

Automobily TATRA shrnují v sobě dlouholeté zkušenosti a výsledky výzkumu továrny, jejiž tradice se zakládá na pokrokové konstrukci, vynikajících jízdních vlastnostech, hospodárnosti a spolehlivosti provozu.

Zásluhou těchto vlastností se právem řadí nákladní automobily řady T 148 na přední místo ve své kategorii.

V této příručce vás chceme seznámit s :

Konstrukcí

Obsluhou

Údržbou

Mazáním

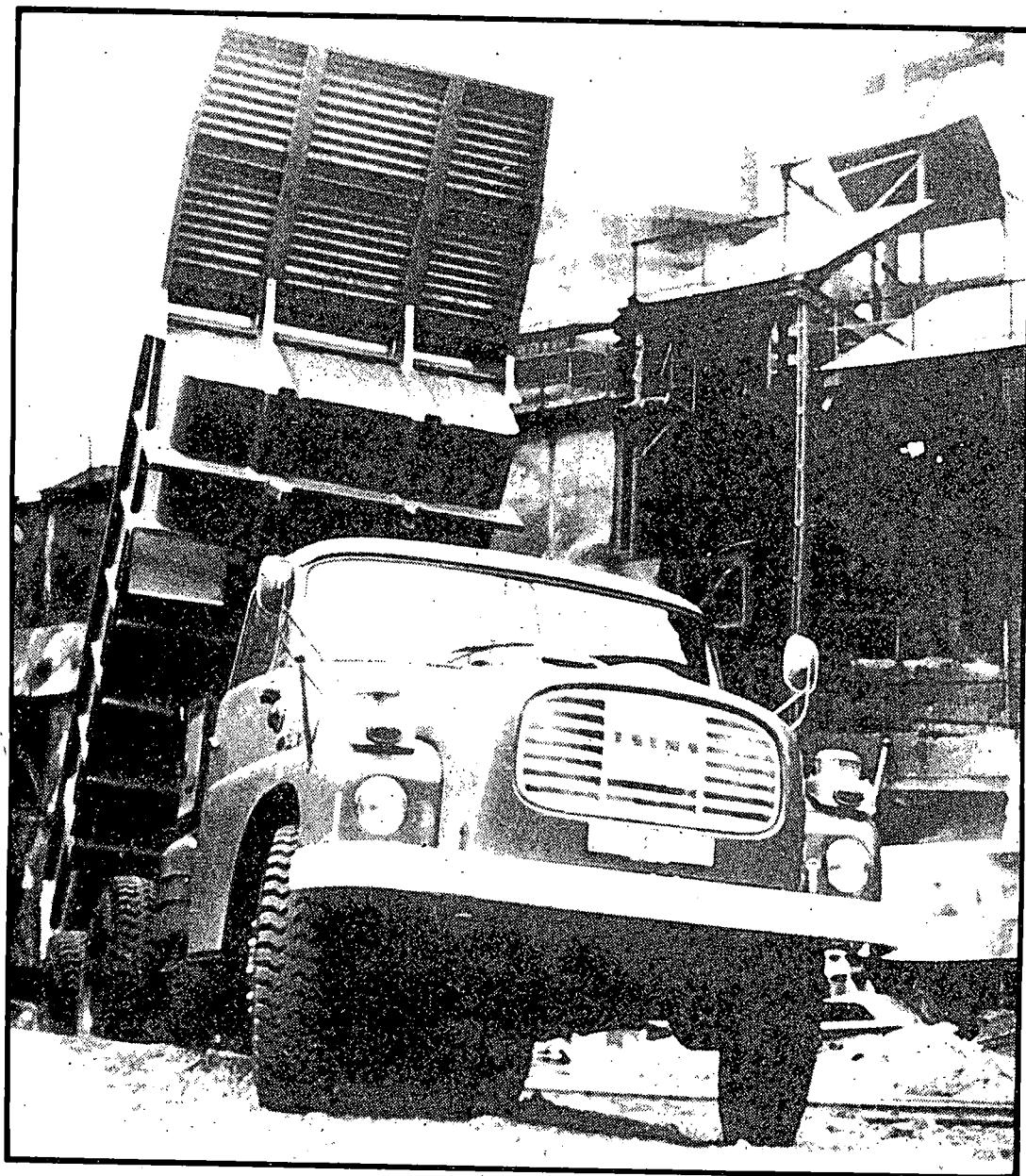
Technickými parametry

nákladních automobilů a podvozků TATRA 148 S3M, S3 EXTRA, PPR S3, PPR S3 EXTRA, PPRH S3, PPRH 32, PPR 20, S1M, S1 EXTRA, PPR S1, PPR S1 EXTRA, P3, P3 EXTRA, P 12, P 18, P 19, PP 2, PP 5, PP 6, PP 7, PP 7 EXTRA, PP 11, PP 33, PP 4, PPR 14, PPR 14 EXTRA, valník, valník EXTRA, valník N EXTRA.

Správným dodržováním pokynů, uvedených v této příručce, vytvoříte podmínky pro dlouhodobou životnost automobilu, což vám umožní úspěšně plnit náročné přepravní úkoly.

#### U P O Z O R N Ě N Ī

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



# VŠEOBECNÝ POPIS

Nákladní automobily TATRA 148 určené pro přepravu různých druhů hmot, i podvozky řady TATRA 148, které slouží pro montáž účelových nástaveb, jsou svou konstrukcí předurčeny pro provoz v těžkých terénních podmínkách.

Dvoudveřová, celokovová budka poskytuje řidiči pohodlí, výhled do všech stran a snadné ovládání vozidla. Sedadlo řidiče je samostatné, anatomicky tvarované, stavitelné podle potřeby. Sedadlo pro spolujezdce (dvě osoby) je uložené v trubkovém rámu, který je pevně uchycen k podlaze. Prostor budky lze vytáhnout nezávislým naftovým topením.

BUDKA  
PRO ŘIDIČE

Karoserie sklápěckových automobilů má dva nosné rámy. Spodní rám, žebřinové konstrukce, je upevněn na podvozku. Horní sklopny rám je výkyně uložen na příčných nosnicích spodního rámu. Při překlopení do zadu a do stran je sklápěcí plošina zajištěna dvěma pojistnými lany.

SKLÁPEČI  
PLOŠINA

Přední čelo sklápěcí plošiny valníku je pevné a tvoří zároveň kryt budky řidiče. Bočnice jsou podélně dělené, uložené otočně v horní a spodní části plošiny na závěsech. Při vyklápění do stran po odjištění závěrných háků bočnic, se horní část vychýlí kolem horních závěsů a spodní část se otevře kolem spodních závěsů. Spodní část bočnic je odpružena listovou pružinou pro snadnější manipulaci při zavírání. Bočnice jsou vpředu a vzadu zajištěny závěrnými háky. Zadní čelo je sklopné okolo horních i spodních závěsů. Otvírání i zavírání zadního čela a jeho uzamykání ve spodní části je automatické.

Korba jednostranného sklápěče je samonosná, lžicovitého tvaru. Přední čelo a bočnice jsou pevné. Přední čelo je prodlouženo v kryt budky.

KORBA S1

Sklápěcí zařízení třístranného i jednostranného sklápěče je hydraulické a sestává z : olejového čerpadla, přístrojů ovládání sklápění, potrubí, olejové nádrže a teleskopických zvedáků.

SKLÁPEČI  
ZARIŽENÍ

Olejové čerpadlo, upevněné na vývodu pomocného pohonu na převodovce je poháněno motorem automobilu přes soukoli převodu a pomocného pohonu.

Dva teleskopické zvedáky jsou uloženy v kulových ložiskách, upevněných v mostu hlavního rámu a opřeny jsou koulemi posledních pistí do kulových ložisek plošiny.

Celý sklápěcí systém je řešen tak, že umožnuje vyklápění i při pojízdění automobilu.

Automobily T 148 S3, T 148 PPR S3 a T 148 PPRH S3 jsou vybaveny rychlospojkou pro napojení hydraulického systému sklápěcího zařízení přívěsu. Systém neumožnuje současně sklápění automobilu i přívěsu.

Plošina valníkové karoserie, upevněná na zvláštním rámu, má pevné přední čelo, bočnice a zadní čelo jsou sklopné. Valníkovou plošinu lze krýt plachtou, nesenou na plachtových obloucích.

VALNIKOVÝ  
AUTOMOBIL

Automobily T 148 mají podvozek tzv. páteřové (bezrámové) konstrukce. Jeho nosnou soustavu tvoří skříň montážních celků a trub - skřín rozvodovky přední nápravy, přední nosná trouba, skříň redukční převodovky, zadní nosná trouba, skříň rozvodovky první zadní nápravy, úplný spojovací dil, skříň rozvodovky druhé zadní nápravy.

PODVOZEK

## VŠEOBECNÝ POPIS

### PREDNÍ NÁPRAVA

Výkyvná přední náprava je upevněna na přední nosnou troubu a tvoří přední nosnou, řídící a v případě potřeby též hnací část automobilu. Sestává z rozvodovky a dvou výkyvných, nezávisle odpérovaných polonáprav. Polonápravy přední nápravy jsou odpruženy dvěma zkrutnými tyčemi. Pérovaní je při jízdě tlumeano hydraulickými teleskopickými tlumiči.

### ZADNÍ NÁPRAVY

Výkyvné zdvojené zadní nápravy jsou upevněny na zadní nosné troubě a tvoří zadní nosnou a hnací část automobilu. Každá náprava sestává ze dvou výkyvných polonáprav. Polonápravy jsou odpérovány dvěma podélně uloženými listovými půleliptickými pružinami.

### RÍZENÍ

Posilové řízení je šnekové se dvěma palci. Řízení je vybaveno katinovým posilovačem. Ovladatelnost automobilu při selhání posilovacího systému řízení a při jeho vyřazení je zajištěna mechanickým převodem.

### MOTOR

Pro pohon automobilu je použito osmiválcového vznětového motoru s přímým vstřikem paliva. Motor je čtyřdobý, s rozvodem OHV, chlazený vzduchem, s válci do "V". Jednotlivé válce s hlavami jsou seřazeny ve dvou řadách a jsou upevněny ke klikové skříni kotevními šrouby. Mazání motoru je tlakové, oběžné.

### SPOJKA

Třecí dvoulamelová pružinová spojka je chráněna spojkovou skříní, ve které je umístěno vypinací zařízení. Ovládání spojky je hydraulické se vzduchovým posilovačem.

### SPOJOVACÍ HŘÍDEL

Klubový spojovací hřidel přenáší hnací moment od motoru k převodovce. Je řešen tak, že zároveň působí i jako tlumič dynamických rázů. Je opatřen dvěma křížovými klouby s jehlovým uložením a s utěsněním proti vnikání nečistot.

### PŘEVODOVKA

Převodovka s pěti rychlostními stupni vpřed a jedním vzad, má jištěnou synchronizaci druhého až pátého stupně. Řazení je mechanické. Převodovka může být vybavena vývodem pomocného pohonu pro pohon olejového čerpadla sklápěče nebo agregátu nástavby. Zapínání pohonu se provádí elektropneumaticky, vypínání pružinou.

### REDUKČNÍ PŘEVODOVKA

Redukční převodovka je bezprostředně spojena s převodovkou a má dva převodové stupně. Řazení je nepřímé, elektropneumatické. Ve spodní části redukční převodovky je uložen mezinápravový diferenciál pro zdvojenou zadní nápravu. Na horním hřidle je uložena parkovací brzda s ručním ovládáním. Redukční převodovka může být vybavena vývodem pomocného pohonu z hnacího hřidele, který slouží pro pohon agregátu nástavby. Smysl i počet otáček lze měnit podle zařazeného rychlostního stupně v převodovce. Zapínání pohonu je mechanické, pákou z budky řidiče.

### BRZDY

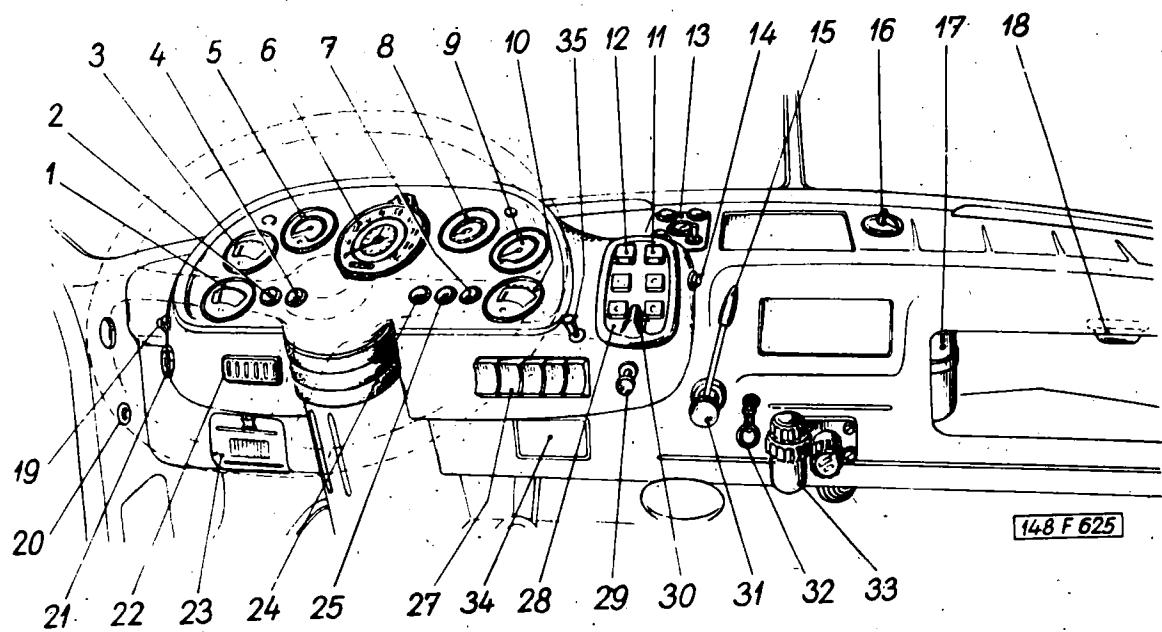
Automobily jsou vybaveny třemi na sobě nezávislými systémy brzd:

- provozní brzda přetlaková (vzduchová), dvouokruhová, nožní, působící na všechna kola s dveřehadicovým přímočinným ovládáním brzd přívěsu,
- parkovací brzda s ručním ovládáním působí na kola hnacích náprav, přes hnací ústrojí automobilu;
- odlehčovací, výfuková brzda, uzavírající výfukové potrubí motoru a přívod paliva. Je určena hlavně k odlehčení provozní brzdy při sjíždění delších klesání.

## VŠEOBECNÝ POPIS

U vozidel T 148 S1, PPR 20, PPR S1, P3 a odvozených podvozků není  
montováno dvouhadicové přímočinné ovládání brzd přívěsu.

## PŘÍSTROJOVÁ DESKA



## SEZNAMENÍ S VOZEM

PŘISTROJOVÁ  
DÉRKA  
(obr. 1)

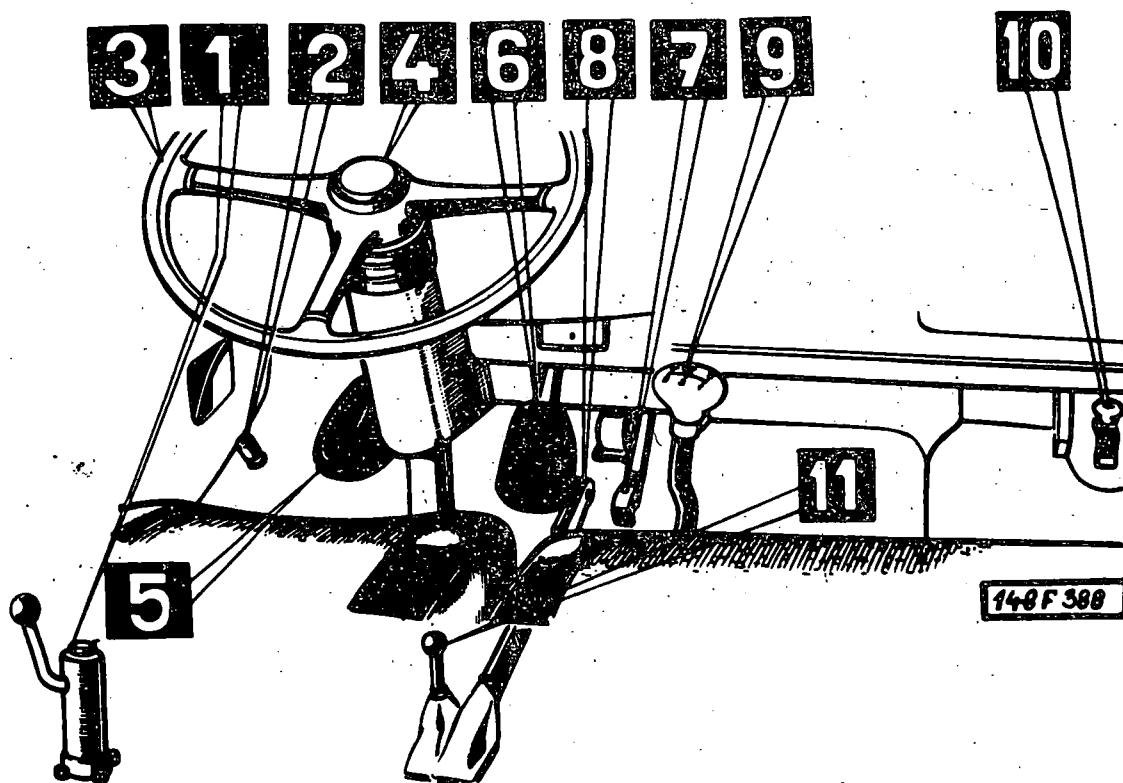
- 1 - Teploměr oleje
- 2 - Kontrolní svítidla ukazatele směru (zelená)
- 3 - Tlakoměr oleje  
Tlak oleje v mazací soustavě motoru má být asi  $2,6 \pm 2,7$  při  $1500 \pm 1600$  ot/min. a teplotě oleje  $80^{\circ}\text{C}$
- 4 - Kontrolní svítidla dálkových světel (modrá)  
Svítí při zapnutých dálkových světích
- 5 - Tlakoměr vzduchu  
Provozní tlak ve vzduchové soustavě je  $5,8 \pm 6$  kp/cm<sup>2</sup>
- 6 - Tachograf
- 7 - Kontrolní svítidla výstražných majáků (žlutá), jen u T 148 PP5
- 8 - Otáčkoměr s počítadlem otáček motoru
- 9 - Palivoměr
- 10 - Ampérmetr
- 11 - Tažný spínač pro zapnutí pomocného pohonu z převodovky
- 12 - Tažný spínač neutrálu v redukční převodovce
- 13 - Panel s ovládacím zařízením topení  
(popis funkce viz str.23)
- 14 - Tlačítko spínače kontroly akustického hlídače tlaku vzduchu.  
Pokud se při stlačení tlačítka neozve zvuk, je akustický hlídač vadný.
- 15 - Páka odlehčovací (výfukové) brzdy  
(Popis funkce viz str.18)
- 16 - Regulátor tlaku brzdění návěsu (jen u návěsových tahačů)
- 17 - Nádrž ostříkovače čelních skel
- 18 - Svítidla
- 19 - Tlačítkový spínač spouštěče
- 20 - Zásuvka montážní svítily
- 21 - Spínaci skříňka  
Má celkem tři polohy:  
"0" - při zapnutém klíčku - zapojen obvod pro startování  
"1" - zapnuta obrysová světla  
"2" - zapnuty hlavní světlomety a obrysová světla
- 22 - Popelníček
- 23 - Pojistková skříňka
- 24 - Kontrolní svítidla nabíjení (červená)
- 25 - Kontrolní svítidla mlhovek (zelená)
- 27 - Panel se spínači  
(popis funkce viz str.11)
- 28 - Panel s tlačítky elektropneumatického ovládání  
(Popis funkce viz str.11)
- 29 - Tlačítko ostříkovače předního okna
- 30 - Pádka přepínače ukazatelů směru
- 31 - Rukojet k ruční regulaci počtu otáček motoru.  
Otáčením rukojeti doleva se počet otáček motoru zvětšuje.  
Otáčením doprava se počet otáček snižuje.
- 32 - Řetízek k ovládání spouštěcího zařízení na vstřikovacím čerpadle.  
Povytážením řetízku se nastaví max. startovací dodávka paliva.  
Po nastartování vrátit do původní polohy !
- 33 - Hasičkovač lehce zápalné směsi
- 34 - Pojistková skříňka topení
- 35 - Pádkový přepínač usávárky mezinápravového diferenciálu

## SEZNÁMENÍ S VOZEM

### PÁKY A PEDÁLY (obr. 2)

- 1 - Ovládací skřínka sklápěcího zařízení  
(Popis funkce viz str. 22)  
(Jen u T 148 S3, S1, PPR S3, PPRH S3, PPR 32, PPR S1)
- 2 - Přepínač dálkových světel
- 3 - Volant
- 4 - Tlačítka houkačky
- 5 - Pedál spojky
- 6 - Pedál provozní brzdy
- 7 - Pedál plynu
- 8 - Páka parkovací (ruční brzdy)
- 9 - Řadicí páka (schéma fazení, viz str. 17)
- 10 - Táhlo ovládání rozvodu topení  
(Popis funkce viz str. 24)
- 11 - Páka pro zapínání pomocného pohonu v redukční převodovce  
(Jen u T 148 PP7, PPR 14, PPRH 32, valník N Extra)

### PÁKY A PEDÁLY



Obr. 2

## SEZNÁMENÍ S VOZEM

- 1 - Tažný spinač neutrálu v redukční převodovce (vytažením-zapnut, zatlačením-vypnuto) - (jen u T 148 PPRH 32, PP7, PP2, PPR 14) - (u T 148 PP4 a PP 33 slouží tento spinač k zapnutí neutrálu a současně i pomocného pohonu z převodovky)
- 2 - Tlačítka vypínání pohoru přední nápravy
- 3 - Tlačítka zapínání pohoru přední nápravy
- 4 - Tlačítka uzávěrek nápravových diferenciálů  
Uzávěrky nápravových diferenciálů jsou zapnuty tak dlouho, dokud řidič přidržuje tlačítka
- 5 - Tažný spinač pomocného pohoru z převodovky  
(vytažením - zapnut; zatlačením - vypnuto)  
(jen u T 148 PP6, PPR 20)
- 6 - Páčka přepínače ukazatelů směru
- 7 - Záslepka s kontrolní svitilnou uzávěrky mezinápravového diferenciálu  
(Svítí při zapnutí mezinápravového diferenciálu)

PANEL  
S TLÁČITKY  
(obr. 3)

- 1 - Spinač stěračů
- 2 - Spinač stropní svitilny
- 3 - Spinač osvětlení přístrojů
- 4 - Spinač pomocných reflektorů (mlhovek)  
Pokud jsou ve vozidle montovány
- 5 - Nezapojen  
(Spinač výstražných majáků jen u T 148 PP5)

PANEL  
SE SPINACI  
(obr. 4)

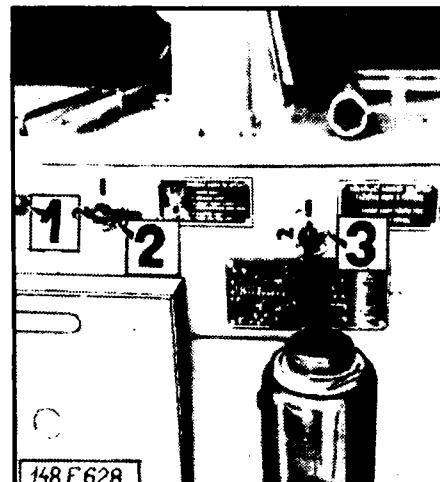
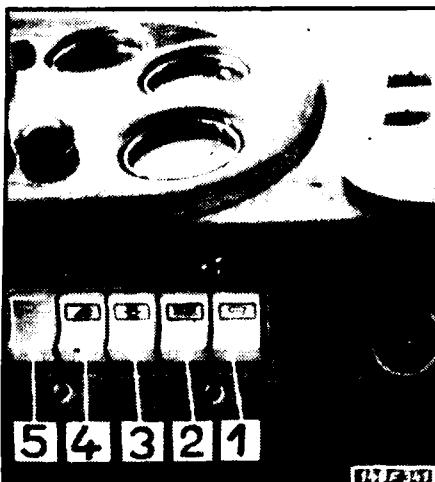
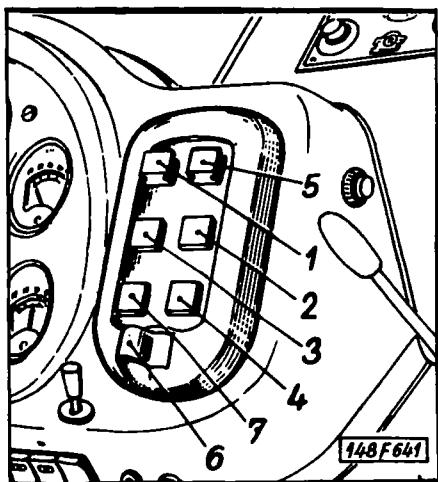
- 1 - Knoflik ovládacího zařízení pro spouštění náhradního kola  
Postup spouštění (Popis funkce viz str. 25)  
(Jen u T 148 S1, PPR S1, PPR 20)
- 2 - Rukojeť uzavíracího kohoutu - uzavírá přívod tlakového vzduchu k elektromagnetickým vzduchovým ventilům. Přestavením rukojeti do polohy "1" se výradí z činnosti všechna elektromagnetická vzduchová zařízení; v činnosti zůstanou jen tlakové brzdy
- 3 - Rukojeť ovládacího kohoutu pro sklápění  
(Jen u T 148 S3, PPR S3, PPRH S3)  
Poloha "1" - sklápění valníkové plošiny sklápěče  
Poloha "2" - sklápění plošiny přívěsu

OVLÁDACI  
ZARIŽENÍ  
NA LEVÉ  
STRANĚ  
NASTUPNICH  
SCHÙDKÙ  
(obr. 5)

Obr. 3

Obr. 4

Obr. 5



# SEZNÁMENÍ S VOZEM

OVLAĐACI  
ZARIŽENÍ  
NA PRAVÉ  
STRANE  
NASTUPNICH  
SCHUDKU  
(obr. 6)

SEDADLO  
RIDICE  
(obr. 7; obr. 8)

POJISTKY  
(obr. 9, 10)

- 1 - Páčka uzavírací klapky v přívodním potrubí teplého vzduchu k akumulátorům  
 0 - otevřen přívod teplého vzduchu k akumulátorům  
 Z - uzavřen přívod teplého vzduchu k akumulátorům  
 Chceme-li vyhřívat prostor akumulátorů, musí být táhlo (viz obr. 35) v poloze "1".

Sedadlo řidiče jako celek je stavitelné v podélném i svislém směru a kromě toho lze měnit samostatně sklon opěradla i sklon sedačky.

Posuneme-li páčku "1" (obr. 7) ve směru šipky, lze sedadlo posouvat dopředu nebo dozadu. Otočíme-li západkou "2" ve směru šipky, lze sedadlem pohybovat nahoru a dolů. Sklon opěradla si upravíme po odjištění západky "3" ve směru šipky. Potřebnou polohu sedačky si upravíme po uvolnění zajišťovadla (obr. 8).

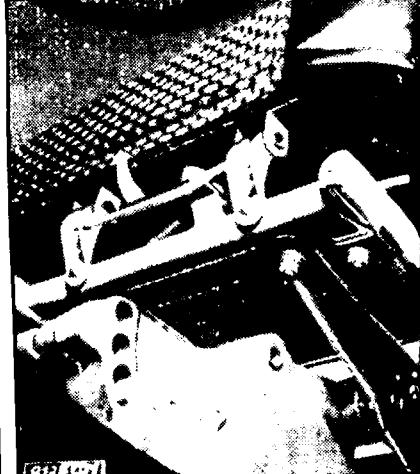
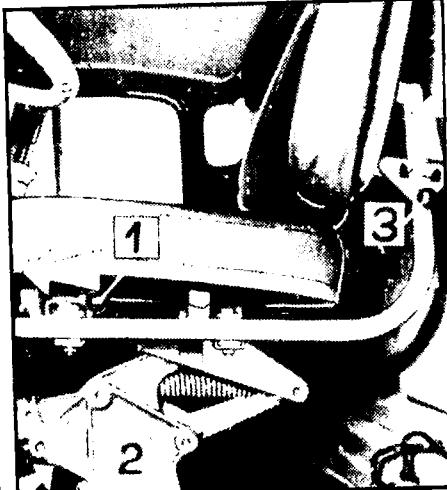
Hlavní pojistková skříňka je uložena na příčné stěně pod přistrojovou deskou. Jednotlivými pojistkami jsou jištěny tyto okruhy (obr. 9) :

- 1 - Dálkové světlo - levý světlomet, kontrolní svitilna dálkových světel (8A)
- 2 - Dálkové světlo - pravý světlomet (8A)
- 3 - Tlumené světlo - levý světlomet (8A)
- 4 - Tlumené světlo - pravý světlomet (8A)
- 5 - Obrysová světla levá, osvětlení SPZ (8A)
- 6 - Obrysové světlo pravé, mlhovky s kontrolkou (8A)
- 7 - Motorek stěrače, palivoměr, kontrolka rychlosti v tachografu (15A)
- 8 - Přívod do tlačitek (zapínání pohonu přední nápravy, uzávěrky diferenciálů, neutrálku pro pomocný pohon - jen u T 148 PP7, PP 33, PP4, PPR 14, PPRH 32, ovládání pomocného pohonu - jen u T 148 PPR 20, PP 11, PP6, uzávěrka mezinápravového diferenciálu s kontrolkou i zpětný světlomet (8A)

Obr. 6

Obr. 7

Obr. 8



## SEZNÁMENÍ S VOZEM

- 9 - Předvolič redukce, tlačítka spouštěče (8A)
- 10 - Zásuvka montážní svítilny, stropní osvětlení, směrové svítilny, brzdová světla (8A), výstražné majáky (jen u T 148 PP5)
- 11 - Houkačky, ovládání pomocného pohonu z převodovky - kromě T 148 PPR 20, PP6, PP 11 (8A)
- 12 - Nezávislé naftové topení (25 A)

V pojistkové skříňce topení, umístěné pod přístrojovou deskou jsou tři pojistky, které slouží k jištění (obr. 10) :

- 1 - motorek topení (15 A)
- 2 - motorek čerpadla "1/2 výkon" (5A)
- 3 - nezapojeno
- 4 - motorek čerpadla "1 výkon", uzavírací elektromagnetický ventil čerpadla (5A)

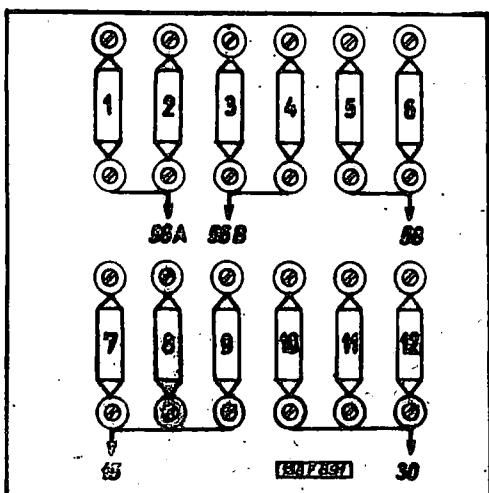
Náhradní kolo je uloženo v držáku za budkou řidiče na levé straně automobilu. Zvedání náhradního kola se provádí pomocí hydraulického zařízení.

NAHRADNÍ  
KOLO

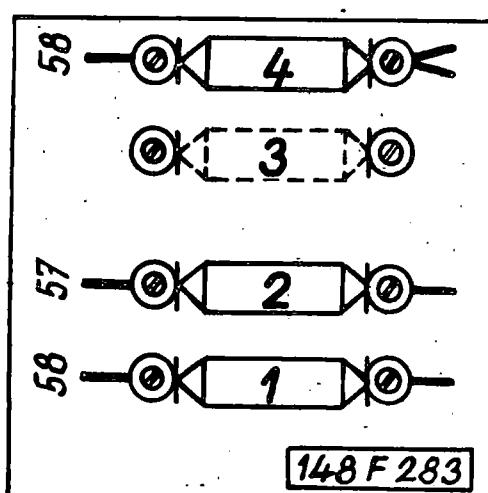
U T 148 S3, valníkového automobilu, PPR S3, PPRH S3 je náhradní kolo uloženo na levé straně pod přední částí plošiny a zvedání náhradního kola se provádí pomocí pneumatického zařízení.

Popis zvedání a spouštění klece s náhradním kolem je uveden na str. 25.

Obr. 9.



Obr. 10



## SEZNÁMENÍ S VOZEM

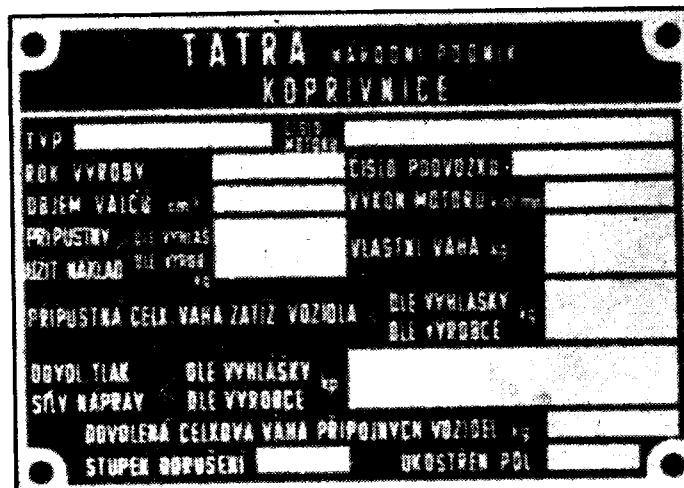
**TYPOVÝ ŠTÍTEK**  
(obr. 11)

Typový štítek automobilu (obr. 11) je umístěn na svislé stěně nástupního schůdku na pravé straně budky.

**VÝROBNÍ  
ČÍSLA**

Výrobní čísla jednotlivých vozových agregátů jsou vyznačena přímo na agregátech.

Obr. 11



## OBSLUHA VOZU

1. Zapneme odpojovač akumulátorů ve směru šipky (obr. 12) a zasuneme klíček do spinaci skřínky.
2. Řadicí páku postavíme do střední (neutrální) polohy.
3. Při studeném motoru úplně vytáhneme řetízek přídavače paliva ve směru šipky (obr. 13). Po nastartování motoru vrátit řetízek do původní polohy.
4. Sešlápneme pedál plynu a stlačíme tlačítka spouštěče.

STARTOVÁNÍ  
MOTORU

Nebylo-li vozidlo delší dobu v provozu, dočerpáme nejprve ručním čerpadlem (obr. 14) palivo do palivového systému. Nenastartuje-li motor, opakujeme startování znova po 30-ti vteřinách.

Teplotu oleje v motoru řídíme uzavíráním (otevíráním) kohoutu pro přívod oleje do chladiče (obr. 15).

OVLÁDÁNÍ  
CHLADICE  
OLEJE

Volnoběžné otáčky motoru si nastavíme otáčením rukojeti (obr. 1, poz. 31).

NASTAVENÍ  
VOLNOBEŽNÝCH  
OTÁČEK

1. Ručním palivovým čerpadlem dočerpáme palivo.
2. Ručně protočíme klikovým hřidelem motoru nejméně o dvě otáčky.
3. Úplně vytáhneme řetízek přídavače paliva.
4. Sešlápneme podál spojky a plynu.
5. Zasuneme klíček do spinaci skřínky.
6. Stlačíme tlačítka spouštěče a startujeme; nenastartuje-li motor, opakujeme startování po 30-ti vteřinách (max. doba startování 3 + 5 vteřin).
7. Nestačí-li vlastní akumulátory k snadnému nastartování motoru, zvětšíme jejich kapacitu připojením vnějšího elektrického stejnosměrného zdroje o napětí 24 V. Tímto zdrojem mohou být akumulátory jiného vozidla, nebo dva plně nabité a ohřáté akumulátory 12V/165 Ah zapojené do série.

STARTOVÁNÍ  
MOTORU  
od - 5°C  
do - 15°C

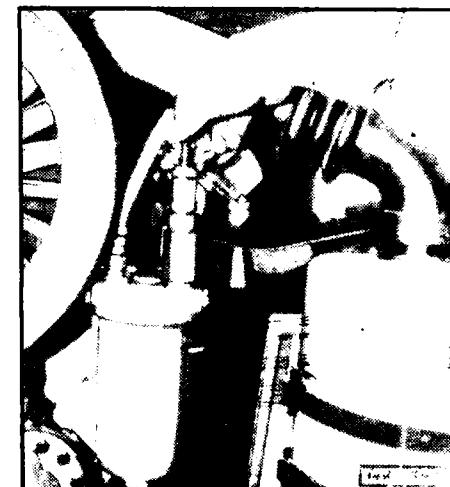
Obr. 12



Obr. 13



Obr. 14



## OBSLUHA VOZU

Vždy před vlastním propojením akumulátorů musí se nejprve vypnout odpojovač akumulátorů u startovaného i pomocného vozidla! Potom zasuneme zástrčky kabelů do zásuvky ve směru šipky (viz obr. 16). Připojíme druhé konce kabelů na vnější elektrický zdroj. Pak zapojíme odpojovač akumulátorů pomocného vozidla. Tím je elektrická instalace startovaného vozidla připojena na vnější elektrický zdroj. Při tomto způsobu zapojení (při vypnutém odpojovači startovaného vozidla) lze startovat motor startovaného vozidla pouze z vnějšího elektrického zdroje, např. má-li startované vozidlo vlastní akumulátory vybité.

Při startování motoru za nízkých teplot se musí zapojit též odpojovač akumulátorů startovaného vozidla, a to těsně před startováním motoru, aby se akumulátory vzájemně nevybijely. Po nastartování motoru musí se bezpodminečně odpojit kabely vždy při vypnutých odpojovačích akumulátorů obou vozidel.

Pozor na vzájemný zkrat!

### Upozornění!

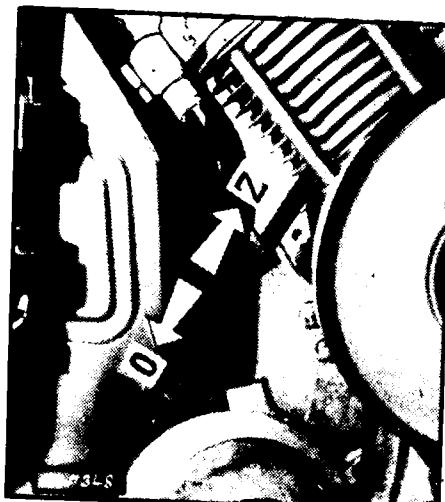
Při provozu vozidla za teploty ovzduší pod  $-10^{\circ}$  C používejte motorový olej M4AD.

Pro usnadnění startu motoru při provozu za teploty ovzduší pod  $-15^{\circ}$  C je možno vozidlo vybavit nastřikovačem lehce zápalné směsi (obr. 1, poz. 33).

### ZASTAVENÍ MOTORU

Motor zastavíme vychýlením páky pro ovládání výfukové brzdy, směrem od příčné stěny ve směru šipky (viz obr. 17).

Obr. 15



Obr. 16



Obr. 17



# OBSLUHA VOZU

S vozidlem můžeme vyjet ze stanoviště tehdy, až ručička tlakoměru vzduchu ukazuje tlak vyšší než 4 at (obr. 18) a přerušila se činnost akustického hlídače tlaku.

ROZJÍDĚNÍ

Nařazení převodů (obr. 19) "nahoru" i "dolů" je lépe provádět se dvojím vyšlápnutím pedálu spojky. Z 2. na 1. rychlosť musíme vždy řadit s meziplynem.

RAZENÍ  
PŘEVODŮ

Přesunutím páčky předvoliče do levé nebo pravé krajní polohy (obr. 19) si předvolíme potřebný redukční převod. V levé poloze je předvolen normální převod, v pravé redukovaný převod. Předvolený převod se zařadí automaticky, při prvním úplnému sešlápnutí pedálu spojky.

RAZENÍ  
REDUKČNÍCH  
PŘEVODŮ

Pohon přední nápravy zapínáme u stojícího vozidla, nebo při pomalé jízdě stlačením tlačítka (obr. 3, poz. 3). Zapnutí pohonu je signalizováno rozsvícením žárovky, umístěné pod tlačítkem.

ZAPINÁNÍ POHONU  
PŘEDNÍ NÁPRAVY  
A MEZI-  
NAPRAVOVÉHO  
DIFERENCIÁLU

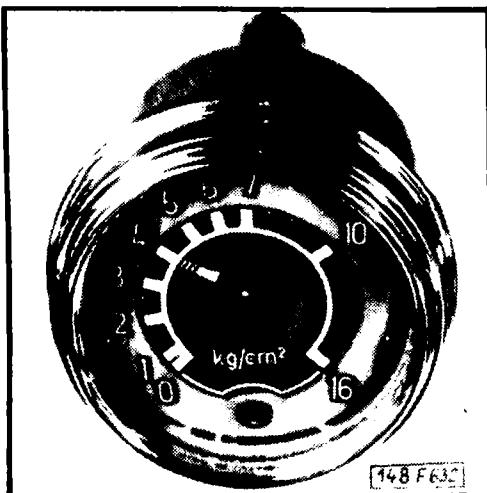
Zapnutí předního pohonu je možné provést až po předchozím zapnutí uzávěrky mezinápravového diferenciálu, která se zapíná páčkovým přepínačem (viz obr. 1, poz. 35) a je signalizována rozsvícením kontrolky na krytu tlačítka (obr. 3, poz. 7).

Vypnutí předního pohonu provádíme stisknutím tlačítka (obr. 3, poz. 2). Pokud se pohon nevypne ihned po stisknutí tlačítka, snižme rychlost počet otáček motoru. Pohon přední nápravy používáme při jízdě v terénu nebo kluzkém povrchu vozovky, při současně již zapnuté uzávěrce mezinápravového diferenciálu. V některých situacích zapnutí mezinápravového diferenciálu dostačuje pro potřebné zvětšení průjezdnosti a není třeba zapínat přední pohon ani uzávěrky nápravových diferenciálů.

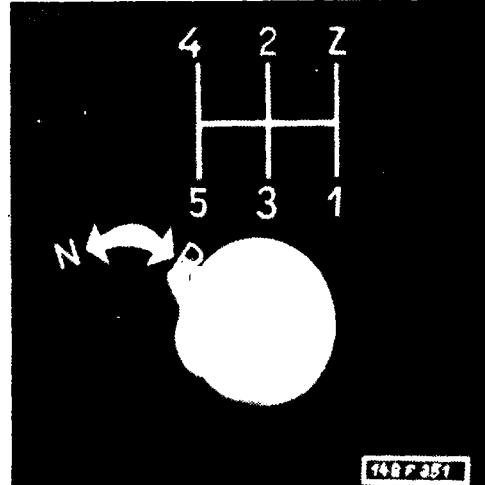
Poznámka :

Vypnutím uzávěrky mezinápravového diferenciálu se vypíná současně i přední pohon.

Obr. 18



Obr. 19



# OBSLUHA VOZU

Pro zvětšení průjezdnosti vozidla v terénu dodržujte tento postup :

1. Uzavření mezinápravového diferenciálu.
2. Zapnutí předního pohonu.
3. Zapnutí uzávěrek nápravových diferenciálů (jen v kritických situacích).

## ZAPINÁNÍ UZÁVĚREK DIFERENCIALU

Uzávěrky diferenciálů zapínáme jen při velmi pomalé jízdě v přímém směru, nebo je-li vozidlo v klidu. Zapinají se stlačením příslušného tlačítka (obr. 3, poz. 4) a zůstávají zapnuté po dobu stlačení. Zapnutí je signalizováno rozsvícením žárovky, umístěné pod tlačítkem. Uzávěrky nesmíme zapínat při jízdě na suché, pevné vozovce.

## ODLEHČOVACÍ BRZDA

Před zapnutím odlehčovací, výfukové brzdy musí být zařazen rychlostní stupeň, odpovídající svahu. Zapíná se vyklopením páky ve směru šipky (viz obr. 20). Tuto brzdu je možno použít i při jízdě na náledi.

### Pozor !

Při zapnuté odlehčovací, výfukové brzdě nesmíme přeřazovat rychlostní stupně, protože při vypnutí spojky by se zastavil motor a tím by došlo k přerušení účinku odlehčovací brzdy.

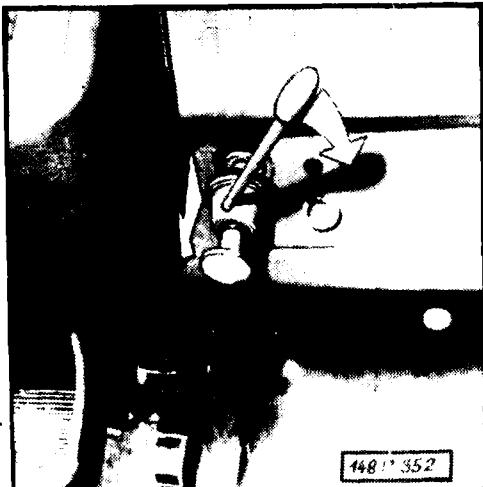
## ZAPINÁNÍ POMOCNÉHO POHONU Z PŘEVODOVKY

Při zapínání pomocného pohonu u podvozků T 148 PP6, PPR 20 postupujeme takto :

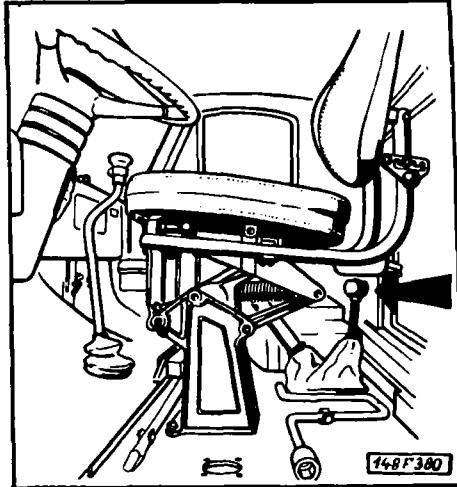
Za chodu motoru se šlápneme pedál spojky a vytáhneme tažný spinač (viz obr. 3, poz. 5). Po zasunutí zubové spojky pro zapínání pomocného pohonu uvolníme pedál spojky, čímž uvedeme pomocný pohon v činnost. Zapnutí pohonu je signalizováno žárovkou, která se rozsvítí pod tažným spinačem. Pohon vypneme při sešlápnutém pedálu spojky zatlačením tažného spinače (obr. 3, poz. 5) - současně zhasne žárovka pod tažným spinačem.

U podvozku T 148 PP 33 a PP4 je zapnutí pohonu z převodovky podmíněno zařazením neutrálu v redukční převodovce.

Obr. 20



Obr. 21



## OBSLUHA VOZU

Při zapínání postupujeme takto:

Za chodu motoru se šlápneme pedál spojky a vytáhneme tažný spinač (obr. 3, poz. 1). Po zasunutí zubové spojky pro zapínání pomocného pohonu uvolníme pedál spojky, čímž zařadíme neutrál v redukční převodovce a současně pomocný pohon v převodovce. Zapnutí neutrálu a pomocného pohonu je signalizováno žárovkou, která se rozsvítí pod tažným spinačem. Neutrál i pomocný pohon vypneme při sešlápnutém pedálu spojky zatlačením tažného spinače (obr. 3, poz. 1) – zároveň zhasne žárovka pod krytem tlačítka.

Podvozky T 148 PPRH 32, PPR 14 a PP 7 jsou vybaveny vývodem pomocného pohonu z redukční převodovky.

Zapínání provádime takto :

1. Vytáhneme tažný spinač (obr. 3, poz. 1), tím zařadíme neutrál v redukční převodovce (přerušíme pohon náprav) – zároveň se rozsvítí kontrolka pod tažným spinačem.

2. Odjistíme řetizek páky pro řazení pomocného pohonu a zařadíme pohon ve směru šipky (obr. 21).

3. Sešlápneme pedál spojky a zařadíme rychlostní stupeň. Otáčky pomocného pohonu jsou přímo závislé na otáčkách hřídele převodovky a proto si počet i smysl otáček měníme zařazováním různých rychlostních stupňů.

Vypínání provádime takto :

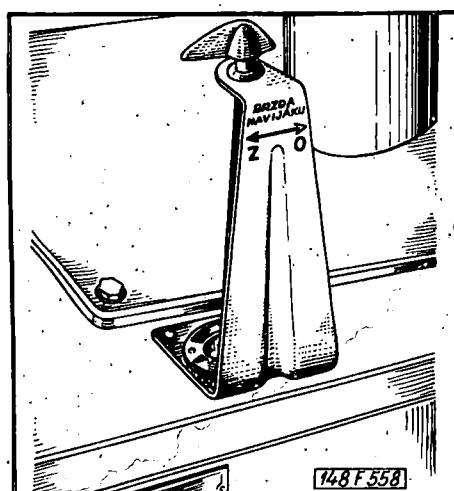
1. Sešlápneme pedál spojky a řadicí páku postavíme do střední "neutrální" polohy.

2. Páku pro řazení pomocného pohonu vrátíme do původní polohy a zajistíme řetizkem.

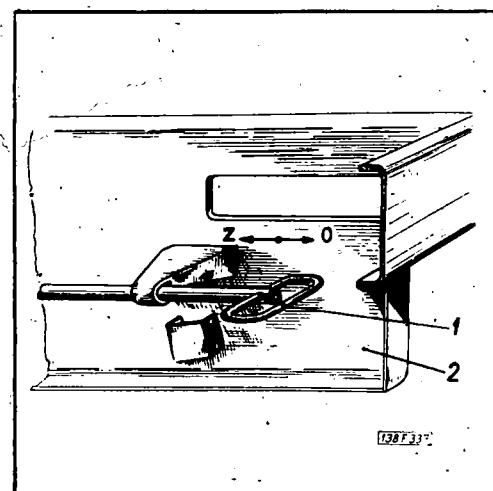
3. Zatlačíme tažný spinač (obr. 3, poz. 1) – současně zhasne kontrolka pod tažným spinačem.

ZAPINÁNÍ  
POMOCNÉHO  
POHONU  
Z REDUKČNÍ  
PŘEVODOVKY

Obr. 22



Obr. 23



# OBSLUHA VOZU

OBSLUHA  
NAVÍJAKU  
(jen pro T 148  
voňák N Extra)

## Odvíjení lana

1. Zkontrolovat, je-li naviják odbrzděn. Rukojeť kohoutu brzdy navijáku musí být nastaveny špičkou proti směru jízdy (obr. 22).
2. Vytažením tažného spinače (obr. 3, poz. 1) zapnout neutrál v redukční převodovce.
3. Odjistit buben navijáku povytažením táhla (viz obr. 23). Po odvinutí potřebné délky, táhlo opět zasunout.

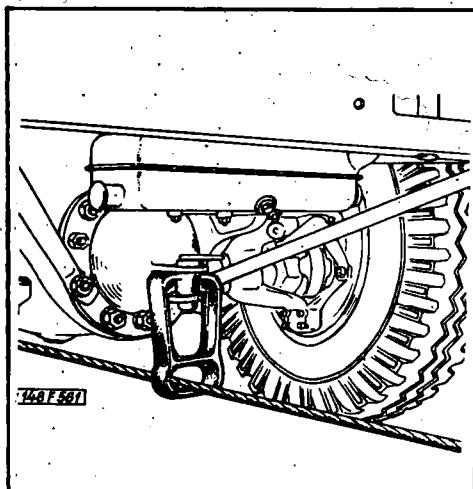
## Navíjení lana - přitažování břemene

1. Zařadit pohon předních kol a vozidlo zajistit ruční brzdou (případně podložit kola klínky).
2. Odjistit řetízek páky pro pohon navijáku a zařadit pohon přesu-utím páky ve směru šipky (obr. 21).
3. Sešlápnout pedál spojky a zařadit rychlostní stupeň, nejlépe první nebo druhý.
4. Uválnit pedál spojky a zvětšovat otáčky motoru. Zvlášť opatrně před úplným napnutím lana. Jestliže byl zasazen příliš vysoký rychlos-ní stupeň a je nutno při navíjení zařadit nižší, pak sešlápnout pedál spojky, zabrzdit naviják, zařadit nižší rychlostní stupeň a po odbrz-dení znova velmi opatrně uvolňovat pedál spojky.
5. Po přitažení břemene na potřebnou vzdálenost sešlápnout pedál spojky, řadicí páku rychlostních stupňů postavit do neutrální polohy a zabrzdit naviják.
6. Břemeno zajistit, odbrzdit naviják, uvolnit a navinout lano na buben. Při navíjení musí pomocník lano napínat.
7. Po ukončení práce s navijákiem sešlápnout pedál spojky a vypnout pohon navijáku. Zatlačením spinače (obr. 3, poz. 1) vypnout neutrál. Zkontrolovat, je-li naviják odbrzděn.

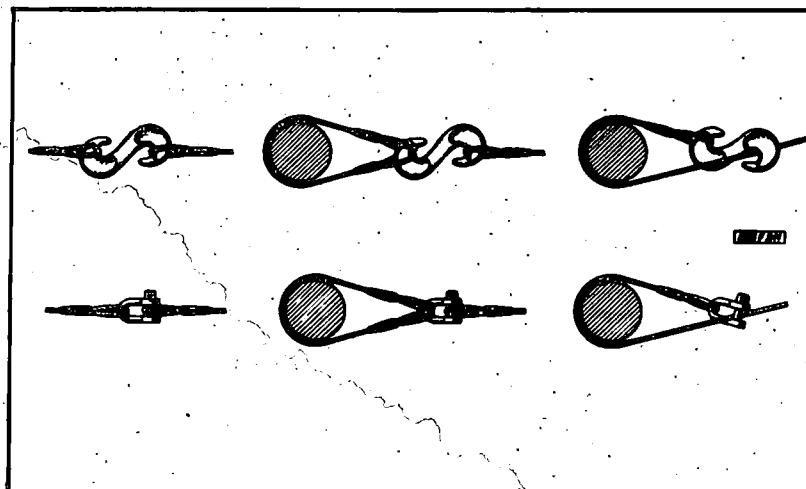
## Vyprošťování dozadu

Při vyprošťování vlastního vozidla směrem dozadu je pracovní postup stejný jako navíjení. Břemennem je však vlastní vozidlo a proto jej nesmíme zabrzdit.

Obr. 24



Obr. 25



# OBSLUHA VOZU

## Vyprošťování dopředu

1. Do závěsu na víko skříně rozvodovky přední nápravy upnout vodicí třmen (obr. 24), který je ve výbavě vozidla.
2. Odpinuté lano neprotahovat okénkem v zadním příčném nosníku, ale vést jej doprava přes rohovou boční a spodní vodicí kladku na pravé straně vozidla a dále přes vodicí třmen dopředu.
3. Konec lana upevnit k pevnému předmětu v terénu.
4. Zapnout pohon předních kol a redukovaný převod.
5. Zařadit I. rychlostní stupeň; při prokluzování kol opatrne na-pneme lano a pomalu vyprošťujeme. K vyprošťování použijeme jak naviják, tak i pohon všech kol. V tomto případě nezařazujeme neutrál v redukční převodovce.

Při vyprošťování vlastního vozidla za použití volné kladky, se připevní kladka k pevnému předmětu v terénu. Lano navijáku se prostrčí kladkou a připevní k čepu závěsu pro přívěs.

Při vyprošťování jiného vozidla pomocí volné kladky, se vede lano navijáku přes volnou kladku a jeho konec se připevní k pevnému předmětu v terénu. Vyprošťované vozidlo se připevní k držáku volné kladky pomocným lanem, které se pro bezpečnost vede dvojitě.

Pro spojení dvou lan zakončených oky a pro upevnění lana k pevnému předmětu v terénu s použitím pomocného lana apodobně, se použije samostatného háku tvaru "S", nebo spojovacího třmenu (viz obr. 25).

Obsluha sklápěcího zařízení je u všech sklápěců stejná. Rozdíly jsou hlavně v provedení korb a v jejich uložení na spodním ramu. Sklápíme-li plošinu třístranného sklápěkového automobilu nebo podvozku T 148 PPRH S3, PPR S3, vytáhneme oba pojistné čepy (obr. 26) na protilehlé straně, než na kterou budeme sklápět. Při sklápění doleva vytáhneme oba čepy na pravé straně a naopak. Při sklápění dozadu vytáhneme oba přední čepy, tj. na levé i pravé straně vozidla. U typu T 148 S1, PPR S1, PPR 20, PPRH 32, není korba zajištěna čepy.

SKLAPENI  
KORBY

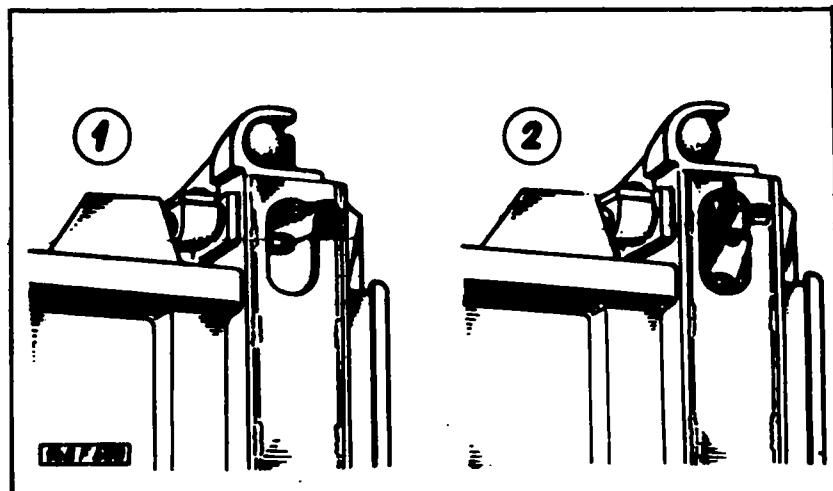
### POZOR!

Z bezpečnostních důvodů je zakázáno pracovat pod nezajištěnou zvednutou korbou.

Obr. 26



Obr. 27



## OBSLUHA VOZU

Při sklápění postupujeme takto:

1. Vytáhneme oba pojistné čepy na protilehlé straně něž na kterou budeme sklápět (obr.26) (jen u T 148 S3, PPRH S3, PPR S3).

2. Závěrnými háky odjistíme příslušnou bočnici. Po ukončení sklápění bočnici zajistíme. Při sklápění do stran uzamkneme zařízení pro automatické odjištění spodních závěsů přesunutím rukojeti (obr.28) do polohy "2" (jen u T 148 S3).

Při sklápění dozadu můžeme zadní čelo sklopit okolo horních nebo spodních závěsů. Při sklápění okolo horních závěsů se přesvědčíme, jsou-li čepy uzávěru v poloze "1" - viz obr.27 a rukojeť (obr.28) v poloze "1". Zámky zajišťující zadní čelo proti samovolnému otevření se při sklápění automaticky odemknou a po vrácení sklápěcí plošiny do původní polohy se automaticky uzamknou.

Při sklápění okolo spodních závěsů musíme závěrné čepy odjistit (odšroubováním šroubu) a přesunout do polohy "2" - viz obr.27. Otočením rukojeti (obr.28) do polohy "2" uzamkneme zařízení pro automatické odjištění spodních závěsů. Zadní čelo zajistíme řetězy. Zadní čelo se pak sklápe okolo spodních závěsů. Po ukončení sklápění zadní čelo zvedneme, závěrné čepy přesuneme do polohy "1" a zajistíme.

3. Nastartujeme motor a necháme jej běžet na volnoběžné otáčky.
4. Zkontrolujeme, je-li rukojeť kohoutu (viz obr.5, poz.3) v poloze "1" - jen u T 148 S3, PPRH S3, PPR S3.

### POZOR!

Necháme-li při sklápění dozadu rukojeť v poloze "1", dojde k vypadnutí zadního čela z horních i spodních závěsů.

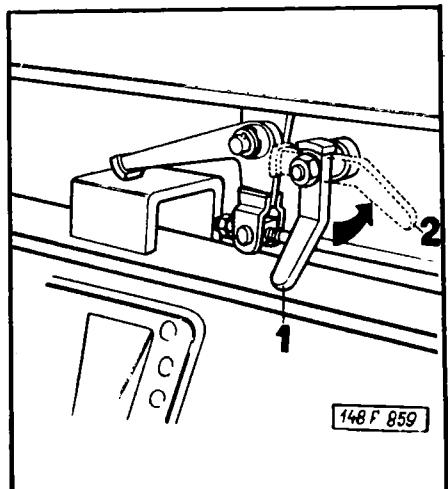
5. Sešlápneme pedál spojky, páku ovládacího zařízení přestavíme do horní polohy (obr.29) a pustíme pedál spojky. Tím je zapnut pomocný pumpa olejového čerpadla.

6. Páku ovládacího zařízení přestavíme v horní poloze dozadu (viz obr. 30). Tlakový olej začne proudit do teleskopických zvedáků, které začnou sklápět plošinu (korbu).

7. Rychlosť sklápění regulujeme otáčkami motoru.

8. Po dosažení maximálního sklonu plošiny (korby) pojistné zařízení automaticky přestaví páku ovládacího zařízení z horní zadní polohy do polohy přední (viz obr.31) a plošina (korba) zůstane ve sklopené poloze. Při sklápění, kde nepotřebujeme plošinu (korbu) sklopit úplně,

Obr. 28



Obr. 29



Obr. 30



## OBSLUHA VOZU

přerušíme sklápění v žádané poloze plošiny tím, že uvolníme páku, a ta se automaticky vrátí do přední horní polohy (viz obr. 31).

9. Jestliže se z plošiny (korby) zesune všechn náklad (páka ovládacího zařízení při dokončení zdvihu sklápění se automaticky vrátila do horní přední polohy) (viz obr. 29), pružina vrátí páku do výchozí (dolní) polohy - tím je vypnuto pohon olejového čerpadla. Plošina (korba) se do původní polohy vrátí vlastní váhou.

10. Plošinu sklápěče T 148 S3, PPRH S3, PPR S3 po vrácení do původní polohy zajistíme zasunutím pojistných čepů. Zadní čelo zajistíme (viz bod 2. str. 22).

Automobily T 148 S3 a podvozky PPRH S3, PPR S3 jsou vybaveny rychlospojkou pro napojení hydraulického sklápěcího zařízení přívěsu.

Sklápění plošiny přívěsu provádíme takto :

1. Zástrčku rychlospojky na přívěsu zasuneme do zásuvky na vozidle (viz obr. 32). Před spojením se přesvědčíme, že-li zásuvka i zástrčka čistá a nepoškozená.

2. Rukojeť ovládacího kohoutu na levé straně nástupního schůdku (viz obr. 5, poz. 3) přesuneme do polohy "2" - sklápění přívěsu. V děliči se přestaví šoupátko do polohy, kdy uzavře přívod tlakové kapaliny do teleskopických zvedáků na vozidle a otevře průchod kapaliny do zvedáku přívěsu.

Podmínkou pro přepnutí je tlak vzduchu ve vzduchové soustavě, který musí být vyšší než  $5 \text{ kp/cm}^2$ .

3. Odjistíme plošinu přívěsu. Postup sklápění i spouštění plošiny je stejný jako při sklápění plošiny automobilu.

### SKLÁPĚNÍ PRIVESU

(Jen pro T 148 S3,  
PPRH S3, PPR S3)

Ovládací panel topení 6 BON 3 : (viz obr. 33)

PANEL  
TOPENÍ

1. Přepínač (poz. 5) přestavíme do polohy "TOPENÍ".

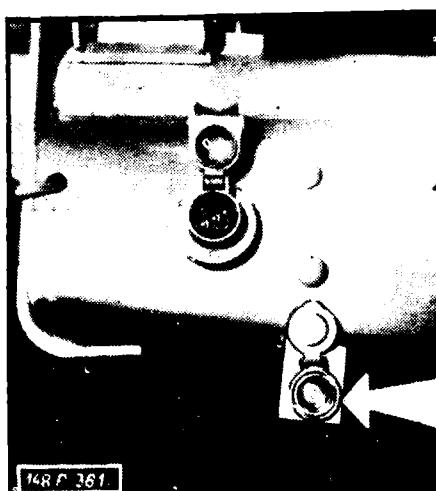
ZAPNUTÉ  
TOPENÍ

2. Stlačíme tlačítka spínače žhavení (poz. 1) - kontrolní svitilna žhavení (poz. 3) se rozsvítí.

Obr. 31

Obr. 32

Obr. 33



## OBSLUHA VOZU

3. Po 10 + 20-ti vteřinách žhavení zasuneme klíček do spínací skřínky (poz. 2) a otočíme do polohy "1/1" za současného žhavení. Je třeba žhat tak dlouho, dokud nenastane samotné hoření, které je provázeno charakteristickým hukotem. Topení je možno za chodu přepínat na "plný výkon" (poloha 1/1) nebo "poloviční" (poloha 1/2).

Při chodu topení nebo větrání svítí kontrolní svitilna (poz. 4).

Nenastane-li hoření do 30-40 sec., přerušíme žhavení a přesvědčíme se stisknutím tlačítka pojistky na topení (viz obr. 34), není-li od předešlé jízdy z důsledku přehřátí vypnut elektrický obvod motorku čerpadla - případně zda-li po odpojení hadičky z vytlačné větve čerpadla topení je vytlačováno palivo.

Teplotu vzduchu v budce řidiče si můžeme regulovat ovládacím táhlem (obr. 35). Je-li teplota v budce dostatečná, nemusíme vypínat topení, ale přesuneme táhlo do polohy "2". Teplý vzduch z topení pak proudi do ovzduší pod budkou. Po poklesu teploty v budce vrátíme táhlo do polohy "1" a opět vytápíme budku.

### VYPNUTÉ TOPEŇI

Při vypínání topení přestavíme přepínač (obr. 33, poz. 5) do polohy "VĚTRÁNÍ" a necháme v chodu hlavní ventilátor 4-5 minut. Pak teprve otočíme klíček (obr. 33, poz. 2) do polohy "0" vypnuto.

### OHŘEV AKUMULATORU

Před startováním motoru za nízkých teplot ovzduší lze zahřát akumulátory teplým vzduchem od topení. Přitom musí být táhlo (obr. 35) v poloze "1" a páčka (obr. 36) v poloze "0".

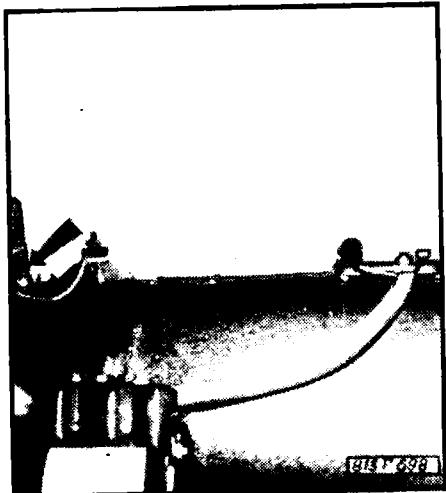
### VĚTRÁNÍ

Topného agregátu lze použít též k větrání. Přestavíme přepínač (obr. 33, poz. 5) do polohy větrání a klíček nastavíme do polohy "1/2" nebo "1/1".

#### Upozornění !

Je zakázáno používat naftového topení v uzavřených prostorách, v garážích a při čerpání pohonných hmot u čerpacích stanic.

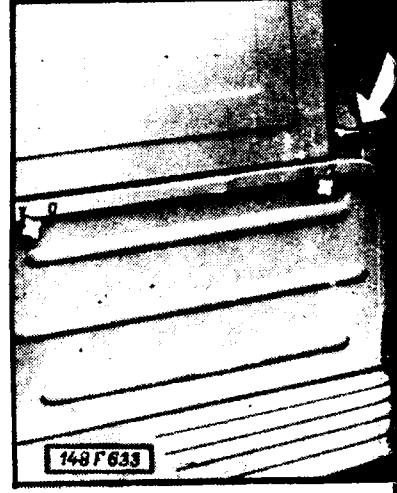
Obr. 34



Obr. 35



Obr. 36



# OBSLUHA VOZU

## Jen pro T 148 S1, PPR S1, PPR 20

SPUSTĚNÍ  
NÁHRADNÍHO  
KOLA

1. Odemkneme visací zámek zajišťující páku čepu klece náhradního kola a páku přesuneme do dolní krajní polohy (ve směru šipky - viz obr. 37).

2. Klec s náhradním kolem vykloníme z horní "mrtvé" polohy, přičemž se vlastní vahou začne klec zvolna sklápět k vozovce. Motor musí být v klidu !

1. Kolo uložíme v kleci rovně a zajistíme jedním šroubem bez dotažení matice.

ZVEDÁNÍ  
NÁHRADNÍHO  
KOLA -

2. Nastartujeme motor a necháme běžet na volnoběžné otáčky.

3. Zatlačíme knoflik rozváděcího šoupátka (viz obr. 38) a klec s kolem se začne zvedat. Po dosažení zdvihu uvolníme knoflik, který se vrátí do původní polohy.

4. Páku čepu klece přesuneme nahoru a zajistíme visacím zámkem. Kolo musíme zajistit přišroubováním.

### Upozornění !

Náhradní kolo se zvedá jen kapalinovým zvedacím zařízením, tj. za běhu motoru. Při zvedání a spouštění klece jiným způsobem (např. ručně) musíme dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo ke zranění obsluhujícího.

## Jen pro T 148 S3, PPRH S3, PPR S3, valníkový automobil

SPUSTĚNÍ  
NÁHRADNÍHO  
KOLA

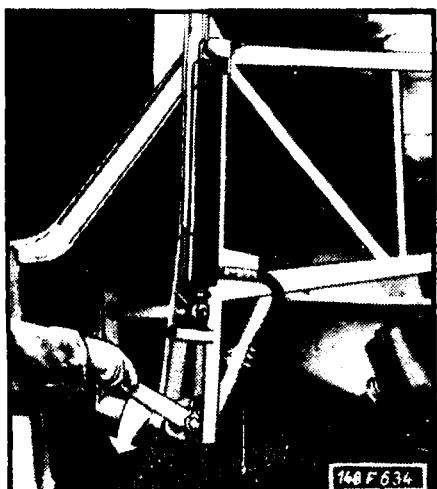
1. Pootočíme ovládacím ventilem do polohy "2" (viz obr. 39), tím vypustíme do pracovního válce vzduch.

2. Kolovrátkem uvolníme čtyři šrouby, které upevňují náhradní kolo k úplnému držáku.

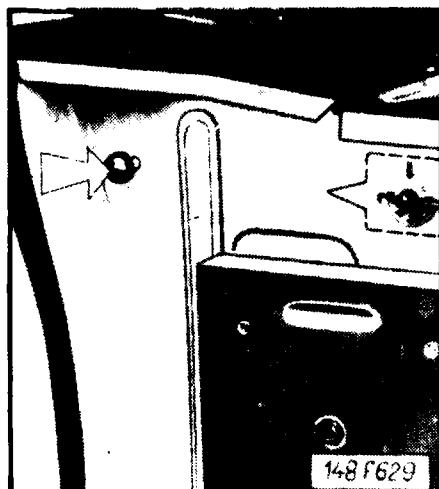
3. Pootočíme ovládacím ventilem do polohy "1" (viz obr. 40), tím vypustíme z pracovního válce vzduch a náhradní kolo se spustí na zem.

4. Z páky zvedáku náhradního kola vytáhneme čep přidržující kolo proti samovolnému uvolnění při spuštění na zem.

Obr. 37



Obr. 38



Obr. 39



# OBSLUHA VOZU

## Důležité upozornění !

Při povolování čtyř šroubů je třeba postupovat pozorně, protože v případě uniknutí vzduchu náhradního kola samovolně spadne na zem a mohlo by zranit obsluhujícího. V pracovním válci musí být minimální tlak vzduchu  $5 \text{ kp/cm}^2$ .

### ZVEDÁNÍ NAHRADNÍHO KOLA

1. Kolo nasadíme na čep páky zvedáku náhradního kola tak, aby bylo možno nasadit pojistný čep přidržující kolo a zajistíme.
2. Otočíme ovládacím ventilem do polohy "2" (viz obr. 39), tím vypustíme tlak vzduchu do pracovního válce a náhradní kolo se zvedne do původní polohy.
3. Nasadíme a dobře utáhneme kolovrátkem čtyři šrouby.
4. Otočíme ovládacím ventilem do polohy "1" (viz obr. 40) a tím vypustíme vzduch z pracovního válce.

### PŘIPOJENÍ PŘÍVĚSU (jen u T 148, S3, PPRM 32, PPRM S3, PPR S3)

Před najetím automobilu na oj přívěsu odjistíme a vytáhneme závěrný čep z hlavy závěsu (obr. 41). Po najetí na oj přívěsu zasuneme závěrný čep, přesvědčíme se zda správně zapadla pojistná západka a pojistíme ji.

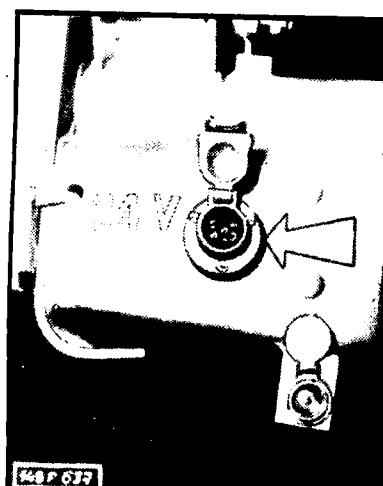
Vzduchové ústrojí systému brzd přívěsu připojíme na spojkové hlavice (modrou - ovládací, červenou - plnicí). Před spojováním spojkových hlavic se přesvědčíme, jsou-li uzavírací kohouty na automobilu uzavřeny. Odkloníme ochranné základky na hlavicích a vypustíme vzduch z potrubí stisknutím ventilku. Jestliže se přívěs delší dobu nepřipojoval, vyfoukáme otevřením uzavíracího kohoutu vodu a nečistoty usazené v potrubí. Teprve pak spojíme spojkové hlavice. Po napojení spojkových hlavic otevřeme uzavírací kohouty.

Přívěs, který připojujeme k automobilu T 148 musí mít elektrické zařízení na napětí 24V a musí být vybaven směrovými světly. Elektrické zařízení přívěsu zapojíme do zásuvky automobilu (obr. 42).

Obr. 40

Obr. 41

Obr. 42



## OBSLUHA VOZU

Je-li přívěs, který připojujeme vybaven hydraulickým sklápěcím zařízením, zasuneme zástrčku do zásuvky rychlospojky (viz str. 23 "Sklápění přívěsu").

Pokud je přívěs opatřen řetězy, zavěsimy je do pomocných háků na podélnících rámu.

Nejdříve odpojíme elektrické zařízení, jak uzavřeme uzavírací kohout na automobilu i na přívěsu a rozpojíme spojkové hlevice. Rozpojíme rychlospojku pro napojení hydraulického sklápěcího zařízení přívěsu.

ODPOJENÍ  
PŘÍVĚSU  
(jen u T 148 S3,  
PPRH 32, PPRH S3,  
PPR S3)

### BRODĚNÍ

Automobily řady T 148 jsou upraveny pro překonávání zaplavených silnic a vodních toků. Krátkodobá, statická broditelenost automobilu po demontování agregátu naftového topení je 800 mm, bez demontování 400 mm. Po průjezdu vodní překážkou několikrát lehce sešlápneme za jízdy pedál brzdy a tím vysušíme vodu z brzdových bubnů a čelistí, která značně snižuje účinnost brzd.

### ZAJÍŽDENÍ NOVÉHO VOZU

Správné zajíždění je velmi důležité pro životnost a výkon vozidla. Má značný vliv na hospodárnost a spolehlivost provozu.

Pro orientaci je uvedena tabulka č. 1 - největší rychlosti jízdy při zařazených jednotlivých stupních. Tyto rychlosti se nesmí překračovat, pokud s vozidlem nebylo ujeto prvních 2000 až 3000 km.

Při zajíždění odnáší olej z třecích ploch drobné částečky kovu a proto musíme olejové náplně vyměnit častěji než při normálním provozu - viz tabulka č. 2.

Stejné zásady jako pro zajíždění nového vozidla platí též pro zajíždění motoru nebo vozidla po GO.

Tabulka 1

TABULKA MAXIMÁLNÍCH RYCHLOSTÍ PŘI ZAJÍŽDĚNÍ VOZIDLA

Převod.stupeň	normální	redukovaný
	rychlosť v km/hod.	
1.	5	4
2.	10	8
3.	20	15
4.	35	25
5.	50	40

## OBSLUHA VOZU

Při první výměně oleje při zajištění provedte tyto pracovní úkony :

1. Kontrola těsnosti hlav válců.
2. Kontrola těsnosti výfukového i sacího potrubí (dotažení šroubů a matic).
3. Kontrola těsnosti palivové soustavy (dotažení všech spojů).
4. Kontrola čistoty chladicího ventilátoru.
5. Kontrola vložek čisticích vzduchu.
6. Kontrola množství oleje v jednotlivých agregátech.

Při druhé výměně oleje při zajištění provedte tyto pracovní úkony :

1. Dotažení upevňovacích šroubů hlav válců.
2. Seržení ventilových vúl.
3. Zkontrolovat funkci a seržení otvíracího tlaku vstřikovačů.
4. Zkontrolovat maximální tlak vzduchu a kontrola akustické signálizace poklesu tlaku vzduchu ve vzduchové soustavě.
5. Zkontrolovat stav ochranných pryžových vaků.
6. Zkontrolovat stav pneumatik a upevnění kol.

**Tabulka 2**

Mazané místo	Vozidlo v zářeahu				Normální provoz	
	1. výměna po :		2. výměna po dalších:		3. výměna vždy po dalších :	
	km	spotřeba paliva litru	km	spotřeba paliva litru	km	spotřeba paliva litru
Motor	500	200	1500	600	6000	2400
Převody a rozvodovky náprav	2000	800	8000	3200	24000	9600
Převodka řízení	2000	800	8000	3200	24000	9600
Posilovač řízení	2000	800	8000	3200	24000	9600
Hydr. sklápěcí zařízení	-	-	-	-	24000	9600

## ÚDRŽBA A SEŘIZOVÁNÍ

Předčističe vzduchu (obr. 43) jsou namontovány na stříškách, které jsou umístěny na předních blatnicích. Jestliže množství zachycených nečistot dosáhne hranice vyznačené na průhledném krytu předčističe, je nutno předčistič vyčistit. Povolime rýhovanou matici na viku předčističe, sejmeme viko (obr. 43, poz. 1) a sběrač s nečistotami (obr. 43, poz. 2); obsah nečistot vysypeme, vyfoukáme sběrač stlačeným vzduchem, případně vytřeme čistým hadrem. Předčistič opět smonujeme a matici na viku mírně dotáhneme. Při provozu občas překontrolujeme upevnění předčističe a dotažení matice vika předčističe.

PŘEDČISTICE  
VZDUCHU

Pozor !

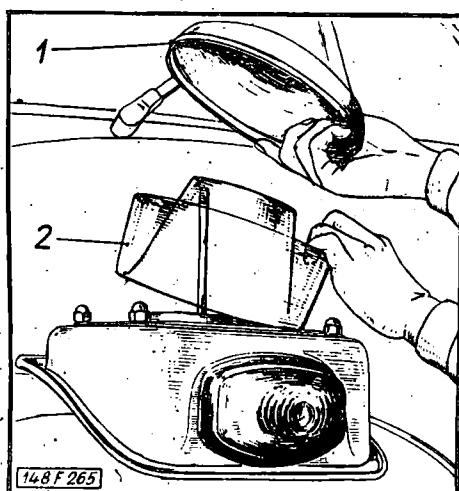
Sběrač prachu předčističe neplnit olejem !

U automobilů T 148 jsou montovány buď čističe vzduchu s papírovou vložkou nebo s olejovou lázní. U vozidel, která jsou vybavena čističi vzduchu s papírovou vložkou se používá indikátor podtlaku (obr. 44), který signalizuje stupeň zanesení papírové vložky nečistotami (nasátky prachem). Jestliže se čisticí vložka zanáší, vznikne její odpor a v průhledném krytu tělesa indikátoru (obr. 44, poz. 1) se začne objevovat červená clona. Při úplném odkryti červené clony je nutno vyčistit papírové filtrační čisticí vložky obou čističů vzduchu. Po namontování čistých filtračních čisticích vložek do čističů vzduchu zmáčkneme tlačítka (obr. 44, poz. 2) na indikátorech a červená clona se vrátí do původní polohy.

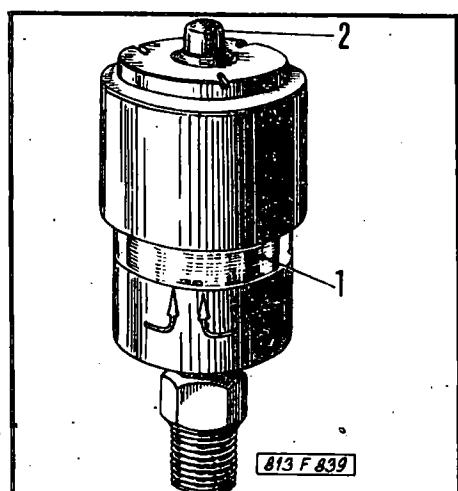
INDIKÁTOR  
PODTLAKU

V případě, že nejsou vozidla T 148 vybavena indikátory podtlaku, je nutno čistit papírové filtrační čisticí vložky čističů vzduchu po třetím vyprázdnění (po vyznačenou mez) plně zaneseného zásobníku prachu, který je součástí čističe vzduchu. Časové intervaly provádění obsluhy, kontroly, čistění zásobníku čističe vzduchu a papírových čisticích vložek čističe vzduchu jsou dány prašností prostředí, ve kterém vozidlo pracuje.

Obr. 43



Obr. 44



## ÚDRŽBA A SEŘIZOVÁNÍ

### ČISTIČ VZDUCHU S PAPIROVOU VLOŽKOU

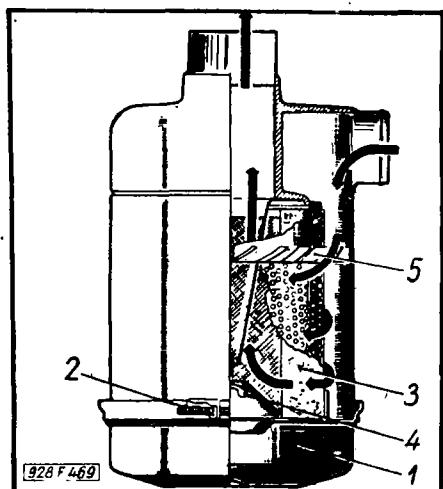
Při čistění čističe vzduchu s papírovou vložkou demontujeme nejdříve spodní víko (obr. 45, poz. 1), které slouží jako sběrač (Zásobník) prachu. Množství usazeného prachu nesmí přesáhnout rysku na sběrači prachu označující horní připustnou hladinu usazeného prachu. Po vyčištění namontujeme spodní víko zpět na plášt čističe. Kontrolu a vyprázdnění sběrače prachu (vika) provádime dle prašnosti prostředí, ve kterém vozidlo pracuje. Papírovou čisticí vložku (obr. 45, poz. 3) vyjmeme po smontování spodního víka (obr. 45, poz. 1) a odšroubování křídlaté matici (obr. 45, poz. 4), která čisticí vložku upevňuje. Vířivý lopatkový předčistič (obr. 45, poz. 5) nikdy z vložky nebo z pláště čističe při čistění vložky nesnímáme.

Vložku profoukáme stlačeným vzduchem o max. tlaku 6 at. Při profoukávání dodržujeme bezpečnou vzdálenost ústí tlakového vzduchu od vložky tak, aby chom ji nepoškodili (obr. 46). Čisticí vložky bez lopatkového předčističe nikdy neperem ve vodě, nýbrž jen ráda profoukáme a před zpětnou montáží prosvítíme žárovkou (obr. 47). Čisticí vložky papírové, jejichž součástí je i lopatkový předčistič za účelem dokonaleho vyčistění navíc propereme.

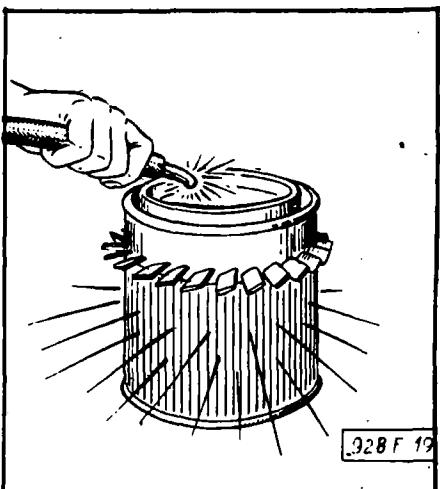
K propírání těchto vložek ve vodě používáme výrobcem doporučeného rozpouštědla Donaldson D 1400 nebo mycího prostředku Record, případně Autošampon. Upravíme roztok s koncentrací 1:25 - 1:50 a namáčíme vložku v roztoku asi 15 až 20 minut. Pak čisticí vložku propláchneme několikrát vodou a necháme volně usušit na vzduchu. Po usušení rovněž prosvítíme vložku žárovkou (obr. 47). I při sebemenším poškození je nutno vložku vyměnit za novou. Nejpozději však musí být vložka vyměněna za novou po pěti až šesti čistěních.

Intervaly znečištění papírové čisticí vložky jsou v rozmezí 300 - 800 provozních hodin, více však závisí na prašnosti prostředí, ve kterém vozidlo pracuje.

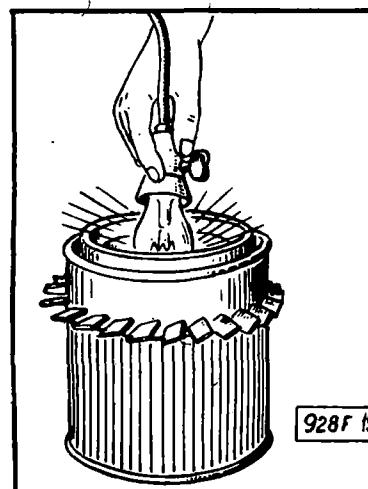
Obr. 45



Obr. 46



Obr. 47



## ÚDRŽBA A SERIZOVÁNÍ

U čističů vzduchu s olejovou lázní (obr. 48) kontrolujeme výšku hladiny oleje v zásobníku dle prašnosti prostředí, ve kterém vozidlo pracuje. Při práci vozidla ve velmi prašném prostředí, např. při práci pod bagrem, při jízdě v koloně vozidel po prašných vozovkách apod., kontrolujeme stav hladiny oleje v zásobníku denně. Je-li hladina oleje výše než značka pro max. stav hladiny oleje, je třeba hladinu oleje snížit ke značce. Není-li hladina oleje niže než 5 mm pod značkou max. hladiny oleje a usazené nečistoty na dně zásobníku nejsou 20 mm, je možno namontovat spodní díl čističe vzduchu (zásobník) zpět bez výměny oleje.

Výměnu olejové lázně provádime v případě, že je olej v zásobníku čističe vzduchu přesycen zachycenými nečistotami a výška usazených nečistot je větší než 20 až 25 mm. Po důkladném vymytí zásobníku naftou plníme tento zásadně novým motorovým olejem po značce max. hladiny oleje. Čistění vlastních vložek čističe vzduchu s olejovou lázní provádime po dvou výměnách olejové lázně následovně :

Z čističe vzduchu demontujeme zásobník s olejovou lázní. Spodní i horní čisticí vložku opatrnlým vytažením vymontujeme a důkladně máčíme a propíráme v petroleji nebo v naftě tak dlouho, až obě čisticí vložky zbavíme veškerých nečistot.

**Pozor !**

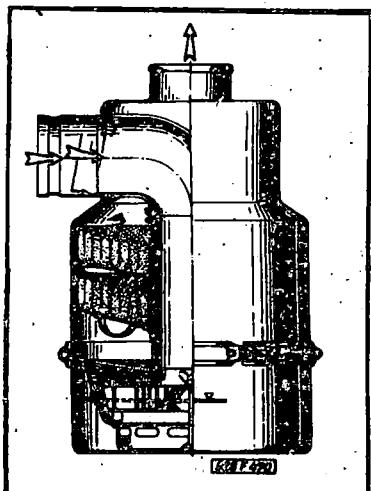
**Nečistíme za žádných okolností vložky v benzинu, vodě, louhu nebo horké tekutině !**

Po vycištění obě vložky necháme odkapat a zamontujeme. Při zpětné montáži dbáme aby hom nepoškodili těsnění. Pak namontujeme zpět zásobník s vyměnou olejovou lázní.

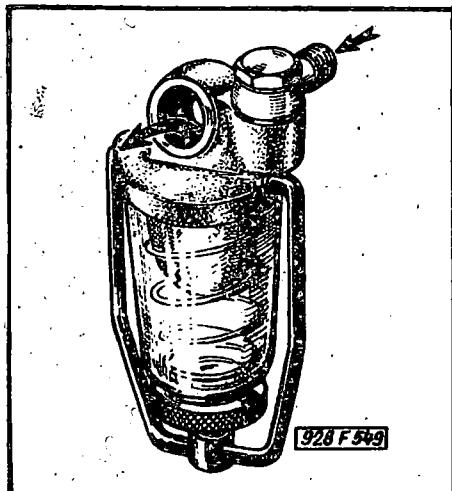
Při provozu vozidel v málo prašném prostředí nebo při běžném málo prašném silničním provozu provádime pravidelnou údržbu čističů vzduchu současně při výměně oleje. Po několikerém ošetření čističů vzduchu v provozu vozidel T 148 překontrolujte stav pryžových těsnění v čisticích a vadné nahradte novými.

CISTIC  
VZDUCHU  
S OLEJOVOU  
LAZNI

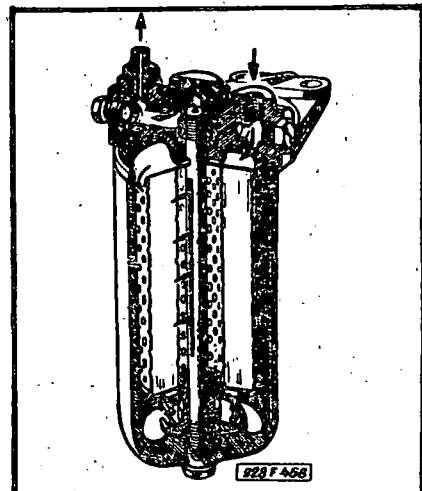
Obr. 48



Obr. 49



Obr. 50



# ÚDRŽBA A SEŘIZOVÁNÍ

## HRUBÝ ČISTÍC PALIVA

Je-li hrubý čistič paliva zanesen, vyjmeme skleněnou nádobku se sítkem a pružinou (obr. 49). Sitko propláchneme v palivu a profoukáme.

## JEMNÝ ČISTÍC PALIVA

Usazený kal v baňce čističe (obr. 50) čistíme (podle plánu údržby) po demontáži baňky jemného čističe.

Zanesenou čisticí vložku nelze renovovat – musí být vyměněna. Zpravidla vydrží vložka do spotřebování asi 10 000 až 12 000 litrů paliva.

## VÝMENA VSTŘIKOVÁCE

Vstřikovač vymontujeme z hlavy válce takto :

1. Uvolníme příchytku vstřikovací trubky na sacím potrubí.
2. Povolíme přesuvné matice na obou koncích vstřikovací trubky.
3. Uvolníme, případně demontujeme vstřikovací potrubí tak, aby při další demontáži nedošlo k jeho deformaci.
4. Vyšrouboujeme přívodní hrdlo vstřikovače. (Tuto operaci provádime na studeném motoru. Při násilném uvolnění hrdla a prohřáté hlavě válce hrozí nebezpečí poškození závitu).
5. Demontujeme víko hlavy válce a přitlačný třmen vstřikovače.
6. Odpojíme potrubí pro odpad paliva ze vstřikovače od hlavy válce.
7. Stahovákem (obr. 51, poz. 1) vytáhneme vstřikovač z hlavy válce.

## VÝMENA VSTŘIKOVACÍCH TRUBEK

Při výměně vstřikovacích trubek dbáme naprosté čistoty a také na to, aby se trubka nedotýkala pevných částí.

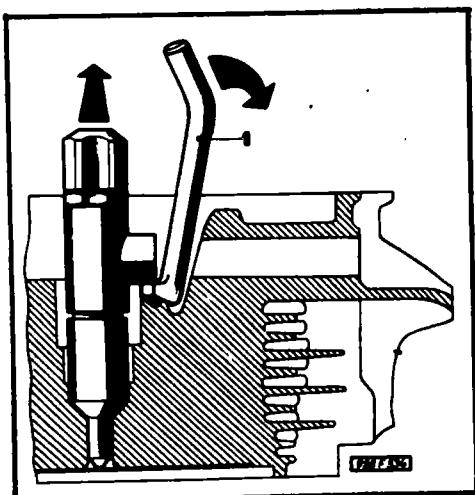
## ČISTÍC OLEJE

Plnoprůtočný čistič oleje se sitovou hvězdicovou vložkou (obr. 52) je třeba při každé výměně oleje v motoru rozebrat a vyčistit. Vložku vypereme v benzинu a uvnitř profoukáme vzduchem.

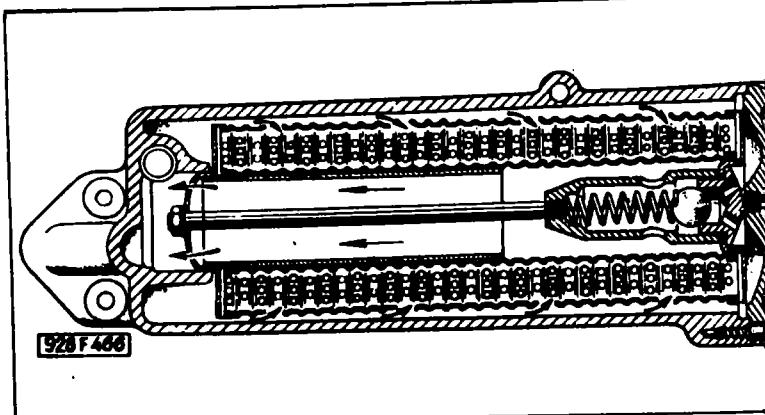
## ODSTŘEDIVÝ ČISTÍC OLEJE

Při každé druhé výměně oleje rozebereme a vyčistíme odstředivý čistič (obr. 53) namontovaný na motorové skříni. Nečistoty usazené na vnitřní stěně rotoru se škrabeme dřívkem a všechny součásti omyjeme naftou.

Obr. 51



Obr. 52



# ÚDRŽBA A SEŘIZOVÁNÍ

## Pozor !

Oba díly rotoru musíme smontovat podle značek, které jsou vyraženy na obou dílech (viz obr. 53).

Řemen napínáme tak, že se šroubů spojujících obě poloviny řemenice sejmeme jednu nebo více kruhových rozpěravých podložek a přemístíme je na vnější stranu řemenice (obr. 54). Po každém odebrání podložek dotáhneme šrouby a několikrát protocíme klikovým hřidelem motoru. Pak teprve zkонтrolujeme napnutí řemene. Správně napnutý řemen se tlakem prstu prohne asi o  $10 \pm 20$  mm.

NAPINÁNÍ  
ŘEMENE  
KOMPRESORU

Dynamo je uloženo ve stavitelném výstředním pouzdře. Napnutí řemene provedeme povolením šroubů třmenu (obr. 55, poz. 1) a otáčením výstředního pouzdra (obr. 55, poz. 2).

NAPINÁNÍ  
ŘEMENE  
DYNAMA

K víku seřizovacího otvoru na skřini spojky se dostaneme po sejmání krytu uprostřed podlahy budky. Víko odmontujeme a seřízení spojky provedeme takto :

SERIZOVÁNÍ  
SPOJKY

1. Klíč pro seřizování spojky prostrčíme otvorem ve skřini spojky. Koliky klíče musí zapadnout do otvorů v seřizovacím kroužku.
2. Klíč přidržíme, sešlápneme pedál spojky a protáčíme klikovým hřidelem motoru. Podle smyslu otáčení se vůle zmenšuje, nebo zvětšuje.  
Při správně seřízené spojce je vůle (na vysouvací objimce) 16 až 18 mm (viz obr. 56).

Při odvzdušňování olejového ovládání spojky postupujeme takto :

ODVZDUŠNĚNÍ  
SPOJKY

1. Sejmeme víčko vyrovnávací nádržky a doplníme olej asi ke dnu sítka v nádrži.

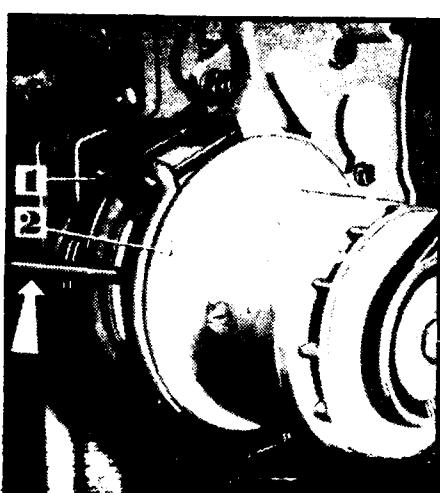
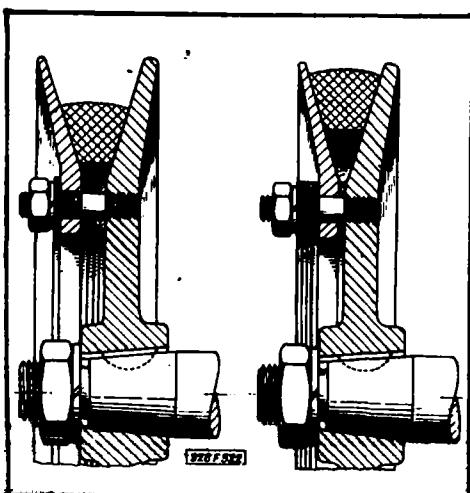
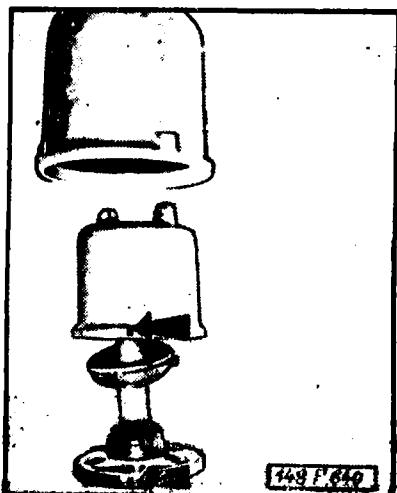
## Pozor !

Doplňujeme pouze předepsaným motorovým olejem !

Obr. 53

Obr. 54

Obr. 55



## ÚDRŽBA A SEŘIZOVÁNÍ

2. Povolime odvzdušňovací šroub na výrovnávací nádrži (obr. 57) a stlačime pedál spojky. Když je pedál spojky v dolní stlačené poloze, dotáhneme odvzdušňovací šroub. Pak pomalu povolujeme pedál, až se vráti do nejvyšší polohy. Chvíli počkáme a pak tento úkon opakujeme tak dlouho, až okolo odvzdušňovacího šroubu vytéká kapalina bez vzduchových bublinek. Po odvzdušnění opět doplníme výrovnávací nádrž motorovým olejem. Správné vypínání překontrolujeme tak, že za chodu motoru se šlápneme pedál spojky. Spojovací hřídel se musí zastavit.

### SERIZOVÁNÍ KOLOVÝCH BRZD

K seřizování brzdy přistupujeme, má-li pístnice brzdového válce zdvih 60 - 80 mm (tj. 2/3 celkového zdvihu). Po namontování nového brzdového obložení seřídime správně zdvih pístnice brzdového válce na 35 až 45 mm (tj. 1/3 celkového zdvihu) a při každém dalším seřízení na 30 až 35 mm. Před každým seřizováním zkonztrolujeme stav brzdového obložení (otvorem, viz obr. 58).

#### Pozor !

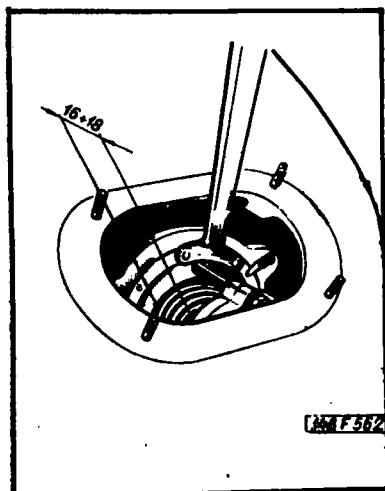
Je-li tloušťka obložení menší než 5 mm, musíme obložení vyměnit.

Obložení musíme vyměnit i při znečistění tukem. V tomto případě musíme vyměnit obložení i na druhém kole téžé nápravy.

Seřízení provedeme takto :

Odjistíme a povolíme matici na čepu klíče a vysuneme unášeč ze záběru s pákou. Klíčem pro seřízení spojky uchopíme za čtyřhran unášeče a pootočíme jím ve směru působení pístnice brzdového válce o potřebný počet zubů. Tak zmenšíme vůli mezi obložením čelistí a brzdovým bubenem až ucítíme, že obložení dosedlo na buben. Pak klíč nepatrně povolíme a unášeč lehkým poklepem zasuneme do záběru s drážkováním na páce klíče. V případě, že vrcholky zubů čelního drážkování jsou proti sobě a není možné unášeč zasunout do záběru s pákou, pak musíme unášeč po odšroubování matice s čepu brzdového klíče stáhnout a pootočit jím asi o 3 zuby vnitřního drážkování. Před stáhnutím označíme původní polohu unášeče na klíči.

Obr. 56



Obr. 57



Obr. 58



# ÚDRŽBA A SEŘIZOVÁNÍ

Ruční brzdu seřizujeme takto :

1. Přitáhneme rukojet ruční brzdy tak, aby západka zaskočila do 3. mezery v segmentu. Při větší vůli mezi obložením a bubnem provedeme seřízení.

2. Povolime dva upevňovací šrouby (obr. 59, poz. 1) skříňky vyrovnávacího válečku.

3. Seřizovacím šnekem otáčíme (obr. 59, poz. 2) proti směru otáčení hodinových ručiček tak dlouho, až obě čelisti dosednou pevně na buben. Pak utáhneme upevňovací šrouby vyrovnávacího válečku.

4. Zatažením za páku ruční brzdy překontrolujeme její celkový zdvih. Západka by neměla zaskočit více jak do 5. až 8. mezery, což odpovídá asi 160 až 190 mm zdvihu na konci páky ruční brzdy.

5. S takto seřízenou brzdou ujedeme asi 5 km a zkontrolujeme teplotu brzdového bubnu. V případě, že je zahřátý, otočíme seřizovacím šnekem ve směru hodinových ručiček asi o půl otáčky. Po ujetí asi 5 km opět zkontrolujeme, zda se brzdový buben nezahřívá.

SERIZOVANI  
RUČNI  
BRZDY

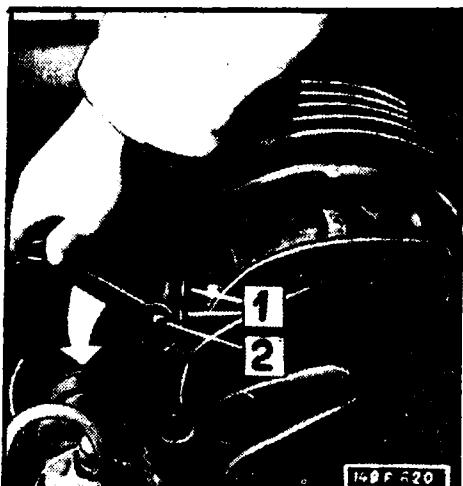
Aby se dosáhlo stejnomořnějšího opotřebení vzorků všech pneumatik, musí se kola pravidelně zaměňovat. Pneumatiky zaměňujeme podle postupu vyznačeném na obr. 60. Na zadních nápravách zaměňujeme celá kola bez obrácení pneumatik. Pneumatiky předních kol musíme na ráfkách otočit. Na jedné nápravě mají být pokud možno pneumatiky stejné značky, stejněho vzorku a přibližně stejně opotřebení.

PNEUMATIKY

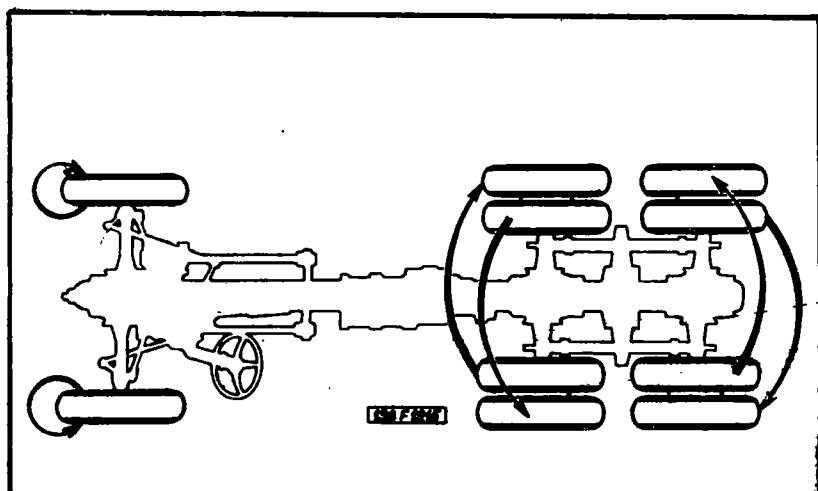
Kondenzát usazený ve vzdachojezech vypouštíme asi jednou za čtrnáct dnů, za chladného a vlhkého počasí denně. Vypouštění kondenzátu provádime ventily (viz obr. 61) umístěnými na spodní části vzdachojemů.

VYPUSTENI  
KONDENZATU

Obr. 59



Obr. 60



# ÚDRŽBA A SEŘIZOVÁNÍ

## AKUMULATORY

Vůz má dva olověné akumulátory, umístěné pod sedadlem pro spolu-jedce (obr. 62).

Pro snadnější kontrolu výšky hladiny elektrolytu jsou pod zátkami vloženy měříče výšky hladiny. Hladina se má udržovat na maximální výši (obr. 63).

Občas musíme kontrolovat hustotu elektrolytu hustotměrem. Podle hustoty lze přesně zjistit stav nabití akumulátorů :

hustota $32^{\circ}\text{Bé}$ ' (měrná váha $1,28 \text{ g/cm}^3$ )	- dobře nabity
hustota $29^{\circ}\text{Bé}$ ' (měrná váha $1,24 \text{ g/cm}^3$ )	- z pol. vybitý
hustota $21^{\circ}\text{Bé}$ ' (měrná váha $1,17 \text{ g/cm}^3$ )	- úplně vybitý

Uvedené hodnoty platí pro elektrolyt teploty  $25^{\circ} \text{ C}$ .

Pro snadné startování motoru v zimě je důležitý bezvadný stav akumulátorů, protože startování prochladlého motoru je obtížnější. Proto v zimě kontrolujeme častěji stav elektrolytu ve všech článcích. Kontrolujeme též hustotu elektrolytu i napětí. Akumulátory chránime před mrazem.

## NAVÍJAK

(Jen u T 148  
N Extra)

V pohonu navijáku je použita stříbrná spojka. Je to přírubový spoj, jehož spojovací šrouby mají určitou předepsanou pevnost. Při překročení maximální dovolené tažné sily navijáku se šrouby přestříhnou. Šrouby se musí nahradit přesně stejnými šrouby, které jsou ve výbavě vozidla. Přitom je třeba místo vzájemného styku obou přírub promazat.

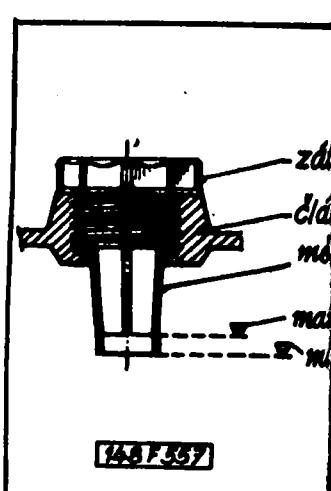
Obr. 61



Obr. 62



Obr. 63



## MAZÁNÍ VOZU

Automobil postavíme na rovinu a můžeme vyměňovat olej v motoru i v jiných agregátech. Olej vypouštíme z motoru tak, že vyšrouboujeme výpustný šroub na spodku olejové nádrže a na olejovém čističi (obr. 64). Vymontujeme čisticí vložku z čističe a vyčistíme vložku i těleso čističe. Motor naplníme novým olejem a jeho množství zkонтrolujeme měrkou.

Při každé druhé výměně oleje vyčistíme odstředivý čistič oleje (viz obr. 53).

Hřidel oběžného kola chladicího ventilátoru je uložen v rozváděcí komoře na kuličkových ložiskách. Hnací hřidel je na obou koncích drážkován. Obě tato uložení je nutno podle "Plánu mazání" plnit tukem.

Mazací hlavice pro mazání vypínačiho ložiska spojky je přístupná po odmontování víčka na skřini spojky. Dvě mazací hlavice na skřini spojky slouží k promazání ložiska a vypínačiho ústroji (obr. 65).

Převodovka (obr. 66) a redukční převodovka (obr. 67) mají vlastní olejové náplně. Stav oleje kontrolujeme popř. doplňujeme po vyšroubování kuželových zátek. Hladina oleje musí sahat po spodní okraj otvoru. K vypouštění oleje je na spodku skříně výpustný šroub.

Na pravé straně skříně pomocného pohonu je plnici a zároveň kontrolní otvor uzavřený zátkou (obr. 68). Olej plníme po spodní okraj otvoru. Olej vypouštíme otvorem na spodní části skříně pomocného pohonu.

VÝMĚNA  
OLEJE  
V MOTORU

CHLADICÍ  
VENTILATOR

SPOJKA

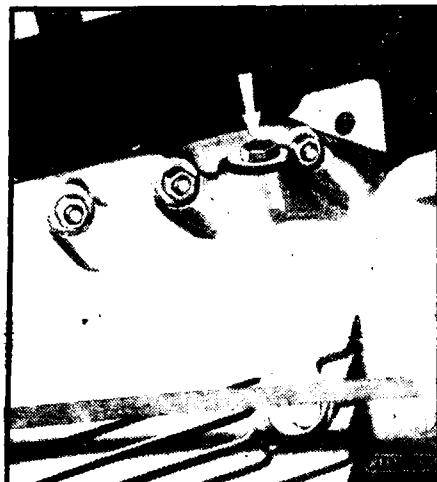
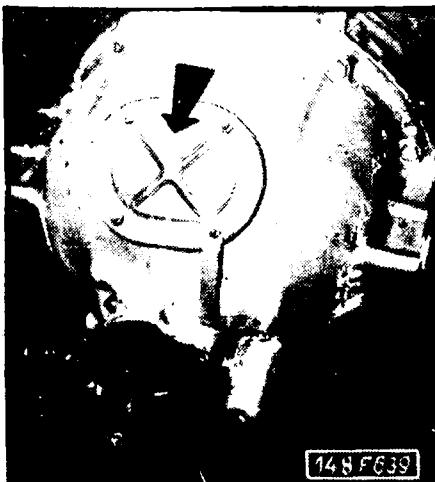
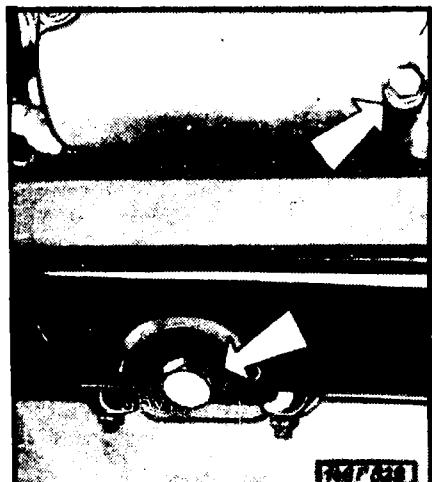
PŘEVODOVKA  
A REDUKČNÍ  
PŘEVODOVKA

POMOCNÝ  
POHON  
(jen u T 148,  
PPRH 32, PP7,  
PPR 14)

Obr. 64

Obr. 65

Obr. 66



## MAZÁNÍ VOZU

### NAVIJAK

(jen u T 148 velník  
N Extra)

Skříň šnekového převodu navijáku se plní otvorem v horní části skříně po vyšroubování zátky. Hladina se kontroluje tak, že se vysroubuje malý uzavírací šroub (obr. 70), jímž musí vytékat olej. Nevytéká-li, doléváme tak dlouho, až začne olej vytékat.

Prostor v duté trubce se plní otvorem na levé straně víka bubnu (pod řetězovým krytem). Hladina musí sahat do výšky osy bubnu. Olej vytéká po natočení plnicího otvoru do rovinu a osou bubnu - asi o 90°.

### ROZVODOVKY

Rozvodovky všech náprav mají vlastní olejové náplně. K plnění a ke kontrole oleje jsou na rozvodovkách otvory, uzavřené kuželovými zátkami (obr. 69). Stojí-li vozidlo na rovině, musí hladina sahat po spodní okraj otvoru. K vypuštění oleje jsou ve spodní části rozvodovek výpustné šrouby.

### NÁBOJE KOL

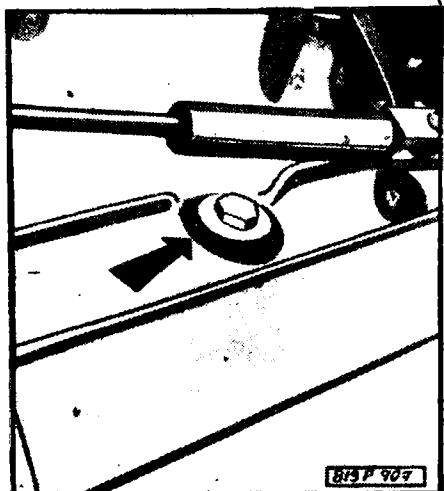
V nábojích předních i zadních kol je náplň tuku, kterou pravidelně doplňujeme tlakovým mazacím lisem. Tuk doplňujeme opatrně - nepřemazávat; mělo by to za následek zvýšení teploty náboje kola a tuk by mohl vniknout do prostoru brzd.

Při případných nebo plánovaných opravách náboje kol demontujeme a náplň tuku, je-li znečistěna vyměníme.

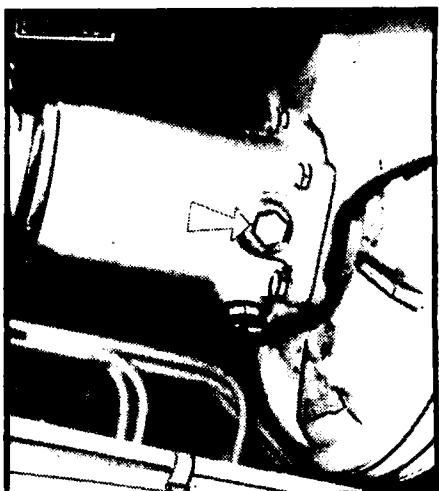
### SPOJOVACÍ HŘÍDEL

Spojovací hřídel mezi spojkou a převodovkou má na obou koncích křížové klouby, které se mažou tukem. Rovněž drážkovaný konec hřidele (u převodovky) se maže tukem. K promazání těchto míst slouží maznice (obr. 71).

Obr. 67



Obr. 68



Obr. 69



# MAZÁNÍ VOZU

Nalévací otvor pro plnění převodky řízení je uzavřen šroubem, který je současně měrkou hladiny. Olej vypustíme po uvolnění výpustného šroubu na spodním víku převodky řízení.

PŘEVODKA  
ŘÍZENÍ

Při výměně kapaliny a odvzdušňování postupujeme takto:

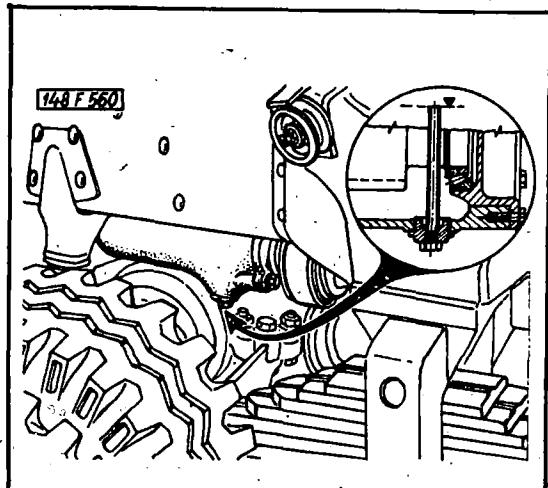
POSILOVÉ  
ŘÍZENÍ

1. Sklopíme sklápěcím zařízením náhradní kolo (jen u T 148 Sl, PPR Sl, PPR 20).
2. Odpojíme obě ohebné hadice od pracovního válce posilového řízení.
3. Nastartujeme motor a necháme jej běžet na volnoběžné otáčky. Čerpadlo, nádrž i potrubí se rychle vyprázdní. Potom ihned zastavíme motor, protože čerpadlo nesmí běžet "na sucho".
4. Střídavým otáčením volantu do maximálního rejdu vpravo i vlevo vytlačíme kapalinu i z pracovního válce.
5. Znovu připojíme obě ohebné hadice k pracovnímu válci.
6. Naplníme nádrž asi do 3/4 předepsanou kapalinou.
7. Za běhu motoru střídavě pomalu natáčíme volantem do maximálního rejdu vpravo i vlevo.
8. Zvedneme sklápěcím zařízením náhradní kolo. (Jen u T 148 Sl, PPR Sl, PPR 20). Při odvzdušňování klesá hladina oleje v nádrži a proto ji musíme doplňovat. Hladinu oleje kontrolujeme měrkou (obr. 72) a kola přitom musí být v přímém směru.

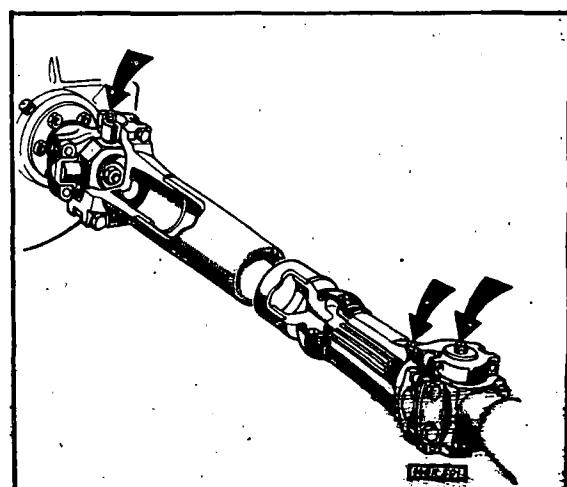
Kontrolu hladiny a výměnu oleje u sklápěcího zařízení provádime dle plánu údržby a mazání vozidla. Množství oleje kontrolujeme při spuštěné korbě.

SKLÁPECÍ  
ZAŘÍZENÍ

Obr. 70



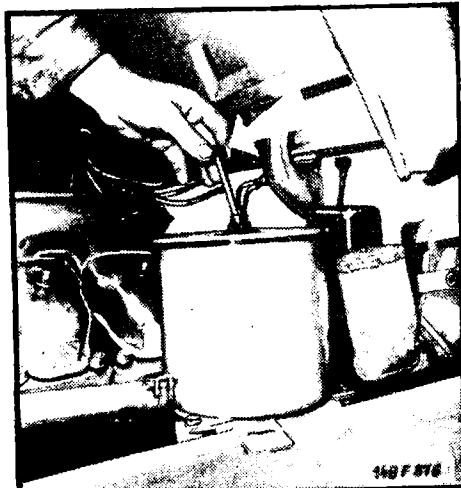
Obr. 71



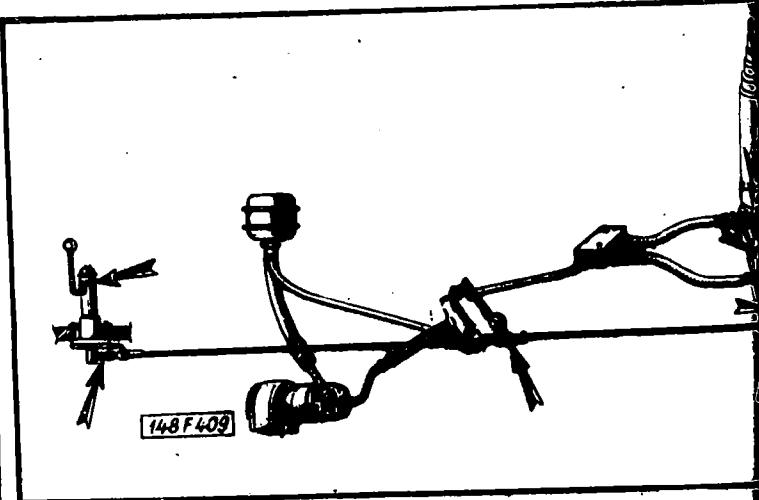
## MAZÁNÍ VOZU

Na obr. 73 je schéma ústrojí sklápěče s označenými místy, které je třeba pravidelně mazat. V místech kde nejsou mazničky olej nakapeme.

Obr. 72



Obr. 73



## OBSAHY NÁPLNÍ

	OBSAH PALIVA
Obsah nádrže na palivo u T 148 S1, S3, valník, PPR S1, PPR 20, PPR S3, PPRH S3 .....	200 l
Obsah nádrže na palivo u ostatních provedení .....	150 l

### Obsah (naplň) oleje :

	OBSAHY OLEJE
V motoru .....	asi 22
V převodovce .....	14 l
V redukční převodovce .....	7 l
V rozvodovkách náprav (pro každou nápravu) .....	7 l
V převodce řízení .....	4 l
V posilovém řízení .....	5 l
V nádrži pro ovládání spojky .....	0,3 l
V pomocném pohonu (u T 148 PPRH 32, PPR 14, PP7, valník N Extra) .....	0,2 l
Ve skříně převodu pohonu navijáku (u T 148 valník N Extra) .....	3 l
V ložisku náboje bubnu navijáku (u T 148 valník N Extra) .....	0,5 l
V nádrži a okruhu sklápěcího zařízení .....	54 l
V nábojích kol : přední .....	0,35 kg
zadní .....	0,70 kg

## DOPORUČENÁ MAZIVA

Mazané místo	Průměrná teplota ovzduší	Předepsané mazivo n. p. Benzina	Klasifikace SAE
Motor, nádrž hydraulického systému spojky, převodka řízení, různá místa mazaná olejníčkou	do $-10^{\circ}\text{C}$	M6AD	SAE 30
	pod $-10^{\circ}\text{C}$	M4AD	SAE 20W/20
Převodovka, redukční převodovka, rozvodovky náprav, ohebný hřideł rychloměru a otáčkoměru (pomočný pohon - jen u T 148 PPRH 32, PP7, PPR 14)		PP 7 nebo PP 90	SAE 80 EP 90
Posilové kapalinové řízení Hydraulický okruh sklápění	do $-15^{\circ}\text{C}$	ON 3	SAE 20W
	pod $-15^{\circ}\text{C}$	ON 1	SAE 5W
Čepy čelistí, vidlice vypínacího ústrojí spojky, ložiska svislých čepů a křížové kloubu přední naprávy, kulové čepy pák a táhel řízení, kloub pod volantem a drážkování volantu, ložiska a drážky spojovacího hřidele a čepy, závěs pro přívěs		T-AOOB	SAE 00
Vypínací ložisko spojky, ložiska chladicího ventilátoru, náboje kol, drážkování hřidele chladicího ventilátoru, ložiska dynama		T-AV2	SAE 2
Skříň převodu pohonu navijáku, ložisko náboje bubnu navijáku		PP 90 H	SAE 90

# ZAHRANIČNÍ MAZIVA

Podobný zahraniční standard firmy				Viskozita SAE	API - SERVICE
Pof. čís.	n. p. Benzina	SH ELL	MOBIL		
			B P	ESSO	
1	M6AD	Rotella 30	MOBILOL 30	ESSO LUBE HD 30	30 ML, MM, MS, DG
2	M4AD	Rotella 20W/20	MOBILOL 20W/20	ESSO LUBE HD 20W/20	20W/20 ML, MM, MS, DG
3	PP 7	SPIRAX EP 80	MOBILUBE C 80	GEAR OIL GP 80	80 EP
4	PP 90	SPIRAX EP 90	MOBILUBE HD 90	GEAR OIL GP 90	90 EP
5	ON-3	TELLUS 29	MOBIL D.T.E. 23	AUTO HYDRAULIC OIL ESSTIC 42	20W 20W
6	ON-1	TELLUS 15	MOBIL D.T.E. 23	AUTO HYDRAULIC OIL ESSTIC 42	5W 5W
7	T-AOOB	RETINAX CD	MOBIL GREASE MP	ENERGREASE L GREASE H	00 00
8	T-AV2	RETINAX A	MOBIL GREASE MP	ENERGREASE L GREASE H	2 2
9	OA-PP80	SPIRAX EP 80	MOBILUBE HD 80	GEAR OIL EP 80 GEAR OIL GP 80	80 80 EP
10	OA-PP 90H	SPIRAX HD 90	MOBILUBE HD 90	GEAR OIL EP 90 GEAR OIL GP 90	90 90 EP
11	T-NH2	RETINAX A	MOBIL GREASE MP	ENERGREASE L GREASE H	Multi-Purpose 2 2

# PLÁN ÚDRŽBY

Lhůty údržby jsou stanoveny podle množství spotřebovaného paliva a nebo podle počtu ujetých kilometrů a to tak, že každá další lhůta je násobkem předešlé. To znamená, že s úkony předepsanými pro kteroukoli další lhůtu je třeba zároveň provést i úkony, předepsané pro všechny předcházející kratší lhůty.

V plánu je jen stručný přehled jednotlivých úkonů údržby. Některé úkony jsou podrobněji popsány v předešlých kapitolách.

Výměna olejové náplně při zajištění nového vozidla :

1. Výměna oleje po spotřebování 200 litrů paliva, tj. 500 km.
  2. Výměna oleje po spotřebování dalších 600 litrů paliva, tj. 1500 km.
- Další výměny oleje v motoru provádime vždy po spotřebování 2400 l paliva, tj. 6000 km.

prováděné práce	spotřeba paliva ujeté km
	vozidlo po záběhu

TO 1 ► 1 600 l  
4000 km

2 TO 1 ► 3200 l  
TO 1 ► 8000 km

## OŠETŘOVÁNÍ PO UKONČENÍ JÍZDY

1. Zkontrolovat a podle potřeby doplnit olej v motoru.  
(Kontrolu provést asi 10 minut po zastavení motoru.)
2. Zkontrolovat stav a napnutí klinových řemenů kompresoru a dynama.
3. Zběžnou prohlídkou se přesvědčit, je-li vozidlo v pořádku; zejména zkontrolovat činnost osvětlovacích a signálních zařízení.

TO 1 ► 4800 l  
12000 km

TO 2  
2 TO 1 ► 6400 l  
TO 1 ► 16000 km

## TO-1 OŠETŘOVÁNÍ PO SPOTŘEBOVÁNÍ 1 600 l PALIVA NEBO PO UJETÍ 4 000 km

1. Zkontrolovat těsnost hlav válců.
2. Zkontrolovat těsnost výfukového i sacího potrubí.
3. Zkontrolovat těsnost palivové soustavy.
4. Zkontrolovat čistotu chladicího ventilátoru.
5. Vyčistit hrubý čistič paliva.
6. Vyčistit vložky čističů vzduchu.
7. Zkontrolovat správné seřízení spojky.
8. Zkontrolovat seřízení ruční brzdy.
9. Zkontrolovat maximální tlak vzduchu a kontrola akustické signalizace poklesu tlaku vzduchu ve vzduchové soustavě.
10. Zkontrolovat těsnost vzduchové soustavy.
11. Zkontrolovat chod brzdových kliců, délku zdívů jednotlivých brzdových válců, stav a upevnění brzdových válců a ochranných manžet. (Případně seřídit kolové brzdy.)
12. Zkontrolovat stav pneumatik a upevnění kol.
13. Zkontrolovat stav ochranných prýžových vaků náprav.
14. Zkontrolovat těsnost a činnost půsилového řízení.
15. Zkontrolovat těsnost a činnost hydraulického systému sklepání a množství oleje v nádrži.
16. Zkontrolovat stav akumulátorů (výšku hladiny a hustotu elektrolytu, napětí jednotlivých článků), zátek a přívodních kabelů.

výměna olej.náplní  
2 TO 1 ► 9600 l  
TO 1 ► 24000 km

TO 1 ► 11200 l  
28000 km

TO 2  
2 TO 1 ► 12800 l  
TO 1 ► 32000 km

## PLÁN ÚDRŽBY

2 TO-1 OŠETŘOVÁNÍ PO SPOTŘEBOVÁNÍ 3 200 l PALIVA  
NEBO PO UJETÍ 8 000 km

1. Dotáhnout upevňovací šrouby hlav válců.
2. Seřídit ventilové výle, zkontrolovat ventilové pružiny.
3. Zkontrolovat stav vík hlav válců.
4. Zkontrolovat stav sacího potrubí a jeho spojů.
5. Vyčistit odstředivý čistič oleje.
6. Zkontrolovat čistotu chladicího ventilátoru
7. Zkontrolovat stav a upevnění : dorazu předních a zadních poloprav, spojovacích trub, rozvodovek, závěsu pro přívěs, upevnění motoru, stav silentbloků, silentbloků pro uchycení budky řidiče.
8. Zkontrolovat stav a opotřebení pneumatik, v případě potřeby provést záměnu nebo výměnu.
9. Ze vzduchójemu vypustit kondenzát.
10. Zkontrolovat stav a upevnění rámu karoserie, sváry, nosníky, příčníky rámu (spojení spodního rámu s podélníky rámu k podvozku, závěry přední kapoty).
11. Zkontrolovat upevnění sloupku řízení.
12. Zkontrolovat funkci : spinaci skříňky, světlometů, koncových svítilek, ukazatelů směru, stěračů, houkaček, zásuvky pro přívěs, montážní svitilny a ostatních svítilek.

TO-2 OŠETŘOVÁNÍ PO SPOTŘEBOVÁNÍ 6 400 l PALIVA  
NEBO UJETÍ 16 000 km

1. Demontovat ventilátor a zkontrolovat stav ložisek - promazat.
2. Vyčistit motor (zebra válců, hlavy válců).
3. Zkontrolovat upevnění kompresoru, těsnost sacího a výtlačného potrubí.
4. Vypustit nečistoty z jemného čističe paliva a zkontrolovat vedení paliva. (Vyměnit vložku čističe paliva.)
5. Zkontrolovat funkci a seřízení vstříkovovačů.
6. Zkontrolovat kompresní tlaky v jednotlivých válcích.
7. Zkontrolovat těsnost a upevnění olejové nádrže.
8. Zkontrolovat stav a upevnění závěsného zařízení pro připojení přívěsu.
9. Zkontrolovat stav a uložení zkrutných tyčí.
10. Vyčistit komoru výfukové brzdy.
11. Zkontrolovat stav a těsnost spojovací hlavice pro přívěs.
12. Zkontrolovat výli svislých čepů, nábojů kol a homokinetických kloubů.
13. Zkontrolovat sbíhavost přední nápravy.
14. Zkontrolovat stav a činnost spouštěče. Vyčistit uložení spouštěče na motoru.
15. Vyčistit uložení dynama na motoru.
16. Zkontrolovat, případně seřídit regulátor napěti.
17. Zkontrolovat nastavení světlometů.
18. Zkontrolovat uzávěry valníkové plošiny.

Seřízení vstříkovací soupravy zkontrolujte na stavu podle seřizovacího předpisu po spotřebování 32000 l paliva; tj. po ujetí 80 000 km.

# PLÁN MAZÁNÍ

MAZACÍ PLÁN AUTOMOBILU T 148 (viz příloha)

Poř. čís.	Mazané místo Název	Velikost náplně v litrech celkem	Počet mazaných míst	Mazivo	Způsob kontroly množství	Lhůty pro kontrolu mazání po spotřebování 1 paliva nebo po ujetí km				Poznámka
						1600 1/ 4000 km TO č.1	3200 1/ 8000 km TO č.1	6400 1/ 16000 km TO č.2	9600 1/ 24000 km TO č.2	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Motor	22	1	M6AD M4AD	měrkou					Výměnu oleje v motoru provádime po ujetí 6 000 km nebo po spotřebování 2 400 l paliva. Kontrolu provádime vždy před jízdou
2.	Čističe vzduchu s olejovou lázní		2	M6AD M4AD						Výměnu oleje v čisticích vzduchu provádime při výměně oleje v motoru. V prašném prostředí častěji
-	Klouby ovládání regulátoru		4	M6AD M4AD		P				Možno použít opotřebený motorový olej zbevený mechanických nečistot
3.	Vypinací ložisko spojky		1	T-AV2		P				
-	vypinací vidlice spojky		1	T-AOOB		P				
-	čepy vypinacího ústrojí spojky		2	M6AD		P				
4.	Ložisko předního uložení hnacího hřídele		1	T-AOOB		P				
5.	Vložka čističe paliva								V	Vložku vyměnit
6.	Ložiska oběžného kola chladicího ventilátoru	-	1	T-AV2					V	
-	Drážkování na koncích hnacího hřídele chladicího ventilátoru	-		T-AV2					V	
7.	Ložiska dynama	-		T-AV2				K		Mazací tuk doplnit po 500 hod.provozu
8.	Kapalinový okruh posilového řízení + mazaná místa	5	1	ON-3 ON-1	měrkou	K			V	
9.	Přední kulové klouby řidicích tyčí	-	4	T-AOOB	-	P				
10.	Ložiska kulových hřídel, hnací klouby	-	2+4	T-AOOB		P				Každý kloub mazat oběma otvory po násroubování maznice
11.	Ložiska klíčů brzd předních kol	-	2	T-AOOB		P				Nepřemazávat !
	Ložiska klíčů brzd zadních kol	-	4	T-AOOB		P				Nepřemazávat !

# PLÁN MAZÁNÍ

Poř. čís.	Mazané místo Název	Velikost náplně v litrech celkem	Počet mazaných míst	Mazivo	Způsob kontroly množství	Lhůty pro kontrolu mazání po spotřebování 1 paliva nebo po ujetí km				Poznámka
						1600 1/ 4000 km TO č.1	3200 1/ 8000 km 2-T0 1	6400 1/ 16000km TO č.2	9600 1/ 24000km	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12.	Spodní ložiska svislých čepů přední nápravy	-	2	T-AOOB		P				
13.	Horní ložiska svislých čepů přední nápravy	-	2	T-AOOB		P				
14.	Náboje předních kol	0,3 kg	2	T-AV2		P				Nepřemazávat !
15.	Náboje zadních kol	0,6 kg	4	T-AV2		P				Nepřemazávat !
16.	Vyrovnávací	0,3 kg	1	M6AD M4AD	1 cm pod branu zúžení nádrže v plní- cím hradle	K			V	
17.	Převodka řízení		4	1	M6AD	Spodní okraj závitu plníci- ho ctvoru	K		V	
18.	Kloub pod volan- tem a drážkování hřídele volantu	-	1+1	T-AOOB				P		Je nutno demontovat horní část sloupu řízení
19.	Kulový kloub u hlavní páky řízení	-	1	T-AOOB		P				
20.	Zadní kulové klouby řidicích tyčí	-	2	T-AOOB		P				
21.	Ložisko kloubu hnacího hřídele mezi spojkou a převodovkou	-	2	T-AOOB		P				
22.	Ložisko zadního uložení hnacího hřídele	-	1	T-AOOB		P				
-	Drážkové spojení hřídele	0,15	1	T-AOOB		P				Plníme po spodní okraj plnícího otvo- ru, je-li otvor ve dorovné poloze. Pro mazání použít maz- ničky z výstroje vo- zidla
23.	Kulový kloub spojovacího táhla řízení	-	1	T-AOOB		P				
24.	Ovládání ruční brzdy	-	2	T-AOOB		F				

# PLÁN MAZÁNÍ

Poř. čís.	Mazané místo Název	Velikost náplně v litrech celkem	Počet mazaných míst	Mazivo	Způsob kontroly množství	Lhůty pro kontrolu mazání po spotřebování 1 paliva nebo po ujetí km				Poznámka
						1600 l/ 4000 km	3200 l/ 8000 km	6400 l/ 16000 km	9600 l/ 24000 km	
						T0 č.1	2-T0	1	T0 č.2	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
25.	Přední rozvodovka	7,0	1	PP7	Po spodní okraj kontrolního otvoru	K			V	
26.	Zadní rozvodovky a diferenciály									
27.	Převodovka	14,0	1	PP7		K			V	
28.	Redukční převodovka	7,0	1	PP7	Po spodní okraj závitů plnicích otvorů					
29.	Ohebný hřídel	-		PP7				P		Nepřemazat ! 5-10 kapek. Při opravě v dílně potřít ohebný hřídel mírně T-AV2
	- Skříň pomocného pohonu	0,2	1	PP7		K			V	
30.	Topný agregát, převod čerpadla ložiska motorků	-	-	T-LN2 T-SP2						Po 500 hodinách provozu nejpozději, nejméně však jednou za rok, vždy po topném období
	- Stěrače převodového ústrojí, ložiska motorků	-	1 2+2	T-SO MGAD				P+V		
31.	Čepy sedadla řidiče	-		MGAD PP7	měrkou	P				
	- Kapalinový okruh sklápěcího zařízení + mazaná místa	54	1	ON-3 ON-1		K		V		
	- Závěs pro přívěs	-	6	MGAD		P				
	<u>Naviják</u>									
	- Skříň převodu pohonu navijáku	3,0	1	PP90H	Po spodní okraj pln.otv.	K	V <sup>2</sup>			2) Olejová náplň se vyměnuje po deseti hodinách práce navijáku
	- Trubka bubnu navijáku	0,5	1	PP90H	Po spodní okraj závitů plnicího otv.	K	V <sup>2</sup>			
	- Lano navijáku	-	1	Opotřebený motorový olej						
	- Ložiska vodicího vřetena	-	2	T-NH2		P				Nakonzervujeme po každém použití

# PLÁN MAZÁNÍ

Poř. čís.	Mazané místo Název	Velikost náplně v litrech celkem	Počet mazaných míst	Mazivo	Způsob kontroly množství	Lhůty pro kontrolu mazání po spotřebování 1 paliva nebo po ujetí km				Poznámka
						1600 l/ 4000 km TO č.1	3200 l/ 8000 km 2-TO 1	6400 l/ 16000km TO č.2	9600 l/ 24000km	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
-	Skříň suportu	-	2	T-NH2				P		
-	Čepy vodicích kladek, srdíčko, páka brzdy navijáku	-	4	T-NH2				P		
-	Čepy vodicích kladek	-	7	M6AD				P		
-	Klouby hnacího hřídele	-	4	T-NH2				P		
-	Drážkování hřídele	-	1	T-NH2				P		
-	Kluzná pouzdra	-	1	T-NH2				P		

K - kontrola  
P - promazání  
V - výměna

# TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 S3M, S3 EXTRA

**T 148 S3 M** - třístranný sklápěč pro max. hmotnost užitečného zatížení 14.940 kg, max. celková hmotnost 26.000 kg, s motorem T 2-928-1.

**T 148 S3 EXTRA** - třístranný sklápěč pro max. hmotnost užitečného zatížení 14.940 kg, max. celková hmotnost 26.000 kg, s motorem T 2-928-19.

Automobil utahne na pevných vozovkách jeden nebo více přívěsů do celkové hmotnosti soupravy 38.000 kg.

	HLAVNÍ ROZMĚRY
Délka automobilu .....	7 295 mm
Šířka automobilu .....	2 500 mm max.
Výška nezatíženého automobilu .....	2 610 mm
Max. výška nezatíženého automobilu při sklopené plošině : dozadu .....	5 580 mm
do stran .....	3 850 mm
Výška zadní spodní hrany plošiny od vozovky při sklopené plošině dozadu .....	820 mm
Výška spodní boční hrany plošiny od vozovky při sklopené plošině do stran .....	1 040 mm
Rozvor kol .....	3 690 + 1 320 mm
Rozchod kol : vpředu .....	1 966 mm
vzadu (střední) .....	1 770 mm
Světlá výška .....	290 mm
Výška tažného zařízení .....	1 050 mm
Sklon plošiny při největším zdvihu sklápacího zařízení : do stran .....	48° -2°
dозаду .....	48° -2°
Cisté ložné rozměry: délka .....	4 320 mm
šířka .....	2 290 mm
výška .....	812 mm
Ložný objem (obrysův) .....	8 m <sup>3</sup>
Výška ložné plošiny u nezatíženého automobilu od vozovky .....	1 560 mm
Stopové průměry zatáčení : vnější .....	17,0 m ± 1 m
vnitřní .....	10,5 m ± 1 m
Obrysův průměr zatáčení : vnější .....	18,5 m ± 1 m
Nájezdový úhel : přední .....	41°
zadní .....	65°
Brzdné dráhy při rychlosti 40 km/hod. :	
pro provozní brzdu (nožní) .....	max. 15,4 m
pro parkovací brzdu (ruční) .....	max. 30,8 m
Brzdivoost automobilu .....	400 mm
po demontování naftového tepení .....	800 mm

	JIZDNÍ VLASTNOSTI
Stopové průměry zatáčení : vnější .....	17,0 m ± 1 m
vnitřní .....	10,5 m ± 1 m
Obrysův průměr zatáčení : vnější .....	18,5 m ± 1 m
Nájezdový úhel : přední .....	41°
zadní .....	65°
Brzdné dráhy při rychlosti 40 km/hod. :	
pro provozní brzdu (nožní) .....	max. 15,4 m
pro parkovací brzdu (ruční) .....	max. 30,8 m
Brzdivoost automobilu .....	400 mm
po demontování naftového tepení .....	800 mm

# PLÁN MAZÁNÍ

Poř. čís.	Mazané místo Název	Velikost náplně v litrech celkem	Počet mazaných míst	Mazivo	Způsob kontroly množství	Lhůty pro kontrolu mazání po spotřebování i paliva nebo po ujetí km				Poznámka
						1600 1/ 4000 km TO č.1	3200 1/ 8000 km 2-TO 1	6400 1/ 16000km TO č.2	9600 1/ 24000km	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
-	Skříň suportu	-	2	T-NH2			P			
-	Čepy vodicích kladek, srdíčko, páka brzdy navijáku	-	4	T-NH2			P			
-	Čepy vodicích kladek	-	7	M6AD			P			
-	Klouby hnacího hřídele	-	4	T-NH2			P			
-	Drážkování hřídele	-	1	T-NH2			P			
-	Kluzná pouzdra	-	1	T-NH2			P			

K - kontrola  
 P - promazání  
 V - výměna

# TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 S3M, S3 EXTRA

T 148 S3 M - třístranný sklápěč pro max. hmotnost užitečného zatížení 14.940 kg, max. celková hmotnost 26.000 kg, s motorem T 2-928-1.

T 148 S3 EXTRA - třístranný sklápěč pro max. hmotnost užitečného zatížení 14.940 kg, max. celková hmotnost 26.000 kg, s motorem T 2-928-19.

Automobil utahne na pevných vozovkách jeden nebo více přívěsů do celkové hmotnosti soupravy 38.000 kg.

	HLAVNÍ ROZMĚRY
Délka automobilu .....	7 295 mm
Šířka automobilu .....	2 500 mm max.
Výška nezatíženého automobilu .....	2 610 mm
Max. výška nezatíženého automobilu při sklopené plošině : dozadu .....	5 580 mm
do stran .....	3 850 mm
Výška zadní spodní hrany plošiny od vozovky při sklopené plošině dozadu .....	820 mm
Výška spodní boční hrany plošiny od vozovky při sklopené plošině do stran .....	1 040 mm
Rozvor kol .....	3 690 + 1 320 mm
Rozchod kol : vpředu .....	1 966 mm
vzadu (střední) .....	1 770 mm
Světlá výška .....	290 mm
Výška tažného zařízení .....	1 050 mm
Sklon plošiny při největším zdvihu sklápacího zařízení : do stran .....	$48^{\circ}$ $-2^{\circ}$
dozadu .....	$48^{\circ}$ $-2^{\circ}$
Čisté ložné rozměry: délka .....	4 320 mm
šířka .....	2 290 mm
výška .....	812 mm
Ložný objem (obrysový) .....	$8 m^3$
Výška ložné plošiny u nezatíženého automobilu od vozovky .....	1 560 mm
Stopové průměry zatáčení : vnější .....	$17,0 m \pm 1 m$
vnitřní .....	$10,5 m \pm 1 m$
Obrysový průměr zatáčení : vnější .....	$18,5 m \pm 1 m$
Nájezdový úhel : přední .....	$41^{\circ}$
zádní .....	$65^{\circ}$
Brzdné dráhy při rychlosti 40 km/hod. :	
pro provozní brzdu (nožní) .....	max. 15,4 m
pro parkovací brzdu (ruční) .....	max. 30,8 m
Brodívost automobilu .....	400 mm
po demontování naftového tepení .....	800 mm

JIZDNÍ VLASTNOSTI

# TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 S3M, S3 EXTRA

Rychl. stupeň	Převody				Celkové hmotnosti			Rychlosti v km/hod. při otáčkách mot. za minutu	
	skříň	reduk. převod	nápravy	celkové	24.540 kg	26.000 kg	38.000 kg		
					Stoupavost v % při		= 0,85 a		
					f = 0,015	f = 0,015	f = 0,015	1200	2000
1.red.	9,97	2,20	3,38	74,30	43,0	40,0	25,8	3,16	5,27
1.nor.	9,97	1,62		54,83	30,5	28,2	18,5	4,28	7,14
2.red.	4,96	2,20		36,96	19,2	18,2	11,9	6,35	10,59
2.nor.	4,96	1,62		27,27	13,5	12,8	8,2	8,61	14,35
3.red.	2,83	2,20		21,12	11,4	9,6	6,0	11,12	18,53
3.nor.	2,83	1,62		15,58	7,6	6,6	3,9	15,07	25,11
4.red.	1,68	2,20		12,50	5,5	5,0	2,8	18,78	31,71
4.nor.	1,68	1,62		9,22	3,8	3,3	1,8	25,45	42,86
5.red.	1,0	2,20		7,45	2,6	2,4	1,2	31,50	52,50
5.nor.	1,0	1,62		5,50	1,4	1,4	0,7	42,68	71,14
Z.red.	8,58	2,20		63,93	35,8	33,6	21,8	3,67	6,12
Z.nor.	8,58	1,62		47,18	25,0	23,8	15,6	4,98	8,29

**SPOTŘEBA  
PALIVA  
A MAZIV**

Základní spotřeba paliva  
bez spotřeby ve vytápěcím zařízení ..... 31,2 l/100 km ± 5 %  
při rychlosti  
50 km/hod.

Spotřeba paliva ve vytápěcím zařízení ..... 0,6 - 1,25 l/hod.

Spotřeba oleje M6AD u zaběhnutého motoru  
dle ČSN 30 0506 ..... max. 1,6 %  
spotř. paliva

Převodový olej PP7 ..... 0,25 l/100 km

Nízkotuhoucí olej ON-3 ..... 0,04 l/100 km

Mazací tuk T-AOOB ..... 0,07 kg/100 km

Mazací tuk T-AV2 ..... 0,05 kg/100 km

**SPOJKA**

Druh ..... suchá, dvoulamelová,  
vestavěná do setrvačníku

Rozměry spojkového obložení ..... Ø 350/190 mm

**PŘEVODOVKA**

Druh ..... převody čelními ozubenými koly se šikmým ozubením, 2 + 5 převodový stupeň s blokovánou synchronizací

Počet převodových stupňů .....

5 - vpřed

1 - vzad

Razení .....

mechanické,  
přímé

# TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 S3M, S3 EXTRA

Druh .....	převod s ozubenými koly, s mezinápravovým diferenciálem pro zdvojenou zadní nápravu	REDUKČNÍ PŘEVODOVKA
Počet převodových stupňů .....	2 (normální a redukovaný převod)	
Převodové poměry .....	redukovaný 1 : 2,20 normální 1 : 1,6	
Razení .....	elektropneumatické s předvoličem	
Druh .....	kyvadlové polonápravy, nezávisle odpružené	PŘEDNÍ NÁPRAVA
Pérování .....	zkrutnými tyčemi	
Stálý převodový poměr v rozvodovce .....	1 : 3,39	
Tlumiče pérování .....	olejové, teleskopické	
Druh .....	kyvadlové polonápravy, nezávislé, odpružené	ZADNÍ NÁPRAVA
Pérování .....	listovými pružinami	
Stálý převodový poměr v rozvodovkách .....	1 : 3,39	
Druh .....	posilové řízení s mechanickou převodkou řízení se šnekem a dvěma palci, a s kapalinovým posilovačem	ŘÍZENÍ
Převodový poměr .....	1 : 22,5	
Počet otáček k dosažení celkového rejdu .....	6,5	
Průměr věnce volantu .....	Ø 550 mm	
Druh kol .....	disková	KOLA A PNEUMATIKY
Rozměr ráfků .....	8,0-20-162,5/335	
Pneumatiky .....	11,00-20eHD 16PR	
Vzorek : NB 27 - vhodný pro terénní provoz		
NB 30 - vhodný pro univerzální provoz, tj. terén a silnice		
NB 32 - vhodný pro silniční provoz		
Provozní brzda .....	přetlaková, dvouokruhová, ovládaná nožním pedálem	BRZDY
Průměr brzdových válců .....	100 mm	
Průměr brzdových bubnů : vpředu .....	406 mm	
vzadu .....	420 mm	
Celková účinná brzdící plocha .....	7 440 cm <sup>2</sup>	
Potřebná síla na pedal .....	36 kp	
Ruční brzda .....	mechanická, působící na kola přes hnací ústrojí	
Průměr brzdového bubnu .....	300 mm	
Celková účinná brzdící plocha .....	545 cm <sup>2</sup>	
Olejehlavová brzda .....	výfuková, uzavírá výfukové potrubí a přívod paliva	

# TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 S3M, S3 EXTRA

**OLEJOVÝ  
SKLAPEČ**

Olejové čerpadlo .....	zubové, vysokotlaké, typ ZC-100-B
Výkon čerpadla .....	asi $100 \pm 10$ l/min
Jmenovitý tlak .....	asi $160 \text{ kp/cm}^2$
Max. otáčky čerpadla .....	2000 ot/min
Doba potřebná pro dosažení max.sklonu karoserie plně zatižené .....	asi $18 \pm 3$ sec

**ZAVESNÉ  
ZARIŽENÍ**

Tažný hák pro přívěs .....	30 ČSN 30 3660.1
Dovolený tah v oji .....	max. 11760 daN 12000 kp
Závěsné zařízení přední nápravy (na viku) - dovolený tah v přímém směru .....	4 000 kp 3920 daN
Pomocný třmen na předním nárazníku - pouze k manipulaci s vlekem o hmotnosti .....	max. 16.000 kg

**ELEKTRICKÉ  
ZARIŽENÍ**

Napětí elektrického zařízení .....	24 V
Ukostřen pól .....	záporný
Stupeň odrušení .....	základní (dle ČSN 34 2875)
Akumulátory .....	dva olověné 165 Ah, zapojené do série Ø 150, 24V/500W
Dynamo .....	třicívkové 24V/25A
Regulační relé .....	pravotočivý 8k/24V
Spouštěč .....	dvě, elektropneumatické 24V
Houkačky .....	
Topení .....	6 BON 3

**SEZNAM  
POUŽITÝCH  
ZÁROVEK**

Světlomety dálkové, tlumená světla .....	55/50W P 45 t
Světlomety - parkovací světlo .....	3 W BA 9s
Zadní sdružené svítily :	
Směrové koncové světlo .....	20/7W BAY 15d
Brzdové světlo .....	20W BA 15s
Stropní svítidla .....	5 W BA 15s
Směrové svítidly .....	20W BA 15s
Kontrolní svítidla osvětlení přístrojů .....	2 W BA 9s

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PPR S3, PPR S3 EXTRA

Automobilové šasi se spodním pevným rámem s úplným hydraulickým sklepěcím zařízením, které umožňuje vyložení nákladu na obě strany i dozadu.

T 148 PPR S3 - automobilové šasi pro max. celkovou hmotnost automobilu 24.540 kg, nosnost šasi 15.840 kg, motor T 2-928-1

T 148 PPR S3 EXTRA - automobilové šasi pro max. celkovou hmotnost automobilu 26.000 kg, nosnost šasi 17.300 kg, motor T 2-928-19

Automobil utáhne na pevných vozovkách jeden nebo více přívěsů o celkové hmotě max. 16.000 kg, avšak celková hmotnost jízdní soupravy nesmí překročit 38.000 kg.

Celková hmotnost tažného automobilu při tahu přívěsů a využití povolené celkové hmotnosti jízdní soupravy 38.000 kg nesmí být nižší než 18.000 kg.

	HLAVNÍ ROZMĚRY
Délka šasi .....	7 055 mm
Šířka šasi .....	2 500 mm max.
Výška nezatiženého šasi .....	2 440 mm

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 S3M.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PPRH S3

Automobilové šasi se spodním pevným a horním vyklopným rámem. Sklápací zařízení je hydraulické a umožňuje vyložení nákladu na obě strany i dozadu. Nosnost šasi je 15.240 kg, max. celková hmotnost automobilu 24.540 kg, motor T 2-928-1.

Automobil utáhne na pevných vozovkách jeden nebo více přívěsů do celkové hmotnosti soupravy 38.000 kg.

### HLAVNÍ ROZMĚRY

Délka šasi .....	7 055 mm
Šířka šasi .....	2 500 mm max.
Výška nezatiženého šasi .....	2 440 mm

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 S3M.

## TECHNICKÉ ÚDAJE V 148 PPRH 32

Automobilové šasi se spodním pevným a horním výklopným rámem a vývodem pomocného pohonu z převodovky a redukční převodovky. Hydraulické sklápěcí zařízení umožňuje vyložení nákladu dozadu. Nosnost šasi 12.700 kg, max. celková hmotnost automobilu 22.000 kg, motor T 2-928-15.

Automobil utáhne na pevných vozovkách jeden nebo více přívěsů, a to při celkové hmotnosti tažného automobilu 22.000 kg, přívěsy o celkové hmotnosti max. 16.000 kg. Při větší celkové hmotnosti tažného automobilu je možno táhnout přívěsy do celkové hmotnosti soupravy 38.000 kg.

Délka šasi .....	7 713 mm	HLAVNÍ ROZMĚRY
Šířka šasi .....	2 500 mm max.	
Výška nezatiženého šasi .....	2 440 mm	
Rozvor kol .....	4 240 + 1 320 mm	

Stopové průměry zatačení : vnější .....	17,0 m $\pm$ 1 m	JEDNÍ VLASTNOSTI
vnitřní .....	13,0 m $\pm$ 1 m	

Obrysový průměr zatačení : vnější ..... 21,0 m  $\pm$  1 m

Vybavena vývodem pomocného pohoru. Způsob zapínání je popsán v kapitole "Obsluha vozu".

PREVODOVKA

Vybavena vývodem pomocného pohoru pro náhon agregátu nástavby. Způsob zapínání je popsán v kapitole "Obsluha vozu".

REDUKČNÍ  
PREVODOVKA

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 S3M.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PPR 20

Automobilové šasi se spodním pevným rámem a vývodem pomocného pohonu z převodovky. Nosnost šasi 16.000 kg, max. celková hmotnost automobilu 24.500 kg, motor T 2-928-15.

### HLAVNÍ ROZMĚRY

Délka šasi .....	7 055 mm
Šířka šasi .....	2 500 mm max.
Výška nezatiženého šasi .....	2 440 mm

### PŘEVODOVKA

Vybavena vývodem pomocného pohonu. Způsob zapínání je popsán v kapitole "Obsluha vozu".

### ZÁVESNÉ ZARIŽENÍ

Závesné zařízení přední nápravy (na víku)	
- dovolený tah v přímém směru .....	4000 kp
Pomocný třmen na předním nárazníku, pouze k manipulaci s vlekem o celkové hmotnosti .....	max. 16.000 kg

Ostatní technické údaje, až na olejový sklápěč (odpadá), jsou shodné s údaji pro T 148 S3M.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 S1M, S1 EXTRA

**T 148 S1M** - jednostranný sklápěč pro max. hmotnost užitečného zatížení 15.300 kg, max. celková hmotnost 26.000 kg, motor T 2- 928-1.

**T 148 S1 EXTRA** - jednostranný sklápěč pro max. hmotnost užitečného zatížení 15.300 kg, max. celková hmotnost 26.000 kg, motor T 2-928-19.

Délka automobilu .....	7 165 mm	HLAVNÍ ROZMĚRY
Šířka automobilu .....	2 500 mm max.	
Výška nezatíženého automobilu .....	2 645 mm	
Max. výška nezatíženého automobilu při sklopené korbě .....	6 220 mm	
Výška zadní spodní hrany ložné plochy od vozovky při sklopené korbě .....	550 mm	
Rozvor kol .....	3 690 + 1 320 mm	
Rozchod kol : vpředu .....	1 966 mm	
vzadu (střední) .....	1 770 mm	
Světlá výška .....	290 mm	
Sklon plošiny při největším zdvihu .....	68° - 2°	
Cisté ložné rozměry : délka .....	3 800 mm	
šířka .....	2 150 mm	
výška .....	1 150 mm	
Ložný objem (obrysový) .....	9 m <sup>3</sup>	

Nájezdový úhel : přední .....	40°	JÍZDNÍ VLASTNOSTI
zadní .....	47°	

Automobily řady T 148 S1 nejsou vybaveny tažným zařízením pro tah přívěsů.

Závěsné zařízení přední a zadní nápravy (na viku)		TAŽNÉ ZARIŽENÍ
- dovolený tah v přímém směru .....	4 000 kp.	

Ostatní údaje jsou shodné s údaji pro T 148 S3M.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PPR S1, PPR S1 EXTRA

T 148 PPR S1 - automobilové šasi se spodním pevným rámem a hydraulickým sklápěcím zařízením, které umožňuje vyložení nákladu dozadu. Maximální nosnost šasi je 16.000 kg, maximální celková hmotnost automobilu je 24.540 kg, motor T 2-928-1.

T 148 PPR S1 EXTRA - automobilové šasi se spodním pevným rámem a hydraulickým sklápěcím zařízením, které umožňuje vyložení nákladu dozadu. Maximální nosnost šasi je 17.500 kg, maximální celková hmotnost automobilu je 26.000 kg, motor T 2-928-19.

### HLAVNÍ ROZMĚRY

Délka šasi .....	6 825 mm
Šířka šasi .....	2 500 mm max.
Výška nezatiženého šasi .....	2 440 mm

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 S1 EXTRA.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 P3, P3 EXTRA

**T 148 P3** - automobilové šasi pro maximální celkovou hmotnost automobilu 24.540 kg, nosnost šasi je 16.740 kg, motor T 2-928-1.

**T 148 P3 EXTRA** - automobilové šasi pro maximální celkovou hmotnost automobilu 26.000 kg, nosnost šasi je 18.200 kg, motor T 2-928-19.

Délka šasi .....	7 240 mm	HLAVNÍ ROZMĚRY
Šířka šasi .....	2 500 mm max.	
Výška nezatiženého šasi .....	2 440 mm	
Rozvor kol .....	4 260 + 1 320 mm	
Rozchod kol : vpředu .....	1 966 mm	
vzadu (střední) .....	1 770 mm	
Světlá výška .....	290 mm	

Stopové průměry zatáčení : vnější .....	17 m $\pm$ 1 m	JÍZDNÍ VLASTNOSTI
vnitřní .....	13 m $\pm$ 1 m	
Obrysový průměr zatáčení : vnější .....	21 m $\pm$ 1 m	
Nájezdový úhel vpředu .....	40°	

Závěsné zařízení přední nápravy (na viku)		ZÁVESNÉ ZAŘÍZENÍ
- dovolený tah v přímém směru .....	4 000 kp	
Pomocný třmen na předním nárazníku k manipulaci s vlekem o celkové hmotnosti .....	16.000 kg	

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 S3M.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 P 12

Automobilové šasi pro max. celkovou hmotnost automobilu  
24.500 kg, nosnost šasi 16.700 kg, motor T 2-928-15.

### HLAVNÍ ROZMĚRY

Délka šasi .....	6 600 mm
Sířka šasi .....	2 500 mm max.
Výška nezatiženého šasi .....	2 440 mm
Rozvor kol .....	3 690 + 1 320 mm
Rozchod kol : vpředu .....	1 966 mm
vzadu .....	1 770 mm

### JÍZDNÍ VLASTNOSTI

Stopové průměry zatáčení : vnější .....	17 m ± 1 m
vnitřní .....	10,5 m ± 1 m
Obrysový průměr zatáčení vnější .....	18,5 m ± 1 m

### ZÁVESNÉ ZARIŽENÍ

Závesné zařízení přední a zadní nápravy (na viku) - dovolený tah v přímém směru .....	4 000 kp
--	----------

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 P3.

## **TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 P 18**

Automobilové šasi pro maximální celkovou hmotnost automobilu 24.540 kg, nosnost šasi je 16.740 kg, motor T 2-928-1.

Technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 P3.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 P 19

Automobilové šasi pro maximální celkovou hmotnost automobilu  
24.540 kg, nosnost šasi je 16.740 kg, motor T 2-928-1.

### ZAVESNÉ ZARIŽENÍ

Závěsné zařízení přední nápravy (na viku)	
dovolený tah v přímém směru .....	4 000 kp
Pomocný třmen na předním nárazníku k manipulaci s vlekem o celkové hmotnosti ...	16.000 kg
Tažný hák pro přívěs .....	30 ČSN 30 3660.1
Dovolený tah v oji .....	max. 12 000 kp

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 P3.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PP 2

Automobilové šasi s vývodem pomocného pohonu z převodovky, pro maximální celkovou hmotnost automobilu 24.540 kg, nosnost šasi je 16.740 kg, motor T 2-928-15.

Vybavena vývodem pomocného pohonu. Způsob zapínání je popsán v kapitole "Obsluha vozů".

PREVODOVKA

Je vybavena neutrálem. Způsob zapínání je popsán v kapitole "Obsluha vozů".

REDUKČNÍ  
PREVODOVKA

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 P3.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PP 4

Automobilové šasi s vývodem pomocného pohonu z převodovky.  
Nosnost šasi je 16.700 kg, maximální celková hmotnost  
automobilu 24.500 kg, motor T 2-928-15.

### PŘEVODOVKA

Vybavena vývodem pomocného pohonu. Způsob zapínání je popsán  
v kapitole "Obsluha vozu".

### REDUKČNÍ PŘEVODOVKA

Je vybavena neutrálem. Způsob zapínání je popsán v kapitole  
"Obsluha vozu".

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 P3.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PP 5

Automobilové šasi s vývodem pomocného pohonu z převodovky,  
pro maximální celkovou hmotnost automobilu 19.000 kg,  
motor T 2-928-1.

Vybavena vývodem pomocného pohonu. Způsob zapínání je popsán  
v kapitole "Obsluha vozu".

PREVODOVKA

Pneumatiky 11,00-20 eHD 14 PR vzorek NB-19

Huštění : vpředu 6 kp/cm<sup>2</sup>  
vzadu 6 kp/cm<sup>2</sup>

PNEUMATIKY

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 P3.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PP 6

Automobilové šasi s vývodem pomocného pohonu z převodovky a s namontovaným čerpadlem ZC-100-B.

Nosnost šasi 16.740 kg, maximální celková hmotnost automobilu 24.540 kg, motor T 2-928-1.

### PREVODOVKA

Vybavena pomocným pohonem s namontovaným čerpadlem ZC-100-B.  
Způsob zapínání pohonu čerpadla je popsán v kapitole "Obsluha vozu".

### OLEJOVÉ ČERPADLO

Olejové čerpadlo .....	zubové, vysokotlaké, ZC-100-B
Výkon čerpadla .....	asi $100 \pm 10$ l/min
Jmenovitý tlak .....	asi $160$ kp/cm <sup>2</sup>
Max. otáčky čerpadla .....	2000 ot/min

### ZÁVĚSNÉ ZARIŽENÍ

Závěsné zařízení přední a zadní nápravy (na viku)  
- dovolený tah v přímém směru ..... 4 000 kp

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 P3.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PP 7 ,PP 7 EXTRA

T 148 PP7

- automobilové šasi s vývodem pomocného pohonu z redukční převodovky.  
Nosnost šasi je 18.200 kg, maximální celková hmotnost automobilu 26.000 kg, motor T 2-928-1.

T 148 PP7 EXTRA

- automobilové šasi s vývodem pomocného pohonu z redukční převodovky.  
Nosnost šasi je 18.200 kg, maximální celková hmotnost automobilu 26.000 kg, motor T 2-928-19.

Vybavena vývodem pomocného pohonu z hnacího hřídele. Způsob zapínání je popsán v kapitole "Obsluha vozů".

REDUKČNÍ  
PŘEVODOVKA

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 P3.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PP 11

Automobilové šasi s vývodem pomocného pohonu z převodovky,  
s namontovaným zubovým čerpadlem ZC-100-B.

**Maximální celková hmotnost automobilu 26 000 kg,**  
**motor T 2-928-1.**

### HLAVNÍ ROZMĚRY

Délka šasi .....	6 880 mm
Šířka šasi .....	2 500 mm max.
Výška nezatiženého šasi .....	2 440 mm
Rozvor kol .....	3 900 + 1 320 mm
Rozchod kol : vpředu .....	1 966 mm
vzadu (střední) .....	1 770 mm
Světlá výška .....	290 mm

### JÍZDNÍ VLASTNOSTI

Stopové průměry zatáčení : vnější .....	16,5 m $\pm$ 1 m
vnitřní .....	12,5 m $\pm$ 1 m
Obrysový průměr zatáčení vnější .....	19,5 m $\pm$ 1 m
Nájezdový úhel vpředu .....	40°

### PREVODOVKA

Vybavena vývodem pomocného pohonu s namontovaným čerpadlem  
ZC-100-B. Způsob zapínání je popsán v kapitole "Obsluha vozu".

### OLEJOVÉ ČERPADLO

Olejové čerpadlo .....	zubové, vysokotlaké, typ ZC-100-B
Výkon čerpadla .....	asi 100 $\pm$ 10 l/min
Jmenovitý tlak .....	asi 160 kp/cm <sup>2</sup>
Max. otáčky čerpadla .....	2000 ot/min

### ZÁVĚSNÉ ZARIŽENÍ

Závěsné zařízení přední a zadní nápravy (na viku)  
- dovolený tah v přímém směru .....

4 000 kp.

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 P3.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PP 33

Automobilové šasi s vývodem pomocného pohonu z převodovky.

Nosnost šasi je 16.740 kg, maximální celková hmotnost automobilu 24.540 kg, motor T 2-928-15.

Vybavena vývodem pomocného pohonu. Způsob zapínání je popsán v kapitole "Obsluha vozu".

Je vybavena neutrálem. Způsob zapínání je popsán v kapitole "Obsluha vozu".

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 P3.

PREVODOVKA

REDUKCIONI  
PŘEVODOVKA

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 PPR 14, PPR 14 EXTRA

**T 148 PPR 14** - automobilové šasi se spodním pevným rámem a vývodem pomocného pohonu z redukční převodovky. Nosnost šasi je 16.040 kg, max. celková hmotnost automobilu je 24.540 kg, motor T 2-928-1.

**T 148 PPR 14 EXTRA** - v tomto provedení se podvozek dodává s motorem T 2-928-19.

Automobil utáhne na pevných vozovkách jeden nebo více přívěsů o celkové hmotě max. 16.000 kg, avšak celková hmotnost jízdní soupravy nesmí překročit 38.000 kg.

Celková hmotnost tažného automobilu při tahu přívěsu a využití dovolené celkové hmotnosti jízdní soupravy 38.000 kg, nesmí být nižší než 18.000 kg (tj. max. váha přívěsu 20.000 kg).

### HLAVNÍ ROZMĚRY

Délka šasi .....	8 706 mm
Šířka šasi .....	2 500 mm max.
Výška nezatiženého šasi .....	2 440 mm

### JÍZDNÍ VLASTNOSTI

Nájezdový úhel : vpředu .....	40°
vzadu .....	25°

### REDUKČNÍ PŘEVODOVKA

Vybavena vývodem pomocného pohonu. Způsob zapínání je popsán v kapitole "Obsluha vozu".

### ZÁVESNÉ ZARIŽENÍ

Tažný hák pro přívěs .....	30 ČSN 30 3660.1
Dovolený tah v oji .....	max. 12 000 kp
Závesné zařízení přední nápravy (na víku)	
- dovolený tah v přímém směru .....	4 000 kp (3 920 daN)
Pomocný třmen na předním nárazníku	
- pouze k manipulaci s vlekem	
o připojené hmotnosti .....	16.000 kg max.

Ostatní technické údaje jsou shodné s údaji pro T 148 P3.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 valník, T 148 valník EXTRA

**Valník T 148** - je určen pro přepravu nákladů o hmotnosti 14.680 kg. Maximální celková hmotnost automobilu je 24.540 kg, motor T 2-928-1.

**Valník T 148 EXTRA** - je určen pro přepravu nákladu o hmotnosti 14.680 kg. Maximální celková hmotnost automobilu je 24.540 kg, motor T 2-928-19.

Automobil utáhne na pevných vozovkách jeden nebo více přívěsu o celkové hmotě max. 16.000 kg, avšak celková hmotnost jízdní soupravy nesmí překročit 38.000 kg.

Celková hmotnost tažného automobilu při tahu přívěsu a využití dovolené celkové hmotnosti jízdní soupravy 38.000 kg, nesmí být nižší než 18.000 kg (tj. max. váha přívěsu 20.000 kg).

	HLAVNÍ ROZMĚRY
Délka automobilu .....	9 090 mm
Šířka automobilu .....	2 500 mm max.
Výška nezatiženého automobilu .....	2 440 mm
s plachtou .....	3 600 mm
Rozvor kol .....	4 800 + 1 320 mm
Rozchod kol : vpředu .....	1 966 mm
vzadu (střední) .....	1 770 mm
Světlá výška .....	290 mm
Čisté ložné rozměry : délka .....	6 100 mm
šířka .....	2 420 mm
výška .....	800 mm
Ložný objem (obrysůvý) .....	11,8 m <sup>3</sup>
Výška ložné plochy .....	1 420 mm
Stopové průměry zatáčení : vnější .....	19 m ± 1 m
vnitřní .....	13 m ± 1 m
Obrysůvý průměr zatáčení - vnější .....	21 m ± 1 m
Nájezdový úhel : přední .....	40°
zadní .....	25°

	JÍZDNÍ VLASTNOSTI
Ostatní technické údaje - až na "Olejový sklápěč" (odpadá) -	
jsou shodné s údaji pro T 148 S3M.	

Ostatní technické údaje - až na "Olejový sklápěč" (odpadá) - jsou shodné s údaji pro T 148 S3M.

## TECHNICKÉ ÚDAJE T 148 valník EXTRA

Je určen pro přepravu nákladu o hmotnosti 13.000 kg.  
Maximální celková hmotnost automobilu 23.500 kg, motor T 2-928-19.

Automobil utáhne na pevných vozovkách jeden nebo více přívěsů o celkové hmotě max. 16.000 kg, avšak celková hmotnost jízdní soupravy nesmí překročit 38.000 kg.

Celková hmotnost tažného automobilu při tahu přívěsu a využití dovolené celkové hmotnosti jízdní soupravy 38.000 kg, nesmí být nižší než 18.000 kg (tj. max. váha přívěsu 20.000 kg).

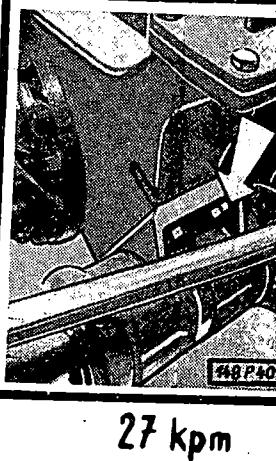
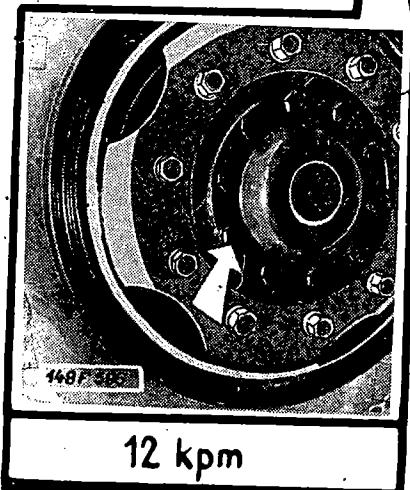
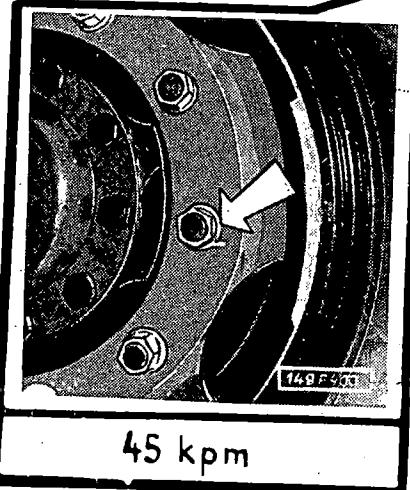
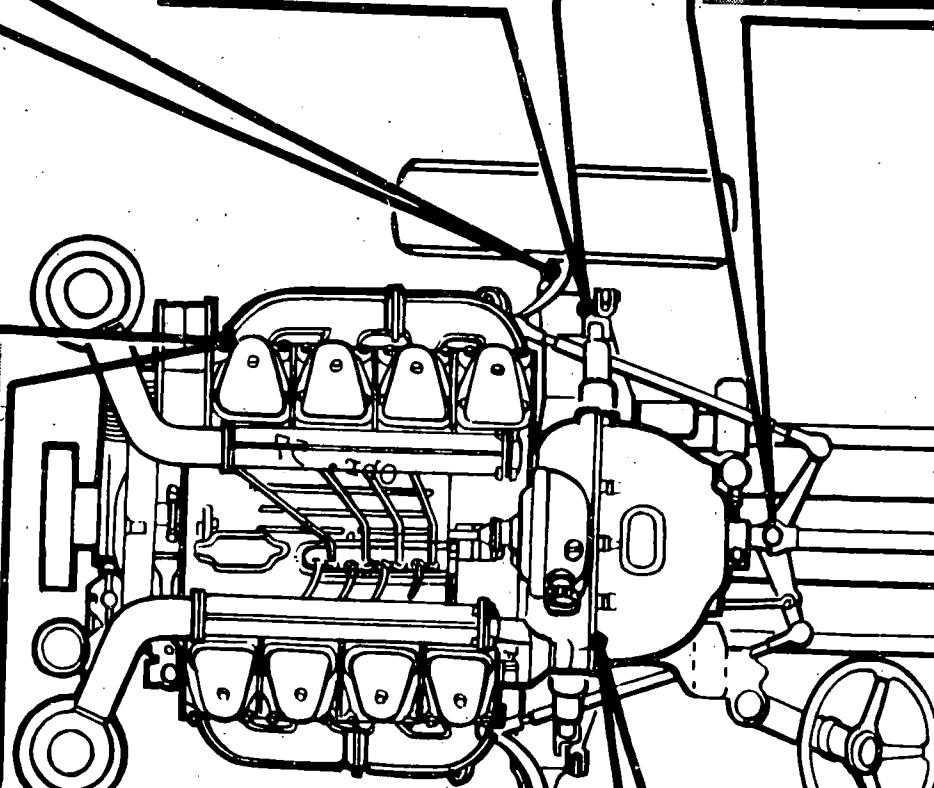
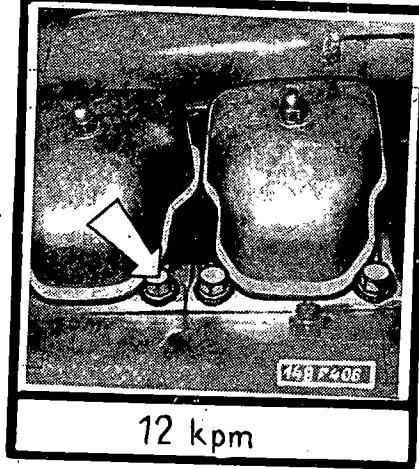
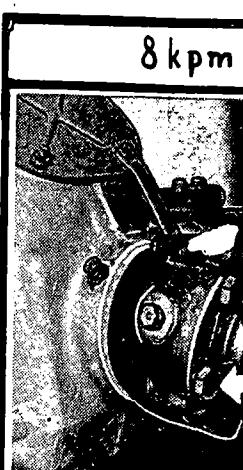
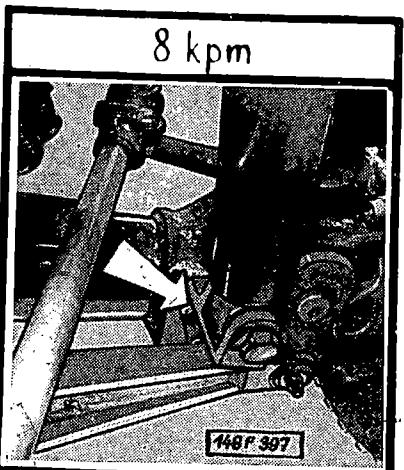
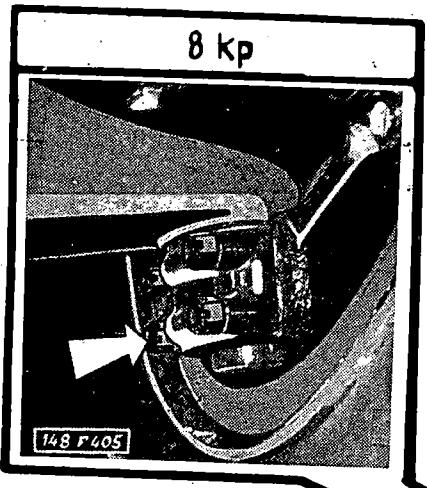
HLAVNÍ ROZMĚRY	Délka automobilu .....	8 497 mm
	Šířka automobilu .....	2 500 mm max.
	Výška nezatiženého automobilu .....	2 500 mm
	s plachtou .....	3 200 mm
	Rozvor kol .....	4 260 + 1 320 mm
	Rozchod kol : vpředu .....	1 966 mm
	vzadu (střední) .....	1 770 mm
	Světlá výška .....	290 mm
	Výška tažného zařízení .....	1 000 mm
	Čisté ložné rozměry : délka .....	5 000 mm
	šířka .....	2 290 mm
	výška (s nástavky bočnic) .....	1 100 mm
JÍZDNÍ VLASTNOSTI	Ložná plocha .....	11,45 m <sup>2</sup>
	Výška ložné plochy .....	1 390 mm
	Stopové průměry zatáčení : vnější .....	17 m ± 1 m
REDUKCIONÍ PŘEVODOVKA	vnitřní .....	13 m ± 1 m
	Obrysový průměr zatáčení - vnější .....	21 m ± 1 m
	Nájezdový úhel : přední .....	45°
	zadní .....	25°
NAVÍJÁK	Vybavena vývodem pomocného pohonu pro náhon navijáku. Způsob zapínání je popsán v kapitole "Obsluha vozu".	
	Největší tažná síla na laně navijáků při jedné vrstvě lana na bubnu :	
ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ	v přímém směru ze zadu .....	5 880 + 980 daN
	v přímém směru ze předu .....	4 606 + 784 daN
	Úhly vývodu lana navijáku ve vertikální a horizontální rovině :	
	ze zadu vozidla .....	max. ± 30°
	ze předu vozidla .....	max. ± 5°
	Topení .....	12 BON 3
	Ostatní technické údaje - až na "Olejový sklápěč" (odpadá) - jsou shodné s údaji pro T 148 S3M.	

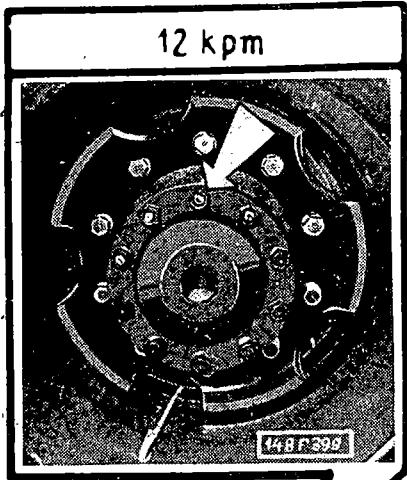
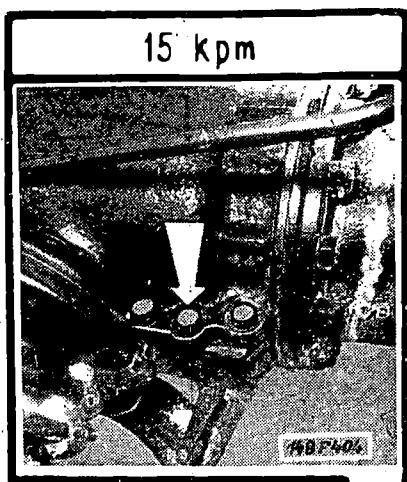
## TECHNICKÉ ÚDAJE MOTORU T 2-928- , -15, -19

Druh motoru .....	čtyřdobý, naftový, s přímým vstřikem paliva
Uspořádání válců .....	ve dvou řadách do V pod úhlem 75°
Chlazení .....	vzduchem, s nuceným oběhem
Počet válců .....	8
Vrtání .....	120 mm
Zdvih .....	140 mm
Obsah válců .....	12.666,8 cm <sup>3</sup>
Kompresní poměr .....	16,5 : 1
Max. hodnota jmenovitého výkonu .....	212k/2000 ot/min (156,03 kW/2000 ot/min)
Max. točivý moment .....	83 kpm/1200-1400 ot/min
Max. otáčky při plném výkonu .....	2000 ot/min
Volnoběžné otáčky .....	500 ± 600 ot/min
Min.. tlak ventilátoru .....	180 mm H <sub>2</sub> O při 2000 ot/min
Schopnost provozu motoru při podélném sklonu .....	40°
při příčném sklonu .....	30°
Pořadí válců při vstřikování .....	1-6-3-5-4-7-2-8
Vstřikovače .....	VA 53S 463a 2605
Vstřikovací trysky .....	DOP 140 S 435-39
Vstřikovací souprava .....	PV&A 9P 915i 1525
Vstřikovací souprava (pro T 2-928-15) .....	PV&A 9P 915i 1524
Druh regulace .....	omezovací
Druh regulace (pro T 2-928-15) .....	výkonnostní
Mazání motoru .....	tlakové, oběžné, subo- vým čerpadlem, se samo- statnou olejovou nádrží sítový, plnoprůtočný RHO2b
Cistič oleje .....	viřivý
Odstředivý cistič oleje .....	s olejovou náplní nebo s papírovou vložkou
Předčistič nasávaného vzduchu .....	RHK 00-2251
Cistič nasávaného vzduchu .....	
Indikátor podtlaku .....	

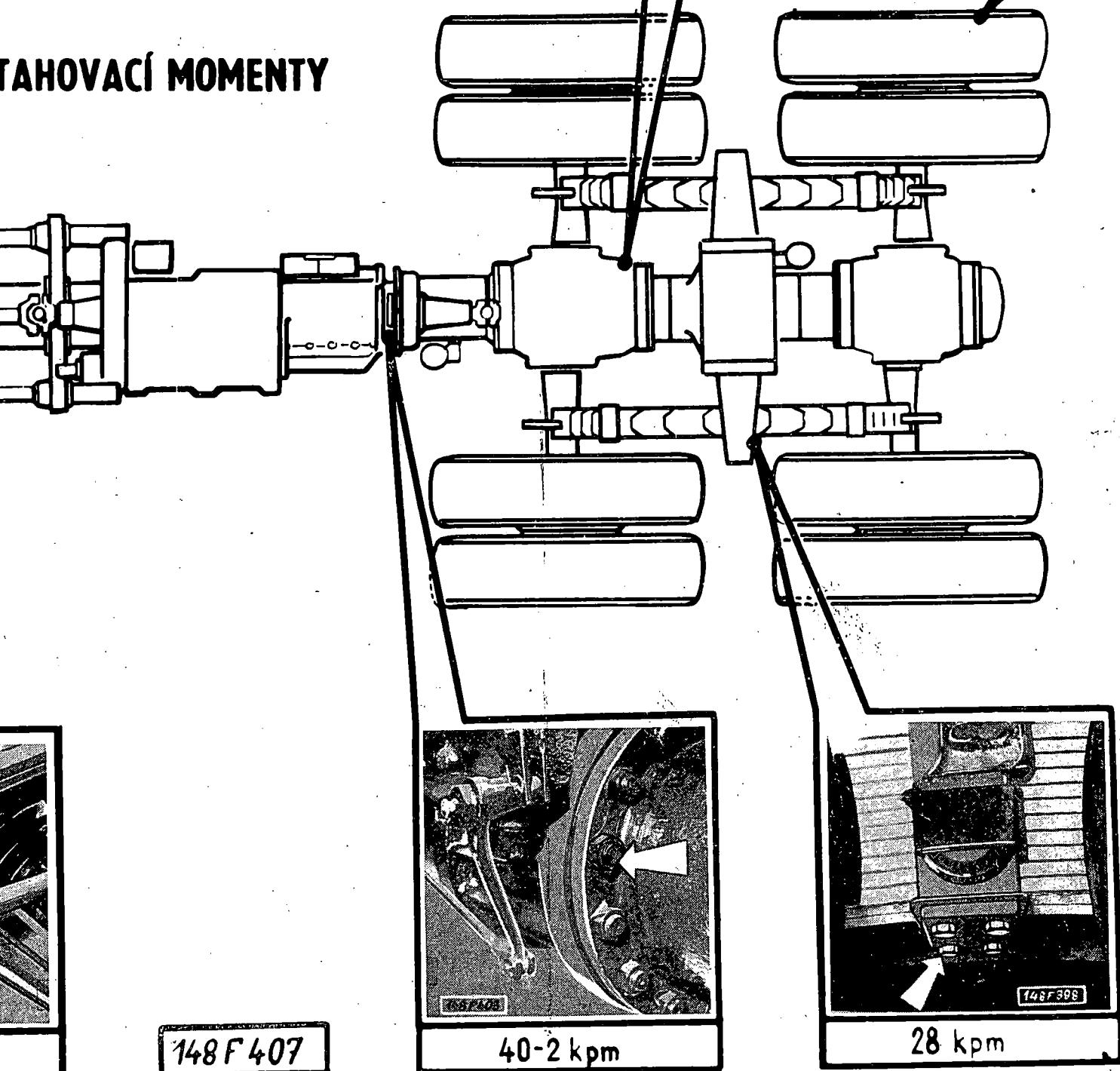
## SEŘIZOVACÍ ÚDAJE

MOTOR	Výška ventilů studeného motoru .....	0,4 mm
	Kompresení tlak záběhnutého motoru .....	30-33 kp/cm <sup>2</sup> v rozsahu 600 - 1000 ot/min
	Počátek vstřikování paliva .....	24° ± 1° před HU
	Vstřikovací tlak paliva do válců .....	170 + 5 atm
	Minimální tlak oleje .....	1,5 kp/cm <sup>2</sup> pri 800 ot/min a teplotě 60°C
SPOJKA	Výška spojky .....	16 ± 18 mm na vysouvací objímce
	Volný chod pedálu spojky .....	asi 32 mm
PREDNÍ NAPRAVA	Sbíhavost přední nápravy (měřeno na obvodu ráfku) .....	5 ± 1,5 mm
	Odklon předních kol zatiženého automobilu .....	1° ± 30'
	Příklon čepu plné zatiženého automobilu .....	6° ± 50' 2° ± 30'
	Záklon čepu .....	
	Max. protočení kol při rejdu vpravo i vlevo : vnější kolo .....	asi 34° -2°
	vnitřní kolo .....	asi 43° -2°
	Celkový rozsah .....	asi 77°
RIZENI	Mechanická výška volantu .....	max. 16°
BRZDY	Dráha volného chodu pedálu brzdy .....	37 mm
PNEUMATIKY	Huštění : vpředu .....	7 kp/cm <sup>2</sup>
	u T 148 PP5 .....	6 kp/cm <sup>2</sup>
	vzadu .....	6 kp/cm <sup>2</sup>

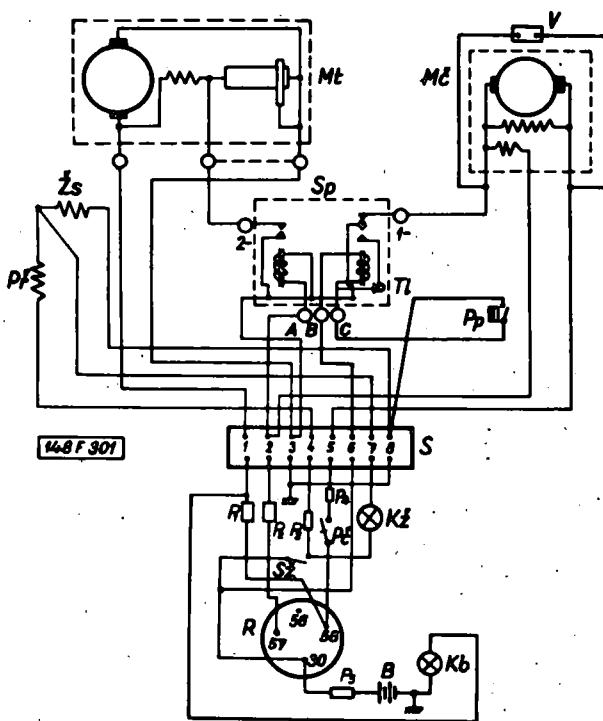




## TAHOVACÍ MOMENTY



# SCHEMA ZAPOJENÍ TOPENÍ 6 BON 3



Mt - MOTOR TOPENÍ

Mc - MOTOR ČERPADLA

V - ELEKTROMAGNETICKÝ VENTIL

SP - SPINÁC

1, 2, A, B, C - SVORKY SPINAČE

Sz - SPINAČ ZHAVENÍ

Pc - VYPINAČ JEDNOPÓLOVÝ

Tl - TLAČITKO POJISTKY

Pp - POJISTKA PŘEHŘATÍ

Pf - PREDŘADNÝ ODPOR

Zs - ZHAVICÍ SVÍČKA

P1 - POJISTKA 15 A

P2, P4 - POJISTKY 5 A

P3, P5 - POJISTKY 25 A

S - SVORKOVNICE

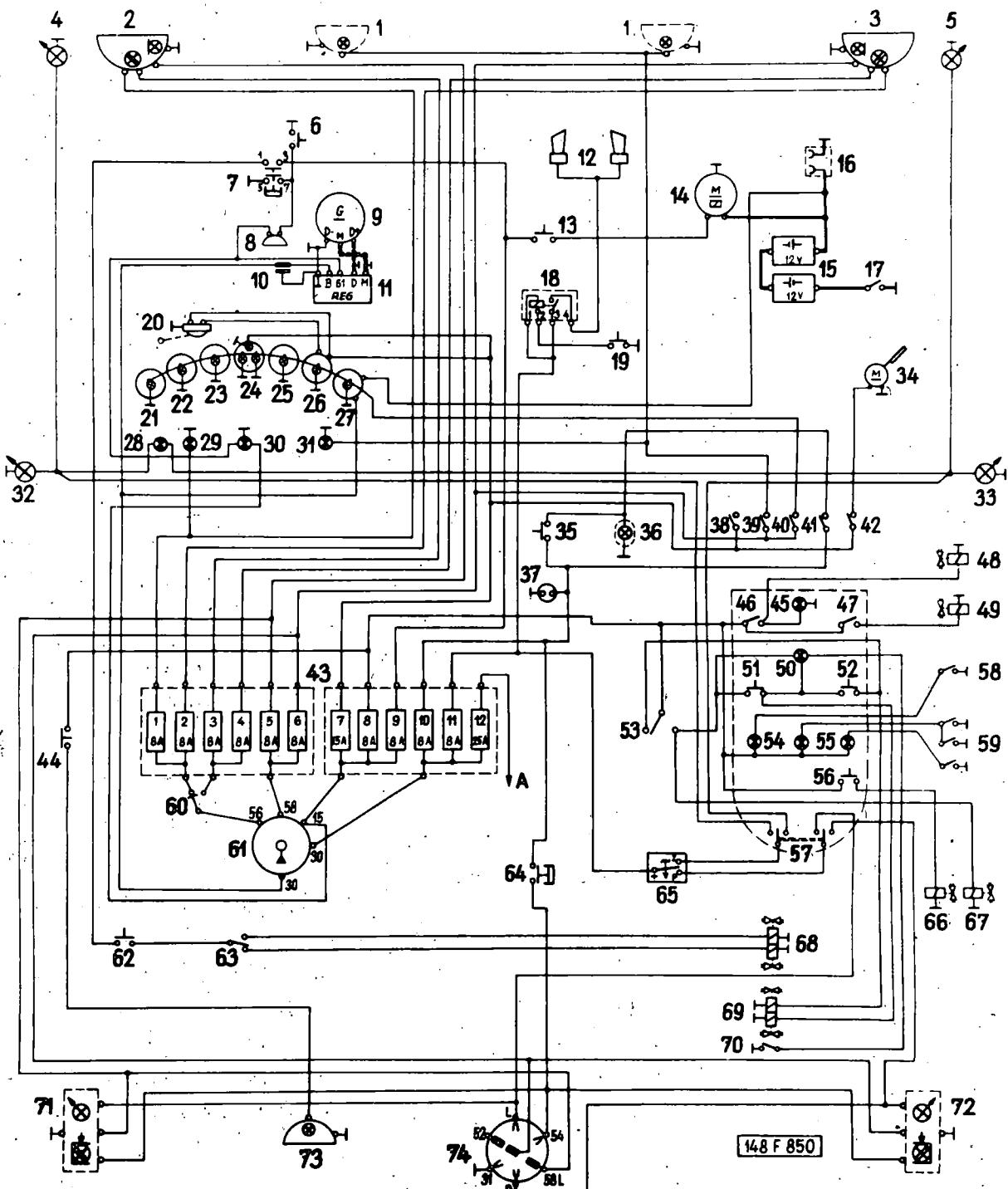
R - ROZVÁDĚcí SKRÍŇKA

Kz - KONTROLKA ZHAVENÍ

Kb - KONTROLKA BĚHU

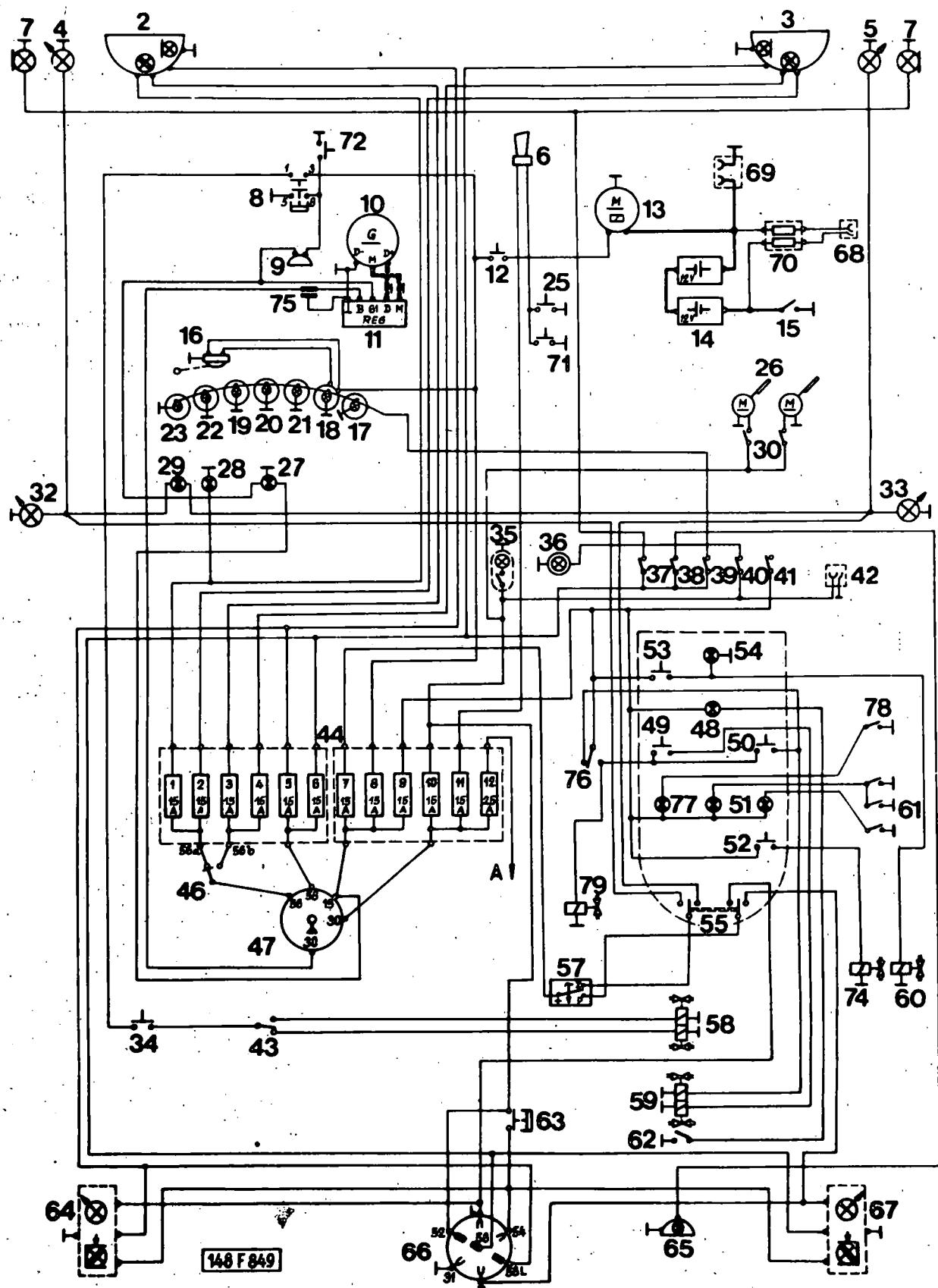
B - ZDROJ

**SHCÉMA ELEKTRICKÉ INSTALACE AUTOMOBILŮ T 148 S1, S3  
A JEJICH ODVOZENIN**



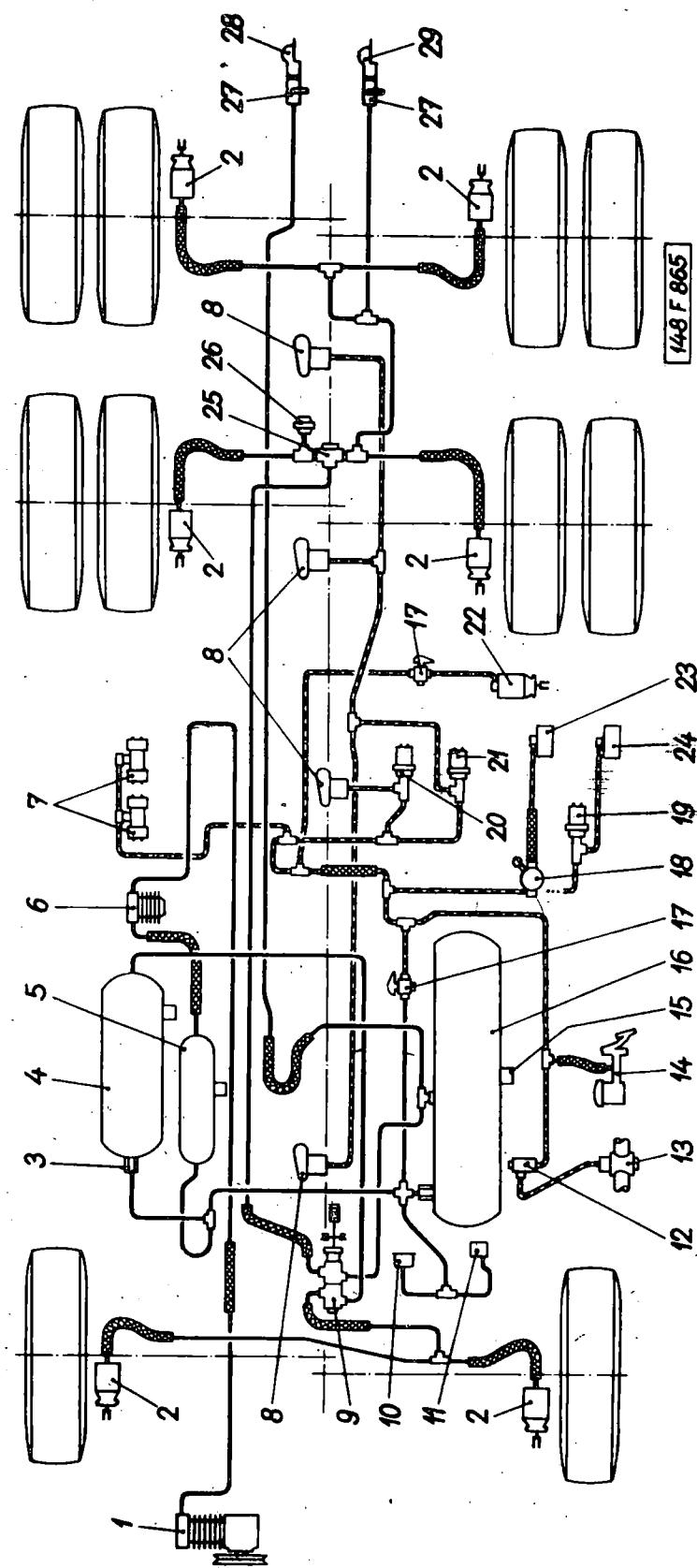
- 1 - mlhovky  
 2 - levý hlavní světlomet  
 3 - pravý hlavní světlomet  
 4 - levý přední ukazatel směru  
 5 - pravý přední ukazatel směru  
 6 - tlačítko kontroly bzučáku  
 7 - spínač zvukové signalizace poklesu tlaku vzduchu  
 8 - bzučák  
 9 - dynamo  
 10 - odpojovač kondenzátor  
 11 - regulátor napětí  
 12 - houkačky  
 13 - tlačítko spouštěče  
 14 - spouštěč  
 15 - akumulátory  
 16 - zásuvka pomocného zdroje  
 17 - odpojovač akumulátorů  
 18 - elektromagnetický spínač houkaček  
 19 - tlačítko houkaček  
 20 - plovák ukazatele stavu paliva  
 21 - teploměr oleje  
 22 - tlakoměr oleje  
 23 - tlakoměr vzduchu  
 24 - tachograf  
 25 - otáčkoměr  
 26 - měřič stavu paliva  
 27 - ampérmetr  
 28 - kontrolní svítidla ukazatele směru  
 29 - kontrolní svítidla dálkových světel  
 30 - kontrolní svítidla nabíjení  
 31 - kontrolní svítidla mlhovek  
 32 - levý boční ukazatel směru  
 33 - pravý boční ukazatel směru  
 34 - motorek stěračů  
 35 - dveřní spínač stropní svítidly  
 36 - stropní svítidla v budce řidiče  
 37 - zásuvka montážní svítidly  
 38 - spínač (nezapojen)  
 39 - spínač mlhovek  
 40 - spínač osvětlení přístrojů  
 41 - spínač stropní svítidly  
 42 - spínač motorků stěračů  
 43 - pojistky  
 44 - spínač zpětného světlometu (není u provedení PP 6)  
 45 - kontrolní svítidla neutrálů (jen u provedení PP 4, PP 33, PPR 14, PPR 14 Extra, PP 7, PP 7 Extra, PPRH 32, PP 2, PP 35)  
 46 - spínač neutrálů (zapojen u provedení PP 4, PP 33, PPR 14, PPR 14 Extra, PP 7, PP 7 Extra, PPRH 32, PP 2, PP 35)  
 u T 148 PP 4 a PP 33 i pomocného pohonu  
 47 - spínač pomocného pohonu (zapojen u provedení PP 6, PP 2, PP 33, PP 5, PPRH 32)  
 48 - jednoduchý elektromagnetický ventil neutrálů (u provedení PP 4, PP 33, PPR 14, PPR 14 Extra, PP 7, PP 7 Extra, PPRH 32, PP 2, PP 35)  
 49 - jednoduchý elektromagnetický ventil pomocného pohonu (u provedení PP 6, PP 2, PP 33, PP 5, PPRH 32)  
 50 - kontrolní žárovka pod tlačítka zapínání a vypínání pohonu přední nápravy  
 51 - tlačítko k zapínání pohonu přední nápravy  
 52 - tlačítko k vypínání pohonu přední nápravy  
 53 - přepínač uzávěrky mezinápravového diferenciálu  
 54 - kontrolní žárovka pod tlačítkem mezinápravového diferenciálu  
 55 - kontrolní žárovky uzávěrek nápravových diferenciálů  
 56 - tlačítko uzávěrek nápravových diferenciálů  
 57 - přepínač ukazatelů směru  
 58 - spínač kontrolky mezinápravového diferenciálu  
 59 - spínač kontrolních žárovek uzávěrek nápravových diferenciálů  
 60 - přejímač dálkových a tlumených světel  
 61 - spínací skříňka  
 62 - spínač pod spojkou  
 63 - spínač předvoliče redukčních převodů na řadící páce  
 64 - brzdový spínač  
 65 - přerošovač světelných ukazatelů směru  
 66 - jednoduchý elektromagnetický ventil uzávěrek nápravových diferenciálů  
 67 - jednoduchý elektromagnetický ventil uzávěrky mezinápravového diferenciálu  
 68 - dvojitý elektromagnetický ventil redukovaného a normálního převodu  
 69 - dvojitý elektromagnetický ventil předního náhonu  
 70 - spínač kontrolní žárovky předního náhonu  
 71 - levá zadní skupinová svítidla  
 72 - pravá zadní skupinová svítidla  
 73 - zpětný světlomet (není u provedení PP 6)  
 74 - sedmipólová zásuvka (není u provedení S1 M, S1 Extra, PPR S1 Extra, PPR S1, PPR 20, PP 11, PP 4, PP 33, P 19, PP 5, PP 6)  
 A - přívod ke spínací skřínce nezávislého naftového topení

## SCHÉMA ELEKTROINSTALACE T 148 VALNÍK N EXTRA



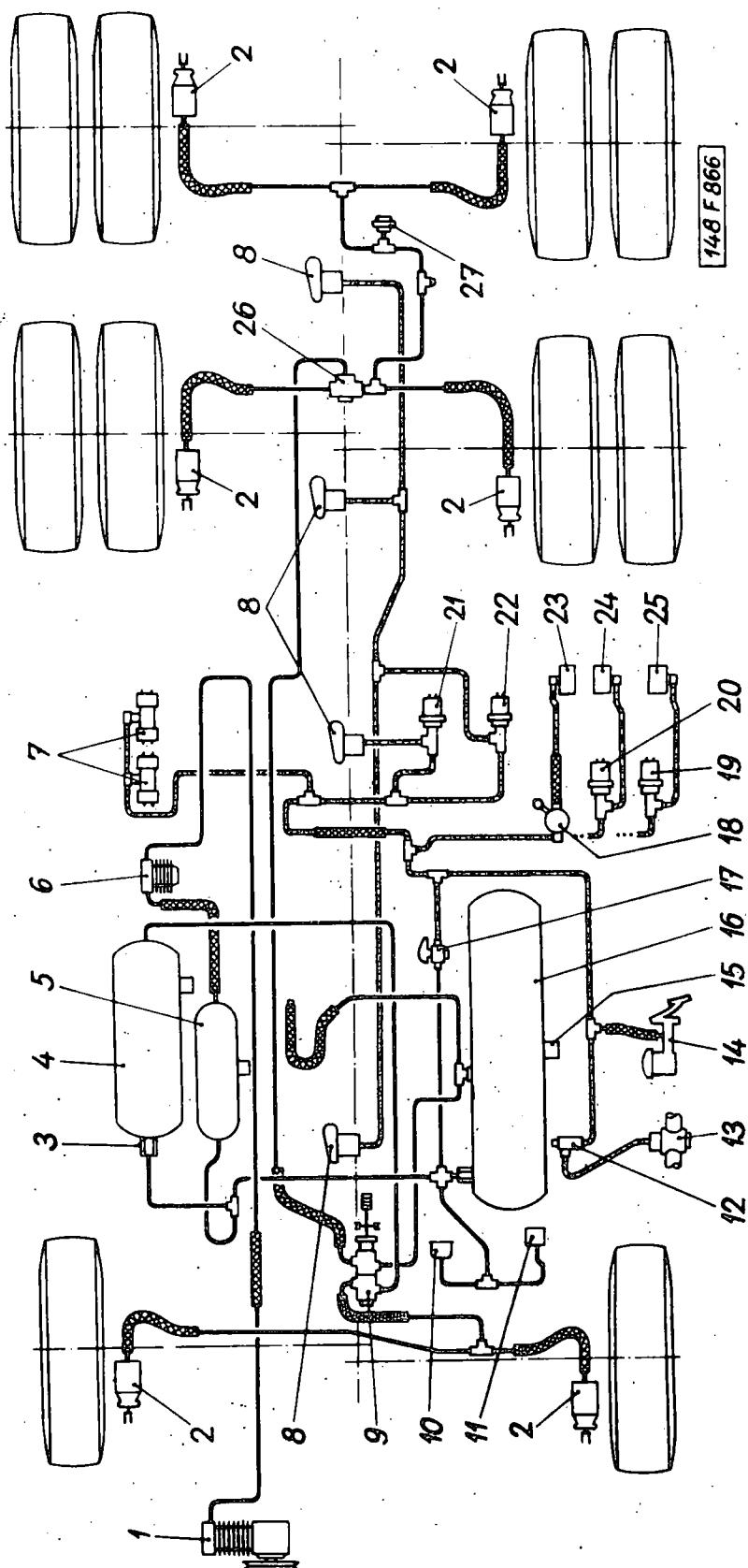
- 2 - levý hlavní světlomet  
 3 - pravý hlavní světlomet  
 4 - levý přední ukazatel směru  
 5 - pravý přední ukazatel směru  
 6 - houkačka  
 7 - šítková (obrysová) světla  
 8 - spínač zvukové signalizace poklesu tlaku vzduchu  
 9 - bzučák  
 10 - dynamo  
 11 - regulátor napětí  
 12 - tlačítka spouštěče  
 13 - spouštěč  
 14 - skumulátory  
 15 - odpojovač akumulátorů  
 16 - plovák měřiče paliva  
 17 - ampérmetr  
 18 - ukazatel stavu paliva  
 19 - rychloměr  
 20 - tlakoměr vzduchu  
 21 - otáčkoměr  
 22 - tlakoměr oleje  
 23 - teploměr oleje  
 25 - tlačítka houkačky  
 26 - motorky stěračů  
 27 - kontrolní svítidlo nobljení  
 28 - kontrolní svítidlo dálkových světel  
 29 - kontrolní svítidlo ukazatelů směru  
 30 - spínače motorků stěračů předních skel  
 32 - levý boční ukazatel směru  
 33 - pravý boční ukazatel směru  
 34 - spínač pod pedálem spojky  
 35 - svítidla na čtení map  
 36 - stropní svítidla  
 37 - spínač šítkových (obrysových) světel  
 38 - spínač svítidly u tažného háku  
 39 - spínač osvětlení přístrojů  
 40 - spínač stropní svítidly  
 41 - spínač (nezapojen)  
 42 - zásuvka montážní svítidly  
 43 - spínač převodnice redukčních převodů na řadiči páce  
 44 - pojistky  
 46 - přepinač dálkových a tlumených světel  
 47 - spinaci skřínka  
 48 - kontrolní žárovka pod tlačítka zapínání a vypínání pohoru přední nápravy  
 49 - tlačítka zapínání pohoru přední nápravy  
 50 - tlačítka vypínání pohoru přední nápravy  
 51 - kontrolní žárovka uzávěrek nápravových diferenciálů  
 52 - tlačítka uzávěrek nápravových diferenciálů  
 53 - spínač zasouvání neutrálu  
 54 - kontrolní žárovka zasouvání neutrálu  
 55 - přepinač ukazatelů směru  
 57 - přerušovač světelných ukazatelů směru  
 58 - dvojitý elektromagnetický ventil redukovaného a normálního chodu  
 59 - dvojitý elektromagnetický ventil předního náhonu  
 60 - jednoduchý elektromagnetický ventil neutrálu  
 61 - spínače kontrolních žárovek uzávěrek nápravových diferenciálů  
 62 - spínač kontrolní žárovky předního náhonu  
 63 - brzdový spínač  
 64 - zadní skupinová svítidla levá  
 65 - svítidla u tažného háku  
 66 - sedmipólová zásuvka  
 67 - zadní skupinová svítidla pravá  
 68 - zásuvka konzervátoru  
 69 - zásuvka pomocného zdroje  
 70 - pojistky konzervátoru  
 71 - tlačítka houkačky u tažného háku  
 72 - tlačítka kontroly bzučáku  
 74 - jednoduchý elektromagnetický ventil uzávěrek nápravových diferenciálů  
 75 - odrušovací kondenzátor  
 76 - přepinač mezinápravového diferenciálu  
 77 - kontrolní žárovka zapnutí mezinápravového diferenciálu  
 78 - spínač kontrolní žárovky mezinápravového diferenciálu  
 79 - jednoduchý elektromagnetický ventil mezinápravového diferenciálu  
 A - přívod ke spinaci skřínce nezávislého nativého topení

SCHÉMA VZDUCHOTLAKOVÉ SOUSTAVY T 148 S3 M A APLIKACÍ  
 Š3 EXTRA, PPR S3 EXTRA, PPR S3, PPRH S3, PPRH 32, VALNÍK  
 A VALNÍK EXTRA



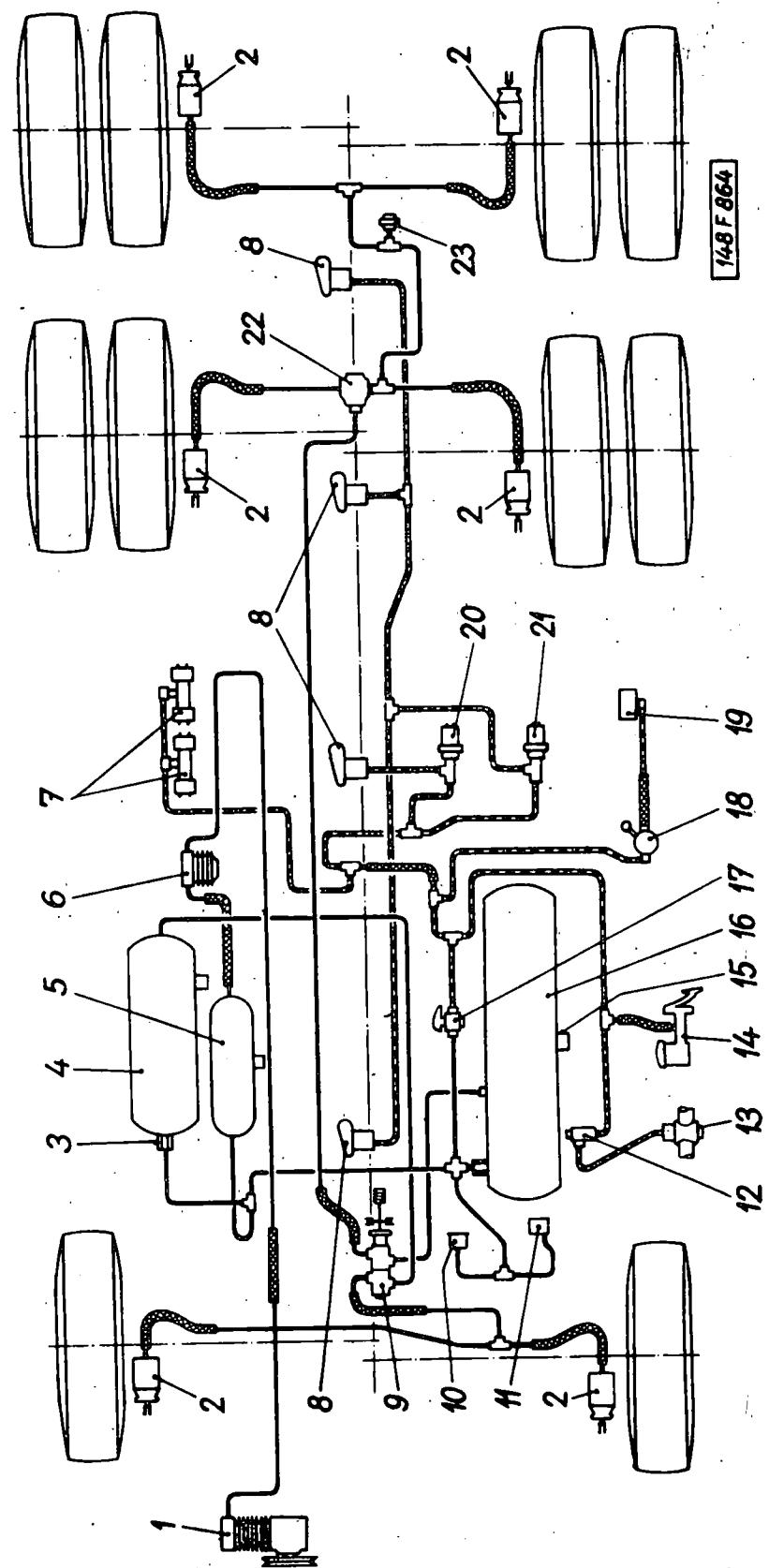
- 1 - jednoválcový kompresor
- 2 - brzdové válce předních a zadních kol
- 3 - zpětný ventil
- 4 - vzduchojem pro brzdy předních kol (35 l)
- 5 - pomocný vzduchojem pro regulaci tlaku vzduchu (10 l)
- 6 - regulátor tlaku vzduchu
- 7 - dvojité elektropneumatické ventily pro řazení redukčních převodů a zapínání a vypínání pohonu předních kol
- 8 - diferenciální uzávěrky přední a obou zadních náprav a mezinápravového diferenciálu
- 9 - dvouokruhový hlavní brzdící
- 10 - tlakoměr
- 11 - hledací tlaku vzduchu
- 12 - ovládací ventil výfukové brzdy
- 13 - výfuková brzda
- 14 - posilovač spojky
- 15 - odpouštěč kondenzátu
- 16 - vzduchojem pro brzdy zadních náprav a přívěs (60 l)
- 17 - přímý kohout
- 18 - ovládací pomocného pohonu (odpadá u provedení valník, valník Extra)
- 19 - jednoduchý elektropneumatický ventil ovládání neutrálů (montován u provedení PPRH 32)
- 20 - jednoduchý elektropneumatický ventil ovládání mezinápravového diferenciálu
- 21 - jednoduchý elektropneumatický ventil ovládání nápravových diferenciálů
- 22 - vzduchový válec zvedání náhradního kola (není u provedení PPR 20)
- 23 - řadicí válec pomocného pohonu (odpadá u provedení valník, valník Extra)
- 24 - řadicí válec neutrálů (montován u provedení PPRH 32)
- 25 - výfukovací ventil
- 26 - spínač brzdového světla (u provedení valník a valník Extra montován u druhé zadní nápravy)
- 27 - uzavírací kohout
- 28 - spojovací hlavice (plnici - červená)
- 29 - spojovací hlavice (ovládací - modrá)

SCHEMA VZDUCHOVÉ SOUSTAVY PODVOZKŮ T 148 PP 2, P 3,  
 P 3 EXTRA, PP 4, PP 5, PP 6, PP 7,  
 PP 7 EXTRA, PP 11, PPR 14, PPR 14 EXTRA, P 18, P 19,  
 PPR 20, PP 33 A PP 35



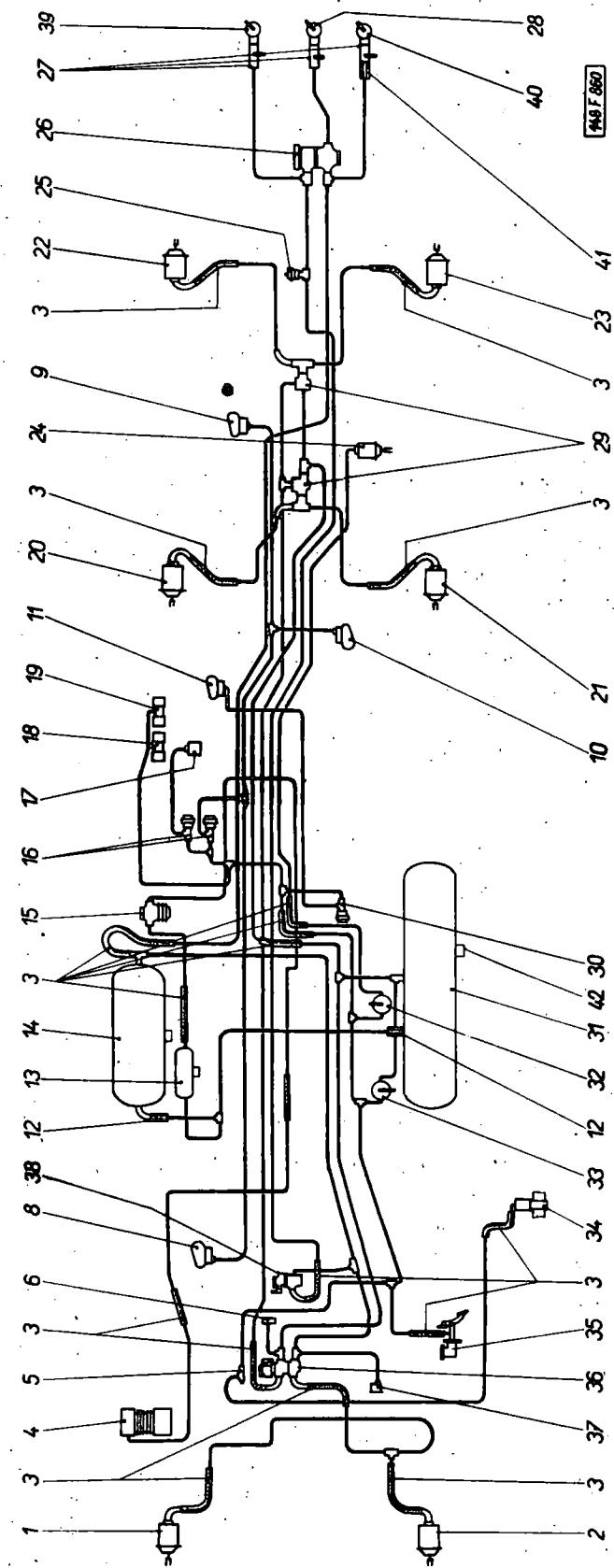
- 1 - jednoválcový kompresor
- 2 - brzdové válce předních a zadních kol
- 3 - zpětný ventil
- 4 - vzduchojem pro brzdy předních kol (35 l)
- 5 - pomocný vzduchojem pro regulaci tlaku vzduchu (10 l)
- 6 - regulátor tlaku vzduchu
- 7 - dvojité elektropneumatické ventily pro řazení redukčních převodů a zapínání a vypínání pohonu předních kol
- 8 - diferenciální uzávěrky přední a obou zadních náprav a mezinápravového diferenciálu
- 9 - dvouokruhový hlavní brzdící
- 10 - tlakoměr
- 11 - hlídací tlaku vzduchu
- 12 - ovládací ventil výfukové brzdy
- 13 - výfuková brzda
- 14 - posilovač spojky
- 15 - odpouštěč kondenzátu
- 16 - vzduchojem pro brzdy zadních náprav (60 l)
- 17 - přímý kohout
- 18 - ovládač pomocného pohonu (montován jen u provedení PP 11)
- 19 - jednoduchý elektropneumatický ventil pomocného pohonu (montován u provedení PP 2, PP 4, PP 5, PP 6, PPR 20, PP 33 a PP 35)
- 20 - jednoduchý elektropneumatický ventil neutrálu (montován jen u provedení PP 2, PP 4, PP 7, PP 7 Extra, PPR 14, PP 33 a PP 35)
- 21 - jednoduchý elektropneumatický ventil ovládání mezinápravového diferenciálu
- 22 - jednoduchý elektropneumatický ventil ovládání nápravových diferenciálů
- 23 - řadicí válec pomocného pohonu (montován jen u provedení PP 11)
- 24 - řadicí válec neutrálu (montován u provedení PP 2, PP 4, PP 7, PP 7 Extra, PPR 14, PP 33 a PP 35)
- 25 - řadicí válec pomocného pohonu (montován u provedení PP 2, PP 4, PP 5, PP 6, PPR 20, PP 33 a PP 35)
- 26 - výfukovací ventil
- 27 - spínač brzdového světla

**SCHEMA VZDUCHOVÉ SOUTAVY VOZIDLA T 148 S1 M  
A APLIKACÍ S1 EXTRA, PPR S1, PPR S1 EXTRA**



- 1 - jednoválcový kompresor
- 2 - brzdové válce předních a zadních kol
- 3 - zpětný ventil
- 4 - vzduchojem pro brzdy předních kol (35 l)
- 5 - pomocný vzduchojem pro regulaci tlaku vzduchu (10 l)
- 6 - regulátor tlaku vzduchu
- 7 - dvojité elektropneumatické ventily pro řazení redukčních převodů a zapínání a vypínání pohonu předních kol
- 8 - diferenciální uzávěrky přední a obou zadních náprav a mezinápravového diferenciálu
- 9 - dvouokruhový hlavní brzdící
- 10 - tlakoměr
- 11 - hledač tlaku vzduchu
- 12 - ovládací ventil výfukové brzdy
- 13 - výfuková brzda
- 14 - posilovač spojky
- 15 - odpouštěč kondenzátu
- 16 - vzduchojem pro brzdy zadních náprav (60 l)
- 17 - přímý kohout
- 18 - ovládač pomocného pohonu
- 19 - řadicí válec pomocného pohonu
- 20 - jednoduchý elektropneumatický ventil ovládání nápravových diferenciálů
- 21 - jednoduchý elektropneumatický ventil k ovládání mezinápravového diferenciálu
- 22 - výfukovací ventil
- 23 - spínač brzdového světla

SCHÉMA VZDUCHOVÉ SOUSTAVY VOZIDLA TATRA 148 VALNÍK  
N EXTRA



- 1, 2 - brzdové válce předních kol
- 3 - spojovací a brzdové hadice
- 4 - jednoválcový kompresor
- 5 - vzduchový ventil výfukové brzdy
- 6 - tlakový spínač výstražného zařízení (bzučák) signalizující pokles tlaku vzduchu v brzdové soustavě
- 8, 9, 10 - diferenciální uzávěrky přední a zadních náprav
- 11 - diferenciální uzávěrka mezinápravového diferenciálu
- 12 - zpětný ventil
- 13 - pomocný vzduchojem pro regulaci tlaku vzduchu (10 l)
- 14 - vzduchojem pro brzdy předních kol (35 l)
- 15 - regulátor tlaku vzduchu
- 16 - jednoduché elektropneumatické ventily ovládání závěrů nápravových diferenciálů a řazení neutrálu
- 17 - vzduchový pracovní válec řazení neutrálu
- 18 - dvojitý elektropneumatický ventil řazení redukčních převodů
- 19 - dvojitý elektropneumatický ventil zapínání a vypínání pohonu předních kol
- 20, 21 - brzdové válce prve zadní (střední) nápravy
- 22, 23 - brzdové válce druhé zadní nápravy
- 24 - brzdový válec navijáku
- 25 - tlakový spínač brzdových světel
- 26 - brzdič přívěsu
- 27 - uzavírací kohouty
- 28 - spojková hlavice pro jednohadicový přívěs
- 29 - výfukovací ventily
- 30 - jednoduchý elektropneumatický ventil ovládání závěru mezinápravového diferenciálu
- 31 - vzduchojem pro brzdy zadních náprav a přívěsu (85 l)
- 32 - kohout pro ovládání brzdy navijáku
- 33 - uzavírací kohout elektropneumatických ventili
- 34 - vzduchový válec klapky výfukové brzdy
- 35 - posilovač spojky
- 36 - dvouokruhový hlavní brzdič
- 37 - tlakoměr
- 38 - jednookruhový brzdič
- 39 - spojková hlavice (ovládací - modrá)
- 40 - spojková hlavice (plnící - červená)
- 41 - zpětný ventil
- 42 - odpouštěč kondenzátu

	Str.
<b>VŠEOBECNÝ POPIS .....</b>	<b>5 - 7</b>
<b>SEZNÁMENÍ S VOZEM</b>	
Přístrojová deska .....	9 - 14
Páky a pedály .....	9
Panel s tlačítky .....	10
Panel se spínači .....	11
Ovládací zařízení na levé straně nástupních schůdků .....	11
Ovládací zařízení na pravé straně nástupních schůdků .....	11
Sedadlo řidiče .....	12
Pojistky .....	12
Náhradní kolo .....	12
Typový štítek .....	13
Výrobní čísla .....	14
	14
<b>OBSLUHA VOZU</b>	
Startování motoru .....	15 - 28
Ovládání chladiče oleje .....	15
Nastavení volnoběžných otáček motoru .....	15
Startování motoru od -5°C do -15°C .....	15
Zastavení motoru .....	15
Rozjízdění .....	16
Řazení převodů .....	17
Řazení redukčních převodů .....	17
Zapínání pohonu přední nápravy a mezinápravového diferenciálu .....	17
Zapínání uzávěrek diferenciálů .....	18
Odehčovací brzda .....	18
Zapínání pomocného pohonu z převodovky .....	18
Zapínání pomocného pohonu z redukční převodovky .....	19
Obsluha navijáku .....	20
Sklápění korby .....	21
Sklápění přívěsu .....	23
Panel topení .....	23
Zapnutí topení .....	23
Vypnutí topení .....	24
Ohřev akumulátoru .....	24
Větrání .....	24
Spouštění náhradního kola u Sl, PPR Sl, PPR 20 .....	25
Zvedání náhradního kola .....	25
Spouštění náhradního kola u S3, PPR S3, PPRH S3, valníkového automobilu .....	25
Zvedání náhradního kola .....	26
Připojení přívěsu .....	26
Odpojení přívěsu .....	27
Brodění .....	27
Zajízdění nového vozu .....	27
	27

	Str.
<b>ÚDRŽBA A SEŘIZOVÁNÍ</b>	<b>29 - 36</b>
Předčističe vzduchu .....	29
Indikátor podtlaku .....	29
Čistič vzduchu s papírovou vložkou .....	30
Čistič vzduchu s olejovou lázní .....	31
Hrubý čistič paliva .....	32
Jemný čistič paliva .....	32
Výměna vstříkovače .....	32
Výměna vstříkovacích trubek .....	32
Čistič oleje .....	32
Odstředivý čistič oleje .....	32
Napínání řemene kompresoru .....	33
Napínání řemene dynama .....	33
Seřizování spojky .....	33
Odvzdušnění spojky .....	33
Seřizování kolových brzd .....	34
Seřizování ruční brzdy .....	35
Pneumatiky .....	35
Vypouštění kondenzátu .....	35
Akumulátory .....	36
Naviják .....	36
<b>MAZÁNÍ VOZU</b>	<b>37 - 40</b>
Výměna oleje v motoru .....	37
Chladicí ventilátor .....	37
Spojka .....	37
Převodovka a redukční převodovka .....	37
Pomočný pohon (u T 148 PPRH 32, PP 7, PPR 14) ....	37
Naviják (u T 148 valník N EXTRA) .....	38
Rozvodovky .....	38
Náboje kol .....	38
Spojovací hřídel .....	38
Převodka řízení .....	39
Posilové řízení .....	39
Sklápěcí zařízení .....	39
<b>OBSAHY NÁPLNÍ</b>	<b>41</b>
Obsah paliva .....	41
Obsah oleje .....	41
<b>DOPORUČENÁ MAZIVA</b> .....	<b>42</b>
<b>ZAHRANIČNÍ MAZIVA</b> .....	<b>43</b>
<b>PLÁN ÚDRŽBY</b>	<b>45 - 46</b>
Ošetřování po ukončení jízdy .....	45
TO-1 - Ošetřování po spotřebování 1600 l paliva nebo po ujetí 4000 km ....	45
2 TO-1 - Ošetřování po spotřebování 3200 l paliva nebo po ujetí 8000 km ....	46
TO-2 - Ošetřování po spotřebování 6400 l paliva nebo po ujetí 16 000 km ...	46

	Str.
MAZACÍ PLÁN .....	47 - 50
<b>TECHNICKÉ ÚDAJE</b>	<b>51 - 75</b>
Technické údaje automobilu:	
T 148 S3 M, S3 EXTRA .....	51
T 148 PPR S3, PPR S3 EXTRA .....	55
T 148 PPRH S3 .....	56
T 148 PPRH 32 .....	57
T 148 PPR 20 .....	58
T 148 S1 M, S1 EXTRA .....	59
T 148 PPR S1, PPR S1 EXTRA .....	60
T 148 P3, P3 EXTRA .....	61
T 148 P 12 .....	62
T 148 P 18 .....	63
T 148 P 19 .....	64
T 148 PP 2 .....	65
T 148 PP 4 .....	66
T 148 PP 5 .....	67
T 148 PP 6 .....	68
T 148 PP 7, PP 7 EXTRA .....	69
T 148 PP 11 .....	70
T 148 PP 33 .....	71
T 148 PPR 14, PPR 14 EXTRA .....	72
T 148 valník, valník EXTRA .....	73
T 148 valník N EXTRA .....	74
Motoru:	
T 2-928-1, -15, -19 .....	75
<b>SEŘIZOVACÍ ÚDAJE</b> .....	<b>76</b>
<b>UTAHOVACÍ MOMENTY</b>	
SCHÉMA ZAPOJENÍ TOPEMÍ 6 BON 3 .....	77
SCHÉMA ELEKTRICKÉ INSTALACE VOZIDLA T 148 S1, S3 A JEHO ODVOZENÍ .....	78
SCHÉMA ELEKTRICKÉ INSTALACE VALNÍKU T 148 N EXTRA ....	80
SCHÉMA VZDUCHOVÉ SOUSTAVY VOZIDLA T 148 S3 M A APLIKACÍ S3 EXTRA, PPR S3 EXTRA, PPR S3, PPRH 32, VALNÍK A VALNÍK EXTRA, PPRH S3 .....	82
SCHÉMA TLAKOVÉ SOUSTAVY PODVOZKU T 148: PP 2, P 3, P 3 EXTRA, PP 4, PP 5, PP 6, PP 7, PP 7 EXTRA, PP 33 a PP 35, PP 11, PPR 14, PPR 14 EXTRA, P 18, .... P 19, PPR 20 .....	84
SCHÉMA VZDUCHOVÉ SOUSTAVY VOZIDLA T 148 S1 M A APLIKACÍ S1 EXTRA, PPR S1, PPR S1 EXTRA .....	86
SCHÉMA VZDUCHOVÉ SOUSTAVY VOZIDLA T 148 VALNÍK N EXTRA	88