

1969

**JAWA 50, TYP 20
21, 23, 23A**



**POVAŽSKÉ STROJÁRNE N. P.
POVAŽSKÁ BYSTRICA**

**NÁVOD
NA OBSLUHU**

www.JAWA-50.cz

ĽAHKÝ OSKÚTROVANÝ MOTOCYKEL

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



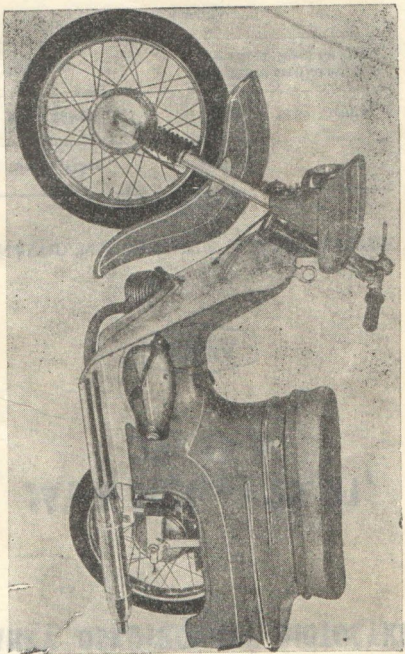
NÁVOD NA OBSLUHU A UDRŽIAVANIE

Vydanie 3.

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

1969

1. Lehký oskútrovaný motocykel Jawa 50, typ 20.



Lahký oskútrovaný motocykel Jawa 50 typ 20, ktorý ste si zakúpili, prešiel dlhým vývojom cez staršie typy známych motocyklov Jawa 50 — 550, 555 a J—05. Pri jeho konštrukcii využili sa bohaté skúsenosti z dlhodobej prevádzky predchádzajúcich typov a zaviedli sa mnohé konštrukčné novinky.

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

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

Prajeme Vám tisíc krásnych a radostných kilometrov s Vaším novým motocyklom!

POVAŽSKÉ STROJÁRNE
národný podnik
POVAŽSKÁ BYSTRICA

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

OBSAH

I. Technické údaje a jazdný návod	5
1. Technické údaje	5
2. Zabežovanie nového stroja	7
3. Jazdný návod	12
4. Zoznam náradia	17
II. Údržba	18
1. Čistenie stroja	18
2. Mastenie stroja	18
3. Nastavenie bŕzd	23
4. Pneumatiky	24
5. Naplnenie reťaze	26
6. Spojka a jej nastavenie	27
7. Karburátor „Jikov“ 2917 PSb	29
8. Údržba elektrického zariadenia	31
9. Nastavenie svetlometu	33
10. Dekarbonizácia	34
11. Prehľadná tabuľka údržby vozidla	35
III. Demontáže a montáže bez špeciálneho náradia	38
1.—4. Demontáž kolies a ich ložísk	38
5. Odklopenie sedla	42
6. Demontáž a montáž krytov	42
7. Demontáž a montáž valca motora	44
8. Výmena plestných krúžkov	45
9. Demontáž svetlometu	46
10. Demontáž prednej vidlice	47
11. Zadná kyvná vidlica	48
12. Výmena ohyb. hriadeľa rýchlomeru	48
13.—15. Výmena lanka plynu, spojky a brzdy	49
16. Vybratie motora z rámu	52
IV. Tabuľka porúch a ich odstránenie	53
V. Jawa 50 - typ 21 Šport	61
VI. Jawa 50 - typy 23 a 23A Mustang	63
Zoznam záručných opravovní n. p. Mototechna	65
Zoznam predajní náhradných dielov	69

I. TECHNICKÉ ÚDAJE A JAZDNÝ NÁVOD

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor — dvojdobý vzduchom chladený jednovalcový

Vŕtanie valca/zdvih piesta — 38/44 mm

Obsah valca — 49,9 ccm

Kompresný pomer — 1:9,5

Palivo — Benzín 84 Okt.

Maximálny výkon motora — 3,5 K pri 6500 ot/min.

Obsah palivovej nádrže — 5,5 l, rezerva 0,75 l

Váha stroja bez paliva 65 kg $\pm$ 2 %

Nosnosť — 160 kg

Primárny prevod reťazou — ČZ-Favorit 3/8"

X 3/8", 44 čl. (ČSN 02 3321.1)

Sek. prevod reťazou — 12,7 X 5,2; 109+1 článkov

Celkové prevody:

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

I — pri sekundárnom prevode 13/55 zubov

II — pri sekundárnom prevode 12/55 zubov

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

Kolesá — vpredu i vzadu rovnaké, vzájomne vymeniteľné

rozmery pneumatík — 2,75X16"

čelustové brzdy — $\varnothing$ 125/20 mm

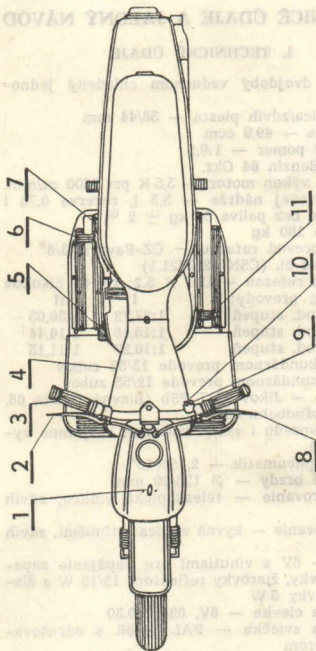
Predné párovanie — teleskopická vidlica, zdvih 90 mm

Zadné párovanie — kyvná vidlica s tlmičmi, zdvih 85 mm

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

Zapaľovacia cievka — 8V, 02-9210.30

Zapaľovacia sviečka — PAL 14-8R s odrušovacím odporom

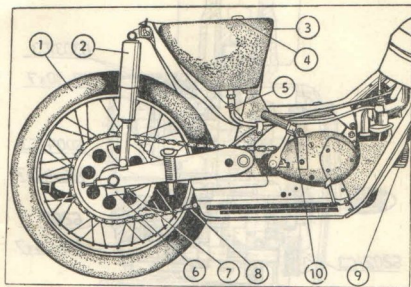


2. Ovládanie vozidla, 1. Spínacia skrinka, — 2. Páčka prednej brzdy, — 3. Otoč-
ná rukoväť plynu, 4. Preplavovací kolík karburátora, — 5. Páka nožnej brzdy,
— 6. Štartovacia páka, 7. Výpustný kohút, — 8. Páčka spojky, — 9. Tlačidlo
bzučiaka, — 10. Prepínač svetiel, — 11. Zasúvacia páka prevodových stupňov.

Zaťaženie	1 osoba	2 osoby
Priemerná spotreba	2,3 l/100 km	3,2 l/100 km
Maxim. rýchlosť	65 km/h	50 km/h
Maxim. stúpavosť	25 %	15 %

2. ZABEHÁVANIE NOVÉHO STROJA

Pri preberaní nového stroja odporúčame zákazníkovi, aby prekontroloval vybavenie stroja (náradie) a stav oleja v prevodovej skrini. Výšku hladiny určuje otvor uzavretý skrutkou M 6 X 8 (obr. 6).



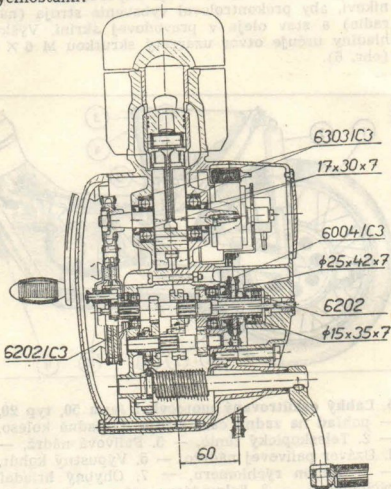
3. Ľahký oskútrovaný motocykel Jawa 50, typ 20,
 — pohľad na zadnú časť stroja. 1. Zadné koleso,
 — 2. Teleskopický tlmič. — 3. Palivová nádrž, —
 4. Uzáver palivovej nádrže, — 5. Výpustný kohút,
 — 6. Náhon rýchlomeru, — 7. Ohybný hriadeľ
 rýchlomeru, — 8. Sekundárna reťaz, — 9. Motor,
 — 10. Štartovacia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

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

Pri zabehávaní sa riadime týmito pokynmi:

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

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



4. Rez motorom.

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

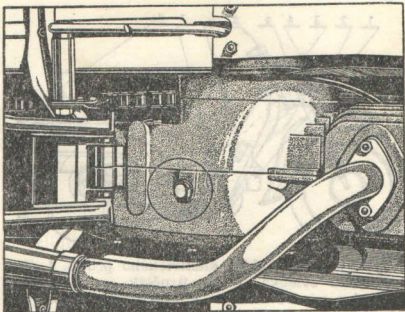
Na prvom prevodovom stupni nejazdíme zbytočne dlho. Najmenej prvých 600 km môže jazdiť na vozidle len jedna osoba.

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

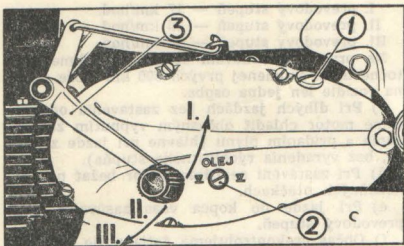
d) Pri zastavení necháme motor bežať na voľnobežných otáčkach.

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

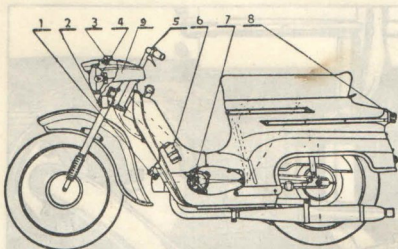
f) Občas prekontrolujeme dotiahnutie všetkých skrutiek a matíc i u lúčov kolies.



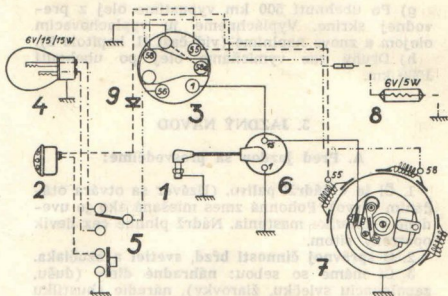
5. Výpustná skrutka oleja.



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

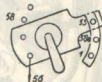
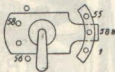
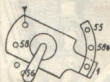


7. Zdroje a spotrebiče elektrického prúdu. 1. Zapalovacia sviečka, — 2. Bzučiak, — 3. Spínač svetiel a zapalovania, — 4. Svetlomet, — 5. Prepínač svetiel a tlačítko bzučiaka, — 6. Zapalovacia cievka, — 7. Magneto (na pravej strane), — 8. Koncové svetlo, — 9. Selénový usmerňovač.



Kábel:

- čierny
- - - zelený
- · - modrý
- · - červený



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

8. Schéma elektrického zapojenia a polohy páčky spínača svetiel.

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

h) Druhý raz vymieňame olej po ubehnutí 1000 km.

3. JAZDNÝ NÁVOD

A. Pred jazdou sa presvedčíme:

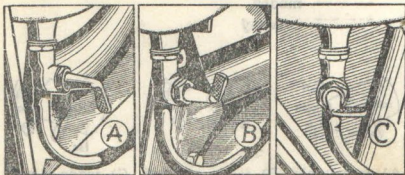
1. Či je v nádrži palivo. (Uzáver sa otvára otáčaním vľavo). Pohonná zmes miešaná ako je uvedené v tabuľke mastenia. Nádrž plníme cez lievik opatrený sitom.

2. O správnej činnosti brzd, svetiel a bzučiaka.

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

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

5. Či je zasunutý neutrál.



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

B. Spustenie motora

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

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

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

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

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

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

C. JAZDA

Rozjazdenie. Pri zasúvaní I. prevodového stupňa stlačíme páčku spojky. Špičkou ľavej nohy jemne zodvihneme zasúvaciu páku prevodových stupňov až k hornému dorazu a súčasne so strojom mierne pohneme, až sa nám zasunie I. prevodový stupeň (obr. 6). Za súčasného pridávania plynu pomaly a plynule uvoľňujeme páčku spojky (najmä v druhej polovici zdvihu, keď motor už zaberá), aby rozbíhanie bolo rovnomerné. Pri rýchlosti 15 až 21 km/hod. stlačíme páčku spojky a súčasne uberíme plyn. Špičkou ľavej nohy stlačíme zasúvaciu páku až k dolnému dorazu a uvoľníme ju. Tým máme zasunutý II. prevodový stupeň. Rýchle pövolíme páčku spojky a potom pridáme plyn.

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

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

Pri jednotlivých prevodových stupňoch je možno používať tieto rýchlosti:

I. prevodový stupeň — 0—20 km/hod.

II. prevodový stupeň — 15—40 km/hod.

III. prevodový stupeň — nad 30 km/hod.

Najhospodárnejšie a najvýhodnejšie je však používať tieto stredné hodnoty rýchlosti:

I. prevodový stupeň — 10—20 km/hod.

II. prevodový stupeň — 18—34 km/hod.

III. prevodový stupeň — 31—50 km/hod.

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

Jazda do kopca. Ak motor stráca pri 3. prevodovom stupni za jazdy do kopca otáčky, treba zasunúť nižší prevodový stupeň. Toto spätné zasunutie vykonáme pri vypnutej spojke a privre-

tom plyne zodvihnutím zasúvacej páky smerom hore. 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 menení prevodu si treba uvedomiť: po zasunutí vyššieho prevodového stupňa pracuje motor na nižších otáčkach ako predtým. Pri väčšom zaťažení motora keď klesajú otáčky nesnažíme sa tieto zvýšiť tým, že stlačením páčky spojky necháme spojku preklzovať. Pri preklzovaní spojky sa lamely trením silne zahrievajú a môže dôjsť k ich spáleniu.

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

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

Zastavenie: Pri zastavovaní uberieme plyn, stlačíme páčku spojky, zabrzdíme a zasunieme neutrálnu polohu medzi prvým a druhým prevodovým stupňom. To dosiahneme polovičným zošliapnutím (naddvihnutím) zasúvacej páky, než akého treba na zasunutie prevodu. Motor zastavíme otočením páčky spínača vľavo (obr. 8). Po zastavení nezabudneme uzavrieť prívod paliva (obr. 9). Pri ukončení dennej jazdy necháme motor bežať po uzavretí prívodu paliva v miernych otáčkach tak dlho, až sa palivo v karburátore spotrebuje. Olej obsiahnutý v pohonnej zmesi, sa v klude stroja v karburátore usadzuje a môže upchať trysku.

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

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

D. Predchádzanie poruchám

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

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

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

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

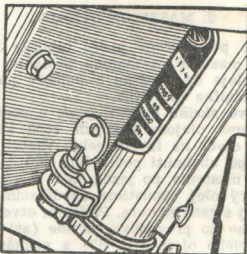
Motoru škodí, keď ho necháme dlho bežať na vysokých otáčkach na mieste, lebo nie je chladený ako pri jazde. Nenecháme zbytočne dlho vypnutú spojku, lebo korkové vložky lamely by sa rýchle opotrebovali. Pri jazde do kopca nepomáhame nikdy motoru tým, že necháme spoj-

ku „preklzovať“ ale včas zasunieme nižší prevodový stupeň. Na tento však nejazdíme zbytočne dlho.

4. ZOZNAM NÁRADIA POTREBNÉHO PRE ÚDRŽBU A MONTÁŽ LAHKÉHO MOTOCYKLA

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

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



10. Uzamykanie vozidla.

II. ÚDRŽBA

1. ČISTENIE STROJA

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

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

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

2. MASTENIE STROJA

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

Prevodovú skriňu kontrolujeme a podľa potreby doplníme olejom každých 1000 km až po kontrolný otvor na ľavom veku. Všetok olej vymieňame po ubehnutí počtu km, ako je uvedené v tabuľke mastenia, po jazde, keď je motor i olej teplý. Starý olej vypustíme vypúšťacím otvorom na spodnej strane motora. Plniacim otvorom (obr. 6) nalejeme do prevodovej skrine (asi 400 ccm) vyplakovacieho oleja (OL-B2) a necháme motor bežať asi 10 minút na malých otáčkach (prejde-me 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 (asi 500 ccm). Pri zatváraní plniaceho a kontrolného otvoru nesmie sme zabudnúť podložiť tesnenie k príslušným skrutkám.

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

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

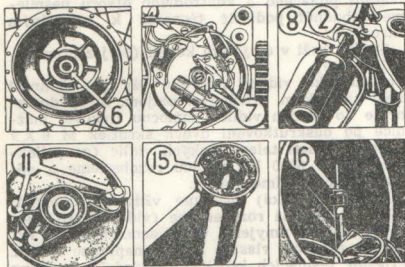
Kolesá (ložiská) mastíme vždy po ubehnutí 2500 km. Kolesá rozoberieme (viď časť III. kap. 3., 4), ložiská umyjeme v čistiacom benzíne, vysušíme a potom vlastné ložiská naplníme tukom. Priestor tesniacich krúžkov u hriadeľa naplníme tukom asi do $\frac{1}{3}$ aby sme zabránili vnikaniu nečistôt a vlhkosti.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

Preplnené ložiská hrejú a môže dochádzať k vytekaniu tuku.

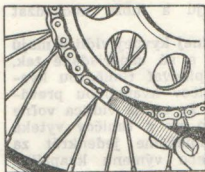
Teleskopické tlmiče zadnej kyvnej vidlice majú vysokú tlmiacu účinnosť a sú usporiadané tak, aby ich nebolo treba dopĺňať tlmičovou kvapalinou. Dopĺňovanie tlmičov kvapalinou prevádzkame vtedy, ak zistíme, že zadná vidlica voľne kmitá alebo doráža alebo ak z tlmičov vyteká kvapalina. Inak olej vymieňame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

Primárna reťaz je úplne zakrytá ľavým vekom

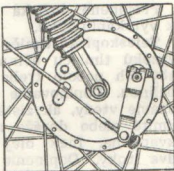
skrine, beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje nijakého ošetrovania. Po opotrebovaní a vytiahnutí treba ju vymeniť. Pri výmene primárnej reťaze musíme rozobrať i spojku. Túto opravu doporučujeme previesť v odbornej dielni, ktorá má na toto potrebné náradie.



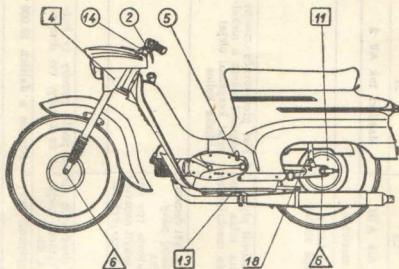
11. Mastenie častí vozidla.



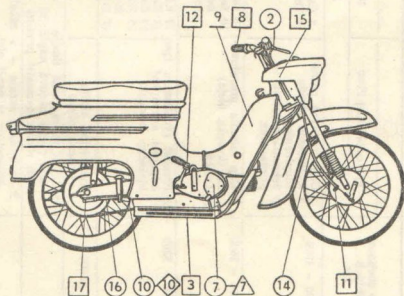
12. Uvoľnenie poistky reťaze.



13. Nastavenie brzd.



14. Mastiací plán — ľavá strana.



15. Mastiací plán — pravá strana.

Tabuľka mastenia

Po ubehnutí každých ... km	○	Prevodový olej PP80	◻ □	Mastiaci tuk A 00	△	Mastiaci tuk AV 2
				Miesto mastenia		
900 – 1000		2 Čapy ručných páčok 5 Rýchlostná skriňa (doplnenie) 10 Sekundárna refaz – primastenie		3 Čap nožnej brzdy 4 Teleskopická vidlica		
2400 – 2600		7 Čap vahadla prerušova- ča (kvapka oleja) 14 Lanká		8 Otočná rukoväť plynu 10 Sekundárna refaz (po- norením do rozohriateho tuku)		7 Pláš prerušovača (mierne napustiť tukom a niekoľ- kými kvapkami oleja) 6 Ložiská kolies
4800 – 5200		16 Hriadeľ rýchlomeru (po odpojení nakvapkať niekoľko kvapiek)		11 Kľúče bŕzd (pri demon.) 12 Čap spúšťacej páky 13 Čap stojana 15 Hlava riadenia (po de- montáži a umytí namastiť 17 Prevody náhon. rýchlomer.)		
10 000		5 Rýchlostná skriňa (výmena oleja)				
		18 Zadné teleskopické tlmiče – doplniť tlmivým olejom podľa potreby (v kaž- dom tlmiči olejová náplň 30 ccm). Výmena oleja 1 X za 2 roky. Pri demon- táži tlmiča namastiť pružiny tukom A 00.				
		5 Rýchlostná skriňa – v zábehu po uplynutí prvých 500 km a ďalších 10 000 kilometrov vymeniť olej.				
		Pohonná zmes – olej M2 T s benzínom v pomere 1 : 30.				

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

Inak sekundárnu reťaz očistíme drôtenou kefou a namastíme olejom priamo na vozidle podľa potreby po ubehnutí cca 800—1000 km pomocou štetca. Pri trvalých jazdách v daždi a blate pri-mastievacie doby primerane skrátime.

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

3. NASTAVENIE BRZD

Brzdy motocykla sú dostatočne dimenzované. Vyžadujú len občasné nastavenie po opotrebení obloženia čeľustí. Brzdy nastavujeme predĺžením (skrátением lanka brzdy tým, že pri-

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

4. PNEUMATIKY

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



16. Rez ráfikom a pneumatikou — montáž pneumatiky.

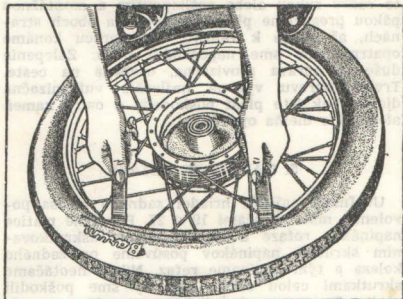
Tlak v prednej pneumatike má byť 1,5 atp a v zadnej 1,9 atp, pri obsadení jednou osobou. Pri obsadení dvoma osobami tlak v prednej pneumatike má byť 1,9 atp a v zadnej 2,3 atp. Odporúčame kontrolovať tlak manometrom. Upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzín a prudké slnko. Pneumatiky občas prezrieme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

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

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

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

Po nakrútení kuželky do ventila a miernom



17. Montáž pneumatik.

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

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

Montáž. Dušu čiastočne naplníme, vložíme do plášťa, ktorý jedným okrajom zostal v ráfku, prevlečíme ventil otvorom ráfku a zaistíme maticou (nedotahujeme). Potom presunieme okraj plášťa, najprv v mieste proti ventilu cez okraj ráfku dovnútra, pridržíme ho v prehĺbenom mieste ráfku rukou alebo zošliapnutím a montážnou pákou presúvame plášť postupne na oboch stranách, až dôjde k ventilu. Túto prácu konáme opatrne, aby sme nepoškodili dušu. Zalepenie duše je oprava provizórna, urobená na ceste. Trvalú opravu vykoná najlepšie vulkanizačná dielňa. Tak isto plášť poškodený o ostrý kameň alebo sklo dielňa opraví.

5. NAPÍNANIE REŤAZE

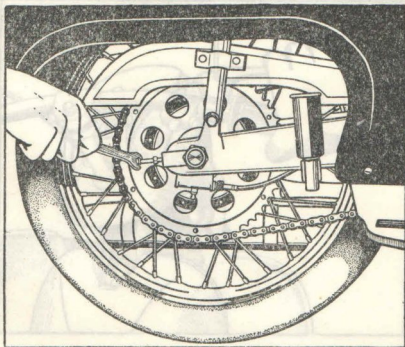
Uvoľníme najskôr hriadeľ zadného kola povolím matic kľúčami 19 a 27. Povolíme matice napínákov reťaze a rovnomerným zaskrutkovaním skrutiek napínákov posúvame os zadného kola a tým napíname reťaz. Nikdy neatáčame skrutkami celou silou, lebo by sme poškodili závit. Po nastavení dotiahneme matice osí zadného kola a matice napínákov reťaze. Správne napätá reťaz má výkyv 1 až 2 cm. Dbáme na to,

aby zadné koleso sledovalo stopu predného. Prekontrolujeme, prípadne nastavíme zadnú brzdú, aby nepribrzdžovala. Napätie reťaze kontrolujeme po ubehnutí 1000 km.

6. SPOJKA A JEJ NASTAVENIE

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

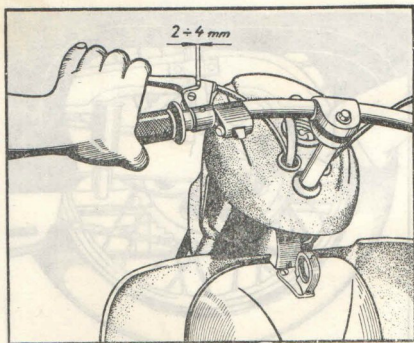
Aby sa zamedzilo nadmernému opotrebovaniu



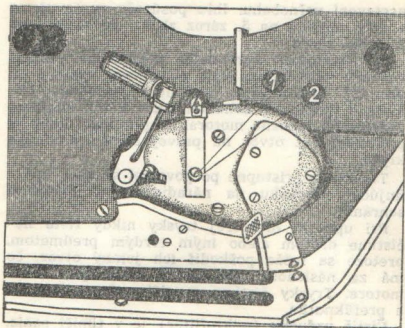
18. Napínanie reťaze.

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

Po preskúšaní vôle ručnej páčky dotiahneme poistnú maticu.



19. Vôľa spojkovej páčky.



20. Nastavenie spojky.

7. KARBURÁTOR „JIKOV“ 2917 PSb

Karburátor na stroji je správne nastavený už z továrne. Správnej činnosti karburátora zodpovedá tryska 68. Preto sa nedoporučuje prevádzkať s karburátorom žiadnu manipuláciu okrem jeho občasného vyčistenia. Celkove je karburátor osadený dvoma tryskami a to hlavnou tryskou 68 (1. obr. 22) a tryskou volnoběžnou 38 (2). Uprostred oboch trysiek je na karburátore skrutka posúvača s pružinou (3), ktorou sa nastavuje voľný beh motora. Aby motor správne naskočil, musí byť skrutka (3) správne nastavená. Dĺžku lanka plynu voči lanovodu vymedzíme drážkovanou skrutkou (4) na vrchu karburátora až po

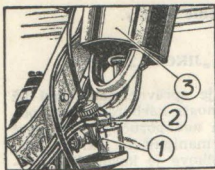
nastavení voľnobehu. Ihlu posúvača nastavujeme v dobe zábehu na 3. zárez zhora, po zábehu na 2. zárez zhora.

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

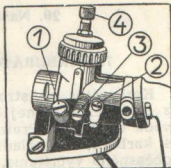
Trysky sú prístupné po povolení skrutky upevňujúcej schránku na náradie a po pootočení schránky.

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

Čistič vzduchu (mikrofilter) je v tlmiči sania.



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



22. Karburátor 2917 PSb a jeho nastavenie. 1. Hlavná tryska, 2. Tryska voľnobehu, — 3. Stavacia skrutka. — 4. Vedenie lan-ka.

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

8. ÚDRŽBA ELEKTRICKÉHO ZARIADENIA

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

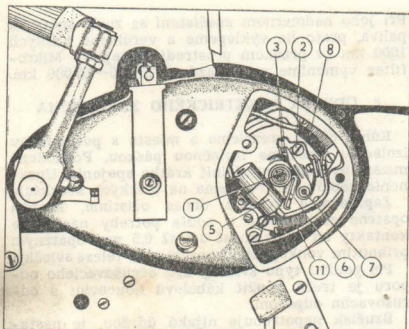
Zapaľovaciu sviečku občas očistíme, karbón opatrne zoškrabeme a podľa potreby nastavíme kontakty na vzdialenosť 0,4 až 0,5 mm opatrným prihnutím vonkajšieho kontaktu na telese sviečky.

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

Bzučiak nepotrebuje nijakú údržbu, je nastavený z výrobného závodu.

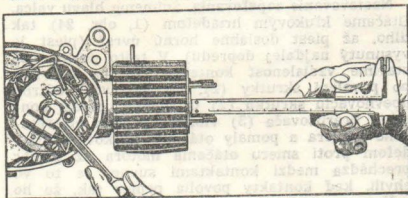
Prerušovač. Po cca 2500 km prehliadneme stieracu plst prerušovača, či sa dotýka vačky a či je dostatočne nastavená a skontrolujeme odtrh. Prerušovač i celé magneto treba udržiavať v čistote. Pozor na prach a olej!

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



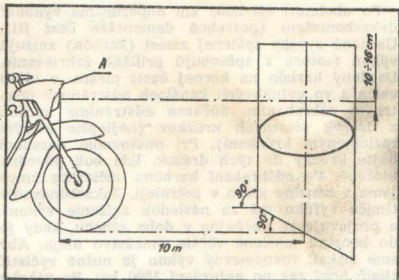
24. Magneto.

V tom okamihu má byť piest 1,6—1,9 mm pred „hornou úvratou“. Túto vzdialenosť meriame tyčinkou alebo hĺbkomerom (obr. 25). Ak predstih



25. Nastavenie predstihu.

nie je správny, povolíme príchytky magnetu (4) a potočíme celým magnetom. Potom celý postup nastavovania opakujeme, až sú všetky hodnoty správne. Po správnom nastavení nesmieme zabudnúť dotiahnuť príchytky. Po dotiahnutí skrutiek predstih i odtrh skontrolujeme.



23. Nastavenie svetlometu.

9. NASTAVENIE SVETLOMETU (obr. 23)

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

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

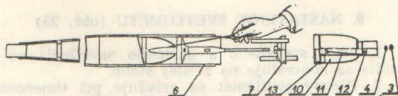
vodorovnou priamkou výšky stredu svetlometu na stene. Stredné lúče diaľkového svetla majú dopadať na stenu najviac 5 cm nad priamku a najnižšie 10 cm pod vodorovnú priamku.

3. Nastavenie svetla prevádzame skrutkou A.

10.DEKARBONIZÁCIA

Po ubehnutí asi 5000 km odporúčame vykonať dekarbonizáciu (potrebné demontáže časť III). Usadené zvyšky spálenej zmesi (karbón) znižujú výkon motora a spôsobujú 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 tých drážok, kde boli pôvodne uložené. Po odškrabaní karbónu súčiastky umyjeme v benzíne alebo v petroleji. Zakarbónovanie tlmiča výfuku má za následok zníženie výkonu a prejavuje sa obyčajne v dobe zábehu, kedy je do benzínu miešané väčšie množstvo oleja. Aby sme získali rovnomerný výkon je nutné vyčistiť tlmič prvý raz po najazdení 1500 km. Po zábehu motocykla prevádzame čistenie približne po najazdení 2500 km. Tlmič výfuku (obr. 26) čistíme nasledovne:

a) Rúrkovým kľúčom 10 odskrutkujeme maticu



26. Čistenie tlmiča výfuku.

M6 (3) a z ihly zvarenej snímeme koncovku (11) spoločne so štvorotvorovým vekom (12).

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

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

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

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

11. PREHLADNÁ TABUĽKA ÚDRŽBY VOZIDLA

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

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

Poznámka: V zátvorke uvádzané čísla sú čísla mastiacich miest.

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

údržby vozidla

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

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ ŠPECIÁLNEHO NÁRADIA

1. VYBRATIE PREDNÉHO KOLESA

Demontáž:

a) Odskrutkujeme maticu bowdenu a vytiahneme bowden z páky brzdového kľúča.

b) Odskrutkujeme maticu hriadeľa kolesa a snímeme perovú podložku, hriadeľ vysunieme von.

c) Pootočíme pravý klzák prednej vidlice a vysunieme záchyť reakcie brzdy na veku z otvoru v klzáku a vyberieme koleso.

Montáž:

A. Skontrolujeme uloženie opory lanka brzdy na riadítkach.

B. Nasadíme koleso a za súčasného pootočenia pravého klzáka zasunieme záchyť reakcie brzdy na veku do otvoru v pravom klzáku.

C. Z ľavej strany nasunieme hriadeľ predného kolesa.

D. Z pravej strany navlečíme perovú podložku a naskrutkujeme maticu.

E. Do veka brzdy a páčky brzdového kľúča nasadíme bowden a nastavíme brzdu.

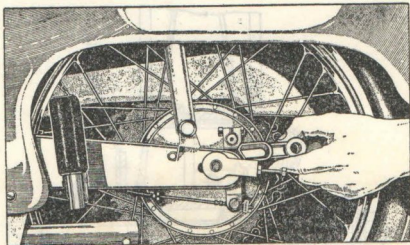
2. VYBRATIE ZADNÉHO KOLESA

Demontáž:

a) Odskrutkujeme maticu zadnej osi a snímeme perovú podložku.

b) Uvoľníme lanovod zadnej brzdy spod príchytky (z vnútornej strany kyvnej vidlice). Odskrutkujeme maticu bowdenu a vytiahneme bowden z páky brzdového kľúča.

c) Z pravej strany vysunieme hriadeľ zadného



27. Záchyt reakcie brzdy zadného kola.

kolesa (oceľovou tyčkou pretiahnutou do otvoru hlavy hriadeľa).

d) Vyberieme záchyt reakcie.

f) Koleso vysunieme zo záberových kolíkov reťazového kolesa, presunieme ho do hornej zadnej časti zadného krytu, z kolesa snímeme veko brzdy.

g) Naddvihňeme motocykel za rukoväť na zadnom kryte tak, aby koleso voľne vypadlo.

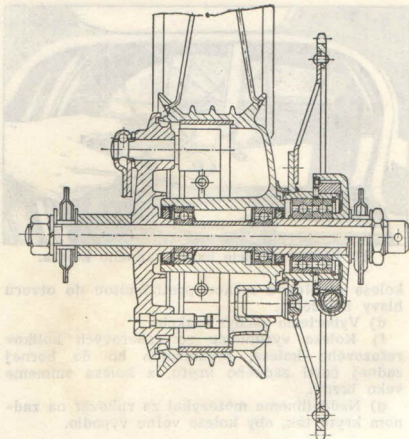
Montáž:

A. Skontrolujeme uloženie opory lanka v páčke brzdy.

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

C. Vložíme medzi koleso a záchyt kolesa na vidlici záchyt reakcie brzdy (obr. 27) a zasunieme hriadeľ.

D. Nasunieme lanovod brzdy do operky veka



28. Rez zadným kolesom.

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

3. VÝMENA GULKOVÝCH LOŽÍSK KOLIES

Demontáž:

- a) Koleso vyberieme z rámu.

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

c) Tenkú tyčku pretiahneme otvorom ľavého ložiska a rozpernou rúrkou ju oprieme o vnútornú hranu pravého ložiska. Ľahkým poklepaním na tyč ložisko vytlačíme a vyjmeme rozpornú rúrkou.

d) Vhodnou rúrkou vyrazíme ľavé ložisko.

Montáž:

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

B. Z pravej strany nasadíme rozpernú rúrkou a zalisujeme druhé ložisko.

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

4. VÝMENA GULKOVÉHO LOŽISKA REŤAZOVÉHO KOLESA

Demontáž:

a) Rozpojíme reťaz a vyberieme koleso.

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

c) Snímeme náhon rýchlomeru.

d) Vytiahneme náboj reťazového kolesa i s upchávkou.

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

Montáž:

A. Nasadíme ľavý poistný krúžok.

B. Nasunieme ložisko a nasadíme pravý poistný krúžok.

C. Z ľavej strany nasunieme náboj a upchávku.

D. Z pravej strany nasadíme náboj rýchlomeru.

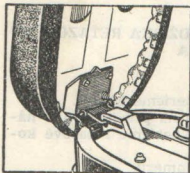
E. Koniec náboja so závitom vložíme do otvoru záchyty kolesa na vidlici a zľahka pritiahneme maticu.

F. Po nasadení kolesa dotiahneme maticu náboja skôr než maticu osi zadného kolesa.

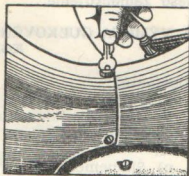
G. Skontrolujeme otáčanie kolesa.

5. ODKLOPENIE SEDLA

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



29. Odklopenie sedla.



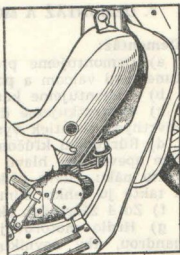
30. Zaistenie predného krytu.

6. DEMONTÁŽ A MONTÁŽ KRYTOV

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

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

2. Zadný kryt sníme po demontáži sedla. Sedlo zodvihujeme a odskrutkujeme tri skrutky M6 X 10, ktoré upevňujú sedlo na rám. Nad motorom rozpojíme v bakelitovej svorke žltý kábel smerujúci k zadnému svetlometu.



31. Demontáž predného krytu.

Po odskrutkovaní dvoch matíc M6 v hornej časti zadného krytu, 1 skrutku M6 X 10 upevňujúcu kryt k rámu a 4 skrutky M5 X 10 s maticami upevňujúcimi kryt k podlahám, miernym rozťahnutím a zodvihnutím kryt snímeme.

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

Potom vyskrutkujeme 3 skrutky M5 X 10 upevňujúce štít v hornej časti rámu a 5 skrutiek M5 X 10 upevňujúce štít k podlahám.

Pri montáži všetkých krytov postupujeme opačným spôsobom.

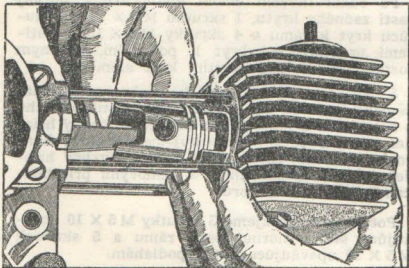
7. DEMONTÁŽ A MONTÁŽ VALCA MOTORA

Demontáž:

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

Montáž:

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



32. Montáž valca.

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

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

D. Priskrutkujeme výfukovú rúru a karburátor.

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

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

8. VÝMENA PIESTNYCH KRÚŽKOV

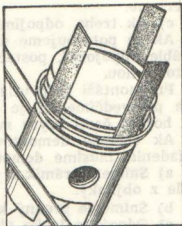
Demontáž:

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

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

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

Piestne krúžky vymieňame, ak je medzera v zámke väčšia ako 0,8 mm (správna šírka me-



33. Výmena piestnych krúžkov.

dzery u nového krúžku je 0,2 mm). Šírku medzery zistíme, keď vložíme sňatý krúžok do hornej časti valca.

Montáž:

A. Nasunieme postupne krúžky podľa obrázku 33.

B. Prekontrolujeme vôľu krúžkov v drážkach pootočením.

C. Zámky krúžkov nastavíme proti zaistovaci-
m kolíkom v piestnych drážkach.

D. Vykonáme montáž valca a hlavy.

9. DEMONTÁŽ SVETLOMETU

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

Vybratie rámika s parabolou:

a) Vykrútime upevňovaciu skrutku na spodnej strane objímky.

b) Rámik s parabolou prevrátime hore a vyberieme.

c) Ak treba, odpojíme káble od svoriek.

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

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

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

a) Snímeme rámik s parabolou a odpojíme káble z objímky.

b) Snímeme predný kryt a pravé veko motora.

c) Odpojíme lanko plynu od karburátora (časť III., kap. 14).

d) Z obidvoch páčok na riadidlách odpojíme lanká (kap. 14 a 16).

e) Odpojíme ohybný hriadeľ od rýchlomeru (kap. 13).

f) Z bzučiaka odpojíme odskrutkovaním dvoch matic M3 oba káble.

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

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

i) Z krytu svetlometu vyskrutkujeme kľúčom # 10 dve skrutky a po miernom naklonení vytiahneme z neho lanko spojky a brzdy.

Montáž:

A. Káble a 3 lanká prevlečieme cez 2 gumové priechodky v kryte svetlometu a cez tretiu priechodku súčasne nasunieme do hlavy riadenia predstavovadlo s riadidlami a dotiahneme vreteno riadidiel. Dbáme na to, aby kužel vretena bol niekoľkými závitmi uchytený na vretene.

B. Dvoma skrutkami s maticami upevníme kryt svetlometu k teleskopickej vidlici.

C. Zapojíme ohybný hriadeľ na rýchlomer.

D. Na páčky napojíme lanká brzdy a spojky (kap. 15. a 16.).

E. Troma skrutkami priskrutkujeme pravé veko k motoru a lanko plynu zapojíme do karburátora (kap. 14.).

F. Na bzučiak priskrutkujeme dva zelené a na objímku svetlometu dva modré káble.

G. Namontujeme rámik s parabolou a predný kryt.

10. DEMONTÁŽ PREDNEJ VIDLICE

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

b) Odpojíme horné pásy gumových manžiet.

c) Rúrkovým kľúčom vykrútime matice # 10 v hornej miske teleskopu a pre ľahšiu montáž vykrútime aj zátku.

d) Smerom dolu vysunieme klzák s pružinou.

Montáž:

A. Namastíme klzáky mastiacim tukom a klzáky s pružinami nasunieme.

B. Nakrútime zátky a matice # 10. Nesmieme zabudnúť vložiť perové podložky.

C. Pritiahneme plechové pásy gumových manžiet a na krycí plech upevníme tlmičku.

D. Skúsime preperovať vidlicu.

E. Podľa časti III. kap. 9 namontujeme kryt svetlometu a svetlomet.

11. ZADNÁ KYVNÁ VIDLICA

Demontáži zadnej kyvnej vidlice predchádzajú tieto operácie:

1. Vybratie zadného kolesa (časť III. kap. 2).

2. Sňatie krytov (časť III., kap. 6).

3. Sňatie reťazového kolesa (časť III. kap. 4).

Demontáž:

a) Uvoľníme skrutky držiace teleskopické tlmiče po oboch stranách zadnej kyvnej vidlice z gumových blokov, čím je demontáž hotová.

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

12. VÝMENA OHYBNÉHO HRIADELA RÝCHLOMERU

Demontáž:

a) Demontujeme predný a zadný kryt.

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

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

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

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

Pri montáži postupujeme opačným spôsobom.

Poznámka: Ak pri pretiahnutí lanka ohybného hriadeľa nie je poškodené pancierové vedenie (hadica) stačí vymeniť lanko. Pri tejto výmene stačí demontovať svetlomet, na oboch koncoch pancierového vedenia odskrutkovať vrúbkované matice a pretrhnuté lanko vytiahnuť. Nové lanko po natretí olejom možno navliekať z jedného alebo z druhého konca pancierového vedenia.

13. VÝMENA LANKA PLYNU

Demontáž:

a) Demontujeme svetlomet a predný kryt.

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

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

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

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

f) Zodvihneme posuvný bežec a z jedného zachytu vysunieme koncovku lanka plynu. Oporný

krúžok i s lankom plynu a lanovodom vytiahneme.

Montáž:

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

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

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

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

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



34. Nastavenie otočnej rukoväte plynu.

F. Posúvač vložíme do telesa karburátora a veko zaskrutkujeme.

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

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

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

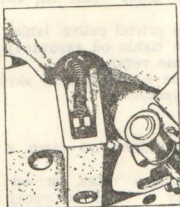
14. VÝMENA LANKA SPOJKY

Demontáž:

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

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

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



35. Uchytenie lanka spojky.

Montáž:

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

15. VÝMENA LANKA BRZDY

Demontáž:

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

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

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

Pri montáži postupujeme opačným spôsobom.

16. VYBRATIE MOTORA Z RÁMU

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

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

c) Rozopneme reťaz.

d) Odkrútime 4 upevňovacie skrutky M 8.

e) Motor vysunieme.

Montáž:

A. Motor posadíme do rámu a utiahneme 4 skrutky M 8.

B. Namontujeme reťaz, prívod paliva, lanko plynu a spojky a ťahlo zasúvacej páky.

C. Namontujeme kryty (časť III, kap. 6).

D. Skontrolujeme chod a po niekoľkých kilometroch dotiahneme všetky skrutky.

IV. TABUĽKA PORÚCH A ICH ODSTRÁNENIE

Príznyaky poruchy	Zistená porucha	Odstránenie
Motor nepracuje pravidelne	Má detonáciu (Piest klepe)	Nechaj vychladnúť a nejazdíť na vysoké otáčky. Sviečku vymeniť. Sňať hlavu a karbón odstrániť. Nastaviť predstih. Tlmič vytiahnuť, rozobrať a vyčistiť, prípadne vyrovnat rúrku.
	Motor je prehriaty. Elektródy sviečky žeravé, chybná sviečka (nevhodná tepelná hodnota). Mnoho karbónu v hlave valca. Veľký predstih. Tlmič výfuku zanesený. (Pretlačená výfuková rúra).	
Vynecháva	Iskra správna	Karburaťor vyčistiť. Otvoriť úplne palivový kohút (rezerva), doplniť palivo do nádrže, prezrieť prírodné potrubie, vyčistiť odvodušňovací otvor na nádrži.
	Voda alebo olej v karburátore. Do karburátora dochádza málo paliva.	

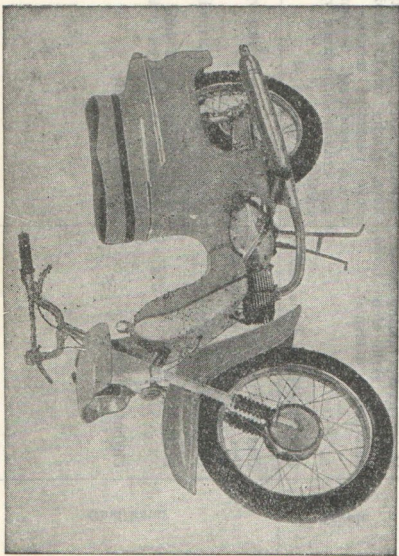
Motor nepracuje pravidelne	Vynecháva	Správna iskra		
		Nepravideľná iskra	Občasné krátke spojenie kábla na valec alebo rám. Chudobná zmes. Zle namiešaná zmes paliva a oleja.	Kábel obaliť izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť. Vyčistiť trysku — karburátor nastaviť. Zmes pred naliatím do nádržky dobre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

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

Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastavil	Karburátor je v poriadku		Sviečka dáva iskru	Motor nemá kompresiu	Zlomený piestny krúžok. Zapečený piestny krúžok. Tesnenie pod sviečkou prepúšťa. Zadretý piest.	Vybrať krúžok z piesta a nahraď novým. Vybrať krúžok, očistiť a znova nasadiť (prípadne nahraď novým). Tesnenie nahraď novým. Rozobrať a opraviť (odbielňa).
Motor má kompresiu	Prehriaty motor. Nedostatočné masťenie. Lanko plynu 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 správnom pomere. Lanko vymeniť. Tesnenie vymeniť alebo dotiahnuť hrdlo.			

Motor nemožno rozložiť	Sviečka má isku	Karburátor sa dá prepiať ale nefunguje	Upchatá tryska. Deravý plavák. Plavák visí. Plaváková ihla núzaviera.	Trysku vybrať a vyčistiť. Plavák zaletovať alebo vymeniť. Plavák uvoľniť. Poškodenú ihlu opraviť za- brúsením alebo vymeniť pla- vák s ihlou.
Motor nemá výkon	Trvale		Mnoho usadeného karbónu vo valci, hlave, výfukových prie- chodoch a tlmiči výfuku. Čiastočne upchatý prívod pa- liva. Zle nastavené zapáľovanie. Nenastavený karburátor (zlá zmes). Zaseknutý posúvač karburá- tora. Upchatý tlmič výfuku. Opotrebený vnútrajšok valca a piest.	Vybrať hlavu, valec, príp. i výfukové potrubie a kar- bón odstrániť. Odmontovať potrubie a vy- čistiť. Nastaviť vzdialenosť dotykov prerušovača a predstih. Nastaviť voľný beh, polohu ihly a vyčistiť čistič vzduchu. Uvoľniť posúvač a nastaviť, aby naplno otváral. Tlmič výfuku rozobrať a usadený karbón odstrániť. Nový výbrus valca, nový piest a krúžky, zistiť opo- trebenie piestneho ložiska atď. (odborná dielňa).

Trvale	Motor nasáva falošný vzduch. (Polovice skriň alebo hrdlo karburátora netesnia). Brzdové čeluste drú o bubny.	Polovice skriň oddeliť, dotiahnúť nové plochy očistiť, vložiť nové papierové tesnenie a pevne zmontovať. Tesnenie pod hrdlom karburátora vymeniť. Nastaviť brzdy.
Chvilčkami	Čiastočne upchatý privod paliva alebo sito v kohúte alebo karburátore. Lanko plynu viazne. Prehriaty motor. Chybná sviečka.	Privod paliva alebo sito vyčistiť. Lanko premastiť, prípadne vymeniť. Motor nechať vychladnúť a udržiavať na nízkych otáčkach. Sviečku vymeniť.



36. Ľahký oskútrovaný motocykel Jawa 50,
typ 21 — Šport.

V. JAWA 50 — typ 21 Šport

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

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

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

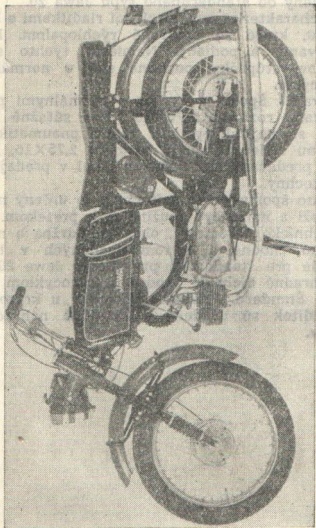
Tento športový typ motocykla je určený najmä mládeži a môže byť použitý aj k pretekom.

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

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



37) Lahký motocykel Jawa 50 — Šport



37. Ľahký motocykel Jawa 50 — Mustang

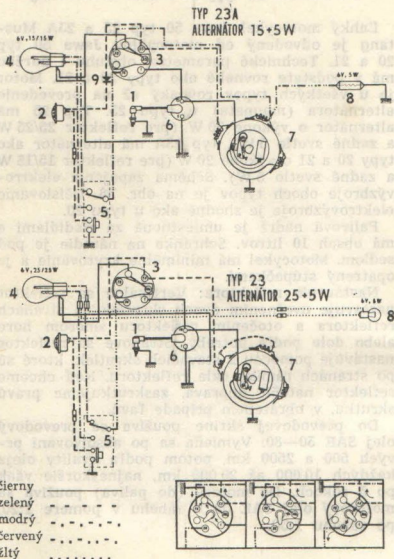
VI. J A W A 50 typy 23 a 23A Mustang

Lahký motocykel Jawa 50 typ 23 a 23A Mustang je odvodený od motocyklov Jawa 50 typ 20 a 21. Technické parametre, obsluhu i údržbu má v podstate rovnaké ako typy 20 a 21. Motor je u všetkých typov rovnaký až na prevedenie alternátora (magneta) u typu 23. Typ 23 má alternátor o výkone 30 W (pre reflektor 25/25 W a zadné svetlo 5 W), typ 23A má alternátor ako typy 20 a 21 o výkone 20 W (pre reflektor 15/15 W a zadné svetlo 5 W). Schéma zapojenia elektrovýzbroje oboch typov je na obr. 38. Očíslovanie elektrovýzbroje je zhodné ako u typu 20.

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

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

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



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

ZOZNAM ZÁRUČNÝCH OPRAVOVNÍ n. p. MOTOTECHNA

- OZ 20 — Praha3, Žižkov, Jeseniova 56, tel. 279021-6.
Benešov, Kopeckého námestie 40, tel. 2756.
Beroun, Plzeňská 29, tel. 2742.
Čáslav, Fučíková 354, tel. 193.
Kladno, tř. J. Hory 2566, tel. 3813.
Kolín, Pražská 103, tel. 5058.
Kutná Hora, Revoluční 309, tel. 2042.
Mělník, Švermova 147, tel. 3002.
Mladá Boleslav, Leninovo námestie 760, tel. 2190.
Mnichovo Hradiště, Jiráskova 610, tel. 229.
Poděbrady, Palackého 36, tel. 8430.
Příbram VII. Sportovní nám. 330, tel. 702.
Rakovník, Palackého 78, tel. 2332.
Vlašim, Žižkovo nám. 141, tel. 517 —
prechodne zatvorená.
OZ 2 — České Budějovice, Riegrova 65, tel. 4642.
Blatná, Gottwaldova 86, tel. 227.
Písek, Národní svobody 31, tel. 3079.
Strakonice, Palackého námestie, tel. 2362.
Tábor, Gottwaldova 1178, tel. 3237.
Vodňany, Budějovická 137, tel. 320.
OZ 3 — Plzeň, Leninova 73, tel. 24912.
Cheb, Karla Marxa 44, tel. 2751.
Karlovy Vary, Tyršova 2, tel. 2087.
Kralovice, čp. 430, tel. 156.
Mariánske Lázně, Družstevní 6, tel. 2426.
Rokycany, čp. 500/II, tel. 2205.
OZ 4 — Ústí n/Labem, Tovarní 35, tel. 3011-14, 3717.

- Děčín, Fügnerova 2, tel. 3050.
 Chomutov, Rudé Armády 8, tel. 2356.
 Liberec, Zhořelecká, tel. 23482.
 Litoměřice, Mírové nám. 25, tel. 3395.
 Teplice, Dlouhá 34, tel. 2920.
 Varnsdorf, Koněvova 2165, tel. 667.
 Žatec, Hoštálkovo nám. 63, tel. 2694.
 OZ 5 — Pardubice, Štrossova 238, tel. 24608.
 Dvůr Králové n/Labem, Náměstí Odboje
 307, tel. 2898.
 Havlíčkův Brod, Malinovského 151, tel.
 2396.
 Hradec Králové, Moravské předm. 662,
 tel. 24702.
 Chlumec n./Cidl., Klicperovo nám. 80/IV,
 tel. 183.
 Králupy, J. Opletala 129, tel. 93195.
 Moravská Třebová, Moskevská 35, tel.
 268.
 Náchod, Komenského 266, tel. 2397.
 Nová Paka, Rudé Armády 330, tel. 297.
 Svitavy, Sokolovská 2, tel. 584.
 Trutnov, Horní Staré Město, tel. 2497.
 Turnov, Kudrnáčová 42, tel. 70.
 OZ 6 — Brno, Gebauerova 11, tel. 75682.
 Brno, Stará Osada 24, tel. 73587.
 Boskovice, Komenského 44, tel. 2210.
 Gottwaldov, Revoluční 47, tel. 6320.
 Hodonín, Fučíkova 46, tel. 2180.
 Kyjov, Jungmanova 216, tel. 2307.
 Moravské Budějovice, Na příkopech 325,
 tel. 88.
 Uherské Hradiště, Miličova 467, tel.
 2773.
 Velká Bíteš, Lánice 58, tel. 123.
 Velké Meziříčí, Vrchovecká 986.
 Znojmo, Sokolovská 29, tel. 2278.
 OZ 17 — Ostrava Přívoz, Palackého 16, tel. 29390.
 Bruntál, Nádražní 3, tel. 2230.

- Karviná I, Tovární 11, tel. 46623.
 Krnov, Opavská 23, tel. 2120.
 Místek, Frýdlantská 152, tel. 3102.
 Nový Jičín, Tř. Rudé Armády 38, tel. 2379.
 Opava, Olomoucká 3, tel. 2815.
 Olomouc, Domovina 1, tel. 4276.
 Přerov, Trávník 27, tel. 2065.
 Šumperk, Žerotínovo nám. 2, tel. 3223.
 Vsetín, Smetanova 969, tel. 3511.
- OZ 8 — Bratislava, Olejkárska 2, tel. 52878.
 Levice, Sládkovičova 18, tel. 2415.
 Nitra, Robotnícka 2, tel. 4212.
 Topoľčany, Bernolákova, tel. 3478.
 Trenčín, K Dolnému nádražiu 18, tel. 20445.
 Trnava, Jilemnického 46, tel. 21102.
- OZ 9 — Banská Bystrica, Zvolenská cesta, tel. 32605.
 Nová Dubnica, Sídlisko, tel. 4368.
 Lučenec, Skladištná cesta 1, tel. 3932.
 Ružomberok, ul. Čsl. armády 27, tel. 3059.
 Žilina, Rauchova 20, tel. 20111.
- OZ 10 — Prešov, Budovateľská 14, tel. 2430.
 Humenné, Dukelská 71, tel. 2286.
 Košice, ul. Slovanskej jednoty 5, tel. 20944.
 Poprad, Popradskej brigády 9, tel. 23875.
 Rožňava, Šafárikova 53, tel. 2511.
 Spišská Nová Ves, Riadok Sov. armády 53, tel. 2084.

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

Adresa: Považské strojárne, n. p., Servis motorových vozidiel, Lánska cesta, Pov. Bystřica.

Pracovná doba: od 6,00—14,00 hod.

Telefón — 2030, 2031, 2033, 2130, 2132, 2133, 2230 — domáca linka 3050.

- Opava, Olomoucká 2, tel. 2013.
Olomouc, Pomořanská 1, tel. 4270.
Přelouč, Těšanská 17, tel. 2082.
Šumperk, Štefánikova nám. 2, tel. 3222.
Vsetín, Štefánikova 909, tel. 2011.
OZ 8 — Bratřinec, Olomoucká 2, tel. 22870.
Lavič, Štefánikova 10, tel. 2012.
Mlýnský náhon, Olomoucká 2, tel. 2012.
Tosolany, Bratřinec, tel. 2012.
Tosolany, K. Dobruška nám. 10, tel. 2012.
Tosolany, Olomoucká 40, tel. 2012.
OZ 9 — Banská Bystrica, Zvolenská cesta, tel. 21802.
Nová Dubnica, Dubnická, tel. 21802.
Lúčna, Štefánikova 1, tel. 2012.
Hutní, Olomoucká 11, tel. 2012.
Žilina, Hutní 20, tel. 2011.
OZ 10 — Přelouč, Budovatelův 14, tel. 2012.
Hannau, Dubnická 71, tel. 2180.
Košice, ul. Slovanská, jednoty 5, tel. 2014.
Poznaň, Poznaňská brigády 9, tel. 21875.
Rožňava, Štefánikova 22, tel. 2011.
Spilská Nová Ves, Hutní 20, tel. 2011.
2011, tel. 2011.

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

ZOZNAM NIEKTORÝCH PREDAJNÍ MOTOCYKLOV A NÁHRADNÝCH DIELOV — MOTOTECHNA:

Praha 1, Karlovodvorská 14, tel. 676-54
České Budejovice, Tř. 5. května 3, tel. 3488.
Plzeň, Františkánska 11, tel. 255-84
Karlovy Vary, Jaltská 17, tel. 3732.
Liberec, Tř. 1. máje 26, tel. 25001
Hradec Králové, Dukelská 789, tel. 25129
Pardubice, Na Spravedlnosti, tel. 25411-16
Ústí nad Labem, Mírové nám. 23, tel. 3836
Jihlava, Námestie míru 71/72, tel. 21898
Brno, Veselá 2, tel. 22321-5
Olomouc, Tř. J. Wolkera 26, tel. 4889
Gottwaldov, Revoluční 47, tel. 6040
Ostrava, Mlýnska 4, tel. 251-74
Bratislava, Leningradská 6, tel. 327-75
Nitra, ul. SČSP, tel. 2131
Banská Bystrica, Horná 9, tel. 22763
Žilina, Gottwaldova 20, tel. 20137
Košice, Trieda Sov. armády, tel. 243-77
Prešov, Slov. republiky rád 136, tel. 2692
Uherské Hradiště, nám. Rudé armády 73, tel. 2450
Jablonec n/N. Mlýnska 1/1330, tel. 4983
Vyškov, Nám. osvoboditelu 4, tel. 208

TOXNAM NIKETORICH ERBIDANI MOTOCIKLOV
A NÁHRADNÝCH DILOV — MOTOCIKLOV:

Praga 1, Karlovodovská 14, tel. 518-54
České Budějovice, T. B. Kratochvíl 5, tel. 3082
Přelb, Františkova 11, tel. 125-54
Karlovy Vary, Jelinek 17, tel. 3432
Liberec, T. J. Kratochvíl 22, tel. 10091
Hradec Králové, Dubská 702, tel. 2412
Pardubice, Na Správněch, tel. 1241-12
Gall nad Labem, Milovské nám. 22, tel. 2428
Jihlava, Národního ústavu 1772, tel. 2148
Brno, Veselá 5, tel. 22221-5
Olomouc, T. J. Wolner 22, tel. 1009
Gottwaldov, Revoluční 27, tel. 2004
Gottwaldov, Mlýnská 4, tel. 221-54
Hodoně, Lesnická 6, tel. 224-70
Mladá, ul. 2029, tel. 2121
Košice, Bystrá, Hlavní 9, tel. 1275
Žilina, Gombáčova 50, tel. 2017
Nitra, Trnava 20, nám. tel. 212-71
Trenčín, Závod republiky tel. 220, tel. 2002
Göteborg, Mlýnská, nám. Hlavní nám. 7, tel. 2120
Jindřichov, ul. Národní 1122, tel. 1002
Výhled, nám. osvoboditelů 1, tel. 200

Vydali: Obchodno-technické služby Považských
strojární, n. p. Považská Bystrica. Vytlačili: Tla-
čiarne SNP, n. p., závod Ružomberok.

