

Felicia



NÁVOD K OBSLUŽE

OSOBNÍHO VOZU

ŠKODA „FELICIA“



ST 208 196-60

AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY, NÁRODNÍ PODNIK, MLADÁ BOLESLAV

HK - 27-54

Návod k obsluze

osobního vozu

ŠKODA »FELICIA«

III. VYDÁNÍ

1960

AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY

národní podnik

Mladá Boleslav

Vážený příteli!

Stal jste se šťastným majitelem vozu Škoda, značky, která je zárukou spolehlivosti a dobré práce.

Váš vůz Vám bude dobrým společníkem a pomocníkem při krátkých i dlouhých cestách. Dá Vám pohodlí, útulnost i bezpečnost. Jedno mu zase dejte Vy:

DOBŘE OŠETŘENÍ.

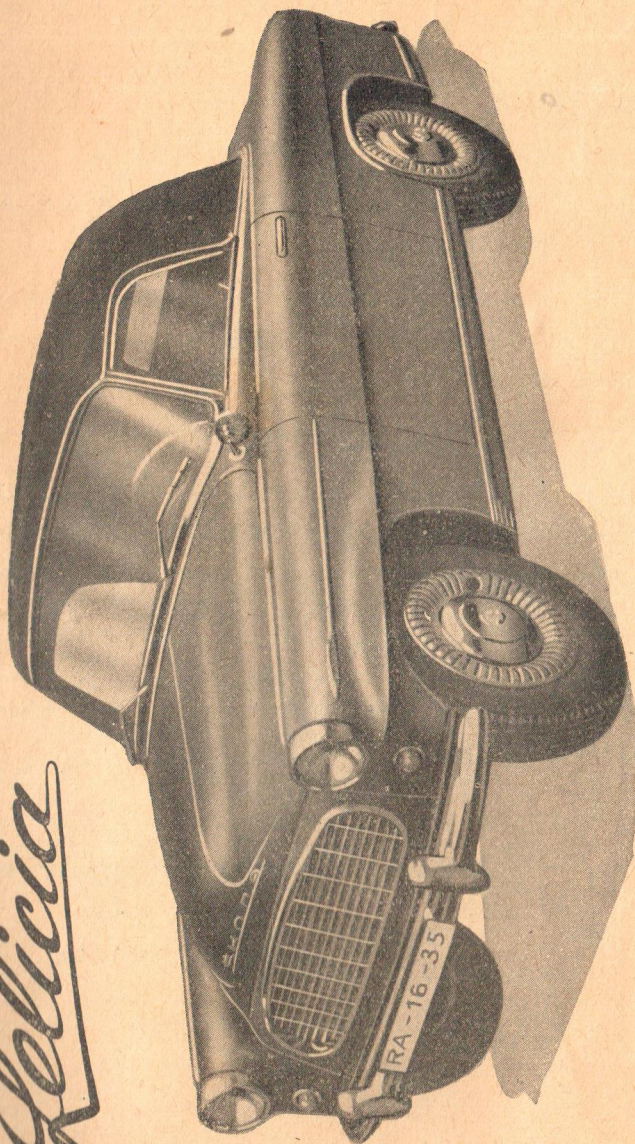
Začíná to tím, že si přečtete tento návod, který Vám v začátcích pomůže, než Vám obsluha a údržba vozu bude samozřejmá. V našem návodu jsme pro Vás vybrali několik cenných rad o udržování, obsluze a zvláštěnostech Vašeho vozu. Seznámíte se s nimi jistě brzy a stanou ve Vám běžné.

A nyní Vás uvádíme na cestu dobrého udržování a přejeme Vám příjemnou jízdu!

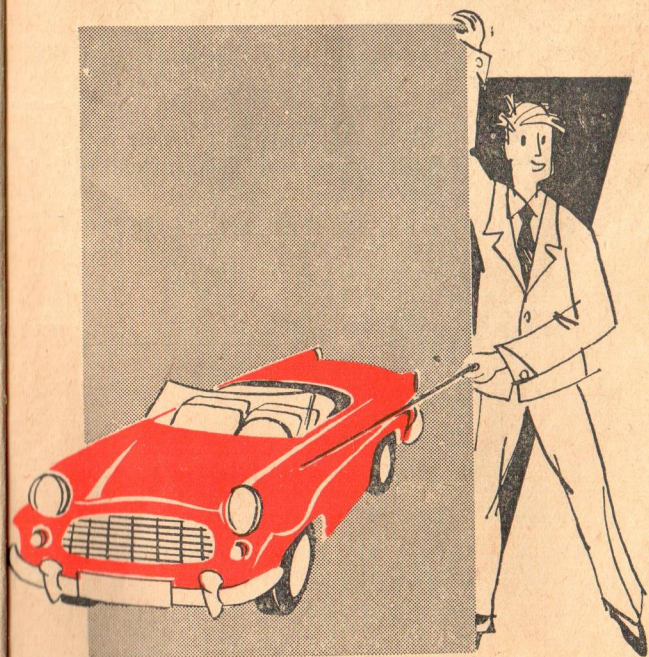
AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY

národní podnik
MLADÁ BOLESLAV

Helicia



*Seznámení
s vozem*

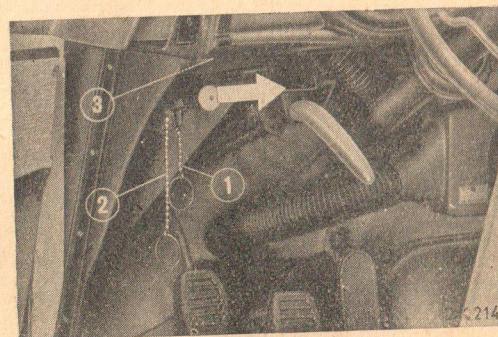


Je naším zájmem dodat vám vůz v bezvadném stavu a tak získat vaši důvěru. Proto začínáme kapitolu kontrolou vozidla, za které přejímáme záruku.

Prosíme, abyste při koupi vozu věnoval trochu svého drahého času jeho prohlídce a kontrole:
 vnějšího stavu vozu (karosérie),
 stavu oleje v motoru, převodovce, rozvodovce zadní nápravy a řízení,
 stavu brzdové kapaliny,
 stavu vody v chladiči,
 stavu elektrolytu v akumulátoru,
 stavu paliva v nádrži,
 těsnosti spojů palivového, brzdového a vodního potrubí,
 činnosti celého elektrického zařízení,
 upevnění všech kol a kontrole tlaku v pneumatikách,
 činnosti obou brzd,
 činnosti clony chladiče a topení,
 zámku, klikám a spouštěčům oken,
 úplnosti výstroje a nářadí podle seznamu v katalogu náhrad. dílů,
 celkovému promazání vozu.

Za zkušební jízdy sledujte funkci kontrolních světel, chod a teplotu motoru, kontrolujte spojku a řazení převodů, činnost řízení a brzd.

Prohlédněte předepsané vozové doklady, klíče a vozovou literaturu.

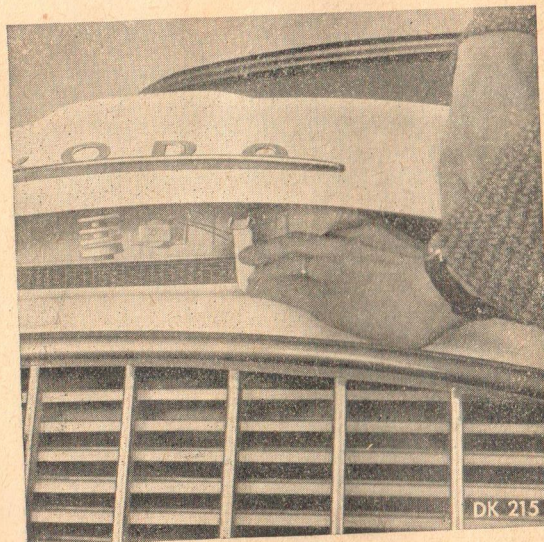


Kapota se odjistí vytažením táhla na levé straně pod přístrojovou deskou.

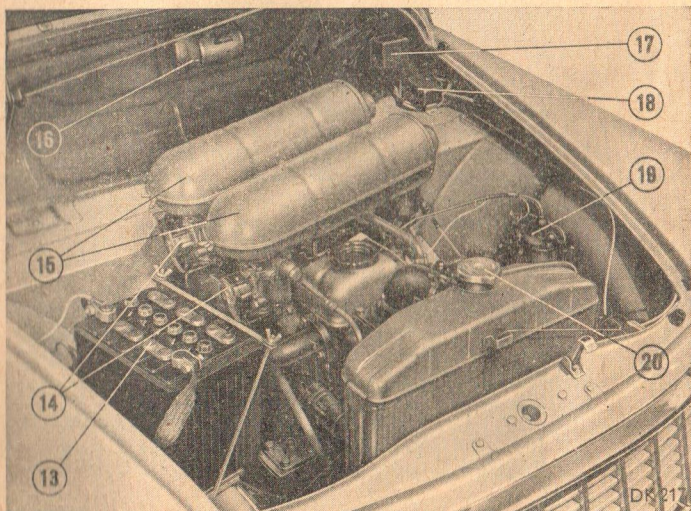
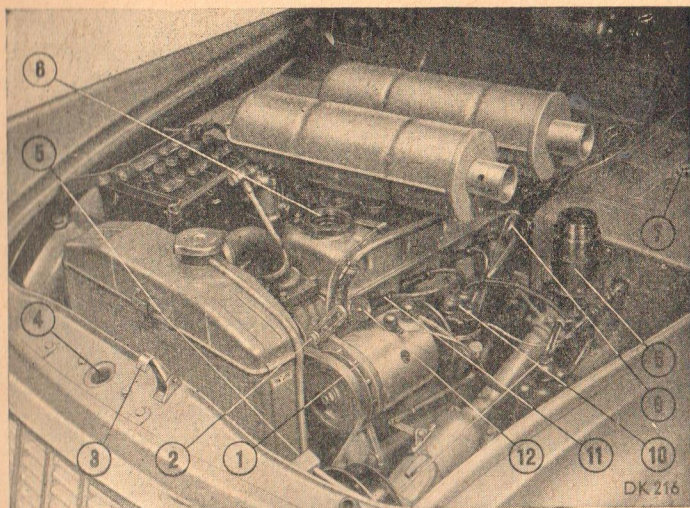
Řetízek „1“ ovládá klapky v přívodech vzduchu z čela vozu k topení, řetízem „2“ se vytahuje clona před chladičem.

Po vytažení táhla se kapota pootevře, zůstane však zajištěna západkou proti náhodnému otevření za jízdy.

Po odjistění západky stisknutím lze kapotu otevřít a tato zůstává zvednuta v libovolné poloze působením vyvažovacích pružin.

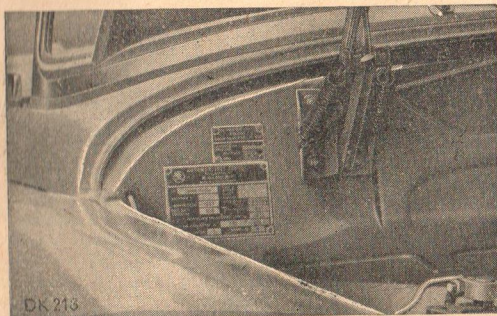


POD KAPOTOU VIDÍME



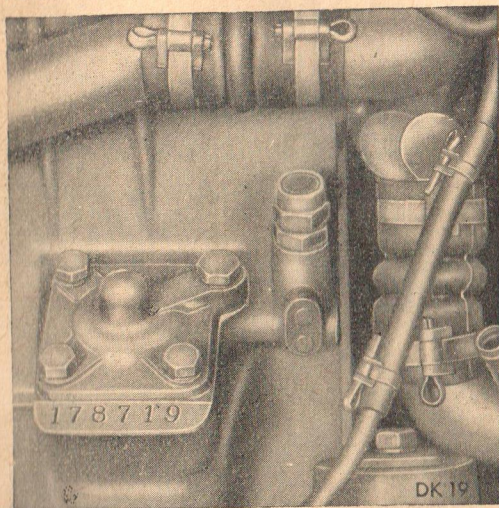
POD KAPOTOU VIDÍME

1. Dynamo
2. Šroub napínání dynama
3. Pojistka kapoty
4. Závěr kapoty
5. Lanko clony chladiče
6. Zátka plnicího otvoru motoru
7. Spínač osvětlení motoru
8. Nádržka brzdové kapaliny
9. Měřítka oleje motoru
10. Rozdělovač
11. Odrušovací odpor zapalovací svíčky
12. Uzavírací kohout
13. Akumulátor
14. Karburátory
15. Čističe vzduchu
16. Motorek pro náhon stíračů
17. Regulátor napětí
18. Pojistková skříňka
19. Zapalovací cívka
20. Zátka plnicího otvoru chladiče



VÝZNAM TYPOVÉHO ŠTÍTKU

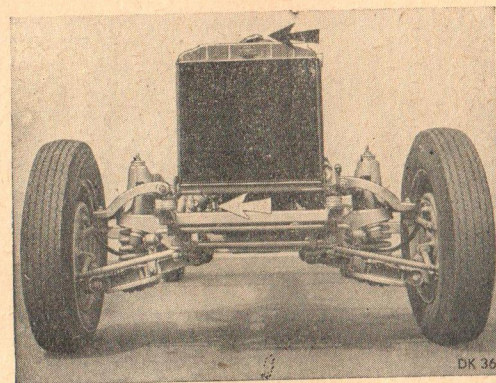
Typový štítek je „křestním listem“ vozidla. Obsahuje jednak výrobní číslo motoru, jednak hlavní data vozidla. Číslo motoru uvádějte vždy při objednávce náhradních dílů a při všech technických dotazech. U typového štítku je upevněn i štítek s výrobním číslem karosérie.



ČÍSLO MOTORU

Číslo motoru je kromě toho vyraženo také na pravé straně motoru.

Číslo podvozku, které je shodné s číslem motoru je vyraženo na pravém podélníku rámu.



CHLADIČ

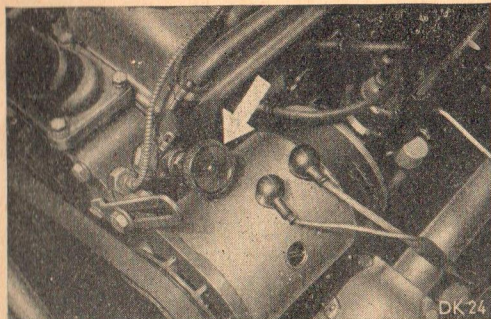
Voda se nalévá do chladiče horní uzavěrkou, vypouští se spodním kohoutkem, viz obrázek.

K plnění chladiče používejte měkkou, nejlépe říční nebo dešťovou vodu. Z tvrdé vody se usazuje v chladiči a motoru vodní kámen, který pak podstatně zhoršuje chlazení a nesnadno se odstraňuje. Tvrdá voda může někdy obsahovat i takové minerální soli, které mimo usazení vodního kamene způsobují ještě abnormální korozi hliníkového bloku motoru.

K odstranění vodního kamene doporučujeme vodu z celého systému vypustit a naplnit 10% roztokem kyseliny solné. Tímto roztokem naplňte chladič a za běhu motoru nechte 10 minut cirkulovat. Po té chladič propláchněte čistou vodou a naplňte znovu roztokem po dobu dalších 10 minut. Po vypuštění roztoku je nutno chladič systém dokonale propláchnout nejprve roztokem sody, aby se kyselina zneutralisovala, a potom alespoň jednou čistou vodou.

UPOZORNĚNÍ!

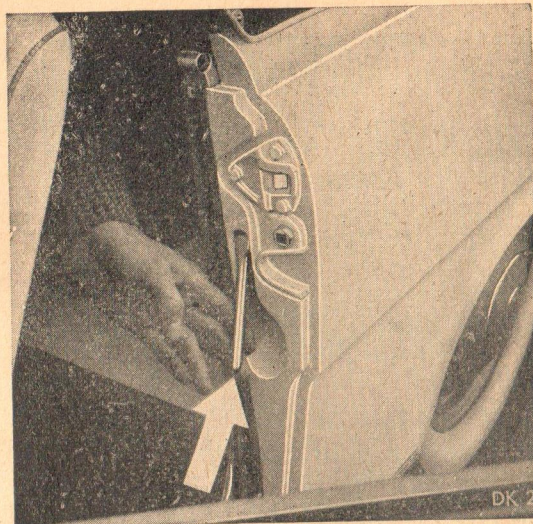
Vodní chlazení je přetlakové, zvyšující bod varu chladicí vody, s ventilem v horní uzavěrce chladiče. Při jejím otevření (otáčením nalevo) se uvolní nejprve spojení s vnější atmosférou, a teprve stlačením a dalším otočením je možno uzavěrku sejmut. V případě otírání uzavěrky po jízdě v těžkém, zvláště v horském terénu vyčkejte s úplným sejmutím uzavěrky dokud se nepřesvědčíte, že voda v chladiči se po spojení s vnějším prostředím nedostala do varu (pára uniká větrací trubičkou). Vaří-li se, nesmíte zátku sejmut.



TOPENÍ A VĚTRÁNÍ

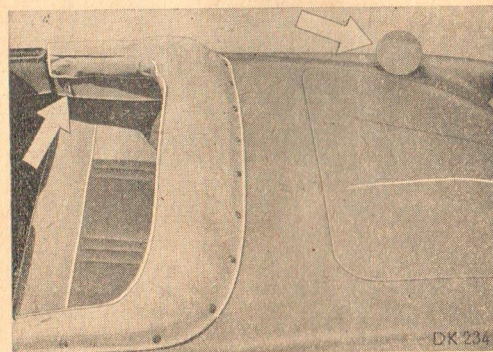
Vytápění vnitřku vozu a rozmrazování čelního skla za chladného počasí děje se teplovodním topením a elektrickým ventilátorem, umístěným pod přístrojovou deskou. Chladný čerstvý vzduch je k němu přiváděn dvěma potrubími s uzavíracími klapkami, teplá voda z motoru pak potrubím s kohoutem (viz obr.). Tento kohout uzavřete v letním období. V zimním období ponechte jej trvale otevřen.

Vytápění se uvádí v činnost spínačem na přístrojové desce. Jeho intenzitu je možno regulovat jednak uzavíracími klapkami v obou přiváděcích vzduchových potrubích, jednak přivřením nebo otevřením klapek na krytu topného tělesa.



VÍKO PROSTORU PRO ZAVAZADLA

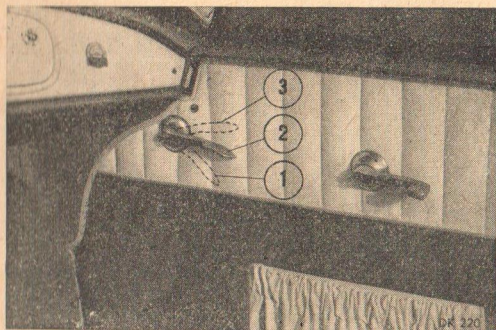
se uvolňuje páčkou umístěnou na středním sloupku karosérie. Je přístupná po otevření levých dveří. Po vytažení páčky se víko zavazadlového prostoru odjistí a poněkud nazvedne, takže jde snadno otevřít.



PALIVOVÁ NÁDRŽ

je v pravém zadním blatníku. Povytažením lanka s rukojetí na pravé boční stěně v prostoru zadních sedadel odklopí se na hřebenu blatníku krycí víčko uzávěru nádrže.

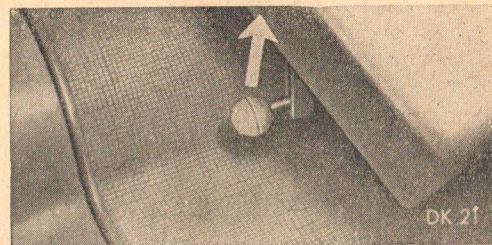
Vzhledem k vyššímu kompresnímu poměru motoru (8,4:1) doporučujeme používat paliva o vyšším oktanovém čísle, 80–84 oktanů, odpovídající benzinu označovanému tč. „SPECIAL“. Seřizení předstihu pro různé druhy benzinu viz str. 37.



ZAVÍRÁNÍ A ZAMYKÁNÍ VOZU

Dveře se otevírají pobybem kliky směrem dolů do polohy „1“. Při opuštění vozu, ale především za jízdy dbejte, aby oboje dveře byly dobře zavřeny a u spolujezdce ještě zajištěny. Zajistí se pohybem kliky směrem nahoru do polohy „3“.

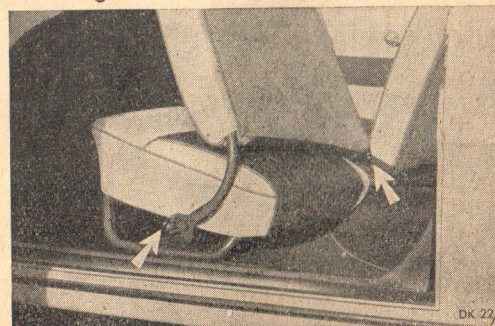
Dveře na levé straně je možno zvenčí uzamknout klíčem. Střední poloha „2“, uvedená na obrázku, je při běžně zavřených dveřích bez zajištění.



POSOUVÁNÍ PŘEDNÍHO SEDADLA

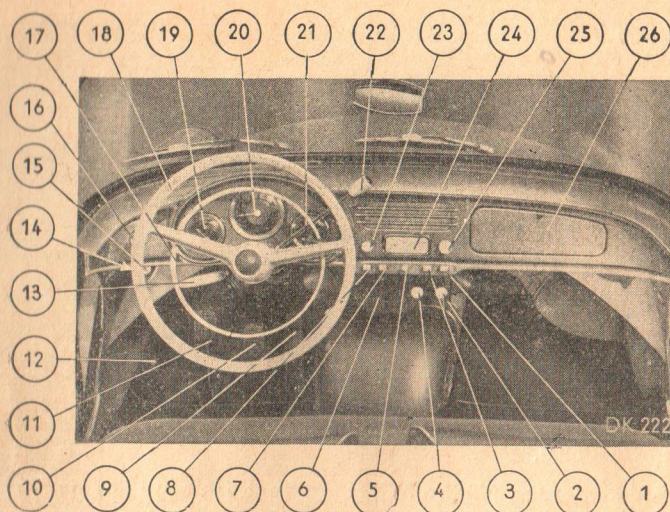
Pro bezpečnost jízdy je důležitá poloha sedadla řidiče. Správná poloha těla, spojená s pocitem pohodlí, snižuje únavu při dlouhých cestách. Vzdálenost sedadla od volantu a pedálů si snadno nařídíme po nadzvednutí páčky s kulovou rukojetí pod přední hranou sedadla.

Sedadla se tím odjistí a lze jím posunout dopředu i dozadu, v rozmezí pěti poloh.



REGULACE SKLONU OPĚRY PŘEDNÍHO SEDADLA

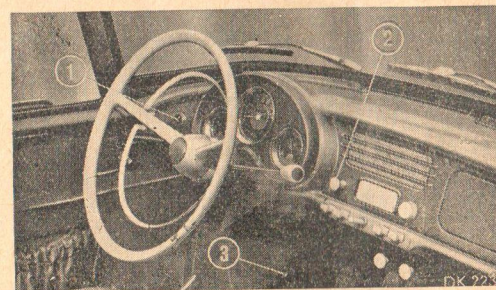
Sklon opěradla se seřídí stavěcími šrouby v závěsu opěry.



1. Spínač pro dodatečnou montáž mlhovky
2. Táhlo elektrického spouštěče motoru
3. Volný spínač
4. Táhlo sytiče karburátoru
5. Přepínač ukazatelů směru
6. Topení
7. Spínač topení
8. Spínač stíračů
9. Akcelerátor
10. Pedál brzdy
11. Pedál spojky
12. Nožní přepínač světel
13. Rukojeť ruční brzdy
14. Řetízky clony chladiče a klapky větrání (viz obr. na str. 7.)
15. Táhlo uzávěru kapoty
16. Spínací skříňka zapalování
17. Tlačítko houkačky
18. Volant

19. Měřič paliva
20. Rychloměr s kontrolními žárovkami
 - a) nabíjení — tmavěčervená
 - b) mazání — světlečervená
 - c) dálkových světel — modrá
 - d) ukazatelů směru — oranžová
21. Teploměr chladicí vody
22. Řadicí páka
23. Přepínací skříňka světel
24. Popelník
25. Reostat osvětlení přístrojů
26. Odkládací skříňka

} viz str. 21



ZAPINÁNÍ ZAPALOVÁNÍ

Zapalování zapínáme zasunutím klíčku do spínací skříňky „1“ a jeho pootočením vpravo.

ZAPINÁNÍ SVĚTEL

Světla zapínáme vytažením knoflíku přepínače „2“.
První vytažení — obrysová (městská) světla.
Druhé vytažení — dálková světla.
Ztlumení na potkávací světla se provede nožním přepínačem „3“.

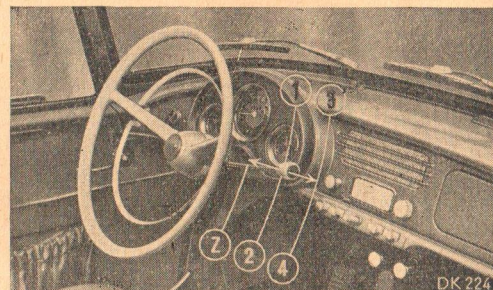
SPOUŠTĚNÍ MOTORU

1. Přesvědčte se, zda je řadicí páka ve střední (neutrální) poloze a lze jí pohybovat ve směru sloupku řízení.
2. Zasuňte klíček zapalování a pootočte vpravo. Při tom se rozsvítí kontrolní žárovky nabíjení a mazání motoru.
 - a) Kontrolní žárovka nabíjení je tmavě červená. Je-li nabíjení baterie v pořádku, zhasne tato žárovka při zvýšení otáček motoru. Nezhasne-li nebo rozsvítí-li se během jízdy znovu, pak dynamo nenabíjí, a je třeba odborné opravy. Je-li při zjištění závady baterie plně nabitá, je možno sice ještě asi 2 hodiny pokračovat v jízdě, než se vyčerpá. V takovém případě však nepoužívejte spouštěče a nezapínejte zbytečně další spotřebiče.
 - b) Kontrolní žárovka mazání motoru je světlečervená. Je-li mazání v motoru v pořádku, zhasne tato žárovka při zvýšení otáček motoru, případně již ve volnoběhu. Nezhasne-li nebo rozsvítí-li se při jízdě znovu, pak je třeba přezkontrolovat funkci mazání. Především přezkontrolujte, je-li v motoru dostatek oleje. O správném mazání je možno se přesvědčit po sejmutí zátky nalévacího otvoru motoru: Jestliže při chodu odtéká olej z vahadel ventilů, pak mazání funguje a porucha je v signalizačním přístroji tlaku oleje (baroscop).
3. Vytáhněte táhlo sytiče karburátoru (je-li motor studený). Při spouštění ráno a za chladného počasí sešlápněte pedál spojky, aby se snížila námaha spouštěče o odpor, který klade ztuhlý olej v převodovce.
4. Vytáhněte táhlo elektrického spouštěče, avšak nepřidávejte plyn. Jakmile motor naskočí, ihned pusťte táhlo spouštěče a pomalu povolujte pedál spojky. Kdyby se motor zvýšeným odporem převodovky zastavoval, vypněte pedál spojky znovu a povolujte jej až tehdy, když to chod motoru snese.
5. Pomalu přidávejte plyn, zasuňte táhlo sytiče. Příliš studený motor se při tom často zastaví a je třeba opakovat jeho spouštění, opět s vytaženým táhlem sytiče a nechat jej takto běžet tak dlouho, až se poněkud zahřeje a snese přidání plynu i se zasunutým táhlem sytiče.

Při spouštění již ohřátého motoru nepoužívejte již sytiče a spouštějte pouze vytažením táhla elektrického spouštěče. Nerozoběhne-li se motor, pokračujte ve spouštění s částečně sešlápnutým akcelerátorem. Pedál však zbytečně nesešlapujte a sešlapujte jej pomalu. Při rychlém a několikrát opakovaném sešlápnutí mohli byste, činností nastříkovací pumpičky karburátoru, motor přehřít. Stalo-li se tak již, startujte s plně sešlápnutým akcelerátorem. Spouštěč nemá být používán déle než 3 vteřiny. Opakované, krátké spouštění v intervalech asi 15 vteřin uvede motor do chodu dříve, než trvalé dlouhé spouštění, při čemž se i baterie zbytečně vyčerpává.

Při spouštění motoru nesviťte současně velkými světly.

Zvláštnosti spouštění motoru v zimním období jsou uvedeny v kapitole VŮZ V ZIMĚ.



JÍZDA

1. Sešlápněte pedál spojky.
2. Zařadte první rychlost.

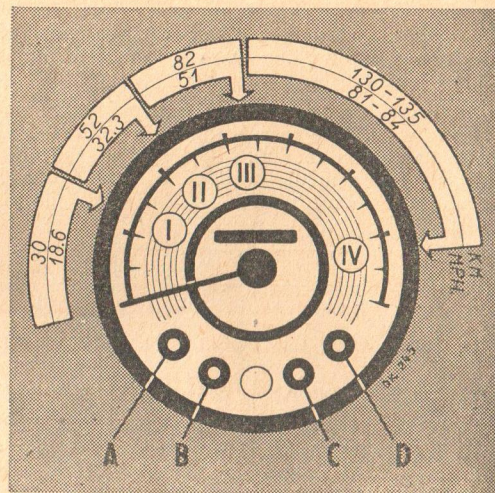
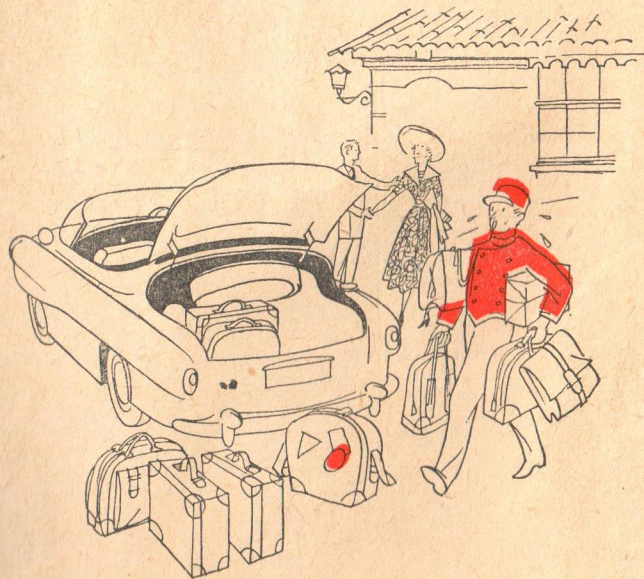
Polohy řadicí páky pod volantem při řazení jednotlivých převodů jsou označeny na obrázku. Při střední poloze řadicí páky (neutrál) udržuje perové zařízení páku v rovině pro řazení prvního a druhého převodu. Při řazení těchto převodů posouváte páku nahoru a dolů podél obroučky volantu. Zato při řazení třetího a čtvrtého převodu je nutno přemoci odpor pružiny, zatlačit řadicí páku (když je ve střední poloze) směrem k přístrojové desce a teprve pak pootočit pákou do polohy pro třetí nebo čtvrtý převod.

Při řazení zpětného chodu se řadicí páka zvedne směrem k obroučce volantu proti tlaku pružiny a teprve pak se pootočí do polohy pro zpětný chod. Tlak pružiny je zde úmyslně větší než při řazení třetí a čtvrté rychlosti.

Synchronizace druhého, třetího a čtvrtého převodového stupně usnadňuje bezhlučné řazení převodů nahoru i dolů a šetří ozubená kola převodovky.

ZASTAVENÍ VOZU

1. Uvolnit akcelerátor.
2. Sešlápnout pedál brzdy, vyčkat až rychlost vozu poklesne. Pak v poslední fázi brzdění vyšlápnout spojku, přesunout řadicí páku do střední polohy a pedál spojky uvolnit. Intensivnějšího brzdění s využitím brzdícího účinku motoru lze docílit řazením nižší rychlosti v první fázi brzdění.
3. Zajistit vůz po zabrzdění: při sešlápnutém pedálu brzdy vytáhnout rukojeť ruční brzdy a otočit o 90° do vodorovné polohy. Stojí-li vůz na svahu, zařadte první nebo zpětnou rychlost pro zvýšení odporu vozu proti pohybu.
4. Vytáhnout klíček zapalování.
Vytažením klíčku zapalování zhasne červená kontrolní žárovka nabíjení.
Stojí-li motor, nenechávejte zapalování nikdy zapnuté, vybijí se tím akumulátor.
5. Opouštíte-li vůz, nezapomeňte jej uzamknout!



Ozn. A, B, C, D viz str. 17.

Tajemství hospodárnosti provozu, tedy spotřeba ať benzínu či oleje spočívá více ve způsobu, než v rychlosti jízdy. Podstata úsporné jízdy záleží v udržování nejvýhodnějšího počtu otáček ať je zařazen kterýkoliv převodový stupeň. Stejně jako škodí motoru příliš vysoké otáčky, škodí také příliš nízké otáčky při plném zatížení. Proto dbejte toho, aby se motor točil lehce. Nejezděte téměř nikdy na plný plyn, jinými slovy, je nutno přeřadit na vyšší stupeň dříve, než otáčky motoru příliš stoupnou, přeřadit na nižší stupeň dříve, než motor začne otáčky ztrácet. Ekonomická rychlost jízdy a volba nejvýhodnějších převodů jsou dány povahou trati (rovina, svah, stoupání, stav vozovky, zatáčky i počasí). Diagram ukazuje rozmezí rychlosti jednotlivých převodů, které ani po záběhu nepřekračujte.

Motor vašeho vozu není plombován. To znamená, že pod karburátor není vložena clona omezující množství motorem nasáté směsi a tím i jeho otáčky.

Při zajíždění sám rozhodnete o trvanlivosti nejenom motoru, ale i celého vozu. Jistě se vynasnažíte trvanlivost svého vozu prodloužit. Je to celkem snadné. Mimo správné mazání a údržbu, kterou uvádíme, nepřekračujte v době záběhu maximální rychlosti vozu na jednotlivé převody, uvedené v následujícím přehledu.

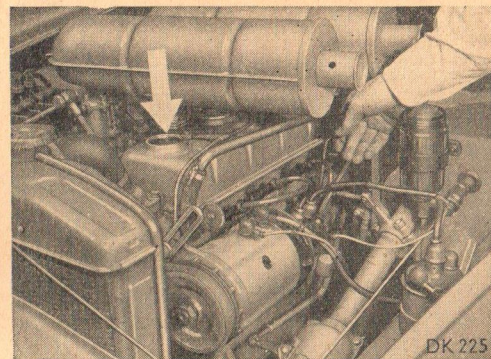
| Ujeté km | Rychlosti | | | |
|--------------------|------------|------------|------------|-------------|
| | I. | II. | III. | IV. |
| do 700 | 15 km/hod. | 25 km/hod. | 35 km/hod. | 60 km/hod. |
| od 700 do 1500 | 20 km/hod. | 32 km/hod. | 45 km/hod. | 80 km/hod. |
| od 1500 do 3000 | 25 km/hod. | 40 km/hod. | 60 km/hod. | 100 km/hod. |

Od 1500 do 3000 km můžete uvedené základní rychlosti rovnoměrně zvyšovat do rychlosti doporučené po zjetí, viz diagram na předcházející straně.

MAZÁNÍ A VÝMĚNA OLEJE PŘI ZAJÍZDĚNÍ (DO STAVU 3000 UJETÝCH KM)

Při zajíždění nového vozidla se do značné míry rozhoduje o jeho příštích dobrých vlastnostech. Správné zajíždění je v podstatě nejméně dodatečné povrchové opracování součástí troucích se o sebe, kde povrch jednotlivých dílů se dokonale ohladí a uvolněné mikroskopické výčnělky se odplaví olejem. Proto se při zajíždění olej všech orgánů brzy znečistí a je nutno ho vyměňovat dříve než při normálním provozu.

Kdyby bylo nezajeté vozidlo plně zatěžováno, mohly by se dosud těsné součástky zadřít, nebo by došlo k jejich nenormálnímu opotřebení. Prakticky vyzkoušené a osvědčené intervaly pro výměnu oleje v době zajíždění jsou uvedeny na následujících stranách.



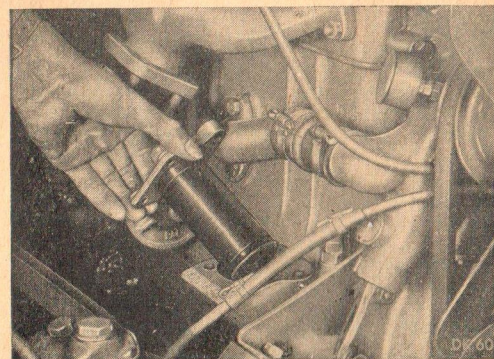
- V motoru:** stav oleje kontrolujte, případně doplňujte před každou jízdou.

První výměna po ujetí 500 km,

druhá výměna po ujetí dalších 1000 km do stavu 1500 km,

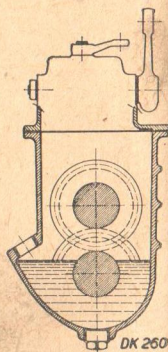
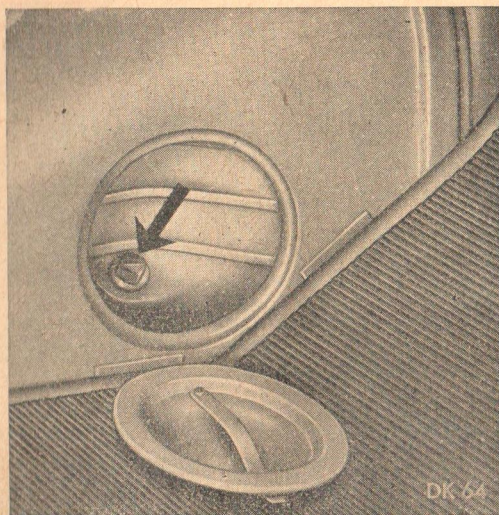
třetí výměna po ujetí dalších 1500 km do stavu 3000 km.

Vypouštěcí zátka je po straně na olejové vaně. Plňte k horní ryse na měřítku.



Při každé výměně oleje vyjměte vložku čističe oleje, vyperte ji v benzínu a nechte ji dokonale vyschnout (bližší viz čistič oleje str. 67, označení 14.

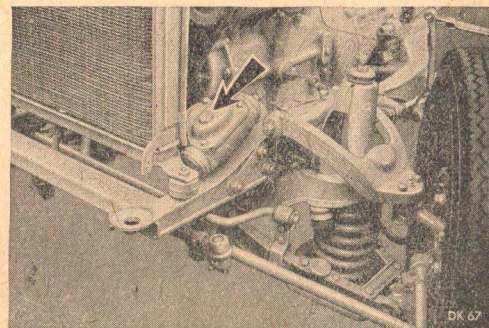
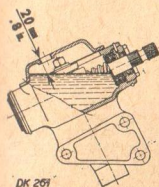
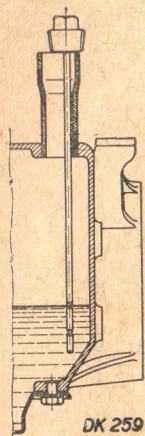
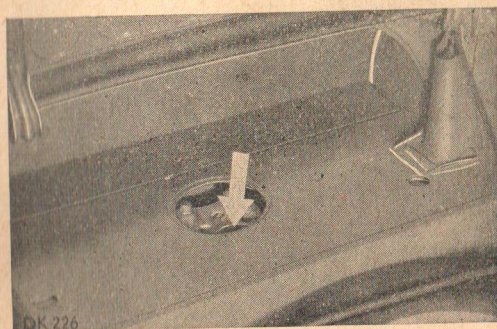
Pozor na těsnění! Unikání oleje při jeho poškození mohlo by způsobit zadření motoru.



2. V převodovce:

první výměna po ujetí 500 km, druhá při stavu 3000 km. Stav oleje kontrolujte při 1500 km. Vypouštěcí zátka je na spodu převodovky. Plňte k spodnímu okraji nalévacího otvoru.

3. V rozvodovce zadní nápravy: intervaly pro výměnu jsou shodné s převodovkou. Vypouštěcí zátka je ze spodu na víku rozvodovky. Plňte k horní rýse na měřítku. Měřítka při kontrole, náplně nezašroubovávejte, ale pouze zasuňte. Krycí víčka k plicím hrdlům vyjměte tahem na příčku víčka, event. škrbnutím.



4. V převodce řízení:

kontrola stavu oleje při 500 a 1500 km — podle potřeby doplnit. Hladina oleje má při tom dosahovat asi 20 mm pod horní hranu plicního otvoru (tj. asi k spodní hraně kulisy) při řízení ve střední poloze.

5. Akumulátor:

po ujetí 500 km překontrolujte hladinu elektrolytu a upevnění kabelů. Další kontrola při stavu 1500 a 3000 km, pak vždy po třech týdnech (v létě), po šesti týdnech (v zimě).

Upozornění: Olej z motoru, převodovky a rozvodovky vypouštějte vždy ihned po jízdě, dokud je ještě teplý a dobře tekutý, aby odplavil všechny nečistoty. K propláchnutí doporučujeme použít proplachovacího oleje (ložiskový olej 207). Nepoužívejte nikdy petroleje nebo benzínu.

DALŠÍ POKYNY PŘI ZAJÍŽDĚNÍ

V období zajiždění, tj. až do ujetí 3000 km, je třeba si ve zvýšené míře všimnout chodu motoru i ostatních orgánů vozu, zvláště pak: seřízení vůle ventilů, dotažení matic hlavy válců a dotažení sacího a výfukového potrubí.

Postupujte dle pokynů uvedených v kapitole DROBNÉ POKYNY a proveďte v intervalu 500, 1500 a 3000 km.

Sledujte stále teplotu chladicí vody a signalisaci tlaku oleje.

Přesvědčte se, zda není volný řemen pohánějící vodní čerpadlo a dynamo. Podle potřeby jej správně napněte, jak je uvedeno na straně 42. Prokluzuje-li řemen, zhoršuje se podstatně chlazení motoru a dynamo správně nefunguje.

Dynamo má nabíjet akumulátor již při dosažení rychlosti 25 km/hod. na přímý záběr (červené kontrolní světlo zhasne).

Sledujte těsnost motorové skříně, převodovky, rozvodovky zadní nápravy, převodky řízení a tlumičů pérování. Případné netěsnosti ihned odstraňte. Ve většině případů stačí dotáhnout upevňovací matice a šrouby.



BRZDY A BRZDNÉ DRÁHY

Vůz je pružný a rychlý a často mohou nastat případy, že musíte náhle zabrzdit. Jeho pohybovou energii musíte při tom velmi rychle zmírnit na minimum. Obstarají to čelisti brzd, které se rozepnou a přitlačí k vnitřním plochám bubny a pohybovou energii promění v teplo.

Toto teplo může být i škodlivé, když brzdíte dlouho při sjíždění táhlých dlouhých kopců. Obložení čelistí se pak může poškodit a bubny se vyhřejí. Proto raději zařadte druhou nebo první rychlost a využijte tak brzdícího účinku motoru. Jezděte tak, abyste potřebovali brzd co nejméně. Co ušetříte na čase rychlou jízdou, která se neobejde bez častého brzdění, dvakrát vydáte na penězích za palivo, obložení brzd, brzdové bubny a pneumatiky.

Vůz má dvojí brzdy, na sobě nezávislé.

Nožní brzda, hydraulická, je brzda provozní, používaná při jízdě. Uvádí se v činnost sešlápnutím brzdového pedálu.

Ruční brzda je pomocná a používá se jí převážně jen k zajištění stojícího vozu. Uvádí se v činnost vytažením táhla zajištěného ve vytažené poloze západkou; k odjištění táhla otočí se rukojeť o 90°. K usnadnění zabrzdění ruční brzdou se doporučuje současně sešlápnout i pedál nožní brzdy.

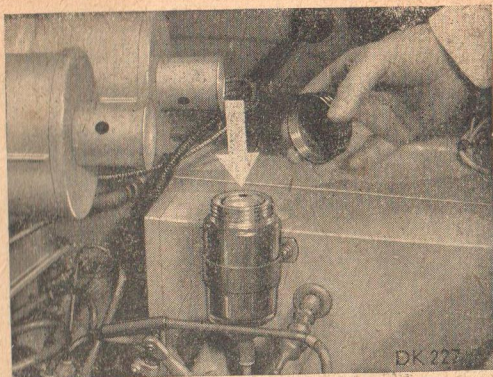
Pro vaši informaci uvádíme průměrné brzdné dráhy vašeho vozu na suché vozovce při různých rychlostech.

| Rychlost vozu v km/hod. | Brzdná dráha nožní brzdy v metrech | Brzdná dráha ruční brzdy v metrech |
|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 20 | 2-2,5 | 4-5 |
| 40 | 8-9 | 18-20 |
| 50 | 12-14 | |
| 60 | 18-20 | |
| 80 | 38-44 | |

V delším provozu mohou být brzdné dráhy o 10% delší.

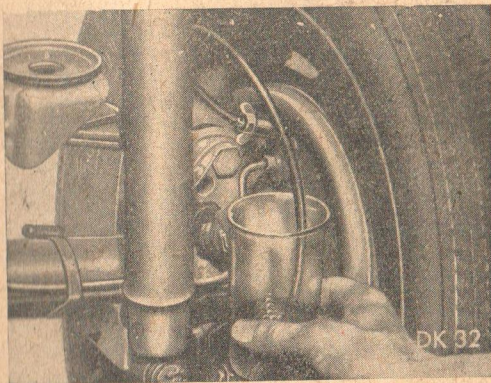
Z uvedeného přehledu je patrné, že při rychlosti 80 km/hod. je brzdná dráha přibližně čtyřikrát delší než při 40 km/hod.

Mějte proto brzdy dobře seřizeny, abyste neohrožovali lidské životy.



NÁDRŽKA BRZDOVÉ KAPALINY

Stav kapaliny ve skleněné vyrovnávací nádobě (nalézá se pod kapotou na levé straně) je nutno často — nejlépe denně kontrolovat. Nikdy nesmí hladina kapaliny klesnout až ke dnu, neboť pak by vnikl do brzdového systému vzduch a brzdění by bylo znemožněno. Kdyby bylo pozorováno zhoršení brzdového účinku, kontrolujte v prvé řadě stav kapaliny ve vyrovnávací nádrži. Kapaliny doplňte nejvýše k značce „MAXIMUM“ na nádrži. Při doplňování kapaliny je třeba úzkostlivě čistoty, neboť mechanické nečistoty jako písek, bláto atd., které by vnikly do brzdícího systému, mohou způsobit poškrábání válců, případně i ucpání potrubí, netěsnost ventilů atd. . . . Používá-li se pro doplnění kapaliny, zachycené při odvzdušňování (viz dále), musí být tato kapalina přečištěna přes filtrační papír.



ODVZDUŠNĚNÍ BRZD

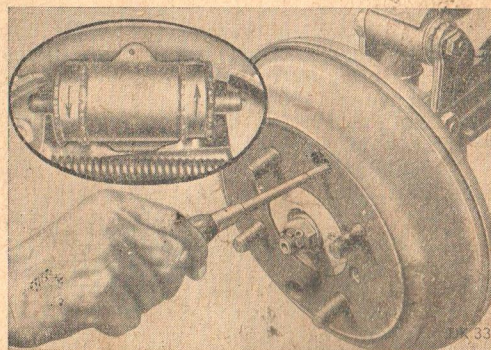
Brzdovou kapalinu používejte výhradně v předepsané jakosti (Syn-tol č. 1 — červená). Bylo-li při nějaké práci na voze přerušeno ve-

dení brzd — např. při demontáži náprav, výměně brzdového obložení atd., musí být vedení po opětovném spojení potrubí opět dokonale odvzdušněno a naplněno brzdovou kapalinou. Při tom se postupuje takto:

Naplňte zásobní nádobu jak bylo popsáno. Na odvzdušňovací šroub brzdového válečku nasuňte gumovou hadičku s klíčem. Konec trubičky vložte do čisté skleněné nádoby, naplněné částečně brzd. kapalinou a odvzdušňovací šroub uvolněte. Potom rychle sešlapujte a pomalu uvolňujte pedál brzdy.

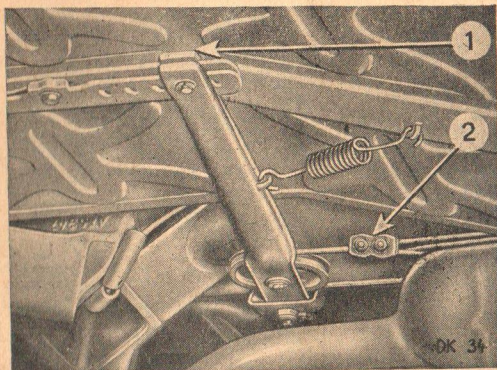
Až přestanou z trubičky unikat vzduchové bublinky a vytéká pouze čistá kapalina (dbejte, abyste nádobku na zachycení kapaliny nebo alespoň hadičku drželi výše než je odvzdušňovací šroub a konec hadičky byl v kapalině ponořen), sešlápněte naplno pedál a zatáhněte odvzdušňovací šroub. Pedál nesmí být uvolněn dříve, než šroub zcela zatáhněte.

Odvzdušnění proveďte u všech čtyř kol. Jen tehdy, je-li odvzdušnění řádně provedeno, je účinek brzd vyhovující.



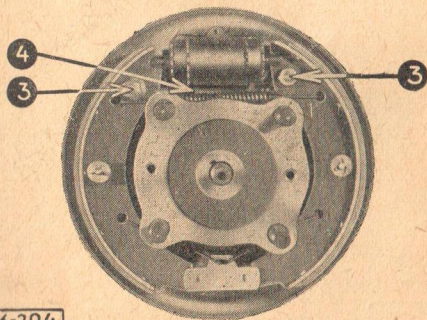
SEŘÍZENÍ ČELISTÍ BRZD

Seřizování provádíme šroubovákem seřizovacími maticemi válečků, otvorem v bubnu brzdy. U levé seřizovací matice se jejím natáčením směrem dolů čelist k bubnu přibližuje, u pravé matice naopak natáčením směrem nahoru. Maticemi pootáčejte tak dlouho, až se čelisti dotknou brzdového bubnu, načež je opět mírně pootoče zpět, až lze brzdovým bubnem bez šelestu otáčet. Při správném seřizení mají být čelisti od bubnu vzdáleny 0,3 mm.



RUČNÍ BRZDA

Poklesne-li účinnost ruční brzdy je ji třeba seřídit. Běžné seřízení provádějte přestavením převodového táhla (1) o jeden otvor dopředu. Větší seřízení ruční brzdy se provádí zkrácením lana ve svorce (2), a dále seřízením čelistí excentrickými čepy (3). Jestliže nepomůže ani seřízení excentrickými čepy a ruční brzda má stále velký mrtvý chod, potom je nutno demontovat čelisti a vzpěrnou tyčku ruční brzdy (4) vyšroubovat o potřebný počet závitů. Při tom ovšem excentrické čepy pootočte do původní polohy, aby při příštím seřizování nebylo nutno seřizovat vzpěrnou tyčku, což se neobejde bez demontáže čelistí.



DK-204

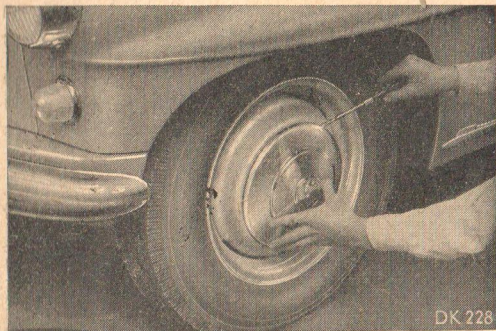
REGULACE ČELISTÍ BRZDY

KOLA

a pneumatiky

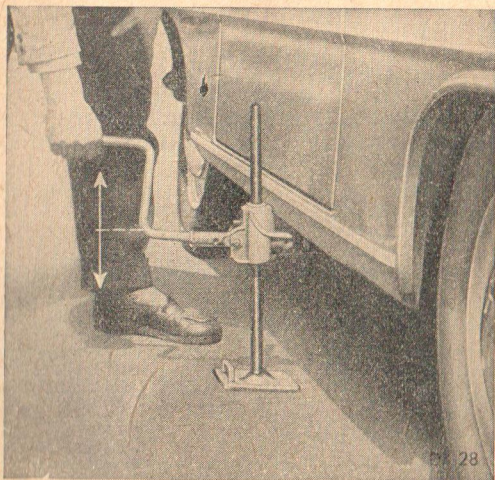


Výměna kol zvláště za deště nepatří k radostem automobilisty. Právě proto je užitečné vědět, „jak do toho“. Zkuste si v klidu celý postup montáže kol, abyste poznali správný postup práce.



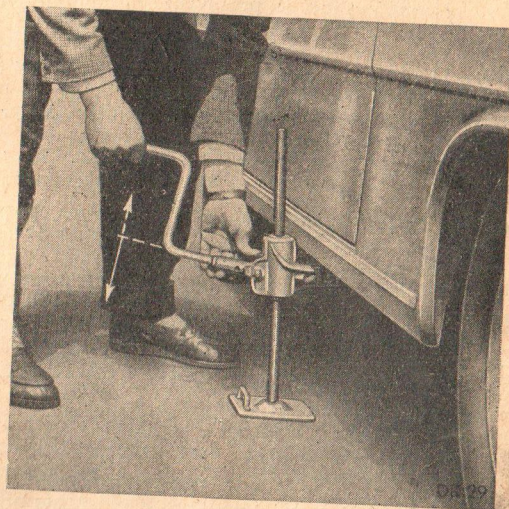
DK 228

Nástroje jsou: šroubovák, kolovráték a šplhavý zvedák s opěrkou. Nejdříve sejmeme šroubovákem poklici (vypáčení je nutno provést v místě ventilku). Dále si povolte všechny matice kola dříve než začnete vůz zvedat. Nezapomeňte před zvedáním vozu založit protilehlé kolo a také dobře zatáhnout ruční brzdou, aby vám vůz nespádl.



DK 28

Pak zasuňte zvedák do příslušného otvoru, upraveného pro každou stranu na spodku karosérie. Nadzvednutí vozu se děje kývavými pohyby, vnitřní objímky, zasunutým koncem klíče na matice kol (kolovrátkem). Vnější objímka přidržuje vůz v žádané poloze.



DK 29

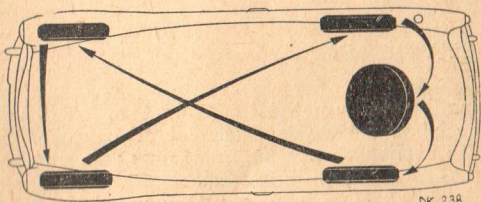
Při spouštění vozu vychylte kolovráték směrem nahoru, tlakem palce stisknete nos objímky a mírným uvolňováním kolovrátku směrem dolů dosáhnete pomalého a klidného spouštění vozu.

UDRŽOVÁNÍ A OBSLUHA PNEUMATIK

Životní doba pneumatik záleží v nejvyšší míře na tom, jak se udržují. Nesprávnou obsluhou můžete je zničit v krátkém čase, budete-li však dbát níže uvedených pokynů, odmění se vám prodlouženou trvanlivostí a bezporuchovým provozem.

1. Dbejte, aby pneumatiky byly správně nahuštěny, vpředu na 1,4 at a vzadu na 1,7 at (platí pro nezahřáté pneumatiky). U podhuštěných pneumatik dochází snadno k narušení vnitřní plátěné kostry a snadněji se poškodí ostrými předměty na vozovce.

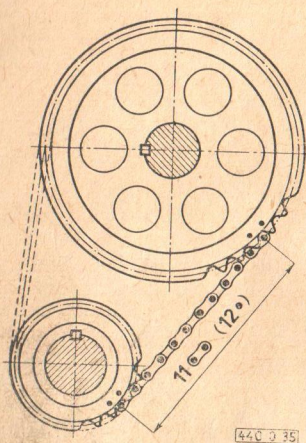
2. Dbejte, aby přední kola byla správně nastavena.
 - a) U vozu, kde jsou mazací hlavice kulových čepů řízení umístěny v řídicích pákách (viz obr. na str. 66, označení „B“), nastavujte rozbihavost 2—3 mm při nezátíženém voze, tj., aby vzdálenost mezi ráfky vpředu byla o 2—3 mm větší než vzadu. Nejlépe vyhovující postavení kol, odpovídající nejvhodnějšímu způsobu valení kol za jízdy, nastaví se samovolně zatížením vozu za jízdy.
 - b) U vozu, kde jsou mazací hlavice umístěny přímo v hlavících spojovacích tyčí, nastavujte sbíhavost při nezátíženém voze 1—3 mm, tj. vzdálenost mezi ráfky je vpředu o 1—3 mm menší než vzadu.
Kontrolu provádějte v době zajíždění po ujetí 500, 1500 a 3000 km a dále pak při periodickém vystřídání pneumatik.
3. Životnost pneumatik závisí též na jejich vyvážení. U předních kol má nevyváženost nepříznivý vliv i na řízení. Kola vozu jsou vyvážena na obvodu ráfku segmentovými závažími. Poloha těchto závaží se určuje přímo na vyvažovacím stroji. Při demontáži pneumatiky si proto označte křídou polohu pláště proti závaží na ráfku, aby při opětovné montáži nebyla hrubě porušena vyváženost. Při větších opravách duši nebo pláště je nutno dát kolo alespoň staticky vyvážit v opravně vybavené potřebnými přístroji.
4. V zatáčkách a na špatných cestách jezděte opatrně a vyvarujte se smyku jak při brzdění tak i protáčení kol při rozjíždění.
5. Píchnete-li, pak ihned zastavte a vyjměte kolo. Pokračováním v jízdě byste zničili nejen duši a plášť, ale případně i kolo.
6. Vyvarujte se najíždění na ostrý okraj chodníku a nezajíždějte ani bokem těsně k němu.
7. K vyrovnání vlivu nejstejných poměrů, jimž kola a pneumatiky při jízdě jsou vystaveny, vystřídejte vždy po ujetí cca 4000 km kola na voze dle obrázku. Viz též přehled periodických prohlídek vozu.



8. Opravy pneumatik svěřujte pokud možno vždy odborné dílně. Kdybyste však byli nuceni sami provést výměnu duše, pak při demontáži pláště začínějte vždy v místě ventilku a sešlápněte vždy protilehlou stranu pláště;
— při montáži naopak začínějte na straně protilehlé ventilku duše.

Drobné pokyny





SEŘÍZENÍ ROZVODU

Rozvod je továrnou přesně nastaven a nevyžaduje žádné obsluhy. Jestliže byl motor demontován, je nutno rozvod znovu seřídít. Při seřizování se obě řetězová kola nastaví tak, aby mezi zuby kol označenými důlčičky bylo 11 řetězových článků nebo 12 čepů řetězu.

ROZDĚLOVAČ

Je-li třeba znovu (po demontáži rozdělovače neb motoru) seřídít bod zážehu, postupujte takto:

1. Postavte píst prvního válce do horní úvratě v poloze komprese. K usnadnění vyhledání této polohy sejme se nalévací víčko oleje, aby bylo vidět na pohyb vahadel ventilů prvního válce. Při jejich střídání má čtvrtý válec kompresi. Otočením klik .hřídele o další plnou otáčku je určena poloha horní úvratě prvního válce zhruba, přesně se nastaví podle značky na řemenici klik. hřídele, která musí být postavena proti značce odlité na předním víku motoru.

2. Držák rozdělovače se stupnicí se přitáhne na blok válců šroubem v takové poloze, kdy ve směru točení rozdělovače (tj. napravo) je na poslední rysce stupnice.
3. Povolí se stahovací šroub držáku rozdělovače a ten se natočí na odtrh prvního válce. K tomu účelu zapnete zapalování, vytáhněte kabel střední přípojky ve víku zapalování (přívod vysokého napětí od zapalovací cívky) a konec kabelu přidrže ve vzdálenosti 3—5 mm od některé kovové části motoru. Rozdělovačem pootočte vpravo a pomalu jej vraćte zpět. Přesná poloha rozdělovače v jeho držáku je dána okamžikem přeskoku jiskry z koncovky kabelu na motoru.

V této poloze se rozdělovač zajistí utážením stahovacího šroubu.

4. Přitahovací šroub držáku rozdělovače u stupnice se nyní povolí a nastavíme správný předstih zapalování, tj. rozdělovačem natočíme proti směru jeho otáčení (nalevo) o tolik stupňů, kolik je pro uvedenou jakost paliva předepsáno (viz dále).
5. Držák rozdělovače opět přitáhneme šroubem k bloku válců, a tím je základní předstih nastaven.

Jestliže bod zážehu pouze opravujeme, postačí postup dle bodů 4 a 5.

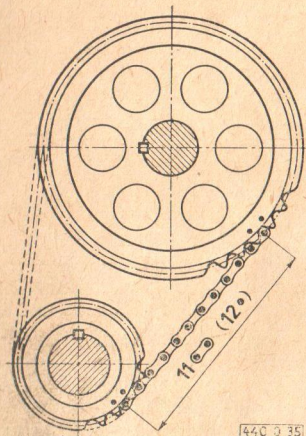
Správná vzdálenost kontaktů přerušovače je 0,3—0,4 mm.

ZÁKLADNÍ PŘEDSTIH ZÁŽEHU

je závislý na druhu použitého paliva, resp. hodnoty jeho oktánového čísla, jak udává tato tabulka.

| Oktánové číslo paliva | Základ. předstih na rozdělovači |
|-----------------------|---------------------------------|
| 72 | 8° |
| 80—84 | 10° |
| 87 a více | 11,5° |
| Tovární seřízení | 11,5° |

Při měření předstihu na klikovém hřídeli jsou údaje ve stupních, uvedené v tabulce pro rozdělovač, dvojnásobné.



SEŘÍZENÍ ROZVODU

Rozvod je továrnou přesně nastaven a nevyžaduje žádné obsluhy. Jestliže byl motor demontován, je nutno rozvod znovu seřídit. Při seřizování se obě řetězová kola nastaví tak, aby mezi zuby kol označenými důlčičky bylo 11 řetězových článků nebo 12 čepů řetězu.

ROZDĚLOVAČ

Je-li třeba znovu (po demontáži rozdělovače neb motoru) seřídit bod zážehu, postupujte takto:

1. Postavte píst prvního válce do horní úvratě v poloze komprese. K usnadnění vyhledání této polohy sejme se nalévací víčko oleje, aby bylo vidět na pohyb vahadel ventilů prvního válce. Při jejich střídání má čtvrtý válec kompresi. Otočením klik hřídele o další plnou otáčku je určena poloha horní úvratě prvního válce zhruba, přesně se nastaví podle značky na řemenici klik hřídele, která musí být postavena proti značce odlité na předním víku motoru.

2. Držák rozdělovače se stupnicí se přitáhne na blok válců šroubem v takové poloze, kdy ve směru točení rozdělovače (tj. napravo) je na poslední rysce stupnice.
3. Povolí se stahovací šroub držáku rozdělovače a ten se natočí na odtrh prvního válce. K tomu účelu zapnete zapalování, vytáhněte kabel střední přípojky ve víku rozdělovače (přívod vysokého napětí od zapalovací cívky) a konec kabelu přidržíte ve vzdálenosti 3–5 mm od některé kovové části motoru. Rozdělovačem pootočte vpravo a pomalu jej vraćte zpět. Přesná poloha rozdělovače v jeho držáku je dána okamžikem přeskočení jiskry z koncovky kabelu na motoru.

V této poloze se rozdělovač zajistí utažením stahovacího šroubu.

4. Přitahovací šroub držáku rozdělovače u stupnice se nyní povolí a nastavíme správný předstih zapalování, tj. rozdělovačem natočíme proti směru jeho otáčení (nalevo) o tolik stupňů, kolik je pro uvedenou jakost paliva předepsáno (viz dále).
5. Držák rozdělovače opět přitáhneme šroubem k bloku válců, a tím je základní předstih nastaven.

Jestliže bod zážehu pouze opravujeme, postačí postup dle bodů 4 a 5.

Správná vzdálenost kontaktů přerušovače je 0,3–0,4 mm.

ZÁKLADNÍ PŘEDSTIH ZÁŽEHU

je závislý na druhu použitého paliva, resp. hodnoty jeho oktánového čísla, jak udává tato tabulka.

| Oktánové číslo paliva | Základ. předstih na rozdělovači |
|-----------------------|---------------------------------|
| 72 | 8° |
| 80–84 | 10° |
| 87 a více | 11,5° |
| Tovární seřízení | 11,5° |

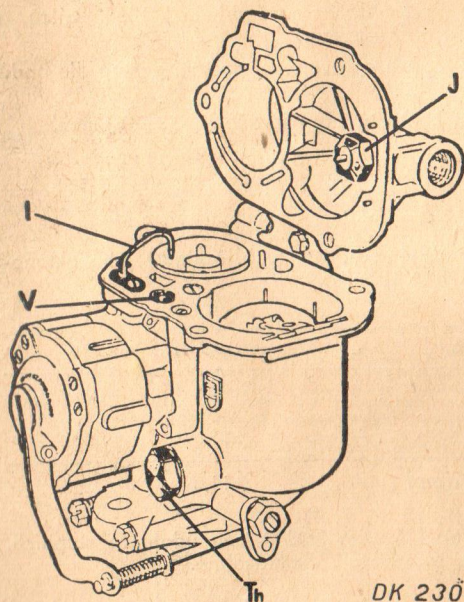
Při měření předstihu na klikovém hřídeli jsou údaje ve stupních, uvedené v tabulce pro rozdělovač, dvojnásobné.

Karburátory nevyžadují v provozu prakticky žádné obsluhy. V případě potřeby čistíte trysky zásadně profouknutím, nikdy je neprotahujte drátem nebo jiným nástrojem nebo předmětem.

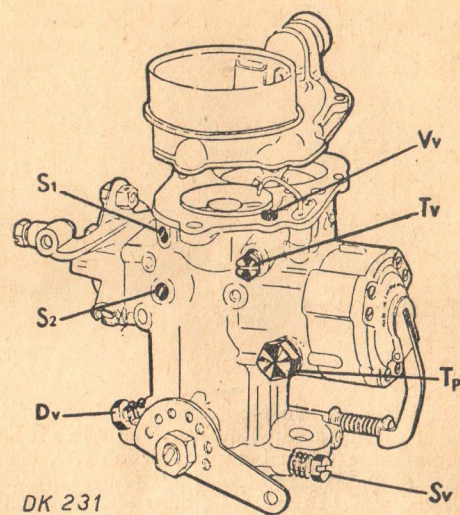
Přeplavuje-li se karburátor, je nejčastěji závada v netěsném jehlovém ventilu, ve kterém je usazené smítko. Po sejmutí víka karburátoru vyšroubujte ventil, properte jej v čistém benzínu a profoukněte. To vše provádějte tak, abyste ventil nepoškodili. Poškozený jehlový ventil se nedá opravit a musí být nahrazen novým.

Přibližně po 10.000 km jízdy odmontujte karburátory, demontujte jejich víka a případné nečistoty odstraňte propláchnutím čistým benzinem.

Hodnoty trysek a vzdušníků viz kapitola TECHNICKÁ DATA na str. 79.

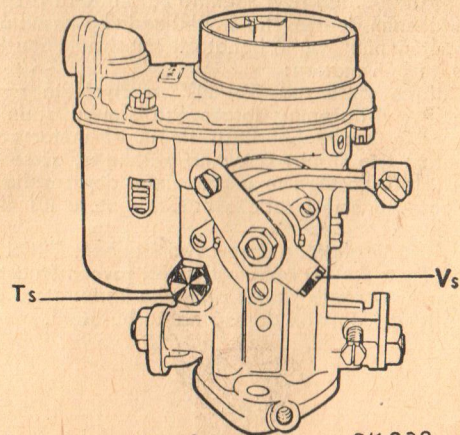


DK 230

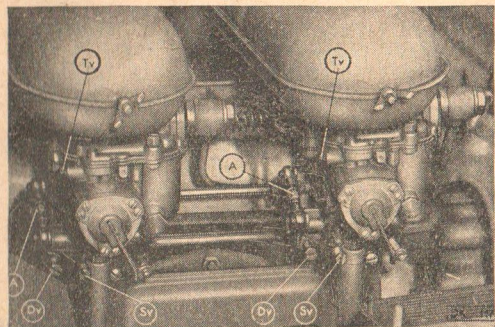


DK 231

- | | |
|-----------------------|------------------------------------|
| I — injektor | Tv — tryska běhu naprázdno |
| J — jehlový ventil | Vv — vzdušník běhu naprázdno |
| Th — hlavní tryska | Sv — šroubek bohatosti směsi |
| V — hlavní vzdušník | S1 — upevňovací šroub rozprašovače |
| Dv — dorazový šroubek | S2 — upevňovací šroub difuseru |
| škrtecí klapky | Ts — tryska sytiče |
| Tp — tryska pumpičky | Vs — vzdušník sytiče |

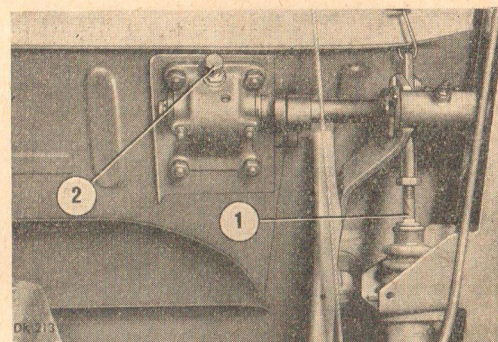


DK 232

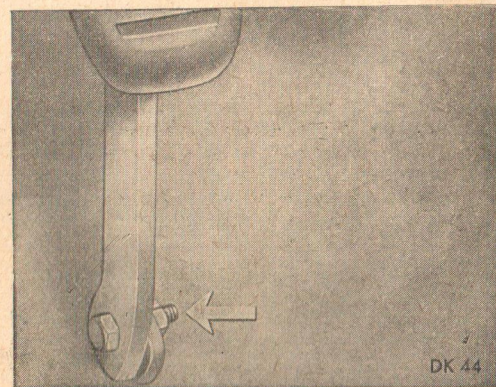


SEŘIZENÍ BĚHU NAPRÁZDNO

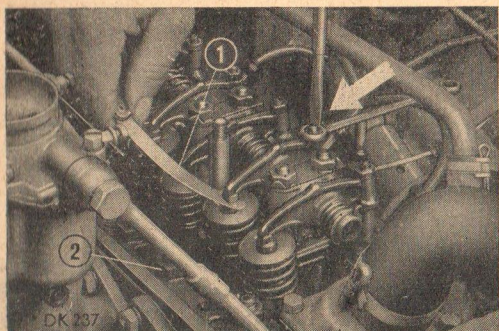
1. Přesvědčte se, zda předlohový hřídel karburátoru je v ložiskách lehce otočný a zda jsou uzavřeny sytiče, případně zkontrolujte a pročistěte trysku běhu naprázdno (Tv), očistěte svíčky a přezkontrolujte vzdálenost elektrod (0,6—0,7 mm).
2. Uvolněte zcela dorazové šrouby (Dv) škrtkicích klapek obou karburátorů, aby klapky byly zcela uzavřeny a zkontrolujte, byl-li před tím rozmontován akcelerační mechanismus, délku táhla páček škrtkic klapky, zda při plně otevřené klapce nenarážejí do držáku čističe vzduchu. Délku regulujte stahovacím šroubem (A) dotažením matice.
3. Vymontujte táhlo předního karburátoru a upravte jeho délku tak, abyste jej mohli zpět lehce navléknout (bez pohnutí škrtkic klapkou) a na obou táhlech pojistíte stahovací šroub (A) dotažením matice.
4. Dotáhněte šroub bohatosti směsi (Sv) na obou karburátorech a opět je povolte o stejný úhel (asi 1 1/4 otočení), přitáhněte dorazový šroub (Dv) zadního karburátoru a spusťte motor.
5. Otáčením dorazového šroubu zadního karburátoru a souhlasným pootáčením šroubů bohatosti směsi na obou karburátorech seřizujte běh motoru:
Ohřejte motor na 70—80°C a zrychlete poněkud volnoběžné otáčky přitážením dorazového šroubu zadního karburátoru a povolte šrouby bohatosti směsi, až motor začne běžet trhavě. Potom tyto šrouby pozvolna přitahujte, až se běh motoru zrychlí a ustálí. Postupným povolováním dorazového šroubu a šroubků bohatosti směsi seřídíte otáčky motoru na 400—450 otáček za minutu.
V zásadě platí, že dorazovým šroubem škrtkic klapky regulujeme otáčky a šrouby bohatosti směsi rovnoměrnost chodu motoru.
6. Dorazový šroub klapky předního karburátoru dotáhněte tak, aby se jemně dotknul dorazu na karburátoru.



Pedál brzdy musí mít 5—10 mm mrtvého chodu. Seřízení provede se natočením pístnice „1“ v závitě táhla tlakové pumpy.



Pedál spojky má mít asi 20 mm „mrtvého“ chodu, aby spojka nemohla prokluzovat. Tato vůle se zmenšuje opotřebením obložení. Běžné seřízení se provede uvolněním stavěcího šroubku „2“ na ložisku pedálu pod vozem o potřebný počet závitů. Poté se nastaví ještě správná poloha pedálu uvolněním svěracího šroubu (viz obr.) a pootáčením pedálu dopředu a překontroluje se docílená vůle.

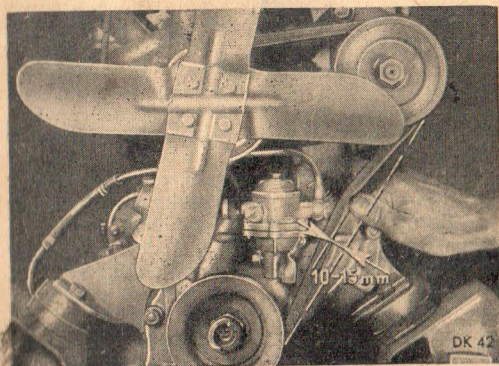


KONTROLA A DOTAŽENÍ MATIC HLAVY VÁLCŮ

Dotáhněte matice všech šroubů hlavy válců (2). Postupujte od středu střídavě na obě strany. Stejně tak matice sacího a výfukového potrubí.

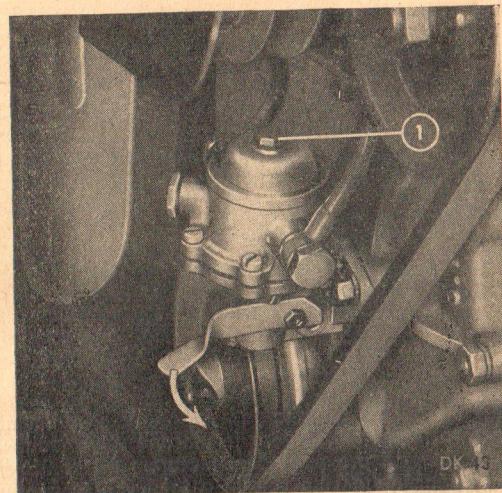
VENTILY

Zkontrolujte, případně seřďte vůli ventilů. Velikost mezery mezi ploškou vahadla a plochou dřívků ventilů má být u studeného motoru 0,15 mm u ventilu sacího, 0,20 mm u ventilu výfukového. Kontrolu provádějte spárovými měrkami. Vůli seřídíte natáčením kulového čípku vahadla pomocí šroubováku. Matice kulového čípku potom klíčem rádně dotáhněte.



ŘEMEN VĚTRÁKU

Je správně napnut tehdy, když jej lze promačknout o 10—15 mm, dle obrázku. Volný řemen klouže a je příčinou špatného chlazení motoru. Příliš napnutý řemen působí nepříznivě na ložiska dynamy.



BENZINOVÉ ČERPADLO

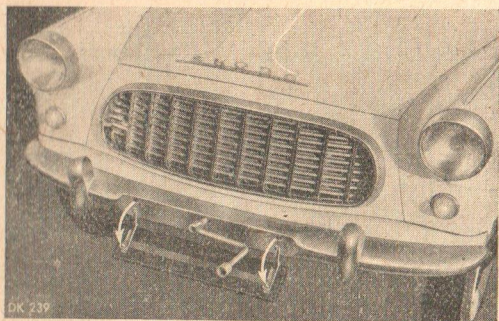
Páčka benzinového čerpadla slouží k ručnímu předčerpání paliva před spuštěním motoru, jestliže benzinová nádrž byla před novým naplněním úplně vyčerpána, nebo vůz nebyl delší čas v provozu. V takovém případě usnadníte předčerpáním benzínu do karburátoru spuštění motoru a šetříte akumulátor. Sítko čerpadla se vyčistí po odšroubování šroubu „1“ a sejmutí víčka. Membránu lze vyměnit po demontáži a sejmutí vrchní části spodního víka, vyvléknutím táhla membrány ze spojení. Demontujete-li čerpadlo a máte plnou nádrž, odvzdušněte palivové potrubí uvolněním šroubení na nádrži. Při plné nádrži tvoří nádrž s čerpadlem spojitě nádoby a benzin by vytékal, než by hladina v nádrži poklesla do výše čerpadla.

VÍČKA KRYTŮ

Jestliže jdou kryty nalévacích otvorů převodovky a rozvodovky těžko vyjmout a nasadit, potřete pryž lehce glycerinem.

REGULÁTOR NAPĚTÍ

Při mytí prostoru pod kapotou chraňte regulátor vhodným krytem. Pokud nemáte speciální zařízení a měřicí přístroje, nepouštějte se do amatérské opravy regulátoru. Nezkoušejte nikdy funkci regulátoru zkratem na kostru.



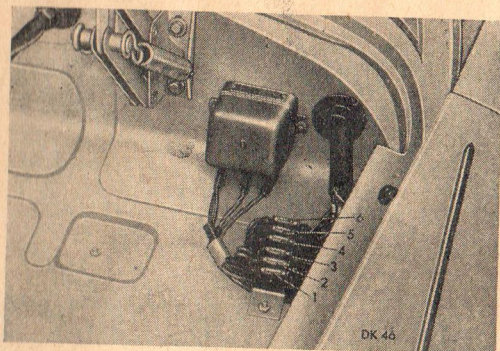
Přední číselná tabulka je sklopná. V předním nárazníku je otvor pro roztáček kliku, která je uložena v zavazadlovém prostoru. Potřebujeme ji pro pootočení motorem při kontrole a seřizování zapalování, nebo vůle ventilů a také k protočení motoru za silných mrazů před startováním, chceme-li šetřit akumulátor.

ELEKTRICKÉ

zařízení →



Elektrické zařízení vozu je provedeno jednovodičovým systémem a odrušeno, aby nerušilo rozhlasové a televizní zařízení (I. stupeň odrušení).



POJISTKOVÁ SKŘÍŇKA

je umístěna pod kapotou, má šest pojistek 15 A. Zapojení pojistek ukazuje náš obrázek s přehledem zapojených spotřebičů.

1. houkačka, zásuvka montážní svítilny, vozové topení, brzdové světlo skupinové svítilny
2. stírač, kontrolky: mazání, nabíjení a ukazatelů směru, ukazatelé směru, měřič paliva
3. pravé koncové světlo, osvětlení přístrojů, mlhovka
4. levé koncové světlo, obrysová (městská) světla, světlo poznávací značky, osvětlení motoru
5. tlumená (potkávací) světla
6. dálková světla, kontrolka dálkových světel.

AKUMULÁTOR

je umístěn pod kapotou, má kapacitu 33 event. 50 Ah při 20hod. vybíjení. Desky jsou olovené, elektrolytem je zředěná kyselina sírová hustoty 32° Bé, tj. spec. váhy 1,285 (v tropickém podnebí 27° Bé, tj. spec. váhy 1,23. Hustotu elektrolytu v závislosti na stavu nabití ukazuje tabulka na další straně.

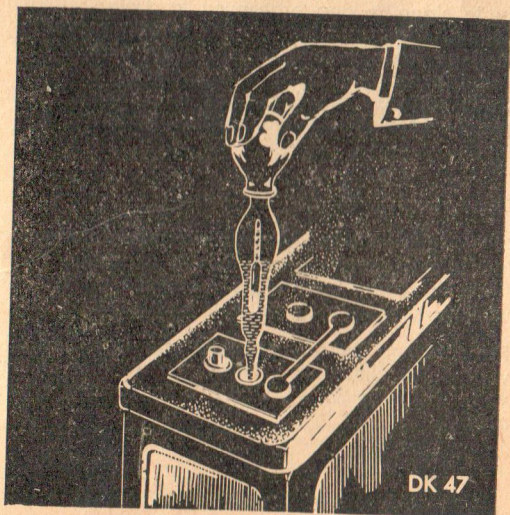
TABULKA STAVU NABITÍ

| Specifická váha kyseliny | Stav nabití | Teplota, při níž baterie zamrzá | Napětí článku baterie |
|--------------------------|--------------|---------------------------------|-----------------------|
| 1,28 (32° Bé) | plně nabitý | — 65° C | 2,1—2,2 V |
| 1,23 (27° Bé) | zpola vybitý | — 40° C | 1,9—2,0 V |
| 1,14 (18° Bé) | vybitý | — 10° C | 1,7 V |

Vybití pod 1,75 V na článek je škodlivé a akumulátor může zamrznout již při — 5° C.

OŠETŘOVÁNÍ AKUMULÁTORU

1. Udržujte akumulátor suchý a čistý. Póly čistěte horkou vodou a chraňte konzervovací vaselinou nebo hustým olejem. Znečištěné spoje omezují průchod proudu a jsou příčinou poruch. Rozlité elektrolyt očistíte nejlépe hadříkem navlženým ve čpavku.
2. Hladinu kyseliny kontrolujte v létě po 3 týdnech, v zimě po 6 týdnech a udržujte ji na výši 10—15 mm nad deskami doléváním výhradně destilovanou vodou. Kyselinou doplňte jen tehdy, když se z článku prokazatelně vylila. V těchto případech doplňte kyselinu té hustoty, která v článku zbyla.
3. Občas kontrolujte stav nabití akumulátoru podle hustoty kyseliny. V případě potřeby akumulátor nabíjete mimo vozidlo.



28 19 10 31 12 11 32 27 5 25 18 23

4. Při nabíjení mimo vozidlo nabíjí se normálním nabíjecím proudem po dobu cca 13 hodin. Nabíjecí napětí musí být regulovatelné od 12,6 do 16,8 V. Akumulátor je plně nabit, když:
 - a) hustota kyseliny ve všech článcích dosáhne 1,28 a během dvou hodin se nemění,
 - b) napětí článků (měřeno pod proudem) dosáhne 2,6 až 2,7 V a během dvou hodin dalšího nabíjení se nemění,
 - c) u všech článků živě plynují jak kladné tak záporné desky.
5. Je-li akumulátor mimo provoz, dobíjejte jej každý měsíc cca 2 až 3 hodiny normálním nabíjecím proudem. Každý třetí měsíc jej vybijte normálním vybíjecím proudem do 1,75 V na článek (10,5 V celý akumulátor) a znovu nabijte normálním nabíjecím proudem do plně nabitého stavu. Akumulátor nesmí nikdy stát bez kyseliny nebo ve vybitém stavu. Poškozuje se tím.
6. Občas přezkontrolujte stav nabíjecího zařízení na vozidle. Nabíjecí napětí musí dosáhnout 14,4 V, ale tuto hodnotu nemá překročit.
7. K nabíjenému ukumulátoru se nepřibližujte s otevřeným ohněm pro nebezpečí výbuchu.
8. Přibližně jednou za rok nechte si akumulátor ošetřit v odborné dílně.

UKAZATELÉ SMĚRU

Přední ukazatelé směru jsou s přerušovaným světlem. Správná funkce je signalizována oranžovou kontrolní svítilnou na rychloměru. Sejmutí skla za účelem výměny žárovky proveďte vypáčením lampy (nejlépe šroubovákem) za její kovový okraj.

Zadní ukazatelé směru jsou společně s koncovými a brzdovými světly sdruženy v jeden celek na zadních koncích karosérie. Při výměně žárovek je nutno povolit upevňovací šroub na spodu krytu lampy.

Upozornění:

Nikdy nevyměňujte žárovku do ukazatele směru při zasunutém klíčku a zapnutém přepínači pro ukazatele směru, neboť při náhodném zkratu, který může v objímce při výměně žárovky snadno vzniknout, shořelo by vinutí v přerušovací proudě.

Pro správnou činnost ukazatelů směru použijte při náhradě žárovky v předních ukazatelích, žárovky o stejném příkonu, jako byla původní (15 nebo 20 W). Dodržíte tím správný cyklus světelného přerušování.

OSVĚTLENÍ MOTORU

se automaticky rozsvítí při otevření kapoty, máte-li zapnuta světla. Výměnu žárovky lze provést po odšroubování krytu osvětlovacího tělesa.

OSVĚTLENÍ PŘÍSTROJŮ

se zapíná při zapnutém osvětlení vozu reostatem, umístěným na přístrojové desce. Větší intenzitu světla lze regulovat otočením knoflíku reostatu vpravo.

ZAPALOVACÍ SVÍČKY

Dobry chod motoru zajistíte si používáním zapalovacích svíček o tepelné hodnotě 225. Tomuto požadavku vyhoví z tuzemské výroby svíčky PAL 14/225, nebo ze zahraniční výroby svíčky Bosch: W 225/1, Beru: 225/14, Champion: H 8 nebo L 10 S, AC: 43 L, Lodge: H 14 nebo HN 14, KLG: F 80, Autolite: AL 5. Správná vzdálenost elektrod je 0,6—0,7 mm.

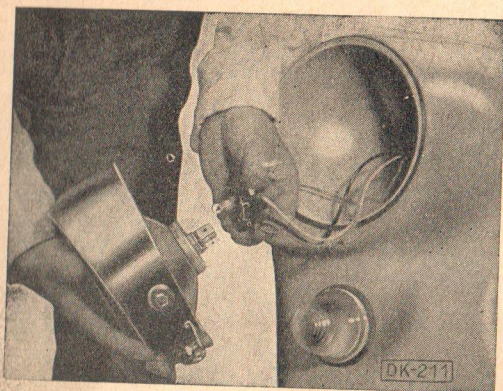
ROZDĚLOVAČ, viz pojednání na str. 36.

TABULKA ŽÁROVEK:

| | |
|--|------------------------------|
| Hlavní světlomety - asymetrická, dvouvláknová | 45/40 W s patičí P 45t |
| Obrysová světla | 1,5 W s patičí Ba 9s |
| Ukazatelé směru zadní a koncová světla, dvouvláknová | 20/5 W s patičí Ba Y 15d |
| Ukazatelé směru přední | 15 nebo 20 W s patičí Ba 15s |
| Brzdová světla | 20 W s patičí Ba 15s |
| Svítilna značkové tabulky | 5 W s patičí Ba 15s |
| Osvětlení přístrojů | 1,5 W s patičí Ba 9s |
| Osvětlení motoru, sufitová | 5 W s patičí Ba S8 |

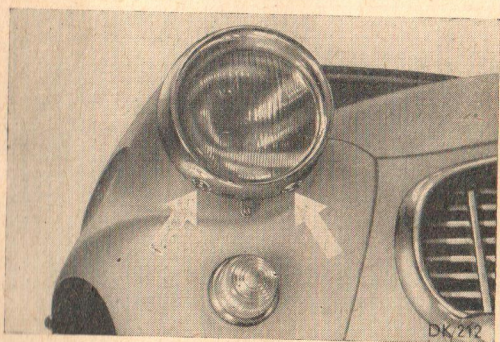
Všechny žárovky jsou 12 V.

SVĚTLOMETY



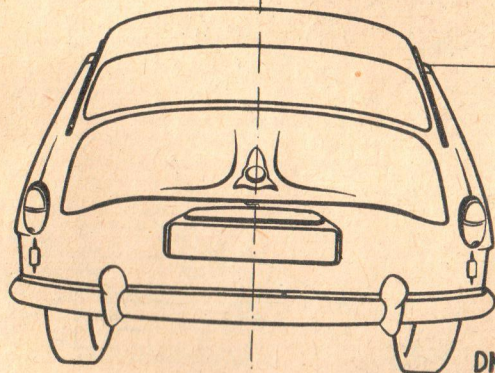
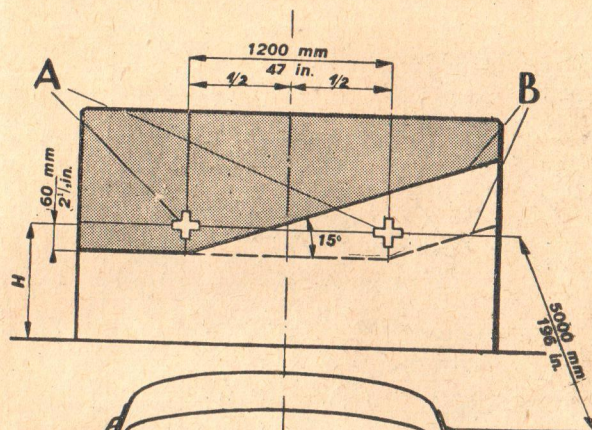
Při výměně žárovky sejmeme nejdříve světlomet povolením upevňovacího šroubku v jazýčku rámečku na spodu světlometu a s patice žárovky stáhneme zásuvku.

Stlačením a pootočením upevňovacího kroužku žárovky žárovku uvolníme a vyjmeme.



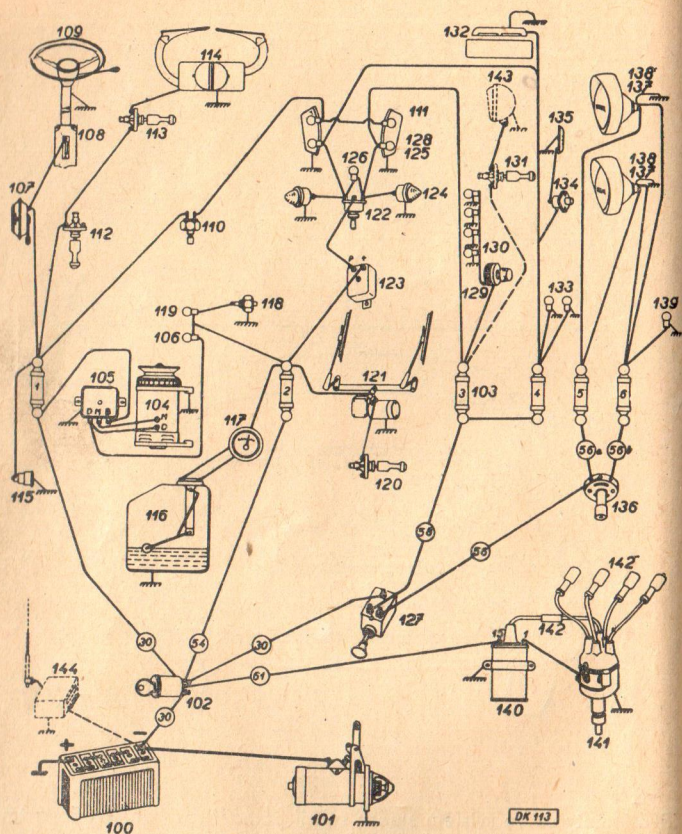
K seřízení světlometu slouží dva šroubky na spodním okraji ozdobného rámečku. Jejich natáčením lze docílit seřízení v obou směrech, svislém a vodorovném.

SEŘÍZENÍ SVĚTLOMETŮ



Světlomety se ve svislém směru seřídí pomocí rozhraní světla a tmy při tlumeném světle (čára „B“). Pak se kontroluje a seřídí směr středních paprsků dálkového světla (body „A“). Správné seřízení ukazuje obrázek. Vůz je při tom zatížen pouze váhou řidiče. Každý světlomet seřizujte samostatně (druhý zastiňte).

Výška bodu „A“ označena „H“ je vzdálenost středů světlometů od země.



- 100 — akumulátor
- 101 — elektrický spouštěč
- 102 — spínací skříňka zapalování
- 103 — pojistky
- 104 — dynamo
- 105 — regulační spínač napětí
- 106 — kontrolka nabíjení
- 107 — houkačka
- 108 — kluzný kontakt houkačky
- 109 — tlačítko (kruh) houkačky
- 110 — spínač brzdového světla
- 111 — brzdová světla
- 112 — spínač — maketa
- 113 — spínač motoru topení

- 114 — vozové topení
 - 115 — zásuvka montážní lampy
 - 116 — plovák měřiče paliva
 - 117 — měřič paliva
 - 118 — tlakový spínač kontrolky mazání
 - 119 — kontrolka mazání
 - 120 — spínač stírače
 - 121 — motorek stírače
 - 122 — přepínač ukazatelů směru
 - 123 — přerušovač ukazatelů směru
 - 124 — ukazatelé směru přední
 - 125 — ukazatelé směru zadní (vlákno 20 W)
 - 126 — kontrolka ukazatelů směru
 - 127 — přepínací skříňka osvětlení
 - 128 — koncová světla (vlákno 5 W)
 - 129 — reostat osvětlení přístrojů
 - 130 — osvětlení přístrojů
 - 131 — spínač mlhovky
 - 132 — osvětlení poznávací značky
 - 133 — obrysová (parkovací) světla
 - 134 — automatický spínač osvětlení motoru
 - 135 — osvětlení motoru
 - 136 — nožní přepínač dálkových a tlumených světel
 - 137 — světlomety — tlumená světla (pojistka 5)
 - 138 — světlomety — dálková světla (pojistka 6)
 - 139 — kontrolka dálkových světel
 - 140 — zapalovací cívka
 - 141 — rozdělovač
 - 142 — odrušovací odpor zapalovacích svíček a odrušovací spojka rozdělovače
 - 143 — mlhovka
 - 144 — rádio
- } zvláštní výbava

Číslo v kroužku na spojích ve schéma značí číselné označení kontaktů.

Obrysová světla (označená 133) jsou ve světlometech.

Upozornění:

Při zjištění závady a jejím odstraňování a při všech pracích na elektrické instalaci odpojte vždy + svorku od akumulátoru.

VŮZ



PÉČE O VŮZ V ZIMĚ

V zimním období je váš vůz vystaven působení chladu, mrazu a vlhka. Chcete-li, aby jeho pohotovost byla stejná jako v létě, pak je nutno jej na toto období nejen dobře připravit, ale také s ním vhodně zacházet.

GARÁŽOVÁNÍ

Není-li vaše garáž teplá, pak se postarejte alespoň o to, aby vlivem průvanu nedocházelo k rychlému prochladnutí motoru, případně motor přes noc zakryjte příkrývkou. Dobře se osvědčují i ohřívače motoru.

Za velkých mrazů doporučujeme na dobu garážování vyjmout akumulátor a uložit jej v teplé místnosti. Uspadněte si tím spouštění motoru.

CHLAZENÍ

Nebezpečí zamrznutí chladicí vody a nutnost jejího častého vypouštění se vyloučí použitím nemrznoucí směsi.

V případě, že jste se rozhodl pro nemrznoucí směs, pak vypusťte všechnu vodu z chladicího ústrojí dříve než nastanou mrazy a nahraďte ji některou z uvedených směsí.

V prvním sloupci uvádíme do kolika stupňů mrazu taková směs chrání před zamrznutím, v dalších sloupcích jsou uvedena procenta přísad ve směsi s vodou.

| Teplota °C | Lih % | Glycerin (neutrální) % |
|---------------|----------|---------------------------|
| -10 | 20 | 30 |
| -15 | 30 | 40 |
| -20 | 35 | 50 |
| -25 | 40 | 55 |
| -30 | 45 | 60 |

Při použití značkových směsí proveďte smíšení dle údajů výrobce.

Směsi rozpouštějí většinou rez a usazeniny a mohou působit ucpání některých vodních průtoků, nebo odkryjí menší netěsnosti, které se dosud ucpávaly. Doporučujeme (asi po týdnu provozu) vypustit za tepla nemrznoucí směs a nechat ji několik hodin ustát, propláchnout chladič čistou vodou, nemrznoucí směs prefiltrovat přes lněné plátno a pak ji znovu použít.

Nechcete-li použít nemrznoucí směsi, pak je nutno pokrývat chladič při každém déle trvajícím stání. Trvá-li parkování několik hodin (platí to ovšem i při garážování za větších mrazů), vypusťte při vyjmuté zátkce plnicího otvoru chladicí vodu vypouštěcím kohoutkem na pravé straně spodku chladiče jak ukazuje obrázek na str. 11. Při vypouštění nezapomeňte dohlédnout na to, aby vytekla skutečně všechna voda, případně uvolněte průtok kohoutu drátem. Po vypouštění vody plnicí hrdlo neuzavírejte, nebo jej i zátku před uzavřením vytřete do sucha, aby zátky nepřimrzla. K opětovnému naplnění chladiče použijte horké nebo alespoň teplé vody. Jste-li nuceni plnit chladič studenou vodou, nechte chvíli vodu odtékat otevřeným kohoutem, abyste měli jistotu, že v chladiči nezamrzá a chladicí ústrojí jste zcela naplnili. Při spouštění motoru nechte pak chladič zakrytý tak dlouho, až teploměr ukáže 85° C.

VÝMĚNA OLEJE V ZIMĚ

Výměna oleje letního za zimní je nutná, jakmile teplota vzduchu klesne pod $+5^{\circ}\text{C}$. Výměna se provádí po delší jízdě, kdy je olej teplý a snadno vytéká. Při tom rovněž vyměňte olej převodovky a převodovky zadní nápravy. Před naplněním doporučujeme propláchnout uvedené skříně ložiskovým olejem 207 (vyplachovacím).

SPOUŠTĚNÍ A CHOD MOTORU V ZIMĚ

Spouštění motoru již prostydlého si nejlépe usnadníte, naplníte-li chladič horkou vodou, případně zahřejete-li svíčky, ale i tak, zvlášť je-li chladič naplněn nemrznoucí směsí, jejíž ohřívání by bylo nepohodlné, bude spouštění motoru snadné, dodržíte-li tato pravidla a postup:

- Zapněte zapalování.
- Vytáhněte úplně táhlo sytiče karburátoru.
- Nedotýkejte se nohou akcelérátoru.
- Sešlápněte pedál spojky (zvláště při krutých mrazech), zmenšíte námaž spouštěče o odpor ztuhlého oleje v převodovce.

Výhodné je protočit předtím motor několikrát klikou (při vypnutém zapalování), která je uložena v zavazadlovém prostoru. Motor nasaje sytou směs. Akumulátor a spouštěč se pak méně namáhají.
- Zatáhněte za táhlo spouštěče. Nepoužívejte spouštěče trvale déle než 3 vteřiny. Nerozběhne-li se motor, přerušte spouštění na půl minuty, aby si akumulátor odpočinul. Akumulátor je totiž v zimě více namáhán následkem větší spotřeby proudu při spouštění i osvětlení. Mimo to jeho kapacita chladem klesá.
- Jakmile motor naskočí, nezvyšujte jeho otáčky sešlápnutím akcelérátoru (případně jen nepatrně), neboť by se zastavil. Popřejte mu asi 3 minuty času k tomu, aby se poněkud ohřál a promazal. Jízda se studeným motorem motor ničí.
- Teprve když motor snese opatrné zvýšení otáček akcelérátorem, zasuňte táhlo sytiče. Jestliže se motor zastaví, opakujte spouštění opět s vytaženým sytičem.

Motor je správně prohřát teprve tehdy, když po úplném zasunutí táhla sytiče nezhasíná. Pak snese jakékoliv přidání plynu a můžete se s vozem rozjet. Při chladnějším počasí, zvláště v zimě, nesmí být motor ihned po spuštění uváděn do vysokých otáček (túrování) ani zatěžován. Zkouškami bylo zjištěno, že největší vinu na předčasném opotřebení válců má bezohledný způsob zvyšování otáček studeného motoru.

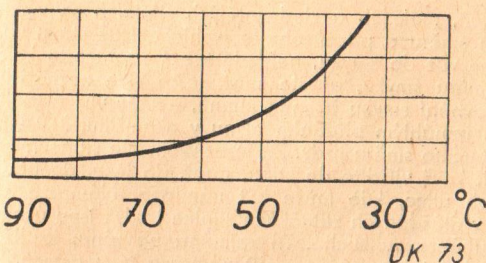


DIAGRAM OPOTŘEBENÍ VÁLCŮ

Velikost tohoto opotřebení v závislosti na teplotě motoru znázorňuje náš diagram. Vodorovné číslice označují teplotu chladicí kapaliny. Svisle je vyjádřena míra opotřebení válců. Z diagramu je zřejmo, že opotřebení je při teplotě motoru 35°C asi 10× větší, než při teplotě 90°C .

Všeobecně platí, že motoru škodí více přechlazení než přehřátí. Je to způsobeno v první části běhu nedokonalým mazáním, kdy ztuhlý olej nepromaže dostatečně všechna mazací místa, ale hlavně chemickým účinkem kyselin, které se tvoří ve válci z paliva při nízké teplotě motoru.

CLONA CHLADIČE

K docílení správné teploty vody slouží jednak thermostat, zamontovaný v motoru, jednak clona, již se část chladiče zakrývá a účinnost chlazení mění.

Plátěnou clonu před chladičem vytahujeme a spouštíme řetízkem, umístěným pod přístrojovou deskou. Vysunutím a vytažením řetízku ze zářezu se chladič clonou zakrývá a naopak.

Za mrazu nespouštějte clonu, dokud teplota nedostoupí 85°C . Spouštěte-li záclonu za jízdy, snižte rychlost cca na 50 km/hod. Při vyšší rychlosti zůstává clona přisáta na chladiči.

AKUMULÁTOR

V zimě je spotřeba proudu větší než v letním období. To předpokládá, aby akumulátor byl správně nabit, neboť elektrolyt zcela vybitého akumulátoru může zamrznout již při teplotě -5°C . Je tedy nutno častěji kontrolovat napětí jednotlivých článků, výšku hladiny elektrolytu a jeho hustotu (32°Bé). Správné napětí článků má být 2,2–2,4 V a elektrolyt má sahat 10–15 mm nad horní okraje desek. Koncovky kabelů musí být čisté, dobře utaženy a slabě natřeny tukem.

Je-li nutno doplnit elektrolyt destilovanou vodou, proveďte tak těsně před jízdou, aby se mohla promísit s ostatním elektrolytem. Nepromísená voda by mohla zamrznout a poškodit akumulátor.

JÍZDA

Při jízdě po klzkých, mokrých a zledovatělých silnicích se vyvarujte náhlých změn směru a přizpůsobujte rychlost jízdy stavu vozovky. Dostane-li se vůz do smyku, nebrzděte ani nestáčejte kola příliš prudce ve směru smyku, abyste smyk ještě více nezhoršili. Manévrojte při vyrovnání smyku řízením jemně, abyste vůz ustálili. Ustálení dokončíte nenáhlým přidáním plynu v okamžiku, kdy vůz se dostává do žádoucího směru jízdy. Za mrazivých, ale slunečných dnů buďte opatrní, když vjíždíte do stínu, např. do lesa, do podjezdu, nebo za roh ulice, kde může být námraza. Námraza se může vytvořit také v dlážděných zatáčkách silnice i když jsou úseky s jinou povrchovou úpravou suché. To zejména po ránu, jestliže byl v noci mráz. Právě tak se může tvořit námraza na mostech.

PNEUMATIKY

Pneumatiky se sněhovým profilem, zejména nové vzory s lamelovým dělením, zvyšují podstatně bezpečnost jízdy na klzkých silnicích. Doporučujeme jejich montáž v zimním období.

SNĚHOVÉ ŘETĚZY

Montujte je jen v krajním případě. Hodí se jen pro hluboký sníh. Jakmile přejedete na tvrdou vozovku, je nutno je ihned sejmut, aby neničily pneumatiky. Sněhová lopata, případě lano má vždy doplňovat výstroj při zimních jízdách do krajů, kde lze očekávat závěje.

BRZDĚNÍ

Na klzké vozovce, zejména po uježděném sněhu a náledí, také při tajícím sněhu, provádějte včas a s citem. Varujte se nutnosti prudkého zabrzdění. Po skončení jízdy **nenechávejte na mrazu zatíženou ruční brzdu**, protože do brzd může vniknout třeba jen malé množství vlhkosti a mohlo by se stát, že by brzdové čelisti přimrzly k bubnu dříve, než se k vozu vrátíte. Zajistěte parkovaný vůz raději zařazením rychlosti.

NÁDRŽ A VEDENÍ PALIVA

V nádrži se může usadit časem malé množství vody, která tam vnikla jednak při plnění, jednak sražením par z atmosféry. Proto je účelné vyčistit nádrž i celé vedení k čerpadlu a také čerpadlo i karburátor dříve než nastanou mrazy. Vytvořený led mohl by zamezit průtok paliva v jeho vedení. Čištění potrubí proveďte profouknutím vzduchem.

OKENNÍ SKLA A GUMOVÉ TĚSNĚNÍ

Tvoření námrazy na sklech na oněch místech, kde nepůsobí rozmrazovač, zamezíme, protřeme-li je lehce hadříkem, namočeným v glycerinu. V nouzi si pomůžeme i solí, zavázanou v hadříku. Aby gumová těsnění dveří, oken a víka kufru během jízdy nepřimrzla (při otevírání bychom je poškodili), přetřeme je hadříkem navlženým v glycerinu nebo nemrznoucí směsí.

Ošetření karosérie



KAROSÉRIE

Vzhled karosérie a tedy i vzhled celého vozu vyžaduje občasného ošetření lakovaného povrchu. Vůz čistěte od prachu a bláta ne příliš silným proudem čisté vody ihned po ukončení jízdy. Po ostříkání omyjte vůz měkkou houbou a osušte jelení koží. Doporučujeme omývat i osušet lakované plochy přímými stejnosměrnými tahy, nikoliv točivými pohyby. Nestírejte nikdy prach a bláto pouze mokrou houbou. Ostrá zrnka prachu poškrábou lakování.

Občas použijte k osvěžení laku leštidla. Nanesení leštidla se provádí přímými tahy a po dobrém rozetření se leští suchým flanelovým hadrem tak dlouho, až se dosáhne vysokého lesku. Leštidlo nanášejte postupně pouze na plochu $\frac{1}{4}$ až $\frac{1}{2}$ m² a ihned leštěte, aby nezaschlo. Motorovou kapotu leštěte až po jejím vychladnutí. Nikdy nepoužívejte k leštění laku oleje, petroleje nebo tuku. Zvláště brzdová kapalina je škodlivá.

Podvozek a spodek karosérie ostříkejte proudem vody, po osušení prohlédněte a odřená místa natřete rychle schnoucím lakem a mazací místa podvozku promažte. Doporučuje se spodek občas nastříkat nebo natřít konzervačním prostředkem.

CHROMOVANÉ DÍLY

Alespoň jednou měsíčně nebo když vůz stál po řadu hodin v dešti (zvláště v zimních měsících) nebo byl vystaven účinkům bláta a vody, doporučujeme jemně potřít všechny chromované díly vaselineou nebo voskem na karosérie.

Čistěte a konzervujte i ty části, které nejsou přímo na očích. Korose se může z těchto míst rozšířit i na místa viditelná.

ČALOUNĚNÍ

Čalounění nejlépe vyčistíme vysavačem. Není-li k dispozici, kartáčem. Polštářování vyčistěte suchým hadrem. K odstranění skvrn na boucle čalounění postačí obvykle lehký benzin nebo odstraňovač skvrn. Na čalounění z umělé kůže se hodí terpentýnové mýdlo a vlažná voda.

SKVRNY NA LAKOVÁNÍ

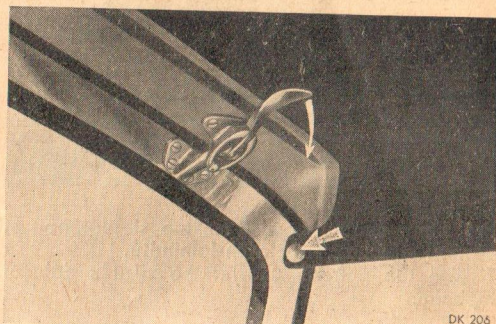
Skvrny na lakování způsobené hmyzem, ptactvem, dehtem, asfaltem a pryskyřicí z květů (zvláště lip a jehličí) je nejlépe odstranit ihned, aby nezpůsobily trvalé poškození laku.

Mýdlový roztok stačí na odstranění skvrn po hmyzu, ptactvu a květech.

Dehet a asfalt, není-li možné odstranit jej během cesty, odstraňte ihned po skončení jízdy petrolejem nebo terpentýnem. Ošetřená místa omyjte mýdlovým roztokem a opláchněte studenou vodou.

STŘECHA

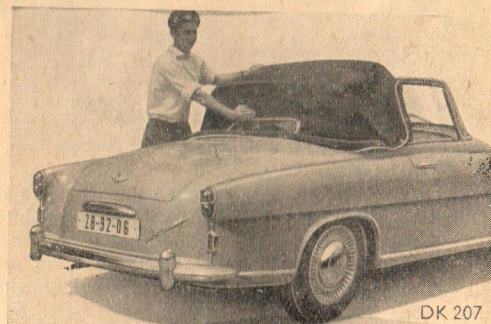
Vůz je standartně vybaven lehkou plátěnou skládací střechou a jízda se složenou střechou poskytne vám, zvláště za letních teplotných dnů, dokonalé osvěžení.



DK 205

Složení střechy provede se po odjištění spon a spínačů na rámu čelního okna a odepnutí bočních spínačů, sklopením dozadu. Skládejte ji však jedině tehdy, když je dokonale suchá.

Střechovici při skládání dobře vyrovnejte mezi oblouky střechy a pokryjte ji ochranným povlakem. Vyvarujte se tak jejího poškození.



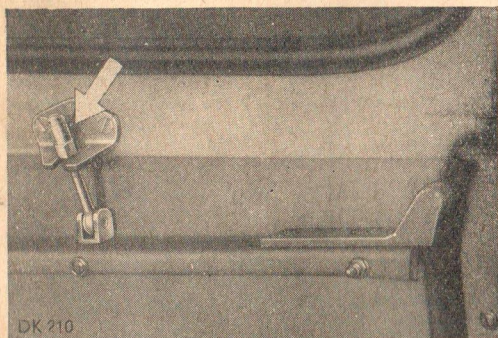
DK 207

Čištění střechy provádějte vždy v napnutém stavu vykartáčováním. Případné skvrny odstraníte vlahou vodou nebo terpentýnovým mýdlem.

Nikdy neodstraňujte skvrny na potahu střechy benzinem nebo odstraňovači skvrn. Tyto čisticí prostředky narušují impregnační střechovici.



Pro zimní špatné počasí můžete si plátěnou střechu zaměnit za pevnou střechu ze skelných laminátů. Získáte tak pohodlí uzavřeného vozu s dobrým utěsněním a vytopením.



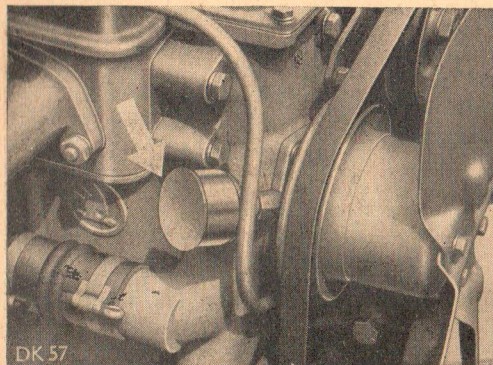
Původní střecha odejme se z vozu uvolněním 4 držáků rámu střechy ve vnitřním prostoru karosérie. Matice šroubů stačí pouze uvolnit a sklopením vyvléknout. Laminátová střecha se upevní pouze dotažením těchto držáků a zapnutím spon na rámu čelního okna. Ošetření této střechy, tj. čištění a leštění, je shodné s ošetřením karosérie.

údržba
a mazání

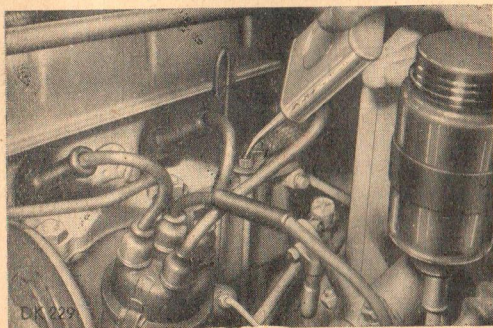


KDE MAZAT

Čísla odpovídají plánu údržby



VODNÍ PUMPA — č. 9



VYPINACÍ LOŽISKO SPOJKY — č. 16

KDY CO MAZAT A KONTROLOVAT

Čísla odpovídají plánu údržby

Pravidelnou obsluhou a údržbou prodloužíte život svého vozu a vyvarujete se různým nesnázím při jeho provozu.

Pro mazání hlavních orgánů sestavili jsme přehlednou tabulku (str. 74), která vám spolu s připojeným schématem mazacích míst dobře poslouží a usnadní práci.

Radíme vám, abyste pro mazání používali námi vyzkoušených a doporučených olejů a tuků, které jsou pro provoz nejvhodnější. Pravidelná obsluha a údržba vozu dělí se na:

- promazání,
- kontrolu funkce a prohlídku orgánů vozu.

Podle stupně potřeby je třeba některé práce provádět denně, jiné v delších intervalech podle počtu ujetých kilometrů.

Čísla v následujícím přehledu se vztahují na mazací schéma a přehlednou tabulku mazání.

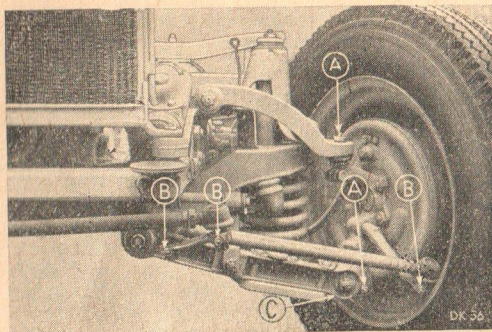
Mimořádnou údržbu při zajždění viz str. 22.

DENNĚ

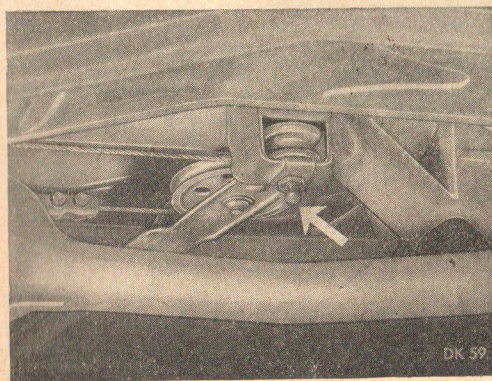
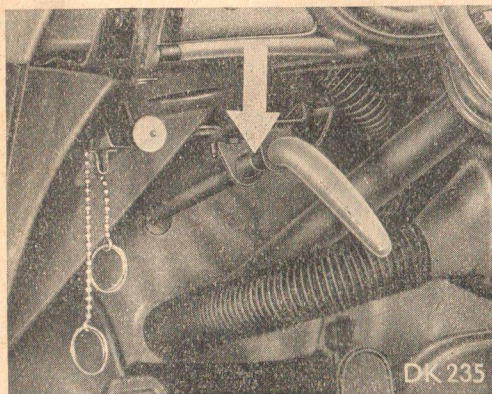
1. Kontrola a doplňování stavu oleje v motoru. Olej se dolévá po sejmutí uzávěrky na horním víku hlavy bloku, ke kontrole slouží měřítko oleje na levé straně motoru za rozdělovačem. Výška hladiny oleje nesmí klesnout pod spodní rysku na měřítku a má být udržována na horní rysce. Obr. viz str. 23.
2. Kontrola stavu vody v chladiči, případně doplnění viz str. 11.
3. Kontrola, případně doplnění stavu brzdové kapaliny v zásobní nádrži — viz str. 28.
4. Kontrola stavu benzínu v nádrži před každou jízdou.
5. Kontrola tlaku v pneumatikách 1,4 at. vpředu a 1,7 at. vzadu.

KDY CO MAZAT A KONTROLOVAT

Čísla odpovídají plánu údržby



ČEPY PŘEDNÍ NÁPRAVY, KULOVÉ ČEPY ŘÍZENÍ — č. 6, 7



RUČNÍ BRZDA
č. 11, 19

KDY CO MAZAT A KONTROLOVAT

Čísla odpovídají plánu údržby

KAŽDÝCH 1.000 KM a mazací místa 6, 7, 8, 10 a 11 při každém omytí podvozku horkou vodou.

6. Spodní a horní mazničky otočného čepu na obou kolech (na obr. str. 66 označeno „A“) a regulační excentr „C“ mazacím lilem.
7. Mazničky kulových čepů řízení na obou stranách (na obr. str. 66 označeno „B“) mazacím lilem.
8. Ložisko pomocné páky řízení na pravé straně pod kapotou — mazacím lilem.
9. Hřídel vodního čerpadla na motoru — jedním otočením víčka Staufferovy mazničky. Tuk ve víčku mazničky (ve vodě nerozpustný tuk A4) podle potřeby doplnit. Obr. viz str. 64.
10. Ložiska hřídelů pedálů spojky i brzdy — mazacím lilem — celkem 3 mazničky. Obr. viz str. 68.
11. Čep převodové páky ruční brzdy (pod vozem — viz obr. na str. 66) mazacím lilem.
12. Olejníčkou namazat ložiska sloupku řízení — jednak otvorem pod volantem a dalším otvorem pod kapotou.

Kontrolovat hladinu elektrolytu akumulátoru, viz str. 57.

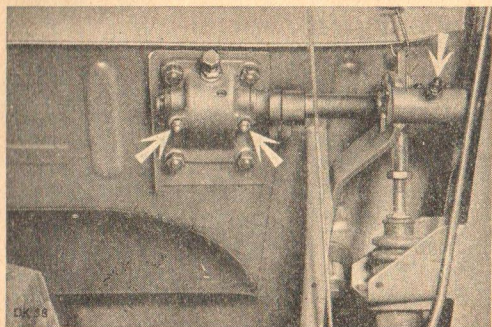
KAŽDÝCH 3.000 KM

13. Výměna oleje v motoru děje se po jeho vypuštění (nejlépe dokud je teplý a dobře tekutý, aby s ním byly odplaveny usazené nečistoty). Vypouštěcí zátka je po straně na olejové vaně. Po vypuštění motorového oleje doporučuje se olejovou vanu propláchnout proplachovacím olejem (ložiskový olej 207), nikdy však benzinem nebo petrolejem.
14. Čistič oleje. Čištění oleje se děje vložkou z husté plsti. Tuto je nutno při výměně oleje vyprat v benzinu, aby byla dokonale čistá a pak nechat řádně vyschnout. Plstěná vložka se z čističe vyjme po odjištění a odšroubování stahovací matice a sejmnutí dna matice, viz obr. na str. 23.

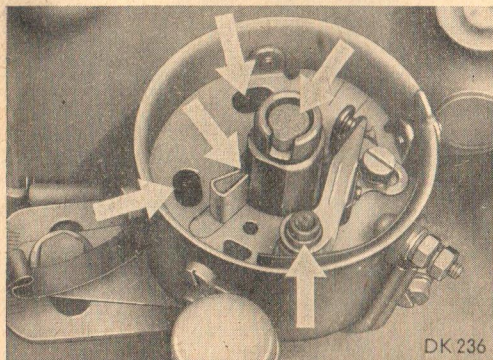
Pozor na těsnění! Unikání oleje při jeho poškození mohlo by způsobit zadření motoru.

KDE MAZAT

Čísla odpovídají plánu údržby



LOŽISKA HŘÍDELŮ PEDÁLŮ — č. 10



ROZDĚLOVAČ — č. 28

KDY CO MAZAT A KONTROLOVAT

Čísla odpovídají plánu údržby

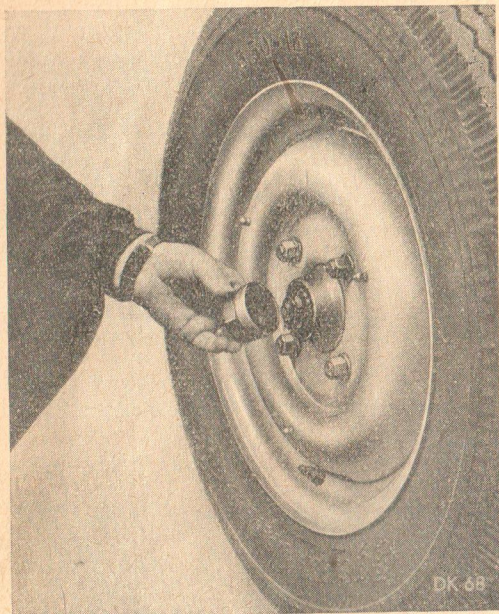
15. Čistič vzduchu. Vložku čističe vzduchu je třeba vyprat v benzínu, nechat řádně vyschnout a před zamontováním navlhčit směsí motorového oleje a benzínu v poměru 1:1. Vložka se z čističe vyjme uvolněním křídlové matice a sejmutím hrdla, jak ukazuje obr. na str. 72.
16. Vypínací ložisko spojky. Namaže se nakapáním oleje do kalíšku mazací trubičky po vyšroubování závěrného šroubku (obr. viz str. 65), případně po sejmutí pryžové čepičky, je-li mazací trubička upevněna na příčné stěně za motorem.
17. Kontrola stavu oleje v převodovce případně doplnění (hladina má sahat k okraji nalévací zátky). Přístup k nalévací zátku je otvorem s plechovým víčkem v krytu převodovky na pravé straně. Obr. viz str. 24.
18. Kontrola stavu oleje v rozvodovce, případně doplnění na stav horní značky na měřítku. Přístup k nalévací zátku je otvorem s plechovým víčkem v prostoru pro zavazadla. Obr. viz str. 24.
19. Vedení táhla ruční brzdy vedle sloupku řízení olejničkou několika kapkami na vytažené táhlo. Obr. viz str. 66.
20. Čep klady ruční brzdy pod kapotou převodovky řízení — olejničkou několika kapkami oleje.

KAŽDÝCH 4.000—5.000 KM

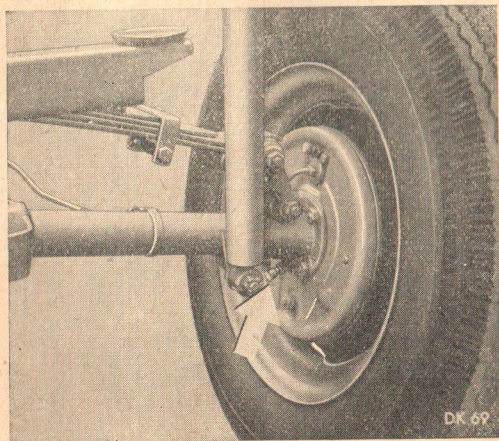
- Kontrolovat, případně seřídit vůli ventilů, viz str. 42.
- Zaměnit pneumatiky dle schema na str. 34.
- Překontrolovat, případně seřídit sbíhavost, viz str. 34, bod 2.
- Kontrolovat, případně seřídit vůli pedálu brzdy, viz str. 41.
- Kontrolovat, případně seřídit vůli pedálu spojky, viz str. 41.
- Kontrolovat, případně seřídit čelisti brzdy a táhlo ruční brzdy, viz str. 29, 30.
- Kontrolovat při zdvihu vačky vzdálenost kontaktů přerušovače v rozdělovači. Správná vzdálenost 0,3—0,4 mm seřídí se uvolněním a posunutím kontaktu.

KDE MAZAT

Čísla odpovídají plánu údržby



LOŽISKA NÁBOJŮ PŘEDNÍCH KOL — č. 26



LOŽISKA NÁBOJŮ ZADNÍCH KOL — č. 27

KDY CO MAZAT A KONTROLOVAT

Čísla odpovídají plánu údržby

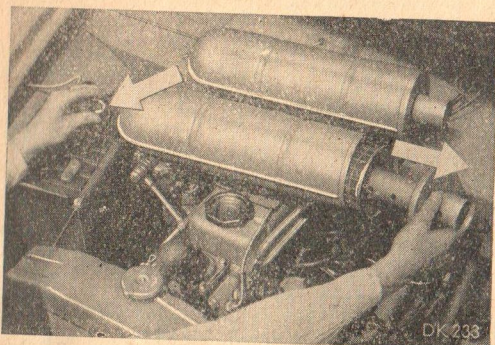
- Vyčistit svíčky a překontrolovat, případně seřídít vzdálenost elektrod na 0,6—0,7 mm.
- Kontrolovat napnutí řemene větráku, viz str. 42.
- Vyčistit sítko palivového vedení. Sítko je v přívodu na karburátoru a properte jej v benzínu.

KAŽDÝCH 6.000 KM

21. Doplnění oleje v převodce řízení. Olej se naplní asi 20 mm pod hranu plnicího otvoru, viz str. 25.
22. Výměna oleje v převodovce — olej se vypustí ihned po jízdě, dokud je teplý a odplaví nečistoty. S výhodou se provede po vypuštění starého oleje propláchnutí skříně.
23. Výměna oleje v rozvodovce obdobně jako u čísla 22. Měřítka při kontrole nezašroubovávejte, ale pouze zasuňte.
24. Výměna vložky čističe oleje — viz obr. na str. 23 a bod č. 14 na str. 67.
25. Prohlídka zadních a předních hydraulických teleskopických tlumičů; je-li pozorována netěsnost tlumičů, svěřte opravu a doplnění oleje odborné dílně.
26. Doplnění zásoby tuku v nábojích obou předních kol — po demontáži ozdobného krytu a víčka náboje. Víčka náboje jsou do náboje naražena a demontují se vypáčením šroubovákem.
27. Náboje zadních kol — vtlačení 2—3 náplní víčka Staufferovy mazničky. Víčko potom náležitě dotáhněte. Při prvním mazání vtlačte cca 7 náplní. Obr. viz str. 70.
28. Několika kapkami oleje namazat (po sejmutí rozdělovacího raménka) plst čepu vačky, plst klouzající po vače a čep páčky přerušovače. Odstředivý regulátor namažte otvory v základní desce přerušovače. K mazání použijte olejníčky avšak dbejte, aby se olej nedostal na kontakty přerušovače. Obr. viz str. 68.

KDE MAZAT

Čísla odpovídají plánu údržby



CISTIČ VZDUCHU — č. 15

29. Očištění a namazání zadní listové pružiny směsí oleje a petroleje (zvenčí) štětcem nebo rozprašovací pumpičkou.
30. Obě bowdenová lana pro sytič karburátoru a elektrický spouštěč motoru promažte olejem.
 - Promazat vodící drážky spouštěcích oken (mýdlem nebo lojem).
 - Promazat stahovače oken — po demontáži čalounění.
 - Promazat (olejničkou) závěsy dveří, západky zámku, závěsy a závěry kapoty a víka prostoru pro zavazadla.

KAŽDÝCH 10.000 KM

31. Promazat olejem ohebný hřídel náhonu rychloměru.
32. Promazat olejem bowdeny ruční brzdy.
33. Promazat olejem drážkový nástavek kloubového hřídele. Promazat i při každé demontáži převodovky.
 - Kontrolovat dotažení matic hlavy válců, sacího a výfukového potrubí, viz str. 42.
 - Vyčistit karburátor po demontáži víka plovákové komory, viz str. 38.

KDE MAZAT

Čísla odpovídají plánu údržby

KAŽDÝCH 20.000 KM

34. Prohlédnout a mírně přimazat tukem ložiska dynamu. Nechte provést v odborné dílně.
35. Prohlédnout a několika kapkami oleje nakapáním na ložisko přimazat ložiska elektrického spouštěče.
36. Po odlehčení zadní nápravy o odšroubování spon zadní listové pružiny promazat jednotlivé listy mazacím tukem G 3. Vetření tuku mezi listy provádějte špachtlí.
 - Pravidelná výměna zapalovacích svíček.
 - Kontrola, případně výměna kontaktů přerušovače.
 - Kontrolovat vůli ložisek náboje předních kol. Kola musí být bez ztelné vůle. Seřízení nechte si provést v odborné dílně.

PO UJETÍ 50.000 KM

37. Rozebrat a promazat ložiska kloubového hřídele — tuto práci nechte provést v odborné dílně. Promazat i při každé demontáži rozvodovky.

DOPORUČENÉ OLEJE A TUKY

Oleje M9A a PP44 platí pro letní, oleje M4A a PP13 pro zimní období.

| Označení v přehledu mazání | Označení mazadla pro tuzemsko | Označení mazadla pro zahraničí | |
|----------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---------|
| M9A | Automobilový olej M9A | Mobiloil AF | SAE 40 |
| M4A | Automobilový olej M4A | Mobiloil Arctic | SAE 20 |
| PP44 | Automobilový olej PP44 | Mobilube GX 140 | SAE 140 |
| PP13 | Automobilový olej PP13 | Mobilube GX 90 | SAE 90 |
| Syntol | Brzd. kapalina Syntol č. 1 | Brake Fluid Lockheed No 5 | — |
| Tlum. olej | Tlumičový olej | Shock Absorber Oil | — |
| A00 | Automobilový tuk A00 | Mobil Grease No 2 | — |
| AV2 | Automobilový tuk AV2 | Mobil Grease No 5 | — |
| A 4 | Automobilový tuk A 4 | Mobil Grease MP | — |
| G 3 | Mazací tuk G 3 | Gargoyle Graphite Grease No 3 | — |

PŘEHLED PRAVIDELNÉHO MAZÁNÍ A ÚDRŽBY

| Kdy mazat nebo ošetřit | Označení v plánu neb strany | Mazací nebo kontrolní místo | Označení mazadla |
|------------------------|-----------------------------|---|------------------|
| Denně | 1 | Kontrola a doplnění oleje v motoru | M9A M4A |
| | 2 | Kontrola a doplnění vody v chladiči | - |
| | 3 | Kontrola a doplnění brzdové kapaliny | Syntol |
| | 4 | Doplnění benzínu | - |
| | 5 | Kontrola tlaku v pneumatikách | - |
| Každých 1.000 km | 6 | Spodní a horní maznička otočného čepu a regulační excentr | A00 nebo PP44 |
| | 7 | Mazničky kulových čepů řízení | |
| | 8 | Maznička ložiska páky řízení | A 4 |
| | 9 | Staufferova maznice vodní pumpy | |
| | 10 | Ložiska hřídelů pedálů | |
| | 11 | Čep páky ruční brzdy | A00 nebo PP44 |
| | 12 | Ložiska sloupku řízení | M4A |
| | str. 47 | Kontrola elektrolytu akumulátoru | - |
| Každých 3.000 km | 13 | Výměna oleje v motoru | M9A M4A |
| | 14 | Čištění vložky olejového čističe | - |
| | 15 | Čištění a navlhčení vložky vzduchového čističe | M9A M4A |
| | 16 | Vypínací ložisko spojky | PP44 PP13 |
| | 17 | Kontrola a doplnění stavu oleje v převodovce | |

PŘEHLED PRAVIDELNÉHO MAZÁNÍ A ÚDRŽBY

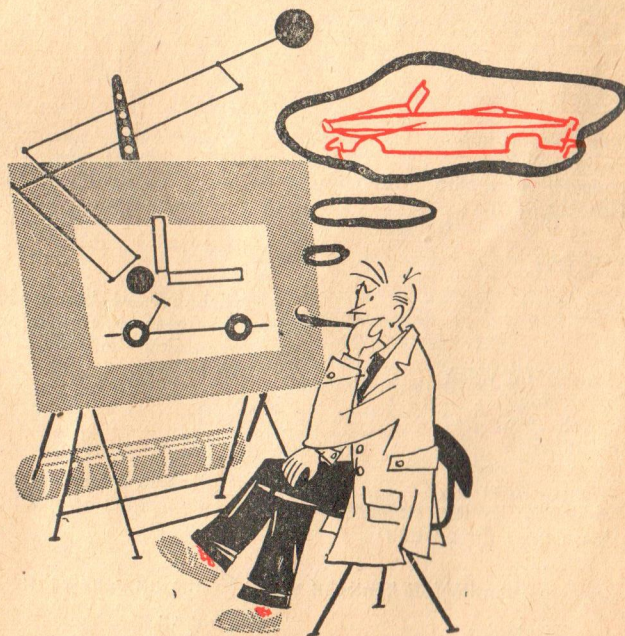
| Kdy mazat nebo ošetřit | Označení v plánu neb strany | Mazací nebo kontrolní místo | Označení mazadla |
|--------------------------|-----------------------------|---|------------------|
| Každých 3.000 km | 18 | Kontrola a doplnění stavu oleje v rozvodovce | PP44 PP13 |
| | 19 | Vedení táhla ruční brzdy | M9A M4A |
| | 20 | Čep kladky ruční brzdy | |
| Každých 4.000 - 5.000 km | str. 42 | Kontrola vůle ventilů | - |
| | str. 34 | Záměna pneumatik | - |
| | str. 34 | Kontrola postavení kol | - |
| | str. 41 | Kontrola vůle pedálu brzdy | - |
| | str. 41 | Kontrola vůle pedálu spojky | - |
| | str. 29, 30 | Kontrola seřízení brzd. čelistí a táhla ruční brzdy | - |
| | str. 69 | Kontrola kontaktů přerušovače | - |
| | str. 71 | Vyčištění svíček a kontrola elektrod | - |
| | str. 43 | Kontrola napnutí řemene větráku | - |
| | str. 43 str. 71 | Čištění sítka palivového vedení | - |
| | str. 38 | Vyčištění karburátoru | - |
| Každých 6.000 km | 21 | Doplnění oleje v převodce řízení | PP13 |
| | 22 | Výměna oleje v převodovce | PP44 PP13 |
| | 23 | Výměna oleje v rozvodovce | |
| | 24 | Výměna vložky čističe oleje | - |

PŘEHLED PRAVIDELNÉHO MAZÁNÍ A ÚDRŽBY

| Kdy mazat nebo ošetřit | Označení v plánu neb strany | Mazací nebo kontrolní místo | Označení mazadla |
|------------------------|-----------------------------|---|------------------|
| Každých 6.000 km | 25 | Kontrola stavu oleje v tlumičích | Tlum. olej |
| | 26 | Náboje předních kol | AV2 |
| | 27 | Náboje zadních kol | |
| | 28 | Rozdělovač | M9A M4A |
| | 29 | Zadní listová pružina | Olej a petrolej |
| | | Bowden sytiče a elektrického spouštěče | M9A M4A |
| | - | Vodící drážky okenních skel | Lůj nebo mýdlo |
| | - | Stahovače oken | A00 |
| | - | Závěsy dveří, západky zámků, závěsy a závěry kapoty a víka prostoru pro zavazadla | M9A M4A |
| Každých 10.000 km | 31 | Ohebný hřídel rychloměru | M9A M4A |
| | 32 | Bowdeny ruční brzdy | |
| | 33 | Drážkový nástavec kloubového hřídele | |
| | str. 42 | Kontrola dotažení hlavy válců, sacího a výfukového potrubí | - |
| Každých 20.000 km | 34 | Ložiska dynam | AV2 |
| | 35 | Ložiska elektrického spouštěče | M4A |
| | 36 | Promazání zadní listové pružiny | G 3 |
| | - | Výměna zapalovacích svíček | - |
| | str. 73 | Kontrola vůle ložisek náboje předních kol | - |
| Po 50.000 km | 37 | Ložiska kloubového hřídele | AV2 |

VÁŠ VŮZ

v číslech



TECHNICKÁ DATA VOZU

JÍZDNÍ VLASTNOSTI

| | |
|--|--------------|
| Normovaná spotřeba paliva (při 86 km/hod.) | 9 l/100 km |
| Spotřeba oleje max. | 0,1 l/100 km |
| Nejvyšší rychlost na rovině | 130 km/hod. |

Nejvyšší rychlost:

| | |
|--------------------------|-------------|
| I. rychlostí | 30 km/hod. |
| II. rychlostí | 52 km/hod. |
| III. rychlostí | 82 km/hod. |
| IV. rychlostí | 130 km/hod. |

ROZMĚRY:

| | |
|--|--------------|
| Rozchod vpředu/vzadu | 1200/1250 mm |
| Rozvor | 2390 mm |
| Světlost vozu | 175 mm |
| Největší délka vozu | cca 4065 mm |
| Největší šířka vozu | cca 1600 mm |
| Největší výška vozu (zatíženého) | cca 1380 mm |

VAHY:

| | |
|--|---------|
| Pohotovostní váha | 930 kg |
| Suchá váha | 900 kg |
| Největší váha plně zatíženého vozu | 1230 kg |
| Nosnost vozu | 300 kg |

MOTOR:

| | |
|-------------------------------------|--|
| Druh | 4dobý, benzinový, karburační, vodou chlazený, s visutými ventily v hlavě válců (OHV) |
| Uspořádání válců | v řadě |
| Počet válců | 4 |
| Obsah válců | 1089 ccm |
| Vrtání/zdvih | 68/75 mm |
| Kompresní poměr | 8,4 |
| Výkon motoru | 50 ks při 5000 ot/min. |
| Maximální kroutící moment | 7,6 kgm při 3500 ot/min. |
| Výkon na 1 liter obsahu | 45,9 k |

Časování ventilů (při kontrolní vůli 0,45 mm na ventilech):

| | |
|----------------------------|--------------|
| sací otevírá | 90° před HMP |
| sací zavírá | 51° po DMP |
| výfukový otevírá | 44° před DMP |
| výfukový zavírá | 16° po HMP |

TECHNICKÁ DATA VOZU

| | |
|------------------------------------|---|
| Provozní vůle ventilů | viz str .42 |
| Chlazení motoru | vodní s čerpadlem, regulace teploty vody s termostatem. Měření teploty vody dálkovým teploměrem |
| Mazání motoru | tlakové, oběžné, zubovým čerpadlem |
| Tlak oleje | 3—3,5 atm při 3200 ot/min. |
| Základní nastavení bodu zážehu | viz pojednání ROZDĚLOVAČ |
| Karbúrátorý | 2 spádové JIKOV 2×32 SOPb |
| Seřízení karburátorů dle | SOLEX ČSN |
| Difusér (mm) | 23 23 |
| Hlavní tryska | 120 275 |
| Hlavní vzdušník | 200 780 |
| Tryska volnoběhu | 50 42 |
| Vzdušník volnoběhu | 130 290 |
| Tryska starteru | 90 145 |
| Vzdušník starteru (mm) | 4 4 |
| Tryska pumpičky | 80 115 |
| Tryska obtoku pumpičky | 40 25 |
| Jehlový ventil (mm) | 1,5 1,5 |
| Injektor (mm) | 0,5 0,5 |

SPOJKA:

| | |
|-----------------------------------|--|
| Druh | suchá, jednokotoučová s nepřímým vypínáním |
| Vnější průměr obložení | 200 mm |
| Vnitřní průměr obložení | 140 mm |
| Tloušťka obložení | 3,5 mm |

PŘEVODOVKA:

| | |
|----------------------------|--|
| Druh | s čelnými ozubenými koly se šikmým ozubením |
| Počet rychlostí | 4 vpřed a zpětný chod kola II., III. a IV. rychlosti opatřena blokovanou synchronisací |
| Převodové poměry | I. 4,27 |
| | II. 2,46 |
| | III. 1,59 |
| | IV. 1,00 |
| | zpětný chod 5,61 |

TECHNICKÁ DATA VOZU

ZADNÍ NÁPRAVA:

| | |
|-------------------------------------|--|
| Druh | s kyvadlovými polonápravami, upevněná na přírubu páteřové trouby rámu |
| Stálý převod v rozvodovce | kuželové soukolí s ozubením GLEASON |
| Převodový poměr | 4,78 |
| Diferenciál | kuželový |
| Pérování | příčným listovým pérem půlelipsoidickým s progresivním účinkem a teleskopickými olejovými tlumiči pérování |

PŘEDNÍ NÁPRAVA:

| | |
|--------------------|--|
| Druh | lichoběžníková s neodvisle odporovanými koly, zavěšená ve vidlicích |
| Pérování | vinutými pružinami s teleskopickými olejovými tlumiči a příčným stabilisátorem |

ŘÍZENÍ:

| | |
|----------------|--|
| Druh | šroubem a maticí, souměrné, spojovací tyče samostatné pro každé kolo |
|----------------|--|

KOLA A OBRUČE:

| | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| Ráfek kola | 4 J×15, event. 3,50 D×15 |
| Pneumatiky | 5,90—15, event. 5,50—15 |
| Huštění pneumatik | 1,4 at vpředu, 1,7 at vzadu |

BRZDY:

| | |
|-----------------|--|
| Nožní | kapalinová na čtyři kola |
| Ruční | mechanická s lany na zadní kola, rukojeť pod přístrojovou deskou |

RÁM:

| | |
|----------------|--|
| Druh | páteřový s příčkami, vpředu rozvidlený pro uložení motoru se spojkou a převodovkou |
|----------------|--|

PŘÍSLUŠENSTVÍ PODVOZKU:

| | |
|---------------------------|---------------------------------|
| Mazání podvozku | samostatné, tlakovými maznicemi |
| Chladič | trubkový |
| Nádrž paliva | v pravém zadním blatníku |
| Doprava paliva | membránovým čerpadlem |

TECHNICKÁ DATA VOZU

ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ:

| | |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| Napětí | 12 V |
| Zapalování | dynamobateriové |
| Zapalovací cívka | PAL-MAGNETON E 12 |
| Rozdělovač | PAL s odstřed. regulací bodu zážehu |
| Pořad zapalování | 1 — 3 — 4 — 2 |
| Zapalovací svíčky | PAL 14/225 |
| Spouštěč | PAL 0,8 ks |
| Dynamo | PAL-MAGNETON E 12 |
| Akumulátor | 33 neb 50 Ah/20 hod. vybíjení |

KAROSÉRIE

| | |
|---|--------------------------|
| Celokovová roadster, dvoudvěřová s lehkou plátěnou skládací střechou, event. s druhou výměnnou pevnou střechou. | |
| Počet sedadel | 2 + 2 nouzová |
| Prostor pro zavazadla | cca 0,320 m ³ |
| Topení | teplovodní |

MNOŽSTVÍ PROVOZNÍCH HMOT A NAPLNĚ:

| | |
|------------------------------------|------------------------|
| Motor | 3,5 l oleje |
| Převodovka | 0,7 l oleje |
| Zadní náprava | 1,5 l oleje |
| Převodka řízení | 0,16 l oleje |
| Brzdy | 0,6 l brzdové kapaliny |
| Tlumiče pérování (každý) | 0,17 tlumičového oleje |
| Palivová nádrž | 30 l benzínu |
| Chladičí voda | 6 l měkké vody |

Poznámka:

Automobilové závody, národní podnik, vyhlašují si v zájmu vývoje právo provádět změny, které budou považovat za účelné v zájmu zvýšení výkonu vozu, nebo z jiných hledisek, ať již dopravních nebo obchodně-technických při dodržení podstatných znaků zde popsaného typu.

ZÁRUČNÍ PODMÍNKY

Za dodané vozidlo, náhradní díly a příslušenství odpovídá výrobní podnik v tomto rozsahu:

1. U dodaného vozidla odpovídá finální výrobce prvnímu spotřebiteli 6 měsíců od převzetí vozidla za nedostatky, které se prokazatelně vyskytnou na vozidle následkem vadného materiálu nebo vadné práce a to i na předmětech, které sám nevyrábí. Finální výrobce vozidla neodpovídá za pneumatiky, jejichž vady uplatňuje spotřebitel přímo u výrobce pneumatik. Výrobce však je povinen spotřebiteli písemně sdělit, kde může uplatňovat své reklamační nároky plynoucí z vadností pneumatik.
2. Pro uplatnění nároků ze závady u záruční opravy sepíše tato opravná se spotřebitelem bezodkladně protokol o vadách a zašle jej doporučeným dopisem do dalších 10 dnů do výrobního podniku. Protokol musí obsahovat alespoň tato data:
 - a) Dobu a místo sepsání protokolu.
 - b) Jména osob sepisujících protokol s uvedením jejich funkcí při sepisování.
 - c) Typ vozidla, číslo motoru, číslo podvozku, číslo karosérie.
 - d) Den převzetí vozidla, tj. den počátku záruční lhůty.
 - e) Údaje o počtu ujetých kilometrů ode dne převzetí vozidla.
 - f) Podmínky provozu, charakteristiku cest.
 - g) Datum zjištění vad vozidla a jména osob, které je zjistily.
 - h) Přesný popis vad, je-li možno, uvedení jejich technických příčin a udání okolností, za jakých k nim došlo, po případě, za jakých byly zjištěny.
3. Záruka záleží v tom, že vyrábějící podnik, dostane-li protokol o reklamované součásti a uzná-li závadu jako záruční, poskytne náhradu podle vlastní úvahy buď tím, že dodá náhradní součásti anebo provede jejich opravu v autorisovaných opravných uvedených v dalších státech.
Nad tento rozsah výrobce neodpovídá, kromě případů v těchto ZP výslovně jmenovaných.

4. První dva měsíce provozní záruky od převzetí vozidla prvního spotřebitele hradí výrobní podnik i náklady za vlastní demontáž a opětovnou montáž reklamovaných součástí. Naproti tomu výrobní podnik nehradí tyto náklady po dvou měsících, nerozhodne-li ministerstvo nadřízené výrobcí a prodloužení této doby hromadných reklamací, zvláště u nových typů.
5. Autorisovaná opravná je povinna zajistit, aby záruční opravy byly prováděny urychleně. Vyrábějící podnik je povinen zajistit výrobu a přednostní dodávku náhradních dílů pro záruční opravy. Nemůže-li výrobní podnik zajistit záruční opravy ve vlastní nebo autorisované opravně ve stanoveném čase, může na požádání spotřebitelské organizace sjednat s ní smlouvu o záručních opravách v záručních opravnách této spotřebitelské organizace, bude-li zaručena kvalita oprav. Smlouva se smí týkat vozidel, odebraných touto organizací.
6. Je-li náhrada žádána dříve, než dojde protokol o vadách a než byly reklamované součástky předloženy k prozkoumání, fakturuje výrobce náhradní díly potřebné k výměně. Uzná-li pak reklamacii za oprávněnou, vrátí přijatou částku spotřebiteli.
7. Výrobní podnik neodpovídá za přirozené opotřebení vozidla nebo jeho jednotlivých částí a za škody a poškození, které vznikly z nedostatku péče o vozidlo, opomenutím, nezkušeností nebo sníženými schopnostmi řidiče, zanedbáním nepatrných vad nebo přetěžováním vozidla, i když není trvalé.
8. Podmínkou platnosti záruky je, že se dodaného vozidla používalo normálním způsobem a jen k účelům, pro něž je určeno. Vyrábějící podnik neprovádí v záruce bezplatně udržovací práce spojené s používáním vozidla, např. čištění vozidla a jeho součástí, seřizování brzd, nabíjení akumulátoru, výměnu a doplňování mazacích a pohonných hmot apod.
9. Nárok na záruku zaniká, došlo-li k havárii vozidla (s výjimkou havárií způsobených prokazatelně garanční vadou), nebo jestliže byly změny na vozidle nebo opravy vozidla a jednotlivých jeho částí provedeny mimo dílny výrobního závodu nebo mimo dílny opraven, autorisovaných k provádění záručních oprav, aneb byla-li některá součást vozidla nahrazena součástí neoriginální.
10. Vymontované součástky, které výrobní podnik poskytuje jako náhradní (náhradu v součástkách), stávají se jeho vlastnictvím.

11. Za náhradní díly osobních, dodávkových a nákladních automobilů, autobusů a traktorů, motocyklů a vlečných vozů poskytuje dodavatel náhradu jen v takovém rozsahu, v jakém má sám nárok na náhradu vůči výrobci podle jeho základních podmínek.
12. Dodavatel je povinen uhradit v záruční době prokázané vady zaviněné konstrukcí, výrobou nebo materiálem, skladováním nebo dopravou, provádí-li se na nebezpečí dodavatele nebo je povinen bezplatně vyměnit vadné součástky. Při záruční opravě nebo výměně součástí v záruční době se celková doba záruky neprodlužuje.

Důležité upozornění:

Uvedené záruční podmínky budou během roku 1960 změněny a platí pouze do vydání nových záručních podmínek. Nové záruční podmínky nebudou vám zasílány. Informace o změnách poskytne vám na vaši žádost autoopravna při uplatňování záruky dle uvedených podmínek.

SLOVO O POJIŠTĚNÍ

Podle československých zákonů ručí držitel vozidla za škody na zdraví a věcech, které by provozem motorového vozidla způsobil jiným osobám. Toto ručení přejímá za něho Státní pojišťovna. Pojištění odpovědnosti za provoz motorových vozidel je v naší republice povinné. Na vůz stojí Kčs 144,— ročně a je splatné při převzetí vozu příslušným dílem, připadajícím na období do následujícího 1. března a pak vždy dne 1. března každého roku na celý rok předem. Státní pojišťovna nahradí škody vozidlem způsobené třetím osobám s výjimkou škod příslušníků rodiny.

Pojišťovna však nenahradí za vás škody, které by způsobila osoba řídící vůz v opilosti, nebo osoba, která nemá řidičský průkaz předepsaný pro příslušné vozidlo. Toto opatření chrání všechny motoristy před těmi, kteří za volant nepatří. Nesvěřujte proto vůz osobám, které nemají předepsaný řidičský průkaz, nebo těm, kdož používají alkohol!

Dodaný vůz představuje značnou majetkovou hodnotu. Může být poškozen nebo zničen při dopravní nehodě, dále požárem nebo výbuchem, motor může být poškozen mrazem a konečně může dojít ke krádeži vozidla nebo jeho součástek. K výbavě nového vozu patří havarijní pojištění. Je důležité zejména pro první čas než přivyknete ovládání nového vozu.

Havarijní pojištění sjedná okresní inspektorát Státní pojišťovny podle místa vašeho bydliště, nebo krajská odbytová základna Mototechny, kde vůz odebíráte. Pamatujte na to, že podle čl. 9 záručních podmínek **ztrácíte nárok na záruku, došlo-li k havarii vozu**. Avšak v tom případě bude škoda na vozidle uhrazena z havarijní pojistky podle podmínek havarijního pojištění.

Udržujte v pořádku svá pojištění, budou spolehlivě působit v nepříznivých situacích vašeho motoristického života!

Proto pamatujte, že k nezbytné výbavě vozu patří:

pojištění zákonné odpovědnosti z provozu motorového vozidla,
pojištění havarijní,
úrazové pojištění osob jedoucích motorovým vozidlem.

Sjedná je okresní inspektorát Státní pojišťovny v okresním městě, příslušném podle místa vašeho bydliště.

SEZNAM ZÁRUČNÍCH OPRAVEN

Reditelství opravAutomobilových závodů n. p. (provozoven MI, Boleslav, Praha, Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Děčín, Brno, Bratislava, Nitra, Ružomberok), Mladá Boleslav, Tř. Rudé armády č. 233, telefon 2210.

ÚNV — Praha:

1. Automobilové závody n. p., opravna Praha-Hostivař, Dolnoměcholupská 214, tel. 92-50-80, 92-50-90.
2. Autoopravny, podnik hl. města Prahy, Praha 12, Španělská 3, tel. 24-38-14, 24-41-27.
3. Autoopravny, podnik hl. města Prahy, Praha 7, Jateční 41, tel. 710-92, 710-55.
4. Autodružstvo, Praha 11, Křivá ul. č. 6, telefon 839-16.

KNV — Praha:

1. Automobilové závody n. p., opravna Mladá Boleslav, Jaselská 145, tel. 2114.
2. ČSAO-KNV Praha, opravna Kolín III, Václavská 10, tel. 2585.
3. Komunální služby města Kladna, autoopravna Kladno, ulice Velké říjnové revoluce čp. 2509, tel. 2495.

KNV — České Budějovice:

1. ČSAO-KNV České Budějovice, opravna Čes. Budějovice, Třída Rudé armády čís. 21, tel. 2471, 2771, 2971.
2. Komunální služby MNV, autoopravna Písek, Leninova třída 157, telefon 2225.
3. Komunální služby MNV, autoopravna Soběslav, Třída Rudé armády, tel. 66.

KNV — Plzeň:

1. ČSAO-KNV Plzeň, opravna Plzeň-Prior, Na Roudné 182, telefon 3480, 3972, 5451.
2. Západočeské autodružstvo, Plzeň, Karlovarská tř. 224, tel. 2342.
3. Komunální služby, autoopravna Klatovy, Husovo nám., telefon 637 (v pracovní době), tel. 234 (po pracovní době).

KNV — Karlovy Vary:

1. Automobilové závody n. p., opravna Karlovy Vary-Tuhnice, Konešova 49, tel. 3904.
2. Automobilové závody n. p., opravna Mariánské Lázně, Plzeňská č. 20, tel. 2723.

KNV — Ústí nad Labem:

1. Automobilové závody n. p., opravna Děčín III, Litoměřická ul. 99/252, tel. 2969.
2. ČSAO-KNV Ústí nad Labem, n. p. Žatec, tř. Rudé armády 721, tel. 745, 685.
3. ČSAO-KNV Ústí nad Labem, n. p. opravna Roudnice, Gottwaldova 779, tel. 687.
4. Veřejné služby, autoopravna Chomutov, Ctiborova 5, tel. 2051.

SEZNAM ZÁRUČNÍCH OPRAVEN

KNV — Liberec:

1. ČSAO-KNV Liberec, opravna Liberec, Mariánská 5 a, tel. 2627.
2. ČSAO-KNV Liberec, opravna Rumburk, Stará 11, tel. 560.
3. ČSAO-KNV Liberec, opravna Semily, Nádražní ud., tel. 115.

KNV — Hradec Králové:

1. ČSAO-KNV Hradec Králové II, Hořická 23, tel. 4018.
2. ČSAO-KNV Hradec Králové, n. p. Jablonné n. Orli, 180, tel. 16.
3. Východočeské autodružstvo, Náchod, Stalingradská 835, telefon 343, 7548, 623 a 246.
4. TATRA n. p., autoopravna Jičín v Čechách, ul. J. Fučíka 513, tel. 134.

KNV — Pardubice:

1. Průmyslový kombinát města Pardubic, opravna Pardubice, Karlova, tel. 2525.
2. Komunální služby, autoopravna Litomyšl, Fügnerova čtvrť 367, telefon 152.
3. Komunální služby, autoopravna Lanškroun, Gottwaldova ulice č. 233, tel. 478.

KNV — Jihlava:

1. ČSAO-KNV Jihlava, opravna Jihlava, ul. Malinovského, telefon 2768.
2. ČSAO-KNV Jihlava, opravna Havlíčkův Brod, Humpolecká 9, tel. 2561.
3. ČSAO-KNV Jihlava, opravna Pelhřimov, Pražská 372, tel. 565.
4. ČSAO-KNV Jihlava, opravna Dačice, Telecká ul., tel. 331.
5. ČSAO-KNV Jihlava, opravna Jemnice, telefon 74.
6. SITOKOV, lid. výr. družstvo, autoopravna Třebíč, Palečkův mlýn, tel. 438.

KNV — Brno:

1. Automobilové závody n. p., opravna Brno, Gottwaldova č. 109, tel. 72845, 72853.
2. ČSAO-KNV Brno, opravna Znojmo, Horní česká ul. 24, telefon č. 2091.

KNV — Olomouc:

Kovoopravny, podnik města Olomouce, autoopravna Olomouc, Holická 11, tel. 5171, 5172.

KNV — Gottwaldov:

1. Opravářský podnik města Gottwaldova, autoopravna Gottwaldov-Trávníky čís. 23, tel. 5262.
2. ČSAO-KNV Gottwaldov, n. p. opravna Kyjov, Komenského 559, tel. 378.
3. Lidové družstvo „Slokov“, Hodonín-Bažantnice, tel. 2445.

SEZNAM ZÁRUČNÍCH OPRAVEN

KNV — Ostrava:

1. ČSAO-KNV Ostrava, n. p., opravna Ostrava I, ul. Soukenická č. 22, tel. 233-52.
2. ČSAO-KNV Ostrava, n. p., opravna Opava, Krnovská 119, tel. 2510, 3391.
3. ČSAO-KNV Ostrava, n. p., opravna Frýdek-Místek, Leninova 1180, tel. 247.
4. TATRA, autoopravna Český Těšín, Dukelská 13, tel. 349.

KNV — Bratislava:

1. Automobilové závody, n. p., opravna Bratislava, ul. Rud. Martanoviča 3, tel. 367-49.
2. „Drutechna“, ľud. družstvo, autoopravna Bratislava, Prierazská cesta, tel. 242-55.
3. ČSAO-„Regena“, n. p., opravna Piešťany, Vajanského 66, tel. 27-15.

KNV — Nitra:

1. Automobilové závody, n. p., opravna Nitra, Letisko, tel. 31-42, 34-37.
2. Remenoslužba, ľud. družstvo, autoopravna Nové Zámky, telefon 2658.

KNV — Žilina:

1. Automobilové závody, n. p., opravna Ružomberok-Likavka, ul. Josefa Bellu 657, tel. 2371.
2. Dopravný podnik města Žiliny, opravna Žilina, ul. I. čs. brigády, tel. 27-47.

KNV — Košice:

1. Remeslný údržbářský komunální podnik, autoopravna Košice, Partizánská 38, tel. 210-07.
2. „Technika“, ľud. družstvo, autoopravna Košice — Barca, telefon 209-15.

KNV — Prešov:

1. ČSAO-KNV Prešov, n. p., opravna Prešov, Stalingradská 45, tel. 2753.

Upozornění: Uvedený seznam odpovídá stavu k 1. 1. 1960 a stav opraven může být měněn. Informace o změnách poskytuje ředitelství opraven Automobilových závodů n. p. v Mladé Boleslavi, nebo krajské odbytové základny Mototechny.

OBSAH

| | Strana |
|---|--------|
| PŘEDMLUVA | 3 |
| SEZNÁMENÍ S VOZEM | 5 |
| Přejímka vozu | 6 |
| Otevírání kapoty a co vše vidíme | 7 |
| Základní označení vozu | 10 |
| Chladič, topení, větrání | 11 |
| Zavazadlový prostor, palivová nádrž | 13 |
| Uzavírání dveří, posouvání sedadel | 14 |
| Přístrojová deska a ovládací ústrojí | 16 |
| Pokyny pro jízdu | 18 |
| Zajíždění a údržba v prvních 3000 km | 22 |
| Ošetření brzd | 27 |
| KOLA A PNEUMATIKY | 31 |
| Výměna kol a pneumatik | 32 |
| Udržování a obsluha pneumatik | 33 |
| DROBNÉ POKYNY | 35 |
| Rozvod a rozdělovač | 36 |
| Karburátory | 38 |
| Pedály | 41 |
| Seřízení ventilů, čerpadlo, ruční roztáčení | 42 |
| ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ | 45 |
| Akumulátor | 46 |
| Ukazatelé, žárovky | 48 |
| Světlomety, seřízení světlometů | 50 |
| Elektrická instalace | 52 |
| VŮZ V ZIMĚ | 54 |
| Péče o vůz | 55 |
| Motor, chladič, akumulátor | 56 |
| Jízda, nádrž, okenní skla | 58 |
| OŠETŘENÍ KAROSÉRIE | 59 |
| Péče a lakování a polštářování | 60 |
| Střecha — manipulace a ošetření | 61 |
| ÚDRŽBA A MAZÁNÍ | 63 |
| Pravidelné mazání | 64 |
| Doporučené tuky a oleje | 73 |
| Přehled mazání | 74 |
| VÁŠ VŮZ V ČÍSLECH | 77 |
| Technická data a náplně | 78 |
| ZÁKONNÁ PRAVA A POVINNOSTI | 82 |
| Záruční podmínky | 82 |
| Pojištění | 85 |
| Seznam záručních oprav | 86 |

DENNE
 1000 KM
 21-30
 6000 KM
 34-36
 20000 KM
 42000 MILES

| DENNĚ TOUSLES JOURS DAILY TAGLICH | | 5 | | 6 | | 34 | | 3 | | 28 | | 19 | | 10 | | 31 | | 12 | | 11 | | 32 | | 27 | | 5 | | 25 | | 18 | | 23 | |
|---|---|-------|---|-------|---|-------|---|--------|---------|------------|---------|----------|------------|----------|-------------|----------|-------------|----|----|----|----|----|--|----|--|---|--|----|--|----|--|----|--|
| 1-5 | ○ | 9-12 | □ | 21-30 | △ | 34-36 | ◇ | 6 | 3 | 28 | 19 | 10 | 31 | 12 | 11 | 32 | 27 | 5 | 25 | 18 | 23 | | | | | | | | | | | | |
| 6-8 | ● | 13-20 | ■ | 31-33 | ▲ | 37 | ◆ | 500 KH | 2000 KH | 1200 MILES | 6000 KH | 10000 KH | 6200 MILES | 20000 KH | 12400 MILES | 50000 KH | 34000 MILES | | | | | | | | | | | | | | | | |

Upozornění:
 Mazání míst 6, 7 a 8 v intervalech 500 km platí jen pro velmi těžký provoz (na velmi špatných cestách a za špatných povětrnostních podmínek). V normálním provozu provádějte mazání v intervalech 1000 km.