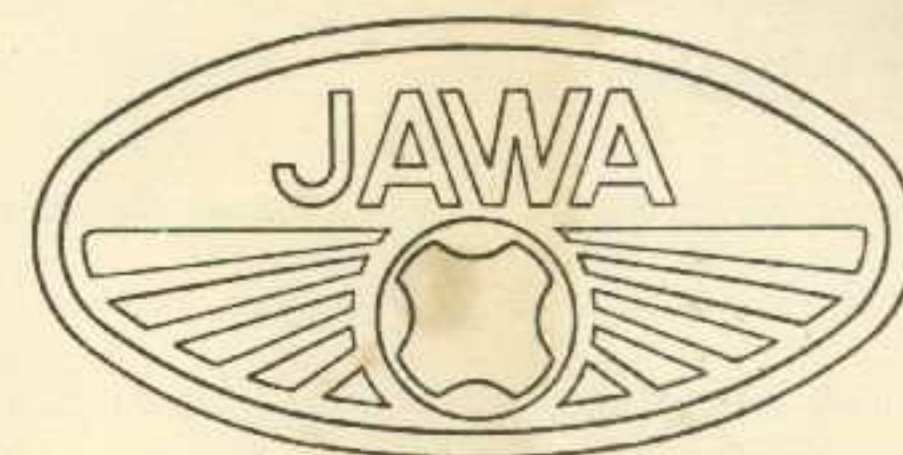


ĽAHKÝ MOTOCYKEL



50 ccm TYP 550

TECHNICKÝ OPIS

NÁVOD NA OBSLUHU A UDRŽOVANIE

VÝŤAH Z PRAVIDIEL CESTNEJ PREMÁVKY

Typ	550
Obsah valca	49,8 ccm
Vŕtanie	38 mm
Zdvih	44 mm
Výkon	1,4 k pri 5000 ot/min
Konštrukcia	Závody 9. května, n. p., Praha
Výrobca	Považské strojárne, n. p., Pov. Bystrica

Zoznam predajní náhradných dielov a zoznam opravovní

	Predajne „Mototechna“	Opravovne „Mototechna“
Praha:	Nám. Republiky, tel. 650—02	11, Jeseníova 56, tel. 238202
Č. Budějovice:	Tř. 5. května 1 a 9, tel. 2991, 4366	Čechova 671, tel. 4651
Plzeň:	Leninova 73, tel. 4912	Leninova 73, tel. 4912
Karlovy Vary:	Tř. I. P. Pavlova 34, tel. 4272	Rybáře, Engelsova 114, tel. 2087
Chomutov:	Tř. Rudé armády 10, tel. 397	Beethovenova 52, tel. 156
Liberec:	Na rybníčku 2a, tel. 5001	Zhořelecká 14, tel. 3482
Hradec Králové:	Nám. 5. května 835, tel. 5129	Moravské předměstí, tel. 6864
Pardubice:	K vápence 872, tel. 3858	Štrossova 238, tel. 95
Jihlava:	Havlíčková 13, tel. 2998	Bedřichov, Smetanova 1, tel. 3261
Brno:	Gottwaldova 6, tel. 312—89	Židenice, Gebauerova, 11, tel. 756—82
Olomouc:	Tř. J. Wolkera 26, tel. 4889	Tř. J. Wolkera 26, tel. 4889
Gottwaldov:	Stalinova 47, tel. 2640	Stalinova 47, tel. 2640
Ostrava I.:	Gottwaldova 102, tel. 5916	Kunčičky, Frýdecká 282, tel. 944—06
Bratislava:	Molotovova 51, tel. 325—75	
Nitra:	Svätováclavská 16, tel. 2057	Stalingradská 18, tel. 2404
Banská Bystrica:	Stoličková 5, tel. 3013	
Žilina:	Masarykova 32, tel. 2767	
Košice:	Štúrova 26, tel. 218—71	
Prešov:	Stalinova 117, tel. 2877	

Lahký motocykel, ktorý ste si zakúpili, je najľahším motorovým dopravným prostriedkom československej výroby. Najmodernejšia konštrukcia tohto motocykla zaručuje vám spoľahlivú, pohodlnú jazdu a ľahké ovládanie vozidla pri vašich cestách.

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 tu uvedené; zabránite tak prípadnému poškodeniu vášho stroja!

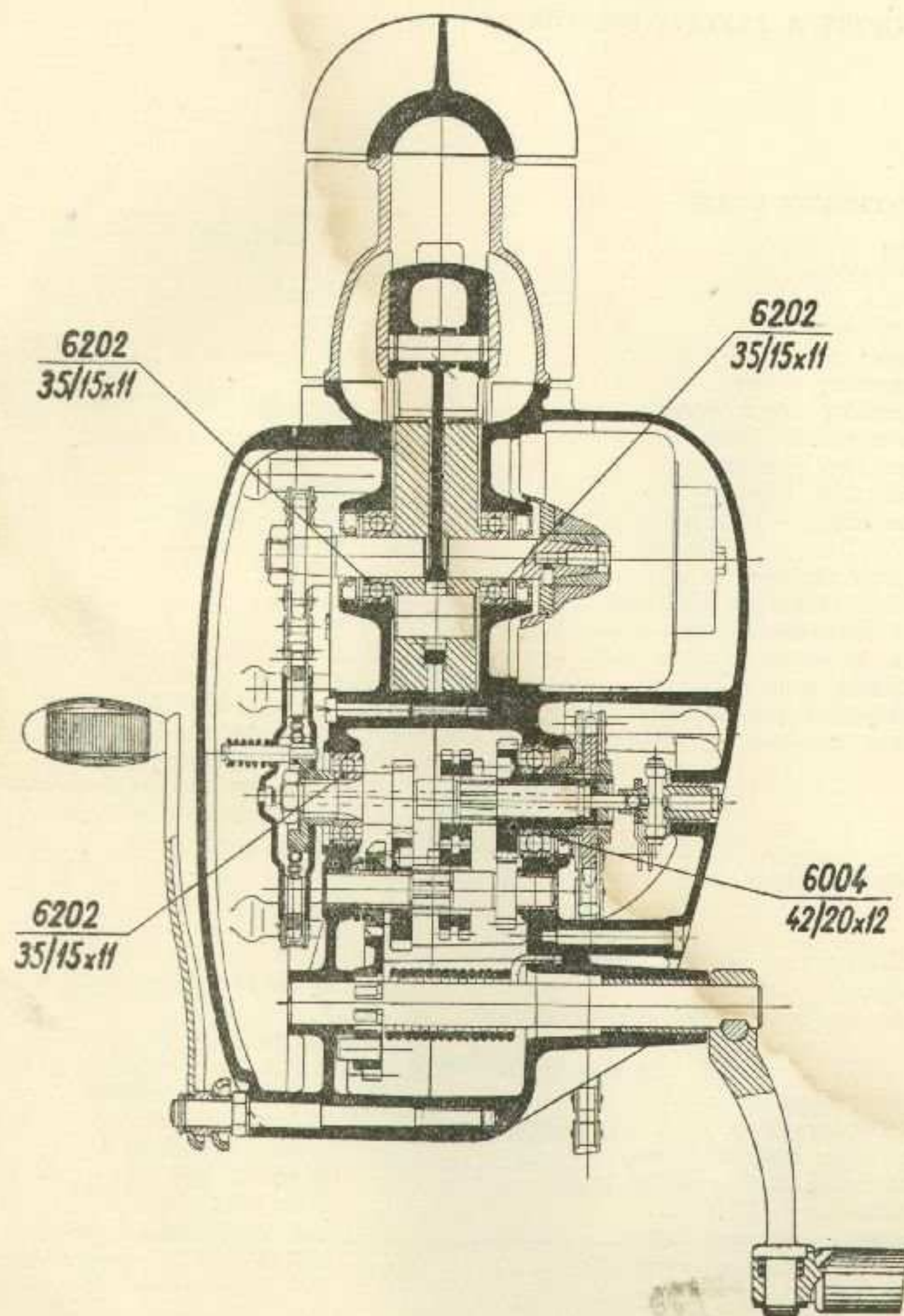
Prajeme vám tisíce krásnych a radostných kilometrov s vaším novým motocyklom.

Zoznam obrázkov

1. Diagram výkonu a spotreby vzhľadom na otáčky.
2. Rozmery motocykla.
3. Rez motorom 50 ccm — typ 550.
4. Zdroje a spotrebiče elektrického prúdu.
5. Polohy páčky spínača svetiel a zapalovania.
6. Schéma elektrického zapojenia.
7. Kontrolný a plniaci otvor hladiny oleja.
8. Montáž batérie.
9. Polohy páčky výpustného kohúta.
10. Náradie.
11. Mazací plán — ľavá strana.
12. Mazací plán — pravá strana.
13. Mazanie zadnej kyvnej vidlice.
14. Uvoľnenie poistky reťaze.
15. Nastavenie prednej brzdy.
16. Nastavenie zadnej brzdy.
17. Rez ráľkom a pneumatikou — montáž plášťa.
18. Správna montáž pneumatík.
19. Napínanie reťaze.
20. Nastavenie spojky.
21. Karburátor.
22. Čistič vzduchu a odkvapová miska.
23. Magneto.
24. Rez zadným kolesom.
25. Montáž plestných krúžkov.
26. Rez uložením kyvnej vidlice.
27. Schéma činnosti dvojdobého motora.

OBSAH

I. Opisy a jazdný návod	—	—	—	—	—	—	7
1. Technické údaje	—	—	—	—	—	—	7
2. Opis motocykla	—	—	—	—	—	—	9
3. Opis elektrického zariadenia	—	—	—	—	—	—	10
4. Zabehávanie nového stroja	—	—	—	—	—	—	14
5. Jazdný návod	—	—	—	—	—	—	16
6. Čoho sa treba vyvarovať	—	—	—	—	—	—	18
II. Údržba	—	—	—	—	—	—	20
1. Čistenie stroja	—	—	—	—	—	—	20
2. Mazanie stroja	—	—	—	—	—	—	21
3. Nastavenie brzd	—	—	—	—	—	—	24
4. Pneumatiky	—	—	—	—	—	—	24
5. Napínanie reťaze	—	—	—	—	—	—	26
6. Spojka a jej nastavenie	—	—	—	—	—	—	27
7. Karburátor „Jikov“ 2912	—	—	—	—	—	—	28
8. Údržba elektrického zariadenia	—	—	—	—	—	—	30
9. Dekarbonizácia	—	—	—	—	—	—	31
III. Demontáže a montáže bez špec. náradia	—	—	—	—	—	—	—
1. Vybratie predného kolesa	—	—	—	—	—	—	32
2. Vybratie zadného kolesa	—	—	—	—	—	—	32
3. Výmena guľkových ložísk kolies	—	—	—	—	—	—	34
4. Sňatie hlavy a valca motora	—	—	—	—	—	—	35
5. Výmena plestných krúžkov	—	—	—	—	—	—	35
6. Odklopenie sedla	—	—	—	—	—	—	35
7. Demontáž otočnej rukoväti plynu	—	—	—	—	—	—	35
8. Demontáž svetlometu	—	—	—	—	—	—	36
9. Demontáž prednej vidlice	—	—	—	—	—	—	36
10. Zadná kyvná vidlica	—	—	—	—	—	—	36
11. Sňatie krytu	—	—	—	—	—	—	38
12. Vybratie motora z rámu	—	—	—	—	—	—	38
IV. Demontáže so špec. náradím	—	—	—	—	—	—	38
V. Tabuľka porúch a ich odstránenie	—	—	—	—	—	—	39
Opis činnosti dvojdobého motora	—	—	—	—	—	—	42
VI. Výťah z pravidiel cestnej premávky	—	—	—	—	—	—	44



Obr. 3. — Rez motorom 50 ccm — typ 550.

2. OPIS MOTOCYKLA

Lahký motocykel 50 ccm — typ 550 je jednostopové vozidlo slúžiacie na dopravu jednej osoby. Tento motocykel je moderný, jednoduchej a ľahkej konštrukcie, vzhľadovo veľmi ľadne vyriešený.

Hnacíu silu dodáva vzduchom chladený, spaľovací dvojtaktový motor s vratným vyplakovaním. Motor je v celkovom rozsahu otáčok vyvážený (beží bez vibrácie), má tichý chod a je schopný dlhodobého maximálneho zataženia.

Tlmieč výfuku je rozoberateľný a zaručuje účinné tlmenie huku. Výfuková trúbka je vyvedená spodom.

Jednolamelová spojka pracuje v olejovom kúpeli. Lamela s korkovým obložením tvorí súčasne refazové koleso primárneho prevodu. Spojka je ovládaná páčkou na ľavej strane riadidiel.

Prevodovka tvorí jeden celok s motorovou skriňou. Tri prevodové stupne sú vhodné pre stúpanie i jazdu na rovine.

Nožné zasúvanie prevodových stupňov robí sa na ľavej strane motora.

Prenos hnacej sily — refazami. Primárny je celkom zakrytý ľavým vekom motorovej skrine a leží v olejovom kúpeli. Sekundárna refaz je na pravej strane motocykla a je čiastočne chránená krytom.

Karburátor JIKOV 2912 je zakrytý plechovým krytom, prikrývajúcim súčasne hlavnú rámovú trúbku. Difúzer karburátora má priemer 12 mm a správne nastaveniu zodpovedá dýza 52 so vzdušníkom 70. Šúpatko karburátora je ovládané bowdenom a otočnou rukoväťou na pravej strane riadidiel. Karburátor je opatrený čističom vzduchu priemeru 70 mm, ktorý tvorí zároveň tlmieč nasávania.

Kolesá sú ľahko vyňateľné — predný i zadný hriadeľ je výsuvný.

Zadná brzda je obsluhovaná pravou nohou a predná brzda pravou rukou. Obidve sú veľmi účinné a ich nastavenie je možné bez použitia náradia.

Rám je otvorený (bez hornej rámovej trúbky), jednoduchej, solídnej konštrukcie, s kyvnou zadnou vidlicou. Otvorený typ rámu umožňuje ľahké nastúpenie a jazdu i ženám v bežnom obleku.

Palivová nádrž je vylisovaná z oceľového plechu. Jej obsah je 3,5 l, rezerva paliva cca 0,5 l zaisťuje dvojpolohový výpustný kohút s filtrom.

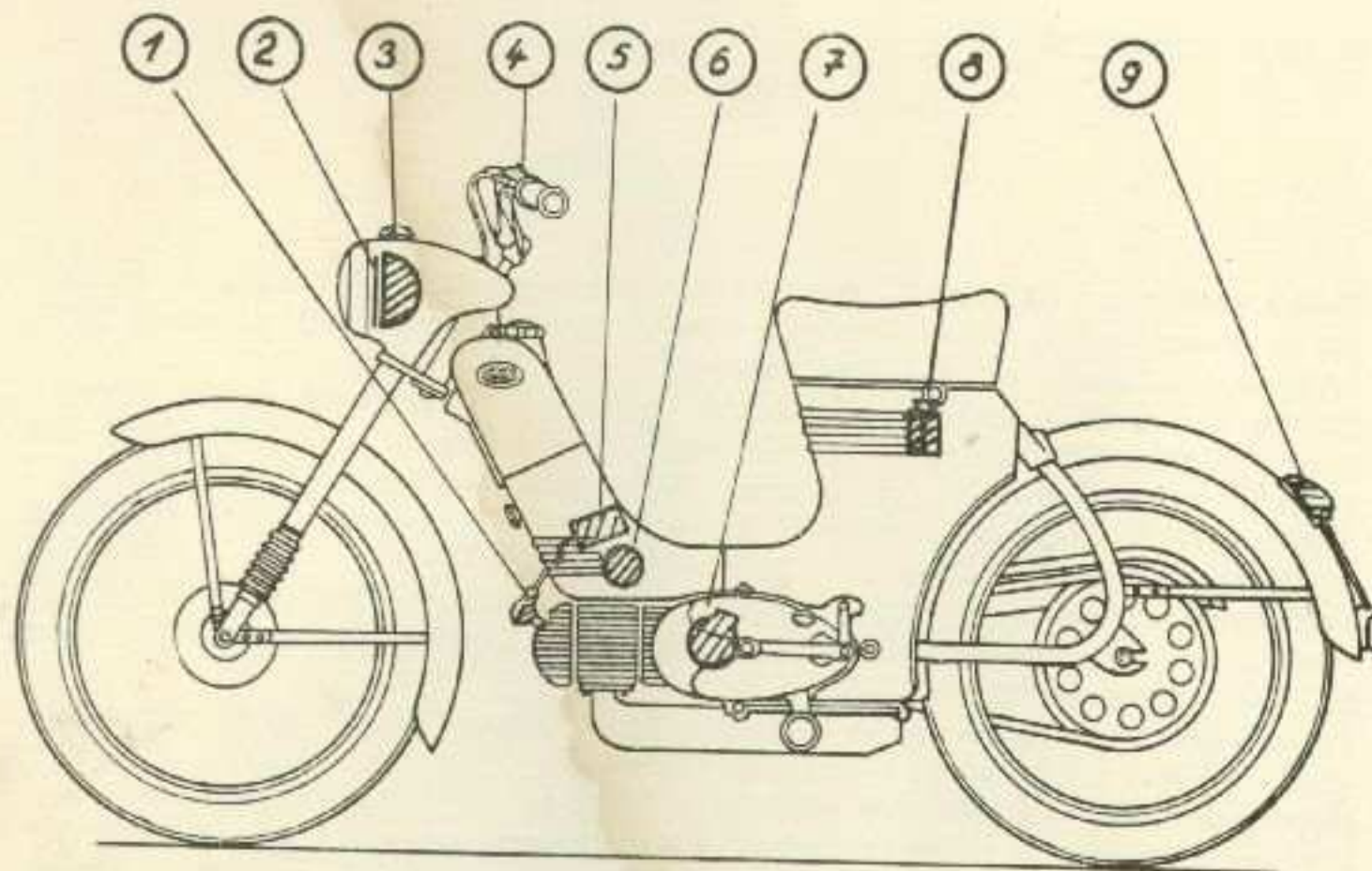
Sedlo má vložku z machovej gumy. Poskytuje veľmi pohodlné „posedenie“, je odklopné a v priestore pod sedlom je uložené náradie, hustilka, batérie a prípadné drobné balíčky.

Stúpačky sú upevnené pomocou držiaka k rámu. Ich poloha vyhoví každému jazdcovi.

Predné perovanie sa deje teleskopickou vidlicou jednoduchej konštrukcie. Má dostatočný zdvih — 90 mm.

Zadné perovanie tvorí kyvná vidlica odpružená centrálnou pružinou, ktorá je zapuzdrená v kryte pod sedlom. Zadné koleso peruje po kružnici — priama výška zdvíhu je 50 mm.

Stojan je upevnený na spodku motorového bloku a zaručuje motocyklu stabilitu na pevnom a rovnom podklade. Nie je dimenzovaný pre zataženie jazdcom. Počial je motocykel postavený na stojane, nesadajte naň a neštartujte motor.



Obr. 4. — Zdroje a spotrebiče el. prúdu.

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. Zapalovacia sviečka. | 6. Húkačka. |
| 2. Svetlomet. | 7. Magneto (na pravej strane). |
| 3. Spínač svetiel a zapalovania. | 8. Batéria húkačky. |
| 4. Prepínač svetiel a tlačidlo húkačky. | 9. Koncové svetlo. |
| 5. Zapalovacia cievka. | |

3. OPIS ELEKTRICKÉHO ZARIADENIA

Magneto, použité na motocykli, je v podstate malý striedavý generátor, v ktorom sa trvalý magnet, ľahko uložený na kľukovom hriadeľi, otáča v statore. Výkon magnetu je 20 W a napätie 6 V.

Trvalý magnet je zo špeciálnej ocele. Má dva pólové nadstavce. Z cievok sa odoberá elektrický prúd pre zapalovanie a svetlo. Vinutie je dvojfázové s ôsmimi cievkami. Prúd, indukovaný v štyroch cievkach jednej fázy, napája cez prerušovač primárne vinutie samostatnej zapalovacej cievky. Štyri cievky druhej fázy slúžia ako zdroj svetla. Obidve vetvy zapalovacia a osvetľovacia sú od seba úplne elektricky nezávislé a teda sa navzájom neovplyvňujú.

Stator s cievkami je prítiahnutý k motorovej skrini dvoma príchytkami a skrutkami M 5. Ako celok je natáčavý o 20° pre nastavenie predstihu zapalovania. Predstih má byť 2,8 až 3,1 mm pred hornou mŕtvou polohou piesta.

Veko statoru tvorí prerušovač úplný (skladá sa: zo základnej dosky, kondenzátora, pevného kontaktu, váhadla a mazacej plsti). Prerušovačom úplným sa nesmie v nijakom prípade natáčať, aby sa neposunulo magnetické pole a nezhoršila sa tým kvalita iskry. Správna poloha prerušovača úplného je stanovená pri nastavovaní magnetu v továrni. Upevňovacie skrutky prerušovača úplného sú

zaistené červeným lakom. Po porušení zaistovacieho laku nepreberá výrobca záruku za prípadné poškodenie, spálenie alebo chybnú funkciu elektrického zariadenia.

Vzdialenosť dotykov prerušovača (odtrh) nastavuje sa posunutím doštičky s pevným kontaktom oproti váhadlu (kladivku). **Vzdialenosť kontaktov** má byť asi 0,4 mm. (Podrobný opis z obr. 23 je uvedený v časti II., kap. 8.)

Svorkovnica — upevnená na statore, má svorky týchto čísel:

- „11“ — na pripojenie kábla zapalovacej cievky,
- „55“ — na pripojenie kábla spínača svetiel.

Rotor je nasadený na kuželi kľukového hriadeľa (poloha je udaná malým čipkom) a prítiahnutý skrutkou M 5X55 so šesťhrannou hlavou a zárezom. Skrutka upevňuje súčasne vačku.

Upozornenie: Pri sňatí statoru treba ihneď na rotor navliecť pomocný krúžok z oceleového plechu, aby nenastalo odmagnetovanie magnetu.

Spínač svetiel a zapalovanie je umiestnený vo svetlomete a má tri polohy dané natáčaním páčky (obr. 5).

Prepínač svetiel, v ktorom je tiež inštalované tlačidlo húkačky, je upevnený na ľavom riadidle. Prepínačom sa mení diaľkové svetlo na tlmené a opačne. Kontakty prepínača sú urobené tak, aby žiarovka koncového svetla bola vždy pod prúdom súčasne s niektorým vláknom hlavnej žiarovky. Toto vyhotovenie zamedzuje prepálenie žiarovky koncového svetla.

Zapalovacia cievka — 6 V — je pripojená na ráme stroja pod palivovou nádržou.

Použitá je **zapalovacia sviečka** — PAL 14/175. Kábel ku sviečke má odrušovaciu koncovku.

Svetlomet priemeru 110 mm s dvojitáknovou žiarovkou 6V-15/15 W podľa ČSN 30 4311, ktorá je ovládaná prepínačom, poskytuje diaľkové alebo tlmené svetlo. **Koncové svetlo** má žiarovku 6V-5W podľa ČSN 30 4316.

Upozornenie: Pri použití žiaroviek iných hodnôt hrozí im prepálenie alebo nedožiarenie.

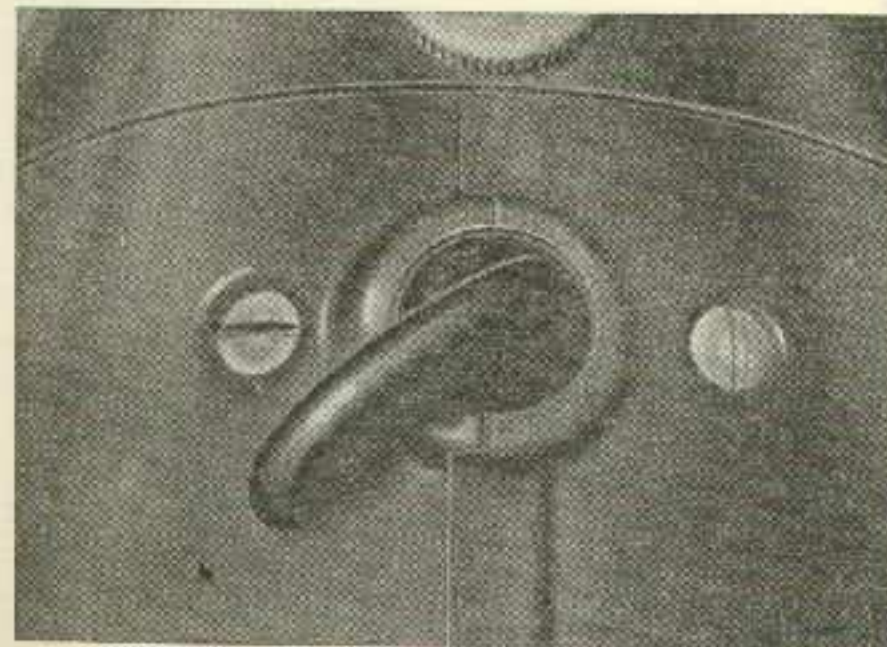
Húkačka a batérie: Húkačka je zavesená na ráme pod palivovou nádržou. Je napájaná z batérie, umiestenej v schránke pod sedlom. Batéria sa skladá z dvoch plochých suchých článkov — 4, 5V ESc Batéria 310 — zapojených vedľa seba. Má životnosť niekoľkotisíc zahúkaní. Jeden pól batérie je uzemnený. Stredná skrutka („58“) na večku batérie je určená na spojenie káblov koncového svetla (uľahčená demontáž zadného blatníka).

Káble: Použité autokáble majú väčšinou prierez 1 mm². Farby káblov pre jednotlivé spoje sú určené takto:

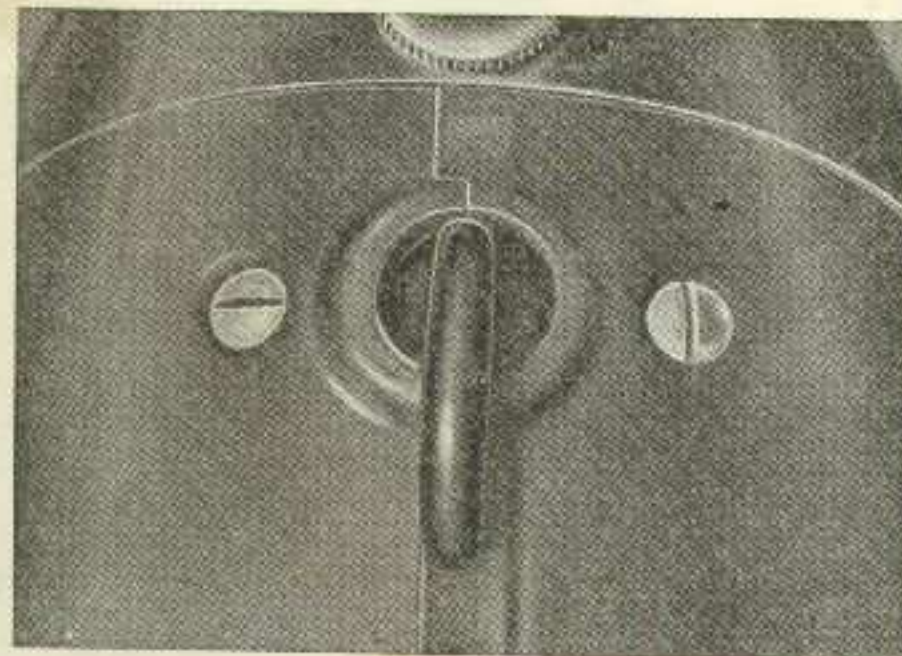
- | | |
|---------------------|---|
| zelený kábel . . . | spojenie svoriek „11“ magnetu a zapalovacej cievky, |
| biely kábel . . . | spojenie svoriek „55“ magnetu a spínača svetiel vo svetlomete, |
| červený kábel . . . | od svorky „56“ spínača svetiel k prepínači na riadidlách, |
| modré káble . . . | od prepínača na riadidlách k hlavnému svetlometu, |
| žltý kábel . . . | od svorky „58“ spínača svetiel vo svetlomete ku koncovému svetlu, |
| zelený kábel . . . | spojenie batérie cez húkačku ku tlačidlu prepínača na riadidlách, |
| čierny kábel . . . | uzemnenie batérie, spínača („31“) a prepínača a ďalej spojenie zapalovacej cievky s prerušovačom magnetu a so spínačom („1“) vo svetlomete. |

Obr. 5. — Polohy páčky spínača svetiel a zapalovania.

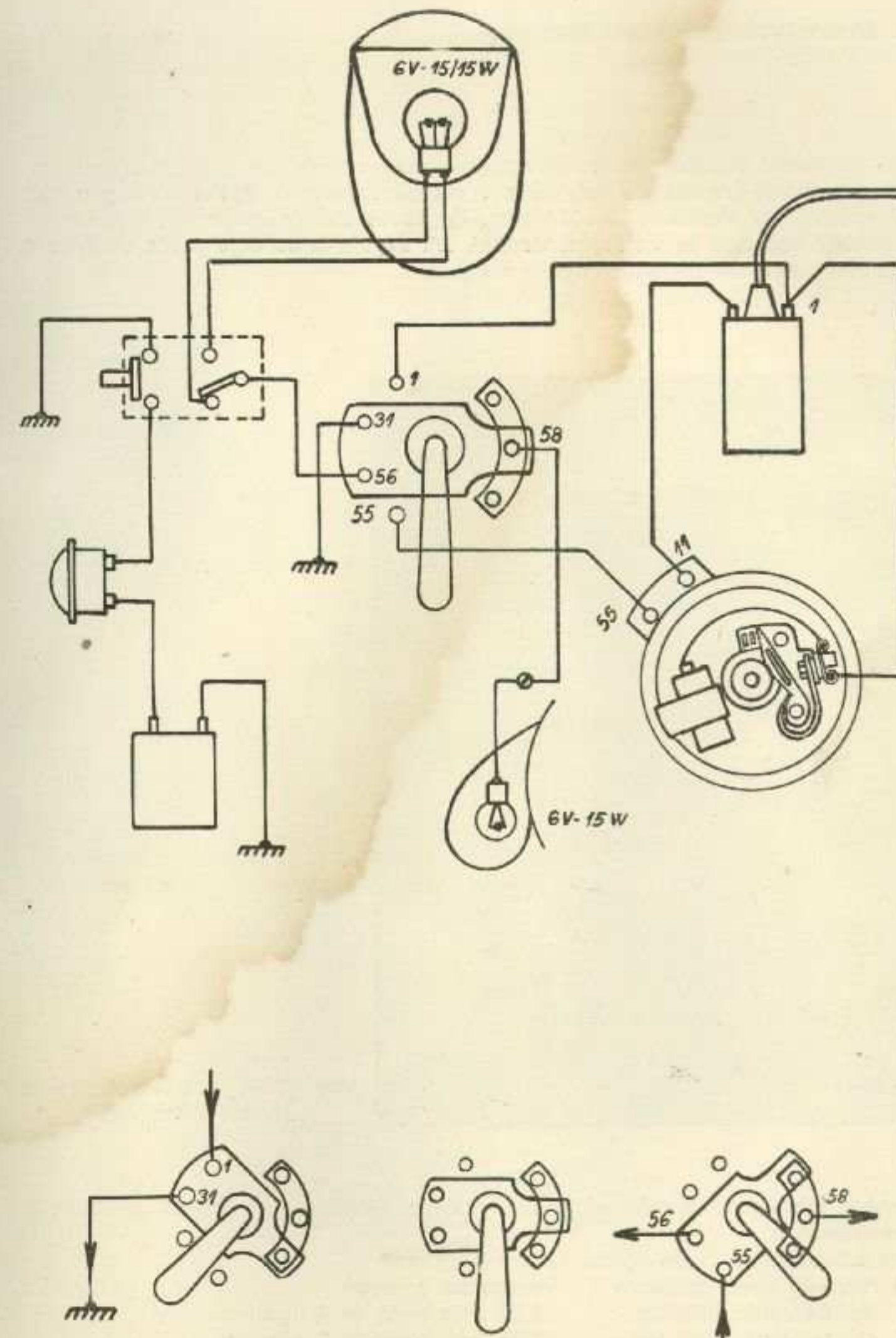
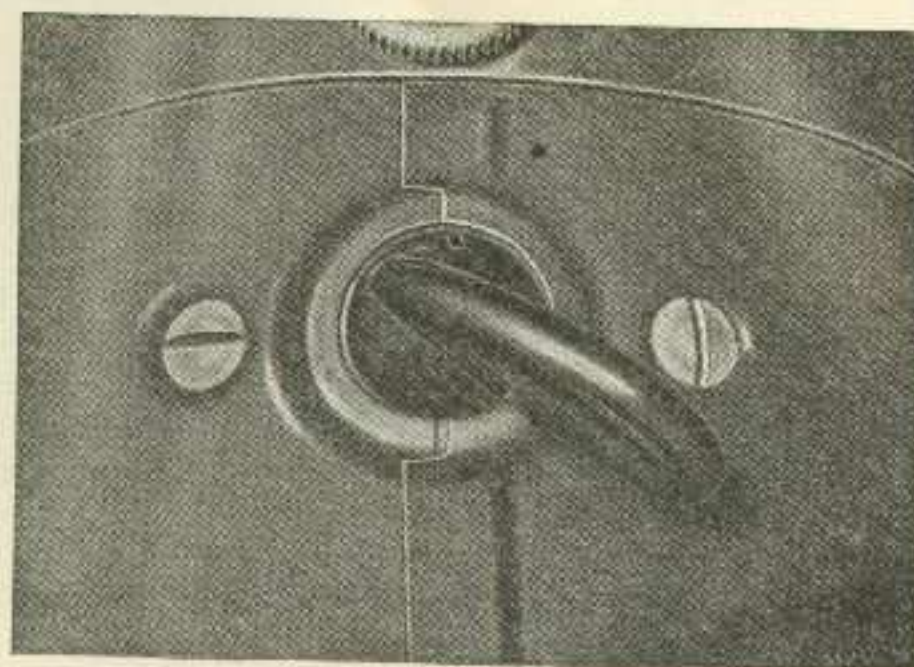
a) Zastavenie stroja — skrat.



b) Jazda cez deň.



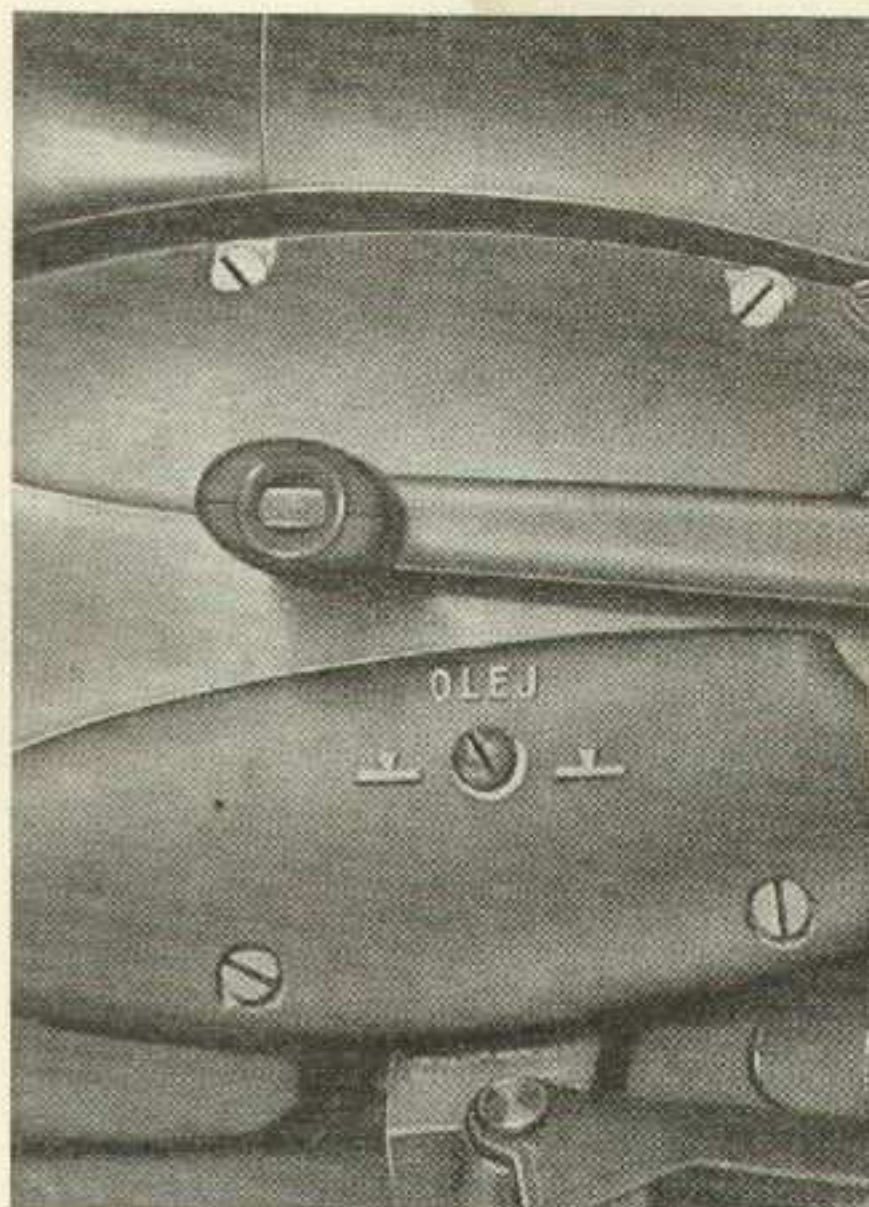
c) Jazda v noci.



Obr. č. 6. — Schéma elektrického zapojenia.

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. 7). Suché články (batérie) na napájanie húkačky dodávajú sa s novými strojmi, ich zapojenie sa deje podľa obrázku 8. Správne zapojenie prekontrolujeme zahúkaním.



Obr. 7. — Kontrolný a plniaci otvor hladiny oleja.

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

Pri zabehávaní sa spravujeme týmito pokynmi:

- a) Pohonnú zmes miešame v predpísanom pomere:
- | | |
|----------------------------|---|
| do ubehnutia 1000 km . . . | 1:16 ($\frac{3}{16}$ oleja do 3 l paliva), |
| po ubehnutí 1000 km . . . | 1:24 ($\frac{1}{8}$ oleja do 3 l paliva), |

- b) Prvých 500 km jazdime najviac na pol plyne.
c) Pri dlhých jazdách bez zastavenia odporúčame motor ochladiť občasným privretím a opätovným pridaním plynu.
d) Pri zastavení necháme motor bežať na najnižších otáčkach.
e) Nejazdíme zbytočne dlho na prvý a druhý prevodový stupeň.
f) Občas prekontrolujeme dotiahnutie všetkých skrutiek a matic.
g) Po ubehnutí 500 km vypustíme olej z prevodovej skrine. Vypláchneme ju vyplachovacím olejom a znova naplníme (viď časť II, kap. 2).
h) Po ubehnutí 500 km môžeme plyn postupne pridávať nad polovicu, ale len krátkodobe.
i) Druhý raz vymieňame olej po ubehnutí 1500 km, keď možno považovať stroj za „zabehnutý“; ale o starostlivú údržbu dbáme i naďalej.



Obr. 8. — Montáž batérie.

5. JAZDNÝ NÁVOD.

A. PRED JAZDOU sa presvedčíme:

1. či je v nádrži palivo (uzáver sa otvára otočením vľavo; odvzdušňovací otvor uprostred uzáveru chránime pred upchaním; palivo po zabehaní motora miešame s olejom v pomere 1:24 a nádrž plníme cez sito);
2. o správnej činnosti brzd, svetiel a húkačky;
3. či máme so sebou: náhradné diely (duše, zapalovaciu sviečku, žiarovky), náradie (hustilku a kľúče), zdravotnicke prostriedky (obväz a dezinfekciu);
4. o nahustení pneumatik (majú mať 1,25—1,5 ap.).

B. Ovládacie zariadenia sú umiestené:

otočná rukoväť plynu — na pravej strane riadidiel (pravá ruka),
spojka — páčka na ľavej strane riadidiel (ľavá ruka),
štartovacia páka — na pravej strane motora (pravá noha),
radiaca páka — na ľavej strane motora (ľavá noha),
predná brzda — páčka na pravej strane riadidiel (pravá ruka),
zadná brzda — pedál na pravej strane motora (pravá noha),
húkačka — tlačidlo na ľavej strane riadidiel (ľavá ruka),
prepínač svetiel — prepínač na ľavej strane riadidiel (ľavá ruka).

C. Spustenie motora.

1. Presvedčíme sa, či je zasunutý chod naprázdno.
2. Otvoríme výpusťný kohút palivovej nádrže (obr. 9b).
3. Preplavíme karburátor vytiahnutím gombíka (obr. 9b).
4. Páčku spínača zapalovania (vo svetlomete) zasunieme do strednej polohy (obr. 5b).
5. Zošliapnutím štartovacej páky (vo smere jazdy) spustíme motor.

D. JAZDA.

a) Rozjazdenie: Stlačíme páčku spojky. Špičkou ľavej nohy zošliapneme zasúvaciu páku prevodových stupňov až k dolnému dorazu a uvoľníme ju. Páka sa ihneď vráti do pôvodnej polohy. Za súčasného pridávania plynu, pomaly a plynuľe uvoľňujeme páčku spojky (najmä v druhej polovici zdvíhu, keď motor už zaberá). Len čo dosiahne motocykel rýchlosti asi 10 km, zasunieme druhý prevodový stupeň takto:

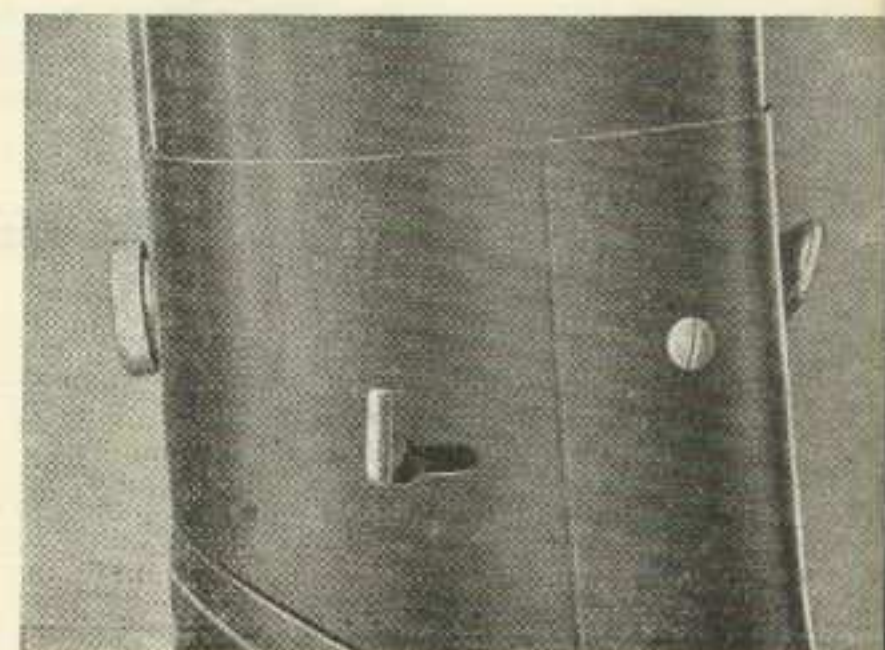
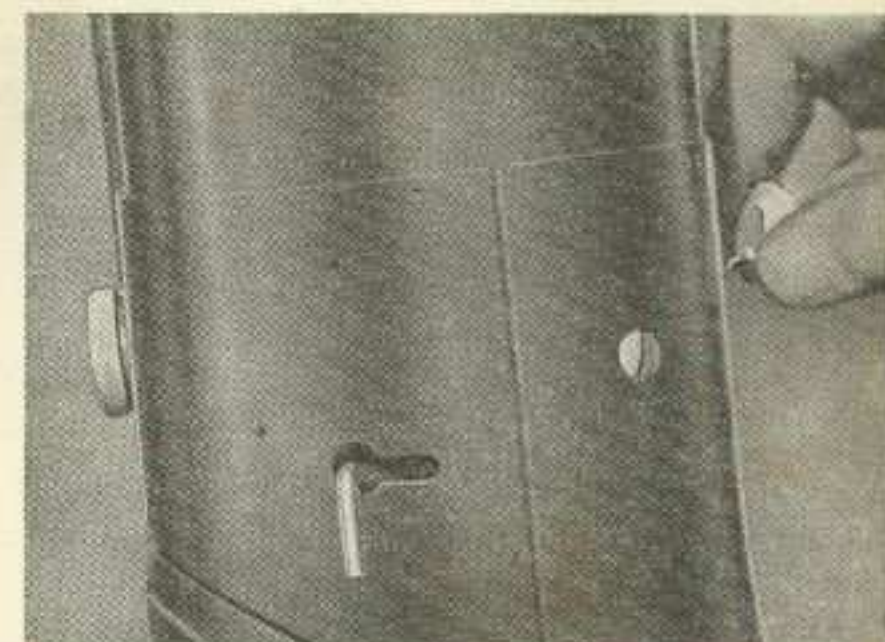
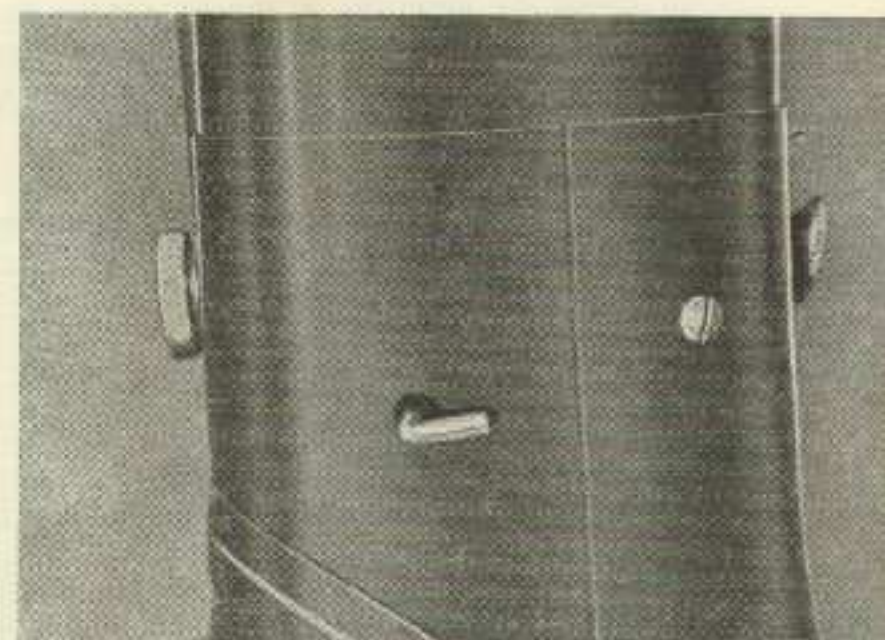
Za súčasného stlačenia páčky spojky uberieme plyn. Špičkou ľavej nohy naddvihneme radiacu páku až k hornému dorazu a uvoľníme ju. Povolíme páčku spojky za súčasného pridávania plynu. Obidva pohyby konáme rýchlejšie ako pri rozjazdení. Po dosiahnutí rýchlosti asi 20 km preradíme obdobným spôsobom na tretí prevodový stupeň.

Obr. 9. — Polohy páčky výpusťného kohúta.

a) privod paliva uzavretý,

b) hlavný privod paliva — preplavenie karburátora

a) rezervný privod otvorený



b) Jazda do kopca: Ak motor stráca pri 3. rýchlosti za jazdy do kopca otáčky, treba zasunúť nižší prevodový stupeň. Toto spätné zasunutie vykonáme pri vypnutej spojke a privretom plyne, zošliapnutím zasúvacej páky smerom dolu. Zasúvanie nižších prevodových stupňov treba robiť rýchlejšie ako zasúvanie vyšších, pretože po vypnutí spojky v kopci stráca motocykel rýchlosť. Prvú rýchlosť zasúvame rovnakým spôsobom.

Pri riadení si treba uvedomiť — po zasunutí vyššieho prevodového stupňa pracuje motor na nižších otáčkach ako predtým.

c) Brzdenie: Pri jazde z kopca alebo keď chceme zastaviť (zmierniť rýchlosť), použijeme brzdú. Za súčasného zavretia (privretia) plynu zošliapneme najprv zadnú brzdú a až potom použijeme brzdú prednú. Pokiaľ to situácia dovoľuje, opatrne a postupne, pretože energické zabrzdzenie privádza kolesá do šmyku. Zvlášť opatrne treba brzdiť na klzkom teréne.

d) Zastavenie: Pri zastavovaní uberieme plyn, stlačíme páčku spojky, zabrzdíme, zasunieme neutrálnu polohu medzi prvým a druhým prevodovým stupňom. To dosiahneme polovičným zošliapnutím (naddvihnutím) radiacej páky, než akého treba na radenie prevodu. Motor zastavíme otočením páčky spínača vľavo (obr. 5a).

Po zastavení nezabudneme uzavrieť prívod paliva (obr. 9a). 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 usadzuje a môže upchať dýzu.

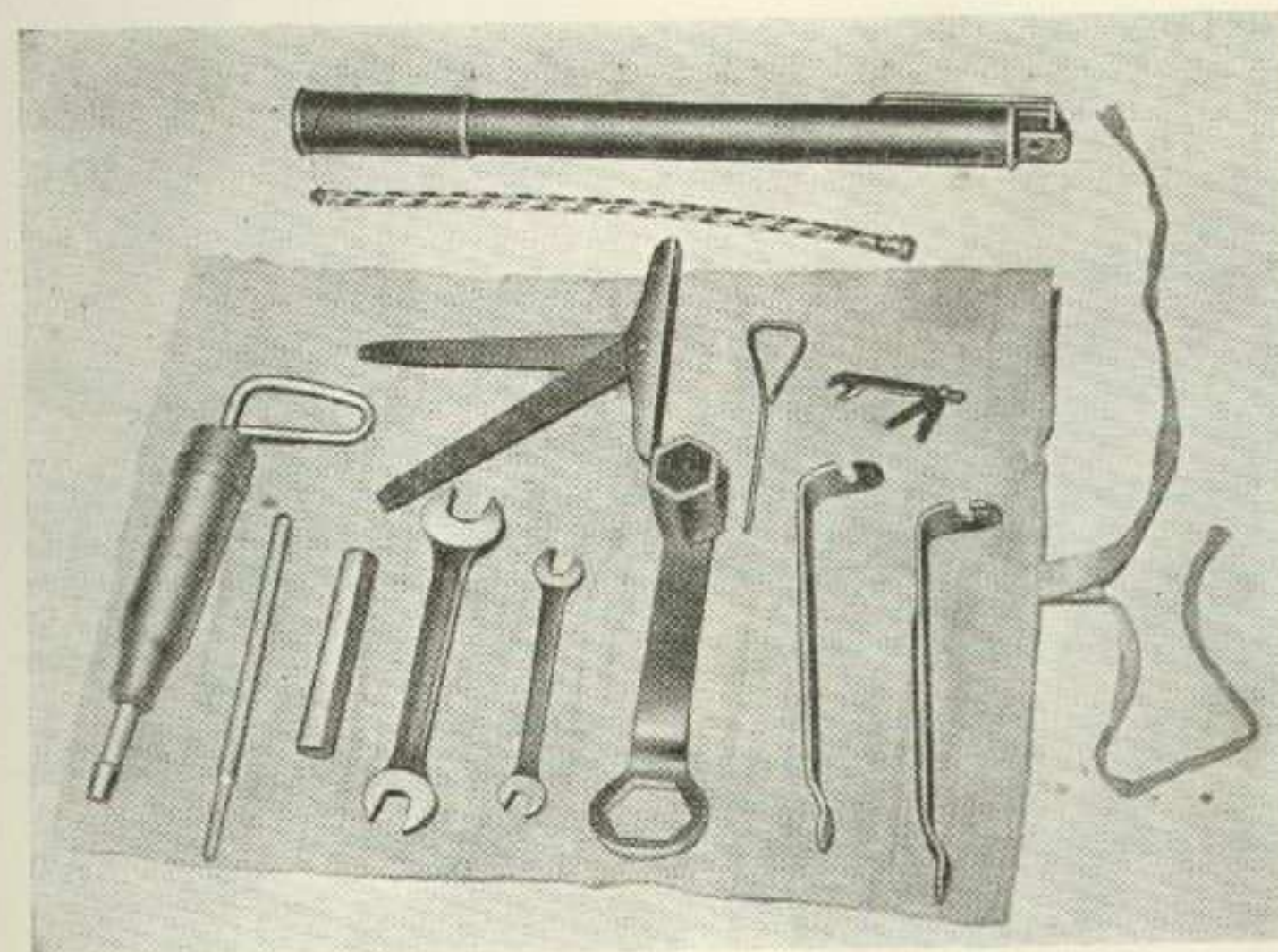
e) Jazda v noci: Pri jazde za tmy zapojíme svetlomet a koncové svetlo otočením páčky spínača vpravo (obr. 5c). Diaľkové a tlmené svetlo prepíname páčkou prepínača na ľavom riadidle.

6. ČOHO SA TREBA VYVAROVAŤ.

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

ZOZNAM NÁRADIA POTREBNÉHO PRE ÚDRŽBU A MONTÁŽ LAHKÉHO MOTOCYKLA TYPU 550.

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| 1. Plátenný obal. | 8. Skrutkovač 3 mm. |
| 2. Otvorený kľúč obojstranný 14/17. | 9. Dvojité skrutkovač. |
| 3. Otvorený kľúč obojstranný 9/10. | 10. Montovacie páky. |
| 4. Kľúč trúbkový s=10. | 11. Tlaková mazacia pumpa. |
| 5. Rukoväť Ø 5. | 12. Hustička. |
| 6. Kľúč kombinovaný. | 13. Hadička. |
| 7. Medzerník. | |



Obr. 10. — Náradie.

II. ÚDRŽBA

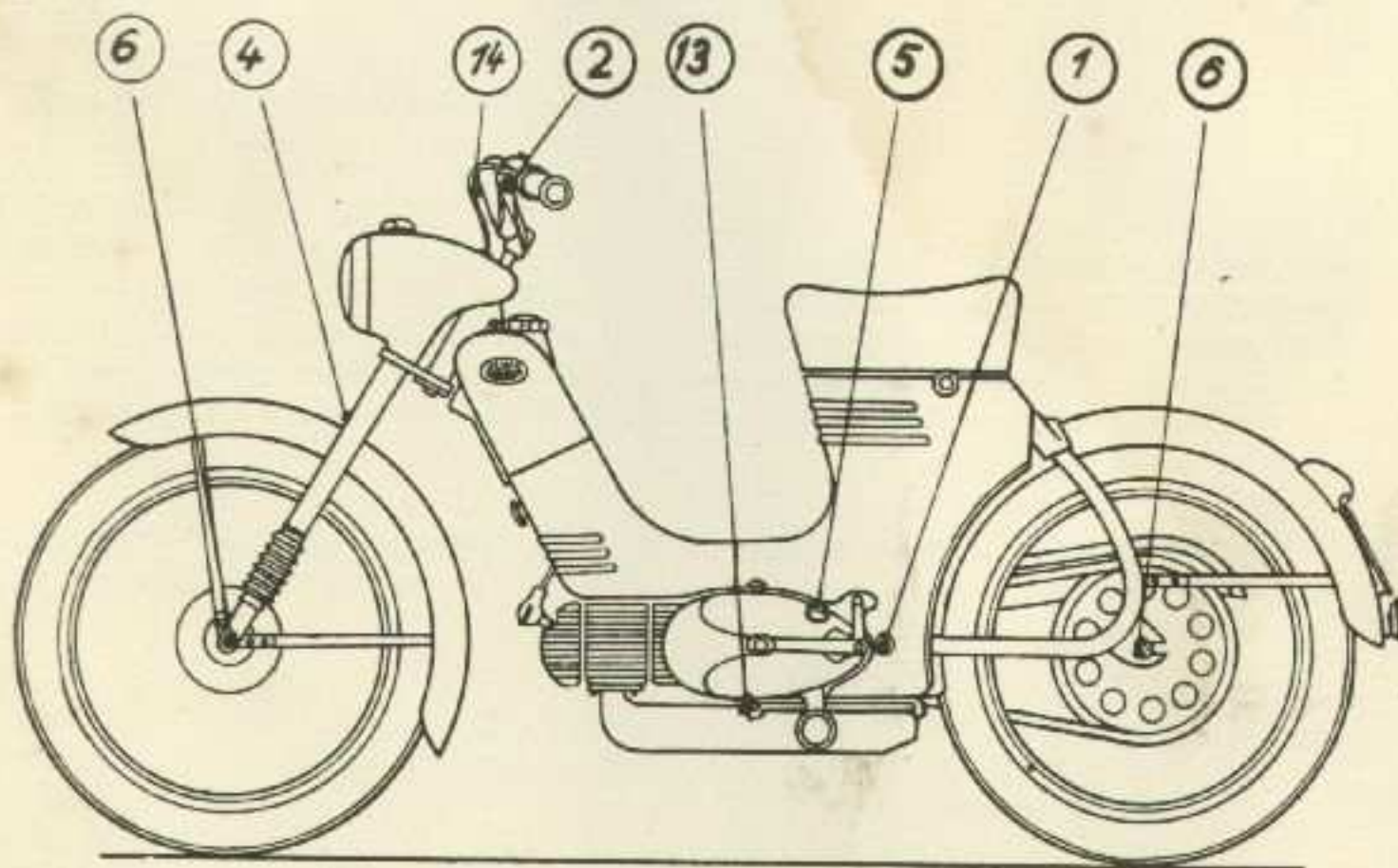
1. ČISTENIE STROJA.

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

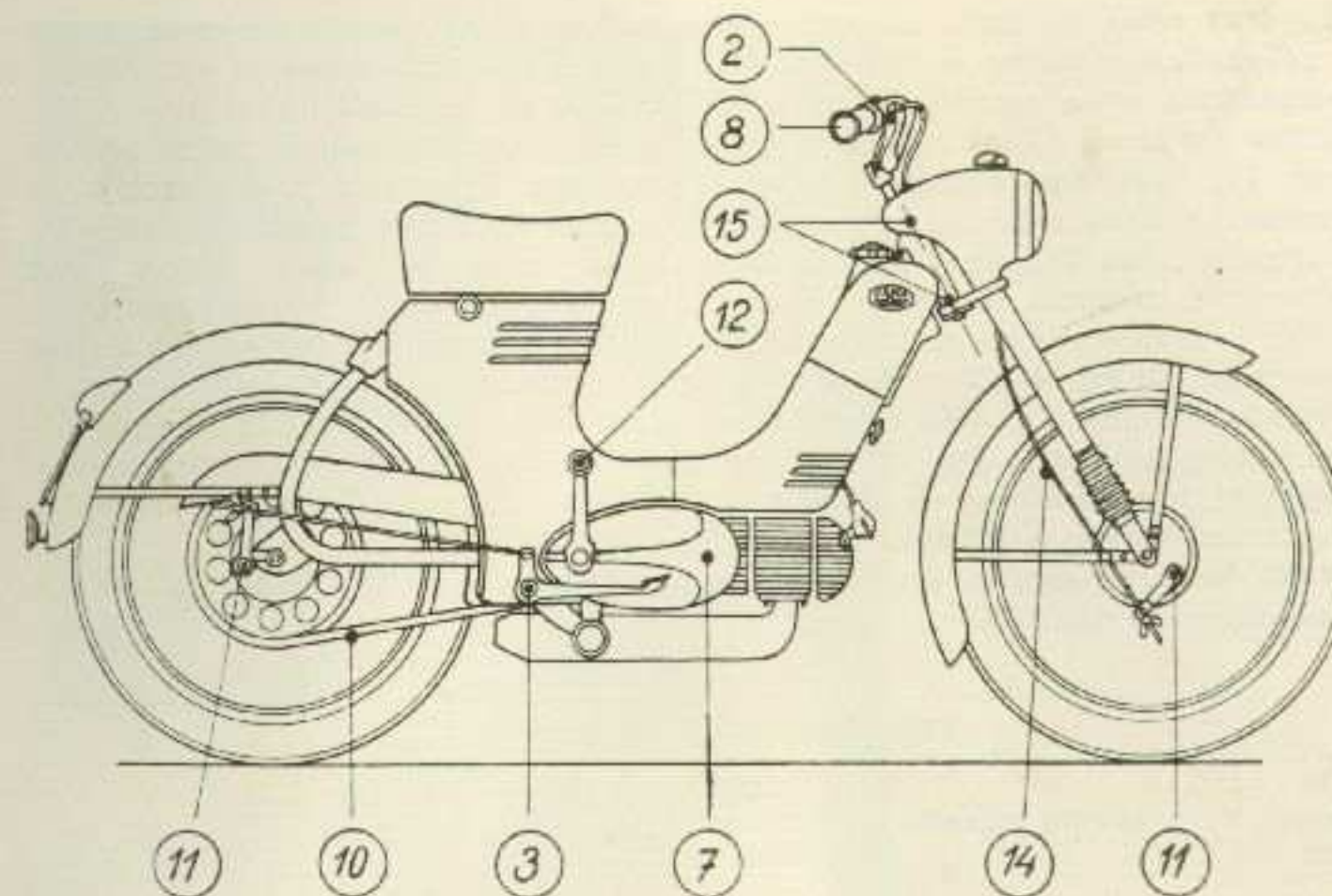
Chrómované a lakované časti usušíme a vyleštíme flanelom alebo jeleňou kožou.

Lakované časti odporúčame občas leštiť leštiacou pastou na laky. Vodu z re-
bier valca najlepšie odstránime spustením motora; po jeho zahriatí sa voda vyparí.

Poznámka: Benzín, petrolej, olej rozpúšťa gumu (pneumatiky, rukoväte riadi-
diel a stúpačky. Preto tieto súčiastky chránime pred stykom s tým-
to kvapalinami.



Obr. 11. — Mazací plán — ľavá strana.



Obr. 12. — Mazací plán — pravá strana.

2. MAZANIE STROJA.

Motor je mazaný samočinne pridaním „automobilového oleja DT“ do paliva v pomere 1:24.

Prevodovú skriňu plníme v lete automob. olejom DT (D) a v zime automobil. olejom Z. (A), (asi 450 cm).

Olej vymieňame po ubehnutí 5000 km, po jazde, keď je motor i olej teplý. Starý olej vypustíme vypúšťacím otvorom na spodnej strane motora. Plniacim otvorom (obr. 7) nalejeme do prevodovej skrine asi 400 ccm vyplakovacieho oleja a necháme motor bežať 2—5 minút na malých otáčkach (prejdeme malú vzdialenosť). Vystriedame zasunutie všetkých prevodových stupňov. Preplakovací olej potom vypustíme do čistej nádoby, necháme ustáť a čistý diel oleja môžeme nabudúce použiť znova. Nový olej nalievame po utiahnutí vypúšťacej skrutky tak dlho, až začne vytekať kontrolným otvorom na ľavom veku. Pri zatváraní plniaceho otvoru nesmieme zabudnúť podložiť tesnenie k príslušným skrutkám.

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

Vidlice mažeme vždy po ubehnutí 500 km automob. tukom 00, tlakovou mazacou pumpou.

Kolesá (ložiská) mažeme vždy po ubehnutí 5000 km. Kolesá rozoberieme (viď časť III, kap. 3, odsek a, b) a tuk natlačíme do ložísk, najlepšie tlakovou pumpou.

Zadnú kyvnú vidlicu premazávame po ubehnutí 500 km automob. tukom 00, v zime automob. olejom CZ niekoľkonásobným stlačením tlakovej maznice (obr. 13).

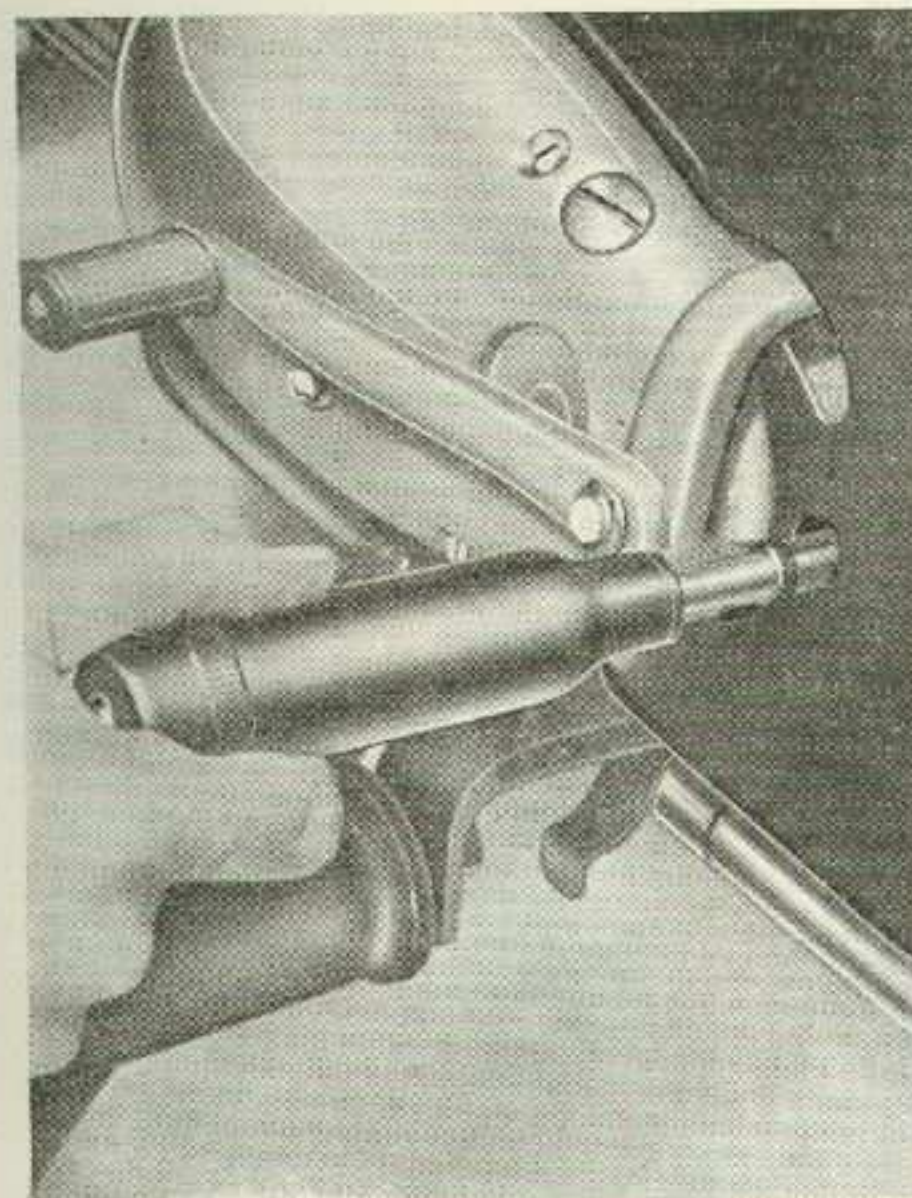
Primárna reťaz je úplne zakrytá ľavým vekom skrine, beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje nijakého ošetrovania. V prípade opotrebenia treba ju vymeniť. Sekundárnu reťaz ošetrujeme po ubehnutí 3000 km a postupujeme takto: Natočíme spojovací článok reťaze na zadné koleso, skrutkovačom uvoľníme poistku (obr. 14), vyberieme poistku a reťaz je rozpojená. Vyperieme ju v petroleji. Po uschnutí vložíme reťaz asi na 3 hodiny do mierne zahriateho grafitového mazadla (automobil, tuk 00), aby zahriata zmes ľahko vnikla do článkov. Potom reťaz vyberieme, mazadlo necháme stuhnúť a prebytočný tuk z povrchu zotrieme. Reťaz je pripravená ku spätnej montáži. Pri nasadení dbáme, aby poistka článku smerovala plným oblúčkom v smere pohybu reťaze pri jazde.

Dynamo: Po ubehnutí 3000 km snímeme pravé veko motora a prismažeme niekoľkými kvapkami oleja čap váhadla prerušovača (obr. 23). Primazávame opatrne, aby olej neodstrekoval na dotyky prerušovača. Plst' na nosníku prerušovača napustíme olejom s automob. tukom 2.

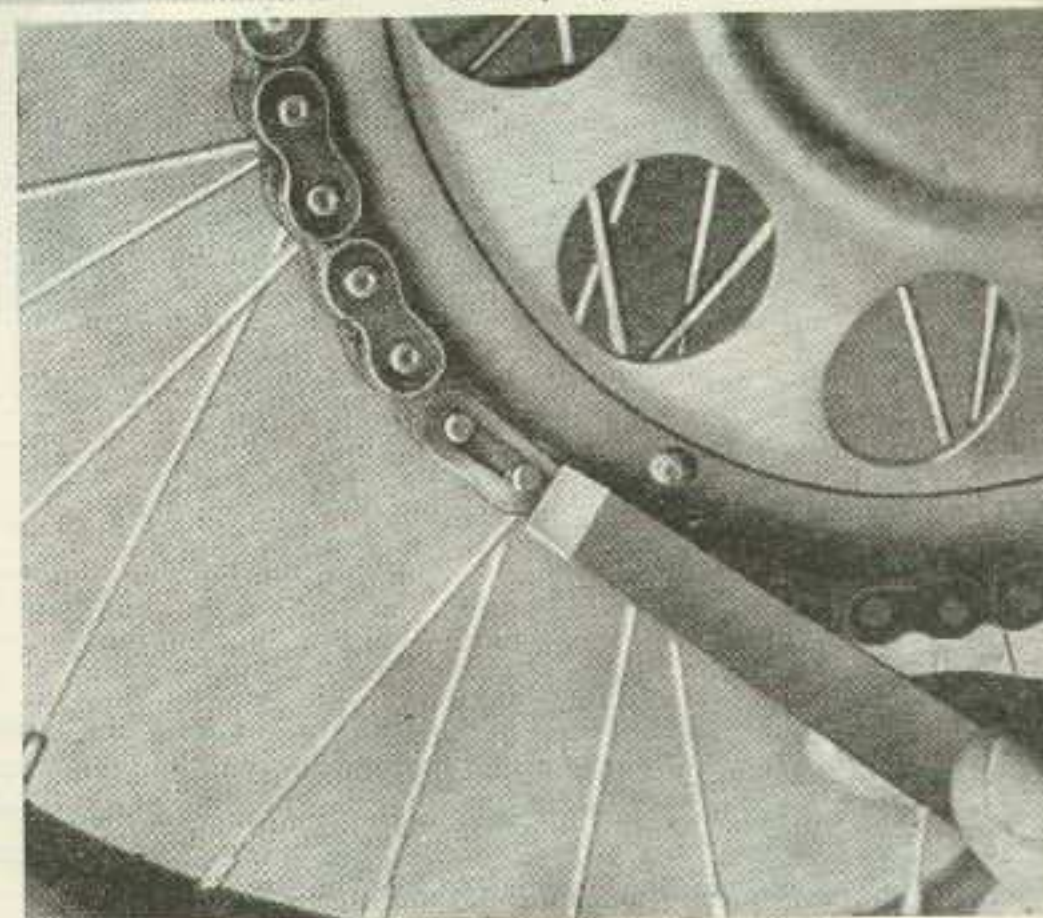
Lanká bowdenu spojky, prednej brzdy a plynu mažeme po ubehnutí 3000 km niekoľkými kvapkami oleja.

TABUĽKA MAZANIA (obr. 11 a 12)

Po ubeh. km	Miesto mazania	Čís. mazac. miesta	Počet miest	Druh mazadla v lete v zime
500	kyvná vidlica	1	1	automobilový tuk 00 — automob. olej CZ
	čap páčok	2	2	automobil. olej DT — automob. olej Z
	čap nožnej brzdy	3	1	Automobilový tuk 00
	teleskop. vidlica	4	2	Automobilový tuk 00
1000	rýchlostná skriňa (doplnenie)	5	1	automobilový olej DT — automob. olej Z
3000	ložiská kolies	6	4	automobilový tuk 2
	dynamo — čap váhadla	7	1	automobilový olej DT — automobil. olej Z
	dynamo — plst' prerušovača	7	1	stále napustené olejom s automob. tuk. 2
	otočná rukoväť plynu	8	1	automobilový tuk 00
	sekundárna reťaz	10	1	automob. olej Z
	kľúče bŕzd	11	2	automobilový tuk 00 automobil. olej DT — automob. olej Z
5000	čap štart. páky	12	1	automobilový tuk 00
	čap stojana	13	1	automobil. olej DT — automob. olej Z
	lanká	14	3	automobilový tuk 2
	hlava radenia	15	2	automobil. olej DT — automob. olej Z
	rýchlostná skriňa	5	1	



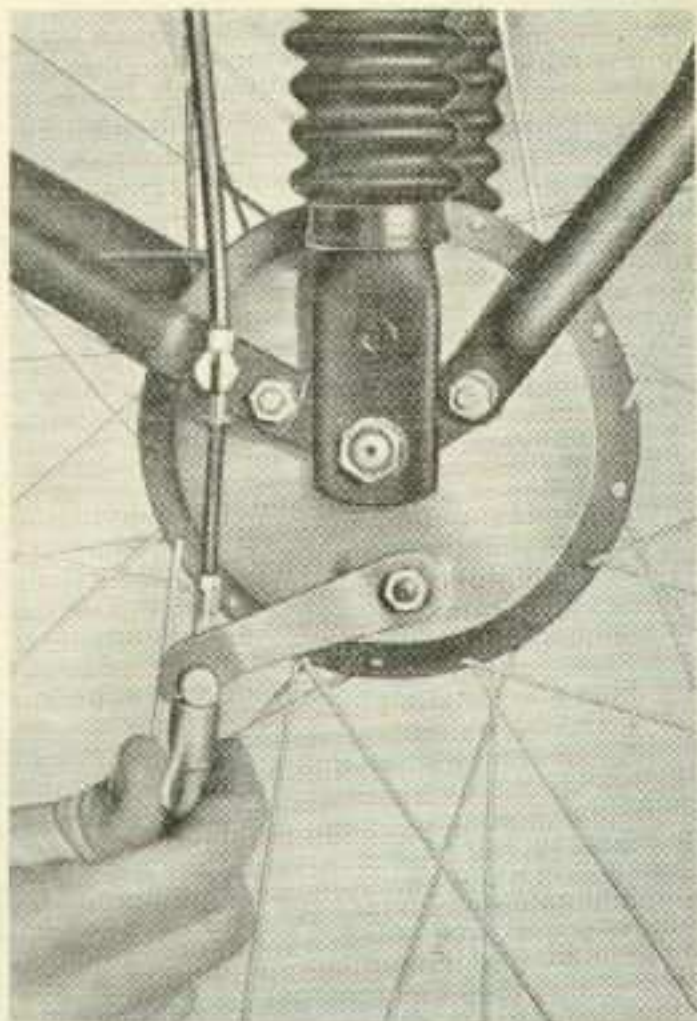
Obr. 13. — Mazanie zadnej kyvnéj vidlice.



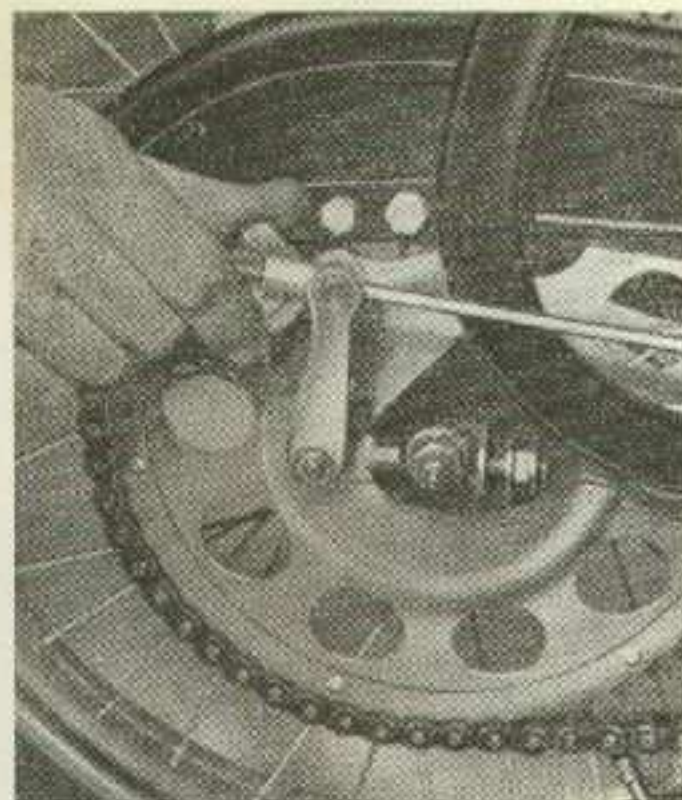
Obr. 14. — Uvoľnenie poistky reťaze.

3. NASTAVOVANIE BRZD.

Brzdy motocykla sú dostatočne dimenzované. Vyžadujú len občasné nastavenie, keď obloženie čeluste je nepatrne opotrebované. Brzdy nastavujeme otočením matic (obr. 15 a 16). Po nastavení prekontrolujeme kolesá, ktoré sa musia ľahko otáčať.



Obr. 15. — Nastavenie prednej brzdy.



Obr. 16. — Nastavenie zadnej brzdy.

4. PNEUMATIKY.

Trvanlivosť plášťa 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 plášťa.

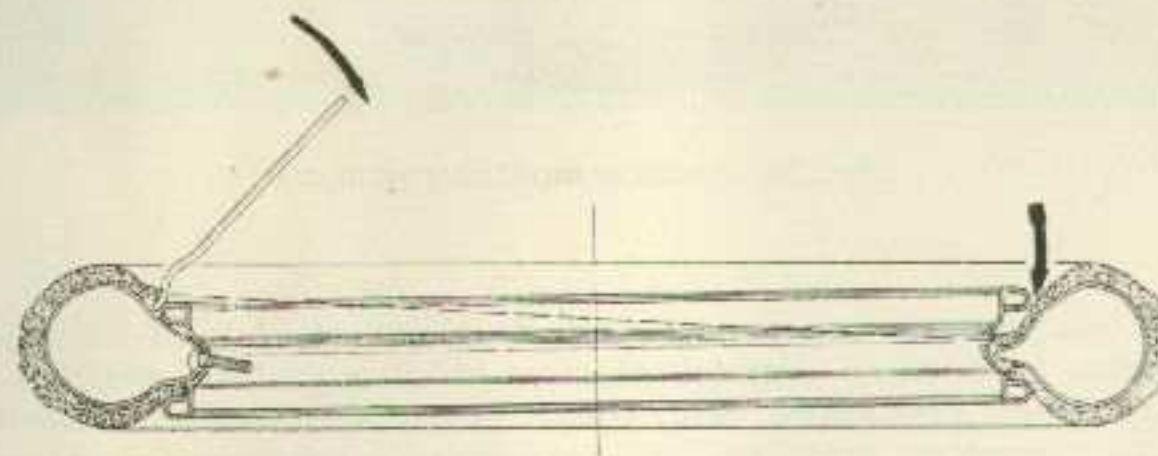
Tlak v prednej pneu má byť 1,00 atp. a v zadnej 1,4 atp. Odporúčame kontrolovať tlak manometrom. Upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzín a prudké slnko. Občas prezrieme pneu a prípadne odstránime predmety zasaknuté vo vzorke plášťa. Netesnosť ventilka zistíme po odkrútení čiapečky ventilka a jeho navlhčení. Keď sa tvoria vzduchové bublinky, vzduch uniká ventilkom. V tom prípade obrátenou čiapečkou dotiahneme kuželku ventilka. Keď toto opatrenie nestačí, vykrútime kuželku a nahradíme ju novou.

Poškodenú dušu opravíme zalepením. Snímeme plášť z ráfku takto:

Vykrútime kuželku — tým vypustíme i zvyšok vzduchu. Maticku upevňujúcu ventilček k ráfku zoskrutkujeme. Koleso položíme a okraj plášťa v mieste protiľahlom ventilku vtlačíme do prehĺbeniny ráfku (obr. 17).

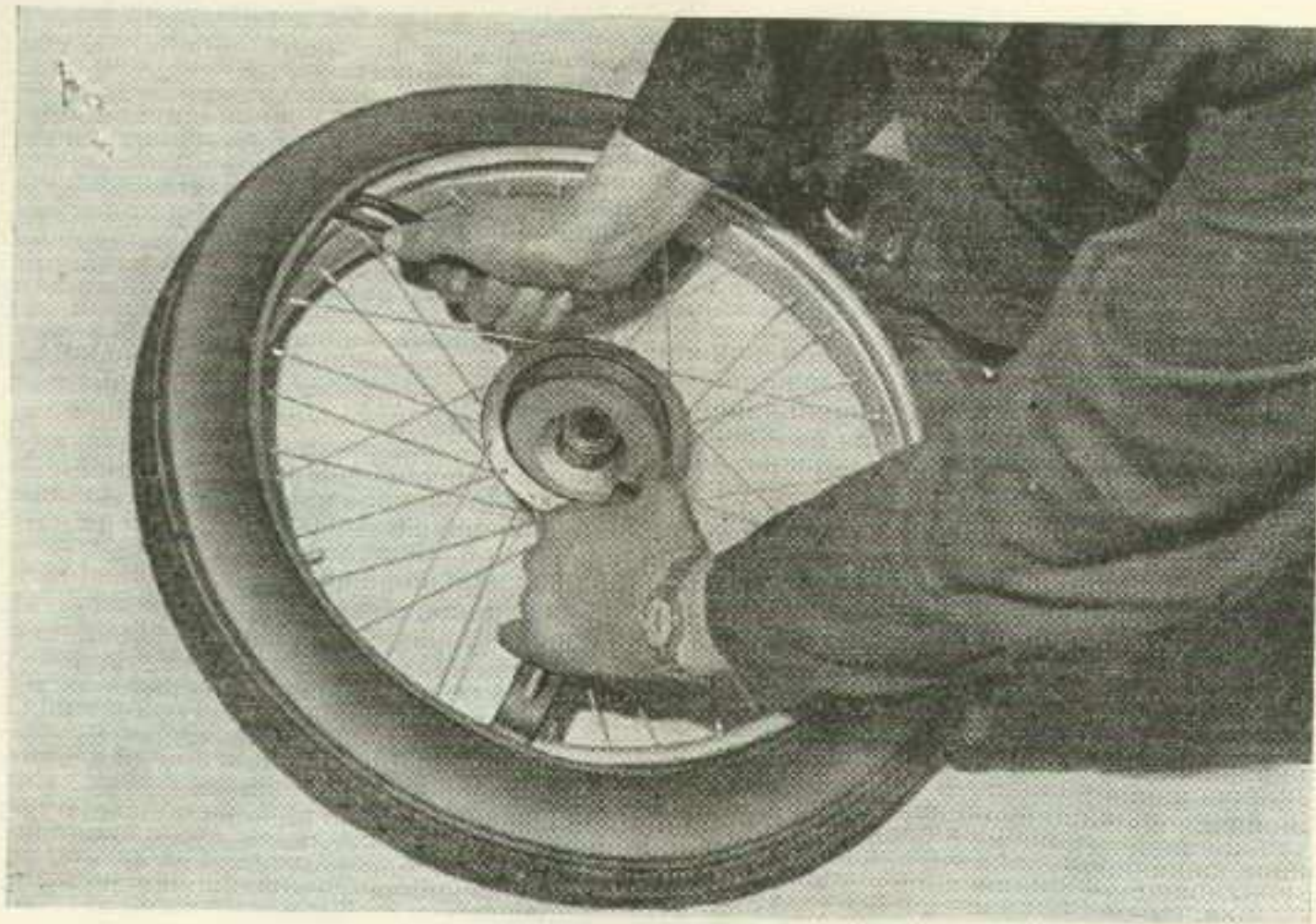
Pomocou montážnych pák prevlečieme okraj plášťa pri ventilku cez okraj ráfku (obr. 18). Prítom treba dbať, aby nebola neopatrnosťou prištipnutá a poškodená duša. Keď bol plášť po celom obvode prevlečený cez okraj ráfku, vytlačíme ventilček úplne z ráfku a vyberieme dušu.

Po vkrútení kuželky do ventilka a miernom naplnení zistíme najlepšie ponorením duše do vody, v ktorom mieste je poškodená. Miesto si označíme (napr. ceruzkou), dušu usušíme a opravíme týmto spôsobom:



Obr. 17. — Rez ráfkom a pneumatikami — montáž plášťa.

V mieste poškodenia dušu ľahko zdrsňujeme 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 dobre pritlačená, najmä na okrajoch. Celé miesto zaprášime masťou (klúzkom), aby sa duša neprilepila na vnútornej stene plášťa. Plášť dobre prezrieme, odstránime predmet, ktorý spôsobil závalu a ktorý prípadne v plášti zostal.

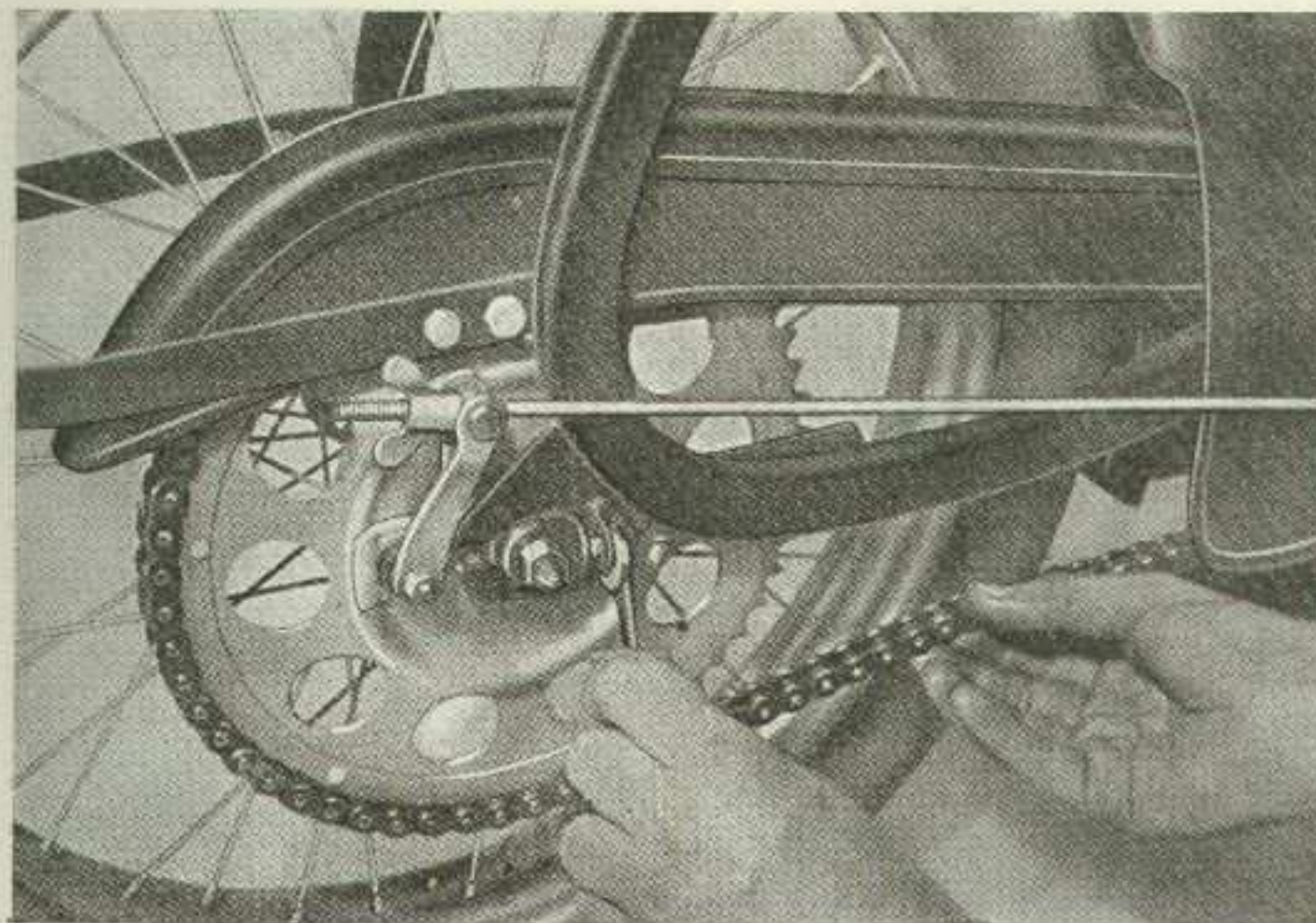


Obr. 18. Správna montáž pneumatík.

Montáž: Dušu čiastočne naplníme, vložíme do pláštá, ktorý jedným okrajom zostal v ráfku, prevlečieme ventilček otvorom ráfku a zaistíme matickou (nedotahujeme). Potom presunieme okraj pláštá, 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 dôjdeme 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 RETAZE.

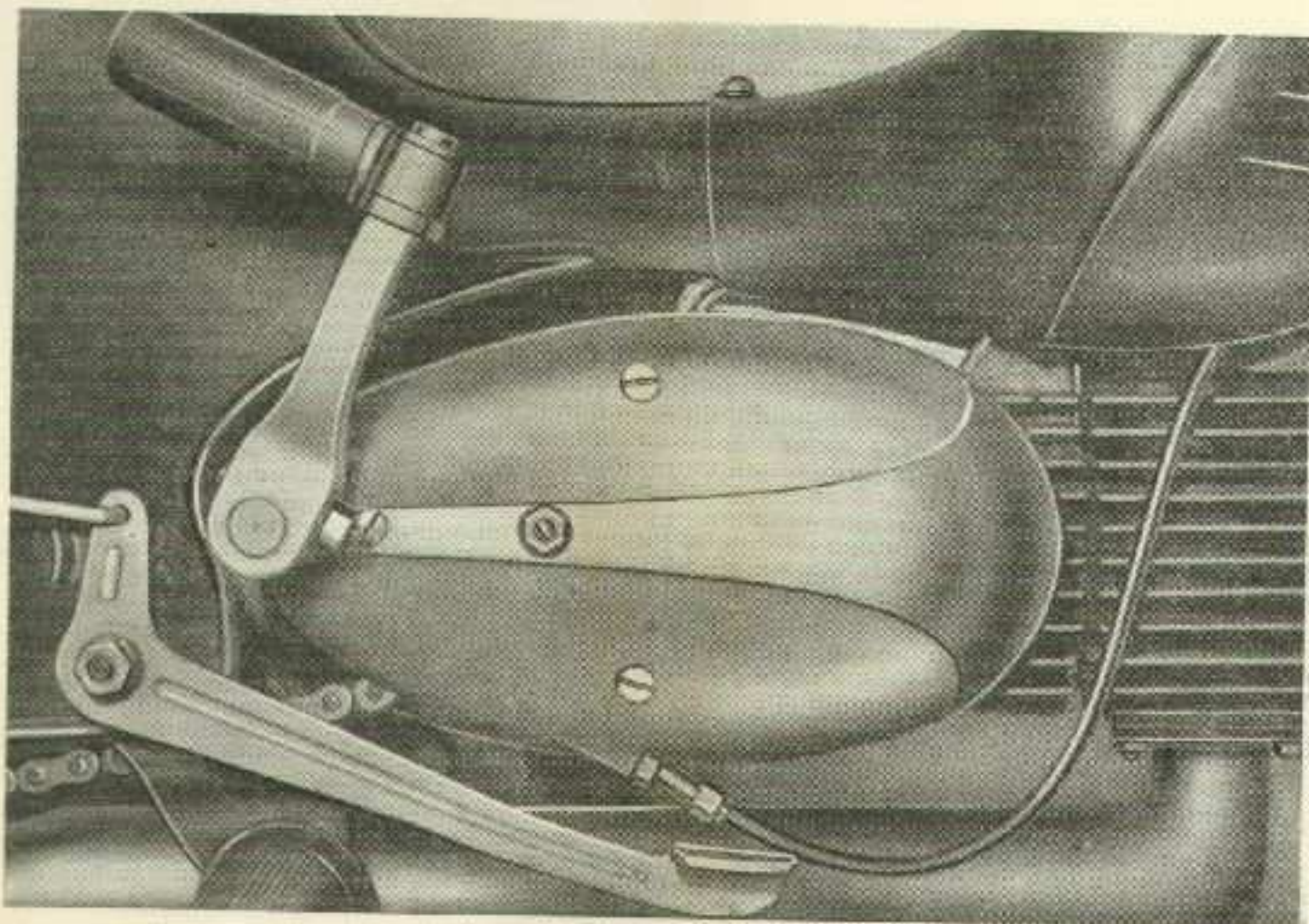
Uvoľníme hriadeľ zadného kolesa, t. j. maticu $s = 17$. Potom rovnomerným otáčaním matic $s = 10$ posúvame os zadného kolesa. Nikdy neotáčame týmito maticami celou silou, lebo by sme poškodili závit. Po nastavení (refaz má maximálny výkyv 1–2 cm) dotiahneme maticu $s = 17$. Dbáme na to, aby zadné koleso sledovalo stopu predného. Prekontrolujeme, prípadne nastavíme zadnú brzdu, aby nepribrzdžovala. Napnutie reťaze kontrolujeme po ubehnutí 1000 km.



Obr. 19. — Napínanie reťaze.

6. SPOJKA A JEJ NASTAVENIE.

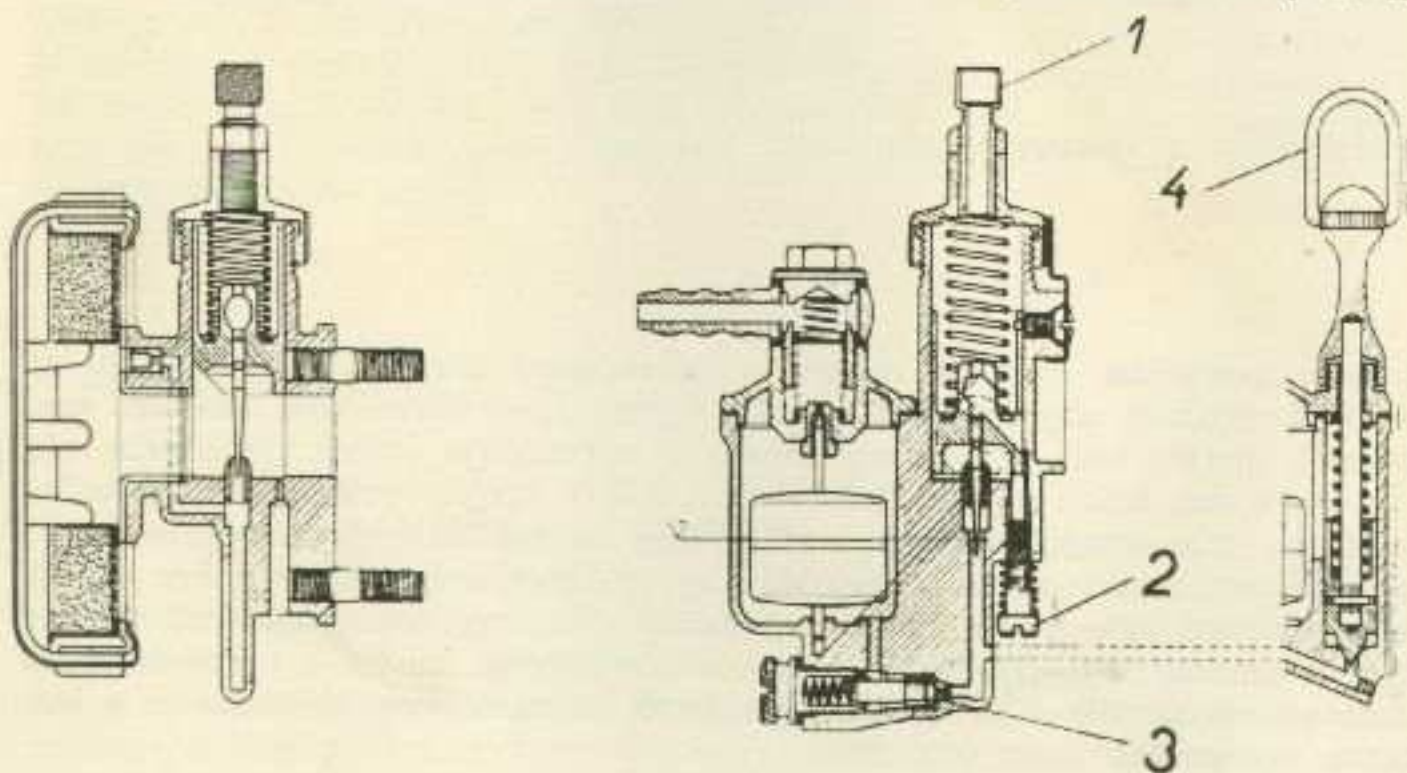
Spojku prerušíme spojenie motora s prevodovou skriňou. Vypínáme ju pri zasúvaní rýchlosti, aby ozubenie koliesok v prevodovej skrini bolo chránené pred nárazmi. Spojka beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje okrem nastavenia vôle v bowdenovom lanku nijakú starostlivosť. Páčka spojky musí byť vždy voľná. Časom sa lanko spojky vytiahne a vôľa páčky sa zväčší. Vymeníme ju po uvoľnení poistnej matice nastavovacej skrutky vykrútením o jednu až dve otáčky. Po preskúšaní vôle ručnej spojky páčky dotiahneme poistnú maticu. Keď došlo k označenému opotrebeniu lamelového obloženia spojky a nastavenie vôle nastavovacou skrutkou je nedostatočné, urobí sa nastavenie skrutkou na pravej strane motorového bloku (obr. 20).



Obr. 20. — Nastavenie spojky.

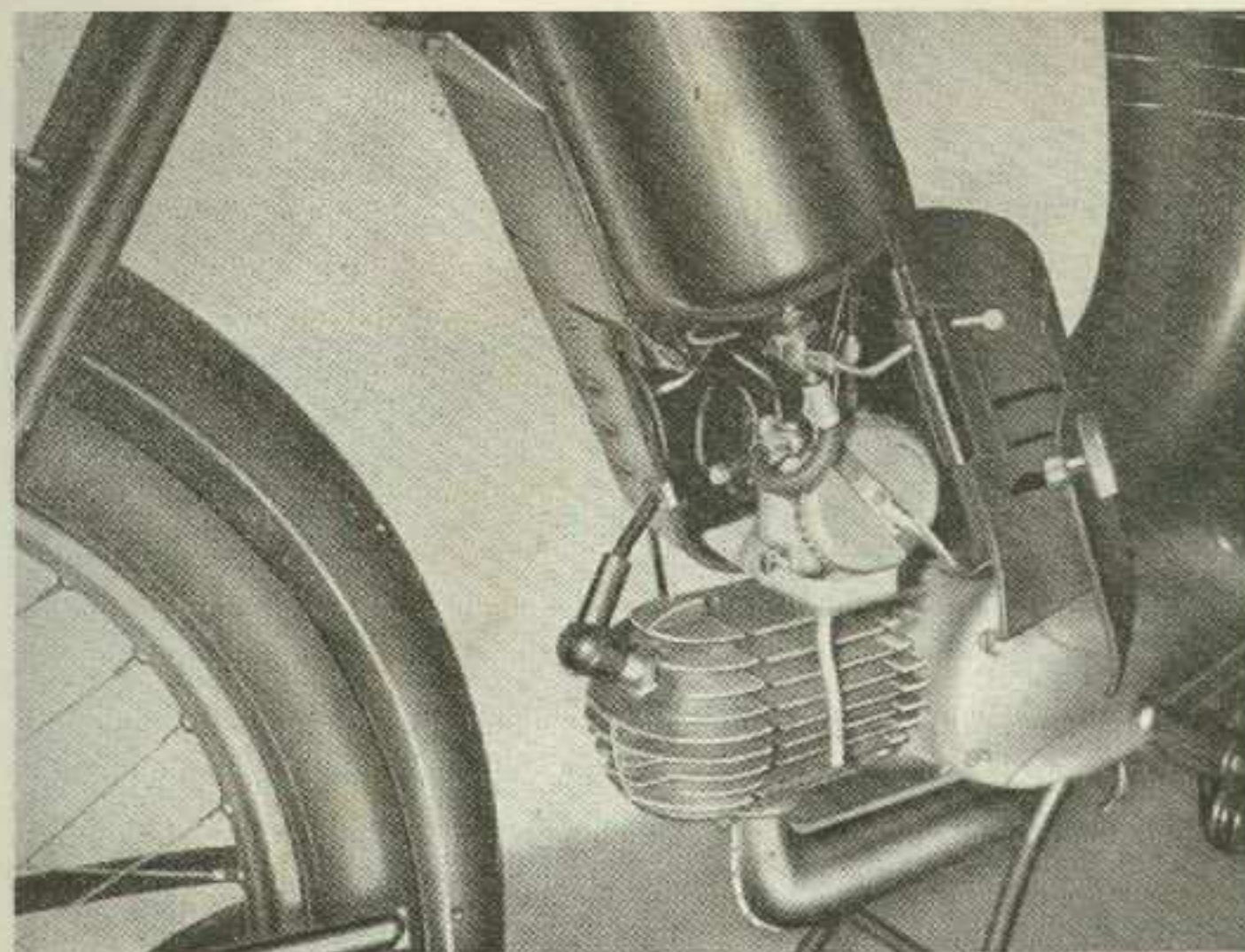
7. KARBURÁTOR JIKOV 2912.

Karburátor je už správne nastavený z továrne, dýza i šúpatko sú vhodne voľené. Preto netreba nijakého nastavovania okrem občasného vyčistenia. Ak má motor dobre naskočiť, musí byť v prvom rade správne nastavený voľný



Obr. 21. — Karburátor.

beň. To sa deje skrátením alebo predĺžením bowdenu plynu — skrutka „1“. Aby šúpatko úplne nedosedalo, nastaví sa jeho najnižšia poloha skrutkou „2“, ktorá sa nesmie nikdy úplne vykrútiť. Keď sa upchá hlavná dýza „3“, stačí vo väčšine prípadov dvoma alebo troma pohybmi spúšťacej pumpičky „4“ ju prepláknúť. Až keď toto nepomôže, vyplákneme dýzu a prefúkame. (Nikdy ju nečistíme drôtom alebo tvrdým predmetom, pretože ľahko môžeme jemný otvor poškodiť a tým si nepriaznivo ovplyvniť spotrebu ako i chod motora.) Karburátor je opatrený čističom vzduchu, ovládaným ovládacou páčkou, upevnenou na pružine veka čističa. Na obr. čís. 22 je ovládacia páčka v polohe pri štartovaní (prívod vzduchu zatvorený); natočením páčky do vodorovnej polohy, proti smeru šípky uvedieme veko čističa do polohy pri jazde (vzduch otvorený).*



Obr. 22. Čistič vzduchu a odkvapová miska.

Na obr. čís. 22 je vyobrazená i odkvapová miska, zabráňujúca pretekaniu zmesi z karburátora na valec, pri preplavení karburátora. Miska odvádza zmes mimo valca a zabráňuje možnosti vzplanutia pár pri zisťovaní iskry zapalovacej sviečky. Iskru zapalovacej sviečky skúsime na skrutke upevňujúcej pravý predný kryt.

* Páčka čističa vzduchu sa zatiaľ nemontuje.

Motor spoľahlivo naštartujeme i pri otvorenom vzduchu.

8. ÚDRŽBA ELEKTRICKÉHO ZARIADENIA.

Káble občas prezrieme a miesta s poškodenou izoláciou omotáme izolačnou páskou. Poškodené miesta by mohli zapríčiniť krátke spojenie.

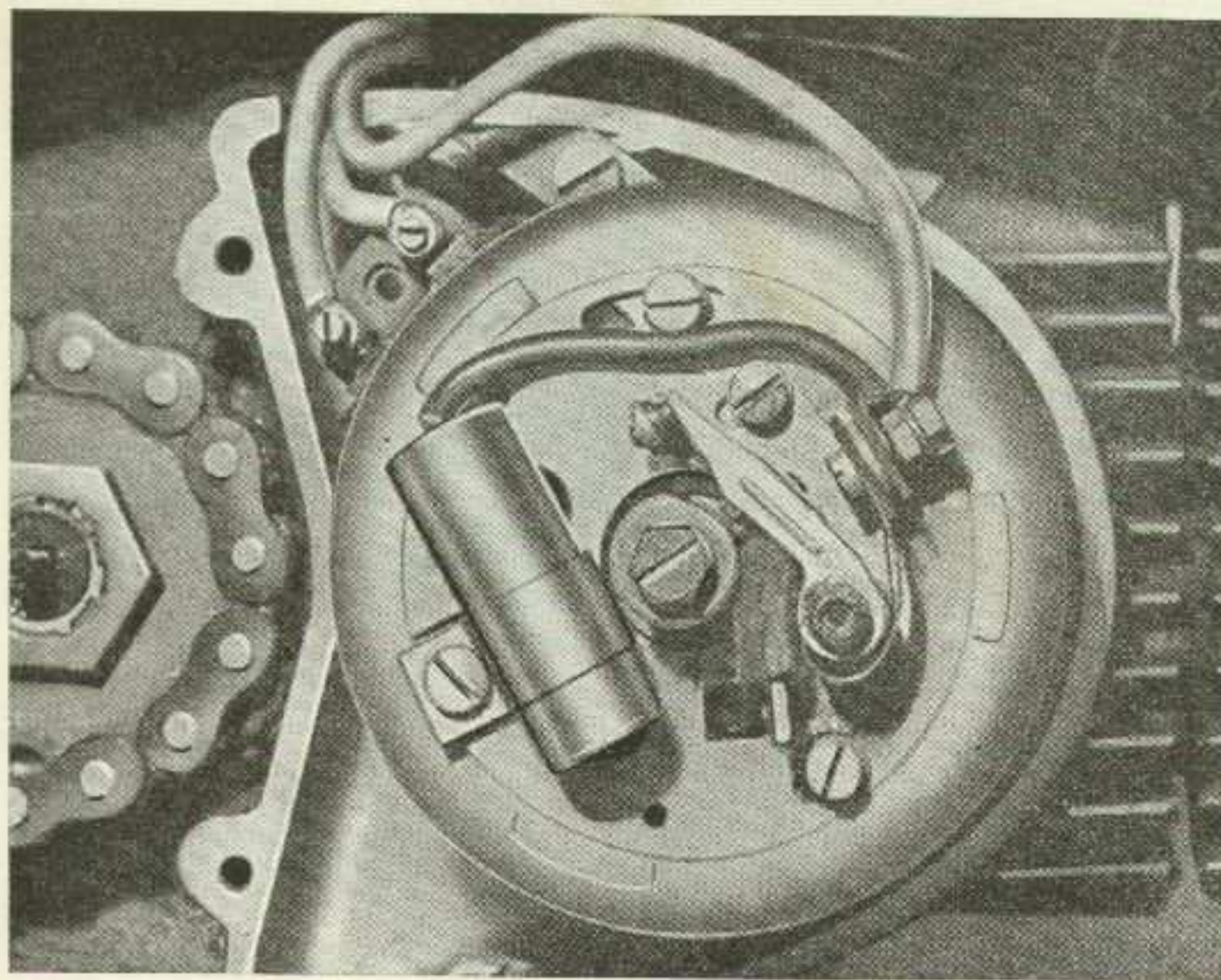
Zapaľovaciu sviečku občas očistíme, karbón opatrne zoškrabeme, prípadne nastavíme kontakty na vzdialenosť 0,5 mm opatrným prihnutím kontaktu na telese sviečky.

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! Kábel ku sviečke musí mať podľa predpisu odrušovaciu koncovku.

Húkačka nepotrebuje nijakú údržbu, len pri čistení musíme dbať, aby do nej nevnikla voda. Nastavuje sa pritiahnutím alebo povolením regulačnej skrutky na spodnú časť krytu húkačky.

Batéria — ak je batéria slabá alebo vybitá, vymeníme obidva suché články podľa obr. 9.

Údržba magneta spočíva v tom, že asi po 3000 km prehliadneme mazaciu plst' prerušovača, či sa dotýka vačky a či je dostatočne namazaná. Po ubehnutí 5000 km skontrolujeme „odtrh“. Dynamo treba udržiavať v čistote — pozor na prach a olej!



Obr. 23. — Magneto.

Nastavenie zapaľovania.

Otáčame klukovým hriadeľom tak dlho, až piest dosiahne „horný“ úvrat (piest vysunúť najďalej dopredu). V tejto polohe nastavíme vzdialenosť kontaktu asi na 0,4 mm (skontrolujeme mierkou z náradia). Po nastavení odtrhu upevňovaciu skrutku utiahneme. Medzi kontakty prerušovača vložíme prúžok cigaretového papiera a pomaly otáčame klukovým hriadeľom, až papier prechádza medzi kontaktmi s ťažkosťou. V tom okamihu má byť piest 2,8—3,1 mm pred „hornou“ úvratou. Túto vzdialenosť meriame tyčinkou alebo hĺbkomerom pri sňatí hlavy valca. Ak predstih nie je správny, povolíme príchytky magneta. Po správnom nastavení nesmieme zabudnúť príchytky dotiahnuť.

Poznámka: S prerušovačom úplným nesmie byť natáčané, aby sa nezhoršila dĺžka a kvalita iskry.

9. DEKARBONIZÁCIA.

Po ubehnutí asi 5000 km odporúčame vykonať dekarbonizáciu (potrebné demontáže, časť III, kap. 4). 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 oškrabaním. Súčasne odstránime karbón z drážok piestnych krúžkov (najlepšie starým rozlomeným krúžkom). Pri opätovnom nasadení dajte krúžky do týchto drážok, kde boli pred sňatím. Po odškrabaní karbónu súčiastky umyjeme v benzíne alebo v petroleji.

Tlmič výfuku vyčistíme takto:

Zo zadného konca tlmiča vykrútime uzáver s dierovanou trúbkou. (Uzáver súčasne upevňuje perový držiak stojana.) Trúbku dôkladne očistíme drôtenou kefou. Karbón na vnútornej strane plášťa tlmiča oškrabeme patrične ohnutým drôtom. Pred spätným zakrútením uzáveru s trúbkou podložíme perový držiak stojana.

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ ŠPEC. NÁRADIA

1. VYBRATIE PREDNÉHO KOLESA.

- Uvoľníme a odpojíme bowden z páčky brzdy.
- Na pravej strane: Odkrútime maticu $s = 17$ hriadeľa a snímeme perovú podložku.
- Na ľavej strane: Povoľíme stahovaciu skrutku $s = 10$ a vysunieme hriadeľ predného kolesa.

d) Vyberieme koleso.

Montáž:

A. Nasadíme koleso.

B. Z ľavej strany: Nasunieme hriadeľ predného kolesa.

C. Z pravej strany: Nesmieme zabudnúť navliecť perovú podložku, nakrútime a utiahneme maticu $s = 17$.

D. Niekoľko ráz preperujeme prednú vidlicu.

E. Z pravej strany: Nasadíme bowden brzdy a brzdú nastavíme podľa častí II, kap. 3).

F. Z ľavej strany: Dotiahneme stahovaciu skrutku $s = 10$.

G. Niekoľkorazovým preperovaním skontrolujeme správny chod vidlice.

2. VYBRATIE ZADNÉHO KOLESA.

a) Z pravej strany: Natočíme spojovací článok reťaze na zadné reťazové koleso, skrutkovačom uvoľníme poistku a reťaz rozpojíme.

b) Odpojíme ťahlo brzdy.

c) Odkrútime maticu $s = 17$ a snímeme perovú podložku.

d) Z ľavej strany: Vysunieme hriadeľ zadného kolesa

e) Koleso vysunieme.

Montáž:

A. Nasadíme koleso, pričom dbáme, aby záchyť brzdy sedel výrezom na čípku.

C. Z pravej strany: Navlečieme podložku, nakrútime a dotiahneme maticu $s = 17$.

D. Navlečieme a spojíme reťaz. Pozor: Poistka spojovacieho článku musí smerovať oblúčkom v smere pohybu reťaze (obr. 14 a 19).

E. Zapojíme zadnú brzdú.

F. Prekontrolujeme správny chod kolesa a brzdy.

3. VÝMENA GULKOVÝCH LOŽÍSK KOLIES.

a) Koleso vyberieme z rámu, snímeme veko brzdy.

b) Z oboch strán kolesa odstránime upchávky a na ľavej strane ešte ložiskovú poistku.

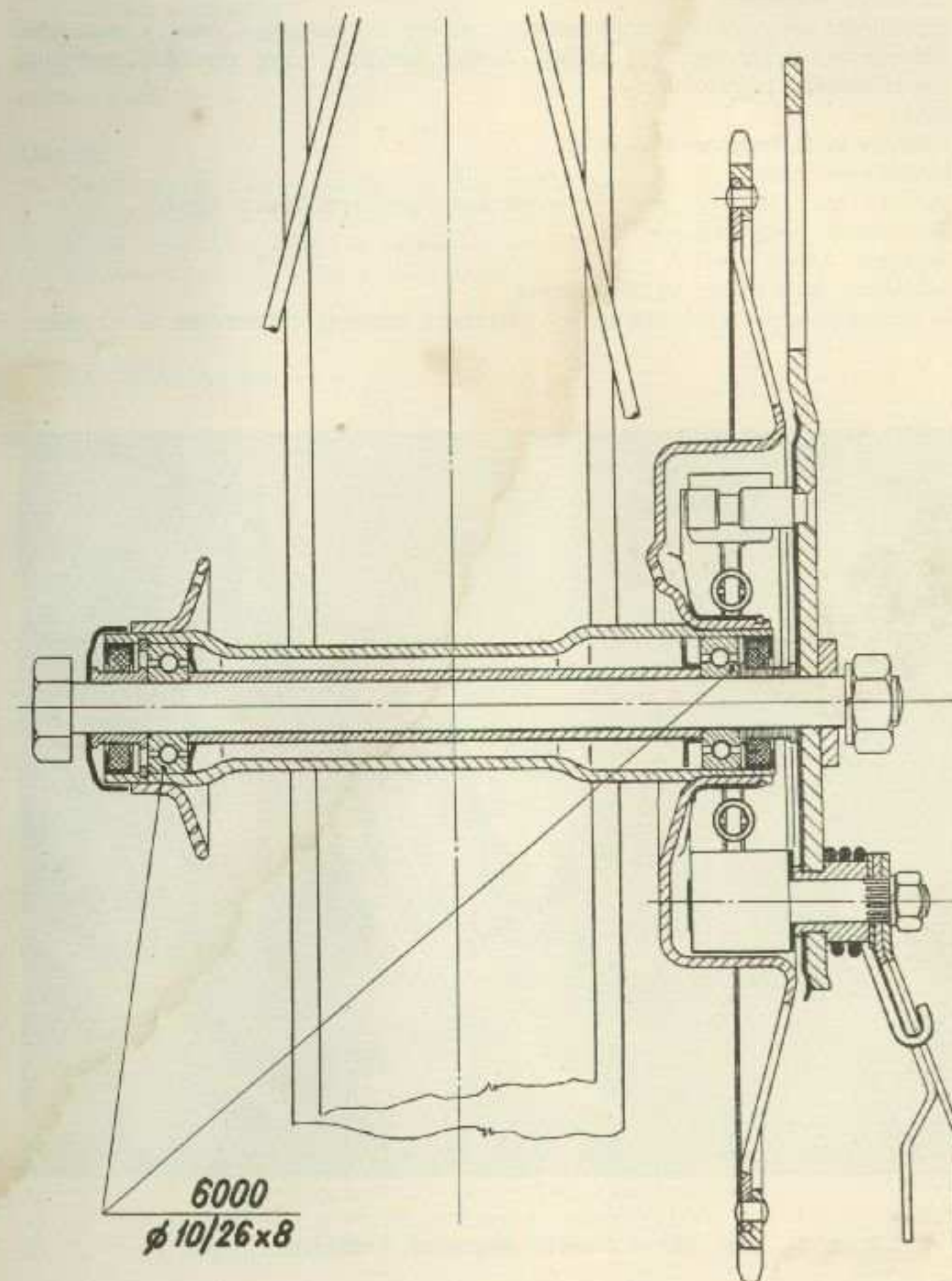
c) Z pravej strany zarazíme vhodnou trúbkou ľavé ložisko tak ďaleko, až ložisko, ktoré bolo odistené, vypadne (spoločne s plechovým krúžkom). Pravé ložisko vyrazíme na pravú stranu a vyberieme rozpernú trúbku.

Montáž:

A. Z ľavej strany: Vsunieme plechový krúžok a tlakom na vonkajší krúžok ložiska nalisujeme ho tak ďaleko, až je možné nasadiť poistku.

B. Z pravej strany: Nasadíme rozpernú trúbku a zalisujeme druhé ložisko.

C. Skontrolujeme, či ľavé ložisko dosadlo na poistku, potom narazíme upchávky a koleso zamontujeme (viď časť III, kap. 1 alebo 2).



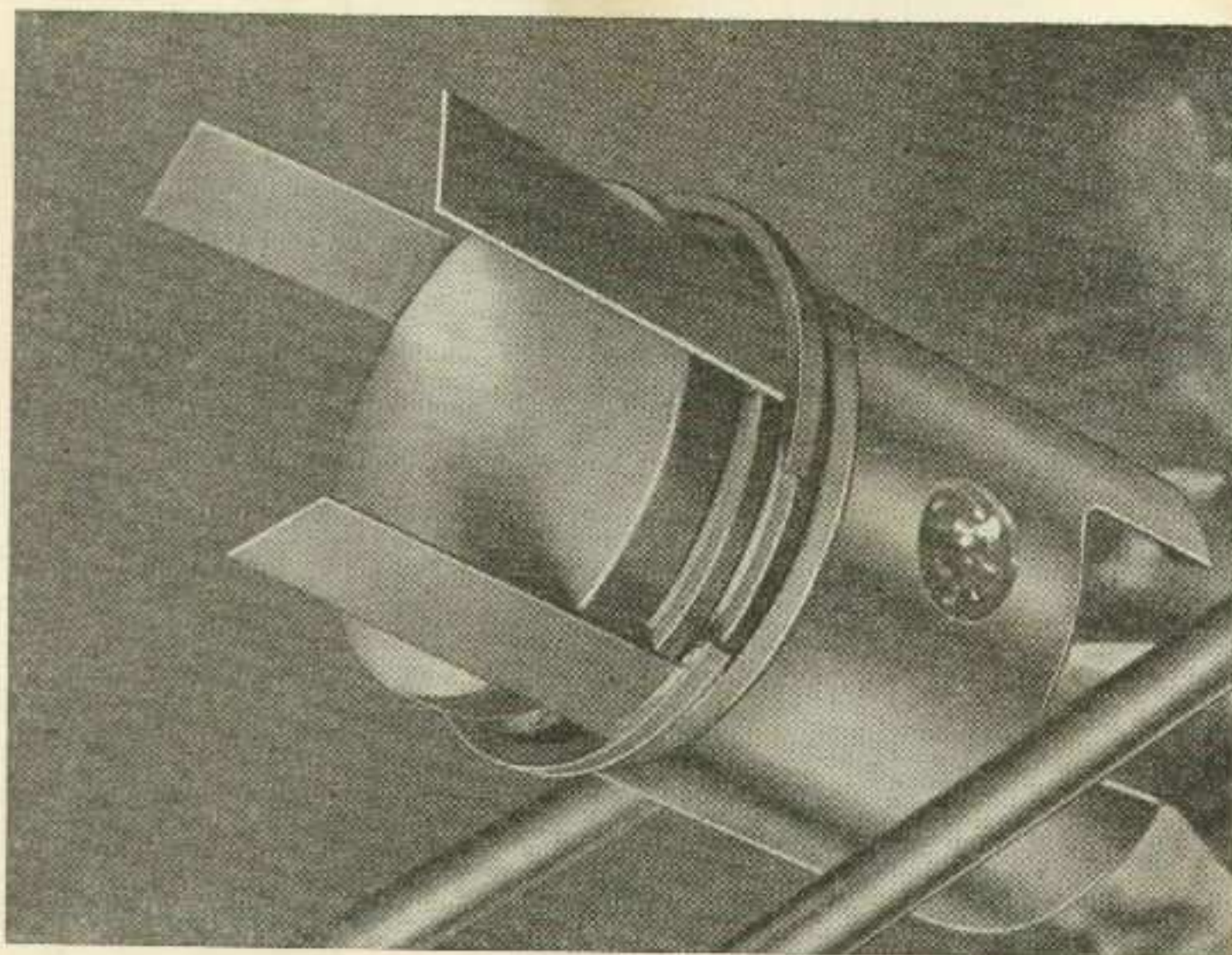
Obr. 24. — Rez zadným kolesom.

4. SNÍMANIE HLAVY A VALCA MOTORA.

- Odpojíme kábel sviečky, tlmič výfuku a po odobratí krytov odkrútime i karburátor.
- Vykrútime 4 matice $s = 10$ hlavy valca.
- Zošľapneme roztáčaciu páku. Hlava prilepená karbónom sa odtrhne a potom ju ľahko snímeme.
- Posunieme piest do „dolnej“ (zadnej) polohy a vysunieme valec s tesnením.
- Zakryjeme hrdlo motorej skrine čistou handrou, aby nevnikla nečistota do klukového priestoru.

Montáž:

- Vložíme nové tesnenie pod valec.
- Nasunieme valec.
- Vložíme nové tesnenie pod hlavu valca a nasunieme hlavu valca.
- Dotiahneme 4 matice $s = 10$.
- Zapojíme kábel sviečky.
- Nakrútime karburátor, výfuk a kryty.
- Po ubehnutí niekoľkých kilometrov (zahriatie motora) dotiahneme hlavu valca.



Obr. 25. — Montáž piestnych krúžkov.

5. VÝMENA PIESTNYCH KRÚŽKOV.

- Vykonáme demontáž hlavy a valca motora (časť III, kap. 4).
 - Krúžky najlepšie snímeme použitím troch tenkých plechových páskov. Jeden plešok vsunieme do prostriedka a dva pri koncoch piestneho krúžku (obr. 25) a krúžok stiahneme.
- Piestne krúžky vymieňame, ak je medzera v zámke väčšia ako 0,8 mm (správna šírka škáry je 0,2 mm). Šírku medzery zistíme, keď vložíme sňatý krúžok do hornej časti valca.

Montáž:

- Nasunieme postupne piestne krúžky podľa obrázku 25.
- Prekontrolujeme vŕľu krúžkov v drážkach pootočením.
- Zámky krúžkov nastavíme proti kolíčkum v piestnych drážkach.
- Vykonáme montáž valca a hlavy (časť III, kap. 4).

6. ODKLOPENIE SEDLA.

Sedlo odklopíme po vykrútení ručnej skrutky na pravej strane pod sedlom. Pri spätnej montáži musíme skrutku dotiahnuť, aby sa sedlo neuvoľnilo. Pod sedlom je schránka na náradie a na náhradné diely, ako aj suché články na napájanie húkačky.

7. DEMONTÁŽ OTOČNEJ RUKOVÄTI PLYNU.

- Otáčame rukoväťou, až otvor v gume odkryje zapustenú skrutku.
- Zapustenú skrutku vykrútime a vytiahneme zátku koncom riadidla.
- Stiahneme plynovú rukoväť.

Montáž:

- Nasunieme otočnú rukoväť; nasunieme zátku a skrutku utiahneme.
- Po namontovaní skontrolujeme správny chod rukoväti.
- Tuhosť otáčania rukoväti nastavíme skrutkou v kovovej objímke rukoväti.

8. DEMONTÁŽ SVETLOMETU.

Svetlomet má dva hlavné diely: rámček s parabolou a plášť.

Vybratie rámčeka s parabolou:

- Vykrútime upevňovaciu skrutku na spodnej strane objímky.
- Rámček s parabolou prevrátime hore a vyberieme.
- Ak treba, odpojíme káble od svoriek.

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

Pri montáži pred utiahnutím príchytnej skrutky sa presvedčíme, či je správne zachytený rámček v hornej časti plášťa.

Ak chceme demontovať teleskop alebo hlavu riadenia, musíme demontovať i plášť svetlometu:

- a) Snímeme rámček s parabolou a odpojíme káble.
- b) Vykrútime skrutky pri spínači svetiel, skrutku v zadnej časti svetlometu a obidve skrutky ($s = 10$) nad spodným nosníkom vidlice.
- c) Polovičky plášťa svetlometu roztrhneme do strán.

Pri montáži sa vyvarujeme pretrhnutiu káblov:

- A. Zosadíme polovice plášťa.
- B. Zakrútime skrutky ($s = 10$).
- C. Prítlahneme prepínač svetiel a zakrútime zadnú skrutku.
- D. Zapojíme káble a zamontujeme rámček s parabolou.

9. DEMONTÁŽ PREDNEJ VIDLICE

- a) Snímeme plášť svetlometu (časť III, kap. 8).
- b) Odpojíme horné pásky gumových manžiet.
- c) Trúbkovým kľúčom vykrútime matice $s = 10$ v hornej miske teleskopu a pre ľahšiu montáž vykrútime aj zátku.
- d) Smerom dolu vysunieme klzák s pružinou.

Montáž:

- A. Namažeme klzáky „automobilovým tukom 00“ a klzáky s pružinami nasunieme.
- B. Nakrútime zátky a matice $s = 10$, nesmieme zabudnúť dať perové podložky.
- C. Prítlahneme plechové pásky gumových manžiet.
- D. Skúsime preperovať vidlicu.
- E. Podľa časti III, kap. 8 namontujeme svetlomet.

10. ZADNÁ KYVNÁ VIDLICA.

Pri demontáži zadnej kyvnej vidlice predchádzajú tieto operácie:

1. Vybratie zadného kola časť III, kap. 2.
2. Sňatie krytov — časť III, kap. 11.

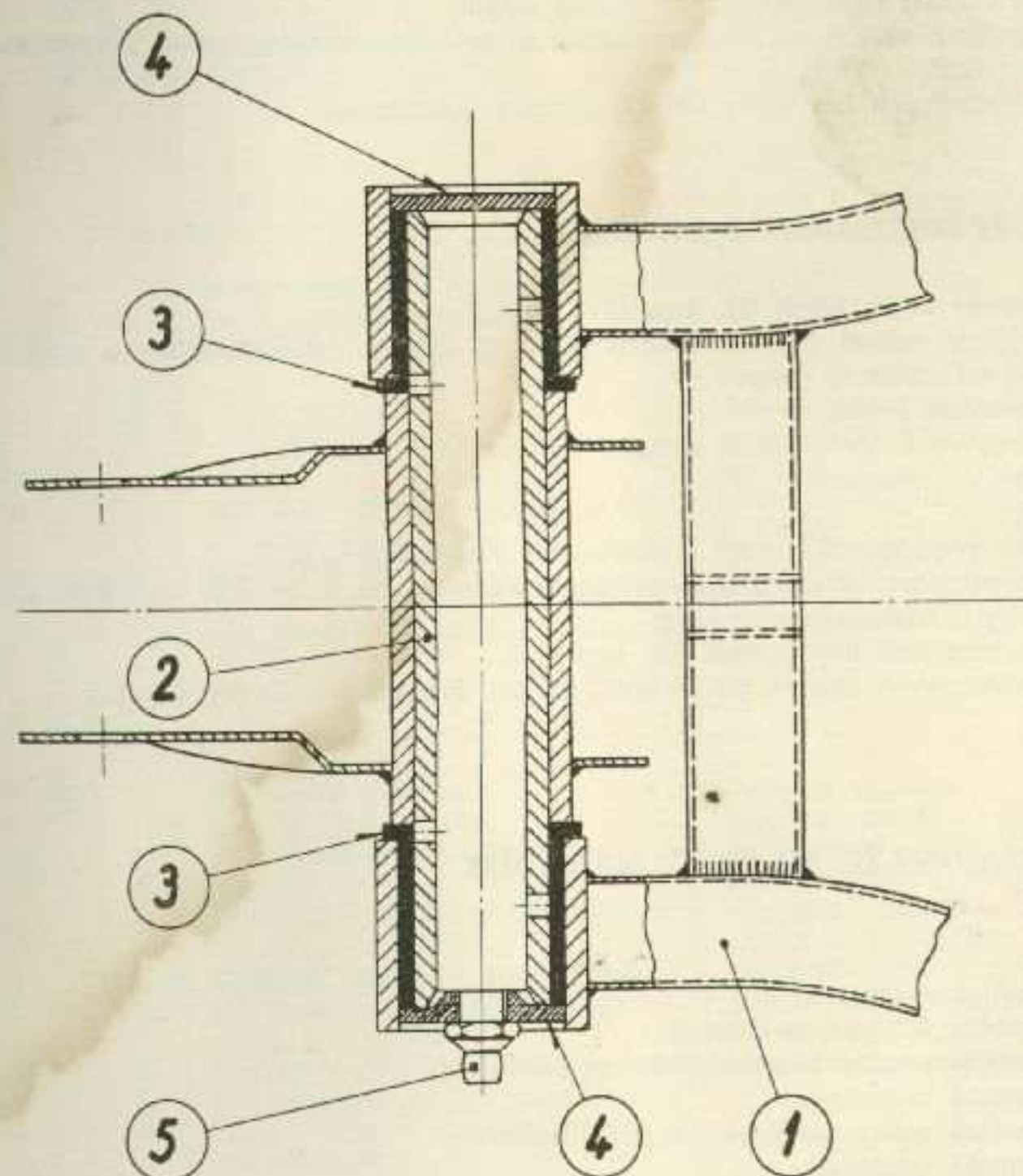
Demontáž:

- a) Odklopíme sedlo a okrútime maticu $s = 10$ zo skrutky upevňujúcej upevňovacie pero. Vidlica klesne na čape.
- b) Odkrútime mazničku kyvnej vidlice.
- c) Zakrútime skrutku M6 do otvoru pre mazničku, za túto skrutku vytiahneme viečko čapu. Druhé viečko vyrazíme na druhú stranu.

Teraz môžeme dokonale vyčistiť vnútrojšok uloženia vidlice a dokonale ho namazať. Na ďalšiu demontáž potrebujeme sťahovák, ktorým vytlačíme (vytiahneme) čap kyvnej vidlice a demontáž je hotová.

Montáž:

- A. Po nalisovaní čapu vidlice touto niekoľko ráz kývneme, aby sme mali zaručené, že nedrhne.
- B. Narazíme obidve zátky.
- C. Zakrútime mazničku do ľavého viečka a uloženie čapu premažeme tlakovou maznicou.
- D. Pri závese sedla prikrútime tlačnú pružinu. Pod maticku $s = 10$ nesmieme zabudnúť dať perovú podložku.



Obr. 26. — Rez uložením kyvnej vidlice.

11. SŇATIE KRYTU.

- Z pravej strany: Vykrútíme maticu pri nožnej brzde a pedál snímeme.
- Vykrútíme štyri skrutky pod nádržou na palivo, ručnú skrutku dvierok skrutku v prostriedku krytu dolu nad motorom, skrutku za vekom motorového bloku z ľavej strany.
- Odpojíme tiahlo od vstrekovacej pumpičky karburátora.
- Vykrútíme ručnú záchytnú skrutku sedla.
- Vykrútíme 5 príchytých skrutiek pod sedlom.
- Snímeme kryty.

Montáž:

- Kryty zosadíme, pričom dbáme, aby po celom obvode na seba dobre priliehali.
- Zakrútíme ručnú skrutku uchytenia sedla.
- Zakrútíme všetky skrutky, nasadíme a upevníme brzdový pedál a vyskúšame jeho chod.
- Po niekoľkých km jazdy všetky skrutky dotiahneme.

12. VYBRANIE MOTORA Z RÁMU.

- Snímeme kryty (časť III, kap. 11).
- Odpojíme prívod paliva, bowden plynu a spojky, kábel sviečky a odpojíme tiahlo od radiacej páky.
- Rozopneme refaz.
- Odkrútíme 3 upevňovacie skrutky motora M 6 (s = 10).
- Motor vysunieme.

Montáž:

- Motor posadíme do rámu a utiahneme 3 skrutky M 6.
- Namontujeme refaz, prívod paliva, bowden plynu a spojky, nasadíme kábel sviečky a tiahlo radiacej páky.
- Namontujeme kryty (časť III, kap. 11).
- Skontrolujeme chod a po niekoľkých km dotiahneme všetky skrutky.

IV. DEMONÁŽE SO ŠPEC. NÁRADÍM

- Demontáž motora.
- Demontáž klukového ústroja.
- Demontáž spojky a primárneho prevodu.
- Demontáž prevodov.
- Demontáž zasúvania prevodových stupňov.
- Demontáž dynama.

Tieto demontáže vyžadujú odborné znalosti a špeciálne dielenské zariadenie. Je výhodnejšie, keď ich zveríme odbornej dielni.

TABULKA PORÚCH A ICH ODSTRÁNENIE.

Príznaky poruchy	Zistená porucha	Odstránenie
Motor nepracuje pravidelne	Má detonáciu (piest klepe)	Motor je prehriaty. Elektrody sviečky žeravé, chybná sviečka (nevhodná tepelná hodnota). Mnoho karbónu v hlave valca. Veľký predstih. Tlmič výfuku zanesený. (Preťačená výfuk. rúra.) Nechť vychladnúť a nejazdiť na vysoké otáčky. Sviečku vymeniť. Vytiahnuť hlavu a karbón odstrániť. Nastaviť predstih. Tlmič vytiahnuť, rozobrať a vyčistiť, event. vyrovnať trúbku.
	Správna iskra	Voda alebo olej v karburátore. Do karburátora dochádza málo paliva. Karburátor vyčistiť. Otvoriť úplne palivový kohút (rezerva), doplniť palivo do nádrže, prezrieť prívodné potrubie, vyčistiť vzduchový otvor vo vliečku nádr. Kábel obaliť izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť. Vyčistiť dýzu — karburátor nastaviť. Zmes pred naliatím do nádržky dobre premiešať.
	Nevhodná sviečka. Zaolejovaná sviečka. Veľká vzdialenosť elektród sviečky. Znečistené kontakty prerušovača. Opálené kontakty prerušovača. Zle nastavené kontakty prerušovača. Chybný kondenzátor, motor ide len na malé otáčky pravidelné a silné iskrenie medzi kontaktmi prerušovača. Občasné krátke spojenie kábla na valec alebo rám.	Sviečku vymeniť. Sviečku vybrať a očistiť. Vzdialenosť elektród nastaviť prihnutím vonkajším na 0,5 mm. Kontakty očistiť handrou namočenou v benzine. Opílovať jemným pilníčkom. Vzdialenosť kontaktov nastaviť na 0,4 mm. Vymeniť kondenzátor. Kábel omotať izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť.

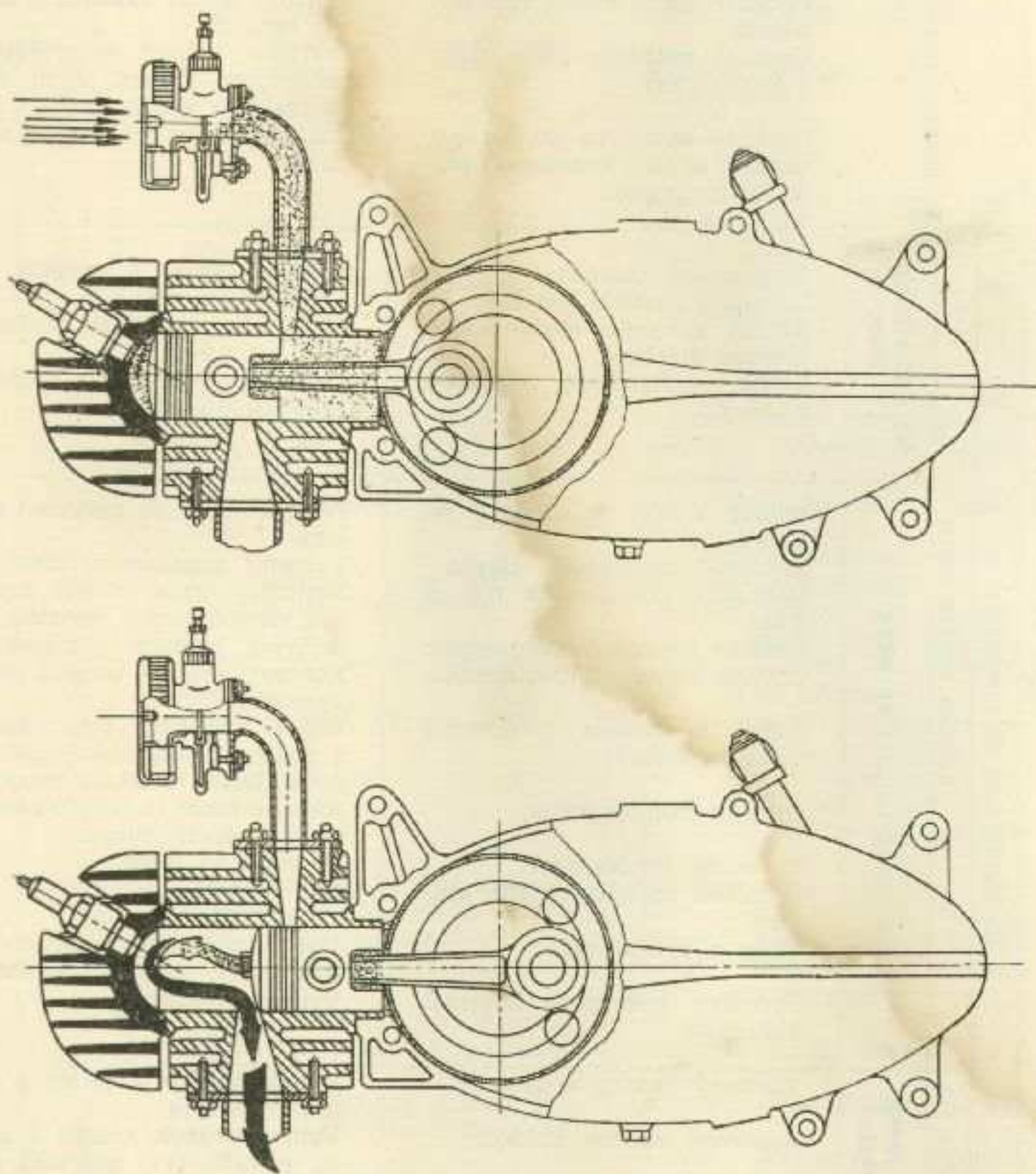
Príznaky poruchy	Zistená porucha	Odstránenie
Motor nemožno roztočiť, lebo sa zastavil. — Karburátor možno preplaviť	Prehriaty motor. Nedostatočné mazanie. Bowdenové lanko karburátora je pretrhnuté alebo vyvlečené. Zlé tesnenie medzi karburátorom a valcom.	Motor nechať vychladnúť a udržiavať ho na nízkych otáčkach. Dbať, aby olej bol vždy s palivom dobre premiešaný, a to v pomere 1:24. Lanko vymeniť alebo nastaviť. Tesnenie vymeniť alebo dotiahnuť hrdlo.
Motor má kompresiu. Sviečka dáva iskru Karburátor je v poriadku		
Karburátor nie je v poriadku.	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.
Trvale	Mnoho usadeného karbónu vo valci, hlave, výfukových priechodoch a tlmičoch výfuku. Čiastočne upchatý prívod paliva. Zle nastavené zapalovanie. Nenastavený karburátor (zlá zmes). Zaseknuté šúpatko karburátora. Upchatý tlmič výfuku, piest. Opotrebený vnútrojšok valca a piest. Motor nasáva falošný vzduch. (Polovice skriň alebo hrdlo karburátora netesnia.) Chybné tesnenie pod hlavou. Brzdové čeluste drú o bubny.	Vybrať hlavu, valec, príp. i výfukové potrubie a karbón odstrániť. Odmontovať potrubie a vyčistiť. Nastaviť vzdialenosť dotykov prerušovača a predstih. Nastaviť voľný beh, polohu ihly a vyčistiť čistič vzduchu. Uvoľniť šúpatko a nastaviť, aby naplno otváralo. Tlmiče výfuku rozobrať a usadený karbón odstrániť. Nový výbrus valca, nový piest a krúžky, zistiť opotrebenie piestneho ložiska atď. (odborná dielňa). Polovice skriň oddeliť, dotykové plochy očistiť, naniesť tesniacu hmotu a pevne zmontovať. Tesnenie pod hrdlom karburátora vymeniť. Vymeniť. Nastaviť brzdy.
Chvilkami	Čiastočne upchatý prívod paliva alebo sito v kohúte alebo karburátore. Bowdenové lanko plynu viazne. Prehriaty motor. Chybná sviečka.	Prívod paliva alebo sito vyčistiť. Lanko premazať, prípadne bowden vymeniť. Motor nechať vychladnúť a udržiavať na nízkych otáčkach. Sviečku vymeniť.

Motor sa nedá roztočiť, lebo sa zastavil

Príznaky poruchy	Zistená porucha	Odstránenie	
Karburátor nemožno preplaviť.	V nádržke niet paliva. Palivový kohút v prívodovom potrubí je uzavretý alebo nedostatočne otvorený. Upchatý čistič paliva nad kohútom. Upchaté potrubie alebo sítko v karburátore. Upchatý otvor vo viečku plniaceho otvoru benzínovej nádržky na palivo.	Prepustiť palivo zo zásoby (stačí asi na 30 km) a čo najskôr nádrž palivom naplniť. Palivový kohút otvoriť. Palivový kohút vykrútiť a čistič vyčistiť. Potrubie vybrať a prefúkať, karburátor vybrať, dýzu odmontovať a vyčistiť. Vzdušný otvor vo viečku vyčistiť.	
Karburátor sa dá preplaviť			
Sviečka nedáva iskru	Na konci kábla je iskra	Zaolejovaná sviečka. Porušená izolácia sviečky. Krátke spojenie medzi elektródami sviečky. Veľká vzdialenosť elektród sviečky.	Sviečku vybrať a vyčistiť. Sviečku vymeniť. Elektródy oddialiť na vzdialenosť asi 0,5 mm. Elektródy priblížiť na vzdialenosť asi 0,5 mm.
	Na konci kábla niet iskry	Spínač svetiel je otočený na skráť. 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 kábelová koncovka.	Páčkou otočiť do správnej polohy. Vymeniť zapalovaciu cievku. Kontakty treba očistiť handrou namočenou v benzíne. Spilovať jemným pílnikom. Kontakty nechať opraviť alebo vymeniť. Kábel vymeniť, príp. 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, opatrne vytrieť alebo nechať vyschnúť. Vymeniť koncovky.
Sviečka	Motor nemá kompresiu.	Zlomený piestny krúžok. Zapečený piestny krúžok. Tesnenie pod sviečkou prepúšťa. Tesnenie pod hlavou porušené. Zadrený piest.	Vybrať krúžok z piesta a nahradiť novým. Vybrať krúžok, očistiť a znova nasadiť (ev. nahradiť novým). Tesnenie nahradiť novým. Tesnenie nahradiť novým. Rozobrať a opraviť (odb. diel.)

OPIS ČINNOSTI DVOJDOBÉHO MOTORA.

Dvojdobý systém spaľovacieho motora je zvlášť vhodný pre motocyklové motory. Má malý počet pohybujúcich sa súčiastok a tým menšie opotrebenie a väčšiu spoľahlivosť v prevádzke. Pracovná činnosť dvojdobého motora je obsiahnutá len v jednej otáčke (t. j. — dva zdvihy piesta).



Obr. 27. — Schéma činnosti dvojdobého motora.

1. Piest sa pohybuje hore:

Piest zatvorí najskôr prepúšťacie kanálky, potom výfukový kanál a nastáva stlačenie zmesi v kompresnom priestore hlavy valca. Niekoľko okamžikov pred hornou polohou piesta je stlačená zmes zapálená el. iskrou zapalovacej sviečky. Medzitým nastáva pod piestom podtlak, ktorý spôsobuje nasanie čerstvej zmesi z karburátora do priestoru kľukovej skrine.

2. Piest sa pohybuje dolu:

Po zapálení zmesi nastáva vlastný pracovný zdvih piesta (odovzdanie sily expandujúcich plynov pomocou kľukového ústroja a prevodov zadnému kolesu motocykla). Horná hrana piesta otvorí najprv výfukový kanál a nastáva výfuk spálených plynov. Horná hrana a okienka piesta otvoria potom dva prepúšťacie kanálky. Pod piestom a v kľukovom priestore je čerstvá zmes, stlačená piestom pri tomto pohybe dolu. Otvorenými prepúšťacími kanálkami prúdi teraz táto čerstvá zmes **usmernená tvarom kanálov do valca**: obidva prúdy sa stretnú, narazia na zadnú stenu valca, postupujú smerom ku hlave valca, ktorá ich otáča k strane výfukového kanálu. Čerstvá zmes naplní valec a súčasne vytláča zvyšok spálenej zmesi (výplak).

VÝŤAH Z PRAVIDIEL CESTNEJ PREMÁVKY.

Úvod:

Riadenie a ovládanie ľahkého motocykla je totožné s riadením motocykla. Preto sa na vodiča ľahkého motocykla vzťahuje celý rad povinností, ktoré musí poznať a podľa nich sa riadiť. Povinnosti sú obsiahnuté v pravidlách cestnej premávky. Pokiaľ nebude tento výťah stačiť na získanie potrebných vedomostí, môže sa odporúčať knižnica dopravnej bezpečnosti.

Povinnosti vodiča:

Pred jazdou musí prezrieť vozidlo, či je v poriadku a či je jazdy schopné. Za jazdy sa úplne venuje riadeniu. U seba musí mať príslušné doklady. Pre svoju osobu občiansky preukaz, pre ľahký motocykel doklad, ktorý dostane pri zakúpení a schopnosť na riadenie preukáže dokladom o preskúšaní z pravidiel cestnej prevádzky, ktoré vydáva DĽ.

Smer a spôsob jazdy:

Jazdí sa vpravo. Jednosmerná cesta sa môže na jazdu použiť po jej celej šírke. Na nebezpečných a neprehľadných miestach musia všetky vozidlá ísť pri pravom okraji vozovky.

Ľavá strana cesty sa môže použiť len pri predchádzaní, vyhnutí sa prekážke atď. Inak je táto strana určená pre prevádzku vozidiel idúcich v protismere.

Jazda pozdĺž nástupných ostrovčekov:

Obchádzať môže vodič ostrovček po pravej i ľavej strane. Ak ide po ľavej strane, nesmie rušiť prevádzku koľajnicových vozidiel. Pri ostrovčekoch, kde je dopr. značka č. 38, musí obchádzať po pravej strane.

Vyhýbanie:

Vyhýba sa vpravo. Miestam, kde nie je možné vyhnutie, prechádza ako prvý ten vodič, ktorý je k miestu najbližšie (napr. práca na ceste). Zásada vyhýbať vpravo sa môže porušiť len v mestskej prevádzke, kde medzi električkou a okrajom vozovky niet miesta. Tam sa môže vyhýbať vľavo.

Predchádzanie:

Predchádza sa vľavo. Ak vodič má predchádzať, nesmie rušiť prevádzku proti-idúcich vozidiel, musí mať dostatočný prehľad, nesmie predchádzať na zakázaných a nebezpečných miestach. Pri začiatku predchádzania musí upozorniť za sebou idúce vozidlá upažením ľavej ruky, že bude predchádzať. Po ukončení predchádzania smie sa na pravú stranu vrátiť tak, aby neohrozil vozidlá, ktoré predišiel. Ak je vodič predchádzaný, nesmie zvyšovať rýchlosť, musí vyhnúť doprava a ani inak nesmie prekážať. Je zakázané predchádzať: v zákrutách, pred vrcholom stúpania, na železničných prechodoch, na križovatkách, v tuneloch a podjazdoch, je zakázané dvoje predchádzanie. Vozidlo odbočujúce doľava je zakázané predchádzať vľavo, a preto sa môže predchádzať vpravo. Električky sa predchádzajú vpravo. Jedine tam, kde niet miesta, sa predchádza vľavo.

Odbočovanie:

Pred odbočením musí vodič dať upaženou rukou znamenie, že bude odbočovať. Ak odbočuje doprava, zaradí sa do pravého prúdu, dá znamenie a pri odbočovaní dáva pozor na chodcov. Ak odbočuje doľava, zaraduje sa do príslušného prúdu a dáva znamenie ľavou rukou. Ak je v protismere voľno, odbočuje v plynulej jazde. Ak však vozidlá idú v protismere, nesmie ich odbočovaním rušiť v plynulej jazde, a preto na križovatke zastaví, počká, až vozidlá prejdú a potom odbočenie dokončí. Tak isto nesmie rušiť prevádzku električiek, a to v oboch smeroch. Električky pri odbočovaní doprava dávajú znamenie a majú prednosť v jazde. Pri odbočovaní doľava však musí rešpektovať priamu jazdu protiidúcich vozidiel.

Pravidlá pre prechod križovatky:

Vodič idúci po vedľajšej ceste musí dať prednosť všetkým vozidlám na hlavnej ceste. Ďalej ak prichádza k ceste, ku ktorej je príchod označený dopr. značkou „Daj prednosť jazde“ alebo „Stoj, daj prednosť jazde“, musí dať prednosť všetkým vozidlám, idúcim na hlavnej ceste. Na križovatkách rovnakého druhu ciest má prednosť koľajnicové vozidlo pred motorovým a nemotorovým a motorové vozidlo má prednosť pred nemotorovým. Ak prichádzajú na takúto križovátku vozidlá rovnakého druhu (všetky motorové alebo nemotorové), má prednosť vozidlo prichádzajúce z pravej strany (prednosť podľa pravidla pravej ruky). Posledná prednosť je pravidlo priameho smeru. V prípade, že priama jazda vozidla je rušená vozidlom odbočujúcim doľava, má prednosť priamo idúce vozidlo bez ohľadu na jeho druh. Odbočujúci vodič musí počkať.

Prednostné právo niektorých vozidiel:

Ak vozidlá požiarnej ochrany, záchrannej služby a vozidlá ozbrojených sborov dávajú osobitné výstražné znamenie, ktoré v noci je nahradené u hasičov červeným a u ostatných modrým svetlom, musí im dať vodič prednosť.

Zastavenie a státie:

Zastavenie je zakázané: na úzkych a neprehľadných miestach, pred vrcholom stúpania, na ňom a za ním, v ostrých a neprehľadných zákrutách, 10 metrov od križovatky, na prechode pre chodcov atď. Rozdiel medzi zastavením a státím je určený časovo. Do 5 min. ide o zastavenie, nad 5 min. o státie. Stáť je zakázané: na miestach zákazu zastavenia, 30 m od železničného prechodu, pred vjazdmi do domov a na pozemky, na mostoch atď.

Opustenie vozidla:

Pri opustení musí byť zastavený motor a vozidlo zabezpečené proti zneužitiu a krádeži. Najlepšie prevlečením retaze alebo lana lúčmi kola a uzamknutím visiacou zámkou.

Rýchlosť jazdy:

Vodič pri jazde pozdĺž sprievodov musí ísť 15 km/hod., cez prechody pre chodcov, pri vchádzaní na hlavnú cestu, pozdĺž stojacich hromadných dopravných prostriedkov, na klzkej vozovke, v mieste, kde sa na ceste pracuje. V hustej hmle smie vodič ísť 25 km/hod., nesmie predchádzať iné motorové vozidlá.

Osvetlenie:

Lahký motocykel musí byť osvetlený diaľkovým svetlom, svietiacim najmenej na 100 m, sklopeným alebo iným stretávacím svetlom svietiacim najmenej na 30 m. Zadná časť vozidla musí byť osvetlená červeným koncovým svetlom a poznávacia značka bledým svetlom. Okrem toho musí mať vozidlo odrazové svetlo.

Prechádzanie železničných prechodov.

Vozidlá smú prechádzať cez prechod len v jednom prúde vozidiel za sebou a rýchlosťou najviac do 25 km/hod.

Čerpanie pohonných látok:

Zásadne vždy len v smere jazdy. Nikdy v protismere. Prvé vozidlo musí byť vzdialené od ďalšieho 3 m a medzi ďalšími potom 1 meter. V okruhu 15 metrov sa nesmie fajčiť, opravovať a pod. Vozidlá záchranej služby, požiarnej ochrany a ozbrojených sborov majú prednostné právo na zásobovanie.

Riadenie prevádzky:

Prevádzku riadia a na ňu dozerajú dopravné orgány. Môžu to byť i členovia Pomocnej služby dopravných inšpektorátov.

Pokyny rukou dávajú dopr. orgány smerovkou. Používajú znamenia. Stoj — upaženie jednej alebo oboch rúk naprieč zakázaného smeru. Ďalej znamenie Voľno — upažené ruky smerujú vo smere voľnej jazdy, pozdĺž ramien dopravného orgánu. Ďalej znamenie Pozor — vztýčenie celej ruky so smerovkou hore. Ak je prevádzka riadená svetelnými znamienami, znamená červené svetlo Stoj, zelené svetlo Voľno, žlté svetlo Pozor.

Pokyn na spomalenie jazdy dávajú dopravné orgány kývaním upaženej ruky hore a dolu. Pokyn na zrýchlenie krúčením upaženej ruky pred stred tela v smere jazdy vozidla, ktorému je znamenie určené.

Na riadenie a usmerňovanie prevádzky slúžia i dopravné značky, ktoré sú rozdelené do troch skupín. Prvá sú výstražné dopravné značky čísel 1 až 16. Druhá skupina dopr. značky vyjadrujúce zákazy a príkazy čísel 17 až 43 a tretia skupina značky vyjadrujúce informáciu čísel 44 až 65.

Tlačili Severoslovenské tlačiarne, n. p., Martin.
X-15377.

*Klakson je vyladený pre napätie
9 V, t.j. pre napätie dvoch baterií
zapojených do série podľa nákresu.*



www.JAWA-50.cz