

## "Frisieren" eins 15ers - oder: Wie mache ich meinen Traktor schneller ?

Vielen Steyrer-Besitzern ist der 15er einfach zu langsam. Die Geschwindigkeit beträgt immerhin doch nur 13 – 15 km/h als Standard. Von meiner Warte aus betrachtet ist dies aber die komfortabelste Art, mit dem Oldtimer zu verreisen. Diejenigen, die dieses in einer gemeinsamen Ausfahrt erlebt haben, werden mir dieses auch bestätigen. Ich will hier aber nicht auf das Thema Reisegeschwindigkeit eingehen sondern wir widmen uns dem Erhöhen der Endgeschwindigkeit durch Zahnradwechsel.

Man muß berücksichtigen, daß man durch den Umbau keine Arbeiten mehr durchführen kann. Der 15er dient dann nur noch zum Spazierenfahren. Bei Steigungen steht man auch hinten an und muß früher schalten. Die sonst langsameren 15er ziehen dann an einem vorbei.

Es gibt verschiedene Größen von Rädern. Die Geschwindigkeit kann man bis an die 35 Km/h erhöhen.

Wir nehmen hier die Übersetzung 49 und 23 Zähne. Ich habe festgestellt, dass dieses die optimale Kombination ist und man eine Geschwindigkeit von ca. 25 KM/h erreicht. Hier ist der Traktor noch leicht zu führen.

Es sei noch dazu gesagt, dass der Umbau ILLEGAL ist und bei einem Unfall der Führer des Traktors zur Verantwortung gezogen wird. Ausgenommen ist der Eintrag der neuen Geschwindigkeit in den Typenschein.

Beginnen wir mit der Arbeit :

Als erstes lassen wir das Differentialöl ab. Wenn vorhanden dann das Hydrauliköl auch. In den meisten Fällen muss dies erneuert werden denn was da oft rauskommt ist schon erstaunlich. Am besten wäre es dann, am nächsten Tag weiter zu arbeiten, das Öl kann in der Zwischenzeit sehr gut abrinnen.



Man schlägt links und rechts Keile zwischen Vorderachse und Vorderachsbock damit beim Auseinanderfahren sich der Traktor nicht zur Seite neigt. Ferner geben wir auch etwas unter den Mähantrieb - dieses ist reine Gefühlssache, aber es darf nicht zu sein. Der Traktor sollte sich in der Waage halten.

Bei diesem Vorgang ist darauf zu achten, dass man nach hinten genug Platz hat, denn es wird das Hinterteil weggefahren und das Vorderteil bleibt stehen.

Das vorhandene Mähwerk ist zu entfernen, da es sich leichter arbeiten lässt und die Führung nach hinten sowieso entfernt werden muß.

Als nächstes Lösen wir die beiden Bremsgestänge links und rechts an den Bolzen und hängen sie hoch. Es folgt das Gestänge zur Handbremse. Vorhandene Hydraulikleitungen sind zu öffnen. Die Kabel zu den Rücklichtern trennen. Zapfwelleneinschalthebel abmontieren.

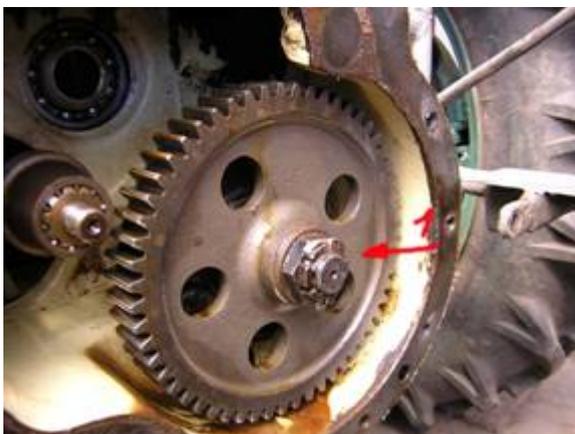


Zustand vor dem Auseinanderfahren

Dann die Schrauben zwischen Getriebe und Differential entfernen.  
Jetzt wird das Hinterteil zurückgefahren. Es darf kein Gang eingelgt sein, sonst geht da nichts. Ist das Hinterteil weggeschoben, sollte man an der Rückseite etwas unterstellen, da sich das Hinterteil zurückneigt.



So sieht es im getrennten Zustand aus.



Als nächstes entfernt man den Sicherungssplint 1 und man löst die Mutter mit einem 41er Schlüssel. Diese Mutter ist oft sehr fest - da hilft dann nur eines: Durch Schlagen lösen oder einen Schlagschrauber benutzen. Das Rad kann man nachfolgend abziehen.

Als nächstes entfernt man dann die Hülse Distanzring und Zahnrad 2. Diese Dinge kann man mit der Hand entfernen.



**84634**



alte Zahnräder



neue Zahnräder

im Teil 2 geht es weiter mit dem Zusammenbau

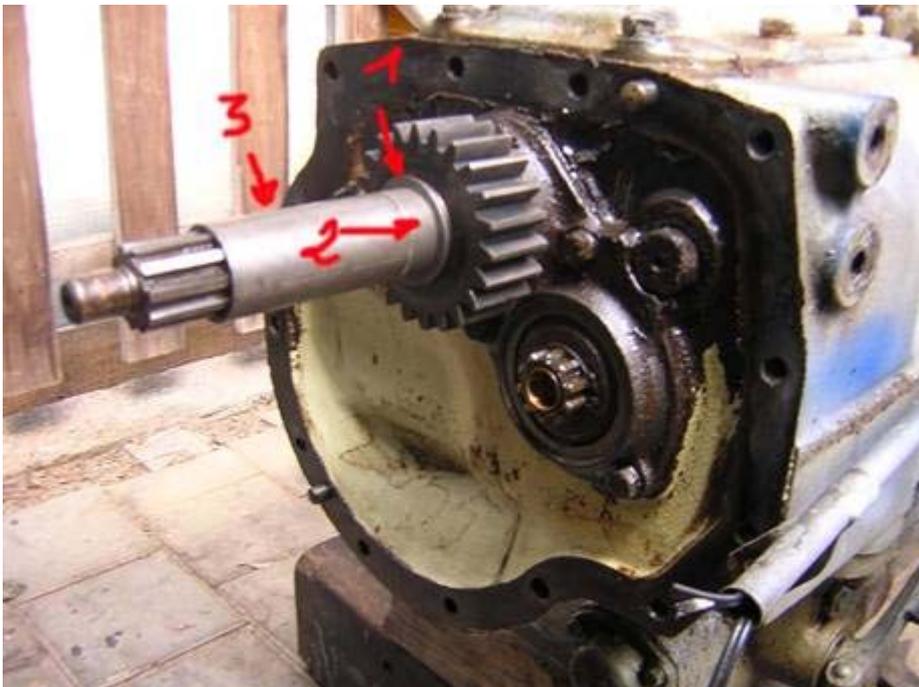
## "Frisieren" eins 15ers - oder: Wie mache ich meinen Traktor schneller ?

### Der Zusammenbau



Jetzt montieren wir das neue Zahnrad. Sollte dies schwer gehen, empfiehlt es sich, die Mitte mit einem Gasbrenner auf ca. 100 Grad zu erwärmen - dann lässt es sich leicht raufschieben. Sitzt es - Beilage drauf, Mutter wieder fest angezogen und Sicherungssplint reingegeben. Man muss darauf achten, dass dieses Zahnrad richtig montiert wird. Man kann dieses auch verkehrt raufschieben.

Nabenvorstand beachten beim Rad



kleines Zahnrad rauf,  
Distanzscheibe 1 rauf  
Kleine Hülse 2 rauf  
Lange Hülse 3 rauf  
Bei manchen Rädern ist das kleine kürzer als das Original es muss deshalb ein kleiner Ring 2 dazugegeben werden. Dieser wird oft mitgeliefert .

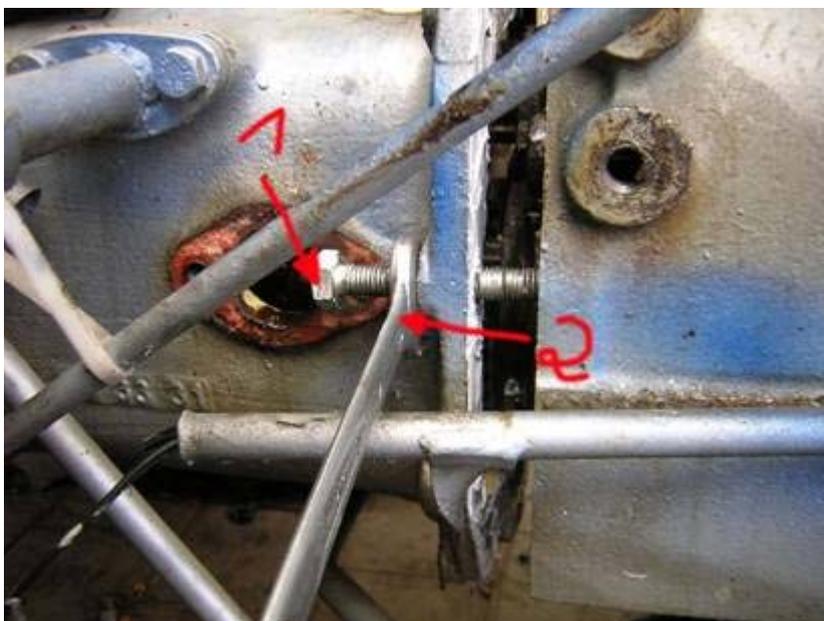
Als nächstes reinigen wir die Dichtflächen und bestreichen sie wie gewohnt mit Dirko. Dann schieben wir das Hinterteil wieder nach vorne und achten darauf, dass das Hinterteil parallel dazukommt.

Jetzt wenden wir einen Trick an, um das Hinterteil an das Getriebe leicht anzuflanschen.



Wir nehmen 2  
Schrauben

M12 x 100 wo das  
Gewinde bis ganz  
hinten geht



Wenn wir das  
Hinterteil angerückt  
haben und es nicht  
mehr weiter geht,  
nehmen wir die 2  
Schrauben pos.1 und  
drehen sie um die 2  
cm rein . Die  
Schrauben müssen  
gegenüber sein .  
Dann schrauben wir  
die Mutter pos.2  
gleichmäßig links  
und rechts immer  
Stück für Stück bis  
wir an einem Punkt  
angekommen sind,  
wo es nicht mehr  
weiter geht. Dies ist  
so ca. 2 cm bevor das  
Differential am  
Getriebe andockt.  
Wir dürfen beim  
Zusammenschrauben  
keine Gewalt  
anwenden .

Empfehlenswert wäre  
auch, den Traktor  
immer kurz hin und  
her zu pendeln damit  
keine Spannung  
entsteht.



Da wir jetzt den Moment erreicht haben, wo sich das Differential nicht mehr weiter bewegt und der Grund hierfür an der Zapfwelle liegt, beheben wir dieses indem wir mit einem Schraubenzieher die Zapfwelle nach oben drücken müssen. Dies geschieht dadurch, dass man den Schraubenzieher an der Welle angesetzt nach unten drücken. Es gibt einen kleinen Ruck und schon können wir weiter zusammenschrauben.

Dann setzen wir wieder alle Schrauben rein und ziehen diese fest. Der Traktor ist wieder vereint.

Als nächstes heben wir den Traktor an einem Hinterrad hoch damit die Verspannung weg ist.

Jetzt reinigt man die Dichtflächen für die Zapfwellenbetätigung. Am besten ist es, wenn man die Schiebenuss, die sich auf der Zapfwelle befindet nach hinten bis zum Anschlag bewegt. Dieses geschieht dadurch, dass man mit den Fingern in die Öffnung greift und sie nach hinten schiebt. Dichtflächen mit Dirko bestreichen und Betätigung einpassen. Hier ist auch darauf zu achten, dass der Schaltgabelschuh in die Schaltnuss eingreift. Gleich nach dem Einbau die Probe machen.

Dann bauen wir wieder alles zusammen in umgekehrter Reihenfolge. Öl einfüllen und schon können wir die Testfahrt machen.