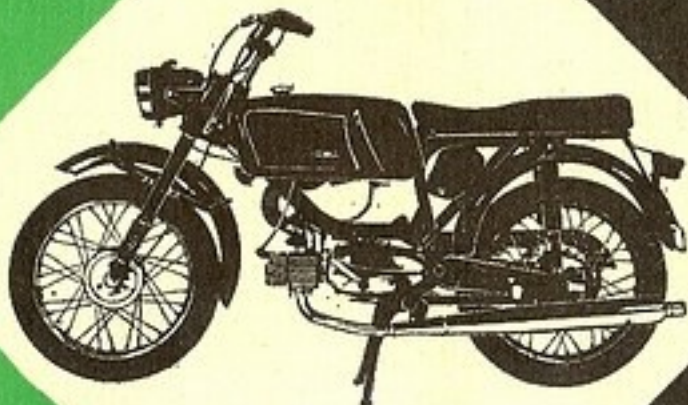


JAWA 50



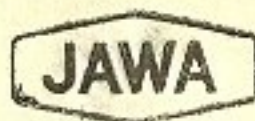
TYP 20, 21, 23, 23A

NÁVOD NA OBSLUHU

www.JAWA-50.cz

ĽAHKÝ OSKÚTROVANÝ MOTOCYKEL

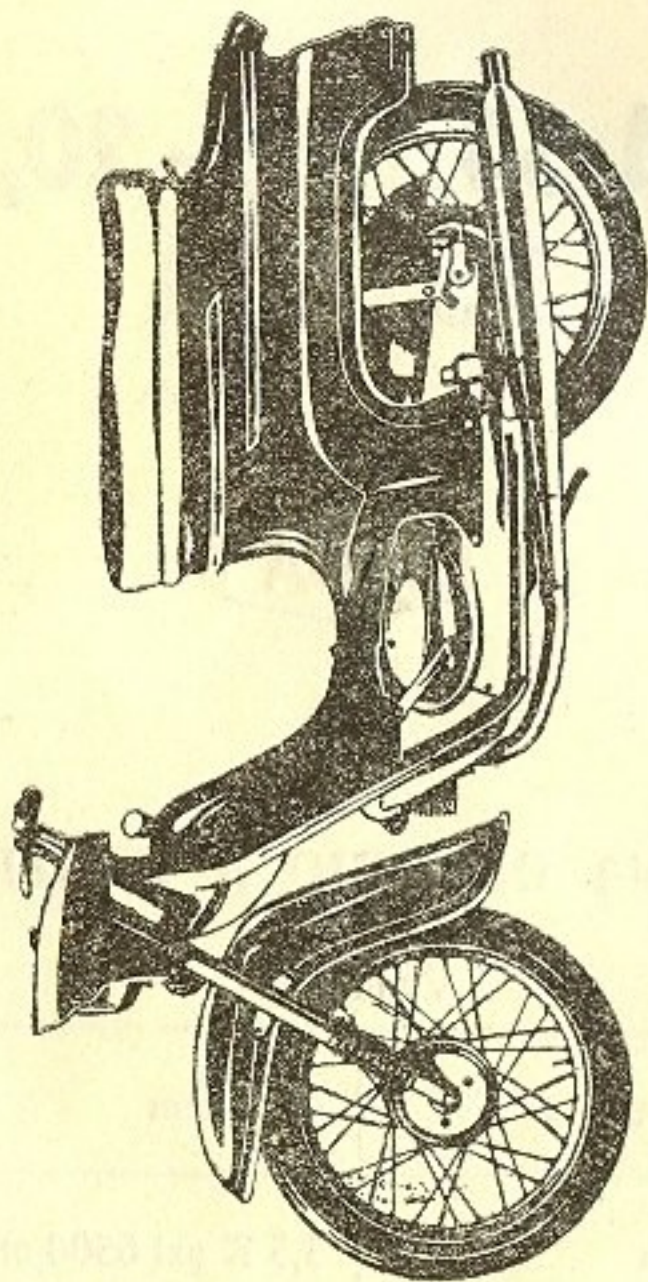
JAWA 50, typy - 20, 21, 23, 23 A



NÁVOD NA OBSLUHU A UDRŽIAVANIE

Vydanie 5.

Obsah valca	49,9 ccm
Max. výkon	3,5 K pri 6500 ot/min.
Výrobca	Považské strojárne, n. p., Považská Bystrica



1. Lhký oskútrovaný motocykel Jawa 50, typ 20.

Lhký oskútrovaný motocykel Jawa 50 typ 20, ktorý ste si zakúpili, prešiel dlhým vývojom cez staršie typy známych motocyklov Jawa 50—500, 555 a J—05. Pri jeho konštrukcii využili sa bohaté skúsenosti z dlhobodej 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 súčiastky 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: Vyhradzuje si všetky zmeny, vyplývajúce z vývoja oproti vyobrazeniam a opisom uvedeným v návode.

I. Technické údaje a jazdný návod	5
1. Technické údaje	5
2. Zabehávanie nového stroja	7
3. Jazdný návod	12
4. Zoznam náradia	17
II. Údržba	18
1. Čistenie stroja	18
2. Mastenie stroja	18
3. Nastavenie bŕzd	23
4. Pneumatiky	24
5. Napínanie reťaze	26
6. Spojka a jej nastavenie	27
7. Karburátor „Jikov“ 2917 PSb	29
8. Údržba elektrického zariadenia	31
9. Nastavenie svetlometu	33
10. Dekarbonizácia	34
11. Prehľadná tabuľka údržby vozidla	35
III. Demontáže a montáže bez špeciálneho náradia	38
1.—4. Demontáž kolies a ich ložísk	38
5. Odklopenie sedla	42
6. Demontáž a montáž krytov	42
7. Demontáž a montáž valca motora	44
8. Výmena piestnych krúžkov	45
9. Demontáž svetlometu	46
10. Demontáž prednej vidlice	47
11. Zadná kyvná vidlica	48
12. Výmena ohyb. hriadeľa rýchloomeru	48
13.—15. Výmena lanka plynu, spojky a brzdy	49
16. Vybratie motora z rámu	52
IV. Tabuľka porúch a ich odstránenie	55
V. Jawa 50 - typ 21 Šport	63
VI. Jawa 50 - typy 23 a 23A Mustang	65
Zoznam záručných opravovní n. p. Moto-techna	67
Zoznam predajní náhradných dielov	71

I. TECHNICKÉ ÚDAJE A JAZDNÝ NÁVOD

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor — dvojdobý vzduchom chladený jednovalcový
 Vŕtanie valca/zdvih piesta — 38/44 mm
 Obsah valca — 49,9 ccm
 Kompresný pomer — 1:9,2
 Palivo — Benzín 84 Okt.
 Maximálny výkon motora — 3,5 K pri 6500 ot/min.
 Obsah palivovej nádrže — 5,5 l, rezerva 0,75 l
 Váha stroja bez paliva 65 kg $\pm$ 2 %
 Nosnosť — 160 kg
 Primárny prevod reťazou — ČZ-Favorit 3/8" $\times$ 3/8",
 44 čl. (ČSN 02 3321.1)
 Sek prevod reťazou — 12,7 $\times$ 5,2; 109 + 1 článkov

Celkové prevody:	I	II
1. prevod. stupeň	1:27,72	1:30,03
2. prevod. stupeň	1:15,18	1:16,44
3. prevod. stupeň	1:10,27	1:11,13

I — pri sekundárnom prevode 13/55 zubov

II — pri sekundárnom prevode 12/55 zubov

Karburátor — Jikov 2917 PSb (hlavná tryska 68, tryska voľnobehu 38)

Kolesá — vpredu i vzadu rovnaké, vzájomne vymeniteľné
 rozmery pneumatík — 2,75 $\times$ 16"
 čelustové brzdy — $\varnothing$ 125/20 mm

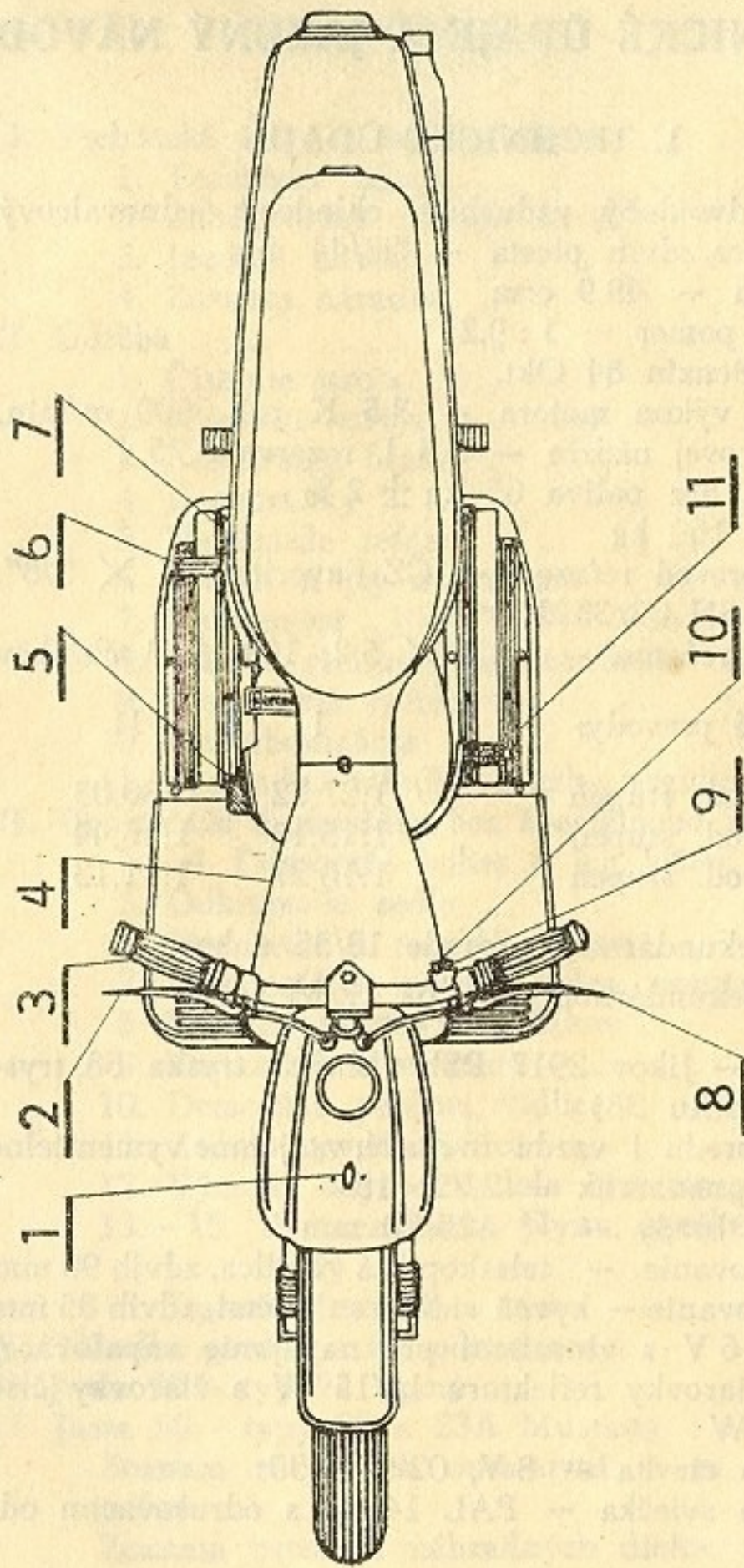
Predné pérovanie — teleskopická vidlica, zdvih 90 mm

Zadné pérovanie — kyvná vidlica s tlmičmi, zdvih 85 mm

Magneto — 6 V s vinutiami pre napájanie zapalovacej cievky, žiarovky reflektoru 15/15 W a žiarovky číslo 5 W

Zapalovacia cievka — 8 V, 02-9210.30

Zapalovacia sviečka — PAL 14-8R s odrušovacím odporom



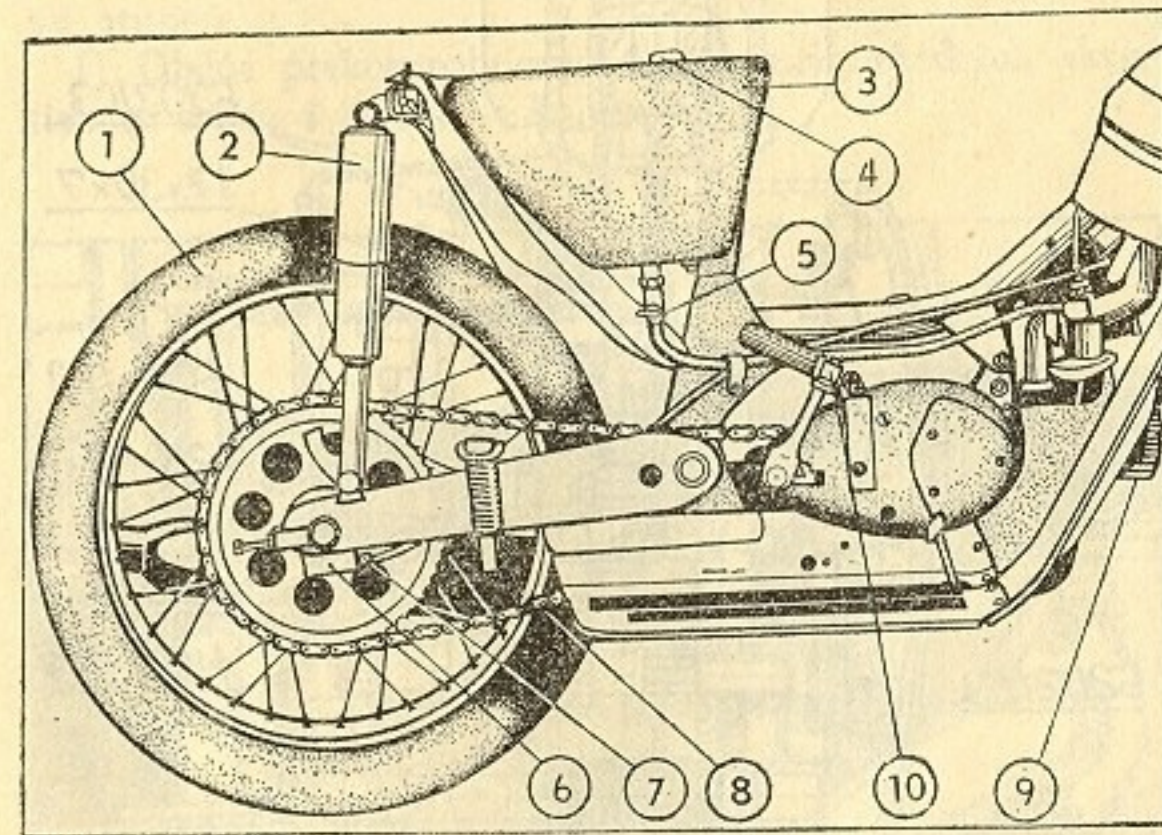
2. Ovládanie vozidla. 1. Spínacia skrinka, — 2. Páčka prednej brzdy, — 3. Otoč-ná rukoväť plynu, 4. Preplavovací kolík karburátora, — 5. Páka nožnej brzdy, — 6. Štartovacia páka, 7. Výpustný kohút, — 8. Páčka spojky, — 9. Tlačidlo bzučiaka, — 10. Prepínač svetiel, — 11. Zasúvacia páka prevodových stupňov.

Zaťaženie
Priemerná spotreba
Maxim. rýchlosť
Maxim. stúpavosť

1 osoba	2 osoby
2,3 l/100 km	3,2 l/100 km
60 km/h	50 km/h
25 %	15 %

2. 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 6×8 (obr. 6).



3. Ľahký oskútrovaný motocykel Jawa 50, typ 20, — pohľad na zadnú časť stroja. 1. Zadné koleso — 2. Teleskopický tlmič. — 3. Palivová nádrž, — 4. Uzáver palivovej nádrže, — 5. Výpustný kohút, — 6. Náhon rýchlomeru, — 7. Ohybný hriadeľ rýchlomeru, — 8. Sekundárna reťaz, — 9. Motor, — 10. Štartovacia páka.

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

Pri zabehávaní sa riadime týmito pokynmi:

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

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.

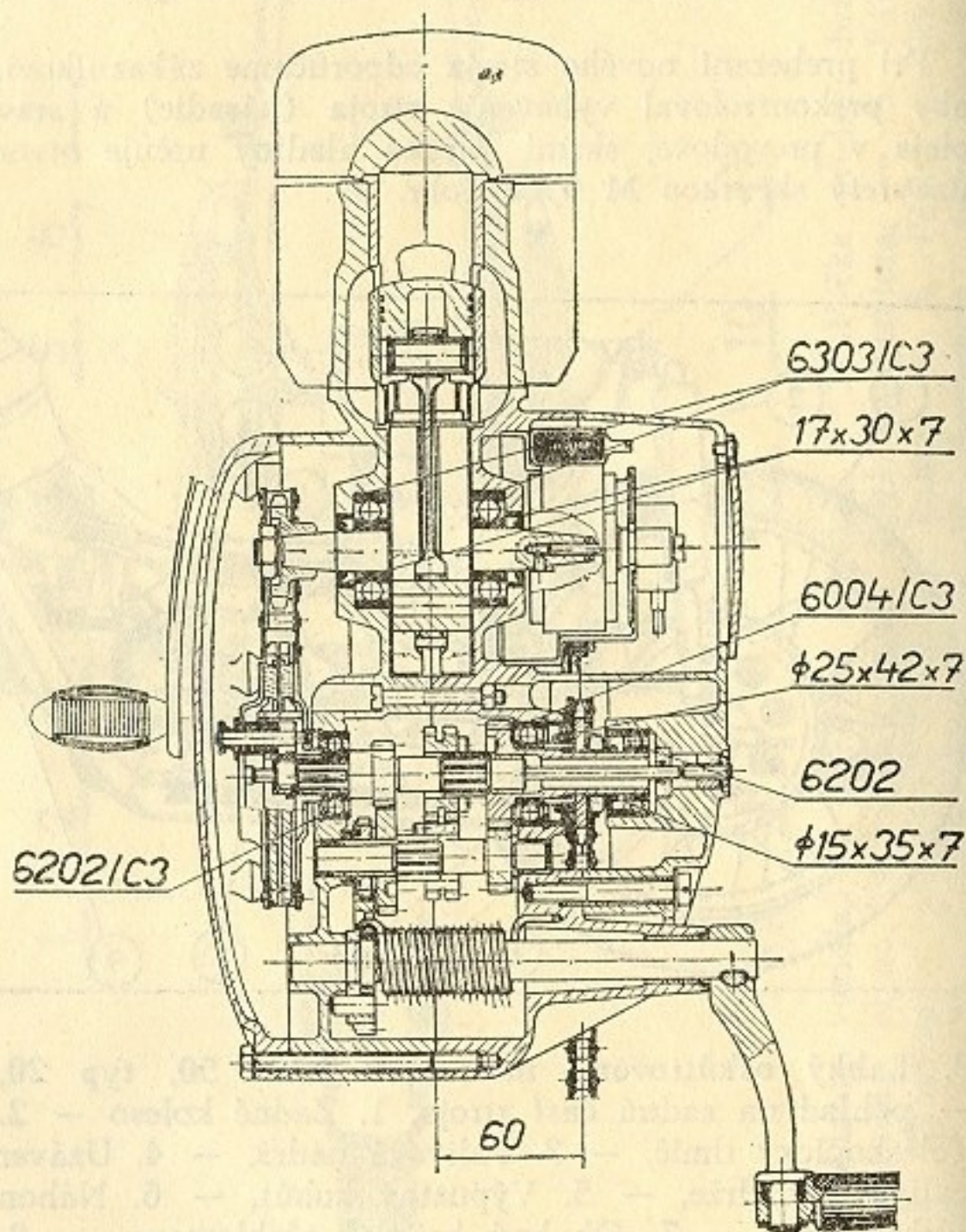
Na prvom prevodovom stupni nejazdíme zbytočne dlho. Najmenej prvých 600 km môže jazdiť na vozidle len jedna osoba.

c) Pri dlhých jazdách bez zastavenie odporúčame motor chladiť občasným vypnutím zapalovania a pridaním plynu (hlavne pri jazde z kopca, bez vyradenia rýchlostného stupňa).

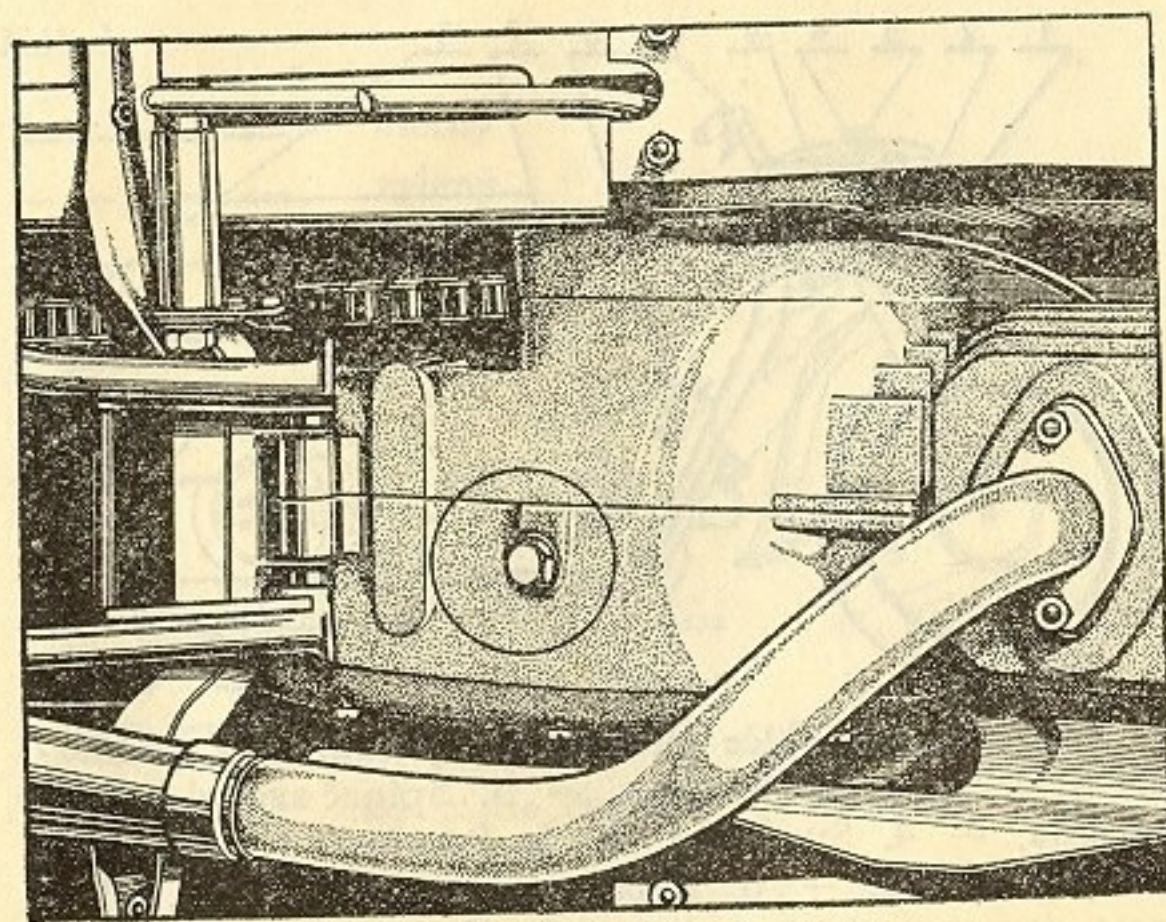
d) Pri zastavení necháme motor bežať na voľnoběžných otáčkach.

e) Pri jazde do kopca včas zasúvame nižší prevodový stupeň.

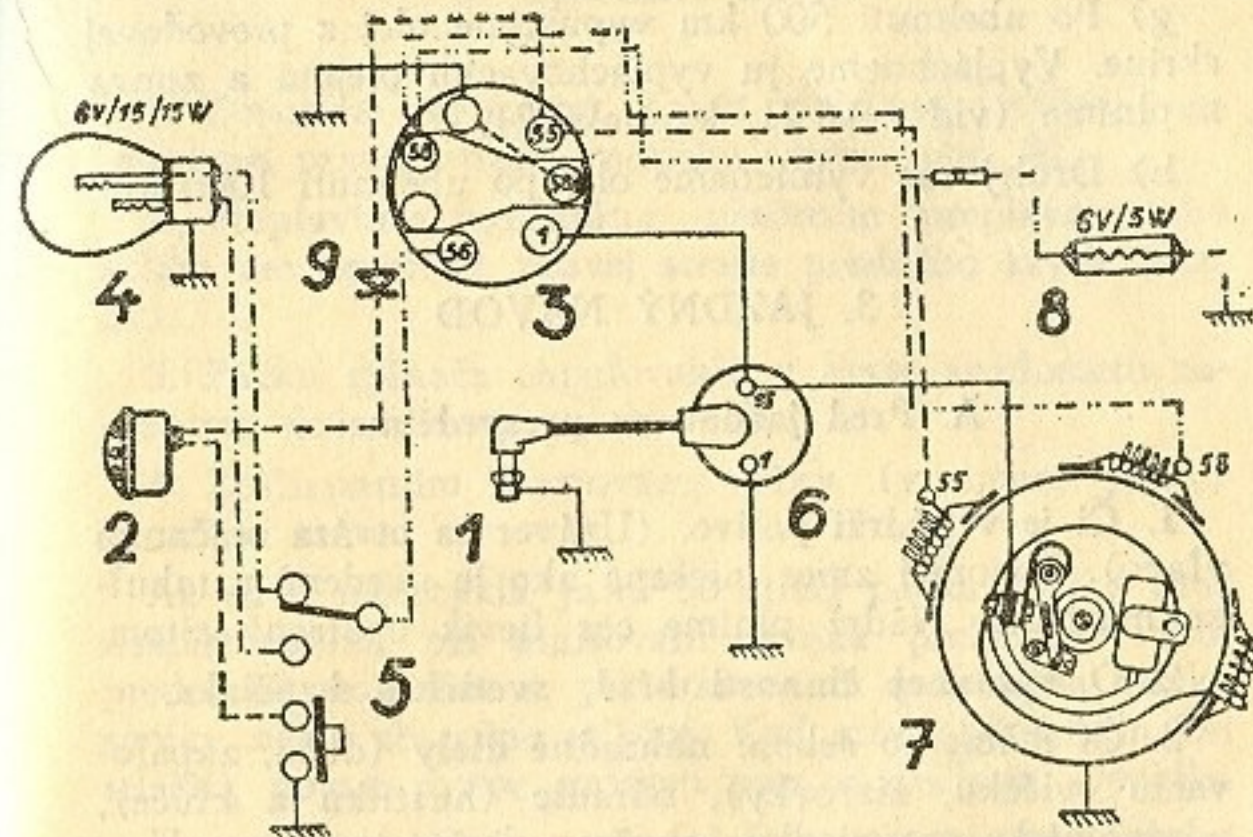
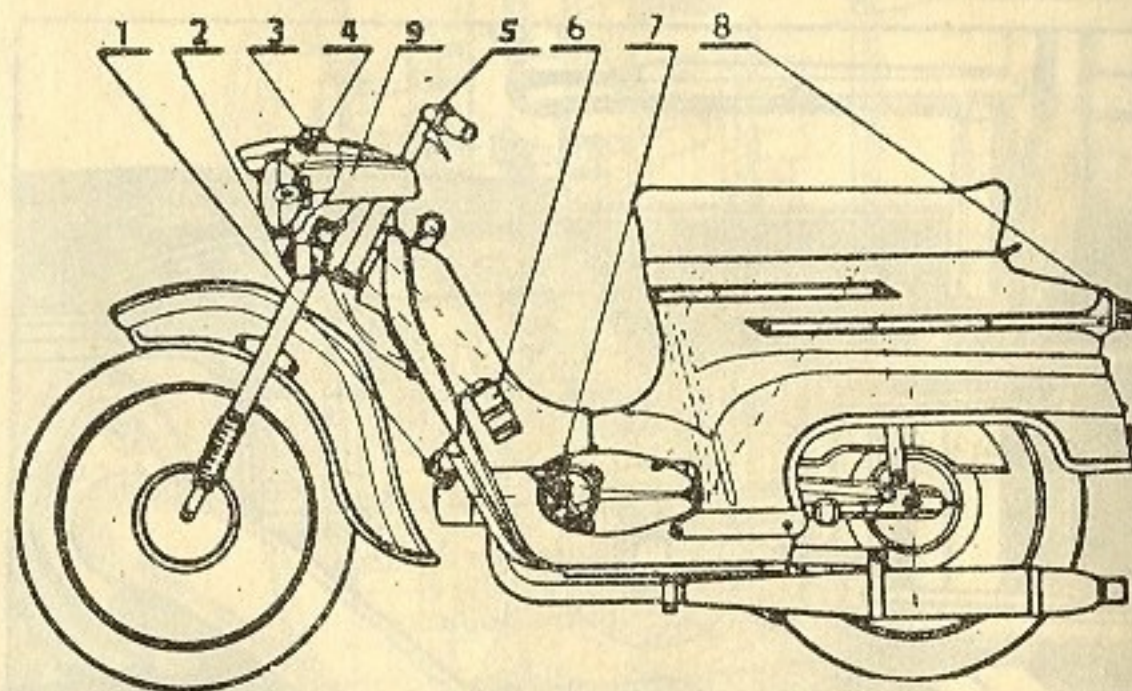
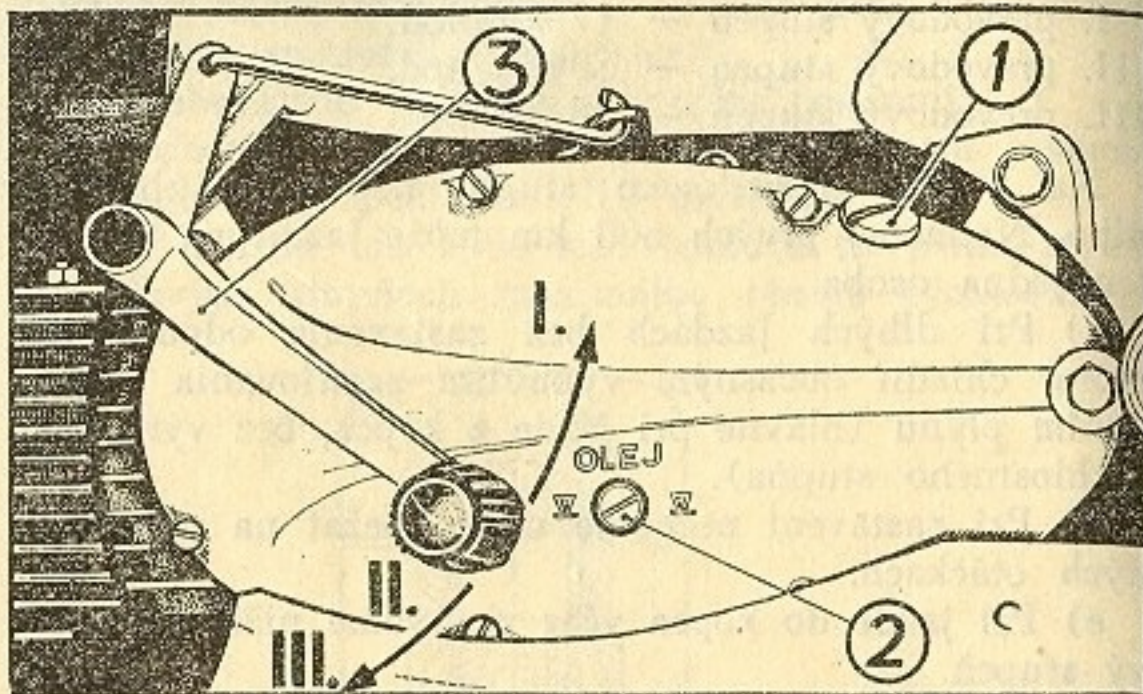
f) Občas prekontrolujeme dosiahnutie všetkých skrutiek a matíc i u lúčov kolies.



4. Rez motorom.

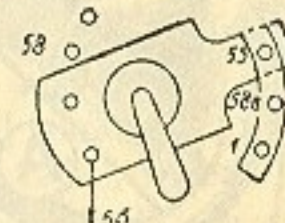
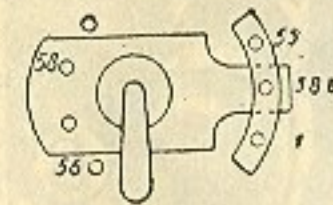
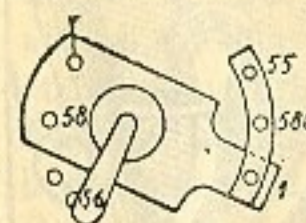


5. Výpustná skrutka oleja.



Kábel:

	čierny
	zelený
	modrý
	červený



A) zastavenie stroja

B) jazda cez deň

C) jazda v noci

8. Schéma elektrického zapojenia a polohy páčky spínača svetiel.

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 1000 km.

3. JAZDNÝ NÁVOD

A. Pred jazdou sa presvedčíme:

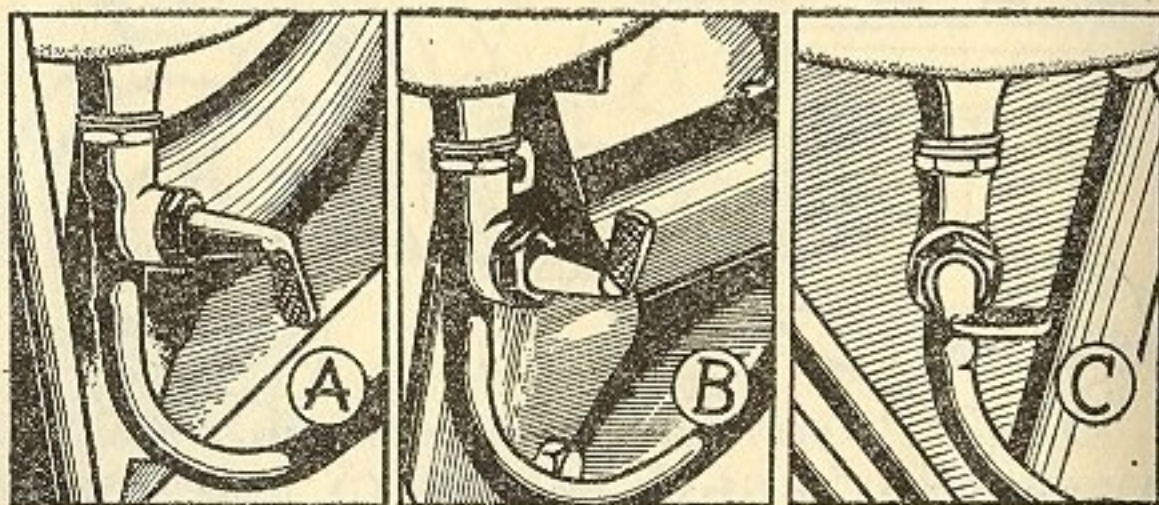
1. Či je v nádrži palivo. (Uzáver sa otvára otáčaním vľavo). Pohonná zmes miešaná ako je uvedené v tabuľke mastenia. Nádrž plníme cez lievik opatrený sitom.

2. O správnej činnosti bŕzd, svetiel a bzučiaka.

3. Či máme so sebou: náhradné diely (dušu, zapalovaciu cviečku, žiarovky), náradie (hustilku a kľúče), zdravotnícke prostriedky (obväz a dezinfekciu).

4. O hustení pneumatík (majú mať: predná 1,5 atp, zadná 1,9 atp).

5. Či je zasunutý neutrál.



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

B. Spustenie motora

1. Otvoríme výpustný kohút palivovej nádrže cez otvor na pravej strane zadného krytu (obr. 9).

2. Preplavíme karburátor stlačením preplavovacieho kolíka cez otvor na pravej strane predného krytu (obr. 21).

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

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

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

Upozornenie: Stojan nie je dimenzovaný pre zaťaženie jazdom. Ak je motocykel postavený na stojane, nesedáme naň a neštartujeme motor.

C. JAZDA

Rozjazdenie. Pri zasúvaní I. prevodového stupňa stlačíme páčku spojky. Špičkou ľavej nohy jemne zodvihneme zasúvaciu páku prevodových stupňov až k hornému dorazu a súčasne so strojom mierne pohneme, až sa nám zasunie I. prevodový stupeň (obr. 6). 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 15 až 21 km/hod. stlačíme páčku spojky a súčasne uberíme plyn. Špičkou ľavej nohy stlačíme zasúvaciu páku až k dolnému dorazu a uvoľníme ju. Tým máme zasunutý II. prevodový stupeň. Rýchle povoľíme páčku spojky a potom pridáme plyn.

Pri dosiahnutí rýchlosti 28 až 40 km/hod. zasunieme obdobným spôsobom tretí prevodový stupeň.

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

Pri jednotlivých prevodových stupňoch je možno používať tieto rýchlosti:

- I. prevodový stupeň — 0—20 km/hod.
- II. prevodový stupeň — 15—40 km/hod.
- III. prevodový stupeň — nad 30 km/hod.

Najhospodárnejšie a najvýhodnejšie je však používať tieto stredné hodnoty rýchlosti:

- I. prevodový stupeň — 10—20 km/hod.
- II. prevodový stupeň — 18—34 km/hod.
- III. prevodový stupeň — 31—50 km/hod.

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.

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 zodvihnutím zasúvacej páky smerom hore. Zasúvanie nižších prevo-

dových 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 pracuje motor na nižších otáčkach ako predtým. Pri väčšom zaťažení motora keď klesajú otáčky nesnažíme sa tieto zvýšiť tým, že stlačením páčky spojky necháme spojku preklzovať. Pri preklzovaní spojky sa lamely trením silne zahrievajú a môže dôjsť k ich spáleniu.

Brzdenie: 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. Pokiaľ to situácia dovoľuje brzdíme opatrne a postupne, pretože energické 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 (naddvihnutím) zasúvacej páky, než akého treba na zasunutie prevodu. Motor zastavíme otočením páčky spínača vľavo (obr.8). Po zastavení nezabudneme uzavrieť prívod paliva (obr. 9). Pri ukončení dennej jazdy necháme motor bežať po uzavretí prívodu 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 trysku.

Jazda v noci: Pri jazde za tmy (v hmle) zapojíme

svetlomet a koncové svetlo otočením páčky spínača vpravo (obr. 8). Diaľkové a tlmené svetlo prepíname páčkou prepínača na ľavom riadidle. Pri zapojených svetlách následkom poklesu napätia bzučiak nesignalizuje. Preto výstražné znamenie treba dávať prepínaním svetiel (blendovaním).

D. Predchádzanie poruchám

Pri nedodržiavaní pokynov pre zábeh i ďalšie používanie vozidla môže dôjsť k jeho poškodeniu. Najčastejšou závadou nesprávne vykonávaného zábehu je za- bezpečenie 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.

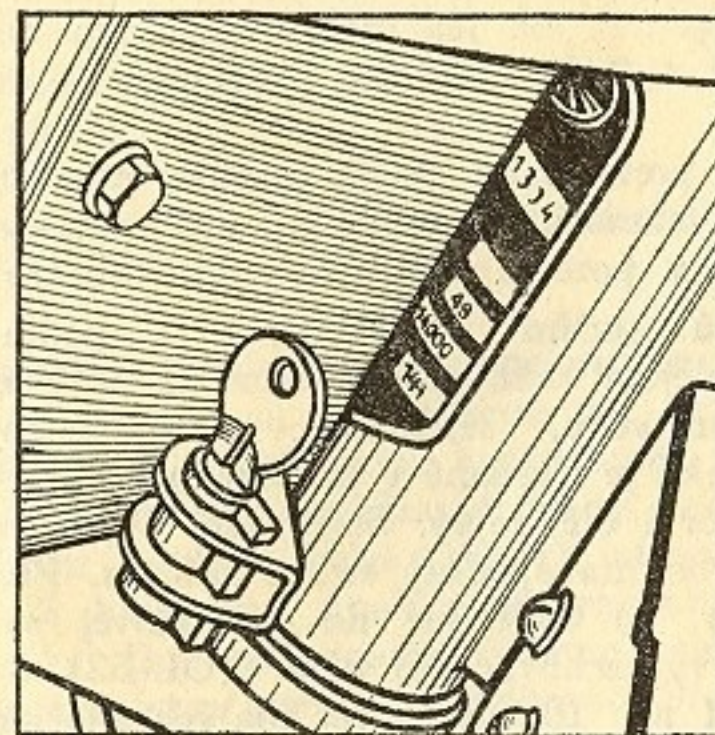
V prípade, keď pociťujeme, že motor prestáva ťahať, je to taktiež príznakom zadierania, treba vypnúť spojku a zastaviť. V prípade zadretia piesta necháme motor vychladnúť a pokúsime sa ho opäť naštartovať. Po návrate skontrolujeme stav piesta, piestnych krúžkov a vnútrajšok valca. Ak vyžaduje opravu,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

Motoru škodí, keď ho necháme dlho bežať na vysokých otáčkach na mieste, lebo nie je chladený ako pri jazde. Nenecháme zbytočne dlho vypnutú 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.

4. ZOZNAM NÁRADIA POTREBNÉHO PRE ÚDRŽBU A MONTÁŽ LAHKÉHO MOTOCYKLA

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

Hustilka je uložená pod sedlom. Ostatné náradie je uchytené na ráme pod predným krytom gumovými pásmi.



10. Uzamykanie vozidla.

II. ÚDRŽBA

1. ČISTENIE STROJA

Jednoduchá hladká línia stroja umožňuje ľahké čistenie motocykla. Stroj umývame vodou, najlepšie špongiou. Časti, znečistené olejom a prachom, umývame petrolejom. Pri umytí stroja dbáme, aby voda nevnikla do karburátora, bŕzd a do elektrovýzbroje.

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

Poznámka: Benzin, petrolej a olej rozpúšťajú gumu (pneumatiky, rukoväte riadidiel, návlečky pák, gumové bloky zadnej kyvnej vidlice a gumu na podlahách). Preto tieto súčiastky chránime pred stykom s uvedenými kvapalinami.

2. MASTENIE STROJA

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

Prevodovú skriňu kontrolujeme a podľa potreby doplníme 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. 6) nalejeme do prevodovej skrine (asi 400 ccm) vyplachovacieho oleja (OL-B2) a necháme motor bežať asi 10 minút na malých otáčkach (prejdeme malú vzdialenosť). Vystriedame zasunutie všetkých prevodových stupňov. Preplachovací olej potom

vypustíme do čistej nádoby, necháme ustáť a čistý diel oleja môžeme nabadúce použiť znova. Nový olej nalievame po utiahnutí vypúšťacej skrutky tak dlho, až začne vytekať kontrolným otvorom na ľavom veku (asi 500 ccm). Pri zatváraní plniaceho a kontrolného otvoru nesmieme zabudnúť podložiť tesnenie k príslušným skrutkám.

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

Teleskopické vidlice mastíme vždy po ubehnutí 1000 km tukom, zriadeným olejom, ktorý dostaneme do ramien vidlice pomocou tlakovej maznice po odskrutkovaní dvoch skrutiek M 6×7 v zadnej časti teleskopických vidlíc (za reflektorom). Po 5000 km vidlicu rozoberieme a dôkladne premastíme tukom.

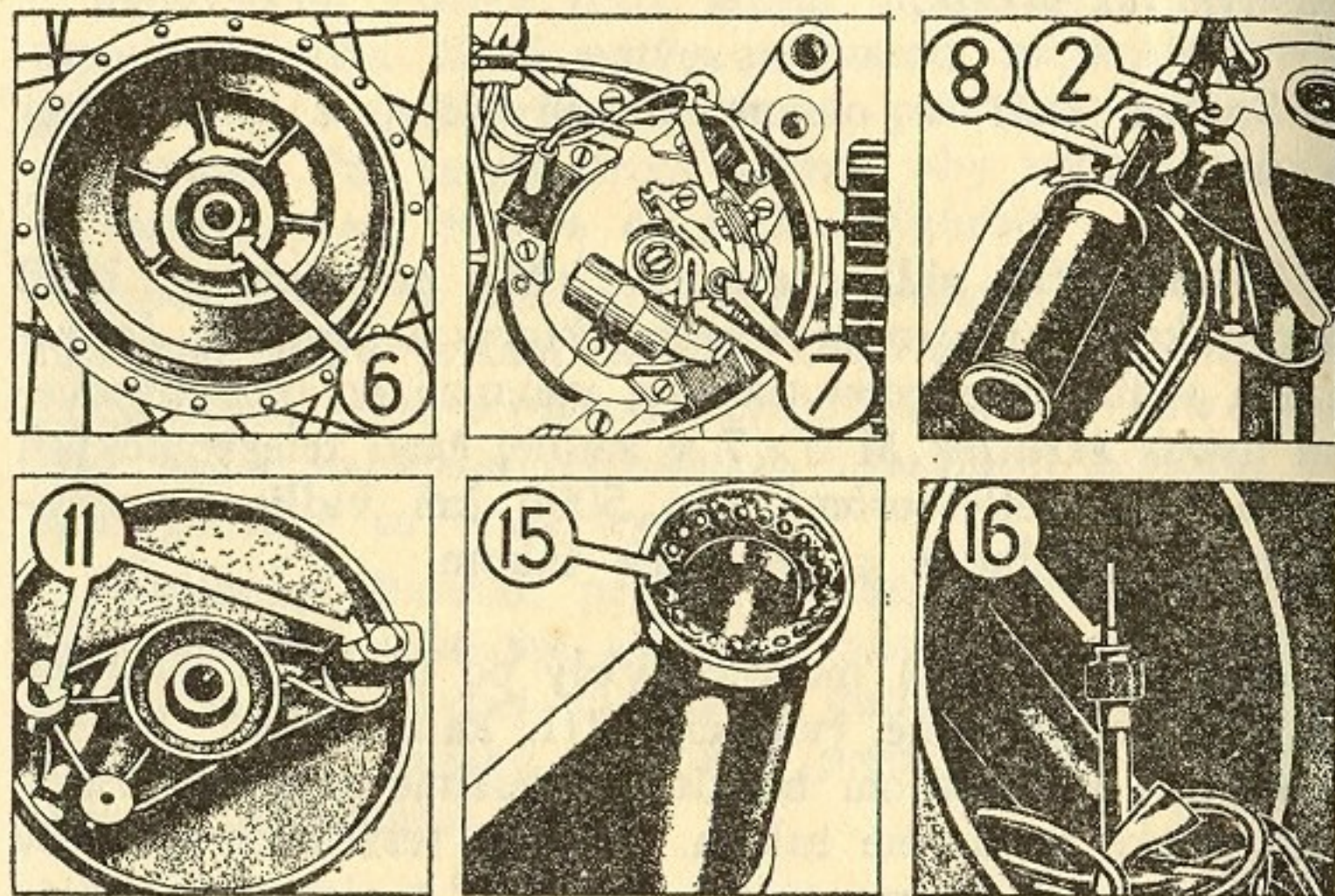
Kolesá (ložiská) mastíme vždy po ubehnutí 2500 km. Kolesá rozoberieme (viď časť III. kap. 3., 4.), ložiská umyjeme v čistiacom benzíne, vysušime a potom vlastné ložiská naplníme tukom. Priestor tesniacich krúžkov u hriadeľa naplníme tukom asi do $\frac{1}{3}$ aby sme zabránili vnikaniu nečistôt a vlhkosti. Náboje kolies tukom nepreplňujeme!

Preplnené ložiská hrejú a môže dochádzať k vytekaniu tuku.

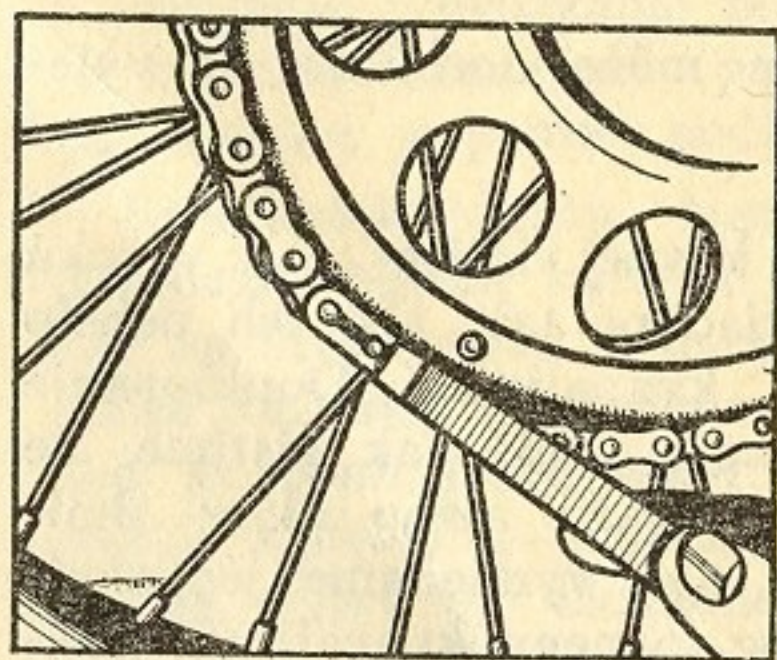
Teleskopické tlmiče zadnej kyvnej vidlice majú vysokú tlmiacu účinnosť a sú usporiadané tak, aby ich nebolo treba doplňovať tlmičovou kvapalinou. Doplňovanie tlmičov kvapalinou prevádzame vtedy, ak zistíme, že zadná vidlica voľne kmitá, doráža alebo ak z tlmičov vyteká kvapalina. Inak olej vymieňame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

Primárna refaz je úplne zakrytá ľavým vekom skri-

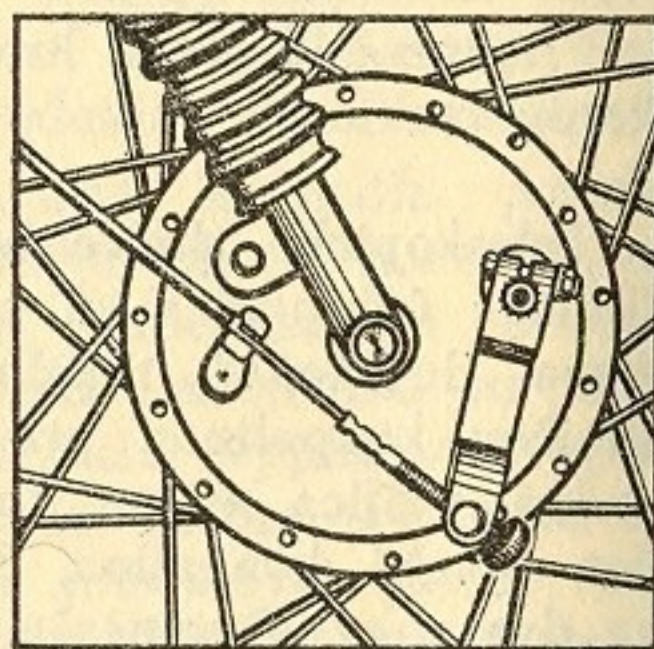
ne, beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje nijakého ošetrovania. Po opotrebovaní a vytiahnutí treba ju vymeniť. Pri výmene primárnej reťaze musíme rozobrať i spojku. Túto opravu doporučujeme previesť v odbornej dielni, ktorá má na to potrebné náradie.



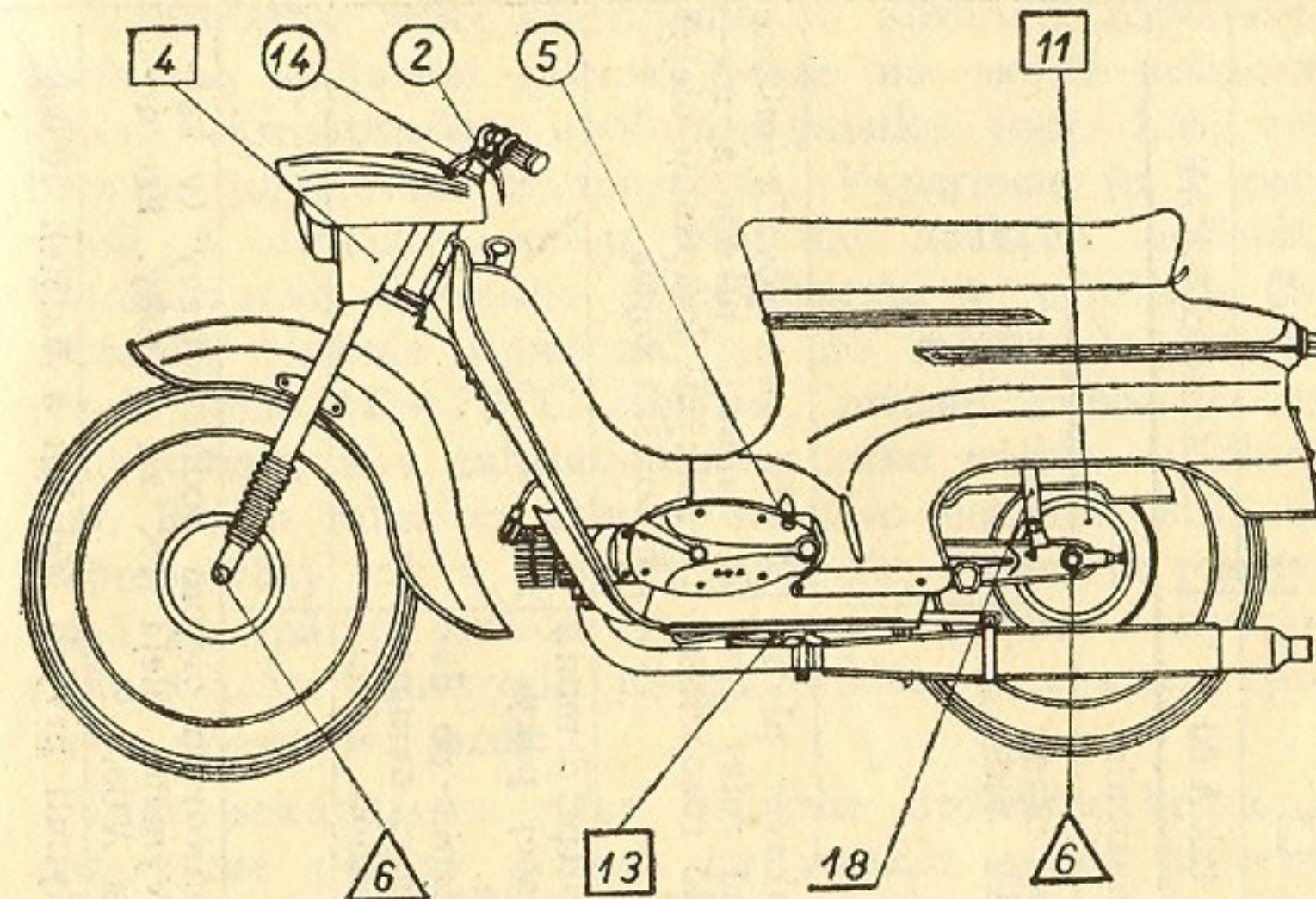
11. Mastenie častí vozidla.



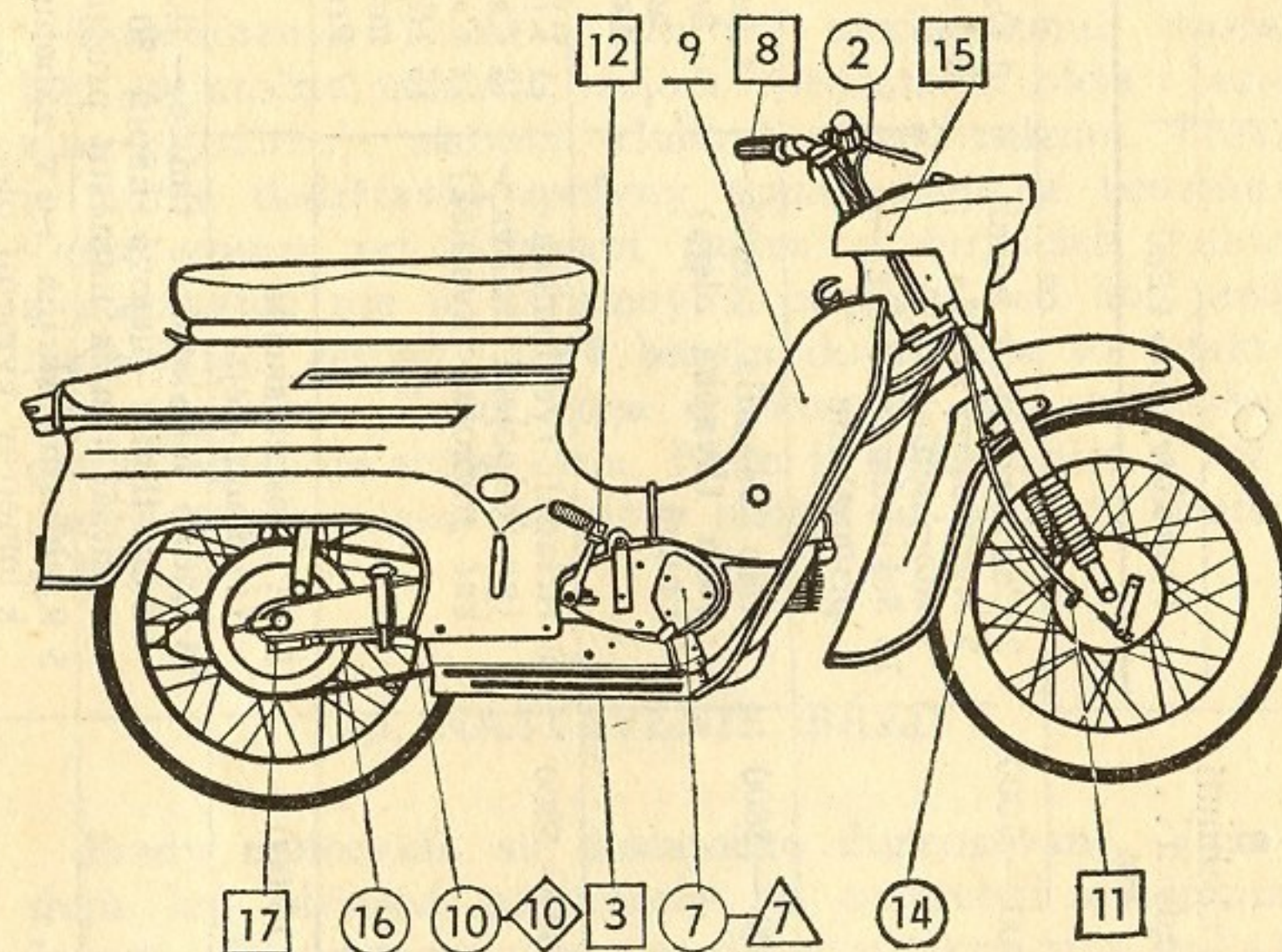
12. Uvoľnenie poistky reťaze.



13. Nastavenie brzd reťaze.



14. Mastiaci plán — ľavá strana.



15. Mastiaci plán — pravá strana.

Po ubehnutí každých... km	○	◻	◻	△
	Prevodový olej PP80	Mastiaci tuk A 00		Mastiaci tuk AV 2
	Miesto maslenia			
900 — 1000	2 Čapy ručných páčok 5 Rýchlostná skriňa (doplnenie) 10 Sekundárna reťaz — primaslenie	3 Čap nožnej brzdy 4 Teleskopická vidlica		
2400 — 2600	7 Čap vahadla prerušovača (kvapka oleja) 14 Lanká	8 Otočná rukoväť plynu 10 Sekundárna reťaz (ponorením do rozohriateho tuku)	7 Plst prerušovača (mierne napustiť tukom a niekoľkými kvapkami oleja) 6 Ložiská kolies	
4800 — 5200	16 Hriadeľ rýchlomeru (po odpojení nakvapkať niekoľko kvapiek)	11 Kľúče bŕzd (pri demon.) 12 Čap spúšťacej páky 13 Čap stojana 15 Hlava riadenia - po demont. a umytí namastiť 17 Prevody - náhon. rýchhl.		
10 000	5 Rýchlostná skriňa (výmena oleja)			
	18 Zadné teleskopické tlmiče — doplniť tlmičovým olejom podľa potreby (v každom tlmiči olejová náplň 30 ccm). Výmena oleja 1× za 2 roky. Pri demontáži tlmiča namastiť pružiny tukom A 00.			
	5 Rýchlostná skriňa — v zábehu po uplynutí prvých 500 km a ďalších 10 000 k lometrov vymeniť olej.			
	Pohonná zmes — olej M2 T s benzínom v pomere 1 : 30.			

Sekundárnu reťaz ošetrujeme po ubehnutí 2500 km. Natočíme spojovací článok reťaze na zadné reťazové koleso, skrutkovačom uvoľníme poistku (obr. 12), vyberieme ju a reťaz je rozpojená. Vyperieme ju v petroleji a drôtenou kefou zbavíme hrubých nečistôt. Potom znova dôkladne prepláchneme v petroleji. Po uschnutí vložíme reťaz asi na 30 minút do mierne rozohriateho 60—70 °C mastiva, pričom s ňou občas pohybujeme, aby zahriata zmes ľahko vnikla do článkov. Potom reťaz vyberieme, mastivo necháme stuhnúť a prebytočný tuk z povrchu zotrieme. Reťaz je pripevnená na spätnú montáž. Pri nasadení dbáme, aby poistka článku smerovala plným oblúčkom v smere pohybu reťaze pri jazde.

Inak sekundárnu reťaz 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 primastievané 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 v 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.

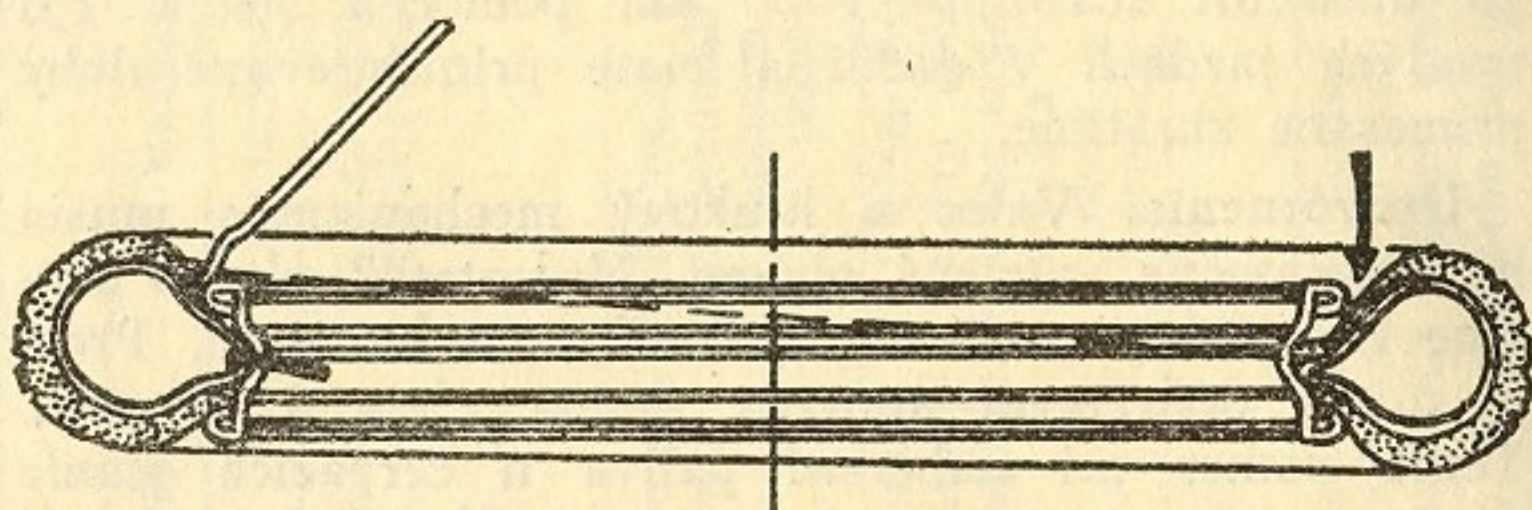
3. NASTAVENIE BŔZD

Brzdy motocykla sú dostatočne dimenzované. Vyžadujú len občasné nastavenie po opotrební obloženia čelusti. Brzdy nastavujeme predĺžením (skrátением lanka) brzdy tým, že pritiahneme (prípadne vyskrutkujeme)

nastavovací maticu (obr. 13). Ak brzdu nemožno už nastaviť pomocou matice presadíme kľúč brzdy na drážkovom hriadeli a až potom nastavíme brzdú pomocou matice. Po nastavení prekontrolujeme otáčanie kolies. Kolesá sa musia ľahko otáčať.

4. PNEUMATIKY

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



16. Rez ráfikom a pneumatikou — montáž pneumatiky.

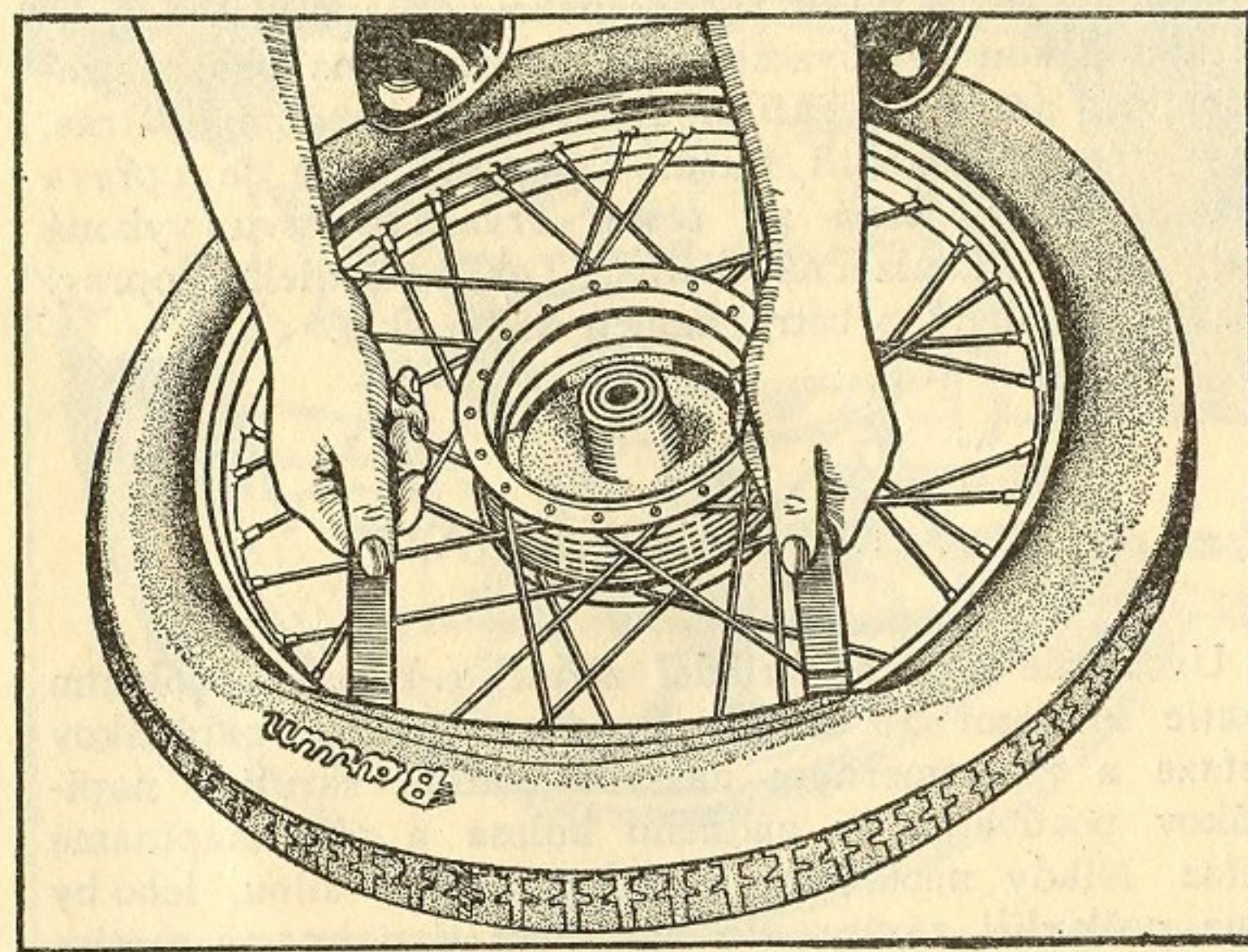
Tlak v prednej pneumatike má byť 1,5 atp a v zadnej 1,9 atp, pri obsadení jednou osobou. Pri obsadení dvoma osobami tlak v prednej pneumatike má byť 1,9 atp a v zadnej 2,3 atp. Odporúčame kontrolovať tlak manometrom. Upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzín a prudké slnko. Pneumatiky občas pozrieme a odstránime predmety zaseknuté vo vzorke pláštá. Netesnosť ventilu zistíme po odkrútení čiapočky ventilu a jeho navlhčení. Keď sa tvoria vzduchové bubliny, vzduch uniká ventilom.

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

Vykrútime kuželku — tým vypustíme zvyšok vzduchu. Maticu, upevňujúcu ventil ráfika, odskrutkujeme. Koleso položíme a okraj v mieste protiľahlom ventilu vtlačíme do prehĺbeniny ráfku (obr. 16).

Pomocou montážnych pák prevlečieme okraj pláštá pri ventilku cez okraj ráfika (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 ráfika a vyberieme dušu.

Po nakrútení kuželky do ventilu a miernom nahustení



17. Montáž pneumatík.

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 zdrsníme kúskom skleneného papiera. Zdrsnené miesto potrieme lepidlom na gumu. Až keď lepidlo trochu uschne, prilepíme záplatu, ktorú sme predtým zbavili ochranného nálepu. Záplata musí byť pritlačená. Plášť dobre prezrieme, odstránime predmet, ktorý spôsobil závalu a ktorý prípadne v plášti zostal.

Montáž. Dušu čiastočne naplníme, vložíme do plášťa, ktorý jedným okrajom zostal v ráfku, prevlečíme ventil otvorom ráfku a zaistíme maticou (nedofahujeme). Potom presunieme okraj plášťa, najprv v mieste proti ventilu 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 ventilu. Túto prácu konáme opatrne, aby sme nepoškodili dušu. Zalepenie duše je oprava provizórna, urobená na ceste. Trvalú opravu vykoná najlepšie vulkanizačná dielňa. Tak isto dielňa opraví plášť poškodený o ostrý kameň alebo sklo.

5. NAPÍNANIE REŤAZE

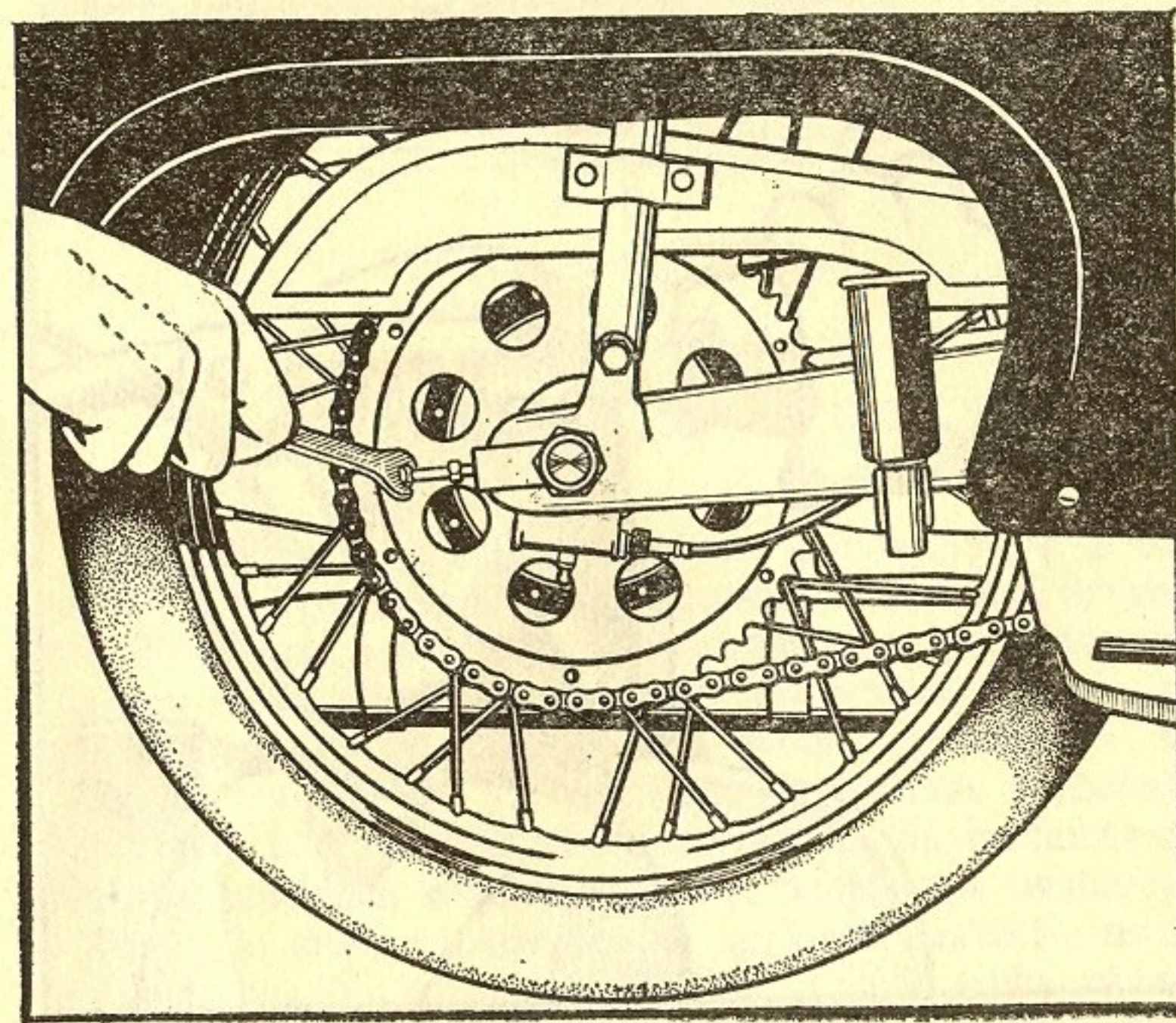
Uvoľníme najskôr hriadeľ zadného kolesa povolením matic klúčami 19 a 27. Povolíme matice napínakov reťaze a rovnomerným zaskrutkovaním skrutiek napínakov posúvame os zadného kolesa a tým napíname reťaz. Nikdy neotáčame skrutkami celou silou, lebo by sme poškodili závity. Po nastavení dotiahneme matice 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 nepribrzdzovala. Napätie reťaze kontrolujeme po ubehnutí 1000 km.

6. SPOJKA A JEJ NASTAVENIE

Spojku prerušujeme prenos krútiaceho momentu od motora k prevodovej skrini. Vypíname ju pred zasúvaním prevodov, aby ozubenie kolies v prevodovej skrini bolo chránené pred nárazmi. Spojka beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje okrem nastavenia vôle lanka nijakú starostlivosť.

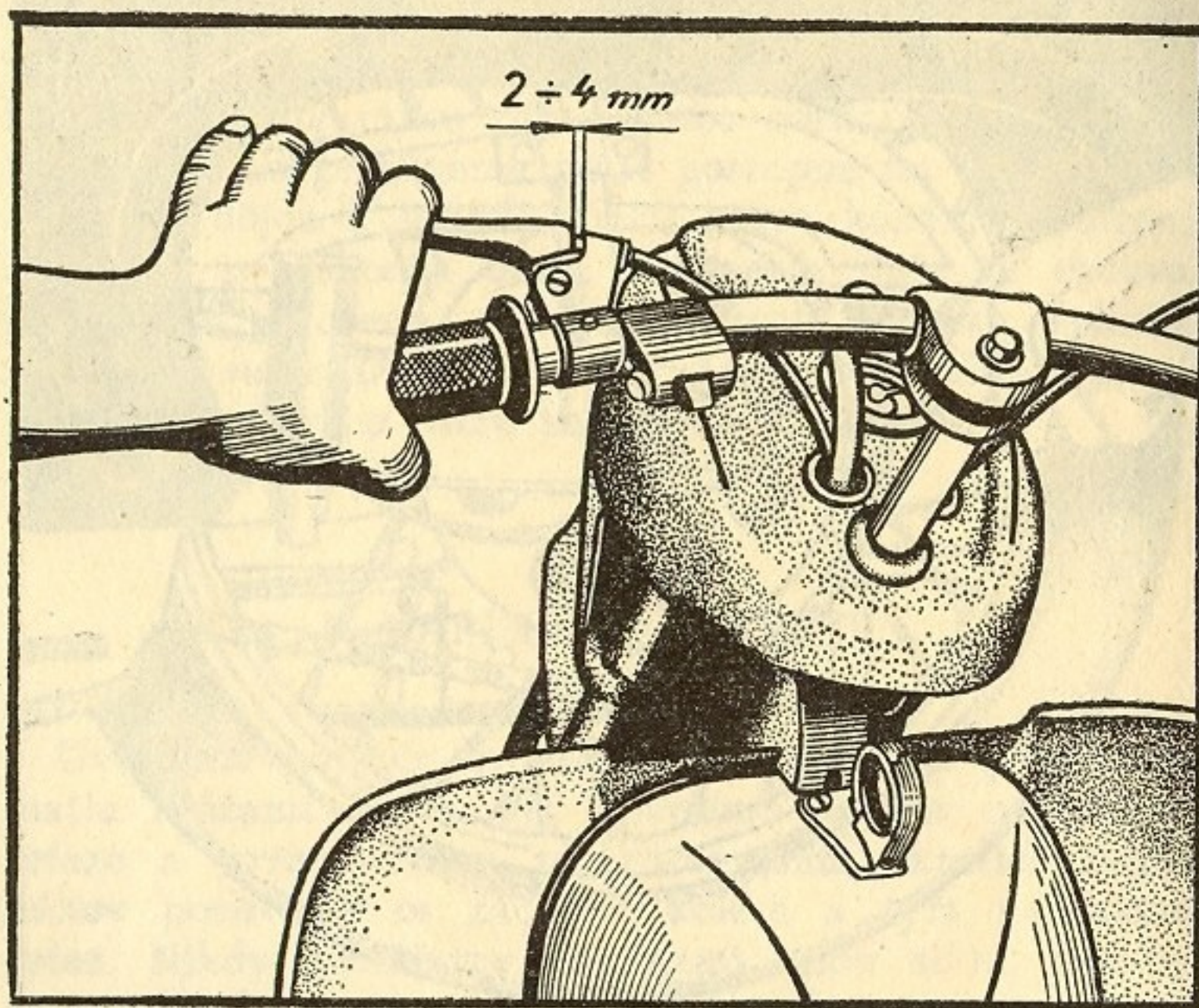
Aby sa zamedzilo nadmernému opotrebovaniu lamiel



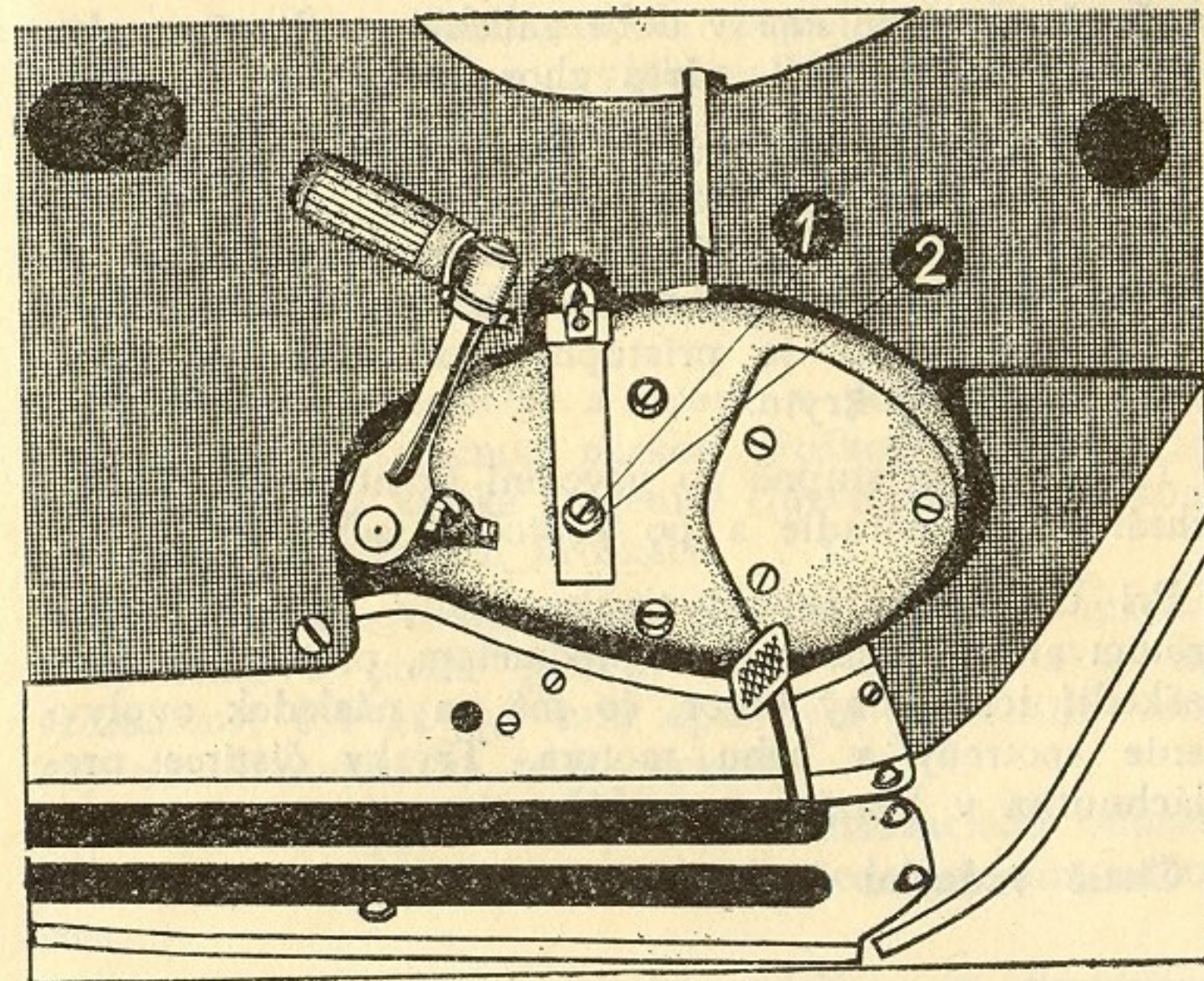
18. Napínanie reťaze.

spojky pri preklzovaní, lamely musia byť dostatočne pritlačené, musí mať páčka spojky vždy malú vôľu (obr. 19). Po čiastočnom normálnom opotrebovaní lamiel táto vôľa zmizne. Preto dostatočnú vôľu vymedzíme povolením skrutky pravej strany motorového bloku (obr. 20). Povolíme maticu (1) i skrutku (2) a po vymedzení vôľe maticu opäť dotiahneme.

Po preskúšaní vôľe ručnej páčky dotiahneme poistnú maticu.



19. Vôľa spojkej páčky.



20. Nastavenie spojky.

7. KARBURÁTOR „JIKOV“ 2917 PSb

Karburátor na stroji je správne nastavený už z tovarne. Správnej činnosti karburátora zodpovedá tryska 68. Preto sa nedoporučuje prevádzať s karburátorom žiadnu manipuláciu okrem jeho občasného vyčistenia. Celkove je karburátor osadený dvoma tryskami a to hlavnou tryskou 68 (1. obr. 22) a tryskou voľnobežnou 38 (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. Ihlu

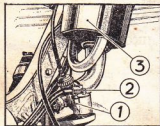
posúvača nastavujeme v dobe zábehu na 3. zárez zhora, po zábehu na 2. zárez zhora.

Pri štartovaní karburátor preplavíme preplavovacím kolíkom na vekú plavákového komory (2. obr. 21). Tým zvýšime hladinu v plavákového komore a vytvoríme bohatšiu zmes a tak zlepšime podmienky rozbehu motora. Preplavovací kolík je prístupný cez otvor na pravej strane predného krytu.

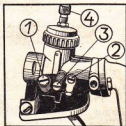
Trysky sú prístupné po povolení skrutky upevňujúcej schránku na náradie a po pootočení schránky.

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

Čistič vzduchu (mikrofilter) je v tlmiči sania. Pri



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



22. Karburátor 2917 PSB a jeho nastavenia. 1. Hlavná tryska, 2. Tryska voľnobehu, — 3. Stávací skrutka, — 4. Vedenie lanka.

jeho nadmernom znečistení sa zvýši spotreba paliva, preto ho vyklepeme a vyfúkame každých 1000 km (v prašnom prostredí častejšie). Mikrofilter vymeníme po najazdení 10 000—15 000 km.

8. ÚDRŽBA 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.

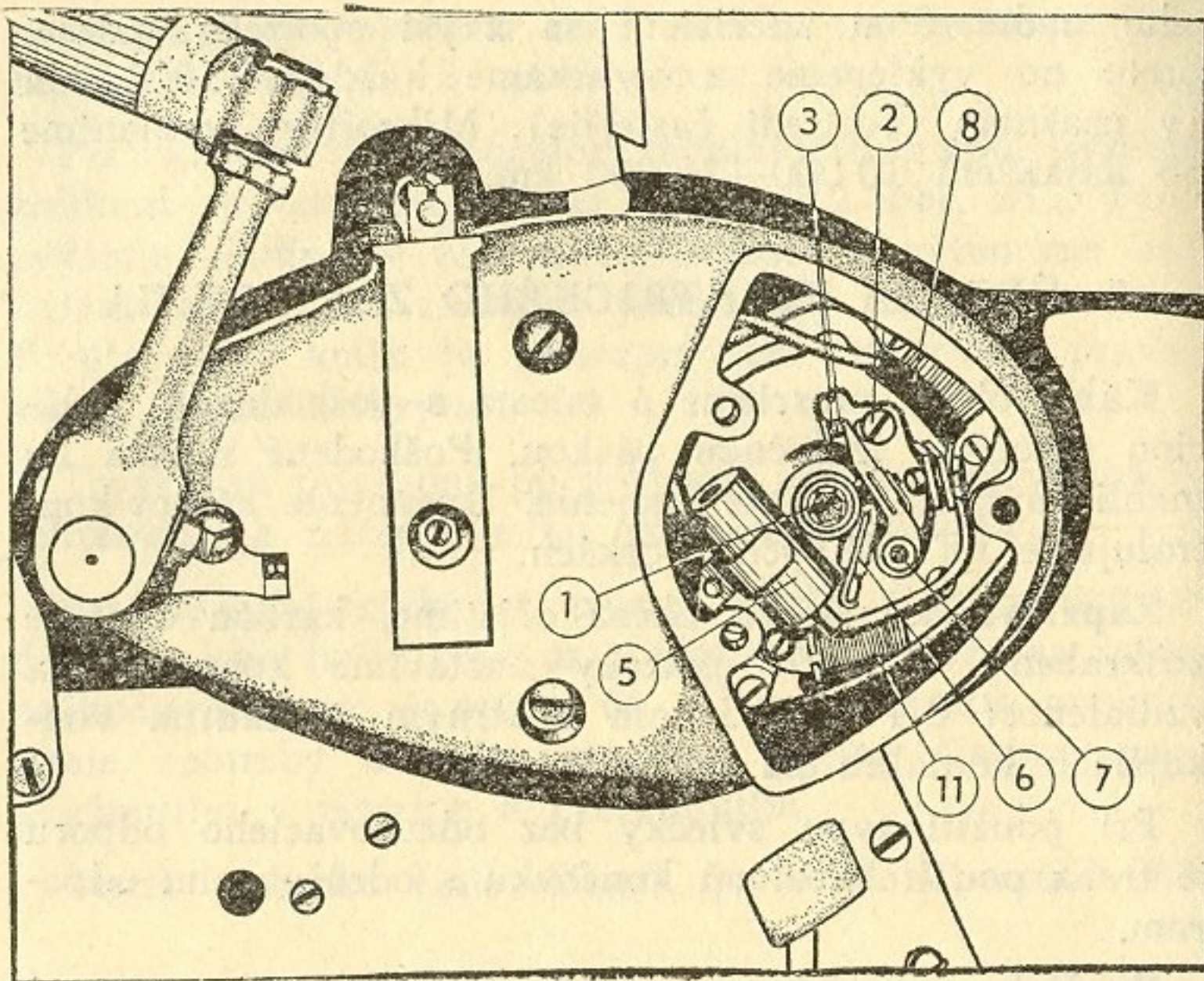
Zapaľovaciu sviečku občas očistíme, karbón opatrne zoškrabeme a podľa potreby nastavíme kontakty na vzdialenosť 0,4 až 0,5 mm opatrným prihnutím vonkajšieho kontaktu na telese sviečky.

Pri použití typu sviečky bez odrušovacieho odporu je treba použiť kábelovú koncovku s odrušovacím odporom.

Bzučiak nepotrebuje nijakú údržbu, je nastavený z výrobného závodu.

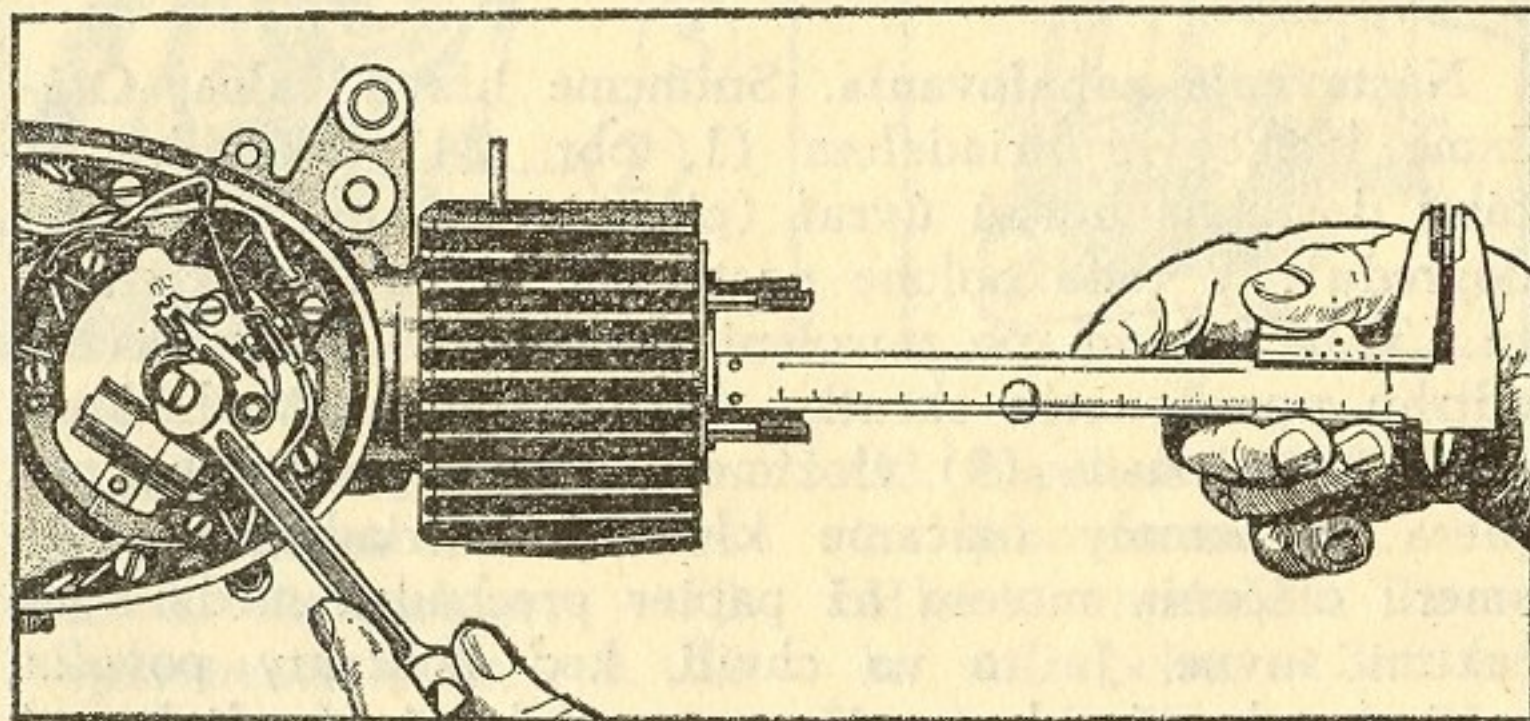
Prerušovač. Po cca 2500 km prehliadneme stieraciu plst prerušovača, či sa dotýka vačky a či je dostatočne nastavená a skontrolujeme odtrh. Prerušovač i celé magneto treba udržiavať v čistote. Pozor na prach a olej!

Nastavenie zapaľovania. Snímeme hlavu valca. Otáčame klukovým hriadeľom (1, obr. 24) tak dlho až piest dosiahne hornú úroveň (piest je vysunutý najďalej dopredu). V tejto polohe nastavíme vzdialenosť kontaktu (3) na 0,4 mm po povolení skrutky (2). Po nastavení odtrhu upevňovaciu skrutku (2) utiahneme. Medzi kontakty prerušovača (3) vložíme prúžok cigaretového papiera a pomaly otáčame klukovým hriadeľom proti smeru otáčania motora až papier prechádza medzi kontaktmi s ťažkosťou. Je to vo chvíli, keď kontakty povolia papier tak, že ho môžeme vytiahnuť (vzdialenosť kontaktov cca 0,05 mm).



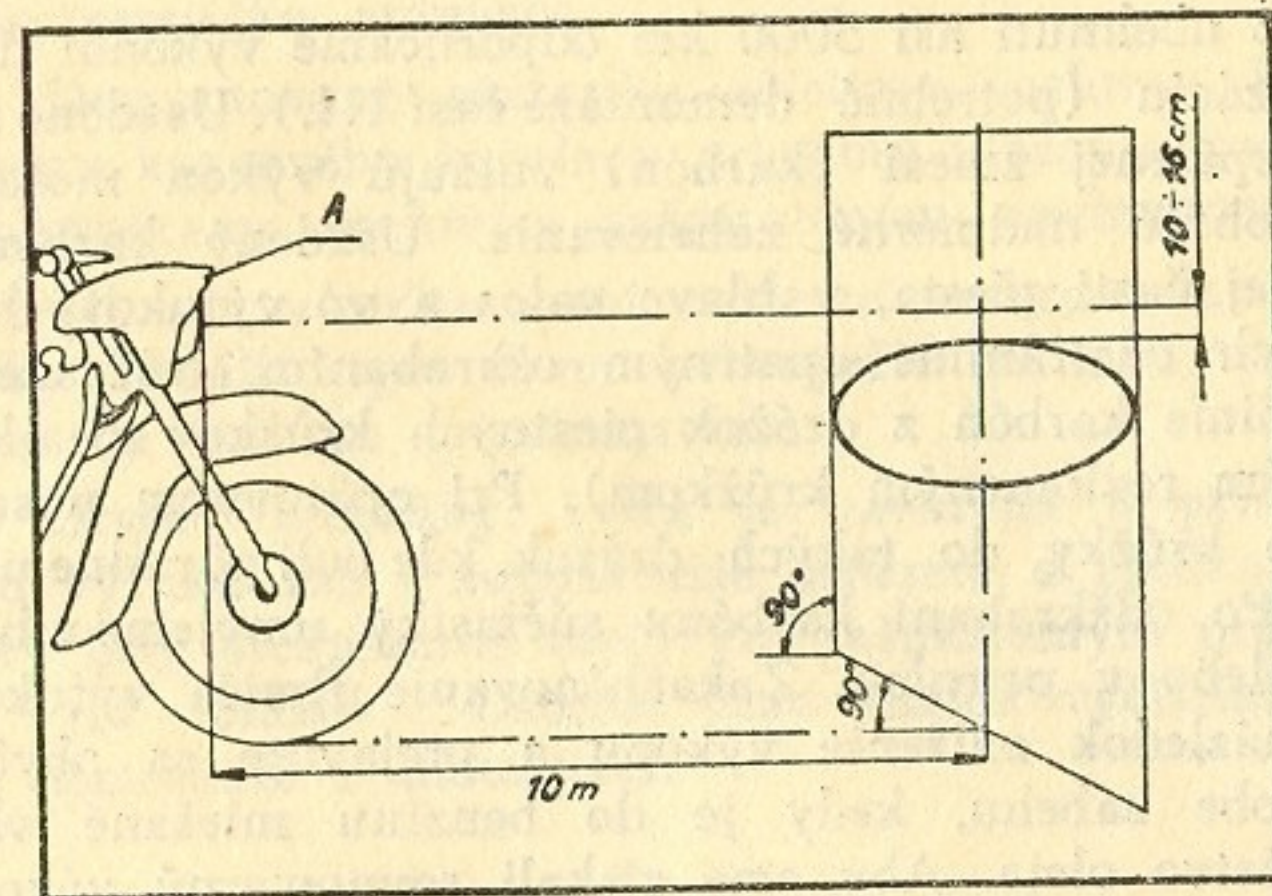
24. Magneto.

V tom okamihu má byť piest 1,2÷1,5 mm pred „hornou úvraťou“. Túto vzdialenosť meriame tyčinkou alebo hĺbkomerom (obr. 25). Ak predstih nie je správny,



25. Nastavenie predstihu.

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 skrutiek predstih i odtrh skontrolujeme.



23. Nastavenie svetlometu.

9. NASTAVENIE SVETLOMETU (obr. 23)

1. Smer správneho a účinného osvetlenia vozidla sa kontroluje na zvislej stene.

2. Hlavný svetlomet sa zriaďuje pri tlmenom svetle tak, aby horné rozhranie svetla a tmy sa nachádzalo najmenej 10 cm a najviac 16 cm pod vodorovnou priam-

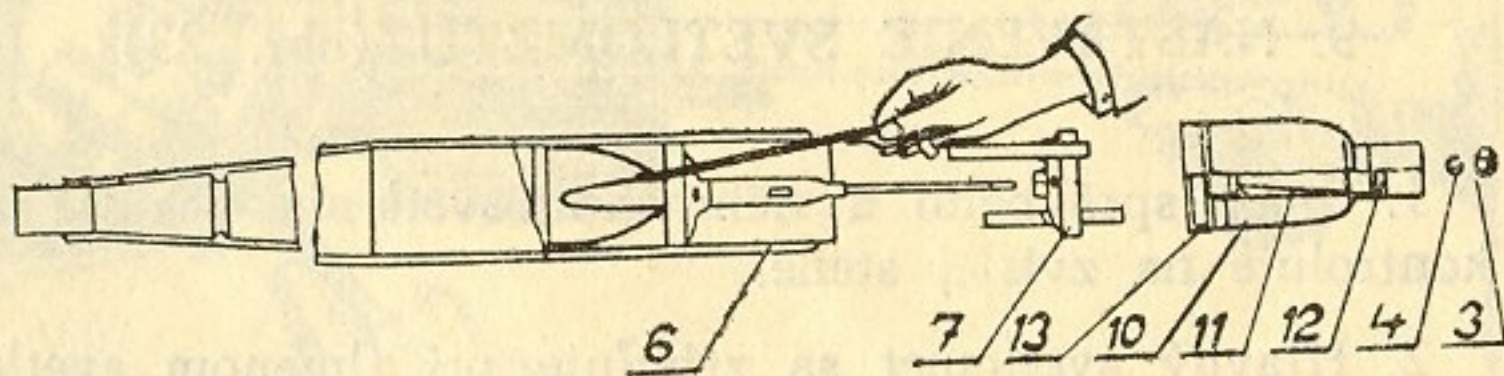
kou výšky stredu svetlometu na stene. Stredné lúče diaľkového svetla majú dopadať na stenu najviac 5 cm nad priamku a najnižšie 10 cm pod vodorovnú priamku.

3. Nastavenie svetla prevádzame skrutkou A.

10. DEKARBONIZÁCIA

Po ubehnutí asi 5000 km odporúčame vykonať dekarbonizáciu (potrebné demontáže časť III.). Usadené zvyšky spálenej zmesi (karbón) znižujú výkon motora a spôsobujú nadmerné zahrievanie. Usadený karbón na hornej časti piesta, v hlave valca a vo výfukových kanáloch odstránime opatrným oškrabaním. Súčasne odstránime karbón z drážok piestnych krúžkov (najlepšie starým rozlomeným krúžkom). Pri opätovnom nasadení dajte krúžky do takých drážok, kde boli pôvodne uložené. Po odškrabaní karbónu súčiastky umyjeme v benzíne alebo v petroleji. Zakarbónovanie tlmiča 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 tlmič prvý raz po najazdení 1500 km. Po zábehu motocykla prevádzame čistenie približne po najazdení 2500 km. Tlmič výfuku (obr. 26) čistíme nasledovne:

a) Rúrkovým kľúčom 10 odskrutkujeme maticu M 6



26. Čistenie tlmiča výfuku.

(3) a z ihly zvarenej snímeme koncovku (11) spoločne so štvorotvorovým vekom (12).

b) Snímeme koncový kužel (10) a prepážku (7). Ak je prepážka hodne zakarbónovaná a nedá sa z ihly a z telesa výfuku (6) voľne stiahnuť, použijeme kúsok zahnutého ocelového drôtu — cca 300 mm a zahnutý koniec drôtu vložíme do niektorého z dvoch otvorov prepážky. Druhý koniec drôtu uchytime do klieští a ťahom prepážku snímeme.

c) Demontované súčiastky očistíme ocelovou kefou a otvory koncového kužela v priestore uloženia koncovky prešpárame ocelovým zašpicatým predmetom.

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

d) Otvory prepážky, ktorá je navarená v priestore telesa výfuku ako i medzikružie difúzera a obdĺžnikové otvory ihly prešpárame ocelovým zašpicatým predmetom (viď obrázok). Ostatné časti tlmiča vyčistíme po jeho demontáži z motocykla.

11. PREHLADNÁ 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 masťacích miest.

Por. čís.	PREVÁDZANÝ ÚKON
1.	Dôkladné očistenie vozidla
2.	Kontrola tlaku v pneumatikách — nahustenie
3.	Preskúšanie svetidiel a bzučiaka
4.	Preskúšanie a nastavenie brzd
5.	Preskúšanie zapalovacej sviečky jej vyčistenie a nastavenie správnej vzdialenosti elektród
6.	Dekarbonizácia tlmiča výfuku
7.	Dekarbonizácia hlavy valca, piestu, výfukového kanála vo valci a výfuk. potrubia
8.	Vyčistenie mikrofíltra
9.	Prekontrolovanie a dotiahnutie všetkých káblov vo svorkách. Kontrola izolácie káblov
10.	Kontrola a dotiahnutie papršiek v kolesách
11.	Kontrola a dotiahnutie všetkých vonkajších skrutiek, matic a čapov vč. upínacích skrut. motora
12.	Kontrola a vyčistenie karburátora a paliv. kohúta
13.	Preskúšanie a nastavenie vôle spojky
14.	Vyčistenie kontaktov prerušovača a kontr. zapalovania
15.	Mastenie čapu vahadla a plsti prerušovača (7)
16.	Očistenie a primastenie sek. reťaze priamo na stroji (10)
17.	Kontrola napnutia sekundárnej reťaze
18.	Demontáž sekundárnej reťaze, vypranie, napustenie teplým mastidlom. Montáž a nastavenie (10)
19.	Premastenie čapov ručných páčok (2) a čapu nož. brzdy
20.	Mastenie teleskopickej vidlice (4)
21.	Mastenie ložísk kolies (6)
22.	Mastenie otočnej rukoväti plynu (8)
23.	Kontrola a doplnenie oleja v rýchlostnej skrini (5)
24.	Výmena oleja v rýchlostnej skrini (5)
25.	Premastenie laniek plynu, spojky a brzd (14)
26.	Premastenie čapu štartovacej páky (12), čapu stojana (13), prevodov rýchlomeru (17), kľúčov brzd (11) a hriadeľa rýchlomeru (16)
27.	Mastenie guľiek ložiska v hlave riadenia (15)
28.	Kontrola funkcie zadných teleskopických tlmičov, podľa potreby doplnenia tlmičovou kvapalinou (18)

Po najazdení km							Poznámka
0	1000	3000	5000 15000	7500 17500	10000 20000	12500 22500	
	X	X	X	X	X	X	Podľa potreby
X	X	X	X	X	X	X	Vždy pred jazdou
X	X	X	X	X	X	X	Vždy pred jazdou
X	X	X	X	X	X	X	Vždy pred jazdou
		X	X	X	X	X	Kontrola podľa potreby
		X	X	X	X	X	Kontrola podľa potreby
			X		X		Každých 1000 km
	X	X	X	X	X	X	
	X	X	X	X	X	X	
	X	X	X	X	X	X	
	X	X	X	X	X	X	
X	X	X	X	X	X	X	
		X	X	X	X	X	
		X	X	X	X	X	
	X						Každých 900—1000 km
	X						Každých 900—1000 km
	X	X	X	X	X	X	
	X	X	X	X	X	X	
	X	X	X	X	X	X	
X	X		X		X		
		X		X		X	Každých 900—1000 km
		X	X	X	X	X	Prvý raz po 500 km
			X		X		
			X		X		
					X		Podľa potreby

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ ŠPECIÁLNEHO NÁRADIA

1. VYBRATIE PREDNÉHO KOLESA

Demontáž:

- Odskrutkujeme maticu bowdenu a vytiahneme bowden z páky brzdového kľúča.
- Odskrutkujeme maticu hriadeľa kolesa a snímeme perovú podložku, hriadeľ vysunieme von.
- Pootočime pravý klzák prednej vidlice a vysunieme záchyť reakcie brzdy na veku z otvoru v klzáku a vyberieme koleso.

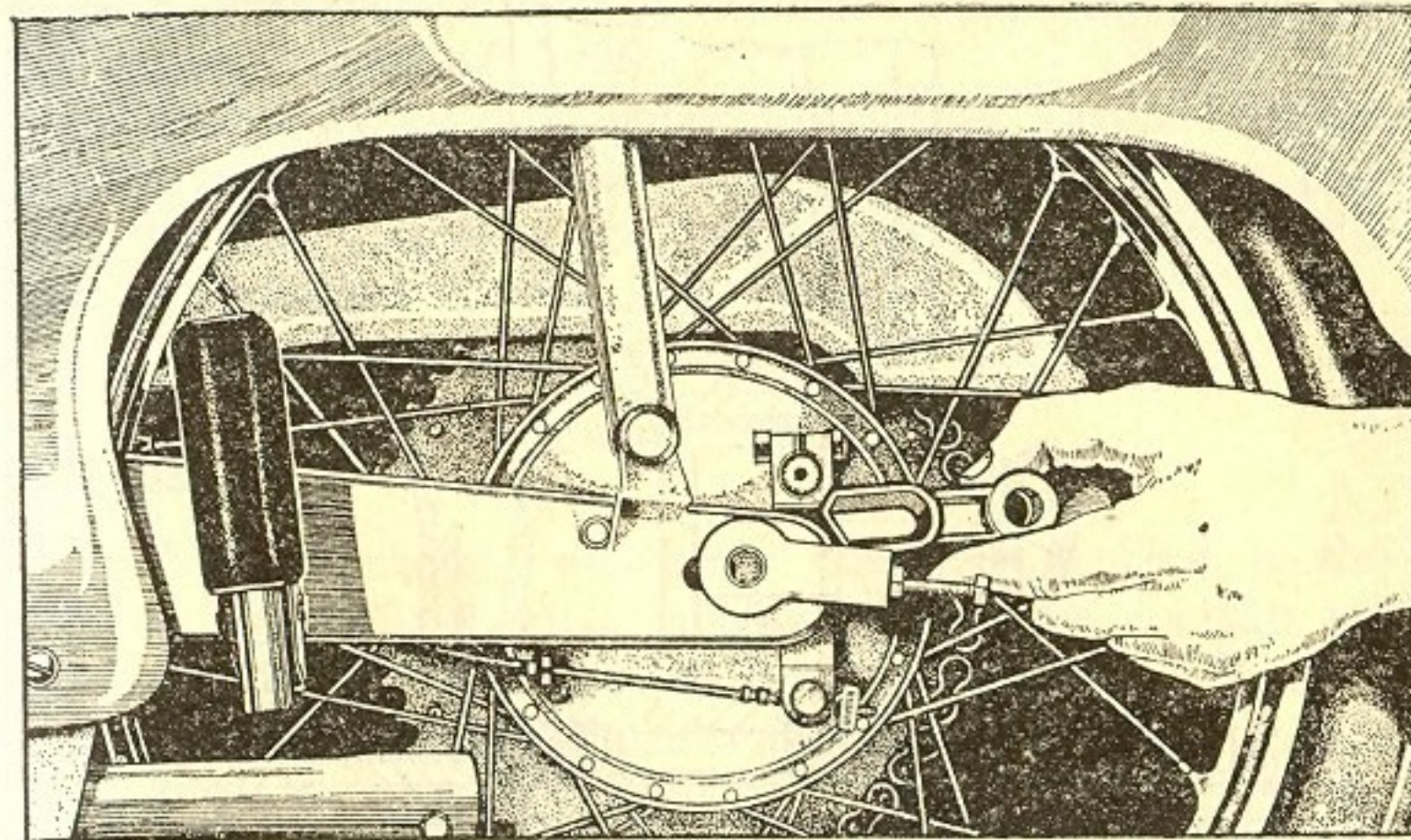
Montáž:

- Skontrolujeme uloženie opory lanka brzdy na riadkách.
- Nasadíme koleso a za súčasného pootočenía pravého klzáka zasunieme záchyť reakcie brzdy na veku do otvoru v pravom klzáku.
- Z ľavej strany nasunieme hriadeľ predného kolesa.
- Z pravej strany navlečíme perovú podložku a naskrutkujeme maticu.
- Do veka brzdy a páčky brzdového kľúča nasadíme bowden a nastavíme brzdu.

2. VYBRATIE ZADNÉHO KOLESA

Demontáž:

- Odskrutkujeme maticu zadnej osi a snímeme perovú podložku.
- Uvoľníme lanovod zadnej brzdy spod príchytky (z vnútornej strany kyvnej vidlice). Odskrutkujeme maticu bowdenu a vytiahneme bowden z páky brzdového kľúča.
- Z pravej strany vysunieme hriadeľ zadného kolesa



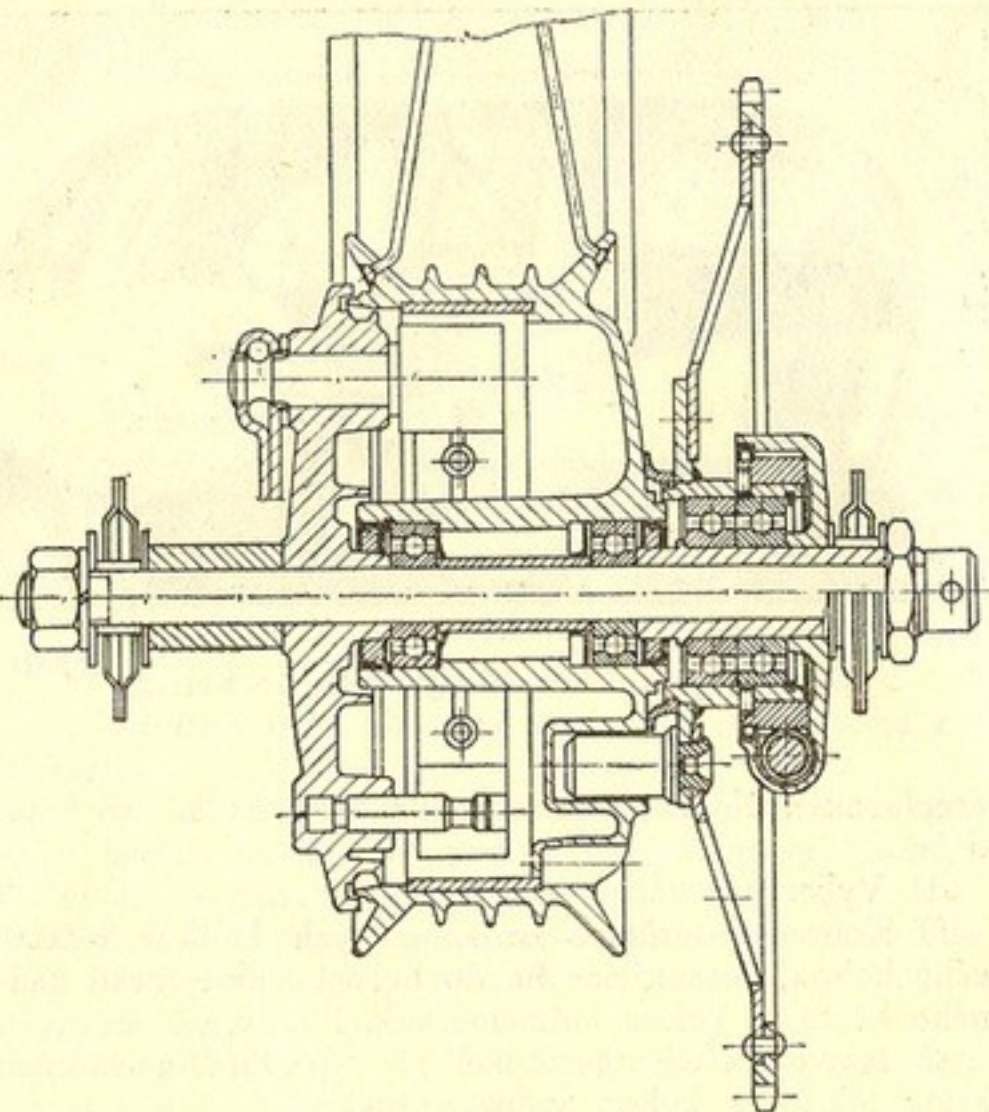
27. Záchyť reakcie brzdy zadného kolesa.

(oceľovou tyčkou pretiahnutou do otvoru hlavy hriadeľa).

- Wyberieme záchyť reakcie.
- Koleso vysunieme zo záberových kolíkov reťazového kolesa, presunieme ho do hornej zadnej časti zadného krytu, z kolesa snímeme veko brzdy.
- Naddvihňeme motocykel za rukoväť na zadnom kryte tak, aby koleso voľne vypadlo.

Montáž:

- Skontrolujeme uloženie opory lanka v páčke brzdy.
- Vložíme koleso do hornej zadnej časti zadného krytu, nasunieme veko brzdy a koleso s vekom nasunieme na kolíky reťazového kolesa do otvorov v gumových vložkách.
- Vložíme medzi koleso a záchyť kolesa na vidlici záchyť reakcie brzdy (obr. 27) a zasunieme hriadeľ.
- Nasunieme lanovod brzdy do operky veka brzdy.



28. Rez zadným kolesom.

Skrutku lanka brzdy vsunieme do páčky brzdového kľúča a naskrutkujeme maticu, pomocou ktorej nastavíme brzdu.

3. VÝMENA GULKOVÝCH LOŽÍSK KOLIES

Demontáž:

- a) Koleso vyberieme z rámu.

b) Z oboch kolies odstránime upchávky a na ľavej strane i poistný krúžok.

c) Tenkú tyčku pretiahneme otvorom ľavého ložiska a rozpernou rúrkou ju oprieme o vnútornú hranu praveho ložiska. Lhkým poklepaním na tyč ložisko vytlačíme a vyberieme rozpernú rúrkou.

d) Vhodnou rúrkou vyrazíme ľavé ložisko.

Montáž:

A. 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 rozpernú rúrkou a zalisujeme druhé ložisko.

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

4. VÝMENA GULKOVÉHO LOŽISKA REŤAZOVÉHO KOLESA

Demontáž:

a) Rozpojíme reťaz a vyberieme koleso.

b) Odskrutkujeme maticu na pravej strane náboja reťazového kolesa a vyberieme reťazové koleso.

c) Snímeme náhon rýchlomeru.

d) Vytiahneme náboj reťazového kolesa i s upchávku.

e) Demontujeme poistné krúžky a vyklepeme ložisko smerom cez zápich segerovej poistky.

Montáž:

A. Nasadíme ľavý poistný krúžok.

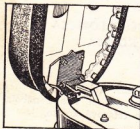
B. Nasunieme ložisko a nasadíme pravý poistný krúžok.

C. Z ľavej strany nasunieme náboj a upchávku.

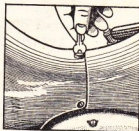
- D. Z pravej strany nasadíme náboj rýchľomeru.
 E. Koniec náboja so závitom vložíme do otvoru záchyty kolesa na vidlici a zľahka pritiahneme maticu.
 F. Po nasadení kolesa dotiahneme maticu náboja skôr než maticu osi zadného kolesa.
 G. Skontrolujeme otáčanie kolesa.

5. ODKLOPENIE SEDLA

Sedlo odklopíme ľahkým trhnutím za zadnú časť sedla smerom nahor a preklopíme dopredu. Sedlo je zaistené v otvorenej polohe poistkou. Pri zatváraní sedla je nutné poistku nadvihnúť a sedlo mierne sklopíť (viď obr. 29). Pod sedlom je nalievací otvor benzínu a hustilka.



29. Odklopenie sedla.



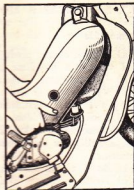
30. Zaistenie predného krytu.

6. DEMONTÁŽ A MONTÁŽ KRYTOV

1. Predný kryt je v prechode so zadným krytom zaistený skrutkou s excentrickou hlavou. Skrutku pootočíme kľúčom o 180° (viď obr. 30). Potom uchyťme

kryt za jeho spodnú časť, ktorú mierne roztiahneme a nadvihneme. Potom celý kryt potiahneme dozadu až sa nám v jeho hornej časti vysunie háčik z otvoru v ráme.

2. Zadný kryt snímeme po demontáži svetla. Sedlo zodvihneme a odskrutkujeme tri skrutky M 6×10, ktoré upevňujú sedlo na rám. Nad motorom rozpojíme v bakelitovej svorke žltý kábel smerujúci k zadnému svetlometu.



31. Demontáž predného krytu.

Po odskrutkovaní dvoch matic M 6 v hornej časti zadného krytu, 1 skrutku M 6×10 upevňujúcu kryt k rámu a štyri skrutky M 5×10 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 rýchľomeru odpojíme ohybný hriadeľ rýchľomeru 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 5×10 upevňujúce štít v hornej časti rámu a 5 skrutiek M 5×10 upevňujúce štít k podlahám.

Pri montáži všetkých krytov postupujeme opačným spôsobom.

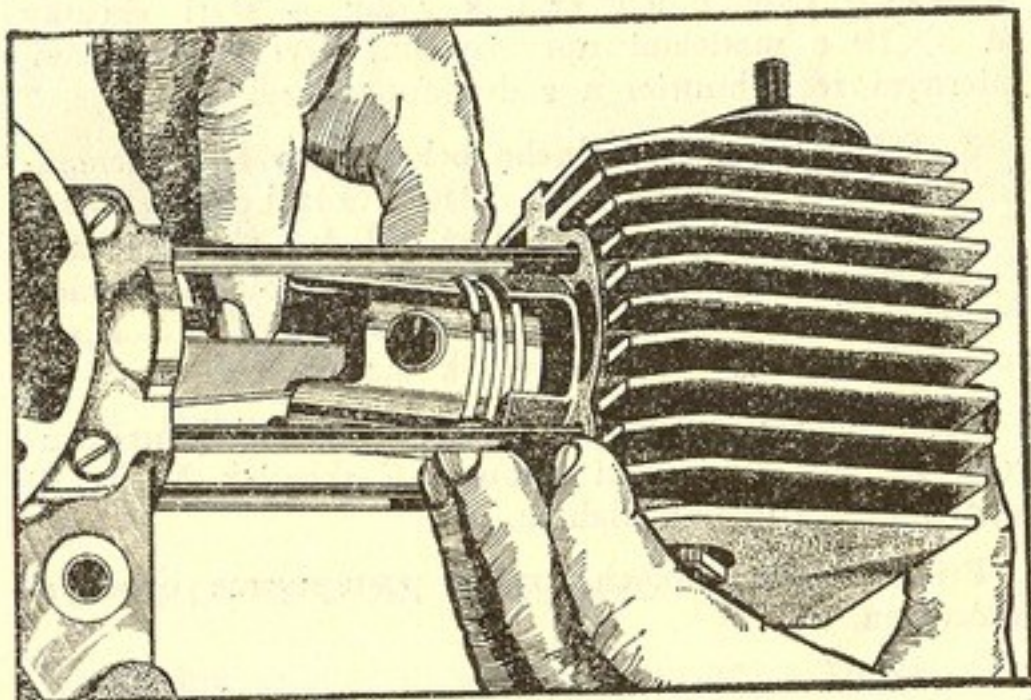
7. DEMONTÁŽ A MONTÁŽ VALCA MOTORA

Demontáž:

- Demontujeme predný kryt, čistič vzduchu, tunel nad valcom a povolíme predný štít.
- Demontujeme karburátor.
- Vyskrutkujeme dve matice kľúčom # 10 a zo závrtných skrutiek vysunieme výfukovú rúru.
- Rúrkovým kľúčom # 10 vyskrutkujeme 4 matice upevňujúce hlavu valca. Zošliapneme štartovaciu páku. Hlava prilepená karbónom sa uvoľní a takto ju ľahko snímame.
- Zo 4 závrtných skrutiek stiahneme valec.
- Hrdlo motorovej skrine zakryjeme čistou handrou, aby nevnikla nečistota do kľukového priestoru.

Montáž:

- Vložíme nové tesnenie pod valec, ktoré z oboch strán naolejujeme.



32. Montáž valca.

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 nasadzovaní valca stláčame postupne po jednom krúžku a miernym pootáčaním ho nasúvame na piest až na doraz k motorovej skrini.

C. Dosadaciú 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 hlave valca.

8. VÝMENA PIESTNYCH KRÚŽKOV

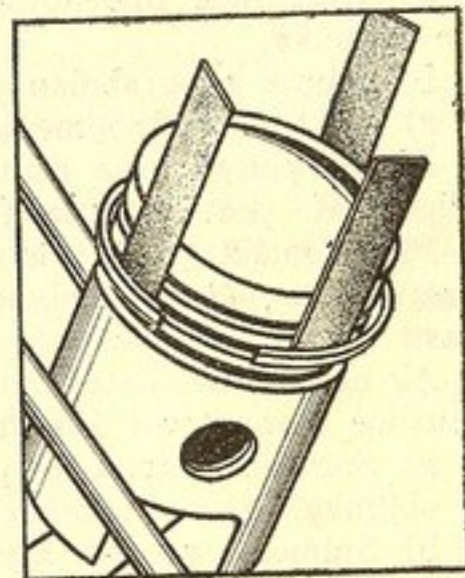
Demontáž:

a) Demontujeme hlavu a valec motora (časť III. kap. 7).

b) krúžky najlepšie stiahneme použitím troch tenkých plechových pásikov. Jeden pliešok vsunieme do stredu a dva pri koncoch piestneho krúžku a krúžok stiahneme (obr. 33).

Piestne krúžky môžeme vymieňať i roztiahnutím 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 u nového krúžku je 0,2 mm). Šírku



33. Výmena piestnych krúžkov.

medzery zistíme, keď vložíme sňatý krúžok do hornej časti valca.

Montáž:

- A. Nasunieme postupne krúžky podľa obrázku 33.
- B. Prekontrolujeme vôľu krúžkov v drážkach pootočením.
- C. Zámky krúžkov nastavíme proti zaistovacím kolíkom v piestných drážkach.
- D. Vykonáme montáž valca a hlavy.

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 rámik 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 bzučiaka odpojíme odskrutkovaním dvoch matíc M 3 oba káble.

g) Kľúčom # 10 povolíme vreteno riadidiel a dreveným kladivom ho sklepeme, čím uvoľníme riadidlový krúžok z predstavovadla.

h) Riadidlá s lankom plynu a káblami miernym otáčaním vytiahneme.

i) 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 predstavovadlo s riadidlami a dotiahneme vreteno riadidiel. Dbáme na to, aby kužeľ vretena bol niekoľkými závitmi uchytенý na vretene.

B. Dvoma skrutkami s maticami upevníme kryt svetlometu k teleskopickému 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. Na bzučiak priskrutkujeme dva zelené a na objímku svetlometu dva modré káble.

G. Namontujeme rámik s parabolou a predný kryt.

10. DEMONTÁŽ PREDNEJ VIDLICE

a) Snímeme kryt svetlometu (časť III., kap. 9) a z krycieho plechu demontujeme tlmičku.

b) Odpojíme horné pásy 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 vložky.
- C. Pritiahneme plechové pásy gumových manžiet a na krycí plech upevníme tlmivku.
- D. Skúsime prepérovať 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 tlmiče po oboch stranách zadnej kyvnej vidlice z gumových blokov, čím je demontáž hotová.

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

12. VÝMENA OHYBNÉHO HRIADELA RÝCHLOMERU

Demontáž:

- a) Demontujeme predný a zadný kryt.
- b) Demontujeme svetlomet, odskrutkujeme od rýchlomeru vrúbkovanú maticu ohybného hriadeľa, ktorý vytiahneme cez otvor predného štítu i s gumovou priečkou smerom k motoru.

c) Demontujeme ochranný kryt reťaze odskrutkovaním dvoch skrutiek kľúčom # 9.

d) Na pravom ramene kyvnej vidlice odskrutkujeme maticu kľúčom # 15 a snímeme príchytka.

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 svetlomet, 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.

13. VÝMENA LANKA PLYNU

Demontáž:

a) Demontujeme svetlomet a predný kryt.

b) Na karburátore odskrutkujeme veko zmiešavacej komory, ktoré vytiahneme i s posúvačom telesa karburátora. Staváciu skrutku lanka plynu po povolení matice zaskrutkujeme do veka posúvača a posúvač s pružinou a vekom vytiahneme.

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

d) Povolíme dve závrtné skrutky v opornom krúžku otočnej rukováti.

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

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

Montáž:

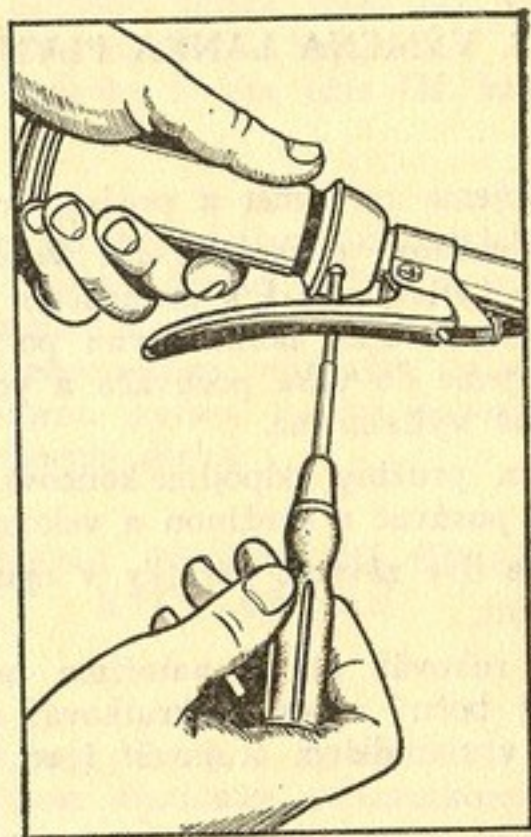
A. Prevlečieme lanko s lanovodom cez pravé riadidlo a kryt svetlometu.

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

C. Koncovku lanka vsunieme do záchyty 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 rukoväte 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).

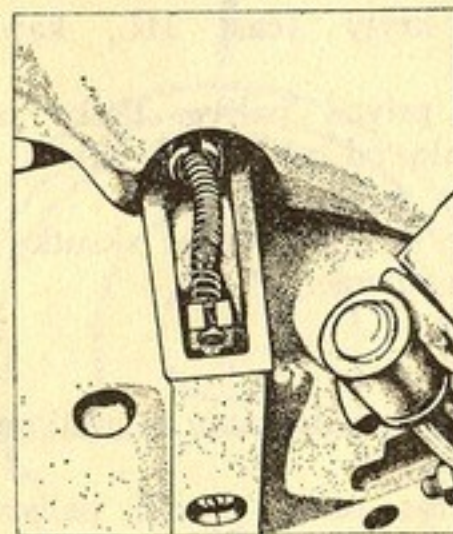
14. VÝMENA LANKA SPOJKY

Demontáž:

a) Demontujeme predný kryt, svetlomet a krytku z pravého veka obr. 35.

b) Stlačíme vypínaciu páčku spojky na motore a vysunieme lanko zo záchyty.

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



35. Uchytenie lanka spojky.

Montáž:

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

15. VÝMENA LANKA BRZDY

Demontáž:

a) Pri výmene lanka s lanovodom prednej alebo zadnej brzdy uvoľníme bowden z páky brzdového kľúča.

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

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

Pri montáži postupujeme opačným spôsobom.

16. VYBRATIE MOTORA Z RÁMU

a) Snímeme kryty (časť III., kap. 6) a čistič vzduchu.

b) Odpojíme prívod paliva, lanko plynu a spojky a odpojíme tiahlo od zasúvacej páky.

c) Rozopneme reťaz.

d) Odkrútime 4 upevňovacie skrutky M 8.

e) Motor vysunieme.

Montáž:

A. Motor posadíme do rámu a utiahneme štyri skrutky M 8.

B. Namontujeme reťaz, prívod 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.

Zasekávanie štartovacieho segmentu

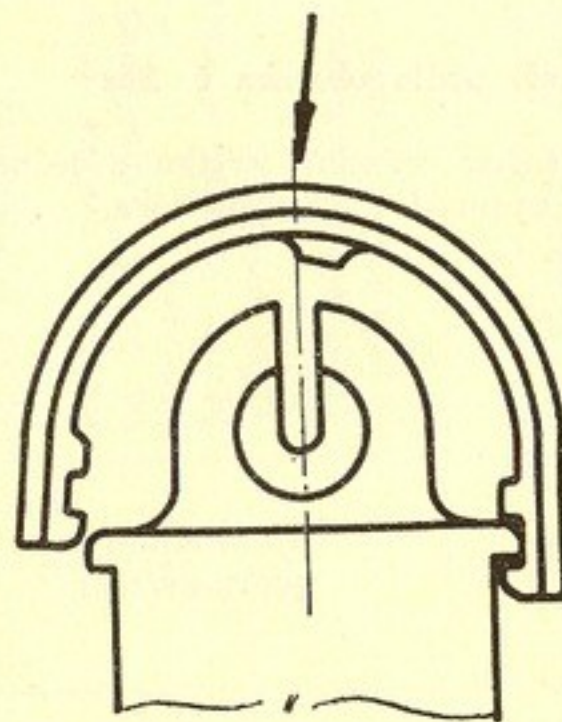
V prípade zaseknutia štart. segmentu, alebo neúčinného zošlapnutia štartovacej páky, aby nedošlo k rýchlemu opotrebeniu a znehodnoteniu štartovacieho prevodu je potrebné postupovať nasledovne:

1. Štartovaciu páku vrátiť do pôvodnej polohy
2. Zaradiť I. prevodový stupeň
3. Posunúť vozidlo niekoľko cm dopredu (aby došlo k pootočeniu štart. pastorku)
4. Vyradiť I. prevodový stupeň
5. Štartovanie opakovať.

Krytka spojky vypadáva

Vypadávanie krytky bowdenu spojky je spôsobené spatnou montážou pričom dochádza k strhnutiu záchytného nosu. Pre odstránenie závady je potrebné postupovať nasledovne.

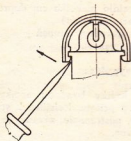
36a



— Pri demontáži podľa obrázku č. 36b

1. Krytku nasunúť do jednej drážky a do roviny s čelom pravého veka.
2. Krytku pritlačiť smerom dolu takou silou, aby spoľahlivo zaskočila do druhej drážky.

36b



— Pri montáži podľa obrázku č. 36a

1. Skrutkovačom vysunúť krytku z jednej drážky
2. Krytku vysunúť z pravého veka.

54

IV. TABUĽKA PORUCH A ICH ODSTRÁNENIE

Príznaky poruchy	Zistená porucha	Odstránenie
Motor nepracuje pravidelne	Motor je prehriaty.	Nechaj vychladnúť a nejazdiť na vysoké otáčky.
	Elektrody sviečky žeravé, chýbajú sviečka (nevhodná tepelná hodnota). Mnoho karbonu v hlave valca. Veľký predstih.	Sviečku vymeniť. Sňať hlavu a karbon odstrániť. Nastaviť predstih.
Vynecháva	Timiľ výfuku zanesený. (Pretlačená výfuková rúra).	Timiľ vytiahnuť, rozobrať a vyčistiť, prípadne vyrovnáť rúru.
	Voda alebo olej v karburátore. Do karburátora dochádza málo paliva.	Karburátor vyčistiť.
	Iskra správna	Otvoriť úplne palivový kohút (rezerva), doplniť palivo do nádrže, prezrieť prívodné potrubie, vyčistiť odvodňovací otvor na nádrži.

55

Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastavil			
Karburátor sa dá preplaviť	Karburátor sa nedá preplaviť	V nádržke niet paliva.	Prepustiť palivo zo zásoby otčením páčky výпустného kohúta hore (stačí asi na 30 km) a čo najskôr nádrž palivom naplniť.
Sviečka nedáva iskru			
Koniec kábla dáva iskru			
Zaolejovaná sviečka. Porušená izolácia medzi elektródami sviečky. Veľká alebo malá vzdialenosť elektród sviečky.	Palivový kohút v prívodnom potrubí je uzavretý alebo nedostatočne otvorený. Upchatý čistič paliva nad kohútom. Upchaté potrubie alebo sito v karburátore. Upchatý otvor v zátku benzínovej nádržky na palivo.	Palivový kohút vykrútiť a čistiť vyčistiť. Potrubie vybrať a prefúkať, karburátor vybrať, trysku odmontovať a vyčistiť. Vzdušný otvor v zátku vyčistiť.	Sviečku vybrať a vyčistiť. Sviečku vymeniť. Elektródy na vzdialenosť 0,4 až 0,5 mm prihnúť.

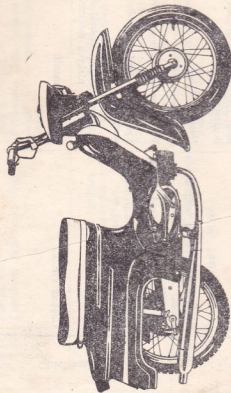
Motor nepracuje pravidelne			
Vynecháva			
Nepravidelná iskra		Správna iskra	
Nevhodná sviečka. Zaolejovaná sviečka. Veľká vzdialenosť elektród sviečky. Znečistené kontakty prerušovača. Opálené kontakty prerušovača. Zle nastavené kontakty prerušovača. Chybný kondenzátor, zapalovacie vôleč nefunguje. Občasné krátke spoj. kábla na valec alebo rám.		Občasné krátke spojenie kábla na valec alebo rám. Chudobná zmes. Zle namiešaná zmes paliva a oleja.	
Sviečku vymeniť. Sviečku vybrať a očistiť. Vzdialenosť elektród nastaviť prihnutím vonkajšej na 0,4 až 0,5 mm. Kontakty očistiť handrou namočenou v benzíne. Oplávať jemným pilníčkom. Vzdialenosť kontaktov nastaviť na 0,4 mm. Vymeniť kondenzátor. Kábel omotať izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť.		Kábel obaliť izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť. Vyčistiť trysku — karburátor nastaviť. Zmes pred naliatím do nádržky dobre premiešať.	

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

Motor sa nedá rozložiť alebo sa zastavil	Karburátor je v poriadku	Sviečka dáva iskru	Motor má kompresiu	Prehriaty motor.	Motor nechať vychladnúť a udržovať ho na nízkych otáčkach. Dbať, aby olej bol vždy s palivom dobre premiešaný, a to v správnom pomere. Lanko vymeniť. Tesnenie vymeniť alebo dotiahnuť hrdlo.
			Motor nemá kompresiu	Zlomený plastový krúžok. Zapečený plesnivý krúžok. Tesnenie pod sviečkou prepúšťa. Zadretý píst.	Vybrať krúžok z piesta a nahraď ho novým. Vybrať krúžok, očistiť a znova nasadiť (prípadne nahraďiť novým). Tesnenie nahraďiť novým. Rozobrať a opraviť (odborná dielňa).

Motor nemôže roztočiť	Sviečka má iskru	Karburátor sa dá preplaviť ale netlúgkuje	Upchatá tryska. Deravý plavák. Plavák visí. Plaváková ihla neuзaviera.	Trysku vybrať a vyčistiť. Plavák zaleťovať alebo vymeniť. Plavák uvoľniť. Poškodenú ihlu opraviť zabruč-sením alebo vymeniť plavák s ihlou.
Motor nemá výkon	Trvale			Výbrať hlavu, valec, príp. i vý-fukové potrubie a karbón odstrá-niť. Odmontovať potrubie a vyčistiť. Nastaviť vzdialenosť dotýkov pre-rušovača a predstih. Nastaviť voľný beh, polohu ihly a vyčistiť čistič vzduchu. Uvoľniť posúvač a nastaviť, aby naplno otváral. Tlmič výfuku rozobrať a usade-ný karbón odstrániť. Nový výbrus valca, nový piest a krúžky, zistiť opotrebenie piest-neho ložiska atď. (odborná diel-nia).

Motor nemá výkon	Trvale			Polovice skriň oddeliť, dotykové plochy očistiť, vložiť nové pa-plierové tesnenie a pevne zmon-tovať. Tesnenie pod hrdlom kar-burátora vymeniť. Nastaviť brzdy.
Motor nemá výkon	Chvilkami			Prívod paliva alebo sito vyčistiť. Lanko premasť, prípadne vy-meniť. Motor nechať vychladnúť a udr-žiavať na nízkych otáčkach. Sviečku vymeniť.



37. Lhký oskútrovaný motocykel Jawa 50,
typ 21 — Šport.

Lhký motocykel Jawa 50, typ 21 Šport je odvodený od štandardného typu Jawa 20.

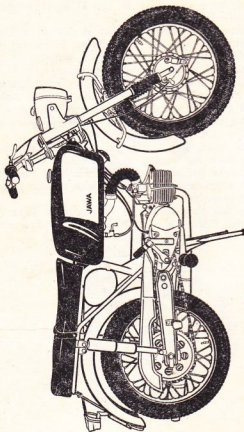
Je charakterizovaný širokými riaditkami s hrazdičkou, ktoré sú opatrené rýchlopalom. Nemá krytovanie a podlahy. Namiesto týchto slúžia vodičovi stúpačky, podobne ako u normálneho motocykla.

Jawa 21 Šport sa vyrába s normálnymi pneumatikami rozmeru 2,75×16". Pre súťažné účely môže si majiteľ vymeniť zadnú pneumatiku za terénnu s dezénom S 9 rozmeru 2,75×16", ktorá bude predávaná ako náhradný diel v predajniach Mototechny.

Tento športový typ motocykla je určený najmä mládeži a môže byť použitý aj k pretekom.

Technické parametre, obsluha, údržba a mazanie sú zhodné s opisom uvedeným v tomto návode pre štandardné prevedenie Jawa 20.

Náhradné diely sú zhodné s motocyklom Jawa 20 — Standard. Príslušné odchýlky u krytovania a riaditok sú uvedené v katalógu náhradných dielov.



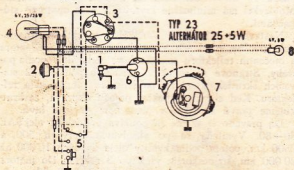
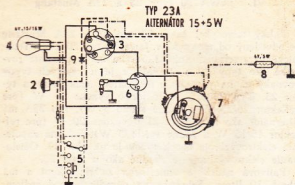
38. Lhký motocykel Jawa 50 — Mustang

Lhký motocykel Jawa 50 typ 23 a 23A Mustang je odvodený od motocyklov Jawa 50 typ 20 a 21. Technické parametre, obsluhu i údržbu má v podstate rovnaké ako typy 20 a 21. Motor je u všetkých typov rovnaký až na prevedenie alternátora (magneta) u typu 23. Typ 23 má alternátor o výkone 30 W (pre reflektor 25/25 W a zadné svetlo 5 W), typ 23A má alternátor ako typy 20 a 21 o výkone 20 W (pre reflektor 15/15 W a zadné svetlo 5 W). Schéma zapojenia elektrovýzbroje oboch typov je na obr. 39. Očíslovanie elektrovýzbroje je zhodné ako u typu 20.

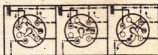
Palivová nádrž je umiestnená za riadidlami a má obsah 10 litrov. Schránka na náradie je pod sedlom. Motocykel má minimálne krytovanie a je opatrený stúpačkami.

Nastavenie reflektora: Vertikálne sa reflektor nastavuje uvoľnením dvoch skrutiek na stranách reflektora a otočením reflektoru smerom hore alebo dole podľa potreby. Stranove sa reflektor nastavuje pomocou 2 stavacích skrutiek, ktoré sú po stranách rámika skla reflektoru. Keď chceme reflektor natočiť doprava, zaskrutkujeme pravú skrutku, v obrátenom prípade ľavú.

Do prevodovej skrine sa používa prevodový olej SAE 30—80. Vymieňa sa po absolvovaní prvých 500 a 2500 km, potom podľa kvality oleja každých 10 000 až 20 000 km, najneskôr však po 3 rokoch. Do motora (do paliva) používa sa motorový olej SAE 30 v zábehu v pomere 1:20, po zábehu 1:30.



černý
zelený
modrý
červený
žltý



39. Schéma elektrického zapojenia pre typ 23 a 23A.

ZŮZNAM ZÁRUČNÝCH OPRAVOVNÍ n. p. MOTOTECHNA

- OZ 20** — Praha 3, Žižkov, Jeseniova 56, tel. 279021-6.
 Benešov, Kopeckého náměstie 40, tel. 2756.
 Beroun, Plzeňská 29, tel. 2742.
 Čáslav, Fučíkova 354, tel. 193.
 Kladno, tř. J. Hory 2566, tel. 3813.
 Kolin, Pražská 103, tel. 5058.
 Kutná Hora, Revoluční 309, tel. 2042.
 Mělník, Švermova 147, tel. 3002.
 Mělník, Švermova 147, tel. 3002.
 Mladá Boleslav, Leninovo náměstie 760, tel. 2190.
 Mnichovo Hradiště, Jiráskova 610, tel. 229.
 Poděbrady, Palackého 36, tel. 8430.
 Příbram VII, Sportovní nám. 330, tel. 702.
 Rakovník, Palackého 78, tel. 2332.
 Vlašim, Žižkovo nám. 141, tel. 517 —
 prechodne zatvorená.
- OZ 2** — České Budějovice, Riegrova 65, tel. 4642.
 Blatná, Gottwaldova 86, tel. 227.
 Písek, Národní svobody 31, tel. 3079.
 Strakonice, Palackého náměstie, tel. 2362.
 Tábor, Gottwaldova 1178, tel. 3237.
 Vodňany, Budějovická 137, tel. 320.
- OZ 3** — Plzeň, Leninova 73, tel. 24912.
 Cheb, Karla Marxa 44, tel. 2751.
 Karlovy Vary, Tyršova 2, tel. 2087.
 Kralovice, čp. 430 tel. 156.
 Mariánské Lázně, Družstevní 6, tel. 2426.
 Rokycany, čp. 500/II, tel. 2205.
- OZ 4** — Ústí n/Labem, Tovární 35, tel. 3011-14, 3717.

Děčín, Fügnerova 2, tel. 3050.
Chomutov, Rudé armády 8, tel. 2356.
Liberec, Zhořelecká, tel. 23482.
Litoměřice, Mírové nám. 25, tel. 3395.
Teplice, Dlouhá 34, tel. 2920.
Varnsdorf, Koněvova 2165, tel. 667.
Zatec, Hoštálkovo nám. 63, tel. 2694.

- OZ 5 — Pardubice, Štrossova 238, tel. 24608.
Dvůr Králové n/Labem, Náměstí Odboje
307, tel. 2898.
Havlíčkův Brod, Malinovského 151, tel. 2396.
Hradec Králové, Moravské předm. 662,
tel. 24702.
Chlumeck n/Cidl., Klicperovo nám. 80/IV,
tel. 183.
Králiky, J. Opletala 129, tel. 93195.
Moravská Třebová, Moskevská 35, tel. 268.
Náchod, Komenského 266, tel. 2397.
Nová Paka, Rudé armády 330, tel. 297.
Svitavy, Sokolovská 2, tel. 70.
Trutnov, Horní Staré Město, tel. 2497.
Turnov, Kudrnáčova 42, tel. 70.

- OZ 6 — Brno, Gebauerova 11, tel. 75682.
Brno, Stará Osada 24, tel. 73587.
Boskovice, Komenského 44, tel. 2210.
Gottwaldov, Revoluční 47, tel. 6320.
Hodonín, Fučíkova 46, tel. 2180.
Kyjov, Jungmanova 216, tel. 2307.
Moravské Budějovice, Na příkopech 325,
tel. 88.
Uherské Hradiště, Miličova 467, tel. 2773.
Valašské Meziříčí, Vrchovecká 986.
Znojmo, Sokolovská 29, tel. 2278.

- OZ 7 — Ostrava, Přívoz, Palackého 16, tel. 29390.
Bruntál, Nádražní 3, tel. 2230.

Karviná I., Tovární 11, tel. 46623.
Krnov, Opavská 23, tel. 2120.
Místek, Frýdlantská 152, tel. 3102.
Nový Jičín, Tř. Rudé armády 38, tel. 2379.
Opava, Olomoucká 3, tel. 2815.
Olomouc, Domovina 1, tel. 4276.
Přerov, Trávník 27, tel. 2065.
Šumperk, Žerotínovo nám. 2, tel. 3223.
Vsetín, Smetanova 969, tel. 3511.

- OZ 8 — Bratislava, Olejkárska 2, tel. 52878.
Levice, Sládkovičova 18, tel. 2415.
Nitra, Robotnícka 2, tel. 4212.
Topoľčany, Bernolákova, tel. 3478.
Trenčín, K Dolnému nádražiu 18, tel.
20445.
Trnava, Jilemnického 46, tel. 21102.

- OZ 9 — Banská Bystrica, Zvolenská cesta, tel.
32605.
Nová Dubnica, Sídliisko, tel. 4368.
Lučenec, Skladištná cesta 1, tel. 3932.
Ružomberok, ul. Urxova, tel. 3059.
Žilina, Rauchova 20, tel. 20111.

- OZ 10 — Prešov, Budovateľská 14, tel. 2430.
Humenné, Dukelská 71, tel. 2286.
Košice, ul. Slovanskej jednoty 5, tel. 20944.
Poprad, Popradskej brigády 9, tel. 23875.
Rožňava, Šafárikova 53, tel. 2511.
Spišská Nová Ves, Riadok Sov. armády 53,
tel. 2084.

Opravy prevádza tiež Servisná opravovňa výrobného
závodu v Považskej Bystrici po predchádzajúcej pís-
omnej dohode.

Adresa: Považské strojárne, n. p., Servis motorových
vozidiel, Lánska cesta, Pov. Bystrica.
Pracovná doba: od 6,00—14,00 hod.
Telefón — 2030, 2031, 2033, 2130, 2132, 2133, 2230
— domáca linka 3050,