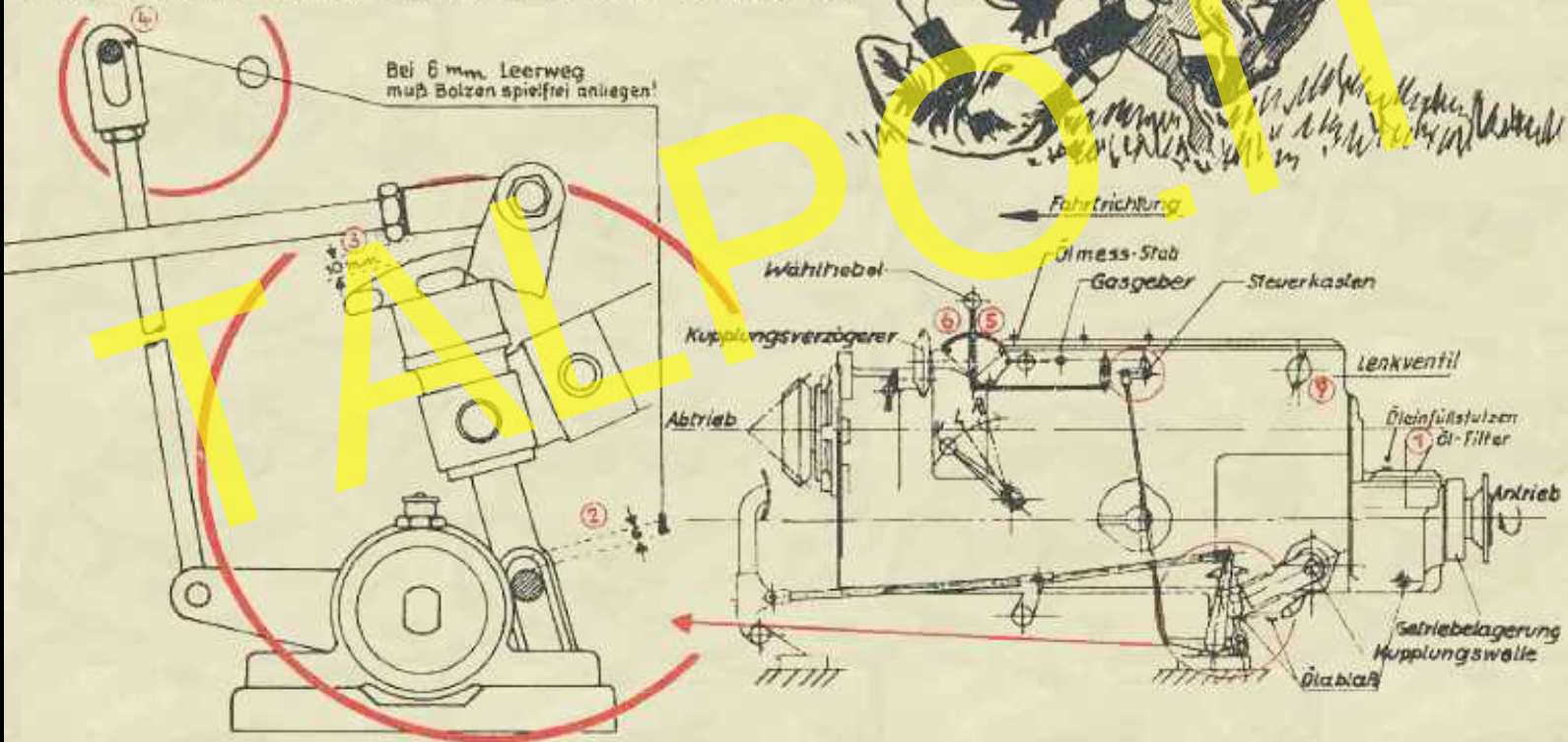
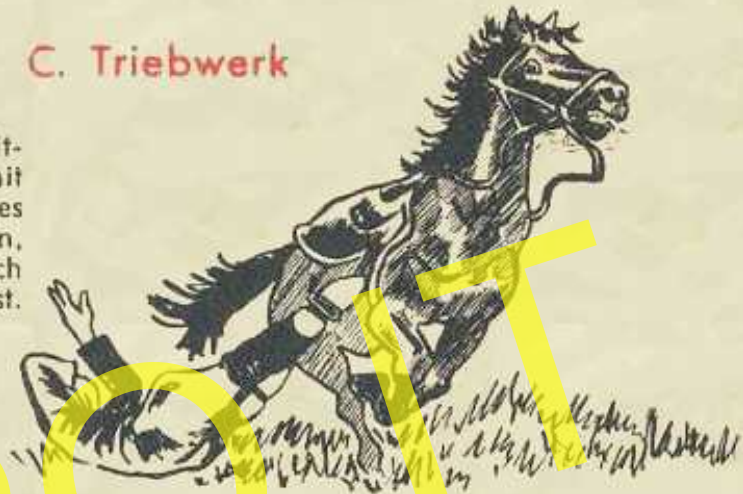


Motto: Zur Leistung wird erst dann die Kraft, wenn sie zum rechten Ort geschafft.

C. Triebwerk

Das Wechselgetriebe ist ein hochgezüchtetes edles Reitpferd. Ein leichter Druck und es wechselt den Gang mit sicherer und schneller Selbstverständlichkeit. Du mußt es kunstgerecht pflegen und die Gestänge sauber einstellen, sonst bockt es wie ein Vollblüter, dessen Kandare falsch eingestellt und dessen Kinnkette schlecht verpaßt ist.



Darum:

Wechselgetriebe:

1. Ölstand öfter überprüfen, Ölfilter reinigen.
2. Griffmutter so lange nach rechts drehen, bis die Kupplung erst nach einem toten Gang von 6 mm gelöst wird. Mach Dir aus Holz ein Stichmaß von 6 mm Breite.
3. Anschlag für den Fußhebel so einstellen, daß die Griffmutter noch **einen** Weg von 10 mm nach oben macht.
4. Der Winkelhebel zum Steuerkasten muß spielfrei anliegen, wenn der Kupplungsfußhebel seinen 6-mm-Leergang zurückgelegt hat. (Siehe „2“.)
5. Den Hebel auf der Gasgeberwelle so einstellen, daß der Motor auf die höchste Drehzahl kommt, wenn man das Gasgestänge von Hand bis zum Anschlag zieht.
6. Das Gestänge des Wählhebels muß den Gang sicher auslösen.
7. Die Gestänge ölen und leicht gangbar machen, damit sie schnell und sicher in die Ruhelage zurückgehen.
8. Die Telekinzüge zu den Lenkhebeln müssen stets etwas Spiel haben.
9. Lenkventil reinigen, wenn Du Lenkstörungen hast. Die Dichtflächen werden von Staubkörnchen befreit, wenn Du den Ventilteller hineindrückst.
10. Befestigungsschrauben des Wechselgetriebes nachziehen,

Sonst kannst Du nicht schalten.

Zwischenwellen

Flanschmuttern öfters nachziehen.

Sonst fliegen sie Dir um die Ohren.

Der Bremsbelag kann nicht erneuert werden, weil er aufgeklebt, nicht aufgenietet ist. Du mußt die ganze Scheibe samt Belag tauschen. Dazu: Zwischenwelle und Hebel lösen, Bremse vom Bremsträger abnehmen, Schrauben des Deckels mit Bremsgehäuse lösen. Deckel abnehmen. Stelle sie öfters mit dem Sonderschlüssel (21 E 2799 U 15) genau nach und erneuere den Simmerring, wenn Öl durch den Bremshalter tritt.

Sonst werden sie warm und qualmen.

Seitenvorgelege

Dichtungen nachsehen. Wenn Öl ausgeworfen wird, müssen sie bald erneuert werden.

Sonst muß ein neues Vorgelege rein.

Wenn Dein Tiger 33 km/Stunde fährt, hat er die gleiche Wucht wie Deine Panzergranate 40, die mit einer Geschwindigkeit von 3300 km/Stunde fliegt.



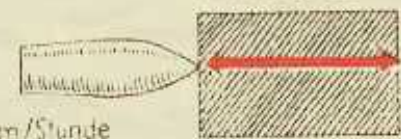
Bremsweg 12 m

Tritts Du die Bremse, dann muß diese Wucht durch den Bremsbelag aufgezehrt werden. Der Tiger steht nach einem Bremsweg von 12 Metern.

33 km / Stunde

Trifft die Granate, dann muß die Panzerplatte die ganze Wucht verdauen, 20 cm Stahl werden noch durchschlagen. Ein Bremsweg von 20 cm reicht dazu nicht aus.

Bremsweg 20 cm



3.300 km/Stunde
= 930 m /Secunde

Der Bremsbelag muß also das aushalten, was 20 cm Panzerung nicht aushält. Das bedenke bei jedem Bremsen!

Darum

mußt Du bei den Bremsen ein Spiel von 13 mm am Hebel einstellen. Du kannst bei gelöster Bremse in das Schauloch einen Spion einführen. Ist das Spiel zu groß, dann hängst Du das Gestänge ein Loch weiter ein.

Motto: Man denkt sich bei geriss'ner Kette:
Wenn ich bloß nachgesehen hätte.

D. Laufwerk

Kettenspannung ist außerordentlich wichtig!

Die Kette läuft oben mit doppelter Wagengeschwindigkeit nach vorn, bei 45 km/ Stunde also mit 90 Sachen. Wenn Du die Kette nicht ordentlich spannst, knallt sie beim Bremsen und Lenken so an das Triebrad wie eine 18-Tonner-Zugmaschine, die aus 4 m Höhe drauffällt. 4 Finger breit soll sie über der ersten Laufrolle durchhängen. Beachte beim Spannen die Anschläge und überdrehe sie nicht.

Sonst muß der Motor raus.

Schrauben und Muttern von Triebtrad, Leitrad und Laufrollen prüfen und nachziehen, Sicherungsbleche schonen oder wechseln.

Sonst laufen die Räder ab.

Im Winter müssen sich alle Laufrollen drehen. Tawe sie mit der Lötlampe auf.

Sonst verlierst Du die Bandagen.

Achte auf gelockerte oder gerissene Bandagen, auf entsicherte Bolzen, gerissene Radscheiben, auf gebrochene Drehstäbe und Kurbeln, tausche sie beizeiten aus.

Sonst wird der Schaden immer größer.

Drehstäbe sind die Sprunggelenke des Tigers. Ihre polierte Oberfläche darfst Du nicht verletzen. Es ist mit ihnen wie mit einer Liebchaft. Hat sie erst einen winzig kleinen Riß, geht sie schnell zu Bruch. Werfe keine Werkzeuge darauf, ziehe keine schweren und scharfkantigen Teile darüber, steige nicht mit genagelten Stiefeln darauf herum.

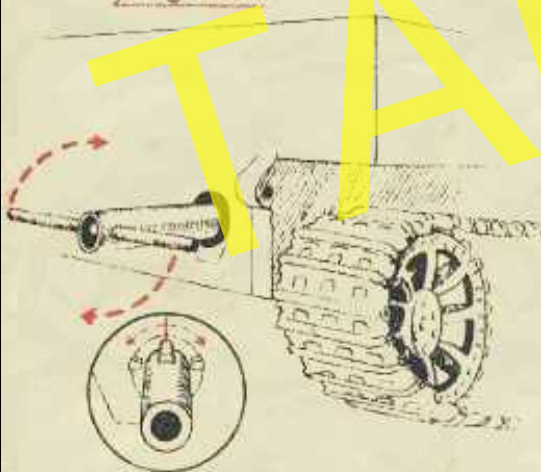
Sonst mußt Du in die Werkstätte.

Gelandekette aufliegen: Flansche tadellos von Farbe, Rost, Schmutz und Eis säubern und hauchdünn fetten, Räder aufsetzen, Schrauben kreuzweise gut festziehen und sichern, Verladekette unter dem Leitrad auf einer Seite aufmachen, Panzer vorfahren, bis Kette abgespult ist, Gelandekette davor auslegen, Panzer vorfahren, bis Kettenende dicht vor der ersten Laufrolle liegt, Seil 3mal um das Triebtrad schlingen, Kette anseilen, das andere Triebtrad mit dem Lenkhebel festbremsen, Kette aufziehen, Kette schließen und spannen; die andere Seite in gleicher Weise aufliegen.

Die **Verladekette** wird genau so aufgelegt. Die äußeren Laufrollen können dann leicht abgenommen werden, weil sie frei hängen.

Bolzen und Kettenglieder wechselt man unter dem Leit- oder Triebtrad. Neue Glieder nicht zusammenhängend einbauen, sondern verteilen.

Zahnkränze der Triebräder wechseln, wenn die Vorwärtsflanken abgenutzt sind.



Das ist kein Tatzelwurm und auch kein Tausendfüßler, sondern Dein Tiger von unten.

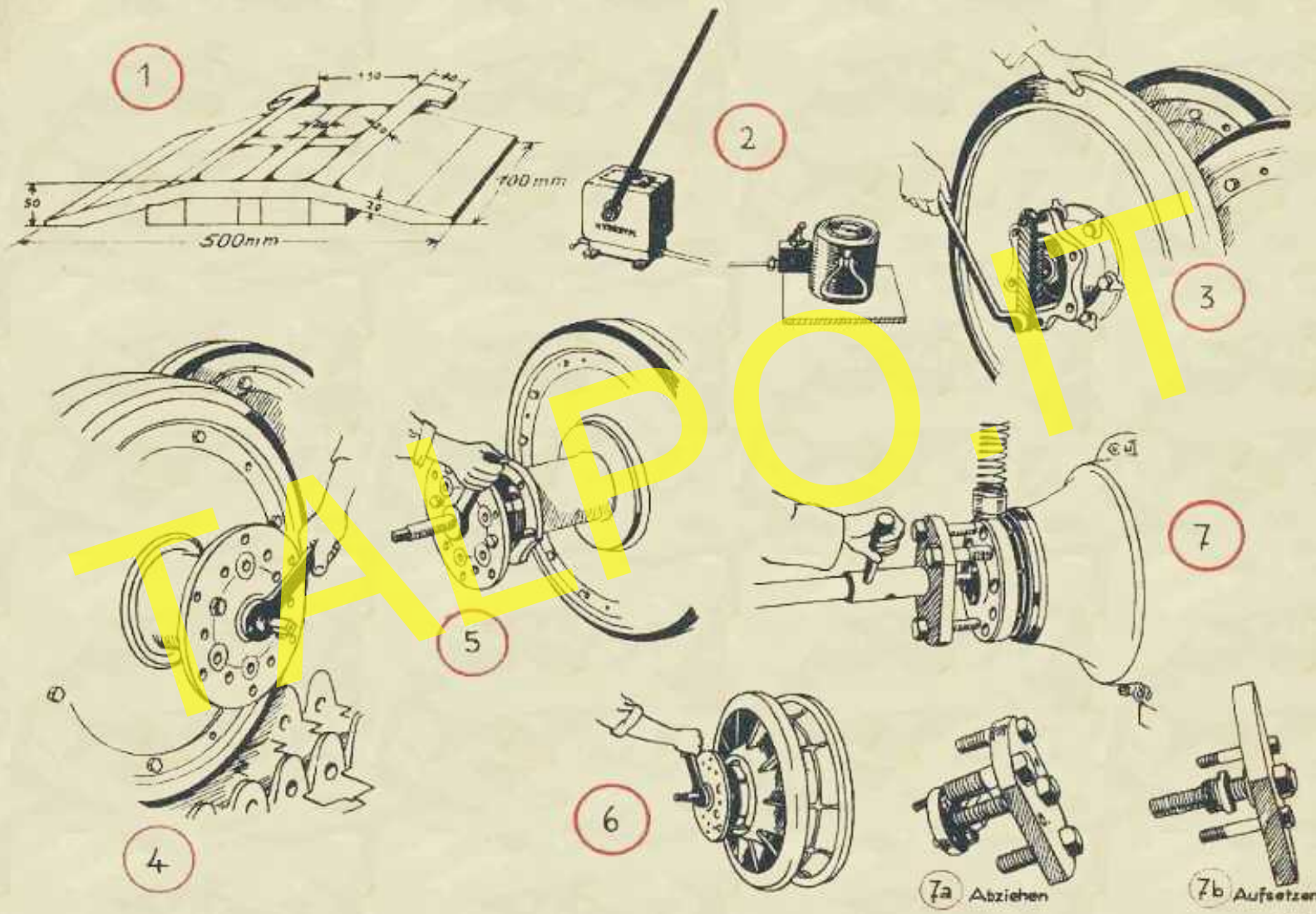
Hier ist eine Übersicht über die Arbeiten, Schlüssel und Sonderwerkzeuge, die nötig sind, um eine Laufrolle, ein Triebbad, Leitrad oder einen Flansch zu wechseln.

Laufrolle Reihe	1	2	3	4	5
Wie bocke ich die Schwingarme hoch?	Auflaufbock vor innerstes Laufrad des zu hebenden Armes legen, Pz auf-fahren 1 Am besten mit 2 soliden Stützplatten, 2 Ölhebern zu 30 t eine Längs-seite hochbocken 2		Kette aufmachen. Mit Winden eine Pz-Seite über Ketten-zahnhöhe hochheben		
Wieviele Rollen müssen ab?	1	3	4	8	13
Welche Steck-schlüssel, Son-derwerkzeuge brauche ich?	27	27	27	10 (2799/5) .70 50 C 2798 U5 Gew. Zapfen M 39 x 1,5 Schraube 18 x 35	15 (2799/5) 70 50 C 2798 U5 Gew. Zapfen M 39 x 1,5 Schraube 18 x 110
Wieviele Rollen müssen ab?	1	3	3	5	
	Außen-flansch	Innen-flansch	Leitrad	Triebbad	
Welche Steck-schlüssel, Son-derwerkzeuge brauche ich?	27	27 2798 U10 Schrauben-zieher 3	22 50 C 2798 U5 Schrauben M 14 x 90 Gew. Zapfen M 39 x 1,5 Rohr mit 15 mm Innen-Ø, 75 mm lang 6	Schlüsselweite 50, 46 Triebbad mittels Abdrück-schraube abdrücken, Kolben mit Feder entfernen, Vorrich-tung C 2798 U3 mit Spindel und Mutter, Steckschlüssel 27, 46, Kopfschraube 50, Mitnehmer abnehmen, geteilten Ring abnehmen, Filz-ring erneuern 7	

Wovon:

Wenn's finster wie in einer Kuh, kalt, naß und dreckig noch dazu, im Matsch versunken Bock und Winden, Hammer und Schlüssel nicht zu finden.

wenn Stäbe brechen, Arme hängen, drei Rollen fehlen, fünf zwängen — dann denkt man sich bei dem Malor: „was tüt hier wohl der Konstruktor?“



Motto: Der Tiger ist, wenn man's bedenkt,
ein Wagen, der sich prima lenkt.

Sofort, ohne mit Wackelband



26 Umdrehungen in einer Minute im 2 1/2-Takt macht der feine Mann beim Wiener Walzer. Dann schmilzt die Musik in Deinem Ohr und vermählt sich mit dem Gleichmaß der Bewegung. Langsamer ist langweilig, drehst Du aber zu rasch, dann wirst Du schwindlig und Deine Partnerin geht vor Hitze aus dem Leim.

2600 Umdrehungen in der Minute im 4-Takt liebt der Tiger. Dann leistet er für seinen Sprit am meisten. Dein Taktgefühl, Dein Ohr und Dein Drehzahlmesser sagen Dir, wann Du Deine Partnerin auf die richtigen Touren gebracht hast.

Jage sie niemals über 3000 U/min, sonst wird ihr zu heiß. Das Wasser kocht, das Öl hört auf zu schmieren, die Lager, Kolben und Ventile brennen fest — aus . . .

Darum fahre mit dem Kopf, nicht mit dem Hintern!

beobachte ständig Drehzahl **1**
suche die beste Bahn,
schleiche Dich an,
beobachte,
funke,

Wasserwärme **2** und Öldruck **3** (Bild Seite 40)
aber halte die Richtung,
aber komme vom Fleck,
aber lies das Schaltbrett,
aber hör auf Motor und Getriebe!

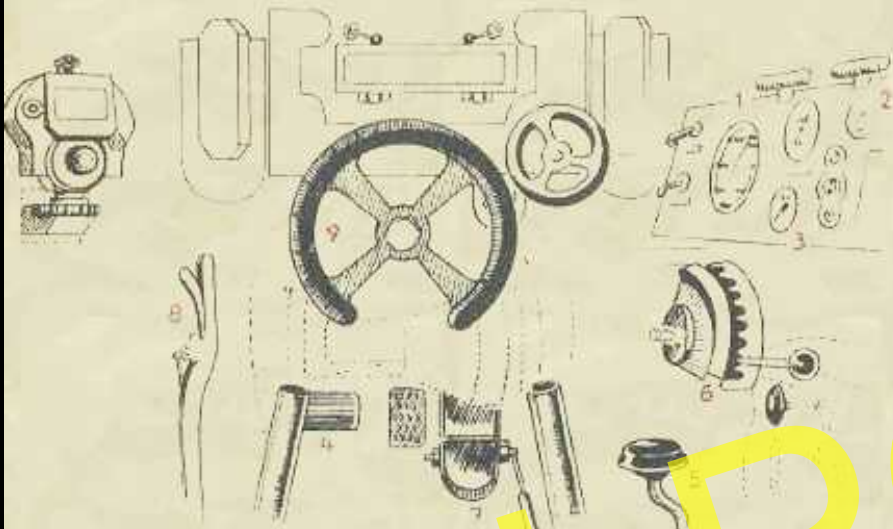
Beim Marsch

Kanone auf 6 Uhr drehen und zurren.

Häuser und Mauern

fahre lieber nicht um. Die Mauertrümmer machen sich in der Wochenschau besser aus als auf Deinem Heck. Durch den Lüfter wird der ganze Schutt angesaugt, der Kühler wird eingedeckt und kühlt nicht mehr. Der Motor wird heiß und fällt aus.

- Plane, Blätter, Schutt, Gepäck** dürfen das Luftgitter nicht verstopfen und die Kanone beim Schwenken nicht stören.
- Morast, Sumpf** dunkle Stellen, hohes Gras meiden. Lieber weite Umwege machen. Boden zu Fuß erkunden. Nimm einen Mann huckepack und stell Dich auf ein Bein. Wenn der Boden trägt, trägt er auch den Panzer. Zügig durchfahren, nicht lenken, nicht schalten. Geht es nicht weiter, halt und sofort zurück. Nicht festmahlen. Ein anderer Tiger zieht Dich heraus. Seil verankern, Haken in die Gleiskette, selbst herausziehen!
- Knüppeldamm** Er muß 3,5 m breit, und alle Knüppel 15 cm dick sein, sonst brechen sie durch oder reißen sich los.
- Flüsse** Harter Grund, feste Ufer sind nötig. Wo andere Panzer waten, kommt der Tiger auch durch. Motor abstellen und U-Fahrt vorbereiten: Bodenventil zu, Lenz-Pumpe einschalten.
- Brücken** Zu Fuß erkunden, Furten vorziehen. Vor Brücke halten, Tiger so einrichten, daß sie ohne Lenken überschritten werden kann, kleinen Gang wählen, nicht schalten, nicht halten, verkürztes Schrittempo fahren, erst Gas geben, wenn Du 5 m drüberweg bist.
- Graben und Trichter** Gerade anfahren, nasse Stellen meiden.
- Wald** Tiger wirft Bäume bis 80 cm Durchmesser mit der Bugkante um. Nicht auf-fahren. Bei zu schmaler Schneise Zick-Zackfahren, eine Seite fährt frei.
- Minen** Spurfahren, auf Spur zurückstoßen, nicht lenken, wenn möglich räumen.
- Schnee** Trockener Neuschnee bis 70 cm ist unbedenklich.
Papp und Harsch, Bruchharsch nur bis zur Bodenfreiheit — 50 cm.
- Eis** Kettenglied vor die Kette werfen. Schwungfahren, nicht lenken, Kanten senkrecht anfahren. Eine Kette im Graben oder an Rändern entlangschwindeln. Äste und Streuen hat wenig Zweck.



Anfahren

1.—4. Gang
(5.—8. Gang unmöglich)

- 4. Kupplung durchtreten
- 5. Richtungshebel vor
- 6. Wähler vor Gangraste 1—4
Wähler einrücken
- 7. Gas geben
Kupplung langsam loslassen

Raufschalten
8 Gänge

Wähler vor Gangraste
Wähler einrücken

Runter-schalten

- 8. Wähler vor Gangraste
Handbremse nach Gefühl
Wähler einrücken

Dies ist Dein Sorgensitz. Du mußt Dich auf ihm gut auskennen, damit Du auch im Finstern und im Schlaf alle Hebel und Schalter findest, wie zu Hause den Lichtschalter oder die Türklinke, oder ... na, Du weißt schon.

Fahrersehklappe

gängig halten! Im Winter und bei Beschub klemmt sie manchmal. Löse die 4 versenkten Schrauben am Gehäuse, entferne den Deckel und drehe die außermittigen Buchsen so weit nach links, bis das Räderpiel groß genug ist.

Ein Gang ist immer drin.
Wenn er zum Anfahren paßt,
brauchst Du nicht einzurücken.

Weder Gas wegnehmen noch Kuppeln nötig.
1—2 Gänge können bei warmem Wechselgetriebe übersprungen werden. **Drehzahl!**

Weder Zwischengas noch Kuppeln nötig.
1—2 Gänge können bei warmem Wechselgetriebe übersprungen werden. **Drehzahl!**

Kurven

Vor der Kurve runterschalten. Nach Gefühl bis zum großen oder kleinen Bogen anziehen.

Mit jedem Gang kannst Du 1 großen und 1 kleinen Bogen fahren.

Je kleiner die Kurve, desto kleiner muß der Gang sein. Wenn es nicht ausgeht — Handbremse — Schalten.

Wenden auf der Stelle

Auf 1. — 3. Gang runterschalten
Kupplung treten
rechts oder links anziehen
großen Knopf am Wechselgetriebe drücken.

Halten

Auf 4. — 1. Gang runterschalten
Handbremse
Kupplung treten
Richtungshebel auf 0
Kupplung loslassen.

**Rückwärtsfahren
4 Gänge**

Kupplung treten
Richtungshebel nach hinten
Wähler vor Gangraste
Wähler einrücken
Gas geben
Kupplung langsam loslassen.

Schießbefehl:

Kupplung treten
Handbremse anziehen

„Stellung“

Wähler auf 2. Gang einrücken

„Feuertück“

rechts anziehen oder

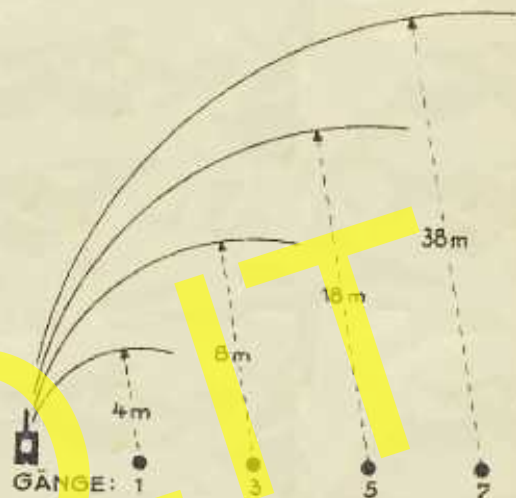
**„Mittag“
(siehe „Muhlen“) ;
(siehe „Schätzen“)**

links anziehen

Beobachten — Entfernung schätzen — melden — beobachten

Natschaffen

Richtungshebel auf 0
mit dem Schlüssel einen Gang einlegen
Kupplung treten, Richtungshebel vor
Gas geben
Kupplung loslassen



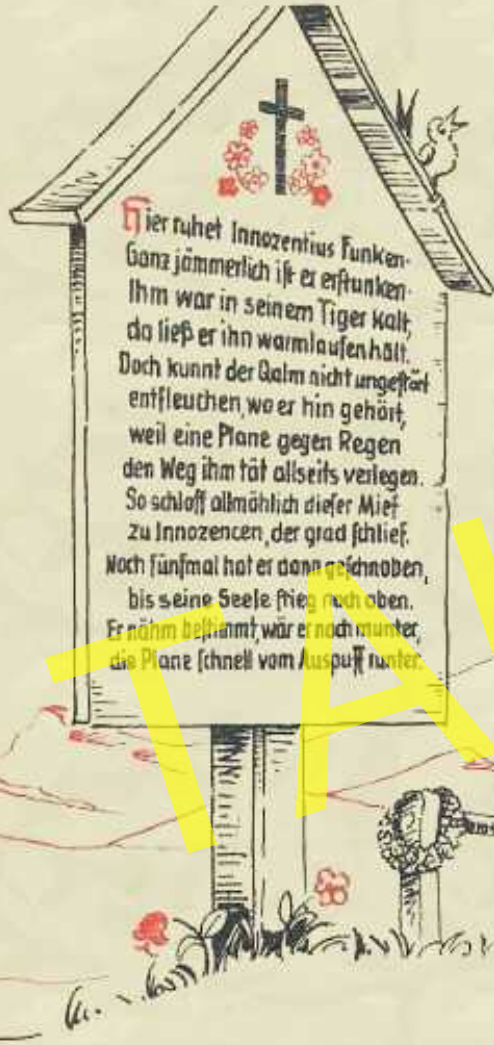
Der Richtungshebel kann nicht auf 0 oder nach hinten gelegt werden, solange ein höherer als der 6. Gang drin ist. Hast Du mit 5. — 8. Gang gehalten — Kupplung treten — runterschalten. Rückwärtsfahrt nur mit 1. — 4. Gang.

Stellung 10 1/2 Uhr und 1 1/2 Uhr ausprobieren und merken. Pz-Führer und Richtschütze weisen durch Funk ein.

Die Stellung der drei Wellenstummel für den gewählten Gang kannst Du auf dem Schild am Wechselgetriebe ablesen.

Wovon:

Wie alles, was man darf, nicht muß, ist Fahren meist ein Hochgenuß.



Hier ruhet Innozentius Funken-
Ganz jämmerlich ist er erfrunken-
Ihm war in seinem Tiger Kalt;
da ließ er ihn warmlaufen hält.
Doch kunnst der Galm nicht ungestört
entfleuchen wo er hin gehört,
weil eine Plane gegen Regen
den Weg ihm tät allseits verlegen.
So schluff almählich dieser Mief
zu Innozencen, der grad schlief.
Noch fünfmal hat er dann geschriben,
bis seine Seele frieg noch oben.
Er nahm beflimmt wär er noch munter,
die Plane schnell vom Auspuff runter.

Abfallun

Kohlensäure (CO₂) wirkt belebend

Was in der Brause sprudelt, im Bier perlt, im Sekt prickelt, ist Kohlensäure. Sie weckt die Lebensgeister, riecht sauer und schmeckt großartig, wie jedermann weiß, und macht blau.



Kohlenoxyd (CO) wirkt tödlich

Im Auspuffgas ist neben Kohlensäure auch Kohlenoxyd, ein ganz gemeiner Stoff. Du siehst ihn nicht, schmeckst ihn nicht, riechst ihn kaum. Du wirst nur langsam müde, besinnungslos, röchelst noch ein paar Minuten und wirst dann blau.



Manchmal geht's aber auch schnell.

Durch ein Leck in der Auspuffleitung sammelt sich Kohlenoxyd in der Wanne an. Du denkst an nichts Böses und drückst am Morgen auf den Anlasser, schon springt er an, der ganze Wagen nämlich und Du springst mit. Ein kleiner Funke eines schlecht isolierten Kabels jagt den ganzen Wagen hoch.

Lüften ist das einzige Mittel dagegen. CO ist schwerer als Luft und fließt langsam an die tiefste Stelle. Das mußt Du ausnützen.

Darum:

Beim Abstellen beide Hutzen auf, Bodenventil auf, Luken auf, Fenster auf, Türen auf, beide Sprithähne zu, Zündschlüssel *abziehen*. Bleibt er nicht stehen — *Vollgas*. Sammlerhauptschalter auf 0. *Sonst* platzt der Tiger.

Im Winter nicht auf den blanken Boden abstellen. *Reisig*, Bretter, dick Stroh, Bohlen, Holzwände oder Zäune unterlegen; Brocken, Eis, Matsch zwischen den Laufrädern hervorholen, alle 2 Stunden etwas bewegen, besonders gefährlich ist abwechselnd Wärme (tauen) und Frost (frieren).

Sonst friert er an!

Öl verdünnen (siehe 6x Ölstand) und Sammler ausbauen, wenn Du für lange abstellst (siehe Strom). Lege den Gang ein, mit dem Du losfahren willst. Ein kaltes Wechselgetriebe läßt sich nicht schalten. Klemme den Kupplungsfußhebel so nach unten, daß die Kupplung gelöst bleibt und nicht zusammenfriert. *Sonst* kannst Du nicht losfahren.

Wovon:

Den eignen Mief verträgt der Panzer genau so wenig wie der Landser.