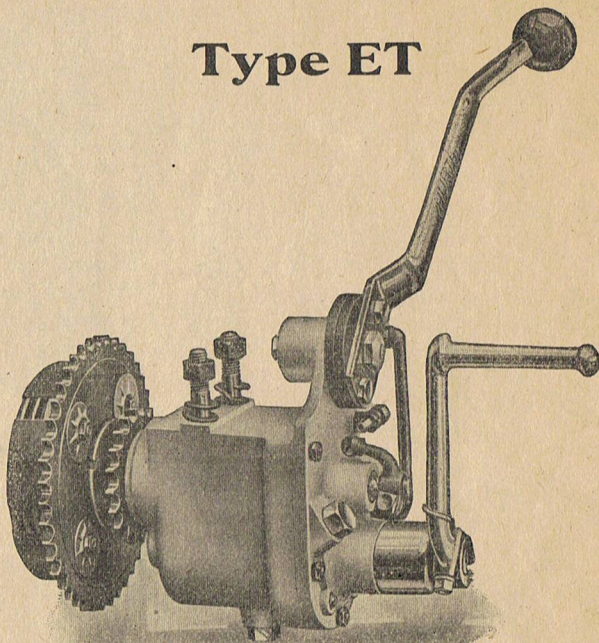


Ersatzteil-Preisliste
für
Hurth-Dreigang-Getriebe
Type ET



Maschinen- und Zahnrad-Fabrik
CARL HURTH, MÜNCHEN 28 Holzstr. 17/25

Telephon: 23687/88/89, 297573 — Telegramme: = 23687 = Hurth-München

Postscheck-Konto: München Nr. 3671

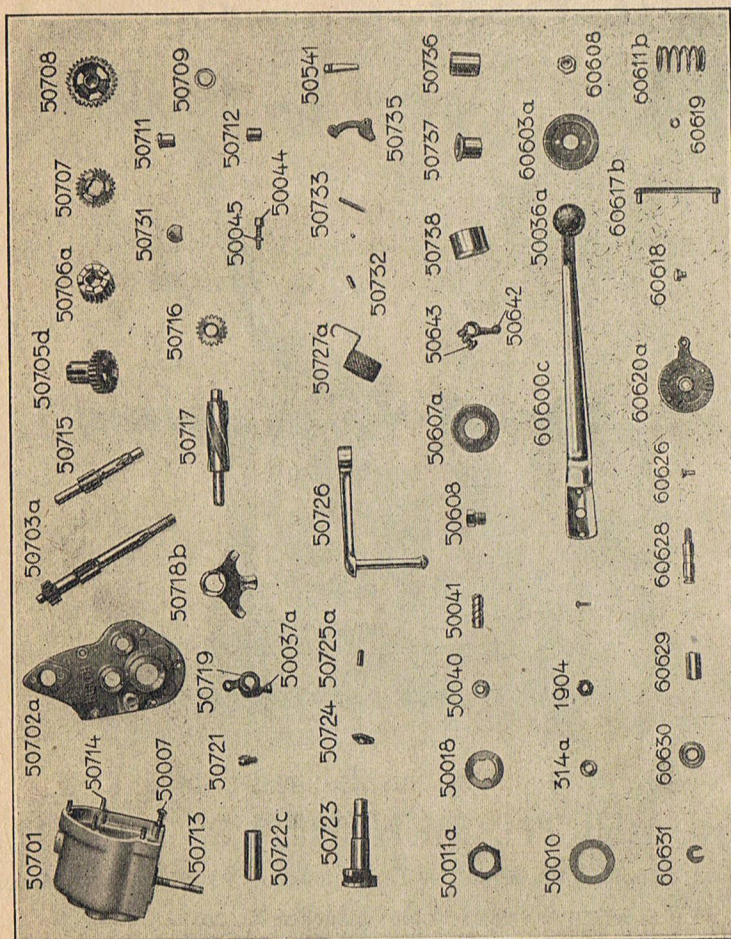
Bankkonten:

Bayer. Staatsbank, München
Dresdner Bank, Fil. München, Sendlingertorpl. 9 ||

Bankhaus Aufhäuser, München
Girokonto Reichshauptstelle München

Beim Bezug von Ersatzteilen bitte ich besonders auf mein geschütztes Warenzeichen, den Namenszug *Hurth* zu achten.

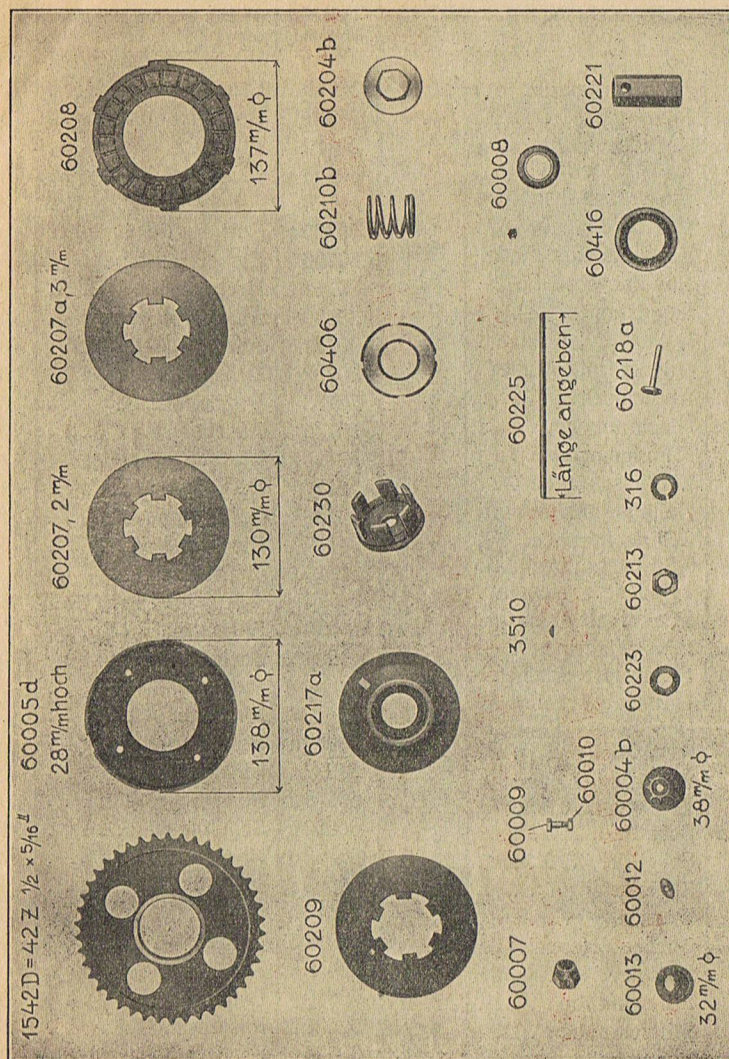
Getriebe Type ET



Getriebe Type ET

Teil Nr.	Benennung	Stückpreis	Teil Nr.	Benennung	Stückpreis
50007	Sechskantmutter . .	0.10	50719	Schalthebel, kleiner .	2.50
50010	Filzring	0.40	50721	Bowdenbolzen	0.50
50011 a	Sechskantmutter zum Getrieberitzel . . .	0.60	50722 c	Büchse z. Schaftrrad .	2.—
50018	Sicherungsblech . .	0.20	50723 a	Kickstarterbolzen . .	10.—
50040	Gewindebüchse . . .	2.60	50724	Schnapper	0.80
50041	Entkupplungsspindel	2.30	50725 a	Stift zum Schnapper	0.10
50044	Bowdenschraube . .	0.30	50726	Kickstarterhebel . . .	6.50
50045	Gegenmutter	0.10	50727 b	Drehfeder	0.60
50531 a	Rolle 6 Ø, 6 lang . .	0.20	50730 d	Anschlagfeder	0.60
50541	Querkeil mit Mutter .	0.40	50731	Aushebscheibe	0.50
50607 a	Abdichtscheibe . . .	0.15	50732	Druckbolzen	0.30
50608	Ölschraube	0.40	50733	Druckfeder	0.15
50642	Kupplungshebel . . .	2.40	50735	Anschlagring	2.—
50643	Klemmschraube . . .	0.20	50736 a	Kickstarterbüchse . .	2.80
50701	Gehäuse mit Armat.		50737	Distanzbüchse	2.—
50713	2 Stiftschrauben . . .	22.95	50738	Federkappe	1.10
50714	5 Stiftschrauben . . .		50739	Blechscheibe	0.25
50711	1 Büchse z. Nebenw.		520 G	Getrieberitzel	
50702 a	Deckel mit Armat.		314 a	Sprengring $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ "	6.50
50735	1 Anschlagring	22.30	1904	Sechskantmutter $\frac{7}{16}$ "	0.20
50736 a	1 Kickstarterbüchse .			Ringlager A 30	
50731	1 Aushebscheibe . . .			Ringlager A 12	
50703 a	Hauptwelle (Länge angeben)	14.—	50036 a	Holzknopf	0.30
50705 d	Schaftrrad (Zähne und Klauenzahl angeb.)	12.—	50037 a	Klemmschraube	0.20
50706 a	Schaltrrad, 21 Zähne .	8.20	60574 a	Beilagscheibe	0.05
50707	Schaltrrad, 23 Zähne .	8.20	60600 c	Schalthebel	3.70
50708	Kickstarterrad	10.—	60603 a	Nockenscheibe	2.50
50709	Druckring	0.60	60608	Mutter	0.20
50711	Büchse z. Nebenwelle	1.60	60611 b	Schaltfeder	0.50
50712	Büchse z. Nebenwelle	1.50	60617 b	Gestänge	2.50
50713	Stiftschraube	0.30	60618	Sechskantschraube . .	0.15
50714	Stiftschraube	0.15	60619	Beilagscheibe	0.10
50715	Nebenwelle	10.—	60620 a	Rastenscheibe	3.50
50716 a	Stirnrad zur Nebenw. (Zähnezahl angeb.)	3.40	60626	Sechskantschraube . .	0.20
50717	Schaltspindel	5.50	60628	Führungsbolzen	1.50
50718 b	Schaltgabel	5.—	60629	Führungsbüchse	1.—
			60630	Beilagscheibe	0.40
			60631	Schlitzscheibe	0.30

Kupplung zum Getriebe ET

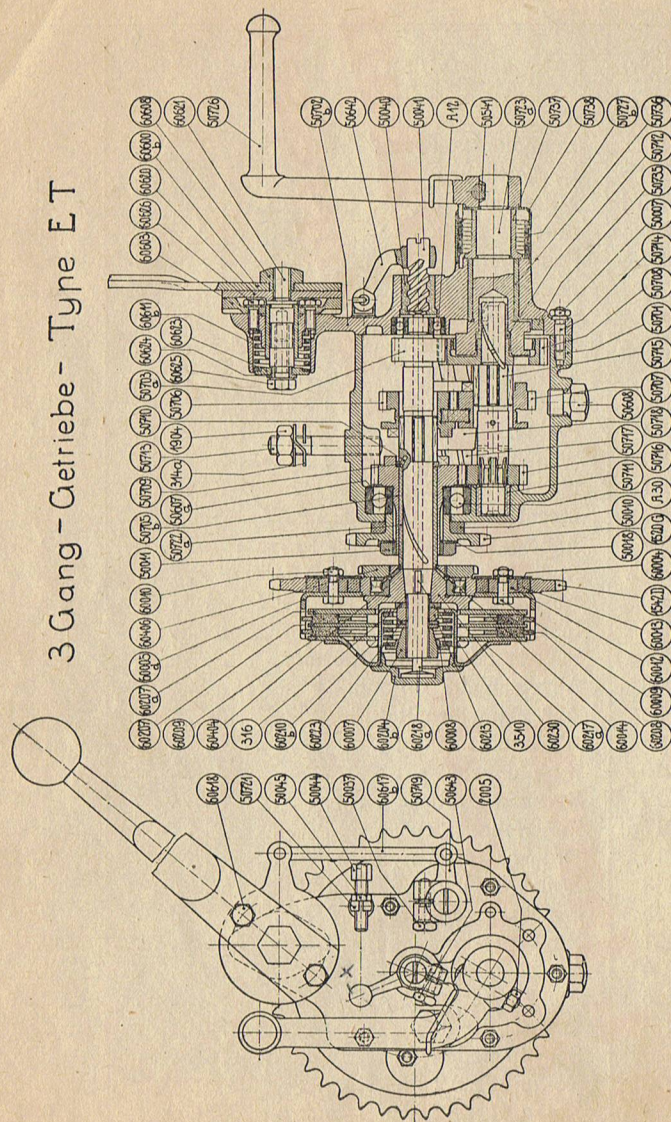


Hurt

Kupplung zum Getriebe ET

Teil Nr.	Benennung	Stückpreis
1542 D	Kupplungskettenrad	8.20
60004 b	Deckscheibe	0.15
60005 d	Mitnehmersteller, 138 mm Ø	4.50
60405 c	Mitnehmersteller, 157 mm Ø	6.—
60007	Federmutter	0.30
60008	Federscheibe	0.25
60009	Sechskantschraube M 6 zum Stoßdämpfer	0.25
60010	Sechskantmutter zum Stoßdämpfer	0.10
60012	Mitnehmerstein	0.25
60013	Stoßdämpfer	0.20
60014	Rolle 7 mm Ø, 7 mm lang	0.25
60204 b	Schlußverschraubung	2.50
60207	Innenlamelle 2 mm 130 mm Ø	1.—
60207 a	Innenlamelle 3 mm 130 mm Ø	1.—
60208	Außenlamelle mit Kork, 137 mm	2.50
60208 a	Außenlamelle mit Jurid, 137 mm	6.—
60209	Abschlußlamelle 130 mm Ø	1.20
60307	Innenlamelle 2 mm 150 mm Ø	1.20
60307 a	Innenlamelle 3 mm 150 mm Ø	1.30
60308	Außenlamelle 157 mm Ø	2.60
60308 a	Außenlamelle mit Jurid, 157 Ø	6.—
60309	Abschlußlamelle	1.20
60210 g	Kupplungsfeder	1.20
60213	Sechskantmutter	0.20
60217 a	Federteller	3.50
60218 a	Drucknagel	0.85
60223	Beilagscheibe zur Federmutter	0.10
60225	Druckstange	0.60
60227	Kupplungskorke	0.045
60230	Lamellenkörper	8.—
60406	Rundmutter	2.80
60416	Lauftring	4.50
3510	Schreibenfeder	0.45
60319	Korke 15×5,2 mm, 1 Satz = 23 Stück	0.70
60320	Korke 11×5,2 mm, 1 Satz = 23 Stück	0.45
60227	Kork Δ-förmig, 1 Satz = 20 Stück	0.90

3 Gang - Getriebe - Type ET



Hurt

Ölfüllung: Sämtliche Getriebe werden, bevor sie die Fabrik verlassen,
mit Gargoyle Mobiloel C

betriebsfertig aufgefüllt. Nach einer Betriebszeit von je 1000 km ist das Getriebe bis zur Höhe der unteren Achsmitte nachzufüllen. Bei vollständiger Neuauffüllung beträgt die Ölmenge für die Getriebe-Typen

ET 1/4 Liter Gargoyle Mobiloel C.

Vor dem Herausschrauben der Ölverschraubung ist das Getriebe an der Deckelseite zu reinigen, um zu verhindern, daß Fremdkörper durch das Ölloch in das Getriebe hineinfallen.

Von Zeit zu Zeit ist das Getriebe gut mit Petroleum durchzuspülen.

Schaltung: Die Kupplung soll nicht das Getriebe ersetzen. Darum vermeide man beim Befahren von Steigungen oder starken Kurven das beliebte Nachhelfen durch Schleifenlassen der Kupplung. Den Motor zu unterstützen, sind einzig und allein nur die Gänge des Getriebes da. Wer hierin sündigt, darf sich nicht beklagen, wenn der Kupplungsbelag frühzeitig abgenützt wird oder verbrennt.

Es ist also möglichst oft zu schalten; zur Schonung des Getriebes ist es außerdem notwendig, daß bei jedem Gangwechsel ausgekuppelt wird. Beim Anfahren kann der Fall eintreten, daß der Schalthebel nicht sofort vom Leerlauf in den ersten Gang gebracht werden kann, weil zufällig die Klauen im Innern des Getriebes ungünstig zu einander stehen. Durch leichtes Hin- und Herschieben der Maschine oder leichtes Einkuppeln sind die Zahnräder etwas in Bewegung zu bringen, wodurch sofortiger Eingriff der Schaltklauen erzielt wird.

Einstellung der Schaltung.

Reihenfolge der einzelnen Gangstellungen:

1. Oberste Stellung des Schalthebelknopfes = erster oder langsamer Gang
2. Mittelstellung „ „ = zweiter Gang
3. Unterste Stellung „ „ = dritter oder direkter Gang.

Zwischen dem ersten und zweiten Gang ist eine Leerlaufstellung vorgesehen.

Bei Neueinstellung der Schaltung ist folgendermaßen vorzugehen: Der kleine Zwischenhebel darf vorerst nicht auf der Schaltwelle festgeklammt werden.

Die Schaltwelle ist mittels Schraubenzieher im Uhrzeigersinne soweit zu drehen, bis der dritte Gang im Eingriff steht. Zur Kontrolle drehe man bei aufgebockter Maschine am Hinterrad. Ist der dritte Gang richtig eingestellt, so muß sich auch der Motor mitdrehen.

Der große Schalthebel mit Knopf wird jetzt zum dritten Gang vorge-schaltet, wobei sich auch der Zwischenhebel auf der Schaltwelle, der ja durch Gestänge mit der Rastenscheibe verbunden ist, mitbewegt.

Nun kann der Zwischenhebel durch Festziehen der Klemmschraube mit der Schaltwelle fest verbunden werden.

Die Einstellung der Schaltung ist hiermit beendet.

Nachstellen der Kupplung: Bei der Getriebetype ET ist, um zur Kupplungsfeder zu gelangen, die äußere Verschraubung an der Kupp-lungskappe abzuschrauben (Rechtsgewinde). Das Spannen der Feder geschieht durch Nachziehen der nach Abnahme der Schlußverschraubung sichtbar werdenden Federmutter. Diese Nachstellmutter kann nur an-gezogen werden, wenn von den dahinterliegenden Beilagscheiben 1 bis 2 Stück entfernt werden. Meist genügt das Herausnehmen von einer Beilagscheibe. Um die Stärke dieser Beilagscheiben kann nun die Feder-mutter nachgestellt werden. Die dazwischen liegenden Beilagscheiben haben den Zweck, der Nachstellmutter eine feste Anlage zu geben, um ein selbsttätiges Lösen zu verhindern.

Einstellung des Kupplungshebels: Der Bowdenzug muß stets etwas Spiel aufweisen. Dasselbe kann durch Verstellen der Bowdenschraube reguliert werden. Ist das Spiel zu gering, so wird die Bowdenschraube nach einwärts geschraubt; im andern Falle, also bei zu reichlichem Spiel drehe man die Schraube etwas nach auswärts. Die auf der Bowden-schraube sitzende Gegenmutter ist nach jeder Einstellung wieder fest anzuziehen. Sollte die Bowdenschraube nicht mehr ausreichen, so kann auch die Kupplungsspindel selbst nachgestellt werden, nachdem man die Klemmschraube am Kupplungshebel gelöst hat. Mit einem Schrauben-zieher läßt sich die Kupplungsspindel je nach Bedarf verstellen. Nach er-folgtter Verstellung ist selbstverständlich die Klemmschraube des Kupp-lungshebels fest anzuziehen.

Kickstarter: Soll der Motor angeworfen werden, so ist das Kickstarter-pedal nicht mit voller Wucht aus seiner Ruhestellung heraus herunter-zutreten. Man trete das Pedal zuerst ohne Kraftanwendung soweit rück-wärts bis man spürt, daß die Klauen in Eingriff gelangt sind. Erst dann trete man das Pedal unter entsprechendem Kraftaufwand nach abwärts. Auf diese Weise schont man die Kickstarterklauen, da sie nicht schlag-artig aufeinanderplatzen.

Kupplungskabel: Beim Montieren des Bowdenzuges sind für die Spirale mit Zugdraht scharfe Biegungen zu vermeiden; der Zugdraht ist beim Ein-setzen in das Kabel und auch später von Zeit zu Zeit zu schmieren.