

ČÍSLO PUBLIKACE 1321

A-PDF Image To PDF Demo. Purchase from www.A-PDF.com to remove the watermark

PŘÍRUČKA PRO ŘIDIČE VOZIDLA TATRA

2603



tatra
KOPŘIVNICE



List oprav a úprav k PPŘ vozidel T 2-603 - model 69.

Str. 5 - údaj "Průměrná spotřeba oleje v motoru asi" . . 0,22 l/100 km
správně "maximální spotřeba oleje v motoru". . 0,22 l/100 km

Str. 6 - údaj "Předepsané palivo" ... aut.benzin okt.čís.min.84,
správně ...aut.benzin Speciál okt.čís. 90.

Str. 11- údaj "Předepsaná brzdová kapalina" .. správně Synthol H 190.

Str. 11- údaj "Obložení čelistí brzd .. správně DON 55.

Str. 13- text k obrázku levé strany přístrojové desky zní správně:

- 1 - spínací skříňka
- 2 - stěrače
- 3 - reostat k osvětlení přístrojů
- 4 - sytiče
- 5 - zásuvka přenosné svítilny
- 6 - páčka otvírání krytu předního zavazadlového prostoru
- 7 - ovládání regulační klapky rozvodu teplého vzduchu od topení a větrání
- 8 - ostřikovač předního okna

Str. 15- posice 23 - táhlo uzavíracího hrdla palivové nádrže - není znázorněna na fotografii.

Str. 50- u popisu seřizování brzdového válečku chybí doprovodný obrázek, text však je vystihující.

V plánu mazání /v příloze/ jsou změny v použití maziv dle doporučení n.p. Benzina pro všechna místa mazaná motorovým olejem :

dříve M6A . nyní M6AD nad -15°C /SAE 30/
dříve M4A - nyní M4AD pod -15°C /SAE 20W/20/

V posici 8 mazacího plánu je náplň oleje PP90;

v posici 14 mazacího plánu je stálá náplň tuku B28, který se vyměňuje pouze při výměně GO;

v posici 18 mazacího plánu je náplň NH2.

Ř i d i ě í í

Než usednete za volant automobilu TATRA 2-603, nejnovějšího modelu továrny TATRA, s více jak sedmdesátiletou tradicí výroby automobilů, seznámte se s návodem obsluhy, provozu a údržby, popsány v této příručce. Zde jsou shrnuty všechny praktické zkušenosti z provozu těchto vozidel a jsou zde popsány i konstrukční novinky a prvky, které řadí vozidlo TATRA 2-603 mezi nejlepší ve své třídě. Vozidlo vysokých parametrů je však vystaveno abnormálnímu namáhání při provozu. Vyplatí se svědomitá obsluha a důkladné provádění nutných úkonů údržby a seřizování. Nemáte-li dostatek času nebo zkušeností s prováděním těchto prací, využijte služeb specializovaných servisů a opravu TATRA.

Správně obsluhovaný a řádně udržovaný automobil TATRA 2-603 se Vám odmění bezpečným a ekonomickým provozem, pohodlím jízdy a bude Vaším dobrým a spolehlivým pomocníkem po tisíce kilometrů.

Pracovníci vozové dokumentace

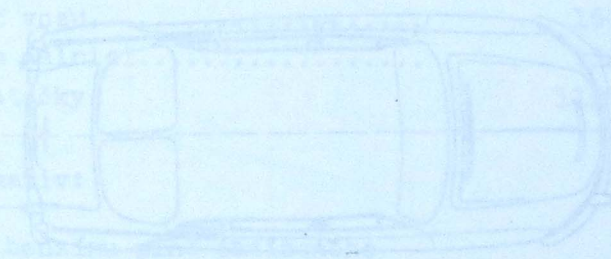
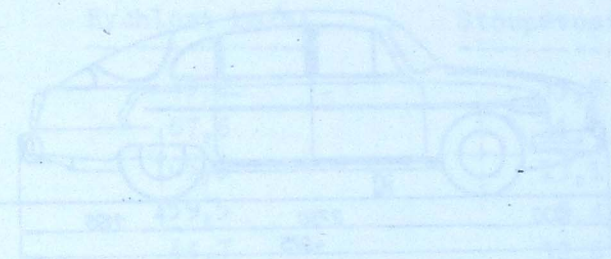
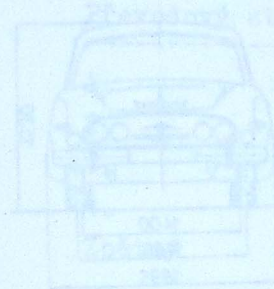
n.p. TATRA Kopřivnice

U P O Z O R N Ě N Í !

Technické údaje, popisy a vyobrazení v této příručce uváděné, platí pro vozidla TATRA 2-603, vyráběná od 1.ledna 1969, nejsou však závazné pro další provedení vozidel. Továrna stále pracuje na zdokonalení a modernisaci svých výrobků a vyhrazuje si změny, které nutně přináší další technický rozvoj automobilové techniky. Vydáním této příručky se ruší i dříve tištěné dodatky, čísla publikací 312 a 347.

O B S A H :

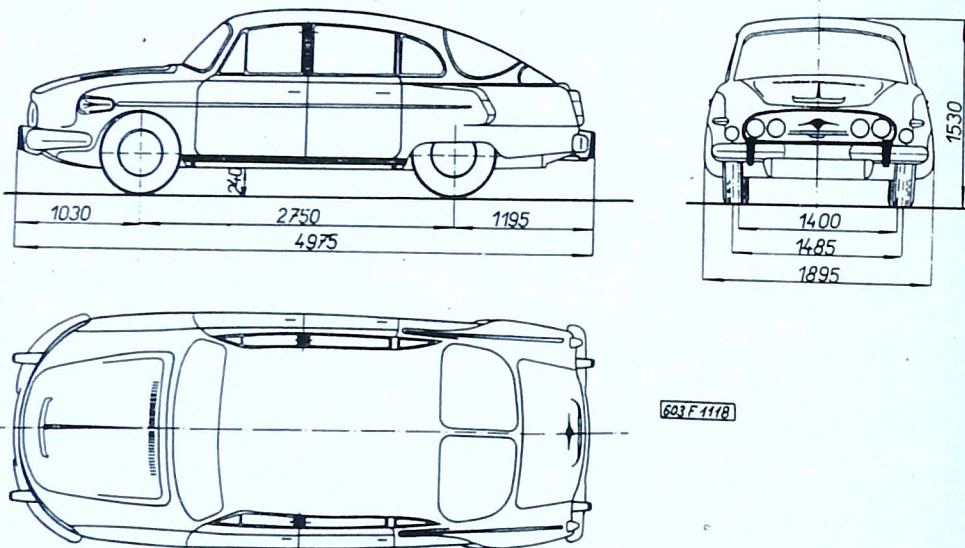
Technické a seřizovací údaje	strana 4
Seznámení s vozidlem	13
Obsluha vozidla	24
Údržba a seřizování	32
Schemata elektrického zapojení	60
Plán mazání a údržby	64



HLAVNÍ TECHNICKÉ A SEŘIZOVACÍ ÚDAJE

Rozměry vozu:

Celková délka.....	4 975 mm
Celková šířka.....	1 895 mm
Celková výška (nezatíženého vozu).....	1 530 mm
Světlá výška zatíženého vozu nad vozovkou.....	240 mm
Rozvor náprav.....	2 750 mm
Rozchod předních kol.....	1 485 mm
Rozchod zadních kol.....	1 400 mm
Šířka sedadel (vpředu i vzadu).....	1 450 mm



Technický náčrtok vozidla: Fiat 2-60 - rok 1959

Váhy:

Vlastní váha vozu (s palivem, bez výstroje a náhradního kola).....	1 470 kg ^{+5%}
Pohotovostní váha vozu (vlastní váha + váha výstroje).....	1 510 kg
Dovolené zatížení (t.j. užitečné zatížení a váha výstroje).....	490 kg
Užitečné zatížení.....	450 kg
Celková váha plně zatíženého vozu.....	1 960 kg
Tlaky na nápravy plně zatíženého vozu: přední náprava.....	880 kg
zadní náprava.....	1 080 kg

Jízdní vlastnosti:

Rychlost plně zatíženého vozu na rovině (při 5 000 ot/min. motoru) a stoupavost při největším hnacím momentu:

Převodový stupeň:	Rychlost km/h:	Stoupavost %:
1.	43,2	33,8
2.	67,6	21,0
3.	105,5	13,1
4.	159,5	8,4
Zpětný	44,7	32,6

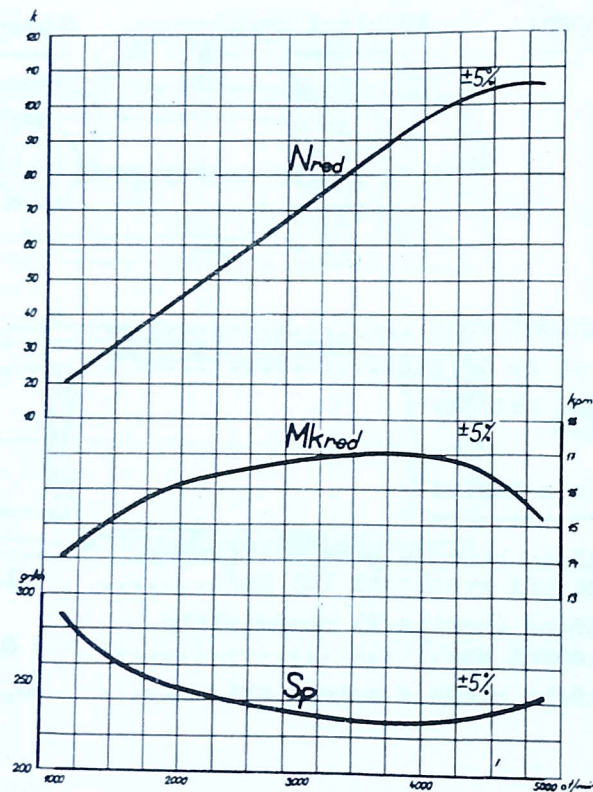
Maximální rychlost vozu.....	160 km/h
Trvalá rychlost na dálnici.....	130 km/h
Průměr nejmenší zatáčky	11m+0,5 m

Spotřeba paliv a maziv:

Základní spotřeba benzínu plně zatíženého vozu na rovině při rychlosti 105 km/h.....	12,5 l/100km
Průměrná spotřeba (hodinová) nezávislého benzinového topení asi.....	0,4 až 0,5 l
Průměrná spotřeba oleje v motoru asi.....	0,22 l/100 km

Motor:

Typ motoru	TATRA 603 H
Druh	čtyřdobý, benzinový, (zážehový), karburátorový
Uspořádání válců	samostatné válce, ve dvou řadách do "V" v úhlu 90°
Chlazení	vzduchem, nuceným oběhem, dvěma exhaustory, s auto- matickou regulací provoz- ní teploty
Počet válců	8
Vrtání válců	75 mm
Zdvih pístů	70 mm
Celkový obsah válců	2 472 cm ³
Kompresní poměr	8,2 : 1
Předepsané palivo	automobilový benzin s oktanovým číslem min.84



Charakteristika motoru Tatra 603 - H

Max.výkon motoru (redukovaný).....	105 k ± 5 % při 4 800 ot/min.
Redukovaný maximální hnací (točivý) moment motoru.....	17 kgm při 3500 ot/min.
Max.otáčky motoru.....	5 000 ot/min.
Minimální měrná spotřeba paliva při 100 % zatížení.....	230 g/kh
Váha motoru (bez spojky a bez cleje)	175 kg
Váha motoru na 1 k výkonu	1,52 kg/k
Uspořádání ventilů	visuté ventily (OHV)
Vůle ventilů studeného motoru:	
sací	0,10 mm
výfukové	0,20 mm
Mazání motoru	tlakové, oběžné, zubovým čerpádem
Provozní tlak oleje	4 atp při 4 000 ot/min.
Kontrolní světlo mazání se roz- svítí při poklesu tlaku oleje asi na	0,6 až 1,0 atp
Čistič oleje	s papírovou nebo síto- vou čisticí vložkou
Použitelné náhradní papírové čisticí vložky	PAL 03-8523 nebo PULORATOR MIERONIC MF-26 nebo FRAM-CORTUCHO CH-820 PL
Klínové hnací řemeny chladicích exhaustorů.....	BERUM-RECORD 17x8x790 nebo CONTINENTAL 17x8x780-CG
Karburátory	dva, dvojité, spádové JIKOV 30 SSOP

Základní seřízení každého z obou karburátorů
(trysky a vzdušníky):

Označení na obrázcích:	Seřizovací prvek:	Velikost dle ČSN:	Počet kusů:
1	Difuzér	20	1
2	Hlavní tryska	95	2
3	Hlavní vzdušník	160	2
4	Tryska pro běh naprázdno	60	2
5	Vzdušník pro běh naprázdno	150	2
6	Obohacovací tryska	55	1
7	Vzdušník obohacovače	1,5	1
8	Tryska čističe	110	1
9	Vzdušník sytiče	4,5	1
10	Excelerační tryska	50	2
11	Obtoková tryska	60	1
12	Jehlový ventil	2	1

Správně seřízený běh naprázdno:

otáčky motoru	450 ot/min.
spotřeba paliva	1,3 až 1,8 l/hod.
Čistič nasávaného vzduchu	olejový

S p o j k a :

Druh	suchá, jednodamelová, vestavěná do setrvač- níku
Ovládání	pedálem s kapalinovým přenosem síly
Druh kotoučového obložení.....	OSINEK L 16 nebo DON MN 5
Volný chod pedálu spojky	20 až 25 mm

P ř e v o d o v k a :

Druh	mechanická s převody čelními ozubenými ko- ly se šikmým ozubením (pro jízdu vpřed), řa- zené zubovými spojka- mi, 1. až 4. převodo- vý stupeň s blokova -
------------	---

nou (cloněnou) synchro-
nizací

Počet převodových stupňů 4 - vpřed
1 - zpětný

Z a d n í n á p r a v a :

Druh kyvadlové polonápravy,
nezávisle odpružené

Pérování vinutými (spirálovými)
pružinami

Tlumiče pérování olejové, teleskopické,
PAL P 36x175

Použitelné tlumiče jiných značek.. GIRLING NG 6,5 nebo
ARMSTRONG No AT
10/3059

Stálý převod v zadní nápravě 1 : 4,1

Převodové poměry:

Převodový stupeň:	v převodovce	Převod celkový
1.	1 : 3,545	1 : 14,540
2.	1 : 2,265	1 : 9,290
3.	1 : 1,450	1 : 5,950
4.	1 : 0,960	1 : 3,940
zpětný	1 : 3,428	1 : 14,055

P ř e d n í n á p r a v a a ř í z e n í :

Druh nápravy samostatně montovaná
vlečená kliková zá-
věsná ramena, nezávis-
le odpružená

Pérování vinutými (spirálový-
mi) pružinami

Tlumiče pérování olejové, teleskopické
(speciální)

Druh řízení hřebenové (s pastor-
kem a ozubenou tyčí)

Odklon předního kola 30° ± 30°

Příklon čepu
(u plně zatíženého vozu)..... 10° ± 30°

Záklon čepu
(u plně zatíženého vozu)..... 40° ± 30°

Počet otáček volantu k dosažení celého rejdu 3,5
 Velikost rejdu (vpravo i vlevo) vnější kolo 32°
 vnitřní kolo 37°
 Celkový rozsah rejdu 69°
 Tlumič řízení olejový, teleskopický, značky STABILUS

Kola a pneumatiky:

Sbíhavost kol u nezatíženého vozu, připraveného k jízdě o váze 1 510 kg - je spodek karoserie asi 240 mm nad vozovkou: předních 3 mm ± 0,5 mm
 zadních 2 mm ± 0,5 mm
 Druh kol hvězdicová
 Rozměr ráfků 4,50 Ex15
 Druh pneumatik speciální pro rychlosti 170 km/h (s duší)
 Rozměr pneumatik 6,70 - 15
 Běžně montované pneumatiky BARUM EXTRA SPORT

Použitelné pneumatické značky:

Značka	Druh pro provoz	
	v létě	v zimě
CONTINENTAL	EXTRA RECORD	M+S
ENGLBERT	SILENT RIP-6ply	M+S ALLWETTER
FIRESTONE	NYLON SPORT-6ply	WINTER/TRACTION

Předepsaný tlak vzduchu v pneumatikách:

Pro zatížení	Pro jízdu na běžných silnicích / dálnicích tlak vzduchu v pneumatikách			
	předních	zadních	předních	zadních
Částečné - 1 + 2 osoby	1,6 atp	2,1 atp	1,8 atp	2,3 atp
Plné - 3 + 3 osoby	1,8 atp	2,3 atp	2,0 atp	2,5 atp

B r z d y :

Nožní brzda kapalinová, působící na všechna kola

Průměr hlavního brzdového válce 22 mm
 Průměr brzdových válečků kol 25,5 mm
 Průměr brzdových bubnů 275 mm
 Celková účinná brzdící plocha 1 266 cm²
 Předepsaná brzdová kapalina ATE Lockheed Blaue Original nebo PENTOSIN
 Obložení čelistí brzd DON 55 nebo OSINEK TRA
 Předepsaná vůle mezi obložením čelistí a bubny brzd 0,3 mm
 Dráha volného chodu pedálu brzdy 40 až 45 mm
 Posilovač brzd podtlakový AB - Jablonec - síla posílení 2,5 nebo ATE T50/24
 Ruční brzda mechanická, ovládaná výsuvnou rukojetí pod přístrojovou deskou a působící na zadní kola

K a r o s e r i e :

Druh samonosná, čtyřdveřová (sedan)
 Počet sedadel 6
 Velikost zavazadlového prostoru: vpředu asi 0,37 m³
 za zadními sedadly asi 0,12 m³
 Nezávislé benzinové topení PAL 3 COB 1
 Tepelný výkon topení asi 3000 až 3200 kcal/h
 Množství topného vzduchu asi .. 130 m³/h
 Příkon topení asi 45 W

Elektrické zařízení:

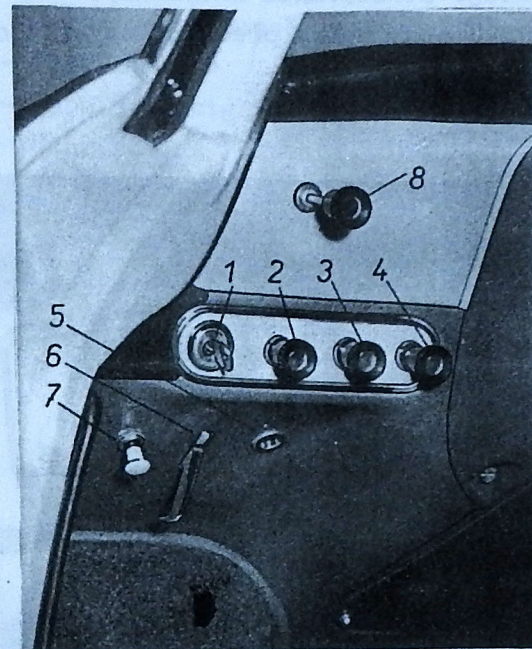
Napětí elektrických spotřebičů 12 V
 Na hmotu připojen (uzemněn) pol záporný
 Odrušení 1. stupně
 Akumulátory dva, olovené, 6 V/82 Ah zapojené do serie

Zapalování	bateriová, automatická regulace předstihu
Zapalovací cívka	PAL-MAGNETON 02-9215.01
Rozdělovač	PAL-MAGNETON 02-9208.305, levotočivý s mechanickou a podtlakovou regulací předstihu
Zdvih kontaktů přerušovače	0,2 až 0,3 mm
Základní předstih (předpal) ...	10° před HŮ (pro palivo s oktanovým číslem 84 a vyšším)
Pořadí zapalování	1-3-6-2-7-8-4-5
Svíčky	PAL-SUPER 14-7 nebo PAL-SUPER 14-8
Vzdálenost elektrod svíček	0,7 mm
Použitelné svíčky jiných značek	KLG 100 BOSCH W 225 T 7 CHAMPION H 9 MARSCHALL 35 B
Dynamo	PAL-MAGNETON 02-9054.14, 12 V/300 W, 1600 ot/min nebo BOSCH LJ GJM 160/L2/1600 R 31
Regulátor napětí	PAL MAGNETON 02-9407.05, 12V/300W neb BOSCH RS/UA 160/12/24
Spouštěč	PAL 09-9144.17, 12V/1, 8 k, levotočivý (při pohledu na pastorek)

Obsahy náplní:

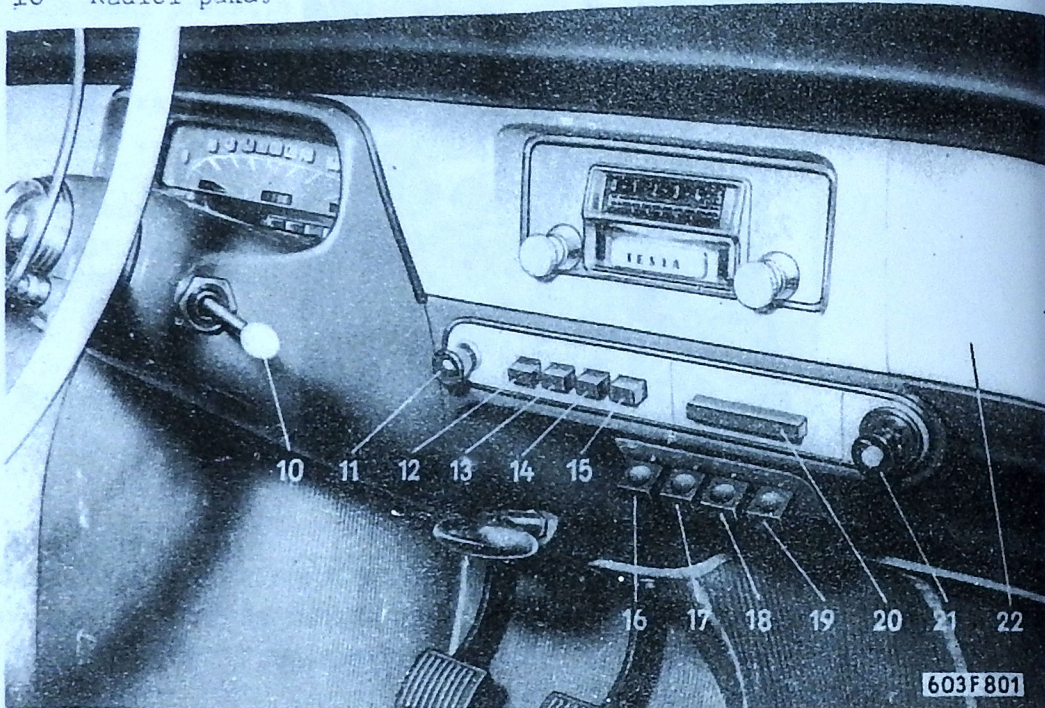
Obsah nádrže na palivo	58 litrů
Obsah (náplň) oleje:	
v motoru (celkem)	6,5 l
z toho maximální náplň olejové nádrže podle označení na měřítku oleje	4,0 l
v čističi vzduchu	0,4 l
v převodovce a v zadní nápravě (celkem)	3,5 l
v předních tlumičích pérování, v každém	0,7 l
Obsah kapaliny ^v brzdové soustavě	0,74 l
Obsah kapaliny v ovládacím zařízení spojky	0,14 l

SEZNÁMENÍ S VOZEM



- 1 - Spinací skříňka s klíčkem.
Zasunutím a pootočením klíčku doprava se zapíná okruh zapalování; dalším pootočením klíčku až na "doraz" se uvede do činnosti elektrický spouštěč motoru.
- 2 - Spínač stěračů skla.
Po otočení knoflíku doprava běží stírače normálně; dalším pootočením až na "doraz" se zapne zrychlený chod, výhodný hlavně pro rychlou jízdu za velkého deště.
- 3 - Reostat k regulaci intenzity vnitřního osvětlení přístrojů.
- 4 - Sytič.
Vytažením knoflíku se uvedou do činnosti sytiče obou karburátorů (při spouštění studeného motoru).
- 5 - Páčka spínače světelných ukazatelů směru (blikačů) a světelné houkačky.
Páčka se přesunuje ve směru, kam se bude odbočovat. Nadzdvižením rukojeti páčky směrem k volantu se v kterékoli poloze spínače blikačů spínají dálková světla v hlavních světlometech; střídavého mechanického zapínání a vypínání dálkových světel se používá jako tzv. světelné houkačky (např. při předjíždění).

- 6 - Kontaktní kruh (tlačítko houkaček).
- 7 - Knoflík zařízení k nastřikování vody na přední okno (voda se nastřikuje stlačováním knoflíků).
- 8 - Páčka k otvírání uzávěru víka předního zavazadlového prostoru.
- 9 - Zásuvka pro montážní svítilnu.
- 10 - Řadicí páka.



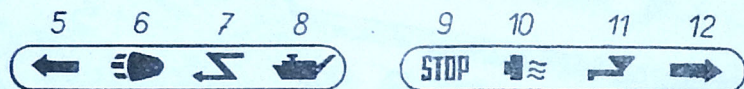
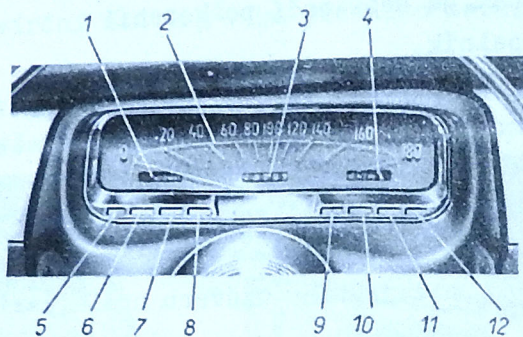
- 11 - Spínač obrysových světel a hlavních světlometů. Povytažením knoflíku do první polohy se zapínají obrysová světla (v předních sdružených svítilnách), úplným vytažením knoflíku až na doraz se zapnou hlavní světlo-mety; v obou polohách spínače se zároveň zapnou červená koncová světla v zadních sdružených svítilnách.
- 12 - Spínač středních světlometů.
- 13 - Spínač (nezapojený).
- 14 - Spínač (nezapojený). Spínače 13 a 14 jsou určeny pro případ dodatečné montáže některých dalších speciálních svítidel.
- 15 - Spínač stropního osvětlení vnitřku vozu (kromě toho se osvětlení vnitřku automaticky zapne při otevření dveří u řidiče).

16 až 19 - Páčky k ovládnání větrání topení.

P o z o r !

Páčkami je třeba manipulovat přesně podle pokynů - jinak je nebezpečí poškození!

- 20 - Popelník.
- 21 - Zapalovač cigaret.
- 22 - Schránka na rukavice, drobné předměty a pod. Ve střední části přístrojové desky je prostor, přizpůsobený pro montáž rozhlasových přijímačů různých značek.
- 23 - Táhlo otevíracího uzávěru hrdla palivové nádrže.



1 - Teploměr oleje.

Červené pole na levé straně okénka označuje nepřístupnou nadměrnou teplotu - ukáže-li tam ručka teploměru, nutno ihned zastavit a zjistit příčinu přehřátí motoru.

2 - Rychloměr.

3 - Počítač ujetých kilometrů.

4 - Ukazatel stavu paliva v nádrži.

Červené pole na pravé straně okénka označuje zásobu paliva asi na 50 km jízdy (totéž ukazuje i kontrolní světlo 11). Příklad ukazuje správný stav paliva jen po zapnutí zapalování a stojí-li vůz na rovině.

Kontrolní světla:

5 - Světelných ukazatelů směru na levé straně vozu.

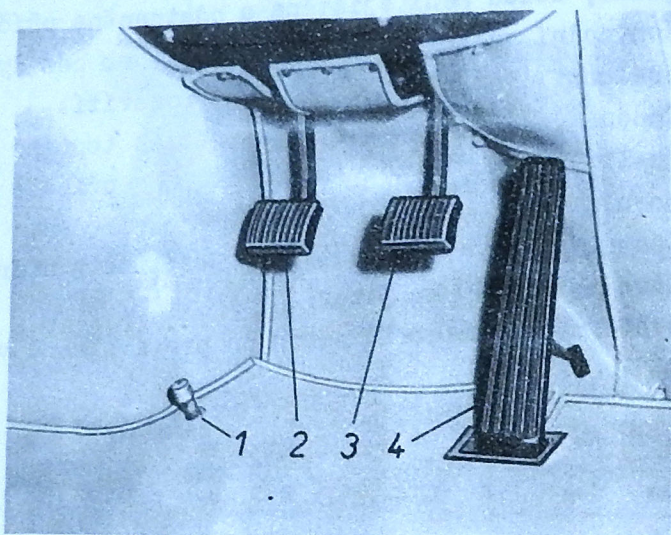
6 - Dálkových světel (svítí, jsou-li zapnuta dálková světla v hlavních světlometech).

7 - Nabíjení.

8 - Mazání (tlak.oleje v mazací soustavě motoru).

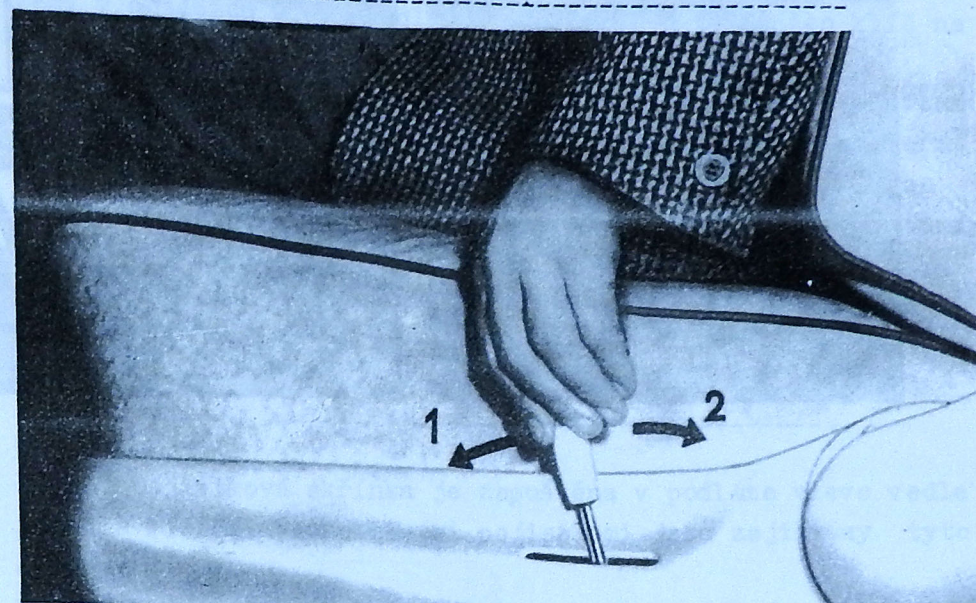
Kontrolní světla 7 a 8 svítí, je-li zapnuto zapalování a motor neběží nebo běží jen na velmi malé otáčky; již

- po malém zvětšení otáček obě tato kontrolní světla zhasínají. Rozsvítí-li se některé z nich při větších otáčkách, signalizuje poruchu; nikdy se nemá pokračovat v jízdě, dokud není zjištěna a odstraněna příčina poruchy.
- 9 - Kontrolní svítidla řemene ventilátoru bez dynamu. Při prasknutí řemene se intensivně rozsvítí.
- 10 - Topení (svítí, jestliže běží větrák topného přístroje, je-li v činnosti žhavicí svíčka, po případě při některé poruše.
- 11 - Rezervy paliva (rozsvítí.se, jestliže v nádrži zbývá palivo asi na 50 km jízdy).
- 12 - Světelných ukazatelů směru na pravé straně vozu.



- 1 - Nožní přepínač dálkových a tlumených světel hlavních světlometů.
- 2 - Pedál spojky.
- 3 - Pedál brzdy.
- 4 - Pedál akcelérátoru.
- 5 - Rukojeť ruční brzdy.

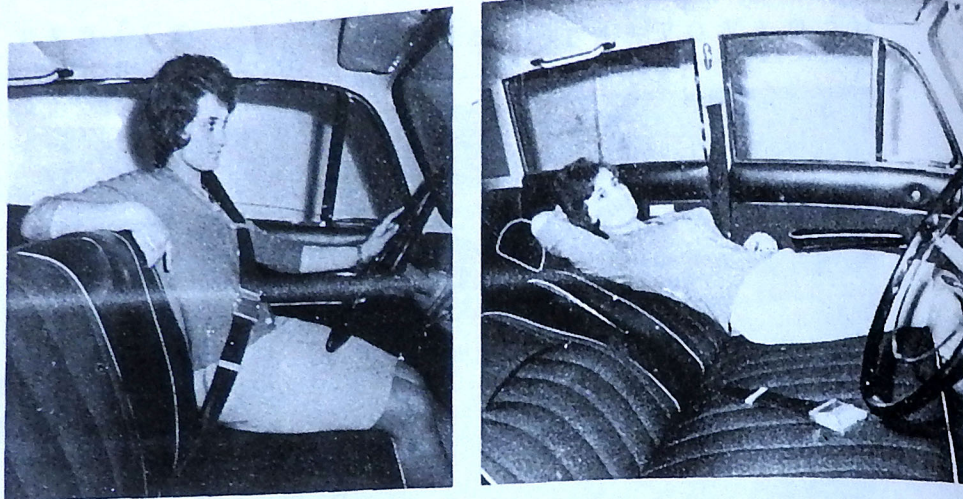
Vytažením rukojeti směrem k volantu se brzdí. Při odbrzdování se rukojeť pootočí doleva (až na doraz) a pak se zatlačí až na doraz. Pustí-li se pak rukojeť, vrátí se ihned působením pružiny do původní polohy.



Přední sedadla jako celek lze posunout ve směru podélné osy vozu a kromě toho lze měnit samostatně sklon opěradla řidiče a opěradla spolucestujícího. Ovládací páčky pojistného mechanismu nastavovacího zařízení vyčnívají po stranách ze spodního rámu předních sedadel.

Přesune-li řidič páku na levé straně směrem šipky "1", lze sedadly posunout dopředu nebo dozadu; přesune-li páčku směrem šipky "2", může podle potřeby změnit sklon opěradla svého sedadla. Spolucestující na předních sedadlech může rovněž podle potřeby upravit sklon opěradla svého sedadla, jestliže přesune páčku na pravé straně dozadu. Pro větší pohodlí a bezpečnost jízdy je možno na opěradla sedadel lehce nasunout opěrky hlavy, které se dodávají jednotlivě na zvláštní přání 1 : 4 kusy.

Na předních sedadlech jsou montovány bezpečnostní upoutávací pásy. Jejich obsluha je velmi jednoduchá - upínací sponou - a jejich délku lze libovolně nastavit.



ZAVAZADLA A VÝSTROJ

Uzávěr víka předního zavazadlového prostoru se odjišťuje odklopením páčky, která je na levé straně pod přístrojovou deskou. Po odjištění uzávěru zůstane ještě víko zajištěno páčkovou pojistkou a nadzdvihne se jen nepatrně. Do mezery se vstrčí prst a stlačením páčky se odjistí pojistka. Tato pojistka zajišťuje víko, aby se za jízdy neodklopilo, jestliže se nesprávně uzavře. Při uzavírání se víko jen silně stlačí, aby správně zaskočila západka uzávěru.

Další menší prostor pro příruční zavazadla cestujících je za opěradlem zadních sedadel. Vpravo v přístrojové desce je schránka na rukavice a jiné drobné předměty.

Náhradní kolo je uloženo ve zvláštní schránce pod předním zavazadlovým prostorem. Schránka je uzavřena víkem, které se sklápí směrem k vozovce; otvírá se odklopením páčky, umístěné ve vybrání pod přední stěnou zavazadlového prostoru. Víko schránky se uzavírá pouhým přiklopením.

Brašna s běžným náradím se zpravidla ukládá do předního zavazadlového prostoru; může se však také uložit do schrán-

ky na náhradní kolo. Zvedák vozu a roztáčecí klika jsou uloženy v držácích vlevo vedle motoru, vpravo je uložen klíč na svíčky.

Jsou-li rozsvícena některá světla, rozsvítí se při otevření víka žárovka, osvětlující vnitřek zavazadlového prostoru. Prostor motoru lze osvětlit odklopením jednoho nebo obou držáků se sufitovými žárovkami, které jinak osvětlují zadní značkovou tabulku.

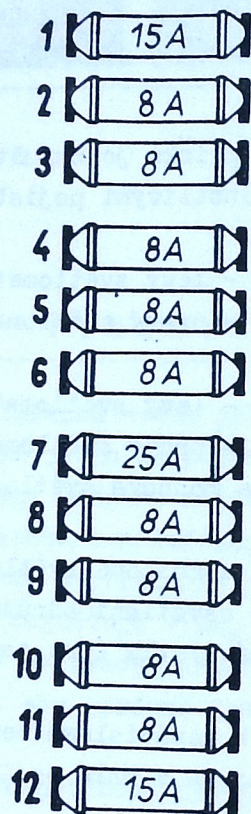
POJISTKY ELEKTRICKÝCH SPOTŘEBIČŮ

Hlavní pojistková skříňka je zapuštěna v podlaze vlevo vedle sedadla řidiče. Jednotlivými pojistkami jsou zajištěny tyto okruhy:

- 1 - Dálkové světlo - levý světlomet, oba střední světlometry.
- 2 - Dálkové světlo - pravý světlomet, konstrální světlo dálkových světel.
- 3 - Tlumené světlo - levý světlomet.
- 4 - Tlumené světlo - pravý světlomet.
- 5 - Levé obrysové a koncové světlo; osvětlení zavazadlového prostoru.
- 6 - Pravé obrysové a koncové světlo, osvětlení značkové tabulky, vnitřní osvětlení sdruženého přístroje pod volantem, obě zpětná světla (pro couvání) v zadních sdružených svítílnách.
- 7 - Přívod proudu k nezávislému benzinovému topení (další pojistka topení je v malé pojistkové skříňce přímo na topném přístroji).
- 8 - Houkačky, zapalovač cigaret.
- 9 - Stropní svítilna, zásuvka pro montážní svítilnu.
- 10 - Brzdová světla.
- 11 - Stírače skla.

Na tuto pojistku se připojuje i elektrické zařízení k nastřikování vody na přední okno (pokud se mantuje).

12 - Světelné ukazatele směru (blikače), ukazatel stavu paliva v nádrži (včetně kontrolního světla), kontrolní světla nabíjení a mazání.
Na tuto pojistku se připojuje i elektrické palivové čerpadlo (pokud se montuje).



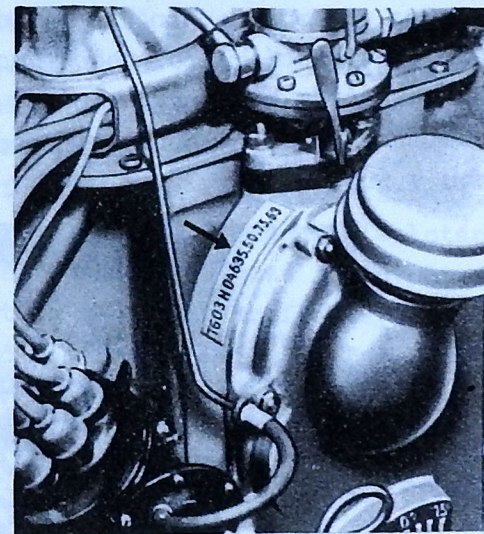
603 F 1125

UMÍSTĚNÍ VÝROBNÍCH ČÍSEL

Výrobní číslo motoru je vyraženo na skříni motoru, vlevo vedle palivového čerpadla. Výrobní štítek vozu je na levé straně v zavazadlovém prostoru. Výrobní číslo na motoru je složeno z několika údajů, např.:

T 603 H 04635.50.75.67.

První číslo (T 603 H) označuje typ motoru, druhé (04635) je výrobní číslo motoru, třetí (50) je označení seriových motorů, čtvrté (75) vrtání válců a páté (67) rok výroby. Podvozek vozu (samonosná karoserie) má jiné výrobní číslo než motor. Toto číslo je vyznačeno na výrobním štítku vozu. Výrobní čísla jsou důležitá zejména pro objednávání náhradních součástí (pokyny pro správné objednávání náhradních součástí jsou v seznamu náhradních součástí).

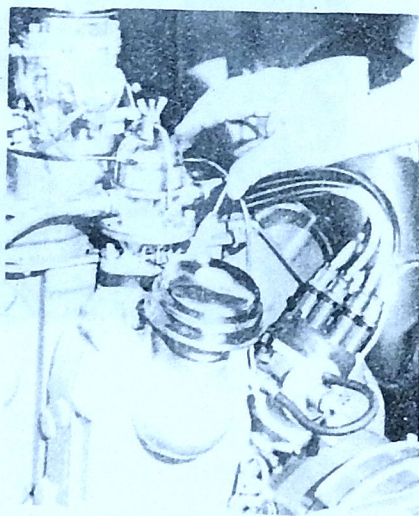


Studený motor spouštíme takto:

1. Řadicí páku rychlostních převodů postavíme do střední (neutrální polohy).
2. Úplně vytáhneme knoflík sytiče (nesešlapujeme akcelerační pedál, protože sytiče mohou správně fungovat jen při uzavřených škrticích klapkách).
3. Do spínací skříňky zasuneme klíček a pootočíme doprava až na doraz (přes první spínací polohu); tím zapneme spouštěč. Když se motor roztočí ("naskočí"), uvolníme ihned klíček, který se samočinně vrátí do první spínací polohy (zapnuto zapalování a okruhy elektrických zařízení vozu).

Jestliže se nepodaří spustit motor za několik vteřin, přerušíme spouštění a za chvíli krátce opakujeme.

Před spouštěním motoru za mimořádně velkých mrazů dočerpáme do karburátoru palivo ruční páčkou palivového čerpadla. Není-li při čerpání vidět pohyb paliva ve skleněné nádobce čerpadla, je membrána čerpadla stlačena zdvihátkem a hnací vačkou; pak musíme poněkud pootočit klikovým hřídelem motoru (roztáčecí klikou nebo pomocným spínačem spouštěče v motorovém prostoru). Ručním odčerpáním paliva se také podstatně urychlí spouštění motoru, který nebyl dlouhou dobu v provozu.



Spouštění motoru za nízkých teplot se také usnadní, jestliže předem sešlápneme asi desetkrát akcelerační pedál. Při spouštění motoru za teplého počasí i za mírné zimy nesmíme však sešlápnout pedál akcelerační pedál. Pouze při spouštění zahřátého motoru sešlápneme úplně pedál akcelerační pedál, ale během spouštění pedálem nepohybujeme, protože by se motor "přehltl" palivem do té míry, že by pak vůbec "nenaskočil" (při každém rychlejším sešlápnutí akcelerační pedál vstříknou akcelerační pumpičky karburátorů do sacího potrubí palivo). Stane-li se nám už takový případ, zatlačíme úplně knoflík sytiče, úplně sešlápneme pedál akcelerační pedál a spouštíme tak dlouho, až se "přehlcený" motor roztočí. Během spouštění však musíme držet sešlápnutý akcelerační pedál v naprostém klidu, abychom do motoru nenastříkali další nadbytek paliva.

Z A H Ř Í V Á N Í M O T O R U P Ř E D J Í Z D O U

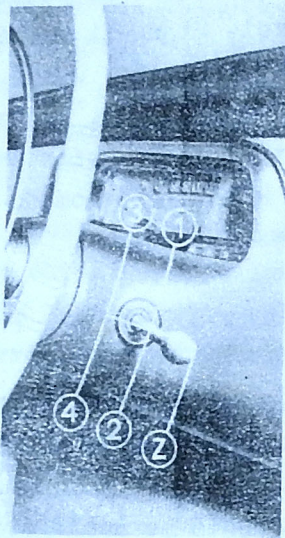
Dostatečné zahřátí motoru před výjezdem je velmi důležité; u studeného motoru je opotřebení válců a celého klikového ústrojí mnohokrát větší než u motoru zahřátého na normální provozní teplotu. Proto se nemá motor plně zatěžovat dříve, než se dostatečně zahřál. Zvláště důležité je to v zimě, kdy může být olej v mazací soustavě ztuhlý.

Za teplého počasí stačí k dostatečnému zahřátí motoru asi dvě minuty běhu naprázdno. Při nižších teplotách se má motor zahřívát déle, za větších mrazů aspoň pět minut. Při zahřívání motoru má zůstat knoflík sytiče vytažený jen tak dlouho, dokud motor běží nepravdělně. Zbytečné používání sytiče zvětšuje spotřebu paliva.

Ř A Z E N Í P Ř E V O D Ů

Za jízdy řadíme obvyklým způsobem:

1. Rychle uvolníme akcelerátor.
2. Vypneme spojku rychlým sešlápnutím pedálu.
3. Zařadíme rychlostní převodový stupeň (vyšší nebo nižší).
4. Uvolněním pedálu zapneme spojku.
5. Sešlápnutím akcelerátoru zvětšujeme otáčky motoru.



Při řazení z 2. na 1. rychlost a ze 3. na 2. rychlost se musí k zařazení převodu vynaložit poněkud větší síla a "zapadnutí" rychlosti trvá déle. Při řazení z 3. na 2. rychlost nesmíme ve střední poloze násilně stlačovat řadicí páku; snadno bychom ji mohli stlačit až do roviny řazení zpětného chodu. Správně řadíme tak, že lehce vysuneme řadicí páku z polohy 4. rychlosti do polohy střední, v té páku uvolníme a necháme ji samočinně přesunout do roviny řazení 2. a 1. rychlosti vlastní vahou řadicího mechanismu, a pak teprve lehce přesuneme řadicí páku do polohy 2. rychlosti.

Při řazení ze 2. na 3. rychlost a ze 3. na 4. rychlost (nebo ze 4. na 3. rychlost) můžeme řadit velmi rychle. Zpětný chod řadíme jen po úplném zastavení vozu; přitom musíme řadicí páku stlačit poněkud větší silou, protože přemáháme odpor pojistné pružiny. Jsou-li rozsvícena některá vnější světla, rozsvítí se automaticky při řazení zpětného

chodu bílá světla pro couvání v zadních sdružených svítilnách.

J A K J E Z D I T

Hlavní pravidla rychlé, bezpečné, ale zároveň hospodárné jízdy lze shrnout do deseti bodů:

1. Rozjíždíme se plynule, bez zbytečného prodlévání na nižších rychlostních stupních.
2. Za normální jízdy sešlapujeme akcelerátor plynule; rychle sešlapujeme akcelerátor jen při nutném zrychlování jízdy nebo při řazení. Zbytečné, časté sešlapování akcelerátoru zvětšuje spotřebu paliva.
3. Při jízdě do stoupání řadíme včas potřebný nižší převodový stupeň. Tzv. "dotahování" na příliš vysoký převodový stupeň nadměrně namáhá motor a zároveň zvětšuje spotřebu paliva. Sjíždíme-li s delšího strmého svahu, brzdíme hlavně motorem; zařadíme tím nižší převodový stupeň, čím větší je klesání svahu.
Potřebný nižší rychlostní stupeň zařadíme pokud možno před začátkem svahu. Musíme-li řadit až při jízdě se svahu, pak bezprostředně před řazením hodně přibrzdíme vůz.
4. Po spuštění studeného motoru necháme před výjezdem motor zahřát na dostatečnou provozní teplotu.
5. Za jízdy sledujeme teploměr oleje. Ukáže-li ručka do červeného pole, ihned zastavíme a zjistíme příčinu přehřátí motoru.
Občas se také přesvědčíme, zda-li správně pracuje automatická regulace provozní teploty motoru.
6. Zahřátý motor nezastavujeme ihned po zastavení vozu, ale teprve chvíli po běhu naprázdno; přitom exhaustory motor dostatečně chladí a tak se zabrání vzniku tzv. "parních" bublin v palivové soustavě, které by mohly ztížit příští spouštění motoru.
7. Zatáčkami projíždíme pokud možno plynulým obloukem bez náhlých změn směru; zásadně v zatáčkách nebrzdíme, protože to vede zpravidla ke smyku. Při správné technice jízdy lze vozidlem bezpečně projet velkou rychlostí i zatáčky malého poloměru.

8. Zvlášť opatrně a zmenšenou rychlostí jezdíme na nerovných vozovkách se špatným povrchem. I velmi rychlá jízda na špatných vozovkách je v dokonale odpruženém voze pro cestující dostatečně pohodlná, avšak vozu neprospívá.
9. Jezdíme pokud možno co nejvíce v oblasti tzv. hospodárné rychlosti (80 km až 120 km/hod.), kde je spotřeba nejmenší. Při větších rychlostech musíme počítat s podstatně větší spotřebou paliva.
10. Pamatujeme, že na hospodárnost a bezpečnost jízdy má velký vliv dokonalá údržba vozu a jeho mechanický bezvadný stav.

ZAJÍŽDĚNÍ NOVÉHO VOZU

Při zajíždění nepřekračujte nikdy tyto největší rychlosti jízdy:

Stav počítáče ujetých kilometrů	Rychlost na rovině v km/h při zařazeném převodovém stupni			
	1.	2.	3.	4.
do 500 km	20	35	55	80
od 500 do 1500 km	25	45	65	100
od 1500 do 3000 km	35	55	85	130

ÚDRŽBA VOZIDEL PŘI ZAJÍŽDĚNÍ

Po ujetí prvních 100 km dotáhněte upevňovací matice všech kol:

Olej v motoru se vyměňuje při zajíždění v těchto lhůtách:

1. výměna oleje po ujetí 500 km
2. výměna oleje po ujetí 1 500 km
3. výměna oleje po ujetí 4 000 km

V převodovce (zároveň v rozvodovce zadní nápravy):

1. výměna po ujetí 4 000 km
2. výměna po ujetí 8 000 km

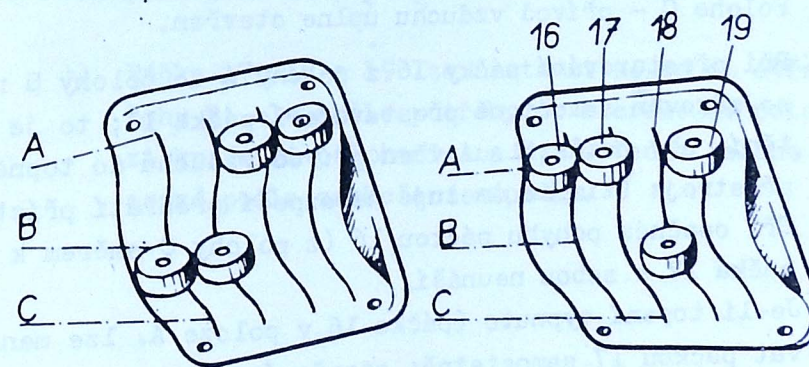
To, co zde bylo řečeno o zajíždění nového vozu, platí i pro zajíždění motoru a vozu po generálních opravách.

P a m a t u j t e :

Výrobce nepřejímá záruky a závady, které vznikly nesprávným zajížděním nového vozu !

T O P E N Í A V Ě T R Á N Í

Topný přístroj je uložen pod levým předním sedadlem. Pracuje nezávisle na činnosti motoru a vozidlo je tedy možno vytápět a větrat i když je motor v klidu. Intenzivního větrání lze docílit použitím samostatného pomocného ventilátoru. K topnému přístroji se přivádí čerstvý vzduch kanálem na levé straně vozidla, nasávaný mřížkou v předním krytu zavazadlového prostoru pod čelním sklem. Pod pravým předním sedadlem je rozváděcí komora vzduchu a větrákem. Do rozváděcí komory se přivádí čerstvý vzduch kanálem na pravé straně vozidla a je opět nasáván do přírodního kanálu mřížkou pod čelním sklem. Vzduch se od topení i větrání rozvádí kanály do prostoru předních i zadních sedadel a k čelnímu sklu. Vytápění a větrání se ovládá čtyřmi páčkami, uprostřed pod přístrojovou deskou.



Obsluha páček topení a větrání:

16 - spínač topného přístroje a větráku topení:

Poloha A - vypnuto (kontrolní světlo na sdruženém přístroji pod volantem nesvítí).

Poloha B - zapnut větrák (t.j. větrák topného přístroje; kontrolní světlo svítí, topení netopí).

Větrák vhání do vozu čerstvý vzduch i když vůz stojí nebo jede pomalu (t.j. když v přívodním kanále je malý dynamický tlak vzduchu).

Poloha C - zapnuto topení (větrák běží).

Po přesunutí páčky do této polohy se nejdříve automaticky zapne žhavicí svíčka a otevře se přívod paliva - kontrolní světlo zhasne. Za chvíli se kontrolní světlo opět rozsvítí; to znamená, že je již topení v činnosti, žhavení se automaticky vypnulo. Běžící větrák vhání do vozu teplý vzduch. Po dobu vytápění kontrolní světlo svítí; jestliže zhasne, signalizuje závadu.

Topení se vypíná přestavením páčky do polohy B nebo A. Po vypnutí ještě asi 1 minutu svítí kontrolní světlo (tzv. doběh topení, kdy se běžícím větrákem chladí topný přístroj). Dokud kontrolní světlo nezhasne, nesmí se topení znovu zapínat (nebezpečí exploze v topném přístroji)!

17 - páčka k regulaci přívodu vzduchu do topného přístroje (ovládá klapku v levém předním kanálu).

Poloha A - přívod vzduchu uzavřen.

Poloha B - přívod vzduchu otevřen asi na polovinu.

Poloha C - přívod vzduchu úplně otevřen.

Při přestavování páčky 16 z polohy A do polohy B nebo C se zároveň samočinně přestavuje i páčka 17; to je zajištěno, aby nezůstal uzavřen přívod vzduchu do topného přístroje (tím se omezuje nebezpečí přehřátí přístroje). Při opačném pohybu páčkou 16 (z polohy C směrem k A) se páčka 17 s sebou neunáší.

Je-li topení vypnuto (páčka 16 v poloze A. lze manipulovat páčkou 17 samostatně; otevřením klapky se pak za jízdy přivádí do vozu čerstvý vzduch dynamickým tlakem.

18 - páčka k regulaci přívodu čerstvého vzduchu do rozváděcí komory (ovládá klapku v pravém bočním přívodním kanálu).

Poloha A - přívod vzduchu uzavřen.

Poloha B - přívod vzduchu otevřen asi na polovinu.

Poloha C - přívod vzduchu úplně otevřen.

Z pravého kanálu se za jízdy přivádí čerstvý vzduch dynamickým tlakem přímo do rozváděcí komory a z té do vnitřku vozu. Tímto způsobem se zpravidla větrá jedoucí vůz za teplého počasí.

Během vytápění vozu teplým vzduchem se používá přívodu čerstvého vzduchu z pravého kanálu jen vyjíměčně, např. jestliže při pomalé jízdě nadměrně stoupne teplota ve voze (přimíšením studeného vzduchu se teplota upraví na přiměřenou výši).

19 - páčka k rozvodu vzduchu a ovládání pomocného ventilátoru.

Poloha A - větrák vypnut, přívod vzduchu uzavřen.

Poloha B ⁺) - větrák vypnut, přívod vzduchu částečně otevřen.

Poloha C) - pomocný větrák zapnut, do vozu proudí intenzivně čerstvý vzduch (před čelní okno).

Intenzivní větrání:

Páčka 16 do polohy B, páčka 17, 18 a 19 do polohy C !

Intenzivní vytápění:

Páčky 16 a 17 do polohy C !

+) Páčky 17, 18 a 19 lze nastavit nejen do střední polohy B, ale podle potřeby do kterékoliv polohy mezi krajními polohami A a C; střední poloha se však pozná podle zaskočení západky.

M A Z Á N Í

Dodržujte přesně pracovní metody doporučené továrnou i lhůty, stanovené v plánu mazání a údržby.

Při doplňování maziva je třeba naprosté čistoty. Zvláště pečlivě vždy očistěte nejbližší okolí mazaného místa. Uzávěrky a zátky plicích hrdel jsou natřeny jasně červenou barvou. Při doplňování oleje v období mezi jednotlivými výměnami celé náplně používejte jen stejné značky a stejného druhu oleje, kterým je příslušné zařízení naplněno.

Doporučena maziva jsou v tabulce maziv.

D O P L Ň O V Á N Í O L E J E V M O T O R U

Stav oleje se kontroluje měřítkem, které je zasunuto vzadu v klikové skříně motoru. Měřítka se vytáhne, otře hadren nebo čisticí vlnou, znovu zasune a opět vytáhne.

Na měřítku je vyznačena minimální a maximální přípustná výška hladiny oleje v motoru. Olej se nesmí plnit nad horní rysku měřítka, protože pak dochází k nadměrnému spalování přebytečného oleje a tím k zvýšenému karbonování.

V Ý M Ě N A O L E J E V M O T O R U

Vespod pod motorem se odmontuje střední díl krytu, upevněný dvěma maticemi (vzadu pod nárazníkem). Po uvolnění matic se kryt posune poněkud dozadu a pak se teprve vyjme směrem dolů. Olej z teplého motoru se vypustí vyšroubováním výpustného šroubu M na levé boční straně klikové skříně (nedaleko prostoru šetrvačnicku).

Po vypuštění oleje z motoru se odmontuje víko komory čističe oleje na pravé straně motoru přístupné z prostoru pod kapotou motoru. Vyjme se síťová čisticí vložka, vnitřek komory se pečlivě vyčistí a lamely vložky se vyperou v benzínu a znovu se zamontují.

Před každou výměnou náplně oleje se má vždy řádně propláchnout motor. Do motoru se naplní asi tři litry stejného oleje, jaký se bude plnit po propláchnutí a motor se pak nechá

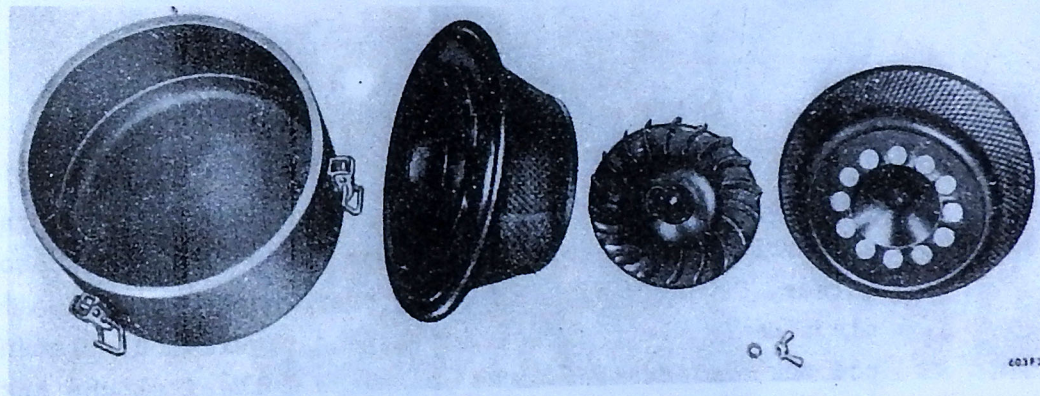
běžet asi 5 minut. Tím se propláchnou celá mazací soustava a s vypuštěným olejem se odplaví zbytky původního oleje i mnoho usazených nečistot. Vypuštěný proplachovací olej lze uschovat pro příští proplachování.

V Ý M Ě N A O L E J E V Č I S T I Č I V Z D U C H U

Olejový čistič nasávaného vzduchu se pro výměnu oleje sejme s motoru. Čistič je upevněn jedním šroubem s velkou hvězdicovou hlavou (na horní ploše čističe).

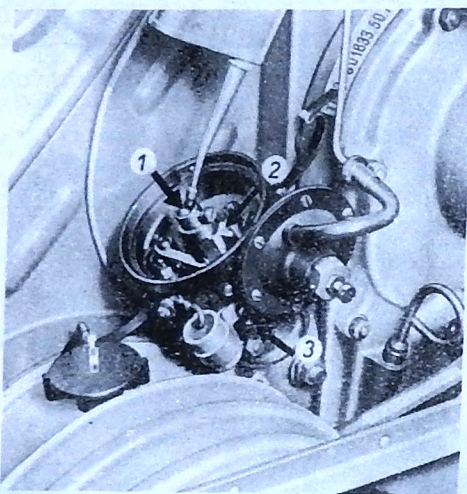
Po sejmutí čističe se uvolní tři pércové spony na obvodu nádoby a sejme se nádoba s čisticí vložkou. Čisticí vložka i vnitřek nádoby čističe se pečlivě vyčistí benzínem. Nový olej se plní do samotné nádoby až do výše prolisovaných značek.

Při montáži čističe na motor je třeba zvláště pečlivě nasadit čistič na sací hrdlo obou karburátorů (těsnicí kroužky nesmí být poškozeny).



MAZÁNÍ ROZDĚLOVAČE

V předepsané lhůtě se maže hřídel rozdělovače několika kapkami oleje s nízkým bodem tuhnutí. Mazací otvor v náboji rozdělovače je normálně uzavřen červeně označeným šroubkem. V rozdělovači se dále maže plstěná mazací vložka v hřídeli rozdělovače a plstěná vložka, která maže vačku přerušovače. Obě tato mazací místa jsou přístupná po sejmutí víka z raménka rozdělovače. Plstěné vložky se smějí jen velmi opatrně navlhčit jemným olejem, aby za provozu olej nevystříkal a nezamastil kontakty přerušovače nebo rozdělovače.



- 1 - plstěná mazací vložka v hřídeli rozdělovače;
- 2 - plstěná mazací vložka vačky přerušovače;
- 3 - mazací otvor v náboji rozdělovače.

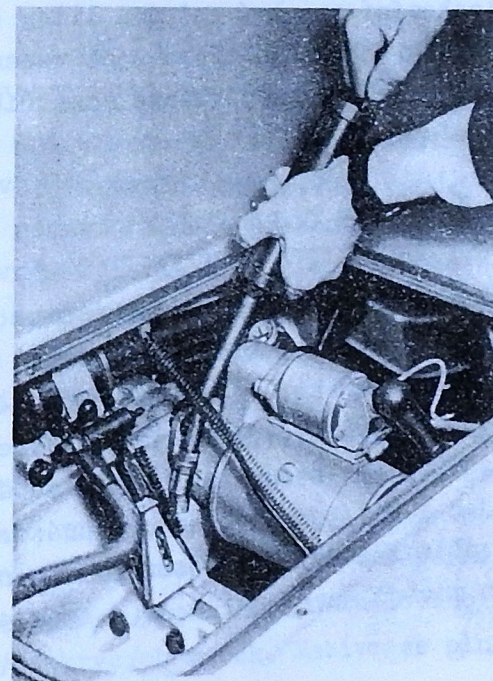
Velmi opatrně se lehce namaže také čep, na němž kývá raménko s pohyblivým kontaktem přerušovače a čep táhla podtlakové regulace. Otvory v základní desce přerušovače se nakape trochu oleje na čepy a pružiny odstředivého regulátoru, uloženého pod základní deskou. Mírně se namaže i třecí plocha základní desky.

MAZÁNÍ CHLADICÍHO VENTILÁTORU A DYNAMA

V jednom ventilátoru je zamontováno dynamo. Řemenice i oběžné kolo chladicího ventilátoru jsou na konci průběžného hřídele dynama. Ložiska dynama se mažou po rozebrání dynama. Jeného mazání ventilátor nevyžaduje. Ložiska druhého ventilátoru (bez dynama) jsou zamontována v uzavřeném pouzdře v rozváděcí skříni ventilátoru. V pouzdře ložisek je naplněn olej, který lze vyměnit jen po vymontování ventilátoru z motoru. Olej se doplňuje ze zadní strany ventilátoru po sejmutí víčka do výšky předlité značky ∇ "olej".

MAZÁNÍ VYSOUVACÍHO LOŽISKA SPOJKY

Mazací hlavice je na převodovce, vlevo vedle kapalinového válečku k vysouvání spojky. K mazací hlavici je přístup po vymontování víka podlahy zadního zavazadlového prostoru (za zadními sedadly).



DOPLŇOVÁNÍ A VÝMĚNA OLEJE V PŘEVODOVCE

Ve skříni převodovky a rozvodovky zadní nápravy je společná náplň oleje. Plnicí otvor a měřítko jsou přístupné po odmontování víka podlahy zadního zavazadlového prostoru (za zadními sedadly).

K doplňování oleje je na převodovce otvor, uzavřený červeně natřenou šroubovou zátkou. Pro kontrolu stavu oleje je v převodovce zasunuto měřítko oleje, na němž je ryskou označena maximální přípustná hladina oleje. Stav oleje se nesmí kontrolovat krátce po zastavení motoru, protože trvá určitou dobu, než všechny rozstříkaný olej steče. Olej se vždy doplňuje až k rysce. Hladina oleje nesmí klesnout pod spodní rysku.

K vypouštění oleje je na spodku převodovky výpustný šroub; další výpustný šroub je na spodku skříně rozvodovky zadní nápravy (pod diferenciálem). Do obou prostorů se plní olej jedním společným otvorem (na převodovce), avšak vypouštět se musí oběma spodními otvory.

Při výměně oleje v převodovce a v rozvodovce zadní nápravy se mají proplachovat skříně tak, jak se proplachuje motor. Při proplachování se plní asi dva litry oleje. Po naplnění proplachovacího oleje je třeba ujet vozem aspoň několik set metrů, aby ozubená kola důkladně rozstříkala olej na všech na mazaná místa.

MAZÁNÍ NÁBOJŮ KOL

V nábojích zadních kol jsou z venku mazací hlavice, kterými se do nábojů doplňuje tuk mazacím lisem.

V nábojích předních kol mazací hlavice nejsou. Tuk se plní do plechových uzávěrek, jimiž jsou uzavřeny střední otvory nábojů. Uzávěrka je nasunuta a vyjme se šroubovákem. Tuk se doplňuje jen tehdy, je-li uzávěrka prázdná.

Z prostoru před zadními koly jsou přístupné mazací hlavice kloubových závěsů suvných ramen (na každé straně vozu je jedna).

MAZÁNÍ KLOUBŮ A LOŽISEK ŘÍZENÍ

Pod vozem se promazávají tukem mazací hlavice vnějších kloubů, spojující řídicí tyče s řídicími pákami a mazací hlavice kulových kloubů závěsných ramen.

Po vymontování přední šikmé podlahy v prostoru pedálů je přístupná z vnitřku vozu mazací hlavice kloubu, spojujícího předlohou páku s hřebenem řízení, mazací hlavice ložisek hřídele předlohou páky řízení. Zároveň je přístupná i mazací hlavice, kterou se doplňuje mazivo do převodky řízení (nad pedály).

MAZÁNÍ SOUČÁSTÍ RUČNÍ BRZDY

V předepsané lhůtě se očistí vysuvná tyč ruční brzdy a potřese lehce tukem. V prostoru pod zadními sedadly se promažou olejnicí čepy vyrovnávacího zařízení a ocelové lano ruční brzdy.

Prstem nebo dřívkem se nanese tuk z obou stran do levé a pravé průchodky pro lano ruční brzdy. Průchodky a jejich okolí je třeba předem očistit.

TLUMIČE A ZÁVĚSY PŘEDNÍCH KOL

Ani v předních ani v zadních teleskopických tlumičích se při běžném provozním mazání nedoplňuje olej. V předepsané lhůtě je třeba nechat tlumiče překontrolovat v servisu nebo v odborné opravě. Zjistí-li se, že z některého tlumiče uniká olej, má se nechat tlumič co nejdříve opravit a doplnit, protože jízda s nesprávně fungujícím tlumičem je nejen nepříjemná, ale i nebezpečná.

Přední tlumiče s otočnými čepy a vinutými pružinami tvoří teleskopické podpěry předních kol. V horní části pouzder valivá ložiska. V prostoru ložisek je naplněno mazivo, které se doplňuje jen při kontrole tlumičů v odborné opravě. Ložiska jsou přístupná z předního zavazadlového prostoru po vyjmutí pryžových krycích víček. Mazivo se plní jen do takové výše, aby zaplnilo ložisko.

se rozdělovač uzavřít dříve, než se benzín úplně odpaří (nebezpečí výbuchu)! Před čištěním kontaktů se také musí vypnout zapalování.

SEŘIZOVÁNÍ PŘEDSTIHU ZAPALOVÁNÍ

Rozdělovač je vybaven automatickou mechanikou a podtlakovou regulací předstihu.

Pro kontrolu seřízení předstihu je na zadním víku motoru stupnice a na okraji řemenice ryska. Obojí platí jen pro kontrolu předstihu (okamžiku zážehu) ve válci č.1, tj. v prvním válci u setrvačnicku na pravé straně (při pohledu směrem jízdy). Proto se před začátkem kontroly musí vyšroubovat svíčka z válce č.1, připojit k ní kabel, položit svíčku na kovovou součást motoru, zapnout zapalování a roztáčecí klikou otáčet klikovým hřídelem motoru tak dlouho, až mezi kontakty svíčky přeskočí jiskra. V tom okamžiku by měla být ryska na řemenici přesně proti předepsané stupni základního předstihu, vyznačenému na stupnici. Není-li tomu tak, zjistí se aspoň skutečný předstih, jaký je nastaven.

Okamžik přeskočení jiskry lze také zjišťovat kabelem, vytaženým ze střední přípojky ve víku rozdělovače (přívod vysokého napětí od zapalovací cívky), jehož konec se přidrží ve vzdálenosti asi 3 mm od některé kovové součásti motoru a pomalu se otáčí roztáčecí klikou, až přeskočí jiskra.

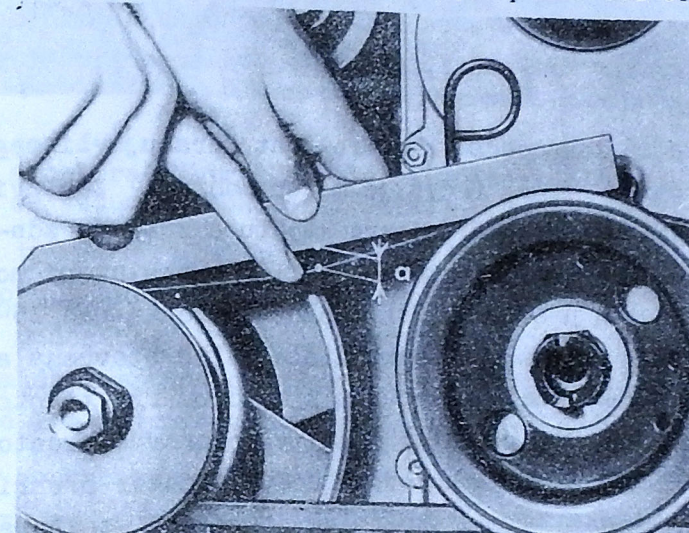
Zjistí-li se při kontrole nesprávné seřízení předstihu, postaví se ryska na řemenici přesně proti předepsané stupni předstihu na stupnici (10°), uvolní se malá matice pod pouzdem rozdělovače a mírně se pootočí celým rozdělovačem, až přeskočí jiskra mezi kabelem a motorem. V tomto postavení se rozdělovač zajistí dotažením matice a znovu se ještě překontroluje seřízení.

Raménko rozdělovače se otáčí proti směru pohybu hodinových ručiček (doleva). Pootočí-li se rozdělovačem stejným směrem, předstih se zmenšuje; opačným směrem (doprava) se předstih zvětšuje.

NAPÍNÁNÍ A VÝMĚNA KLÍNOVÝCH ŘEMĚNŮ

Klínový řemen je správně napnut, jestliže se mírným tlakem prstu na volnou část řemene asi uprostřed mezi oběma řemenicemi prohne.

Před napínáním řemenů se odmontují oba plechové kryty nad řemeny; každý z nich je upevněn jedním šroubem. Příložka řemenice má na obvodu dvě plošky pro klíč, za než se přidrží klíčem a druhým klíčem se odšroubuje upevňovací šroub.



Prohnutí klínového řemene; $a = 10$ až 15 mm

Řemen se napíná tak, že se s hřídelem mezi oběma plošinami řemenice sejme jedna nebo více distančních podložek a přemístí se na vnější stranu řemenice. Tím se obě poloviny řemenice přiblíží a řemen pak běží v klínové drážce na obvodu většího průměru. Po každém odebrání distančních podložek se pevně dotáhne upevňovací šroub a několikrát se pootočí klikovým hřídelem motoru, aby klínový řemen správně dosedl v drážkách.

Náhradou za poškozené (roztřepené, vytažené, přetržené nebo příliš zaolejované) řemeny se smí montovat jen speciální klínové řemeny, předepsané továrnou.

KONTROLA ČINNOSTI REGULACE CHLAZENÍ

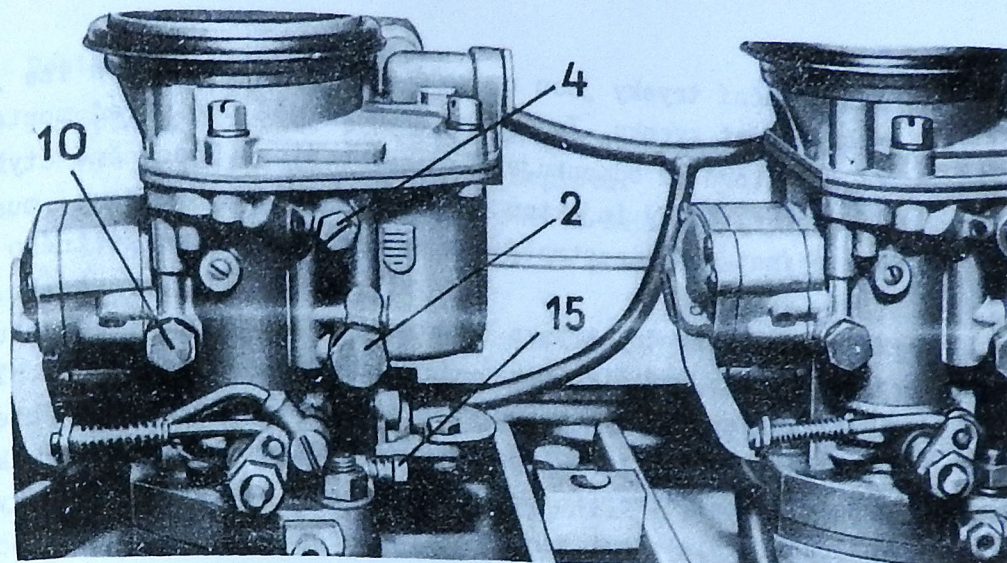
Praskne-li za provozu kovový měch termostatu, sklopí se klapka ve výstupním kanále chladičoho vzduchu, výstup vzduchu zůstává trvale uzavřen a motor se pak přehřívá.

Dojde-li k této závadě na cestě, je třeba zajistit regulační klapku tak, aby zůstala otevřená. V táhle klapky je k tomu účelu pojistka, která se po úplném otevření klapky přemístí do spodního otvoru. Hlavně v zimě je třeba vadný termostat co nejdříve vyměnit, aby se příliš dlouho nejezdilo bez automatické regulace chlazení, která je pro trvanlivost motoru velmi důležitá.

Proto se má také občas zkontrolovat, pracuje-li regulace správně. Po delší jízdě, (když je motor zahřátý) zastaví se motor, řidič vystoupí z vozu, otevře kapotu a zjistí, zda-li je klapka úplně otevřená. Teprve za chvíli po zastavení motoru se má klapka zvolna uzavírat. Při teplotě ovzduší nad 15°C má být za běhu motoru regulační klapka stále úplně otevřena a nesmí bránit výstupu otepleného vzduchu z motoru. Při těchto vyšších teplotách ovzduší (v létě) nesmí v motorovém prostoru cirkulovat žádný ohřátý vzduch, protože by se motor přehříval. Nezůstává-li klapka za provozu úplně otevřena, je třeba nechat automatickou regulaci chlazení seřídít (opravit) v odborné dílně.

ČIŠTĚNÍ KARBURÁTORŮ (TRYSEK)

Karburátory nevyžadují běžného provozního čištění v pravidelných lhůtách, používá-li se čisté palivo. Nejčastější příčinou vadné funkce některého karburátoru bývá částečné nebo úplné ucpání některé trysky nečistotami z paliva, voda v plovákové komoře nebo netěsnost šroubení nebo příruby. Umístění jednotlivých trysek, vzdušníků a ostatních seřizovacích prvků na karburátorech je patrné na obrázcích. Předepsané rozměry seřizovacích prvků jsou v přehledu technických údajů.



2 - jehlový ventil; 4 - tryska běhu naprázdno;
10 - akcelerační tryska; 15 - seřizovací šroubek regulace vzduchu (bohatosti směsi).

Ucpaná tryska pro běh naprázdno

- způsobuje nepravidelný běh motoru naprázdno, motor při malých otáčkách "zhasíná", zahřátý motor se obtížně spouští. Na každém karburátoru jsou dvě trysky pro běh naprázdno, které lze vyšroubovat zvenku.

Ucpaná obohacovací tryska

- se projeví tím, že při větším sešlápnutí akceleračního motoru nemá dostatečný výkon a vůz nedosahuje větších rychlostí. Při úplném sešlápnutí akceleračního motoru obvykle "střílí" do karburátoru.

Při této závadě se vyšrouboují tři šroubky, upevňující akcelerační pumpičku (označené ryskami na víku pumpičky), opatrně se sejme pumpička a vyšroubuje se tryska.

Ucpání obtokové trysky

- se projeví jen malým zvětšením spotřeby paliva, které se v běžném provozu ani nepozoruje. Obtoková tryska je rovněž přístupná po odmontování akcelerační pumpičky.

Ucpaná akcelerační tryska

- se projeví "střílením" motoru do karburátoru při akceleraci (tj. při rychlém sešlápnutí akceleračního). Také se zřetelně zhorší akcelerace motoru a přechod z malých otáček na velké. Stejný vliv má také ucpání otvorů v injektorech.

Akcelerační trysky jsou na každém karburátoru dvě a lze je vyšroubovat zvenku. Injektory jsou rovněž dva. Před montáží injektorů se odmontuje víko karburátoru, upevněné čtyřmi šrouby. Každý injektor je upevněn jedním šroubem; musí se vyjímat velmi opatrně, aby nevypadla kulička zpětného ventilku.

Ucpaná akcelerační tryska nebo injektor se pozná, odmontuje-li se olejový čistič vzduchu a otevrou-li se pak rychle škrticí klapky karburátoru; nevystříkne-li přitom z některého injektoru přídavné palivo, je ucpána příslušná tryska nebo výstupní otvor injektoru. Ostatní trysky a vzdušníky se ucpou nečistotami jen zcela vyjíměčně, protože mají poměrně velké otvory. Všechny trysky s smí čistit jen profouknutím. Nikdy se nesmí čistit jemné kalibrované otvory trysek drátkem, protože by se mohly otvory zvětšit a tak by se porušilo základní seřízení karburátorů.

Přetéká-li z karburátoru palivo, je zpravidla netěsný jehlový ventil. Netěsnost ventilu zpravidla způsobí nečistota, která uvázla v sedle ventilu. Víko karburátoru se odmontuje, vyšroubuje se ventil, propláchne se v čistém benzínu a pak se profouká. Poškozený jehlový ventil nelze opravit a musí se nahradit novým.

Nepřítéká-li do karburátoru žádné palivo (nebo jen málo), je pravděpodobně zaneseno nečistotami jemné válcové sítko na svorníku dutého přívodního šroubu.

Původní tovární osazení trysek a vzdušníků se nesmí měnit.

SEŘIZOVÁNÍ BĚHU NAPRÁZDNO

Běh naprázdno se za běžného provozu seřizuje jen regulačními šrouby. Na každém karburátoru jsou dva šrouby 15 k regulaci vzduchu (bohatisti směsi) a jeden seřizovací šroubek 16 u škrticí klapky. Motor má dva dvojité karburátory a tedy celkem čtyři soustavy pro běh naprázdno. Proto seřizování běhu naprázdno značně ovlivňuje celkovou spotřebu paliva.

Postup při seřizování:

1. Spustí se motor a nechá běžet na malé otáčky, až se zahřeje na normální provozní teplotu.
2. Na obou karburátorech se poněkud dotáhnou seřizovací šrouby 16 (oba stejně), aby se poněkud zvětšily otáčky motoru.
3. Na obou karburátorech se úplně dotáhnou oba šrouby 15. Potom se všechny čtyři šrouby 15 stejnoměrně povolují (všechny čtyři vždy o stejnou část otáčky), až motor začne běžet trhavě. Pak se všechny šrouby opět opatrně a stejnoměrně dotahují - vždy jen o malou část otáčky; přitom postupně zmizí nepravidelný běh motoru, otáčky motoru se poněkud zvětší, až se konečně ustálí.

Po správném seřízení běhu naprázdno má motor 450 otáček za minutu a spotřeba paliva při běhu naprázdno se pohybuje v mezích 1,3 až 1,8 litrů za hodinu

SEŘIZOVÁNÍ SPOJOVACÍHO TÁHLA ŠKRTICÍCH KLAPEK

Velmi záleží na správném seřízení délky táhla, spojujícího páčky škrticích klapek obou karburátorů, protože je třeba dosáhnout přesně stejného (synchronního) otvírání a zavírání škrticích klapek v obou karburátorech. K seřizování délky spojení je na jednom konci táhla levý závit, na druhém pravý závit. Před seřizováním se uvolní pojistné matice u hlavice kloubů a spojovací táhlo se pak prodlužuje nebo zkrasuje šroubováním táhla doleva nebo doprava. Při správném seřízení délky spojovacího táhla musí dosednout seřizovací šrouby páček škrticích klapek obou karburátorů až na dorazy. To se ověří tak, že se úplně sešlápne akcelerační pedál a pak se prstem zatlačí na páčku škrticí klapky. Jestliže lze ještě pohnout některou z páček škrticích klapek, neopírá se ještě její seřizovací šroub o doraz a je třeba znovu seříditi délku spojovacího táhla.

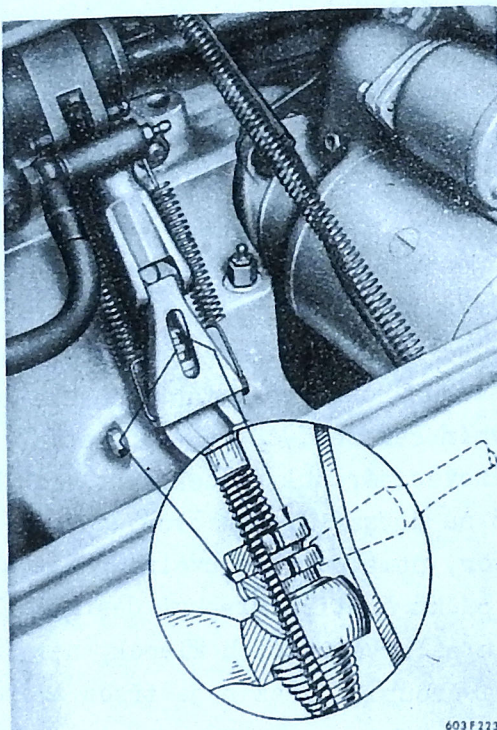
Před konečným seřízením táhla musí být správně seřízen běh naprázdno u obou karburátorů. Při seřizování běhu naprázdno se obvykle musí upravit délka spojovacího táhla, aby táhlo nebránilo dosednutí seřizovacího šroubku.

KONTROLA FUNKCE SYTIČŮ

Při pravidelných prohlídkách motoru se má vždy zkontrolovat, zda-li se úplně uzavírají sytiče obou karburátorů (po zatlačení ovládacího knoflíku na přístrojové desce). Neuzavírá-li se některý sytič úplně, zvětšuje se značně spotřeba.

SEŘIZOVÁNÍ SPOJKY

Pedál spojky má mít volný chod asi 20 až 25 mm; jestliže je větší nebo menší, je třeba spojku seřídit. Seřizovací zařízení je přístupné po odmontování víka podlahy zavazadlového prostoru za zadními sedadly.



603F223

Před seřizováním spojky je třeba pečlivě odvzdušnit kapalinové vysouvací zařízení spojky. Vnikne-li do tohoto zařízení vzduch, spojka se nevysouvá nebo se vysouvá jen nedostatečně. Kapalinový váleček k vysouvání spojky je namontován na skříní převodovky nad seřizovacím zařízením spojky. Na válečku je stejný odvzdušňovací šroub jako na brzdových válečkách. Při odvzdušňování vysouvacího zařízení spojky se postupuje stejně, jako při odvzdušňování brzd; sešlapuje se ovšem pedál spojky. Vyrovnávací nádržka na brzdovou kapalinu je společná pro spojku i brzdy.

Volný chod pedálu spojky se seřizuje maticí se zářezy, která je zajištěna další maticí se zářezy. Pojistná matice se uvolní šroubovákem, prostrčeným otvorem v krytu. Šroubovákem se také pootáčí seřizovací maticí. Otáčením matice doleva se volný chod pedálu zmenšuje, otáčením doprava se zvětšuje.

DOPLŇOVÁNÍ BRZDOVÉ KAPALINY

Zásoba kapaliny pro brzdovou soustavu a vysouvací zařízení spojky je v průhledné nádržce, namontované na levé boční stěně předního zavazadlového prostoru. Zásoba kapaliny se musí pravidelně kontrolovat a doplňovat.

Doplňovat se smí jen kapalina předepsané značky, stejná, jaká je již naplněna v brzdové soustavě.

Před prvním plněním kapaliny jiné značky musí se bezpodmínečně z celé brzdové soustavy vypustit původní kapalina. Vyrovnávací nádržka se naplní lihem a ten se po několika minutách z brzdové soustavy znovu vypustí. Lihem se brzdová soustava propláchně a odstraní se zbytky původní kapaliny.

ODVZDUŠŇOVÁNÍ BRZD

Vnikne-li do brzdové soustavy vzduch, způsobí nebezpečné zmenšení účinnosti brzd.

Brzdy se odvzdušňují takto:

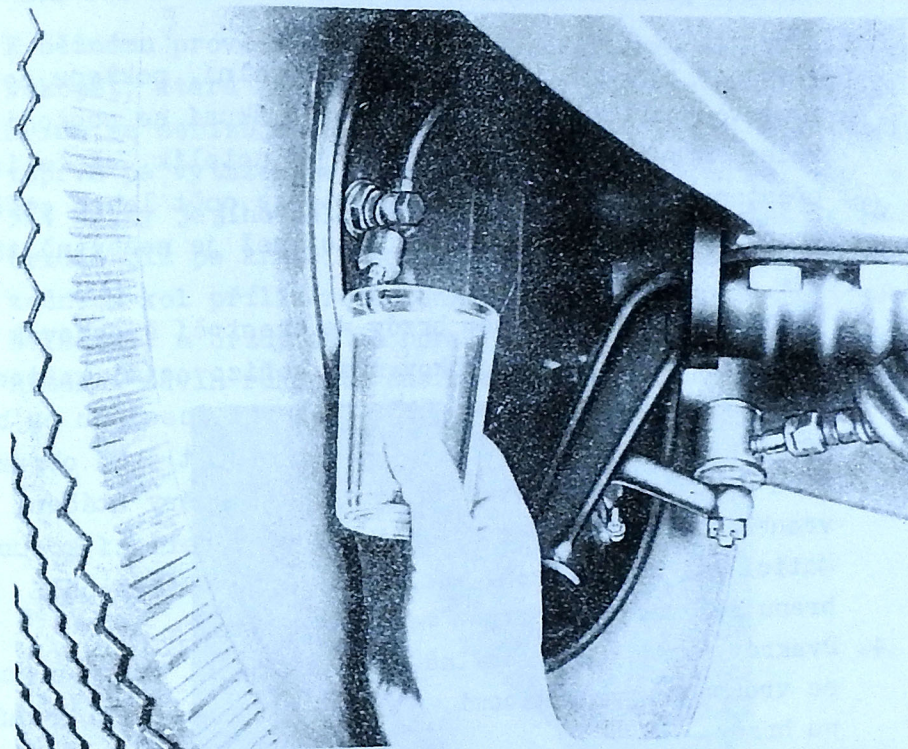
1. Do vyrovnávací nádržky se doplní brzdová kapalina.
2. S odvzdušňovacího šroubu některého brzdového válečku se sejme pryžová ochranná čepička a na vyústku šroubu se navlékne odvzdušňovací hadička. Koněc hadičky se vloží do vhodné skleněné nádoby, naplněné asi do třetiny výšky brzdovou kapalinou. Při odvzdušňování musí být ústí hadičky stále pod hladinou kapaliny v nádobce, aby hadičkou nevnikli do brzdové soustavy vzduch. Nádobka se umístí tak, aby bylo ústí hadičky výše než odvzdušňovací šroub. Kdyby bylo níže, vytékala by z brzdové soustavy kapalina.
3. Odvzdušňovací šroub se povolí klíčem. Potom pomocník rychle sešlápne, ale pomalu uvolní pedál brzdy; při sešlápnutí se vytlačí z brzdové soustavy trochu brzdové kapaliny, obsahující bublinky vzduchu. Sešlapování a uvolňování pedálu se opakuje tak dlouho, dokud vytlačovaná kapalina obsahuje nějaké bublinky vzduchu. Vytéká-li již hadičkou čistá brzdová kapalina, dotáhne se pevně odvzdušňovací šroub (ve chvíli, kdy pomocník sešlapuje pedál brzdy).
4. Do vyrovnávací nádržky se znovu doplní brzdová kapalina a pak se stejným způsobem odvzdušní i ostatní brzdové válečky.

Brzda zadního kola má jeden dvoupístový brzdový váleček, uložený nahoře. V brzdě předního kola jsou dva jedno - pístové brzdové válečky, uložené proti sobě, přibližně ve vodorovné ose; odvzdušňovací šroub je jen na válečku, který je vpředu.

Během odvzdušňování nesmí nikdy příliš poklesnout hladina kapaliny ve vyrovnávací nádržce, aby vyprázdňovanou nádržkou nevnikli znovu vzduch do brzdové soustavy. Na do - tažené odvzdušňovací šrouby se nasadí pryžové ochranné

čepičky. Některé servisní stanice používají tlakové od - vzdušňovací zařízení, které do brzdové soustavy vhání pod velkým tlakem brzdovou kapalinu a tou vytlačí z celého za řízení původní kapalinu i se vzduchem. Brzdy vozu TATRA 2-603 lze odvzdušnit jen takovým zařízením, které lze připojit k vyrovnávací nádržce, protože těsnicí man - žety hlavního válce nepustí kapalinu, přiváděnou smě - rem od brzdových válečků.

Pro zvýšení účinnosti brzd se montuje u vozidel T 2-603 podtlakový posilovač brzd, který však nevyžaduje žádnou obsluhu či údržbu, ani při odvzdušňování brzdové soustavy.



SEŘIZOVÁNÍ VŮLE ČELISTÍ BRZD

Opotřebením obložení čelistí se zvětšuje vůle mezi účinnými plochami obložení a bubnu brzd; zároveň se zvětší volný chod pedálu brzdy (není-li příčinou zvětšení volného chodu pedálu přítomnost vzduchu v brzdové soustavě). Vůle čelistí brzd se seřizuje postupně, u každého kola zvlášť.

Brzda zadního kola se seřizuje takto:

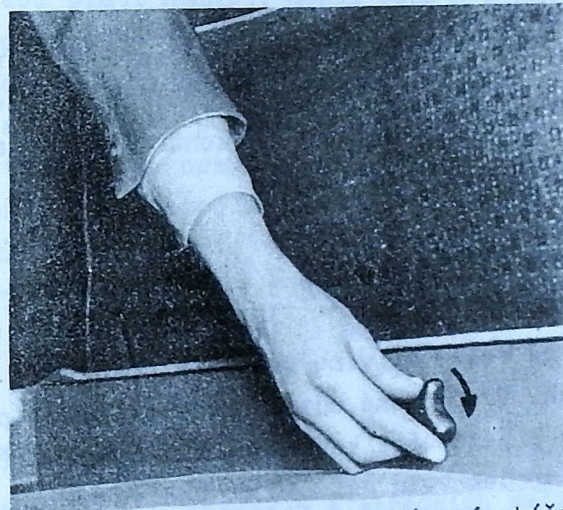
1. Kolo se nadzdvihne zvedákem natolik, aby se pneumatika nedotýkala vozovky (ostatní kola se založí špalky).
2. Dole na zadní straně štítu brzdy se uvolní pojistná matice seřizovacího šroubu a šroub se úplně dotáhne, až čelisti pevně dosednou na buben (kolům se nesmí dál točit).
Potom se seřizovací šroub poněkud uvolní, poklepe se pryžovou paličkou na hlavu šroubu a zkusí se pootočit kolem. Šroub se postupně uvolní jen natolik, až čelisti přestanou zachtávat o buben a kolo se opět lehce otáčí. Šroub se však nemá uvolňovat více, než je nezbytně třeba.
3. Otvorem v kole a v bubnu brzdy se prostrčí šroubovák a střídavě se pootáčí vroubkovanými seřizovacími maticemi brzdového válečku, až obě čelisti pevně dosednou na buben brzdy (buben se nesmí dát otočit). Na obrázku jsou naznačeny nepřerušovanými šipkami směry otáčení vroubkovanými maticemi při přibližování čelistí k bubnu. Maticí lze otáčet např. tak, že se šroubovákem páčí o hranu seřizovacího otvoru ve stěně bubnu.
4. Dvakrát až třikrát se silně sešlápne pedál brzdy a pak se vroubkovanými maticemi znovu přitlačí čelisti k bubnu brzdy.
5. Obě vroubkované seřizovací matice brzdového válečku se povolí asi o osm vroubků (pojistná pružina osmkrát zaskočí); tím se dosáhne předepsané vůle asi 0,3 mm mezi obložení čelistí a třecí plochou bubnu brzdy.

Při uvolňování se otáčí vroubkovanými maticemi ve směru přerušovaných šipek.

Brzda předního kola nemá na štítu seřizovací šroub, ale má dva jednopístové brzdové válečky, každý s jednou seřizovací maticí. Brzda se seřizuje stejně jako při dříve popsání operacích 1 až 5, avšak nejdříve se seřídí jedna čelist a pak teprve seřídí druhá čelist (nezávisle na první). Seřizovací matice brzdových válečků předních kol jsou na protilehlých stranách blízko vodorovné osy kola. Při správném seřízení brzd je volný chod pedálu asi 40 až 45 mm (t. j. dráha pedálu do okamžiku, kdy začnou brzdy působit).

SEŘIZOVÁNÍ RUČNÍ BRZDY

K běžnému provoznímu seřizování ruční brzdy slouží křídlová rukojeť, která je nad podlahou vozu před zadními sedadly. Brzda se seřizuje otáčením rukojeti tak, aby začala brzdit teprve po vytažení výsuvné rukojeti (pod volantem) asi o 3/4 délky je její celkového zdvihu. Začíná-li ruční brzda brzdit již po kratším zdvihu rukojeti, jsou čelisti brzd zadních kol příliš rozevřeny (působením klíčů mechanického ovládní) a brzdy se za normální jízdy silně zahřívají. Maximální zdvih rukojeti omezuje narážka.



Jestliže se nedosáhne potřebného seřízení otáčením křídlové rukojeti, je třeba v prostoru pod zadními sedadly zkrátit délku spojení ocelových lanek mechanického ovládní brzd zadních kol.

V Ý M Ě N A K O L

Chromovaný ozdobný kryt kola se opatrně sejme šroubovákem. Před zdviháním kola se poněkud uvolní všechny upevňovací matice. Nedaleko každého kola je ve spodním podélníku karoserie otvor pro čep mechanického zvedáku. Vřetenem zvedáku se otáčí kolovrátkem na matice kol. Vůz je třeba nadzdvihnout natolik, aby pneumatika vyměňovaného kola prošla vybráním ve stěně blatníku.

Před zdviháním se vůz zabrzdí ruční brzdou; stojí-li na svahu, založí se ještě kola na opačné straně vozu vhodnými kameny nebo špalky.

Upevňovací matice zdviženého náhradního kola se zatím jen mírně dotáhnou. Teprve po spuštění kola na vozovku se matice silně dotáhnou kolovrátkem (křížem proti sobě). Spolehlivým tlakoměrem (manometrem) se zkontroluje tlak v pneumatice. Po ujetí asi 100 km je třeba ještě znovu silně dotáhnout upevňovací matice namontovaného kola.

Defektní pneumatika se má dát pokud možno opravit v servisu nebo v odborné opravně. U rychlého vozu je velmi důležité, aby pneumatika byla opravena skutečně odborně a spolehlivě. Kromě toho je třeba znovu vyvážit kolo s opravěnou pneumatikou (alespoň staticky).

Vzorky (desény) všech pneumatik se zpravidla neopotřebují stejně. Aby se dosáhlo stejného opotřebení vzorků všech pneumatik, je třeba pravidelně kontrolovat stav vzorků a podle potřeby vyměňovat kola.

K O N T R O L A S B Í H A V O S T I K O L

Sbíhavost má velký vliv na ovladatelnost vozu při velkých rychlostech. Předepsané údaje sbíhavosti kol platí pro vůz připravený k jízdě (celková váha 1 510 kg). Při tomto zatížení je spodek vozu asi 240 mm nad vozovkou.

Při kontrole a seřizování sbíhavosti musí stát vůz na hladké vodorovné ploše. Sbíhavost se kontroluje obvyklým způsobem jednoduchým tyčovým měřidlem nebo přesněji optickými přístroji (v servisu). Při měření tyčovým měřidlem je důležitě-

té, aby se vzdálenost ráfků nebo boků pneumatik měřila ve stejné výšce nad vozovkou vpředu i vzadu.

Seřízení sbíhavosti je lépe svěřit servisu nebo odborné opravně, která má k dispozici potřebné přístroje a přesné tovární informace.

O Š E T Ř O V Á N Í A K U M U L Á T O R Ů

K akumulátorům je přístup z předního zavazadlového prostoru po odejmutí bočních vík. Víko se otvírá pootočením uzávěru o 90° (šroubovákem). Potom se vyjme držák (třmen), který přidržuje akumulátor shora a ze schránky se vysune akumulátor i s podložkou.

Hladina elektrolytu v akumulátorech se udržuje asi 15 mm nad horními okraji desek. Podle hustoty lze dost přesně zjistit stav nabití akumulátorů:

hustota 32° Bé (měrná váha 1,285 g/cm³) - dobře nabitý
hustota 27° Bé (měrná váha 1,230 g/cm³) - asi z poloviny vybitý

hustota 18° Bé (měrná váha 1,143 g/cm³) - úplně vybitý.

Uvedené hodnoty platí pro elektrolyt teploty 20°C. Pro tropické podnebí platí hodnoty menší (asi o 2° Bé).

Podle předpisů výrobce akumulátorů má se hladina elektrolytu pravidelně kontrolovat za teplého počasí vždy po dvou týdnech, za chladného počasí po čtyřech týdnech. Při kontrole elektrolytu se nesmí použít světla s otevřeným plamenem, protože je nebezpečí výbuchu traskavých plynů, které se v akumulátorech tvoří; vybité nebo nedostatečně nabité akumulátory je třeba nechat odborně nabít (proudem 8,2 A - napětí 6,3 až 8,4 V po dobu 13 hodin).

V Ý M Ě N A Ž Á R O V E K

Pro výměnu žárovek v hlavních a středních světlometech se odmontuje přední stěna zavazadlového prostoru. Při výměně žárovky v hlavním světlometu se nejdříve sejme přípojka kabelů. Potom se stlačí, pootočí doleva a sejme víčko s tzv. bajonetovým uzávěrem a vyjme se objímka se žá-

rovkou. Jako náhradní se smí montovat jen stejná speciální dvouvláknová žárovka pro asymetrické světlomety. Objímka se žárovkou ve středních světlometech je upevněna jen jedno - duchým víčkem s bajonetovým uzávěrem.

Přední boční a zadní sdružené svítlny mají průsvitné kry - ty, přišroubované zvenku. Držák se žárovkami je upevněn v blatníku. V přední svítlně je menší žárovka pro obrysové světlo, větší pro světelný ukazatel směru (blikač). V zadní sdružené svítlně jsou tři žárovky:

nahoře pro světelný ukazatel směru (blikač), uprostřed pro bílé světlo couvání, dole pro koncové a brzdové světlo.

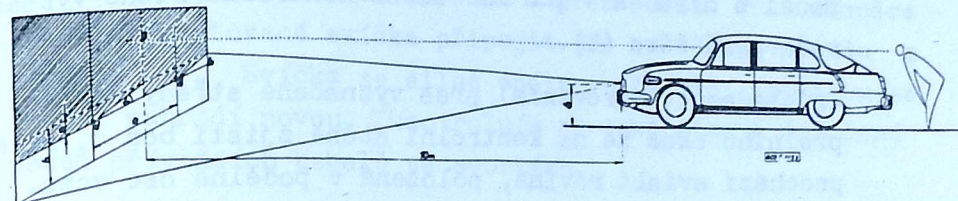
Pro výměnu žárovek kontrolních světel a vnitřního osvětlení sdruženého přístroje pod volantem se odmontuje kryt nad pří strojovou deskou, upevněný na obou stranách vozu jedním šroubem. Po sejmutí krytu je také přístup k bimetalovému přerušovači světelných ukazatelů směru a k elektromagnetic - kému spínači houkačky, který je zařazen ve vedení k houkač - kám, aby se nadměrně neopalovaly kontakty spínače na volan - tu. Vedení k tomuto spínači je napájeno proudem malé inten - zity a teprve elektromagnetický spínač zapíná okruh větší intenzity, potřebné pro houkačky.

Do všech osvětlovacích těles je vždy třeba montovat jen žá - rovky stejného druhu a příkonu, tak, jak je předepsáno!

SEŘIZOVÁNÍ SVĚTLOMETŮ

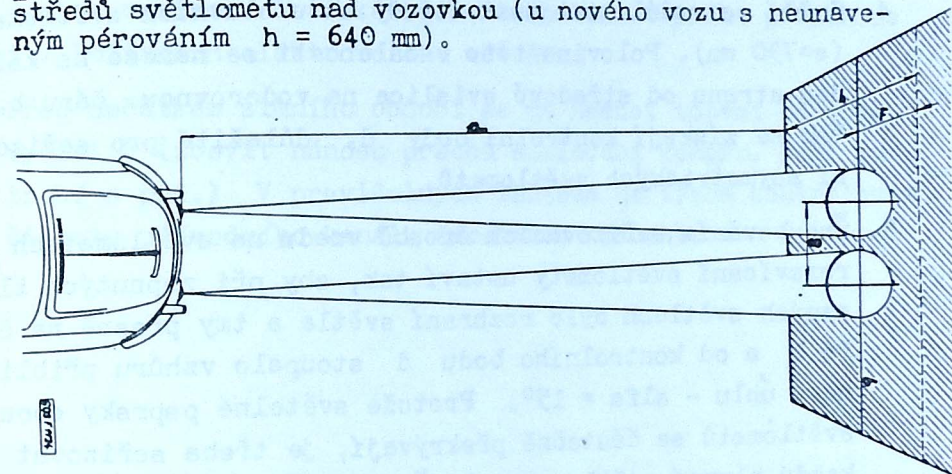
Bezpečnost rychlé noční jízdy závisí především na správném seřízení světlometů. Světlomety musí řidiči správně a co nejlépe osvětlovat vozovku, ale nesmí osvětlovat řidiče pro - tijedoucích vozidel.

Každý světlomet lze seřídít dvěma šrouby, jimiž lze dosáh - nout potřebného sklopení i natočení paraboly.



Seřizování asymetrických hlavních světlometů.

$a = 120 \text{ mm}$; $\alpha = 15^\circ$; $e = 730 \text{ mm}$; $h =$ výška světelných středů světlometu nad vozovkou (u nového vozu s neunave - ným pérováním $h = 640 \text{ mm}$).



Značky na kontrolní stěně pro seřizování středních světl.

Značky pro dálkové (bodové) světlomety: $f = 65 \text{ mm}$;
 $g = 330 \text{ mm}$

Značky pro širokouhlé (mlhové) světlomety: $f = 210 \text{ mm}$;
 $b =$ rozhraní světla a tmy.

Hlavní světlometry jsou asymetrické a seřizují se takto:

1. Nezatížený vůz se postaví před vhodnou kontrolní stěnu tak, aby oba světlometry byly od stěny vzdáleny 10 metrů. Kontrolní stěna musí být přesně kolmá k podélné ose vozů. Místo kontroly musí být vodorovné. Světlometry je třeba seřizovat za tmy nebo v tmavé místnosti.
 2. Změří se výška světelného středu světlometu nad vozovkou (h) a tato výška se přenese na kontrolní stěnu. Ve výšce menší o míru $a = 120 \text{ mm}$ se na kontrolní stěně vyznačí vodorovná čára (b).
 3. Průhledem (vizírováním) přes vyznačené středy zadního a předního okna se na kontrolní stěně zjistí bod c, kterým prochází svislá rovina, položená v podélné ose vozů. Na kontrolní stěně se vyznačí svislice, procházející bodem c.
 4. Změří se vzdálenost mezi středy obou hlavních světlometů ($e = 730 \text{ mm}$). Polovina této vzdálenosti se nanese na každou stranu od středové svislice na vodorovnou čáru b. Tak se získají kontrolní body d, důležité pro seřizování asymetrických světlometů.
 5. Šroubováním seřizovacích šroubů vzadu na světlometech se rozsvícení světlometry ustaví tak, aby při zapnutých tlumených světlech bylo rozhraní světla a tmy přesně na čáře b a od kontrolního bodu d stoupalo vzhůru přibližně v úhlu - $\alpha = 15^\circ$. Protože světelné paprsky obou světlometů se částečně překrývají, je třeba seřizovat každý hlavní světlomet zvlášť a druhý přitom zakrýt. Po seřizování pravého světlometu platí kontrolní bod d, pro seřizování levého světlometů levý.
- Střední světlometry jsou běžně bodové dálkové světlometry. Na zvláštní přání se někdy nahrazují širokouhlými světlomety (mlhovkami). Pro seřizování středních světlometů se na kontrolní stěně vyznačí značky podle obrázků. Dálkové bodové světlometry se seřídí tak, aby středy světelných kuželů (intenzivní, světelné skvrny), vrhaných jednotlivými světlometry, byly přesně na středech značek.

Seřizuje se opět každý střední světlomet zvlášť. Širokouhlé mlhové světlometry se seřizují tak, aby bylo rozhraní světla a tmy přesně na čáře b.

O Š E T Ř O V Á N Í T O P E N Í

Asi po 100 hodinách provozu topení se má vyšroubovat žhavicí svíčka, očistit od karbonu a přezkoušet. Při zkoušce se smí vymontovaná svíčka připojit jen ke zdroji proudu a napětím 6 V. Svíčka se silně opálenou žhavicí spirálou se raději nahradí novou. Zkontroluje se také stav a dotažení všech přívodních kabelů ve svorkách.

Asi po 500 hodinách provozu se má nechat zkontrolovat celé topné zařízení v odborné dílně. Při této příležitosti se doplní mazivo v ložiskách elektromotoru topného přístroje i v ložiskách elektromotoru větráku.

Před začátkem zimního období se má nechat topení odborně vyčistit (zbavit nánosů prachu spalovací komoru, sací potrubí a pod.) V pravidelných lhůtách je třeba kontrolovat čistotu přívodního kanálu čerstvého vzduchu.

Za provozu topení může někdy dojít k poruchám, zaviněným většinou nečistotami, obsaženými v benzínu, nebo přehřátím. Topení pak vůbec nepracuje, nebo se naopak nedá zastavit. Jestliže topení nepracuje vůbec, je třeba nejdříve zkontrolovat pojistku v hlavní pojistkové skříňce. Je-li v pořádku, zkontroluje se pojistka v malé pojistkové skříňce na topném přístroji (tato pojistka se může spálit jen při přehřátí topného přístroje. Přestane-li topení hřát za jízdy a větrák topného přístroje vhání do vozu jen studený vzduch, je třeba zkusit topení vypnout a asi za 2 minuty znovu zapnout (nesmí se však zapínat dříve, než zhasne kontrolní světlo topení). Neohřívá-li se vzduch ani po novém zapnutí topení, je třeba hledat příčinu závady (pravděpodobně bude ucpána tryska).

Nepracuje-li topení ani po pročištění trysky, vyšroubuje se žhavicí svíčka a zkontroluje se, zda-li po zapnutí topení žhává (pro zkoušku se svíčka připojí k přívodnímu kabelu a přiloží na hmotu vozu). Je-li svíčka v pořádku, musí topný přístroj prohlédnout a opravit odborná opravna.

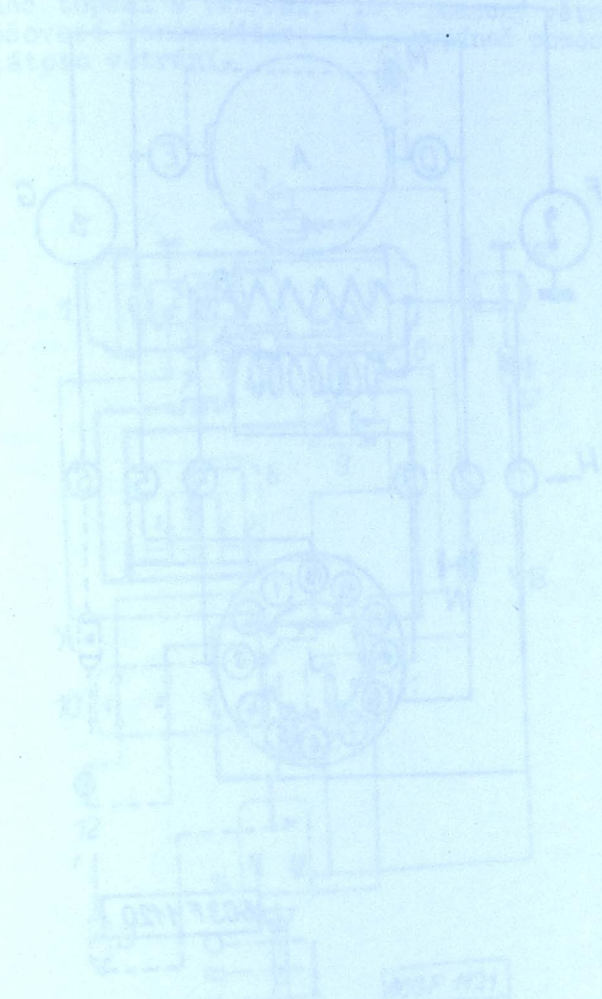
Jestliže topení nelze zastavit (kontrolní světlo nezhasne po jedné až dvou minutách normálního doběhu, ale svítí trvale dál, bývá příčinou této závady netěsnost elektromagnetického ventilu v přívodu paliva pro topení. Netěsný ventil neuzavře úplně přívod paliva, a proto v topném přístroji hoří plamen dále i po vypnutí topení.

Dojde-li k této závadě, je třeba odpojit přívodní potrubí paliva od redukčního ventilu a trubku nouzově uzavřít.

Po odpojení přívodu paliva plamen brzy zhasne i kontrolní světlo. Netěsný nebo vadný ventil může opravit jen odborná dílna.

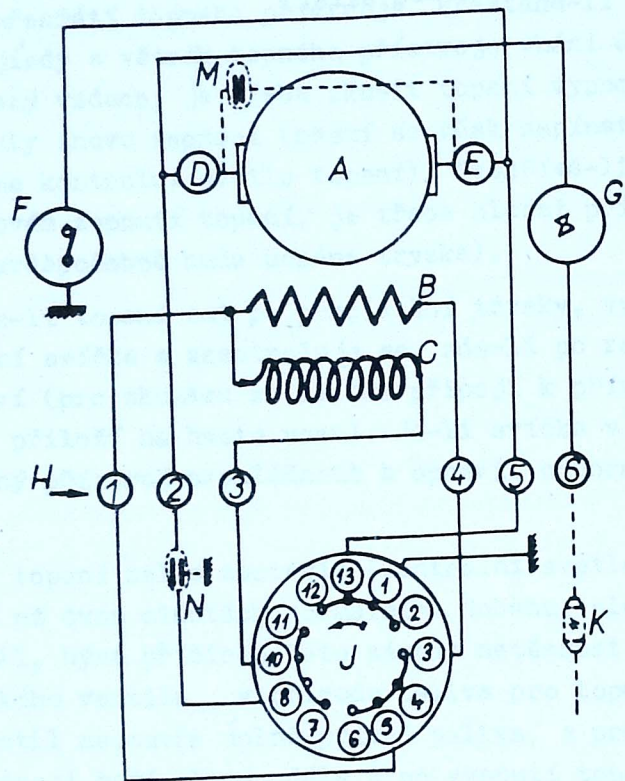
Na obrázku je schema zapojení elektrických zařízení a příslušenství vozu. Na některých exportovaných vozech mohou být menší odchylky zapojení (např. středních světlometů) podle přání zákazníka nebo podle místních provozních poměrů.

Na obrázku je detailní schema zapojení nezávislého benzinového topení a stíračů skla.



Schema zapojení stíračů skla

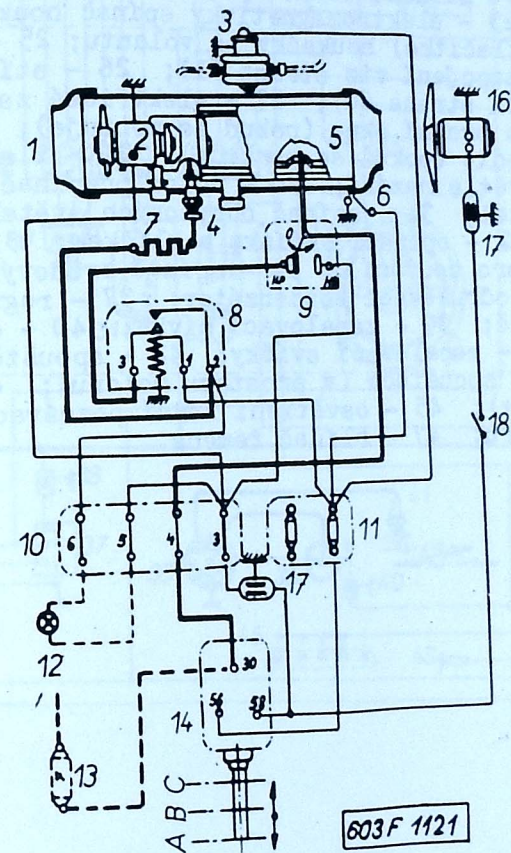
A - kotva elektromotoru stírače; B - odpor; C - budicí vinutí; D, E - svorky ramének kartáčů; F - Koncový (doběhový) spínač; G - termospínač; H - spojovací svorky; J - spínač na přístrojové desce; K - přívod proudu od pojistky č.11; M, N - odrušovací kondensátory radiopřijímače.



603 F 1120

Schema zapojení benzínového topení

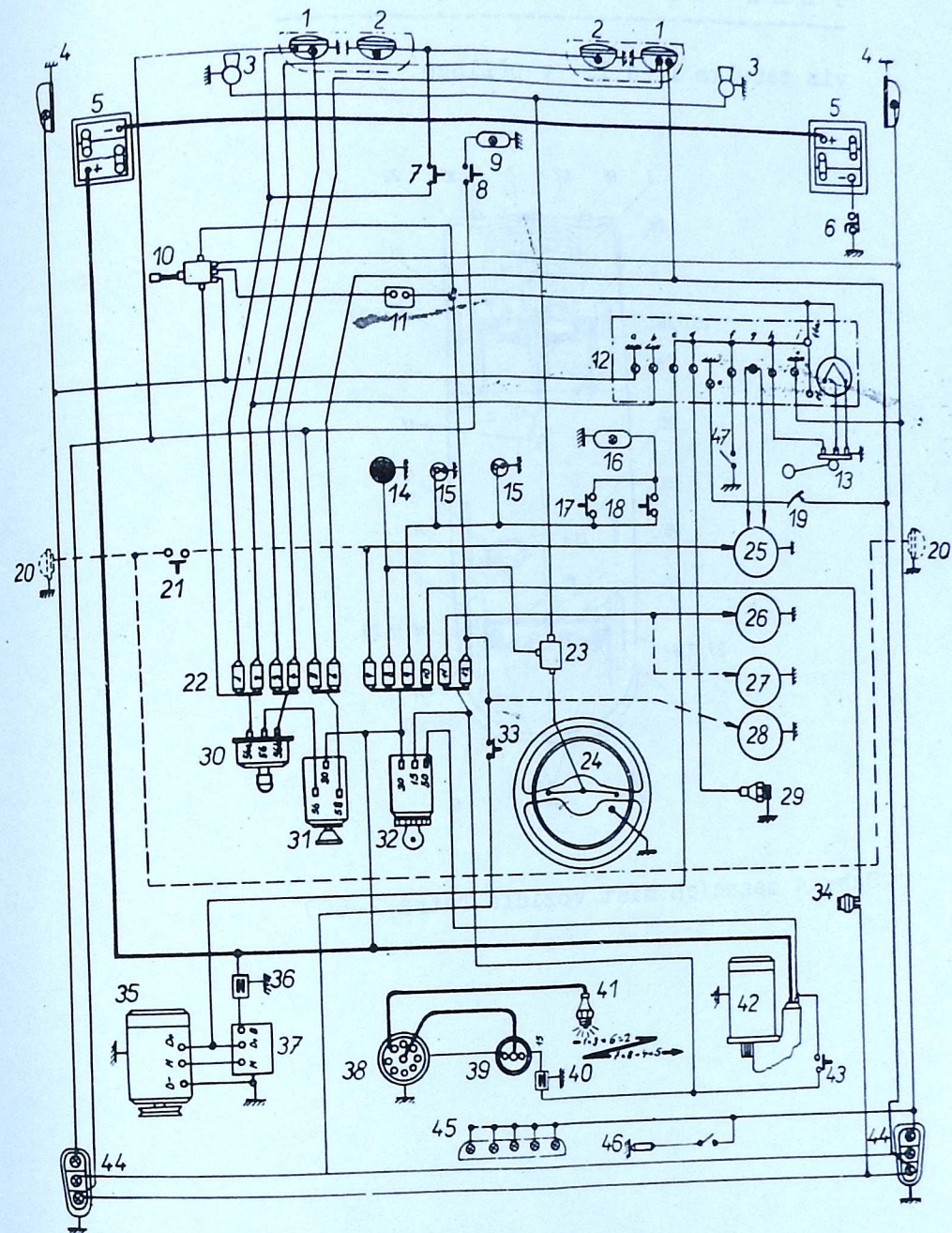
1 - topný přístroj; 2 - elektromotorek větráků; 3 - redukční ventil; 4 - žhavicí svíčka; 5 - čidlo termospínače; 6 - pojistný spínač (při překročení maximální přípustné teploty spojí vedení nakrátko a způsobí spálení pojistky 11); 7 - předřazený odpor; 8 - termospínač; 9 - kontakty termospínače ovládané čidlem; 10 - svorkovnice na topném přístroji; 11 - pojistka; 12 - kontrolní světlo topení; 13 - přívod proudu od pojistky číslo 7; 14 - spínač topení a větrání; 16 - pomocný větrák; 17 - odrušovací kondensátor; 18 - vypínač pomocného ventilátoru větrání.



603 F 1121

Schema zapojení elektrického zařízení

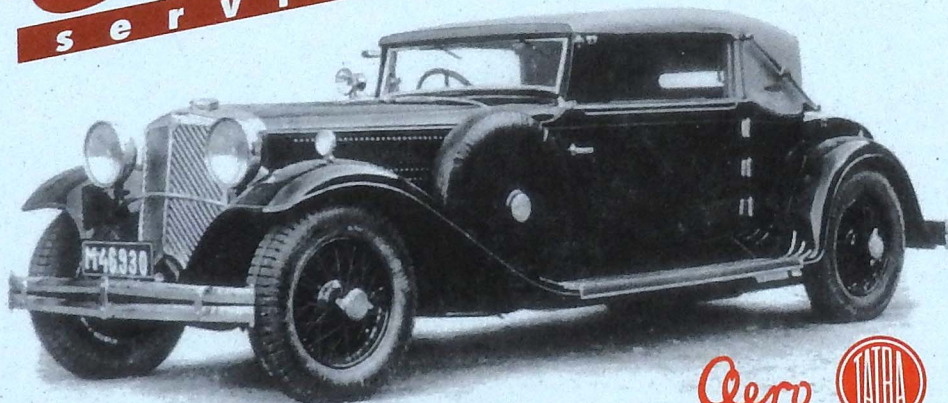
1 - hlavní světlomety; 2 - střední světlomety; 3 - houkačky; 4 - blikač; 5 - skumulátory; 6 - vypínač (odpojovač akumulátorů); 7 - spínač středních světlometů; 8 - osvětlení předního zavazadlového prostoru; 9 - osvětlení zavazadlového prostoru; 10 - přepínač světelných ukazatelů směru (blikačů); 11 - přerušovač blikačů; 12 - kontrolní světla ve sdruženém přístroji pod volantem; a - blikače na levé straně vozu, b - dálková svítla, c - nabíjení, d - mazání (e - vnitřního osvětlení sdruženého přístroje), f - nezapojeno, g - topení, h - rezererva paliva, i - blikače na pravé straně vozu; 13 - ukazatel stavu paliva v nádrži; 14 - zapalovač cigaret; 15 - zásuvka pro montážní svítidlo; 16 - stropní svítidlo; 17 - spínač stropní svítidly (umístěný na přístrojové desce); 18 - dveřní spínač svítidly; 19 - reostat k regulaci intenzity osvětlení stropní svítidly; 20 - parkovací svítidly (pokud jsou montovány); 21 - spínač parkovacích svítidel; 22 - pojistky v pojistkové skřínce (čísla pojistek souhlasí s čísly na obr.16) ; 23 - elektromagnetický spínač houkaček; 24 - kontaktní kruh (tlačítko) houkačky na volantu; 25 - benzínové topení (schema zapojení viz strana 61); 26 - stírače skla (schema zapojení viz strana 60); 27 - elektrické zařízení k nastříkání vody na přední okno (pokud se montuje); 28 - elektrické palivové čerpadlo (pokud se montuje); 29 - tlakový spínač kontrolního světla mazání; 30 - nožní přepínač dálkových a tlumených světel; 31 - spínač obrysových světel a hlavních světlometů; 32 - spínací skříňka s klíčkem; 33 - spínač zpětných světel (pro couvání); 34 - spínač brzdových světel; 35 - dynamo; 36 - odrušovací kondenzátor; 37 - regulátor napětí; 38 - rozdělovač; 39 - zapalovací cívka; 40 - odrušovací kondenzátor; 41 - zapalovací svíčky; 42 - spouštěč; 43 - tlačítkový spínač spouštěče (v prostoru motoru); 44 - zadní sdružené svítidly (+); 45 - osvětlení zadní poznávací značky; 46 - osvětlení motoru; 47 - hlídač řemene.



603F 1119

Veteran
service

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz



Aero 

Výroba dobového příslušenství, profilových těsnění na historická vozidla
a náhradních dílů na vozy Aero a Tatra

132 090203	píst 75,25 bez kroužků	15,-
132 090213	píst 75,50	15,-
132 093590	sada kabelů zapalování	60,-
132 495000	tel. tlumič přední	300,-
131 595040	brzdový váleček přední	30,-
132 791390	zástěrka na kola zadní	10,-
132 797315	potahy sedadel	300,-
131 901000	dynamo 12 V	250,-
131 904001	spouštěč 12 V	200,-
132 911021	rozdělovač kontaktní	200,-
132 911023	rozdělovač tyristorový	400,-
132 922000	přední blinkr	20,-
132 940062/063	karburátor	100,-
131 945020	čerpadlo benzinové	20,-
131 970041	motorek topení vent.	50,-
132 980033	sdružený přístroj	250,-
132 988100	klika bez zámku	50,-
132 990001	kryt kola (poklice)	40,-
131 011310	setrvačnick	150,-
131 011350	věvec setrvačnicku	100,-
131 330140	čelist brzdy zadní	30,-
131 331190	buben brzdy	50,-
131 430140	čelist brzdy přední	30,-
132 000020	skříň kliková	400,-
132 002041	víko zadní	50,-
132 010010	klikový hřídel	500,-
132 020001	hlava válce	150,-
132 020260	sada ventil. výfukový	120,-
132 020300	vačkový hřídel	100,-
132 200021	skříň převodovky	400,-
132 210010	hřídel spojkový	80,-
132 317280	kámen	20,-
132 317261	kámen abnormální	20,-
132 320011	rameno závěsné	80,-
132 320012	rameno závěsné	80,-
132 320031	rameno suvné	80,-
132 320210	poloosa	150,-
132 320211	poloosa	100,-
132 330010	náboj zad. kola	100,-
132 330200	disk. brzda zadní	500,-
132 420053	rameno klikové levé	400,-
132 420063	rameno klikové pravé	400,-
132 420430	čep př. kola levý	150,-
132 420440	čep př. kola pravý	150,-
132 430200	disková brzda přední levá	400,-
132 430201	disková brzda přední pravá	400,-
132 430271	píst disk. brzdy	10,-
132 450702	teleskop přední pravý úplný	1000,-
132 450703	teleskop přední levý úplný	1000,-
132 500010	skříň řízení úplná	400,-
132 524800	ložisko spojka	30,-
132 710013	víko zavazadlového prostoru	800,-
132 710071	kapota motoru	500,-
132 720101	kryt světlometu	250,-
329 010200	kolo rozvodové	40,-
329 020241	sada, ventil sací	50,-
329 020360	kolo rozvodové	50,-

SNÍŽENÉ CENY
NĚKTERÝCH NÁHRADNÍCH
DÍLŮ PRO AUTOMOBIL

TATRA 603

UVEDENÉ NÁHRADNÍ DÍLY
JE MOŽNO ZAKOUPIT
V PRODEJNĚ MOTOTECHNY,
PLZEŇ, NEPOMUCKÁ 111

PRACOVNÍCI STÁTNÍHO
PODNIKU MOTOTECHNA
VÁM RÁDI POSKYTNOU
SVÉ SLUŽBY!

Mototechna
NABÍZÍ