

Der Service beim 15er - Teil 2

Im zweiten Teil unserer Serviceanleitung widmen wir uns dem Motor:

Wir lassen als erstes das Motoröl durch Herausschrauben der Ölablassschraube ab.

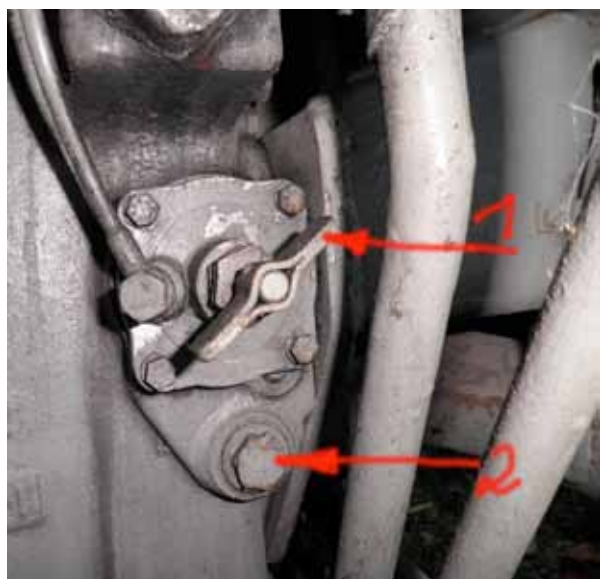


Abb. 1

Abschließend wird die Ölablassschraube des Motors wieder hineingeschraubt und das Motoröl bis zur oberen Markierung des Öl-Peilstabes (Maximum) aufgefüllt.



Abb. 2

Als nächstes nehmen wir uns den Luftfilter vor. Die ersten 15er hatten einen Trockenluftfilter mit einem Filzeinsatz. Diesen kann man mit Druckluft von innen nach außen ausblasen. Sollte dieser sehr verdreckt sein, kann man ihn mit Seifenwasser auswaschen und lässt ihn anschließend gut trocknen. Die Kurzschnauzer hatten auch diese Variante - es gab aber auch welche mit zusätzlich verbauten Ölbadfiltern. Alle anderen 2-Zylinder verwendeten Ölbadluftfilter. Wenden wir uns nun diesem zu.

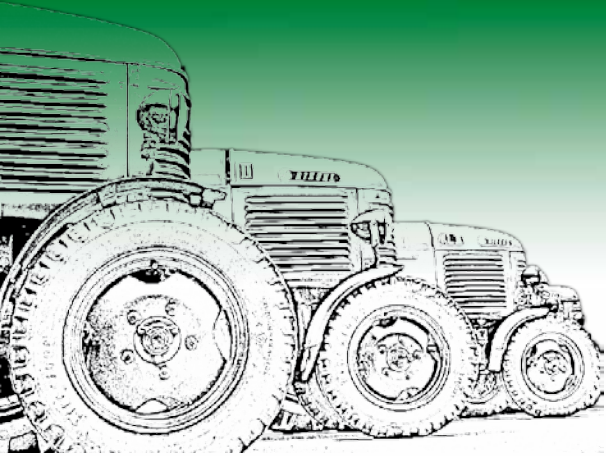
Der Ölfilter

Als nächstes dreht man bei dem Flügel des Spaltölfilters (1) ein paar mal herum und öffnet dann die Ablassschraube (2) und lässt den Schlamm ab. Bei einigen 2 Zylinder-Kurzschnauzern der ersten Serien gab es hier ein Sieb.

Beim 15er gab es auch Ausführungen, die einen Knecht Filter verbaut hatten. Bei dieser Ausführung gab es keinen Drehflügel. Am Deckel war der Name „Knecht“ eingegossen. Der Filter hatte auch einen Einsatz, den man zum Reinigen herausnehmen konnte. Wenn der Ölschlamm herausgelaufen ist, dreht man die Ablassschraube (2) mit einem neuen Cu-Dichtring wieder hin-

Der Öldeckel

Beim Öldeckel (Abb. 2) ist darauf zu achten, dass das darin befindliche Sieb (1) sauber ist. Im Inneren des Deckels befindet sich ein Klappenventil (2), welches funktionsfähig sein muß. Die letzten Ausführungen des 15ers hatten dieses Ventil nicht mehr. Das Kurbelgehäuse wurde dann über den Luftfilter belüftet. Bei den 2 Zylindern war keine Klappe vorhanden.



Der Service beim 15er - Teil 2



Abb. 3

Der Ölbadluftfilter

Man öffnet die Spange und entfernt den unteren Deckel. Man reinigt das Gefäß und stellt es auf eine ebene Fläche. Dann füllt man Motoröl bis zur Markierung auf und baut das Gefäß wieder am Luftfilter (Abb. 3) an.

Viele Fahrer füllen gar kein Öl mehr ein, da die heutige Staubbelastung nicht mehr so hoch ist, da es auch vorkommen kann, dass Öl nach außen dringt und herunter tropft. Das sieht dann nicht so gut aus.

Der Grund für den Ölaustritt sind kleine Risse am Filtergehäuse an den Befestigungslaschen. So ist es jedem selbst überlassen, Öl aufzufüllen oder darauf zu verzichten.

Die Wasserpumpe

Es ist generell so, dass neue und überholte Wasserpumpen über geschlossene Lager verfügen, die keiner weiteren Schmierung bedürfen. Alte Wasserpumpen haben den Nachteil, daß sie einem das Befüllen mit zu viel Fett äußerst übel nehmen. Das liegt daran, dass überschüssiges Fett auf den Gleitring drückt, was die Pumpe mit „Wasserlassen“ quittiert.



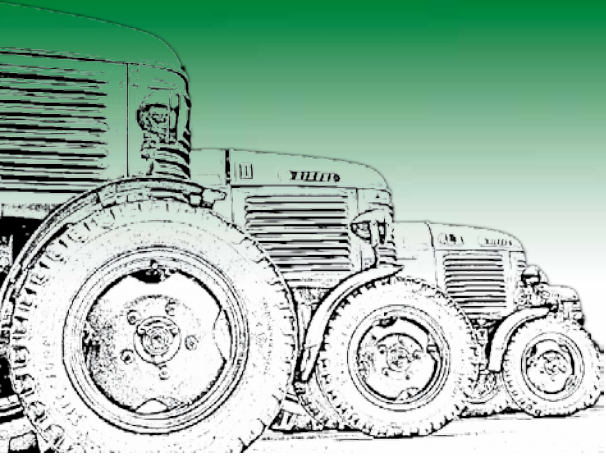
Abb. 4

Es ist darauf zu achten, nur 1-2 Umdrehungen an der Schmiervase (Abb. 4) zu tätigen.

Hier darf nur Heißlagerfett verwendet werden.

Im Zuge dieser Arbeiten kontrollieren wir auch gleich den Keilriemen und die Wasserschläuche auf vorhandene Risse. Danach wird der Motor des Traktors gestartet.

Es ist unbedingt darauf zu achten, daß der Windflügel sich frei drehen kann - hier besteht auch eine erhebliche Verletzungsgefahr. Aufpassen ist also angesagt! Der Motor wird nur bis zum Aufbau von Öldruck - Kontrolle durch Blick auf das Manometer - laufen gelassen und danach wieder abgestellt. Abschließend erfolgt nochmal die Kontrolle des Öl- und Kühlwasserstandes.



Der Service beim 15er - Teil 2

Und hier noch etwas für Eliteschrauber

Diese Arbeit sollte im Abstand von 10 Jahren erfolgen - kann jedoch auch öfter erfolgen:



Abb. 4

Die Öldruckleitung

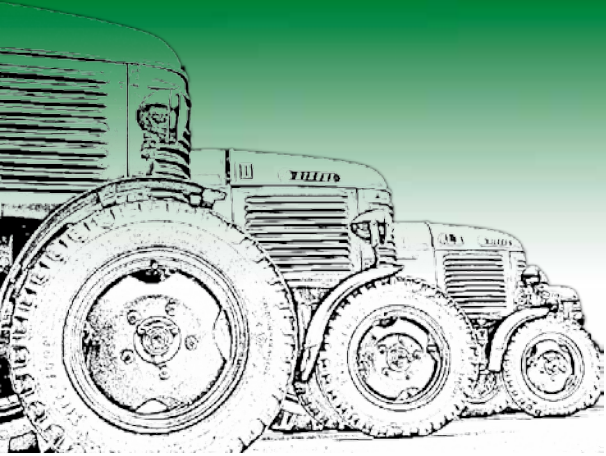
Die Öldruckleitung wird an einer von den beiden Stellen (Abb. 4 - Pfeil) geöffnet und das Öl rausgepumpt. Das macht man wie folgt :

Am besten öffnet man die Leitung manometerseitig und hängt ein kleines Gefäß drunter. Dann wird der Motor ohne Gas und mit aktiviertem Dekompressionshebel durchgestartet. Nun lässt man das Öl so lange laufen, bis man das Gefühl hat, dass frisches Öl in der Leitung ist. Mengemäßig etwa ein Schnapsstamperl voll.

Das hat folgenden Grund: Die Leitung von der Nockenwelle weg hat keinen Durchfluss und das gleiche Öl steht immer in der Öldruckleitung. Im Laufe der Jahre verdickt es sich ein wenig - das kann sogar zum Verschluss führen. Der Öldruck wird dann nicht mehr korrekt angezeigt.

Die Batterie

Jetzt geben wir die Haube wieder drauf und gehen gleich weiter zur Batterie. Sofern noch nicht geschehen, wird sie über den Winter ausgebaut. Die Zellen werden auf ausreichenden Batteriewasserstand kontrolliert und die Pole mit säurefreiem Fett (Batteriefett) ganz leicht benetzt. Bei dem Einbau ist zu beachten, daß immer erst der Plus-Pol angeschlossen wird. Es ist sonst leicht zu, einen Kurzschluß mit dem Maulschlüssel herbeizuführen. Die dort fließenden Ströme können lebensgefährlich sein. Dann folgt der Anschluss des Massekabels. Beim Ausbau ist in umgekehrter Reihenfolge vorzugehen.



Der Service beim 15er - Teil 2

Wir beenden den Teil 2 unserer Servicearbeiten mit der Reinigung des Kraftstofffilters:



Abb. 5

Kraftstoffzufuhr

Hahn (H) schließen

Entlüftungsschraube (E) rausdrehen

Ablassschraube (A) rausschrauben

abrinnen lassen bis klarer Diesel heraus kommt,
dann Ablassschraube (A) wieder reindrehen.

Die Entlüfterschraube hat in der Mitte ein Loch - dieses muss frei sein (andernfalls reinigen), dann die E- Schraube wieder ein paar Umdrehungen reindrehen. Dann den Hahn (H) öffnen und warten bis bei der E – Schraube aus dem Loch Diesel austritt.

E – Schraube festziehen - fertig .