

GEBRAUCHSANWEISUNG
DES
STROMLINIEN-WAGENS

TATRA

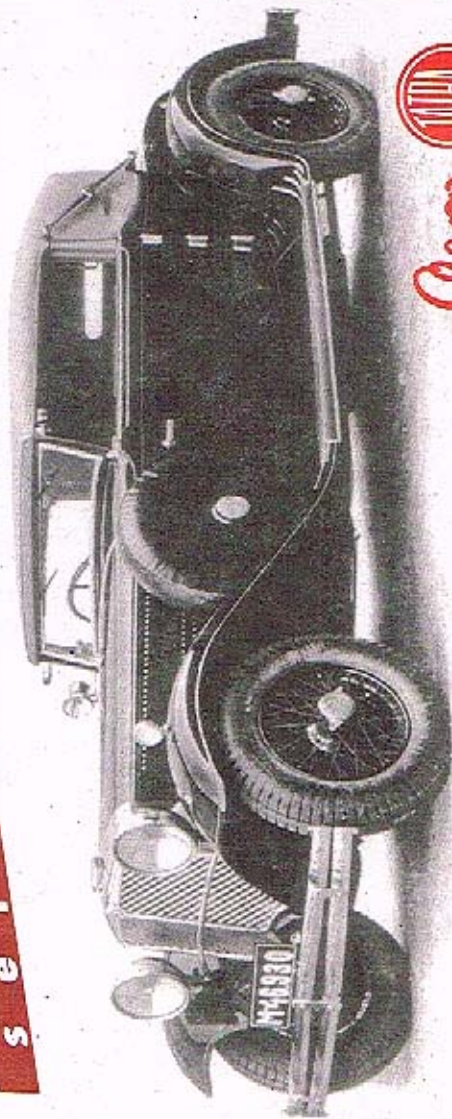
TYPE

87.



Veteran
service

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz



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

DIE RINGHOFFER-TATRA WERKE A. G.

geben Ihnen mit der Type 87 einen Wagen in die Hände, der eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als 160 km/h erreichen kann. Dies war noch vor nicht zu vielen Jahren der Geschwindigkeitsweltrekord für Automobile. Das Fahren im Stromlinien-Heckmotor-Wagen Tatra ist so sicher und flüssig und durch die windschlüpfige Form so glatt und ruhig, daß Ihnen erst ein Blick auf den Tachometer zeigen wird, daß Sie weit schneller fahren als Sie angenommen hatten. Vergessen Sie daher nicht auch bei der ausgezeichneten Straßenlage und den erstklassig eingestellten Bremsen stets darauf bedacht zu sein, einen sehr schnellen Wagen zu lenken, dessen Bremsweg bei der Geschwindigkeit von 160 km/h zweieinhalbmals so lang ist als bei 100 km/h.

Fahren Sie daher vorsichtig und stets mit größter Aufmerksamkeit.

Nachstehende Instruktionen sind sowohl für Fachleute als für Herrenfahrer bestimmt.

Dieses Buch setzt praktische Fahrkenntnisse voraus und dient zum Kennenlernen der Konstruktion unserer neuen Wagentype.

RINGHOFFER-TATRA-WERKE A. G.
PRAG-SMÍCHOV.

Veteran service

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz



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



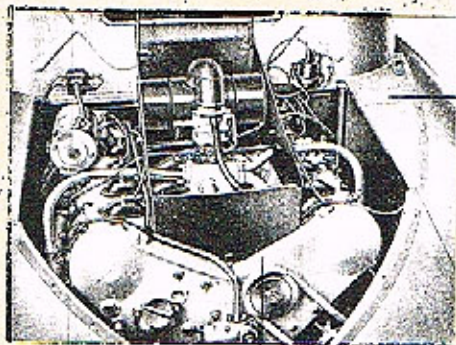
INHALT:

	Seite		Seite
Nummern-Bezeichnung	6	Zündung	33
Garantie	6	ZündEinstellung	35
Verbesserungen, Service	9	Zündkerzen	35
Technische Angaben	10	Brennstoff-System	36
Wagenmaße	10	Brennstoff-Anzeiger	35
Bereitstellung zur Fahrt 12		Brennstoffsieb	36
Starten	12	Anlasser und Beleuchtung 39	
Abstellen des Motors	13	Batterie	39
Einlaufen des neuen Motors	13	Lichtmaschine	39
Vorschläge zur Bedienung	13	Sicherung der Stromkreise	39
Regelmäßige Kontrolle	14	Schaltkasten	40
Behandlung von Karosserie und Wagen	15	Stopplichtscharter	40
Pneumatik	16	Scheinwerfer	40
Wechseln der Räder	16	Ausrichten und Einstellen der Scheinwerfer und des Fernlichtes	41
Aufbewahren des Wagens 18		Starter	41
Schmierung	18	Betätigung des Starters	41
Schmierungstabelle	19	Demontage des Starters	42
Täglich, alle ca 4000 km	19	Kühlungssystem	42
Alle ca 15.000 km	19	Kühlluft und Bergfahrt	43
Zentralschmierung	21	Ölthermometer	43
Ölbehälter für Zentralschmierung	21	Kupplung	43
Wagenbeschreibung	23	Kupplungspedal	43
Allgemeines	23	Hinterachse	44
Antriebsaggregat	24	Nachstellen	44
Motor	24	Gleiche Radverhältnisse	44
Motorschmierungs-system	25	Hinterachs-federn	44
Ölfilter, Spaltfilter	25	Getriebe	45
Motorölpumpe	27	Reinigung des Wechselgetriebes 46	
Kolben und Kolbenringe	27	Vorderachse	46
Kompression	27	Nachstellen der Vorderräder	47
Demontage des Motors	27	Stoßdämpfer	47
Vergaser	33	Lenkung	48
Einstellung	33	Bremsen	50
Luftfilter	33	Hand- und Fußbremse	50
		Lebensdauer	51

Nummern-Bezeichnung.

Die Fabrikations-Nummer des Wagens sowie die Adresse des Herstellers befindet sich unter dem rückwärtigen Verschluss-Deckel auf dem rechten Kotflügel.

Die Nummer des Motors ist auf dem rechten Teil des Kettenkastens gut sichtbar eingeschlagen.



Fabrikations Nr.

Motor-Nummer

Diese Nummern sind wichtig für die Beschaffung von Evidenznummern, Triptyques oder Karnets.

Außerdem ersuchen wir auch um Angabe dieser Nummern bei Bestellung von Ersatzteilen.

Mit Nummern versehen sind ferner alle Ausrüstungsteile, wie Verteiler, Starter, Dynamos, Vergaser usw.

Garantie:

(Für die Dauer der Giltigkeit der Regierungsverordnung vom 12. Juni 1936, Nr. 165, Sammlung der Gesetze und Verordnungen).

Bei dem gelieferten Fahrzeug (auch Chassis), soweit es in normaler Weise benützt wird, haftet die Lieferfirma dem ersten Eigentümer, bzw. Besitzer desselben für die Dauer von neun Monaten vom Tage der Uebernahme des Fahrzeuges (Chassis) für Mängel, welche sich an dem Fahrzeuge nachweisbar infolge mangelhaften Materials oder mangelhafter Arbeit zeigen, jedoch mit dem Vorbehalte, daß alle weiteren Bedingungen erfüllt werden.

Die Haftung beschränkt sich je nach Wahl der Lieferfirma entweder auf die bloße Lieferung von Ersatzteilen, welche ihr sofort nach Feststellung schriftlich als mangelhaft angezeigt wurden, und welche sie nach Erhalt und Ueber-

prüfung als mangelhaft anerkannt hat, oder auf die Reparatur derselben in den Werkstätten der Lieferfirma, oder in denjenigen Reparaturwerkstätten, welche sie zur Durchführung von Garantiearbeiten autorisiert hat.

Die mit der Einlieferung des Fahrzeuges oder des mangelhaften Gegenstandes in die Werkstätten zur Reparatur, sowie die mit dem Transporte der Ersatzteile zur Reparatur verbundenen Auslagen und diejenigen für Verpackung, ferner die Auslagen für die Demontierung und neuerliche Montage der Bestandteile, und für die Entsendung von Monteuren (ihre Reiseauslagen und Arbeitszeit) gehen in keinem Falle zu Lasten der Lieferfirma. Eine Ausnahme bilden lediglich die Auslagen für die eigentliche Demontierung und neuerliche Montage derjenigen Bestandteile, welche unter die Garantie fallen und von der Lieferfirma als mangelhaft anerkannt wurden, insofern diese Arbeiten in den Werkstätten der Lieferfirma oder in denjenigen Reparaturwerkstätten durchgeführt werden, welche diese Firma zur Durchführung von Garantiearbeiten ermächtigt hat, und zwar für die Dauer der ersten drei Monate, beginnend mit dem Tage der Uebernahme des Fahrzeuges. Die Lieferfirma erkennt jedoch keinen Anspruch auf den Ersatz von Schäden welcher Art immer an, welche in direktem oder indirektem Zusammenhange mit dem festgestellten Mangel entstanden sind.

Der Eigentümer bzw. der Besitzer des Fahrzeuges ist gleicherweise in keinem Falle berechtigt, den Kauf des Fahrzeuges zu annullieren oder eine Herabsetzung des Kaufpreises desselben zu verlangen, Ersatzansprüche irgendwelcher Art zu stellen u. ä., und begibt sich ausdrücklich aller angeführten Ansprüche.

Wenn zur Reparatur des Fahrzeuges Monteure außerhalb der Werkstätten der Lieferfirma entsendet werden, so trägt der Eigentümer bzw. Besitzer des Fahrzeuges nicht nur die mit der Entsendung der Monteure und ihrer Arbeit verbundenen Auslagen, sondern auch die ganze Verantwortung für die Schäden, welche an dem Fahrzeug entstanden sind, sowie auch für Schäden, welche den Personen, die darin sitzen und dritten Personen und Sachen zugefügt worden sind.

Von der Garantie sind alle diejenigen Gegenstände ausgeschlossen, welche die Lieferfirma nicht selbst erzeugt, wie z. B.: die elektrische Einrichtung (Anlasser-, Zünd-, Beleuchtungs- und Signalisier-Einrichtungen, Akkumulatoren-Batterien u. dgl.) Meßapparate, Kugellager u. ä.; Federn, Dämpfer, Pneus, Gläser, Lacke u. dgl., weiters Karosserien, insoweit

dieselben nicht von der Lieferfirma hergestellt wurden, sowie in Verlust geratene Gegenstände u. ä. In allen diesen Fällen tritt die Lieferfirma dem Eigentümer, bzw. Besitzer des Fahrzeuges, selbstverständlich ohne jedwede Haftung ihrerseits, die ihr selbst zustehenden Garantieansprüche ab, welche sie selbst ihren Lieferanten gegenüber besitzt.

Die Lieferfirma haftet nicht für die natürliche Abnutzung des Fahrzeuges oder der einzelnen Teile desselben, sowie für Schäden und Beschädigungen, welche durch mangelhafte Sorgfalt in der Behandlung des Fahrzeuges oder durch Vernachlässigung desselben, durch Unerfahrenheit oder eine anderweitige Verminderung der Fähigkeiten des Wagenlenkers, durch Vernachlässigung geringfügiger Schäden, oder durch Ueberlastung des Fahrzeuges entstanden sind, auch wenn letztere keine andauernde ist. Ebensowenig führt die Lieferfirma in der Garantie unentgeltlich die mit der Benutzung des Fahrzeuges verbundenen Instandhaltungsarbeiten durch (z. B. Reinigung des Fahrzeuges und seiner Bestandteile, Einstellung der Bremsen, Ladung der Akkumulatoren, Auswechslung und Auffüllung des Schmier- und Betriebsstoffes u. a.).

Der Anspruch auf Haftung erlischt, wenn das Fahrzeug eine Havarie erlitten hat, wenn Änderungen am Fahrzeug oder Reparaturen an demselben und an einzelnen Teilen desselben außerhalb der Werkstätten der Lieferfirma oder der Werkstätten der Vertreter und der Reparaturwerkstätten, welche die Firma autorisiert hat, durchgeführt wurden, oder wenn irgendein Bestandteil oder Teil des Fahrzeuges durch Bestandteile oder Teile ersetzt wurde, welche nicht von der Lieferfirma geliefert wurden.

Die Anerkennung des Garantieanspruches und Durchführung der unentgeltlichen Garantiereparatur begründet nicht einen Anspruch auf Verlängerung der Garantiefrist, deren Gesamtdauer von neun Monaten keinesfalls überschritten werden kann.

Der Eigentümer, bzw. Besitzer des Fahrzeuges ist nicht berechtigt, im Laufe der Garantiezeit oder gegen das Ende derselben eine kostenlose Ueberprüfung des Fahrzeuges zu verlangen, wenn er keine konkreten Mängel anführen kann, und er kann auch nicht von der Lieferfirma verlangen, daß sie irgendwelche Mängel an dem Fahrzeuge sucht.

Die Lieferfirma versendet die zur Auswechslung notwendigen Ersatzteile gegen Nachnahme; wenn sie die Reklamation

als berechtigt anerkennt, so schreibt sie den empfangenen Betrag dem Konto des Kunden gut.

Die Vertreter haben kein Recht bezüglich eines unentgeltlichen Ersatzes zu entscheiden.

Wenn es sich bei Durchführung der mit einer Garantiereparatur verbundenen Arbeiten zeigt, daß die Sicherheit der Fahrt und der tadellose Betrieb weitere Reparaturen oder die Lieferung weiterer Bestandteile erfordert, welche die Lieferfirma jedoch nicht auf Grund der Haftung zu liefern verpflichtet ist, hat sie das Recht, auch ohne Zustimmung des Eigentümers, bzw. Besitzers des Fahrzeuges solche weitere Arbeiten durchzuführen und ihm in Rechnung zu stellen.

Die ersetzten demontierten Bestandteile werden Eigentum der Lieferfirma.

Verbesserungen.

Wir behalten uns vor Verbesserungen und Konstruktionsänderungen der Wagentype vorzunehmen, verpflichten uns aber keinesfalls, solche an bereits gelieferten Wagen kostenlos durchzuführen.

Service.

Jede Tatra-Vertretung bzw. autorisierte Reparaturwerkstätte wird bemüht sein, Ihren Wagen gegen die übliche Berechnung bestens zu bedienen und es wird für außerhalb der Tatra-Werkstätten durchgeführte mechanische Arbeiten keinerlei Haftung übernommen.

Die technischen Angaben des Wagens.

Anzahl der Zylinder	8
Bohrung und Hub	75/84 mm
Zylinderinhalt	2·96
Leistung	PS 75
Brennstoffverbrauch bei Überlandfahrt	ca l 14—15
Ölverbrauch	ca l 0·25

Getriebeübersetzung

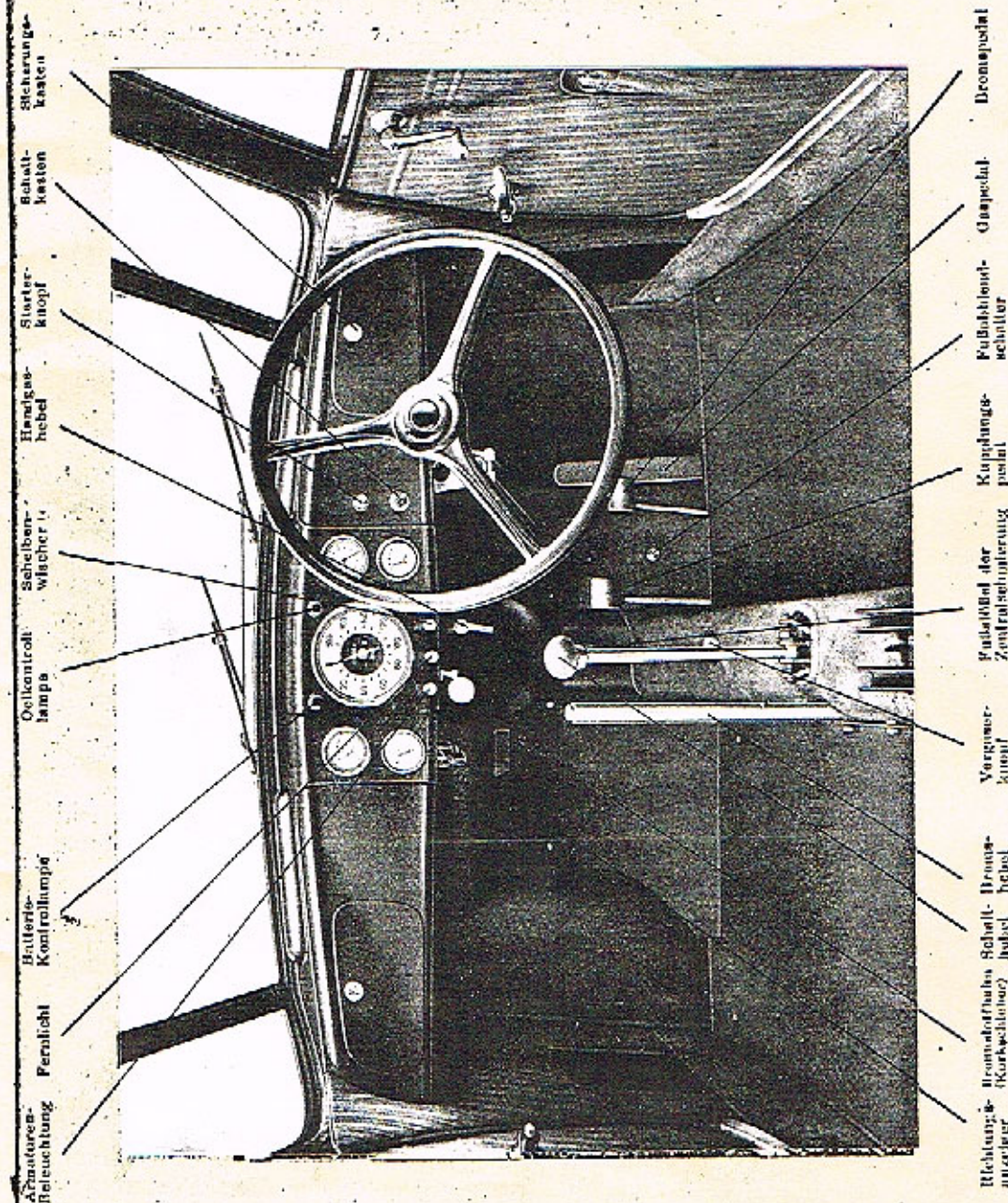
1. Gang	1 : 4·7
2. Gang	1 : 2·95
3. Gang	1 : 1·706
4. Gang	1 : 1·086
Rückwärtsgang	1 : 5·92

Hinterachsübersetzung	1 : 3
Größe der Pneumatiks	6·50 × 16"

Inhalt des Kraftstoffbehälters	ca l 60
davon Reserve	ca l 10
Ölmenge im Motor	ca l 9
Ölmenge in Getriebe und Hinterachse	ca l 4·5
Ölmenge im Behälter der Flüssigkeitsbremse	ca l 1/2
Ölmenge im Schmierbehälter der Zentralschmierung	ca l 1/2

Wagenmaße:

Spurweite vorne und rückwärts	1250 mm
Radstand	2850 mm
Länge über alles	ca 4740 mm
Breite über alles	ca 1670 mm
Größte Höhe	ca 1500 mm
Bodenfreiheit (normal belastet)	ca 230 mm
Gewicht des Wagens (leer)	ca 1300 kg
Gewicht des Wagens (fahrbereit)	ca 1870 kg
Pressung der Pneu vorne	1·2 atm.
Pressung der Pneu hinten	2 atm.
Geschwindigkeit dauernd max.	ca 135 km/h
Geschwindigkeit vorübergehend max.	ca 160 km/h
Steigfähigkeit (normal belastet)	max. 35 %



Akumulatoren-Beleuchtung Fernlicht Batteries-Kontrollampe
 Ölkontroll- lampe Scheiben- wischer Hebel
 Handgas- hebel Starter- knopf Schalt- kasten Sicherungs- kasten

Richtungs- lenker (Kurbelschwinge) hebel Brems- hebel Vorge- wähl- knopf
 Fahrlampe der Zentralschmierung Kupplungs- pedale Fußhebel- schalter Gaspedal Bremspedal

Bereitstellung zur Fahrt.

Der Wagen wird im Werk genau einreguliert und nachgeprüft, wovon der Besteller sich bei einer gemeinsamen kurzen Uebernahmefahrt überzeugen kann.

Zu Beginn der Fahrt überzeuge man sich, ob:

1. genügend Kraftstoff,
2. genügend Oel im Motor, durch Herausziehen des Oelmeß-Stabes (Abb. Seite 24),
3. genügend Oel für die Flüssigkeitsbremse, (Abb. S. 18)
4. genügend Oel für die Zentral-Schmierung, (Abb. S. 18)
5. richtige Pressung der Pneus,
6. sämtliche Licht- und Signalinstrumente in Ordnung,
7. sämtliche Bremsen und Lenkung in Ordnung,
8. alle Dokumente im Wagen sind.

Starten des Motors.

Schalthebel auf neutral stellen. Zündung durch Einstecken des Zündungsschlüssels in den Schaltkasten einschalten. Vergaserknopf ganz herausziehen. (Handgas etwas reicher einstellen.) Beim Anheben des Vergaserknopfes, diesen leicht zu sich ziehen bis die Arretierstellung erreicht ist. Starterknopf am Armaturenbrett drücken, worauf der Motor anspringt. (Knopf sofort loslassen, sobald der Motor anspringt.)

Ist der Motor in Gang, muß das Handgas so eingestellt werden, daß der Motor nicht in zu hohe Tourenzahlen kommt.

Der Vergaserknopf bewirkt ein reiches Gemisch und soll daher bald zurückgestellt werden.

Zu langes Einschalten des Vergaserknopfes bewirkt schlechten Gang des Motors. Der genügend warme Motor bedarf zu neuerlichem Starten des Vergaserknopfes nicht.

Starten des warmen Motors.

Der Vorgang ist derselbe, nur ist es nicht nötig, den Vergaserknopf herauszuziehen.

Durchdrehen des Motors mit der Hand.

Um die Handkurbel ansetzen zu können, muß man das Tatra-Zeichen am rückwärtigen Stoßfänger (Abb. Seite 28) verdrehen, dann den rückwärtigen Verschluss-Deckel öffnen, den Schieber am Verschaltungsblech über dem Auspufftopf herausziehen, worauf man die Handkurbel ansetzen kann.

Abstellen des Motors.

Zündungsschlüssel auf Null stellen und herausziehen. Zündung niemals bei Motorstillstand eingeschaltet lassen, da sonst die Batterie entladen und ein Wiederstarten erschwert wird.

Einlaufen des neuen Motors.

Der Motor ist im Werk sorgfältig eingelaufen worden, doch empfiehlt es sich trotzdem, während der ersten 2000 bis 3000 km den Wagen mit aller Vorsicht einzufahren, um den Motor zu schonen. Wichtig ist es vor allem den kalten Motor niemals sofort auf hohe Tourenzahl zu bringen. Erst dann, wenn der Motor warm ist, darf man ihn auf höhere Tourenzahlen bringen, doch empfehlen wir, solange der Motor plombiert ist, im 4. Gang ein Höchsttempo von 90—100 km nicht zu überschreiten.

Schonen des neuen Motors beim Einfahren lohnt sich reichlich.

Vorschläge zur Bedienung.

Gutes Fahren und sorgfältige Pflege vermindern die Erhaltungskosten Ihres Wagens.

1. Anfahren nur mit ganz niedrigen Tourenzahlen im 1. oder 2. Gang. Das Abfahren soll möglichst geräuschlos vor sich gehen. Den Motor auf hohe Tourenzahlen kommen zu lassen und mit hohen Tourenzahlen zu starten, ist nicht nur schädlich, sondern auch unschön und gibt dem Startenden ein sehr schlechtes Zeugnis als Fahrer.

2. Das Fahren soll fließend sein, nicht fortwährend Gas geben und gleich wieder bremsen. Ein guter Fahrer bremst sehr wenig. Vor Hindernissen ist immer rechtzeitig durch Loslassen des Gashebels zu verlangsamen. Die Bremsen sollen eigentlich nur bei unerwarteten Hindernissen benützt werden, um unnützes Abnutzen der Bremsen und hohen Brennstoffverbrauch durch Wiederbeschleunigen zu verhindern.

3. Der Vergaserknopf muß während der Fahrt immer niedergedrückt sein.

4. Auch der geübte Fahrer soll fortwährend das Tempo am Kilometerzähler kontrollieren.

Die roten Zeichen am Tachometer bedeuten die Maximalgeschwindigkeit, die man bei entsprechendem Gang maximal dauern d fahren darf, u. zw. bedeutet ein roter Strich den 1. Gang, 2 rote Striche den 2. Gang, 3 rote Striche den 3. Gang und 4 rote Striche den 4. Gang. Vorübergehend können diese Geschwindigkeiten auch überschritten werden.

5. Alle Signalinstrumente am Armaturenbrett, insbesondere den Oelkontroller stets überwachen.

6. Bei langem steilen Bergabfahren kann durch Einschalten einer niedrigeren Uebersetzung der Motor als Hilfsbremse verwendet werden. Bei Leerlauf soll der Motor im warmen Zustand ganz langsam laufen. Zu rascher Leerlauf bedingt großen Kraftstoffverbrauch und verlangt fortwährendes Bremsen, während bei langsam eingestelltem Motor der Wagen sich für fließendes Tempo von selbst abbremst.

7. Niemals den Motor auf Leerlauf länger als nötig laufen lassen, da die Gefahr des Einreibens des Getriebes besteht.

8. Niemals den Motor in geschlossener Garage laufen lassen, da die Auspuffgase tödliches Gift enthalten, die sofortige Bewußtlosigkeit verursachen.

Regelmäßige Kontrolle.

Außer Reinigen, Schmieren, Pneumatikkontrolle usw. sollen keine besondere Arbeiten vorgenommen werden, dagegen soll bei auftretenden abnormalen Geräuschen sofort nach der Ursache derselben gesucht werden, um durch möglichst rasches Beheben größere Kosten zu vermeiden. (Nur von Fachleuten durchführen lassen.)

Regelmäßig zu kontrollieren sind der Oelstand im Motor und im Getriebe.

Monatlich oder alle 1500 km sind von Fachleuten zu kontrollieren:

Die Bremsen, s. Seite 50

Der Ventilatorriemen, s. Seite 43

Der Verteiler, s. Seite 36

Die Batterie, s. Seite 39

Die Brennstoffleitung, s. Seite 35

Die Stellung der Vorderräder, s. Seite 46

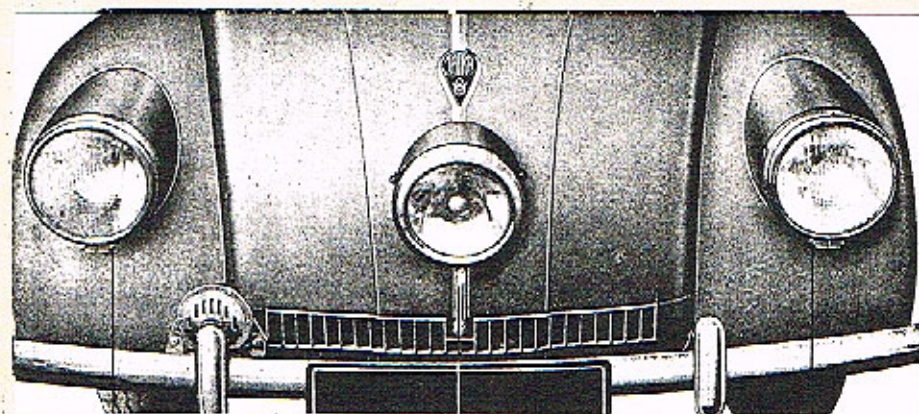
Die Steuerkette des Motors, s. Seite 31

Behandlung von Karosserie und Wagen.

Wagen waschen nur mit sauberen Schwämmen, nicht zu starkem Strahl und nicht zu kaltem Wasser.

Die Polsterung der geschlossenen Wagen soll womöglich mit Staubsauger gereinigt werden, Lederpolsterung mit weichem Tuchlappen.

Das Öffnen der Deckelverschlüsse vorn sowie rückwärts geschieht auf die Weise, daß man den Handgriff, soweit dies der Verschuß zuläßt, herauszieht, hierauf diesen Griff entgegen dem Uhrzeigersinne um ca. 90 Grad verdreht, bis man die Freigabe der Arretierung spürt. Hierauf kann der Deckel gehoben werden.



Klemmschraube

Deckelverschluß

Klemmschraube

Das Schließen erfolgt in analogem Sinne. Es ist besonders darauf zu achten, daß die Verschußdeckel stets gut verschlossen sind. Besonders der vordere.

Im Allgemeinen ist die Pflege und die auf Karosserie, Farbe, Polsterung und Verdeck verwendete Sorgfalt für denjenigen Besitzer, der seinen Wagen in guter Ordnung halten will selbstverständlich, und es dürfte überflüssig sein, dieses Thema hier noch besonders zu behandeln.

Pneumatiks.

Die Pressung der Pneus soll beim 8 Zylinder vorne 1,2 Atmosphären, hinten 2 Atmosphären betragen. Stets nur mit zuverlässigem Manometer kontrollieren.

Die Pressung der Pneus soll, wenn der Wagen viel gefahren wird, wöchentlich geprüft werden, auf Touren täglich. Bei heißem Wetter ist die Pressung nicht zu vermindern.

Bei zu wenig aufgepumpten Pneus vergrößert sich die Reibung zwischen Schlauch und Mantel, die Pneus werden heiß und nützen sich rasch ab. Bei einer Pneupanne ist anzuhalten, möglichst ohne die Bremsen zu benutzen und das betreffende Rad auszuwechseln, denn auch nur kürzeste Fahrt auf luftleerem Pneu ruiniert Pneu und Felge.

Fließendes Fahren und nicht zu rücksichtsloses Bremsen sind Bedingungen für lange Lebensdauer der Pneus.

Wer rasch fährt, soll insbesondere die Pressung der vorderen Pneus unter guter Kontrolle halten.

Bei Verwendung von Schneeketten sollen dieselben beiderseitig montiert werden, und empfiehlt es sich, diese nur zu verwenden, wenn es unbedingt notwendig ist. Es empfiehlt sich, bei Fahrten mit Schneeketten, die Verschlussdeckel der Hinterräder in der Karosserie abzunehmen und ohne diese zu fahren.

Wechseln der Räder.

Wagenheber nur so weit aufwinden, daß der aufgepumpte neue Pneu Platz hat.

Für den Wagenheber sind an vier Stellen auf der Unterseite der Karosserie bei den Rädern Auflageplatten vorgesehen, auf die der kugelförmige Kopf des Hebers angesetzt wird. (Nur an diesen vier Stellen ansetzen, da man sonst die Karosserie durchdrücken kann.)

Beim Wechseln der Hinterräder muß der Verschlussdeckel der rückwärtigen Radhohlung abgenommen werden.

Dies geschieht derart, daß man die Brustleier auf den Sechskant setzt, diesen hereindrückt und die Leier um 90 Grad verdreht.



Dadurch wird der Verschluss freigegeben, der Deckel kann umgeklappt und herausgezogen werden. Bei der Montage des Deckels achte man darauf, daß die Zapfen richtig in die Scharniere zu liegen kommen. Keine Gewalt anwenden.

Bei den Vorderrädern müssen vor dem Lösen der Radbefestigungsmuttern die Zierkappen abgenommen werden. Dies geschieht in der Weise, daß man die drei auf der Zierkappe befindlichen Hebel, welche versenkt angeordnet sind, heraushebt und nun die Zierkappe selbst vorsichtig herauszieht. Sollte dies aus irgendeinem Grunde schwer gehen, so nehme man einen Schraubenzieher zu Hilfe, ohne Gewalt anzuwenden. Dann werden die Radschrauben gelöst. Sie sind mit Buchstaben bezeichnet. „P“ heißt rechts anziehen, links lösen; „L“ heißt links anziehen, rechts lösen. Es ist zu empfehlen, das aufgepumpte Rad zur Montierstelle zu bringen, damit der Austausch rascher erfolgt und der Wagen nicht zu lange auf dem Heber frei steht. Bei der Montage des neuen Rades ist darauf zu achten, daß das Rad zentrisch sitzt.

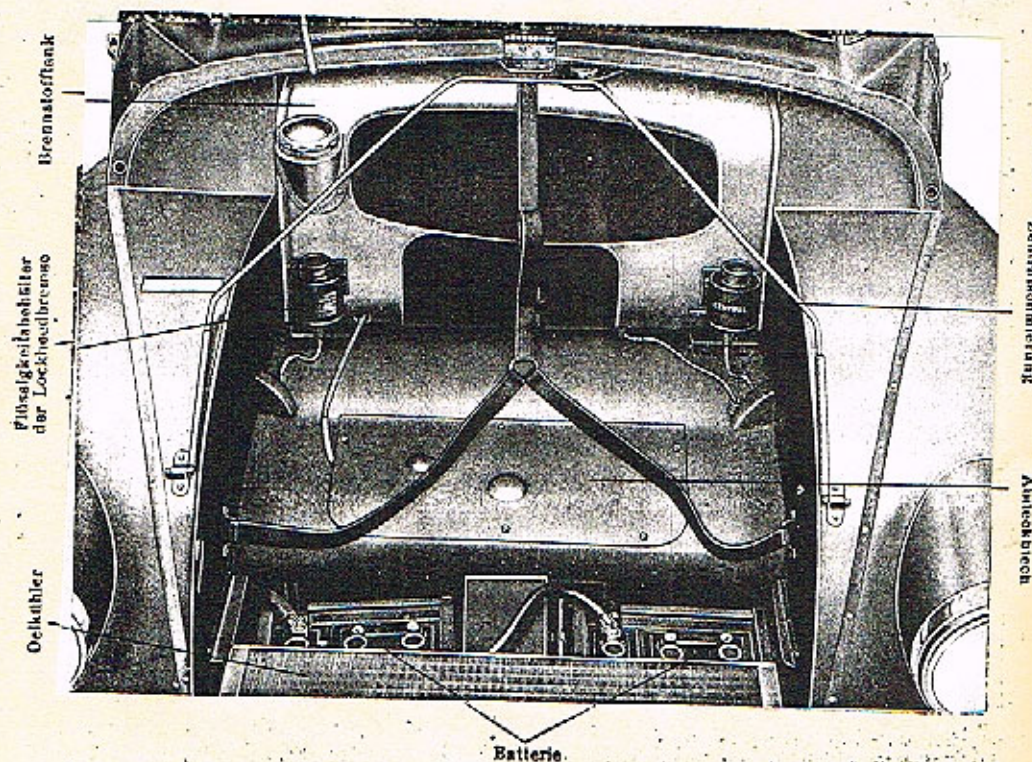
Die Schrauben sollen gleichmäßig angezogen werden und müssen festgezogen sein, bevor der Wagenheber entfernt wird. Wird das Rad aufgestellt, bevor die Schrauben festgezogen sind, ist zu riskieren, daß das Rad nicht richtig fest sitzt und sich nachher löst. Es empfiehlt sich, die Radschrauben immer in gut eingefettetem Zustande zu halten.

Aufbewahren des Wagens.

Die Garage soll trocken, möglichst nicht zu kalt und vor Sonne geschützt sein. Vor dem Einstellen des Wagens soll derselbe gründlich gereinigt werden. Die Batterie soll, auch wenn der Wagen nicht in Betrieb ist, regelmäßig kontrolliert werden. Die Pneu sollen bei längerer Einstellung des Wagens entlastet und nicht zu stark aufgepumpt sein.

Schmierung.

Mechanismus sauber halten, sowie alle arbeitenden Flächen, Oeler und Verbindungen, ebenso den Motor. Angesamelter Schmutz dringt gelegentlich in den Mechanismus ein



und verursacht frühzeitige Abnutzung. Als Schmiermittel sind nur gute Markenöle und Fette zu verwenden. Für Hinterachse, Differential und Wechselgetriebe spezielles Getriebeöl verwenden. Der Lenkungsmechanismus ist zentral geschmiert. Das vordere Lager in der Kupplung muß frisch mit Fett aufgefüllt werden, wenn irgendwelche Arbeiten an der Kupplung vorgenommen wurden.

Schmierungstabelle.

Täglich:

Mindestens einmal täglich oder nach mindestens je 100 km Fahrt durch Fußdruck (Abb. Seite 11) zentralschmieren. Dadurch wird bewirkt, daß die Pumpe für die Zentralschmierung folgende Stellen schmiert:

- 4 Federbolzen vorne,
- 4 Gelenke der Verbindungsstange,
- die Lenkung,
- den Fußpedalmechanismus,
- das Schaltgestänge,

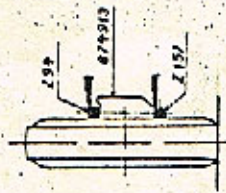
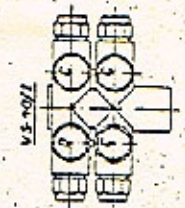
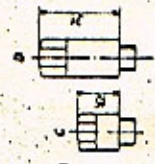
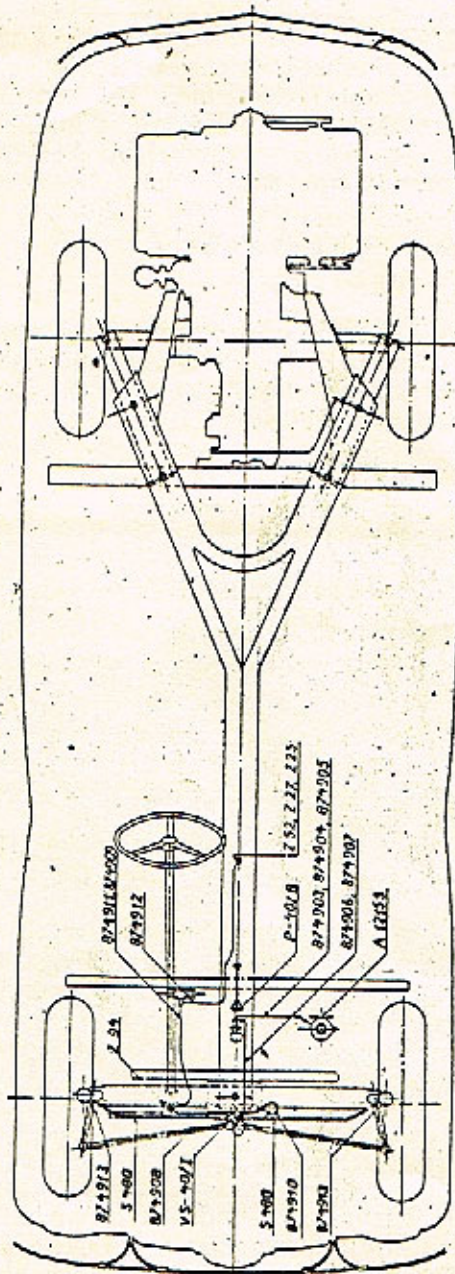
Das Ölreservoir der Zentralschmierung (Abb. Seite 18) soll stets gefüllt, der Ölstand im Motor stets richtig sein. Das Motoröl ist nach den ersten 500 km und nach jeden weiteren 4—5000 km zu wechseln. Alle ca. 1000 km sind die Bolzen der rückwärtigen Federaufhängung mit Fett gut durchzuschmieren. (Abb. Seite 48.)

Alle ca. 4000 km:

Startermotor und Lichtmaschine (Abb. Seite 23) sollen einige Tropfen Öl erhalten. Den Zündverteilerdeckel abnehmen und einige Tropfen Öl auf die Filzpackung in der Mitte der Nocken geben. Nicht zu viel Öl. Die Fettbüchse am Zündverteiler ist nachzuziehen und wenn nötig, aufzufüllen. Inneren Mechanismus des Zündverters sorgfältig und sauber reinigen.

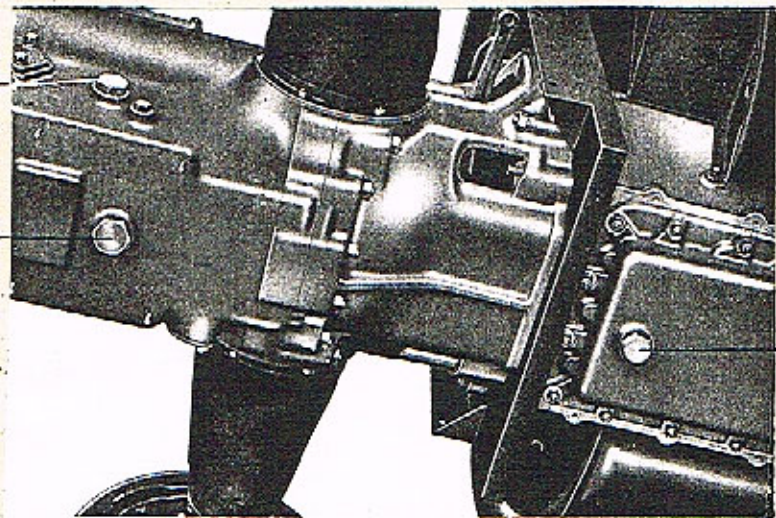
Alle ca. 15.000 km:

Die Vorderradnabe demontieren und mit Fett auffüllen. Im Wechselgetriebe- und Hinterachsgehäuse das Öl ablassen, mit Petroleum ausspülen und neu mit Öl auffüllen bis zum Niveau. (Niveauschraube.) (Abb. Seite 21.)



Schema der Zentralschmierung für Typo 87

Niveauschraube für Getriebe und Hinterachse
 Oelablaßschraube für Getriebe und Hinterachse



Ansicht des Aggregates von unten

Beim Wechselgetriebe kann das Oel unten abgelassen, seitlich durchgespült und neu mit Oel aufgefüllt werden. Die Dichtungen der Deckel und Verschlüsse sind sorgfältig zu behandeln und ebenso zu montieren.

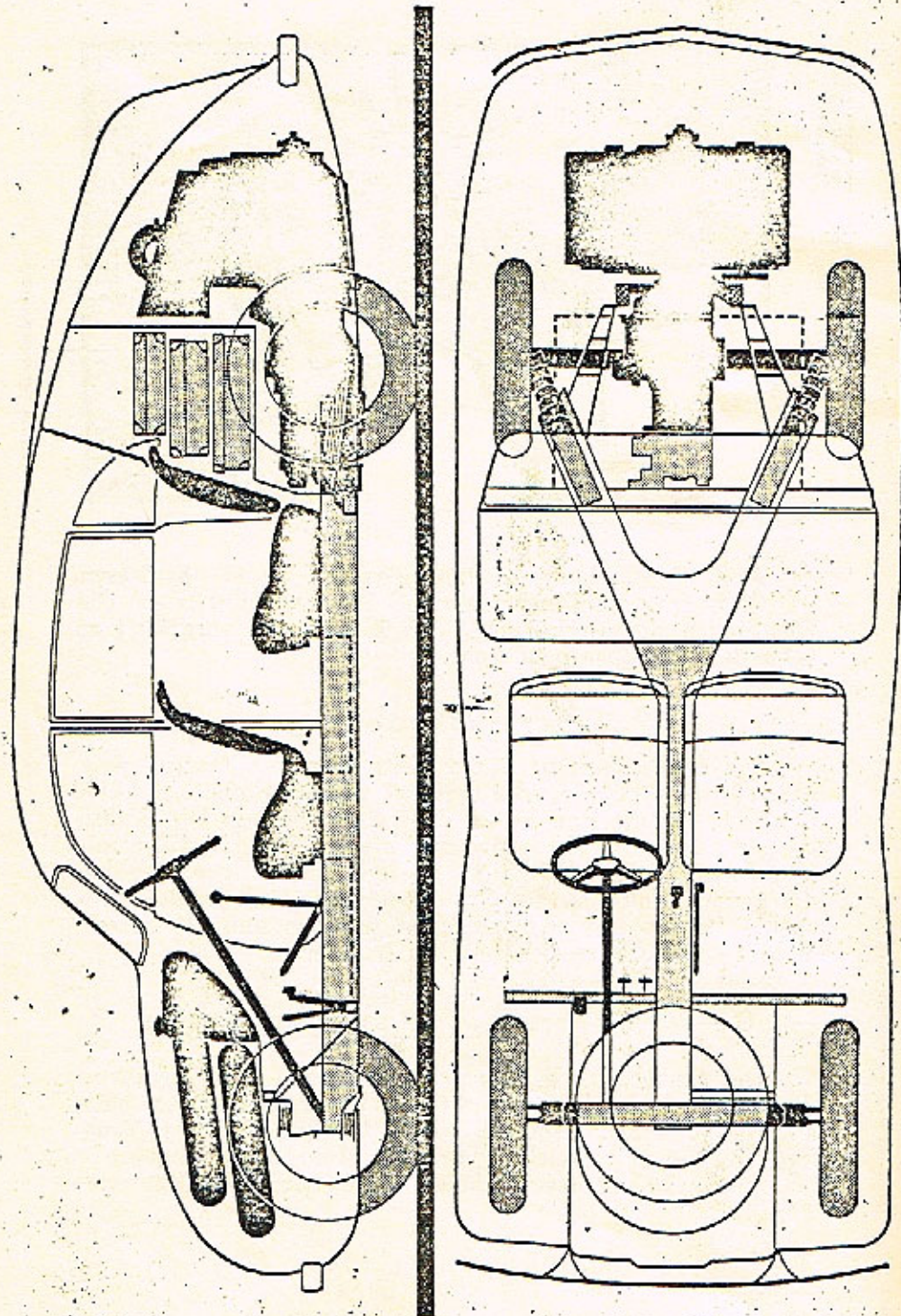
Zentralschmierung.

Vor dem Führersitz in der Mitte über dem Zentralträger neben dem Kupplungspedal befindet sich der Fußstößel (Abb. Seite 11) für die Pumpe der Zentralschmierung. Die Betätigung erfolgt durch Niederdrücken mit dem Fuße. Die Zentralschmierung der Type 87 hat vorne einen vierstelligen Verteiler, die genaue Funktion des Systems erklärt beiliegender Prospekt. Bei Fahrten auf schlechten Straßen und bei nassem Wetter empfiehlt es sich öfter zu schmieren.

Oelbehälter für Zentralschmierung.

Der Oelbehälter befindet sich im Raum unter dem vorderen Deckel (Bugkappe) rechts am Brennstoffbehälter befestigt (Abb. Seite 18) und faßt ca. 1/2 l Oel, was für ca. 50maliges Schmieren ausreicht. (Normales Motoröl verwenden.)

Dieser Behälter soll immer rechtzeitig aufgefüllt werden.

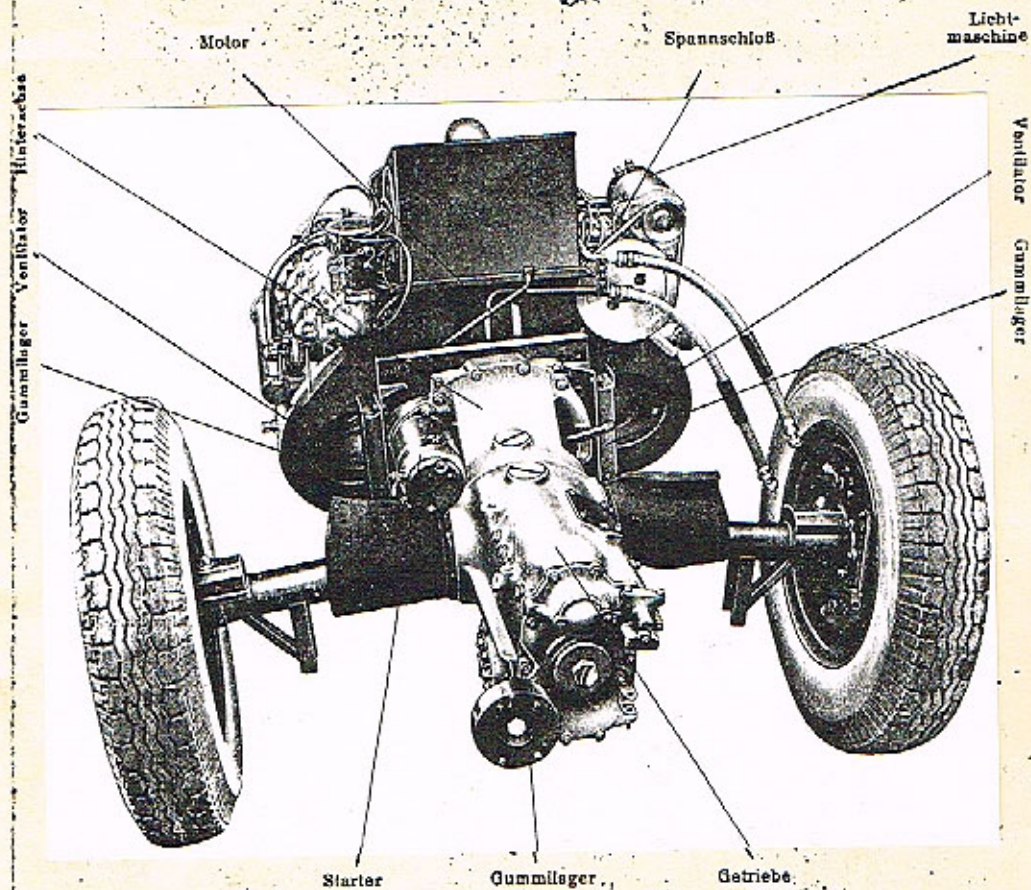


Wagenbeschreibung.

Allgemeines.

Der Tatra - Vollstromlinien - Heckmotor - Wagen Type 87 besteht in seinen Grundzügen aus einer selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie, der am Mittelträger der Karosserie befestigten Vorderachse samt Lenkung und dem in Gummi gelagerten Antriebsaggregat.

Die windschlüpfige Karosserie wurde nicht als neue Form geschaffen, sondern ist eine Notwendigkeit zur Erreichung hoher Geschwindigkeiten bei möglichst kleinen Motorleistung und somit geringstem Brennstoffverbrauch.



Die Ganzstahl-Karosserie ist ein Erfordernis, um bei geringstem Gewicht größte Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten. Die einzelnen Preßblechteile sind auf das sorgfältigste verschweißt und ergeben somit einen festen Hohlkörper. In diesem Hohlkörper ist rückwärts (im Heck) das Antriebsaggregat (siehe umseitiges Bild), bestehend aus Motor, Getriebe und Hinterachse, in drei Gummielementen derart gelagert, daß keine Erschütterungen von Maschinenteil auf die Karosserie übertragen werden können.

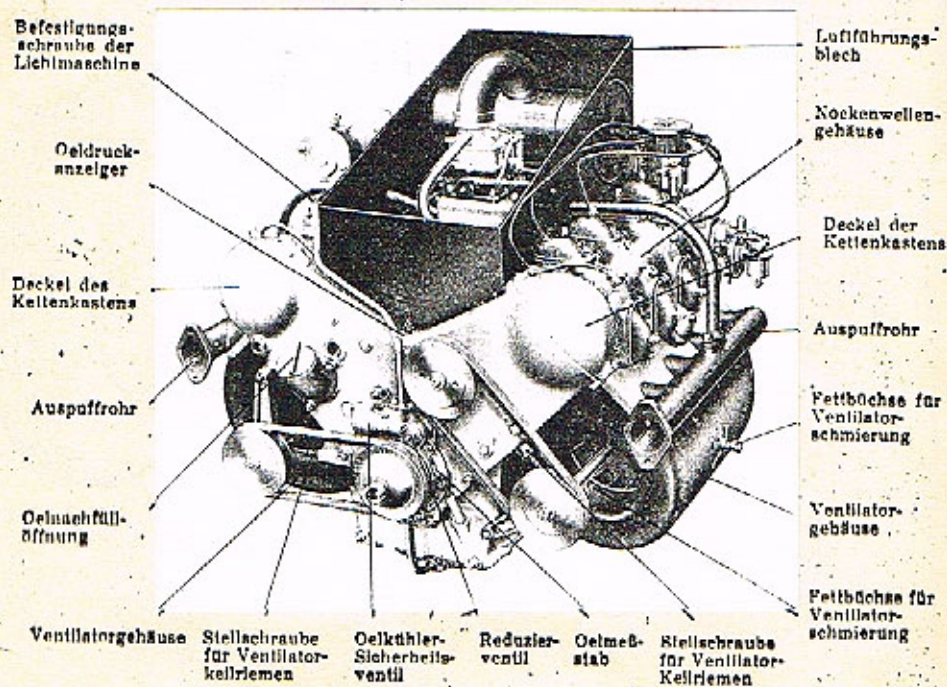
Im vorderen Teil der Karosserie sind Vorderachse und Lenkung organisch eingebaut.

Das Antriebsaggregat.

Besteht aus: Motor, Hinterachse und Getriebe.

Motor.

Der Motor ist ein luftgekühlter Achtzylinder, 4-Takt Benzinmotor. Die Einzelzylinder sind in 2 Reihen zu je



4 Zylindern in V-Form unter einem Winkel von 90 Grad zueinander gestellt. Jede Zylinderreihe wird durch je einen Ventilator gekühlt, der so bemessen ist, daß er sämtlichen Betriebsverhältnissen entspricht. Es entfällt somit die Wartung der Wasserkühlung und der mit dieser verbundenen eventuellen Defekte.

Die Steuerung der hängenden Ventile (OHV) erfolgt für jede Zylinderreihe mit separater Nockenwelle. Den Antrieb der Nockenwellen besorgt eine Kette, welche im geschlossenen Kettenkasten reichlich geschmiert umläuft.

Motor-Schmierungssystem.

Die Schmierung des Motors besorgt ein Hochdruckumlaufsystem mittels einer Zahnradpumpe. Die Rückkühlung des Oeles erfolgt durch einen, unter dem vorderen Deckel (Bugkappe) liegenden Oelkühler. (Abb. Seite 18). Dieser ist so bemessen, daß er allen vorkommenden Witterungsverhältnissen und Steigungen gerecht wird. In kalter Jahreszeit wird es sich empfehlen, die Lufteintrittsöffnung des Oelkühlers zu verringern, damit die Oeltemperatur nicht zu tief bleibt. Die Stellen, die von der Motordruckschmierung versorgt werden, sind: die Kurbelwellenlager, Pleuellager, Lager der Nocke, Lager des Schwinghebels und die Berührungsstellen zwischen Schwinghebel und Ventil. Die Zylinderwände sind durch das Oel geschmiert, das von den Pleueln abgeschleudert wird. Der Druck der Umlaufschmierung wird durch ein Reduzierventil (siehe Nebenseite) konstant gehalten.

Ferner ist in der Oelleitung ein Sicherheitsventil eingebaut (siehe Nebenseite), das den Oelkühler und die Oelleitungen vor übermäßig hohen Drucken schützt.

Um Unreinigkeiten aus dem Oelkreislauf zu entfernen, ist:

1. ein Sieb im Kurbelkasten eingebaut und
2. befindet sich in der Oelleitung eingeschaltet ein moderner Oelfilter, ein sog. „Spaltfilter“, der mit der Kupplung fest verbunden und bei jedem Ausrücken betätigt und gereinigt wird. Das Einfüllen des Oeles erfolgt durch die dazu vorgesehene Oeffnung am Kettengehäuse (siehe Nebenseite) und es soll nicht mehr Oel eingefüllt werden, als bis zur oberen Marke des Oelmaßstabes (siehe Nebenseite).

Messen des Ölstandes stets nur bei Motorstillstand.

Man überzeuge sich am besten nochmals durch Abwischen des Ölmeßstabes, neuerlichem Eintauchen und neuerlicher Kontrolle.

Wir empfehlen zur Schmierung jedes Markenöl, welches diese Eigenschaften hat:

	SOMMER	WINTER
Spez.-Gewicht bei 20° C	max. 0.920	max. 0.920
Viskosität bei 50° C	14—18° E	7—10° E
Viskosität bei 80° C	min. 3.4° E	2.5° E
Aschengehalt	max. 0.01 %	max. 0.01 %
Säurezahl	max. 0.07	max. 0.07
Stockpunkt	—	min. —19° C
Asphalt- und wasserfrei.		

Einen öfteren Ölwechsel des Motorschmiersystems bei eingefahrener Maschine schreiben wir keineswegs vor, doch ist er natürlich nur zum Besten der Maschine. Es genügt vollauf, wenn der Ölstand im Kurbelgehäuse regelmäßig ergänzt und nach je 4—5000 km ausgewechselt wird. Ölwechsel ist lediglich bei eintretender warmer bzw. kalter Jahreszeit erforderlich. Bei Motormontagen, bei denen Kopf und Zylinder abgenommen werden, ist das Öl unbedingt zu erneuern, sowohl wie auch die Siebe zu reinigen sind. Zu beachten ist, daß das Ölkontrollämpchen bei Betrieb des Motors immer ruhig brennt. Dies ist der Beweis, daß Druck in der Ölleitung vorhanden ist. Sollte die Öllampe erlöschen, so muß der Motor sofort abgestellt und die Ursache des Erlöschens gesucht werden. Diese kann sein: Kein Öl im Kurbelgehäuse, Lampe der Ölkontrolle durchgebrannt, Sicherung der Lampe durchgebrannt, Bruch im Kabel oder schlechte Anschlußstelle. Sind keine der angeführten Fehler gefunden worden, so schraubt man den Ölkontroller vom Motor ab und versuche durch Starten bei abgestellter Zündung, ob Druck in der Leitung. Ist Druck vorhanden und die Lampe leuchtet trotzdem nicht, dann ist der Ölkontroller fehlerhaft und man besorge sich bei der nächsten Verkaufsstelle einen neuen. Wenn die Ölkontrollampe nicht brennt, nie fahren.

Motorölpumpe.

Sie ist eine Zahnradpumpe, welche folgende Funktion hat. Sie saugt das heiße im tiefsten Punkt des Motorgehäuses sich ansammelnde Öl und drückt es über den Spaltfilter, durch den Ölkühler zu den Schmierstellen. Es ist zu empfehlen; in gewissen Zeitabschnitten den Spaltfilter zu reinigen. Er befindet sich im Getrieberaum unter dem Kofferboden und wird durch Herausziehen desselben sichtbar. Die Reinigung erfolgt durch Lösen der unteren Verschlußschraube und Ablassen des darin befindlichen verschmutzten Öles. Es wird aber trotzdem gut sein, nach den ersten 10.000 km und dann nach jeden weiteren 15.000 km den Filter herauszumontieren und zu reinigen. Dies geschieht auf einfache Weise so, daß nach Lösen der oberen 6 kleinen Deckel-Schrauben der ganze Einsatz nach oben herausgezogen wird und nun in Benzin ausgewaschen werden kann. Das im unteren Behälter zurückbleibende schmutzige Öl muß ebenfalls entfernt und der Behälter gereinigt werden. Das Einfüllen frischen Öles in den Motor soll mittels eines Trichters mit Sieb vorgenommen werden, um das Eindringen grober Unreinigkeiten zu verhindern.

Kolben und Kolbenringe.

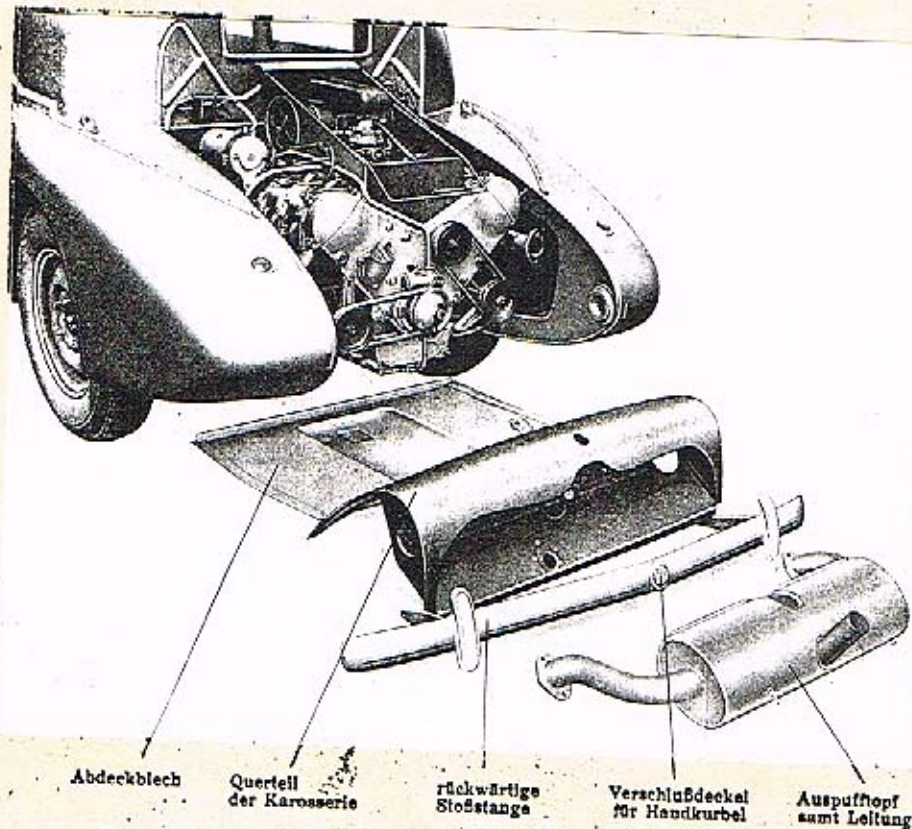
Die Kolben sind Leichtmetallkolben weltbekannter Ausführung mit Kolbenringen und Ölabbstreifring versehen.

Kompression.

Die Kompression muß in allen Zylindern gleichmäßig sein, wovon man sich in bekannter Weise durch Durchdrehen des Motors mittels der Handkurbel überzeugen kann. Zu niedere Kompression ergibt sich vor allem, wenn die Ventile nicht richtig schließen, oder wenn die Kolben bzw. die Kolbenringe undicht sind. Schlechte Kompression zeigt sich durch ungenügende Leistung des Motors und erhöhten Brennstoffverbrauch. Die Regulierung soll in einer Tatra-Werkstätte erfolgen.

Demontage des Motors.

Sollte sich eine gründliche Reinigung des Motors notwendig erweisen, geben wir kurz eine Anweisung zur richtigen Demontage und Montage des Motors.



Das Mittelstück des rückwärtigen Teiles der Karosserie ist abnehmbar, um so das Herausnehmen des Motors einfach zu gestalten.

Der Vorgang bei der Demontage ist folgender:

1. Auspufftopf samt Auspuffleitungen demontieren.
2. Rückwärtige Stoßstange abmontieren.
3. Nach Lösen einiger kleiner Schrauben das Mittelstück der Karosserie nach rückwärts herausziehen.
4. Das untere Abdeckblech (Schutzblech) unter dem Motor abmontieren.
5. Oelleitungen, elektrische Kabel, Betätigungsstangen usw. entsprechend demontieren und nach Lösen der 8 Motorflanschschrauben den Motor horizontal nach rückwärts herausziehen.

Sinngemäß ist beim Einmontieren des Motors in den Wagen vorzugehen.

Zunächst wird das Luftführungsblech (Abb. Seite 24) nach Lösen der entsprechenden Schrauben, Anschlußrohre und Anschlußstangen abgenommen und hierauf das Ansaugrohr samt dem Vergaser demontiert. Nun schreitet man zur Demontage des Nockenwellengehäuses. Nach Abnahme der beiden Deckel am Kettenkasten wird der Motor solange durchgedreht, bis das Kettenschloß sichtbar wird und die Kette geöffnet werden kann. Das Kettenende, welches von unten her an das Kettenrad kommt, ist nun mit Draht festzubinden, damit es nicht in den Kettenkasten hineinfällt. An dem anderen Ende ist ebenfalls ein langer Draht anzubringen und nun kann die obere Kettenhälfte herausgezogen werden. (Der lange Draht leistet beim neuerlichen Einfädeln der Kette gute Dienste!)

Nun werden die Nockenwellengehäuse demontiert, nachdem zuvor die Ventilatorgehäuse, Ventilatoren, Auspuffrohre (Abb. Seite 24) abgenommen wurden. Hierbei ist besonders auf den Einlagring mit Bundichtung zu achten, damit diese Dichtung bei der Demontage der Nockenwellengehäuse nicht beschädigt wird. Der Ring, der mitunter sehr fest im Nockenwellengehäuse sitzt, darf nicht mit Kraft gleichzeitig mit dem Gehäuse herausgerissen werden, weil sonst die Bundichtung beschädigt werden kann. Es muß vielmehr versucht werden, durch leichte Hammerschläge zunächst den Einlagring freizumachen. Die weitere Demontage der Zylinderköpfe, Zylinder und event. Kolben ist nach Lösen der langen Zylinderkopfschrauben einfach. Handelt es sich um das Auswechseln eines Kolbens, Einschleifen der Ventile usw., genügt die bis nun beschriebene Demontage. Auch eine Kontrolle der Pleuellager ist nach der vorbeschriebenen Demontage bereits möglich.

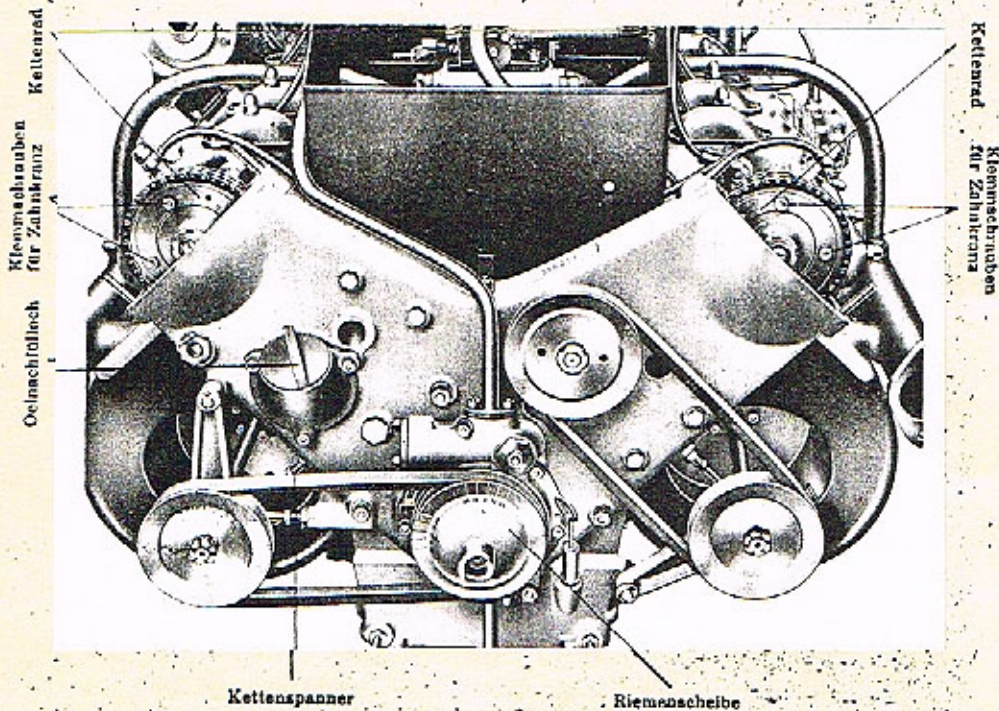
Nach Abnahme des unteren Deckels ist die weitere Demontage der Pleuellager wie auch die Herausnahme der unteren Hauptlagerschalen leicht möglich. Soll auch die Kurbelwelle herausgenommen werden, muß man zunächst die Ölpumpe demontieren und hierauf nach Lösen der entsprechenden Schrauben (5 Stück 8 mm Muttern und 1 Stück 10 mm Mutter) kann der Kettenkasten nach vorn abgezogen werden. Nun ist das auf der Kurbelwelle sitzende Kettenrad (Abb. Seite 30), das mit einer Zentralschraube befestigt ist, nach

Lösen derselben mit einer Abziehvorrichtung abzuziehen. Diese Schraube ist ca. 5 mm herauszuschrauben und kann dann so als Abstützung für die Abziehvorrichtung dienen. Nachdem noch das Schwungrad und der hinter dem Schwungrad befindliche Deckel abgenommen wurden, kann auch die Kurbelwelle demontiert werden.

Der neuerliche Zusammenbau unter sinngemäßer Berücksichtigung obiger Ausführungen wird nach Vorhergesagtem einer guten Fachwerkstätte kaum Schwierigkeiten bereiten.

Es soll im Folgenden nur auf einige Punkte besonders hingewiesen werden, die die Montage bzw. Einstellung des Motors wesentlich erleichtern helfen.

1. Beim Anmontieren des Kettenkastens sind die beiden unteren 8 mm-Schrauben nur leicht anzuziehen, weil dieser Teil des Kettenkastens hohl liegt und deformiert werden könnte.



2. Beim Einsetzen der Oelpumpe auf die gezeichnete Rifelung achten.

3. Beim Montieren der Zylinder mit den Köpfen die Schrauben nicht zu fest anziehen, damit durch Wärmespannungen im Betrieb die Schrauben nicht reißen können.

4. Beim Aufsetzen des Nockenwellengehäuses (ohne Rücksichtnahme auf Nockenwellenstellung!) ist besonders auf die in den Schwinghebeln eingesetzten Kugeln zu achten, damit die Abflachung derselben auf die Ventile zu liegen kommt. Nachdem sich die Kugeln leicht verdrehen, trägt man etwas Staufferfett auf den Schwinghebelkopf auf, um die Kugeln in der richtigen Lage zu halten.

Achtung: Auf die Auspuffventile die gehärteten Stahlkappen wieder aufsetzen!

5. Nach dem Einmontieren der Oelpumpe (wobei die Marke an der Rifelung zu beachten ist!) und dem Aufsetzen der Riemenscheibe (Abb. Nebenseite) kann an das Einstellen der Ventilzeiten geschritten werden.

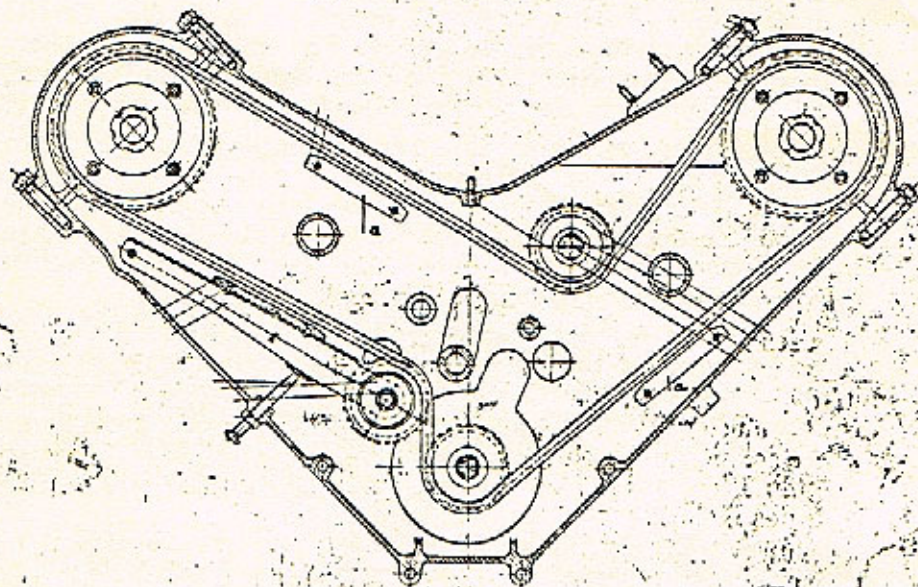
Dies ist bei dem vorliegenden Motor besonders einfach. Es ist zunächst die Kurbelwelle so lange zu drehen, bis die auf der Riemenscheibe angebrachte Marke L dem Riß O auf dem Gehäuse genau gegenübersteht. Dann werden die Nockenwellen solange verdreht, bis die an den Kettenrädern angebrachten Risse mit dem O nach außen, parallel zum Rand des Kettenkastens stehen.

Nun ist die Kette zu schließen und mit dem Kettenspanner (links seitlich am Kettenkasten) siehe Nebenseite, so zu spannen, daß man die Kette mit dem Finger cca. 5 mm durchdrücken kann. Diese Kontrolle ist durch das Oelnachfüllloch im Kettenkasten möglich.

(Achtung: Vor dem Kontrollieren der richtigen Kettenspannung ist der Motor etwas im entgegengesetzten Sinne des Uhrzeigers durchzudrehen!)

Es ist besonders darauf zu achten, daß die Kette über die Führungsstücke a läuft, (Abb. Seite 32) genau wie aus der umseitigen Schnittzeichnung ersichtlich.

Beim Schließen des Kettenschlosses und beim Spannen der Kette wird sich möglicherweise die vorhin angegebene Einstellung (L Strich der Riemenscheibe gegen O Marke des Gehäuses, Risse an den Kettenrädern der Nockenwellen parallel zu den Rändern des Kettenkastens) etwas verschoben haben.



Es kann jedoch die richtige Einstellung neuerdings dadurch leicht erzielt werden, wenn man wie folgt vorgeht:

Die Kettenräder (bzw. der Zahnkranz des Kettenrades) sind durch 4 Schrauben geklemmt. Lockert man nun diese 4 Muttern, (Abb. Seite 30), so kann man die Nockenwelle, auf welcher die Radscheibe aufgekeilt ist, verdrehen, hierbei jedoch bleibt der Zahnkranz stehen.

Hat man also den Punkt L der Riemenscheibe auf den Gegenstrich O eingestellt, so verdreht man die Nockenwelle (bei feststehendem Zahnkranz) solange, bis die Risse O parallel zum Rand des Kettenkastens stehen.

Hierauf die Muttern wieder fest anziehen.

In dieser Stellung öffnet das Saugventil bei ca. 0,15 mm Spiel ca. 15 Grad vor O. T.

Vergaser.

Wir raten jedwede Manipulation an den Düsen und sonstigen Einrichtungen des Vergasers zu unterlassen und wo solche vorgenommen werden, sind dieselben von einem wirklichen Fachmann durchführen zu lassen. Der Vergaser ist im Lieferwerk auf das sorgfältigste einreguliert und soll daran nichts geändert werden. Die Einstellung des Vergasers Zenith Stromberg EE1 ist folgende:

Lufttrichter 24,6
Hauptdüse 45—46
Leerlaufdüse 65

Eine genaue Beschreibung des Vergasers ersehen Sie in beiliegendem Prospekt.

Luftfilter.

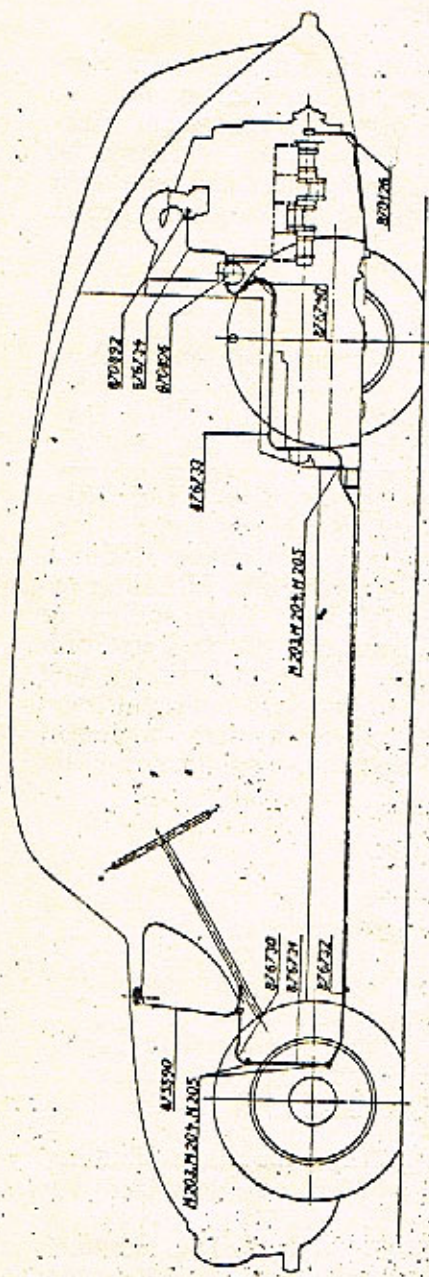
Die Luftzufuhr zum Vergaser erfolgt über 2 Luftfilter, welche in einem Rohr eingebaut sind. Sie bezwecken die Reinigung der angesaugten Luft von Staub und schonen dadurch Kolben und Zylinderwände. Die Reinigung der Luftfilter erfolgt durch Herausnahme des Zylinders, Durchspülen in Benzin und nachfolgendem Einfetten mit durch Petroleum verdünntem Oel. In diesem Zylinder eingebaut befinden sich gleichzeitig 2 Schieber, die derart eingerichtet sind, daß man bei kalter Jahreszeit warme Luft und bei warmer Jahreszeit kalte Luft ansaugen kann. Die Verstellung erfolgt sinnfällig durch die beiden Hebel.

Zündung.



Die Zündung ist eine Batterie-Hochspannungs-Zündung. Bei event. Störungen und zwecks Wartung verweisen wir auf beiliegenden Prospekt.

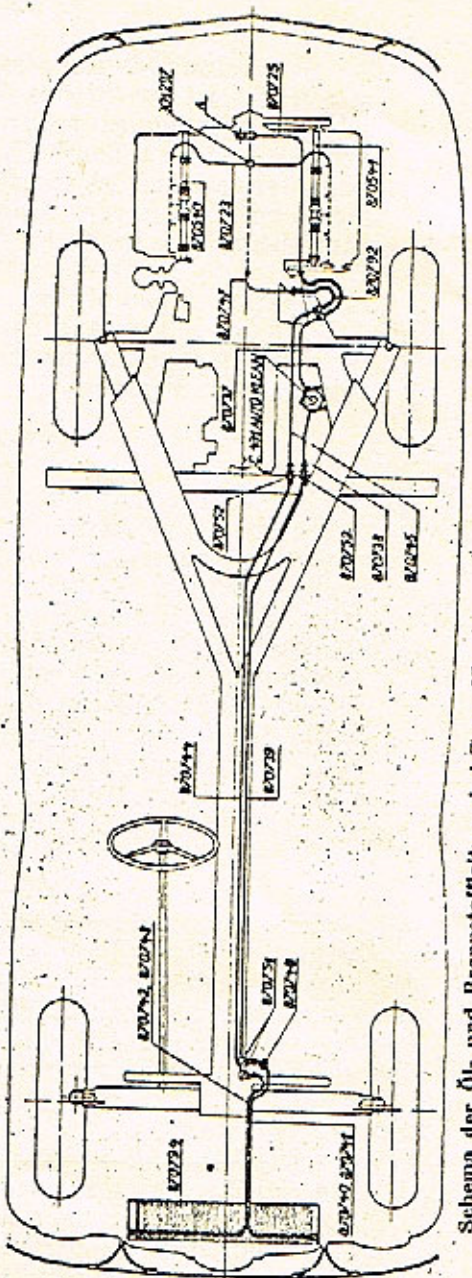
Zündreihenfolge: 1—2—7—8—6—3—4—5. Die Nummerbezeichnung der Zylinder ersehen Sie aus obenstehender Skizze.



A OELPUMPE

oben BENZINLEITUNG

Unten OELLEITUNG



Schema der Öl- und Brennstoffleitung bei Type 87

Zündeinstellung.

Die Grundeinstellung ist folgende:
für Boschanlage cca. 5 Grad vor O. T.
für Scintillaanlage 8—10 Grad vor O. T.

Zündkerzen.

Wir empfehlen nur von uns verwendete Zündkerzen oder solche mit gleichem Wärmewert zu benutzen.

Es ist zu beachten, daß der Elektroden-Abstand rund 1/2 mm beträgt.

Alles nähere ersehen Sie aus beiliegendem Prospekt über die Licht- und Zündanlage.

Brennstoff-System.

Der Brennstofftank befindet sich unter dem vorderen Deckel (Bugkappe) (Abb. Seite 18).

Die Versorgung des Vergasers erfolgt mittels Brennstoffpumpe (Abb. Seite 36), welche den Brennstoff aus dem Brennstofftank ansaugt und zum Vergaser drückt. Die Brennstoffzuleitung kann durch einen Korkschieber geschlossen werden. Der Korkschieber befindet sich links unterhalb des Armaturenbrettes (Abb. Seite 11) und hat zwei Stellungen.

Ganz herein gedrückt ist die Brennstoffleitung geschlossen, herausgezogen bis zum Anschlag kann der Brennstofftank bis auf ca. 10 Liter Reserve entleert werden. Durch Verdrehen des Schiebers entgegen dem Uhrzeigersinne und nochmaliges Herausziehen bis auf Anschlag entleert sich der Brennstofftank völlig. Nicht mit Gewalt herausziehen, damit der Schieber nicht herausgerissen wird, worauf der Brennstoff ausläuft.

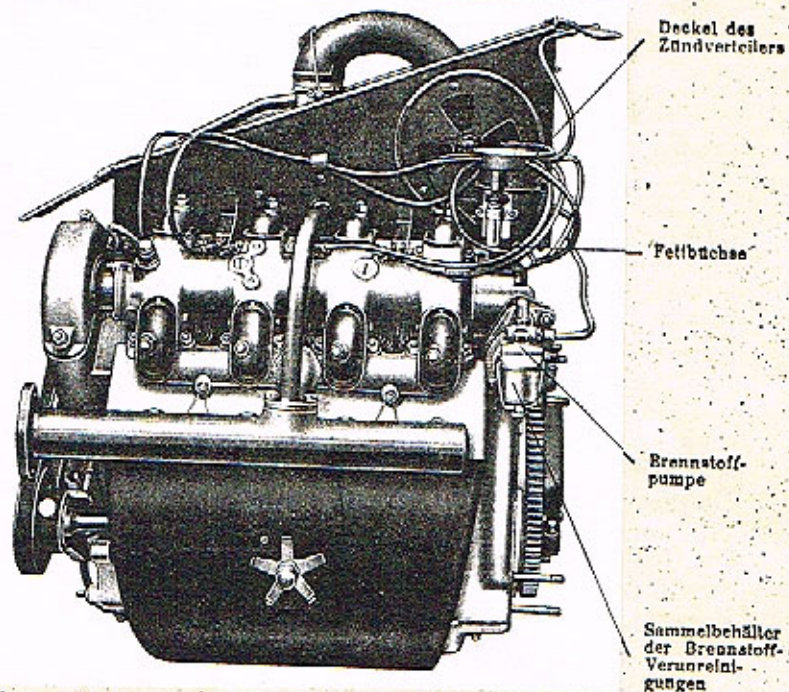
Brennstoff-Anzeiger.

Er ist am Armaturenbrett montiert und elektrisch mit dem Gebeinstrument im Tank verbunden. Der Geber besteht aus einem am Tank montierten Schwimmer, welcher über eine Zahnradübersetzung die Welle eines Rheostaten betätigt.

Das Anzeige-Instrument am Armaturenbrett ist nichts weiter als ein Voltmeter, welches bei Veränderung des Widerstandes am Rheostaten die Spannungsverminderung anzeigt. Die Eichung dieses Instrumentes ist nun so vorgenommen, daß den verschiedenen Schwimmerstellungen im Tank (bezw. der Stellungen des Rheostaten) die entsprechende Zeigerstellung am Anzeiginstrument $1/4-1/2-3/4-1/1$ entspricht.

Brennstoffsieb.

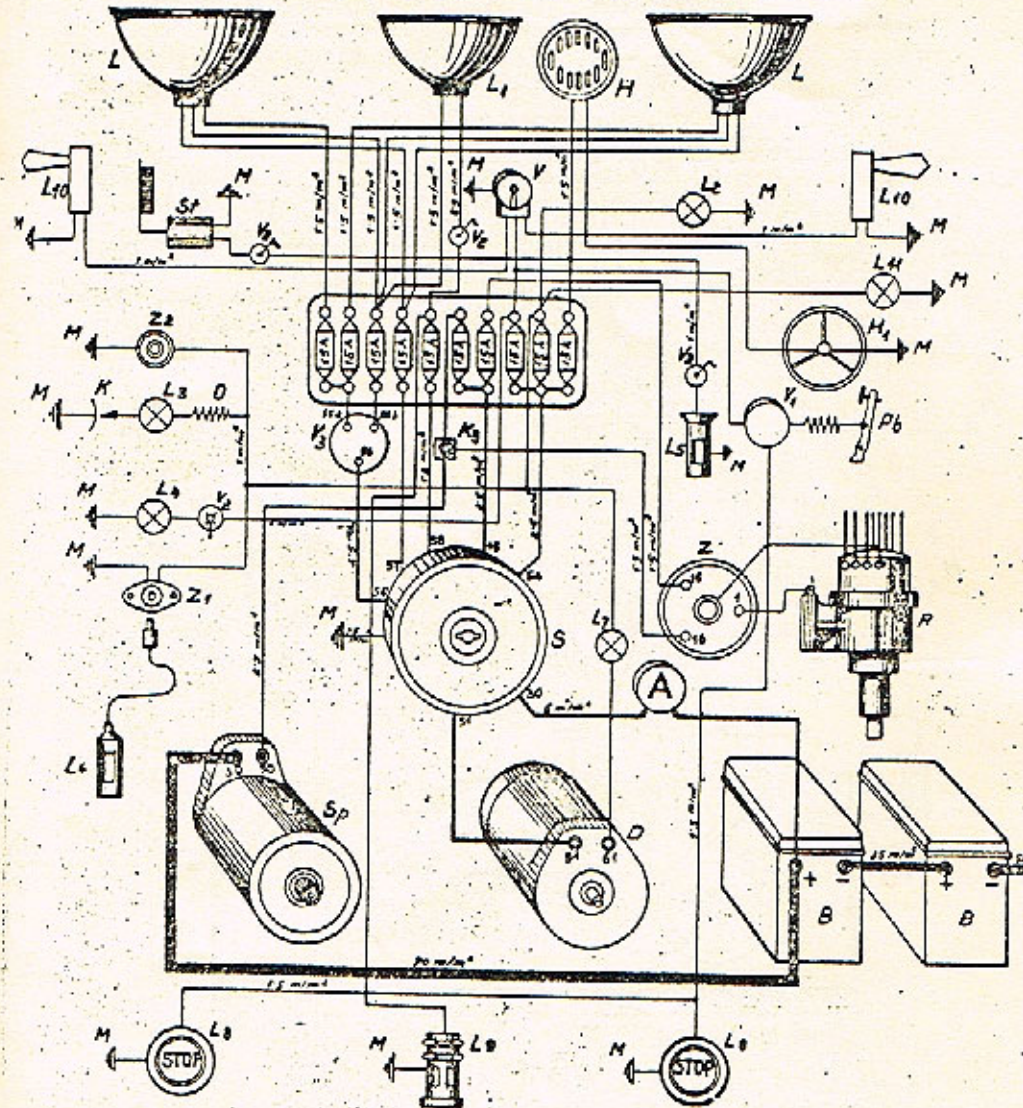
Um das Eindringen von Unreinigkeiten in den Vergaser zu verhindern, ist ein Brennstoffsieb in der Brennstoffpumpe eingebaut. Durch Lösen des darunter befindlichen Sammelbehälters können aus demselben die vorhandenen Unreinigkeiten entfernt werden.



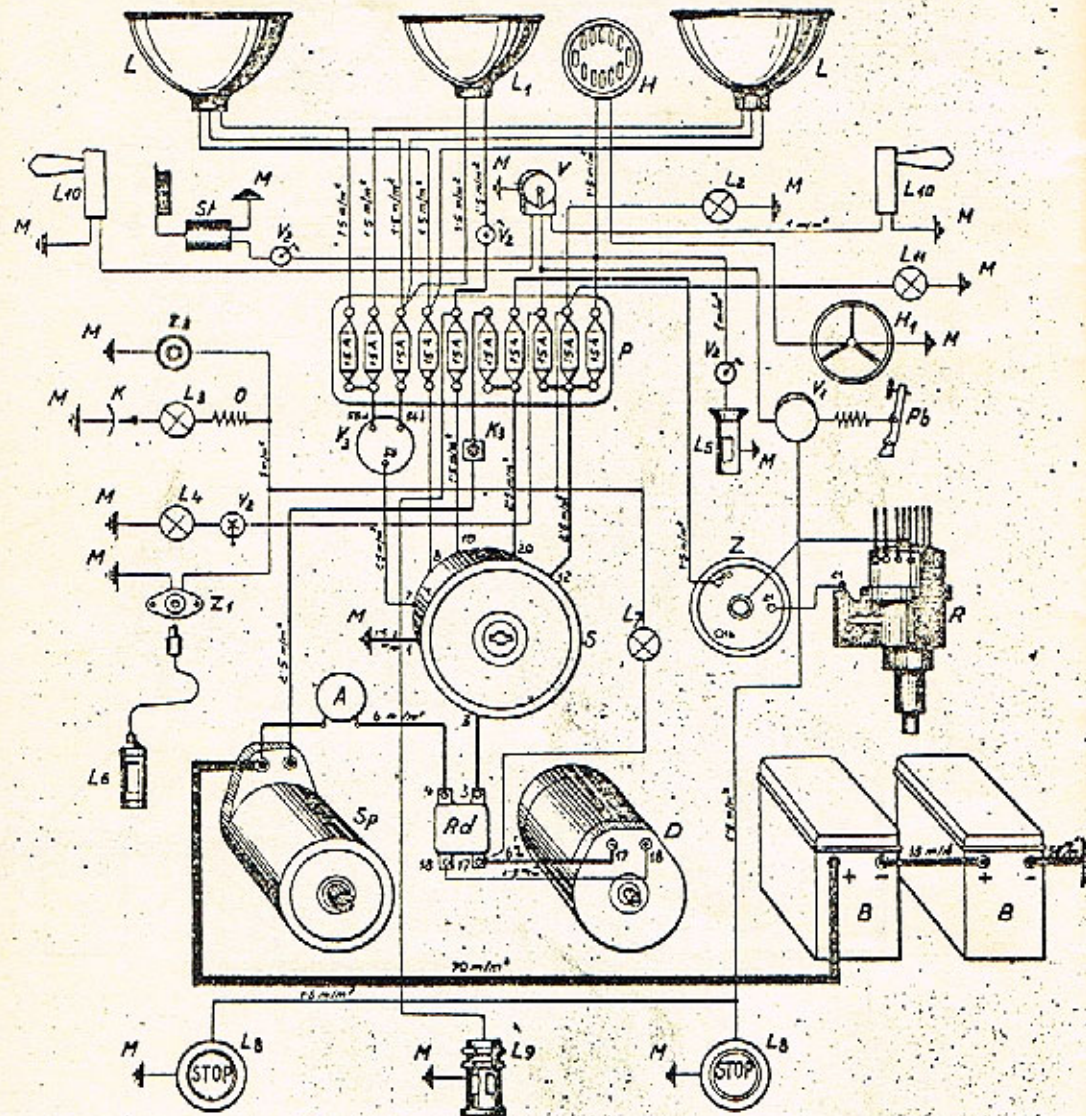
Außerdem befindet sich sowohl im Brennstofftank vor dem Hahn wie auch vor dem Vergaser ein Feinsieb.

Im übrigen verweisen wir bei event. Fehlern, verursacht durch die Brennstoffpumpe, auf beiliegenden Prospekt über diese.

Anlasser- und Beleuchtungsschema Bosch 12 V für Type 87



- | | | | | | |
|----|--------------------------------|-----|-------------------------|----|----------------------------------|
| A | Ampèremeter | L5 | Armaturlampe | S | Schallkasten |
| B | Batterie 3816, 6V, 60 A-St | L6 | Kontrollampe | Sp | Anlasser 12 V |
| D | Lichtmaschine 12 V | L7 | Kontrollampe d. Dynamos | St | Scheibenwischer 12 V |
| H | Horn | L8 | Stoptampe | V | Umachalter für Richtungsanzeiger |
| H1 | Taster für Horn | L9 | Nummernlampe | V1 | Fußschalter für Stoplicht |
| K | Ölkontrolller | L10 | Richtungsanzeiger | V2 | Schalter 1-pol. |
| K3 | Anlasserknopf | L11 | Thermometerbeleuchtung | V3 | Fußabblendschalter |
| L | Scheinwerfer | M | Masse | Z | Zündspule |
| L1 | Fernlicht | Pb | Sicherungsdose 10 pol. | Z1 | Einsteckdose |
| L2 | Kontrollampe d. Benzinsmessers | Pb | Fußbremshebel | O | Widerstand |
| L3 | Ölkontrolllampe | R | Zündverteiler | Z2 | Zigarrenanzünder |
| L4 | Deckenlampe | | | | |



- A Amperemeter
 B Batterie 3B/6, 6 V, 60 A-St.
 D Lichtmaschine 12 V
 H Horn
 H1 Taster für Horn
 K Oelkontrolller
 K3 Anlasserknopf
 L Scheinwerfer
 L1 Fernlicht
 L2 Kontrolllampe d. Benzinsmessers
 L3 Oelkontrolllampe
 L4 Deckenlampe

- L5 Armaturlampe
 L6 Handlampe
 L7 Kontrolllampe d. Dynamos
 L8 Stoplampe
 L9 Nummernlampe
 L10 Richtungsanzeiger
 L11 Thermometerbeleuchtung
 M Masse
 P Sicherungsdose 10 pol.
 Pb Fußbremshebel
 O Widerstand
 R Zündverteiler

- Rd Dynamoregler
 S Schallkasten
 Sp Anlasser 12 V
 St. Scheibenwischer 12 V
 V Umschalter für Richtungsanzeiger
 V1 Fußschalter für Stoplicht
 V2 Schalter 1-pol.
 V3 Fußabblendschalter
 Z Zündspule
 Z1 Flusstekdose
 Z2 Zigarrenanzünder

Anlasser und Beleuchtung.

Anlasser und Beleuchtungssystem sind einpolig und sind geerdet, d. h. die Rückleitung geschieht durch die Metallteile der Karosserie (Masse). Der Strom wird von einer Akkumulatoren-Batterie geliefert. Ein starkes Kabel führt vom Anlassermotor zur positiven Batterieklemme durch den Anlasserschalter, während die negative Klemme mit dem Massenanschluß verbunden, d. h. geerdet ist. Der Strom für Beleuchtung und Zündung wird deshalb direkt oder indirekt von der positiven Batterieklemme zugeführt. Die Einrückung des Anlassers erfolgt mittels Relais vom Armaturenbrett aus nach Betätigung des Starterknopfes.

Batterie.

Die Batterie befindet sich unter dem vorderen Deckel im Reserveradraum. (Abb. Seite 18). Bezüglich Wartung verweisen wir auf beigelegten Prospekt über Akkumulatoren.

Anmerkung: Die Batteriekabel sollen immer gelöst werden, bevor der Generator demontiert oder Anlasserkabel unterbrochen oder angeschlossen werden, um Beschädigung der Batterie durch Kurzschluß zu verhindern.

Lichtmaschine.

Sie befindet sich auf der linken Seite des Motors auf dem Nockenwellengehäuse montiert. (Abb. Seite 23) und wird mittels Keilriemen von der Nockenwelle angetrieben. Man achte darauf, daß der Keilriemen immer richtig gespannt ist. Ueber Wartung und Behebung vorkommender Störungen verweisen wir auf beiliegenden Prospekt.

Die Nachstellung des Keilriemens erfolgt mittels Spannschloß (Abb. Seite 23) und lockere man zu diesem Behufe die Befestigungsschraube der Lichtmaschine. (Abb. Seite 24).

Sicherungen der einzelnen Stromkreise.

Sie befinden sich unterhalb der rechten Klappe am Armaturenbrett (Abb. Seite 11) bei Rechtslenkung, unter der linken Klappe bei Linkslenkung. Sie sind durch Nummern und Beschriftung gekennzeichnet, sodaß ein langes Suchen vermieden wird. Der Austausch erfolgt in bekannter Weise und soll womöglich stromlos erfolgen.

Schaltkasten.

Er befindet sich am Armaturenbrett Abb. Seite 11) und weist vier Stellungen auf. Stellung 0 = alle Stromkreise ausgeschaltet. Stellung 1 und Schlüssel eingesteckt = Zündung eingeschaltet und alle Tagesinstrumente, d. i. Hupe, Richtungsanzeiger, Scheibenwischer, Stoplampe, Brennstoffanzeiger. Stellung 2 = Stadtfahrt bei Nacht, d. h. alle Instrumente eingeschaltet, wie bei 1 und ferner noch Armaturenbeleuchtung, rückwärtige Nummernlampe und Stadtlicht im Reflektor. Stellung 3 = Ueberlandfahrt; alle Instrumente wie bei Stellung 2, jedoch an Stelle Stadtlicht das große Scheinwerferlicht eingeschaltet. Gleichzeitig wird das Fernlicht eingeschaltet. Dieses hat einen separaten Schalter am Armaturenbrett, um es gegebenenfalls ausschalten zu können (Abb. Seite 11). Die Ablenkung des Lichtes bei entgegenkommenden Fahrzeugen erfolgt mittels Fußschalter, (Abb. Seite 11) welcher sich unter dem Kupplungspedal befindet und durch Fußdruck betätigt wird. Dieser Ablendschalter bewirkt nicht nur die Umschaltung der Reflektoren auf Bilux, sondern auch die Abweichung der Fernlichtes zum linken Straßenrand. In Ländern mit Rechtsfahrordnung kann die Ablenkung des Fernlichtes nach dem rechten Straßenrand eingestellt werden.

Stoplicht-Schalter.

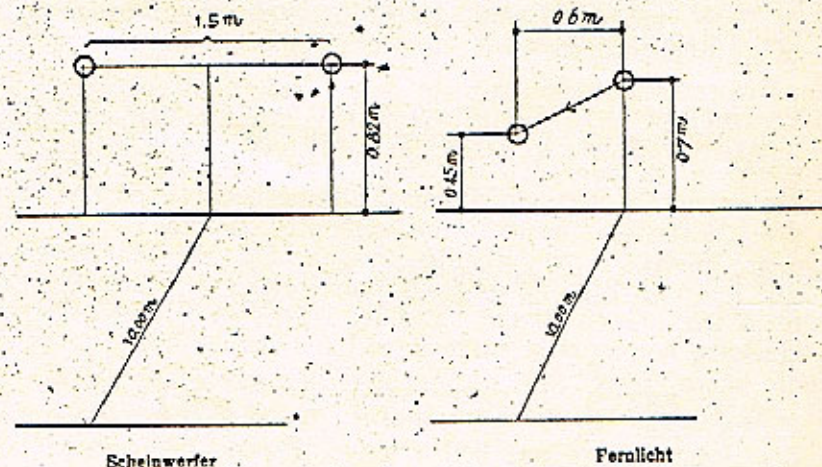
Ein am Bremshauptzylinder eingebauter Membranschalter schließt den Stromkreis des Stoplichtes, wenn das Bremspedal betätigt wird.

Scheinwerfer.

Die Scheinwerfer sind eine Kombination zwischen einem Reflektor mit parabolisch gewölbter Fläche und einer Linse, welche so konstruiert ist, daß sie bei Verwendung einer Zweifadenbirne einen Hauptstrahl zum Fahren auf der Landstraße und einen abgeblendeten Strahl zum Passieren anderer Wagen wirft. Zum Fahren in der Stadt dient das Stadtlicht.

Ausrichtung und Einstellung der Scheinwerfer und des Fernlichtes.

Am besten ist es, die Scheinwerfer von einer guten Werkstätte einstellen zu lassen. Sollte die Einstellung selbst vorgenommen werden müssen, so lockere man die Klemmschraube des Haltringes (Abb. Seite 15) so weit, daß sich der Reflektoreinsatz mäßig schwer bewegen läßt. Dabei soll der Wagen in einer Entfernung von cca. 10 m vor einer Wand stehen und bei eingeschaltetem großen Licht das Lichtmittel lt. Skizze auf der Wand sichtbar sein.



Die Einstellung des Fernlichtes erfolgt ebenso und beim Ablenden muß sich das Lichtmittel laut Skizze nach links unten verschieben.

Der Starter

ist am Hinterachsgehäuse befestigt (Abb. Seite 23) und ragt das Ritzel in den Kupplungsraum. Die Befestigung erfolgt durch 2 Schrauben. Funktionen und Wartung ersuchen Sie aus beigelegtem Prospekt.

Der Starterknopf am Armaturenbrett darf nie gedrückt werden, wenn der Motor läuft. Während des Startens ist die Batterie sehr stark in Anspruch genommen. Wenn der Motor nicht leicht startet, soll das Anlassen nicht oft wiederholt

werden. In diesem Falle ist der Starterknopf loszulassen und die Störung zu beheben: Nichtanspringen des Motors kann auf ausgeschaltete Zündung (Schlüssel völlig einstecken!), lose oder gebrochene Kabel oder Versagen der Brennstoffzufuhr zurückzuführen sein. Uebersättigtes Gasgemisch im Motor durch öfteres völliges Niederdrücken des Gaspedales während des Startens führt ebenfalls häufig zum Versagen des Startens. Durch das kräftige Niederdrücken des Gaspedals wird bewirkt, daß die Beschleunigerpumpe im Vergaser zu viel Brennstoff in die Saugleitung einspritzt. Für den Fall, als irgendwelche Störungen an der elektrischen Ausrüstung auftreten, soll sofort die nächste Tatra-Werkstätte zu Rate gezogen werden. Es wird dringend davor gewarnt, selbst Reparaturen am elektrischen Teil vornehmen zu wollen.

Anmerkung: Es kann vorkommen, daß beim Herunterdrücken des Starterknopfes kein Zeichen von Strom bemerkbar ist, oder daß der Starter zu wenig Kraft hat, den Motor anzutreiben. In diesem Falle beobachte man das Licht der Batterie-Kontrollampe. Brennt dasselbe gar nicht oder löscht es vollständig aus, sobald der Starterknopf gedrückt wird, so ist dies ein Beweis, daß entweder die Batterie gar keinen Strom hat oder das Verbindungskabel zur Batterie keinen oder ungenügenden Kontakt hat.

Bei solchen Störungen ist durchwegs der Anschluß am Batteriekabel nicht in Ordnung. Weitere event. Störungen des Starters sind aus beiliegendem Prospekt ersichtlich.

Demontage des Starters.

Um den Starter zu demontieren, muß der Kofferboden herausgezogen werden. Bevor der Starter abgenommen wird, ist die Masse-Leitung an der Batterie zu unterbrechen. Um den Starter herauszunehmen, muß das starke und schwache Kabel an den Klemmen oben am Startermotor unterbrochen werden, hierauf werden die zwei Befestigungsschrauben am Hinterachsgehäuse gelöst und der Starter herausgenommen.

Kühlungssystem.

Die Kühlung der Zylinder und Zylinderköpfe erfolgt durch Luft. Die Kühlluft wird durch 2 Zentrifugalventilatoren für jede Zylinderreihe gesondert erzeugt. Die Ventilatoren werden

mittels Keilriemen angetrieben. Das Kühlsystem ist so einfach, daß es keiner weiteren Besprechung und Wartung bedarf. Man achte lediglich darauf, daß die Keilriemen genügend gespannt sind. Das Nachspannen derselben erfolgt durch Stellschrauben (Abb. Seite 30), welche am Kettenkasten vorgesehen sind. Die Schmierung der Kugellager des Schaufelrades erfolgt durch Fettbüchsen, die aus dem Ventilatorgehäuse herausragen. (Abb. Seite 24). Das Fetten erfolgt durch einfaches Verdrehen der Schmierkappe im Uhrzeigersinne. Läßt sich dieselbe nicht weiter verdrehen, so löse man sie vollkommen ab und fülle sie mit frischem konsistenten Fett.

Anmerkung: Bei Bergfahrten darf der Motor niemals auf eine zu niedrige Umdrehungszahl sinken, bei welcher der Ventilator nicht mehr genügend Kühlluft liefern kann.

Es empfiehlt sich, lieber mit dem nächst kleinerem Gang und schnelllaufendem Motor die Steigung zu nehmen, da in diesem Falle die Kühlung eine wirksamere ist.

Oelthermometer.

Das am Armaturenbrett angebrachte Oelthermometer (Abb. Seite 11) zeigt die Temperatur des rückgekühlten Oeles an.

Die Oeltemperatur soll normal 80 Grad nicht überschreiten. Sollte die Oeltemperatur über 80 Grad steigen, ist das Tempo der Fahrt zu mäßigen.

Die Kupplung.

Die Kupplung ist mit dem Schwungrad fest verbunden und im Motorgehäuse untergebracht. Sie ist eine Einscheiben-Trockenkupplung bewährter Konstruktion und so bemessen, daß der maximalste Drehmoment übertragen werden kann, ohne daß die Kupplung rutscht. Die Ausrückung erfolgt in bekannter Weise mittels Hebel und Gestänge durch ein Fußpedal (Abb. Seite 11). Sollte bei völlig losgelassenem Fußpedal die Kupplung Neigung zum Rutschen zeigen, so muß das Gestänge nachgestellt werden. Dies geschieht nach Ausziehen des Kofferbodens, worauf man freien Zutritt zu dem im Getrieberaum befindlichen Spannschloß des Kupplungsgestänges hat. Man stelle das Gestänge so ein, daß das Kupplungspedal 3—4 cm Spiel hat. Dieses Spiel ist oft zu kontrollieren, um die Kupplung nicht zu beschädigen.

Eine besondere Wartung der Kupplung ist nicht notwendig. In beigelegtem Prospekt finden Sie eine genaue Beschreibung Ihrer Kupplung.

Anmerkung: Während der Fahrt soll der Fuß nicht immer auf dem Kupplungspedal aufliegen, da sonst die Gefahr besteht, daß leicht ausgekuppelt wird, die Kupplung dadurch dauernd schleift und der Kupplungsmechanismus Schaden leidet.

Hinterachse.

Die Hinterachse ist die bekannte und bewährte TATRA-Konstruktion mit dem gelenklosen Antrieb der Achshälften durch aufeinander abwälzende Kegelräder und dem Stirnraddifferenzial. Der Kegelradantrieb wird im Werk eingestellt und benötigt keinerlei Einstellung. Wird eine Nachstellung doch notwendig, ist dieselbe ausschließlich in TATRA-Werkstätten vornehmen zu lassen, da wir sonst keinerlei Haftung übernehmen.

Das Hinterachsgehäuse ist mit dem Oelraum des Getriebes verbunden und wird durch das gleiche Oel geschmiert. Die Kegelräder werden von der Getriebe-Oelpumpe stetig mit Oel angespritzt. Ist im Getriebe-Hinterachsgehäuse zu viel Oel, so kann es vorkommen, daß bei den Lederdichtungen der Halbachsen Oel herauskommt. In diesem Falle kontrolliere man den Niveaustand des Oeles. (Abb. Seite 21.) Wenn dieser richtig ist, dann untersuche man, ob die Lederdichtungen genügend fest angezogen sind.

Die Lagerung der beiden Hinterachswellen erfolgt mittels Schrägrollenlager und ihr achsiales Spiel wird durch die nußen an der Radnabe befindlichen Verstellmuttern eingestellt. Dieses Spiel wird im Werk richtig eingestellt und ist ein unnützes Verstellen derselben möglichst zu vermeiden. Sollte sich auf den Halbachsen doch viel achsiales Spiel zeigen, so empfehlen wir die neue Einstellung in einer TATRA-Werkstätte durchführen zu lassen.

Gleiche Radverhältnisse.

Es sind stets Pneu von gleichem Durchmesser zu verwenden, womöglich gleiches oder ähnliches Fabrikat. Wenn Schneeketten verwendet werden, sollen dieselben gleichzeitig auf beiden Hinterrädern angebracht werden.

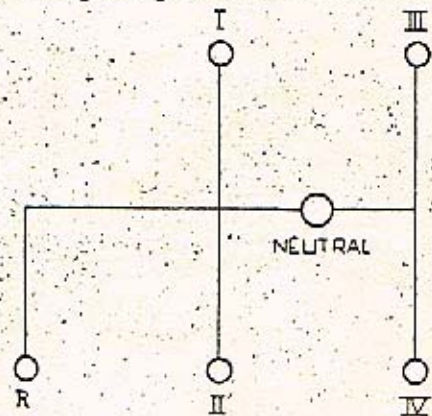
Hinterachsfedern

Jedes Hinterrad ist einzeln durch eine Kantileverfeder abgefedert. Die Lagerung des mittleren Federdrehpunktes ist

in der Karosserie und wird mit Fett geschmiert. Die Federlaschen auf den beiden Enden der Federn sind nicht besonders geschmiert und empfiehlt es sich diese gelegentlich mit konsistentem Fett zu versehen. Das äußere Ende der Federn, an welches die Halbachse angeschlossen ist, wird über ein Gummidetail mit der Lasche derart verbunden, daß die Uebertragung des Straßen- und Maschinenaggregat-Geräusches auf die Karosserie vermieden wird. Die Hinterfedern sind poliert und vom Werk gut gefettet eingebaut. Sollten nach längerer Fahrt die Federn knarren, sind diese mittels Oeleinspritzung zu schmieren oder mit Oel zu übergießen. Der Wagen ist etwas anzuheben, wobei sich die Federplatten ein wenig öffnen. Der Zutritt erfolgt durch Demontage des Hinterrades.

Getriebe.

Die Kraftübertragung vom Motor auf die Hinterachse im Getriebe erfolgt immer durch Zahnräder. Während die erste Geschwindigkeit und der Rückwärtsgang Verschränkräder sind, die in Eingriff gebracht werden, laufen die Zahnräder der 2. 3. und 4. Geschwindigkeit in ständigem Eingriff und werden nur durch Klauen bei der 2. und durch Synchronisier-Vorrichtung und Klaue bei der 3. und 4. Geschwindigkeit eingeschaltet. Die ständig in Eingriff befindlichen Zahnräder und deren Lagerungen werden durch eine separate im



Getriebegehäuse untergebrachte Zahradpumpe geschmiert. Das Stirnraddifferential für den Hinterachs Antrieb befindet sich ebenfalls im Getriebegehäuse. Die Schaltung der 4 Vorwärts- und der Rückwärtsbewegung erfolgt in obenstehender Weise. Die Sicherung des Rückwärtsganges ist im Schall-

hebel und wird diese durch Anheben des Schaltehebelknopfes ausgelöst. Erst bis die Sicherung ausgelöst ist, kann der Rückwärtsgang eingeschaltet werden.

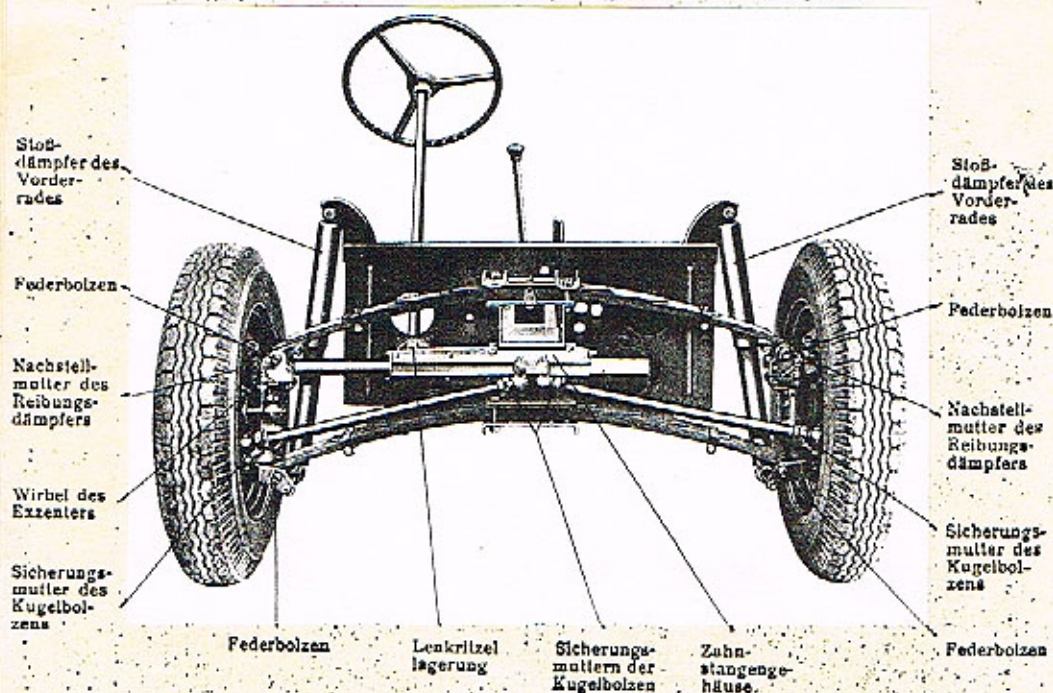
Reinigung des Wechselgetriebes:

Es ist zu empfehlen, das Öl im Wechselgetriebegehäuse je nach caa. 5000 km auszuwechseln. Bei kaltem Wetter soll dünnflüssiges Öl im Wechselgetriebe benützt werden. Bei Eintreten der warmen Jahreszeit ist das dünnflüssige Öl auszulassen und durch Sommeröl zu ersetzen.

Vorderachse.

Die Vorderachse ist eine Parallelogrammfederachse und mittels kräftigen Federplatten an den Hauptträger der Karosserie angeschraubt.

Die Federn sind durch Abnehmen der Räder zugänglich. Der Mittelteil außerdem durch Abmontieren des Abdeckbleches (Abb. Seite 18) unter dem vorderen Deckel. (Unter dem Reserverad.) Es empfiehlt sich die vorderen Federn öfters zu kontrollieren. Eine Schmierung der Federn erfolgt am besten durch Uebergießen der Federn mit Öl.



Der Achsschenkel (in Kugeln gelagert wodurch eine sehr leichte Steuerung erzielt wird) ist mit kräftigen Bolzen (Abb. Nebenseite), mit den Federn verbunden und zentral geschmiert. Das obere Lager des Achsschenkels ist ein Schrägrollenlager, das untere ein Kugellager. Die Nabe der Vorderachse ist mit konsistentem Fett gefüllt und braucht dieses nicht zu häufig erneuert werden. Federbolzen, Schrägrollenlager und Kugellager des Achsschenkels werden zentral geschmiert. Um eine allzuleichte Verdrehung der Vorderräder zu verhindern, befindet sich am Achsschenkel ein Reibungsdämpfer, welcher mittels Federn eingestellt wird. Die Einstellung erfolgt auf das genaueste im Werk, doch wird es sich bei häufigen und langdauernden Fahrten auf schlechten Straßen empfehlen, den Reibungsdämpfer etwas stärker zu verspannen. Dies geschieht durch Niederschrauben der beiden ober den Federn des Reibungsdämpfers liegenden Muttern.

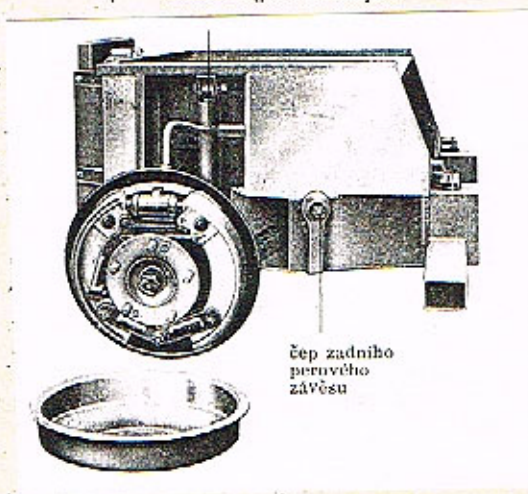
Nachstellen der Vorderräder.

Richtige Einstellung der Vorderräder ist außerordentlich wichtig für sicheres Fahren und minimalen Pneuerverbrauch. Der Abstand der vorderen Räder soll vorn nicht mehr als 3—4 mm weniger betragen, als hinten, gemessen auf Achshöhe.

Besonderes Gewicht ist darauf zu legen, daß besonders die Vorderräder richtig ausgewuchtet werden. Diese Auswuchtung erfolgt im Werk auf das genaueste und man kontrolliere die Räder von Zeit zu Zeit oder nach Reifenwechsel und wuchte sie wieder aus.

Stoßdämpfer.

Um übermäßiges Erschüttern und Neigen des Wagens zu verhindern, sind sämtliche Räder mit Stoßdämpfern versehen. Die Wirkungsweise der Stoßdämpfer ist derart eingestellt, daß das vom Boden abgehobene Rad in der, durch die Feder bewirkten, raschen Abwärtsbewegung abgebremst wird. Die Aufwärtsbewegung des Rades wird an und für sich durch die Feder abgebremst. Das System ist ein Teleskop-Stoßdämpfer-System, welches in sich ein Ölreservoir hat, das ein selbsttätiges Nachfüllen bei etwaigen Undichtheiten des Stoßdämpfers bewirkt.



Čep zadního
prvního
závěsu

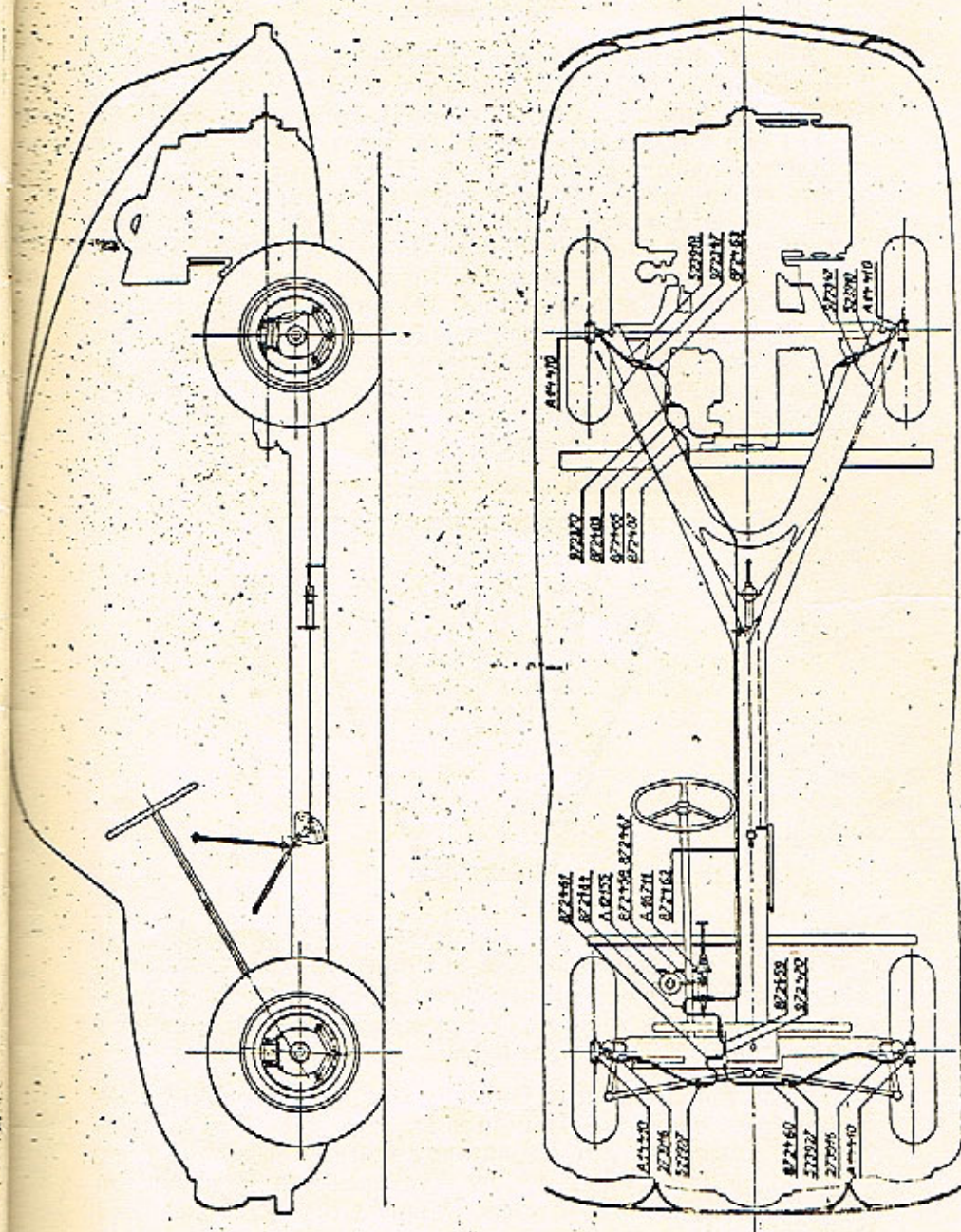
Bei event. auftretendem Klopfen des Stoßdämpfers empfehlen wir vorerst die Gummilagerung desselben zu untersuchen, ob diese nicht schadhaft ist.

Wir raten keinerlei Eingriff selbst vorzunehmen, da die Montage dieses Stoßdämpfers wegen seines feinen Mechanismus besondere Fachkenntnisse erfordert. Nur wenn die Stoßdämpfer gut mit Öl aufgefüllt sind, können sie richtig wirken.

Wer auf gut abgefedertes Fahren Wert legt, kontrolliere deshalb, ob die Stoßdämpfer richtig aufgefüllt sind. Die Wirkungsweise des Stoßdämpfers ersieht Sie aus beigelegtem Prospekt.

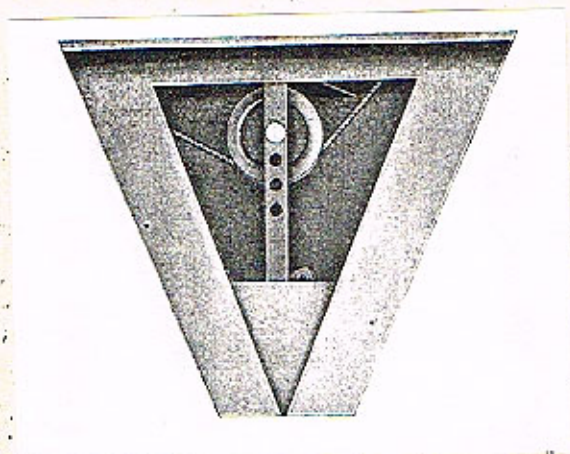
Lenkung.

Die Lenkung ist eine Zahnstangenlenkung (Abb. Seite 46) und die Übertragung der Zahnstangenbewegung auf die Räder erfolgt mittels Lenkverbindungsstangen für jedes Rad gesondert. Die Kugelgelenke sowie die Lagerung des Lenkritzels werden zentral geschmiert. Die Einstellung des Zahnspiels zwischen Ritzel und Zahnstange erfolgt mittels Exzenterbüchse. Bei etwaigem Nachstellen des Zahnspiels achte man darauf, daß dieses nicht zu klein ist, da die Bewegung der Zahnstange nur schwer möglich wäre.



Bremsen.

Alle 4 Räder sind mit Innenbacken-Bremsen zu je 2 Bremsbacken (Abb. Seite 48) versehen und werden nach System Lockheed mittels Flüssigkeitsdruck vom Fußpedal aus auf alle 4 Räder gemeinsam betätigt und zwar so, daß ein absoluter Bremsausgleich aller 4 Räder erfolgt. Die Handbremse wirkt mittels Seilzug mechanisch auf beide Hinterräder. Die Bremsbacken sind nach dem Prinzip der Servo-Wirkung gebaut und ermöglichen daher ein bedeutend wirksameres Bremsen als normale Doppelbackenbremsen. Das Nachstellen der Bremsen erfolgt bekannterweise bei hochgehobenem Rad für jede Backe gesondert derart, daß der Wirbel des Exzenters (Abb. Seite 46) so weit niedergeklopft wird, bis die Backe anliegt, d. h. das Rad sich nicht verdrehen läßt; der Exzenter wird hierauf nur so viel zurückgeklopft, damit das Rad sich wieder durchdrehen läßt.



Die Nachstellung der Handbremse erfolgt derart, daß man die in der Gabelung des Mittelträgers sich befindliche Ausgleichsrolle (siehe obenstehende Abb.) in ihrer Aufhängung um ein Loch versetzt. Dies geschieht am besten bei ganz herabgelassenem Handbremshebel.

Wenn die Bremsen in Ordnung sind, genügt entweder die Fußbremse oder die Handbremse, um den Wagen zum Stehen zu bringen. Die Behandlung und die Behebung eventueller Unstimmigkeiten in der hydraulischen Bremsanlage finden Sie in dem beigelegtem Prospekt der ATE-Lockheed Bremse.

Von größter Wichtigkeit.

für eine lange Lebensdauer Ihres Wagens sind:

Nicht herumprobieren oder „Verbesserungen“ durchführen.

Nicht unnütze Verstellungen und Verschraubungen vornehmen.

Jegliche Manipulation durch Unkundige unterlassen.

Reinigen und Schmieren.

Diejenigen, welche an Ihrem Wagen nicht regulieren und herumschrauben, die notwendigen Arbeiten nur bei einer TATRA-Vertretung oder einer autorisierten Werkstätte durchführen lassen, weisen den zuverlässigsten und billigsten Betrieb nach. Wer stets am Wagen etwas verbessern will, verursacht in der Regel das Gegenteil und schafft sich selbst nur Unannehmlichkeiten. Stets kontrollieren, ob in der Reparatur-Werkstätte Original-TATRA-Ersatzteile in Ihren Wagen eingebaut werden.

Luftgekühlter
Zylinder-V-Motor

Vergaser

Hinterachse

Entlüftungs-
jalousie

Rückblickfenster

Geräumiger
Kofferraum

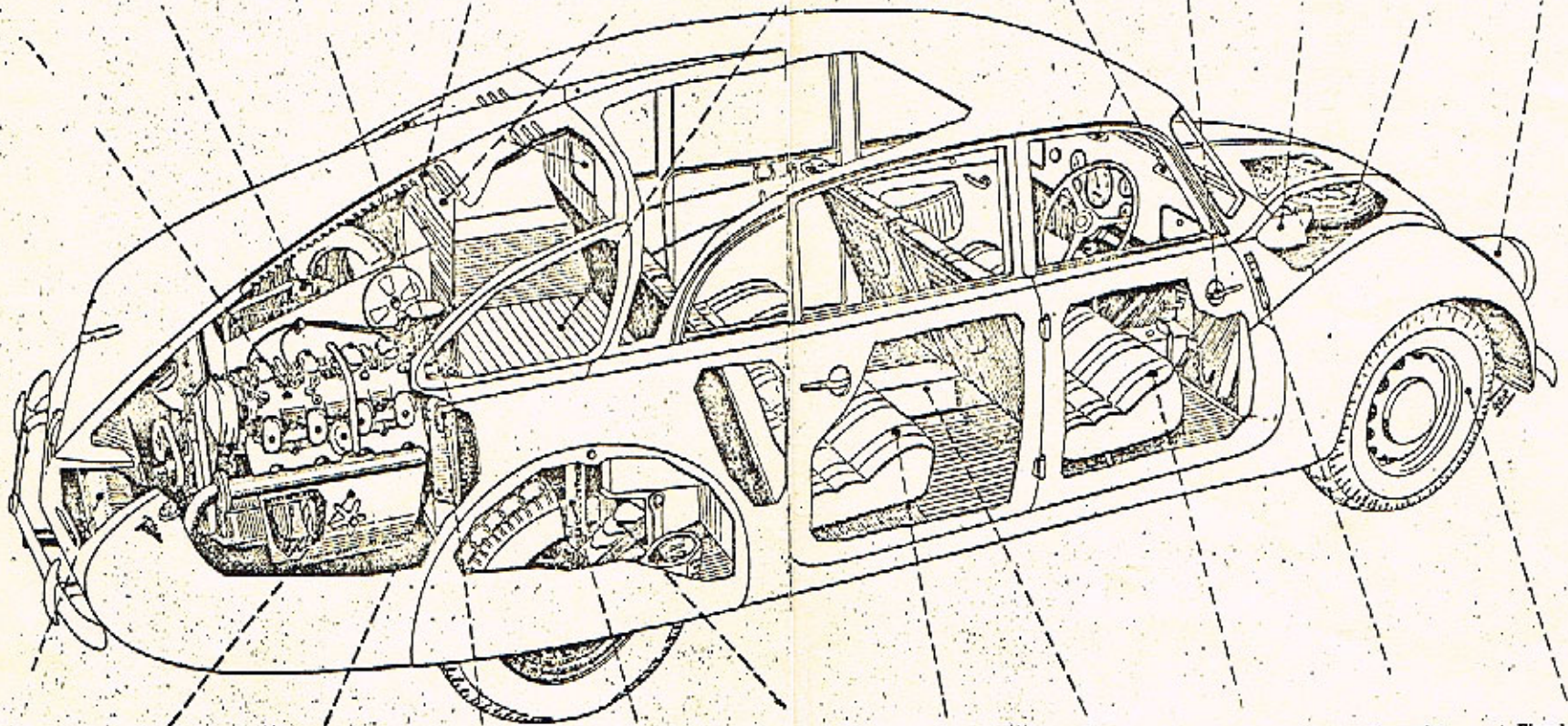
Zugfreie
Entlüftung

Versenkte
Türgriffe

Brennstofftank
für 50 l

2 Reserve-
räder

Versenkter
Scheinwerfer



Auspuffkopf

Ventilator

Gummi-
lagerung

Brennstoff-
Pumpe

rückwärtiger
Stoßdämpfer

Kantile-
verfeder

rückwärtige
Polsterbank
für 3 Personen

Hauptträger der
selbsttragenden
Karosserie

2 separate
Fauteuil vorne

Versenkte
Richtungs-
anzeige

Einzelgefederte
Vorderräder