

MOTOCYKL



250 ccm typ 353/04

350 ccm typ 354/04

www.lamaneta.com

K OBSLUZE

Vyráběj: JAWA - Závody 9. května n. p.

Dodává v ČSSR: Mototechna n. p.

Dodává do zahraničí: Motokov - Praha

Vytiskl Knihárna nov. 7, náro. M. Gorkeho 21, Praha 4.

332 - 61

Rok vydání 1961

Poznámka o uložení stroje v zimním období:

Uložení stroje na zimu provedeme po delší jízdě, kdy byl motor dokonale prohřát. Po vychladnutí a během zimy už motor nespouštíme, zvláště ne na krátkou dobu na místě, kdy se motor dostatečně neprohřeje a proto může dojít ke kondenzaci vodní páry na vnitřních dílech motoru a tím k jejich korozi a rezu.

Baterii je nutno vymontovat a pro zimní období ošetřit podle předpisu výrobce.



DOPLNĚK NÁVODU K OBSLUZE MOTOCYKLU



250 ccm typ 353/04

350 ccm typ 354/04

s novým karburátorem SBD

www.lamaneta.com

KNT 7 - 5562 - 61

JAWA — ZÁVODY 9. KVĚTNA, n. p.

PRAHA 1961

Od ledna 1961 montují se na stroje 250 a 350 ccm karburátory typu SBD, u nichž byl zaveden normalisovaný tvar trysky, která v zájmu zdokonalení funkce byla přemístěna do spodní části trysky jehly.

Hlavní tryska je přístupná po sejmutí karburátoru a odsroubování dolního závěrného šroubu.

Tyto karburátory se montují u strojů 250 ccm od čís. motoru 353-275-564, u strojů 350 ccm od čís. motoru 354-115-929 a jejich seřízení je uvedeno dále v tabulce.

Pro stroje, vyráběné od ledna 1961 a opatřené shora uvedenými karburátory, je tedy tabulka pro seřízení, uvedená v instrukční knížce, neplatná a platí následující předpis seřízení:

Typ stroje		Hlavní tryska	Volnoběžná tryska	Poloha jehly	Otočení šroubu volnoběhu
250-353-04	Pro záběh	92	45	4. zářez shora	¼ otáčky
	Po záběhu	92	45	3. zářez shora	½ otáčky
350-354-04	Pro záběh	98	40	3. zářez shora	¼ otáčky
	Po záběhu	98	40	2. zářez shora	½ otáčky

PŘEDPIS PRO ZAJÍZDĚNÍ

JAWA 250-353-04

Ujeté km	Maximálně dovol. rychlost	Poloha jehly	Otočení šroubu volnoběhu	Přibližná spotřeba
Do 1.500 km	60 km/hod.	4. zářez shora	¼ otáčky	5 l/100km při 70 km/hod.
Do 3.000 km	75 km/hod.	3. zářez shora	½ otáčky	5 l/100km při 70 km/hod.
Nad 3.000 km	bez omezení	3. zářez shora	½ otáčky	3,8 l/100km při 70 km/hod.

JAWA 350-354-04

Ujeté km	Maximálně dovol. rychlost	Poloha jehly	Otočení šroubu volnoběhu	Přibližná spotřeba
Do 1.500 km	60 km/hod.	3. zářez shora	¼ otáčky	5 l/100km při 70 km/hod.
Do 3.000 km	75 km/hod.	3. zářez shora	¼ otáčky	5 l/100km při 70 km/hod.
Do 5.000 km	90 km/hod.	2. zářez shora	½ otáčky	3,8 l/100km při 70 km/hod.
Nad 5.000 km	bez omezení	2. zářez shora	½ otáčky	3,8 l/100km při 70 km/hod.

Vysvětlení k údajům o maximální rychlosti vozidla, uvedeným v technickém popisu.

Hodnota maximální rychlosti, uvedená v instrukční knížce, je horní mez maximální rychlosti, kterou stroj může dosáhnout.

Do jaké míry se stroj této maximální hodnotě přiblíží, záleží na několika podmínkách.

Zjištění skutečné rychlosti vozidla lze provést pouze měřením stopkami na rovné trati a to v obou směrech z důvodu vyloučení vlivu větru a odchylek od vodorovnosti trati.

Rozhodujícími faktory, kromě výkonu motoru, je poloha a oblečení jezdce, stav celého stroje a nahuštění pneumatik.

Za předpokladu, že výše uvedené podmínky jsou příznivé, dosahuje stroj 250 ccm rychlosti 90 až 95 km/hod. při poloze jezdce v sedě a 100 až 105 km/hod. při sehnuté poloze jezdce.

Stroj 350 ccm za těchto podmínek může dosáhnout rychlosti 105 až 110 km/hod. při poloze jezdce vsedě a 115 až 120 km/hod. při sehnuté poloze jezdce.

Odborníci našich motocyklových závodů, konstruktéři a dělníci zhotovili pro Vás tento nový typ stroje nejmodernější světové koncepce. Dokonalé provedení a zpracování Vám zaručuje příjemnou jízdu a ovládání motocyklu za všech okolností. Věříme, že tento nový typ motocyklu splní všechny Vaše požadavky.

Tato příručka Vám pomůže seznámit se s Vaším strojem, poznat jeho součástky a jejich činnost. Poradí Vám, jak provádět údržbu a jak odstranit případné drobné závady.

Přejeme Vám tisíce krásných a radostných kilometrů s Vaším novým motocyklem JAWA.

www.lamaneta.com



SEZNAM OBRÁZKU

1. JAWA 250, typ 353/04	25. Měření odtrhu přerušovače
2. Rez motorem — 250	26. Dynamo — 250
3. Rez motorem — 350	27. Dynamo — 350
4. Rez tlumičem sání	28. Rez tlumičem výfuku
5. Uzamykání stroje	29. Vymutí předního kola
6. Spínač „Stop“	30. Vysunutí hřídele zadního kola
7. Schema elektrického zapojení — 250	31. Rozpojení krytu řetězu
8. Schema elektrického zapojení — 350	32. Součásti zadního řetězového kola a zadní brzdy
9. Kontrolní a plnicí otvor oleje	33. Rez předním kolem
10. Polohy páčky vypustného kohoutu	34. Rez zadním kolem
11. Vzduchová klapka karburátoru	35. Odpojení výfukového potrubí
12. Mazací plán — levá strana	36. Sejmnutí hlavy válce — 250
13. Mazací plán — pravá strana	37. Sejmnutí válce — 250
14. Vypouštění oleje z převodovky	38. Sejmnutí hlavy válce — 350
15. Uvolnění řetězové spojky	39. Montáž pístních kroužků
16. Seřízení brzd	40. Rez přední vidlice
17. Rez ráfem a pneumatikou — montáž pláště	41. Mazání kuliček v hlavě rámu
18. Správná montáž pneumatiky	42. Mazání kuliček v hlavě rámu
19. Naplnění řetězu	43. Seřízení otočné rukojeti
20. Víčko v krytu řetězu	44. Uvolnění sedla
21. Schema činnosti vypínání spojky	45. Povolení horního záchyty tlumiče
22. Seřizování spojky	46. Rez zadním tlumičem kmitů
23. Karburátor přírubový	47. Rez uložením kyvné vidlice
24. Vymutí pojistky	48. Vymutí baterie
	49. Schema činnosti dvoudobého motoru

OBSAH

I. POPIS A NÁVOD K OBSLUZE

	Str.
1. Technické údaje	7
2. Popis motocyklu	10
3. Popis elektrického zařízení	13
4. Seznam náradí	17
5. Zajištění nového stroje	17
6. Návod k obsluze	19
7. Čeho se nutno vyvarovat	23

II. ÚDRŽBA

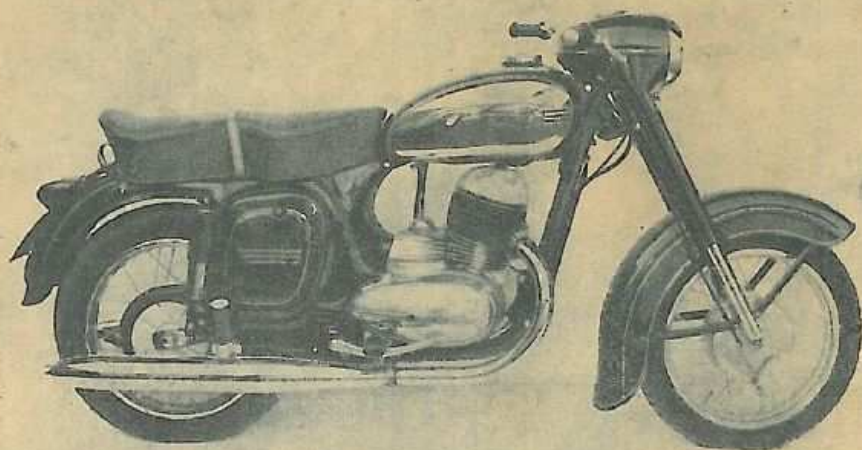
1. Čištění stroje	24
2. Mazání stroje	25
3. Seřizování brzd	30
4. Pneumatiky	30
5. Naplnění řetězu	32
6. Spojka a její seřízení	34
7. Karburátor	36
8. Údržba elektrického zařízení	37
9. Dekarbonsace	41

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ SPECIÁLNÍHO NÁRADÍ

1. Vymutí předního kola	42
2. Vymutí zadního kola	43
3. Sejmnutí krytu řetězu a řetězu	44
4. Vymutí zadního řetězového kola	44
5. Výměna kuličkových ložisek kol	44
6. Demontáž hlavy a válce	49
7. Výměna pístních kroužků	48
8. Vymutí karburátoru	49
9. Demontáž spojky	50
10. Demontáž světlometu	50
11. Demontáž hlavy řízení a ramene vidlice	52
12. Řidítka — otočná rukojeti	53
13. Sejmnutí sedla	54
14. Demontáž nádrže na palivo	54
15. Sejmnutí schránky a krytů	54
16. Demontáž zadního převodní	55
17. Zadní kyvné vidlice	57
18. Vymutí baterie	57
19. Demontáž spínací skřínky	57
20. Vymutí motoru z rámu	58
21. Sejmnutí pravého a levého víka motoru	58

IV. TABULKA PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Popis činnosti dvoudobého motoru	62
----------------------------------	----

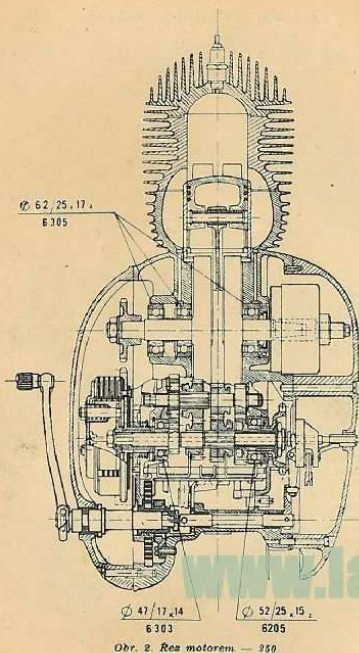


Obr. č. 1. JAWA 250, typ 353/04

I. POPIS A NAVOD K OBSLUZE

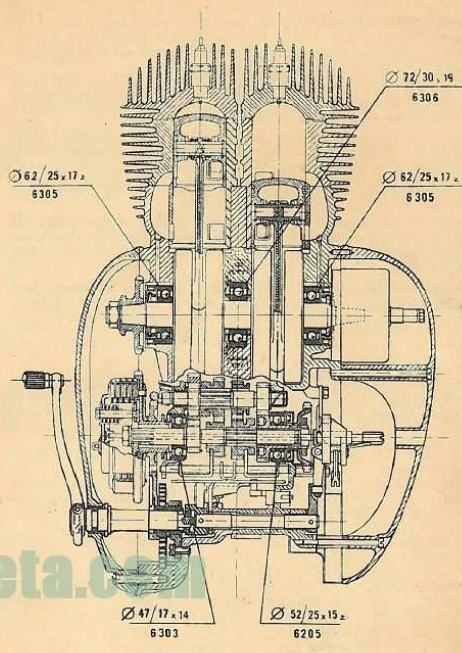
1. TECHNICKÉ ÚDAJE

	250 cm ³ typ 353/04	350 cm ³ typ 354/04
Motor		
Počet válců	1	2
Vrtání	65 mm	58 mm
Zdvih	70 mm	65 mm
Oběh válců (l.)	248,5 cm	344 cm
Kompresní poměr	1 : 7,2	1 : 7,4
Maximální výkon motoru	12 k/4750 ot.	16 k/4750 ot.
Spotřeba paliva při rychl. 80 km/h.	cca 3 l/100 km	3,5 l/100 km
Obsah nádrže na palivo	105 km/hod.	13 litrů
Maximální rychlost	120 km/hod.	120 km/hod.
Maximální síloupřevod (plné zatížení)	45 %	50 %
Rozměry motoru (v mm)		
— výška	1980 mm	1025 mm
— šířka	670 mm	138,5 kg
Váha stroje — bez paliva	129 kg	148,5 kg
Váha stroje — s palivem	139 kg	160 kg
Únosnost (užitková váha)	85 kg	90 kg
Maximální zatížení předního hřídele	214 kg	218,5 kg
Maximální zatížení zadního hřídele	60 článků	64 článků
Primární převod řetězem 3/8" × 3/8"	120 článků	118 článků
Sekundární převod řetězem 1 3/8" × 5/16"	46/22 zuby	46/27 zuby
Pomer převodů — primární	46/19 zuby	46/17 zuby
Sekundární	19/12 × 24/12	19/12 × 19/17
1. převodový stupeň	19/12 × 16/20	19/12 × 16/20
2. převodový stupeň	15/675	1 : 14,272
3. převodový stupeň	1 : 8,761	1 : 8,921
4. převodový stupeň	1 : 6,268	1 : 6,383
1. stupeň	1 : 4,951	1 : 4,308
2. stupeň	1 : 3,41	
3. stupeň		
4. stupeň		
Celkový převod rozláskectho ústrojí	5/11 zubů	5/12 zubů
Převod pohonu rychloměru	ø 160 mm/35 mm	
Celkové brzdy		
Brzdové dráty z rychlosti 40 km/hod.		
Přední brzdu		
Zadní brzdu		
Maximální zdvih přední válce	30,8 mm	30,8 mm
Maximální zdvih zadní válce	125 mm	125 mm
Karburátor	130 mm	130 mm
Kola — rozměry ráfků	2926 SB	2924 SB
rozměry pneumatik (zadní)	1,85 B × 16"	1,85 B × 16"
(přední)	3,25" × 16"	3,25" × 16"
	3,00" × 16"	



Obr. 2 Rea motorem — 250

8



Obr. 3 Rea motorem — 350

9

2. POPIS MOTOCYKLU

Motocykl 250 cm — typ 353/04 a 350 — typ 354/04 je jednodobé vozidlo, sloužící k dopravě jedné nebo dvou osob.

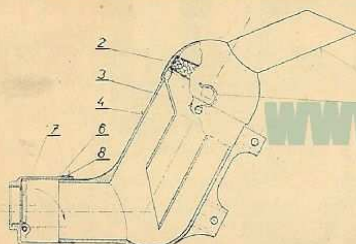
Hnací sílu dodává vzduchem chlazený spalovací motor — dvoudobý s vratným vyplachováním. Má tichý běh, je v celkovém rozsahu otáček vyvážen, bez vibrací a je schopen velké akcelerace.

Spojka se pohybuje v olejové lázni, je pětilamelová, s lamelami ocelovými a s korkovým obložním. Ovládána je páčkou na levé straně řídítek.

Převodovka má čtyři převodové stupně. S klikovou skříní tvoří jednotlivý blok motoru a je odvětrávána.

Zasouvání převodových stupňů je nožní a provádí se pákou, která je na levé straně motoru. Zasouvání je opatřeno elektrickým ukazatelem chodu naprázdno. Vypínání spojky při zasouvání převodových stupňů je samočinné.

Nastartování motoru je prováděno touž nožní pákou jako řazení převodových stupňů, pootočením páky do startovací polohy. Jakmile motor naskočí, páka se samočinně vrátí do horizontální polohy.



Obr. 4 Rea tlumičem sání

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1. Víko tlumiče | 5. Uzávěr |
| 2. Otvor vzduchu | 6. Pevňovací spojka |
| 3. Vložka | 7. Uzávěr klásky |
| 4. Těleso tlumiče | 8. Upevňovací pásek |

10

Převod sil je řetězový. Primární řetěz je zakryt levým víkem skříně a běží v olejové lázni. Sekundární řetěz je zcela zapouzdřený; tím je velmi zvýšena jeho životnost.

Karburátor — 2926 pro typ 353/04 a 2924 pro typ 354/04 — je umístěn v motorové skříní, pod krytem karburátoru. Ke karburátoru je připojen tlumič sání s čističem vzduchu, přístupným po odklopení sedla.

Drátová kola jsou snadno vyjímatelná — přední i zadní hřídel je výsuvný. Konstrukce předního i zadního kola je podobná. Spojení zadního kola s řetězovým kolem je provedeno drážkovým unášečem. Počet drátů je 36 v jednom kole, průměr drátu je 3,5 mm, závit M 4.

Plinonábojová zadní brzda je ovládána pravou nohou, pákou a bowdem, plinonábojová přední brzda pravou rukou, pákou na pravé straně řídítek. Obě jsou velmi účinné a jejich seřízení je možné bez použití nářadí.

Rám je proveden ze čtyřhranných svařovaných trubek s kyvnou zadní vidlicí.

Nádž na palivo je vyhlisována z ocelového plechu. Má uzávěr o $\varnothing$ 60 mm a výpustný kohout s čističem, který zajišťuje rezervu paliva asi 1 litr.

Dvojsedlo s vložkou z mechové gumy je velmi pohodlné. Poskytuje se zadním pérovaním velmi příjemnou jízdu pro řidiče i spolujezce. Sedlo je odklopné a zakrývá pomocnou schránku na hustilku a náhradní součásti.

Stupačky jsou sportovní, nastavitelné.

Říditka mají vnější $\varnothing$ 22 mm a šířku 670 mm. Jsou provedena z jednoho kusu s možností nastavení vůle lanka spojky a přední brzdy stavěcím šroubem u páček.

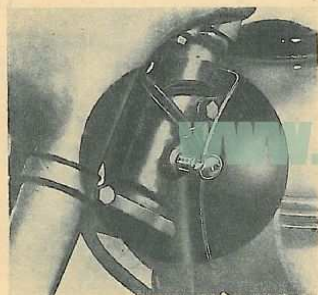
Pérování přední je provedeno teleskopickou vidlicí s olejovými tlumiči kmitů. Pérování je po přímce dvěma válečnými pružinami. Součástí pérování jsou zakryté ocelovými pouzdry. V horní části nosných trubek přední vidlice jsou našroubovány odvětrávací ventily, kterými uniká stlačený vzduch při propérování vidlice. K zamezení unikání tlumičového oleje z ramen přední vidlice, při dopravě motocyklů z výrobního podniku, jsou otvory pro ventily uzavřeny šrouby M 6. Ventily jsou po dobu přepravy umístěny v balíčku ve schránce. Je nezbytné nutné, aby před uvedením motocyklu do provozu byly zmíněné

11

odvzdušňovací ventilký nasroubovány do nosných trubek přední vidlice, namísto uzavíracích šroubků. Při jízdě bez namontovaných odvzdušňovacích ventilků nemůže při propěrování stlačený vzduch plynule unikát a přední vidlice nemá správnou funkci.

Zadní pérování je po kružnici. Kyvná vidlice je odpružena dvěma válcovými pružinami a je opatřena olejovými tlumiči kmitů. Pérování je zakryto chromovanými ocelovými pouzdry.

Uzamknutí stroje je možno provést dosičkým zámekem, který vsuneme do otvoru na levé straně hlavy rámu po natočení řízení doprava.



Obr. 5. Uzamykání stroje

12

3. POPIS ELEKTRICKÉHO ZARÍZENÍ

Zapalování je dynamobateriové. **Dynamo** je stejnosměrné, šestipólové, značky Jawa. Výkon dynama 45 W, napětí 6 V.

Stator dynama je upevněn dvěma šrouby M 6 ke skříni motoru. Nese přerušovač, natáčivý o 16° (pro seřízení předstihu), regulátor napětí, svorkovnici, uhlíky, kondenzátor.

Rotor dynama je nasazen na klikovém hřídeli a přitážen šroubem společně s vačkou, která ovládá přerušovač.

Regulátor napětí se samočinným spínačem je přístroj, který udržuje stálé napětí proudu a přepíná proud baterie na proud dynama. Přebytkovým proudem, vyrobeným dynamen, se baterie dobíjí. Jakákoliv neodborná manipulace s tímto přístrojem je zakázána a továrna ani výrobce regulátoru neručí za dynamo ani za regulátory, které mají porušeno seřízení doteků regulátoru.

Baterie 14 Ah, 6 V, je olověná s elektrolitem, ředěnou kyselinou sirovou. Je uložena v levé schránce a zapojena na kostru kladným pólem. Vedle baterie je v pouzdře pojistka 15 A.

Spínací skříňka je vestavěna do světlometu a rozděluje proud z dynama nebo baterie do spotřebičů. V horní části světlometu u rychloměru jsou umístěny dvě kontrolní žárovky 6 V - 1,5 W. Žlutá žárovka se rozsvítí při zasunutém neutrálu mezi 1. a 2. rychlostním stupněm. Červená se rozsvítí při zapnutí zapalování a zhasne, jakmile dynamo začne dodávat proud do baterie.

13

Polohy přepínače ve světlometu

	Klíček částečně zasunut	Klíček zcela zasunut	
0	Vypnuto vše	Zapnuto zapalování	Jízda ve dne
1	Vypnuto zapalování Zapnuto parkovací a koncové světlo	Zapnuto zapalování a parkovací a koncové světlo	Jízda v noci místem
2	Vypnuto zapalování Zapnuto hlavní a koncové světlo	Zapnuto zapalování a hlavní a koncové světlo	Jízda v noci na volné silnici

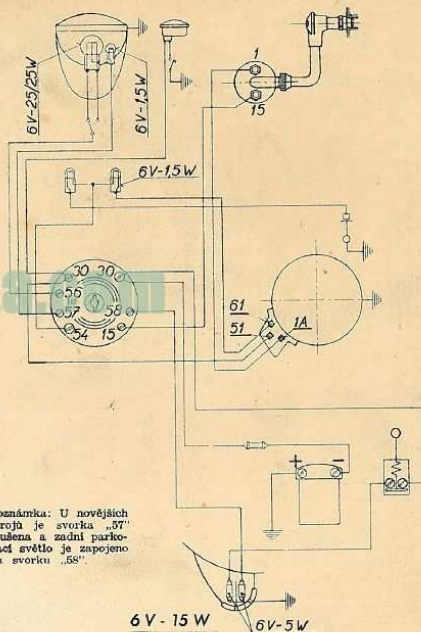
V případě poškození baterie lze motor nastartovat tak, že zapneme zapalování zatlačením klíčku v poloze „0“, zařadíme druhou rychlost a motocykl rozlačme, až spínač regulátoru sepně a tím dodá proud do zapal. cívký.



Spínač „Stop“ je upevněn v pravé schránce. Spoje jsou provedeny lakovanými auto-kabely. Konce kabelů mají mosazné koncovky nebo jsou zaleťovány. Kabely od dynama ke spínací skřínce, od přepínače světel k hlavní žárovce, do přepínače světel a kabely světlék mají průřez 1,5 mm², ostatní kabely průřez 1 mm².

Obr. 6. Spínač „Stop“

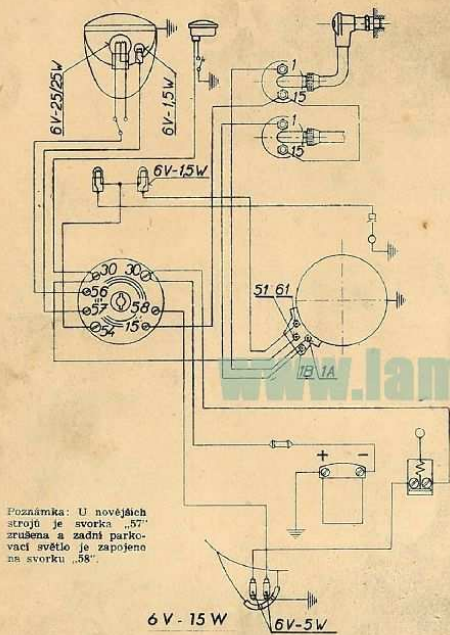
14



Poznámka: U novějších strojů je svorka „57“ zrušena a zadní parkovací světlo je zapojeno na svorku „58“.

Obr. 7. Schema elektrického zapojení — 259

15



Poznámka: U novějších strojů je svorka „57“ zrušena a zadní parkovací světlo je zapojeno na svorku „58“.

Obr. 8. Schema elektrického zapojení — 350

Spotřebiče proudu:

Ve světlometu je dvouvláknová žárovka 6 V, 25/25 W s patiči Ba 20 d, podle ČSN 304311.

Parkovací žárovka je 6 V, 1,5 W s patiči Ba 9 s podle ČSN 304317.

Žárovka koncové svítilny je 6 V, 5W a „Stop“ světla je 6 V 15 W podle ČSN 304319.

Zapaľovací cívky — značky JAWA — jsou upevněny na rámu, pod nádržíkou na palivo.

Houkačka je v době klidu stroje napájena z baterie a zapíná se tlačítkem na přepínači světla.

Zapaľovací svíčky: od ledna 1961 budou u typů 250 i 350 ccm montovány nové, jednotné, odrušené svíčky PAL 14-7RZ. S těmito svíčkami budou montovány neodrušené koncovky.

Při použití neodrušených svíček (PAL 14/195-225 pro 250 a 14/195-240 pro 350) je nutné namontovat odrušené koncovky.

4. SEZNAM NÁŘADÍ

Šroubovák malý
Měrka na kontakty
Ohal.
Rukojet
Utěrka
Klíč kombinovaný # 32/22
Hustilka úplná
Zámek s klíčky
Montovací páka s hákovým klíčem — 1 kus
Montovací páka — 1 kus

Dvojitý šroubovák
Klíč spec. hákový # 19
Kleště kombinované
Klíč trubkový # 10
Klíč trubkový # 14
Klíč trubkový # 17
Otevřený klíč oboustr. # 5,5/7
Otevřený klíč oboustr. # 9/10
Otevřený klíč oboustr. # 11/12
Otevřený klíč oboustr. # 14/17

5. ZAŘÍZENÍ NOVÉHO STROJE

Při přejímání nového stroje doporučujeme zákazníkovi, aby překontroloval vybavení stroje a zda je v převodové skříně, v předních i zadních tlumičích kmitů olej. Výšku hladiny oleje v převodové skříně určuje kontrolní otvor, uzavřený šroubem M 6 x 8. Nalévání oleje — viz část II., kap. 2. „Mazání stroje“. O tom, že je v tlumičích kmitů

dostatečné množství kapaliny, se přesvědčíme tím, že stlačíme postupně přední, potom zadní část motocyklu co nejvíce, a po rychlém uvolnění kontrolujeme, zda zpětný pohyb je tlumičem přibrzděn — bez nárazu. Případně projedeme se strojem krátký, nerovný úsek vozovky a sledujeme, zda vidlice nebo zadní pérování volně nehoupe, nedráží, nehlučí nebo neklepe. Upozorňujeme, že u tohoto typu motocyklu závisí pohodlná jízda především na správné činnosti olejových tlumičů kmitů.

Nový motocykl, stejně jako automobil, vyžaduje pečlivé zaběhnutí, které je podmínkou pro dosažení vysoké životnosti motoru. Jen takovým způsobem je možno dosáhnout jemného sládnutí styčných povrchů všech pohyblivých dílů tak, aby nedošlo k lokálnímu přehřátí třecích ploch a jejich event. porušení.

Z toho vyplývá, že základním požadavkem dobrého záběhu je neodebírat po určité době vyšší výkon motoru, t. j. dodržovat omezení rychlosti dle níže uvedené tabulky a řídit se podle těchto pokynů.

- a) Míchejte pohonnou směs v předepsaném poměru. Do ujetí 1500 km dávejte do paliva olej M 5 Mix v poměru 1 : 16 a po ujetí 1500 až 2000 km 1 : 20.

Nejnižší a nejvyšší rychlosti v jednotlivých převodových stupních do ujetí 1500 km.

	250 ccm	350 ccm
1. rychlost, stupeň	10—18 km/h	10—20 km/h
2. rychlost, stupeň	18—30 km/h	20—35 km/h
3. rychlost, stupeň	25—42 km/h	28—50 km/h
4. rychlost, stupeň	35—60 km/h	40—70 km/h

Stroj 250 ccm — typ 353-04

Ujeté km	Dovol. rychlost v rovině	Seřízení karburátoru	
		Poloha jehly	Šroub vzduchu volnoběhu povel o
Do 1500 km	60 km/hod.	4. zářez shora	1/2 otáčky
1500 až 3000 km	75 km/hod.	3. zářez shora	1 až 1 1/4 otáč.
3000 až 5000 km	bez omezení	2. zářez shora	1 až 1 1/4 otáč.
nad 5000 km	bez omezení	2. až 1. zářez shora	1 až 1 1/4 otáč.

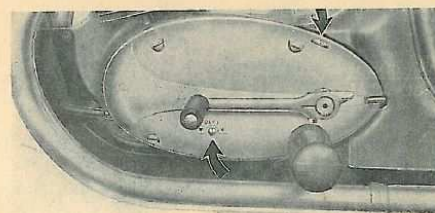
Stroj 350 ccm — typ 354-04

Ujeté km	Dovol. rychlost v rovině	Seřízení karburátoru	
		Poloha jehly	Šroub vzduchu volnoběhu povel o
Do 1500 km	70 km/hod.	5. zářez shora	1/4 otáčky
1500 až 3000 km	75 km/hod.	5. zářez shora	1/2 otáčky
3000 až 5000 km	bez omezení	4. zářez shora	3/4 otáčky
nad 5000 km	bez omezení	4. až 3. zářez shora	1 otáčky

- c) Při zastavování nechte motor běžet v nejnižších otáčkách
d) Občas překontrolujte všechny šrouby a matice, zda nejsou uvolněny a po ujetí cca 200 km dotáhněte matice paprsků kol. Zvláště upozorňujeme na nutnost dotahování upevňovacích šroubů motoru (2 vpředu, 2 vzadu). Zadní šrouby jsou přístupné po sejmutí levé schránky.
e) Po ujetí 500 km vyměňte olej v převodové skříně. Druhou výměnu oleje proveďte po ujetí 1500 km. Viz část II., kap. 2. „Mazání stroje“.

Upozornění:

Po dobu záběhu jsou karburátory seřizeny na poněkud bohatší směs. V průběhu zařazení je v zájmu spotřeby paliva nutno upravit polohu jehly a šroubu vzduchu dle výše uvedené tabulky.



Obr. 9. Kontrola a plnění otvor oleje.

6. NÁVOD K OBSLUZE.

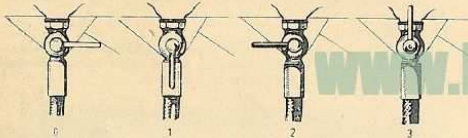
A. Před jízdou

Presvědčte se, je-li v nádrži palivo. Uzávěr nádrže se otvírá otočením doleva. Dirku v jeho středu chráníme před ucpaním. Palivo po zajištění motocyklu mícháme s olejem v poměru 1 : 20.

Na nádrži jest namontován výpustný páčkový kohout. Výpustný kohout zajišťuje rezervu paliva, která postačí asi na 30 km (tento údaj je ovšem závislý na terénu a rychlosti). V případě využití této rezervy položíme stroj na levý bok a tím přelejeme zbytek paliva z pravé poloviny nádrže do levé, t. j. k výpustnému kohoutu. Tento zbytek stačí k ujetí asi 4 km.

Přezkoušíme nahuštění pneumatik. Tlak v přední pneu má být 1,25 atp., v zadní 1,5 atp. (při jízdě se spolujezdcem přihustíme zadní pneu na 2 atp.).

Upozornění: Pneumatika 16 × 3,25 má nosnost 225 kg při hustění 2,4 atp.; max. rychlost vozidla však nesmí přestoupit 80 km/hod.



Obr. 10. Polohy páčky výpustného kohoutu

0. přívod paliva uzavřen
1. hlavní přívod paliva otevřen
2. přívod paliva uzavřen
3. rezervní přívod paliva otevřen

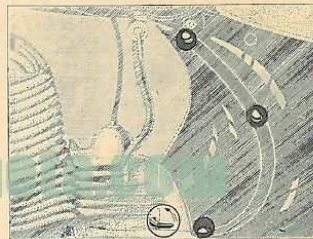
B. Roztočení motoru

Po delším nepoužívání vozidla bývají lamely spojky slepeny. Je dobré před roztočením motoru spojku vyzkoušet. Zasuneme první převodový stupeň, pohybujeme motocyklem na kolech vpřed a spojku dvakrát až třikrát vypneme. Je-li činnost spojky správná, zasuneme opět chod naprázdno.

20

a) Otevřeme výpustný kohout, uzavřeme příchod vzduchu do karburátoru pootočením páčky uzavírací klapky a karburátor přepávkou stisknutím přeplavovacího kolíčku. (Přepalování a uzavírání vzduchu provádí se pouze u studeného motoru.)

b) Zasuneme klíček do spínací skřínky a stlačíme jej. Je-li baterie v pořádku, rozsvítí se červená kontrolní žárovka. Nesvítí-li žárovka žlutá „N“, musíme zasunout chod naprázdno mezi první a druhý převodový stupeň. Při zapnutí zapalování nenecháme stroj delší dobu stát, neboť by se vybila baterie, případně by se poškodily ochranné odpory nebo zapalovací cívky.



Obr. 11. Vzduchová klapka karburátoru

(vodorovná poloha — vzduch otevřen;
svislá poloha — vzduch uzavřen)

c) Mírným tlakem nohy na nášlapnou plošku, upravenou na náboji řadicí páky, zamáčkneme páku směrem k motoru a současně ji pootočíme do polohy vhodné pro nastartování. Poté sešlápnutím páky roztočíme motor. Po naskočení motoru se páka samočinně vrací do vodorovné polohy. V případě potřeby můžeme motor roztočit při zasunutém převodním stupni, vypneme-li ručně spojku.

21

C. Jízda

a) Při rozjíždění stiskneme levou rukou páčku spojky, levou nohou zasuneme první převodový stupeň pohybem páky nožního zasouvání směrem nahoru a páčku spojky za stejnoměrného přidávání plynu pomalu povolujeme. V případě přetržení lanka spojky rozjedeme stroj tím způsobem, že zasouváme páku spouštíme s horní polohy pomalu. Jedeme-li rychlostí asi 15 km, ubereme plyn a sešlápneme zasouvací páku dolů (zasuneme 2. převod. stupeň) a plyn opět přidáme. Další převodový stupeň zasouváme stejným způsobem. Při zpětném zasouvání zvedáme zasouvací páku nahoru. Doporučujeme z počátku vypínat spojku ruční pákou, než získáme cit, při jaké rychlosti možno nižší převodový stupeň bez ručního vypínání zasunout. Upozorňujeme, že mezi třetím a čtvrtým převodovým stupněm je neznačený chod naprázdno. Oba chody naprázdno se zasunují sešlápnutím páky do poloviny zasouvacího zdvihu.

Nejnižší a nejvyšší rychlosti v jednotlivých převodových stupních (po zajištění stroje):

	250 ccm	350 ccm
1. rychlost, stupeň	10—25 km/h	12—30 km/h
2. rychlost, stupeň	20—45 km/h	25—55 km/h
3. rychlost, stupeň	20—65 km/h	35—80 km/h
4. rychlost, stupeň	40—max. rychl.	50—max. rychl.

b) Při zastavování ubereme plyn, stiskneme páku spojky, zabrzdíme a přesuneme zasouvací páku do polohy „chod naprázdno“ mezi prvním a druhým převodovým stupněm. Teprve potom páku spojky povolíme. Zastavíme-li jen na krátkou chvíli (na křižovatce a pod.), přesuneme zasunutý převodový stupeň na stupeň první a spojku podržíme vypnutou. Při brzdění používáme též brzdy na přední kolo, avšak o něco později než brzdu zadní a pouze v příjím směru jízdy. Po zakončení jízdy uzavřeme palivový kohout, vrátíme klíček spínací skřínky do nulové polohy a vyjmeje jej, případně zajistíme stroj proti krádeži uzamčením.

Po dokončení denní jízdy doporučujeme, po uzavření palivové nádrže, nechat stroj běžet v nízkých otáčkách tak dlouho, až se palivo v karburátoru spotřebuje. Olej obsažený v palivu se usazuje v plovákové komoře a může ucpat trysku.

22

D. Činnost elektrického zařízení při roztáčení motoru a při jízdě

Po zasunutí klíčku do spínací skřínky a zapojeném zapalování musí se rozsvítit červená žárovka, při stojícím motoru. To znamená, že dynamo nedodává proud zapojeným spotřebičům, jež si berou proud z baterie. Žárovka „N“ svítí, je-li zasunut chod naprázdno mezi prvním a druhým převodovým stupněm. Stoupnou-li po roztáčení motoru otáčky přes 1300 ot/min., zhasne červená žárovka, baterie se nevybíjí, spotřebiče berou proud z dynamu a přebytkem proudu je baterie dobíjena.

7. ČEHO SE NUTNO VYVAROVAT

Motoru škodí, když jej necháme dlouho točit ve vysokých otáčkách na místě, neboť není chlazen jako při jízdě. Nenecháváme zbytečně dlouho vypnutou spojku, neboť korkové vložky lamel by se příliš rychle opotřebovaly. Při jízdě do kopce nepomáháme nikdy motoru tím způsobem, že necháme spojku „prokluzovat“, nýbrž včas zasuneme nižší převodový stupeň, ale nejezdíme zbytečně dlouho na první rychlostní stupeň.

23

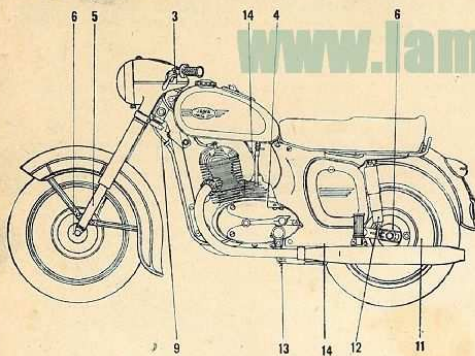
II. ÚDRŽBA

1. ČISTĚNÍ STROJE

Jednoduchá hladká linie motocyklu umožňuje snadné čištění. Stroj umýváme vodou, nejlépe pomocí houby. Části znečištěné olejem a prachem omýváme petrolejem. Při mytí stroje dbáme, aby voda nevnikla do karburátoru, světlometu a brzd. Chromované a lakované části osušíme a vyčistíme flanelem nebo jelenicovou kůží. Lakované části můžeme leštit též lešticí pastou na laky.

Vodu ze žebér válce odstraníme nejlépe roztocem motoru, po jehož zahřátí se voda vypaří.

Poznámka: Benzin, petrolej, olej rozpouští gumu (pneumatiky, rukojeti řídítek, stupáčky). Chráníme proto gumové součásti před stykem s těmito kapalinami. Rovněž zadní svítilnu, která je vyrobena z polystyrenu je nutno obzvláště chránit před stykem s uvedenými kapalinami, které působí rušivě.



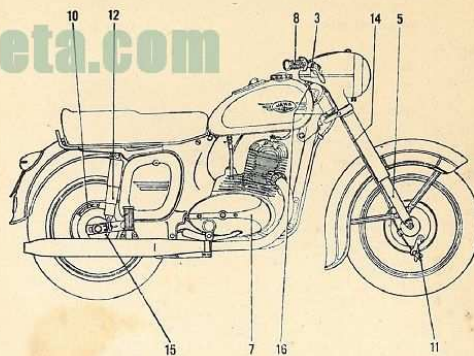
Obr. 12. Mazací plán — levá strana

24

2. MAZÁNÍ STROJE

Motor je mazán samostatně přidáním oleje do paliva v poměru 1 : 20. Převodovou skříň v létě i v zimě plníme olejem PP 7 pravidelně po ujetí 5000 km. Výměnu oleje provádíme nejlépe po skončení jízdy, kdy je motor a olej ještě teplý. Teplý olej vyplaví s sebou většinu nečistot. Skříň vyčistíme proplachovacíím olejem takto:

Plnicím otvorem (obr. 9 — horní šipka) nalejeme do převodové skříně asi 500 ccm vyplachovacího oleje a necháme motor běžet 2 až 5 minut v malých otáčkách (projeďme malou vzdálenost nebo motocykl postavíme na stojánek). Vystříháme zasunutí převodových stupňů. Proplachovací olej pak vypustíme do čisté nádoby, necháme usát a čistý díl oleje můžeme přistě znovu použít. Nikdy neproplachujeme petrolejem nebo motorovou naftou — jejich zbytky by znehodnotily nový olej. Správnou hladinu oleje v převodové skříni určuje kontrolní šroub — obr. 9 — (dolní šipka). Otevřením tohoto šroubu překontrolujte občas hladinu a případně olej doplňte.



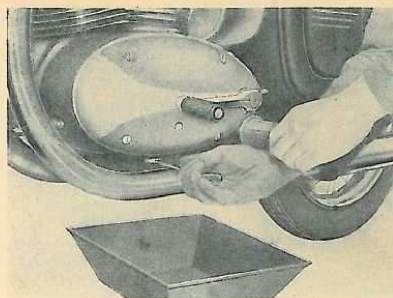
Obr. 13. Mazací plán — pravá strana

25

TABULKA MAZÁNÍ

Po. ujetí každých	Místo mazání	Číslo maz. místa	Počet míst	Druh mazadla v létě	Druh mazadla v zimě
500 km	Čepý páček (přední brzda, spojka)	3	2	olej PP 7	
1000 km	Převodová skříň (doplnění)	4	1	olej PP 7	
3000 km	Čepý vahadel přerušovače	7	1 (2)	olej PP 7	
	Plat přerušovače	7	1	tuk AV 2	
	Otočná rukojeť plynu	8	1	tuk A 00	
	Pohon rychloměru	9	1	olej PP 7	
5000 km	Převodová skříň (výměna)	4	1	olej PP 7	
	Sekundární řetěz	10	1	tuk A 00	
	Klíče brzd	11	2	olej PP 7	
	Čep stojánek	13	1	tuk A 00	
	Lanka bowdenů	14	3	olej PP 7	
8000 km	Ložisko zad. řet. kola	15	1	tuk AV 2	
	Kuličky v hlavě rámu	16	2	tuk AV 2	
	Kola — ložiska	6	2	tuk AV 2	
Podle potřeby	Tlumiče kmitů zadního převodání	12	2		tlumičový olej
	Přední teleskopická vidlice	5	2		tlumičový olej
1 : 20	Do benzínu				olej M5 - Mix

26



Obr. 14. Vypuštění oleje z převodovky

Spojka běží v olejové lázni (olej z převodové skříně).

Tlumič přední vidlice: Po ujetí prvních 1000 km vypustíme tlumič oleje z obou ramen vidlice po vysroubování vypustného šroubu (14). Vyjmeme parabolu a sejme horní kryt světlometu (podrobně popsáno v příručce, část III, kap. 10), abychom si uvolnili přístup k horním maticím (1), které vysroubujeme z trubek vidlice (3). Po vypuštění oleje propláchneme každé rameno vidlice benzinem (několikrát vidlici propěrujeme), benzin vypustíme a necháme vyschnout. Zašroubujeme vypouštěcí šrouby (14) a naplníme každé rameno 150 ccm (tlumičového oleje). Další pravidelnou výměnu oleje není nutno provádět, pouze po případné demontáži vidlice nebo výměně opotřebeného těsnění. Doporučujeme kontrolu po ujetí 2000 km. (Viz obr. č. 40).

Zadní tlumič: Nový tlumič má proti předchozímu zvýšenou tlumicí účinnost, možnost přestavovat tvrdost pružiny a je uspořádán tak, aby nebylo nutno tlumičový olej doplňovat. Doporučuje se však jeho výměna po ujetí 10.000 až 15.000 km. Případné opravy, vymytí a výměnu oleje (50 ccm) doporučujeme provést v odborné dílně.

Kola (ložiska) promažeme po demontáži prachovek tukem.

27

Zadní kyvná vidlice: Čep zadní kyvné vidlice, je samočinně mazán olejem z převodové skříně.

Rovněž promažeme ložisko zadního řetězového kola po předchozí demontáži (viz: část III., kap. 4), vyjmutí zadního řetězového kola.

Primární řetěz je zcela zakryt víkem skříně, běží v olejové lázni. Nevyžaduje žádného ošetřování. V případě opotřebení je nutno jej vyměnit. Při výměně musíme rozebrat spojku. (Doporučujeme provést v odborné dílně, která má vhodné nářadí.)

Sekundární řetěz ošetřujeme po ujetí 5000 km. Demontovaný řetěz vypereme v petroleji. Po oschnutí vložíme řetěz asi na 3 hodiny do mírně zahřátého mazadla, pak vyjme, mazadlo na něm necháme ztuhnout a řetěz opět nasadíme. Demontáž krytu řetězu, demontáž řetězu a montáž je popsána ve stati III., kap. 3.

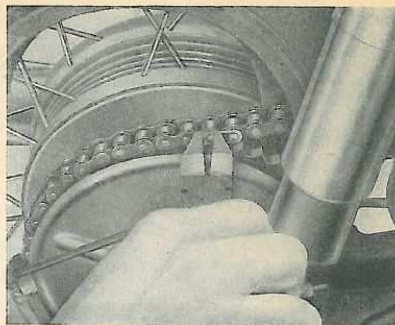
Dynamo: Po ujetí 3000 km sejme pravé víko motoru a přimázneme několika kapkami oleje čep (čepy) váhadel přerušovače. Přimazáváme opatrně, aby olej neodstříkával na doteky přerušovače. Plst na nosníku nasytíme tukem.

Lanka bowdenů spojky, přední a zadní brzdy a plynu mažeme po ujetí 3000 až 5000 km několika kapkami oleje PP 7.

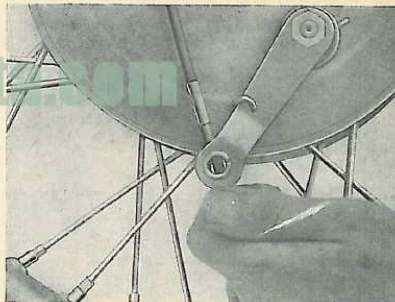
Otočnou rukojeť plynu mažeme po ujetí 5000 km tukem po sejmutí rukojeti s řídítkem. Vyšroubujeme šroub upevňující zátku z gumové rukojeti a rukojeť stáhneme.

Pohon rychloměru mažeme několika kapkami oleje PP 7 po ujetí 3000 km, když vyjme z reflektoru rámeček s parabolou (viz část III., kap. 10) a odpojíme rychloměr.

Kuličky v hlavě řízení mažeme tukem při příležitostné demontáži (viz část III., kap. 11), nejméně však po ujetí 8000 km.



Obr. 15. Uvolnění řetězové spojky



Obr. 16. Seřízení brady

3. SERIZOVÁNÍ BRZD

Pinonábajové brzdy motocyklu jsou bohatě dimenzovány a dobře kryty proti vnikání vody, která by snížila jejich účinnost. Vyžadují jen občasné seřízení, když je obložení čelisti poněkud opotřebováno (páky brzd vyžadují delší krok).

Brzdy seřizujeme otáčením křídlových matic. Po seřízení překontrolujeme kola, která se musí lehce otáčet. U zadní brzdy seřizujeme též spínač „Stop“ — viz kap. 8.

4. PNEUMATIKY

Trvanlivost pláště pneumatiky závisí na tlaku vzduchu v duši s ohledem na zatížení, jemuž je pneumatika vystavena. Všeobecnou zásadou při huštění pneumatiky je, že má být nahuštěna tak, aby zachovala i při plném zatížení svůj původní tvar. Jízda na podhuštěných pneumatikách způsobuje přelámání kordových vláken v bocích pláště.

Tlak v přední pneu má být 1,25 atp., v zadní 1,5 atp. (při jízdě se spolezjezem přilhuštění zadní pneu na 2 atp.). Doporučujeme kontrolovat tlak manometrem. Je známo, že tlak v pneu při dlouhých jízdách v létě (horké dny) stoupá. V zimě při sněhu a náledí můžeme jet na částečně podhuštěných pneumatikách (zlepší se tím ovládání stroje). Upozorňujeme ještě, že pneumatikám škodí olej, benzin a prudké slunce. Občas prohlédneme pneu a případně odstraníme předměty zaseknuté do vzorku pláště (ostré kamenky, sklo a pod.).

Netěsnost ventilku zjistíme po odšroubování čepičky ventilku a jeho navlhčení. Tvořili se vzduchové bubliny, vzduch uniká ventilkem. V tom případě dotáhneme kuželku ventilku (k tomu slouží čepička ventilku opatřená výřezem). Když toto opatření nestačí, vyšroubujeme kuželku ventilku a nahradíme ji novou. Doporučujeme opatřit si do zásoby jeden, dva náhradní kusy.

Poškozenou duši opravíme zalepením. Za tím účelem sejme plášť z ráfku takto:

Vyšroubujeme kuželku ventilku a vypustíme i zbytek vzduchu. Maticí upevňující ventilek k ráfku sešroubujeme. Kolo položíme a okraj pláště v místě protilehlém ventilkem vtláčíme do prohlubniny ráfku. Pomocí montážních pák převlékneme okraj pláště přes okraj ráfku. Je nutno při tom dbát, aby nebyla neopatrností přiskřípnuta a poškozena duše. Když byl plášť po celém obvodu přesunut přes okraj ráfku, vytlačíme ventilek zcela z ráfku a vyjme duši. Po vešroubování kuželky do ventilku a mírném nahuštění

duše zjistíme, nejlépe ponořením do vody, v kterém místě je duše poškozena. Místo si označíme (třeba tužkou), duši osušíme a opravíme tímto způsobem:

V místě poškození duši lehce zdrsníme kouskem skelného papíru. Zdrsněné místo potřeme lepidlem na gumu a teprve po oschnutí lepidla přilepíme záplatu, kterou jsme předtím zbavili ochranného polepu. Záplata musí být dobře přitisknuta, zejména na okrajích. Celé místo zaprášíme klouzkem, aby se duše v místech, kde byla natřena lepidlem, nepřilepila na vnitřní stěnu pláště. Plášť dobře prohlédneme a hřeb, který případně v plášti zůstal, odstraníme kličkami.



Obr. 17. Řez ráfem a pneu — montáž pláště

Zpětná montáž pneumatiky se provádí takto:

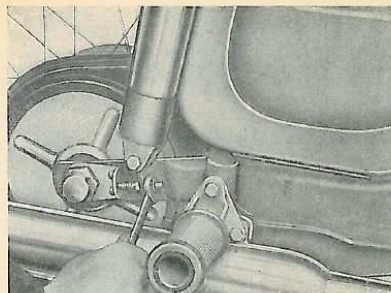
Duši částečně nahustíme, vložíme do pláště, který jedním okrajem zůstal v ráfku, provlékneme ventilek otvorem v ráfku a zajistíme maticí (nedotahovat). Pak přesuneme okraj pláště nejprve v místě proti ventilkem přes okraj ráfku dovnitř, přidržíme jej v prohloubeném místě ráfku a montážní pákou přesouváme plášť postupně po obou stranách, až dojdeme k ventilkem. Tuto práci provádíme opatrně, abychom nepoškodili duši přiskřípnutím mezi okraj pláště a ráfek.

Zalepení duše je práce provizorní, nutná na cestě, kde byl sebrán pláštěm nahodilý hřebík. Trvalou opravu provede nejlépe vulkanizační dílna. Rovněž plášť poškozený o ostrý kámen nebo rozbité sklo dílna dobře opraví.

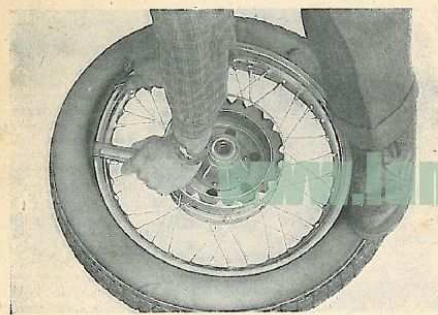
5. NAPÍNÁNÍ RETĚZU

Uvolníme hřídel zadního kola, t. j. matici hřídele na levé straně, a matici pouzdra řetězového kola na pravé straně (poklepeme na hřídel i matici pouzdra). Pak povolíme přední a zadní matici napínáku řetězu. Seřizovací maticí stejnoměrně utahujeme. Nikdy nesláčáme těmito maticemi silou, neboť bychom poškodili závit. Po seřízení utáhneme pečlivě matici napínáku, potom matici pouzdra a nakonec matici hřídele.

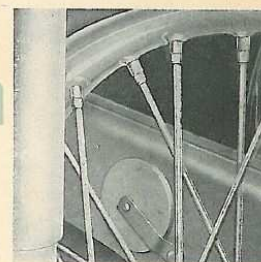
Dbáme, aby zadní kolo sledovalo stopu předního, seřídíme též zadní brzdou, neboť po posunutí zadního kola by nám stále přibrzdžovala, a překontrolujeme spínač „Stop“. Napnutí řetězu překontrolujeme po ujetí každých 1000 km. Sejmeme víčko v krytu řetězu a stlačíme řetěz. Průhyb řetězu musí být 2 cm, při zatíženém motocyklu.



Obr. 19. Napínání řetězu



Obr. 18. Správná montáž pneumatiky

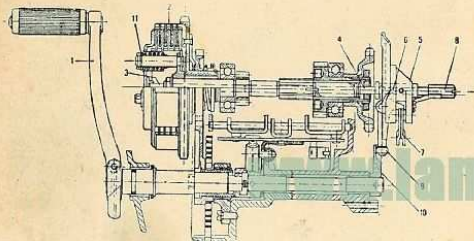


Obr. 20. Víčko v krytu řetězu

6. SPOJKA A JEJÍ SEŘÍZENÍ

Zjistíme-li při jízdě, že spojka prokluzuje, odstraníme většinou závadu tím způsobem, že seřizovacím šroubem (v otvoru pravého víka) samočinného vypínání spojky pootočíme o 1/8 nebo 2/6 doleva. Doporučujeme občas seříditi přesněji ruční i samočinné vypínání tímto způsobem:

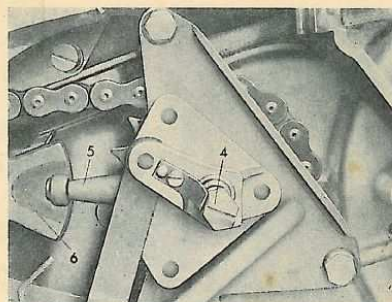
- a) Seřizovací šroub ručního vypínání u páčky na řidítkách trochu zaskrubujeme, čímž uvolníme ruční páku.
- b) Očistíme benzinem nebo petrolejem nečistoty z vačky (6) samočinného vypínání a z vypínací kladky (5).
- c) Prsty levé ruky uchopíme kladku (5) samočinného vypínání a pohybujeme s ní směrem k vačce a zpět.
- d) Zjistíme-li vůli, otáčíme seřizovacím šroubem samočinného vypínání (4) doprava tak dlouho, až zjistíme, že mezera mezi kladkou (5) a vačkou (6) je asi 0,1 až 0,3 mm.
- e) Seřizovacím šroubem ručního vypínání na řidítkách seřídíme ruční vypínání tak, aby páka spojky na řidítku měla malý chod naprázdno před záběrem.



Obr. 21. Schema samočinného vypínání spojky

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Radič a startovací páka | 7. Páčka ručního vypínání |
| 2. Spojka | 8. Seřizovací šroub samočinného vypínání |
| 3. Vypínací tyčka spojky s opěrkou | 9. Kladka samočinného vypínání |
| 4. Vypínací tyčka spojky | 10. Vačka samočinného vypínání |
| 5. Nosník vypínacího zařízení | 11. Miska |
| 6. Kladka | |

- f) Vačku samočinného vypínání (6) a kladku (5) natřeme lehce tukem.

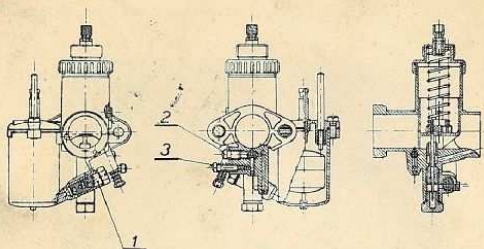


Obr. 22. Seřizování spojky

- | | |
|---|--------------------------------------|
| 4. Seřizovací šroub samočinného vypínání spojky | 6. Vačka samočinného vypínání spojky |
| 5. Kladka samočinného vypínání spojky | |

7. KARBURÁTOR

Karburátor je již správně seřízen z továrny. Tryska i šoupátko jsou vhodně voleny vyzkoušením. Není proto třeba žádného seřizování, kromě občasného vyčištění. Má-li motor dobře naskočit, musí být především správně seřízen chod naprázdno. Provádí se vodorovným seřizovacím šroubkem. K dosažení chudší směsi šroubek povysroubováváme, bohatší směs dosáhneme zaskrubováním. Při chudé směsi jde motor těžko roztáčet, má sklon ke zpětnému střílení do karburátoru, přehřívá se a ztrácí výkon. Výfuk nabíhá barevným nádechem. Bohatá směs se projevuje těžkopádným během motoru, z výfuku vychází tmavý kouř, vnitřek karburátoru černá.



Karburátor
2026 SB pro 250 ccm
2024 SB pro 350 ccm

1 — Šroub hlavní trysky
2 — Volnoběžná tryska
3 — Šroub vzduchu volnoběhu

Volný běh motoru (pracuje při plně uzavřené rukojeti motoru) se řídíme zkrácením nebo prodloužením bowdenu plynu a zajištěním šoupátka, aby úplně nedosedalo, dorazovým šroubkem (šikmý šroub na boku hlavního tělesa karburátoru). Šroubek se nesmí nikdy vysroubovat. Karburátor se nejlépe vyčistí, rozložíme-li jej na jednotlivé díly a tyto omyjeme v čistém benzínu. Veškeré poškozené a opotřebované díly nahradíme novými. Průchody ústrojí volnoběhu vyčistíme protažením jemnou žíní. K čištění trysky nepoužívejte drátu ani jiných tvrdých předmětů, protože snadno můžete jemný otvor poškodit. Volnoběžná tryska (2) je zasroubována z pravé strany nad šroubem vzduchu volnoběhu (3). Při čištění této trysky stačí vysroubovat šroub (2) a trysku profouknout. Hlavní tryska je umístěna ve šroubu (1) mezi plovákovou a šoupátkovou komorou.

Po ujetí každých 3000 km vyjeme čistě vzduchu a sito vypereme v čistém benzínu. Po vyčištění jej prolejeme olejem PP7. Jezdí-li se v prašném prostředí, provádíme čištění nejméně 2 × za 3000 km. Tlumič sání je přístupný po sejmutí sedla. Po odjštění dvou háčkových uzávěrů můžeme sejmut viko tlumiče a vyjmout sito čistice a vnitřní vložku. Vnitřek tlumiče sání vysušíme čistým hadříkem.

Odtokový otvor, který spojuje prostor skříně pod karburátorem s prostorem pod pravým víkem motoru, nutno občas kontrolovat, zda není uplácen nečistotou, příp. jej vyčistit. Pohonná směs, která přetече z karburátoru při přeplavování, musí mít možnost odtékání.

Upozornění:

Přeplavení karburátoru slouží pouze ke zvýšení hladiny paliva v plovákové komoře, při čemž je zcela zbytečné a pro natočení motoru neúčelné, přeplavovat karburátor tak, až palivo přetéká do tlumiče sání, kde může dojít k jeho vznícení.

8. ÚDRŽBA ELEKTRICKÉHO ZAŘÍZENÍ

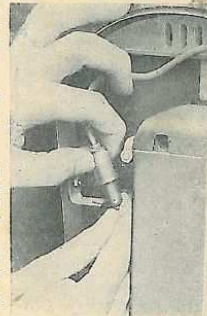
Kabely občas prohlédneme a místa s poškozenou izolací ovíneme izolační tkanicí. Poškozená místa by mohla způsobit zkrat a případné zničení baterie.

Zapalovací svíčku občas očistíme, karbon opatrně seskrábeme, případně seřídíme kontakty na vzdálenost 0,5 mm opatrným přihnutím kontaktu na tělese svíčky.

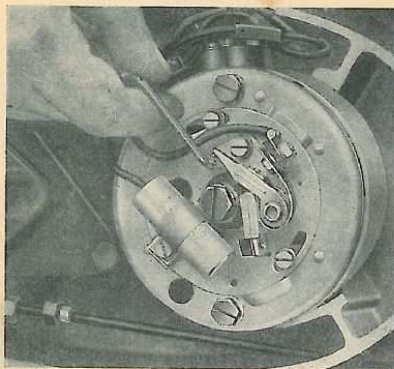
Pojistka je umístěna v bakelitovém pouzru v levé schránce vedle baterie. Při výměně nepoužívejte pojistku silnější než 15 A.

Spínač „Stop“ seřizujeme po povolení šroubu posunutím bakelitového tělíska spínače podle potřeby vpravo nebo vlevo. Kontrolujeme jej vždy po seřizování zadní brzdy.

Údržba dynamo: Po ujetí prvních 200 km zkontrolujeme, případně seřídíme vzdálenost doteků přerušovače a seřídíme předstih. Viz odstavce „Seřízení předstihu“. Po 10.000 km zkontrolujeme opotřebení uhlíků. Jsou-li nižší než 8 mm, vyměníme je. Nepohybují-li



Obr. 24. Vyjmutí pojistky



Obr. 25. Měření odtrhu přerušovače

se volně v držácích, jsou znečištěny. Vyjme je a očistíme benzinem. Třecí plochy uhlíků nikdy nepilujeme a při zpětné montáži dbáme, abychom je zasadili tak, jak byly původně. Kolektor čistíme hadříkem namočeným v benzínu. Větší opravy dynamo dáváme provést v odborné dílně.

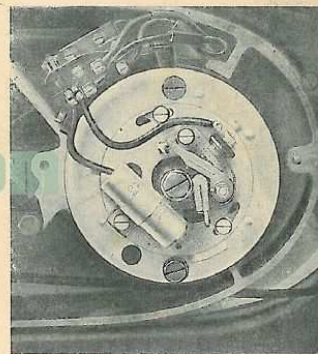
Seřízení předstihu: Jelikož tato práce se provádí stejným způsobem u typu 250 i 350, popíšeme seřízení složitější, t. j. u typu 350.

Upozornění: Předstih levého válce se seřizuje spodním přerušovačem. Předstih pravého válce se seřizuje horním přerušovačem.

a) Vysroubovujeme svíčku válce a do otvoru pro svíčku vložíme nebo našroubovujeme měřidlo (speciální měrku nebo rovný drát).

b) Otáčením klikového hřídele doprava (směr otáčení při běhu motoru) nalezneme horní úvrat pístu.

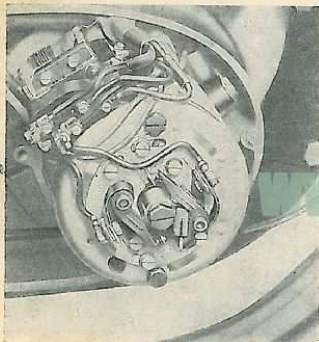
- V této poloze seřídíme seřizovacím šroubem vzdálenost mezi doteky přerušovače. Vzdálenost měříme měrkou dodávanou v nářadí. Slabší plíšek měrky (0,3) prochází mezi doteky přerušovače vsuvně, silnější plíšek (0,4) nesmí projít.
- Natáčením klikového hřídele vlevo (zpět) snížíme polohu pístu u typu 250 o 3,5–4 mm, u typu 350 o 3,2–3,4 mm.
- V této poloze kontrolujeme opět vzdálenost mezi doteky přerušovače a maximální vůle může být 0,05 mm. Měříme ocelovou planžetou nebo cigaretovým papírkem, který musí mezi doteky vsuvně procházet.
- Je-li vůle mezi doteky menší nebo větší, povolíme oba šrouby upevňující nosník přerušovače ke statoru a natáčením nosníku doprava (vůle se zmenší) nebo doleva (vůle se zvětší) seřídíme vzdálenost doteků na 0,05 mm.
- Po seřízení šrouby opět dotáhneme.
- Při seřizování předstihu druhého válce je postup shodný a předstih seřizujeme druhým přerušovačem.



Obr. 26. Dynamo — 250

Baterie: Obsluha je jednoduchá. Udržujeme hladinu kapaliny (má být ve všech komorách zároveň s narázkou uvnitř komory), hustotu kapaliny a nabíjení. Kontrolu hladiny provádíme častěji, nejméně jednou za čtrnáct dní. Nebyla-li kyselina vyliata, doplňujeme destilovanou vodou; byla-li vyliata, doplňujeme správně ředěnou kyselinou. Doplňujeme pokud možno před jízdou a nenecháme čerstvě doplněnou baterii stát déle než 10 hodin. Každé 3 měsíce dáme v odborné dílně přezkoušet hustotu kapaliny, která má být 30 až 32 B ϵ (měrná hustota 1,26 až 1,285). Správná hustota má vliv na nabíjení a chrání baterii před zamrznutím.

Vybitá baterie	Hustota	Bod zmraznutí
z 1/4	1,24	— 40°C
z 1/2	1,23	— 30°C
z 3/4	1,185	— 20°C
úplně	1,14	— 10°C



Obr. 27.
Dynamo — 856

40

Nejezdí-li se delší dobu, je nutno baterii vyjmout, uložit v suché místnosti a ošetřit ji jako na stroji, t. j. musí být zjišťován stav nabití, doplňována destilovanou vodou a dobíjena. Doporučujeme alespoň jednou za dva měsíce ji vybit na poloviční hodnotu (proudem 0,5 A na napětí jedné komory 1,8 V) a znovu nabít proudem 0,5 A. Při připojování baterie na motocykl musí být připojena + pólem na kostru. Špatné připojování baterie by mělo za následek přepálení pojistky a odmagnetování dynamu. Kontakty baterie udržujte čisté. Lehký nátěr vazelínou ochrání vývody před korozí.

Seřízení dopadu světla — provádíme naklápěním paraboly pomocí knoflíku na horní části rámečku světlometu. Po povolení knoflíku, posouváme jím dopředu (dopředu), až vyregulujeme dopad světla. Po správném nastavení dopadu světla, utáhneme opět knoflík.

9. DEKARBONISACE

Po ujetí prvních 2000 km vyčistíme vložky tlumiče výfuku. Čistění opakujeme nejpozději po ujetí každých 5000 km. Vyšroubujeme s boku zadního konce tlumiče upevňovací šroubek s maticí a vyjmeme zadní hřídelek. Vhodně zahnutým drátem, nebo hákovým klíčem na matice výfuku, vytáhneme vnitřní trubku a obě důkladně zbavíme karbonu.

Po ujetí 5000 až 10.000 km doporučujeme provést dekarbonisaci (potřebné demontáže: část III., kap. 6). Usazené zbytky spálené směsi (karbon) snižují výkon motoru a způsobují přílišné zahřívání.

Usazený karbon na pístu, v hlavě válce a ve výfukových kanálech odstraníme opatrným odškrábáním. Současně odstraníme karbon z drážek pístních kroužků. (Nejlépe starým rozlomeným kroužkem.) Při opětovném nasazení dejte kroužky do těchto drážek, kde byly před sejmutím. Po odškrábání karbonu dotyčné součásti vyleštíme, před montáží omyjeme v čistém benzínu nebo petroleji.



Obr. 28. Reč tlumičem výfuku

41

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ SPECIÁLNÍHO NÁŘADÍ

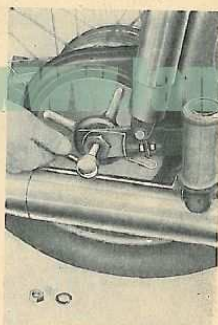
1. VYJMUTÍ PŘEDNÍHO KOLA

Uvolníme bowden brzdy, odšroubujeme matici hřídele a sejme pérovou podložku. Povolíme stahovací šroub na levé koncovce kluzáku. Hřídel vysuneme a kolo vyjmeme.

Při montáži po zasunutí hřídele, navléknutí pérové podložky (nepominout!) a po nasazení matice propíráme několikrát přední vidlici. Pak teprve matici řádně dotáhneme a levou koncovku kluzáku stáhneme šroubem. Ještě jednou přezkontrolujeme pérování. Upevníme bowden a seřídíme brzdu tak, aby se kolo volně otáčelo.



Obr. 29. Vyjmutí předního kola



Obr. 30. Vysunutí hřídele zadního kola

42

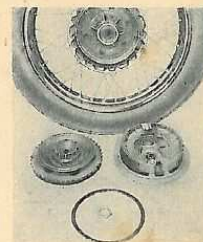


Obr. 31. Rozpojení krytu řetězu

2. VYJMUTÍ ZADNÍHO KOLA

Uvolníme bowden zadní brzdy, odšroubujeme matici, sejme pérovou podložku, uvolníme hřídel kola, který vytáhneme na pravou stranu. Na levé straně vyjmeme záchyty reakce brzdy, vysuneme kolo z drážek ušáček a po nachýlení motocyklu vyjmeme kolo.

Při demontáži po zasunutí hřídele navlékneme pérovou podložku (nepominout!), našroubujeme matici a řádně ji utáhneme. Upevníme bowden zadní brzdy a seřídíme brzdu tak, aby se kolo volně otáčelo.



Obr. 32. Součásti zadního řetězového kola a zadní brzdy

43

3. SEJMUTÍ KRYTU ŘETĚZU A ŘETĚZU

Pro usnadnění demontáže krytu řetězu vyjmeme zadní kolo a sejme-
me pravé víko motoru. Rozpojíme poloviny krytu a kryt rozevřeme
(pozor! — předem vyjmeme závlačku ze šroubku). Natočíme spojo-
vací článek řetězu na zadní řetězové kolo, kleštěmi nebo šroubovákem
uvolníme pojistku a vyjmeme spojovací článek. Řetěz vytáhneme a
poloviny krytů, každou zvlášť, vysuneme směrem dozadu. Při mon-
táži řetězu postupujeme následovně: Rozpojený řetěz navlékneme na
sekundární řetězové kolo a na krajní články řetězu připevníme dráty.
Pomocí drátu protáhneme řetěz spodní polovinou krytu, kterou zá-
suneme do motoru. Řetěz navlékneme na zadní řetězové kolo a drátem
zachytíme, aby nám nespadl do krytu. Pomocí drátu protáhneme druhý
konec řetězu horní polovinou krytu, kterou zasuneme do motoru.
Horní konec řetězu navlékneme na zadní řetězové kolo, oba konce
řetězu spojíme spojovacím článkem a pojistkou. Pojistka musí směřo-
vat výřezem proti směru pohybu řetězu. Mezi spodní a horní polovinu
krytu vsuneme gumové těsnění. Kryty stáhneme šroubem a maticí
a pojistíme závlačkou.

Při výměně řetězu nemusíme zcela demontovat kryt řetězu. Nový
řetěz připojíme na starý a jeho pomocí protáhneme nový řetěz do
funkční polohy.

4. VYJMUTÍ ZADNÍHO ŘETĚZOVÉHO KOLA

Tuto demontáž provádíme po vyjmutí zadního kola a krytu řetězu.
Maticí (= 32) řetězového kola vyšroubujeme a řetězové kolo společně
s chromovaným talířem vyjmeme.

5. VÝMĚNA KULICKOVÝCH LOŽISEK KOL

Vyjmeme víko brzdového bubnu s čelistmi. S obou stran hlavy kola
odstraníme ucpávky a na straně drážkového unašeče vyjmeme ložisko-
vou pojistku. S protilehlé strany zarazíme trubkou druhé ložisko tak
daleko, až ložisko, které bylo odjištěno, vypadne. Zbýlé ložisko vy-
razíme na druhou stranu a vyjmeme rozpěrnou trubku. Pozor! Při
demontáži ložisek z předního kola musíme nejprve demontovat chro-
movaný kryt. Nová ložiska zalisujeme tlakem na vnější kroužek po-

44

moci trubky. Při výměně ložiska zadního řetězového kola postupujeme
takto: Sejme chromovaný talíř a vyrazíme rozpěrné pouzdro. S pravé
strany hlavy řetězového kola odstraníme ucpávku a ložiskovou po-
jistku. Ložisko vyrazíme se strany unašeče pomocnou trubkou. Nové
ložisko opět nalisujeme nejlépe pomocí trubky průměru vnějšího
kroužku ložiska.

45

3. SEJMUTÍ KRYTU ŘETĚZU A ŘETĚZU

Pro usnadnění demontáže krytu řetězu vyjmeme zadní kolo a sejme-
me pravé víko motoru. Rozpojíme poloviny krytu a kryt rozevřeme
(pozor! — předem vyjmeme závlačku ze šroubku). Natočíme spojo-
vací článek řetězu na zadní řetězové kolo, kleštěmi nebo šroubovákem
uvolníme pojistku a vyjmeme spojovací článek. Řetěz vytáhneme a
poloviny krytů, každou zvlášť, vysuneme směrem dozadu. Při mon-
táži řetězu postupujeme následovně: Rozpojený řetěz navlékneme na
sekundární řetězové kolo a na krajní články řetězu připevníme dráty.
Pomocí drátu protáhneme řetěz spodní polovinou krytu, kterou zá-
suneme do motoru. Řetěz navlékneme na zadní řetězové kolo a drátem
zachytíme, aby nám nespadl do krytu. Pomocí drátu protáhneme druhý
konec řetězu horní polovinou krytu, kterou zasuneme do motoru.
Horní konec řetězu navlékneme na zadní řetězové kolo, oba konce
řetězu spojíme spojovacím článkem a pojistkou. Pojistka musí směřo-
vat výřezem proti směru pohybu řetězu. Mezi spodní a horní polovinu
krytu vsuneme gumové těsnění. Kryty stáhneme šroubem a maticí
a pojistíme závlačkou.

Při výměně řetězu nemusíme zcela demontovat kryt řetězu. Nový
řetěz připojíme na starý a jeho pomocí protáhneme nový řetěz do
funkční polohy.

4. VYJMUTÍ ZADNÍHO ŘETĚZOVÉHO KOLA

Tuto demontáž provádíme po vyjmutí zadního kola a krytu řetězu.
Maticí (= 32) řetězového kola vyšroubujeme a řetězové kolo společně
s chromovaným talířem vyjmeme.

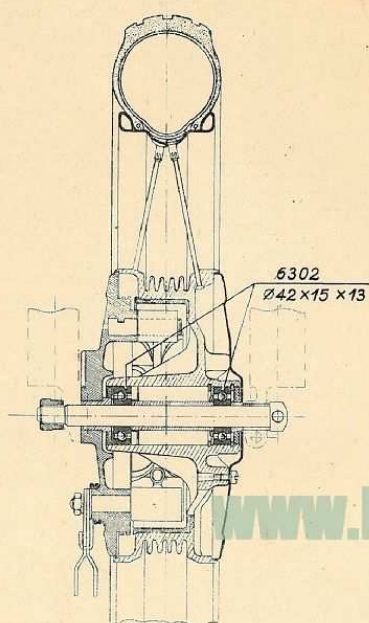
5. VÝMĚNA KULICKOVÝCH LOŽISEK KOL

Vyjmeme víko brzdového bubnu s čelistmi. S obou stran hlavy kola
odstraníme ucpávky a na straně drážkového unašeče vyjmeme ložisko-
vou pojistku. S protilehlé strany zarazíme trubkou druhé ložisko tak
daleko, až ložisko, které bylo odjištěno, vypadne. Zbýlé ložisko vy-
razíme na druhou stranu a vyjmeme rozpěrnou trubku. Pozor! Při
demontáži ložisek z předního kola musíme nejprve demontovat chro-
movaný kryt. Nová ložiska zalisujeme tlakem na vnější kroužek po-

44

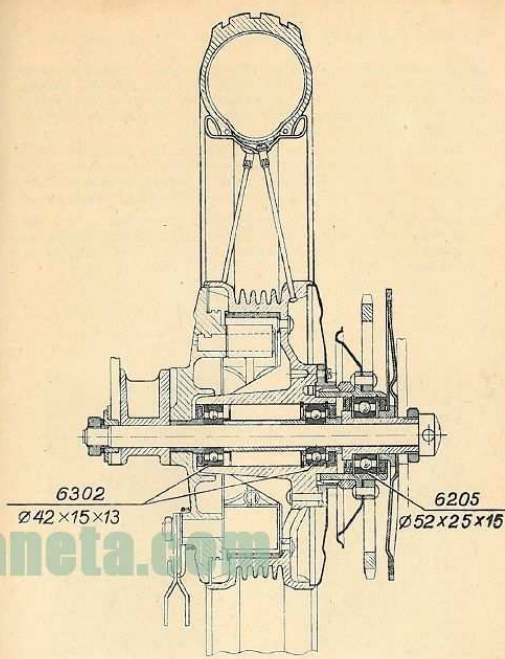
moci trubky. Při výměně ložiska zadního řetězového kola postupujeme
takto: Sejme chromovaný talíř a vyrazíme rozpěrné pouzdro. S pravé
strany hlavy řetězového kola odstraníme ucpávku a ložiskovou po-
jistku. Ložisko vyrazíme se strany unašeče pomocnou trubkou. Nové
ložisko opět nalisujeme nejlépe pomocí trubky průměru vnějšího
kroužku ložiska.

45



Obr. 33. Rez předním kolem

46



Obr. 34. Rez zadním kolem

47

6. DEMONTÁŽ HLAVY A VÁLCE

- a) Motor 250 cm: Odpojíme od nádržky na palivo přívod paliva ke karburátoru. Odpojíme kabel svíčky. Odpojíme výfukové potrubí, vyšroubujeme čtyři matice upevňující hlavu k válci a hlavu sejme. Pist posuneme startovací pákou do dolní polohy a válec vysuneme.

Poznámka: Nejde-li hlava válce lehce sejmut, pomůžeme opatrným páčením šroubovákem mezi žebrem hlavy a válce v místě, kde se žebra spojují v náliček. Po demontáži přikryjeme otvor do motorové skříně, aby nevnikly nečistoty do klikového prostoru.

- b) Motor 350 cm: Postup práce je shodný s postupem u typu 250, až na odpojení dvou kabelů od svíček. Každý válec i hlavu snímáme samostatně. Při sejmutí válce nutno pist válec, který snímáme, posunout do dolní polohy.



Obr. 35. Odpojení výfukového potrubí



Obr. 36. Sejmutí hlavy válce 250

48

7. VÝMENA PÍSTNÍCH KROUŽKŮ

Pistní kroužky vyměňujeme, je-li jejich spára (t. zv. zámek) větší než 0,8 mm (správná šířka spáry je 0,2 mm). Šířku spáry zjistíme, vložíme-li sejmutý kroužek do horní části válce (asi 10 mm hluboko). Kroužky nejlépe sejme pomocí tří slabých ocelových pásek. Jeden plítek vsuneme uprostřed a dva u konců pistních kroužků. Téhož způsobu používáme při navlékání.

8. VYJMUTÍ KARBURÁTORU

- Odpojíme přívod paliva u nádrže,
- uvolníme kryt karburátoru sešroubováním upevňovací matice ze šoupátkové komory,
- kryt vyvlékne a povolíme upevňovací matice příruby,
- karburátor vysuneme směrem dozadu,
- při demontáži karburátoru ponecháme tlumič sání na místě a stlačíme pouze pryžovou spojku.



Obr. 37. Sejmutí válce — 250



Obr. 38. Sejmutí hlavy válce — 350

49

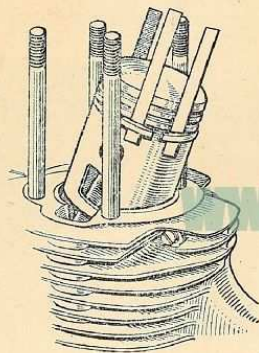
9. DEMONTÁŽ SPOJKY

Demontáž spojky provádíme po sejmutí levého víka motoru. Ke stlačení misek, které zachycují zajišťovací kolíčky, použijeme nejlépe otevřeného klíče # 10. Misky stlačujeme postupně a postupně vyjímáme kolíčky (tříkrát). Spojka má 5 lamel s korky a 4 (+ 1 přitlačný kotouč) kovové. Při zpětné montáži vkládáme první lamelu s korkovým obložním, která byla umístěna pod přitlačným kotoučem.

10. DEMONTÁŽ SVĚTLOMETU

Světlomet má tři hlavní díly: objímku s parabolou, spodní a horní část pláště.

Objímku s parabolou vyjímáme po vysroubování upevňovacího šroubu M 5 na spodní části objímky, překlopením nahoru a vyjmutím uzávěru s kabely.

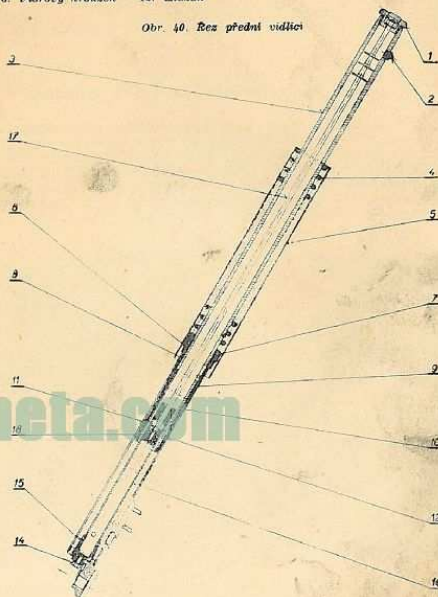


Obr. 39. Montáž pístních kroužků

50

- | | | |
|--------------------|--------------------|------------------------|
| 1. Matice horní | 7. Matice kluzáku | 14. Vypouštěcí šroubek |
| 2. Ventilky | 8. Pouzdro kluzáku | 15. Koncovka |
| 3. Trubka | 9. Pouzdro horní | 16. Trubka tlumiče |
| 4. Pracína | 10. Rozpěrka | 17. Tyčka |
| 5. Kryt gruntu | 11. Pouzdro dolní | 18. Píst tlumiče |
| 6. Fibrový kroužek | 12. Kluzák | |

Obr. 40. Řez přední vidlice



51

Horní část pláště sejme po uvolnění zaklapávacích uzávěrů uvnitř pláště a po odsroubování přesuvné matice pohonu rychloměru.

Spodní část pláště demontujeme po sejmutí řídítka (popsáno v kap. 12), odpojení kabelů a bowdenu spojky, odsroubování matice (# 41) s hlavy řízení a po vysroubování uzavíracích zátek (# 32).

Nyní sejme horní nosník vidlice a můžeme vysunout spodní část pláště.

11. DEMONTÁŽ HLAVY ŘÍZENÍ A RAMENA VIDLICE

Nejprve sejme horní kryt světlometu, řídítka, vysroubujeme matici (# 41 a # 32) a sklepnutím uvolníme horní nosník. Speciálním nástrčkovým klíčem částečně vysroubujeme matici, která přitlačuje miskou ložiska. Vznikne nám přístup k mazání kuliček horního ložiska. Posuneme hřídel hlavy řízení dolů a můžeme namazat spodní ložisko. Při úplné demontáži vidlice vysroubujeme matici docela, vytočíme ven-



Obr. 41. Mazání kuliček v hlavě rámu



Obr. 42. Mazání kuliček v hlavě rámu

52

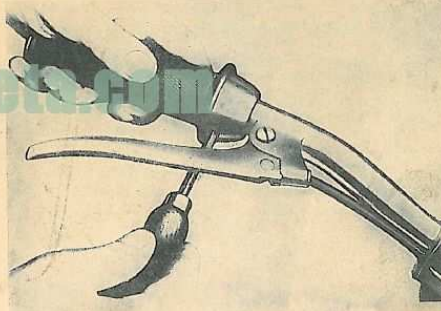
tilky na horních částech vidlicových trubek, povolíme a vyjímáme šrouby, které stahují spodní nosník, vysuneme jednotlivé ramena vidlice a hřídel hlavy řízení. (Předchází ovšem demontáž předního kola a blatníku.)

Při demontáži samotného tlumiče postupujeme následovně: Vysroubujeme ventilky (2), vypouštěcí šroubek (14) a vysroubujeme horní matici (1). Za maticí (1) a táhlo (17) vytáhneme celý tlumič z trubky (3) včetně pístu (18), trubky (16) a koncovky (15). Při zpětném nasazení tlumiče do trubky (3) nutno dbát toho, aby kolík v koncovce (15) správně zapadl do otvoru v dnu kluzáku (12), jinak by seděl tlumič šikmo a neměl správnou funkci.

12. ŘÍDÍTKA — OTOČNÁ RUKOJETI

Řídítka jsou upevněna dvěma třmeny, které jsou staženy čtyřmi šrouby s maticemi M 8. K nim přísluší čtyři pérové podložky.

Řídítka můžeme sejmut po uvolnění objímky s parabolou a po sejmutí



Obr. 43. Seřízení otočné rukojeti

53

horní částí pláště světlometu (kap. 10), když povolíme šrouby, které stahují třmeny. Otočnou rukojeť řídítka stáhneme po vyšroubování zapuštěného šroubu otvorem v gumové rukojeti a zátku. Tuhost otáčení rukojeti seřídíme šroubkem v objímce rukojeti.

13. SEJMUTÍ SEDLA

Na levé straně otvorem v krytu povolíme šroub M 6. Zdvihneme přední část sedla a pohybem dopředu a vzhůru sejmem sedlo. Pod ním je pomocná schránka na náhradní díly, hustilku a umístění tlumičů sání.

14. DEMONTÁŽ NÁDRŽE NA PALIVO

Odpojíme přívod paliva a u předních záchytných nádrží vyšroubujeme dva šrouby M 8 × 10 a u zadních záchytných průběžný šroub s maticí (≠ 14/12). Ke šroubům přisluší celkem tři pérové podložky, které neopomínáme při montáži podložit.

15. SEJMUTÍ SCHRÁNEK A KRYTŮ

Schránky jsou upevněny 3 šrouby k rámu stroje. Z pravé neopomínáme před demontáží vyjmout spínač brzdového světla.

S pravé strany vyšroubujeme: matici (≠ 12) a průběžný šroub (≠ 14) zadního záchytného nádrže na palivo, šroub (≠ 10) u záchytného nožní brzdy a šroub (≠ 10) a matici poblíž tandemové stupáčky.

S levé strany vyšroubujeme: šroub (≠ 12) u záchytného přední stupáčky a šroub a matici (≠ 10) poblíž tandemové stupáčky.

Nyní vyšroubujeme zbývající upevňovací šrouby krytů za motorem a kryty sejmem.



Obr. 44. Uvolnění sedla



Obr. 45. Povolení horního záchytného tlumiče

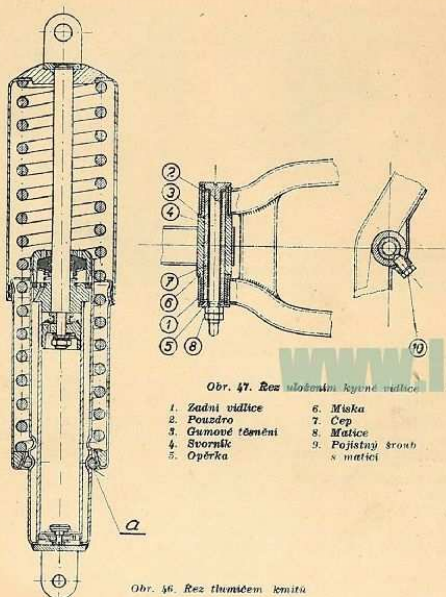
16. DEMONTÁŽ ZADNÍHO PÉROVÁNÍ A VÝMĚNA OLEJE

Po vyšroubování dvou šroubů M 8 vyjeme tlumič ze záchytného rámu a kyvné vidlice.

Nový tlumič má proti dřívějšímu zvýšenou tlumicí účinnost, možnost přestavovat tvrdost pružiny a je uspořádán tak, aby nebylo nutno tlumičový olej doplňovat.

Doporučuje se však výměna oleje po ujetí 10.000 až 15.000 km. Případné opravy, vymytí a výměnu oleje (50 cm³) doporučujeme provést v odborné dílně.

Přestavení tvrdosti provedeme po stlačení dolního krytu pružiny přestavením kroužku (a) do druhé drážky.



Obr. 47. Řez složením kyvné vidlice

- | | |
|-----------------------|-----------------------------|
| 1. Zadní vidlice | 6. Miska |
| 2. Pouzdro | 7. Čep |
| 3. Osmnouhelné těmení | 8. Matic |
| 4. Svorník | 9. Pevňovací šroub s maticí |
| 5. Opěrka | |

Obr. 46. Řez tlumičem kmitů

17. ZADNÍ KYVNÁ VIDLICE

Při demontáži zadní kyvné vidlice předcházejí tyto operace:

Sejmutí plechových krytů (kap. 15), tlumičů výkyvů (kap. 16), demontáž zadního kola (kap. 2), krytu řetězu (kap. 3) a vyjmutí zadního řetězového kola (kap. 4), a tlumičů výfuku. Potom vyšroubujeme na spodku trubky zajišťovací šroub a matici a obě matice (≠ 17) na levé straně rámu. Uvolněný svorník vytlačíme na pravou stranu a vyjeme opěrku. Stahovákem vytáhneme čep kyvné vidlice. Doporučujeme svěřit tuto opravu odborné dílně, vybavené spec. nářadím.

18. VYJMUTÍ BATERIE

Otevřeme levou schránku a vyjeme pouzdro pojistky z držáku, tím odpojíme jeden kabel a druhý (uzemnění + půl) uvolníme po vyšroubování matice (≠ 10) a vysunutí tvarové podložky se šroubu uzemnění. Upevňovací pásek odklopíme dolů a baterii vyjeme.



Obr. 48. Vyjmutí baterie

19. DEMONTÁŽ SPÍNACÍ SKŘÍNKY

Demontáž spínací skřínky provádíme pouze v nutném případě. Uvolníme a odklopíme parabolu světlometu, uvolníme a vyjeme rychloměrové hodiny. Horní plášť světlometu rovněž uvolníme a máme volný přístup k spínací skřínce, upevněné k hornímu plášti.

20. VYJMUTÍ MOTORU Z RÁMU

Odpojíme: 1. Přívod paliva, 2. bowden plynu a spojky (v motoru), 3. pohon rychloměru (šroubek ve spodní části levé poloviny motorové skříňe), 4. kabely se svíček a kabel „N“, 5. kabely od dynamy.

Demontujeme: 1. sedlo, 2. kryt řetězu, 3. levou schránku na baterii, 4. výfuk, 5. pravé víko motoru, 6. nástavec krytu řetězu, 7. vyjmeme kabely z pravé poloviny motorové skříňe.

Odmontováním levé schránky jsme si uvolnili přístup k zadním motorovým šroubům, které povolíme a vysuneme. Dále povolíme a vyjmeme čtyři přední šrouby upevňující motor k rámu a motor vysuneme na levou stranu k rámu.

21. SEJMUTÍ PRAVÉHO A LEVÉHO VÍKA MOTORU

Pravé víko sejmeme, potřebujeme-li seřadit spojku (úplné seřizování viz část II., kap. 6), nebo zapalování.

Vyšroubujeme dva šrouby a víko sejmeme.

Před montáží víka očistíme dosedací plochy od bláta. Upevňovací šrouby rovnoměrně utahujeme a kontrolujeme, aby přední část víka řádně dosedla (tím zabráníme vnikání vody do prostoru dynamy).

Levé víko sejmeme před demontáží spojky (výměna lamel), nebo primárního řetězu. Postupujeme takto: 1. vypustíme olej, 2. uvolníme stahovací šroub řadič páky, 3. páku poklepem sesuneme s hřídele, 4. uvolníme 5 upevňovacích šroubů, 5. víko sejmeme opatrným vytažením dvěma šroubováky, které zasadíme do výřezů v přední a zadní části víka. Při montáži levého víka neopomíame vložit nové papírové těsnění a šrouby řádně dotáhnout, aby neunikal olej okolo dosedacích ploch víka a skříňe.

Upozornění!

Vyhrazuje si právo změn, vzniklých vývojem, oproti vyobrazením nebo popisům uvedeným v této příručce

JAWA — Záводы 9. května, n. p.

IV. TABULKA PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Priznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění
Motor klope	Motor je přehřát	Motor nechat vychladnout a nejet na vysoké otáčky
	Kontakty svíčky zhaví, špatná svíčka	Svíčku vyměnit
	Mnoho karbonu v hlavě válce	Sejmout hlavu a karbon odstranit
Motor nemá správný běh	Velký předstih	Seřadit předstih natočením nosníku přerušovače
	Tlumivé výfuku zanesen	Tlumivé výfuku sejmout, rozebrat a vyčistit
	Voda nebo olej v karburátoru	Karburátor vyčistit
Výsychá	V karburátoru dochází palivo	Otevřít palivový kohout, přelit zásobu paliva, doplnit směs, prohlédnout přívodní potrubí
	Občasné krátké spojení kabelu na válec	Kabel obalit izolační páskou a nejlépe vyměnit
	Chudá směs	Seřadit karburátor
Nepravdivá jiskra	Špatně namíchaná směs paliva a oleje	Směs před nalitím do nádrže na palivo dobře promíchat
	Nevhodná svíčka	Svíčku vyměnit
	Zaolejovaná svíčka	Svíčku vyjmout a očistit
Výsychá	Velká vzdálenost kontaktů svíčky	Vzdálenost kontaktů seřadit přibližně na 0,5 mm
	Znečištěné kontakty přerušovače	Kontakty očistit hadříkem namočeným v benzínu
	Špatně nastavené kontakty přerušovače	Vzdálenost kontaktů nastavit na 0,4 mm
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Občasné krátké spojení kabelu ke svíčke	Kabel omotat izolační páskou případně vyměnit

Priznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění
Motor nízce roztáčí nebo se zastaví	Přehřátý motor	Motor nechat vychladnout a udržovat v nízkých otáčkách
	Nedostatečné mazání	Dbát, aby olej byl vždy s palivem dobře promíchán, a to v poměru 1 : 20
	Bowdenové lanko ke karburátoru je přetřeno	Lanko vyměnit
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Špatné těsnění mezi karburátorem a válcem	Těsnění vyměnit
	Ucpaná tryska	Trysku vyjmout a vyčistit
	Deravý plovák	Plovák zašlepat nebo vyměnit
Motor nemá správný běh	Plovák visí	Plovák uvolnit
	Plováková jehla neuzavírá	Poškozenou jehlu nahradit novou nebo opravit
	Mnoho usazeného karbonu ve válci, hlavě, výfukových průchodech a tlumicích výfuku	Sejmout hlavu, válec, případně i výfukové potrubí a karbon odstranit
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Částečně ucpaný přívod paliva	Odmontovat potrubí a vyčistit
	Seřazené zapalování	Seřadit vzdálenost kontaktů přerušovače a předstih
	Neseřazený karburátor (špatná směs)	Seřadit volný běh, polohu jehly a vyčistit čistě vzduchu
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Ucpané tlumivé výfuku	Tlumivé výfuku rozebrat a karbon odstranit
	Opatřené vnitřek válce a píst	Nový výfukový ventil, nový píst a kroužky, zjistit opotřebení píst. čepu atd. (odborná dílna)
	Motor nasává falešný vzduch (poloviny skříni nebo hrdle karburátoru netěsní)	Poloviny skříni oddělit, dotykové plochy očistit a nanést těsnící hmotu a pevně smontovat. Těsnění pod hrdlem karburátoru vyměnit
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Částečně ucpaný přívod paliva nebo čistě	Přívod paliva nebo čistě vyčistit
	Bowdenové lanko plynu vázne	Lanko promazat příp. vyměnit
	Přehřátý motor	Motor nechat vychladnout a udržovat jej v malých otáčkách
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Vadná svíčka	Svíčku vyměnit

Priznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění
Motor nízce roztáčí nebo se zastaví	V nádrži není palivo	Přepustit palivo ze zásoby a co nejdříve nádrž palivem doplnit
	Palivový kohout v přívodním potrubí je uzavřen	Kohout otevřít
	Ucpaný čistě paliva nad kohoutem	Palivový kohout vyšroubovat a čistě vyčistit
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Ucpané potrubí nebo sítko v karburátoru	Potrubí sejmout a profouknout, karburátor vyjmout a vyčistit
	Ucpaná díra ve víčku plnicího otvoru nádrže	Výfukový otvor ve víčku vyčistit
	Zaolejovaná svíčka	Svíčku vyjmout a vyčistit
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Porušená izolace svíčky	Svíčku vyčistit
	Krátké spojení mezi elektrodami svíčky	Elektrody oddělit na vzdálenost 0,5 mm a vyčistit
	Velká vzdálenost elektrod svíčky	Elektrody přiblížit na vzdálenost 0,5 mm
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Klíček není zasunut do spínací skříňky	Klíček zasunout a otočit do příslušné polohy
	Spálená pojistka u baterie	Pojistku vyměnit
	Kontakty přerušovače znečištěny	Kontakty očistit hadříkem namočeným v benzínu
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Vadné kontakty přerušovače	Kontakty dát opravit nebo vyměnit
	Kabel zapalovače přetřen nebo uvolněn	Kabel vyměnit, příp. spojit a omotat izolační páskou
	Spálená izolace kabelu	Kabel omotat izolační páskou a co nejdříve vyměnit
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Porušený kondenzátor	Vyměnit za nový
	Porušená izolace vnitřní statoru	Opravit v odborné dílně
	Voda v přerušovači	Vodu vyfoukat, vytrít a nechat vyschnout
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Zlomený pístní kroužek	Nahradit novým
	Zapečený pístní kroužek	Sejmout, očistit a znovu nasadit
	Těsnění pod svíčkou propouští	Těsnění nahradit novým

POPIS ČINNOSTI DVOUDOBEHO MOTORU

Dvoudobý systém spalovacího motoru je zvláště výhodný pro motocyklové motory. Má malý počet pohybujících se součástí a tím menší opotřebení a větší spolehlivost v provozu. Pracovní činnost dvoudobého motoru je obsažena jen v jedné otáčce (t. j. — dva zdvihy pístu).

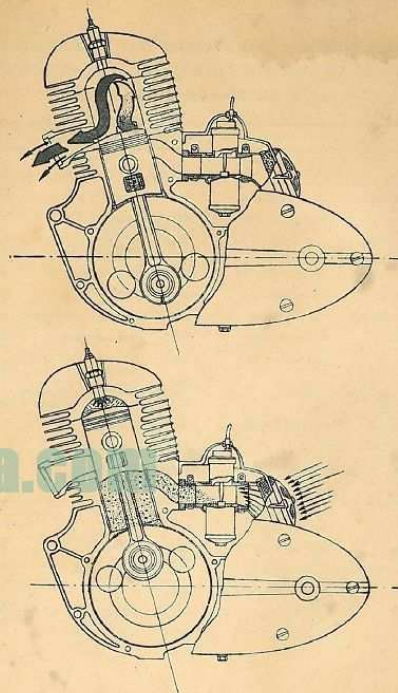
1. Píst se pohybuje nahoru:

Píst uzavře nejdříve prepouštěcí kanály, pak výfukový kanál a nastává stlačení směsi v kompresním prostoru hlavy válce. Několik okamžiků před horní polohou pístu je stlačená směs zapalena elektrickou jiskrou zapalovací svíčky.

Mezitím nastává pod pístem podtlak, který způsobuje nasání čerstvé směsi z karburátoru do prostoru klikové skříně.

2. Píst se pohybuje dolů:

Po zapálení směsi nastává vlastní pracovní zdvih (předání síly expandujících plynů pomocí klikového ústrojí a převodu zadnímu kolu motocyklu). Horní hrana pístu otevře nejprve výfukový kanál a nastává výfuk spálených plynů. Horní hrana a okénka pístu otevrou pak dva prepouštěcí kanály. Pod pístem a v klikovém prostoru je čerstvá směs, stlačená pístem při tomto pohybu dolů. Otevřenými prepouštěcími kanály proudí nyní tato čerstvá směs usměrněna tvarem kanálů — do válce; oba proudy se setkají, narazí na stěnu válce, postupují směrem ke hlavě válce, která je otáčí ke straně výfukového kanálu. Čerstvá směs naplňuje válec a současně vytlačuje zbylou spálenou směs (výplach).



Obr. 49. Schema činnosti dvoudobého motoru

SEZNAM PRODEJEN NÁHRADNÍCH DÍLŮ MOTOCYKLOVÝCH A SEZNAM ZÁRUČNÍCH OPRAVEN n. p. MOTOTECHNA V KRAJSKÝCH MĚSTECH

Kraj	Adresa prodejny	Telefon	Adresa opravy	Telefon
Praha	Pha I, N. Republiky	658-78	Pha II, Jeseniova 56	220-551
Č. Budějovice	Tř. 5. května 9	3466	Riegrova 45	4642
Píseň	Františkánská 11	6584	Leninova 73	4912
Karlovy Vary	I. P. Pavlova 34	3732	K. Vary-Bohatice Příkopná 3	2087
Ústí n. Lab.	Mírové nám. 23	3836	Tovární 35	3011
Liberec	Na rybníčku 2	5001	Zhořelecká 14	3482
Hradec Králové	Stalinova 789	5129	Moravské předměstí	6864
Pardubice	Stalinova 108	2491	Strossova 238	2410
Jihlava	Havlíčková 13	2698	Jihlava-Bedřichov Smetanova 1	3261
Brno	Veselá 2	387 19	Zidenice, Gebauerova 11, Stalinovy sady 4	365-76 3398
Olomouc	J. Wolkerova 26	4889	J. Wolkerova 26	3398
Gottwaldov	Stalinova 47	2640	Stalinova 47	2640
Ostrava	Mlýnská 4	251-74	Kundčický, Přýdecká 282	303-72
Bratislava	Leningradská 6 Gorkého 5 (motodilny ČZ)	327-75 270-92	Janáček 3	450-80
Nitra	Stalingradská 18	2876	Robotnická 2	2404
Banská Bystrica	V. Širokého 13	2767	Zitě Piesky 31	3197
Žilina	Národ. povstání 32	2767		
Košice	Stáruva 4	210-81	Janika Kráľa 8	209-44
Prešov	Stalinova 117	2338	Budovatelská 34	2430