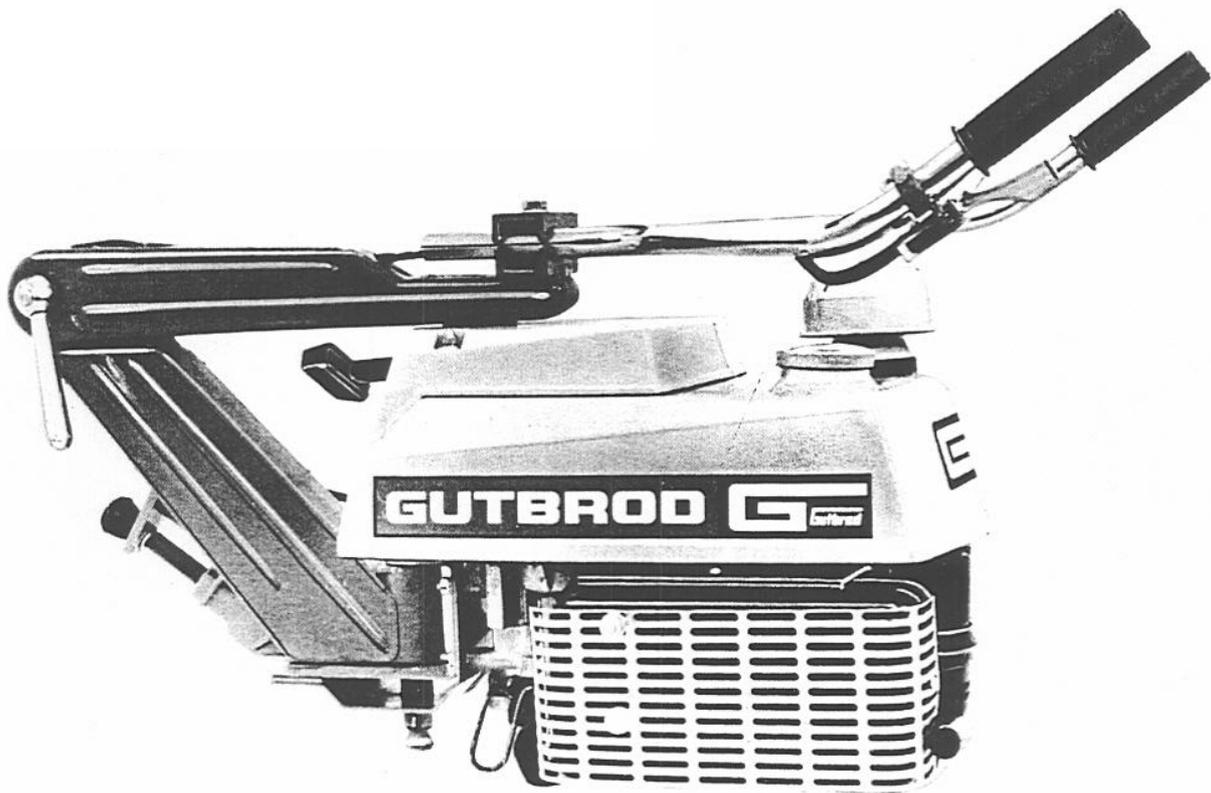


## Betriebsanleitung



TERRA T 150  
Art. Nr. 10 25

104

Gutbrod-Werke GmbH

## *Lieber Kunde!*

Wir danken Ihnen für das Vertrauen, das Sie unserem Fabrikat entgegenbrachten.

Sie sind nicht nur Käufer, sondern Besitzer einer GUTBROD-Maschine und gehören damit nunmehr zu unserer grossen GUTBROD-Familie.

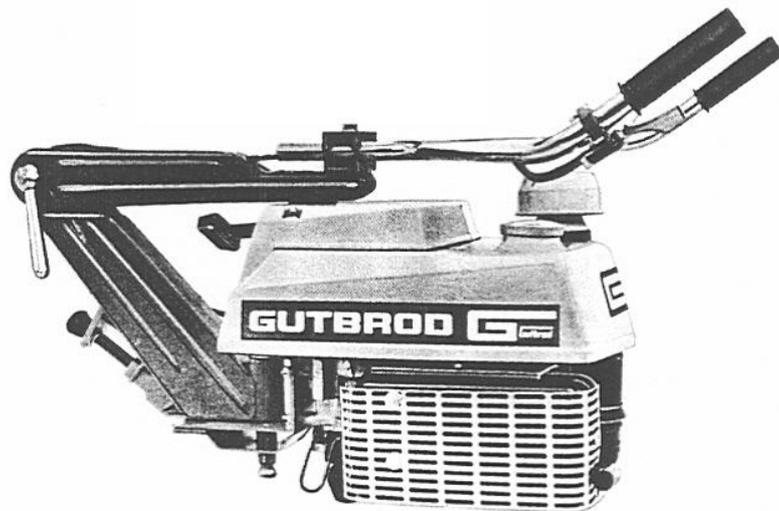
Die GUTBROD-Maschine - von erfahrenen Konstrukteuren entwickelt und von Facharbeitern in modernster Serienfertigung aus bestem Material hergestellt - wird Ihre Erwartungen nicht nur erfüllen, sondern bei weitem übertreffen, so dass Sie diesen Helfer Ihrer Arbeit bald nicht mehr vermissen möchten.

Leichte Bedienung und vielseitige Verwendbarkeit zeichnen die GUTBROD-Maschine ganz besonders aus. Trotzdem wird die Lebensdauer und ständige Einsatzbereitschaft dieses unentbehrlichen Helfers nicht zuletzt von richtiger Bedienung sowie sorgsamer Wartung und Pflege abhängig sein.

Deshalb sollten Sie diese Bedienungsanleitung nicht achtlos beiseite legen, sondern aufmerksam lesen und alle Hinweise, Anregungen und Tips beachten. Wir sind überzeugt, dass Ihnen dann die GUTBROD-Maschine immer gute Dienste leistet.



## TERRA MOTOR T 150



### Technische Beschreibung des MOTORS

Typ :	GUTBROD T 150	Zündanlage :	Schwunglichtmagnetzünder
Arbeitsweise :	Zweitakt-Umkehrspülung		BOSCH
Zylinder :	1	Vorzündung :	
Hub :	50 mm	- bei Start und Leerlauf :	0,2 v.o.T.
Bohrung :	60 mm	- im Betriebszustand :	2,8 v.o.T.
Hubraum :	141 ccm	Kontaktabstand :	0,35 - 0,45 mm
Verdichtung :	6,7 : 1	Zündkerze :	Bosch W 95 T 1 M oder KLG FF 20
Leistung :	6,5 PS bei 4800 U/min	Vergaser :	BING 8/18/5
Kühlung :	Gebälse-Kühlung	Typ :	Drosselklappen-Vergaser
MOTOR-Schmierung :	Mischungsschmierung 1 : 25	Hauptdüse :	105
Ölart :	SAE 40 oder 50	Leerlaufdüse :	45
Tankinhalt :	4,7 Liter	Leerlaufregulierschraube :	1 Umdr. offen
Starter :	Reversierstarter	Luftfilter :	Ölbadluftfilter
Kupplung :	Fliehkraftkupplung	Drehzahlregler :	Luftklappe

### BEDIENUNG DES MOTORS

#### 1. VORBEREITUNG

Die Schmierung des nahezu wartungsfreien und durch seine wenigen beweglichen Teile verschleissarmen robusten ZWEITAKT-MOTORS erfolgt durch das Kraftstoff-Ölgemisch. Der Motor darf deshalb nur mit Zweitakt-Gemisch in Betrieb genommen werden.

Von der Kraftstoff- und Ölqualität sowie dem richtigen Mischungsverhältnis wird die Lebensdauer des Motors entscheidend beeinflusst. Verwenden Sie deshalb nur gute Markenöle mit der SAE Kennzahl 40 oder 50 und handelsübliche Markenkraftstoffe (kein SUPER).

a. Während der Einlaufzeit - ca. 20 Betriebsstunden - ist Zweitakt-Gemisch im Verhältnis 1 : 20 zu verwenden. 20 Ltr. Vergaser-Kraftstoff (kein Super) und 1 Ltr. Mineral-Öl, SAE 40 oder 50 sind gut in einer Mischkanne vorzubereiten.

Nach der Einlaufzeit, also nach den ersten 20 Betriebsstunden ist nur noch Zweitakt-Gemisch 1 : 25 zu tanken. Beachten Sie die nachstehende Mischungstabelle und nehmen Sie zur Gemisch-Zubereitung stets eine Mischkanne (Abbildung 2).

#### Mischungstabelle

5 Ltr. Benzin und 0,2 Ltr. Mineral-Öl SAE 40 oder 50
10 Ltr. Benzin und 0,4 Ltr. Mineral-Öl SAE 40 oder 50
15 Ltr. Benzin und 0,6 Ltr. Mineral-Öl SAE 40 oder 50
20 Ltr. Benzin und 0,8 Ltr. Mineral-Öl SAE 40 oder 50
25 Ltr. Benzin und 1,0 Ltr. Mineral-Öl SAE 40 oder 50

Kein SUPER-Benzin und kein HD-Öl verwenden!

Fast an jeder Marken-Tankstelle ist fertiges Moped-Zweitakt-Gemisch erhältlich und kann nach der Einlaufzeit im Mischungsverhältnis 1 : 25 unbedenklich verwendet werden.

Selbstmischende Zweitakt-Öle können zur Zubereitung des Gemisches in der vom Öl-Hersteller angegebenen Menge verwendet werden. Stets aber das richtige Mischungsverhältnis 1 : 25 einhalten. Ausserdem immer erst Benzin dann "Selbstmischer-Öl" in den Tank einfüllen.



b. Tank mit Zweitakt-Gemisch füllen (Abb.3). Möglichst saubere Gefäße und Siebtrichter benutzen, um Verschmutzung von Tank und Vergaser zu vermeiden, was sonst Motorstörungen und Ärger durch notwendige Säuberungsarbeiten mit sich bringt.

c. Luftfilter : Der Motor ist mit einem sehr wirksamen Ölbad-Luftfilter ausgerüstet. Dieser reinigt die angesaugte Luft.

Es gelangt also ein absolut sauberes Kraftstoff-Luftgemisch durch den Vergaser in den Verbrennungsraum. Bei einwandfreier Wartung des Ölbadfilters werden Vergaser-Verschmutzungen weitgehend ausgeschlossen und Motorstörungen vermieden.

Bei erstmaliger Benutzung des Motors und bei jedem Ölwechsel prüfen, ob die Lufteinlass-Schlitze des Vorfilters "A" (Abb.4) frei von Schmutz bzw. Fremdkörper sind. Wenn nötig, das Vorfilter gründlich mit Benzin auswaschen. Ölbadfilter-Unterteil "B" (Abb.4) bis zur Markierung mit Motorenöl SAE 40 oder 50 füllen (Inhalt ca. 0,25 Ltr.).

Regelmässig kontrollieren, ob das Öl im Luftfilterunterteil in der empfohlenen Menge vorhanden und noch sauber ist. Falls nötig, fehlendes Öl ergänzen. In der trockenen Jahreszeit diese Kontrolle täglich, sonst je nach Staubanfall und geleisteter Arbeit, mindestens aber wöchentlich oder monatlich durchführen. Gute Filterpflege verlängert die Haltbarkeit des Motors.

Alle 30 Betriebsstunden Ölbadfilter zerlegen (Abb.4) und alle Filterteile gründlich in Benzin auswaschen.

Das Drahtgeflecht der Filterpatrone "P" (Abb.4) gut mit Motorenöl SAE 40 oder 50 bestreichen, abtropfen lassen und von unten in das Filter-Oberteil schieben. Auf gute Beschaffenheit und richtigen Sitz der Gummidichtung an der Filterpatrone achten.

## 2. STARTEN DES MOTORS

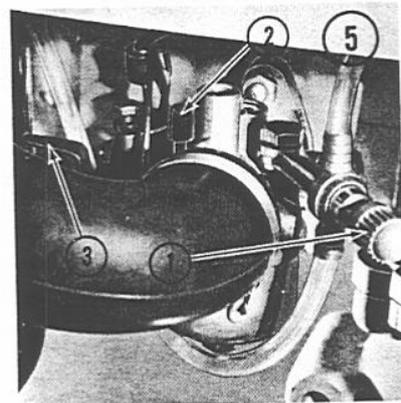
**ACHTUNG!** Der Motor darf nur auf einem Anbaugerät gestartet werden. Prüfen Sie von Zeit zu Zeit, ob der Motor mit den seitlichen Schnellverschlüssen gut auf dem Zwischenflansch des Anbaugerätes befestigt ist.

- Benzinhahn "1" (Abb.5) öffnen (Plastik-Rändelschraube) bis zum Anschlag nach links drehen.
- Vergasertupfer "2" (Abb.5) nach unten drücken. Warten, bis Kraftstoff am Vergaser austritt, dann Vergasertupfer wieder loslassen.
- Bei kaltem Motor : Hebel der Kaltstartklappe "3" (Abb.5) nach oben stellen (Startklappe geschlossen). Gashebel am Führungsholm etwa 1/4 aus Leerlauf in Richtung "Vollgas" stellen.
- Bei warmem Motor : Gashebel am Führungsholm 1/4 öffnen. Hebel "3" (Abb.5) waagrecht stellen. (Kaltstartklappe offen). Vergasertupfer "2" (Abb.5) nicht betätigen.

Von rechts an den Motor herantreten. Vorher aber den Gashebel von "Leerlaufstellung" 1/3 in Richtung "Vollgas" stellen. Rechte Hand am Startergriff (Abbildung 6).

Startergriff langsam bis zum ersten Widerstand herausziehen, dann kurz und kräftig - ca. 40-50 cm - am Starterseil ziehen, bis der Motor anspringt. Geht der Start nicht beim ersten Mal, Startvorgang wiederholen.

Nach Anspringen des Motors den Startergriff nicht loslassen, sondern in die Ausgangsstellung zurückführen. Das Starterseil wird durch eine Feder automatisch eingezogen.



- e. Motor ca. 1-2 Minuten warmlaufen lassen, dann den Gashebel auf "Leerlauf" zurückstellen. Wurde zum Starten des kalten Motors die Kaltstartklappe "3" (Abb.5) zur Starthilfe geschlossen (Hebel "3" (Abb.5) nach oben gestellt), dann muss die Kaltstartklappe unbedingt wieder geöffnet werden, Hebel "3" (Abb.5) in waagerechte Stellung bringen.

### 3. ABSTELLEN DES MOTORS

Gashebel über die Leerlaufgasstellung hinweg nach rechts drücken. Dann den Daumenhebel etwas nach oben ziehen, ganz bis zum Anschlag nach rechts drücken und dort bis zum Stillstand des Motors festhalten. Der Gashebel kann in der vorher beschriebenen Stellung durch ein Kabel die Zündanlage des Motors ausser Betrieb setzen.

Achten Sie darauf, dass nach dem Stillstand des Motors der Gashebel ca. 1/2 cm in Richtung "Vollgas" gestellt wird, also nicht rechts am Anschlag verbleibt. In dieser Stellung würde die Zündanlage auch zu einem erneuten Motorstart unterbrochen und Startschwierigkeiten unvermeidbar sein.

Benzinhahn schliessen! Plastik-Rändelschraube "1" (Abb.5) bis zum Anschlag nach rechts zudrehen.

Falls der Motor längere Zeit nicht benutzt werden soll, schliesst man wie oben beschrieben nur den Benzinahn und gibt dann etwas Gas. Sobald sich der Vergaser geleert hat, bleibt der Motor stehen.

### 4. ALLGEMEIN

Zu den hervorragendsten Eigenschaften des GUTBROD-Motors gehören die vereinfachten Einlaufbedingungen. Eine Plombierung gibt es nicht, der Motor steht Ihnen von Anfang an mit voller Leistung zur Verfügung. Trotzdem sollten Sie jedoch beachten, dass die ersten 20-30 Betriebsstunden die Lebensdauer des Motors entscheidend beeinflussen.

Während dieser wenigen Stunden (ca. 20-30) sollten 2/3 der Gasstellung nie überschritten werden. Später, wenn sich der Motor allen Betriebsbedingungen angepasst hat, kann selbstverständlich "Vollgas" gegeben werden.

Beachten Sie, dass gute Markentreibstoffe (kein Super) und gutes Motorenöl (SAE 40 oder 50), im richtigen Mischungsverhältnis 1 : 20 (während der Einlaufzeit) und später im Mischungsverhältnis 1 : 25, die Lebensdauer des Motors mitbestimmen. Auch sollte der Motor nie länger als 1-2 Minuten im Leerlauf "Standgas" laufen. Stellen die den Motor lieber ab und starten Sie den Motor wieder, bei Gebrauch.

Bei längerem "Standgas-Lauf" kann sich Ölschlamm bzw. Ölkohle bilden. Die Folgen davon sind: Verschmutzter Zylinder, klebende Kolbenringe, zugesetzte Überströmkanäle, verkockte Auspuffanlage und Brückenbildungen an der Zündkerzen-Elektrode. Dadurch geringe Leistung, erhöhter Kraftstoff-Verbrauch und andere Störungen.

## WARTUNG UND PFLEGE

Ihr GUTBROD-Motor will, wenn er immer betriebsbereit und leistungsfähig sein soll, auch etwas gepflegt werden.

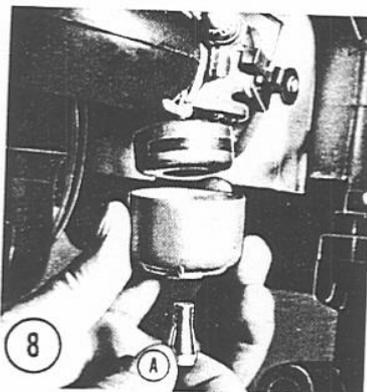
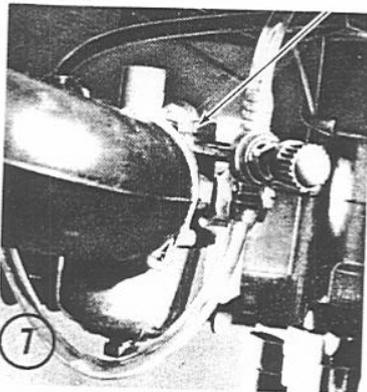
Bitte nehmen Sie sich hin und wieder die Zeit zu den nachstehend beschriebenen Arbeiten, oder beauftragen Sie einen Gutbrod-Händler bzw. eine Gutbrod-Vertragswerkstatt mit der Durchführung der nötigen Pflegemassnahmen. Es wird sich bestimmt lohnen, erspart Ihnen Geld und Ärger für unnötige Reparaturen.

### 1. Kraftstoffzufuhr zum Vergaser

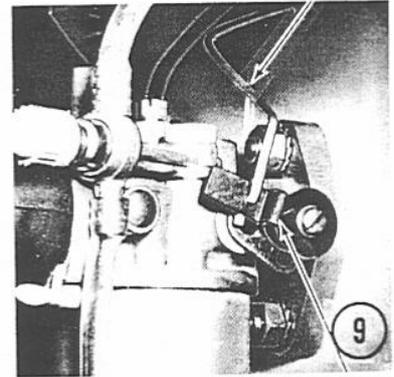
Tank, Kraftstoffleitung und Vergaser müssen immer sauber sein, wenn keine Motorstörungen auftreten sollen. Deshalb sind von Zeit zu Zeit, mindestens aber alle 50 Betriebsstunden folgende Arbeiten unerlässlich:

- Tank: Beide Schwenkanschlüsse der Benzinleitungen (unterm Tank) nach Entfernen der Sechskant-Filterschrauben vom Tank abnehmen. Den Kraftstoffbehälter mit 1/2 bis 1 Ltr. sauberem Kraftstoff ausspülen. (Der Tank braucht nicht vom Motor abmontiert zu werden).
- Benzinhahn zerlegen, in Benzin auswaschen und wieder am Vergaser befestigen. Dichtungen nicht vergessen! Beschädigte Dichtungen sofort erneuern (Abbildung 7).
- Vergaser: Abschluss-Schraube unter dem Schwimmergehäuse entfernen "A" (Abb.8), Hauptdüse aus der Abschluss-Schraube herausdrehen. Düse und Schraube gut in sauberem Benzin auswaschen. Bei verstopftem Düsenloch keinesfalls Nadel oder Draht zum Reinigen verwenden, sondern die Düse ausblasen. Eventuell Rosshaar durch die Bohrung der Düse schieben.

Beim Zusammenbau des Vergasers, den Vergaser-Schwimmer in seiner Halterung nicht verbiegen. Die Dichtung zwischen Vergaser Unter- und Oberteil auf gute Beschaffenheit prüfen, beschädigte Dichtung sofort ersetzen.



- d. Drehzahlregler (Abb.9) auf Gängigkeit kontrollieren. Sollte die Funktionsfähigkeit des Drehzahlreglers durch angesetzten Schmutz behindert sein, so müssen alle Teile gründlich gesäubert werden. Reglergestänge nicht aushängen oder verändern, da sonst Motorstörungen sowie Motorschäden unvermeidbar sind (Garantieverlust).



## 2. Ölbad - Filter

Vorfilter "A" (Abb.4) gründlich in Benzin auswaschen. Die Lufteinlass-Schlitze müssen frei sein. Vorfilter wieder aufsetzen und ordentlich mit der Flügelmutter befestigen.

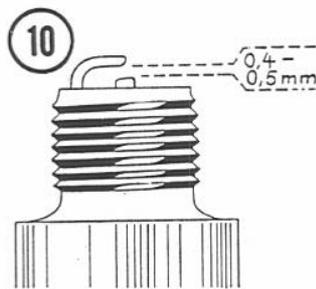
Ölbadfilter-Unterteil "B" (Abb.4) nach je 30 Betriebsstunden des Motors entleeren und gut mit Benzin auswaschen. Anschliessend neues Motorenöl SAE 40 oder 50 (ca. 0,25 Ltr.) einfüllen.

Filter-Patrone "P" (Abb.4) gründlich in Benzin auswaschen, abtropfen lassen und anschliessend das Drahtgeflecht gut mit Motorenöl SAE 40/50 bestreichen. Ölbadfilter wieder komplettieren.

## 3. Zündung

Alle 100 Betriebsstunden ist die Kerze zu ersetzen. Es können Zündkerzen W 95/T1 (für Kurzarbeiten mit dem Motor) oder Zündkerzen W 175/T1 bzw. W 190 P 11 S (für Dauerbetrieb) verwendet werden.

Nach je 20 Betriebsstunden ist die Zündkerze herauszuschrauben und etwa angesetzte Verbrennungsrückstände an den Elektroden sind mit einer Drahtbürste zu entfernen.



Bei dieser Gelegenheit Elektroden-Abstand überprüfen und wenn nötig auf 0,4 bis 0,5 mm (Postkartenstärke) berichtigen (Abb.10). Ist der Elektroden-Abstand zu gross, so setzt die Zündung aus, ist der Abstand zu klein, so wird der Zündfunke zu schwach.

Die Zündkerze ist das Spiegelbild des Motors. Bei richtigem Lauf des Motors ist der Kerzen-Speckstein hellbraun. Ist die Zündkerze verrußt, so bekommt der Motor zuviel Kraftstoff oder zu wenig Luft. Vergasereinstellung und Luftzuführung (Ölbad-Luftfilter) überprüfen. Weissgebrannte Zündkerzen bedeuten: Kraftstoffzufuhr zu gering oder Nebenluft wird angesaugt. Vergasereinstellung und Vergaserbefestigung kontrollieren. Sollten Sie die Fehlerquellen nicht finden, dann wenden Sie sich bitte an Ihren Gutbrod-Vertragshändler.

### Auspuffanlage

Wenn Verbrennungsrückstände die Auspuffanlage zusetzen, ist geringe Motorleistung bei erhöhtem Kraftstoffverbrauch die Folge.

Deshalb gelegentlich auch die Auspuffanlage kontrollieren, wenn nötig, Auspufftopf von einer Fachwerkstatt ausbrennen lassen. Vor Montage des gereinigten Auspufftopfes prüfen, ob der Auslasskanal am Zylinder frei ist. Ölkohle oder Ölschlamm mit Schaber beseitigen. Vorsicht, dass bei dieser Arbeit der Kolben nicht beschädigt wird und keine Verbrennungsrückstände in den Zylinder gelangen.

### ALLGEMEIN

Bei jeder Inspektion des Motors - ob Sie dies selbst tun oder von einer Fachwerkstatt ausführen lassen - sollten stets Schrauben und Muttern auf festen Sitz und Vollständigkeit geprüft werden.

Schrauben und Muttern, die sich selbsttätig gelöst haben wieder gründlich festziehen, fehlende Schrauben bzw. Muttern unbedingt sofort ersetzen.

### Kraftübertragung (Abb.11)

Die Übertragung der Motorkraft auf das Anbaugerät erfolgt durch eine völlig wartungsfreie, automatische Fliehkraftkupplung, welche unter dem Motor an der Kurbelwelle montiert ist.

Wenn der Motor eine zur Arbeit ausreichende Drehzahl erreicht, wandern die Backen der Fliehkraftkupplung nach aussen und pressen sich gegen die Innenseite der an dem Anbaugerät montierten Kupplungsglocke. Die Fliehkraftkupplung sorgt für eine gute Verbindung mit der Kupplungsglocke, so dass die Motorkraft voll auf das Anbaugerät übertragen wird.

Achten Sie darauf, dass die Fliehkraftkupplung nie mit Öl verschmiert wird. Ebenso sollte immer die Kupplungsglocke des Anbaugerätes frei von Schmutz und Öl sein.

### NOCH ETWAS

Motor nie starten, wenn dieser nicht auf einem Anbaugerät montiert ist, sonst sind Schäden an der Fliehkraftkupplung unvermeidbar.

Den laufenden Motor nie von dem Anbaugerät abnehmen.

Gelegentlich prüfen, ob die Fliehkraftkupplung noch ordentlich an der Kurbelwelle befestigt ist, wenn nötig, Sechskantmutter nachziehen.

### SELBSTHILFE BEI MOTORSTÖRUNGEN

#### 1. Der Motor ist kalt und springt nicht an :

Ursache : Benzinmangel

Abhilfe : a) Prüfen, ob genügend Zweitakt-Gemisch im Tank.

b) Prüfen, ob Benzinhahn geöffnet.

c) Tupfer am Vergaser niederdrücken, bis Benzin austritt. Sollte dies nicht der Fall sein, Schwenkanschluss-Siebe, Benzinleitungen säubern.

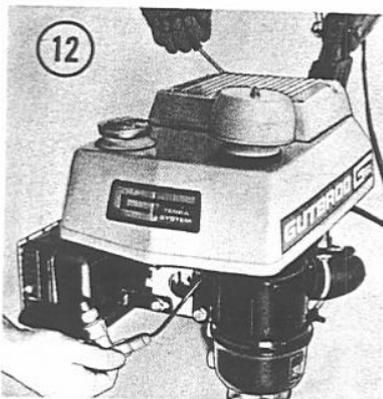
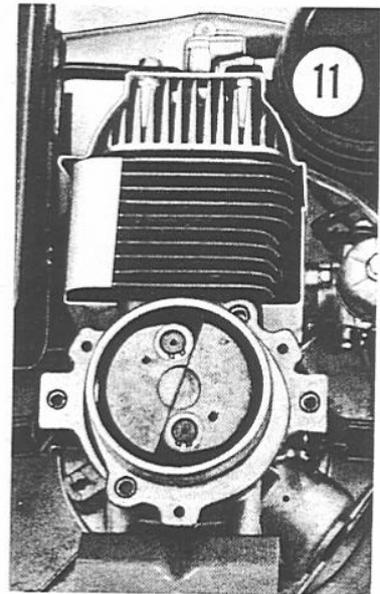
Ursache : Zündkerze zündet nicht !

Abhilfe : a) Zündkerze herausschrauben, wenn diese nass ist, ausblasen und trocknen lassen.

b) Elektroden und Speckstein mit Drahtbürste von Verbrennungsrückstände befreien.

c) Elektroden-Abstand prüfen, wenn notwendig auf 0,4-0,5 mm (Postkartenstärke) berichtigen.

d) Zündfunke prüfen. Dazu Zündkerze im Kerzenstecker befestigen und Sechskant der Zündkerze am Auspuff anlegen (Abb. 12). Bei Betätigung des Reversierstarters muss der Zündfunke sichtbar an der Kerzenelektrode überspringen. Ist dies nicht der Fall, neue Zündkerze verwenden und auf die geschilderte Art prüfen, ob nunmehr Zündfunke vorhanden ist.



Sollte trotz Kerzen-Austausch kein Zündfunke vorhanden sein, Kerzenstecker und Zündkabel auf einwandfreie Beschaffenheit kontrollieren. Wenn dann noch kein Zündfunke festgestellt werden kann, so muss ein Fach-Monteur die Überprüfung des Schwungmagnetzünders vornehmen.

Ursache : Vergaser-Hauptdüse verstopft !

Wenn genügend Kraftstoff in den Vergaser gelangt, der Zündfunke vorhanden ist, aber der Motor trotzdem nicht anspringt, kann evtl. die Hauptdüse verstopft sein.

Abhilfe : Vergaser zerlegen, Düse reinigen (Abb. 9).

Ursache : Gashebel liegt ganz rechts am Anschlag an und hat durch ein Kabel die Zündanlage ausser Betrieb gesetzt.

Abhilfe : Gashebel ca. 1/3 der Gashebelstellung in Richtung "Vollgas" stellen.

Ursache : Motor saugt zuviel Kaltluft an !

Abhilfe : Kaltstartklappe "3" (Abb. 5) war niedergedrückt. Hebel nach oben stellen.



#### 2. Der Motor ist warm und springt nicht an :

Ursache : Motor ersoffen, weil Kaltstartklappe geschlossen. Kaltstartklappe "3" (Abb. 5) waagrecht stellen

Abhilfe : a) Gashebel auf "Vollgas" drehen.

b) Kerze herausschrauben.

c) 5-6 Mal am Reversierstarter ziehen, damit der Motor durchgedreht wird und das zuviel angesaugte Gemisch aus der Zündkerzenöffnung herausbläst.

d) Abgetrocknete und gesäuberte Zündkerze wieder einschrauben, Motor starten. (Siehe hierzu unsere Ausführungen unter: "Bedienung des Motors", Absatz 2 d).

Weitere Störungsursachen und Abhilfemassnahmen sind unter 1) beschrieben.

### 3. Der Motor wird heiss oder leistet zu wenig:

Ursache: Ansaugwege zum Vergaser verschmutzt!

Abhilfe: a) Vorfilter und Ölbadfilter reinigen.

b) Ventilator (unter dem Reversierstarter) und Kühlrippen am Zylinder von Schmutz reinigen.

c) Auspuffanlage ausbrennen.

d) Tank- und Vergaserinhalt auf evtl. eingedrungenes Wasser prüfen. (Wasser setzt sich perlenförmig auf dem Tankboden oder im Vergaserunterteil ab). Falls nötig alles gründlich reinigen.

### 4. Der Reversierstarter funktioniert nicht mehr:

Reversierstarter nach Entfernen der Befestigungsschrauben vom Tank abnehmen. Unter dem Starter ist eine Anwerfrolle um die man im Uhrzeigersinn eine Schnur wickeln und somit den Motor starten kann (Abb. 13).

Reversierstarter nicht auseinandernehmen, da sich durch unsachgemässe Reparatur die Rückzugfeder entspannt und Sie sich verletzen könnten.

Wir empfehlen, die Instandsetzung des Starters nur von Ihrem GUTBROD-Händler ausführen zu lassen. Ein Fachmonteur erledigt diese Reparatur in wenigen Minuten.

**ACHTUNG!** Sollten am Motor einmal Störungen auftreten, die Sie mit unseren Hinweisen nicht selbst beheben können, so wenden Sie sich bitte vertrauensvoll an Ihren Gutbrod-Händler. Dem erfahrenen - in Werks-Kursen geschulten - Fachmann war es schon oft möglich, Fehlerquellen rechtzeitig zu entdecken und zu beheben.

## WINTERBETRIEB

Im Winter werden Sie die Vorzüge des "GUTBROD-Motors" besonders schätzen. Der Zweitakt-Motor mit Frischöl-Mischungsschmierung wird auch bei Aussentemperaturen unter 0° startfreudig sein.

Für den Ölbad-Luftfilter gelten auch im Winter dieselben Wartungs- und Pflegevorschriften wie an anderer Stelle ausführlich beschrieben, jedoch ist im Filter-Unterteil anstelle von Motorenöl SAE 40/50 solches mit der Kennzahl SAE 10 W/30 zu verwenden.

Zusätzlich empfiehlt es sich jedoch, die beweglichen Innenteile des Motors vor Korrosionsbildung (Rost) zu schützen. Dies geschieht am besten, wenn man dem Zweitakt-Gemisch etwas Korrosions-Schutzöl - nach Vorschrift des Ölherstellers - zusetzt und gut mit dem Kraftstoff-Ölgemisch vermischt.

Korrosionsschutzmittel, wie DESOLITE, MOBIL-KOTE 512 sind fast an jeder Tankstelle erhältlich. Darüberhinaus halten die führenden Treibstoffgesellschaften, wie ARAL, ESSO, BP usw. Korrosionsschutzöle bereit, die nach Angaben des Herstellers bedenkenlos dem Zweitakt-Gemisch beigegeben werden können.

## STILLEGEN DES MOTORS IM WINTER

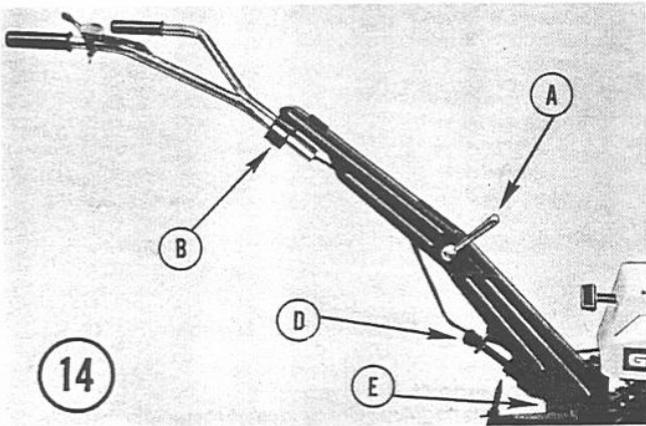
Wird der Motor während der Wintermonate ausser Betrieb gesetzt, so ist es zweckmässig, die beweglichen Innenteile für diese Zeit zu konservieren.

Hierzu Zündkerze entfernen, Motor kippen und ca. 50 ccm Konservierungsöl (Mobil-Kote 512, Desolite oder ein ähnliches Mittel) durch die Kerzenöffnung im Zylinderkopf in den Motor einfüllen.

Zündkerze wieder einschrauben, aber Kerzenstecker nicht befestigen. Nunmehr 8-10 Mal langsam am Reversierstarter ziehen, damit sich das eingefüllte Korrosionsschutzöl im Motor gut verteilt.

Vor erneuter Inbetriebnahme des Motors ist die Zündkerze herauszuschrauben und der Reversierstarter 8-10 Mal kräftig zu ziehen. Anschliessend Benzinhahn öffnen. Vergasertupfer drücken bis dort Benzin austritt. Gashebel auf Vollgas stellen und abermals bei entfernter Zündkerze 8-10 Mal den Reversierstarter betätigen. Dabei wird aus der Kerzenöffnung das früher eingefüllte Korrosionsöl und das zuviel angesaugte Zweitakt-Gemisch herausgeblasen, was der Innenreinigung des Motors dient.

Gründlich gereinigte Zündkerze einsetzen, Motor nach Betriebsanleitung starten, sollte der Motor bei starker Rauchbildung aus dem Auspufftopf stehen bleiben, so beweist dies, dass noch Korrosionsöl im Verbrennungsraum vorhanden ist. Zündkerze reinigen und den Motor erneut starten.



## FÜHRUNGSHOLM - VERSTELLUNGEN

Höhenverstellung (Abb. 14). Ohne Werkzeug ist vor oder auch während der Arbeit die Höhenverstellung des Führungsholmes möglich. Knebelschraube "A" lockern, Führungsholm in die gewünschte Stellung bringen. Knebelschraube "A" anziehen.

Breiten-Verstellung (Abb. 14). Beide Führungsbügel mit den Gummigriffen lassen sich nach Lösen der Befestigungsschraube "B" beliebig verstellen.

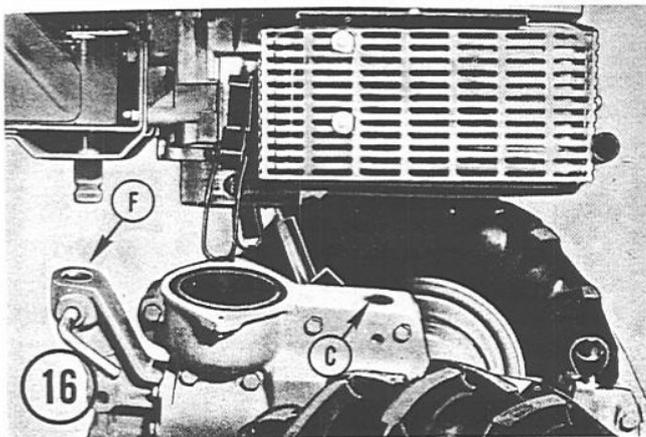
Seiten-Verstellung (Abb. 14). Nach Anheben der Sperrklinke "D" kann der Führungsholm auch seitlich verstellt werden. Im Holmfuss "E" sind Einstellrasten vorhanden. Dies ist besonders beim Hacken von Reihenkulturen von Vorteil, weil der Bedienende die TERRA von einer noch ungehackten Reihe aus führen kann und die bereits gehackte Reihe nicht mehr zu betreten braucht.



Tragstellung (Abb. 15). Um den Antriebsblock leichter von einem Zusatzgerät zum anderen tragen zu können, lässt sich der Führungsholm nach vorn über den Motor umklappen. (Dazu Knebelschraube "A" (Abb. 14) lockern, Führungsholm umklappen, Knebelschraube wieder anziehen).

## ANTRIEBSBLOCK AUFSETZEN

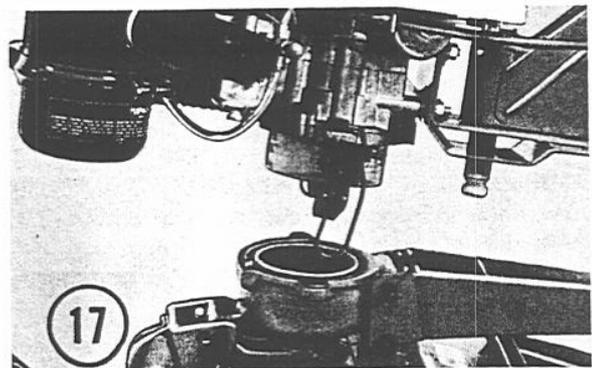
1. Am Dreigangfahrgetriebe T 5 sind 2 Bohrungen ("C" und "F" Abb. 16) zur Aufnahme des Führungsholm-Bolzens vorhanden.  
Bolzen in Bohrung "F" (Abb. 16) zum Mähen, Kehren, Schneeräumen.  
Bolzen in Bohrung "C" (Abb. 16) zum Pflügen, Fräsen, Anhängerfahren.  
Ganz gleich, ob der Zapfen in die Bohrung "C" oder "F" einrastet, in jedem Fall ist der Bolzen - seitlich am Getriebe - mit der Knebelschraube ordentlich zu sichern.
2. Bei anderen TERRA-Anbaugeräten wird der Motor von oben aufgesetzt, seitlich etwas hin- und herbewegt, bis der Fixierstift im Zwischenflansch einrastet.  
Erst wenn der Zwischenflansch des Motors bündig am Zusatzgerät aufliegt, werden die Spannverschlüsse eingehängt und umgeklappt.



**ACHTUNG!** Motor nie starten, wenn die Spannverschlüsse nicht ordentlich eingerastet sind.

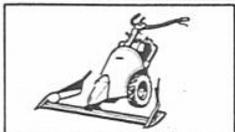
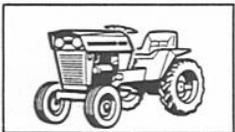
Ausserdem darf der laufende Motor nie vom Anbaugerät abgenommen werden. Der Motor ist nur im abgestellten Zustand von einem auf das andere Anbaugerät umzusetzen.

Einige Zusatzgeräte haben, wie unter 1 beschrieben, zur Arretierung des Bolzens unterhalb des Führungsholmes eine Knebelschraube. Diese sollte immer fest angezogen sein.





für Gutbrod-Fabrikate  
nur Gutbrod-  
Original-Ersatzteile  
verwenden

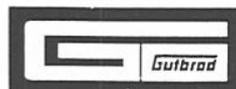


Original-Gutbrod-Ersatzteile verwenden, heißt Ärger und Enttäuschung ersparen.

Original-Gutbrod-Ersatzteile passen immer und sind von hochwertiger Qualität, weil von Facharbeitern aus bestem Material hergestellt.

Deshalb verwendet die Gutbrod-Werkstätte nur Original-Gutbrod-Ersatzteile.

Auch Austauschteile sind von uns erhältlich und gestatten die Ausführung von Reparaturen in kürzester Zeit und zu niedrigstem Preis.



**Gutbrod-Werke GmbH**  
6601 Bübingen/Saar