



Getrag

Getriebe- u. Zahnradfabrik A-G

Ludwigsburg (Württ.)

St.-Landstr. „Geraag“ Ludwigsburg-Württ., Postfach 74 • Dreizehndorff „Geraag“
Fernr. 3118 • Postfachkennz. Stuttgart 56679

Getriebe-

Preisliste

Phönix Werkvertretung

W. GONTER

Frankfurt am Main

13 Gutleutstrasse 13 — Telefon 34603

Gültig ab 1. April 1938



Zur Beachtung!

Bei Getriebebestellungen ist jeweils die genaue Ausführung anzugeben. Wenn Unklarheiten betr. der Maße bestehen, sind wir auf Wunsch bereit, Einbauzeichnung zur Verfügung zu stellen.

Getriebe in normaler Ausführung können wir in der Regel innerhalb einiger Tage liefern. Wir behalten uns aber jedenfalls, insbesondere während der Saison, eine angemessene Lieferzeit vor.

Sämtliche in dieser Liste enthaltenen Preise verstehen sich ab Fabrik, ausschließlich Verpackung, rein netto. Einzelgetriebe werden in der Regel nur gegen sofortige Kasse abgegeben bzw. gegen Nachnahme geliefert.

Beanstandungen der Lieferung werden nur innerhalb 8 Tagen anerkannt.

Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Ludwigsburg bzw. Stuttgart.



Gewährleistung.

Die Einheitsbedingungen der Kraftfahrzeug-Industrie (gültig ab 1.1.38) sind für alle Getriebe-Lieferungen maßgebend, insbesondere bezüglich der Gewährleistung.

Wir gewährleisten hiernach eine dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Fehlerfreiheit des Getriebes in Werkstoff und Werkarbeit während der Dauer von 6 Monaten nach der ersten Benützung, d. h. in der Regel Zulassung des Fahrzeuges, höchstens jedoch bis zu einer Gesamtfahrleistung von 10.000 km oder längstens 12 Monate ab Lieferdatum. Die Gewährleistung geht nach unserer Wahl auf Reparatur des Getriebes oder Ersatz der eingesparten Teile. Der Ort der Ausführung der Reparatur wird von uns unter Wahrung der Interessen des Kunden bestimmt; Teile, die ersetzt werden sollen, sind porto- oder frachtfrei einzusenden. Ersetzt werden in allen Fällen nur die Teile, die einen Fehler im Werkstoff oder in der Werkarbeit aufweisen, sowie die durch diesen Fehler zwangsläufig beschädigten Teile. Ersetzte Teile gehen in unser Eigentum über.

Wurde von uns ein Gewährleistungsfall ausdrücklich anerkannt, so gehen die Kosten des billigsten Versandes und die angemessenen Kosten des Einbaues zu unseren Lasten. Letztere werden in diesem Falle ohne weiteres von uns getragen, wenn der Einbau in unserem Werk erfolgt ist. Wird dieser jedoch in einer fremden Werkstatt vorgenommen, so ist uns vor Ausführung ein Voranschlag über die Kosten zur Genehmigung einzureichen. Wir werden diese grundsätzlich nur einer solchen Reparaturwerkstatt erteilen, von der uns bekannt ist, daß sie in Getriebefragen bewandert ist.

Für nicht selbst hergestellte Teile, wie Kugellager, übernehmen wir keine Gewähr, treten aber hierdurch unsere wegen des Mangels gegen den Erzeuger anstehenden Ansprüche an den Kunden ab.

Ersatz eines mittelbaren oder unmittelbaren Schadens wird nicht gewährt.

Die Gewährleistung erlischt, wenn der Mangel des Getriebes nicht sofort uns oder der Einbaufirma gemeldet wird, sondern erst eine Reparaturwerkstatt erfolglos versucht, den Fehler zu beheben und dadurch vielleicht noch größeren Schaden anrichtet. Sie entfällt ferner, wenn in das Getriebe Teile fremder Herkunft eingebaut werden. Schließlich erlischt unsere Gewährleistungspflicht auch dann, wenn unsere Vorschriften über die Behandlung und Schmierung der Getriebe nicht befolgt werden.

Natürlicher Verschleiß und Beschädigungen, die auf fabriksiege und unschöne Be-handlung zurückzuführen sind, sind von der Gewährleistung ausgeschlossen.

Dreigang-Getriebe Modell F für Motoren bis 200 ccm



Untersehung:

- 1. Gang = 1:2,9
- 2. Gang = 1:1,54
- 3. Gang = 1:1

Ausführungen:

1. Befestigung: hängend / stehend / z. Stecken (Ausführung Ardite, Standard, Horex)

zum Stecken schräg (Ausführung Herkales, Matco)

2. Kettenlinie: 56:76; 56:81; 62:82; 62:87; 56:90; 56:92 mm

3. Kupplung: a) Korkträger-Kupplung

Kettenräder 16:40 Zähne

17:40 " " $3/4 \times 5/16$ "

19:40 " " $1/2 \times 5/16$ "

20:40 " " $3/2 \times 5/16$ "

b) 2-Platten-Kupplung mit Stoßdämpfer

Kettenräder 20:42 Zähne $3/2 \times 5/16$ "

20:39 " " $1/2 \times 5/16$ "

mit einfachem Kupplungshebel

bei Tankschaltung auch mit Fußkuppungshebel lieferbar.

4. Schaltung: a) direkter Schalthebel

b) Tankschaltung; Schaltstangenlänge: 370 mm

405 mm

405 mm

410 mm

447 mm

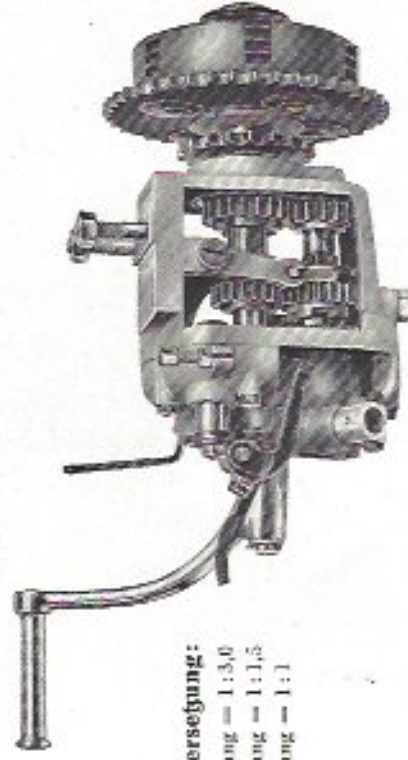
5. Besondere Ausführungen: mit Tachometerantrieb.

Sämtliche Blankteile verdromt

Preise:

- F mit Korkträger-Kupplung und direkter Schaltung RM. 73.-
- F mit Korkträger-Kupplung und Tankschaltung RM. 82.-
- F mit 2-Platten-Kupplung und direkter Schaltung RM. 83.-
- F mit 2-Platten-Kupplung und Tankschaltung RM. 87.-
- F mit Tachometerantrieb Aufpreis RM. 4.-

Dreigang-Getriebe Modell ES für 350 und 500 ccm Motoren



Untersehung:

- 1. Gang = 1:3,0
- 2. Gang = 1:1,5
- 3. Gang = 1:1

Ausführungen:

A) Für 350 ccm Motoren:

1. Befestigung: hängend mit 2 oder 4 Bolzen

2. Kettenlinie: 56:81 mm

3. Kupplung: 3-Platten-Kupplung mit Stoßdämpfer

Kettenräder 20:42 Zähne $1/2 \times 5/16$ "

mit Fußkuppungshebel

4. Schaltung: Tankschaltung; Schaltstangenlänge 430 mm (od. nach Wahl)

mit Tachometerantrieb (Din Kr. W 302)

B) Für 500 ccm Motoren:

1. Befestigung: hängend mit 2 oder 4 Bolzen

2. Kettenlinie: 68:93; 65:90 mm

3. Kupplung: 4-Platten-Kupplung mit Stoßdämpfer

Kettenräder 19:34 Zähne $3/4 \times 3/8$ "

mit Fußkuppungshebel

4. Schaltung: Tankschaltung; Schaltstangenlänge 450 mm (od. nach Wahl)

mit Tachometerantrieb (Din Kr. W 302)

Sämtliche Blankteile verdromt

Besondere Ausführungen bezüglich Kettenlinie, Kettenräder etc. auf Anfrage.

Preise: ES für 350 ccm Motoren mit 3-Platten-Kupplung RM. 115.-

ES für 500 ccm Motoren mit 4-Platten-Kupplung RM. 120.-

Dreigang-Block-Getriebe Modell EFS für 350 und 500 ccm Motoren



Untersezung:

- 1. Gang = 1 : 3
- 2. Gang = 1 : 1,55
- 3. Gang = 1 : 1

Zum Anflanschen an folgenden Motoren:

- 350 ccm Viertakt-Sportmotor Bark Type 35 KA
- 500 ccm Viertakt-Motor s. v. Bark Type 50 UB
- 500 ccm Viertakt-Sportmotor Bark Type 50 KB
- 500 ccm Viertakt-Motor s. v. Standard ES 50 in Karler 500 (Ausf. C)

Modell EFS

Ausführungen:

A) Für 350 ccm o. h. v. und 500 ccm s. v. Motoren:

- 1. Kettenlinie: 68/102 mm
- 2. Kupplung: kleine 4-Platten-Kupplung ohne Stoßdämpfer (138 mm Ø)
Kettenräder 21 oder 23 Zähne $1\frac{1}{2} \times 5,25''$
50 Zähne $3\frac{1}{2}''$ Duplex
mit einfachem Kupplungshebel
- 3. Schaltung: Tankschaltung; Schaltstangenlänge 463 mm (od. nach Wahl)

B) Für 500 ccm o. h. v. Motoren:

- 1. Kettenlinie: 68/102 mm
- 2. Kupplung: große 4-Platten-Kupplung ohne Stoßdämpfer (157 mm Ø)
Kettenräder 22 oder 23 Zähne $1\frac{1}{2} \times 5,25''$
oder 19 Zähne $5,8 \times 4,5''$
50 Zähne $3\frac{1}{2}''$ Duplex
mit einfachem Kupplungshebel
- 3. Schaltung: Tankschaltung; Schaltstangenlänge 463 mm (od. nach Wahl)

C) 500 ccm s. v. Standard-Motor ES 50:

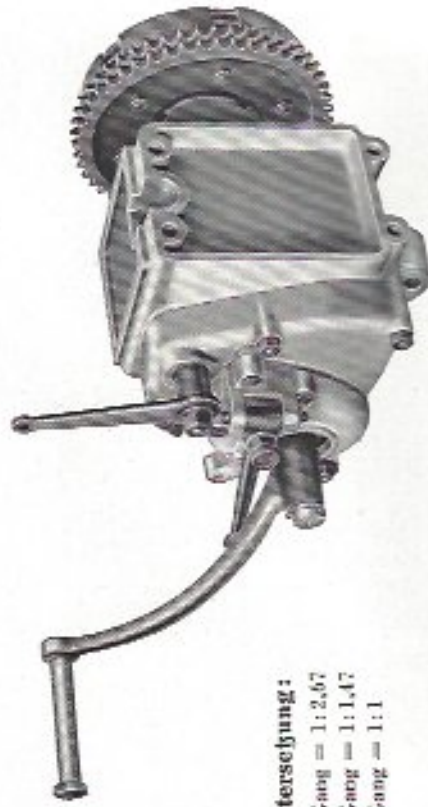
- 1. Kettenlinie: 73/109 mm
 - 2. Kupplung: kleine 4-Platten-Kupplung mit Stoßdämpfer (138 mm Ø)
Kettenräder 17 Zähne $5,9 \times 5,5''$
50 Zähne $5,9''$ Duplex
mit einfachem Kupplungshebel
 - 3. Schaltung: Tankschaltung; Schaltstangenlänge 655 mm
- Bei jeder Ausführung; Sämtliche Blankteile verchromt

Preise: Ausführung A	RM. 120.—
Ausführung B	RM. 126.—
Ausführung C	RM. 123.—



Dreigang-Block-Getriebe Modell F 36

für 200 ccm Motoren



Unterschung:

- 1. Gang = 1:2,67
- 2. Gang = 1:1,47
- 3. Gang = 1:1

Zum Anflanschen an folgenden Motoren:

- 200 ccm Zweitakt-Motor Ardie Type BZ 200
- 200 ccm Zweitakt-Motor Standard Type Z 21
- 200 ccm Zweitakt-Motor Ho Type MGT 200

Ausführungen:

- 1. Kettenlinie: 63/102 mm
- 2. Kupplung: 2-Platten-Kupplung ohne Stoßdämpfer
Kettenräder 18 oder 19 Zähne $1\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ "
45 oder 50 Zähne $\frac{5}{8}$ " Duplex
mit einfachem Handkuppungshebel
- 3. Kickstarter: schwarz
- 4. Schaltung: Tankschaltung mit kurzem Verschiebestück (102 mm lang)
verchromt; Schaltstangenlänge: 335 mm
343 mm
380 mm
410 mm
(oder nach Wahl)

Preis: F 36 mit Tankschaltung RM. 105.—
Aufpreis für verchromten Kickstarter RM. 2.—



Viergang-Block-Getriebe Modell AF 242

für 200 ccm Zwei- und Viertakt-Motoren
und 250 ccm Zweitakt-Motoren



Unterschung:

- 1. Gang = 1:2,77
- 2. Gang = 1:1,59
- 3. Gang = 1:1,29
- 4. Gang = 1:1

Zum Anflanschen an folgenden Motoren:

- 200 ccm Zweitakt-Motor Ardie Type RBZ 200
- 250 ccm Zweitakt-Motor Ardie Type RBZ 250
- 250 ccm Zweitakt-Motor RMW Type Phönix 250
- 200 ccm Zweitakt-Motor Ho Type MGT 200
- 200 ccm Viertakt-Motor Beck Type 20 KAL (Ardie RBK 200)

Ausführungen:

- 1. Kettenlinie: 63/102 mm; 63/98 mm
 - 2. Kupplung: 2-Platten-Kupplung mit oder ohne Stoßdämpfer
Kettenräder 18, 19 oder 22 Zähne $1\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ "
45 oder 50 Zähne $\frac{5}{8}$ " Duplex
 - 3. Schaltung: Tankschaltung oder Fußschaltung
Schaltstangenlänge bei Handschaltung: 275 mm
343 mm
380 mm
(oder nach Wahl)
- Sämtliche Blankteile verchromt

Preise: AF 242 H mit Handschaltung einschließlich Verschiebestück
ohne Stoßdämpfergummi RM. 130.—
AF 242 F mit Fußschaltung ohne Stoßdämpfergummi (Abb.
Seite 11) RM. 150.—
Aufpreis für Kupplung mit Stoßdämpfergummi RM. 2.—

Viergang-Block-Getriebe Modell AF 343 für 350 ccm s. v. Motoren



Untersetzung:

- 1. Gang = 1:2,57
- 2. Gang = 1:1,59
- 3. Gang = 1:1,29
- 4. Gang = 1:1

Zum Anflanschen an den 350 ccm Viertakt-Motor untergesteuert
Artlie Type RBE 350

Ausführung:

- 1. Kettenlinie: 68/109
- 2. Kupplung: 3-Platten-Kupplung mit Stoßdämpfergummi
Kettensäder 17 Zähne $3\frac{1}{2} \times 8,8^*$ oder
23 Zähne $4\frac{1}{2} \times 6,94^*$
50 Zähne $8\frac{1}{2}^*$ Duplex
- 3. Schaltung: Tankschaltung oder Fußschaltung
Schaltstangenlänge bei Handschaltung: 370 mm
(oder nach Wahl)

Sämtliche Blankteile verchromt.

Preis: AF 343 mit Handschaltung RM. 140,—
Aufpreis für Fußschaltung RM. 20,—



Viergang-Block-Getriebe Modell AF 242 mit Fußschaltung

Behandlungs-Anweisung für unsere Getriebe

Zur Schmälerung unserer Getriebe verwenden und empfehlen wir nur ein Spezial-Getriebe-Öl, wie z. B. „Shell-Retimax“.

Es ist stets darauf zu achten, daß genügend Öl im Getriebe ist, damit keine Lagerstellen trockenlaufen können.

Es muß jedenfalls soviel Öl vorhanden sein, daß der Ölstand bis zur Mitte der unteren Welle reicht. Beim Nachfüllen von Öl ist unter allen Umständen zu vermeiden, daß Fremdkörper in das Getriebe eindringen können. Es empfiehlt sich, das Getriebe von Zeit zu Zeit, je nach der Beanspruchung, etwa nach 2000 km, mit frischem Öl aufzufüllen und vorher gut mit Petroleum durchzuspielen. Dadurch wird die Lebensdauer wesentlich erhöht.

Schalten und Kuppeln

Die Kuppelung wird hauptsächlich zum Gangwechsel betätigt, um ein stoßfreies Schalten zu erzielen und das Getriebe zu schonen. Beim Befahren von Steigungen darf nicht durch Schleifenlassen der Kuppelung nachgeholfen werden, da sonst der Korbkegel sehr rasch abgenützt wird, bzw. verbrennt, wodurch die Kuppelung durchrutscht. Hat die Kuppelung in ihrer Durchzugskraft nachgelassen, so ist die Kuppelungsfeder nachzuziehen. Beim Nachstellen des Kuppelungs-Bowdenzuges ist zu beachten, daß zwischen Kuppelungstange und Druckdraube ein $\frac{3}{4}$ mm Spiel ist. Das Nachstellen erfolgt an der Mutter und der Druckdraube auf dem Kuppelungshebel oder an der Bowdenzugstellschraube.