

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

NÁVOD K OBSLUZE A ÚDRŽBĚ AUTOMOBILU

TATRA 613





Číslo publikace 482



NÁVOD K OBSLUZE A ÚDRŽBĚ AUTOMOBILU

TATRA 613



TATRA N. P. KOPŘIVNICE

II. VYDÁNÍ 1975

Zpracoval kolektiv pracovníků vozové dokumentace
a konstrukce osobních vozidel národního podniku TATRA

© TATRA n. p. Kopřivnice

RIDIČI!

Než usednete za volantem automobilu TATRA 613, nejnovějšího modelu továrny s více jak pětasedmdesátiletou tradicí výroby automobilů, seznamte se s návodem obsluhy, provozu a údržby popsáním v této příručce. Jsou v ní shrnuty všechny praktické zkušenosti z provozu těchto vozidel a jsou zde popsány i nové konstrukční prvky, které řadí vozidlo TATRA 613 mezi nejlepší ve své třídě.

Správně obsluhovaný a dobře udržovaný automobil TATRA 613 se vám odmění bezpečným a ekonomickým provozem, pohodlím jízdy a bude vaším dobrým a spolehlivým pomocníkem po tisíce kilometrů.

TATRA n. p. Kopřivnice

UPOZORNĚNÍ

Technický pokrok a modernizace vede továrnu ke stálému zdokonalování své výroby, a to přináší další technický vývoj vyráběných automobilů. Proto si továrna vyhrazuje vývojem podmíněné změny proti vyobrazením, popisům, konstrukčním provedením a vybavení uvedeným v této příručce.

TECHNICKÝ POPIS	7
VŠEOBECNĚ ÚDAJE	11
SEZNAMENÍ S VOZIDLEM	14
Dveře	14
Přední sedadla	14
Panel přístrojů	15
Přístroj kontrolních světil	15
Sdružený přepínač (na levé straně)	16
Sdružený přepínač (na pravé straně)	16
Přístrojová deska s ovládacím panelem topení a větrání	17
Schéma topení a větrání v automobilu	18
Ovládací panel	19
Řazení rychlostních stupňů	19
Umístění náhradního kola	20
Pojistky	20
Zavazadlový prostor	21
Startování motoru	22
Zajištění vozidla	24
Údržba vozidla při zajištění	25
MAZÁNÍ	26
Výměna oleje v motoru	26
Výměna oleje v převodovce	27
Výměna oleje v rozvodovce	27
Bezkontaktní rozdělovač	28
ÚDRŽBA A SEŘIZOVÁNÍ	29
Čistič vzduchu	30
Výměna a napínání klínových řemenů	30



TECHNICKÝ POPIS

Osobní automobil T 613 je pětímístný reprezentační sedan. Dobré jízdní vlastnosti zaručují rychlou a pohodlnou jízdu. Řešení s motorem, umístěným nad zadní nápravou si vyžádalo věnování maximální pozornosti bezpečnosti cestujících. Deformační zóny s odstupňovanou tuhostí vpředu i vzadu, bezpečnostní hřídel volantu, vnitřní vybavení karosérie, to jsou prvky, vyskytující se i u prestižních zahraničních vozů této třídy.

KAROSÉRIE

Čtyřdveřová karosérie líbivého tvaru je samonosná. Tepelná a zvuková izolace vozidla, antivibrační náter spodní části, čalounění karosérie, včetně panelu přístrojové desky, koberce na podlaze a mnoho dalších prvků zaručuje velice pohodlnou jízdu.

Dveře karosérie jsou opatřeny bezpečnostními zámky (u obou předních dveří zamykatelnými zvenčí), výstražnými světly a ručním (nebo elektrickým) spouštěním oblych, kalených skel. Karosérie je vybavena bezpečnostními pásy. Zavazadlový prostor v přední části karosérie má

snímatelnou podlahu, pod kterou je umístěn posilovač brzd a benzinové topení.

MOTOR

Vzduchem chlazený krátkozdvihový, vidlicový osmiválec s rozvodem 4 OHC, poháněným ozubenými řemeny, je umístěn nad zadní nápravou. Je vybaven dvěma dvoustupňovými karburátory a elektrickým bezkontaktním zapalováním. Mazání motoru je tlakové s redukčním ventilem (udržujícím stanovený mazací tlak), plnopřetokovým čističem a chladičem oleje.

SPOJKA

Na setrvačniku v předním víku motoru je upevněna jednotoučová suchá třecí spojka s vinutými obvodovými pružinami. Spojka je vypínána hydraulicky.

PŘEVODOVKA

Převodovka má čtyři stupně pro jízdu vpřed (s cloněnou synchronizací) a zpátečku. Řazení je přímé, pákou na podlaze. Mazání převodovky je odstříkovací.

DIFERENCIÁL

Součástí motoru je rovněž pohánění ústrojí zadní nápravy, které tvoří stálá redukce, kuželový diferenciál a dvě hnací hřídele. Stálá redukce a diferenciál jsou uloženy

v odděleném prostoru klikové skříň. Na hnací hřídele, vyvedené ze skříň, jsou napojeny hřídele polonáprav s homokinetickými klouby.

PŘEDNÍ NÁPRAVA

Přední náprava typu Mc Pherson s koly, uloženými na otočných čepích se zalisovanými a přivařenými pouzdry vložek teleskopických tlumičů je opatřena torzním stabilizátorem. Horní části tlumičů jsou uloženy otočně v silentblocích, upevněných v karosérii. Otočný čep je kloubově zakotven do trojúhelníkového závěsu, tvořeného příčným ramenem a vodící tyčí.

ZADNÍ NÁPRAVA

Kola zadní nápravy jsou nezávisle zavěšena na kývných ramenech se šikmou osou kývání. Ramena jsou

silentbloky uchycena na nápravnicích, která je zakotvena pomocí pryžových vložek do karosérie. Točivý moment je přenášen z obou stran diferenciálu hřídeli s homokinetickými (stejnoběžnými) klouby ke kolům.

ŘÍZENÍ

Řízení je přímé, hřebenové se šikmými zuby. Převodovka řízení tvoří společně s bezpečnostním hřídelem volantu jeden montážní díl, upevněný šrouby do karosérie. Řejdová kola jsou ovládána pákovým mechanismem s táhly řízení. Řízení je vybaveno hydraulickým tlumičem kmitů.

BRZDY

Vozidlo je vybaveno kapalinovým dvouokruhovým brzdovým systémem:

1. okruh působí na všechna kola.
2. okruh působí na přední kola.

Brzdový systém tvoří zejména hlavní tandemový válec s posilovačem a vyrovnávací nádrží brzdové kapaliny, třmeny a kotouče jednotlivých kol. Třmeny zadních kol jsou vybaveny ruční parkovací brzdou.

PĚROVÁNÍ

Kola jsou odpružena nezávisle, šroubovými tlačnými pružinami. Pružiny předních kol jsou uloženy na talířích pouzder teleskopických tlumičů. Pružiny zadních kol jsou uloženy na svislých ramenech. Svou horní částí se opírají do karosérie. Obě nápravy jsou vybaveny přidavnými pryžovými pružinami, tvořícími zároveň dorazy.

ELEKTROVÝSTROJ

Dva akumulátory 6 V/75 Ah jsou uzavřeny v oddělených prostorách v přední části karosérie. Výsledné napětí je 12 V. Odpojovač baterií je v zavazadlovém prostoru. V prostoru motoru po pravé straně je pomocné tlačítko startování motoru. Ze čtyř světlometů v přední části karosérie slouží oba krajní světlomety jako dálková, tlumená, nebo obrysová světla. Dva vnitřní světlomety slouží pouze jako přídavné (dálkové). Pojistky elektrické instalace jsou v zavazadlovém prostoru na pravé straně přední příčné stěny.

BENZINOVÉ TOPENÍ

V karosérii automobilu jsou instalována dvě nezávislá regulační benzinová topení. Jedno je pod odnímatelnou podlahou zavazadlového prostoru, druhé pod krytem mezi předními sedadly. Topení se ovládají páčkami na přístrojové desce.

KOLA A PNEUMATIKY

Na ocelových discích s profilem ráfku 6Jx14 jsou nízkoprofilové radiální pneumatiky 215/70 HR 14 OR6. Náhradní kolo je v prostoru přední části karosérie.

VŠEOBECNĚ ÚDAJE
SEZNÁMENÍ S VOZIDLEM

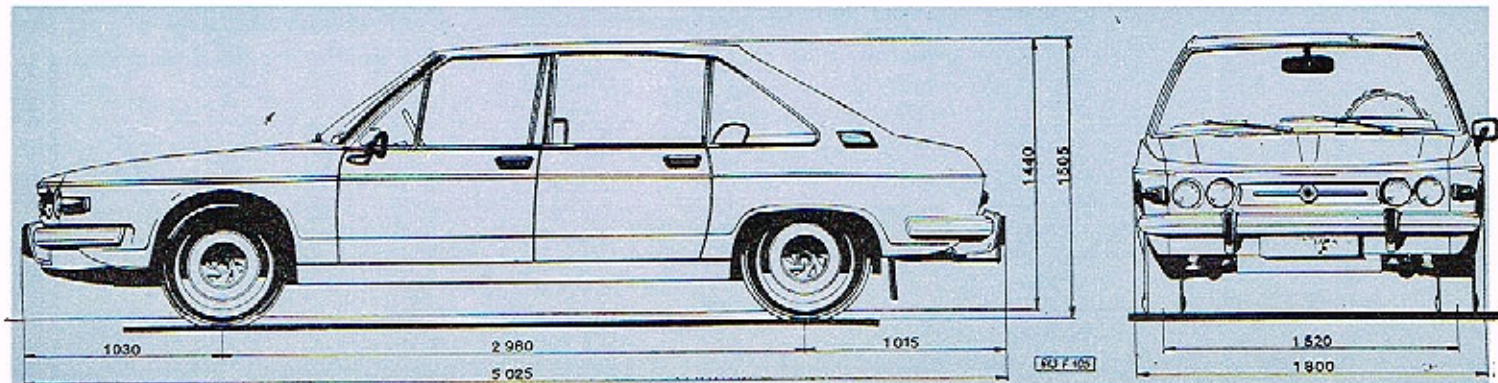
VŠEOBECNÉ ÚDAJE

HLAVNÍ ROZMĚRY

Délka automobilu	5 025 mm
Šířka automobilu	1 800 mm
Výška při celkové hmotnosti	1 440 mm
Výška nezátíženého automobilu při pohotovostní hmotnosti	1 505 mm
Rozvor kol	2 980 mm

Rozchod kol: vpředu	1 520 mm
vzadu	1 520 mm
Světla výška zatíženého automobilu	160 mm
Vnější stopový průměr zatáčení (podle ČSN 30 0026)	7 m \pm 0,5 m
Vnější obrysový průměr zatáčení (podle ČSN 30 0026)	12,5 m \pm 0,5 m
Šířka sedadel: vpředu	2x580 mm
vzadu	1 520 mm

Obrázek 1.



VŠEOBECNÉ ÚDAJE

HMOTNOSTI

Celková hmotnost automobilu (plně zatíženého)	2 140 kg
Vlastní hmotnost automobilu	1 600 kg
Pohotovostní hmotnost automobilu .	1 670 kg
Užitečný náklad	470 kg

SPOTŘEBA PALIVA A MAZIV

Základní spotřeba paliva (podle ČSN 30 0510) při rychlosti 110 km/h	18,0 l/100 km
Spotřeba paliva v topeních	0,4–1,3 l/100 km
Spotřeba oleje zaběhnutého motoru	max. 1,5 l/1000 km

JÍZDNÍ VLASTNOSTI

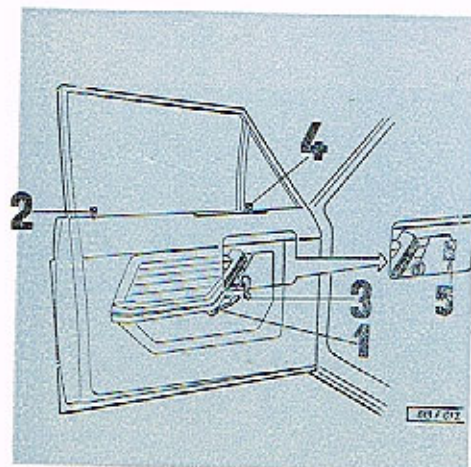
Největší rychlost automobilu	190 km/h
Trvalá rychlost automobilu	160 km/h
Jízdní dosah (podle ČSN 30 0029) .	400 km

SEZNÁMENÍ S VOZIDLEM

DVEŘE (obr. 2, 3)

Všechny dveře jsou opatřeny bezpečnostními zámky s pojistkami (obr. 2, poz. 2). Zvenčí se dveře otvírají tahem za otočnou část kliky směrem nahoru, zevnitř klikou (obr. 2, poz. 1). Levé i pravé přední dveře jsou uzamykatelné patentními zámky. Kliky (obr. 2, poz. 3) slouží pro spouštění skel. U předních dveří je pákou ovládané vyklápěcí větrací okénko (obr. 2, poz. 4).

Obrázek 2.

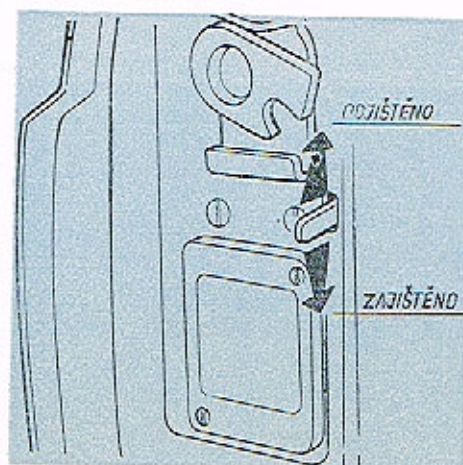


Zadní dveře jsou navíc opatřeny dětskou pojistkou (obr. 3). Páčka v poloze „zajištěno“ nedovoluje otevření dveří vnitřní klikou. Přitom zůstává funkce pojistky (obr. 2, poz. 2) zachována.

UPOZORNĚNÍ:

Některá vozidla jsou vybavena elektrickým spouštěním skel dveří. Spouštění je ovládáno spínači (obr. 2, poz. 5). U zadních dveří může být ovládáno i spínači (obr. 11, poz. 1).

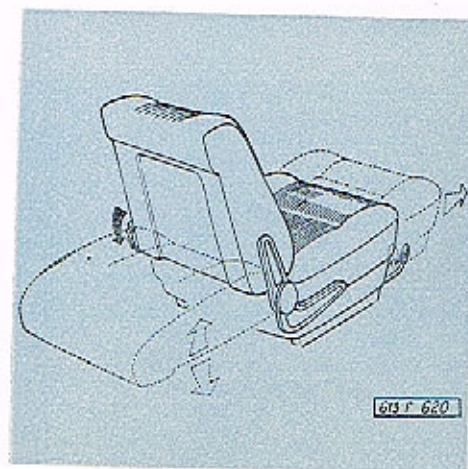
Obrázek 3.



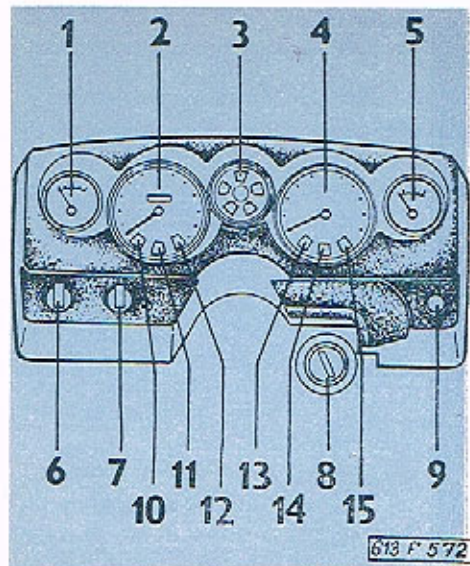
PŘEDNÍ SEDADLA (obr. 4)

Přední, dělená, anatomická sedadla jsou vybavena tříbodovými bezpečnostními pásy. Na rámech sedadel jsou páky, které ovládají jištění posuvu sedadel VPŘED-VZAD. Sklon jednotlivých opěradel se dá nastavovat ovládacími kotouči na bocích sedadel.

Obrázek 4.



SEZNÁMENÍ S VOZIDLEM



Obrázek 5.

PANEL PŘÍSTROJŮ (obr. 5)

- 1 – teploměr
- 2 – rychloměr s počítacem kilometrů
- 3 – přístroj kontrolních světel

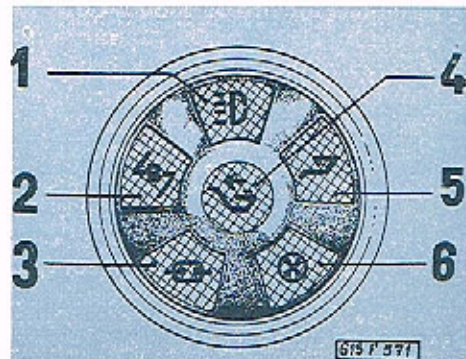
- 4 – otáčkoměr
- 5 – palivoměr
- 6 – spínač varovných světel (při zapnutí svítí přerušovaně všechny čtyři ukazatele směru)
- 7 – spínač světel (obrysové a hlavní světlomety)
- 8 – spínací skříňka
- 9 – spínač mlhovek
- 10 – kontrolní svítidla levých směrových světel (zelená)
- 11 – kontrolní svítidla 1. topení – nebo větrání (zelená)
- 12 – kontrolní svítidla 2. topení – nebo větrání (zelená)
- 13 – kontrolní svítidla vytápění zadního okna (zelená)
- 14 – kontrolní svítidla mlhovek (zelená)
- 15 – kontrolní svítidla pravých směrových světel (zelená)

PŘÍSTROJ KONTROLNÍCH SVÍTILEN (obr. 6)

- 1 – kontrolní svítidla dálkových světel (modrá)

- 2 – kontrolní svítidla nabíjení (červená)
- 3 – kontrolní svítidla brzdových systémů (světla červená)
- 4 – kontrolní svítidla mazání (červená)
- 5 – kontrolní svítidla rezervy paliva (červená)
- 6 – kontrolní svítidla sytiče (žlutá)

Obrázek 6.



SEZNÁMENÍ S VOZIDLEM

SDRUŽENÝ PŘEPÍNAČ (na levé straně) (obr. 7)

Sdružený přepínač na levé straně volantu slouží k ovládnutí akustické houkačky, směrových světel, dálkových i tlumených světel:

Poloha:

„O” – potkávací světla pouze při přepnutí přepínače (obr. 5, poz. 7) do polohy 2

„A” – akustická houkačka

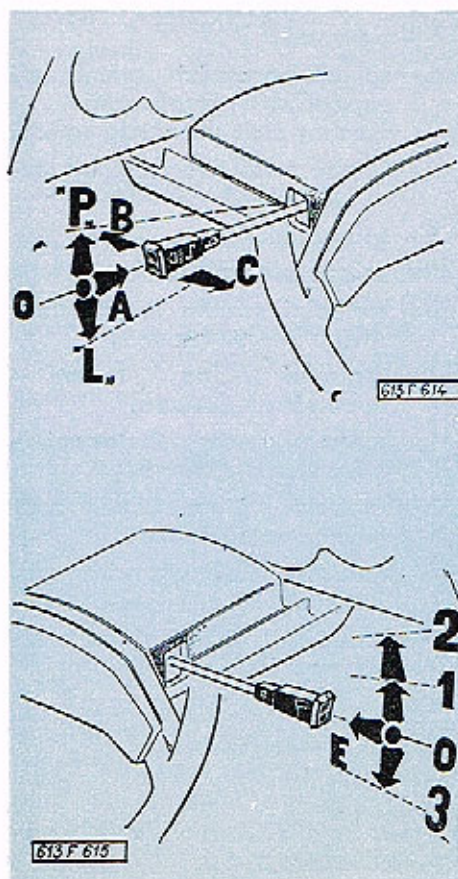
„B” – dálková světla pouze při přepnutí přepínače (obr. 5, poz. 7) do polohy 2

„C” – světelná houkačka

„P” – pravé směrové svítidlo

„L” – levé směrové svítidlo
po vrácení volantu do původní polohy se páčka přepínače automaticky vrátí

Při uzamčení volantu a přesunutí páčky přepínače do polohy „P” nebo „L” se zapnou parkovací světla na příslušné straně vozidla.



Obrázek 7.

SDRUŽENÝ PŘEPÍNAČ (na pravé straně) (obr. 8)

Sdružený přepínač na pravé straně volantu slouží k ovládnutí stěračů a elektrického omývače čelního skla.

Poloha:

„E” – elektrický omývač čelního skla. Zapíná se zatlačením a vypíná uvolněním

„1” – I. rychlost stěračů

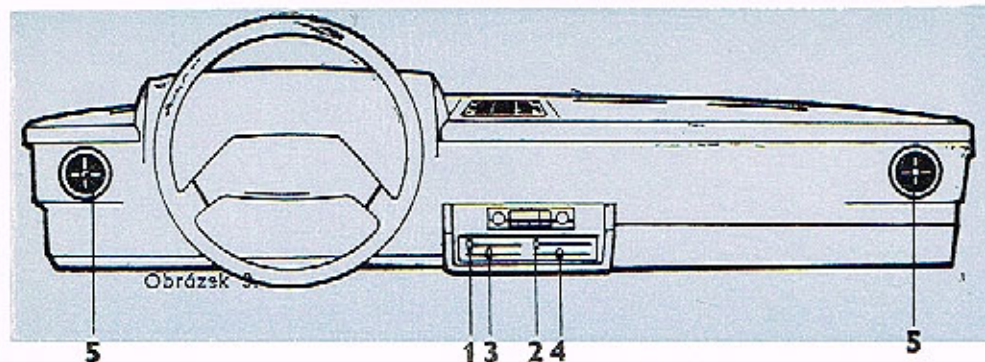
„2” – II. rychlost stěračů

„3” – I. rychlost stěračů – pouze po dobu držení páčky přepínače

UPOZORNĚNÍ:

U vozů první série je funkce sdruženého přepínače opačná.

Obrázek 8.



PŘÍSTROJOVÁ DESKA S OVLÁDACÍM PANELEM TOPENÍ A VĚTRÁNÍ (obr. 9)

- 1 – Ovládací páčka větrání automobilu – v levé krajní poloze je větrání vypnuto. Při pohybu páčkou směrem doprava jsou vymezeny tři polohy:
- a) v první poloze se zapne větrání (pouze náporovým vzduchem);
 - b) ve druhé poloze se zapne větrání pomocí ventilátoru topení 1.;

- 2 – Ovládací páčka pro ofoukávání čelního skla a předních dveřových oken – v levé krajní poloze je ofoukávání vypnuto. Při pohybu směrem doprava jsou vymezeny dvě polohy:
- a) v první poloze je zapnut ventilátor ofoukávání na nízké otáčky;
 - b) ve druhé poloze je zapnut ventilátor na maximální otáčky. Při zapnutém topení

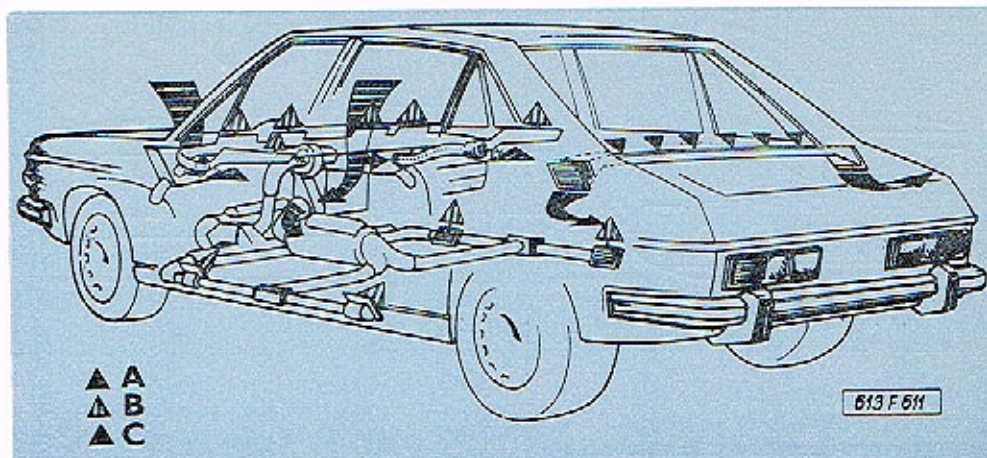
je ofoukávání prováděno teplým vzduchem.

- 3 – Ovládací páčka pro zapínání topení 1. s možností regulace topného výkonu – v levé krajní poloze je topení vypnuto. Při pohybu směrem doprava jsou vymezeny tři polohy:
- a) v první poloze je zapnut ventilátor topení;
 - b) ve druhé poloze je zapnuto topení na nejnižší výkon;
 - c) při pohybu páčky z druhé polohy až do pravé krajní polohy se výkon topení plynule zvyšuje až na maximální výkon.
- 4 – Ovládací páčka pro zapínání topení 2., s možností regulace topného výkonu, které je umístěno pod krytem mezi předními sedadly (postup zapínání a regulace je stejný jako u topení 1.).
- K běžnému vytápění automobilu používejte topení 1. (ovládané páčkou 3). Topení 2. (ovládané páčkou 4) zvýší tepelný výkon. Pracuje nezávisle na topení 1.

SEZNÁMENÍ S VOZIDLEM

Při zapnutí topení unáší (spodní) ovládací páčka topení horní páčku větrání až do polohy otevření vstupu vzduchu klapkou pod přední kapotou. Vypnutí topení se provede výhradně páčkou topení (spodní) – pohybem do levé krajní polohy. Teprve po zhasnutí kontrolní svítilny (zhasne až skončí doběh topení) se nastavením horní páčky do levé krajní polohy může uzavřít klapka vstupu vzduchu do vozu.

5 – Stavitelné větrání.



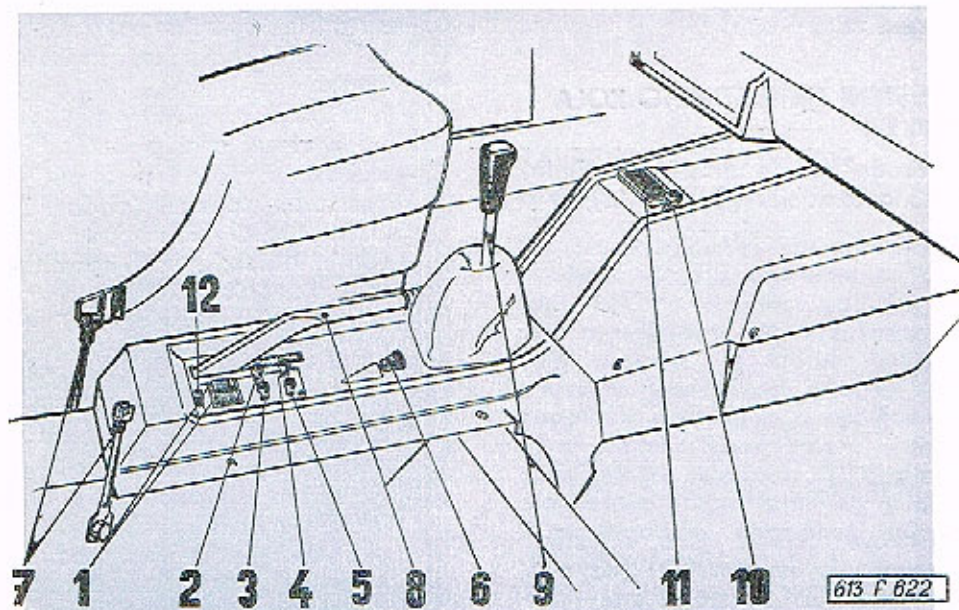
Obrázek 10.

SCHÉMA TOPENÍ A VĚTRÁNÍ V AUTOMOBILU (obr. 10)

A – Přiváděný vzduch do systému větrání a topení

B – Větrací, nebo vytápěcí vzduch přiváděný do prostoru pro cestující

C – Odsávaný vzduch z prostoru pro cestující za jízdy vozidla



OVLADACÍ PANEL (obr. 11)

- 1 – spínače elektrického spouštění skel zadních dveří
- 2 – spínač vnitřního osvětlení
- 3 – spínač vytápění zadního okna
- 4 – spínač přidavných dálkových světlometů

Obrázek 11.

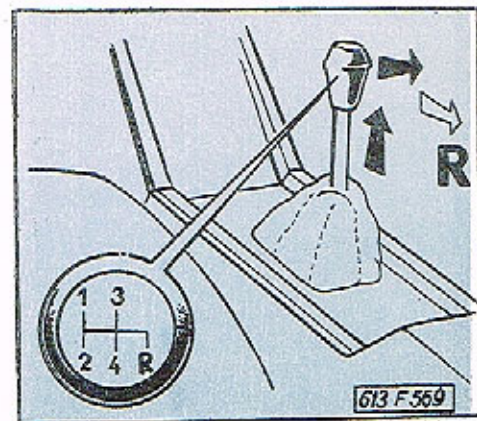
- 5 – regulace intenzity osvětlení přístrojů
- 6 – táhlo ovládání sytičů
- 7 – třmeny pro upevnění bezpečnostních pásů
- 8 – páka ruční brzdy

- 9 – řadící páka
- 10 – zapalovač cigaret
- 11 – popelník
- 12 – spínač radia a antény

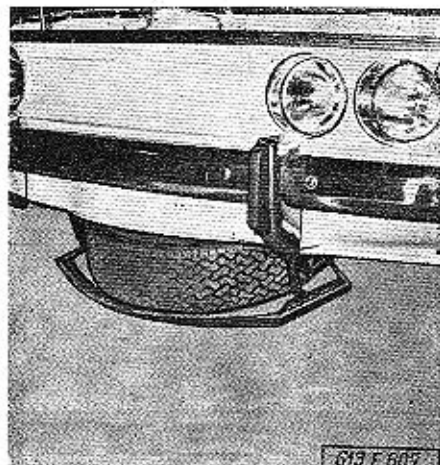
ŘAZENÍ RYCHLOSTNÍCH STUPŇŮ (obr. 12)

Před řazením zpětného chodu musíme řadící páku vysunout směrem nahoru.

Obrázek 12.



SEZNÁMENÍ S VOZIDLEM



Obrázek 13.

UMÍSTĚNÍ NÁHRADNÍHO KOLA (obr. 13)

Náhradní kolo je umístěno v přední části automobilu (viz obr. 13).



POJISTKY (obr. 14)

Pojistkové skříňky jsou umístěny v zavazadlovém prostoru (viz obr. 14). Jednotlivými pojistkami jsou jištěny tyto okruhy:

- 1 – zapalování, nabíjení, teploměr, otáčkoměr, palivoměr, spouštěč, kontrolní svítlny sytiče a tlaku oleje
- 2 – zpětné světlomety, stěrač, omývač čelního okna

Obrázek 14.

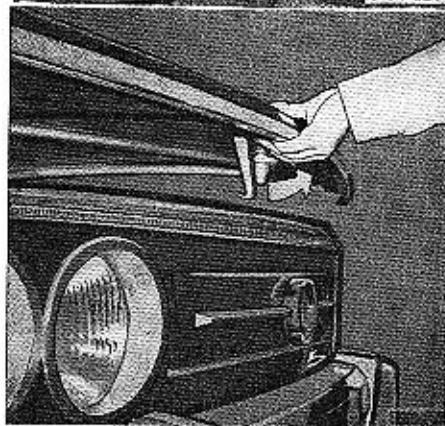
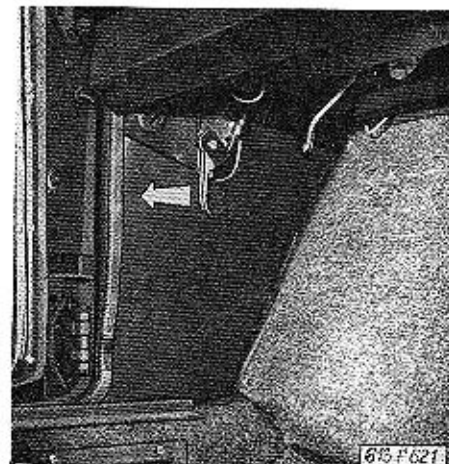
- 3 – akustická houkačka, radio, světelná houkačka, směrová světla
- 4 – brzdová světla, kontrolní svítlna provozní a ruční brzdy
- 5 – zásuvka, osvětlení motorového prostoru, topení (přídavné), zadní dveřní svítlny, pomocný ventilátor, zapalovač, spouštění skel zadních dveří
- 6 – vnitřní osvětlení a osvětlení pedálů, spouštění skel předních dveří, přední dveřní svítlny, topení s regulací výkonu, ohřev zadního skla
- 7 – pravé koncové světlo, osvětlení zavazadlového prostoru, pravé obrysové světlo, osvětlení státní poznávací značky, osvětlení panelu klimatizace, osvětlení přístrojů
- 8 – mlhovky, kontrolní svítlna mlhovek (zelená), levé koncové světlo, levé obrysové světlo
- 9 – tlumené světlo pravé
- 10 – tlumené světlo levé
- 11 – dálkové světlo pravé (a přídavné světlomety)
- 12 – dálkové světlo levé a kontrolní svítlna (modrá).

Obrázek 15.

Obrázek 17.

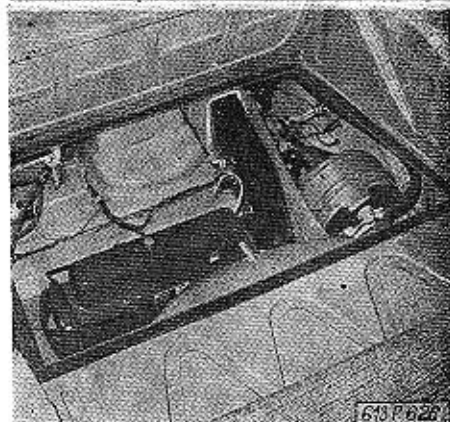
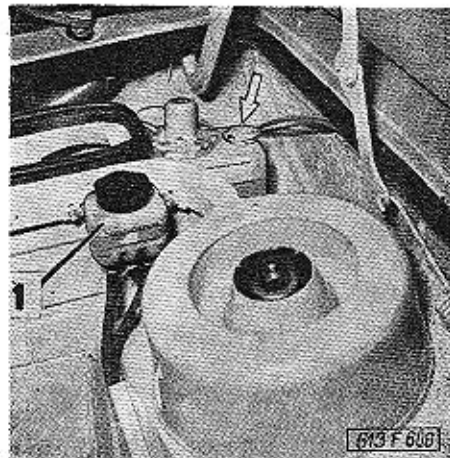
ZAVAZADLOVÝ PROSTOR (obr. 15, 16, 17, 18)

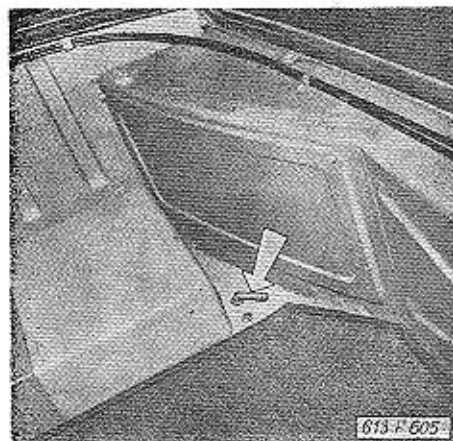
Víko zavazadlového prostoru v přední části vozidla odjistíme páčkou (obr. 15). Po uvolnění pojistky lze víko otevřít (obr. 16). V zavazadlovém prostoru je kromě pojistek umístěna vyrovnávací nádržka pro kapalinu brzdového a spojkového okruhu a nádržka elektrického omývače čelního skla (obr. 17). Pod odnímatelným dnem (obr. 18) je uloženo regulační benzinové topení a posilovač brzd.



Obrázek 16.

Obrázek 18.





Obrázek 19.

STARTOVÁNÍ MOTORU (obr. 19, 20, 21)

Dříve než přistoupíme ke startování vozidla zkontrolujeme, zda není vypnut přívod elektrického proudu z akumulátoru odpojovačem (obr. 19), který je umístěn vedle akumulátoru.

Řadicí páka musí být v poloze střední (neutrální).

Při studeném motoru:

Úplně vysuneme ovládač sytiče karburátoru a zasuneme klíček do spínací skříňky (obr. 21).

V poloze „STOP“ je volant uzamčen a není zapojen žádný elektrický okruh;

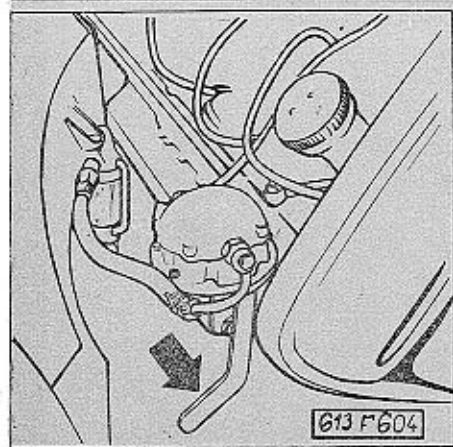
v poloze „0“ volant odemkne;

v poloze „1“ zapneme elektrický okruh zapalování;

v poloze „2“ startujeme krátkodobě motor (nejdéle 3–5 vteřin).

Po nastartování uvolníme klíček a ten se vrátí do polohy „1“. Opakovaný start je jistěn přes polohu „0“.

Obrázek 20.



Při teplém motoru:

Ovládač sytiče karburátoru nevysouváme a zároveň při startování nesešlapujeme plynový pedál.

Při přehřátém motoru:

Musíme naopak startovat (bez sytiče) s úplně sešlápnutým plynovým pedálem.

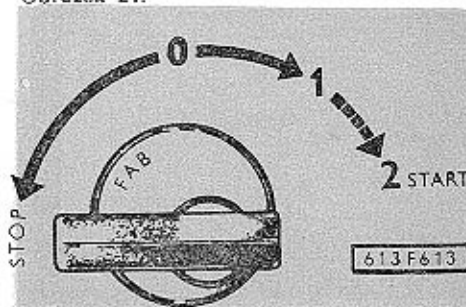
Při nízkých teplotách (-10°C):

a po delším odstavení vozidla z provozu musíme před startováním dočerpát palivo ruční páčkou palivového čerpadla (obr. 20).

ZASTAVENÍ MOTORU (obr. 21)

Motor zastavíme otočením klíčku ve spínací skříňce do polohy „0“. Když v této poloze zatlačíme na klíček a otočíme jím doleva, uzamkneme volant.

Obrázek 21.



ZAŘÍŽDĚNÍ VOZIDLA MAZÁNÍ

ZAŘÍŽENÍ VOZIDLA

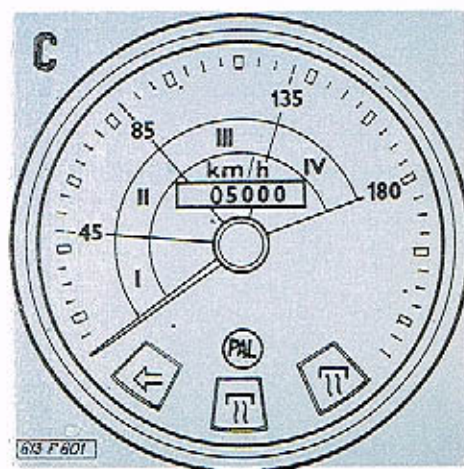
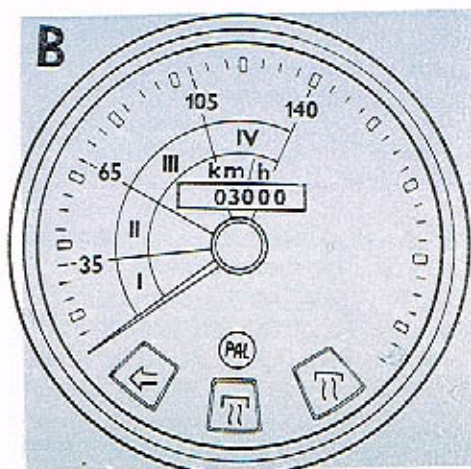
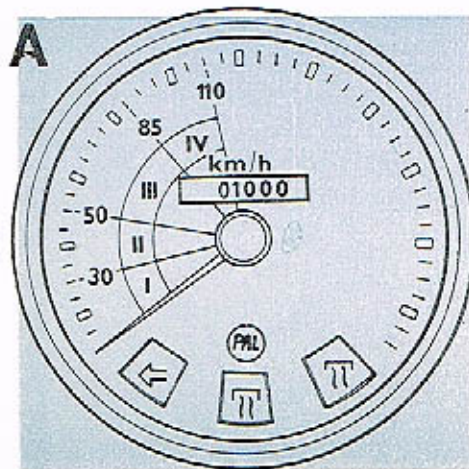
ZAJIŽDĚNÍ VOZIDLA (obr. 22 A, B, C)

Správné zajištění je velmi důležité pro životnost a výkon vozidla. Má značný vliv na hospodárnost a spolehlivost dalšího provozu. Při prvních 5000 km jízdy nepřekračujte největší rychlosti, které jsou uvedeny na obr. 22 A, B C.

- A – max. dovolené rychlosti na jednotlivé rychlostní stupně do ujetí 1000 km
B – max. dovolené rychlosti na jednotlivé rychlostní stupně do ujetí 3000 km
C – max. dovolené rychlosti na jednotlivé rychlostní stupně do ujetí 5000 km.

Současne probíhá asi do 500 km záběh třecích ploch provozní brzdy. Proto doporučujeme, aby kromě nezbytně nutných případů bylo brzděno jen nízkým tlakem na pedál. Dodržením tohoto návodu dosáhneme podstatného prodloužení životnosti a zaručené účinnosti provozní brzdy.

Obrázek 22 ABC.



ÚDRŽBA VOZIDLA PŘI ZAJÍŽDĚNÍ

Po ujetí prvních 100 km dotáhneme upevňovací matice všech kol!

Při zajiždění provádíme výměny olejových náplní a další úkony podle Plánu mazání a údržby vozidla na str. 52.

Dodržení pokynů pro zajiždění vám zaručí dlouhodobou provozní spolehlivost vozidla.

Veteran
service



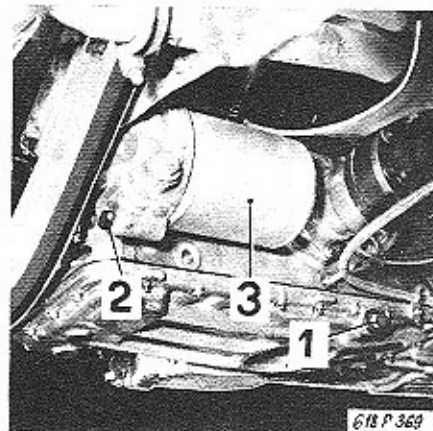
Výroba dílů
na vozy Aero a Tatra
profilová těsnění
dobové příslušenství
na historická vozidla

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz

PAMATUJTE:

Výrobce nepřijímá záruku za závady, které jsou způsobeny nesprávným zajižděním.

Obrázek 23.



VÝMĚNA OLEJE V MOTORU (obr. 23, 24)

Ze zahřátého motoru vypouštíme olej vyšroubováním výpustných šroubů:

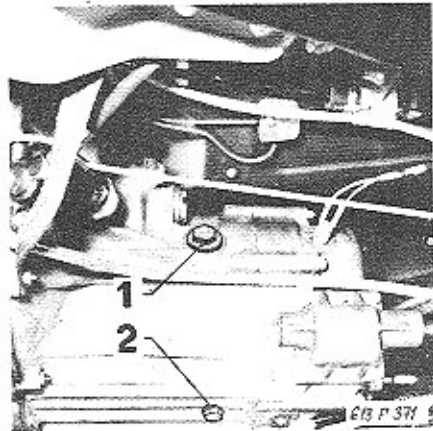
a) ze spodního víka motoru (obr. 23, poz. 1)

b) z čističe oleje (obr. 23, poz. 2).

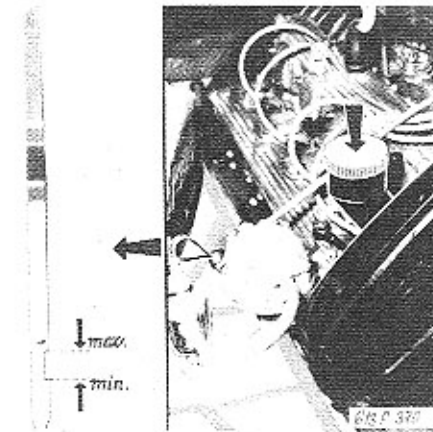
Po vypuštění oleje demontujeme válcový kryt čističe (obr. 23, poz. 3). Komoru vyčistíme a nasadíme vložku čističe (popř. vyměníme za novou).

Válcový kryt s vložkou namontujeme zpět. Výpustné šrouby zašroubujeme a naplníme motor novým olejem přes nalévací hrdlo (obr. 24). Obsah náplně cca 9 l. Po naplnění nastartujeme motor a necháme běžet asi 1 minutu volnoběžnými otáčkami. Po uplynutí asi 10 minut od zastavení motoru, vytáhneme měрку a zkontrolujeme výšku hladiny ole-

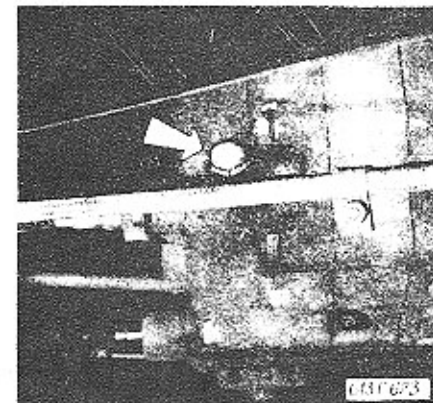
Obrázek 25.



Obrázek 24.



Obrázek 26.



je. Hladinu doplníme podle potřeby po horní hranu výřezu měrky. Při kontrole výšky hladiny a doplňování oleje je žádoucí, aby vozidlo bylo postaveno do vodorovné polohy.

VÝMĚNA OLEJE V PŘEVODOVCE (obr. 25, 26)

Olej do převodové skříně plníme otvorem (obr. 25, poz. 1) a vypouštíme po vyšroubování šroubu (poz. 2). Ke kontrole výšky hladiny slouží otvor, uzavřený šroubem (obr. 26, poz. 1). Hladina oleje musí sahát po spodní okraj otvoru.

VÝMĚNA OLEJE V ROZVODOVCE (obr. 27)

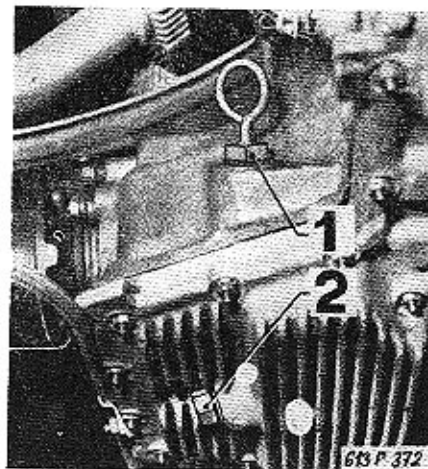
Pro naplnění oleje do skříně rozvodovky zadní nápravy nám slouží otvor, ve kterém je zašroubována měrka (obr. 27, poz. 1) pro kontrolu výšky hladiny oleje.

Olej plníme až po horní rysku zašroubované měrky a nesmí klesnout pod její spodní rysku. Pro vypouštění slouží výpustný šroub (obr. 27, poz. 2).

UPOZORNĚNÍ:

Provádíme-li kontrolu výšky hladiny oleje v motoru, převodu, nebo rozvodovce zadní nápravy, nesmíme tuto provádět krátce po zastavení motoru (ukončení jízdy). Musíme nechat asi 10 minut automobil v klidu, aby mohl provozem rozstříkaný olej stéci. U motoru nesmí hladina oleje nikdy klesnout pod spodní hranu výřezu měrky.

Obrázek 27.

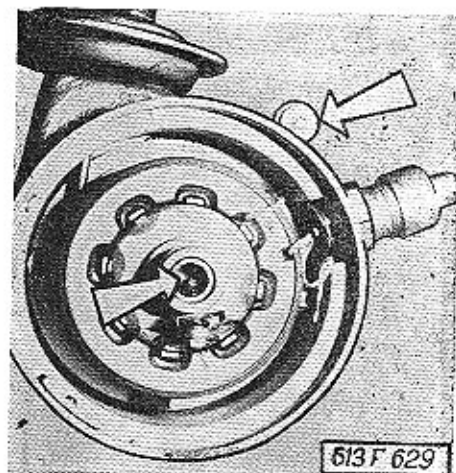


BEZKONTAKTOVÝ ROZDĚLOVAČ (obr. 28)

U bezkontaktního rozdělovače mažeme hřídel rozdělovače. Hádč-ku zcela naplníme přes maznici čistým motorovým olejem.

Demontujeme víčko a palec rozdělovače a promážeme uložení hřídelky odstředivé regulace přes plstěnou vložku (3÷4 kapkami motorového oleje).

Místa promazání jsou označena šipkami (viz obr. 28).



Obrázek 28.

POZNÁMKA:

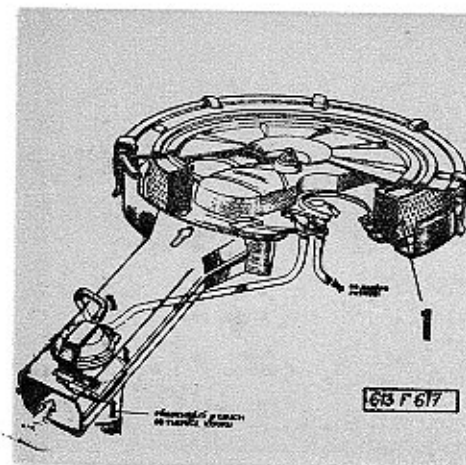
Všechna mazaná místa, která nejsou v této kapitole popsána, musíme pravidelně mazat podle plánu mazání.

ÚDRŽBA A SEŘIZOVÁNÍ EVIDENČNÍ ČÍSLO VOZIDLA

ČISTIČ VZDUCHU (obr. 29)

V čističi nasávaného vzduchu je čistící vložka (obr. 29, poz. 1), kterou po ujetí 10 000 km vyčistíme a po 30 000 km vyměníme.

Obrázek 29.



POZNÁMKA:

Při jízdě na prašných silnicích je nutné intervaly čistění přiměřeně zkrátit.

Demontáž čističe vzduchu:

1. Povolíme rýhované matice na upínacích šroubech a tyto vytáhneme z držáků.
2. Uvolníme hrdlo čističe od konzoly, upevněné na ventilátoru.
3. Nadzvedneme čistič a stáhneme hadičku podtlakové regulace ke karburátoru s hadicí předehřívání vzduchu.

Na demontovaném čističi uvolníme upevňovací spony. Odšroubujeme z čističe matici a sejme víko. Z demontovaného čističe můžeme vyjmout filtrační vložku. Vložku profoukáme stlačeným vzduchem směrem od středu ven a namontujeme ji zpět. Při zpětné montáži víka čističe vzduchu musíme víko natočit tak, aby hroty vylišovaných šipek na víku i na čističi směřovaly proti sobě. Další postup montáže je shodný s demontáží – v opačném sledu.

VÝMĚNA A NAPÍNÁNÍ KLÍNOVÝCH ŘEMENŮ (obr. 30, 31)

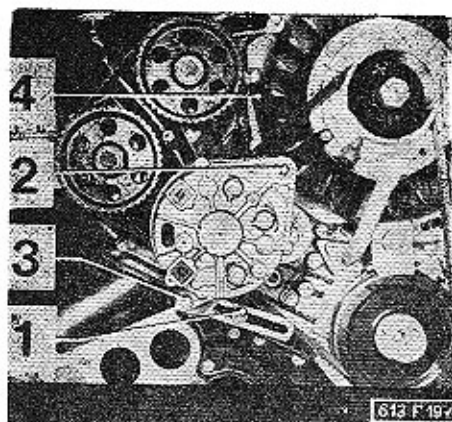
Při poruše jednoho řemene musíme současně vyměnit **oba řemeny** za nové. Výměnou pouze poškozeného řemene bychom nedosáhli stejnoměrného napnutí.

Montujeme klínové řemeny SPZ 9,5x1100 La (párované).

Jsou-li po ujetí 70 000 km řemeny původní, vyměníme opotřebované řemeny za nové.

Postup:

1. Uvolníme šrouby upevňující alternátor (1, 2, 3).
2. Alternátor posuneme ve směru šipky B (obr. 31).
3. Upevňovací šroub (2) vyšroubujeme – pozor na rozpěrnou trubku mezi alternátorem a ventilátorem – smontujeme dvou-ramenný pomocný držák alternátoru (4). Opotřebované řemeny sejme.
4. Nové řemeny nasadíme do drážek řemenice ventilátoru, řemenice na klikovém hřídeli a řemenice alternátoru. Namontu-



Obrázek 30.

jeme držák alternátoru a upevňovací šroub (2). Nesmíme zapomenout na upevňovací šroub (mezi alternátor a ventilátor) nasadit rozpěrnou trubku.

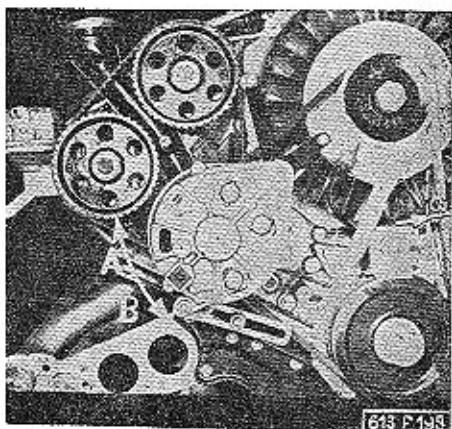
Alternátor nadzdvihneme ve směru šipky A tak, aby se řemeny napnuly a dotáhneme šroub (2) a potom další dva upevňovací šrouby.

Při stlačení klínových řemenů, uprostřed mezi řemenicí klikového hřídele a řemenicí ventilátoru silou cca 98 N (10 kp), nesmí být průhyb větší, než 16–17 mm (a).

SEŘÍZENÍ VENTILU – SVÍČKY (obr. 32, 33, 34, 35)

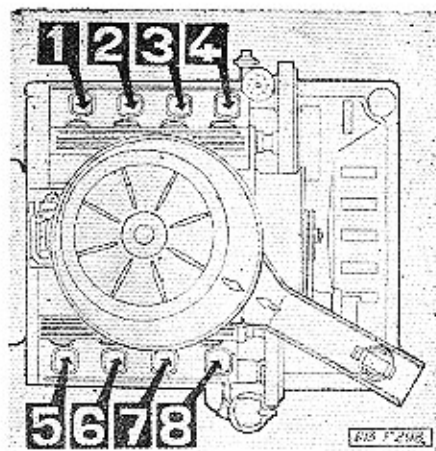
Kontrolu, eventuálně seřízení ventilů provádíme zásadně na studeném motoru.

Pro snadnější otáčení klikovým hřídelem motoru při seřizování ventilů vymontujeme nejdříve zapalovací svíčky. Vzdálenost elektrod svíček upravíme na vzdálenost 0,7 mm.

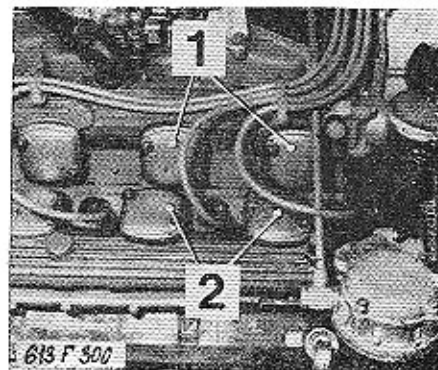


Obrázek 31.

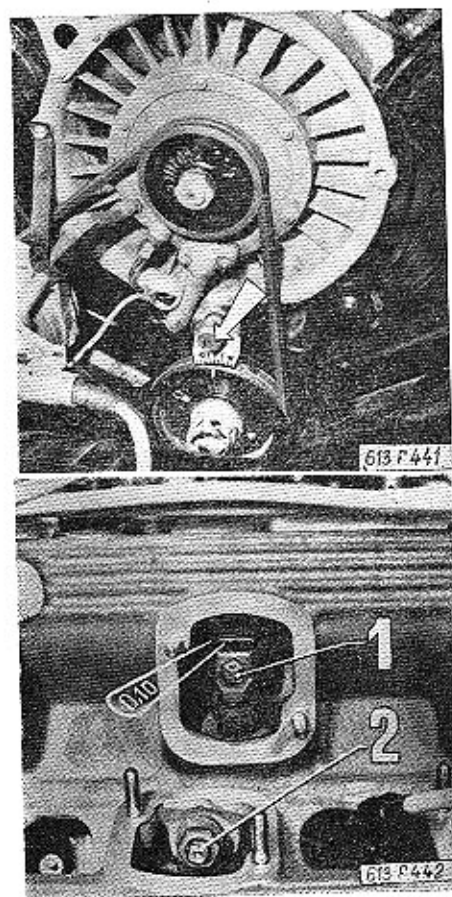
Obrázek 32.



Obrázek 33.



Obrázek 34.



Svíčky, které mají najeto více než 15 000 km, vyměníme za nové. Montujeme svíčky značky BOSCH W200 T30, nebo PAL 14L 8T.

Před samotným seřizováním demonstujeme víčka u ventilů. Nejdříve provedeme demontáž víček sacích ventilů (1) a pak výfukových (2) – obr. 33. Při montáži víček postupujeme opačně (vyločíme možnost spadnutí podložky nemo matice do pracovního prostoru vačky a vahadla). Při seřizování ventilů je důležité, aby vahadla ventilů byla při kontrole ventilové vůle úplně uvolněna, tj. aby nebyla tlačena sestupnými nebo náběhovými plochami vaček. Proto pomalu otáčíme klikovým hřídelem motoru a pozorujeme otvírání a zavírání ventilů kontrolovaného válce (prvního) – viz schéma – (obr. 32). Klikovým hřídelem otáčíme tak dlouho, až se uzavře výfukový ventil a po něm i sací ventil. Po uzavření sacího ventilu otočíme klikovým hřídelem přibližně o další čtvrtinu otáčky (90°), až se nám kryje

ryska na řemenici s hodnotou 0° na kontrolní stupnici motoru (obr. 34). Oba ventily jsou uzavřeny – můžeme seřizovat první válec. Pro lepší orientaci při dalším seřizování si vyznačíme křídou rysku na čelo řemenice, upevněné na klikové hřídeli.

Po seřízení prvního válce otočíme klikou o 90° a můžeme seřizovat třetí válec, při dalším otočení o 90° můžeme seřizovat šestý válec, atd. podle pořadí zapalování, které je: 1–3–6–2–7–8–4–5.

Seřízení ventilové vůle provádíme seřizovacím šroubem (obr. 35, poz. 1), který je zajištěn maticí. Kontrolu vůle mezi vačkou a vahadlem ventilu provádíme spárovou měrkou (obr. 35). Po dotažení zajišťovací matice seřizovacího šroubu musíme vůli znovu přezkontrolovat.

Ventilová vůle u studeného motoru:
0,10 mm – sací ventily
0,10 mm – výfukové ventily.

Obrázek 35.

KONTROLA A SEŘÍZENÍ PŘEDSTIHU ZAPALOVÁNÍ (mechanicky) (obr. 36, 37, 38)

Seřízení předstihu zapalování (bez pomoci stroboskopu) provádíme tímto způsobem:

1. Sejmeme víčko rozdělovače a nastavíme otáčením klikového hřídele doprava řemenici tak, aby se ryska na řemenici kryla s označením předepsaného předstihu, tj. 10° na kontrolní stupnici (obr. 36). Při tomto na-

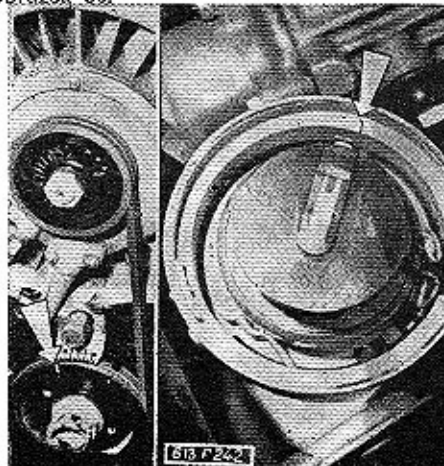
stavení se musí krýt ryska na statoru impulzního generátoru s ryskou na rotoru (obr. 36).

2. Nekryjí-li se nám rysky, povolíme matici (obr. 37, poz. 1) šroubu držáku rozdělovače a rozdělovačem pootočíme nejdříve směrem doprava (vymezíme vůli) a otáčením doleva nastavíme obě rysky proti sobě. Dotáhneme matici držáku rozdělovače.

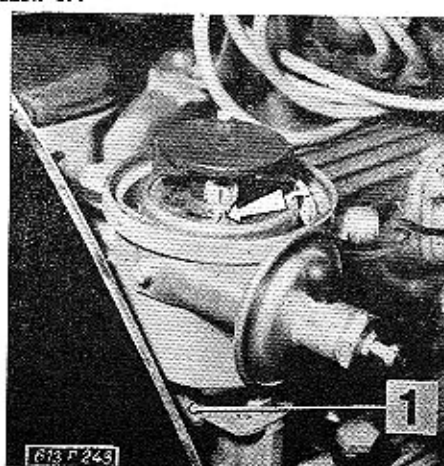
UPOZORNĚNÍ:

Tento způsob seřízení předstihu je pouze informativní a není přesný. Skutečnou hodnotu předstihu nastavíme přesně pouze pomocí stroboskopu na diagnostické stanici.

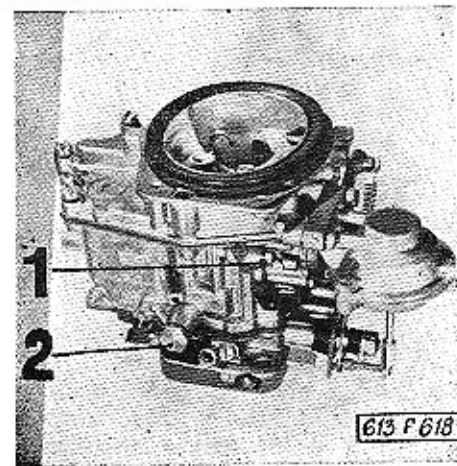
Obrázek 36.

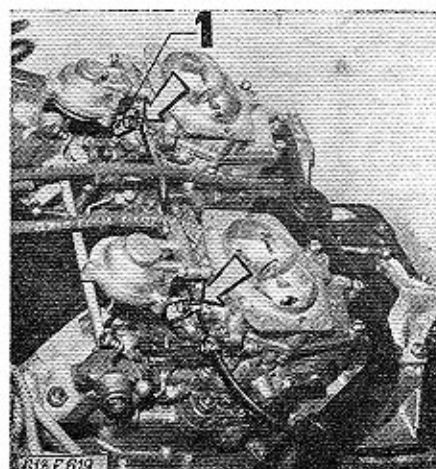


Obrázek 37.



Obrázek 38.





Obrázek 39.

ÚDRŽBA KARBURÁTORŮ (obr. 38, 39)

Karburátory vyžadují po jednom roce provozu, nebo po 50 000 km provozní ošetřování v pravidelných lhůtách (podle pokynů výrobce). Nejčastější příčinou vadné funkce některého karburátoru bývá částečné, nebo úplné zanesení některé trysky nečistotami z paliva.

Zanesená tryska volnoběžných otáček způsobuje nepravidelný chod motoru na volnoběžné otáčky, případně zastavení motoru a obtížné startování. Na každém karburátoru je umístěna tryska volnoběžných otáček motoru (obr. 38, poz. 1), kterou lze vyšroubovat bez demontáže karburátoru.

Zanesená hlavní tryska (obr. 38, poz. 2) způsobuje nepravidelný chod motoru v provozních otáčkách a snižuje výkon motoru. Ucpání hlavní trysky nebývá časté, protože otvor v hlavní trysce je podstatně větší, než v trysce volnoběžných otáček.

Všechny trysky se smí čistit jen profouknutím. Nikdy se nesmí čistit kalibrovací otvory trysek drátkem.

KONTROLA FUNKCE SYTIČŮ (obr. 39)

Při pravidelných prohlídkách motoru kontrolujeme zda se úplně uzavírají sytiče obou karburátorů (obr. 39, poz. 1). Neuzavírá-li některý sytič úplně, zvětšuje se značně spotřeba paliva.

SEŘÍZENÍ VŮLE SPOJKY (obr. 40)

Vypínací válec spojky (obr. 40, poz. 1) je přišroubován na převodovce. Při seřizování vůle spojky dotáhneme (otáčením doprava) plechovou stavěcí miskou (2), až ucítíme na vypínací páce spojky (3) odpor (bez vůle). Potom misku mírně stlačíme přes pružinu (ve směru šipky) a povolíme o 2,5÷3 otáčky. Tak získáme správně ustavenou vůli mezi páčkami spojky a vypínacím ložiskem spojky (2 mm).

Vůli spojky zároveň kontrolujeme na pedálu spojky. Správně seřizená vůle činí na šlapce pedálu 30 mm a nesmí klesnout pod 10 mm.

ODVZDUŠNĚNÍ SPOJKY (obr. 41)

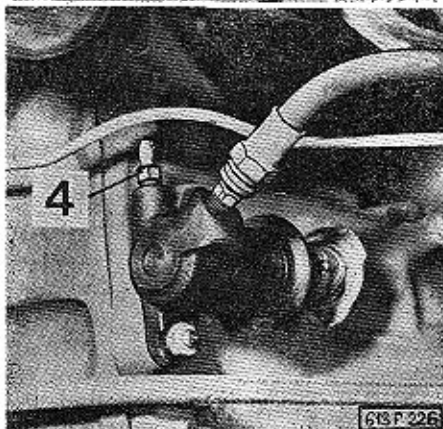
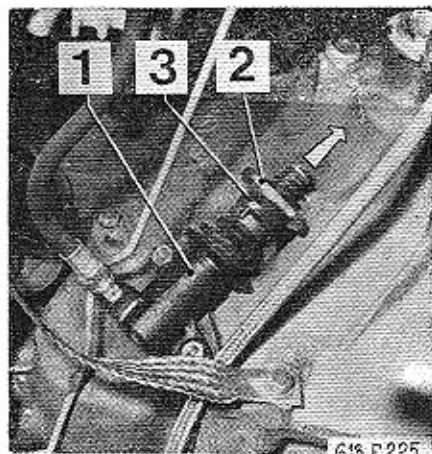
Odvzdušnění spojky provádíme následujícím způsobem:

1. Podle potřeby doplníme brzdovou kapalinu SYNTOL HD 190 do vyrovnávací nádržky (umístěné v zavazadlovém prostoru).

Obrázek 40.

2. Na odvzdušňovací šroubek vypínacího válce (obr. 41, poz. 4) nasadíme hadičku. Konec hadičky ponoříme do nádoby s kapalinou.
3. Povolíme odvzdušňovací šroubek a sešlapujeme pedál spojky. Sešlapování provádíme tak dlouho, až přestanou z hadičky, ponořené v nádobce, vycházet vzduchové bublinky. Při sešlapování kontrolujeme stav kapaliny. Úbytek kapaliny v nádrži průběžně doplňujeme.
4. Po odvzdušnění dotáhneme odvzdušňovací šroubek (spojkový pedál musí být sešlápnutý) a doplníme kapalinu ve vyrovnávací nádrži.

Zkontrolujeme, popřípadě seřídíme vůli spojky.



Obrázek 41.

VÝMĚNA OBLOŽENÍ PROVOZNÍ BRZDY – PŘEDNÍ NÁPRAVA (obr. 42, 43)

Demontáž třmenu brzdy z držáku provedeme bez rozpojení brzdového potrubí:

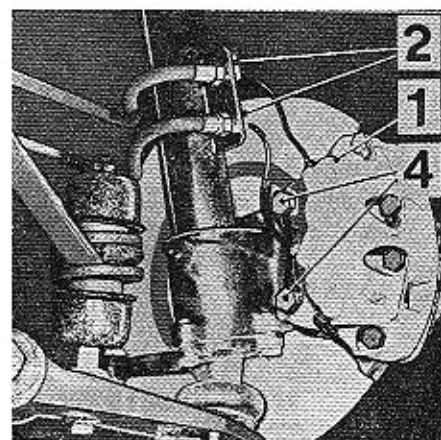
1. Důkladně očistíme třmen brzdy zvenčí.
2. Vyjmeme plechové pojistky (obr. 42, poz. 2) pro upevnění brzdových hadic.
3. Vytáhneme dvě pojišťovací závlačky (obr. 43, poz. 3).
4. Odjistíme plechové pojistky upevňovacích šroubů (obr. 42, poz. 4) a tyto pak vyšroubujeme.

UPOZORNĚNÍ:

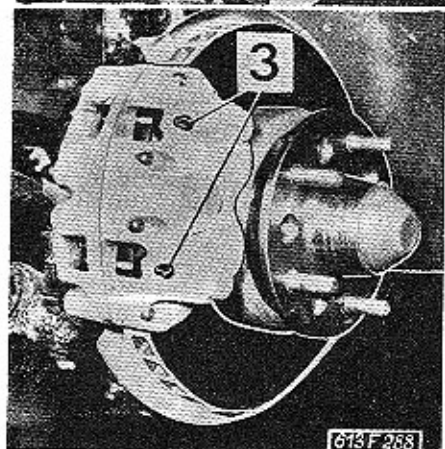
Mezi dosedacími plochami třmenu a otočného čepu jsou vymezovací podložky, které jsou nasazeny na upevňovacích šroubech (poz. 4). Podložky nám zaručují rovnoběžnost mezi třmenem brzdy a funkční plochou kotouče. Počet a polohu podložek nesmíme při opětovné montáži změnit!

5. Třmen brzdy sejmeme z držáku a vyjmeme brzdové obložení. Je-li tloušťka obložení menší než 3 mm, musíme je vyměnit.

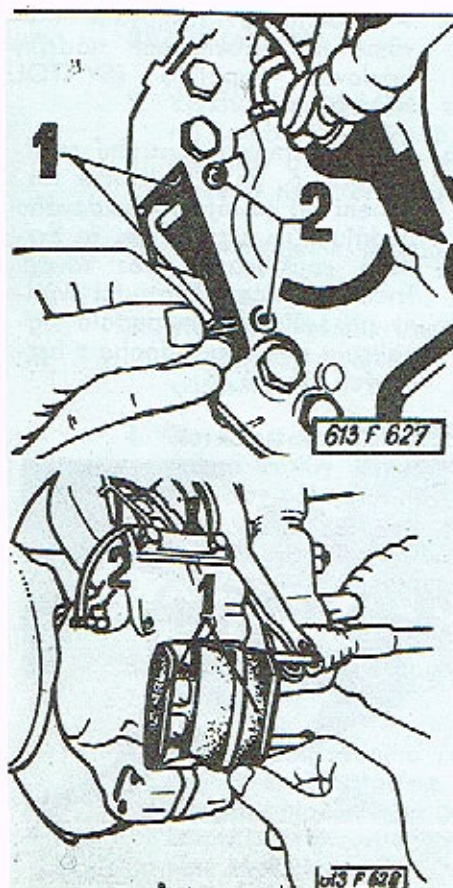
Obrázek 42.



6. Důkladně vyčistíme prohlubeň brzdového třmenu a vodící plochy. Zkontrolujeme stav prachovky a vadné vyměníme. Písty třmenu zatlačíme do válců. Přitom kontrolujeme hladinu kapaliny ve vyrovnávací nádrže, aby nepřetekla.
7. Do brzdového třmenu vložíme brzdové obložení a zajistíme pojišťovacími závlačkami (obr. 43, poz. 3).
8. Brzdový třmen namontujeme na držák brzdy, který je součástí otočného čepu. Vymezovací podložky umístíme mezi dosedací plochy třmenu a otočného čepu na upevňovací šrouby tak, jak jsme si před demontáží označili. Upevňovací šrouby dotáhneme a zajistíme přihnutím plechových pojistek. Upevníme hadice plechovými pojistkami (obr. 42, poz. 2).



Obrázek 43.



Obrázek 44.

ZADNÍ NÁPRAVA (obr. 44, 45)

1. Odstraníme pojišťovací závlačky (obr. 44, poz. 1) a vytáhneme čepy brzdového obložení (obr. 44, poz. 2).
2. Vyjmeme brzdové obložení (obr. 45, poz. 1) a důkladně vyčistíme vodící plochy třmenu.
3. Zkontrolujeme stav prachovek a vadné vyměníme. Písty třmenu zatlačíme do válců. Přitom kontrolujeme hladinu kapaliny ve vyrovnávací nádrži, aby nepřetekla.
4. Vložíme nové brzdové obložení předepsané kvality a zasuneme čepy brzdového obložení, které zajistíme pružnými sponami.

POZNÁMKA:

Po výměně brzdového obložení není nutné provádět odvzdušnění brzdového systému.

Obrázek 45.

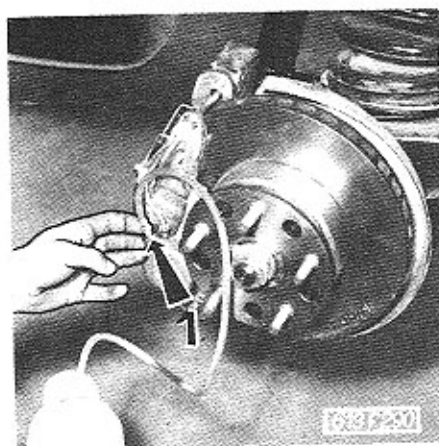
UPOZORNĚNÍ:

Po výměně brzdového obložení provozní brzdy musíme několikrát sešlápnout brzdový pedál pro vymezení vůle mezi brzdovým obložním a kotoučem. Nebezpečí havárie!

ODVZDUŠŇOVÁNÍ KOTOUČOVÝCH BRZD (obr. 46, 47)

Dvouokruhový brzdový systém vozidla je vybaven podtlakovým posilovačem brzd. Proto musí být při odvzdušňování brzdového systému motor v klidu. Podtlakový systém zbavíme podtlaku několikrát opakovaným sešlápnutím brzdového pedálu (cca 5x).

Obrázek 46.



UPOZORNĚNÍ:

Obsah brzdové kapaliny bezpodmínečně vyměníme po 1,5 roce provozu!

1. Odstraníme z odvzdušňovacích šroubů čepičky (obr. 45, poz. 2).
2. Postupně odvzdušníme jednotlivé pracovní válce prvního brzdového okruhu v tomto sledu:
 - 1 – pravý zadní
 - 2 – levý zadní
 - 3 – pravý přední
 - 4 – levý přední

V prvním brzdovém okruhu to jsou horní odvzdušňovací šroubky na předních brzdových třmenech (obr. 47, poz. 1) a odvzdušňovací šrouby zadních brzdových třmenů (obr. 46, poz. 1).

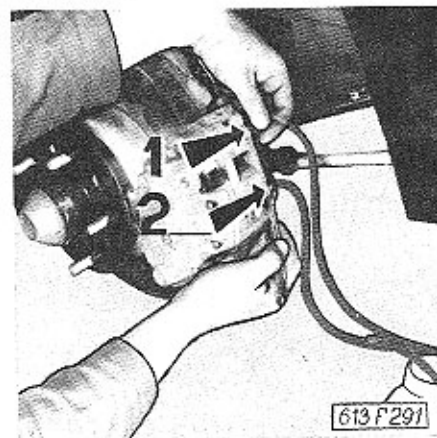
3. Odvzdušníme druhý brzdový okruh = spodní odvzdušňovací šroubky na předních brzdových třmenech (obr. 47, poz. 2).

POZNÁMKA:

Posilovač neodvzdušňujeme!

4. V průběhu odvzdušňování doléváme do vyrovnávací nádržky brzdovou kapalinu (SYNTOL HD 190).
5. Zjistíme činnost kontrolní svítilny (obr. 6, poz. 3). Krátké rozsvícení při sešlápnutí brzdového pedálu nám signalizuje, že brzdová soustava je bez závad. Trvalé rozsvícení kontrolní svítilny při sešlápnutém pedálu signalizuje poruchu jednoho z brzdových okruhů.

Obrázek 47.



VÝMĚNA OBLOŽENÍ PARKOVACÍ BRZDY (obr. 48)

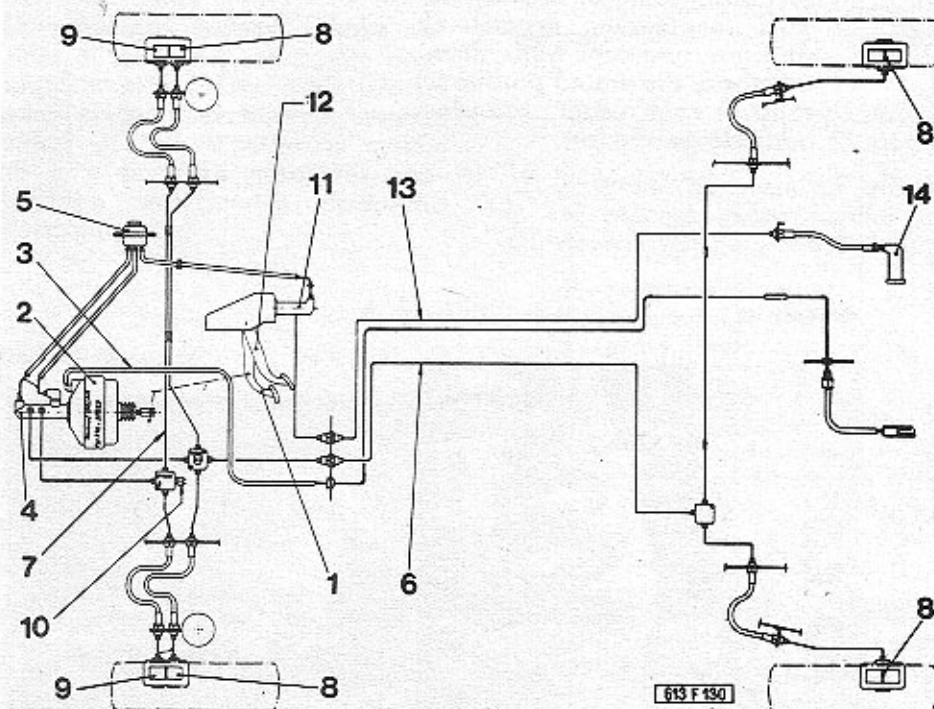
1. Vytáhneme závlačku seřizovacího šroubu (1) a šroub povolíme tak, aby do třmenů mohlo být vloženo nové brzdové obložení.
2. Odmontujeme vratnou pružinu (2).
3. Povolíme matice zajišťovacích šroubů (3) a brzdové obložení vyjmeme.
4. Nové brzdové obložení předepsané kvality vložíme do čelistí tak, aby nákrůžek na upevňovacím šroubu zapadl do výřezu opěrné desky brzdového obložení a dotáhneme matice zajišťovacích šroubů.
5. Namontujeme vratnou pružinu (2).
6. Pomocí seřizovacího šroubu (1) stejnoměrně ustavíme vůli brzdového obložení vůči brzdovému kotouči a seřizovací šroub zajistíme závlačkou.

7. Několikrát zatáhneme za páku parkovací brzdy. Tím se parkovací brzda samočinně ustaví pomocí rohatkového systému na správnou provozní vůli. Zkontrolujeme, zda vratná pružina (2) zajišťuje vůli mezi kotoučem a obložím.

Obrázek 48.



Schéma kapalinového ovládání brzd a spojky.



SCHEMA KAPALINOVÉHO OVLÁDÁNÍ BRZD A SPOJKY (obr. 49)

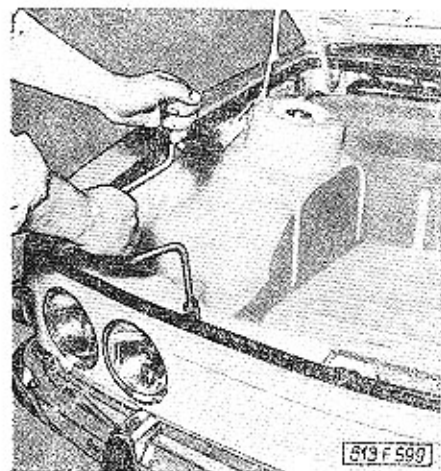
- 1 – brzdový pedál
- 2 – podtlakový posilovač brzd
- 3 – podtlaková spojovací hadice (spojující sací potrubí s posilovačem brzd)
- 4 – hlavní brzdový válec
- 5 – kapalinová vyrovnávací nádržka
- 6 – vedení I. brzdového okruhu
- 7 – vedení II. brzdového okruhu
- 8 – brzdové válce I. okruhu
- 9 – brzdové válce II. okruhu
- 10 – spínač brzdových světel
- 11 – hlavní válec spojky
- 12 – spojkový pedál
- 13 – vedení k vypínacímu válci spojky
- 14 – vypínací válec spojky

Obrázek 49.

VÝMĚNA KOLA (obr. 50, 51, 52)

Před výměnou kola otevřeme víko prostoru náhradního kola (obr. 50) a kolo vyjmeme. Než začneme zvedat vozidlo, zabrzdíme vůz parkovací brzdou, zařadíme první rychlostní stupeň a založíme zadní kolo nezvednuté strany klínem. Chromovaný ozdobný kryt kola opatrně sejme. Před zvedáním kola

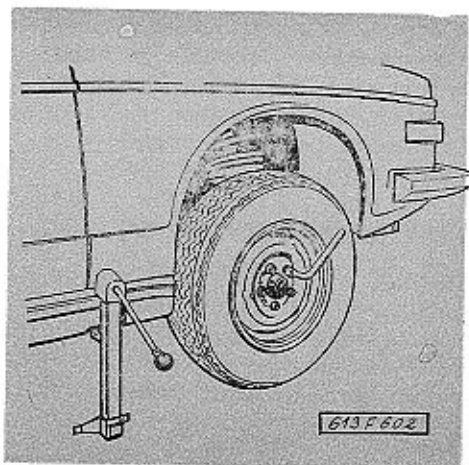
Obrázek 50.



musíme částečně povolit všechny upevňovací matice. Poblíž každého kola ve spodním podélníku karosérie je vlisováno prohloubení pro rameno mechanického zvedáku. Vůz zvedneme pomocí mechanického zvedáku do potřebné výšky pro výměnu kola.

Na zvednutém voze provedeme výměnu kola a našroubujeme upevňovací matice, které jen mírně do-

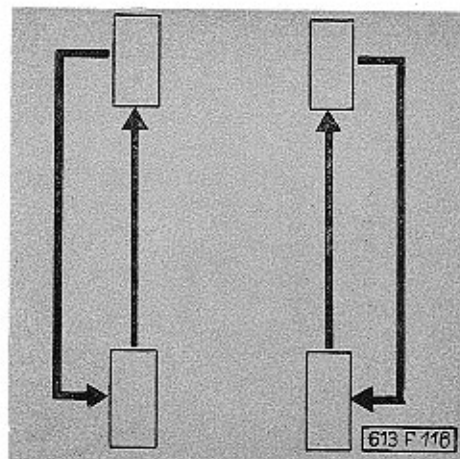
Obrázek 51.



táhneme. Teprve po spuštění kola na vozovku matice silně dotáhneme pákovým klíčem (střídavě proti sobě). Tlakoměrem zkontrolujeme tlak v pneumatice. Po ujetí asi 100 km je třeba ještě znovu silně dotáhnout upevňovací matice namontovaného kola.

Po ujetí 10 000 km se provádí záměna kol podle uvedeného schématu (obr. 52).

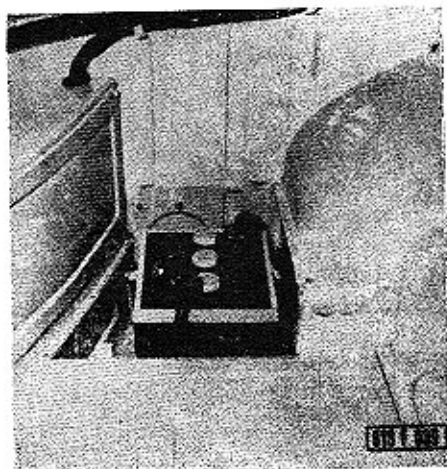
Obrázek 52.



GEOMETRIE ŘÍZENÍ A SBIHAVOSTI KOL

Geometrie řízení a sbihavosti kol má velký vliv na ovladatelnost automobilu hlavně při vyšších rychlostech a na opotřebení pneumatik. Seřízení geometrie řízení a sbihavosti kol je nutno svěřit servisní dílně, která má k dispozici potřebné optické přístroje a vybavení.

Obrázek 53.



OŠETROVÁNÍ AKUMULÁTORŮ (obr. 53)

K akumulátorům je přístup ze zavazadlového prostoru po odšroubování krytu (obr. 53).

Hladinu elektrolytu v akumulátorech pravidelně kontrolujeme za teplého počasí po dvou týdnech, za chladného počasí po čtyřech týdnech.

Hladinu elektrolytu musíme udržovat max. 5 mm nad separátory jednotlivých článků doléváním destilované vody. Při kontrole elektrolytu se nesmí používat světlo s otevřeným plamenem, protože je nebezpečí výbuchu plynů, které v akumulátorech vznikají. Vybité, nebo nedostatečně nabité akumulátory necháme nabít v odborné dílně.

VÝMĚNA ŽÁROVKY (obr. 54)

Žárovky v hlavních světlometech (obr. 54, poz. 1, 2) a předních směrových světlometech (poz. 3) vyměníme po odmontování krycích vík na přední stěně zavazadlového prostoru.

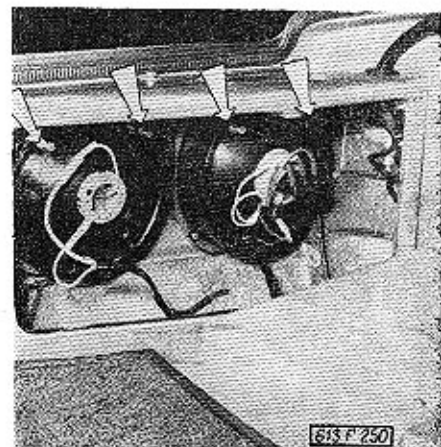
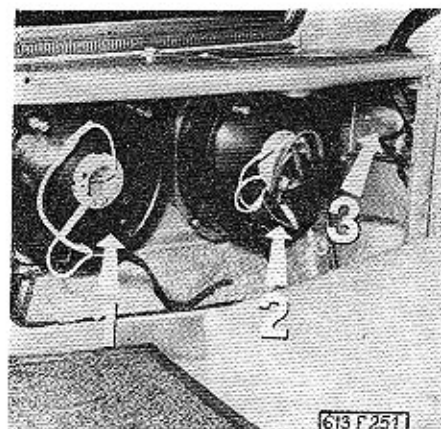
Před výměnou žárovky v hlavním světlometu musíme nejdříve sejmut patice s přívodními kabely. Při výměně žárovky sejmem nejdříve víčko (stlačením a pootočením doleva) a žárovku vyjmeme.

(Přehled používaných žárovek viz str. 51.)

V předních směrových světlometech uvolníme žárovku pootočením objímky se svorkovnicí doleva. Žárovku vyjmeme z objímky stlačením a otočením doleva.

Žárovky v zadních skupinových světlometech vyměníme po odmontování krycích vík v zadní části motorového prostoru. Postup při provádění výměny žárovek je shodný s výměnou žárovek v předních směrových světlometech.

Případnou výměnu žárovek v některém z přístrojů provedeme po odmontování krytu panelu přístrojů.



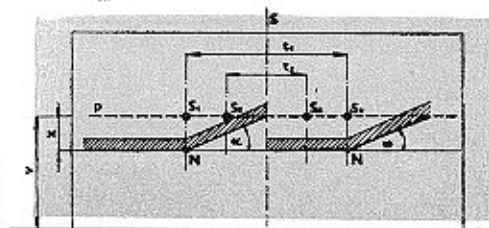
Obrázek 54.

SERIZOVÁNÍ SVETLOMETU (obr. 55, 56, 57)

Hlavní a přídatné světlo lze seřadit dvěma šrouby označenými šipkami (obr. 55), docílíme jimi potřebné sklopení i natočení optické vložky. Nejlépe je možno seřadit světlo za tmy (každý světlo zvlášť).

Seřizovací hodnoty tlumených světél jsou uvedeny na obr. 56, 57.

Obrázek 56.



- v - výška středů světlometů nad vozovkou
- s - vodorovná osa souměrnosti světla
- t₁ - vzdálenost středů světlometů tlumených i dálkových
- t₂ - vzdálenost středů světlometů dálkových (přídavných)
- x - hodnota pro seřazení (10-16 cm)
- p - plínka ve výšce středů světlometů nad vozovkou
- α - úhel odklonu hranice světlo-tma (15°)
- N - body odklonu hranice světlo-tma
- S₁, S₂ - středů světlometů tlumených
- S₃, S₄ - středů světlometů dálkových

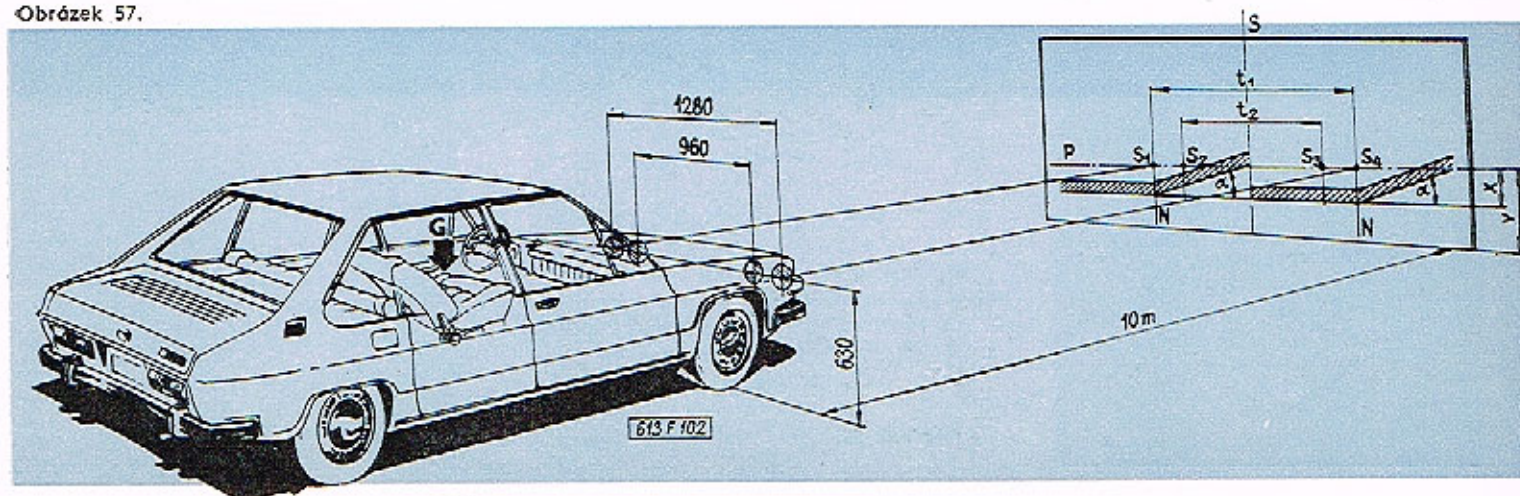
613F 044

Obrázek 55.

SEŘIZOVÁNÍ PŘÍDAVNÝCH DÁL- KOVÝCH SVĚTLOMETŮ

Přídavné dálkové světlomety seřídíme tak, aby byly středy světelných kuželů přesně na středech značek na stěně (S2, S3). Seřizuje se každý světlomet zvlášť.

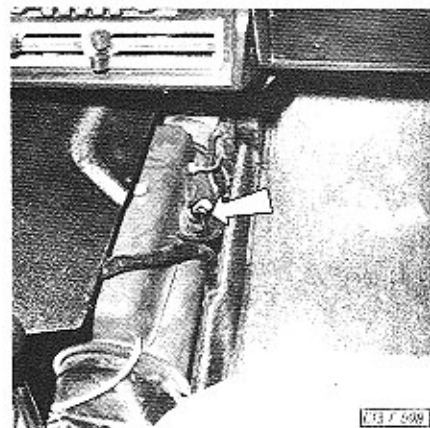
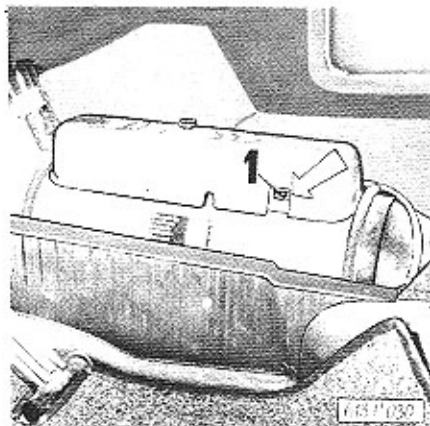
Obrázek 57.



TOPENÍ (obr. 58, 59)

Během topné sezóny provádíme vždy jednou měsíčně (podle provozu) demontáž a vyčištění jiskrové svíčky (obr. 58, 59) a seřídíme vzdálenost elektrod na svíčke na 2,5 mm. Před začátkem topné sezóny provádíme:

1. Demontáž, vyčištění a kontrolu funkce žhavicí svíčky (event. její výměnu).
2. Seřízení vzdálenosti elektrod (2,5 mm).
3. Vyčištění trysky paliva včetně sítka před tryskou.
4. Demontáž a vyčištění čističe paliva.
5. Odvzdušnění celé palivové soustavy topení.
Provádíme při topení s odpojenými svíčkami a odšroubovanou přívodní tryskou paliva u trysky. Palivo necháme vytékat do nádoby tak dlouho, až přestanou unikat vzduchové bublinky.
6. Kontrola těsnosti rozvodu vzduchu a vývodu spalin.



Obrázek 58.

7. Kontrola těsnosti přívodu paliva.
8. Dotazování všech spojů elektrických kabelů na svorkovnicích a součástech topení.
Příležitostně kontrolujeme sací trubku a výfuk, zejména při provozu ve sněhových podmínkách. V případě zanesení je vyčistíme.

POJISTNÝ TERMOSPINAČ (obr. 58)

Pojistný termospínač přeruší přívod proudu k zařízení tehdy, nedojde-li do 3 minut k zapálení topení (vadnou žhavicí svíčkou, nebo nedostatkem paliva).

Zapínáme jej znovu teprve po odstranění závady mechanickým tlačítkem (obr. 5 8 poz. 1), které po zchlazení termospínače přesune me vpravo.

Obrázek 59.

EVIDENČNÍ ČÍSLA VOZIDLA

EVIDENČNÍ ČÍSLA VOZIDLA (obr. 60, 61, 62)

Výrobní a typová čísla jsou důležitá pro objednávky náhradních sou-

částí, pro ověření totožnosti automobilu a při reklamacích.

V zavazadlovém prostoru jsou výrobní štítky karosérie a vozidla (obr.

60, 61). Výrobní štítek motoru je umístěn na horní části ventilátoru (obr. 62).

Obrázek 60.



Obrázek 61.

Tatra		NÁRODNÍ PODNIK KOPŘIVNICE	
TYP	T 613	VÝROBNÍ ČÍSLO	-00020-
ROK VÝROBY	3/74	ČÍSLO MOTORU	-00036-
VLASTNÍ HMOTNOST kg	1670	OBJEM VALCU cm ³	3 495
UŽITČNÝ NÁKLAD kg	470	CELKOVÁ HMOTNOST VOZIDLA kg	2140
DOVOLENÉ TLAKOVÉ SILY NAPRAV	P 920 Z 1220		
STUPEŇ ODRUŠENÍ	zvážení II, b	UKOSTŘENÍ POL	-

Obrázek 62.



TECHNICKÉ ÚDAJE PLÁN MAZÁNÍ A ÚDRŽBY VOZIDLA

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Typ motoru	T 613
Druh motoru	pístový, benzinový, karburátorový
Uspořádání válců	samostatné válce ve dvou řadách do „V“ v úhlu 90°
Chlazení	vzduchem, axiálním ventilátorem
Počet válců	8
Vrtní válců/zdvih pístu	85/77 mm
Zdvihový objem válců	3 495 cm ³
Kompresní poměr	1:9,2
Max. hodnota jmenovitého výkonu motoru	122 kW = 50% (asi 165 k = 50%) při 5200 ot. min ⁻¹
Točivý moment	265 Nm = 50% (asi 27 kpm = 50%) při 2500 - 3000 ot. min ⁻¹
Největší přípustné otáčky	5600 ot. min ⁻¹
Volnoběžné otáčky	850 ot. min ⁻¹ ± 10%
Druh rozvodu	4 OHC
Mazání motoru	tlakové, běžné, zubovým čerpadlem
Válcové ventilů studeného motoru	
- sací	0,10 mm
- výfukové	0,10 mm
Základní nastavení předstihu	10° před HÚ
Kontrola předstihu pomocí stroboskopu při nastavených otáčkách motoru:	
1000 ot. min ⁻¹	10° před HÚ
3000 ot. min ⁻¹	28° před HÚ

Karburátory	dva dvojitě, spádové JIKOV 32 - 34 DDSR s postupným otevíráním klapků
Palivové čerpadlo	membránové, s možností ručního dočerpání paliva

SPOJKA

Druh	třecí, jednokotoučová, suchá
Ovládání	pedálem s kapalinovým přenosem síly
Volný chod pedálu spojky	max. 30 mm - min. 10 mm

PŘEVODOVKA

Druh	převody s čelnými ozubenými koly, se šikmým ozubením ve stálém záběru, má čtyři rychlostní stupně pro jízdu vpřed a zpětný chod
----------------	---

ROZVODOVKA

Stálý převodový poměr v rozvodovce	3,909
--	-------

ZADNÍ NÁPRAVA

Druh	nezávislá vidlicová vlečená ramena se šikmou osou kývání
Pérování	vlnutými (spirálovými) pružinami s přidavnými pryžovými pružinami

PŘEDNÍ NÁPRAVA

Druh	nezávislé zavěšení „Mc Pherson“ s výměnnými tlumičovými vložkami
Pérování	vlnutými (spirálovými) pružinami, s přidavnými pryžovými pružinami

TECHNICKÉ ÚDAJE

Odklon kola	0°±30'
Přiklon čepu	9°30'±30'
Záklon čepu	0°30'±30'
Sbíhavost kol přední nápravy	2 - 3 mm
Sbíhavost kol zadní nápravy	0 - 1 mm

Uvedené hodnoty platí při celkové hmotnosti automobilu (výšce spodní hrany karosérie nad vozovkou 180 mm), při tlaku v pneumatikách pro celkovou hmotnost.

ŘÍZENÍ

Druh	přímé, hřebenové se šikmými zuby (s pastorkem a ozubenou tyčí)
Převodový poměr	1 : 19,2
Počet otáček pro dosažení plného rejdu	4,25

KOLA A PNEUMATIKY

Druh kol	disková
Rozměr ráfků	6J 14
Rozměr pneumatik	nizkoprofilové, radiální 215/70HR - 14 OR 6
Duše	Barum PR 70 HR 14/205 HR 14
Předepsaný tlak v pneumatikách do rychlosti 160 km/h	hmotnost pohotovostní - celková
Přední náprava	140 kPa (1,4 kp/cm²) - 170 kPa (1,7 kp/cm²)
Zadní náprava	200 kPa (2,0 kp/cm²) - 230 kPa (2,3 kp/cm²)

Při zvýšení rychlosti o každých 10 km/h nad 160 km/h se zvyšuje huštění o 10 kPa (0,1 kp/cm²)

BRZDY

Pravozní brzda	dvoukruhová, kapalinová s posilovačem
Parkovací brzda	mechanická, působí na zadní kola, ovládaná pákou mezi předními sedadly
Druh brzdového obložení	FERODO 2430 F

KAROSÉRIE

Druh	samonosná, čtyřdveřová (sedan)
Počet sedadel	5
Velikost zavazadlového prostoru	430 l

ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ

Napětí elektrických spotřebičů	12 V
Uzemnění	pól záporný
Odrůšené automobilu	zvláštní (II. b stupeň) podle ČSN 34 2875
Akumulátory	2x6 V - 75 Ah
Zapalování	bezkontaktní kondenzátorová zapalovací souprava Pal-Magneton
Zapalovací cívka	Pal-Magneton (443 212 212 000)
Rozdělovač	Pal-Magneton (443 213 208 720)
Elektronický spínač	Pal-Magneton (443 213 228 010)

TECHNICKÉ ÚDAJE

Pořadí zapalování	1-3-6-2-7-8-4-5
Zapalovací svíčky	BOSCH W 200 T 30 PAL 14 L 8T
Alternátor	Pal-Magneton 14 V - 55 A (770 W) (443 113 516 150)
Regulační relé	Pal-Magneton (443 116 419 05)
Spouštěč	pravotočivý s výsuvným pastorkem - 12 V, 1,32 kW
Topení	dvě, regulační
Výkon topení	2x3,8 ± 0,3 kW (3267 ± 258 kcal.hod ⁻¹) při vstupní teplotě vytápěného vzduchu 20 °C ± 5%

POUŽIVANÝ DRUH PALIVA

Automobilový benzin . . .	BA - 96 Super
---------------------------	---------------

MNOŽSTVÍ NÁPLNÍ OLEJE A MAZIV

Motor	9,5 l oleje
Převodovka	2 l oleje
Rozvodovka zadní nápravy .	1 l oleje
Ovládací okruh brzdy a spojky	0,8 l brzdové kapaliny
Řízení	0,2 kg mazacího tuku
Náboje kol - přední	2x0,15 kg mazacího tuku
zadní . .	2x0,15 kg mazacího tuku
Palivová nádrž	2x36 l

DRUHY OLEJŮ A MAZIV

Motor	Super Mogul SAE 20W - 50
Převodovka	OA-PP90
Rozvodovka zadní nápravy .	OA-PP90 H
Ovládací okruh brzdy a spojky	SYNTHOL HD 190 klasifikace SAE-R3

PŘEHLED POUŽÍVANÝCH ŽÁROVEK

Zařízení	Žárovka, jmenovité napětí 12 V	
	Příkon	Patice
Hlavní světlomety		
- dálková a tlumená světla	45/40 W	P 45 t
- obrysová světla	4 W	Ba 9s
Přední směrové svítily	21 W	Ba 15s/19
Střední světlomety (dálkové)	55 W	PK 22s1)
Zadní skupinové svítily		
- směrová světla	21 W	Ba 15s/19
- obrysová světla	5 W	Ba 15s/19
- brzdová světla	21 W	Ba 15s/19
- zpětná světla	21 W	Ba 15s/19
Osvětlení SPZ	5 W	Ba 15s/19
Osvětlení vnitřku vozu		
- stropní světlo	5 W	SV 8,5 ²⁾
- boční světlo	5 W	SV 8,5
Osvětlení přístrojů, kontrolní svítily	2 W	Ba 9s
Dveřové svítily	4 W	Ba 9s
Osvětlení		
- zavazadlového prostoru	5 W	SV 8,5
- motorového prostoru	5 W	SV 8,5
- pedálů	5 W	SV 8,5

1) Halogenová žárovka H3

2) Sufitová žárovka (SV 8,5)

PLÁN MAZÁNÍ A ÚDRŽBY VOZIDLA

Výčet úkonů	Lhůta provedení
1. Kontrola hladiny oleje v motoru	denně
2. Kontrola napnutí řemenů ventilátoru	denně
3. Kontrola hladiny brzdové kapaliny	denně
4. Kontrola tlaku v pneumatikách	denně
5. Kontrola hladiny elektrolytu - léto - zima	2x měsíčně 1x měsíčně
6. Kontrola eventuálně seřízení jiskrových svíček topení	1x měsíčně po dobu topné sezóny
7. Úplná kontrola topných agregátů	1x ročně před topnou sezónou
8. Vyčištění síta na přední kapotě	1x ročně před topnou sezónou
9. Výměna brzdové kapaliny	1x za 1,5 roku
10. Výměna zapalovacích svíček	každých 15 000 km
11. Výměna řemenů rozvodu	každých 70 000 km
12. Výměna řemenů ventilátorů	každých 70 000 km (nebo podle potřeby)

PLÁN MAZÁNÍ A ÚDRŽBY VOZIDLA

Výčet úkonů	Po ujetých km x 1000								
	0,5	5	10	20	30	40	50	60	
13. Výměna oleje v motoru	○	○	○	○	○	○	○	○	dále každých 10 000 km
14. Výměna vložky čističe oleje		○		○		○		○	dále každých 20 000 km
15. Výměna oleje v převodovce	○	○			○			○	dále každých 30 000 km
16. Výměna oleje v rozvodovce	○	○	○	○	○	○	○	○	dále každých 10 000 km
17. Vyčištění vložky čističe vzduchu			○	○		○	○		dále každých 10 000 km
18. Výměna vložky čističe vzduchu					○			○	dále každých 30 000 km
19. Vyčištění odkalovače paliva			○	○	○	○	○	○	dále každých 10 000 km
20. Kontrola eventuálně seřízení ventilových vůlí		○			○			○	dále každých 30 000 km
21. Kontrola eventuálně seřízení vůle spojky		○			○			○	dále každých 30 000 km
22. Kontrola eventuálně seřízení geometrie náprav		○			○			○	dále každých 30 000 km
23. Kontrola vyvážení a záměna kol			○	○	○	○	○	○	dále každých 10 000 km
24. Kontrola těsnosti manžet kul, kloubů a kloub, hřídelů			○	○	○	○	○	○	dále každých 10 000 km
25. Kontrola opotřebení brzd. obložení (min. 3 mm)		○	○	○	○	○	○	○	dále každých 10 000 km
26. Kontrola těsnosti brzdové soustavy a stavu brzdových hadic		○	○	○	○	○	○	○	dále každých 10 000 km
27. Kontrola funkce ruční brzdy		○			○			○	dále každých 30 000 km
28. Kontrola těsnosti a vůlí nábojů kol přední a zadní nápravy, eventuálně seřízení		○			○			○	dále každých 30 000 km
29. Kontrola oleje v převodovce (kromě výměn)			○	○		○	○		dále každých 10 000 km
30. Kontrola napnutí rozvod. řemenů a vyčištění drážek rozvodových kol					○			○	čistění po 30 000 km

PLÁN MAZÁNÍ A ÚDRŽBY VOZIDLA

Výčet úkonů	Po ujetých km x 1000								
	0,5	5	10	20	30	40	50	60	
31. Vyčištění síta sacího koše čerp. motoru									○ dále každých 60 000 km
32. Promazání táhel a čepů avl. karburátorů					○				○ dále každých 30 000 km
33. Seřízení volnoběžných otáček motoru		○			○				○ dále každých 30 000 km
34. Promazání rozdělovače					○				○ dále každých 30 000 km
35. Kontrola ev. seřízení světlometů (o při nové žárovce)					○				○ dále každých 30 000 km
36. Kontrola alternátoru na stavu									○ dále každých 60 000 km
37. Kontrola spouštěče na stavu									○ dále každých 60 000 km
38. Kontrola ev. seřízení a promazání uzávěrů a zámků dveří a kapot					○				○ dále každých 30 000 km
39. Kontrola a promazání mechanismu náhradního kola					○				○ dále každých 30 000 km
40. Dotazení šroubů a matic dílů karosérie (závěsy, uzávěry)					○				○ dále každých 30 000 km
41. Promazání závěsů dveří, kapot a víka náhradního kola				○		○			○ dále každých 20 000 km
42. Nátěr těsnění dveří a kapot glycerinem				○		○			○ dále každých 20 000 km

POROVNÁVACÍ TABULKA ZAHRANIČNÍCH MAZIV

	Národní podnik BENZINA	Podobný zahraniční standart firem						Viskozita SAE	API - SERVICE
		SHELL	MOBIL	BP	ESSO	CASTROL	AGIP		
Motor	Super MO- GUL-SAE 20W-50	Super motor CK „100“20W/ 40	Mobiloil Super	VISCO - STATIC LONGLIFE	EXTRA MOTOROIL 20W/40	CASTROL GTx	SUPERMO- TOR OIL MULTI/ GRADE 20W/50	20W/50	ML, MM, MS
Převodovka	OA PP 90	Spirax 90 EP	MOBILUBE GX 90	GEAR OIL SAE 90 EP	GEAR OIL GP 90	HYPOY 90 EP	ROTRA HY- POID SAE 90	90	
Rozvodovka zadní ná- pravy	OA PP 90 H	Spirax 90 EP	MOBILUBE GX 90	GEAR OIL SAE 90 EP	GEAR OIL GP 90	HYPOY 90 EP	ROTRA MP SAE 90	90	
Spojkové ložisko		Retinax A	MOBIL - GREASE MP	ENER - GREASE L2	ESSO MULTIPUR- ROSE MP	FTZ CASTROL- EASE LM	AGIP F 1 GREASE 30	2	
Kloubová hřídele		Retinax AM	MOBIL - GREASE MP	ENER - GREASE L2	ESSO MULTIPUR- ROSE MP	FTZ CASTROL- EASE LM	AGIP F 1 GREASE 30	2	
Náboje kol		Retinax A	MOBIL - GREASE MP	ENER - GREASE L2	ESSO MULTIPUR- ROSE MP	FTZ CASTROL- EASE LM	AGIP F 1 GREASE 30	2	
Řízení		Retinax A	MOBIL - GREASE MP	ENER - GREASE L2	ESSO MULTIPUR- ROSE MP	FTZ CASTROL- EASE LM	AGIP F 1 GREASE 30	2	

Brzdová kapalina	Synthol HD 100	Ate Blanc originál	LOCKHEED HD		Pentozin	super fluid		R 3	
---------------------	-------------------	-----------------------	----------------	--	----------	-------------	--	-----	--

