

# **NÁVOD K OBSLUZE**

# **OSOBNÍHO VOZU**

## **TYPU 75**



**ZÁVODY TATRA, A. SP.**



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

Aktuální nabídka  
[www.veteranservice.cz](http://www.veteranservice.cz)

## O B S A H :

Úvod . . . . .	3
Technická data . . . . .	5
Popis chassis . . . . .	6
Zajíždění . . . . .	13
Jízda vozem . . . . .	14
Mazání . . . . .	18
Seřizování . . . . .	20
Karoserie . . . . .	24
Boschovo světelné a spouštěcí zařízení . . . . .	25
Centrální mazání . . . . .	26
Plán brzdy Lockheed	

## ÚVOD

Vůz Tatra typu 75 je výsledkem 37letých zkušeností naší továrny, jak v konstrukci, tak i v dílenském provedení a tato příručka Vám má sloužiti k tomu, aby Vám vydržel co nejdéle v tak dobrém stavu, jako když po prvé vyjel z dílen. Čím pečlivěji se o něj budete starati, tím lepší a delší službu můžete očekávati od něj. Seznamte se dobře s jednotlivými součástmi vozu a s jejich prací — usnadní Vám to eventuelní odstranění nějaké poruchy.

Jste-li začátečník, uděláte dobře, když s vozem zajedete občas k zástupci — je zatím zkušenější než Vy a mnohdy již podle zvuku pozná potřebu lepšího seřízení motoru a pod. Rád Vám poradí — jeho starost o Vás a o Váš vůz nekončí prodejem!

Zvykněte si alespoň jednou měsíčně a před delšími cestami důkladně prohlédnouti celý vůz: zkusiti, zda jsou všechny šrouby dobře utaženy, zda mají kabely elektrického vedení neporušenou izolaci, podívejte se na lanko ruční brzdy, nezačíná-li se třepit a pod. Pamatujte, že včasná oprava stojí pra-

videlně velmi málo! A je jistě příjemnější věnovat stroji trochu času v garáži, kde můžete práci udělat v klidu a pohodlně, než na silnici, když právě spěcháte.

O provedených pracích si veďte poznámky, nejlépe ve formě tabulky, ze které na první pohled vidíte, co se má v nejbližší době na voze dělat. Předepsané intervaly mezi jednotlivými úkony jsou přirozeně jen přibližné, ale vyplatí se Vám spíše jejich zkrácení než prodloužení.

Nejste-li zkušený mechanik, neprovádějte větší práce sám — zřídili jsme po celé republice hustou síť zástupců a autorizovaných správkáren, kde se Vašemu vozu dostane skutečně řádného a odborného ošetření.

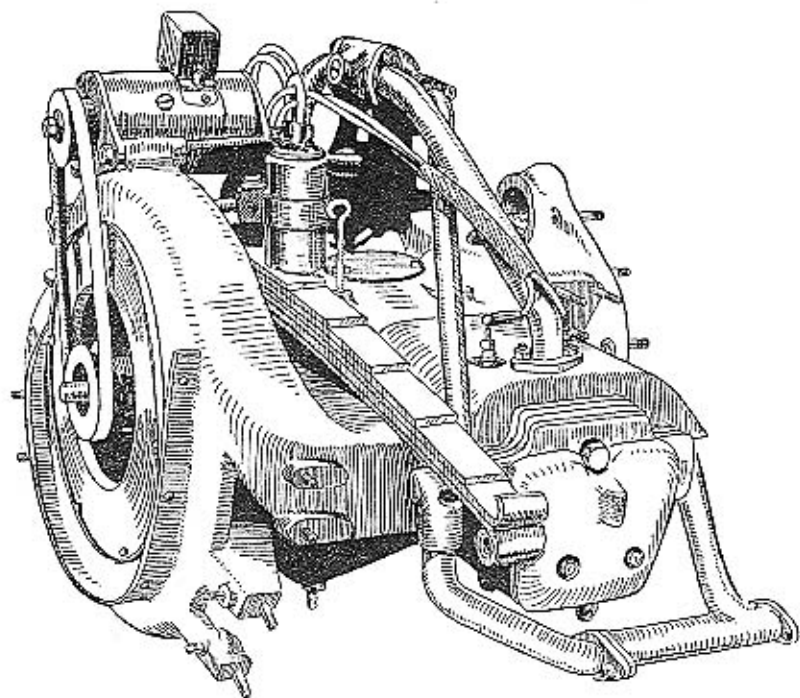
Při koupi náhradních součástí dbejte ve vlastním zájmu na to, aby Vám byly zamontovány jen původní součásti Tatra! Záleží nám přirozeně na tom, abyste byl s naším vozem spokojen a volíme proto vždy jen ten nejspolehlivější materiál, který jsme dokonale vyzkoušeli jak v naší laboratoři, tak i v praxi.

## TECHNICKÁ DATA

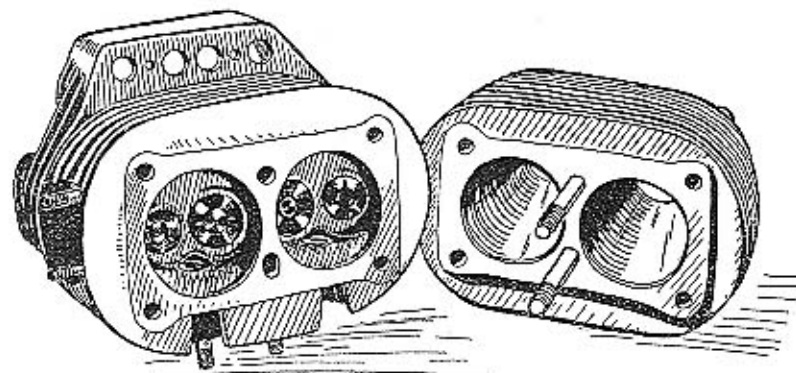
Počet válců . . . . .	4
Vrtání . . . . .	80 mm
Zdvih . . . . .	84 mm
Obsah válců . . . . .	1.69 l
Brzdový výkon při 3200 otáčkách . . . . .	30 ks
Spotřeba liho benz. směsi na 100 km podle zatížení a stavu silnice při jízdách mimo město . . . . .	12—13 l
Spotřeba oleje na 100 km . . . . .	0.1 l
Svíčky: Bosch M 145 nebo Champion C 18	
Převody: 1. rychlost . . . . .	1:4.35
2. » . . . . .	1:2.56
3. » . . . . .	1:1.16
4. » . . . . .	1:1
zpáteční . . . . .	1:5.56
Převod zadní nápravy . . . . .	11:52
Rozvor . . . . .	2700 mm
Rozchod . . . . .	1250 mm
Světlá výška nad zemí . . . . .	210 mm
Váha úplného chassis . . . . .	asi 500 kg
Váha kabrioletu . . . . .	asi 950 kg
Největší dovolené zatížení . . . . .	350 kg
Nejmenší kruh, měřeno na vnějším předním kole . . . . .	11.5 m
Největší hodinová rychlost . . . . .	90 km
Číslo chassis je vyraženo na klikové skříni za horním perem.	
Číslo výrobní je uvnitř karoserie na příčné stěně vlevo dole na kovové destičce.	
Číslo karoserie je na stěžece motorové kapoty.	

## POPIS CHASSIS

Chassis je provedeno podle osvědčené konstrukce Tatra; je tedy střední nosné těleso vozu, na kterém je dvěma příčnými nosníky připevněna karoserie, tvořeno motorem, převodovou skříní, spojovací troubou a skříní zadních polonáprav. Všechna 4 kola mají výkyvné polonápravy. Vedoucí myšlenkou konstruktéra bylo vytvoření vozu, který by i na špatných silnicích dlouho vydržel a vyžadoval co nejméně obsluhy a provozních hmot. Pro dosažení co nejvýhodnějších jízdních vlastností bylo sníženo těžiště vozu, což dalo opět nízkou polohu podlahy a malou celkovou výšku vozu.



Motor je čtyřválcový, čtyřtaktní a chlazený vzduchem. Válce jsou odlity vždy po dvou v bloku z niklové šedé litiny a leží vodorovně proti sobě, přesazeny o 60 mm. Mohutná chladicí žebra a silné stěny válců zaručují dobré a stejnoměrné odvádění tepla a chrání před nepravidelným zborcením při náhlém zahřátí neb ochlazení. Bohatě žebrované hlavy válců jsou odlity ze siluminu a jsou snímatelné; toto provedení účinně podporuje chlazení nejteplejších částí motoru a velmi usnadňuje dekarbonisaci a zabrušování ventilů. Vzduch pro chlazení válců dodává vysokotlaký ventilátor, uložený vpředu na klikovém hřídeli v lité skříní, se dvěma výfukovými otvory. Na tyto otvory se připojují lisované plechové kryty, které účelně rozdělují proud vzduchu na hlavy válců a válce. Horem řízené ventily jsou uspořádány tak, že je vytvořen polokulovitý, tedy



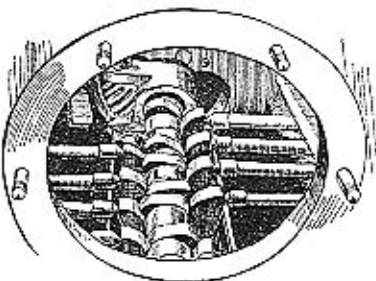
nejhospodárnější spalovací prostor. Ssací ventily jsou uprostřed, výfukové po krajích válcových hlav; ssací kanál pro oba válce jednoho bloku ústí do společné ssací trouby. Vodítka ventilů i zalisovaná ventilová sedla jsou ze speciální bronze.

Ventily jsou řízeny vačkovým hřídelem, uloženým v oleji v klikové skříní, prostřednictvím zdvihacích pák, rozvodových



tyček a ventilových vahadel. Vačkový hřídel je vpředu uložen v komoře olejové pumpy, ve které jsou zároveň ložiska pro šroubové kolo k pohonu rozdělovače.

Vačkový hřídel je poháněn letmo uspořádanými koly, z nichž větší je zhotoveno z bezhlučného materiálu. Po vytažení hřídele k pohonu rozdělovače a vyjmutí rozvodových tyček může být vytažena olejová pumpa i s vačkovým hřídelem, rozvodovými pákami a jejich stěžejkou.

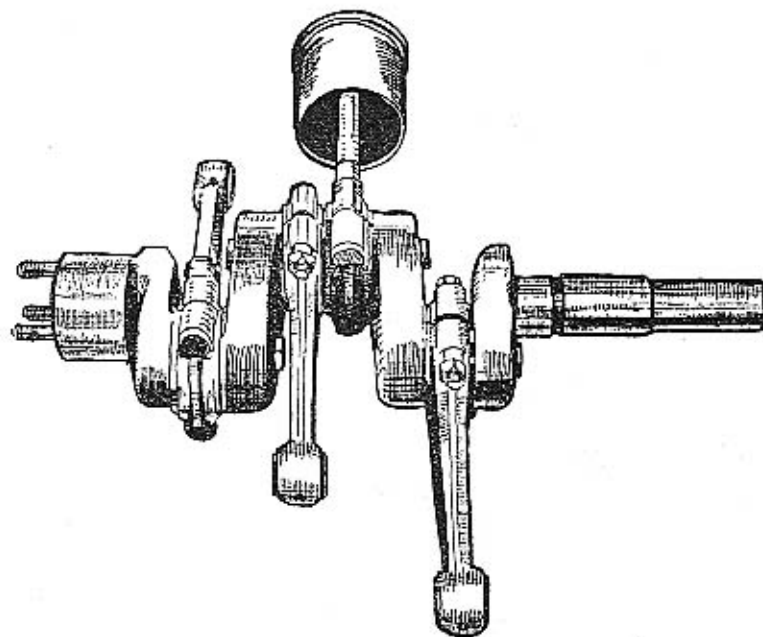


Klikový hřídel je třikrát zalomen, vždy o  $180^\circ$ ; toto trojí zalomení je podmíněno připojením ojníc na klikový hřídel a vylučuje všechny volné síly a momenty, takže se hřídel točí i bez protizávaží zcela klidně. Hřídel je uložen ve dvou kluz-

ných ložiskách; předním, které zároveň zachycuje axiální tlak spojky, je tlačěn olej do provrtaného klikového hřídele a tím do ojničních čepů a zadního ložiska, které je ale mimo to mazáno ještě zvláštním přívodem. Tlak oleje je dán redukčním ventilem. Hřídel je zhotoven z přísadové oceli, ložiskové plochy jsou povrchově kaleny a broušeny.

Zubová pumpa ssaje olej v nejnižším místě motorové skříně skrz síto; pro čištění dá se toto snadno postranním otvorem vyjmouti. Osvětlovací dynamo je poháněno klínovým řemenem od předního konce klikového hřídele. Je upevněno na ventilátorové skřini výkyvně kolem čepu, takže lze napětí řemene snadno regulovati. Rozdělovač se po nařízení správného bodu zážehu pojistí sverací objímkou. Pro seřízení bodu zážehu a ventilů potřebná stupnice je vyražena na setrvačnicku a je viditelná okénkem v horní části klikové skříně. Splynovač je zahříván částí výfukových plynů, které jsou jím vedeny a vytvořením t. zv. „horkého místa“ (hot spot) v ssacím potrubí je

bezpečně zabráněno srážení těžších frakcí paliva. Tím byla docílena nejen úspora pohonné látky, ale také téměř okamžitý plný výkon motoru v zimě, bez zdlouhavého prohřívání. S mo-



torem je konstruktivně spojena přední náprava, tvořená dvěma pružnicemi, drženy ve zvláštních objímkách.

Spojka je suchá, jednodesková; její opěrné ložisko při vypnutí tvoří grafitový kroužek, který nevyžaduje mazání.

Rychlostní skříň má 4 rychlosti vpřed a zpáteční, z toho třetí a čtvrtá mají kola se šikmým ozubením ve stálém záběru, jsou proto obě bezhlučné. Předlokový hřídel je uložen v kuličkových ložiskách, ozubená kola obou nejvyšších rychlostí jsou umístěna těsně u ložisek, což rovněž přispívá k tichému chodu.

Hnací hřídel mezi motorem a rychlostní skříní je uložen v setrvačnicku, v ložisku s pružnými válečky.

Zasouvací tyče jsou ovládány kulovitě uloženou pákou a jsou v koncových polohách zajištěny kuličkami, zatíženými zpruhami. Aby se nemohly posunouti dvě tyče najednou, zasahuje do všech tří tyčí uzavírací koule, která při posunutí jedné tyče zamezuje posunutí obou druhých. Zpětný chod je pojištěn kolíkem v zasouvací páce, který dovolí zasunutí zpětného chodu jen při povytažení páky vzhůru, až je pojistný kolík zdvižen nad náraznou lištu.

Za rychlostní skříní je zvláštní pákou vyřaditelný volnoběh, který dovoluje nejen snadné přepínání bez vypínání spojky, ale též podstatně šetří motor a pohonné látky.

Spojovací hřídel mezi rychlostní skříní a zadní nápravou je k vůli zabránění kritického chvění podepřen uprostřed nosné trouby kuličkovým ložiskem.

Zadní náprava je rozdělena na dvě výkyvné polonápravy, jako u všech vozů Tatra. Skříní kuželových, spirálně ozubených kol a její viko jsou z ocelové litiny a je na ní 4 šrouby připevněna zadní pružnice. Diferenciál je čelní.

Řízení je ozubenou tyčí a pastorkem s automatickým odstraněním vůle, a díky přední nápravě, provedené jako paralelogram, je úplně bez nárazů. Ozubená tyč je uložena nahoře na klikové skříní a tím dobře kryta před nárazy a znečištěním.

K elektrické výstroji vozu patří:

1. elektrický spouštěč s mechanickým zapojováním, 6 V,
2. osvětlovací dynamo, 6 V,
3. bateriový rozdělovač se zapalovací cívkou,
4. 2 reflektory,
5. nepřímé osvětlení přístrojů rozvodné desky,
6. stěrač skla před řidičem,
7. ukazatel směru,

8. elektrická houkačka,
9. svítlna značkové tabulky a „Stop“,
10. stropní lampa za zadními sedadly,
11. dvě čtyřpólová pojistková pouzdra,
12. kontrolní přístroj mazání motoru,
13. baterie, 6 V.

Připojené schema ukazuje vedení kabelů a zapojení pojistek.

Nožní brzda je hydraulická, soustavy Lockheed a působí na všechna 4 kola. Pedál s tlakovým válcem je připevněn na rychlostní skříní; brzdící tekutina je přiváděna z náhradní jímky. Z tlakového válce se tekutina tlačí měděnými trubkami a ohebnými hadicemi do brzdových válců v každém kole, kde působí na dva písty, spojené s brzdovými čelistmi. Protože tlak v celém potrubí je stejný, jsou i tlaky na každou čelist stejné a soustava tak dává ideálně vyrovnané brzdící tlaky.

Ruční brzda působí na zadní kola pomocí drátěného lana.

Benzinová nádrž obsahu asi 55 l je upevněna nad klikovou skříní a přítok do splynovače se děje vlastním spádem. Ve sběrači kalu je zašroubován dvojcestný kohout s šoupátkem s korkovým těsněním, které je možno z řidičova místa zastrčením uzavřít. Po jeho vytažení vytéká benzin do splynovače až na zbytek asi 3 až 4 litrů, který lze spotřebovat až po vytažení protilehlého druhého šoupátka pod motorovou kapotou.



# Veteran

service

Aktuální nabídka  
[www.veteranservice.cz](http://www.veteranservice.cz)



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

Vozy Tatra jsou před předáním zákazníkům sice velmi pečlivě vyzkoušeny, ale zajiždění si musí majitel provádět sám, protože hromadné zajiždění vozů v továrně by značně zvýšilo jejich cenu.

Účel zajiždění spočívá v dokonalém vzájemném přizpůsobení třecích ploch, které se nedá docílit sebe dokonalejším broušením a hlazením v dílnách. Normální zajiždění trvá asi 2000 km a nesmí se při něm překročit rychlost 50 km/hod.; po ujetí této dráhy můžete pozvolna rychlost stupňovati — řekněme na každých ujetých 100 km o 5 km. Doporučujeme přidávat do pohonné látky t. zv. „vrchní mazání“, které značně usnadňuje správné zaběhání třecích ploch pístů. Používání obyčejného mazacího oleje k tomuto účelu je nejen bezúčelné, ale dokonce škodlivé, protože vede k zapékání ventilů.

Také používání pohonných látek asi s 10% obsahem benzolu lze doporučit, protože tlak plynů na písty je klidnější než při čistém benzínu a proto namáhání celého stroje je menší.

Z továrny dostanete motor s „plombou“, která omezuje sice již sama maximální rychlost, ale to neznamena, že nemůžete motor špatným zacházením zadřít. V prvních tisících km záleží velmi mnoho na tom, aby motor nebyl nijak přemáhán: tedy při jízdě do kopce včas zasunouti nižší rychlost! Ukazuje-li tachometr prvních 1000 km, vypusťte olej z motoru, propláchněte asi 2 litry čistého horkého oleje, nechte motor asi 10 minut volně běžet, vypusťte a naplňte potom 5,5 l nového oleje. Při zaběhávání se totiž z troucích ploch uvolňují droboučké kovové třísky, které jsou pro životnost a výkon motoru velmi škodlivé; včasným vypuštěním starého oleje a vypláchnutím všech jeho zbytků je dokonale odstraníte.

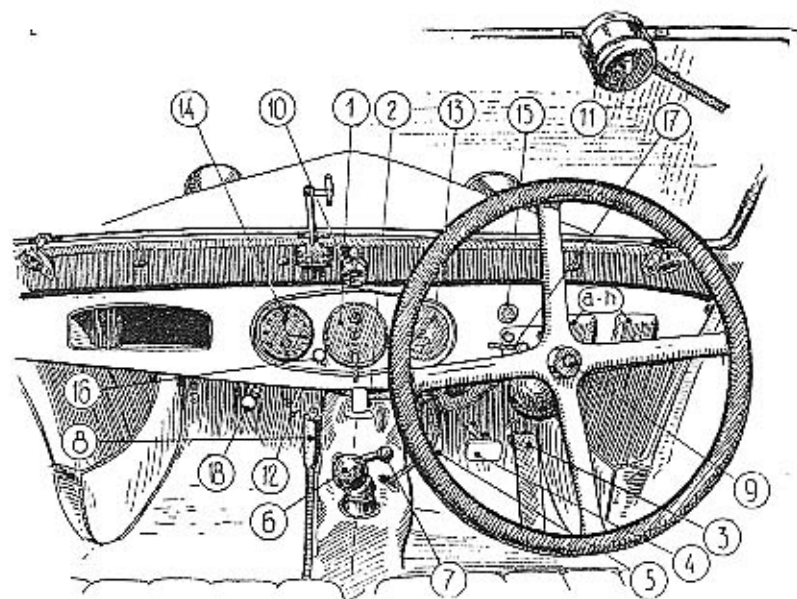
## JÍZDA VOZEM

Přiložený náčrtek ukazuje místo pro řidiče a rozložení jednotlivých přístrojů a zařízení.

1. Rozvodná skříňka s klíčkem pro zapínání zapalování a ostatních spotřebičů, s páčkou pro sklápění dálkových světel a červenou nabíjecí lampičkou. (Jakmile začne dynamo nabíjet baterii, lampička shasne.)
2. Táhl spouštěče.
3. Plynový pedál.
4. Spojkový pedál.
5. Brzdový pedál.
6. Rychlostní páka.
7. Páka volnoběhu (vpravo je volnoběh v činnosti).
8. Páka ruční brzdy.
9. Tlačítko elektrické houkačky.
10. Vypínač ukazatele směru.
11. Vypínač okenního stěrača.
12. Rukojeť benzinového kohoutu (otvírati vytažením).
13. Rychloměr.
14. Osmidenní hodiny.
15. Lampička kontroly mazání.
16. Startovací klapka.
17. Ruční plynová páčka.
18. Pedál centrálního mazání.

a—h: pojistky.

- a) městská světla (pravé i levé),
- b) Bilux světla (pravé i levé),
- c) dálkové světlo pravé,
- d) dálkové světlo levé,
- e) houkačka, stírač a kontrola mazání,
- f) osvětl. přístrojů, „Stop“ a ukazatel směru,



g) vypínač pro spouštěč motoru,

h) světlo značkové tabulky a stropní svítidlo.

Před jízdou je třeba se přesvědčiti, je-li v nádrži dosti benzinu, je-li jeho přítok otevřen a má-li motor předepsané množství oleje. Rychlostní páka se postaví na neutrál (střední poloha) a zasune se vypínací klíček až do krajní zadní polohy, čímž se rozsvítí červená lampička. To značí, že z baterie jde proud do zapalovací cívky. Pravou nohou dáte asi  $\frac{1}{3}$  plynu a levou sešlápnete spojku, aby startér nemusel zbytečně točit předlohovým hřídelem a zatáhnete za řemen spouštěče. Ten nejprve přivede pastorek spouštěče do záběru s ozubeným věncem setrvačníku a pak teprve zapne proud startéru a motor naskočí. Při chladném počasí se současně zatáhne za spouštěcí knoflík, který zavře spouštěcí klapku na splynovači a motor





## MAZÁNÍ

Správné mazání stroje je snad nejdůležitější podmínkou jeho trvanlivosti a za péči v tomto ohledu se dovede stroj dobře odměnit.

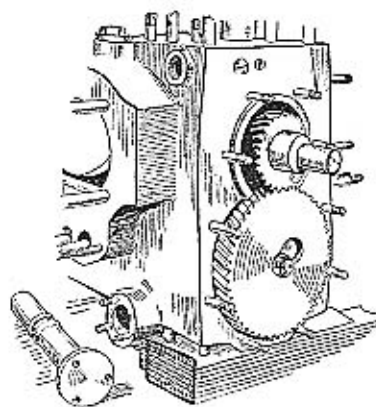
Přirozeně nejdůležitější je mazání motoru. Před každou jízdou je třeba se přesvědčit, je-li v klikové skříni dosti oleje. Měření provádí se na stojícím motoru pomocí měřicí tyčky, která se nejprve řádně čistým hadrem otře a znovu ponoří. Jedině tak lze zjistit správnou hladinu oleje. Olej nesmí nikdy klesnouti pod dosah měřicí tyčky; sahá-li nad horní kraj spilované části, je nebezpečí, že bude motor kouřit a předčasně se zakarbonuje. Po doplnění nebo výměně oleje je nutno chvíli počkat s měřením, až se hladina hustého oleje vyrovná. Zátka otvoru pro plnění je nahoře na klikové skříni; pro pohodlné plnění je mezi nářadím nálevka s vloženým sítím. Přidávání koloidálního grafitu prvotřídní značky můžeme doporučit.

Správnou činnost mazání při pracujícím motoru ukazuje zelená lampička na přístrojové desce; při jejím zhasnutí je bezpodmínečně nutno ihned zastavit motor, neboť hrozí nebezpečí, že se pro nedostatek oleje roztaví a vylije bílý kov ojničních ložisek, což může způsobit těžké a nákladné poškození motoru.

Spotřeba oleje je velmi malá, přes to se má ale všechen olej v létě asi po 2000 km, v zimě po 1000 km vypustiti, sítu vyčistiti a nalíti čistý. Mnoho záleží také na délce trati najednou projížděných: vůz, který dělá mnoho krátkých cest (na př. po městě) a vlastně nikdy se pořádně nezahřeje, potřebuje výměnu oleje dříve než vůz, dělající nepřetržité stakilometrové cesty. Tento rozdíl v používání vozu má také značný vliv na trvanlivost válců a pístů. V poměrně chladném motoru se sráží těžší frakce benzínu na stěnách válců a rozředí olejovou vrstvu na jejich povrchu, čímž vydatnost mazání značně trpí.

Při nastalém chladném počasí se letní olej nahradí řidším olejem zimním. Teplota, při které se to má stát, závisí od druhu použitého oleje a nemůžeme ji proto udati.

Motorová skříň pojme asi 5,5 l oleje, převodová skříň asi 2 l hustého oleje. Při dodání vozu jsou obě skříně řádně naplněny.



Asi po 5000 km je třeba zjistit otevřením víka na levé straně rychlostní skříně, zda jsou ložiska předlohového hřídele do poloviny potopena; nejsou-li, je nutno olej doplnit.

Je důležité, aby pastorek spouštěče a šroubové vřeteno, na němž sedí, byly často mazány.

Skříň zadní nápravy pojme asi 2 l hustého oleje, obsluhuje se stejně se skříní převodovou a její náplň vydrží pravidelně

stejně dlouho. Její plnicí otvor je přístupný po odklopení zadního opěradla a sejmutí koženého krytu. Mimo to je vzadu malá šroubovací zátka, kterou při plnění přebytečný olej přetéká. Hladina oleje nemá ale nikdy klesnouti pod tento otvor, protože jinak není menší kuželové kolo dostatečně mazáno.

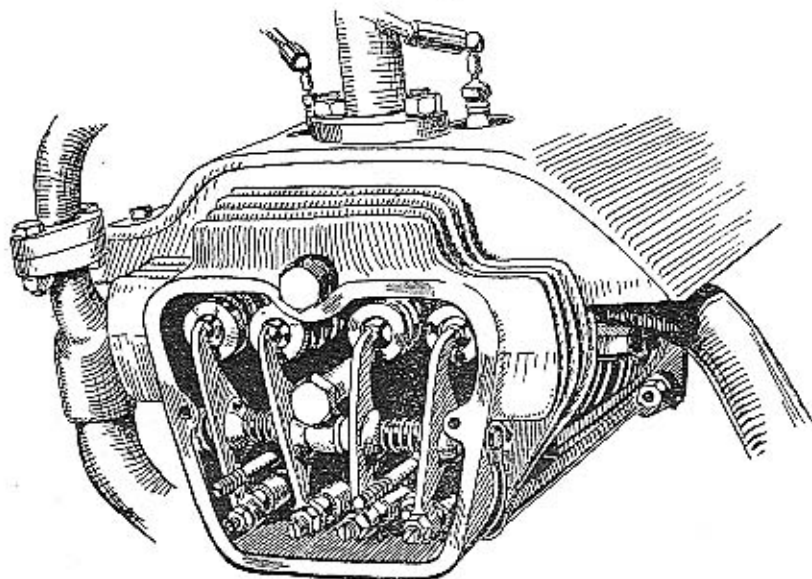
Pro mazání ozubené tyče řízení postačí, nanese-li se občas trochu oleje na vyčnívající vodící plochy.

Centrální mazání chassis velmi ulehčuje řádnou obsluhu všech čepů. Na příčné stěně vlevo před řidičem (pod kapotou) je umístěna olejová nádrž a pumpa, která se stisknutím nožního pedálu každých 100 km uvede v činnost a hned zase pustí. Tím se přivede olej do několika rozdělovačů a odtud k jednotlivým mazaným místům. Množství přiváděného oleje se řídí velikostí příslušných vzdušných komor, které jsou v rozdělovačích zašroubovány. Tímto způsobem jsou mazány: ložiska svislých

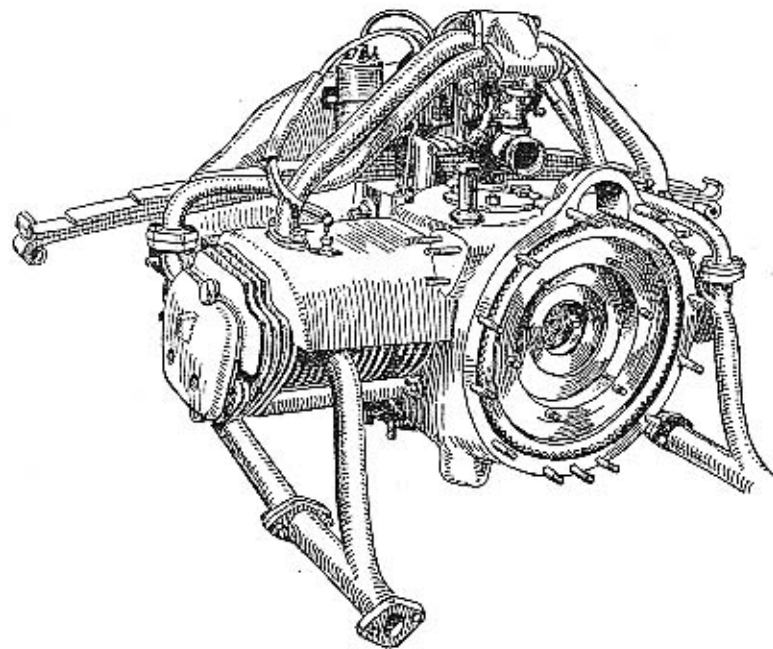
otočných čepů předních kol, čepy předních i zadních per, kulové klouby táhel řízení, čepy pedálů (spojkového i brzdového), pastorek řízení, střední ložisko kardanového hřídele i ložisko v zadním brzdovém nosiči.

## SEŘIZOVÁNÍ

Vůle mezi vahadlem a ssacím ventilem má být 0.15 mm, u výfukového ventilu 0.2 mm, oboje měřeno na studeném motoru. Při zahřátí se tyto vůle samočinně zmenší. Dodržení předepsaných měř je důležité: malé vůle mohou způsobiti nedosedání ventilů a jejich vypálení, event. též střílení do karburátoru, velké vůle mají za následek hlučný chod motoru a vytloukání ventilových sedel. K seřizování slouží stavěcí šroub na ventilovém vahadle, který se opírá kulovou hlavou o kulo-



vou pánev rozvodových tyček. Je opatřen zářezem a otáčí se jím dle potřeby po uvolnění pojistné matice. Před sejmutím krytu vahadel postavte pod hlavu válců nějakou nádobu, protože uvnitř komory je nashromážděno asi  $\frac{1}{4}$  l oleje, který by jinak vytekl na podlahu garáže. Ssací ventil se má otevírat



8—10° za horním mrtvým bodem a na tuto míru jsou v továrně seřizena ozubená rozvodová kola. Příslušná stupnice je vyražena na setrvačnicku. Poloha 0° odpovídá mrtvému bodu 1. válce. Válce jsou číslovány, při pohledu zpředu, od pravého předního proti otáčení hodinových ručiček, čemuž též odpovídá postup zapalování.

Základní postavení předzápalu je 4 až 6°. Palec rozdělovače se otáčí při pohledu shora ve směru hodinových ručiček.



Redukční ventil mazání je seřízen v továrně a nedoporučujeme samovolné provádění změn.

Řemen osvětlovacího dynama má být tak napjat, aby bylo možno obě části řemene uprostřed mezi řemeničkami stlačit dvěma prsty asi na vzdálenost 3 cm. Je-li řemen volnější, dá se napnutí otáčením šroubové rozporý.

Mezi vysouvacím a grafitovým kroužkem spojky má být vůle asi 1.5 mm, seřizuje se prodlužováním nebo zkracováním závitem opatřené tlačné tyče, vložené mezi spojkový pedál a vidlici, nesoucí grafitový kroužek.

Superbalonové pneumatiky velikosti  $150 \times 40$  nebo  $5.75 \times 16$  se hustí napřed na 1.2 atm. a vzadu na 1.4 atm. Je dobře mít také rezervní pneumatiky stále nahuštěny — odpadne tím kus práce při výměně kola. Pneumatiky dohustujeme nejméně jednou za 14 dní, starší ještě častěji. Přední kola se sbíhají kupředu asi o 3 mm, t. j. vzdálenost ráfků je v předu o 3 mm menší než vzadu.

Matice šroubů předních i zadních per, nosníku karoserie a disků kol třeba časem dotáhnouti, zvláště při prvním tisíci km. Šrouby horního předního pera jsou přístupné po sejmutí řemene dynama a jeho zdvižení.

K doplnění obsahu rezervní nádrže hydraulické brzdy smí být použito výhradně brzdící tekutiny ATE, a má se dolévatí tolik, až sahá asi 3 cm pod závěrný šroub. Po každé demontáži je třeba odvzdušnití potrubí. Odvzdušňovací šrouby jsou v brzdových válcích kol a v rozdělovači pro zadní nápravu. Uvolní se šroub s jehlovým ventilem, nasadí odvzdušňovací trubka, jejíž konec se ponoří do nádoby s brzdící tekutinou. Pedálem se pumpuje tak dlouho, až z trubičky přestanou ucházeti bublinky. Pedál se má vrátit do původní polohy sice samočinně, ale zcela zvolna. Neúčinkuje-li nožní brzda (má-li pedál mrtvý chod), je to znamení, že do potrubí vniknul vzduch a musí se odvzdušnit.

Lanko ruční brzdy se dotahuje na koncích u brzdových bubnů. Povolí se na jedné straně o několik závitů matice, šroub se poklepáním uvolní a lanko se o potřebný kousek vytáhne. Pak se zase matice řádně přitáhne. Po seřízení se přesvědčte, že se v odbrzděné poloze dají kola volně otáčet.

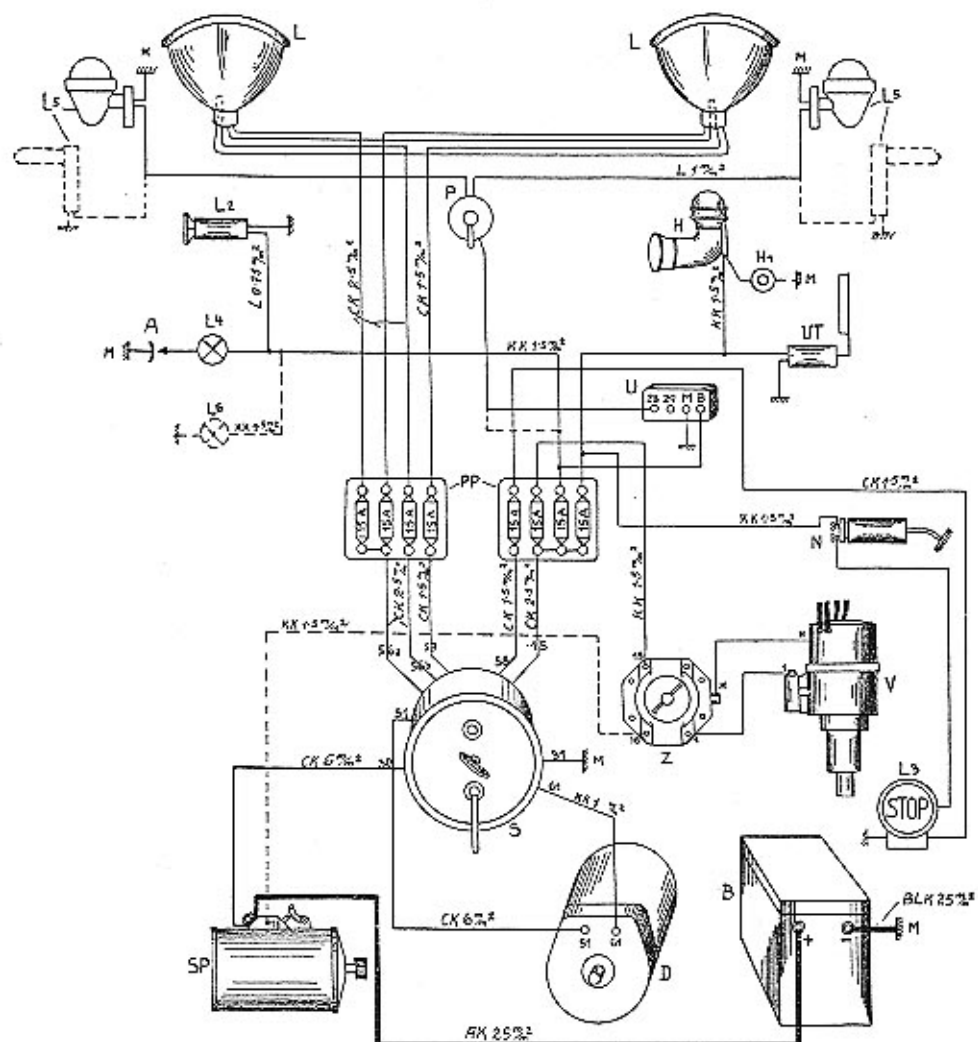
Pro obsluhu elektrického zařízení, baterie a splynovače jsou přiloženy zvláštní předpisy.

Pro udržení vysokého lesku stříkací metodou lakované karoserie je třeba odstraňovat prach a bláto jen nepříliš prudkým proudem vody. Nejprve se ostříkají spodky blatníků a kola, pak ostatní karoserie. Na to se celý vůz omyje kůží nebo houbou za současného bohatého splachování a vyždímanou kůží nebo hubou osuší. Lehkými tahy suchou jelenicí nebo flanelem se pak karoserie vyleští. Občasné vyleštění vozu pomocí speciálních leštících vodiček je dobré, ale je nutno býti velmi opatrným při jejich výběru, aby lakování při delším používání nepoškodily. Také skvrny od dehtu a pod. se jimi dají pravidelně odstraniti.

Kožené polštářování se čistí jen otřením flanelem; je-li již značně pošpiněné, dá se omýti vlažnou mýdlovou vodou a po osušení se musí vetřítí trošku olivového oleje, aby kůže opět zvláčněla.

Povlak střechy se občas vykartáčuje a upozorňujeme, že střecha se nikdy nesmí skládati mokrá, protože by zpuchřela a srazila se.

## BOSCHOVO SVĚTELNÉ A SPOUŠTĚCÍ ZAŘÍZENÍ 6 V, 4vřlcový vůz, typ 75

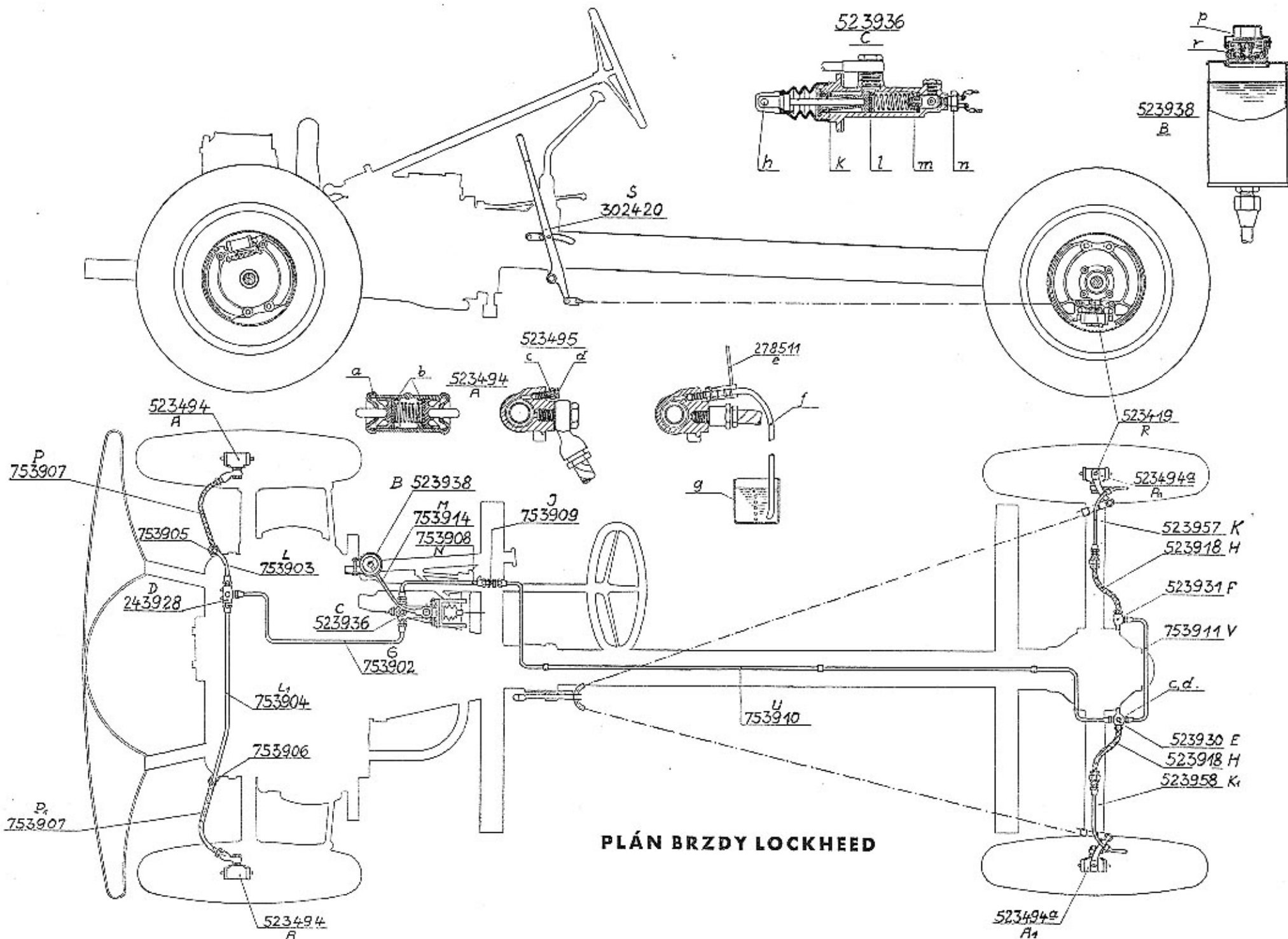


### OZNAČENÍ KABELŮ:

AK měděný kabel pro spouštění  
„AG“  
CK osvětlovací kabel „Asp“  
KK Kabel krátkého spojení  
L měd. šňůra  
BLK kabel bez izolace

B Baterie 6V, 50Ah  
D Dynamo 6V, 15W  
SP Spouštěč 0,6HP  
Z Zapalovací cívka TE<sup>1</sup>  
V Rozdělovač zapalování  
S Rozvodní skříň HA<sup>1</sup>  
PP Pojistkové pouzdro 4pól.  
U Přerušovač pro blikací lampy  
L Reflektor  
L<sub>2</sub> Armaturní lampy

L<sub>3</sub> Číslová lampy komb. stopem  
L<sub>4</sub> Kontr. lampy oleje  
L<sub>5</sub> Ukazovače směru  
A Kontr. přístroj oleje  
N Nožní vypínač pro stop  
H Houkačka  
H<sub>1</sub> Tlačítko pro houkačku  
UT Utěrák  
P Přepínač pro ukazovače  
L<sub>6</sub> Stropní lampy  
M Hmoty



PLÁN BRZDY LOCKHEED



# CENTRÁLNÍ MAZÁNÍ

