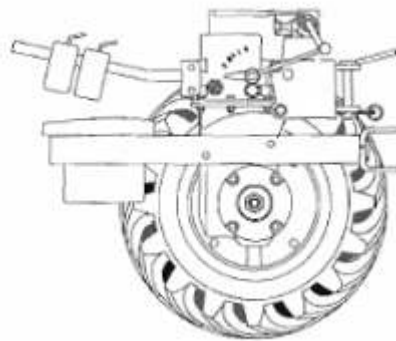


VARI®

DSK-317

Getriebekasten mit Achse



INHALT:

I. EINLEITUNG.....	2
II. SPEZIFIKATION.....	2
III. TECHNISCHE BESCHREIBUNG	3
IV. SICHERHEITSVORSCHRIFTEN.....	4
V. ÜBERNAHME, TRANSPORT, VORBEREITUNG ZUM EINSATZ.....	5
VI. WARTUNG	8
VII. LAGERUNG	8
VIII. ERSATZTEILE.....	8
IX. GARANTIE	8

I. EINLEITUNG

Nach dem Zuschalten der Antriebseinheit bildet der Getriebekasten mit Achse eine grundlegende Baugruppe einer Fortbewegungseinrichtung eines Fahrzeuges mit der Bezeichnung Einachsschlepper. Mit Hilfe dieser Anlage können das Pflügen, Eggen, die passive Bodenkultivierung, das Einschwaden, Anhäufeln, Kartoffelroden durchgeführt werden. In Verbindung mit einem Einachsrollwagen mit Bremse dient dieses Modul für den Transport.

Es besteht aus folgenden Baugruppen

1.	Getriebekasten	JK 532 9 3282 0193
2.	Aufhängung	JK 532 9 1972 0043
3.	Zugachse	JK 532 9 1796 0043
4.	Stützfuß	JK 532 9 8646 0023

Als Zubehör sind folgende Teile erhältlich:

1.	Aufhängung mit Gewichtsträger	JK 532 9 3282 01930
2.	Einstellgehäuse	JK 532 9 8078 0113
3.	Adapter für Scharen	JK 532 9 1825 0013

II. SPEZIFIKATION

A. Getriebekasten:

Zahl der Gänge	3+1
1. Gang	2,8 km/St.
2. Gang	9,3 km/St.
3. Gang	12,1 km/St.
Rückwärtsgang	3,2 km/St.
Gewicht	zirka 27 kg
Ölfüllung PP 90 H	1,75 l

B. Aufhängung

Gewicht	zirka 1,2 kg
---------	--------------

C. Zugachse

Radspurweite wählbar	610 mm oder 480 mm
Reifen Abmessungen	5.00-12
Luftdruck in den reifen	120 kPa
Masse des Gewichtes der inneren Laufräder	zirka 12 kg
Masse des Gewichtes der äußeren Laufräder	zirka 10 kg
Gesamtgewicht	zirka 106 kg

D. Stützfuß

Gewicht	zirka 0,8 kg
---------	--------------

a) Aufhängung mit Gewichtsträger

Gewicht	zirka 51 kg
---------	-------------

b) Einstellgehäuse

Gewicht	zirka 6,5 kg
---------	--------------

c) Adapter für Scharen

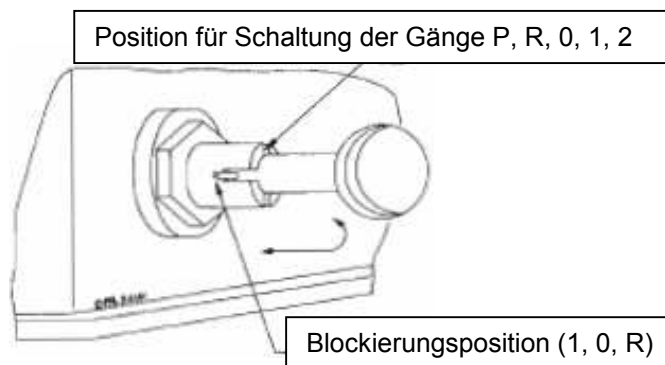
Gewicht	zirka 3,5 kg
---------	--------------

III. TECHNISCHE BESCHREIBUNG

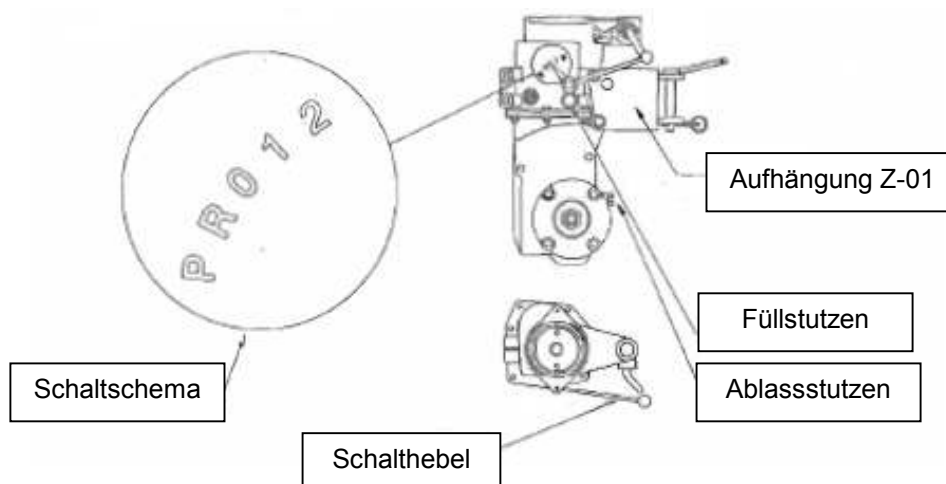
Der Getriebekasten mit Achse besteht aus einem Getriebekasten, auf dem eine Aufhängung mit zwei Schrauben M 10x75 befestigt ist. Auf einer Sechskantzapfwelle sind beiderseits die getrennten Halbachsen mit den Rädern aufgesetzt. Beide Teile sind miteinander durch einen Bolzen mit einer Mutter, sog. Achsschenkel, verbunden.

Zur Gewährleistung einer vertikal stabilen Lage dient der Stützfuß, der in die Öffnung der Aufhängung der Baugruppe eingeschoben wird.

Der Getriebekasten besteht aus dem unteren Kasten aus Gusseisen und dem oberen Aluminiumgehäuse, die mit Schrauben verbunden sind. Im unteren Kasten befindet sich ein Schneckengetriebe, bei dem das Schneckenrad an beiden Enden mit einer mit zwei Sechskanten versehenen Hohlwelle verbunden ist. Auf diese Baugruppe wird die Zugachse montiert. Die Schneckenwelle ist in das obere Gehäuse eingeführt, wo sie zusammen mit der Vorgelegewelle und den Zahnrädern den Getriebekasten bildet. Im Schaltmechanismus befindet sich ein Raststift, der in der eingerasteten Stellung das Einschalten der Gänge 2 und 3 (= Fahren) verhindert. Dieser wird bei schweren Arbeiten, bei denen man nur mit dem 1. Gang und dem Rückwärtsgang arbeitet, eingesetzt. Durch das Eindrücken des Stiftes sind der 1. Gang und der Rückwärtsgang blockiert, und das Schalten von allen Gängen ist erst nach dem Ausziehen des Stiftes möglich.



Am Flansch des oberen Gehäuseteiles wird die Antriebseinheit DMJ 315 oder JM 4 003 mit festen Lenkholmen oder JM 4 003 T mit getrennten Lenkholmen befestigt.



Die Stellungen der Schaltgänge sind auf dem Gehäuseoberteil gekennzeichnet. Das Oberteil des Getriebekastens ist mit einem Füllstutzen und das untere Getriebeteil mit einem Ölabblassstutzen versehen. Die Aufhängung ist ein Schweißteil, in dem der Sicherheitsstift eingeschoben ist. Zum hinteren Teil des Getriebekastens ist sie mit zwei Schrauben M 10x75 mit Muttern angeschlossen. Die Zugachse besteht aus einem Paar von Rädern und zwei Paaren von Halbachsen für unterschiedliche Radspurweiten. Man unterscheidet nach dem Reifenprofil zwischen einem rechten und einem linken Rad. Die Felgen sind frei drehbar auf einer

Mitnehmernabe mit Schlitz gelagert, in die ein flexibler Finger, der im Anguss auf der Felge angebracht ist, einrastet. Der Finger hat eine schräge Fläche, die in die Schlitz in der Mitnehmernabe einrastet. Der Finger fixiert drei Stellungen und ermöglicht entweder eine feste Verbindung oder freie Drehung des Rades in einer Richtung oder eine volle Ausschaltung des Antriebes. Die Stellungen entsprechen den Schlitz auf dem Anguss des Scheibenrades. Die Stellungen werden bei abgestelltem Gerät eingestellt.

Die Räder und die Halbachsen sind durch Achsschenkel mit einer Unterlegscheibe und eine durch einen Federsplint gesicherte Mutter zusammengeschraubt. Auf den Felgen sind zwei äußere und zwei innere Gewichte für eine bessere Übertragung der Zugkraft angebracht

Aufhängung mit dem Gewichtsträger

Die Aufhängung des großen Gewichtes besteht aus zwei flachen geschweißten Armen, die an einem Ende eine rechteckige Öffnung zum Einschieben eines großen Gewichtes (33 kg) bildet. Am anderem Ende befindet sich ein U-förmiger Anschluss des Stellgehäuses.

Die Aufhängung des großen Gewichtes wird durch Schrauben auf den unteren Getriebekasten befestigt, und zwar seitlich, so dass die Armen den Getriebekasten umspannen. Die Halterung der kleinen Gewichte ist der Arm mit der Gabel, der durch die Schrauben auf das obere Getriebekasten angeschlossen wird. Auf dem Arm sind die Schiebegewichte (à 5 kg) angebracht.

Scharenadapter

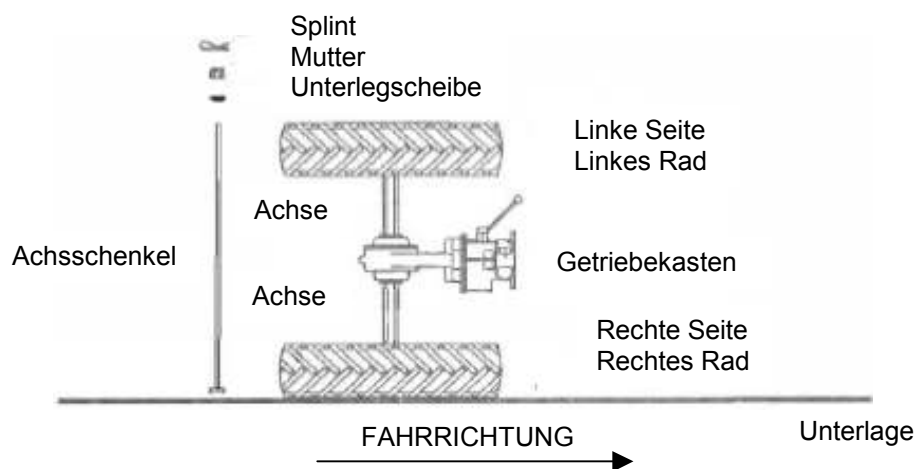
Der Adapter besteht aus einer Platte, auf der einerseits die Halterungen für das Zuschalten in die Aufhängung eingeschweißt sind und andererseits die zylindrische Reduktion, in der ein Sicherungshebel für das eingeschobene Gehäuse des Scharens ASR 349 flexibel gelagert ist, verschraubt ist.

IV. SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

1. Der Getriebekasten mit der Achse, die mit der Antriebseinheit verbunden ist, kann nur von Personen, die älter als 18 Jahre sind, die den Führerschein der Klasse A, B, T besitzen und mit der Bedienung vertraut sind und über die Grundsätze der Arbeitssicherheit belehrt wurden, bedient werden.
2. Dieses Sicherheitswarnsymbol kennzeichnet wichtige Mitteilungen über die Sicherheit und den Gesundheits- und Vermögensschutz bei der Arbeit. Im Text der Anleitung ist es überall dort, wo infolge der Nichteinhaltung des vorgeschriebenen Vorganges die Verletzung des Bedieners oder anderer Personen oder schwere Vermögensschaden entstehen können.
3. In Verbindung mit der Antriebseinheit ist die Fahrt auf allen Verkehrswegen bei eingeschränkten Sichtverhältnissen verboten, bei guten Sichtverhältnissen ist die Fahrt im Straßenverkehr auf den Straßen der I. und II. Klasse mit der Ausnahme deren Überquerung verboten.
Bei guten Sichtverhältnissen ist die Fahrt auf den Straßen der III. Klasse, öffentlichen Wegen und Feld- und Waldwegen zugelassen.
4. Alle Einstellungen und Eingriffe müssen beim Stillstand des Gerätes durchgeführt werden.
5. Die sichere Neigung bei der Arbeit auf Hängen beträgt 7°.
6. Bei der Reparatur und Montage der Antriebseinheit müssen Sie den Stützfuß für die Sicherstellung der Stabilität einsetzen.
7. Überprüfen Sie regelmäßig, ob die Achsschenkel der Zugachse ordnungsgemäß angezogen sind.
8. Kontrollieren Sie regelmäßig den Ölstand bzw. eventuelle Ölleckagen.
9. Das Schalten der Gänge muss beim Stillstand des Gerätes erfolgen.

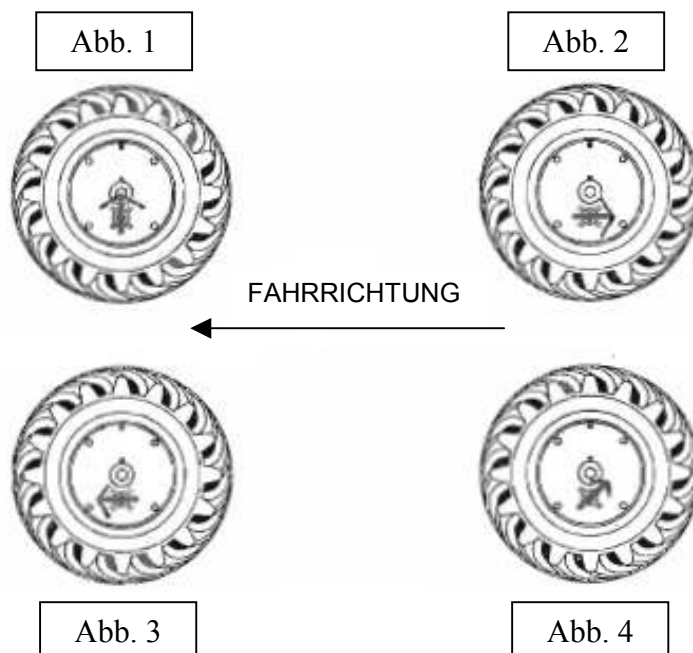
V. ÜBERNAHME, TRANSPORT, VORBEREITUNG ZUM EINSATZ

Der Getriebekasten DSK 317 mit Achse wird im nicht zusammenbauten Zustand ausgeliefert. Es wird die einzelnen in dieser Anleitung beschriebenen Baugruppen ausgeliefert. Der Zusammenbau erfolgt so, dass zuerst die Aufhängung mit zwei Schrauben M10 x 75 mit dem Getriebekasten zusammengeschaubt wird. Danach wird die Achse montiert. Nehmen Sie zuerst die längeren Halbachsen und schieben Sie diese von beiden Seiten auf den Sechskant des Getriebekastens auf. Im nachfolgenden Schritt positionieren Sie von jeder Seite eine kürzere Halbachse mit einem Sechskantende, auf das die Räder aufgesetzt werden, so dass das pfeilförmige Reifenprofil in Fahrtrichtung nach vorne zeigt. Durch die zusammengesetzte Achse wird der Achsschenkel von entsprechender Länge durchgeschoben und mit einer Unterlegscheibe und Mutter mit Splint gesichert. Achten Sie darauf, dass die Schraubenmutter des Achsschenkels fest angezogen ist. Auf diese Art und Weise wird die Achse mit einer Radspurweite von 610 mm montiert. Durch das Entfernen der kürzeren Achsen auf beiden Seiten und das Aufsetzen beider Räder erreicht man eine Spurweite von 480 mm.



Die Räder sind mit Freilaufnaben ausgestattet. Je nach der Art der auszuführenden Arbeit können diese in drei Arbeitslagen eingestellt werden:

1. verriegelte Lage
2. Freilauflage
3. Leerlauflage



Diese Lagen werden durch Verstellen eines Fingers eingestellt, der sich auf der Felge in einer Aussparung befindet. Die Spitze der Rastklinke bestimmt die Arbeitslage des Fingers.

1. Die verriegelte Lage Abb. 1

Der Finger befindet sich in einer Lage, in der das Rad mit der Nabe fest verbunden ist. Die Spitze der Rastklinke ist zur oder weg von der Radmitte gerichtet.

2. Die Freilaufage Abb.2
für die Fahrt vorwärts Abb.3
für die Fahrt rückwärts

Diese Position wird bei Feldarbeiten und bei der Fahrt mit dem Anhänger eingestellt. Bei Drehzahlreduzierung arbeitet das Getriebe im Freilauf (Klappen).

3. Die Leerlaufage Abb. 4

Ziehen Sie den Finger heraus und stellen Sie die Rastklinke in die schräge Rille. Der flexible Stift greift nicht mehr ein und das Rad kann sich frei drehen. Diese Position wird verwendet, wenn die Maschine geschoben wird.

Damit der Finger richtig einrastet, muss man die Maschine kurz bewegen und die Lenkholme links und rechts ausschwenken, bis der Finger einrastet. Die Zusatzgewichte von 33 kg und 5 kg werden zum Erhöhen der Haftkraft der Räder, besonders beim Pflügen, Eggen und bei der Fahrt verwendet, um die Motorleistung optimal zu übertragen und dadurch die Zugkraft der Maschine zu erhöhen.

Für die weitere sichere Handhabung der Maschine bei der Montage der Motoreinheit ist es erforderlich, den Stützfuß einzusetzen. Diese hat die Form des Buchstaben "A", an dessen Spitze sich ein Rohr befindet, das in eine Öffnung der Einhängung eingeschoben wird.

Vorbereitung zum Einsatz - Pflügen, Eggen, Jäten und Betrieb.

Auf dem Getriebekasten links in Fahrtrichtung befindet sich der Schalthebel. Die Positionen der einzelnen Gänge sind auf dem Getriebekasten gekennzeichnet. Die Kennzeichnung hat folgende Bedeutung:

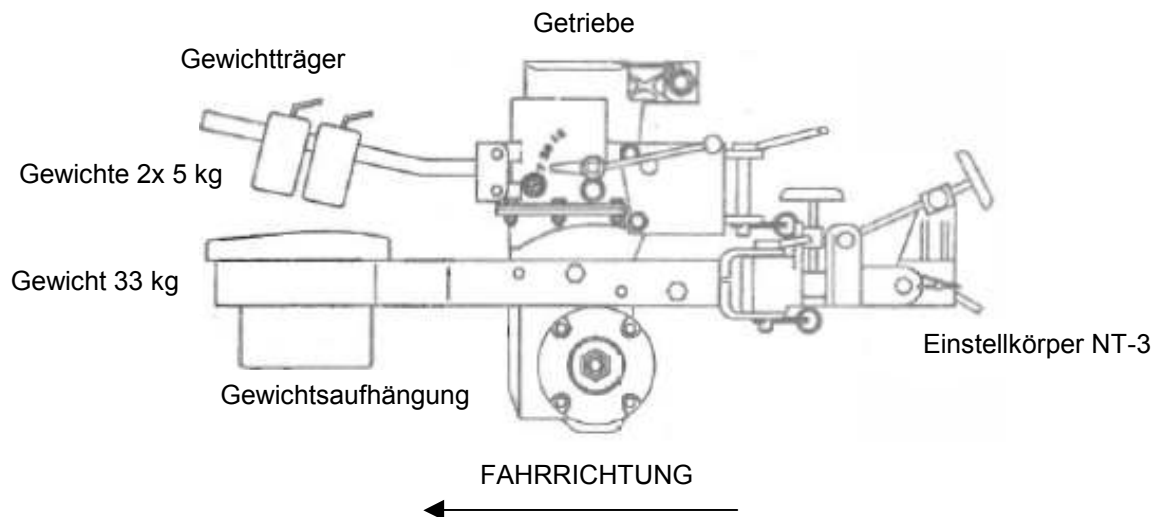
- 1 erster Gang
- 2 zweiter Gang
- 0 Neutralstellung
- R Rückwärtsgang
- P Fahrt oder 3. Gang

Das Schalten der Gänge kann nur bei der Leerlauf-Drehzahl erfolgen, d. h. der Gashebel ist auf Leerlauf eingestellt. Die Aufhängung am Getriebekasten dient zum Koppeln eines Einachsanhängers mit Bremse. Die Verkopplung erfolgt durch die Einführung von der Öse in die Gabel der festen Aufhängung und deren Verriegelung mit einem Bolzen mit Sicherungssplint.

Das Pflügen, genauso wie das Eggen und die passive Kultivierung, wird mit eingeschaltetem ersten Gang durchgeführt.

Den dritten "P" Gang verwendet man bei der Fahrt mit Anhänger ohne Last. Bei größeren Lasten schalten wir auf den ersten oder den zweiten Gang.

Zum Einbau des Pfluges APH 352, der Egge ABR354, BH 138 oder des Lockerers AKY 356 verwendet man die Gewichtsabhängung, die an den Getriebekasten angeschraubt werden muss. In die Gabel der Aufhängung wird das Stellgehäuse eingeschoben und mit einem Bolzen mit Sicherungssplint abgesichert. Die Handhabung des Einstellgehäuses ist in der Anleitung für das Einstellgehäuse beschrieben.



Auf dem Einstellkörper befinden sich zwei Stellschrauben, die so eingestellt werden sollen, dass sich das Einstellgehäuse seitlich bewegen kann. Das Spiel muss 6-8 mm betragen. Wir empfehlen, diese Stellschrauben nicht auf Anschlag einzustellen, weil dadurch eine zähe Verbindung entsteht, die die Führung der Maschine, besonders beim Pflügen, deutlich erschwert. Der Pflug APH 352, die Eggen TBR 354, BH 138 und der lockere AKY wird an das Einstellgehäuse angeschlossen.

Beim Einsatz eines beidseitigen Pfluges NM1-101 oder NM1-102 erfolgt der Anschluss direkt an die Aufhängung ohne Einstellgehäuse.

Die Handhabung und die Einstellungen der einzelnen Geräte sind immer in den jeweiligen Gebrauchsanweisungen für diese Geräte beschrieben.

Wählen Sie beim Pflügen die kleinen Gewichte so, dass die Maschine nach dem Herausziehen des Pfluges aus dem Boden ungefähr im Gleichgewicht ist. Diese Einstellung erfolgt vor dem Pflügen auf einer ebenen Fläche. Die kleinen Gewichte wiegen 5 kg und werden auf eine zylinderförmige Stange aufgeschoben, die am Vorderteil des Getriebekastens befestigt ist.

Montage des Scharenadapters

Entfernen Sie die Aufhängung der Gewichte und befestigen Sie den Adapter auf dem Getriebekasten mit Hilfe von zwei Schrauben. Der Adapter hat am zylinderförmigen Teil einen Aufguss, in dem ein Sicherungshebel flexibel gelagert ist.

Der Anschluss der Antriebseinheit gilt für die Ausführungen DMJ-315, JM4-003, JM4-003T.

Am oberen Teil des Getriebekastens befindet sich ein Flansch mit Öse, in die ein Bolzen am Lenkerflansch eingeschoben wird. Der Motor ist ebenfalls mit einem Flansch versehen, in dem sich die Fliehkraftkupplung befindet, die bei der Montage der Antriebseinheit in die Kupplungsscheibe im Getriebekasten eingeschoben wird. Die Verbindungsflächen müssen vor der Montage sauber sein, genauso wie die Reibflächen der Kupplung. Der Motor kann leichter montiert werden, wenn er beim Einbau leicht seitlich bewegt wird, bis sein Flansch auf den Flansch des Getriebekastens aufsitzt und mit dem Sicherungsbolzen, der mit einer Spezialschraube abgesichert wird, befestigt wird. Danach wird die Motoreinheit mit Schnellspannvorrichtungen die sich am Motor befinden und die mit Stiften am Getriebekasten befestigt sind, arretiert.

Der Motor darf nicht ohne befestigte Schnellspannvorrichtungen gestartet werden. Die Antriebseinheit kann nur bei abgeschaltetem Motor ausgebaut werden.

- ⚠ Starten Sie den Motor nie in geschlossenen Räumen.
- ⚠ Die Antriebseinheit wird mit einer eigenen Betriebsanleitung geliefert.

VI. WARTUNG

Der Getriebekasten ist mit dem Öl PP 90 H, das durch eine Ölfüllöffnung mit Stopfen nachgefüllt wird, gefüllt.

1. Die Befüllung erfolgt in senkrechter Lage des Getriebekastens, bis das Ölniveau die Unterkante der Öffnung erreicht. Die erforderliche Füllmenge beträgt ungefähr 1,75 l.
2. Führen Sie den ersten Ölwechsel nach 10 Betriebsstunden und nachfolgend nach je 100 Betriebsstunden durch. Überprüfen Sie regelmäßig den Ölstand.
3. Schmieren Sie die Freilaufnaben mit Hilfe einer Fettpresse mit dem Schmierfett V2. Optimal ist es, diese Schmierung täglich durchzuführen.
Einmal im Jahr müssen die Naben zerlegt und im Lösungsmittel gereinigt, geschmiert und wieder zusammengebaut werden.
4. Verwenden Sie bei den Reparaturen ausschließlich Originalersatzteile.
5. Überprüfen Sie ständig die Schraubverbindungen auf festen Sitz, besonders die auf den Achsschenkeln.
6. Überprüfen Sie regelmäßig den Reifenluftdruck 120 kPa (1,2 atm).

VII. LAGERUNG

Lagern Sie die Maschine in trockenen, sicheren und sauberen Räumen.

VIII. ERSATZTEILE

Die Ersatzteile werden entweder durch das Herstellerwerk VARI, a.s. oder durch autorisierte Verkaufsstellen der Firma VARI, a.s. vertrieben. Diese Organisationen verfügen über vollständige Ersatzteilleisten.

IX. GARANTIE

1. Der Hersteller haftet bei einer gelieferten Maschine für die Konstruktion, Funktion, Qualität und Vollständigkeit der Maschine, unter der Voraussetzung, dass die Maschine bestimmungsgemäß eingesetzt wird.
2. Die Garantie bezieht sich nicht auf die Sicherheitseinrichtungen gegen Überlastung der Maschine, nicht auf durch natürliche Abnutzung, falsche Lagerung oder unsachgemäße Bedienung entstandene Mängel oder auf Fehler, die durch den Kunden oder Dritte verursacht wurden.
3. Die Garantie erlischt durch eine Störung der Maschine, die durch einen anderen als einen Produktionsfehler oder durch Eingriffe in die Maschine ohne Zustimmung des Herstellers verursacht wurde.
4. Der genaue Wortlaut der Garantiebedingungen steht in dem Garantieschein und liegt der Maschine bei der Auslieferung bei.