

- 1 -

Einstellen der Kupplungen. (Dieseltyp. N3 - 10 P. Normaldruck u. N4, N54 - 90 PS)

a) Halte-Kupplungen (Skizze hierzu siehe Blatt 3)

Der Ausbau der Haltekupplungen, deren Lamellen nur sehr geringem Verschleiß unterliegen, weil sie nie unter Last geschaltet werden, wird in der Regel nur während einer Hauptuntersuchung vorgenommen. In der Zwischenzeit müssen daher die Kupplungen ständig auf richtige Einstellung nachgeprüft werden.

Der für die Haltekupplungen erforderliche Anpressdruck wird von der Feder a erzeugt, die am unteren Ende des drehbaren Hebels b angreift. Die Feder ist mit einer Vorspannung von 93 kg eingesetzt. Die Vorspannung wird dadurch erreicht, daß die Feder a, die im ungespannten Verhältnis eine Länge von 195 mm hat auf 240 mm angespannt wird. (dabei Schaltung in Nullstellung).

Die Federkraft wird durch den Hebel b und Rollenhebel c übertragen, dessen breite Rollen in der oberen und unteren Lage die Schere e umlegt, wodurch der Hebel f nach rechts oder links ausschlägt und der mit diesem fest verbundene Hebel g die rechte oder die linke Kupplung einrückt.

Durch die Hebelübersetzung ergibt sich für die Haltekupplungen ein Anpressdruck von rund 1450 kg.

Die Zugfeder a kann aber über den Rollenhebel c nur dann einen Druck ausüben und die Haltekupplungen zusammenpressen, wenn die Rolle sich von der festen Rollenföhrung um etwa 0,5 mm abhebt. Wenn nun aber die Rolle d beim Auflaufen auf die Schere um 0,5 mm angehoben, d.h. nach links bewegt wird, dann muß auch der doppelarmige Hebel b seine Lage ändern und zwar wandert der Punkt des Hebels b an dem die Zugfeder angreift, bei einer Übersetzung des doppelarmigen Hebels b von etwa 1 zu 7 um etwa 3,5 mm nach rechts d.h. die Zugfeder a wird um dieses Maß weiter gespannt. Dieses weitere Anspannen der Zugfeder ist besonders wichtig für die Erhaltung der Haltekupplungen, weil hierdurch die Gewähr gegeben ist, daß die Zugfeder a einen genügend großen Anpressdruck über die Scheren auf die Haltekupplungen ausübt, sodaß ein Gleiten und damit ein Zerstören nicht zu befürchten ist.

Bei der Nachprüfung der Federanspannung geht man in der Weise vor, daß zunächst das Stichmaß der Feder in der absoluten Nullstellung gemessen wird. Dann wird durch Drehen des Schaltrades in die Stellungen 1 - 2 - 3 - 4 die Rolle d nach oben oder unten gelegt. In jeder dieser Stellungen muß das Stichmaß der Feder um 3 bis 5 mm größer sein, als das Stichmaß in der Nullstellung. Ist das nicht der Fall, so muß das Spiel zwischen Rolle d und fester Föhrung h durch Nachstellung der Druckschrauben i soviel vergrößert werden, bis die Verlängerung der Feder a um 3 bis 5 mm erreicht wird.

Das Spiel zwischen Rolle und fester Föhrung kann bis 1 mm betragen. Auf keinen Fall darf die Federspannung nachlassen, weil dann die Haltekupplungen schleifen und dadurch zerstört werden. Der Ausschlag des Hebels b muß nach oben und unten gleich sein, erreichbar durch entsprechendes Einstellen der Stange k.

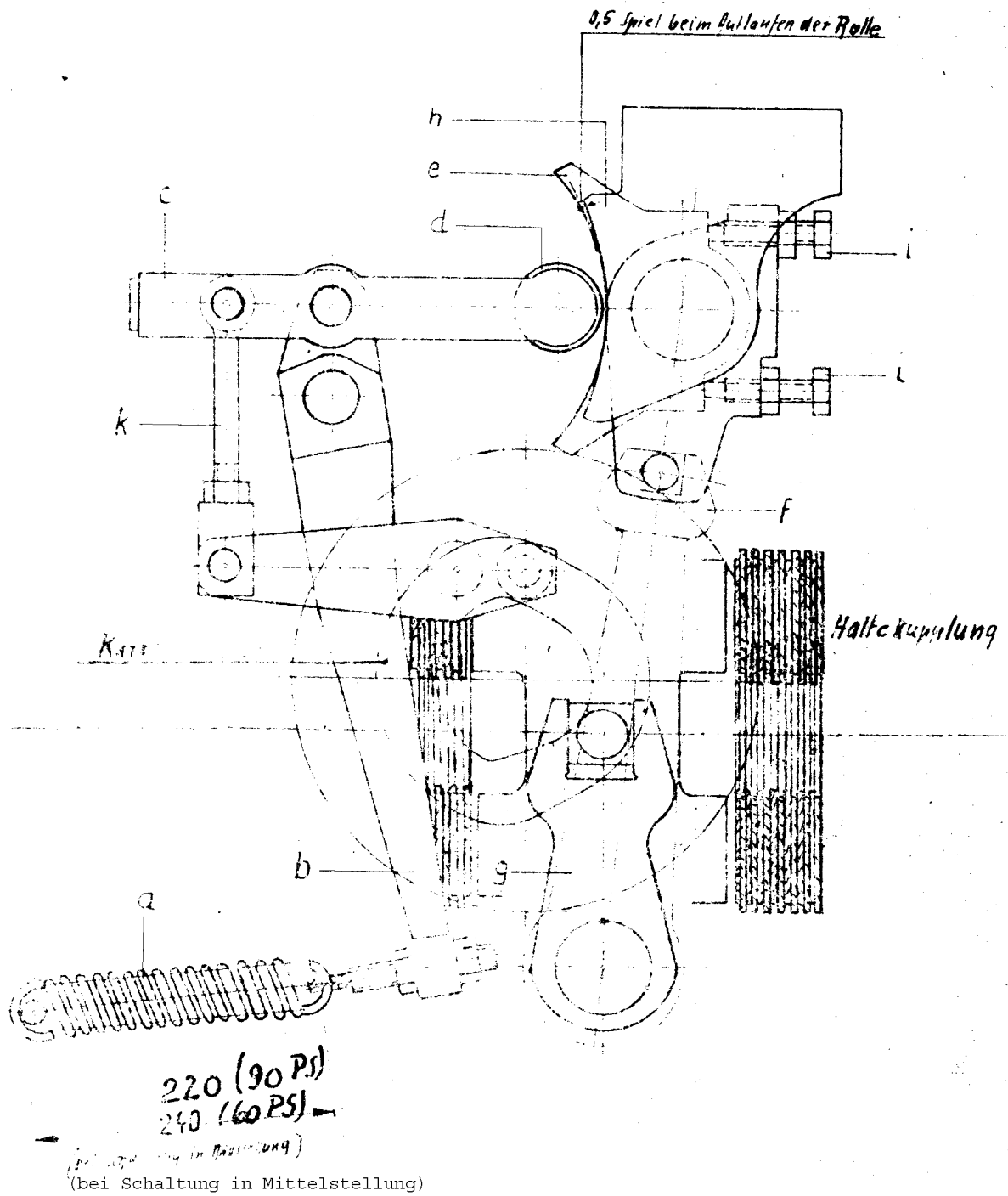
B 58 A. 1.

b) **Fahrkupplungen** (Skizze hierzu siehe Blatt 4)

Durch Drehen der Kurvenscheibe wird über die Zahnräder a und b die Lage des Angriffspunktes c für das Federgehäuse geändert und zwar wandert Punkt c nach c 1 oder c 2. In beiden Fällen wird die Feder im Federgehäuse gespannt und dadurch über die Hebel d und e die Welle f nach rechts oder links verschoben und dadurch die rechte oder linke Fahrkupplung eingeschaltet. Die Fahrkupplungen sollen in Mittelstellung beiderseits 9 mm Weg haben.

Es ist wichtig daß die Steuerung zuerst die Haltekupplung und dann die Fahrkupplung einlegt. Es ist daher bei der Einstellung der Fahrkupplung darauf zu achten, daß der Ausschlag am Federgehäuse von der Mittelstellung aus nach oben und unten nicht mehr als 3 mm beträgt. Diese Stellungen sind durch eingemeißelte Striche gekennzeichnet.

Bei größerem Ausschlag besteht die Gefahr, daß die Fahrkupplung die Reibungsarbeit übernehmen muß, was ihre baldige Zerstörung zur Folge haben würde.

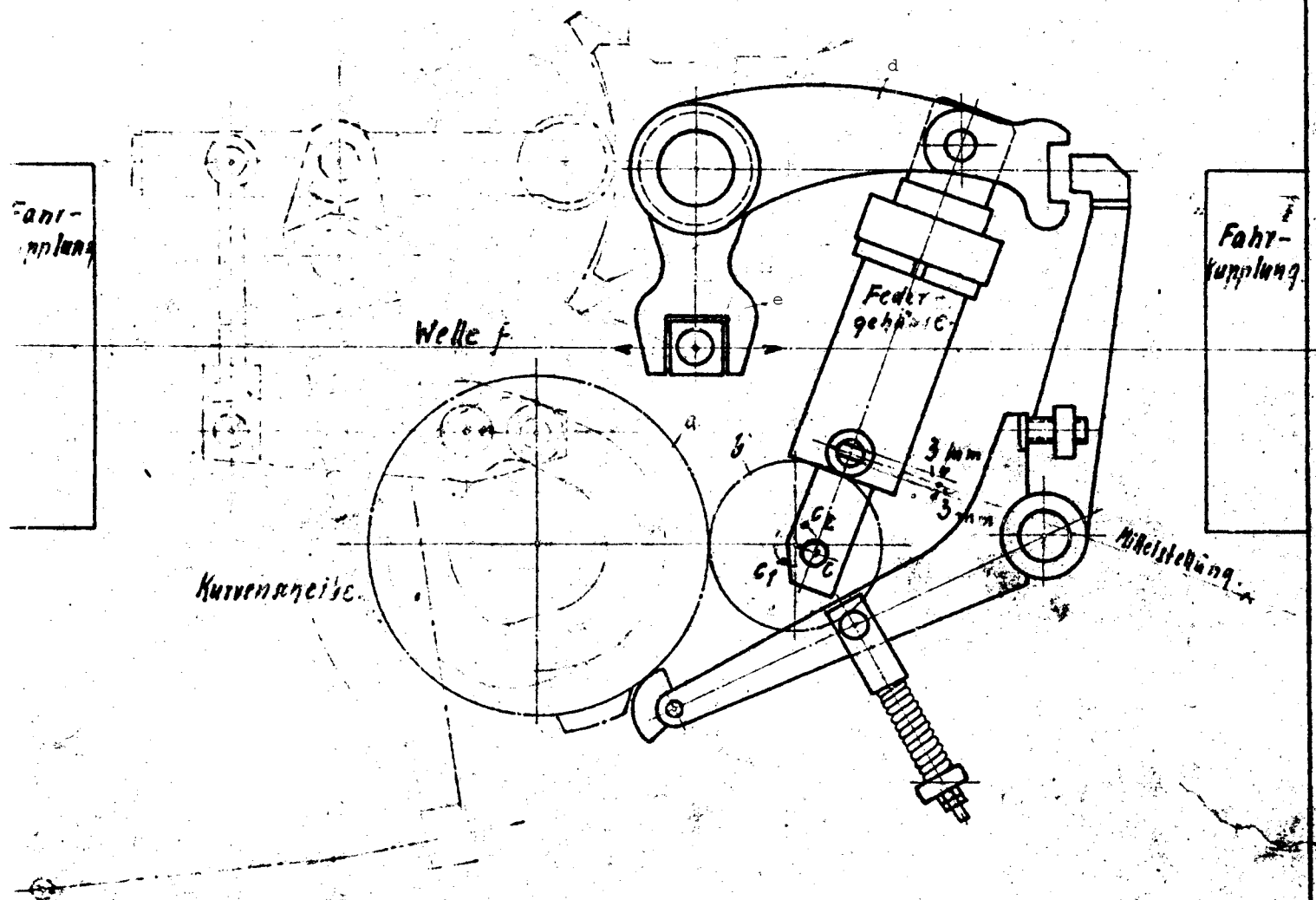


Schaltung für Haltekupplungen

gezeichnet: M. J. J. J.

25. 4. 53.

m



Schaltung der Fahrkupplungen

(Gezeichnet Mittelstellung)

B 59 Bl. 4

25.4.53.