GENERALVERTRETUNG

HERMANN SEIBERT

AUTOMOBILBAU UND KAROSSERIEWERK GMBH.

SAARBRÜCKEN

UNIC

LASTWAGEN
3-25 t

Fernsprecher 29935/36

BANKKONTEN:
Kreissparkasse Saarbrücken Nr. 7001
Saarl. Kreditbank Saarbrücken Nr. 6328
Saargenossenschaftsbank Nr. 4109
B. N. C. I. Saarbrücken Nr. 1520

POSTSCHECKKONTO:
Saarbrücken Nr. 1447

Ihr Zeichen | Ihre Nachricht vom | Unser Zeichen | Mainzer Strasse 152

den

Betr.: Ihre UNIC-Fahrzeuge.

Im Interesse der größtmöglichen Dauerhaftigkeit von Diesel-Fahrzeugen gestatten wir uns darauf aufmerksam zu machen, daß unbedingt folgendes zu beachten ist:

Ein Dieselmotor soll nicht unter Betriebswärme (ca. 70°) gefahren werden. Um diese Temperatur während der kalten Jahreszeit zu erreichen, ist es unbedingt notwendig, das Fahrzeug mit Kühler- oder Motorschutzhaube zu versehen. Wir halten solche zu günstigem Preis für Sie vorrätig.

Um stets die Betriebswärme des Motors kontrollieren zu können, empfiehlt es sich, die Kraftfahrzeuge mit einem Wasserthermometer auszustatten. Falls Ihre Fahrzeuge ein solches Wasserthermometer nicht besitzen, können wir Ihnen ein solches schnellstens einbauen.

Bitte achten Sie auch unbedingt darauf, daß alle 10.000 km das Differential- und Getriebeöl gewechselt wird. Mit diesen Arbeiten verbinden wir auch eine gewisse Inspektion der Fahrzeuge. Für Differential- und Getriebeöl-Wechsel werden keine Arbeitslohnkosten, sondern nur die entsprechenden Öle berechnet.

Wir bitten um wohlgemeinte Auffassung unserer Ihnen vorliegend in Ihrem eigenen Interesse gemachten Hinweise und empfehlen uns Ihnen

mit vorzüglicher Hochachtung!
HERMANN SEIBERT
G.m.b.H.

(GREF)

Bedienungsanweisung für UNIC-Fahrzeuge

Inspektionen bei UNIC-Fahrzeugen

1. Inspektion bei 1.5oo,km
2. Inspektion bei 5.ooo km
3. Inspektion bei 12.ooo km

Anlassen des Motors

Nachdem man sich davon überzeugt hat, daß Wasser, Öl und Brennstoff aufgefüllt sind, drückt man das Gaspedal auf Vollgasstellung und dann betätigt man 1 Kontaktknopf, der sich am Armaturenbrett befindet, bis der Motor anspringt. Dann das Gaspedal in Leerlaufstellung zurückkommen lassen. Der Motor läuft nun im Leerlauf.

Ingangsetzung bei kaltem Wetter

Im Winter ist es unerläßlich für den Motor, ein dünnflüssiges Öl guter Qualität zu verwenden. Bei sehr kaltem Wetter wird das Anspringen des Motors erleichtert, durch Einfüllen warmen Wassers in den Kühler. Wenn der Motor nicht sofort anspringt, ist es nicht ratsam, den Anlasser ununterbrochen zu betätigen, denn das entleert die Batterie, sondern den Anlasser kurz aufeinanderfolgend zu betätigen. Springt auch dann der Motor nicht an, soll man erst die Ursache suchen. (Schlechte Batterie, Luft in der Einspritzpumpe und in den Kraftstoffleitungen. Beseitigung durch Betätigung der Kraftstoffpumpe an der Einspritzpumpe bei gleichzeitigem Öffnen der Entlüftungsschrauben am Rohölfilter und an der Einspritzpumpe.)

Wichtige Empfehlung

Bei Inbetriebnahme des Fahrzeuges wird dringend empfohlen, während der ersten 5.ooo km den Motor mit 1.5oo - 1.7oo Touren laufen zu lassen und das Fahrzeug nur mit 8o% der zulässigen Höchstbelastung zu fahren.

Wichtig

Beim Bergabfahren zieht der Wagen den Motor mit, letzterer kann bis zu einem gewissen Maß als Bremse dienen, wenn man beim Bergabfahren denselben Gang benutzt, wie beim Bergauffahren. Hierbei muß besonders darauf geachtet werden, daß der Motor nicht über seine zulässige Tourenzahl hinauskommt. Bemerkt man beim Fahren übermäßig starken schwarzen Rauch am Auspuff, so ist das ein Zeichen einer falschen Einstellung. Vor allen Dingen dann die Einspritzdüsen überprüfen und säubern lassen.

Ist man durch irgend einen Fehler, leere Batterie, beschädigter Anlasser, gezwungen, den Wagen anschleppen zu lassen, muß man den 3.Gang einschalten. Ein niedrigerer Gang könnte einen Bruch im Getriebe oder der Hinterachsbrücke zur Folge haben.

Schmierung des Motors

Vorne, in der Ölwanne, befindet sich die Ölpumpe, die durch Zahnräder von der Kurbelwelle aus angetrieben wird. Diese Pumpe kann von unten aus leicht abmontiert werden, da sie wie ein Verschlußdeckel an der Wanne montiert ist.

Die Pumpe saugt das Öl durch den Filter an, und dieses fließt in den Hauptbehälter und wird von dort in das obere Gehäuse gepreßt. Der Druck bleibt konstant durch ein Druckventil, welches auf der Kammer der Pumpe sitzt. Dieses Ventil bedarf keiner Einstellung. Wenn das Öl links vorne in das obere Gehäuse gelangt, fließt es auch sofort weiter, um durch einen Pumpenanschluß zum äußeren Filter zu kommen.

b.w.

Verschiedene Wagen sind mit einem Ölkühler ausgestattet, der vorne am Kühler montiert ist. In diesem Fall ist der oben genannte Pumpenanschluß durch einen anderen Anschluß ersetzt und beim Austritt aus dem Motor fließt das Öl zuerst durch den Ölkühler, bevor es in den äußeren Filter gelangt. Der Eintritt in den Filter erfolgt durch eine zentrale Leitung, dann wird das Öl gesiebt und fließt zum oberen Gehäuse zurück. Zwischen dem 1. und 2. Lager, links, befindet sich der Anschluß-Stutzen, der zur Leitung führt, welche für die Schmierung der Lager vorgesehen ist. Sie verteilt das Öl nach hinten und nach vorne. Die Hauptlagerschale Nr. 1 hat eine Schmierfuge, durch welche die Steuerungskette geschmiert wird.

Überprüfen Sie öfters während der Fahrt den Öldruckmesser. Der Druck darf nicht unter 2,5 kg sein. (Außer wenn der Wagen sehr langsam fährt oder der Motor im Leerlauf läuft).

Im allgemeinen werden geschmiert

Durch Druckschmierung:

Sämtliche Lager und Kurbelwellenzapfen,Pleuellagerschalen, Kipphebel und Achse, die Steuerungskette, die Nockenwelle und Lager, Stösselstangen, Lager zum Antrieb der Pumpe und Lager zum Antrieb der Lichtmaschine, Pleuel und Kolbenbolzen. Die Zyl.-Laufbüchsen und Kolben werden durch Hochschleudern von Öl durch die Pleuel, geschmiert.

Schmiermittel

Soweit es möglich ist, soll man Öl erster Qualität mit einem hohen Flammpunkt benutzen, welches beim Gebrauch wenig Ablagerungen hinterläßt.

Es gibt augenblicklich sogenannte "selbstreinigende Öle" (HD- oder Detergente-Öle), welche zu guten Resultaten geführt haben, wenn folgende Vorsichtsmaßregeln beachtet werden: nur für einen neuen Motor, oder einen, der vorher mit Spülöl gereinigt wurde, verwenden. Nicht mit anderen Ölen mischen.

Einfüllen

Das Einfüllen des Öls geschieht durch den Einfüllstutzen, vorne links. Das vorhandene Sieb hält die größten Unreinigkeiten zurück.

Inhalt:	bei sämtlichen 4-Zyl.-Motoren	13,5 ltr.
	" " 6-Zyl.-Motoren	2o,o ltr.

Ölstand

Auf der linken Seite des Motors befindet sich der Ölmeßstab. Der Ölstand soll zwischen den zwei Einkerbungen MAX und MIN sein. Man soll den MAX-stand nicht überschreiten, um einen übermäßigen Ölverbrauch zu verhindern.

Einspritzpumpe 4 und 6 Zyl.

Der Ölstand muß stets zwischen den beiden Markierungen des Ölmeßstabes stehen. (Kein Detergente-Öl nachfüllen.) In das Reglergehäuse der Einspritzpumpe jeden Tag einige Tropfen Öl einfüllen.

PM 1 Zyl.-Einspritzpumpen

Die Pumpe bedarf keiner Wartung. Die Schmierung erfolgt durch das durchlaufende Rohöl.

Automatische Zündverstellung (Spritzversteller zur Einspritzpumpe)

Der Ölstand soll alle 1.500 km überprüft werden. Dazu muß man die Verschlußschraube, welche sich an der unteren Seite des Zündverstellgehäuses befindet, abschrauben. Der Ölstand muß auf gleicher Höhe mit dem unteren Ende des Einfüllstutzens sein. Falls nötig, mit Motorenöl auffüllen.

Wasserpumpe und Ventilator

Es empfiehlt sich, die Kugellager der Pumpenachse und die der Achse des Ventilators alle 3-4 Tage zu schmieren.

Wann muß geschmiert werden?

Alle 3-4 Tage.

Der Anschlußstutzen "TECALEMIT" in der Nähe der Antriebsscheibe des Ventilators.

alle 1.800 - 2.000 km

Motorenöl wechseln, Luft- und Ölfilter reinigen.

alle 10.000 km

Reinigung der Schmierdüse für Kipphebel.
Ablassen d. Kondenswassers im Luftkessel durch Öffnen der unteren Verschlußschraube.

alle 15.000 km

Reinigung des Ansaugfilters der Ölpumpe in der Ölwanne und des Ölpumpengehäuses, sowie des Kraftstoffbehälters.

Vorsichtsmaßnahmen im Winter

Im Winter soll jeden Abend das Kühlwasser abgelassen werden, um ein Einfrieren und Platzen der Zylinder zu verhindern. Diese Entleerung geschieht durch den Ablaßhahn am unteren Ende des Kühlers und den Ablaßhahn an der linken Seite des Zylinderblockes. Bei sehr kaltem Wetter kann sogar am Tage, während eines längeren Aufenthaltes, das Wasser gefrieren. In diesem Falle ist es natürlich unerläßlich, dem Wasser ein Gefrierschutzmittel beizumischen. (Vorschriften der Herstellerfirma beachten). Zu Beginn der kalten Jahreszeit überzeuge man sich, daß der Ablaßstutzen am Ende des Zylinders nicht verstopft ist.

Das Kondenswasser im Luftkessel alle 4 Wochen ablassen.

Luftkompressor

Der Motor hat einen Luftkompressor, der von einem Keilriemen angetrieben wird, durch eine Antriebsscheibe, welche auf der Antriebsachse der Einspritzpumpe montiert ist.

b.w.

Es ist sehr wichtig, den Zustand und die Spannung des Keilriemens oft zu überprüfen. Wenn man merkt, daß er zu viel Spiel hat, muß er wieder gespannt werden. Man vermeide jede übermäßige Spannung des Antriebsriemens. Der Luftkompressor ist mit einem Ansaugunterbrecher ausgerüstet. Wenn diese Apparatur richtig eingestellt ist, dreht sich der Luftkompressor im Leerlauf, sobald der bestimmte Druck im Behälter erreicht ist. Wird das Sicherheitsventil zu oft ausgelöst, so ist das ein Zeichen, daß der Unterbrecher verstellt ist.

Luftfilter

Die Motore sind mit Luftfilter versehen, welche an die Ansaugrohre des Motors angeschlossen sind. Vorschriften der Reinigung und Wartung der Filter beachten.
Alle 10.ooo km Filtereinsätze erneuern.

Elektrische Ausrüstung

Die elektrische Ausrüstung umfaßt:

1. eine Lichtmaschine (12 Volt)
2. einen Anlasser (24 Volt)
3. vier 6 V-Batterien, von denen je zwei zusammen geschaltet sind, um zwei Gruppen von je 12 Volt zu bilden.
4. einen Elektro-Schalter, der nur während des Anlassens zweimal zwei Batterien gleichschaltet, um eine Spannung von 24 Volt zu erzielen.

Pflege der Batterien

(Gebrauchsanweisung des Herstellerwerkes beachten)

1. das Niveau des Wassers in der Batterie soll alle 14 Tage im Sommer und jeden Monat im Winter überprüft werden. Wenn es notwendig ist, wird das Niveau 1o mm über die Platten ergänzt.
2. von Zeit zu Zeit soll die Spannung und der Säureghalt überprüft werden.
3. die Flüssigkeit soll alle 6 Monate erneuert werden, jedoch darf diese Arbeit nur von einem Spezialisten ausgeführt werden.
4. keine Säure hinzufügen.
5. das Äußere und der Deckel der Zellen muß immer sauber und trocken gehalten werden.
6. durch Einreiben der Batterieklemmen mit Pol-Fett verhindert man, daß diese durch die Säure angegriffen werden.

Einspritzpumpe

Die Einspritzpumpe ist ein äußerst empfindliches Aggregat, welches nur von Fachleuten demontiert und reguliert werden darf.

Kupplung

Schmierung

Die Ein- oder Zwei-Scheiben-Kupplung muß vollkommen trocken arbeiten und bedarf keiner Schmierung.
Das Kupplungsdrucklager muß jede Woche abgeschmiert werden.

Wechselgetriebe

Schmierung

Die Schmierung des Getriebes erfolgt durch Tauchschmierung. Das zu verwendende Öl (EP-9o) ist der Jahreszeit anzupassen.

Wichtig

Beachten Sie die Öltabelle der Ölfirmen.
Der Öleinfüllstutzen befindet sich auf der rechten Seite des Getriebegehäuses. Der Ölstand im Getriebe muß in Höhe der Einfüllöffnung liegen. Alle 3.ooo km den Ölstand prüfen.

Alle 1o.ooo km Getriebeöl wechseln.

Inhalt:	4-Ganggetriebe	4,5 ltr.
	8-Ganggetriebe	11,5 ltr.
	ZU 100, 12o	12,o ltr.

Hinterbrücke

Schmierung

Hinterbrücke und Differential werden durch Tauchschmierung geschmiert.

Ölstand alle 2.ooo km überprüfen, aber erst, nachdem der Wagen mindestens 1 Stunde stand.

Alle 1o.ooo km Öl wechseln, Gehäuse spülen.

Ölstand: Bei Fahrzeugen mit Ölmeßstab bis zur Markierung
" " ohne " " " Einfüllöffnung

Inhalt:	Für die Type ZU 35, 46	4,5 ltr.
	" " " ZU 5o, 53,	4,o ltr.
	" " " ZU 61, 62, 63, 72, 1oo	7,o ltr.
	" " " ZU 12o	1o,o ltr.

Schmierung der Hinterradnaben

Die Radnaben haben seitlich eine Öleinfüllverschraubung. Zur Kontrolle und Auffüllung muß die Nabe so stehen, daß die Öleinfüllverschraubung ihren tiefsten Punkt hat. Öl einfüllen bis zur Höhe der Öffnung. Alle 5.ooo km Ölstand prüfen. Alle 6 Monate müssen die Hinterradnaben demontiert, die Kugellager mit Rohöl gereinigt und auf Verschleiß überprüft werden. Die Einfüllmenge pro Nabe beträgt
o,25o ltr. für ZU 36, 46 bis und
0,750 " für ZU 101 u. 121

Lenkung

Schmierung

Das Lenkgehäuse ist mit 1,7 Ltr. Motorenöl gefüllt. Ölstand von Zeit zu Zeit überprüfen.
Wenn mit der Zeit die Lenkung etwas schwerer zu betätigen ist, muß sie demontiert werden. das Gehäuse gesäubert und frisches Öl aufgefüllt werden.

Alle 10.ooo km Vorderradlager reinigen und neu fetten.

S c h m i e r p l a n

zum Abschmieren der UNIC-Fahrzeuge jeweils alle 1ooo km

a) Fahrgestell

Vorderachse: 4 Schmierstellen an den Achsschenkelbolzen (bei entlasteter Achse)

Spurstange: 2 " an den Kugelbolzen

Schubstange: 2 " an den "

Vorderfedern: 2 " an den vorderen Federbolzen
hintere Gleitauflagen mit Fett bestreichen.

Kupplungswelle: 2 Schmierstellen

Kupplungsdrucklager: seitlich am Getriebe 1 Schmierstelle

Fußpedale: 1 Schmierstelle

Winkelhebel f.Kupplung an dem hint.Federbock der linken Vorderfeder 1 Schmierstelle

Handbremse: Man reinige dieselbe gründlich, bevor man sie schmiert. Man benutze ein flüssiges Fett von der Art Valvoline. Der Schmiernippel des Gehäuses ist unter der Motorhaube links in der Nähe des Schaltbrettes angebracht. Man schmiere alle Gelenke gut ab.

Zwischenlager der Kardanwelle: 1 Schmierstelle

Hintere Kardanwelle: 2 Schmierstellen

An der Bremswelle in der Mitte d.Châssis 3 Schmierstellen

Hinterachse: An den Bremswellen, Nocken und Handbremshebeln je Seite: 3 Schmierstellen

Hinterfedern vorn: je 1 Schmierstelle, die hinteren Gleitböcke mit Fett bestreichen

Schmierung der Hinterradnaben: Schlitzschraube entfernen, Diff.Öl auffüllen, bei tiefstem Stand der Einfüllöffnung.

Winkelhebel und Sicherungsbolzen f. Luftschaltung: 2 Schmierstellen mit Getriebeöl

b) Motor

Wasserpumpe: 1 Schmierstelle

Anlasser: 1 Öler

Kompressor u.Einspritzpumpe: Öl nachfüllen,Markierung am Ölmeßstab

Spritzversteller: 1 Schmierstelle,alle 1.5oo km überprüfen

Luft- u.Ölfilter: Alle 1o.ooo km Einsatz wechseln,Vorschrift der Herstellerfirma beachten.

Ölwechsel:

a) Motor: Alle 1.5oo - 2.ooo km
b) Getriebe: Alle 1o.ooo km, Niveau 1o mm unter der Öleinfüllöffnung.
c) Differential: Alle 1o.ooo km, Niveau 5 mm unter der Öleinfüllöffnung.

M e r k b l a t t

1.) Betätigung des Kipperantriebs.

Beim Einschalten des Kipperantriebs ist unbedingt darauf zu achten, daß der Schalthebel zum Kipperantrieb weit genug eingeschaltet ist, sodaß die Zahnräder vom Getriebe und Kipperantrieb richtig im Eingriff stehen. Erst dann kann das Ventil zur Kipperpumpe geschlossen werden. Ebenso ist es unerläßlich, beim Vor- oder Rückwärtsfahren den Kipperantrieb stets auszuschalten.

Bei Nichtbeachtung dieser Anweisung können Schäden an den betreffenden Zahnrädern auftreten, für die der Fahrzeugeigentümer einstehen muß.

2.) Sicherheit der Bremsen.

Richtige Handhabung der Fuß- und Handbremse garantieren immer ein gutes Funktionieren der Bremse, schont die Bremsbackenbeläge und erspart unnütze Kosten.

Es wird häufig festgestellt, daß Fahrer bei abschüssigen Straßen keine richtige Gangabschaltungskombination anwenden und dadurch die Geschwindigkeit des Fahrzeuges einzig und allein durch die Betätigung der Bremsen verlangsamen, welche dadurch einer sehr intensiven Beanspruchung unterworfen sind. In der Regel soll derselbe Gang beim Abwärtsfahren eingeschaltet sein, der auch beim Aufwärtsfahren benutzt wird.

Vielfach wird auch der Bremsdruck erhöht, um eine bessere Bremswirkung zu erzielen. Dies zieht selbstverständlich ein erhöhter Verschleiß der Bremsbackenbeläge nach sich. Der Bremsdruck vom Kompressor darf 8 atü nicht übersteigen.

Es gibt auch Fahrer, die beim Abwärtsfahren nur die Handbremse betätigen, dies sollte unter allen Umständen vermieden werden, da dieselbe in der Hauptsache eine Haltebremse ist und nur im dringendsten Falle als Verlangsamungsbremse benutzt werden soll. Um die Handbremse zu lösen, muß dieselbe zuerst fest angezogen werden, andernfalls ist die Deblockierung schwierig und die Hinterradbremsen können leicht hängen bleiben.