretierungsstange befindet sich an der linken Seite des Getriebegehäuses vor dem Schalthebel. Wenn der Stift, der sich in der Arretierungsstange befindet, in der Aussparung in der Büchse sitzt, können nur der 1. Gang, Neutral und der Rückwärtsgang eingelegt werden, das Einlegen des 2. und 3. Ganges (Fahrantrieb) ist unmöglich gemacht.

- ⚠ Diese Arretierung der Geschwindigkeitsstufen darf nur durchgeführt werden, wenn das Kombigerät still steht und der Schalthebel in Neutralstellung steht

**Die Fahrt mit dem Kombigerät:**

Nach dem Ankuppeln eines Einachshängers am Einachsschlepper entsteht eine Arbeits- und Zugmaschine, die zum Transport von Lasten, sowie von Anbaugeräten und -maschinen dient. Vor der Fahrt ist der Lenkholm in eine solche Position zu bringen, dass der Gashebel und der Sicherheitshebel der Motorabschaltung an den Holmgriffen auch beim Abbiegen problemlos bedient werden können.

Auf befestigten Wegen und Straßen der III. Klasse ist die Fahrgeschwindigkeit (Buchstabe „P“ am Getriebegehäuse) der Beschwerung des Anhängers und der Terrainbeschaffenheit

anzupassen. Wenn der Motor bei der Gelände- oder Berganfahrt seine Umdrehungen verliert (würgt) und die Gefahr besteht, dass die Kupplung durchrutscht, muss angehalten und ein niedriger Gang eingelegt werden.

- ⚠ Schalten Sie nur, wenn der Motor in der Leerlaufdrehzahl dreht!
- ⚠ Wenn bergab gefahren wird und die Riegel an den Rädern in Position Vorwärtsfreilauf eingestellt sind, ist die komplette Arbeits- und Zugmaschine mittels der Fußbremse am Hänger zu bremsen, damit sie nicht allzu in Fahrt gerät, wodurch Sie die Kontrolle über die Maschine verlieren könnten.
- ⚠ Die Arbeits- und Zugmaschine nicht überlasten. Die Bremsen sind für eine Gesamtlast der Arbeits- und Zugmaschine (Einachsschlepper + Anhänger + Nutzlast) von max. 600 kg konzipiert.

### **ANBAU DES GERÄTEADAPTERS NT-3:**

Der Geräteadapter (Stellkörper) NT-3 dient zum Anschließen der Anbaugeräte am Kombigerät und zum Einstellen von deren Arbeitspositionen. Der Geräteadapter (Stellkörper) NT-3 wird mittels Stift und Sicherungssplint an der Gabel der Geräteaufnahme BZN-002 angebracht. An den Laschen des Geräteadapters befinden sich zwei Stellschrauben, die so eingestellt werden, dass zwischen Schraubenkopf und Gabel ein Spiel belassen wird.

Die Einstellwerte - siehe Bedienungsanleitung zum NT-3.

Am Geräteadapter (Stellkörper) NT-3 werden dann sämtliche Anbaugeräte mittels Stift und Sicherungssplint angebracht. Der Geräteadapter (Stellkörper) hat seine eigene Bedienungsanleitung.

### **Verwendung der Zusatzgewichte 33 kg und 2x5 kg:**

Bei der Arbeit mit Anbaugeräten ist erforderlich, dass die Arbeits- und Zugmaschine ausreichend ausbalanciert ist. Dazu dienen die Zusatzgewichte.

Das große 33-kg-Gewicht wird am offenen Ende der Geräteaufnahme BZN-002 aufgeschoben. Dieses Gewicht dient zur Beschwerung der Zugachse und zur Erhöhung der Reifenhaftung, wodurch die Kraftübertragung der Räder auf das Gelände verbessert wird. Die beiden kleinen 5-kg-Gewichte dienen zur Balance der Maschine. Sie werden auf den Gewichtsträger aufgeschoben, der an den Nasen am Vorderteil des Getriebegehäuses anmontiert wird. Die Gewichte werden an der Stange des Gewichtsträgers mittels zweier Feststellschrauben gesichert.

### **MIT DEM GETRIEBE DSK-317.1/S ZU VERWENDEnde ANBAUGERÄTE: an der Geräteaufnahme BZN-002 und am Geräteadapter (Stellkörper) NT-3 angeschlossen:**

Stacheleggen ABR-354, BH-138

Zughacke (Grubber) AKY-356

Kehrflug APH-352

Beetpflug APJ-018

Rodeschar AVR-453, AVB-400

Ackerschleppe S-1000

### **an der Geräteaufnahme BZN-002 angeschlossen:**

Träger der Häufelschar NM 1-001 mit Schar SV-1 oder mit passiver Hacke

Kartoffellegemaschine SB-40

Schargrubber mit Walze K-720

Träger der passiven Anbaugeräte AV-3  
Gezogene Walze VT-1000  
Gezogener Lüfter PT-1000

**direkt am Getriebe angeschlossen (mit einem eigenen Halter):**  
Räumschild ASR-1000

**an den Halbachsen des Getriebes angeschlossen:**  
Zugachse TN-Global  
Lockerungsvorrichtungen KUK-96, KUK-125, KUR-70, KUR-112

**an der Anhängerkupplung Z-01 angeschlossen:**  
Einachshänger ANV-380, ANV-400  
Drittes Rad TK-01

## WARTUNG UND PFLEGE

Damit Ihnen unser Produkt lange Freude bereitet, ist es nötig, ihm gebührende Pflege, Wartung und Instandhaltung angedeihen zu lassen.

Beachten Sie deshalb die folgenden Hinweise:

⚠ Das Räderwerk des Getriebes arbeitet in einem Ölbad. Bei einer neuen Maschine muss der Ölwechsel nach den ersten 10 Betriebsstunden und dann nach jeweils 100 Stunden, bzw. nach der Saison erfolgen. Dadurch wird ein übermäßiger Verschleiß der Übersetzungen verhindert. Führen Sie mindestens einmal monatlich Öl-Füllstandskontrollen durch.

Lassen Sie das Öl ab, wenn es warm ist, es fließt dann besser aus dem Getriebegehäuse.

Führen Sie den Ölwechsel wie folgt durch: Füllschraube herausschrauben (im unteren Teil des Getriebegehäuses), das Getriebegehäuse waagrecht legen und das Öl in einen vorbereiteten Behälter ablassen. Durch die Füllöffnung (Ölstopfen) im oberen Bereich des Getriebegehäuses unter dem Schalthebel frisches Öl in das Getriebegehäuse füllen. Das Öl bis zum unteren Rand des Stopfens füllen. Sollten die Dichtungen unter den Stopfen beschädigt sein - gegen neue auswechseln.

⚠ Halten Sie beim Ablassen und Nachfüllen des Öls die Grundregeln der Hygiene und entsprechende Umweltschutzgesetze ein.

Zum vollkommenen Schmieren des Getriebes muss Getriebeöl verwendet werden, dass die Gütespezifikation laut API GL-4, GL-5, oder SAE 90 oder besser 80W-90 erfüllt.

Die Ölwechselintervalle sind ca. 100 Betriebsstunden. Bei Ölen von höherer Güteklassifikation (API GL-5, SAE 80W-90) kann das Intervall des Ölwechsels bis auf 130 Stunden verlängert werden.

⚠ Kontrollieren Sie den festen Sitz aller Schraubverbindungen.

- Achten sie darauf, dass alle Auflage- und Anschlussflächen sauber sind. Vor einer längeren Stilllegung der Maschine oder der Anbaugeräte sind diese Flächen mit einem dünnen Film Konservierungsöl zu konservieren und vor Witterungseinflüssen zu schützen.

Alle Bowdenzüge mit ein paar Tropfen Öl schmieren.

Die Freilaufnaben der Zugachsen sind einmal pro Monat mittels Fettpresse mit Schmierfett einzufetten.

- Nach der Saison sind alle Teile von Verunreinigungen (Mähresten) zu reinigen. Bei den Zugachsen die Freilaufnaben demontieren, mit Benzin reinigen, wieder zusammensetzen und mit Schmierfett schmieren.

⚠ Beim Waschen und Reinigen der Maschine mit Wasser, Lösungsmitteln und sonstigen chemischen Mitteln ist so vorzugehen, dass dabei die gültigen Bestimmungen und Gesetze

über den Schutz der Gewässer und sonstigen Wasserbezugsquellen vor Verunreinigung oder Kontamination durch chemische Substanzen eingehalten werden.

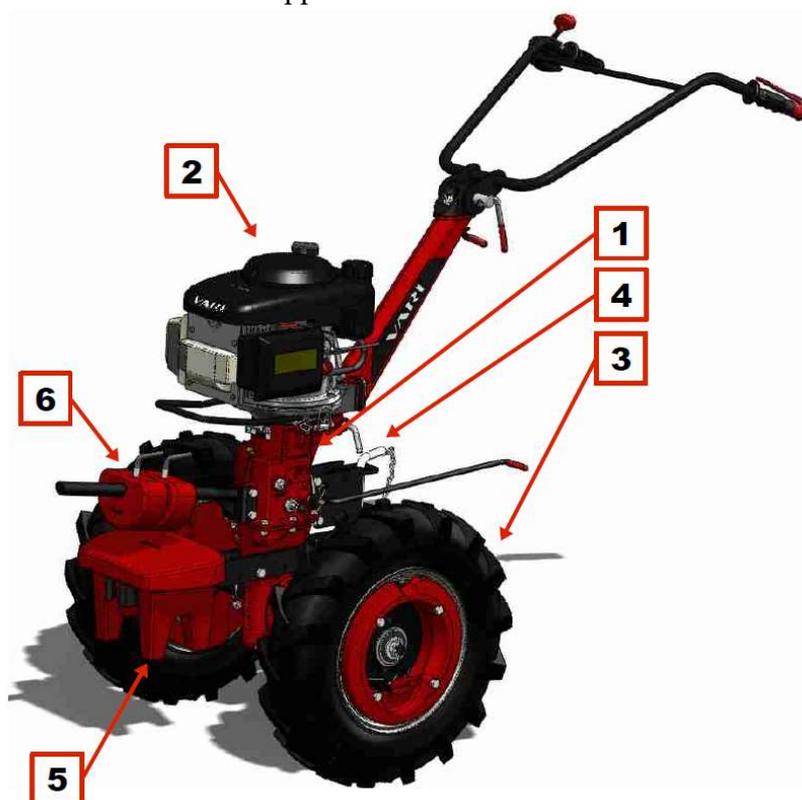
## STILLEGUNG/LAGERUNG

Sowohl die Maschinen, als auch Anbaugeräte sind an einem trockenen Ort abzustellen. Verhindern Sie den Zutritt unbefugter Personen zu den Maschinen und Anbaugeräten. Lassen Sie den Kraftstoff aus dem Motortank ab, wenn die Maschinen für längere Zeit stillgelegt werden sollen. Reinigen Sie die Maschinen von Verunreinigungen und Pflanzenresten. Decken Sie die Kuppelscheibe ab, damit sie während der Lagerung/Stilllegung nicht verunreinigt wird.

Beim Stilllegen des Getriebes mit anmontierter Zugachse ist der Abstützfuß ON-01 zu verwenden, der sich im Lieferumfang des Getriebes befindet. Der Abstützfuß wird in die Öffnung in der oberen Anhängerkupplung Z-01 eingeschoben.

## ABBILDUNGEN

Abb. 1 – Einachsschlepper VARI Global



1 – Getriebe  
2 – Antriebseinheit  
3 – Zugachse TN-Global

4 – Anhängerkupplung Z-01 mit Stift  
5 – Geräteaufnahme BZN-002 mit Gewicht 33 kg  
6 – Gewichtsträger NZ5/317 + 2x Gewicht 5 kg

Abb. 2 – Getriebe

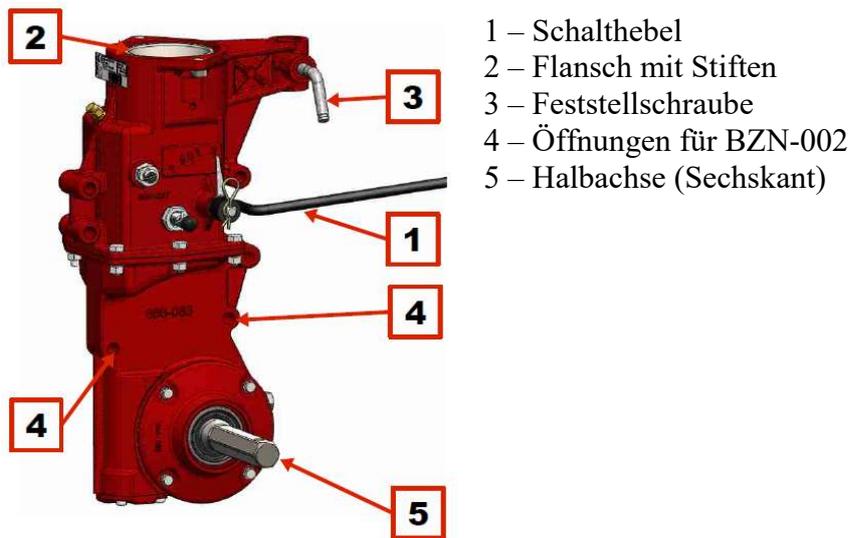


Abb. 3 – Geschwindigkeiten



Abb. 4 – Zugachse

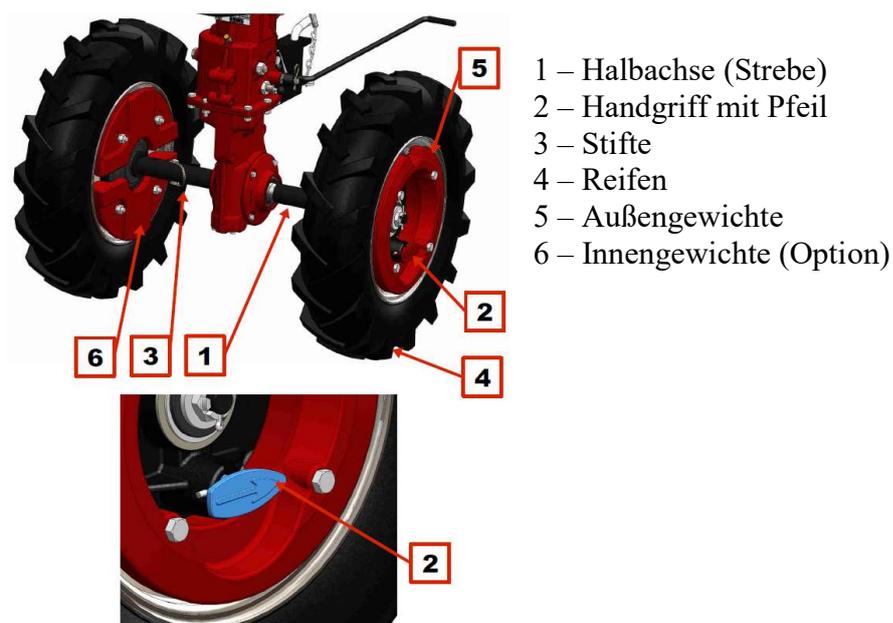
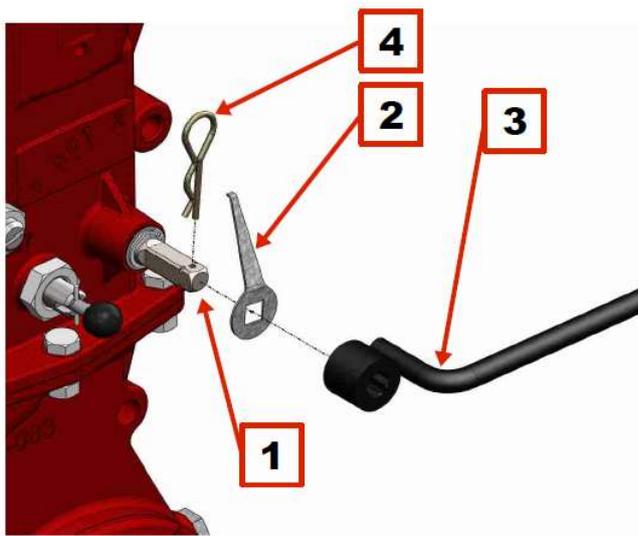
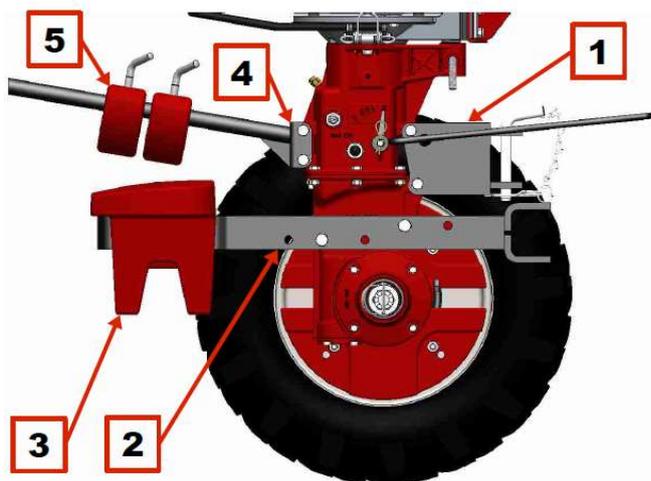


Abb. 5 – Schalthebel



- 1 – Vierkant
- 2 – Pfeil
- 3 – Schalthebel
- 4 – Splint

Abb. 6 – Anhänge



- 1 – Anhängerkupplung Z-01
- 2 – Geräteaufnahme BZN-002
- 3 – Gewicht 33 kg
- 4 – Gewichtsträger NZ5/317
- 5 – Gewicht 2x 5 kg

Abb. 7 – Gewichtsträger NZ5/317

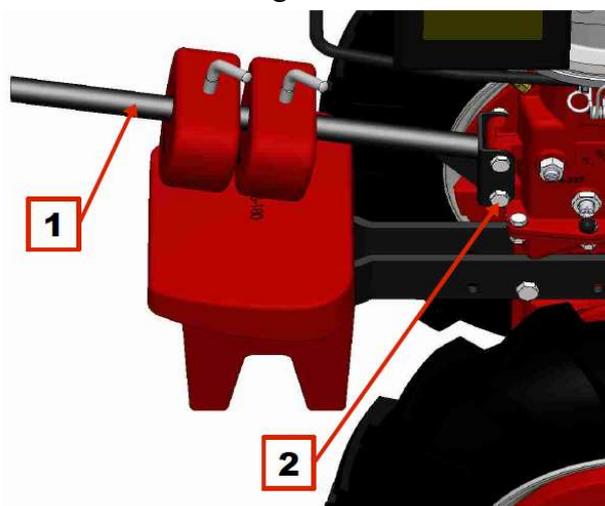


Abb. 8 – Rad

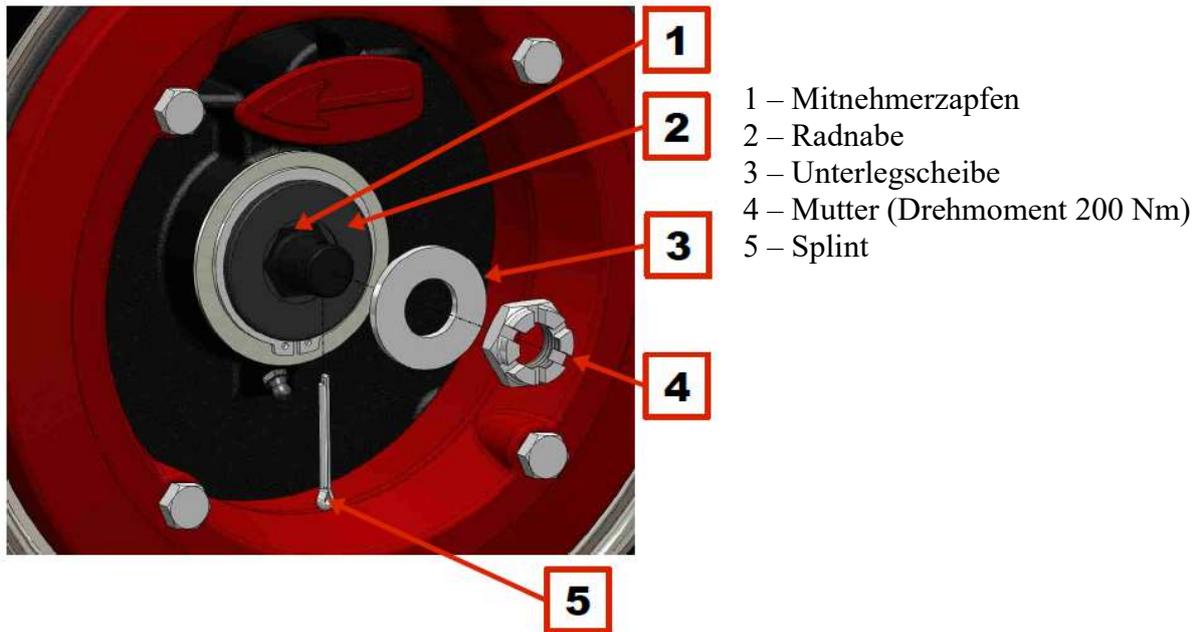
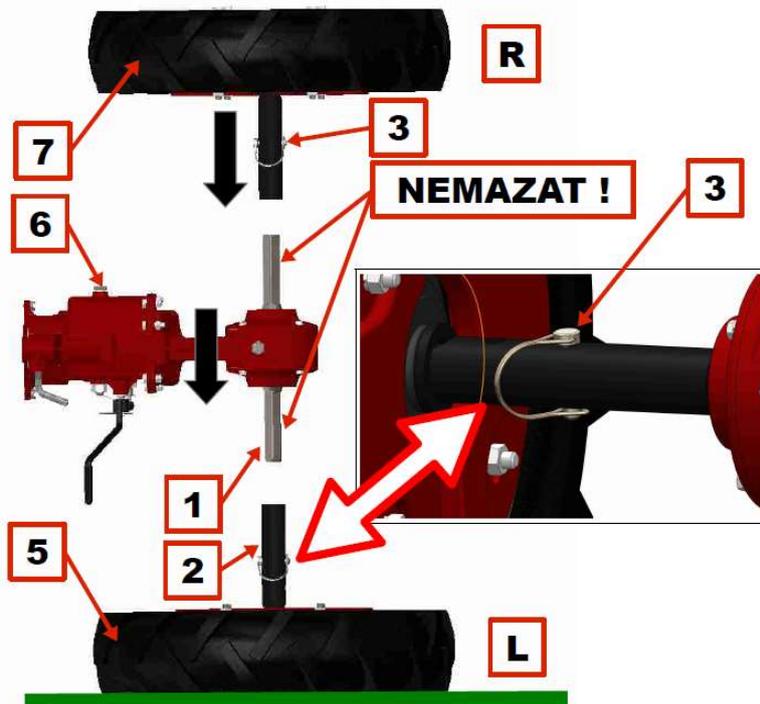
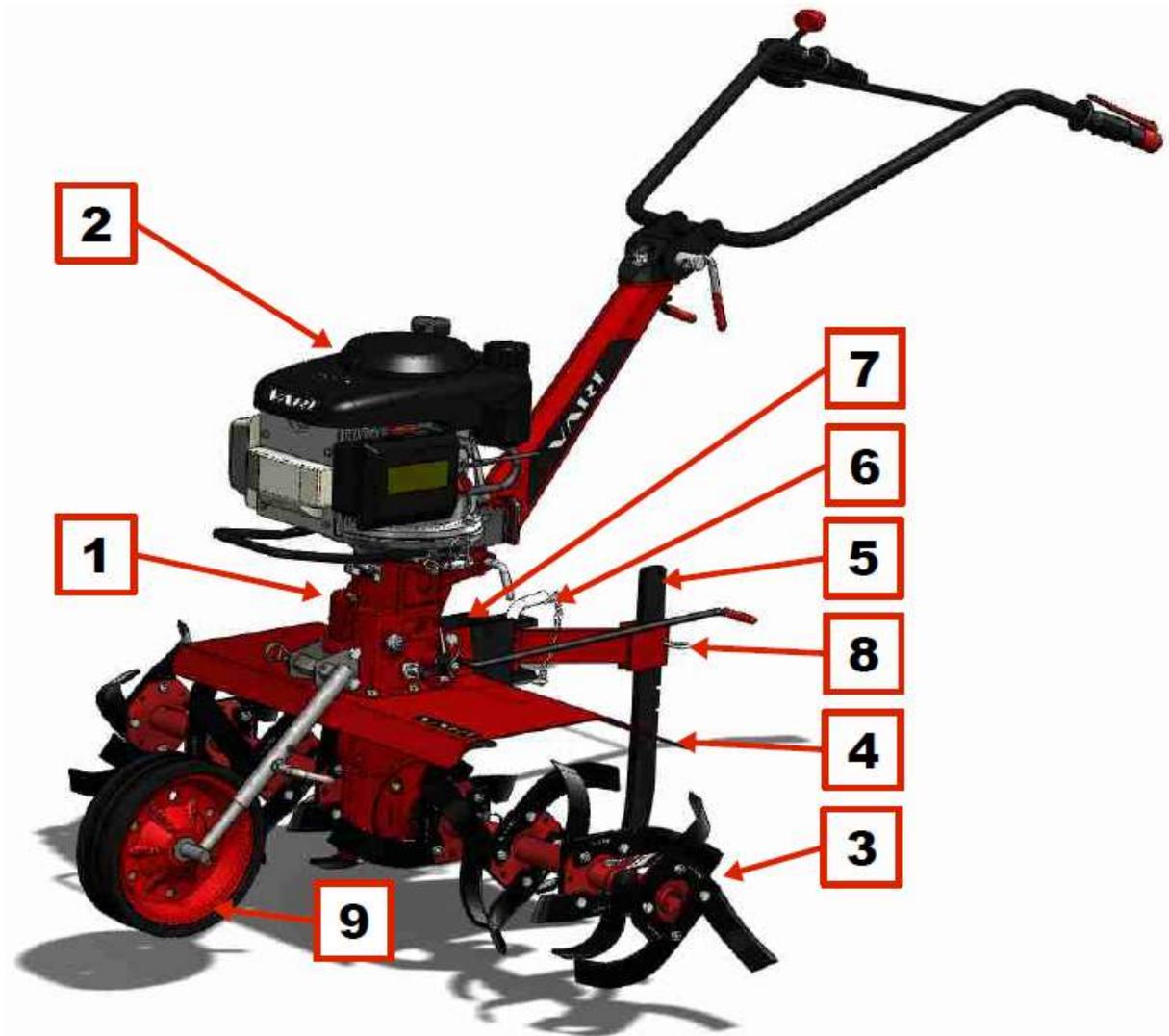


Abb. 9 – Zugachse – Zusammenbau



- |               |                 |
|---------------|-----------------|
| 1 – Sechskant | 5 – Linkes Rad  |
| 2 – Strebe    | 6 – Getriebe    |
| 3 – Stift     | 7 – Rechtes Rad |

Abb. 10 – Motorhacke



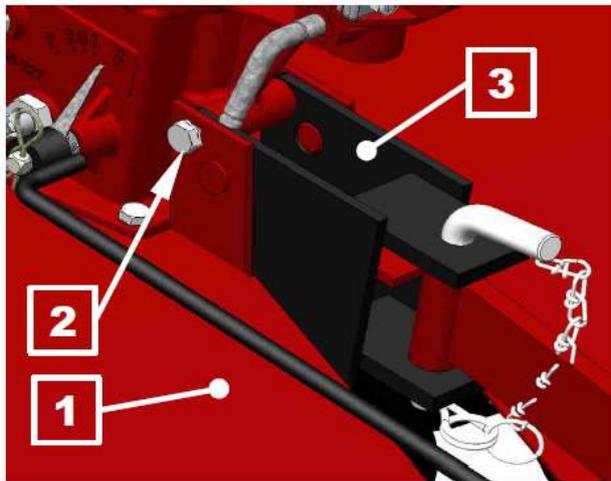
- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| 1 – Getriebe              | 6 – Stift mit Splint      |
| 2 – Antriebseinheit       | 7 – Anhängerkupplung Z-01 |
| 3 – Lockerungsvorrichtung | 8 – Splint                |
| 4 – Schutz                | 9 – Vorderes Rad          |
| 5 – Scharhalter mit Schar |                           |

Abb. 11 – Lockerungsvorrichtung



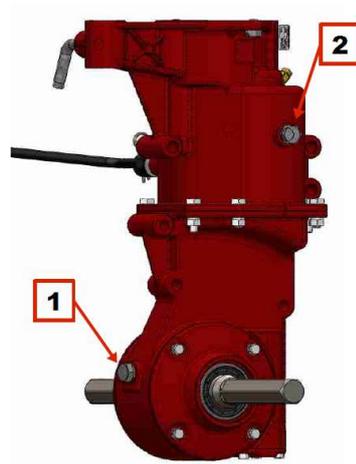
- |                           |
|---------------------------|
| 1 – Lockerungsvorrichtung |
| 2 – Sechskant             |
| 3 – Stift                 |

Abb. 12 – Schutz



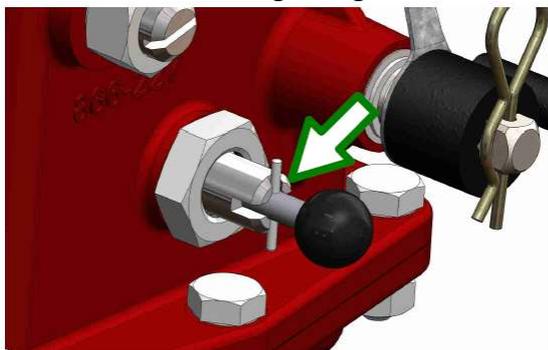
- 1 – Schutz
- 2 – Obere Mutter
- 3 – Anhängerkupplung

Abb. 13 – Stöpsel

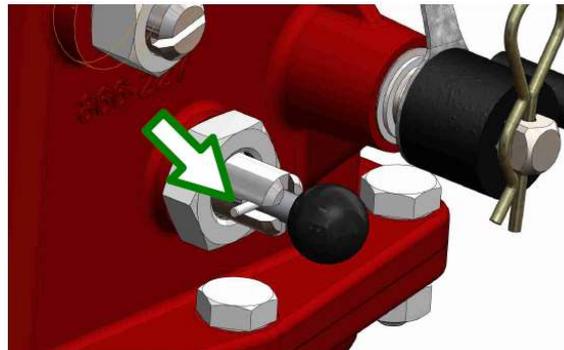


- 1 – Ablassstöpsel
- 2 – Eingießstöpsel

Abb. 14 – Arretierungsstange



Keine Geschwindigkeit blockiert



Geschwindigkeiten 2 + 3 blockiert

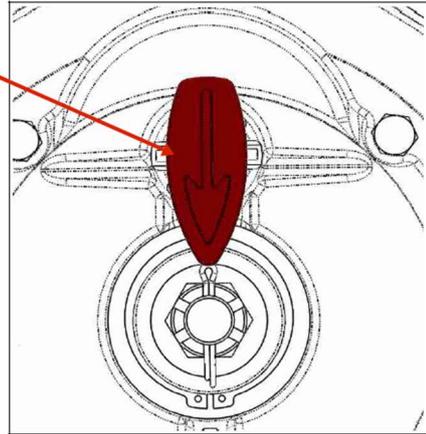
Abb. 15 – Positionen des Handgriffes (linkes Rad)

**A**

Verschlussstellung

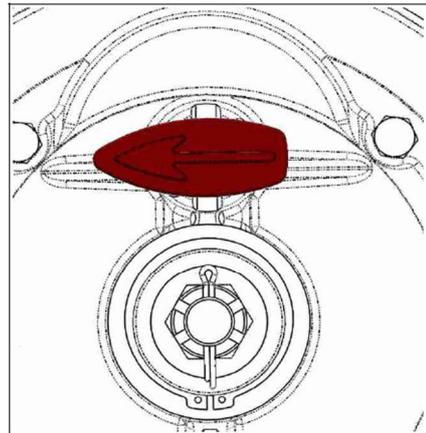


**1**



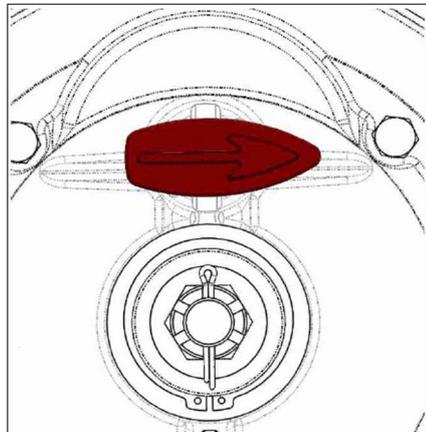
**B**

Freilaufposition - vorwärts



**C**

Freilaufposition - rückwärts



**D**

Leerlaufposition

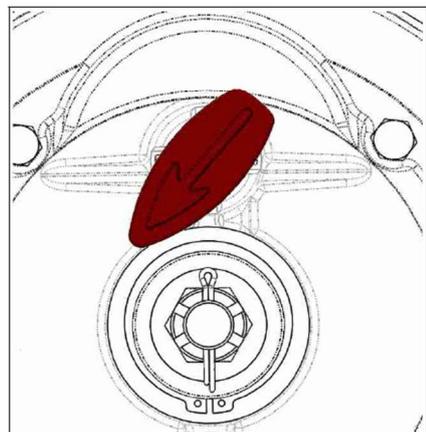
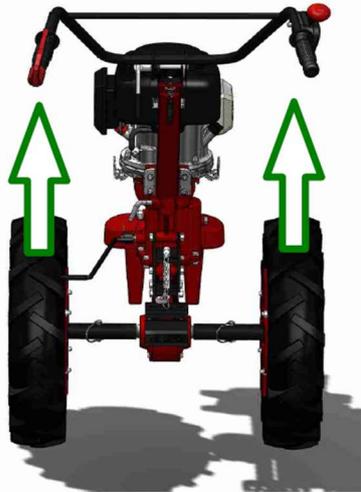
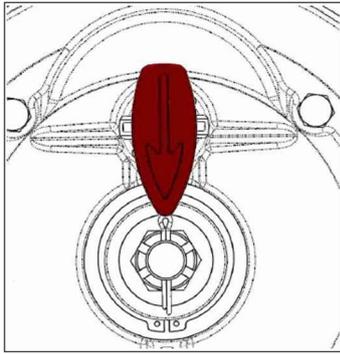
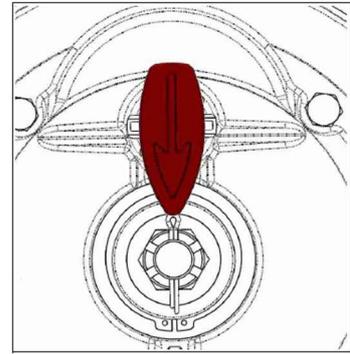


Abb. 16 – Wenden am Ende der Zeile

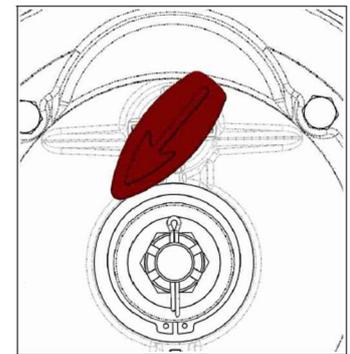
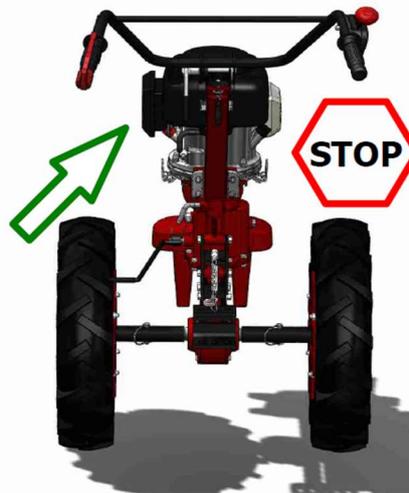
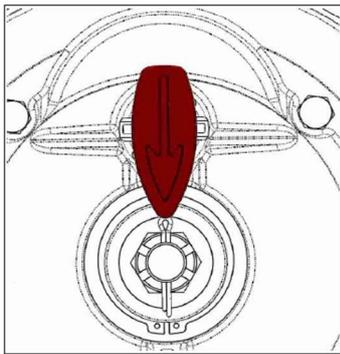
Linkes Rad



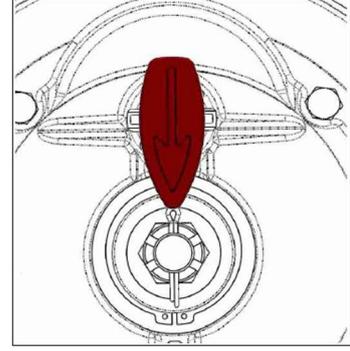
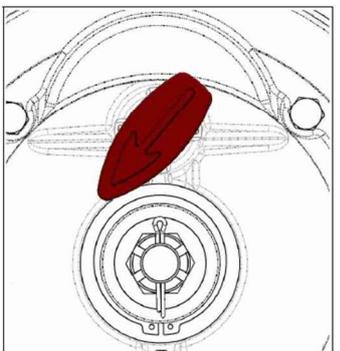
Rechtes Rad



Fahrt vorwärts



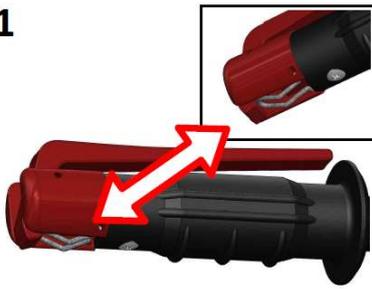
Wenden nach rechts



Wenden nach links

Abb. 17

**1**



**2**



**3**

