



POVAZSKÉ STROJÁRNE
POVAZSKÁ BYSTRICA

P 2
15 1/2

Jawa

50

TYP 05

NAVOD NA OBSLUHU

ĽAHKÝ OSKÚTROVANÝ MOTOCYKEL

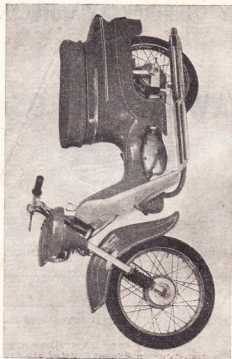
JAWA 50 typ 05



NÁVOD NA OBSLUHU A UDRŽIAVANIE

Obsah valca	49,9 ccm
Max. výkon	3 K pri 6000 ot/min.
Vyrába	Považské strojárne n. p., Považská Bystrica

1962



1. Lahký oskútrovaný motocykel Jawa 50 typ 05.

Lahký oskútrovaný motocykel Jawa 50 typ 05, ktorý ste si zakúpili, prešiel dlhým vývojom cez staršie typy známych motocyklov Jawa 50 — 550 i 555. Pri jeho konštrukcii využili sa bohaté skúsenosti z dlhodošej prevádzky predchádzajúcich typov a zaviedli sa mnohé konštrukčné novinky.

Moderná konštrukcia, zvýšený výkon motora, zlepšené perovanie a dokonalé krytie zaručuje Vám spoľahlivú a pohodlnú jazdu a ľahké ovládanie vozidla.

Táto príručka Vám pomôže oboznámiť sa s Vaším strojom, poznať jeho súčasti a ich činnosť. Poradí Vám, ako robiť údržbu a ako odstrániť prípadné drobné závady. Vo vlastnom záujme dbajte na pokyny uvedené v príručke; zabránite tak prípadnému poškodeniu Vášho stroja!

Prajeme vám tisíce krásnych a radostných kilometrov s vaším novým motocyklom!

**POVAŽSKÉ STROJÁRNE
NÁRODNÝ PODNIK
POVAŽSKÁ BYSTRICA**

Upozornenie: Tento návod na obsluhu nie je smerodajný pre konštrukčné prevedenie a vybavenie motocykla Jawa 50. Vyhradujeme si všetky zmeny, vyplývajúce z vývoja oproti vyobrazeniam a opisom uvedeným v návode.

ZOZNAM VYOBRAZENÍ

1. Lehký oskútrovaný motocykel Jawa 50 typ 05.
2. Ovládanie vozidla.
3. Pohľad na zadnú časť stroja.
4. Diagram výkonu N, krútiaceho momentu M a spotreby S vzhľadom na otáčky.
5. Rozmery vozidla.
6. Rez motorom.
7. Zdroje a spotrebiče elektrického prúdu.
8. Schéma el. zapojenia a polohy páčky spínača.
9. Plniaci otvor a kontrolný otvor hladiny oleja a zásuvacia páka prevodových stupňov.
10. Výpustná skrutka oleja.
11. Polohy páčky výpustného kohúta.
12. Mastiací plán — ľavá strana.
13. Mastiací plán — pravá strana.
14. Mastenie častí vozidla.
15. Uvoľnenie poistky retaze.
16. Nastavenie bŕzd.
17. Rez ráfikom a pneumatikou — montáž pneumatiky.
18. Montáž pneumatik.
19. Napínanie retaze.
20. Nastavenie spojky.
21. Rez spojkou.
22. Karburátor s preplavovacím kolíkom a čistič vzduchu.
23. Karburátor 2915 PS a jeho nastavenie.
24. Magneto.
25. Nastavenie predstihu.
26. Čistenie tlmíča výfuku.
27. Záchyt reakcie brzdy zadného kolesa.
28. Rez zadným kolesom.
29. Demontáž predného krytu.
30. Montáž valca.
31. Výmena piestnych krúžkov.
32. Rez zadným teleskopickým tlmíčom.
33. Demontáž zadného teleskopického tlmíča.
34. Nastavenie otočnej rukoväti plynu.

OBSAH

I. Technický opis a jazdný návod	—	—	—	—	7
1. Technické údaje	—	—	—	—	7
2. Opis oskútrovaného motocykla	—	—	—	—	8
3. Opis elektrického zariadenia	—	—	—	—	14
4. Zabehávanie nového stroja	—	—	—	—	18
5. Jazdný návod	—	—	—	—	20
6. Zoznam náradia	—	—	—	—	24
II. Údržba	—	—	—	—	24
1. Čistenie stroja	—	—	—	—	24
2. Mastenie stroja	—	—	—	—	25
3. Nastavenie bŕzd	—	—	—	—	30
4. Pneumatiky	—	—	—	—	30
5. Napínanie retaze	—	—	—	—	33
6. Spojka a jej nastavenie	—	—	—	—	34
7. Karburátor „Jikov“ 2915 PS	—	—	—	—	36
8. Údržba elektrického zariadenia	—	—	—	—	37
9. Dekarbonizácia	—	—	—	—	40
10. Prehľadná tabuľka údržby vozidla	—	—	—	—	42
III. Demontáže a montáže bez špeciálneho náradia	—	—	—	—	44
1. Vybratie predného kolesa	—	—	—	—	44
2. Vybratie zadného kolesa	—	—	—	—	44
3. Výmena guľkových ložísk kolies	—	—	—	—	45
4. Výmena guľkového ložiska retazového kolesa	—	—	—	—	47
5. Odklopenie sedla	—	—	—	—	47
6. Demontáže a montáže krytov	—	—	—	—	47
7. Sňatie hlavy valca a valca motora	—	—	—	—	49
8. Výmena piestnych krúžkov	—	—	—	—	50
9. Demontáž svetlometu	—	—	—	—	51
10. Demontáž prednej vidlice	—	—	—	—	53
11. Zadná kyvná vidlica	—	—	—	—	53
12. Teleskopické kvapalinové tlmíče zadného pérovania	—	—	—	—	54
13. Výmena ohybného hriadeľa rýchlomera	—	—	—	—	56
14. Výmena lanka plynu	—	—	—	—	57

15. Výmena lanka spojky	—	—	—	58
16. Výmena lanka brzdy	—	—	—	59
17. Vybratie motora z rámu	—	—	—	59
IV. Tabuľka porúch a ich odstránenie	—	—		61
Zoznam záručných opravovní n. p. Mototechna				68
Zoznam predajní náhradných dielov	—	—		71

I. TECHNICKÝ OPIS A JAZDNÝ NÁVOD

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor	— dvojdobý vzduchom chladený	
Počet valcov	— 1	
Vŕtanie	— 38 mm	
Zdvih piesta	— 44 mm	
Obsah valca	— 49,9 ccm	
Kompresný pomer	— 1:7,5	
Maximálny výkon motora	— 3 K pri 6000 ot/min.	
Maximálna hladina hluku	— 75 dB	
Obsah nádrže paliva	— 5,5 l	
Maximálna rýchlosť pri zaťažení 80 kg	— 60 km/hod.	
Maximálna stúpanosť pri zaťažení 160 kg	— 16 %	
Váha stroja bez paliva	— 65 kg ± 2 %	
Nosnosť	— 160 kg	
Max. zaťaženie hriadeľa predného kolesa	— 62 kg	
Max. zaťaženie hriadeľa zadného kolesa	— 168 kg	
Primárny prevod refazou	— ČZ-Favorit 3/8" x 3/8", 44 čl.	
Sekundárny prevod refazou	— 12,7 x 5,2; 109 + 1 článkov	
Pomer prevodov:		
primárny prevod	— 1:2,43 (14/34 zubov)	
1. prevodový stupeň	— 1:2,94 (14/24 x 14/24)	
2. prevodový stupeň	— 1:1,54 (20/18 x 14/24)	
3. prevodový stupeň	— 1:1 (priamy záber)	
sekundárny prevod	I	II
	1:4,23 (13/55)	1:4,58 (12/55)
Celkové prevody: 1. stupeň	1:30,22	1:32,70
2. stupeň	1:15,86	1:17,18
3. stupeň	1:10,28	1:11,13

Vozidlo sa normálne dodáva s 13 zubovým kolesom sekundárneho prevodu (I), ktoré je vhodné hlavne pre jazdu 1 osoby, prípadne i s 12 zubovým kolesom (II), ktoré je vhodné hlavne pri jazde v kopcovitom teréne

a pri obsadení vozidla dvoma osobami. Obidve kolesá sa dodávajú ako náhradné súčiastky.
Celustové brzdy — $\varnothing$ 125/20 mm
Karburátor — Jikov 2915 PS
Kolesá — rozmery ráfkov — 1,50 A x 16"
 rozmery pneumatík — 2,75 x16"

2. OPIS MOTOCYKLA

Lahký oskútrovaný motocykel Jawa 50, typ 05 je zdokonalený typ známeho motocykla JAWA 50 typ 555 a je dodávaný v skútrovanom prevedení. Má zvýšený výkon motora, vyššiu maximálnu rýchlosť, dokonale krytie a pruženie. Je určený pre dopravu jednej alebo dvoch osôb.

Použitý je dvojtaktný spaľovací, vzduchom chladený motor s vratným vyplachovaním. V celkovom rozsahu otáčok je vyvážený, jeho hlučnosť nepresahuje hladinu hluku 75 dB.

Dvojamelová spojka pracuje v olejovom kúpeli a tvorí súčasne ozubené koleso primárneho prevodu. Na lamelách je použité korkové obloženie. Spojka je ovládaná páčkou na ľavej strane riadidiel.

Prevodová skriňa je trojstupňová s posuvnými kolesami a tvorí jeden celok, s motorovou skriňou. Prenos sily s klukového hriadeľa na spojku prenáša sa primárnou refazou, ktorá je úplne zakrytá ľavým vekom motorovej skrine a behá v olejovom kúpeli. Prenos sily od prevodovej skrine na zadné koleso sa prenáša sekundárnou refazou na pravej strane motora, ktorá je čiastočne chránená krytom refaze. Nožné zasúvanie prevodových stupňov prevádza sa pákou na ľavej strane motora. Motor sa štartuje štartovacou pákou na pravej strane motora nohou.

Karburátor Jikov 2915 PS je upevnený nad valcom motora na sacom hrdle. Na difúzer karburátora, ktorý má priemer 15 mm, naväzuje veľký delený tlmáč sania, ktorý je súčasne i čističom vzduchu. Správne nemo-

staveniu karburátora zodpovedá hlavná dýza 60. Poloha ihly šupátka — druhý zárez zhora. Šupátko karburátora je ovládané lankom a otočnou rukoväťou na pravej strane riadidiel. Celé nasávacie zariadenie s karburátorom, schránku náradia a súčasne i rámovú rúrku zakrýva odnímateľný, uzamykateľný plechový predný kryt.

Tlmáč výfuku je modernej konštrukcie cigarového tvaru, ľahko rozoberateľný s vyberateľnou vložkou a zaručuje účinné tmenie hluku motora pri nezníženom výkone.

Kolesá sú vpredu i vzadu rovnaké a vzájomne vymeniteľné. Kolesá majú celonábojové bubny a oceľový ráfik priemeru 16". Sú ľahko vyňateľné po uvoľnení matice a vysunutí hriadeľa. Zadné koleso sa dá vyňať bez rozpínania refaze.

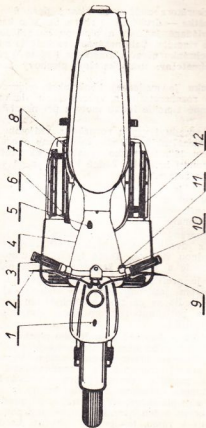
Zadná brzda je ovládaná pravou nohou a predná brzda pravou rukou. Obidve sú veľmi účinné a spoľahlivé. Celonábojové hliníkové brzdové bubny zabezpečujú dokonale chladenie.

Rám je otvorený (bez hornej rámovej rúrky), pozostávajúci z dvoch zvarovaných profilových rúrok s kyvnou zadnou vidlicou. Tento typ rámu umožňuje ľahké nastúpenie a jazdu i ženám v bežnom obleku.

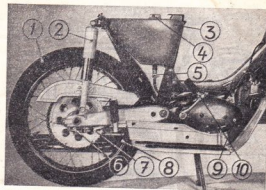
Dvojsedlo je profilované s latexovou vložkou. Poskytuje obidvom jazdcovi pohodlné sedenie aj pri dlhšej jazde. Sedlo sa dá odklopiť uchytením za jeho zadnú časť a potiahnutím smerom hore. Pod ním je pripevnená hustilka.

Palivová nádrž je lisovaná z oceľového plechu a zvarovaná. Jej obsah je 5,5 litra. Umiestnená je v zadnom kryte a jej nalievací otvor je pod sedlom. Výpustný kohút je na pravej strane nádrže v spodnej časti a je zariadený na použitie rezervy paliva cca 3/4 litra. Nádrž je opatrená uzáverom z umelej hmoty.

Stupačky sú plošinové. Vychádzajú z predného ochranného krytu a ich nosník je upevnený pomocou skrutiek pevne k rámu. Ich poloha vyhovuje každému

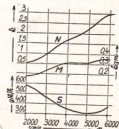


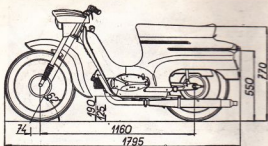
2. Ovládanie vozidla. 1. Spinacia skrinka, — 2. Páčka prednej brzdy, — 3. otočná rukoväť plynu, — 4. Preplavovací kolík karburátora, 5. — Zámok, — 6. Páka nožnej brzdy, — 7. Startovacia páka, — 8. Výpustný kohút, — 9. Páčka spojky, — 10. Tlačítko bzučiaka, — 11. Prepínač svetiel, — 12. Zasúvacia páka.



3. Lhký oskútrovaný motocykel Jawa 50 typ 05 — pohľad na zadnú časť stroja. 1. Zadné koleso, — 2. Tele-skopický tlmič, — 3. Palivová nádrž, — 4. Uzáver palivovej nádrže, — 5. Výpustný kohút, — 6. Náhon rýchlomeru, — 7. Ohybný hriadeľ rýchlomeru, — 8. Sekundárna reťaz, — 9. Motor, — 10. Startovacia páka.

4. Diagram výkonu N , krútiaceho momentu M a spotreby S vzhľadom na otáčky.





5. Rozmery vozidla.

jazdcovi. Zadné stupačky sú sklopné a upevnené na ramenách zadnej kyvnej vidlice.

Predný štít je lisovaný z oceleového plechu. Je upevnený v hornej časti tromi skrutkami k rámu a v dolnej časti k plošinovým stupačkám. Veľmi dobre chráni spredu nohy jazdca pred nepriaznivým počasím a vetrom. Motor, zadná časť rámu a zadné koleso sú kryté plechovým zadným krytom.

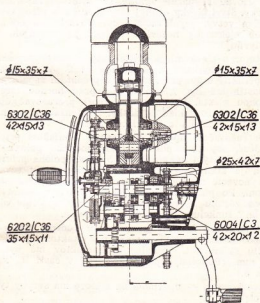
Predné perovanie — teleskopická vidlica s dvoma oceľovými pružinami so zdvihom 90 mm.

Zadné perovanie — kyvná vidlica, odpružená dvoma teleskopickými elementami s hydraulickým tlmením umožňujúcim zdvih osi zadného kolesa v zvislom smere 85 mm.

Stojan je sklopný dvojstranný, upevnený na motorovej skrini. Zaručuje motocyklu stabilitu na pevnom a rovnom podklade. Nie je dimenzovaný pre zataženie jazdcom. Ak je motocykel postavený na stojane, nesedáme naň a neštartujeme motor.

Rýchlomer: Motocykel je vybavený rýchchlomerom s počítacím kilometrov. Rýchchlomer je uložený v kryte

svetlometu. Má priemer skrinky 48 mm. Prenos pohybu od náhonovej skrinky, umiestnenej na osi zadného kolesa, sprostredkováva ohybný hriadeľ uložený v oceľovom puzdre.



6. Rez motorom.

3. OPIS ELEKTRICKÉHO ZARIADENIA

Magneto, použitý na motocykli, je v podstate malý striedavý generátor, v ktorom sa trvalý magnet, letmo uložený na kľukovom hriadeľi, otáča v statore. Výkon magneta je 20 W pri napätí 6 V. Z cievok statora sa odoberá elektrický prúd pre zapáľovanie a svetlo. Vinutie je dvojfázové s ôsmimi cievkami. Prúd, indukovaný v štyroch cievkach jednej fázy, napája cez prerušovač primárne vinutie samostatnej zapáľovacej cievky. Štyri cievky druhej fázy slúžia ako zdroj svetla. Obidve vetvy, zapáľovacia i osvetľovacia, sú od seba úplne elektricky nezávislé a teda sa navzájom neovplyvňujú.

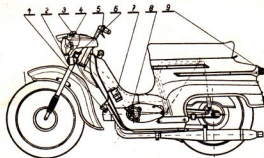
Stator s cievkami je pritiahnutý k motorovej skriní dvoma príchytkami a skrutkami M 5. Ako celok je natočiteľný o 20° pre nastavenie predstihu zapáľovania. Predstih má byť 2,7 až 3 mm pred hornou mŕtvou polohou piesta. Veko statora tvorí prerušovač úplný (skladá sa: zo základnej dosky, kondenzátora, pevného kontaktu, vahadla a mastiacej plsti).

Prerušovačom úplným sa nesmie v nijakom prípade natáčať, aby sa neposunovalo magnetické pole a nezhoršila sa tým kvalita iskry. Správna poloha prerušovača je stanovená pri nastavení magneta v továrni. Upevňovacie skrutky prerušovača úplného sú zaistené lakom. Po porušení zaistovacieho laku nepreberá výrobcu záruku za prípadné poškodenie, spálenie alebo chybnú funkciu elektrického zariadenia.

Vzdialenosť dotykov prerušovača (odtrh) nastavuje sa posunutím doštičky s pevným kontaktom oproti váhadlu (kladivku). Vzďialenosť kontaktov má byť asi 0,4 mm. (Podrobný opis je uvedený v časti II., kapitola 8.)

Svorkovnica — upevnená na statore má svorky týchto čísiel:

- „15“ — na pripevnenie kábla zapáľovacej cievky,
- „55“ — na pripevnenie kábla spínača svetiel.



7. Zdroje a spotrebiče elektrického prúdu. 1. Zapáľovacia sviečka, — 2. Bzučiak, — 3. Spínač svetiel a zapáľovania, — 4. Svetlomiet, — 5. Prepínač svetiel a tlačítko bzučiaka, — 6. Tlmivka, — 7. Zapáľovacia cievka, — 8. Magneto (na pravej strane), — 9. Koncové svetlo.

Rotor je nasadený na kuželi kľukového hriadeľa (poloha je udaná malým čípkom) a pritiahnutý skrutkou M 5x55 so šesťhrannou hlavou a zárezom. Skrutka upevňuje súčasne vačku.

Upozornenie: Pri sňatí statora treba ihneď na rotor navliecť pomocný krúžok z oceleového plechu, aby ne nastalo odmagnetovanie trvalého magnetu.

Spínač svetiel a zapáľovania je umiestnený vo svetlomete a má tri polohy, dané nastavením páčky (obr. 8).

Prepínač svetiel, v ktorom je tiež umiestnené tlačidlo bzučiaka, je upevnený na ľavom riadidle. Prepínačom sa mení diaľkové svetlo na tlmené a opačne.

Zapáľovacia cievka 6 V je pripevnená na ráme stroja. Transformuje napätie 6 V na vysoké napätie, potrebné na preskočenie iskry na kontaktoch zapáľovacej sviečky.

Použitá je zapaľovacia sviečka PAL 14 — 7 RZ s odrušovacím odporom. Pri použití iného typu sviečky bez odrušovacieho odporu potrebné je použiť kábelovú koncovku s odrušovacím odporom.

Svetlomiet priemeru 110 mm s dvojvláknovou žiarovkou 6 V — 15/15 W, ktorá je ovládaná prepínačom, poskytuje diaľkové a tlmené svetlo. Smer správneho a účinného osvetľovania vozidla sa dá skontrolovať na osvetlení zvislej steny, vzdalenej od svetlomietu 10 m, ktorej vo výške stredu svetlomietu (nad zemou) nakreslíme vodorovnú priamku.

Tlmené svetlo (stretávacie svetlo) — vrchol rozhrania svetla a tmy sa musí pohybovať v rozmedzí 10 až 16 cm pod vodorovnou priamkou.

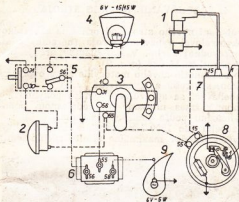
Diaľkové svetlo — stredné lúče diaľkového svetla majú dopadať na stenu najviac 5 cm nad priamkou a najmenej 10 cm pod touto priamkou. Vo vodorovnom smere sa zoradi svetlomiet podľa stredného lúča, ktorý musí ležať v osi stroja. Kontrola sa robí na rovine pri pneumatikách nahustených podľa predpisu a pri zafatžení vozidla vodičom. Smer správneho osvetlenia nastavujeme skrutkou umiestnenou navrchu svetlomietu.

Koncové svetlo má sufitovú žiarovku 6 V, 5 W.

Upozornenie. Pri použití žiaroviek iných hodnôt hrozí im prepálenie alebo nedožeravenie.

Tlmička je namontovaná na vnútornej strane krytu svetlomietu. Zamedzuje prepáľovanie žiaroviek v svetlomiete a v kocovom svetle pri vyradení niektorej z týchto žiaroviek.

Bzučiak na striedavý prúd je zapojený na svorku „55“ spínača a cez tlačidlo je spojený s kostrou. Je umiestnený vpredu medzi teleskopmi. Pri zapojených svetlách následkom poklesu napätia bzučiak nesignalizuje. Preto výstražné znamenie treba dávať prepínaním svetiel (blendovaním).



Káble:

—	čierny
---	zelený
----	modrý
-----	červený
.....	biely
.....	žltý



A) zastavenie stroja B) jazda cez deň C) jazda v noci

8. Schéma elektrického zapojenia a polohy páčky spínača svetiel.

4. ZABEHÁVANIE NOVÉHO STROJA

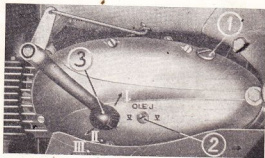
Pri preberaní nového stroja odporúčame zákazníkovi, aby prekontroloval vybavenie stroja (nástroje) a stav oleja v prevodovej skrini. Výšku hladiny určuje otvor uzavretý skrutkou M 6x8 (obr. 9).

Riadne zabehnutie nového motocykla silne ovplyvňuje jeho výkon, spotrebu a trvanlivosť.

Pri zabehávaní sa spravujeme týmito pokynmi:

a) Pohonnú zmes miešame v predpísanom pomere oleja a benzínu podľa tabuľky mastenia.

b) V zábehu (do 1500 km) jazdíme do jednotlivých prevodových stupňov maximálne týmito rýchlosťami:



9. Plniaci otvor (1) a kontrolný otvor hladiny oleja (2) a zasúvacia páka prevodových stupňov (3).

I. prevodový stupeň — 12 km/hod.

II. prevodový stupeň — 22 km/hod.

III. prevodový stupeň — 35 km/hod.

Na prvom prevodovom stupni nejazdíme zbytočne dlho. Najmenej prvých 600 km môže jazdiť na vozidle len 1 osoba.

c) Pri dlhých jazdách bez zastavenia odporúčame motor chladit' občasným vypnutím zapalovania a pridaním plynu (hlavne pri jazde z kopca).

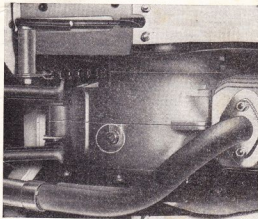
d) Pri zastavení necháme motor bežať na volnobežných otáčkach.

e) Nejazdíme zbytočne dlho na prvý a druhý prevodový stupeň. Pri jazde do kopca včas zasúvame nižší prevodový stupeň.

f) Občas prekontroľujeme dotiahnutie všetkých skrutiek a matic i u lúčov kolies.

g) Po ubehnutí 500 km vypustíme olej z prevodovej skrine. Vypláchneme ju vyplachovacím olejom a znova naplníme (viď časť II, kapitola 2).

h) Druhý raz vymieňame olej po ubehnutí 3000 km.



10. Výpustná skrutka oleja.

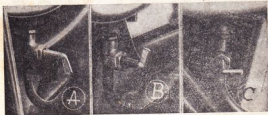
5. JAZDOVÝ NÁVOD

A. Pred jazdou sa presvedčíme:

1. či je v nádrži palivo. (Uzáver sa otvára otáčaním vľavo. Pohonná zmes miešaná ako uvedené v tabuľke mastenia. Nádrž plníme cez lievik opatrený sítom.
2. o správnej činnosti brzd, svetiel a bzučáka;
3. či máme so sebou: náhradné diely (duše, zapalovaciu sviečku, žiarovky), náradie (hustilku a kľúče), zdravotnícke prostriedky (obväz a dezinfekciu).
4. o nahutnutí pneumatík (majú mať: predná 1,5 atp, zadná 1,9 atp).
5. či je zasunutý neutrál.

B. Spustenie motora

1. Otvoríme výpustný kohút palivovej nádrže cez otvor na pravej strane zadného krytu (obr. 11).
2. Preplavíme karburátor stlačením preplavovacieho kolíka cez otvor na pravej strane predného krytu (obr. 22).



11. Polohy páčky výpustného kohúta A) hlavný prívod paliva, B) rezervný prívod paliva, C) prívod paliva uzavretý.

3. Páčku spínača zapaľovania v kryte svetlometu zasunieme do strednej polohy (obr. 8).

4. Zošliapnutím štrťovacej páky (v smere jazdy) spustíme motor.

Ak sa u motocykla Jawa 50 stlačí páčka spojky pred naštartovaním, pri šartovaní spojka preklzuje. Preto pred naštartovaním a pri šartovaní motora sa páčka spojky nemá zbytočne stláčať. Keď sme páčku nahodou stlačili, potom motor naštartujeme roztláčením vozidla.

C. Jazda

Rozjazdenie. Pri zasúvaní I. prevodového stupňa stlačíme páčku spojky. Špičkou ľavej nohy jemne zdvihujeme zasúvaciu páku prevodových stupňov až k hornému dorazu a súčasne so strojom mierne pohybujeme, až sa nán zasunie I. prevodový stupeň, (obr. 9). Za súčasného pridávania plynu pomaly a plynule uvoľňujeme páčku spojky (najmä v druhej polovici zdvihu, keď motor už zaberá), aby rozbiehanie bolo rovnomerné. Pri rýchlosti nad 12 km/hod. stlačíme páčku spojky a súčasne uberieme plyn. Špičkou ľavej nohy stlačíme zasúvaciu páku až k dolnému dorazu a uvoľníme ju. Tým máme zasunutý II. prevodový stupeň. Rýchle povolíme páčku spojky a potom pridáme plyn.

Pri dosiahnutí rýchlosti nad 25 km/hod. zasunieme obdobným spôsobom tretí prevodový stupeň.

Pri manipulácii so zasúvacou pákou nepoužívame veľkej sily, aby nedošlo k poškodeniu prevodového mechanizmu a ohnutiu zasúvacej páky.

Pri jednotlivých prevodových stupňoch je možno používať tieto rýchlosti:

I. prevodový stupeň — 0 — 20 km/hod.

II. prevodový stupeň — 12 — 38 km/hod.

III. prevodový stupeň — nad 25 km/hod.

Najhospodárnejšie a najvýhodnejšie je však používať tieto stredné hodnoty rýchlosti:

- I. prevodový stupeň — 9 — 16 km/hod.
II. prevodový stupeň — 17 — 30 km/hod.
III. prevodový stupeň — 30 — 45 km/hod.

Jazda do kopca. Ak motor stráca pri 3. prevodovom stupni za jazdy do kopca otáčky treba zasunúť nižší prevodový stupeň. Toto spätné zasunutie vykonáme pri vypnutej spojke a privretom plyne zdvihnutím zasúvacej páky smerom hore. Zadravanie nižších prevodových stupňov treba robiť rýchlejšie ako zasúvanie vyšších, pretože po vypnutí spojky v kopci stráca motocykel rýchlosť.

Prvú rýchlosť zasúvame rovnakým spôsobom.

Pri menení prevodu si treba uvedomiť: po zasunutí vyššieho prevodového stupňa pracuj motor na nižších otáčkach ako predtým. Pri väčšom zatažení motora keď klesajú otáčky nesnažíme sa tieto zvýšiť tým, že stláčaním páčky spojky necháme spojku preklzovať. Pri preklzovaní spojky sa lamely trením silne zahrievajú a môže dôjsť k ich spáleniu.

Brzdzenie: Pri jazde z kopca alebo keď chceme zastaviť (zmierniť rýchlosť) použijeme brzdú. Za súčasného ubratia plynu zošliapneme najprv zadnú brzdú a až potom použijeme prednú brzdú. Ešte to situácia dovoľuje, brzdíme opatrne a postupne, pretože energetické zabrzdenie privádza kolesá do šmyku.

Zvlášť opatrne treba brzdiť na klzkom teréne a na rozhraní bezprašných a prašných vozoviek.

Zastavenie: Pri zastavovaní uberieme plyn, stlačíme páčku spojky, zabrzdíme a zasunieme neutrálnu polohu medzi prvým a druhým prevodovým stupňom. To dosiahneme polovičným zošliapnutím (nadvihnutím) zasúvacej páky, než akého treba na zasunutie prevodu. Motor zastavíme otočením páčky spínača vľavo (obr. 8). Po zastavení nezabudneme uzavrieť privod paliva (obr. 11). Pri ukončení dennej jazdy necháme motor bežať po uzavretí privodu paliva v miernych otáčkach tak dlho, až sa palivo v karburátore spotrebuje. Olej obsiahnutý v pohonnej zmesi, sa v klude stroja v karburátore usadzuje a môže upchať dýzu.

Jazda v noci: Pri jazde za tmy (v hmle) zapojíme svetlomiet a koncové svetlo otočením páčky spínača vpravo (obr. 8). Diaľkové a tlmené svetlo prepíname páčkou prepínača na ľavom riadidle.

D. Predchádzanie poruchám

Pri nedodržiavaní pokynov pre zábeh i ďalšie používanie vozidla môže dôjsť k jeho poškodeniu. Najčastejšou závadou nesprávne vykonávaného zábehu je zapečenie piestnych krúžkov v drážkach, čo má za následok zníženie výkonu motora, prípadne i zadrenie piesta.

Často nedôjde ani k zjavnému defektu, ale zlý zábeh sa prejaví väčším opotrebovaním súčiastok a v podstatnom zvýšení spotreby paliva.

Zadretie piesta býva zavinené prehriatím motora, ktoré je pravidelne sprevádzané charakteristickým jemným zvonením motora. Ak začujeme tento zvuk, musíme zapalovanie ihneď vypnúť, aby sa motor čerstvou nezapálenou zmesou ochladil.

V prípade, keď pocítujeme, že motor prestáva ťahať, je to taktiež príznakom zadierania, treba vypnúť spojku a zastaviť. V prípade zadretia piesta necháme motor vychladnúť a pokúsime sa ho opäť naštartovať. Po návrate skontrolujeme stav piesta, piestnych krúžkov a vnútrošok valca. Ak vyžaduje opravu, vždy ju ponecháme odbornej dielni.

Motoru škodí, keď ho necháme dlho bežať na vysokých otáčkach na mieste, lebo nie je chladený ako pri jazde. Nenechávame zbytočne dlho vypnúť spojku, lebo korkové vložky lamely by sa rýchle opotrebovali. Pri jazde do kopca nepomáhame nikdy motoru tým, že necháme spojku „preklzovať“ ale včas zasunieme nižší prevodový stupeň. Na tento však nejazdíme zbytočne dlho.

6. ZOZNAM NÁRADIA POTREBNÉHO PRE ÚDRŽBU A MONTÁŽ LAHKÉHO MOTOCYKLA TYPU 03

- | | |
|--|---------------------------------|
| 1. Obal | 7. Mierka odtrhu |
| 2. Otvorený kľúč rúrkový
14/17 | 8. Skrutkovač 3 mm |
| 3. Otvorený kľúč oboj-
stranný 9/10 | 9. Montovacie páky |
| 4. Kľúč rúrkový 10 | 10. Hustilka |
| 5. Rukoväť Ø 5 | 11. Hadička |
| 6. Kľúč kombinovaný
32/27 | 12. Kľúč svliečky |
| | 13. Dvojstranný skrutko-
vač |

Hustilka je uložená pod sedlom. Ostatné náradie je uložené v schránke umiestenej na ráme pod plechovým krytom. Kryt je uzamykateľný. Kľúč pri namontovanom kryte nenechávame v zámku, aby sme ho nezlomili náhodne pri prekračovaní nohou.

II. ÚDRŽBA

1. ČISTENIE STROJA

Jednoduchá hladká línia stroja umožňuje ľahké čistenie motocykla. Stroj umývame voľnou, najlepšie špongiou. Časť, znečistenú olejom a prachom, umývame petrolejom. Pri umytí stroja dbáme, aby voda nevnikala do karburátora, svetlometu a brzd.

Chrómované a lakované časti usušíme a vyleštíme flanelom alebo jeleňou kožou. Lakované časti odporúčame občas leštiť leštiacou pastou na laky. Vožu z rebier valca najlepšie odstránime spustením motora; po jeho zahriatí sa voda vyparí.

Poznámka. Benzín, petrolej a olej rozpúšťajú gumu (pneumatiky, rukoväte riadidiel, návlečky pák, gumové

bloky zadnej kyvnéj vidlice a gumu na podlahách). Preto tieto súčasti chránime pred stykom s uvedenými kvapalinami.

2. MASTENIE STROJA

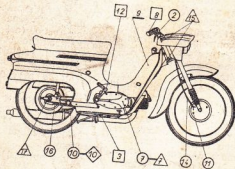
Mastenie prevádzame podľa tabuľky mastenia. Motor je mastený samočinne pridaním automobilového oleja do benzínu v pomere podľa uvedenia v tabuľke.

Prevodovú skriňu kontrolujeme a podľa potreby dopĺňame olejom každých 1000 km až po kontrolný otvor na ľavom veku. Všetok olej vymieňame po ubehnutí počtu km, ako je uvedené v tabuľke mastenia, po jazde, keď je motor i olej teplý. Starý olej vypustíme vypúšťacím otvorom na spodnej strane motora. Plniacim otvorom (obr. 9) nalejeme do prevodovej skrine asi 400 cm vyplakovacieho oleja (OL-B2) a necháme motor bežať asi 10 minút na malých otáčkach (prejdeme malú vzdialenosť). Vystriedame zasunutie všetkých prevodových stupňov. Preplakovací olej potom vypustíme do čistej nádoby, necháme ustať a čistý diel oleja môžeme nabudúce použiť znova. Nový olej nalevame po utiahnutí vypúšťacej skrutky tak dlho, až začne vytekať kontrolným otvorom na ľavom veku (asi 450 cm). Pri zatváraní plniaceho a kontrolného otvoru nesmieme zabudnúť podložiť tesnenie k príslušným skrutkám.

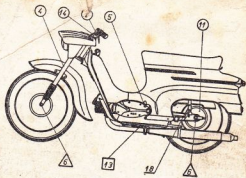
Spojka beží v olejovom kúpeli (olej z prevodovej skrine).

Teleskopické vidlice mastíme vždy po ubehnutí 1000 km tukom, zriedeným olejom, ktorý dostaneme do ramien vidlice po odskrutkovaní dvoch skrutiek M 6X5 pomocou tlakovej maznice. Po 5000 km vidlicu rozoberieme a dôkladne premastíme tukom.

Kolesá (ložiská) mastíme vždy po ubehnutí 2.500 km. Kolesá rozoberieme (viď časť III. kap. 3., 4), ložiská umyjeme v čistiacom benzíne, vysušime a potom vlast-



13. Mastiací plán — pravá strana.



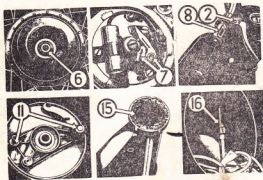
12. Mastiací plán — ľavá strana.

Tabuľka mastenia

Po ubehnutí každých km	○	◇	□	△	Mastiací tuk A 00	Mastiací tuk AV 2
900 — 1000	2 Čapý ručných páčok 5 Rýchlostná skríňa 10 Sekundárna reťaz — prímasovanie	3 Čap nožnej brzdy 4 Teleskopická vidlica				
2000 — 2600	7 Čap ušľachla prerušovača (skriňa oleja) 14 Laná	8 Otočná rukoväť plynu 10 Sekundárna reťaz (pono- rením do rozostřatého tuku)				7 Físk prerušovača (mierne napuští tukom a niekoľ- kými kvapkami oleja) 6 Ložiská kolies
4000 — 5200	5 Rýchlostná skríňa (vymaže olejom) 16 Hlava rýchlomeru (po odpojení mikropípet niekoľko kvapiek)	11 Krieco brzd (pri de- montáži) 12 Čap spúšťač páky 13 Čap stojana 15 Hlava riadenia (po de- montáži a umytí namastiť) 17 Prevody náhonu rýchlomeru				
900 — 1000	18 Zadná teleskopická tlmička tlmejš olejom naplní 30 cm). Výmena oleja 1 x za 2 roky. Pri demontáži tlmičky namastiť pružiny tukom A 00.					
900 — 1000	9 Čistí vzduchu — po vypraní v benzíne navlhčiť olejom M5 mix. V práskom prostredí pod potrebu častejšie.					
	5 Rýchlostná skríňa — v zábehu po ubehnutí prých 500 km a ďalších 2500 km vymeniť olej.					
	Fekčná zmes — olej M5 mix s benzínom v pomere 1:20.					

né ložiská naplníme tukom. Priestor tesniacich krúžkov u hriadeľa naplníme tukom asi do $\frac{1}{2}$ aby sme zabránili vníkaniu nečistôt a vlhkosti. Náboje kolies tukom nepreplňujeme!

Preplnené ložiská hrejú a môže dochádzať k vytekaniu tuku.



14. Mastenie častí vozidla.

Teleskopické tlmiče zadnej kyvné vidlice (obr. 33) majú vysokú tlmiacu účinnosť a sú usporiadané tak, aby ich nebolo treba doplňovať tlmičovou kvapalinou. Doplňovanie tlmičov kvapalinou prevádzkame vtedy, ak zistíme, že zadná vidlica voľne kmitá alebo doráža alebo ak z tlmičov vyteká kvapalina. Inak olej vymieňame jedenkrát za dva roky. Doplnenie alebo výmenu kvapaliny v tlmičoch doporučujeme previesť v odbornej dielni.

Primárna refaz je úplne zakrytá ľavým vekom skrine, beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje nijakého ošetrovania. Po opotrebovaní a vytiahnutí treba ju vymeniť. Pri výmene primárnej refaze musíme rozobrať i spojku. Túto opravu doporučujeme previesť v odbornej dielni, ktorá má na toto potrebné náradie.

Sekundárnu refaz ošetrujeme po ubehnutí 2.500 km takto: Natočíme spojovací článok refaze na zadné refazové koleso, skrutkovačom uvoľníme poistku (obr.



15. Uvoľnenie poistky refazy.



16. Nastavenie brzd

15), vyberieme poistku a refaz je rozpojená. Vyperieme ju v petroleji a drôtenou kefou zbavíme hrubých nečistôt. Potom znovu dôkladne prepláchneme v petroleji. Po uschnutí vložíme refaz asi na 30 minút do mierne rozohriateho 60–70 °C masťu, pričom s ňou občas pohybujeme, aby zahriata zmes ľahko vnikla do článkov. Potom refaz vyberieme, masťu necháme stuhnúť a prebytočný tuk z povrchu zotrieme. Refaz je pripravená na spätnú montáž. Pri nasadení dbáme, aby poistka článku smerovala plným oblúčkom v smere pohybu refazy pri jazde.

Inak sekundárnu refaz očistíme drôtenou kefou a namastíme olejom priamo na vozidle podľa potreby po

ubehnutí cca 800—1000 km pomocou štetca. Pri trvalých jazdách v daždi a blate primastievacie doby primerane skrátime.

Upozornenie. Valec a kľukový mechanizmus musia byť dostatočne masťené olejom. Nedostatok oleja v benzíne zapríčiňuje zadretie kľukového mechanizmu. Preto je nutné dodržiavať správny pomer oleja a benzínu. Tento pomer pri naberaní paliva u čerpacích staníc z automatov nie je zaručený / prípade, keď bol pred motocyklom čerpaný, čistý benzín do vozidla so 4-taktným motorom. Zmes oleja a benzínu pre motocykel potom obsahuje málo oleja. Preto je výhodnejšie u čerpacích staníc miešať benzín s olejom na správny pomer v kanvách.

3. NASTAVENIE BRZD

Brzdy motocykla sú dostatočne dimenzované. Vyzadujú len občasného nastavenia po opotrebení obloženia čelusti. Brzdy nastavujeme predĺžením (skrátением) lanka brzdy tým, že pritiahneme (prípadne vyskrutkujeme) nastavovaciu skrutku na veku brzdy (obr. 16). Po správnom nastavení dĺžky lanka (pri opotrebovaní obloženia v čelusti lanko skrácujeme) pritiahneme poistnú maticu nastavovacej skrutky, aby bolo zabránené jej uvoľňovanie počas jazdy. Po nastavení prekontrolujeme otáčanie kolies. Kolesá sa musia ľahko otáčať.

4. PNEUMATIKY

Trvanlivosť plášt pneumatiky závisí od tlaku vzduchu v duši s ohľadom na zaťaženie, ktorému je pneumatika vystavená. Všeobecnou zásadou pri plnení je, aby plášť zachovával i pri plnom zaťažení svoj pôvodný tvar. Jazda na nedostatočne naplnených pneumatikách spôsobuje prelamanie kordových vlákien v bokoch plášt.

Tlak v prednej pneumatike má byť 1,5 atp a v zadnej 1,9 atp. Odporúčame kontrolovať tlak manometrom. Upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzín a prúdke slnko. Pneumatiky občas prezrieme a odstránime predmety zaseknuté vo vzorke plášt. Netesnosť ventilka zistíme po odkrútení číapočky ventilka a jeho navlhčení. Keď sa tvoria vzduchové bubliny, vzduch uniká ventilkom.



17. Rez ráfikom a pneumatikou — montáž pneumatiky.

V tom prípade obrátenou číapočkou dotiahneme kuželku ventilka. Ak toto opatrenie nestačí, vykrútime kuželku a nahradíme ju novou. Poškodenú dušu opravíme zalepením. Plášť z ráfku snímame takto:

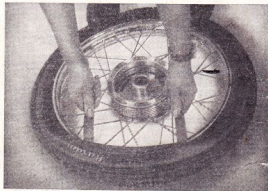
Vykrútime kuželku — tým vypustíme zvyšok vzduchu. Maticu, upevňujúcu ventil ráfku, odskrutkujeme. Koleso položíme a okraj v mieste protiľahom ventilka vtlačíme do prehĺbeniny ráfku (obr. 18).

Pomocou montážnych pák prevlečieme okraj plášt pri ventilku cez okraj ráfku (obr. 17). Pritom treba dbať, aby nebola neopatrnosťou prištipnutá a poškodená duša. Keď bol plášť po celom obvode prevlečený cez okraj ráfku, vytlačíme ventil úplne z ráfku a vyberieme dušu.

Po nakrútení kuželky do ventilka a miernom na-

hustení vzduchom zistíme najlepšie ponorením duše do vody, v ktorom mieste je poškodená. Miesto si označíme (napr. ceruzkou), dušu usušíme a opravíme týmto spôsobom:

V mieste poškodenia dušu ľahko zdrsíme kúskom skleného papiera. Zdrsnené miesto potrieme lepidlom na gumu. Až keď lepidlo trochu uschne, prilépime záplatu, ktorú sme predtým zbavili ochranného nálepu.



18. Montáž pneumatik.

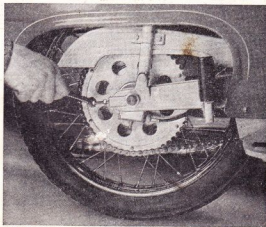
Záplata musí byť dobre pritlačená. Plášť dobre pre-
zrieme, odstránime predmet, ktorý spôsobil závalu
a ktorý prípadne v plášti zostal.

Montáž. Dušu čiastočne naplníme, vložíme do plášť
ktorý jedným okrajom zostal v ráfku, prevlečieme
ventil otvorom ráfku a zaistíme maticou (nedotahuje-
me). Potom presunieme okraj plášťa, najprv v mieste
proti ventilku cez okraj ráfku dovnútra, pridržíme ho

v prehĺbenom mieste ráfku rukou alebo zošliapnutím
a montážnou pákou presúvame plášť postupne na oboch
stranách, až dôjde k ventilku. Túto prácu konáme
opatrne, aby sme nepoškodili dušu. Zalepenie duše je
oprava provizórna, urobená na ceste. Trvalú opravu
vykoná najlepšie vulkanizačná dielňa. Tak isto plášť
poškodený o ostrý kameň alebo rozbité sklo dielňa
opraví.

5. NAPÍNANIE REŤAZE

Uvoľníme najskôr hriadeľ zadného kola povolením
matic kľúčami 7 a 27. Povoľíme matice napínakov
reťaze a rovnomerným zaskrutkovaním skrutiek napi-
nákov posúvame os zadného kola a tým napíname

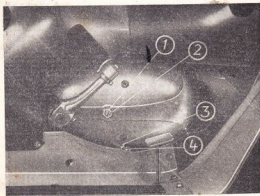


19. Napínanie reťaze.

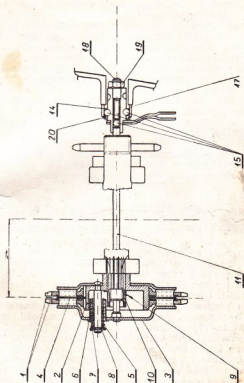
refaz. Nikdy neotáčame skrutkami celou silou, lebo by sme poškodili závit. Po nastavení dotiahneme matice osi zadného kolesa a matice napínakov reťaze. Správne napätá reťaz má výkyv 1 až 2 cm. Dbáme na to, aby zadné koleso sledovalo stopu predného. Prekontrolujeme, prípadne nastavíme zadnú brzdu, aby nepribrzdžovala. Napätie reťaze kontrolujeme po ubehnutí 1000 km.

6. SPOJKA A JEJ NASTAVENIE

Spojkou prerušujeme prenos krútiaceho momentu od motora k prevodnej skriní. Vypínáme ju pred zasúvaním prevodov, aby ozubenie kolies v prevodovej skriní bolo chránené pred nárazmi. Spojka beží v ole-



20. Nastavenie spojky.



21. Rez spojkou.

jovom kúpeľi a nevyžaduje okrem nastavenia vôle lanka nijakú starostlivosť.

Aby sa zamedzilo nadmernému opotrebovaniu lamely spojky pri preklzovaní, lamela musí byť dostatočne pritlačená. Aby bola dostatočne pritlačená, musí mať páčka spojky vždy malú vôľu. Po čiastočnom normálnom opotrebení lamely táto vôľa zmizne. Preto dostatočnú vôľu vymedzíme povolením skrutky v strede pravej strany motorového bloku (obr. 20). Povolíme maticu (1) i skrutku (2) a po vymedzení vôle maticu opäť dotiahneme.

Keď sa lanko spojky časom vytiahne a tým sa zväčší vôľa páčky, vôľu vymedzíme po uvoľnení poistnej matice nastavovacej skrutky (3) na spodnej časti pravej strany motorového bloku vykrútením nastavovacej skrutky (4) o jednu až dve otáčky. Po preskúšaní vôle ručne páčky dotiahneme poistnú maticu.

7. KARBURÁTOR JIKOV 2915 PS

Karburátor na stroji je správne nastavený už z továrne. Správnej činnosti karburátora zodpovedá tryska 60. Preto sa nedoporučuje prevádzať s karburátorom žiadnu manipuláciu okrem jeho občasného vyčistenia. Celkovo je karburátor osadený dvoma tryskami a to hlavnou tryskou 60 (1. obr. 23) a tryskou volnoběžnou 38—40 (2). Uprostred oboch trysiek je na karburátore skrutka posúvača s pružinou (3), ktorou sa nastavuje voľný beh motora. Aby motor správne naskočil, musí byť skrutka (3) správne nastavená. Dĺžku lanka plynu voči lanovodu vymedzíme drážkovanou skrutkou (4) na vrchu karburátora až po nastavení voľnobehu.

Pri štartovaní karburátor preplavíme preplavovacím kolíkom, na veku plavákovkej komory (2. obr. 22). Tým zvýšime hladinu v plavákovkej komore a vytvoríme bohatšiu zmes a tak zlepšime podmienky rozbehu motora. Preplavovací kolík je prístupný cez otvor na pravej strane predného krytu.

Pri upchaní niektorej trysky nikdy tieto nečistíme drôtom alebo iným tvrdým predmetom, pretože sa môže poškodiť ich jemný otvor, čo má za následok ovlivnenie spotreby a behu motora. Trysky čistíme prepláknutím v benzíne a prefúknutím.

Čistiť vzduchu je v tlmíči sania. Pri jeho nadmernom znečistení sa zvýši spotreba paliva, preto ho vyčistíme a navlhčíme olejom, ako je uvedené v tabuľke mastenia.



22. Karburátor s preplavovacím kolíkom a čistič vzduchu. 1. Karburátor, — 2. Preplavovací kolík, — 3. Čistič vzduchu s tlmíčom sania.

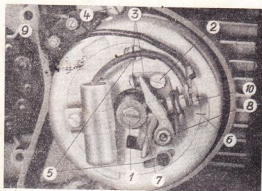


23. Karburátor 2915 PS a jeho nastavenie. 1. Hlavná dýza, — 2. Dýza voľnobehu, — 3. Stavacia skrutka, — 4. Vedenie lanka.

8. UDRŽBA ELEKTRICKÉHO ZARIADENIA

Káble občas prezrieme a miesta s poškodenou izoláciou omotáme izolačnou páskou. Poškodené miesta by mohli zapríčiniť krátke spojenie. Upevnenie káblov kontrolujeme na všetkých svorkách.

Zapaľovaciu sviečku občas očistíme, karbón opatrne zoškrabeme a podľa potreby nastavíme kontakty na



24. Magneto.

vzdialenosť 0,5 mm opatrným prihnutím vonkajšieho kontaktu na telese sviečky.

Zapaľovacia cievka je pripevnená na ráme stroja. Nepotrebuje nijakú údržbu. Treba len dbať, aby kábel, ktorý vychádza z cievky ku sviečke, bol neporušený. Pozor na vodu pri umývaní stroja!

Bzučiak nepotrebuje nijakú údržbu, len pri čistení musíme dbať, aby do neho nevnikla voda. Hlasitosť sa nastavuje pritiahnutím alebo povolením regulačnej skrútky na spodnej časti krytu bzučiaka.

Prerušovač. Po cca 2.500 km prehladneme mazacu pľst prerušovača, či sa dotýka vačky a či je dostatočne namastená a skontrolujeme odtrh. Prerušovač i celé magneto treba udržiavať v čistote. Pozor na prach a olej!

Nastavovanie zapaľovania. Snímeme hlavu valca. Otáčame kľukovým hriadeľom (1, obr. 24) tak dlho, až

piest dosiahne hornú úvrať (piest je vysunutý najďalej dopredu). V tejto polohe nastavíme vzdialenosť kontaktu (3) asi na 0,4 mm po povolení skrútky (2). Po nastavení odtrhu upevňovaciu skrútku (2) utiahneme. Medzi kontakty prerušovača (3) vložíme prúžok cigaretového papiera a pomaly otáčame kľukovým hriadeľom oproti smeru otáčania motora až papier prechádza medzi kontaktami súvne. Je to vo chvíli, keď kontakty povolia papier tak, že ho môžeme vytiahnuť (vzdialenosť kontaktov cca 0,05 mm).

V tom okamihu má byť piest 2,7 — 3,0 mm pred „hornou úvraťou“. Túto vzdialenosť meriame tyčinkou alebo hĺbkomerom (obr. 25). Ak predstih nie je správny, povolíme príchytky magneta (4) a potočíme celým magnetom. Potom celý postup nastavovania opakujeme, až sú všetky hodnoty správne. Po správnom nastavení nesmieme zabudnúť dotiahnuť príchytky. Po dotiahnutí skrútiak predstih i odtrh skontrolujeme.

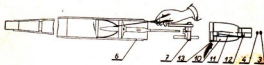


25. Nastavenie predstihu.

Poznámka: Skrútky (5) nikdy neuvolňujeme, aby sa nepootočil prerušovač úplný, čím by sa zhoršila dĺžka a kvalita iskry. Správnu polohu prerušovača oproti statoru magneta určuje ryska (6).

9. DEKARBONIZÁCIA

Po ubehnutí asi 5000 km odporúčame vykonať dekarbonizáciu (potrebné demontáže častí III). Usadené zvyšky spálenej zmesi (karbón) znižujú výkon motora a spôsobujú prílišné zahrievanie. Usadený karbón na hornej časti piesta, v hlave valca a vo výfukových kanáloch odstránime opatrným oškrabávaním. Súčasne odstránime karbón z drážok piestnych krúžkov (najlepšie starým rozloženým krúžkom). Pri opätovnom nasadení dajte krúžky do tých drážok, kde boli pôvodne uložené. Po odškrabaní karbónu súčiastky umyjeme v benzíne alebo v petroleji. Zakarbónovanie



26. Čistenie tlmíča výfuku.

tlmič výfuku má za následok zníženie výkonu a prejavuje sa obvyčajne v dobe zábehu, kedy je do benzínu miešané väčšie množstvo oleja. Aby sme získali rovnomerný výkon je nutné vyčistiť tlmíč prvý raz po najazdení 1500 km. Po zábehu motocykla prevádzame čistenie približne po najazdení 2500 km. Tlmíč výfuku (obr. 26) čistíme nasledovne:

- Rúrkovým kľúčom 10 odskrutkujeme maticu M 6 (3) a z ihly zvarenej snímeme koncovku (11) spoločne so štvorotvorovým vekom. (12).
- Snímeme koncový kužel (10) a prepážku (7). Ak je prepážka hodne zakarbónovaná a nedá sa z ihly a z telesa výfuku (8) voľne stiahnuť, použijeme kúsok zahnutého oceľového drôtu — cca 300 mm a zahnutý

koniec drôtu vložíme do niektorého z dvoch otvorov prepážky. Druhý koniec drôtu uchytime do kliešti a ťahom prepážku snímeme.

c) Demontované súčiastky očistíme oceľovou kefou a otvory koncového kužela v priestore uloženia koncovky prešpárame oceľovým zašpicateným predmetom.

Pri silnom zakarbónovaní môžeme nechromované súčiastky vypáliť (pozor na nebezpečie požiaru, prevádzame na voľnom priestranstve).

d) Otvory prepážky, ktorá je navarená v priestore telesa výfuku ako i medzikružie difuzéra a obdĺažníkové otvory ihly prešpárame oceľovým zašpicateným predmetom (viď obrázok). Ostatné časti tlmíča vyčistíme po jeho demontáži z motocykla.

10. PREHĽADNÁ TABUĽKA ÚDRŽBY VOZIDLA

Pri prevádzaní pravidelnej údržby bude Vám vozidlo slúžiť k plnej spokojnosti. Pre uľahčenie a sledovanie pravidelnej údržby uvádzame v prehľadnej tabuľke popis údržbárskych prác až po predpokladanú generálnu opravu.

Po generálnej oprave je údržba rovnaká pre jednotlivé kilometre ako u nového vozidla.

Poznámka: V zátvorke uvádzané čísla sú čísla mastiacech miest.

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ SPECIÁLNEHO NÁRADIA

1. VYBRATIE PREDNÉHO KOLESA

Demontáž:

- Odskrutkujeme maticu hriadeľa kola a snímeme perovú podložku.
- Vysunieme os predného kola.
- Pootočime pravý klzák prednej vidlice a vysunieme záchyť reakcie brzdy na veku z otvoru v klzáku a vyberieme koleso.

Montáž:

- Skontrolujeme uloženie opory lanka v páčke brzdy.
- Nasadíme koleso a za súčasného pootočeného praveho klzáka zasunieme záchyť reakcie brzdy na veku do otvoru v pravom klzáku.
- Z ľavej strany nasunieme hriadeľ predného kola.
- Z pravej strany navlečieme perovú podložku a naskrutkujeme maticu.
- Niekoľko ráz preperujeme prednú vidlicu.

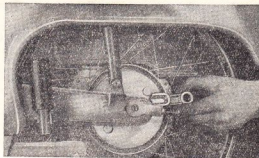
2. VYBRATIE ZADNÉHO KOLESA

Demontáž:

- Odskrutkujeme maticu zadnej osi a snímeme perovú podložku.
- Z pravej strany vysunieme hriadeľ zadného kola (oceľovou tyčinkou pretiahnutou do otvoru hlavy hriadeľa).
- Vyberieme záchyť reakcie a vysunieme koleso.

Montáž:

- Skontrolujeme uloženie opory lanka v páčke brzdy.
- Vložíme koleso s vekom brzdy medzi ramená vidlice a nasunieme čapy refazového kola do otvorov v gumových vložkách.



27. Záchyť reakcie brzdy zadného kola.

- Vložíme medzi koleso a záchyť kola na vidlici záchyť reakcie brzdy (obr. 27) a zasunieme os, navlečieme poistku a utiahneme maticu.
- Prekontrolujeme správny chod kola a brzdy.

3. VÝMENA GULKOVÝCH LOŽISK KOLIES

Demontáž:

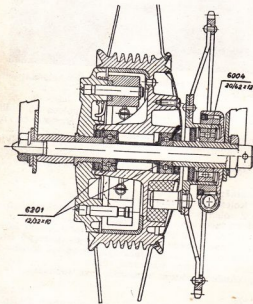
- Koleso vyberieme z rámu.
- Z oboch kolies odstránime upchávky a na ľavej strane i poistný krúžok.
- Tenktú tyčku pretiahneme otvorom ľavého ložiska a rozpernou rúrkou a oprieme ju o vnútornú hranu praveho ložiska. Lhkým poklepaním na tyč ložisko vytlačíme a vyjmeme rozpornú rúčku.
- Vhodnou rúrkou vyrazíme ľavé ložisko.

Montáž:

- Z ľavej strany vsunieme plechový krúžok a tlakom na vonkajší krúžok ložiska nalisujeme ložisko tak ďaleko, až je možné nasadiť poistný krúžok.

B. Z pravej strany nasadíme rozpornú rúrku a zalisujeme druhé ložisko.

C. Skontrolujeme, či dosadá ľavé ložisko na poistný krúžok, potom narazíme upchávky a koleso zamontujeme.



28. Rez zadným kolesom.

4. VÝMENA GULKOVÉHO LOŽISKA REŤAZOVÉHO KOLESA

Demontáž:

- Rozpojíme refaz a vyberieme koleso.
- Odskrutkujeme maticu na pravej strane náboja reťazového kolesa a vyberieme reťazové koleso.
- Snímeme náhon rýchlomeru.
- Vytiahneme náboj reťazového kolesa i s upchávkou.
- Demontujeme poistné krúžky a vyklepeme ložisko smerom cez zápchí segerovej poistky.

Montáž:

- Nasadíme ľavý poistný krúžok.
- Nasunieme ložisko a nasadíme pravý poistný krúžok.
- Z ľavej strany nasunieme náboj a upchávku.
- Z pravej strany nasadíme náboj rýchlomeru.
- Koniec náboja so závitom vložíme do otvoru záchyty kolesa na vidlici a zľahka pritiahneme maticu.
- Po nasadení kolesa dotiahneme maticu náboja skôr než maticu osí zadného kolesa.
- Skontrolujeme otáčanie kolesa.

5. ODKLOPENIE SEDLA

Sedlo odklopíme ľahkým trhnutím za zadnú časť sedla smerom nahor a preklopením dopredu. Pod sedlom je nalievací otvor benzínu a hustilka.

6. DEMONTÁŽ A MONTÁŽ KRYTOV

1. Predný kryt snímeme po odomknutí zámku nasledovne:

Uchytíme kryt za jeho spodnú časť, ktorú mierne roztiahneme a nadvihujeme. Potom celý kryt potiah-



29. Demontáž predného krytu.

neme dozadu až sa nám v jeho hornej časti vysunie háčik z otvoru v ráme.

2. Zadný kryt snímeme po demontáži sedla. Sedlo zodvihujeme a odskrutkujeme tri skrutky M 6x10, ktoré upevňujú sedlo na rám. Nad motorom rozpojíme v bakelitovej svorke žltý kábel smerujúci k zadnému svetlu.

Po odskrutkovaní dvoch matíc M 6 v hornej časti zadného krytu, 1 skrutky M 6x10 upevňujúcej kryt k rámu a 4 skrutiek M 5x10 s maticami upevňujúcimi kryt k podlahám, miernym roztiahnutím a zodvihnutím kryt snímeme.

3. Pri demontáži predného ochranného štítu demontujeme najprv predný kryt, čistič vzduchu a svetlomet. Z rýchlomeru odpojíme ohybný hriadeľ rýchlomeru a vyskrutkujeme kábelovú koncovku od kábla zapalovacej cievky. Ohybný hriadeľ a kábel vytiahneme i s gumovými priechodkami smerom k motoru.

Potom vyskrutkujeme 3 skrutky M 5x10 upevňujúce štít v hornej časti rámu a 5 skrutiek M 5x10 upevňujúce štít k podlahám.

Pri montáži všetkých krytov postupujeme opačným spôsobom.

7. DEMONTÁŽ A MONTÁŽ VALCA MOTORA

Demontáž:

a) Demontujeme predný kryt, čistič vzduchu, štít a tunel nad valcom.

b) Demontujeme karburátor.

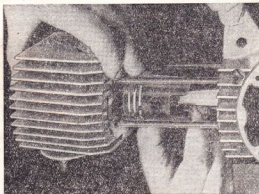
c) Vyskrutkujeme dve matice kľúčom 10 a zo závrtných skrutiek vysunieme výfukovú rúru.

d) Rúrkovým kľúčom 10 vyskrutkujeme 4 matice upevňujúce hlavu valca.

e) Zošliapneme štartovaciu páku. Hlava prilepená karbónom sa uvoľní a takto ju ľahko snímeme.

f) Zo 4 závrtných skrutiek stiahneme valec.

g) Hrdlo motorovej skrine zakryjeme čistou handrou, aby nevnikla nečistota do kľukového priestoru.



30. Montáž valca.

Montáž:

A. Odkryjeme hrdlo motorovej skrine a vložíme nové tesnenie pod valec, ktoré z oboch strán naolejujeme.

B. Nasunieme valec na závrtné skrutky a piest, pričom dávame pozor, aby krúžky boli presne v tej polohe a v tej istej drážke ako pred demontážou. Pri nasádzaní valca stláčame postupne po jednom krúžku a miernym pootáčaním ho nasúvame na piest až na doraz k motorovej skrini.

C. Dosadaci plochu hlavy mierne natrieme tesniacim tmelom, nasadíme na valec a priskrutkujeme štyrmi maticami.

D. Priskrutkujeme výfukovú rúru a karburátor.

E. Namontujeme tunel, predný štít, čistič vzduchu, kábel s koncovkou a predný kryt.

F. Po ubehnutí niekoľko km (po zahriatí motora) dotiahneme matice na hlavu valca.

8. VÝMENA PiestNYCH KRÚŽKOV

Demontáž:

a) Demontujeme hlavu valca a valec motora (časť II, kap. 7).

b) Krúžky najlepšie stiahneme použitím troch tenkých plechových pásičkov. Jeden pliešok vsunieme do prostriedka a dva pri koncoch piestneho krúžku a krúžok stiahneme (obr. 31).

Piestne krúžky môžeme vymieňať i rozťahnutím prstami. Treba to však robiť opatrne, aby sa krúžok nezlomil.

Piestne krúžky vymieňame, ak je medzera v zámke väčšia ako 0,8 mm (správna šírka medzery je 0,2 mm). Šírku medzery zistíme, keď vložíme sňatý krúžok do hornej časti valca.

Montáž:

A. Nasunieme postupne piestne krúžky podľa obrázku 31.

B. Prekontrolujeme vôľu krúžkov v drážkach pootáčením.

C. Zámky krúžkov nastavíme proti zaistovacím kolíkom v piestnych drážkach.

D. Vykonáme montáž valca a hlavy.



31. Výmena piestnych krúžkov.

9. DEMONTÁŽ SVETLOMETU

Svetlomet má dva hlavné diely: rámik s parabolou a kryt.

Vybratie rámika s parabolou:

a) Vykrútime upevňovaciu skrutku na spodnej strane objímky.

b) Rámik s parabolou prevrátime hore a vyberieme.

c) Ak treba, odpojíme káble od svoriek.

Ak sa potrebujeme dostať k žiarovke, netreba káble odpojovať, postačí zatlačiť objímku a pootočiť ňou.

Pri montáži pred utiahnutím príchytiky skrutky sa presvedčíme, či je správne zachytený rámik v hornej časti krytu svetlometu.

Ak chceme demontovať teleskop alebo hlavu riadenia, musíme demontovať i kryt svetlometu.

- a) Snímeme rámk s parabolou a odpojíme káble z objímky.
- b) Snímeme predný kryt a pravé veko motora.
- c) Odpojíme lanko plynu od karburátora (časť III, kap. 14).
- d) Z obidvoch páčok na riadidlách odpojíme lanká (kap. 14 a 16.).
- e) Odpojíme ohybný hriadeľ od rýchlomeru (kap. 13).
- f) Z tlmivky odletujeme všetky 3 káble a zo spínača svetiel a zapalovania odletujeme čierny a biely kábel.
- g) Z bzučiaka odpojíme odskrutkovaním dvoch matic M 3 oba káble.
- h) Kľúčom № 10 povolíme vreteno riadidiel a dreveným kladivom ho sklepneme, čím uvoľníme riadidlový krúžok z predstavovadla.
- i) Riadidlá s lankom plynu a káblami miernym otáčaním vytiahneme.
- j) Z krytu svetlometu vyskrutkujeme kľúčom № 10 dve skrutky a po miernom naklonení vytiahneme z neho lanko spojky a brzdy.

Montáž:

- A. Káble a 3 lanká prevlečieme cez 2 gumové priechodky v kryte svetlometu a cez tretiu priechodku súčasne nasunieme do hlavy riadenia predstavovadla s riadidlami a dotiahneme vreteno riadidiel. Dbáme na to, aby kužeľ vretena bol niekoľkými závitmi uchytený na vretene.
- B. Dvoma skrutkami s maticami upevníme kryt svetlometu k teleskopickej vidlici.
- C. Zapojíme ohybný hriadeľ na rýchlomer.
- D. Na páčky napojíme lanká brzdy a spojky (kap. 15. a 16.).
- E. Troma skrutkami priskrutkujeme pravé veko k motoru a lanko plynu zapojíme do karburátora (kap. 14.).
- F. Podľa schémy zapojenia naletujeme 3 káble na tlmivku a dva na spínač svetiel a zapalovania.

- G. Na bzučiak priskrutkujeme dva zelené a na objímku svetlometu dva modré káble.
- H. Namontujeme rámk s parabolou a predný kryt.

10. DEMONTÁŽ PREDNEJ VIDLICE

- a) Snímeme kryt svetlometu (časť III, kap. 9).
- b) Odpojíme horné pásky gumových manžiet.
- c) Rúrkovým kľúčom vykrútime matice № 10 v hornej miske teleskopu a pre ľahšiu montáž vykrútime aj zátku.
- d) Smerom dolu vysunieme klzák s pružinou.

Montáž:

- A. Namastíme klzáky mastiacim tukom a klzáky s pružinami nasunieme.
- B. Nakrútime zátky a matice № 10. Nesmieme zabudnúť vložiť perové podložky.
- C. Pritiahneme plechové pásky gumových manžiet.
- D. Skúsime preperovať vidlicu.
- E. Podľa časti III, kap. 9 namontujeme kryt svetlometu a svetlomet.

11. ZADNÁ KYVNÁ VIDLICA

Demontáži zadnej kyvnej vidlice predchádzajú tieto operácie:

1. Vybratie zadného kolesa (časť III, kap. 2).
2. Sňatie krytov (časť III, kap. 6).
3. Sňatie reťazového kolesa (časť III, kap. 4).

Demontáž:

- a) Uvoľníme skrutky držiace teleskopické tlmíče po oboch stranách zadnej kyvnej vidlice.
- b) Pod lisom vylišujeme časť kyvnej vidlice z gumových blokov, čím je demontáž hotová.

Pri montáži postupujeme opačným spôsobom ako pri demontáži. Výmenu kyvné vidlice doporučujeme previesť len v odbornej dielni.

12. TELESKOPICKÉ KVAPALINOVÉ TLMIČE ZADNÉHO PÉROVANIA

Demontáž:

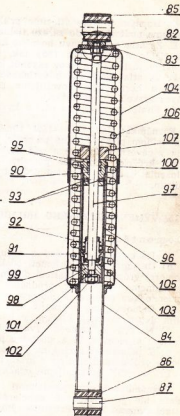
- a) Demontujeme zadný kryt.
- b) Kľúčom # 14 vyskrutkujeme dve skrutky a matice upevňujúce tlmíč k rámu a k ramenu kyvné vidlice a tlmíč snímame.
- c) Horný kryt (104) tlmíča s pružinou (106) stlačíme tak, aby sme mohli do frézovaných plošiek tiahla (97) vložiť kľúč # 7, čím zaistíme tiahlo proti otáčaniu (obr. 33).
- d) Z tiahla (97) a zo závesu (85) vyberieme kolík (82) Ø 2,5×12 a vyskrutkujeme záves.
- e) Za stlačeného stavu krytu a pružiny vytiahneme kľúč a stlačené súčasti uvoľníme.
- f) Horný kryt (104), pružinu (106), dolný kryt (105) a gumový doraz (107) snímame z valca úplného (84).
- g) Z valca úplného (84) vyskrutkujeme závernú skrutku (90), ktorú spoločne s piestom (98) úplným a tesniacim valcom (96) vytiahneme.
- h) Z valca úplného (84) vylejeme starý tlmíčový olej a valec i s piestom umyjeme v petroleji.

Montáž:

- A. Do valca zvareného (84) nalejeme tlmíčový olej (35 cm).
- B. Do valca vložíme piest úplný (96) s tesniacim valcom (98) a závernú skrutku (90) zaskrutkujeme do valca úplného.
- C. Na valec úplný nasunieme dolný kryt (105), na tiahlo piestu (97) navlečíme gumový doraz (107), do dolného krytu vložíme pružinu (106), na ktorú nasadíme horný kryt (104).



33. Demontáž zadného teleskopického tlmíča.



32. Rez zadným teleskopickým tlmíčom.

D. Horným krytom stlačíme pružinu, na ťahlo nasunieme podložku a do zárezu ťahla vložíme kľúč # 7.

E. Za stlačeného stavu horného krytu zaskrutkujeme na ťahlo horný záves (85) tak, aby sme mohli do prekrývajúcich sa otvorov zasunúť kolík $\varnothing 2,5 \times 12$ (82).

F. Za stlačeného stavu vytiahneme zo záveru ťahla kľúč a horný kryt povoľujeme tak, až nám horný záves zaskočí do podložky.

G. Tlmič upevníme na rám a kyvnú vidlicu.

Poznámka: Pri demontáži tlmiča prekontrolujeme na úplnom pieste kožené tesnenie, dve gumové tesnenia v závernej skrútke a pod závernou skrútkou silónový krúžok. V prípade potreby ich vymeníme. Pred vložím pružiny do valca dolného namastíme pružinu tukom.

13. VÝMENA OHYBNÉHO HRIADELA RÝCHLOMERU

Demontáž:

a) Demontujeme predný a zadný kryt.

b) Demontujeme svetlomiet, odskrutkujeme od rýchlo-
lomu vrúbkovanú maticu ohybného hriadeľa, ktorý vytiahneme cez otvor predného štítu i s gumovou priechodkou smerom k motoru.

c) Demontujeme ochranný kryt refaze odskrutkováním dvoch skrútiok kľúčom # 9.

d) Na pravom ramene kyvnej vidlice odskrutkujeme maticu kľúčom # 14 a snímeme príchytku.

e) Z náhonovej skrine na zadnom kolese odskrutkujeme vrúbkovanú maticu a hriadeľ vytiahneme.

Pri montáži postupujeme opačným spôsobom.

Poznámka: Ak pri pretiahnutí lanka ohybného hriadeľa nie je poškodené pancierové vedenie (hadica) stačí vymeniť lanko. Pri tejto výmene stačí demontovať svetlomiet, na oboch koncoch pancierového vedenia odskrutkovať vrúbkované matice a pretrhnuté lanko

vytiahnuť. Nové lanko po natretí olejom možno navliekať z jedného alebo z druhého konca pancierového vedenia.

14. VÝMENA LANKA PLYNU

Demontáž:

a) Demontujeme svetlomiet a predný kryt.

b) Na karburátore odskrutkujeme veko zmiešavacej komory, ktoré vytiahneme i s posúvačom telesa karburátora. Staviacu skrútku lanka plynu po povolení matice zaskrutkujeme do veka posúvača až na doraz.

c) Stlačením pružiny odpojíme koncovku lanka plynu z posúvača a posúvač s pružinou a vekom vytiahneme.

d) Povoľíme dve závrtné skrútky v opornom krúžku otočnej rukoväti.

e) Otočnú rukoväť plynu natočíme tak, aby bolo možné cez jej bočný otvor vyskrutkovať skrútku zaisťujúcu zátku v riadidlách. Rukoväť i so zátkou stiahneme.

f) Zodvihujeme posuvný bežec a z jedného záchytu vysunieme koncovku lanka plynu. Oporný krúžok i s lankom plynu a lanovodom vytiahneme.

Montáž:

A. Prevlečieme lanko s lanovodom cez pravé riadidlo a kryt svetlomietu.

B. Koncovku lanka navlečieme do drážky oporného krúžku a oporný krúžok nasunieme na riadidlo.

C Koncovku lanka vsunieme do záchytu posuvného bežca, ktorý vsunieme do drážky riadidla.

D. Na druhý koniec lanka posuvného bežca navlečieme veko karburátora.

E. Koncovku lanka potiahneme natoľko až posuvný bežec dôjde na doraz k opornému krúžku. Na lanko nasunieme pružinu a posúvač karburátora.



34. Nastavenie otočnej rukoväti plynu.

F. Posúvač vložíme do telesa karburátora a veko zaskrutkujeme.

G. Na riadidlo nasunieme otočnú rukoväť a zátku, ktorú cez otvor rukoväti priskrutkujeme k riadidlu.

H. Oporný krúžok prisunieme k otočnej rukoväti tak, aby táto nemala veľkú axiálnu vôľu a zaistíme ho pritiahnutím zadnej závrtnnej skrutky.

I. Prednou závrtnou skrutkou nastavíme požadovanú tuhosť otáčania rukoväti a skontrolujeme jej chod. (obr. 34).

15. VÝMENA LANKA SPOJKY

Demontáž:

- Demontujeme predný kryt a svetlomet.
- Po vyskrutkovaní 3 skrutiek (5, obr. 20) na pravej strane motora a stlačením pedálu zadnej brzdy snímeme pravé veko.
- Uvoľnením skrutky vytiahneme lanko z koncovky na pravom veku.

d) Z držiaka páčky spojky vysunieme opornú miskú a natočením lanka vysunieme valček zo spojkového páčky.

e) Po prevedení týchto úkonov možno vymeniť podľa potreby lanko s lanovodom alebo len samotné lanko.

Montáž:

Pri montáži samotného lanka je nutné toto namastiť olejom. Pri montáži postupujeme opačným spôsobom ako pri demontáži a po montáži nastavíme spojku ako je uvedené v časti II., kap. 6.

16. VÝMENA LANKA BRZDY

Demontáž:

a) Pri výmene lanka s lanovodom prednej alebo zadnej brzdy musíme demontovať predné alebo zadné koleso.

b) Z brzdového veka snímeme brzdové čeľuste a z kľúča brzdy uvoľníme lanko.

c) Po sňatí valečka z lanka vyskrutkujeme z veka nastavovaciu skrutku a vytiahneme lanko.

d1) Demontujeme svetlomet. Lanko prednej brzdy uvoľníme z páčky prednej brzdy rovnako ako lanko z páčky spojky.

d2) Lanko zadnej brzdy uvoľníme skrutkovačom povolením skrutky cez otvor na pravej podlahe.

Pri montáži postupujeme opačným spôsobom.

17. VYBRATIE MOTORA Z RÁMU

- Snímeme kryty (časť III, kap. 6) a čistič vzduchu.
- Odpojíme prívod paliva, lanko plynu a spojky a odpojíme ťažko od zasúvacej páky.
- Rozopneme refaz.

- d) Odkrútime 4 upevňovacie skrutky M 8.
e) Motor vysunieme.

Montáž:

- A. Motor posadíme do rámu a utiahneme 4 skrutky M 8.
B. Namontujeme refaz, privod paliva, lanko plynu a spojky a tiahlo zasúvacej páky.
C. Namontujeme kryty (časť III, kap. 6).
D. Skontrolujeme chod a po niekoľkých kilometroch dotiahneme všetky skrutky.

IV. TABULKA PORŮCH A ICH ODSTRÁNĚNÍ

Priznaky poruchy	Zistená porucha	Odstránenie
Ma detonáciu (piest klepe)	Motor je prehriaty. Elektródy sviečky žeravé, chybná sviečka (nevhodná tepelná hodnota). Mnoho karbónu v hlave valca. Veľký predstih. Tlmič výfuku zanesený. (Pretlačená výfuková rúra).	Nechť vychladnúť a nejazdíť na vysoké otáčky. Sviečku vymeniť. Siať hlavu a karbón odstrániť. Nastaviť predstih. Tlmič vytiahnuť, rozobrať a vyčistiť, event. vyrovnat rúrku.
Vynecháva	Voda alebo olej v karburátore. Do karburátora dochádza málo paliva.	Karburátor vyčistiť.
Motor nepracuje pravidelne		
Iskra správna		
Otvoríť úplne palivový kohút (rezerva), doplniť palivo do nádrže, prezrieť privodné potrubie, vyčistiť vzduchový otvor vo viečku nádrže.		

Motor nepracuje pravidelne	Vynecháva	Správna iskra	Občasné krátke spojenie kábľa na valec alebo rám. Chudobná zmes.	Kábel obaliť izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť. Vyčistiť dýzu — karburátor nastaví. Zmes pred naliatím do nádržky dobre premiešať.
Motor nepracuje pravidelne	Vynecháva	Nepravidelná iskra	Nevhodná sviečka. Zaolejovaná sviečka. Veľká vzdialenosť elektród sviečky.	Sviečku vymeniť. Sviečku vybrať a očistiť. Vzdialenosť elektród nastaví príslušným vonkajšej na 0,5 mm.
			Znečistené kontakty prešrovača. Opálené kontakty prerušovača.	Kontakty očistiť handrou namočenou v benzíne. Oplívať jemným pílnikom.
			Zle nastavené kontakty prerušovača. Chýbny kondenzátor, motor ide len na malé otáčky, pravidelné a silné iskrenie medzi kontaktmi prerušovača.	Vzdialenosť kontaktov nastaviť na 0,4 mm. Vymeniť kondenzátor.
			Občasné krátke spojenie kábľa na valec alebo rám.	Kábel omotať izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť.

Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastaví	Karburátor sa nedá preplaviť	V nádržke niet paliva.	Prepustíť palivo zo zásoby otočením páčky výpustného kohútika hore (stačí asi na 30 km) a čo najkôr nádrž palivom naplniť. Palivový kohút otvoríť.
Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastaví	Karburátor sa nedá preplaviť	Palivový kohút v prírodnom potrubí je uzavretý alebo nedostatočne otvorený. Upchatý čistič paliva nad kohútom. Upchaté potrubie alebo sito v karburátore.	Palivový kohút vykrtiť a čistiť vyčistiť. Potrubie vybrať a prečkáť, karburátor vybrať, dýzu odmontovať a vyčistiť. Vzdušný otvor vo viečku vyčistiť.
		Upchatý otvor vo viečku plniaceho otvoru benzínovej nádržky na palivo.	
Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastaví	Karburátor sa nedá preplaviť	Zaolejovaná sviečka. Porušená izolácia medzi elektródami sviečky. Veľká alebo malá vzdialenosť elektród sviečky.	Sviečku vybrať a vyčistiť. Sviečku vymeniť. Elektródy na vzdialenosť asi 0,5 mm príhrnúť.
		Koniec kábľa dávaj iskra	
		sviečka nedáva iskra	
		Karburátor sa dá preplaviť	

Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastavil	Karburátor sa dá prepiať	Sviečka nedáva iskru	Koniec kábla nedáva iskru	Spínač svetiel je otočený na skrat. Porušená zapalovacia cievka. Kontakty prerušovača nie sú čisté. Opálené kontakty prerušovača. Chybné kontakty prerušovača. Kábel zapalovača pretrhnutý alebo uvoľnený. Spálená izolácia kábla. Porušený kondenzátor. Porušená izolácia vinutia statoru. Voda v prerušovači. Porušená bakelitová káblová koncovka.	Páčku otočiť do správnej polohy. Vymeniť zapalovaciu cievku. Kontakty treba očistiť handrou namočenou v benzine. Spíňovať jemným pilníkom. Kontakty nechať opraviť alebo vymeniť. Kábel vymeniť, prípadne spojiť a izolovať izolačnou páskou a čo najskôr nahradiť novým. Kábel omotať izolačnou páskou a čo najskôr vymeniť. Vymeniť za nový. Dať opraviť. Vodu vyfúknuť, alebo vytrieť alebo nechať vyschnúť. Vymeniť koncovku.
--	--------------------------	----------------------	---------------------------	--	--

Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastavil	Karburátor je v poriadku	Sviečka dáva iskru	Motor nemá kompresiu	Zlomený piestný krúžok. Zapečený piestny krúžok. Tesnenie pod sviečkou prepúšťa. Tesnenie pod hlavou porušené. Zadretý piest.	Vybrať krúžok z piesta a nahradiť novým. Vybrať krúžok, očistiť a znovu nasadiť (ev. nahradiť novým). Tesnenie nahradiť novým. Utesniť tesniacim tmelom. Rozobrať a opraviť (oddeliť)
Motor má kompresiu	Prehriaty motor. Nedostatočné masťenie. Lanko plynu je pretrhnuté alebo vyvlčene. Zlé tesnenie medzi karburátorom a valcom.	Motor nechaj vychladnúť a udržiavať ho na nízkych otáčkach. Dbať, aby olej bol vždy s palivom dobre premiešaný, a to v správnom pomere. Lanko vymeniť alebo nastaviť. Tesnenie vymeniť alebo dotiahnuť hrdlo.			

Motor nemôže rozbehnúť	Sviečka má lakru	Karburátor sa dá prepláviť olejom	Upchatá dýza. Deravý plavák. Plavák visí. Plaváková ihla neuzaviera.	Dýzu vybrať a vyčistiť. Plavák zaletovať alebo vymeniť. Plavák uvoľniť. Poškodenú ihlu nahradiť novou alebo opraviť.
	Motor nemá výkon	Trvale	Mnoho usadeného karbónu vo valci, hlavě, výfukových priechodoch a tlmičoch výfuku. Čiastočne upchatý prívod paliva. Zle nastavené zapalovanie. Nenastavený karburátor (zlý zmes). Zaseknutý posúvač karburátora. Upchatý tlmič výfuku. Opotrebený vnútorný valca a píst.	Vybrať hlavu, valec, prípadne i výfukové potrubie a karbón odstrániť. Odmontovať potrubie a vyčistiť. Nastaviť vzdialenosť dotýkov prerušovača a predstih. Nastaviť voľný beh, polohu ihly a vyčistiť čistič vzduchu. Uvoľniť posúvač a nastaviť, aby naplno otváral. Tlmič výfuku rozobrať a usadený karbón odstrániť. Nový výbrus valca, nový píst a krúžky, zistiť opotrebenie pístneho ložiska atď. (odborná dielňa).

Motor nemá výkon	Trvale	Čiastočne upchatý prívod paliva alebo sito v kohúte alebo karburátore. Lanko plynu viazne. Prehriaty motor. Chybná sviečka.	Polovice skriň oddeliť, dotykové plochy očistiť, naniesť tesniacu hmotu a pevne zmontovať. Tesnenie pod hrdlom karburátora vymeniť. Nastaviť brzdy.
	Chvilíkami	Čiastočne upchatý prívod paliva alebo sito v kohúte alebo karburátore. Lanko plynu viazne. Prehriaty motor. Chybná sviečka.	Prívod paliva alebo sito vyčistiť. Lanko premasť, prípadne vymeniť. Motor nechať vychladnúť a udržiavať na nízkych otáčkach. Sviečku vymeniť.

ZOZNAM ZÁRUČNÝCH OPRAVOVNÍ n. p. MOTOTECHNA

Kraj Stredočeský — odštepny závod 1 v Prahe

- Mototechna, n. p., odštepny závod 20, Praha 3,
Jeseniova 56, tel. 272-521
1801 Benešov, Mírové nám. 40, tel. 730
1802 Beroun, Stalinova 29, tel. 453
1803 Čáslav, Koudelova 354, tel. 12
1804 Český Brod, tř. maršála Suvorova 136, tel. 428
1805 Dobříš, Stalingradské nám. 78, tel. 121
1806 Kladno, tř. J. Hory, tel. 3813
1807 Kolín, Stalingradská 417, tel. 2726
1808 Kutná Hora, Stalinova 309, tel. 779
1809 Mělník, Švermova 147, tel. 437
1810 Mladá Boleslav, Stalinova 760, tel. 2190
1811 Mnichovo Hradiště, Jiráskova 610, tel. 229
1812 Poděbrady, Stalinova 361, tel. 997
1813 Příbram, Štefanikovo 330, tel. 701
1814 Rakovník, Palackého 78, tel. 332
1815 Říčany, Náměstí čp. 7, tel. 369
1816 Vlašim, Žižkovo nám. 141, tel. 308

Kraj Juhočeský — odštepny závod 2 v Českých Budějovicích

- 2801 České Budějovice, Riegrova 65, tel. 4642
2802 Blatná, Gottwaldova 86, tel. 227
2803 Písek, Nár. Svobody 31, tel. 2563
2804 Strakonice, Dimitrovova 162, tel. 562
2805 Tábor, Gottwaldova 1178, tel. 2637
2806 Třeboň, Husova 17, tel. 52
2807 Vodňany, Budějovická 137, tel. 320
2809 Jindřichův Hradec, Jiráskovo předměstí, tel. 2683

Kraj Západočeský — odštepny závod 3 v Plzni

- 3801 Plzeň, Leninova 73, tel. 249-12
3802 Plzeň, Bolzanova 15, tel. 246-77

- 3803 Cheb, K. Marxe 44, tel. 751
3804 Karlovy Vary — Bohatice, Příkopní 3, tel. 2087
3805 Kralovice č. 430, tel. 156
3806 Mariánské Lázně, Družstevní 406, tel. 2426
3807 Rokycany č. 500/II, tel. 64

Kraj Severočeský — odštepny závod 4 v Ústí n. Labem

- 4801 Ústí n. Lab., Tovární 35, tel. 3011-14
4802 Česká Lípa, ul. 5. května 798, tel. 229
4803 Děčín, Labské nábř. 310, tel. 3050
4804 Chomutov, Beethovenova 52, tel. 2356
4805 Liberec, Zhofelecká 14, tel. 3482
4806 Litoměřice, Mírové nám. 25, tel. 2559
4807 Roudnice n. Lab., Stalinova 316, tel. 287
4808 Teplice, Dlouhá 34, tel. 4103
4808 Vansdorf, Lidická 459, tel. 167
4810 Zatec, Hoštálkovo n. 63, tel. 309

Kraj Východočeský — odštepny závod 5 v Pardubicích

- 5801 Hradec Králové, Moravské předm. 662, tel. 6864
5802 Chlumec n. Cidl., Stalinova 80, tel. 17
5803 Havlíčkův Brod, Malinovského 151, tel. 2396
5804 Nová Paka, Rudé armády 330, tel. 297
5805 Náchod, Komenského 266, tel. 397
5806 Pardubice, Štrossova 238, tel. 2410
5807 Semily, Stalinova ul.
5808 Turnov, Kudrnáčova 42, tel. 70
5809 Svitavy, Sokolovská 2, tel. 584
5810 Moravská Třebová, Moskevská 53, tel. 268
5811 Trutnov, Horní Staré Město, tel. 2497
5812 Dvůr Králové n. L., Nám. Odboje 307, tel. 270
5813 Králupy, J. Opletala 129, tel. 95

Kraj Juhomoravský — odštepny závod 6 v Brně

- 6801 Brno, Gebauerova 11, tel. 756-82
6802 Brno — Stará Osada, tel. 735-87

- 6803 Boskovice, Komenského 44, tel. 410
- 6804 Gottwaldov, Stalinova 47, tel. 2640
- 6805 Hodonín, Sušilova 100, tel. 2102
- 6806 Jihlava — Bedřichov, Smetanova 1, tel. 3261
- 6807 Kroměříž, Komenského 373, tel. 564
- 6808 Kyjov, Rudé armády 669, tel. 507
- 6809 Moravské Budějovice, Na příkopě 325, tel. 88
- 6810 Uherské Hradiště, Miličova 467, tel. 350
- 6811 Velká Bíteš, Lánice 58, tel. 123
- 6812 Velké Meziříčí, K. Světlé 20, tel. 84
- 6813 Znojmo, Sokolská 29, tel. 2278

Kraj Severomoravský — odštepny závod 7 v Ostrave

- 7801 Bruntál, Nádražní 3, tel. 430.
- 7802 Krnov, Opavská 23, tel. 320
- 7803 Místek, Frýdlantská 57, tel. 702
- 7804 Karviná, Komenského 1427, tel. 4307
- 7805 Nový Jičín, tř. Rudé armády 38, tel. 579
- 7806 Olomouc, Domovina č. tel. 4276
- 7807 Opava, Olomoucká 3, tel. 2815
- 7808 Ostrava XIV, Frýdecká 282, tel. 303-72
- 7809 Přerov, Trávník 27, tel. 2065
- 7810 Šumperk, Žerotínovo n. 2, tel. 270
- 7811 Zábřeh n. M., Gottwaldova 18, tel. 646
- 7812 Vsetín, Smetanova 1034, tel. 912

Kraj Západoslovenský — odštepny závod 8 v Bratislave

- 8801 Bratislava, Turzova 7, tel. 244-50
- 8802 Levice, Sládkovičova 18, tel. 415
- 8803 Nitra, Robotnícka 2, tel. 2404
- 8805 Nové Zámky, Ružová 7, tel. 2284
- 8806 Topoľčany, Baštinská 58, tel. 2373
- 8807 Trenčín, K Dolnému nádr. 18, tel. 2445
- 8808 Trnava, Jilemnického 46, tel. 2102
- 8809 Komárno, nábr. Kl. Gottwalda 67, tel. 23-47

Kraj Stredoslovenský — odštepny závod 9 v Banskej Bystrici

- 9801 Banská Bystrica, Žlté piesky, tel. 3197
- 9802 Ilava, Štúrova 351, tel. 298
- 9803 Krupina, Zvolenská cesta, tel. 173
- 9804 Lučenec, Stalinova 4, tel. 734
- 9805 Ružomberok, ul. Č. armády 27, tel. 2459
- 9806 Žilina, Šafárikova ul., tel. 2111

Kraj Východoslovenský — odštepny závod 10 v Prešove

- 0801 Prešov, Budovatelská 34, tel. 24-30
- 0802 Humenné, Dukelská 71, tel. 366
- 0803 Košice, ul. Slovenskej Jednoty, tel. 209-44
- 0804 Poprad, ul. Popradskej brigády 178, tel. 175
- 0805 Rožňava, Nám. baníkov 6, tel. 65
- 0806 Spišská Nová Ves, ul. V. Širokého, tel. 284
- 0807 Vranov, Pribinova 411, tel. 553

Opravy prevádza tiež Servisná opravovňa výrobného závodu v Považskej Bystrici po predchádzajúcej písomnej dohode.

Adresa: Servis motocyklov a skútrov Považských strojární, n. p., Považská Bystrica, Lánska ul., telefón 231-235, 451-457, domáca linka č. 3050.

Pracovná doba: 6.00 — 14.00 hod.

ZOZNAM NIEKTORÝCH PREDAJNÍ MOTOCYKLOV A NÁHRADNÝCH DIELOV — MOTOTECHNA:

Praha, Námestie republiky, tel. 658-78
Č. Budějovice, Tř. 5 května 3, tel. 3488
Plzeň, Františkánska 11, tel. 5584
Karlovy Vary, Tř. I. P. Pavlova 34, tel. 3732
Liberec, Na Rybníčku 2a, tel. 5001

Hradec Králové, Stalinova 789, tel. 5129
Pardubice, Stalinova 108, tel. 2491
Jihlava, Havlíčkova 13, tel. 2998
Brno, Veselá 2, tel. 38719
Olomouc, Tř. J. Wolkera 26, tel. 4889
Gottwaldov, Stalinova 47, tel. 2640
Ostrava I., Mlýnská 4, tel. 251-74
Bratislava, Gorkého 5, tel. 327-75
Nitra, Stalingradská 18, tel. 2876
Banská Bystrica, V. Širokého 13, tel. 2763
Žilina, Nár. povstania 32, tel. 2767
Košice, Stúrova 4, tel. 210-81
Prešov, Stalinova 117, tel. 2338
Uherské Hradiště, Tyršova 470, tel. 42-350

**SLOVENSKO-ČESKÝ SLOVNÍČEK NIEKTORÝCH OBŤAZ-
NEJŠÍCH VÝRAZOV V NÁVODE PRE JAWA 50**

skrutka — šroub
hriadel — hřídel
rúrka — trubka
lúč — paprsek
zoradiť — seřadit
nedožeravenie — nedožhavení
rúrkový klúč — trubkový klíč
skrutkovač — šroubovák
špongia — houba na mytí
rebro — žebro
kefa — kartáč
zaskrutkovať — zašroubovat
odskrutkovať — odšroubovat
prešpárať — proštourat
príechodka — průchodka
záverná skrutka — uzavírací šroub
závrtaná skrutka — závrtný šroub
posúvač karburátora — šoupátko karburátoru
promastiť — promazat

JAWA 50 TYP 05

Návod na obsluhu a udržovanie — dodatky

Str. 18 — 4 b)

V zábehu (do 1500 km) jazdíme na jednotlivých prevodových stupňoch maximálne týmito rýchlosťami:

- I. prevodový stupeň — 17 km/hod.
- II. prevodový stupeň — 33 km/hod.
- III. prevodový stupeň — 48 km/hod.

Na prvom prevodovom stupni nejazdíme zbytočne dlho. Najmenej prvých 600 km môže jazdiť na vozidle len jedna osoba.

Str. 22 — Využívanie prevodových stupňov.

Rýchlosť, pri ktorej sa presúvajú prevodové stupne i použitie určitého prevodového stupňa pre požadovanú rýchlosť (napr. rýchlosťou 30 km/hod. možno jazdiť na II. i III. prevodovom stupni) je závislá od zaťaženia vozidla, od druhu vozovky a jej stúpania, od sily a smeru vetra a podobne. Za priaznivých podmienok presúva sa z I. prevodového stupňa na druhý pri nižšej rýchlosti napr. 15 km/hod., za sťažených podmienok je potrebné na prvom prevodovom stupni vytočiť na plnú rýchlosť (až 20 km/hod.) a až potom zasunúť druhý prevodový stupeň. Podobne sa zasúva i tretí prevodový stupeň pri rýchlostiach 25—40 km/hod. Pri zábehu vozidla je potrebné za sťažených podmienok použiť krátkodobé i spomínané vyššie rýchlosti na prvom a druhom prevodovom stupni pri presúvaní na vyšší prevodový stupeň, ktoré sú vyššie ako dovolené maximálne rýchlosti pre zábeh vozidla.

Str. 36 — Trysky sú prístupné po povolení skrutky upevňujúcej schránku na náradie a po pootočení schránky.

Str. 44 — 2. Vybratie zadného kolesa.

Demontáž:

a) Odskrutkujeme maticu zadnej osi a snímeme perovú podložku.

b) Uvoľníme lanovod zadnej brzdy spod príchytiky (z vrátornej strany kyvnjej vidlice).

c) Z pravej strany vysunieme hriadeľ zadného kolesa (oceľovou tyčkou pretiahnutou do otvoru hlavy hriadeľa).

d) Vyberieme záchyt reakcie.

f) Koleso vysunieme zo záberových kolíkov refazového kolesa, presunieme ho do hornej zadnej časti zadného krytu, z kolesa snímeme veko brzdy a odložíme ho voľne cez ľavé rameno kyvnjej vidlice.

g) Chytíme motocykel za rukoväť na zadnom kryte a nadvíhame ho tak, aby koleso voľne vypadlo.

Montáž:

A. Skontrolujeme uloženie opory lanka v páčke brzdy.

B. Vložíme koleso do hornej zadnej časti zadného krytu, nasunieme veko brzdy a koleso s vekom nasunieme na kolíky refazového kolesa do otvorov v gumových vložkách.

C. Vložíme medzi koleso a záchyt kolesa na vidlici záchyt reakcie brzdy (obr. 27) a zasunieme hriadeľ, lanovod a brzdy zasunieme za príchytiku, navlečíeme poistku a utiahneme maticu.

D. Prekontrolujeme správny chod kolesa a brzdy.