

Das Landrad der Pflüge Abb. 2 ist mit einem scharfen Laufkranz versehen, um genügend Halt im Boden zu finden und gleichzeitig die auftretenden seitlichen Kräfte mit aufnehmen zu können. Die Aushebung der Pflüge erfolgt durch einen Kapselautomaten. Dieser ist in einem staubdichten Gehäuse untergebracht und läuft in Öl. Die Betätigung des Automaten erfolgt mittels Aus- und Einrückseil vom Schleppersitz aus.

Die Spindel zur Tiefenregulierung wird ebenfalls vom Schlepper aus betätigt.

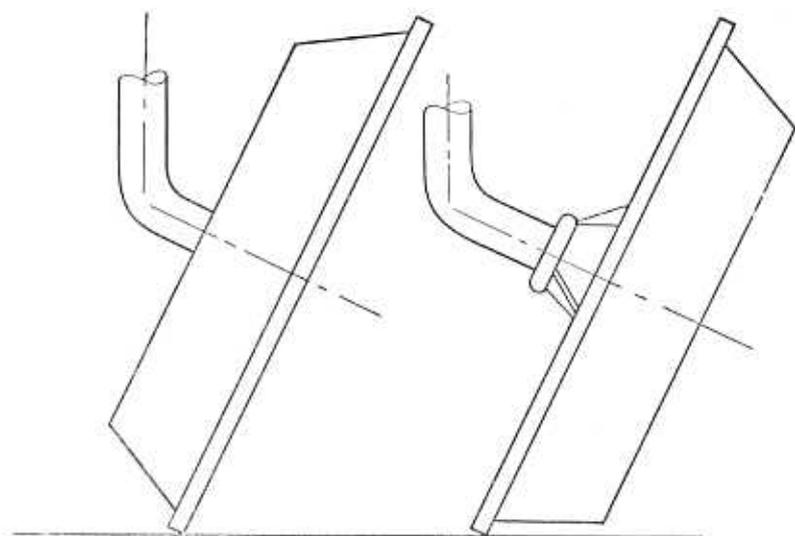


Abb. 3: Umdrehbarkeit der Furchenräder

Das hintere Furchenrad hat wie das Landrad einen scharfen Laufkranz. Durch seine Schräglage kann es sich gut gegen den auftretenden Seitendruck im Boden abstützen. Um sich den jeweiligen Bodenverhältnissen besser anpassen zu können, ist es umdrehbar gebaut (Abb. 3).

Zur Feineinstellung des Furchenrades beispielsweise bei Verwendung verschiedener Scheibengrößen oder je nach der Scheibenstellung dient eine Stellschraube (Abb. 2).

Die Hinterachsbrücke trägt das Landrad und das hintere Furchenrad. Durch ihre Schwenkbarkeit in einem bestimmten Punkt „A“ zum Grindel ist eine Schnittwinkelverstellung der Scheiben und damit verbunden eine Veränderung der Arbeitsbreite der Scheibenpflüge möglich. Eine Stellschraube sowie Langlöcher in der Deckplatte der Hinterachsbrücke für die Befestigungsschrauben des Grindels dienen zu dieser Verstellung (Abb. 4).

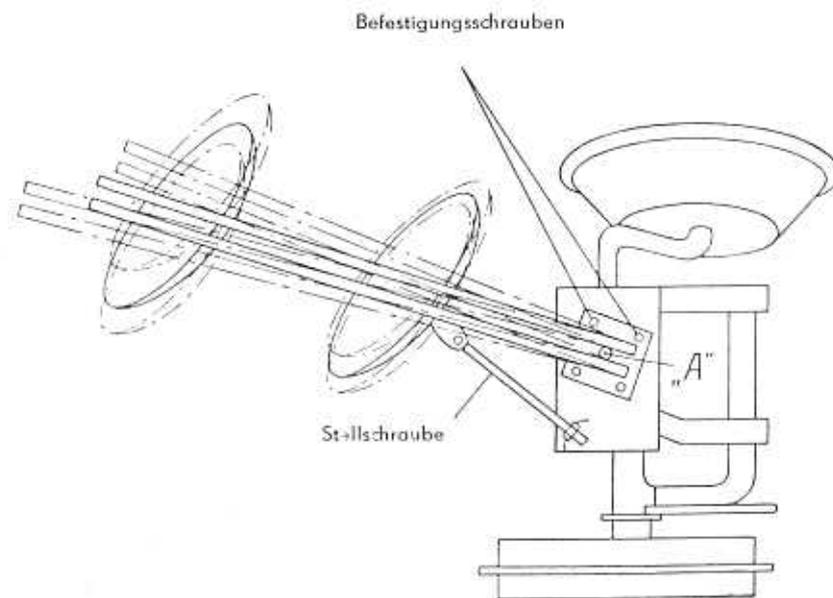


Abb. 4: Schnittwinkelverstellung

Das vordere Furchenrad besitzt eine Säulenachse. Zur Verstellung, beispielsweise beim Anfurchen, ist eine Spindel angebracht.

Gleichzeitig wird es durch die Zugvorrichtung über eine Verbindungsstange gesteuert.

Die Pflugscheiben sind an den Scheibenhaltern befestigt. Ihre Lagerung ist mit Kegelrollenlagern ausgeführt. Langlöcher in den Lagerarmen und Scheibenhaltern ermöglichen eine Griffwinkelverstellung der Pflugscheiben (Abb. 5).

Die Abkratzer sind so einzustellen, daß sie die Pflugscheiben nicht durch Schleifen an ihrer Drehbewegung hindern.

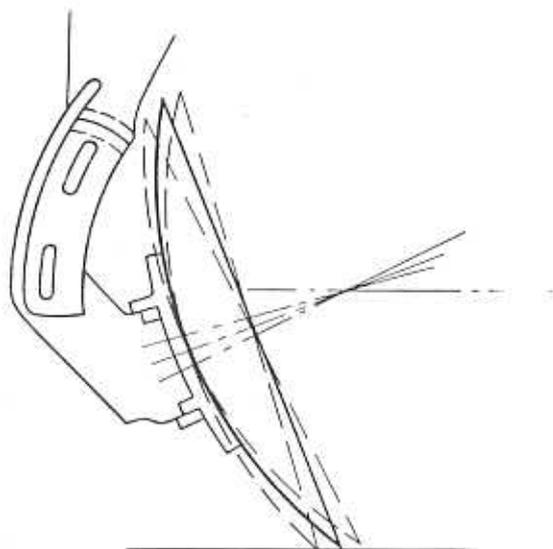


Abb. 5: Griffwinkelverstellung

3. Umbau der Scheibenpflüge

Um einen leichten Umbau der Scheibenpflüge von der 6- in 5- bzw. 5- in 4- bzw. 4- in 3-furchige Ausführung zu gewährleisten, ist die Zugstange, die Aushebestange zum vorderen Furchenrad sowie die Tiefenstellkurbel zusammenschiebbar aus Rohr und Rundstahl angefertigt. Beim Umbau sind die Befestigungsschrauben dieser Teile zu lösen, die Hinterachsbrücke nachzuschieben und dann alles wieder fest anzuziehen.

Durch Verwendung von 3 verschiedenen Scheibengrößen (620 mm \odot , 660 mm \odot , 725 mm \odot) kann der maximale Tielgang verringert oder vergrößert werden.

1.2 An den Scheibenpflügen Typ B 144, B 145, B 146 ist die Möglichkeit gegeben, jeweils die letzte Pflugscheibe abzunehmen, die Hinterachsbrücke nachzuschieben und mit der verkleinerten Ausführung zu arbeiten.

2. Beschreibung der Scheibenpflüge Typ B 143 – B 146

Die Scheibenpflüge sind besonders kräftig gebaut. Der Grindel besteht aus 2 durch Schrauben verbundenen Flachstählen. An diesen befindet sich ein starres Zugdreieck zur Führung der Zugstange. Zwischen den Flachstählen des Grindels sind die Scheibenhalter eingeschraubt und seitlich die Abkratzer angebracht.

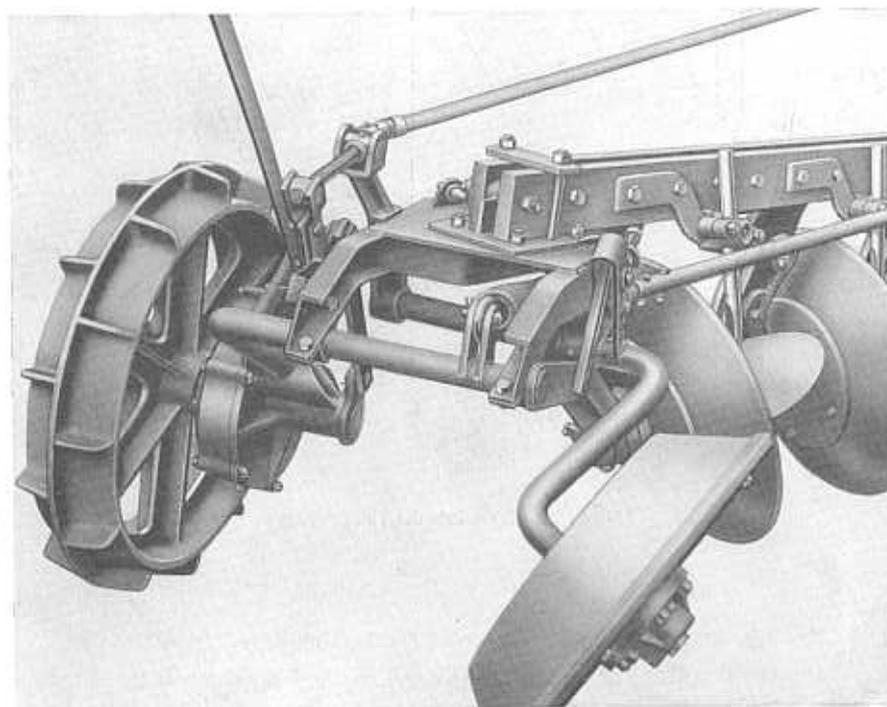


Abb. 2 Landrad mit Kapselautomat



Abb. 1. Scheibenpflug 6-furchig bei der Arbeit

1. Technische Daten

1.1 Scheibenpflug

Typ	Ausführung	Arbeitsbreite cm	Tiefgang cm	Gewicht kg
B 143	3-furchig	75—90	25	1140
B 144	4-furchig	100—120	25	1250
B 145	5-furchig	125—150	25	1360
B 146	6-furchig	150—180	25	1470

Die Arbeitsbreite kann durch die Verstellmöglichkeit zwischen Grindel und Hinterachsbrücke verändert werden.

Der in der Tabelle angegebene Tiefgang bezieht sich auf Verwendung der mittleren Scheibengröße (660 mm \varnothing).

4. Belastung der Scheibenpflüge

Für schwere Bodenverhältnisse werden als Sonderausführung Belastungsgewichte geliefert. Diese werden am Landrad und wenn notwendig den beiden Furchenrädern angebracht.

5. Straßefahrt

Die eigenartige Radkonstruktion der Scheibenpflüge macht es erforderlich, bei Straßefahrt die nötige Sorgfalt zu wahren sowie Schlaglöcher usw. zu vermeiden.



Abb. 6: Scheibenpflug von hinten gesehen

6. Wartung

Die gelb umrandeten Schmierstellen sowie die besonders gekennzeichneten Stellen sind vor jedem Einsatz gut zu schmieren.

Von Zeit zu Zeit ist das im Automatengehäuse befindliche Öl zu kontrollieren und, wenn notwendig, nachzufüllen.

Nach jedem Einsatz sind die Pflugscheiben und Abkratzer gut zu säubern und durch Einfetten vor Rost zu schützen.

Schmierplan

zum

Anhänge-Scheibenpflug

1 Furchenrad vorn	1 × täglich mit Graphitfett
2 Säulenachs-führung	1 × täglich mit Graphitfett
3 „	2 × wöchentlich mit Graphitfett
4 Spindellager	2 × wöchentlich mit Graphitfett
5 Spindel	2 × wöchentlich mit Graphitfett
6 Scheibenlager	1 × halbjährlich mit Graphitfett
7 Drucklager	1 × wöchentlich mit Graphitfett
8 Spindel-mutter	2 × wöchentlich mit Graphitfett
9 Spindel	2 × wöchentlich mit Graphitfett
10 Lager für Land- und Furchenrad	1 × täglich mit Graphitfett
11 Landrad	1 × täglich mit Graphitfett
12 Furchenrad hinten	1 × täglich mit Graphitfett

Automat vor Inbetriebnahme und vor Beginn jeder Kampagne
mit Getriebeöl füllen

BEDIENUNGSANLEITUNG

für

Anhänge-Scheibenpflüge

Typ B 143, 3-furchig

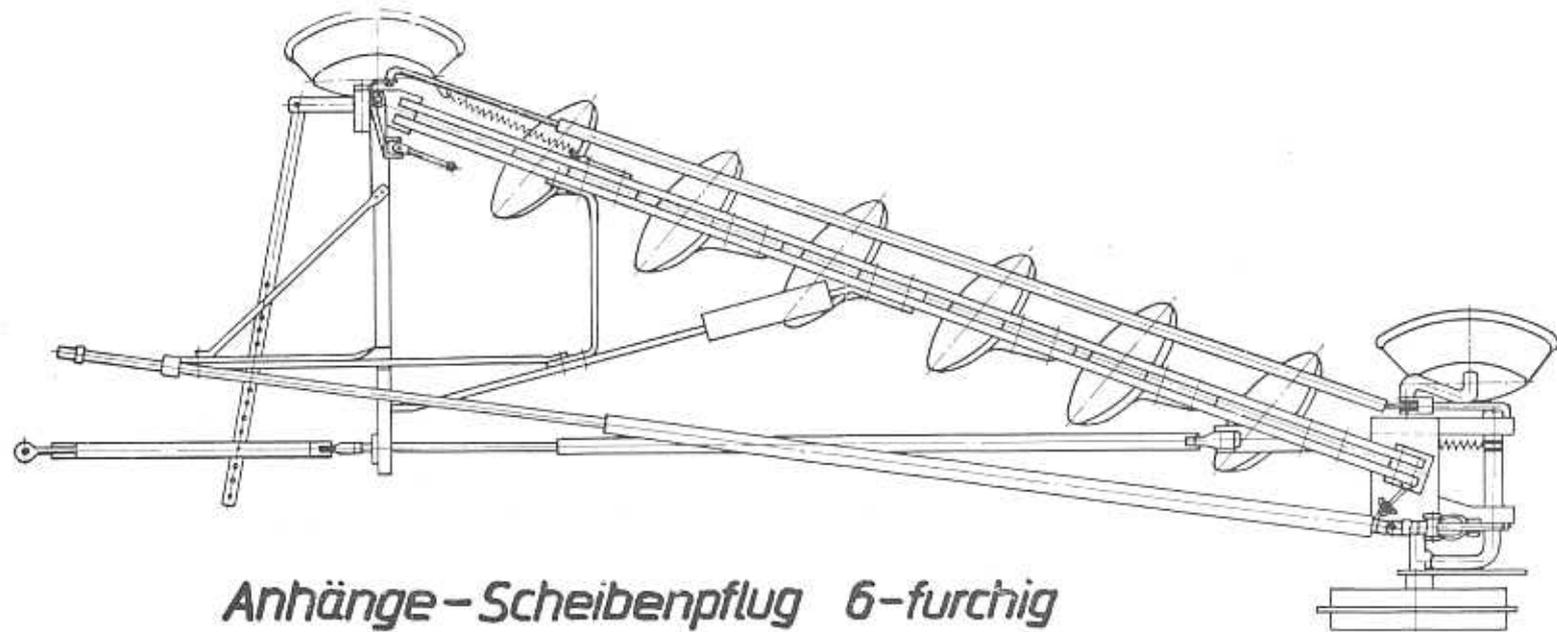
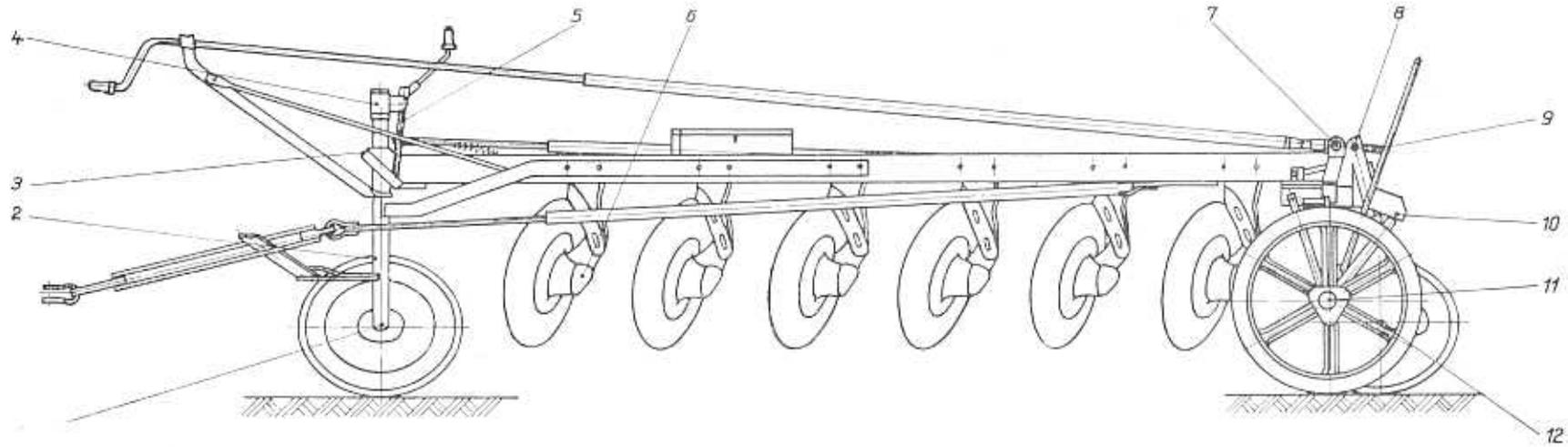
Typ B 144, 4-furchig

Typ B 145, 5-furchig

Typ B 146, 6-furchig



Schmierplan



Anhänge-Scheibenpflug 6-furchig



Ag 50(III)58 DDR V-1-10 0,2

BEDIENUNGSANLEITUNG

für

Anhänge-Scheibenpflüge

Typ B 143, B 144, B 145, B 146

VEB BODENBEARBEITUNGSGERÄTE

Betr.-Nr. 13/6046

LEIPZIG W 31

Postschließfach 31

K 55