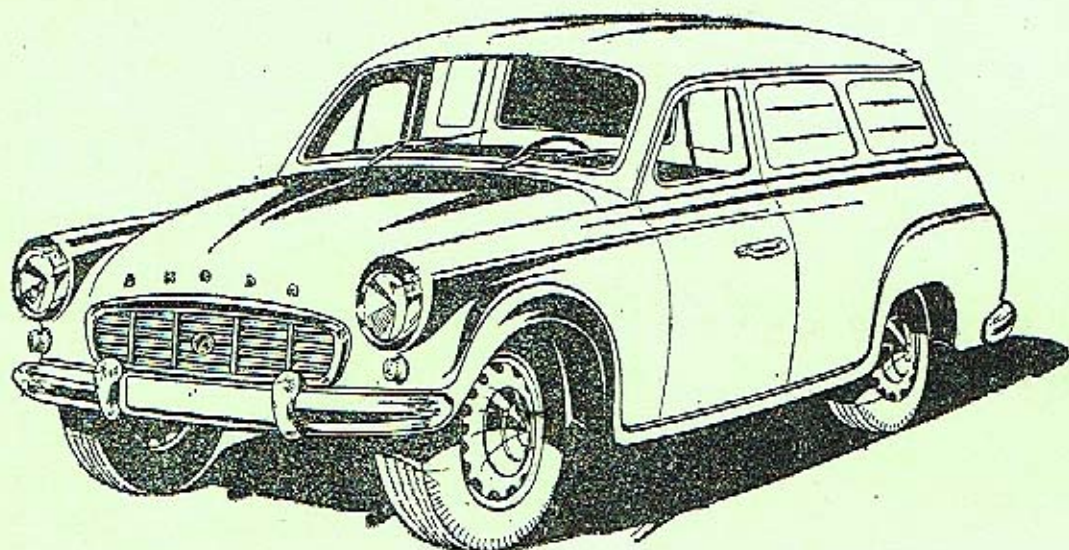


WERKSTÄTTEN HANDBUCH

ŠKODA

1202



MOTOKOV

PRAHA — TSCHOSLOWAKEI

EINLEITUNG

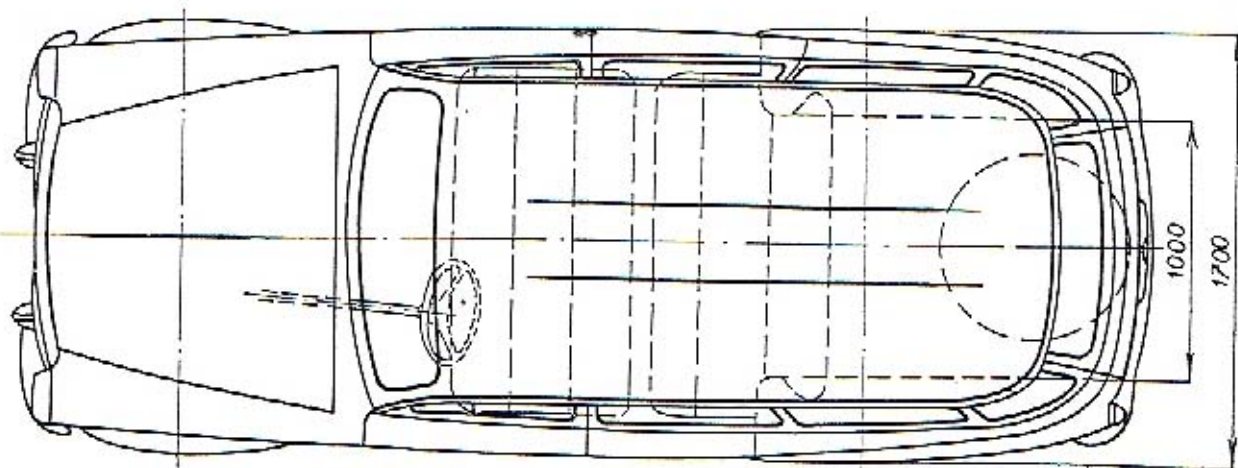
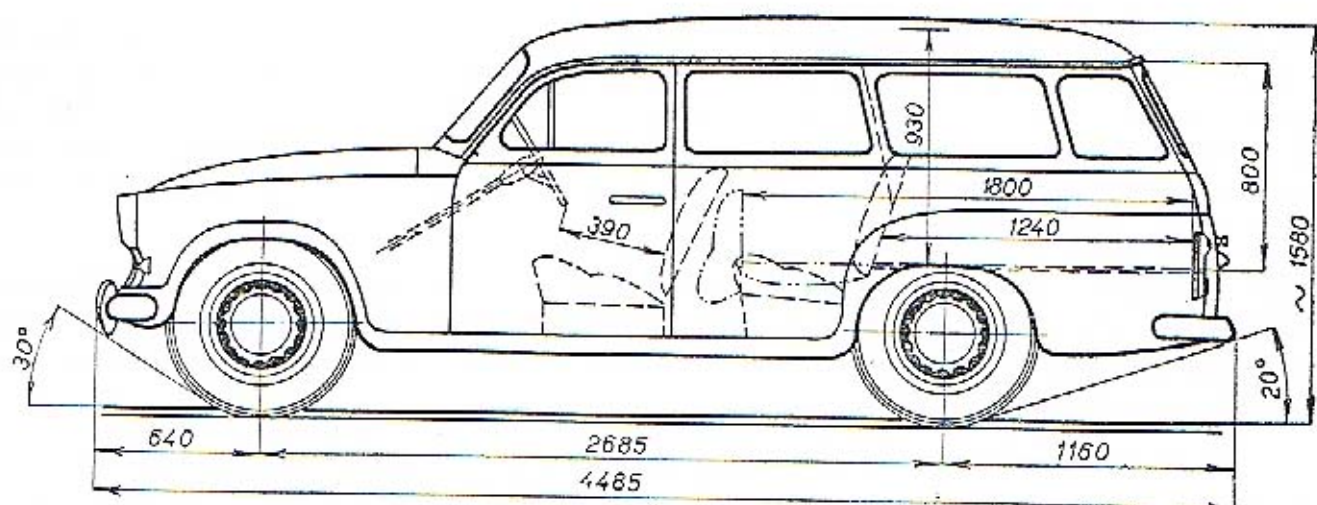
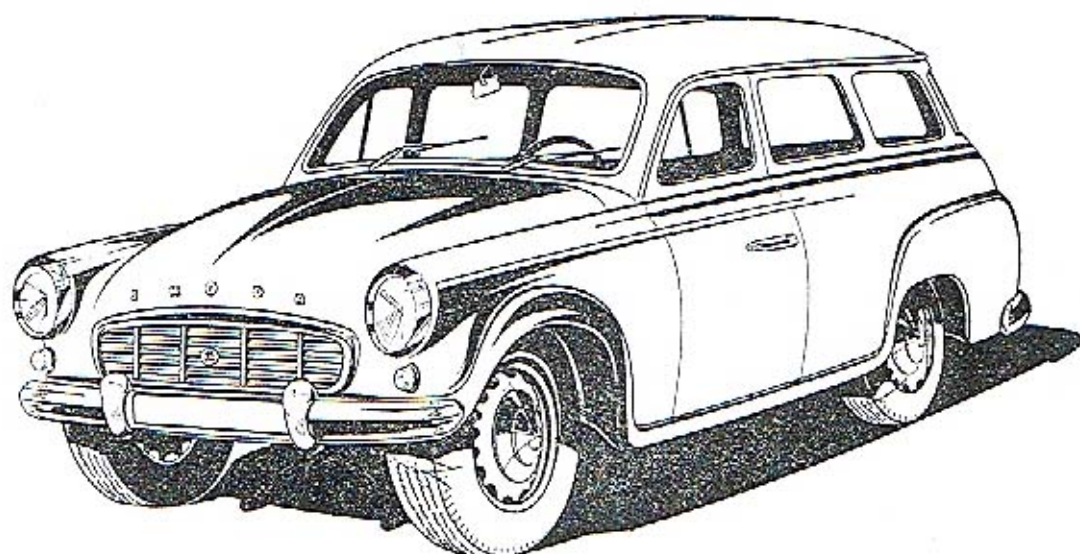
Das Entwicklungssystem der Bauweise der ŠKODA-WAGEN, d. i. die ganze Typenreihe wie Š 440, 445, 450, 1201, OCTAVIA, OCTAVIA Super, Touring Sport, Combi, FELICIA u. dgl. gründet sich darauf, dass in verschiedenen Variationen übereinstimmende, eventuell ein wenig abgeänderte Organe des Fahrgestells und übereinstimmende Karosserien, oder dass wieder Karosserien in verschiedenen Variationen, eventuell speziell für eine bestimmte Type erzeugte Karosserien, verwendet werden.

Die Wagen ŠKODA 1202 beruhen gleichfalls auf diesem Baukastensystem. Mit unbedeutenden Modifikationen werden bei ihnen Motoren und die Hinterachse wie beim Wagen OCTAVIA Super verwendet, die Kupplung und das Wechselgetriebe stimmen mit dieser Type überein, grundsätzlich unterscheiden sie sich entsprechend den Anforderungen bezüglich Verwendbarkeit des Wagens durch die Vorderachse, die Federung und den Aufbau.

Für den Wagen OCTAVIA (gemeinsam mit den übrigen Typen der Reihe OCTAVIA, FELICIA, Š 440, 445 und 450) besteht als Behelf für die Wagen-Wartung und -Reparaturen ein selbständiges, im weiteren Text als grundlegend bezeichnetes Werkstättenhandbuch. Mit Rücksicht auf die Übereinstimmung bestimmter Organe, wie bereits angeführt, wird für die Wagen ŠKODA 1202 (auch als Š 1202 bezeichnet) das Werkstättenhandbuch und als ergänzender Text zu dem angeführten Werkstättenhandbuch herausgegeben.

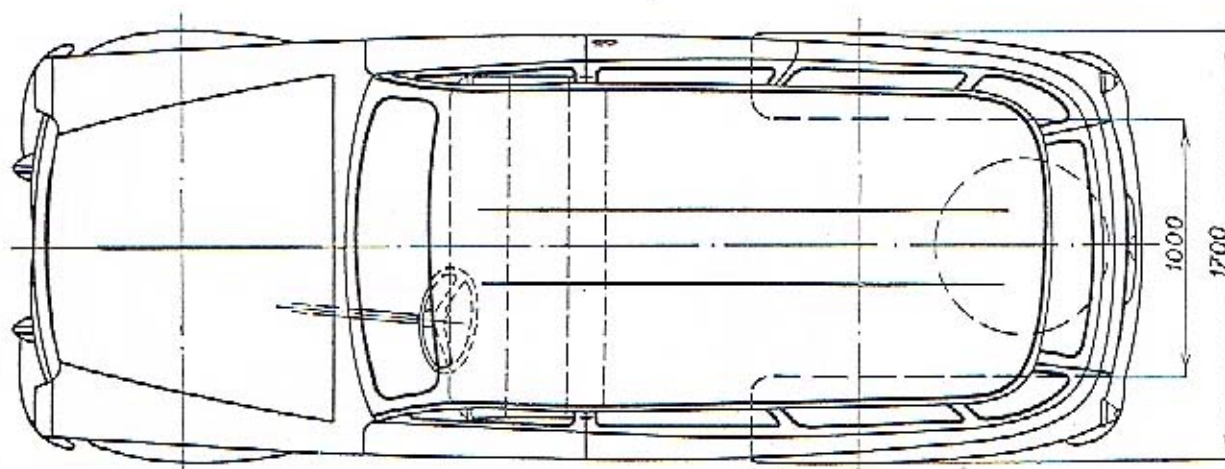
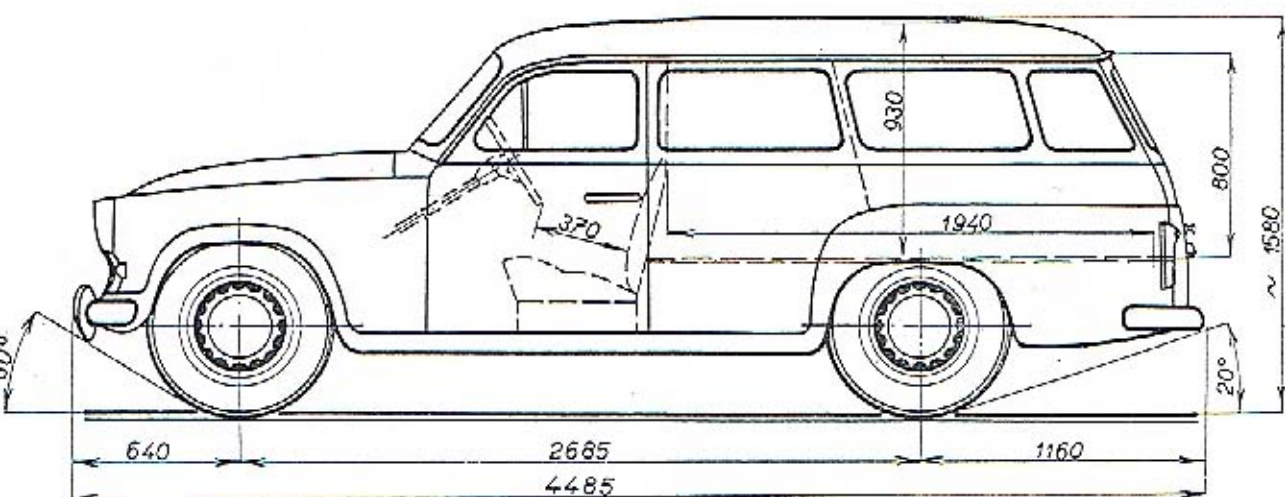
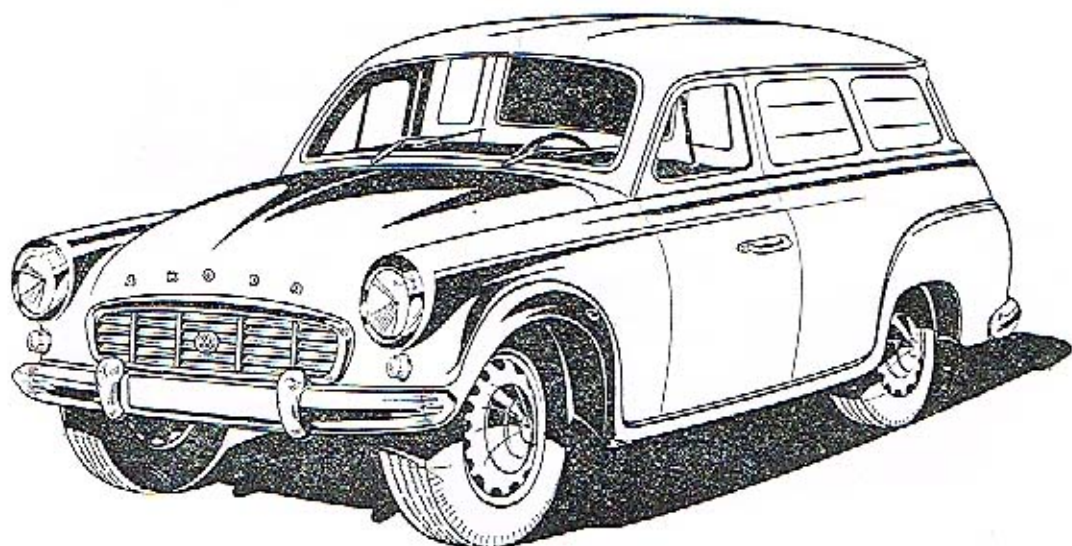
Für die Wartung und Reparaturen der Wagen ŠKODA ist daher das grundlegende Werkstättenhandbuch der ŠKODA-Wagen und dieses Ergänzungshandbuch bei gleichzeitiger Benützung der zu den entsprechenden Typen herausgegebenen Ersatzteil-Kataloge, technischen Instruktionen und Mitteilungen zu benützen.

Aus den Katalogen sind die für die einzelnen Serien gültigen Zusammenstellungen der einzelnen Baugruppen ersichtlich, in den technischen Mitteilungen und Instruktionen wird auf verschiedene Änderungen aufmerksam gemacht, die im Verlauf der Erzeugung eintreten, und wird angeführt, wie diese Änderungen an im Betrieb befindlichen Wagen zur Geltung gebracht werden können.



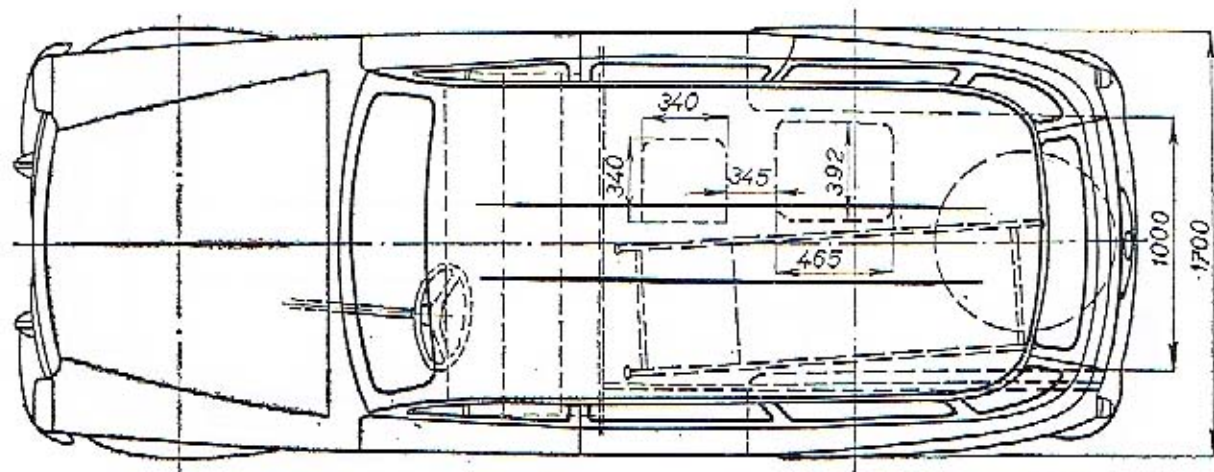
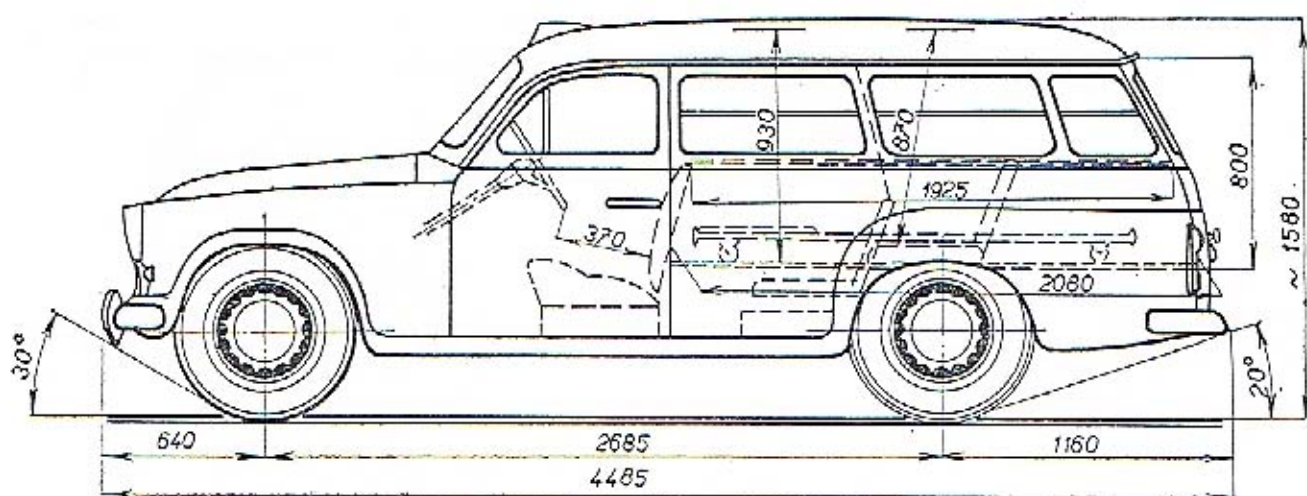
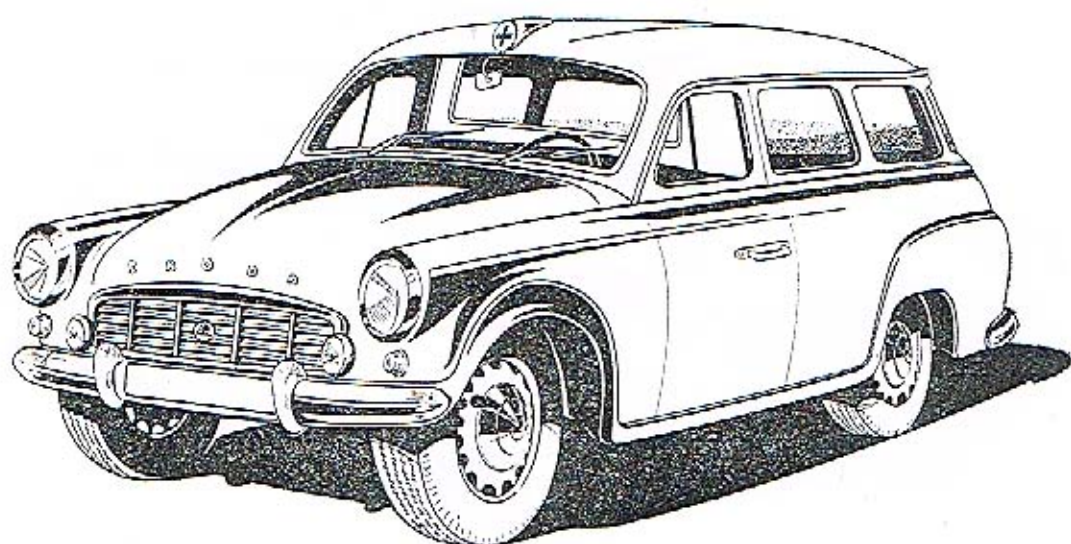
DK 324

Abb. 1. Massklizze des Station-Wagens [STW].



DK 326

Abb. 2. Masskizze des Lieferwagens.



DK 329

Abb. 3. Masskizze des Krankenwagens.

TECHNISCHE ANGABEN DER KRAFTWAGEN ŠKODA 1202

A) FAHRZEUG:

Hersteller	Kraftwagenwerke, N. U., Mladá Boleslav
Art des Fahrzeugs	Nutzkraftwagen
Art des Aufbaus	Ganzmetallkarosserie

Abmessungen:	STW-Wagen	Lieferwagen	Krankenwagen
Spurweite vorne/rückwärts	1250/1320 mm	1250/1320 mm	1250/1320 mm
Radstand	2685 mm	2685 mm	2685 mm
Bodenfreiheit des Wagens	190 mm	190 mm	190 mm
Grösste Länge des Wagens	4485 mm	4485 mm	4485 mm
Grösste Breite des Wagens	1700 mm	1700 mm	1700 mm
Grösste Höhe des Wagens	1580 mm	1580 mm	1580 mm

Gewicht:

Gewicht des fahrbereiten Wagens	1100 kg	1080 kg	1160 kg
Gewicht ohne Betriebsstoffe	1062 kg	1040 kg	1124 kg
Höchstgewicht des vollbelasteten Wagens	1750 kg	1730 kg	1530 kg

Zulässige Achsdrücke:

Vorderachse	650 kg	630 kg	600 kg
Hinterachse	1100 kg	1100 kg	930 kg
Tragfähigkeit des Wagens	650 kg	650 kg	370 kg

Fahreigenschaften:

Höchstgeschwindigkeit in der Ebene	100 km/h
Höchstgeschwindigkeit im I. Gang	25 km/h
II. Gang	43 km/h
III. Gang	60 km/h
IV. Gang	100 km/h
Kleinste Geschwindigkeit im IV. Gang	20 km/h

Zulässige Geschwindigkeiten beim Einfahren oder nach der Generalreparatur:

Zurückgelegte km	I.	II.	III.	IV.
bis 700	15 km/h	25 km/h	35 km/h	60 km/h
von 700 bis 1500	20 km/h	30 km/h	45 km/h	75 km/h
von 1500 bis 3000	20—23 km/h	35—40 km/h	50—60 km/h	80—90 km/h

Kraftstoffverbrauch bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 66 km/h	9,4 Liter/100 km
Ölverbrauch max.	0,1 Liter/100 km

Beschleunigung des belasteten Wagens:	IV. Geschwindigkeit	III. Geschwindigkeit
20—50 km/h	21—23 sec	10—11 sec
35—65 km/h	24—26 sec	12—14 sec
50—80 km/h	30—34 sec	16—19 sec

Beschleunigung 0—80 km/h über alle Geschwindigkeiten 25—29 sec.

Steigvermögen des Fahrzeuges (Hinterachsübersetzung 1:5,25)

	STW- und Lieferwagen		Krankenwagen	
I.	27,6%	15 km/h	34 %	15 km/h
II.	14,8%	25 km/h	17,5%	25 km/h
III.	8,5%	35 km/h	10,4%	32 km/h
IV.	4,2%	60 km/h	5,4%	50 km/h

B) MOTOR

Art	Viertakt-Vergaser-Benzinmotor mit Wasserkühlung und hängenden Ventilen im Zylinderkopf (OHV)
Anzahl und Anordnung der Zylinder	4 in Reihe
Kühlung	Wasserkühlung mit Pumpe, Regelung der Wassertemperatur durch Thermostat und Kühlluftregler. Messen der Wassertemperatur mit Fernthermometer.
Hubraum	1221 cm ³ (1,221 Liter)
Bohrung	72 mm
Kolbenhub	75 mm
Verdichtungsverhältnis	7,5:1
Höchstzahl des Motors	4500 U/min.
Motorleistung nach SAE	46—47 PS bei 4500 U/min
Motorleistung je 1 Liter Hubraum	38,5 PS/Liter
Trockengewicht des Motors ungefähr	103 kg
Gewicht des Motors je 1 PS Leistung	2,20 kg/1 PS
Grösstes Drehmoment	8,7 kgm bei 3000 U/min

Einstellung der Ventile (bei einem Kontroll-Ventilspiel von 0,40 mm):

Das Einlassventil öffnet	30° vor dem OT
schließt	45° nach dem UT
Das Auslassventil öffnet	47° vor dem UT
schließt	90° nach dem OT

Ventilspiel (bei kaltem Motor):

Einlassventil	0,10 mm nach dem Einfahren (0,15 mm beim Einfahren)
Auslassventil	0,15 mm nach dem Einfahren (0,20 mm beim Einfahren)
Schmierung des Motors	Umlaufdruckschmierung mittels Zahnradpumpe
Öldruck (bei voll erwärmtem Motor)	2,5—3 atü bei 3200 U/min
Das Anzeigelicht des Öldrucks leuchtet auf, wenn der Öldruck unter	1 atü ± 0,2 atü sinkt
Anzahl und Art der Kurbellager	3 mit Lagermetall ausgegossene Stahlschalen
Art der Pleuelstangenlager	dünnwandige Pfannen
Vergaser	Fallstromvergaser „JIKOV“ 32 SOPc
Anlassen des Motors	durch elektromagnetischen Anlasser PAL Ø 90, 0,8 PS/12 V
Zündfolge	1 — 3 — 4 — 2

C) KUPPLUNG

Art Einscheiben-Trockenkupplung

D) WECHSELGETRIEBE

Art mit Stirnzahnradern mit Schrägverzahnung
 Anzahl der Gangstufen 4 Vorwärts und 1 Rückwärtsgang, die Räder des II., III. und IV. Ganges sind sperrsynchronisiert
 Trockengewicht des kompletten Getriebegehäuses 18,6 kg
 Gangschaltung mittels Schalthebels an der Lenksäule

Übersetzungsverhältnisse:

1. Gang 1:4,27
 2. Gang 1:2,46
 3. Gang 1:1,59
 4. Gang 1:1,00
 Rückwärtsgang 1:5,61

E) HINTERACHSE

Art mit Pendelhalbachsen, am Flansch des Rahmen-Mitteltragrohrs befestigt
 Federung mittels halbelliptischer Querblattfeder
 Stoss-(Schwingungs-)Dämpfer Hebelölstossdämpfer
 Ausgleichsgetriebe Kegelzahnrad
 Übersetzungsverhältnis 5,25:1
 Konstante Übersetzung im Achstriebwerk Kegelradgetriebe mit GLEASON-Verzahnung

F) VORDERACHSE

Art mit trapezförmigen Halbachsen, deren Arme unten von der halbelliptischen Querblattfeder, oben von den Querlenkern gebildet werden, die gleichzeitig als Hebel der Stossdämpfer dienen
 Federung mittels halbelliptischer Querblattfeder
 Stoss-(Schwingungs-)Dämpfer Hebelölstossdämpfer

Achsgometrie:

Vorderradstellung — Vorspur 3—4 mm
 Sturz der Vorderräder 1°30'
 Grösster gegenseitiger Unterschied im Sturz beider Räder 0°45'
 Spreizung des Achsschenkelbolzens 5°
 Nachlauf des Achsschenkelbolzens 3°50'

G) BREMSEN

Fussbremse	auf alle 4 Räder wirkende hydraulische Innenbackenbremse
Handbremse	auf die Hinterräder wirkende mechanische Innenbackenbremse, mittels unter der Schalttafel angebrachten Hebels betätigt

Bremsbelag (an den Vorder- und Hinterrädern):

Breite des Bremsbelags	35 mm
Stärke des Bremsbelags	4 mm
Fläche des Bremsbelags	674 cm ²
Länge des Bremsbelagbandes	240 mm

Bremsflüssigkeit:

Im Werk wird gefüllt	SYNTOL Nr. 1 (tschechoslowakische Erzeugung)
Geeignete Ersatzflüssigkeit	LOCKHEED No. 5 (englische Erzeugung)

H) LENKANLAGE

Art	Lenkschraube und Lenkmutter
Steigung der Lenkschraube	15 mm
Durchmesser des Lenkrades	400 mm
Grösse des Einschlags	38°/28°
Anzahl der Lenkradumdrehungen beim Gesamteinschlag	3,5
Kleinster äusserer Wendkreisdurchmesser	10,6 m

I) BEREIFUNGEN

Anzahl der Räder	4 + 1	
Radfelge	4,00 E × 16	
Luftreifen	6,00 — 16	
Luftreifen-Durchmesser	725 ± 6 mm	
Luftreifenbreite	160 ± 4 mm	
Statischer/dynamischer Halbmesser	337 ± 3/340 ± 3 mm	
Gewicht des Luftreifen-Mantels	12,50 kg	
Gewicht des Luftschlauchs	1,60 kg	
	STW- und Lieferwagen	Krankenwagen
Luftdruck in der Vorderradbereifung	1,3 at	1,2 at
Luftdruck in der Hinterradbereifung	2,5 — 2,7 at	1,8 — 2 at

J) KRAFTSTOFFBEHÄLTER

Fassungsvermögen des Behälters	38 Liter
Kraftstoff-Förderung	durch eine Membran-Kraftstoff-Förderpumpe
Kraftstoff-Reinigung	in der Kraftstoff-Förderpumpe

K) SCHMIERUNG DES FAHRGESTELLES

Zentralschmierung, an einigen Stellen selbständige Schmierung durch Druckschmiernippel

L) ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG DES WAGENS:

Spannung	12 V
Zündung	Batteriezündung, I. Entstörstufe
Zündspule	PAL-MAGNETON 02-9215.01
Reglerschalter	PAL-MAGNETON 02-9407.03
Zündverteiler	PAL mit Flickkraft und Unterdruckregelung des Zündpunktes 02-9204.306
Antrieb des Zündvertailers	durch ein Schraubenrad-Getriebe von der Nockenwelle
Abriss des Unterbrechers	0,3—0,4 mm
Anlasser	elektromagnetischer Anlasser PAL 0,8 PS 09-9142.02
Lichtmaschine	PAL-MAGNETON 02-9044.00
Akkumulatorenbatlerie	50 Ah bei 20stündiger Entladung Akuma 6 ST 50
Schaltkasten	zwei Schaltstellungen Zündung — Anlassen
Umschaltkasten	zwei Schaltstellungen — Schalten der Wagenlichter

Zündkerzen:

Gewinde	M 14 X 1,25
Wärmewert	195
Laufend gelieferte Sorte	PAL Super 14-7
Elektrodenabstand	0,6—0,7 mm

Beleuchtung:

Hauptscheinwerfer	zwei Scheinwerfer in den Kotflügeln des Wagens, Type PAL Ø 170 mm asymmetrisch mit asymmetrischer Zweifadenglühlampe 12 V-45/40 W für Fern- und Abblendlichter. Bei Verwendung von symmetrischen Hauptscheinwerfern sind die Hauptscheinwerfer mit symmetrischen Zweifadenglühlampen 12 V-45/40 W versehen. Betätigung mittels Zugstange des Umschaltkastens und mittels Fussumschalters (Abblenden).
Begrenzungslichter (Stadtlichter)	in den Hauptscheinwerfern mit Glühlampe 12 V - 1,5 W. Betätigung mittels Zugstange des Umschaltkastens.
Bremslichter	in den hinteren Gruppenleuchten mit Glühlampen 12 V - 20 W.
Schlusslichter	in den hinteren Gruppenleuchten 5 W-Faden, Zweifadenglühlampen 12 V - 20/5 W.
Beleuchtung des Motorraums	mit Glühlampen 12 V - 5 W. Die Einschaltung erfolgt automatisch durch den Zugschalter beim Öffnen der Motorhaube und eingeschalteten Lichtern.
Lichter für die Rückwärtsfahrt	in den hinteren Gruppenleuchten mit Glühlampen 12 V - 20 W. Die Einschaltung erfolgt bei eingerücktem Rückwärtsgang und eingeschalteten Lichtern durch den Zugschalter beim Lenkgetriebe.

Gerätebeleuchtung	bei eingeschalteten Wagenlichtern durch Glühlampen 12 V - 1,5 W.
Nummerntafelbeleuchtung	selbständige Leuchte mit zwei Glühlampen 12 V - 5 W.
Deckenleuchte im Liegeraum	kombinierte Leuchte mit zwei Glühlampen 12 V - 5 W und 15 W.
Leuchte für Krankenwagenbezeichnung	oberhalb der Windschutzscheibe mit Glühlampe 12 V - 5 W.
Nebelscheinwerfer (beim Krankenwagen)	mit Glühlampe 12 V - 35 W.

Signaleinrichtungen:

Elektrisches Signalhorn	elektromagnetisches Membranhorn, Type PAL.
Richtungsanzeiger	mit Blinklicht, betätigt mittels Schalters an der Schalttafel.

Vordere Richtungsanzeiger: selbständige Glühlampen 12 V - 20 W.

Hintere Richtungsanzeiger: in der Gruppenleuchte, Faden 20 W, Zweifadenglühlampen 12 V - 20/5 W.

Besondere Ausrüstung	elektrischer Scheibenwischer - Tandemanordnung mit 1 Kleinmotor Steckdose für die Handlampe, Ladestrom-Anzeigeleuchte (dunkelrot), Schmierdruck-Anzeigeleuchte (hellrot), Fernlicht-Anzeigeleuchte (blau) 12 V - 1,5 W, Richtungsanzeiger-Anzeigeleuchte (orangefarben).
--------------------------------	---

M) AUFBAU

	STW-Wagen	Lieferwagen	Krankenwagen
Art	Ganzmetallaufbau	Ganzmetallaufbau	Ganzmetallaufbau
Anzahl der Türen	4	4	4
Anzahl der Sitze	2+3	2	3+1 Notsitz
Anzahl der Liegeplätze	—	—	1
Laderaum — Länge	1800 oder 1240 mm	1500 mm	—
Breite	1350 mm	1940 mm	—
Höhe	930 mm	930 mm	—
Heizung	mit Warmwasser	mit Warmwasser	mit Warmwasser

N) FÜLLMENGEN

Motor	2,9 Liter
Wechselgetriebe	0,7 Liter
Hinterachse	1,5 Liter
Lenkgetriebe	0,16 Liter
Bremsen	0,6 Liter
Vordere Stossdämpfer	0,7 Liter (je 0,35 Liter)
Hintere Stossdämpfer	0,7 Liter (je 0,35 Liter)
Zentralschmieranlage	0,4 Liter
Kraftstoffbehälter	38 Liter
Kühlwasser	6,5 Liter

MOTOR

Die Motoren der Wagen § 1202 stimmen bis auf den vorderen Querträger, der verkehrt gebogene Konsolen zur Befestigung der elastischen Lager hat, mit dem Motor des Wagens OCTAVIA Super vom Jahre 1961 überein. Eine weitere Ausnahme bei diesen Motoren bildet der Motor des Krankenwagens, der sich vom gewöhnlichen Motor des Wagens § 1202 noch durch die Wasserverteilung (Dreiweghahn an der Zylinderkopfhäube) für die Wagenheizung mit zwei Heizkörpern unterscheidet.

KUPPLUNG

Siehe das grundlegende Werkstättenhandbuch, Absatz KUPPLUNG OCTAVIA Super.

WECHSELGETRIEBE

Siehe das grundlegende Werkstättenhandbuch, Absatz WECHSELGETRIEBE OCTAVIA Super — Baumuster 1961.

GELENKWELLE

Die Gelenkwelle besteht aus zwei Teilen, in der Mitte mit einem durch Gummiringe elastisch gebetteten Lager, im Inneren (ungefähr in der Mitte) des Rahmen-Mitteltragrohrs. Das Lager ist mit zwei Stellschrauben und Muttern befestigt. Die Wellengelenke sind mit Nadelrollen versehen. Die einzelnen Teile siehe Ersatzteilliste; die Zusammensetzung des mittleren Lagers zeigt die Abbildung 4.

Die Welle ist so zusammengestellt, dass die Stellungen (Achsen) der Flansche des Gleitauflages auf den Rillen der Vorderwelle übereinstimmen; in dieser Stellung wird die Welle kontrolliert und auf ruhigen Gang bis zu 4500 U/min ausgeglichen. Beim Ausbau des Wechselgetriebes

eventuell der ganzen Welle ist die gegenseitige Stellung der Gleitnabe auf der Vorderwelle zu kennzeichnen. Die Stellung der Hinterwelle in den Rillen der mittleren Lagernabe ist nicht so wichtig, dass sie den Gang der Welle beeinflussen könnte und die Welle kann in die Rillen in jedweder Stellung aufgesetzt werden.

Nach Zurücklegung von ungefähr 50.000 km wird empfohlen, die ganze Welle abzunehmen, die Lager der Kreuzgelenkbolzen auszubauen, die Nadelrollen und Lager von altem Schmierstoff zu reinigen und von neuem mit Kugellagerfett zu schmieren. Das mittlere Lager ist auf analoge Art zu behandeln. Die Rillen des Aufsatzes sind mit Graphitfett zu schmieren. Die Rillen der Gleitnabe an der Vorderwelle sind auch bei jedem Ausbau des Wechselgetriebes zu schmieren.

HINTERACHSE

Die Hinterachse ist bis auf einige Ausnahmen, die die grundsätzliche Art des Einbaus nicht beeinflussen, wie die Räder der ständigen Übersetzung (Ritzel und Tellerrad), die Feder der Achsabfederung, der hintere Querträger, die Hebelstossdämpfer, mit der Achse § 440 identisch.

Für den Ein- und Ausbau ist das grundlegende Werkstättenhandbuch zu benutzen.

Die Bügelmuttern der Hinterfeder sind auf 12 kgm nachzuziehen.

Aufhängung der Feder:

Die grundlegende Aufhängung der Federösen in den Laschen; d. h. bei Benützung einer neuen Feder, ist gemäss Abbildung 6 durchgeführt.

Bei Ermüdung einer Feder im Betrieb, d. h. falls die Durchbiegung ungenügend ist und die Räder der Achse bei voller Belastung sich nach innen neigen, kann dies teilweise beseitigt und die Lebensdauer der Feder dadurch verlängert werden, dass der Bolzen der Laschen herausgenommen und die Feder in die zweite auf der Abbildung mit dem Buchstaben „A“ bezeichnete Öffnung der Lasche eingehängt wird.

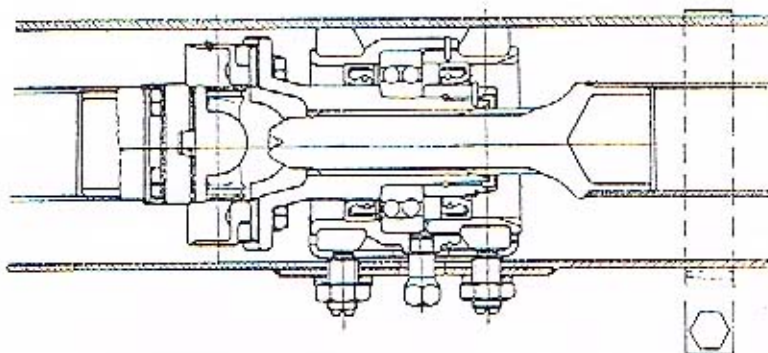


Abb. 4. Mittleres Lager der Gelenkwelle.

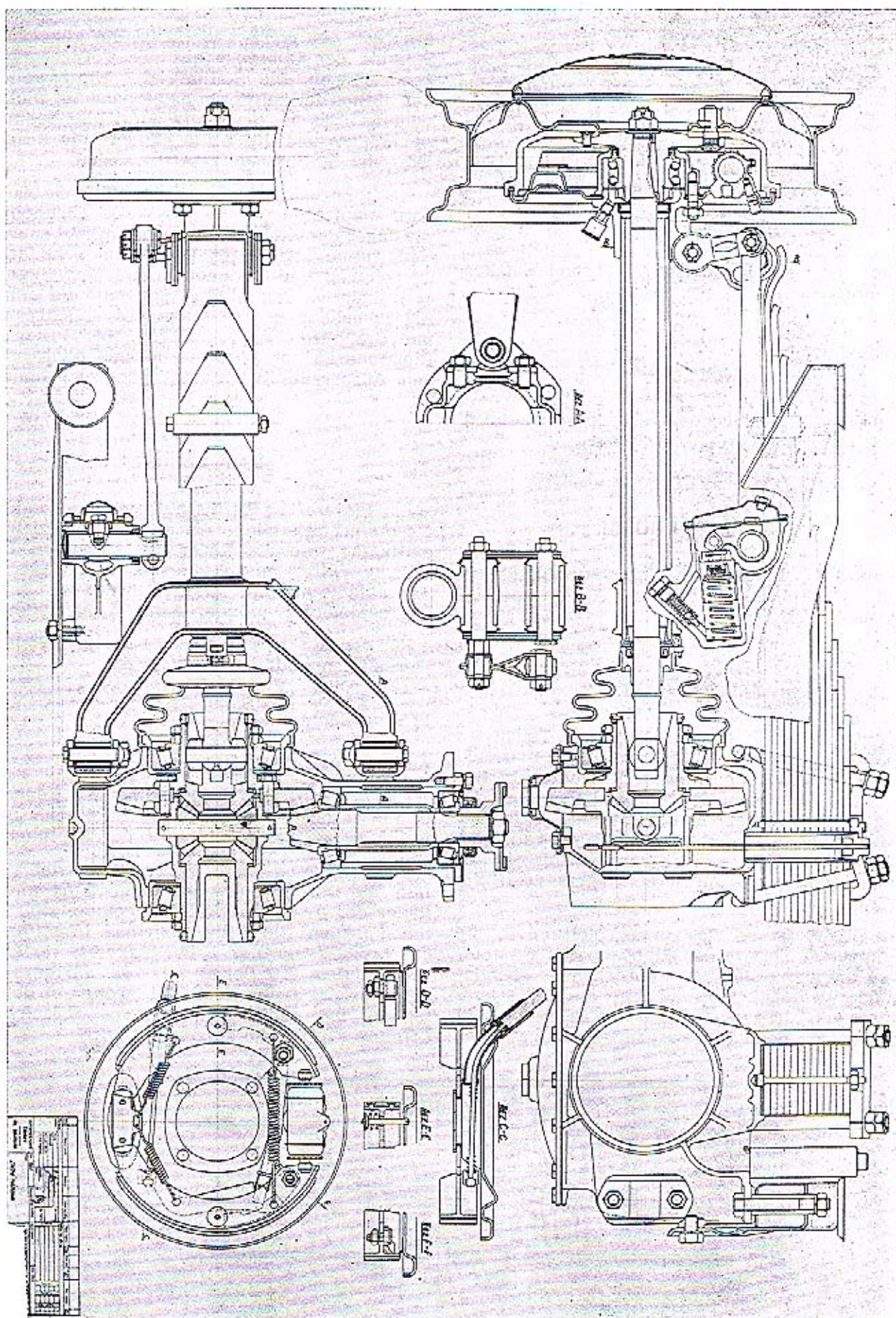


Abb. 5. Schnitt durch die Hinterachse.

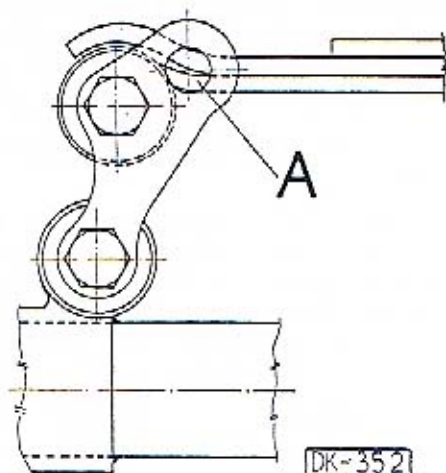


Abb. 6. Aufhängung der Hinterfeder.

VORDERACHSE

Die Vorderachse hat unabhängig abgefederte Räder, die Aufhängung der Räder ist trapezförmig. Den unteren Arm bildet die halbelliptische Querblattfeder, der obere Arm wird vom Hebel des Stossdämpfers gebildet. Eingehängt sind die Arme in Gummibuchsen.

Die Art der Zusammenstellung ist aus den Tafeln der Ersatzteilkataloge ersichtlich, die Besonderheiten des Ein- und Ausbaus sind im grundlegenden Werkstättenhandbuch Absatz VORDERACHSE (§ 440) angeführt. Die Achse ist in Bezug auf ihre Konstruktion analog der Type § 440.

Zur Entnahme des Verschlusses der Radnabe verwendet man die Abziehvorrichtung MP 6-08, zum Aufstecken die Aufsteckvorrichtung MP 6-07, wie bei der Achse OCTAVIA angeführt ist.

Achsgeometrie bei unbelastetem Wagen:

Vorspur	3—4 mm
Radsturz	1°30'
Grösster gegenseitiger Unterschied im Sturz beider Räder	0°45'
Spreizung des Achsschenkelbolzens	5°
Nachlauf des Achsschenkelbolzens	3°50'

Die Einstellung der Vorspur wird durch Teildrehung der linken Spurstange vorgenommen. Die Klemmschraubenmutter der Stange sind dann durch Umbiegen des Lappens des Sicherungsblechs zu sichern.

Der Radsturz kann durch Einlegen von Sicherungsblechscheiben 10-261-5109 (Stärke 1 mm) oder 10-262-5109 (Stärke 2 mm) unter den Befestigungsflansch des Stossdämpfers geregelt werden. Die Schrauben des Stossdämpfers werden gelöst und die Blechscheiben werden je nach Bedarf an die Schrauben (mit dem Lappen nach abwärts) eingehängt.

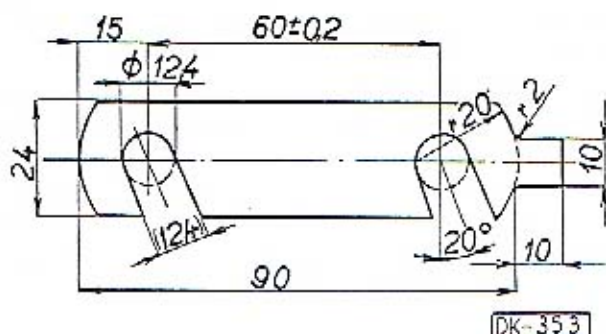


Abb. 7. Sicherungsblech des Stossdämpfers zur Regelung des Radsturzes.

Die Form der Blechscheiben ist aus Abbildung 7 ersichtlich. Blechscheiben der Stärke von 1 mm ändern den Radsturz um 0°15'.

LENKANLAGE

Die Lenkanlage ist analog der Lenkanlage des Wagens § 440, grundsätzlich unterscheidet sie sich nur durch die unsymmetrische Anordnung der Spurstangen. Die Art der Zusammenstellung ist aus den Tafeln des Ersatzteilkataloges ersichtlich, die Art des Ein- und Ausbaus ist im grundlegenden Handbuch, Absatz LENKANLAGE angeführt.

Zum Abziehen des Lenkrades verwendet man die Abziehvorrichtung des Wagens OCTAVIA.

STOSSDÄMPFER

Die Stossdämpfer sind hydraulische, einfach wirkende Hebelstossdämpfer. Die hinteren Stossdämpfer üben nur die Funktion von Stossdämpfern aus, die vorderen bilden noch mit ihren Hebeln die Querlenker der Halbachse.

Die Art der Zusammenstellung ist aus den Tafeln des Ersatzteilkataloges ersichtlich, die Hauptgrundsätze der Einstellung sind im grundlegenden Werkstättenhandbuch angeführt.

Wird nach Ausbau des Stossdämpfers die Welle wieder eingelegt, ist vorsichtig vorzugehen, damit durch die Kanten der Bohrung für die Schraube des den Kolben niederdrückenden Kipphebels, beim vorderen Stossdämpfer dann noch durch die Kanten des Einschnittes für die Schrauben des Lenkers die eingelegte Abdichtung der Welle nicht beschädigt wird. Empfohlen wird die Anfertigung eines Hilfssegments aus dünnem Blech, das in die Abdichtung an der Stelle, an der die unterbrochene Welle eingeschoben werden wird, eingelegt und nach Ver-

schiebung herausgenommen wird, oder wenigstens die Abrundung der Kanten an den unterbrochenen Flächen.

Als Vergleichs-Musterstossdämpfer verwendet man Stossdämpfer, die auf folgende Werte eingestellt sind:

	Dämpfungs- kraft kg	Hebelhub mm	Hubanzahl je Minute
Vorderer Stossdämpfer	60 ± 5	190	68
Hinterer Stossdämpfer	45 ± 5	190	68

BREMSEN

Die Bremsen sind analog den Bremsen des Wagens Š 440 mit Hauptzylinder ϕ 22 mm wie die Wagen OCTAVIA. Die Art des Einbaus und der Einstellung ist im grundlegenden Werkstättenhandbuch angeführt.

Die Breite des Belages beträgt 35 mm, die Stärke 4 mm.

Bei Reparaturen der Bremsfläche der Bremsstrommel kann die grundlegende Abmessung der Trommel von ϕ 230 mm auf ϕ 231 mm vergrößert werden. Das Einspannen der Trommel für die Zwecke der Bearbeitung muss sorgfältig durchgeführt werden. Die bearbeitete Fläche darf mit Rücksicht auf die Zentrieröffnung der Trommel von ϕ 85 eine maximale Exzentrizität von $\pm 0,05$ mm bei einer eigenen Ovalität von höchstens 0,1 mm haben.

Das Bremssystem ist mit roter Bremsflüssigkeit SYNTOL Nr. 1 tschechoslowakischer Erzeugung gefüllt. Diese Bremsflüssigkeit ist nicht mit Bremsflüssigkeiten anderer Marken nachzufüllen. Eine Ausnahme ist zulässig für die Bremsflüssig-

keiten BEREVOL schwedischer Erzeugung und O-Key englischer Erzeugung. Ergibt sich die Notwendigkeit, Bremsflüssigkeit einer anderen Sorte zu verwenden, ist es notwendig, die ursprüngliche Bremsflüssigkeit auslaufen zu lassen, das ganze Bremssystem mit Äthylalkohol durchzuspielen und erst dann die neue Bremsflüssigkeit nachzufüllen.

Alle Entlüftungsschrauben an den Radrollen sind zu lockern und Schläuche anzusetzen, damit die Bremsflüssigkeit in Abfallgefäße abgeleitet werden kann. Durch Niedertreten des Bremsfusshebels wird die ursprüngliche Bremsflüssigkeit herausgepresst, der Behälter mit Äthylalkohol gefüllt und das ganze Bremssystem durch wiederholtes Niedertreten durchgespielt. In den Behälter wird die neue Bremsflüssigkeit eingefüllt, nur 1 Entlüftungsschraube offen gelassen und durch wiederholtes Niedertreten des Fusshebels wird der restliche Äthylalkohol herausgepresst und der geöffnete Bremszweig entlüftet. Auf gleiche Art werden die übrigen Zweige der Bremsleitung gefüllt und entlüftet.

RÄDER UND BEREIFUNGEN

Die Art des Austausches und die Wartung der Bereifungen siehe im grundlegenden Werkstättenhandbuch.

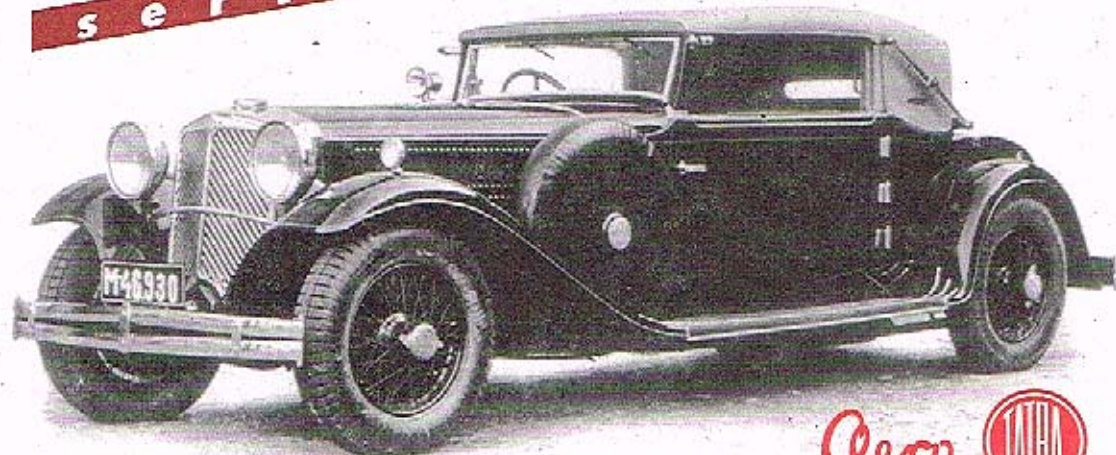
Abmessung der Felge	4,00 E X 16
Abmessung der Bereifung	6,00—16

Aufpumpen für den voll belasteten Wagen:

	Vorderer Luftreifen	Hinterer Luftreifen
STW- und Lieferwagen	1,3 atü	2,5—2,7 atü
Krankwagen	1,2 atü	1,8—2 atü

Veteran
service

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz



Aero 

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

ELEKTRISCHE ANLAGE

Die elektrische Anlage hat eine Spannung von 12 V. Sie ist als Einleiteranlage (einen Pol bildet die Masse des Wagens) ausgeführt und wird durch Einbau von Entstörungswiderständen in die Zündkerzenkabel und in die Hochspannungskabel der Zündspule entstört. Die Stromverbraucher sind durch 15 A-Sicherungen gesichert. Die Sicherungsdose ist an der Querwand bei der linken Ecke der Schalttafel gemeinsam mit dem Spannungsregler und dem Unterbrecher der Richtungsanzeiger untergebracht.

Lichtmaschine, Anlasser, Spannungsregler und Zündspule stimmen mit den übrigen Wagentypen

überein, der Verteiler stimmt mit der Ausführung OCTAVIA Baumuster 1961 (02-9204.306 mit Regelbereich 20⁰) überein. Beschreibung und Daten sind im grundlegenden Werkstättenhandbuch enthalten, ebenso stimmt die Wartung der Akkumulatorenbatterie mit den Angaben im grundlegenden Handbuch überein. Die übrigen Stromverbraucher betreffenden Angaben sind im Artikel TECHNISCHE ANGABEN, Absatz ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG DES WAGENS angeführt.

Bei eventueller Ersetzung einer Originalkerze PAL Super 14.7 durch eine Kerze einer anderen Marke muss eine Kerze mit Wärmewert 195 verwendet werden.

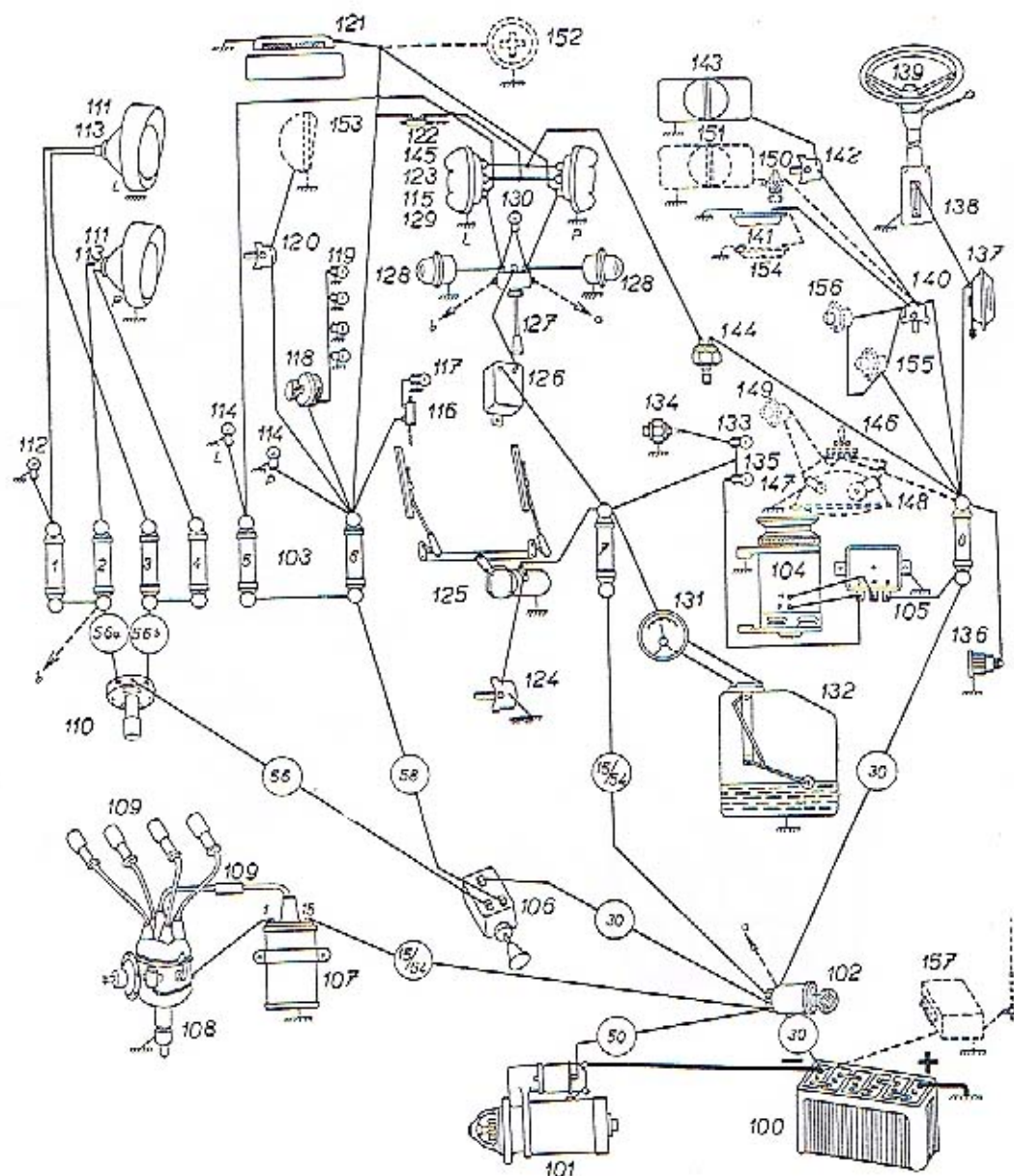


Abb. 9. Schaltbild der elektrischen Anlage.

ELEKTRISCHE ANLAGE

- | | |
|---|---|
| 100 — Akkumulatorenbatterie | 130 — Anzeigelicht der Richtungsanzeiger (orangefarben) |
| 101 — Anlasser | 131 — Kraftstoffmesser |
| 102 — Schaltkasten | 132 — Schwimmer des Kraftstoffmessers |
| 103 — Sicherungen | 133 — Anzeigelicht der Schmierung (hellrot) |
| 104 — Lichtmaschine | 134 — Druckschalter des Anzeigelichtes der Schmierung |
| 105 — Schalter des Spannungsreglers | 135 — Lade-Anzeigelicht (rot) |
| 106 — Schaltkasten | 136 — Steckdose für die Handlampe |
| 107 — Zündspule | 137 — Signalhorn |
| 108 — Zündverteiler | 138 — Gleitkontakt des Signalhorns |
| 109 — Entzündungswiderstand der Zündkerzen | 139 — Signalhorn-Druckschalter |
| 110 — Fussabblendschalter | 140 — Deckenlichtschalter |
| 111 — Scheinwerfer — Fernlichter (Sicherung 1 und 2) | 141 — Deckenlampe |
| 112 — Anzeigelicht der Fernlichter (blau) | 142 — Schalter der Wagenheizung |
| 113 — Scheinwerfer — Abblendlichter (Sicherung 3 und 4) | 143 — Wagenheizung |
| 114 — Standlichter (Sicherung 5 und 6) | 144 — Bremslichtschalter |
| 115 — Schlusslichter (Faden 5 W) | 145 — Bremslicht |
| 116 — Schalter der Motorbeleuchtung | 146 — Lichterumschalter |
| 117 — Motorbeleuchtung | 147 — Kleines Licht des Liegeraums (Faden 5 W) |
| 118 — Rheostat der Gerätebeleuchtung | 148 — Grosses Licht d. Liegeraums (Faden 15 W) |
| 119 — Gerätebeleuchtung | 149 — Automatischer Schalter des kleinen Lichtes des Liegeraums |
| 120 — Nebelscheinwerfer-Schalter | 150 — Schalter der Wagenheizung |
| 121 — Nummerntafelbeleuchtung | 151 — Heizung des Liegeraums |
| 122 — Schalter für das Rückwärtsfahrlicht | 152 — Bezeichnungslicht |
| 123 — Rückwärtsfahrlicht | 153 — Nebelscheinwerfer |
| 124 — Scheibenwischerschalter | 154 — Deckenlicht des Nutzraums (Lieferwagen) |
| 125 — Scheibenwischermotor | 155 — Automatischer Schalter der Deckenlampe der linken Tür |
| 126 — Unterbrecher der Richtungsanzeiger | 156 — Automatischer Schalter der Deckenlampe der rechten Tür |
| 127 — Umschalter der Richtungsanzeiger | 157 — Rundfunkempfänger |
| 128 — Vordere Richtungsanzeiger | |
| 129 — Hintere Richtungsanzeiger (Faden 20 W) | |

Die Anschlüsse „a, b“ beim Schaltkasten, dem Umschalter bild entsprechen der Nummernbezeichnung der Kontakte. Die Begrenzungslichter (Bezeichnung 114) befinden sich in den Scheinwerfern.

Die Anschlüsse „a, b“ beim Schaltkasten, dem Umschalter der Richtungsanzeiger und vor der Sicherung 2 oder 3 bezeichnen die Schaltungsanordnung für den eventuellen Anschluss eines Licht-Signalhorns.

Zur Beachtung: Bei Beseitigung von Störungen und bei allen Arbeiten an der elektrischen Anlage ist stets die + Klemme von der Akkumulatorenbatterie abzuschalten.

SICHERUNGSDOSE

Die Einschaltung der Stromverbraucher erfolgt gemäss folgender Übersicht, die zahlenmässige Bezeichnung der Sicherungen (1—8) verläuft von links nach rechts:

- 1 — linkes Fernlicht, Anzeigelicht der Fernlichter
- 2 — rechtes Fernlicht
- 3 — linkes Abblendlicht (Begegnungslicht)
- 4 — rechtes Abblendlicht (Begegnungslicht)
- 5 — linkes Standlicht (Stadtlicht), linkes Schlusslicht
- 6 — rechtes Standlicht (Stadtlicht), Motorbe-

leuchtung, Gerätebeleuchtung, Rückwärtsfahrlicht, Nummerntafelbeleuchtung, rechtes Schlusslicht, Nebelscheinwerfer, Krankenwagenbezeichnungslicht

- 7 — Scheibenwischer, Kraftstoffmesser, vorderer und hinterer Richtungsanzeiger, Anzeigelichter: der Schmierung, der Ladung und der Richtungsanzeiger
- 8 — Signalhorn, Steckdose für die Handlampe, Bremslichter, Deckenlampe, Wagenheizung, Deckenlampe des Nutzraums, kleines und grosses Licht des Liegeraums, Beheizung des Liegeraums

Nummern 146—153
für Krankenwagen
Nummern 155—157
auf Wunsch

Glühlampenübersicht (Spannung 12 V):

Hauptscheinwerfer — asymmetrische Zweifaden-	
glühlampe	
Begrenzungslichter	
Hintere Richtungsanzeiger (Schlusslichter-	
Zweifadenglühlampe)	
Vordere Richtungsanzeiger	
Bremslichter	
Rückwärtsfahrt-Scheinwerfer	
Deckenleuchte	
Nummerntafelbeleuchtung	
Motorbeleuchtung	
Gerätebeleuchtung	
Deckenleuchte (grosses Licht)	
Krankenwagenbezeichnungslicht	
Nebelscheinwerfer	

45/10 W mit Sockel P 45 t
1,5 W mit Sockel Ba 9s

20/5 W mit Sockel BaY 20d
20 W mit Sockel Ba 15s
20 W mit Sockel Ba 15s
20 W mit Sockel Ba 15s
5 W mit Sockel Ba 15s
5 W mit Sockel Ba 15s
5 W mit Sockel Ba 15s
1,5 W mit Sockel Ba 9s
15 W mit Sockel Ba 15s
5 W mit Sockel Ba 15s
35 W mit Sockel Ba 20s

} nur beim
Krankenwagen

Für symmetrische Scheinwerfer wird eine symmetrische Zweifadenglühlampe 45/40 W mit Sockel Ba 20 d verwendet.

Auswechslung der Glühlampen - Zutritt zu ihnen:

- Hauptscheinwerfer — siehe Absatz Scheinwerfer
Begrenzungslichter — siehe Absatz Scheinwerfer
Nebelscheinwerfer — nach Lösen der Schraube am Lappen an der Unterseite der Scheinwerferscheibe ist die Scheibe samt der Parabel herauszunehmen und die Fassung der Glühlampe an der Parabel von der Unterseite mit einem Schraubenzieher herauszuheben.
Nummerntafelbeleuchtung — nach Ausbau der Leuchte. Die Befestigungsschrauben befinden sich an der Innenseite am unteren Rand der Hintertür und gehen durch die ganze Stärke der Tür hindurch.
Hintere Gruppenleuchte — nach Ausbau des optischen Teiles (der Scheine) der Leuchte. Sie ist von aussen mit zwei Schrauben befestigt.
Krankenwagenbezeichnungslicht — nach Herausnahme der Scheibe der Leuchte durch Herausziehen an ihrem Gummirand.

Vordere Richtungsanzeiger — nach Herausheben der Scheibe an ihrer Metallfassung.

Gerätebeleuchtung — nach Herausheben der Glühlampenfassungen aus der Geräterückwand.

Decken- und sonstige Leuchten — nach Ausbau der Scheibe der Leuchte.

Scheinwerfer:

Der Scheinwerfer setzt sich aus drei Hauptteilen zusammen — dem Gehäuse, dem eigentlichen Scheinwerfer (Parabel mit Scheine und Glühlampen) und dem Rahmenring. Das Gehäuse (1) ist am Aufbau über ein Dichtungsgummi (2) mit drei Schrauben (3) befestigt und wird praktisch aus dem Wagen nicht herausgenommen.

Auswechslung der Glühlampe — der Schnapper (4) an der Unterseite des Rahmenrings ist

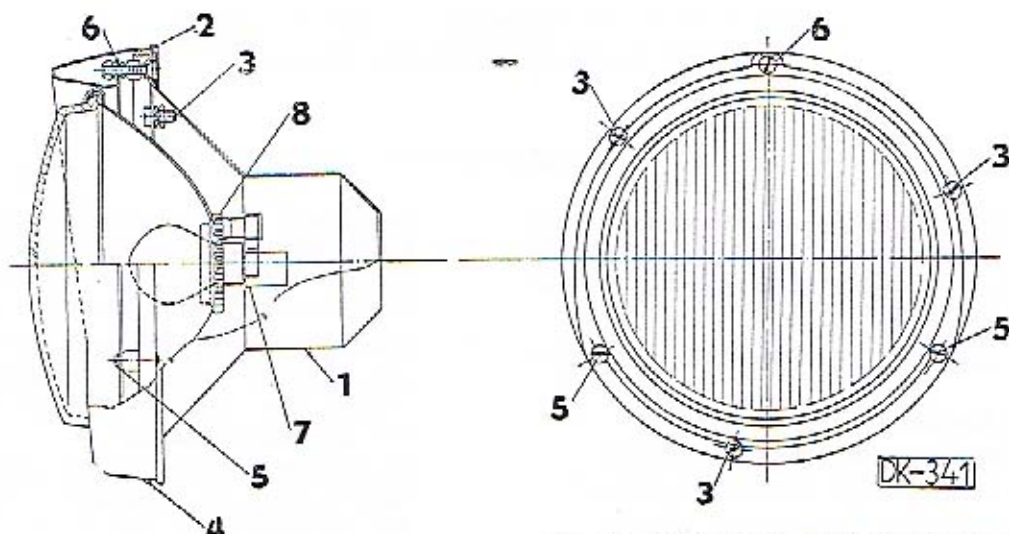


Abb. 10. Einbau- und Einstellungselemente des Scheinwerfers.

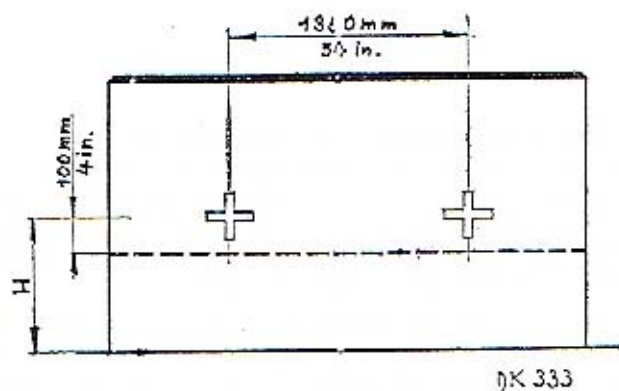
zusammendrücken (der Rahmenring wird hierdurch entsichert) und der Rahmenring ist herunterziehen. Der Scheinwerfer ist am Oberteil mässig zusammendrücken, der Halter mit den Führungen (6) ist in Richtung nach aufwärts zu kippen und der Scheinwerfer ist aus den Stellschrauben (5) herauszuheben. Dabei beachtet man, in welcher Halterführung (6) dabei der Lappen des Scheinwerfers eingesetzt ist.

Die Klemmplatte (7) ist abzuziehen, die Glühlampenfassung (8) ist einzudrücken und ein wenig nach links zu drehen und die Glühlampe ist herauszuheben.

Die Glühlampe des Begrenzungslicht steckt in einem Halter auf der Klemmplatte und kann nach Abziehen der Klemmplatte bei Abnehmen des Scheinwerfers ausgewechselt werden. Dies gilt für den asymmetrischen Scheinwerfer.

Beim symmetrischen Scheinwerfer ist die Klemmplatte (sie bildet auch die Abdeckung der Glühlampen und den Halter der Fassung) direkt einzudrücken und etwas zu drehen und die Glühlampen, d. i. die des Scheinwerfers und auch jene des Begrenzungslichts sind samt der Fassung herauszuheben.

Beim Wiedereinbau ist der Scheinwerfer auf die Stellschrauben (5) zu setzen, der Halter (6) ist zu kippen, der Scheinwerfer in das Gehäuse hineinzudrücken und mit dem Halter (6) im Lappen des Scheinwerfers zu sichern. Der Lappen muss zwischen jenen Führungen liegen, in denen



Lichtfigur an der Kontrollwand.

er sich ursprünglich befand. Der Scheinwerfer nimmt auf diese Weise die ursprüngliche Lage ein und falls er vorher richtig eingestellt war, ist es nicht notwendig, ihn neu einzustellen.

Die Einstellung asymmetrischer Scheinwerfer wird mit Hilfe einer Zeichnung durchgeführt, die die Helldunkelgrenze an der Kontrollwand bei Abblendlicht bildet — Linie „B“ gemäss Abb. 11. Diese Lichtzeichnung muss sich mit jener Zeichnung decken, die vorher an der Kontrollwand durchzuführen war (Linie „B“). Dann wird nur mehr die Richtung der mittleren Strahlen des Fernlichts mit den Zentren auf den Linie „A“ kontrolliert und eingestellt.

Der Wagen ist bei der Einstellung nur mit dem Gewicht des Fahrers belastet; jeder Scheinwerfer wird selbständig eingestellt (der zweite wird abgedeckt). Die Höhe „H“ ist der Abstand der Mitte der Scheinwerfer vom Erdbogen und muss gemessen werden. Der Wagen ist von der Kontrollwand 5 m (5000 mm) entfernt.

Die Einstellung wird durch Teildrehung der Stellschrauben (5) durchgeführt. Die grobe Höhenregelung erfolgt durch Verstellen des Lappens der Fassung zwischen den Führungen im Halter (6).

Die Einstellung symmetrischer Scheinwerfer wird auf die gleiche Weise durchgeführt wie bei asymmetrischen Scheinwerfern. Die Zeichnung der Helldunkelgrenze an der Kontrollwand und die Einstellung der Mitte der Fernlichter muss der Abbildung 12 entsprechen. Der Wagen ist hierbei von der Wand wieder 5 m (5000 mm) entfernt.

Bemerkung: Wenn es notwendig ist, die Scheinwerfer aus einer anderen Entfernung als den angeführten 5 m einzustellen, ist der an der Kontrollwand in den Abb. 11 und 12 angeführte Höhenunterschied des Abstandes von der Mitte des Scheinwerfers und der oberen Helldunkelgrenze im direkten Verhältnis der Entfernungsänderung zu reduzieren. So wird z. B. in einer Entfernung von 2,5 m d. i. der halben Entfernung auch der Höhenunterschied die Hälfte des auf den Abbildungen angeführten Höhenunterschiedes betragen.

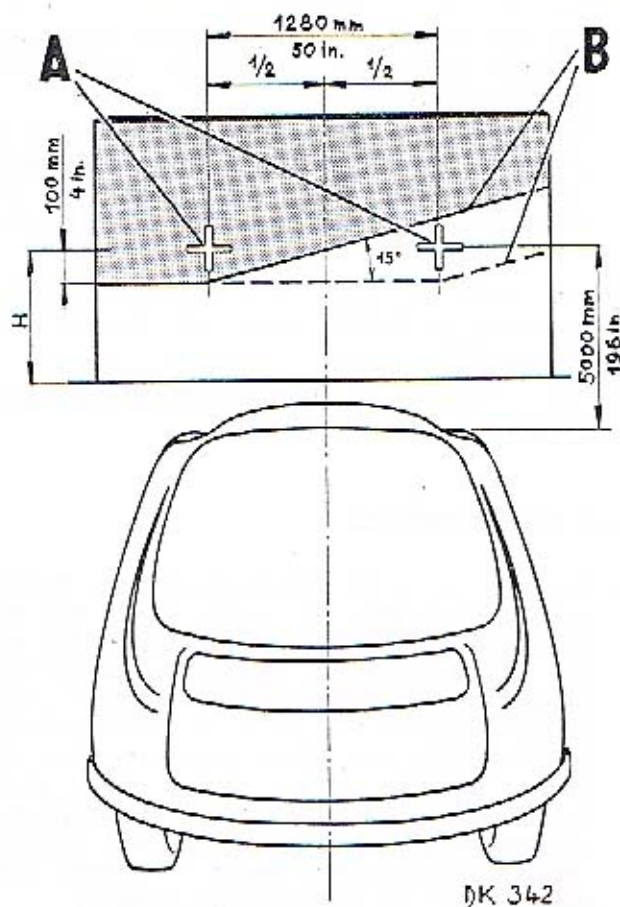


Abb. 11. Einstellung asymmetrischer Scheinwerfer — Lichtfigur an der Kontrollwand.

WARTUNG

Die grundlegende Wartung des Wagens, d. h. die Arbeiten ausser Waschen und Reinigen des Aufbaus und des Fahrgestells schliesst das Schmieren, Einstellen und Kontrollieren der Wagenorgane in bestimmten regelmässigen periodisch wiederholten Zeitabständen ein.

Eine Ausnahme bildet die Wartung zur Zeit des Einlaufs eines neuen Wagens oder eines Wagens nach der Generalreparatur einer grundlegenden Baugruppe (Motor, Wechselgetriebe, Hinterachse, Lenkanlage) und nach Waschen des Fahrgestells mit Druckwasser. Die Nummern der einzelnen Absätze bedeuten die Bezeichnung der Arbeitsvorgänge und stimmen mit der Bezeichnung in der Abbildung „Schema der Wartung“ und in den weiteren informativen Abbildungen der Wartung überein.

Vor dem Schmieren oder Füllen sind die Schmierstellen von Verunreinigungen zu säubern!

a) Wartung zur Zeit des Einlaufs.

Motor — Auswechslung des Öls nach Zurücklegung von 500, 1500 und 3000 km. Bei der dritten Auswechslung ist eine Durchspülung des Motors vorzunehmen.

Wechselgetriebe — Auswechslung des Öls nach Zurücklegung von 500 und 3000 km.

Hinterachse — Auswechslung des Öls nach Zurücklegung von 500 und 3000 km.

Lenkgetriebe — Kontrolle und Nachfüllung nach Zurücklegung von 500 und 3000 km.

Durchführung der Arbeiten siehe regelmässige Wartung des Wagens, Punkte 8, 24, 25 und 18.

b) Wartung nach dem Waschen des Fahrgestells mit Druckwasser.

Unmittelbar nach dem Waschen ist es ohne Rücksicht auf die Schmierintervalle notwendig, das Fahrgestell durch Niedertreten der Zentralschmierpumpe und auch den Bolzen des Übersetzungshebels der Handbremse zu schmieren.

c) Regelmässige Wartung.

Nach jeweils 100 km

(7) Den Fusshebel der Zentralschmierpumpe — am besten während der Fahrt — niedertreten.

Geschmiert werden die Achsschenkelbolzen, die Gestängekugelgelenke und die Lager des Kuppelungs- und des Brems-Fusshebels.

Nach jeweils 500 km (eventuell täglich)

1. Kontrolle des Ölstands im Motor und Nachfüllen von Öl. Das Öl wird nach Abnehmen des Verschlusses der Zylinderkopfhaube nachgefüllt, zur Kontrolle dienen die Ableserstriche am Ölmesstab. Der Ölstand darf nicht die obere Marke übersteigen.
2. Kontrolle des Stands, eventuell Nachfüllen der Bremsflüssigkeit.
- Kontrolle des Stands, eventuell Nachfüllen des Wassers im Kühler. Das Wasserniveau muss die Kühlerrohre übersteigen, wobei ca 10—15 mm unter die Auflagefläche des Pfropfens des Füllstutzens gefüllt wird. Übergießen schadet nicht.
- Druckkontrolle in den Luftreifen.

Nach jeweils 1500 km

3. Die Welle der Wasserpumpe des Motors durch 1 Umdrehung der Staufferbüchse nachschmieren. Es ist darauf zu achten, dass nicht übermässig geschmiert wird.
4. Den Bolzen des Übersetzungshebels der Handbremse (unter dem Wagen) mittels Schmierpresse schmieren.
5. Die Lager der Lenkwelle mittels Ölkanne einerseits durch die Öffnung unter dem Lenkrad, andererseits durch die Öffnung am unteren Teil der Welle (unter der Motorhaube) schmieren.
6. Den Stand der Akkusäure in der Akkumulatornbatterie kontrollieren. Destilliertes Wasser nachfüllen.
7. Den Behälter der Zentralschmierung nachfüllen.

Nach jeweils 3000 km

8. Das Öl im Motor auswechseln, am besten nach Beendigung der Fahrt, wenn das ursprüngliche Öl warm und gut flüssig ist, um die Verunreinigungen wegzuschwemmen. Der Ablasspfropfen befindet sich seitlich unten an der Ölwanne. Bei der 5.—6. Auswechslung ist der Motor mit Spülöl durchzuspülen. Zu diesem Zwecke ist der Motor mit 2 Liter Spülöl zu füllen und bei ausgeschalteten Gangstufen 7—10 Minuten lang auf erhöhte Leerlaufumdrehungen laufen zu lassen (das Anzeigelicht der Schmierung erlischt).
9. Die Filzeinlage des Ölfilters in technischem Benzin waschen, eventuell gegen eine neue

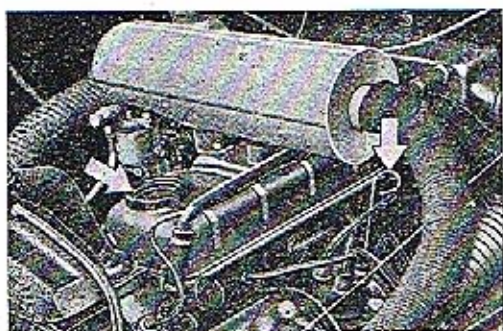


Abb. 13. Kontrolle des Ölstands im Motor.

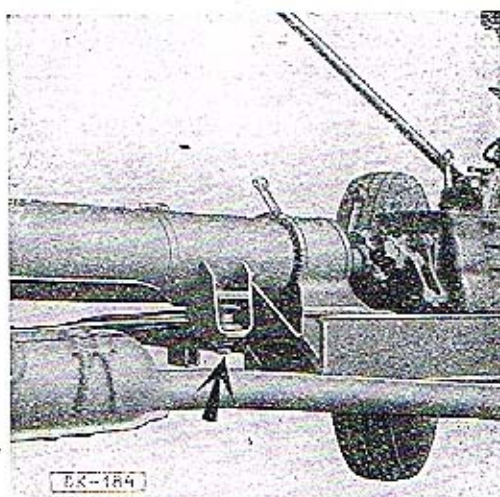


Abb. 16. Schmieren des Übersetzungshebels der Handbremse.

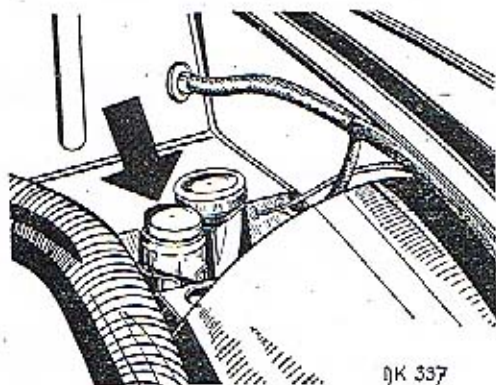


Abb. 14. Nachfüllen der Bremsflüssigkeit.

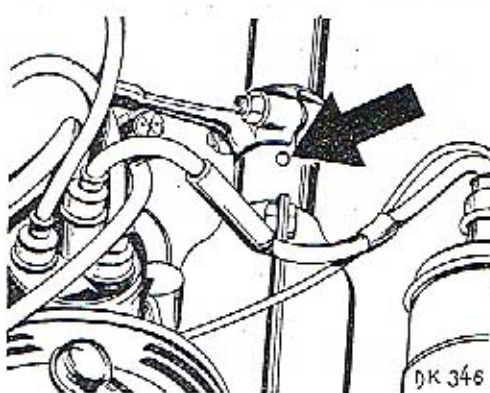
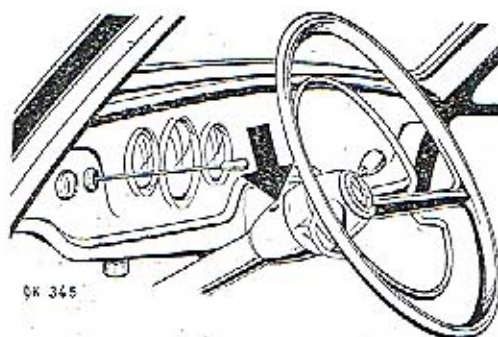


Abb. 17. Schmieren der Lager der Lenkwelle.

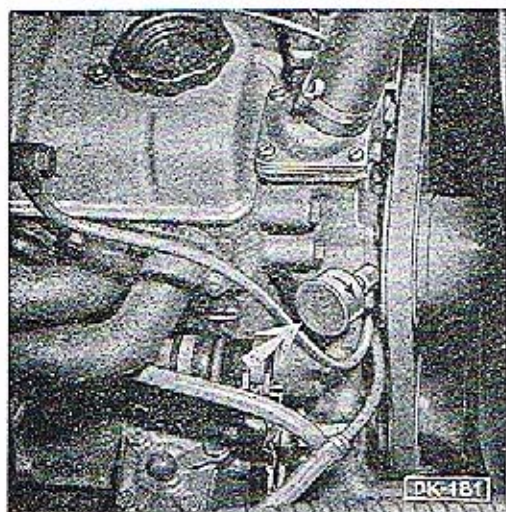


Abb. 15. Schmieren der Wasserpumpe.

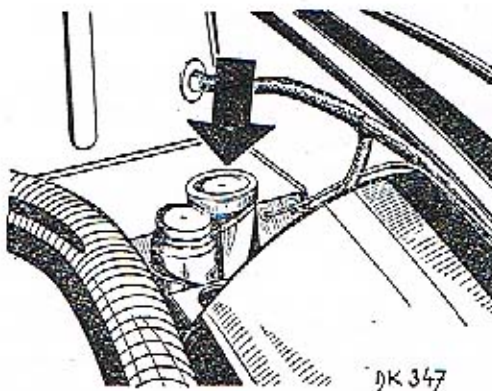


Abb. 18. Nachfüllen des Behälters der Zentralschmierung.

auswechseln. Erst nach gründlichem Trocknen einbauen. Der Filterdeckel ist mit Schrauben an der rechten Seite des Motors befestigt, die eigentliche Einlage befindet sich im Inneren der Filterhülse. Der ganze Filter ist nach Abnehmen der Mutter am Boden des Hülsendeckels auszubauen. Lässt sich die Einlage nicht aus dem Innenrohr herausziehen, wird sie zusammen mit diesem Rohr gewaschen. Die Einlage erzeugt den grundlegenden Gegendruck für den Öldruck im Motor. Sie darf daher nicht im beschädigten Zustand eingebaut werden.

Der Motor ist nach Füllung mit Öl anzulassen nur die Dichtheit der Befestigung der Filtereinlage zu überprüfen.

10. Die Einlage des Luftfilters ist in technischem Benzin zu waschen und nach dem Trocknen mit einer Mischung von Motoröl und Benzin im Verhältnis 1:1 anzufeuchten. Die Einlage wird aus dem Filter nach Lösen der Flügelmutter an der Hülse und nach Abnahme des Stützens entnommen.
11. Das Kupplungsausrücklager ist durch Eintropfen von Öl in den Kelch des Schmierrohrs zu schmieren. Es ist entweder an der letzten Schraube des Zylinderkopfs oder an der Querwand hinter dem Motor befestigt.
14. Die Führung der Handbremsen-Zugstange ist durch Betropfen der herausgezogenen Zugstange mit einigen Öltropfen zu schmieren.
15. Der Bolzen der Seilrolle der Handbremse (unter der Motorhaube beim Lenkgetriebe) ist durch Betropfen mit einigen Öltropfen zu schmieren.
16. Die vorderen und hinteren Stossdämpfer sind bis zum Rand der Pfropfenöffnung nachzufüllen.

Nach jeweils 4000—5000 km

12. Den Ölstand im Wechselgetriebe kontrollieren — siehe Punkt 24.
13. Den Ölstand im Hinterachstriebe kontrollieren — siehe Punkt 25.
- Das Ventilspiel kontrollieren, gegebenenfalls nachstellen (Einlassventil 0,10 mm, Auslassventil 0,15 mm).
- Die Bereifungen austauschen (Schema siehe Absatz RÄDER UND BEREIFUNGEN).
- Die Vorspur der Vorderräder kontrollieren, gegebenenfalls nachstellen (3—4 mm).
- Das Spiel der Brems- und Kupplungsfusshebel kontrollieren, gegebenenfalls nachstellen.
- Die Bremsbacken und die Zugstange der Handbremse kontrollieren, gegebenenfalls nachstellen.

- Den Abstand der Unterbrecherkontakte kontrollieren, gegebenenfalls nachstellen (0,3 bis 0,4 mm).
- Die Kerzen reinigen, den Kontaktabstand kontrollieren und nachstellen (0,6—0,7 mm).
- Die Spannung des Riemens der Lichtmaschine und des Lüfters kontrollieren. Er muss sich durch mässigen Daumendruck um 10—15 mm durchbiegen lassen.
- Das Sieb der Kraftstoffleitung durch Ausblasen und Waschen in technischem Benzin reinigen. Es befindet sich unter dem Deckel der Kraftstoffpumpe (die mittlere Schraube herausnehmen).

Nach jeweils 6000 km

17. Das mittlere Lager der Gelenkwelle nachschmieren.
18. Das Öl im Lenkgetriebe bis ungefähr 20 mm unter den unteren Rand der Einfüllöffnung nachfüllen.
19. Bei der Ölauswechslung die Einlage des Ölfilters herausnehmen (siehe Punkt 9) und durch eine neue ersetzen. Lässt sie sich nicht vom Innenrohr abziehen, zerschneidet man sie.
20. Die Lager in den Naben der Vorderräder nachschmieren. Zum Abziehen der Deckel die Abziehvorrichtung, zum Einlegen die Aufsteckvorrichtung verwenden.
21. Die Lager der Hinterräder durch Einpressen von 2—3 Füllungen der Staufferbüchse nachschmieren und den Deckel festziehen. Nach den ersten 6000 km 6—7 Füllungen zwecks Ausfüllens des Hohlraums rings um das Lager einpressen.
22. Den Verteiler mit einigen Öltropfen schmieren. Nach Abnehmen des Verteilerläufers den Filz des Nockenbolzens, den Gleitfilz am Nocken, den Unterbrecherhebel und den Zugstangenbolzen des Unterdruckreglers nachschmieren. Den Fliehkraftregler durch Eintropfen in die Öffnungen der Unterbrechergrundplatte nachschmieren. Die Welle nach Abschrauben des Pfropfens am Unterteil des Verteilergehäuses nachschmieren.
23. Die Federn reinigen und von aussen mit einer Mischung von Öl und Petroleum im Verhältnis 1:1 schmieren. Einen Pinsel oder eine Zerstäubungspumpe verwenden.
- Die Führungsnuten der versenkten Fenster (mit Seife oder Rindstalg) schmieren.
- Die Türscharniere, die Schlossfallen, die Verschlüsse und Scharniere der Motorhaube und des Kofferdeckels schmieren.

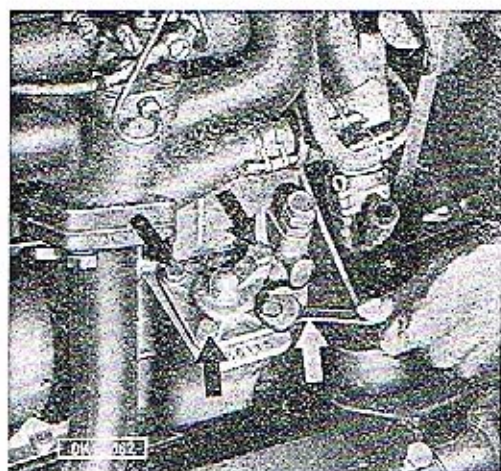


Abb. 19. Entnahme und Ausbau der Ölfiltereinlage.

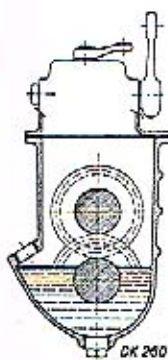
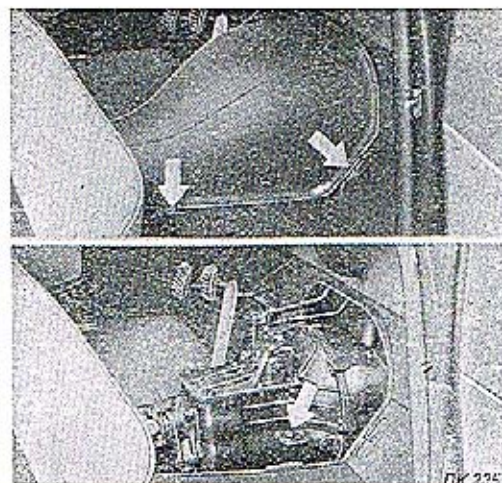


Abb. 22. Kontrolle des Ölstands im Wechselgetriebe.

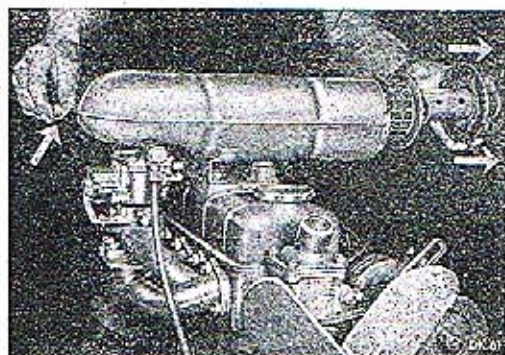


Abb. 20. Entnahme der Luftfiltereinlage.

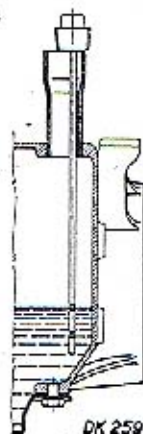
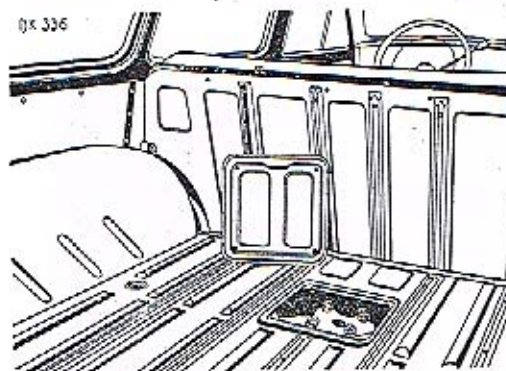


Abb. 23 Kontrolle des Ölstands im Hinterachstriebe.

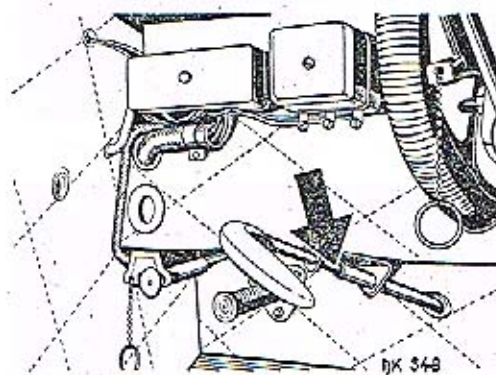


Abb. 24. Schmieren der Zugstange der Handbremse.

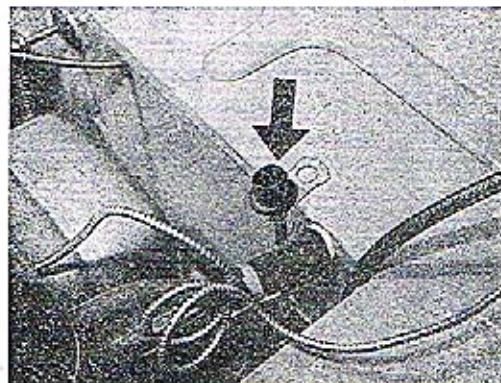


Abb. 21. Schmieren des Kupplungs-Ausrücklagers.

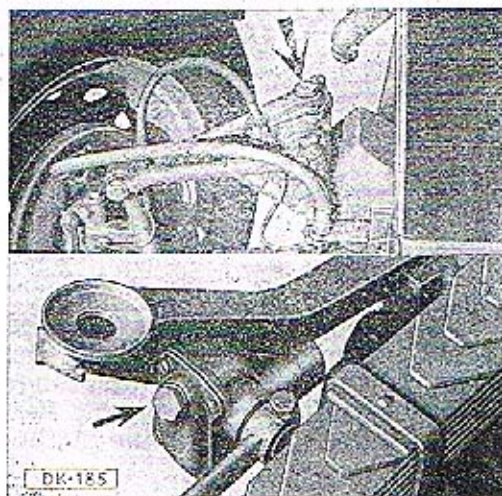


Abb. 25. Nachfüllen der Stossdämpfer.

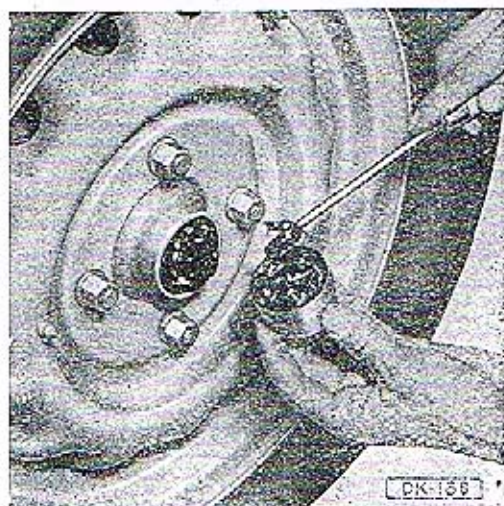


Abb. 26. Schmieren der Vorderradnaben.

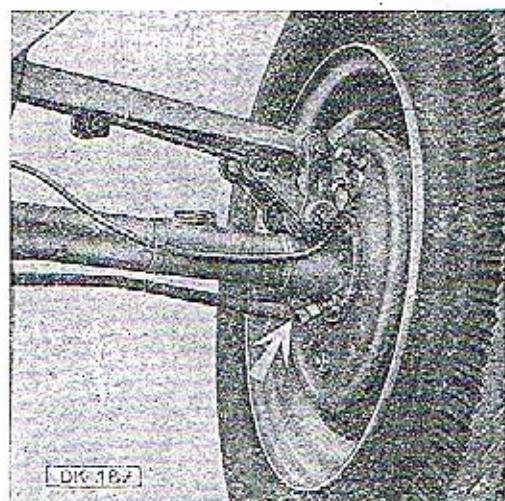


Abb. 27. Schmieren der Vorderradlager.

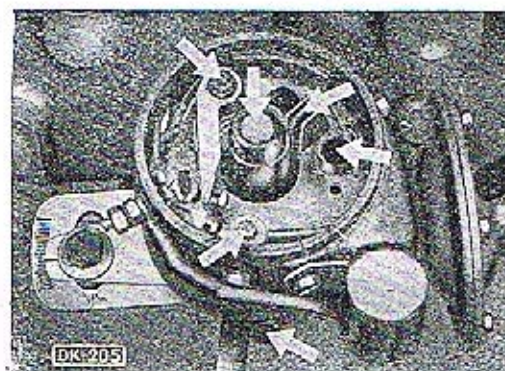


Abb. 28. Schmieren des Verteilers.

Nach jeweils 10.000 km

24. Das Öl im Wechselgetriebe auswechseln. Dies ist am besten nach Beendigung der Fahrt durchzuführen, wenn das ursprüngliche Öl warm und gut flüssig ist, um die Verunreinigungen wegzuschwemmen. Die Einfüllöffnung

ist nach Abnehmen des Getriebegehäusedeckels zugänglich, die Ablassöffnung befindet sich am Unterteil des Wechselgetriebes. Bis zum unteren Rand der Einfüllöffnung füllen.

25. Das Öl im Hinterachstriebwerk auswechseln. Die Manipulation mit dem Öl laut Punkt 24 vornehmen. Der Füllstutzen ist nach Abnehmen des Fußbodens oberhalb der Hinterachse zugänglich. Das Niveau soll bis zur unteren Marke sinken. Wenn der Messtab mit Rillen versehen ist, ist die Maximalfüllung zum oberen Rand, die Minimalfüllung zum unteren gerillten Teil des Messstabs. Den Messtab bei der Kontrolle nicht einschrauben, sondern nur einstecken.
26. Die Bowdenzüge der Handbremse durchschmieren. Die Bowdenzüge aus dem Halter am Mittelrohr herausziehen (eventuell die Spange an den Seilen lockern) und mit der Ölkanne Öl hineinspritzen.
27. Bowdenzug der Kupplungsausrückung nach Herausziehen aus dem Halter durchschmieren, analog wie bei Punkt 26.
- Das Nachziehen des Zylinderkopfes und der Saug- und Auspuffleitung kontrollieren.
 - Den Vergaserdeckel abnehmen und den Vergaser mittels Durchspülens mit technischem Benzin reinigen.

Nach jeweils 20.000 km

28. Die Lager der Lichtmaschine kontrollieren und eventuell ungefähr bis zu $\frac{2}{3}$ der Füllung nachschmieren. Das alte Fett auswaschen. Dazu die Muttern der Deckelklemmschrauben abschrauben und bei emporgehobenen Kohlenbürsten den Rotor mit dem Antriebsdeckel mit einem Holzschlegel herausklopfen.
29. Nach Ausbau des Anlassers seine Lager durch Betropfen mit Öl nachschmieren.
30. Die einzelnen Federblätter nach Entlastung der Achsen und Lösen der Laschen an den Blattfedern durchschmieren. Das Fett mit einer Spachtel einreiben.
- Nach Abnehmen der Türfüllungstapezierung die Fensterkurbelwerke nachschmieren.
 - Die Zündkerzen durch neue ersetzen.
 - Die Verteilerkontakte kontrollieren, gegebenenfalls auswechseln.
 - Das Spiel der Lager der Vorderradnaben kontrollieren, gegebenenfalls nachstellen.

Nach jeweils 50.000 km

31. Die Gelenklager der Gelenkwelle ausbauen, auswaschen und mit Fett füllen.
32. Den gerillten Ansatz der Gelenkwelle mit Fett schmieren.

WARTUNGSÜBERSICHT

Bei Anführung von 2 Schmiersorten gilt die erste Bezeichnung für den Sommer, die zweite für den Winter.

Intervall	Bezeichnung im Schmierplan	Schmier- oder Kontrollstelle	Bezeichnung des Schmiermittels
nach jeweils 100 km	—	Niedertreten des Fusshebels der Zentralschmierung	M 9A M 4A
nach jeweils 500 km	1	Kontrolle des Ölstands und Nachfüllen von Öl im Motor	M 9A M 4A
	2	Kontrolle des Standes und Nachfüllen der Bremsflüssigkeit	Syntol
	—	Kontrolle des Luftreifendrucks	—
nach jeweils 1000 km	3	Schmierbüchse der Wasserpumpe	A 4
	4	Bolzen des Hebels der Handbremse	AV 2
	5	Lager der Lenksäule	M 9A M 4A
	6	Kontrolle der Akkusäure in der Akkumulatornbatterie	destilliertes Wasser
	7	Behälter der Zentralschmierung	M 9A M 4A
nach jeweils 3000 km	8	Auswechseln des Öls im Motor	M 9A M 4A
	9	Reinigung der Einlage des Ölfilters	—
	10	Reinigung und Anfeuchten des Luftfilters	M 9A M 4A
	11	Kupplungsaustrücklager	
	14	Zugstange der Handbremse	
	15	Seilrolle der Handbremse	Stossdämpferöl
	16	Nachfüllen von Öl in den Stossdämpfern	
nach jeweils 4000—5000 km	12	Kontrolle des Ölstands im Wechselgetriebe	PP 44 PP 13
	13	Kontrolle des Ölstands im Hinterachstriebe- werk	
	—	Kontrolle des Ventilspiels	—
	—	Austausch der Bereifungen	—
	—	Kontrolle der Radvorspur	—
	—	Kontrolle des Fusshebelspiels	—
	—	Nachstellen der Bremsbacken	—
	—	Kontrolle und Nachstellen der Unterbrecher- kontakte	—

Intervall	Bezeichnung im Schmierplan	Schmier- oder Kontrollstelle	Bezeichnung des Schmiermittels
nach jeweils 4000—5000 km	—	Reinigung der Kerzen und Kontrolle der Elektroden	—
	—	Spannung des Lüfter- und Lichtmaschinenriemens	—
	—	Reinigung des Siebes der Kraftstoffleitung	—
nach jeweils 8000 km	17	Mittleres Lager der Gelenkwelle	AV 2
	18	Nachfüllen von Öl im Lenkgetriebe	PP 13
	19	Auswechslung der Ölfiltereinlage	—
	20	Vorderradnaben	AV 2
	21	Hinterradlager	
	22	Verteiler	M 9A M 4A
	23	Blattfeder	Öl und Petroleum
	—	Führungsnuten der Fensterscheiben	Seife oder Rindstalg
nach jeweils 10.000 km	—	Türscharniere, Schlossfallen, Verschlüsse und Scharniere der Motorhaube und des Gepäckraums	M 9A M 4A
	24	Ölauswechslung im Wechselgetriebe	PP 44 PP 13
	25	Ölauswechslung im Hinterachstricbwerk	
	26	Bowdenzüge der Handbremse	M 4A
	—	Bowdenzug der Kupplungsausrückung	
	27	eGrillter Ansatz der Gelenkwelle	M 9A M 4A
	—	Nachziehen des Zylinderkopfs und der Saug- und Auspuffleitung	—
	—	Reinigung des Vergasers	—
nach jeweils 20.000 km	28	Lager der Lichtmaschine	AV 2
	29	Lager des elektrischen Anlassers	M 4A
	30	Blattfedern	G 3
	—	Auswechslung der Zündkerzen	—
	—	Kontrolle der Verteilerkontakte	—
	—	Kontrolle des Lagerspiels der Vorderradnaben	—
	—	Fensterkurbelwerk	A 00
nach jeweils 50.000 km	31	Gelenke der Gelenkwelle	AV 2
	32	Gerillter Ansatz der Gelenkwelle	G 3

VERGLEICHSTABELLE FÜR ÖLE UND SCHMIERFETTE

Ölsorten M9A und PP44 gelten für den Sommer, M4A und PP13 für den Winter.

Bezeichnung im Schmierplan	SAE	MOBILÖL	CASTROL	SHELL
M 9A	40	Mobilöil AF	Castrol XXL	X-100 Motor Oil 40
M 4A	20	Mobilöil Artic	Castrolite	X-100 Motor Oil 20/20 W
PP 44	140	Mobilube GX 140	Castrol Hi-Press	Spirax 140 E. P.
PP 13	90	Mobilube GX 90	Castrol Hypoy	Spirax 90 E. P.
Stossdämpferöl	—	Mobil Shock Absorber Oil	Castrol Shockol	Donax A1
A 00	—	Mobil Grease No 2.	Castrolase CL	Retinax A
AV 2	—	Mobil Grease No 5.	Castrolase WB HMP/ Grease	Retinax A
A 4	—	Mobil Grease MP	Castrolase Water Pump Grease	Retinax A
G 3	—	Gargoyle Graphite Grease No 3.	All-Purpose Grease	Donax P
Syntol	Brake Fluid Lockheed No 5, ATE Blau Pentosin, Berevol, 0 - Key			

AUFBAU

Die Nutzkraftwagen S 1202 haben einen geschlossenen Ganzmetall-Fahrgestellaufbau in Pontonform.

Der Aufbau ist in Schalenbauweise durchgeführt, aus Stahlaufbaublechpressteilen einer Stärke von 0,8—1 mm geschweisst. Der Tragrost besteht aus geschlossenen Profilen und ist aus Stahlblech einer Stärke von 1,5—3 mm gepresst.

Der geschweisste Aufbau ist von Vorteil, denn nach einer Havarie kann die beschädigte Stelle herausgeschnitten und durch Einschweißen eines neuen Teiles ersetzt werden.

Die Sitze und ihre Rücklehnen sind einteilig. Die Vordertüren und die hinteren Seitentüren sind vorn in verdeckten Scharnieren eingehängt. Das maximale Öffnen der Türen ist durch Anschläge begrenzt. Die Hintertür des Nutzraums ist oben eingehängt.

Tapezierung:

Die Sitze und Rücklehnen haben elastische Einlagen und sind mit Gummirosshaarcinlagen tapeziert. Die Sitz-, Rücklehnen- und Türfüllungsüberzüge sind in farbig kombiniertem Kunstleder ausgeführt. Die Fußböden der Sitzräume einschliesslich des Fußbodentunnels für den Mittelträger beim STW sind mit Gummiteppichen ausgelegt. Die Decke ist mit Stoff bezogen.

Beim Krankenwagen ist die Decke mit Kunstleder überzogen. Die Seitenwände der Nutzräume sind mit emaillierten Füllungen belegt und am Fußboden sind Leisten befestigt.

Beim Krankenwagen sind die Seitenwände des Nutzraums mit Kunstleder belegt und der Fußboden ist an der Stelle des Notsitzes mit Gumolin überzogen.

Verglasung:

Alle Fenster haben klare, gehärtete Quarzsicherheitsglasscheiben. Die Windschutzscheibe, die Fensterscheibe der Hintertür und die Eckfensterscheiben sind abgerundet und mit Hilfe von Abdichtgummiprofilen verglast. Die Fensterscheiben beider Vordertüren sind voll versenkbar, die Lüftungsfenster sind ausklappbar. Die hintere Seitentür ist mit Ausnahme des Lieferwagens mit Schiebefenstern verglast. Mit dieser Verglasung ist der Krankenwagen auch an der gegenüberliegenden Seite der hinteren Seitentür ausgestattet. Beim STW-Wagen wird dies nur gegen besondere Bezahlung durchgeführt.

Abdichtung:

Die Türen sind gegen Eindringen von Wasser und Staub durch zwei Gummiprofile abgedichtet.

Die Gummiführungen der versenkbaren und verschiebbaren Glasscheiben der Türfenster sind mit Duvetine überzogen, die Lüftungsfenster und die Glasscheiben der festen Fenster sind in Gummiprofilen gelagert. Der Deckel des Reserveradraums ist mit einem Gummiprofil abgedichtet.

Der Getriebegehäusedeckel, die Leuchten, die Durchlässe der Fusshebel, des Einfüllstutzens des Kraftstoffbehälters und der elektrischen Leitungskabel sind mit Gummiprofilen, Gummitüllen oder anvulkanisiertem Gummi abgedichtet.

Lüftung:

Die Lüftung ist zugluftfrei und erfolgt durch die dreieckigen ausklappbaren Fenster, die versenkbaren Fensterscheiben in der Vordertür und durch den Luftdurchgang über den Heizkörper bei geschlossenem Durchfluss des Warmwassers, beim STW-Wagen und beim Krankenwagen überdies durch die verschiebbaren Fensterscheiben. Der Nutzraum des Lieferwagens wird durch die seitlichen Klappfenster gelüftet.

Heizung:

Die Heizung erfolgt durch Warmwasser mit Zufuhr von frischer Luft. Ein Teil der Warmluft wird an die Windschutzscheibe geleitet. Der Zufluss von heissem Wasser wird durch ein Ventil am Motor unter der Motorhaube abgesperrt.

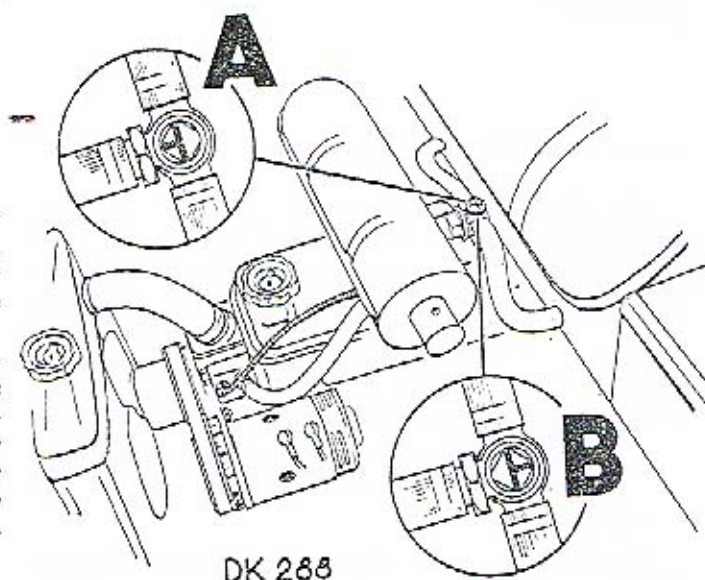


Abb. 30. Dreiwegheizung der Heizung.

Beim Krankenwagen wird der Liegeraum überdies durch einen zweiten Heizkörper beheizt, der bei offenem Dreiweghahn am hinteren Teil des Zylinderkopfdeckels durch einen Schalter ober-

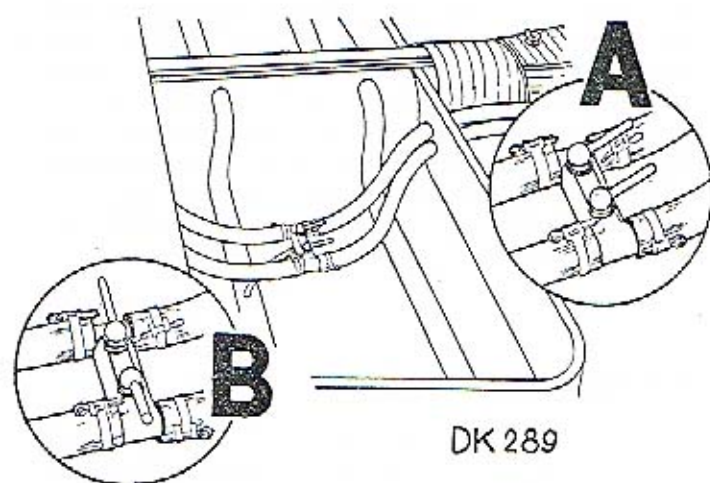


Abb. 31. Ablasshahn der Heizung.

halb des Krankenlagers unabhängig betätigt werden kann. Dieser Hahn muss die ganze Wintersaison über geöffnet sein. Die Abbildung 30 Detail „A“ zeigt den Hahn geöffnet, Detail „B“ den Hahn geschlossen. Die Marken am Hahnköken veranschaulichen die Strömungsrichtung der Flüssigkeit.

Aus den Heizkörpern wird das Wasser durch einen unter dem Vordersitz angebrachten Hahn abgelassen.

Das Detail „A“ auf der Abbildung zeigt die Hähne geöffnet, das Detail „B“ zeigt die Hähne geschlossen.

Lärm- und Wärmeisolierung:

Die Formen der Pressteile sind so gewählt, dass die Vibrationen Widerstand leisten, und sind zum Teil mit Versteifungs-Pressstücken und einem Spritzantrag einer Dämpfungsmasse versehen. Der Raum für Fahrgäste ist ferner durch eine Schicht von Isoliermaterial gegen Lärm abgeschirmt und isoliert. An der Querwand findet noch ein Überzug aus Kunstleder Verwendung.

An den Schlosssäulen des Aufbaus verhindern Gummiführungen Lärmentwicklung durch die Türen.

Die Motorhaube ist lärmfrei auf kleine Gummipuffer gestützt. Alle abdichtenden Gummiteile verhindern gleichzeitig die Lärmentwicklung durch die abgedichteten Aufbauteile.

Lackierung, ihre Wartung und Ausbesserung:

Ausbesserung der beschädigten Lackierung:

Die Lackierung wird auf den auszubessernden Aufbau in 4 Schichten aufgetragen; sie muss unbedingt nach dem Entfetten und Entrosten des Blechs auf die richtige Art aufgetragen werden.

Entfetten:

Das Entfetten wird durch Auswischen mit Trichloräthylen oder technischem Benzin vorgenommen.

Entrosten:

Ist es nicht möglich, das Entrosten auf mechanischem Wege durch Abschleifen oder Abschmirgeln durchzuführen, so wird dazu Phosphorsäure verwendet. Sie wird unter der Handelsbezeichnung REFORBIN verkauft.

Arbeitsvorgang:

1. Die verrostete Stelle wird mit einer 15prozentigen, ungefähr 40° C warmen Säurelösung ausgewischt. Bei Verwendung einer kälteren Lösung wird eine stärkere Konzentration, höchstens jedoch mit 35 Prozent Säure verwendet. Es sind Gummihandschuhe zu benutzen und jene Stellen, die stark verrostet sind, sind mit gröberem Schmirgelpapier (Nr. 80 oder 100) aufzurauen. Sodann werden zwei Spülungen vorgenommen.
2. Mit lauem oder kaltem, weichem oder mittels 2—2,5 Prozent Soda enthärtetem Wasser.
3. Mit einer Lösung von 80° C warmem Chromsäureanhydrid (2 g auf 1 Liter Wasser) (so genannte Passivspülung). Die entrostete Stelle lässt man dann gehörig trocknen.

Lackieren (mit Verwendung tschechoslowakischer Rohstoffe):

a) Mit syntetischem Lack:

1. Der Grundanstrich wird mit der Grundfarbe S 2001 unter Verwendung des Verdünnungsmittels S 6003 durchgeführt; bei 80° C wird 28—30 Minuten lang getrocknet.
2. Die beschädigte Stelle wird mit Streichkitt O 5004 unter Verwendung des Verdünnungsmittels O 6000 (Terpentin) verkittet. Der Kitt darf nur in einer dünnen Schicht aufgetragen werden, am besten mit einem Spachtel, und wird bei 80° C 28—30 Minuten lang getrocknet. Je nach Bedarf wird dieser Vorgang wiederholt und zuletzt wird die Stelle mit Schleifpapier Nr. 100—180 abgeschliffen.

3. Die verkittete Stelle wird mit der Grundfarbe S 2002 unter Verwendung des Verdünnungsmittels S 6003 bespritzt. Die Farbe wird bei 120° C höchstens 30 Minuten lang getrocknet. Nach dem Trocknen wird die Farbe mit Schleifpapier Nr. 280 oder 320 nachgeschliffen.
 4. Das Lackieren wird mit syntetischem Lack AUTEX S 2016 der gewünschten Wagenfarbe unter Verwendung des Verdünnungsmittels S 6004 durchgeführt und der Lack wird bei einer Temperatur von 130—135° C 40—42 Minuten lang eingebrannt.
- Alle Schleifvorgänge werden mit Verwendung von Wasser durchgeführt.

b) Mit Nitrolack:

Sollte es aus technischen Gründen nicht möglich sein, die Ausbesserung mit synthetischem Lack durchzuführen (für das örtliche Einbrennen des Aufbaus steht keine Brennkammer und auch keine Brennlampe zur Verfügung), wird die Ausbesserung mit Nitrolack oder Reparaturlack durchgeführt, der durch Vermischen von synthetischem Lack mit Nitrolack gewonnen wird.

Der Grundanstrich wird mit an der Luft trocknender Grundfarbe S 2000 unter Verwendung des Verdünnungsmittels O 6000 (Terpentin) durchgeführt und trocknen gelassen.

Die beschädigte Stelle wird mit Streichkitt O 5004 unter Verwendung des Verdünnungsmittels O 6000 (Terpentin) verkittet. Der Kitt darf wieder nur in einer dünnen Schicht, am besten mit einem Spachtel, aufgetragen werden. Nach dem Trocknen (ungefähr 8 Stunden), wird je nach Bedarf dieser Vorgang wiederholt. Nach dem Trocknen der letzten Schicht wird die ausgebesserte Fläche mit Schleifpapier Nr. 100—180 abgeschliffen.

Bei der dritten Lackierungsschicht werden zwei Sorten von Kitt je nach der Grösse der auszubessernden Fläche verwendet: für grosse Flächen der Ölspritzkitt O 5008 mit dem Verdünnungsmittel O 6000 (Terpentin), für kleine Flächen der Ausbesserungskitt Nitro C 5001 mit dem Verdünnungsmittel Nitro C 6000.

Nach dem Trocknen (ungefähr 24 Stunden) werden die ausgebesserten Flächen mit Schleifpapier Nr. 280 abgeschliffen.

Alle Schleifvorgänge werden wieder mit Verwendung von Wasser ausgeführt, Kitt und Lack lässt man nur an der Luft trocknen ohne künstliches Trocknen oder Einbrennen.

I. Die Grundschicht der Lackierung wird mit Nitrolack der gewünschten Farbe unter Verwendung des Verdünnungsmittels Nitro C 6000 durchgeführt. Nach dem Trocknen wird die ausgebesserte Stelle wieder mit Schleifpapier Nr. 280 oder 320 geschliffen und zwar auf die Weise, dass das Schleifpapier dünn mit Kernseife bestrichen wird, damit der geschliffene Lack sich nicht in das Schleifpapier einreibt und der Lack nicht beschädigt wird.

II. Nach entsprechendem Waschen und Trocknen wird das letzte Anspritzen mit dem Lack vom vorhergehenden Spritzauftrag mit einem grossen Gehalt an Verdünnungsmittel (50—70 Prozent) durchgeführt.

III. Nach dem Trocknen des Lacks wird die ausgebesserte Stelle mit Polierpaste poliert und der ganze Wagen mit einem flüssigen Poliermittel nachpoliert.

1. Der synthetische Einbrennlack AUTEX S 2016 wird mit 30—40 Gewichtsprozenten Nitrolack vermischt, wodurch Reparaturlack gewonnen wird, der auf dem inländischen Markt unter der Bezeichnung 02-C-58027 erhältlich ist.
2. Nach Zusammengliessen dieser beiden Lacksorten entsteht ein Gerinnsel, das bis zur vollkommenen Vermengung gehörig zerrührt werden muss.
3. Zum Spritzen wird dieses Gemenge mit dem normalen Nitroverdünnungsmittel C 6000 auf die erforderliche Dichte verdünnt. Der so zugeriichte Lack trocknet an der Oberfläche schon nach 30 Minuten ein und die Aushärtung tritt nach 24 Stunden ein.
4. Rings um die ausgebesserte Stelle setzt sich farbiger Staub an, der mit Polierpaste fein abgeschliffen wird; der ganze Wagen ist sodann mit einem flüssigen Poliermittel nachzupolieren.

Es wird empfohlen, die Ausbesserungen so durchzuführen, dass die ganze Fläche von Kante zu Kante angespritzt wird, damit die Möglichkeit einer stellenweisen Abweichung infolge einer eventuellen Farbtonänderung des ursprünglichen Lacks als Folge des Lichteinflusses ausgeschlossen wird.

Ausbau und Einbau des versenkbaren Fensters der Seitentür:

Bei Auswechslung des versenkbaren Fensters der Seitentür ist auszubauen:

- a) Die innere Schlossklinke und die innere Klinke des versenkbaren Fensters. Dies wird durch Lockern der Schrauben in der Mitte der Klinke und nach Abnehmen der Deckschalen durchgeführt.
- b) Die tapezierte Türfüllung wird entfernt, indem die Schrauben oben und an den Seiten gelockert werden, worauf die Türfüllung aus der unteren Rinne herausgenommen wird.
- c) Die Schrauben im Fenstersenker 1 werden gelockert, der Fenstersenker wird herausgenommen, das Fenster wird in die untere Lage heruntergezogen, durch Lockerung der Leiste des Lüftungsfensters durch die Schraube 2 und durch ihr Wegdrücken wird die Glascheibe durch die Öffnung in der Mitte des Türblechs herausgenommen, siehe Abb. 32.

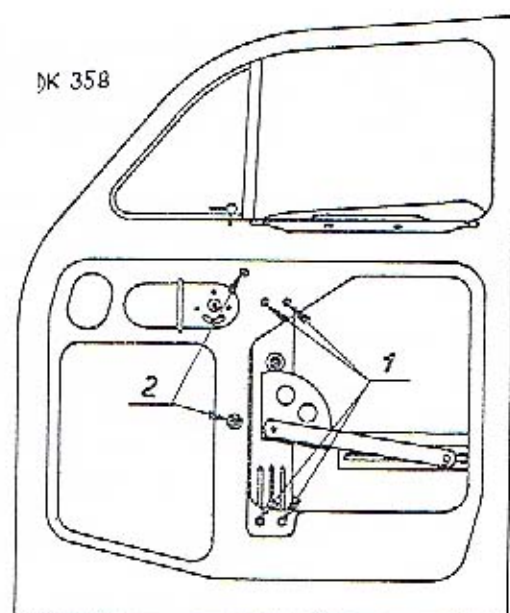


Abb. 32. Ausbau des versenkbaren Fensters.

Ausweschlung der Glasscheibe des kleinen Tür-Flügel Fensters:

Am Seitenteil des Lüftungsfensters wird der Hohlkiet abgenietet (abgeschliffen). Sodann wird das Fenster um 90° gedreht und herausgezogen.

Nach Herausnehmen des ganzen Lüftungsfensters wird das obere und das untere Sicherungswinkelstück gelöst und die Glasscheibe wird herausgeschoben.

Ausbau des äusseren Türschlosses mit der Ausenklinke:

1. Der Ausbau der tapezierten Türfüllung und der Innenklinke wird analog wie beim Ausbau des versenkbaren Fensters durchgeführt.
2. Die Befestigungsschraube der Zugstange der Falle des äusseren Schlosses beim Kopfschloss wird gelockert, die Zugstange wird in Richtung nach abwärts in der Tür umgeklappt und wird vom äusseren Schloss durch Herauschieben der Zugstange aus dem Bolzen der Falle abgetrennt.
3. Nach Herauschieben der Zugstange wird die Schraube, mit der das Klinkenschild festgezogen ist, gelöst.
4. Die Klinke wird wie beim Öffnen der Tür ein wenig herausgezogen und das Klinkenschild durch Überziehen über die Türklinke abgenommen.
5. Die Klinke lässt man ein wenig herausgezogen und lockert die Schraube, mit der das Schloss an den Klinkensteg angeschraubt ist.

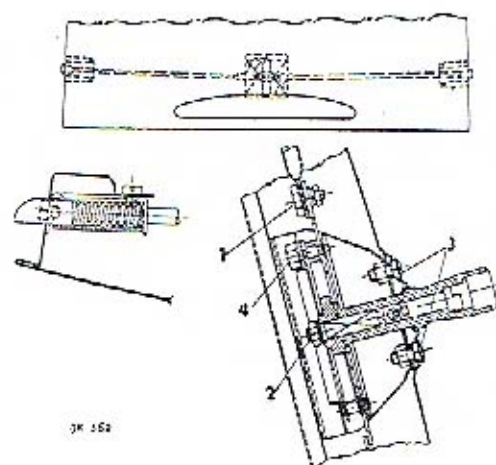


Abb. 33. Schloss der Hintertür.

6. Die vier im Seitenblech der Tür versenkten Schrauben werden gelockert; hiedurch wird das Schloss gelöst, worauf es in Richtung in das Innere der Tür herausgeschoben wird.

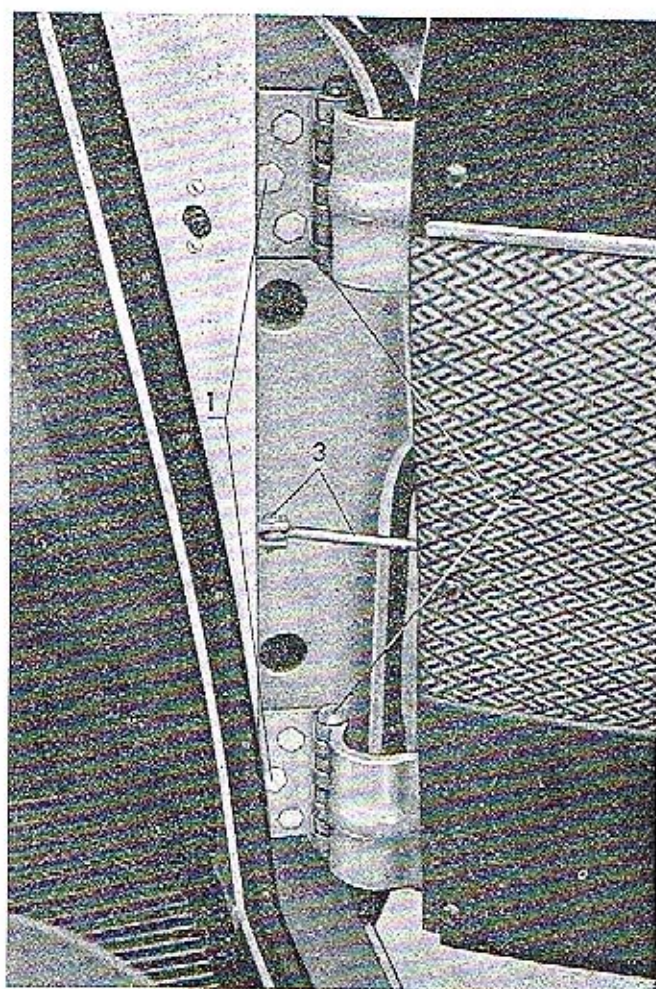


Abb. 34. Aufhängung der Vordertür.

Ausbau des Schlosses mit der Klinke bei der Hintertür:

Dieser wird nach dem Ausbau der tapezierten Türfüllung durchgeführt:

- a) Die Muttern 1 am Mitnehmer des Schlosses werden gelockert, wodurch die Zugstange der Falle gelöst wird.
- b) Die Zugstange wird zur Seite herausgeschoben, wo die Falle abgeschraubt und auch die Druckfeder der Falle herausgenommen werden kann.
- c) Durch Lockern der Mutter 2 und zweier Schrauben 3 wird die Türklinke herausgenommen.
- d) Das komplette Schloss wird nach Lockern und Herausnehmen der Schrauben 4 herausgeschoben.

Ausbau der Hintertür des Aufbaus:

1. Die Stromzufuhr zur Nummerntafelleuchte wird unterbrochen.
2. Nach Entsicherung der Splinte im oberen Strebenscharnier werden die Bolzen der Strebe herausgestossen.
3. Durch Herausschrauben der Schrauben im Türscharnier 2 an der linken und an der rechten Seite kann die Tür herausgenommen werden. Ergibt sich beim Einbau eine grössere Ungenauigkeit im Einfügen der Tür, wird sie durch Lockern, Einstellen und neuerliches Anziehen der Schrauben 1 beseitigt. Die Schrauben sind nach Entfernen der Deckentapezierung zugänglich.

Verglasen der festen Fensterscheiben:

Es ist mit der Beschreibung im grundlegenden Werkstättenhandbuch identisch mit der Ausnahme, dass die Glasscheiben von der Innenseite des Aufbaus aus angedrückt werden und der Lappen der Profilmummieinlage von aussen überstülpt wird.

Verglasen der Schiebefenster:

- a) Der Ausbau des Sicherungshalters wird durch Lockerung der Schraube 1 durchgeführt.

Die Hintertür des Nutzraums wird nicht bei gesichertem Schloss geschlossen; es würde beschädigt werden!

Ausbau der Seitentüren des Aufbaus:

Es wird durch Herausschrauben dreier Schrauben oben und dreier Schrauben unten 1 durchgeführt oder zwecks leichteren Ineinanderfügens der Tür durch Herausstossen der Scharnierbolzen 2.

Ferner wird der Türanschlag 3 durch Herausnehmen des Bolzens nach Herausziehen des Splints gelöst.

Das Ineinanderfügen der Tür erfolgt durch Lockern, Einstellen und neuerliches Anziehen der Schrauben (1).

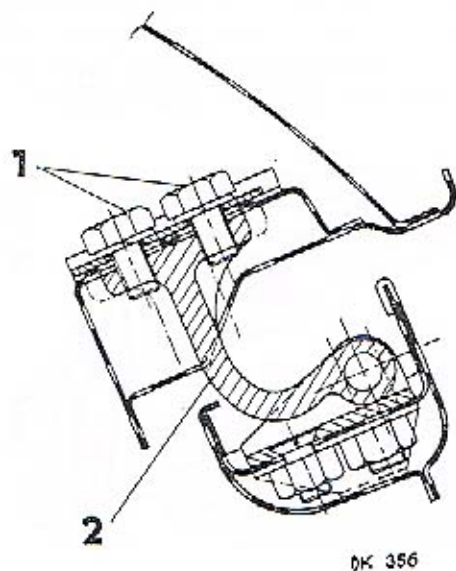


Abb. 35. Aufhängung der Hintertür.

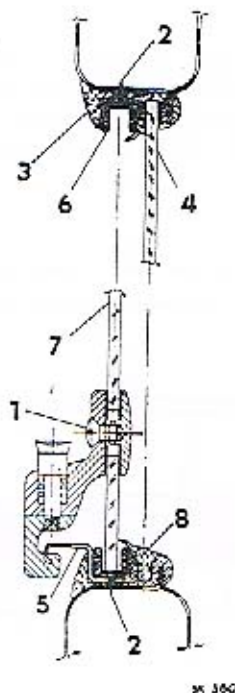


Abb. 30. Verglasen des Lüftungsfensters.
[Der untere Teil der Abbildung zeigt eine verschiebbare, der obere eine feste Glasscheibe.]

- b) Die Schnittschrauben 2 im Rahmen 6 werden herausgeschraubt.
- c) Der ganze Gummiraahmen 3 einschliesslich der Glasscheiben und der Sicherungsleiste 5 wird durch Druck in den Wagen hineingedrückt.
- d) Der Gummiraahmen 3 wird herabgezogen, wodurch die feste Glasscheibe 4 und die Führungsleiste 5 freigegeben werden.
- e) Durch mässiges Dehnen des Rahmens 6 im mittleren Teil wird die verschiebbare Glasscheibe 7 herausgenommen.

Beim Einbau muss vor dem Einsetzen des ganzen Rahmens (samt den Glasscheiben) in den Aufbau zwischen Gummiraahmen und Zierrahmen die Führungsleiste 5 eingesetzt werden, in die bei geschlossenem Fenster die Sicherungshalterklau eintreten muss. Die Fenster werden durch Einlegen einer Gummi-Abstandseinlage 8 abgedichtet. Der ganze Rahmen wird durch Schnittschrauben gesichert (die Schrauben müssen auch durch die Führungsleiste 5 hindurchgehen).

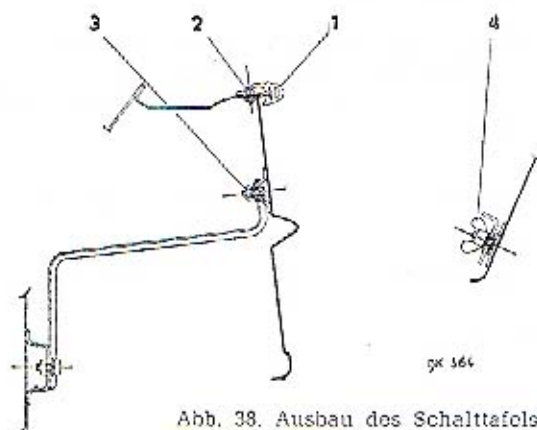
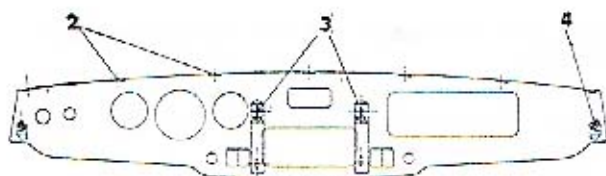


Abb. 38. Ausbau des Schalttafelschildes.

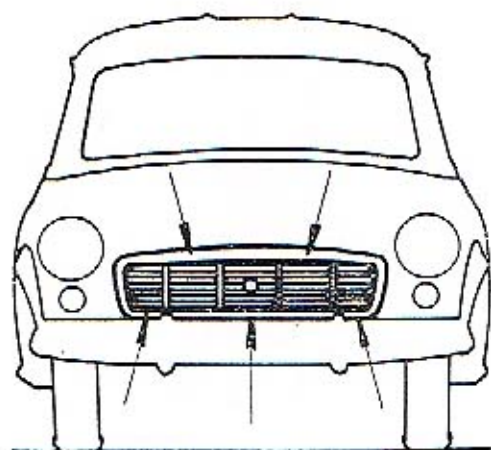
Lagerung des Aufbaus auf dem Fahrgestell:

Der Aufbau ist auf dem Fahrzeugrahmen auf acht Gummilagern gelagert und mit vom Rahmen und auch vom Aufbau isolierten Schrauben befestigt.

Die detaillierte Ausführung ist im Ersatzteilkatalog angeführt.

Kühlermaske:

Der Ausbau der Kühlermaske wird nach Lokierung der Schrauben an den Stellen der Pfeile auf der Abbildung vorgenommen. Die Zierrahmen der Maske wird samt der Füllung abgenommen.



DK 357

Abb. 37. Ausbau der Kühlermaske.

Schalttafelschild:

Beim Ausbau der Schalttafel ist das Gummi-profil 1 abzunehmen und die Anschlüsse 2, 3 und 4 sind abzuschalten.

Ausbau des Kraftstoffbehälters:

1. Nach Abschrauben der vier Schrauben wird der Deckel des Tieflaufs Abb. 39 abgenommen und die Stromzufuhr zum Kraftstoffmesser abgeschaltet.
2. Die Kraftstoffleitung am Unterteil des Behälters wird abgeschaltet und der Inhalt wird abgelassen.
3. Der Kraftstoffbehälter wird unterlegt, die drei unteren Befestigungsmuttern werden abgelöst und die Schrauben werden abgenommen.
4. Die obere Befestigungsschraube wird als letzte gelöst und der Behälter abgenommen.

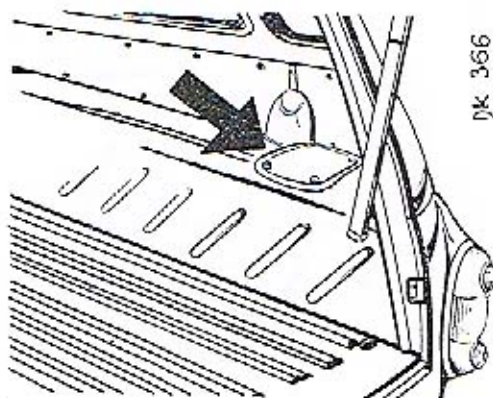


Abb. 39. Deckel zum Ausbau des Behälters und des Schwimmers des Kraftstoffmessers.

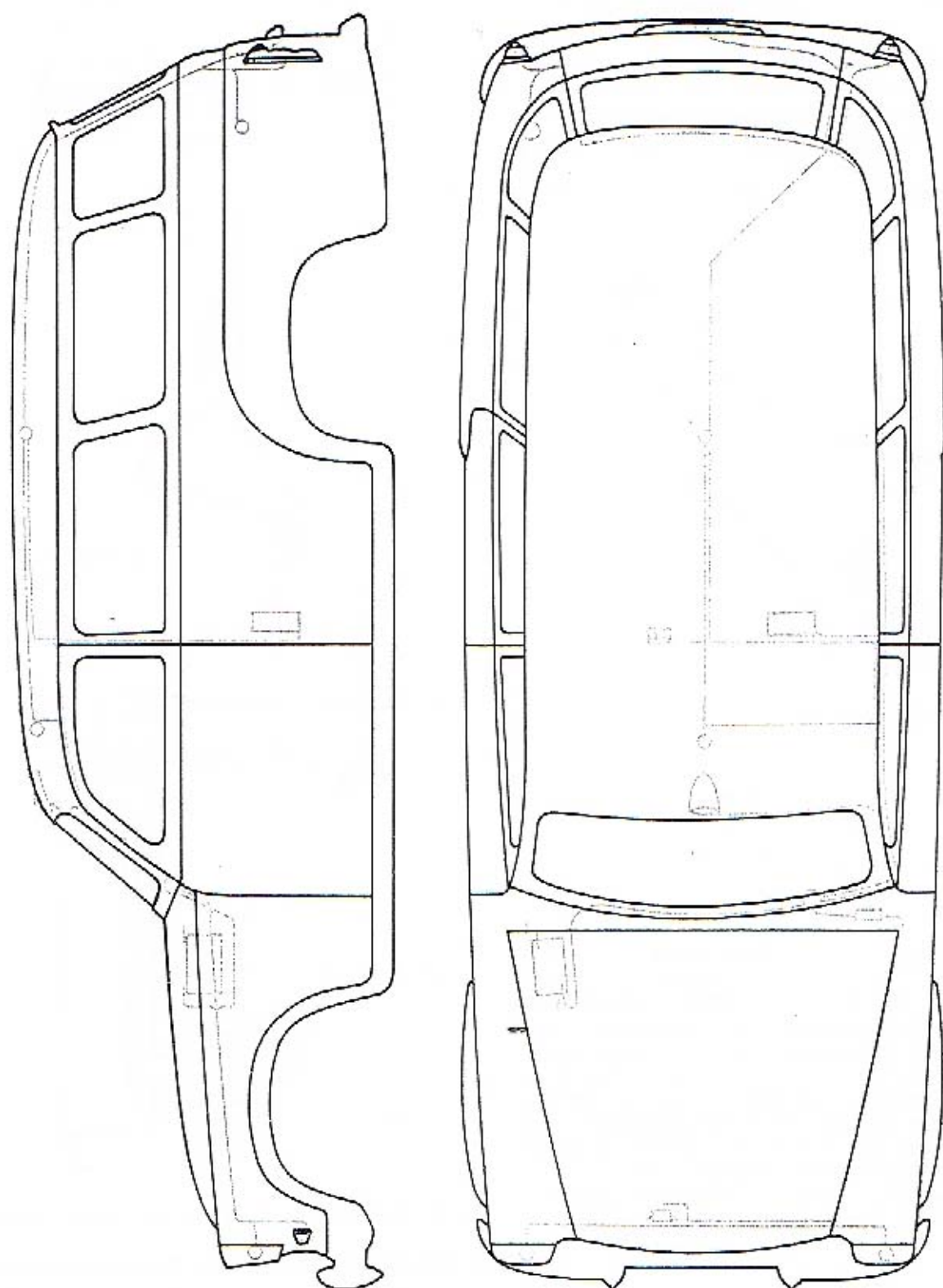


Abb. 40. Schaltbild der elektrischen Leitung im Aufbau.

Voller Strich ——— Schaltung gemeinsam für alle Wagenmutationen.

Einmal strichpunktierter Strich — · — · — Schaltung für den Lieferwagen.

Zweimal strichpunktierter Strich — · · — · — Schaltung für den Krankenwagen.

Scheibenwischer:

Beim Ausbau der Scheibenwischer sind abzuschalten:

- Unter der Schalttafel die Sicherungsschraube der kompletten Zugstange der Verteilung 1.
- Der elektrische Anschluss des Motors.
- Die drei Befestigungsschrauben des Motors 2. Beim definitiven Herausnehmen der Schrauben muss der Motor vom Innern des Motor-

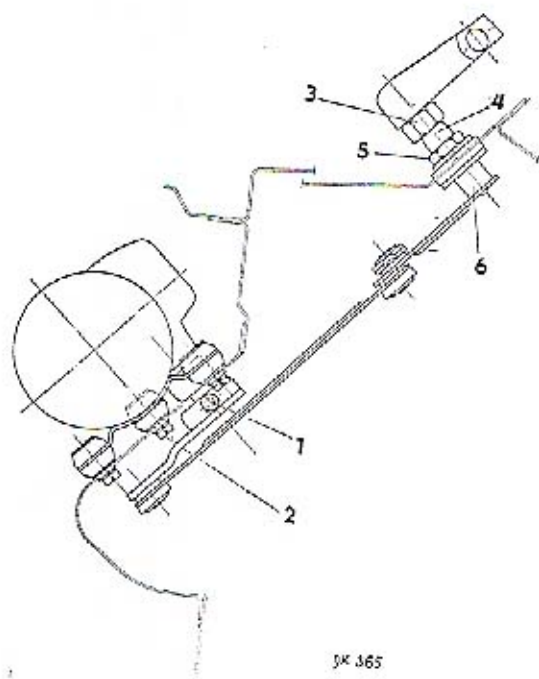


Abb. 41. Scheibenwischer.

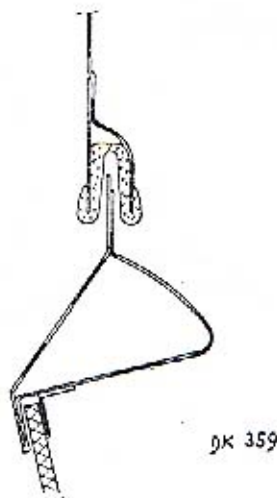
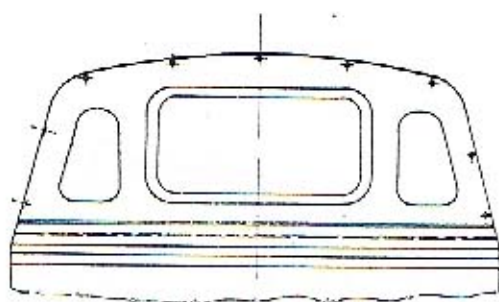


Abb. 42. Ausbau der Zwischenwand.

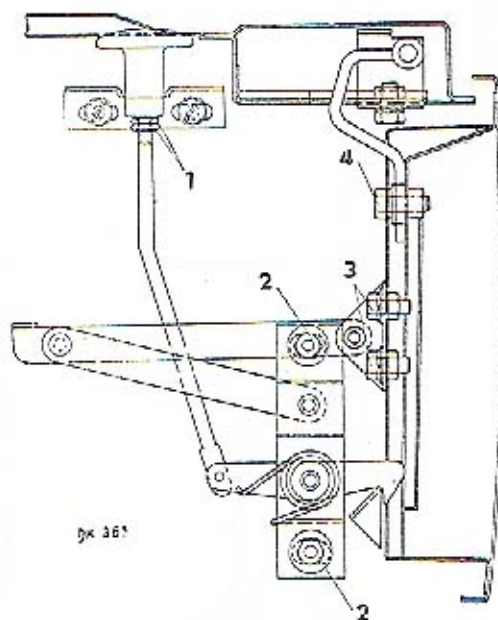


Abb. 43. Einstellung der Falle des Reserveradkastendeckels.

Sicherung des Deckels des Reserveradkastens:

- Die Höhe der Sicherungsklaue kann durch die Muttern 1 eingestellt werden.
- Der Abstand der Klaue von der Falle kann nach Lockerung der Muttern 2 zugerichtet werden.
- Der Deckel kann nach Ausbau der Schrauben 3 und 4 herausgenommen werden.

Zwischenwand:

Der Ausbau der Querszwischenwand beim Liefer- und Krankenwagen wird nach Lockerung der Schrauben gemäss Abbildung und sodann durch Umkippen in Richtung zum Liegeraum durchgeführt.

raumes aus mit der Hand festgehalten werden; nach vollkommenem Ausbau der Schrauben kann der Motor herausgenommen werden.

- Die Wischhebel werden so abgenommen, dass zuerst die Überwurfmutter 3 so lange gelockert wird, bis sie sich auf die Kappe 4 zu stützen beginnt und den Wischhebel mit der Kegelrolle von der Welle herunterzieht. Weiter werden die Kappe, die Mutter 5, sowie die Gummiunterlagen abgenommen.
- Die komplette Verteilerzugstange 6 wird unterhalb der Schalttafel herausgenommen.