

PODÁVÁME VÁM STRUČNÝ POPIS A NÁVOD K OBSLUZE TRAKTORU SVOBODA TS-15.

Popis:

Abyste v následujícím návodu věděli o každé důležité součásti, popíšeme si jejich názvy, funkci i umístění. Pro lepší přehled rozdělíme stroj na tři hlavní orgány a to: motor, převodovou skříň a přední osu se řízením.

1./ Motor:

Motor je ležaté konstrukce, jednoválcový, čtyřtaktní diesel motor. Vstřík paliva do komůrky pomocí naftové pumpy a vstříkovače. Zalomený hřídel uložen ve dvou valivých hlavních ložiskách. Na pravé straně motoru je setrvačnick, na levé je řemenice klínová pro přenos síly na převodovou skříň. V zalomení kliky na čepu je v půlovém ojnicím ložisku z olovnaté bronzi uložena ojnice /táhlo/. Na opačném konci ojnice směrem dopředu je upevněn na pístním čepu hliníkový píst. Píst má pět pístních kroužků a pohybuje se v litinové válcové hliníkové vložce, tzv. „mokrě“. Vložka je vyměnitelná. Tento válcový prostor je vpředu uzavřen ventilovou hlavou a utěsněn měděným kroužkem. Na ventilové hlavě šikmo umístěn je vstříkovací ventil /vstříkovač/ na jehož levé straně je přitažena tlaková trubička od čerpadla a na pravé straně trubička odpadová do nádrže nafty. Pod vstříkovačem jsou dva ventily a to na pravé straně ventil ssací a na levé ventil výfukový. Oba jsou přitlačovány na sedla spirálovou ventilovou zpružinou. Pohyb ventilů obstarávají vahadla upevněná výkyvně v konsolce. Na druhý konec vahadla tlačí nadzvedákové tyčky. To vše je uzavřeno a chráněno, mimo vstříkovač, hliníkovým krytem ventilů. Na pravém boku ventilové hlavy, t. j. na ssací straně přitažen je olejový čistič vzduchu a na levém

boku vyvedena směrem dozadu výfuková trubka. Mimo to z ventilové hlavy směrem dopředu je držák doutnáku. Vraťme se k nadzvedákovým tyčkám, které svým druhým koncem se opírají ve skříni o nadzvedáky a ty pak jsou nadzvedávány přímo vačkami na vačkovém hřídeli. Otáčivý pohyb vačkového hřídele pomocí ozubeného soukolí od zalomeného hřídele. Na konci vačkového hřídele /pravá strana/ je olejová pumpa, která dodává olej do hlavního ložiska na klice. Pumpa je zubová. Mimo vačky ssací a výfukové je na vačkovém hřídeli ještě vačka vstříkovací. Ta pomocí rolny a nadzvedáku zvedá pístek naftové pumpy /tlačuje naftu/. Naftová pumpa je vně motoru na levé straně. Od vačkového hřídele je také poháněn regulátor obrátek. Ten působí přímo svislou páčkou na regulační tyčinku naftové pumpy, kterou dle zatížení motoru zasouvá nebo vysouvá. Pro regulaci obrátek motoru /akceleraci/ slouží táhlo pod volantem. Zastavení motoru se provádí vypínací páčkou naftové pumpy a pro spouštění slouží páčka dekompresní. Obě jsou na levé straně motoru. Nahoře, na motorové skříni je malá skříňka pro náhon ventilátoru a dynamo. Pohon od hlavního hřídele klínovým řemínkem. Na hřídelce dopředu je ventilátor. Ten je uložen na kuličkovém ložisku a litinové konsolce. Konsolka tvoří současně trubku pro cirkulaci vody z chladiče do motoru. V přírubě skříňky dozadu je v objímce uchyceno dynamo. Na této skřínce je přimontována naftová nádrž. Vzadu na motoru je zadní víko a má otvor pro nalévání oleje, uzavřen uzávěrkou. Vedle této pak je tyčinka olejovaznaku. Ta má na dolním osazeném konci dvě rysky. Spodní ukazuje minimální množství oleje, horní maximální. Na pravé straně motoru spodem vedle setrvačnicku je vypouštěcí šroub na vodu. Vespod na skříni je vypouštěcí šroub na olej. Výkon motoru je přenášen třemi klínovými řemeny 20/14x1650 napínanými napínacími kladkou přes spojku na:

2./ Převodovou skříň

Převodová skříň tvoří se spojkou a zadní nápravou jeden celek. K motoru je přišroubovaná pevně na přírubu. Spojka je jednodisková a vystavuje se pomocí nožní šlapky /pedálu/, který se vyšlapuje levou nohou řidiče. Od spojky je výkon přenášen přesouvacím soukolím. Kolečka přesouvacího soukolí se přesouvají rychlostní pákou. Má čtyři rychlosti vpřed a jednu dozadu. Ještě dva ozubené převody přenášejí výkon na diferenciál a poloosy. Na těchto pak jsou přímo zadní hnací kola traktoru. Diferenciál má zařízení pro zapínání uzávěry pomocí šlapky. Tohoto zařízení /uzávěry/ se s výhodou používá při prospekávání některého ze zadních kol. Uzávěra se zapíná pouze při přímém směru jízdy. Nikdy ne do zatáčky. Se sepnutým diferenciálem se neotočíte. Ve skříni jsou ještě dva náhony a sice náhon žací lišty a náhon samovazu. Náhon samovazu se zapíná páčkou na víku převodové skříně, těsně u rychlostní páky. Směrem dozadu "zapnuto". O zapínání žací lišty se bude pojednávat ve stati o žací liště. Převodová skříň má dvě brzdy. Jedna ruční na pravé straně působí na převody. Druhá je nožní a pomocí dvou spínatelných pedálů působí přímo na obě zadní kola současně - je-li sepnuta - neb i na každé kolo jednotlivě - rozepnuto. Toto lze výhodně použít při orbě, kde je třeba otáčeti se na malé ploše. Brzdy působí v bubnech zadních kol.

3./Přední osa

Jako jeden celek se řízení je vmontována v ocelovém držáku, který je pak přichycen přírubou a šrouby spodem vpředu na motoru. Je ze dvou poloos, a v nich čtyři listy plochých ochráněných per. Na koncích poloos jsou natáčecí osičky s náboji předních kol. Celá přední osa je zavěšena na středním

čepu kol kterého se vykyvuje. Proti nárazům je vyztužena dvěma vzpěrami. S pravé strany na držáku přední osy je upevněna skříňka řízení. Ve skříňce na konci volantové tyče je šnek, který zabírá do ozubeného segmentu. Spodem na svislé hřídelce segmentu je jednoramenná řídicí páka. Ta je pak spojena kloubovými čepy s ložisky pomocí dvou táhel na každé přední kolo, kterými natáčí.

NÁVOD K OBSLUZE PŘI SPOUŠTĚNÍ TRAKTORU.

Postupně proveďte toto:

1. Přesvědčete se o stavu oleje v motoru, chybějící dolijte.
2. Doplňte i chladič /nejlépe měkkou vodou/.
3. Naftovou nádrž dolejte čistou naftou.
4. Odšroubujte držák doutnáku.
5. Opětovným zatočením kliky se přesvědčte, vstřikuje-li čerpadlo naftu do válce motoru. Projevuje se to krátkodobým "vrznutím" ve vstřikovači a současně otvorem vpředu po držáku doutnáku vyfukuje jako pára rozprášená nafta. Takto je motor připraven k spuštění.
6. Zasuňte do držáku zapalovací papírek /doutnák/ a držák do hlavy motoru dobře zatáhněte. I dobré samozápalné papírky doporučujeme v zimním období zapálit. Nemáte-li jich, lze z nouze použít i jiného papírku, který stočíte ve váleček, zapálením utvoříte oharek, který pak rychle zašroubujete.
7. Otočte setrvačnickem zpět /proti směru točení motoru/ tak, až klade pružný odpor. V této poloze nasadte roztáčecí kliku a ráznými pohyby roztočte motor, a již při prvním roztočení přes kompresní polohu motor pravidelně

“naskočí“. Je dobře ještě asi jedenkrát zatočením motoru pomoci.

V zimním období je spouštění motoru vždy namáhavější. Chcete-li si ušetřiti mnoho námahy, a případného zlobení, opatřete stroj tak, aby nebyl vystavený mrazu. Nesnadné spouštění způsobuje ztuhlý popřípadě zmrzlý olej na pístu i v ložiskách. Při tom upozorňujeme, že v době, kdy začínají již mrazíky vždy po skončení práce, vodu z motoru vypustíme. Při spouštění pak postupujte následovně. Učiníte vše jak již bylo uvedeno, mimo těchto výjimek.

Do chladiče lejte vždy vodu vřelou a krátkou dobu počkejte se spouštěním, aby se ztuhlý olej rozpustil. Vlastní spouštění uvedené v odstavci 7 proveďte takto: páčku dekomprese natočte do polohy “vypnuto“ a nasadte roztáčecí kliku. Zde možno použití s výhodou ještě jedné roztáčecí kliky, a společně s druhou osobou motor roztočíte. Asi při druhém až třetím otočení kdy má již setrvačnick dostatečnou rychlost, přetočte dekompresní páčku, za stálého otáčení, do svislé polohy. Po spuštění motoru nechte vždy několik minut běžet stroj naprázdno, aby se ztuhlý olej ohřál a dobře mazal. Jinak při náhlém zatížení stroje je nebezpečí jeho zadření. Doporučitelné je též po skončení práce v zimě horký olej z motoru vypustiti a v čisté nádobě jej přes noc uschovati v teple, a před spuštěním jej teprve do stroje nalejte.

Další způsob pro ulehčení natáčení motoru v zimě je ten, že stlačíte pedál spojky. Tím vyřadíte z natáčení soukolí převodové skříně, kterým bychom jinak musili také točiti a které roztáčení značně ztěžuje. Proveďte to tak, že spojku sešlápnete a v této sešlápnuté poloze ji zapřete vhodným špalíkem. To jsou stručně všechny rady, kterých nutno při spouštění dbáti.

CHCETE-LI VŽDY BEZPEČNĚ JEZDIT A ZACHOVAT SI TRAKTOR V DOBRÉM STAVU, MUSÍTE PŘI OBSLUZE DBÁT TĚCHTO POKYŇŮ.

MAZÁNÍ:

K mazání používejte vždy jen oleje dobrého. Stav oleje v motoru udržujte vždy tolik, aby jeho hladina sahala mezi oba vruby /risky/ na ukazovací tyčince oleje. Kontrolujte denně a olej dolévejte. Kontrolu provádějte při zastaveném motoru, když hladina oleje je ustálená. Po dolití uzávěrku dobře zatáhněte.

Máte-li s novým strojem odpracováno asi 30 – 40 pracovních hodin, vyměňte všechn olej v motoru tímto způsobem: odšroubujte vypouštěcí šroub na olej a po vytečení všeho oleje šroub opět dobře zatáhněte a dolijte olej nový. Nový olej se má liti vždy přes sítko. Druhou výměnu oleje proveďte zase asi po 30 – 40 hodinách a každé další výměny nejméně vždy po 70 – 100 pracovních hodinách. Vypouštění oleje provádějte vždy, když je stroj teplý.

Po prvé až třetí výměně proveďte očištění sítka olejové pumpy. Na spodku motorové skříně je vypouštěcí šroub na olej zašroubován ve víčku /nádobka/. Toto víčko je ke skříní přitaženo 6ti šroubky. Po vypouštění oleje odšroubujte těchto 6 šroubků, nádobku sejměte /nepoškozte těsnění – jinak nahradte novým/. V prostoru uvidíme nasávací hrdlo olejové pumpy opatřené hustým sítkem. Toto sítko se po čase zalepí olejovým kalem. Proto štětcem a petrolejem sítko tohoto nalepeného kalu zbavte. Nádobku opět stejnoměrně na těsnění a na skříně dobře přitáhněte. Nalijte trochu oleje do motoru, a přesvědčte se, zda-li olej kolem nádobky neuniká. Doporučujeme také po čase provésti vypláchnutí vnitřku

motorové skříně, hlavně jejího dna. Odšroubujete zadní víko motoru, vypustíte olej a vnitřek petrolejem vystříkáte nebo vytřete výhradně štětcem, nikdy hadrem. Znečištěný petrolej vypustíte, zadní víko znovu přišroubujete a naplníte olejem. Zde bychom Vám chtěli ještě doporučit, abyste stroj pokud jest nový příliš nepřetěžovali dokud se dobře „nezaběhne“. Hustota používaného oleje se řídí ročním obdobím. V zimě totiž používáme oleje řidšího, t. zv. zimní olej a v létě oleje hustšího t. zv. letní oleje.

NAFTA:

Motor pracuje dobře na všechny druhy běžné nafty, přes to však doporučujeme s ohledem na výkon používat nafty dobré jakosti. V každém případě však dbejte naprosté čistoty nafty. Veškeré nádoby v kterých naftu uchováváte necht' jsou čisté. Do nádrže nafta se smetím nepatří. Mechanické přimísleniny, které by se do nádrže dostaly Vám poškozují důležité části motoru jako je pístek a váleček naftové pumpy a vstříkovací jehla s dyxou a způsobují nepravidelný nebo špatný tah motru. Na spodu naftové nádrže v místech, kde odvádíme naftu do pumpy je dovnitř nádržky našroubované sítko, které zachycuje nečistotu nafty. Tato nečistota se usazuje v malé jímce nad kohoutem. Proto občas také tuto jímku vyplachujte tím způsobem, že trubičku a kohoutu odšroubujete, kohout a stírko z nádržky vyjměte. Sítko a nádržku propláchněte a potom opět obojí dobře zatáhněte. Nedoporučujeme také uzavíratí přívodní kohout od nádržky k pumpě, protože pumpička sama naftu udrží. Mohlo by se totiž státi, že kdybyste motor spustili při zavřeném kohoutu, naftová pumpička nassaje vzduch a samozřejmě přestane ihned fungovati a motor se zastaví. Stane-li se Vám však přeci, že naftová pumpa „chytne“ vzduch, popíšeme Vám jak pumpičku odvzdušniti.

Odšroubujte na naftové pumpičce holendrovou matku a s ní poněkud stranou vytáhněte tlakovou trubičku. Potom povolte šroubení asi pět až šestkrát dokola /nikdy jej úplně nevyšroubujte/. Při poolení počne vytékati nafta se vzduchem /bublinky/. Pokud nafta obsahuje vzduchové bublinky, nechte ji odtékati. Teprve až uniká samotná nafta, šroubení utáhněte. Tak je odvzdušněna pumpička. Kdyby se Vám snad stalo, že při povoleném šroubení nafta neuniká, otočte pomalu setrvačnickem tak dlouho, až píst přívodní otvor v pumpičce otevře. Když máte odvzdušněnou pumpu, přišroubujte opět tlakovou trubičku. Potom odvzdušníte tlakovou trubičku takto: u vstříkovače na hlavě motoru malinko povolte tuto trubičku a stálým otáčením motoru vytlačíte naftu až ke vstříkovači. Vzduch z trubičky je vytlačen, matku trubičky opět pořádně zatáhněte. Nyní se přesvědčte otáčením motoru, zda-li vstříkovač „vrže“ a pak je vše v pořádku. Jinak musíte tento postup opakovati.

VODA:

V chladiči udržujte vždy dostatek vody. Vypouštíte-li často vodu, používejte k dolévání vodu měkkou. Stane-li se Vám během práci, že Vám voda v chladiči klesne, doplňte chladič pomalu studenou vodou. Při práci v prachu se tento na chladiči v silné vrstvě usazuje. Chladič pak špatně chladí. V takovém případě vždy usazený prach z chladiče dobře vodou vystříkejte. Uvnitř chladiče se usazuje vodní káma, kterého se zbavíte tímto způsobem. Do celkového obsahu chladičí vody rozpust'te asi 1 kg sody. Nalijte do chladiče a strom asi dva dny pracujte. Potom veškerý roztok a při otevřeném otvoru na vypouštění vody chladič několikrát propláchněte. Také dbejte aby překapová trubička z chladiče se nikdy neucpala.

VENTILY:

Mazání ventilů jakož i vahadel děje se rozprášeným olejem z motorové skříně. Přesto však občas vyčinky ventilů namažete olejem tím způsobem, že sejmete kryt na hlavě motoru a vyčnívající tyčinky a vodítka namažete. Po delší pracovní době zvláště – je-li stroj šastěji přetěžování, ventily na sedle špatně sedí. Tu je nutno provést zabroušení ventilů. Protože demontáž hlavy i zabroušení ventilů vyžaduje zkušenosti, nechte tuto práci provést odborníkem.

Mezi ventilovou tyčinkou /ventilem/ a šroubem na vahadle musí být dodržována příslušná vůle. To bývá dvě až tři desetiny milimetru /to jest přibližně tloušťka dvou korespondenčních lístků/. Toto seřizování se provádí vždy když je motor teplý.

ČISTIČ VZDUCHU:

Slouží ku čištění nassávaného vzduchu do motoru. Vzduch proběhne čističem nejdříve v prostoru vyplněném kovovými třásněmi, potom naráží na hladinu oleje a odtud teprve do motoru. Protože za jeden pracovní den nassaje motor velké množství vzduchu a s ním tedy zvláště je-li prašno také množství prachu, musíme tento čistič častěji ošetřovati. Prach usazený na kovových třásních vypláchneme v petroleji a do sucha vystříkáme. Olejovou náplň ve spodním dílu častěji měníme a třeba denně doléváme na naznačené výšky /malé otvory/.

SKŘÍŇKA NÁHONU VENTILÁTORU A DYNAMA:

Ozubené soukolí v této skříně se otáčí v oleji. Občas překontrolujeme stav oleje v této skříně. Z boku na skříně u řemeničky jest malý kontrolní šroubek. Ten odšroubujete a vytéká-li otvorem olej, je náplň ještě dostatečná. Jinak

vyšroubujte uzávěrku pro nalévání, která jest z vrchu nad tímto malým šroubkem a chybějící stav oleje doplňte tolik, až zmíněným otvorem počne vytékat. Pak oba otvory dobře uzavřete. Vpředu těsně za ventilátorem namažte častěji ložisko v konsolce olejem.

PŘEVODOVÁ SKŘÍŇ

Veškerá ozubená kola převodové skříně běhají v olejové lázni. Celková náplň v převodové skříně činí asi 14 kg převodového oleje. Protože v převodové skříně se olej prakticky nevypotřebovává, doplňuje se chybějící olej, který po případě unikl až po dlouhé době. Důležitou však podmínkou pro zachování dobrého stavu převodové skříně je přesouvání rychlostí. Rychlosti zasunujte vždy jen při vypnuté spojce.

SPOJKA:

Spojku zapínejte po zasunutí pozvolna. Nikdy ne prudce, spojka tím trpí. Mazání spojky děje se vaselinou tím způsobem, že na vnější straně spojky do mazničky natlačíme trochu vaseliny. Ne však příliš, často a mnoho, aby přebytečný tuk nemazal třecí desku. Stane-li se po čase, že spojka špatně vypíná /nevystavuje/ neb naopak při sešlápnutí nevypadne /nezastaví stroj/ je nutno spojku seříditi.

Provádí se to tímto způsobem: Po sejmutí vrchního krytu řemenů uvidíte mezi stěnou převodové skříně a spojkového kotouče tři tlačné páčky, které které se sešlápnutím pedálu vykyvují. Jejich kratší rameno se opírá o vroubkované matky. Na těchto matkách pomocí šroubů visí přímo přitlačovací kruh spojky. V prvém případě to jest, když spojka nevystavuje musíte každou z těchto tří matek poněkud přitáhnouti. Upozorňujeme, že přitáhnoutí musí být u každé matky stejné. Přitahujeme vždy jen tolik, kolik je nezbytně na vystavení

spojky třeba. To znamená, že každou z těchto matek otočíte po případě o jedno zaskočení a spojku zkusíte. V opačném případě, t. j. když spojka netáhne /prokluzuje/ matky stejnoměrně povolíme a opět zkusíme. Upozorňujeme, že kdybyste matky přitahovali neb povolovali nestejně, přitlačovací kotouč by nedosedal po celé ploše spojky.

Nevypínání spojky poznáme, že i při sešlápnutí spojky přesouvací kolečka v rychlostní skříní se špatně zasunují, při čemž „vrčí“! Naopak když spojka netáhne, poznáme hlavně v tahu při zatížení, že motor běží po případě na plné obrátky, kdežto traktor svou normální rychlost nemá, neb i stojí. Klínové řemínky, které přenášejí výkon z motoru na spojku jsou napínány napínací rolnou, která je přitlačována na řemínky buď šroubem nebo perem. Kde je provedeno přitlačování šroubem, napínáme řemínky při prokluzování přitlačením tohoto šroubu. Kde je proveden již druhý způsob napínání řemínků zpružinou, podložíme při uvolnění řemínků remeno napínací vzpružiny vhodnou podložkou. Po roce, popř. ještě dříve rozeberte napínací rolnu a do ložisek a do prostoru za nimi doplňte vaselinu. Nemažte řemínky.

BRZDY:

Brzdové obložení brzd jak nožní tak i ruční se po čase odírá a brzdy, hlavně nožní se musí seříditi. Jsou-li oba pedály západkou spojeny, obě kola při sešlápnutí pedálu mají brzdití stejnoměrně. Seřízení levé neb pravé brzdy provádí se zkrácením „sešroubováním“ spojovacího táhla na rozpínacím klíči a páčce na vodorovném hřídeli obou pedálů. Jedete-li strojem samotným, nesmí se traktor při náhlém zabrždění traktor smyknouti na stranu. Stane-li se tak přeci, že stroj se smýkne, dotáhneme zmíněné táhlo na opačné straně, než na

kteřou traktor vybočil. Ruční brzdu dotahujeme matkou, která stlačuje pero ve vodítku.

SKŘÍŇKA ŘÍZENÍ:

Ve které je šnek a ozubený segment doplňujte tukem asi 1 krát za rok.

MAZÁNÍ CELÉHO STROJE:

Všechny tlakové maznice, hlavně na přední ose dle potřeby mažte. Mazání provádějte častěji a ne mnoho, aby se vaselina kol čepů a hřídelek zbytečně nevytlačovala.

Při promazávání přední osy zvedněte uprostřed předeček traktoru, aby kola nesesedla na zemi. Tlakovou maznicí natlačte do svislých nábojek osičky tolik tuku až spodem kol počne se vytlačovati. Při promazávání otočte několikrát volantem, aby se tuk všude dostal. Na nábojce předního kola jednou ročně povolte matku a doplňte vaselinou.

Všechny ostatní pohyblivé součásti namažte asi jednou za 14 dní olejem.

PNEUMATIKY:

Pneumatiky udržujte ve správně nahuštěném stavu. V garáži nenechávejte nikdy kaluže oleje. Olej porušuje gumy.

OSVĚTLENÍ A DYNAMKO:

Jak v popise naznačeno, otáčí se při chodu motoru také dynamko. V letním období, kdy osvětlení nepoužíváte a neb jen zřídka, doporučujeme dynamko vyřaditi. Povolíme přitahovací šroub na jeho objímce, dynamko posuňte dozadu asi o jeden cm a objímku šroubem stáhněte. V případě potřeby zase dynamko zastrčíte a přitáhněte.

VŠEOBECNĚ SE VYKYTUJÍCÍ PORUCHY V PROVOZU TRAKTORU A JEJICH ODSTRANĚNÍ.

Porucha:

Motor nechce naskočit.

Možná příčina:

Do čerpadla vnikl vzduch, jehla v trysce zůstala viset a nerozprašuje, špatná komprese způsobená nedosedáním ventilů, zapečení m pístních kroužku a nebo ventilová hlava je poškozena.

Odstranění:

Čerpadlo odvzdušněte dle návodu. Vyšroubujte vstřikovač, trysku vyjměte, vyčistěte v petroleji, aby lehce běžela, případně je-li poškozena trysku vyměňte. Držák doutnáku dobře dotáhněte. Sejměte kryt ventilů, ventily ve vodítkách namažte olejem a několikrát otočením motoru se přesvědčte, zda-li se pohybuje. Jinak sejměte ventilovou hlavu, karbon na sedle odstraňte, ventily zabruste. Vyjměte ojnici s pístem, kroužky v petroleji uvolněte /nepoškodit držáky/. Opotřebené kroužky vyměňte. Ventilovou hlavu nahraďte novou.

Porucha:

Motor jde nepravdielně, vynechává, občas silně klepe a bíle kouří, netáhne, jde těžce.

Možná příčina:

Čerpadlo správně nevstříkuje – v talkovém potrubí je vzduch. Jehla v trysce zůstává viset, neb je zaseknuta, znečištěna., případně poškozena a neb prasklé pero ve vstřikovači.

Odstranění:

Přesvědčte se o stavu pohonné látky, otvor v uzávěrce nádrže musí být volný, kohout otevřen, nevyběhne-li vzduch

z potrubí, čerpadlo odvzdušnit. Trysku vyjmout, vyčisti, případně nahradit novou, vstřikovač seřídít.

Porucha:

Motor se silně zahřívá.

Možná příčina:

Málo vody v chladiči, chladič je zanesen vodním kamenem, špatná cirkulace vody. Motor je špatně mazán – zadírá se píst neb jiná součást.

Odstranění:

Učiňte vše, jak je uvedeno v návodu o obsluze. Překontrolujte, není-li volný náhonový řemínek a napněte jej stažením horní malé řemeničky.

Porucha:

Motor v tahu silně černě kouří.

Možná příčina:

Motor je přetížen. Vadná tryska – špatně seřízený vstřikovač. Píst neb ojnicí ložisko se zadírá.

Odstranění:

Motor nemá v tahu černě kouřit, je to známkou přetížení. Zasuňte menší rychlost. Trysku překontrolujte, jak je již výše vypsáno. Zjistěte stav oleje.

Porucha:

Motor stále bíle kouří nebo se špatně natáčí.

Možná příčina:

Ve skříní je mnoho oleje. Pístní kroužky jsou zapečeny neb opotřebené – netěsní. Píst byl zadřený – poškozená vložka.

Odstranění:

Hladiny oleje se má pohybovat mezi ryskami na kontrolní tyčince. Kroužky uvolnit neb vyměnit. Vložku a ostatní potřebné součásti vyměňte /v továrně neb u odborníka/.

Porucha:

Motor má velkou spotřebu oleje.

Možná příčina:

Vložka, píst, pístní kroužky opotřebovány. Olej uniká jinudy ze skříně.

Odstranění:

Opotřebované součásti vyměňte. Pozorujte, kde olej vytéká, uzávěrky dotáhněte, opravte těsnění.

Porucha:

Motor jde správně, ale stroj netáhne.

Možná příčina:

Spojka prokluzuje. Klínové řemeny jsou volné a smekají se /pískají/. Zadní kola se prokluzují.

Odstranění:

Seříd'te spojku. Klínové řemeny napněte. Upravte závěs břemene, sepněte diferenciál.

Porucha:

Tlačítko diferenciálu nejde sešlápnout.

Možná příčina:

Zuby kol nejsou ve vhodné poloze. Traktor jede do zatáčky. Vedení tlačítka je ucpáno blátem a podobně.

Odstranění:

Povolte tlak nohy a zkuste několikrát zatlačit. Srovnejte stroj do přímého směru. Vodítko očistěte a namažte.

Každou, i malou závadu odstraňte ihned, aby se nestala příčinou vážného poškození stroje v dalším provozu. V případě, že jste některému vysvětlení dobře neporozuměl, obraťte se na odborníka a neb se dotážete přímo nás. Rádi a ihned Vám poradíme.

Z dobového strojopisu přepsal Tomáš Dvořák (2011).