

JAWA 50 TYPY 20, 21, 23A



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

ČSSR



NÁVOD NA OBSLUHU

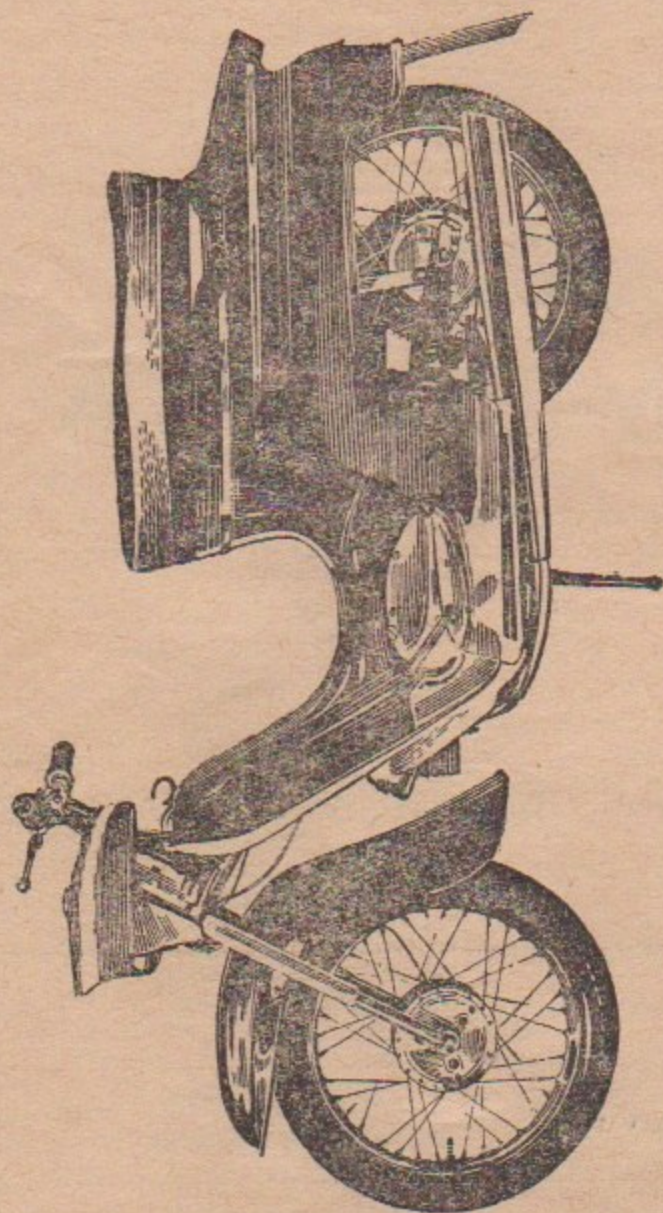
ĽAHKÝ OSKÚTROVANÝ MOTOCYKEL

JAWA 50
typy - 20, 21, 23 A

NAVOD NA OBSLUHU A UDRŽIAVANIE

V y d a n i e 7.

Obsah valca	49,9 cm ³
Maximálny výkon	3,5 K (2,6 kW) pri 6500 ot./min.
Výrobca	Považské strojárne, n. p., Považská Bystrica



1. Ľahký oskútrovaný motocykel Jawa 50, typ 20

Ľahký oskútrovaný motocykel Jawa 50, typ 20, ktorý ste si zakúpili, prešiel dlhým vývojom cez staršie typy známych motocyklov Jawa 50—500, 555 a J—05. Pri jeho konštrukcii využili sa bohaté skúsenosti z 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 tisíce krásnych a radostných kilometrov s Vaším novým motocyklom!

POVAŽSKÉ STROJĀRNE,
národný podnik,
Považská Bystrica

Upozornenie:

Vyhradzujeme 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	12
3. Jazdný návod	17
4. Zoznam náradia	18
II. Údržba	18
1. Čistenie stroja	18
2. Mastenie stroja	23
3. Nastavenie brzd	24
4. Pneumatiky	26
5. Napínanie reťaze	27
6. Spojka a jej nastavenie	29
7. Karburátor JIKOV 2917 PSb	31
8. Údržba elektrického zariadenia	33
9. Nastavenie svetlometu	34
10. Dekarbonizácia	35
11. Prehľadná tabuľka údržby vozidla	38
III. Demontáže a montáže bez špec. náradia	38
1.—4. Demontáž kolies a ich ložísk	42
5. Odklopenie sedla	42
6. Demontáž a montáž krytov	44
7. Demontáž a montáž valca motora	45
8. Výmena plestných krúžkov	46
9. Demontáž svetlometu	47
10. Demontáž klzákov	48
11. Zadná kyvná vidlica	48
12. Výmena ohyb. hriadeľa rýchloomeru	49
13.—15. Výmena lanka plynu, spojky a brzdy	52
16. Vybratie motora z rámu	55
IV. Tabuľka porúch a ich odstránenie	63
V. Jawa 50 — typ 21 Šport	65
VI. Jawa 50 — typ 23A Mustang	66
Zoznam záručných opravovní n. p.	68
Mototechna	
Zoznam predajní náhradných dielov	

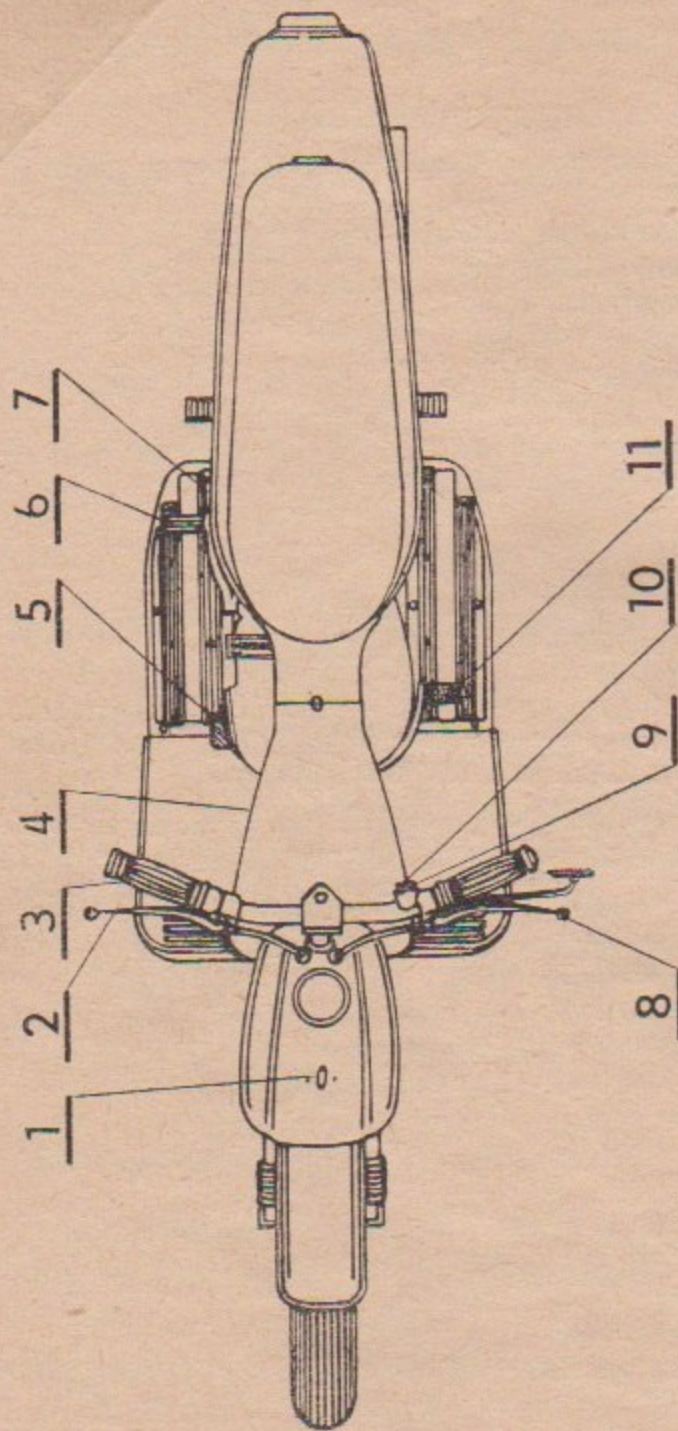
I. TECHNICKÉ ÚDAJE A JAZDNÝ NÁVOD

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor — dvojdobý vzduchom chladený jednovalcový
 Vrtanie valca/zdvih piesta — 38/44 mm
 Obsah valca — 49,9 cm³
 Kompresný pomer — 1:9,2
 Palivo — Benzín 84 Okt.
 Maximálny výkon motora — 3,5 K (2,6 kW) pri 6500 ot./min.
 Obsah palivovej nádrže — 5,5 l, rezerva 0,75 l
 Hmotnosť stroja bez paliva 65 kg ± 2 %
 Nosnosť — 160 kg
 Primárny prevod reťazou — ČZ-Favorit 3/8"×3/8", 44 čl. (ČSN 02 3321.1)
 Sek. prevod reťazou — 12,7×5,2; 109+1 článkov
 Celkové prevody:

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

I — pri sekundárnom prevode 13/55 zubov
 II — pri sekundárnom prevode 12/55 zubov
 Karburátor — Jikov 2917 PSb (hlavná tryska 68, tryska voľnobehu 38)
 Kolesá — vpredu i vzadu rovnaké, vzájomne vymeniteľné — rozmery pneumatík — 2,75×16"
 čelustové brzdy — Ø 125/20 mm
 Predné párovanie — teleskopická vidlica, zdvih 90 mm
 Zadné párovanie — kyvná vidlica s tlmičmi, zdvih 85 mm
 Magneto — 6 V s viňutlami pre napájanie zapalovacej cievky, žiarovky reflektora 25/25 W a žiarovky číslanky 5 W
 Zapalovacia cievka — 8 V, 02-9210.30
 Zapalovacia sviečka — PAL 14-8R s odrušovacím odporom

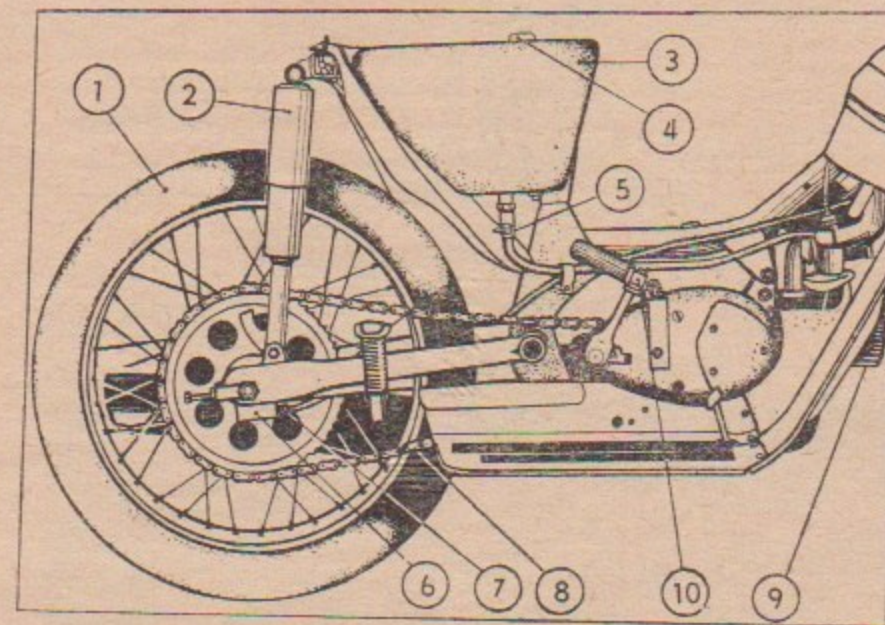


2. Ovládanie vozidla. 1. Spínacia skrínka, 2. Páčka prednej brzdy — 3. Otočná rukoväť plynu — 4. Preplavovací kolík karburátora — 5. Páka nožnej brzdy — 6. Štartovacia páka — 7. Výpustný kohút — 8. Páčka spojky — 9. Tlačidlo bzučiaka — 10. Prepínač svetiel — 11. Zasúvacia páka prevodových stupňov.

Zaťaženie	1 osoba	2 osoby
Maxim. rýchlosť	60 km/h	50 km/h
Priem. spotreba	2,3 l/100 km	3,2 l/100 km
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 6×8 (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 miešame v predpísanom pomere oleja a benzínu podľa tabuľky mastenia.

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

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

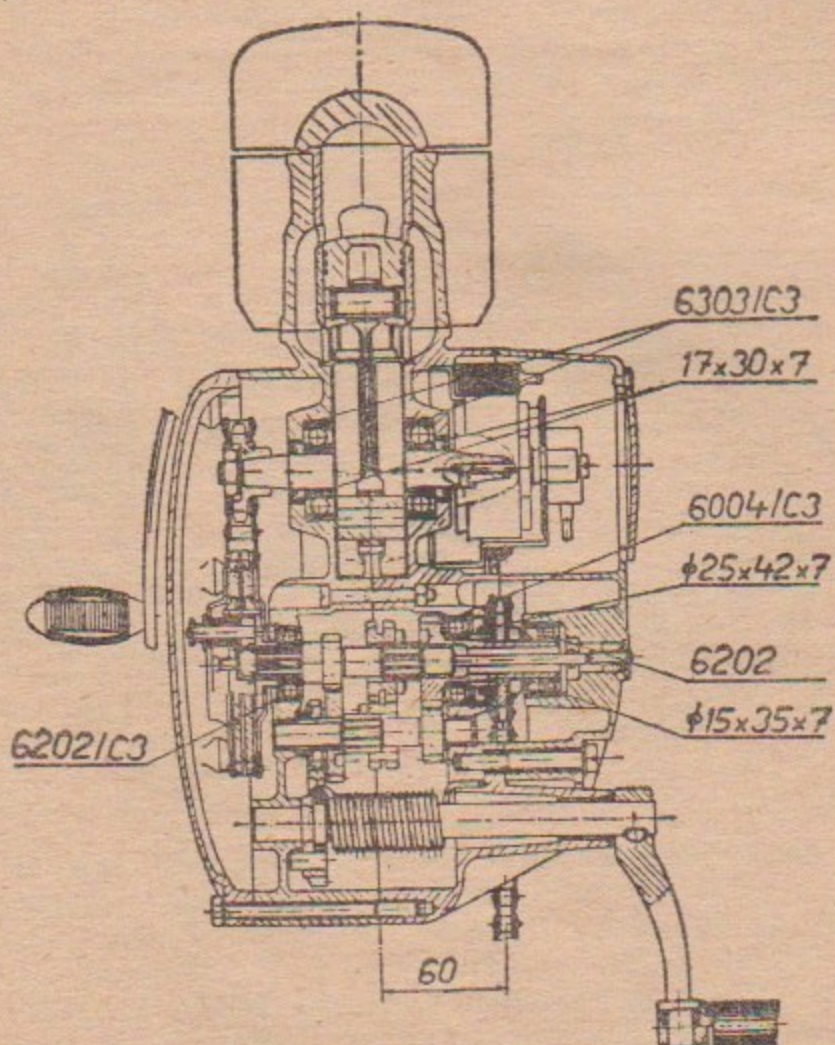
Na prvom prevodovom stupni nejazdíme zbytočne dlho. Najmenej prvých 600 km môže jazdiť na vozidle len jedna osoba.

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

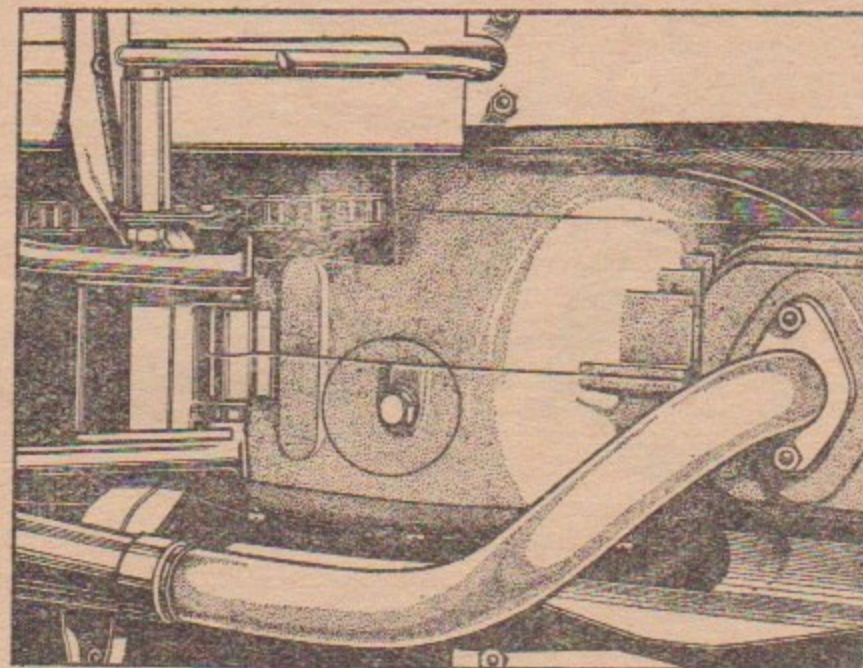
d) Pri zastavení necháme motor bežať na voľnoběžných otáčkach.

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

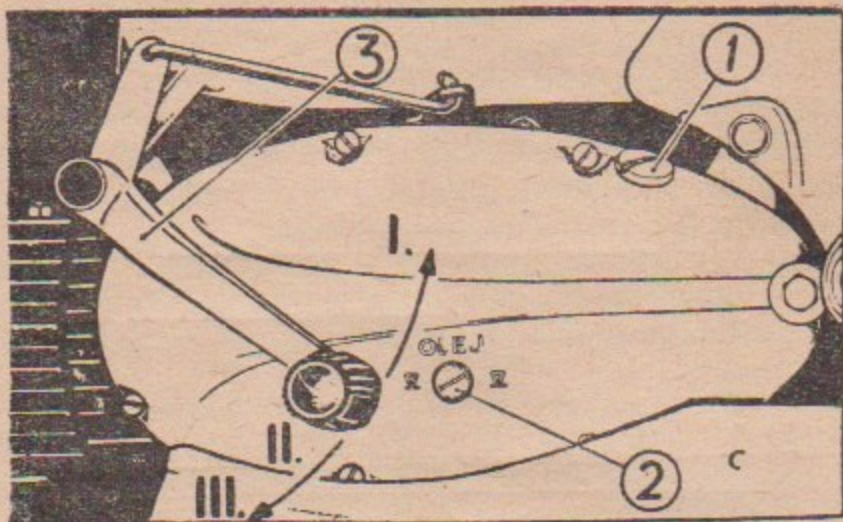
f) Občas prekontrolujeme dotiahnutie všetkých skrutiek a matíc i u lúčov kolies.



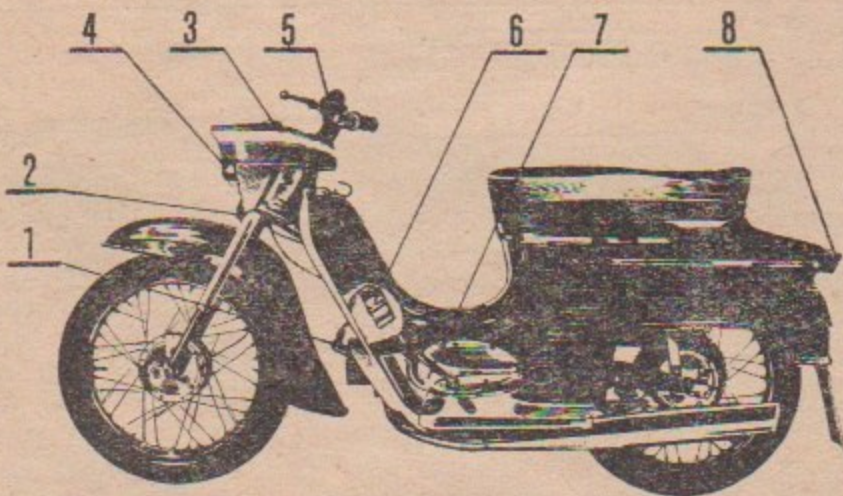
4. Rez motorom



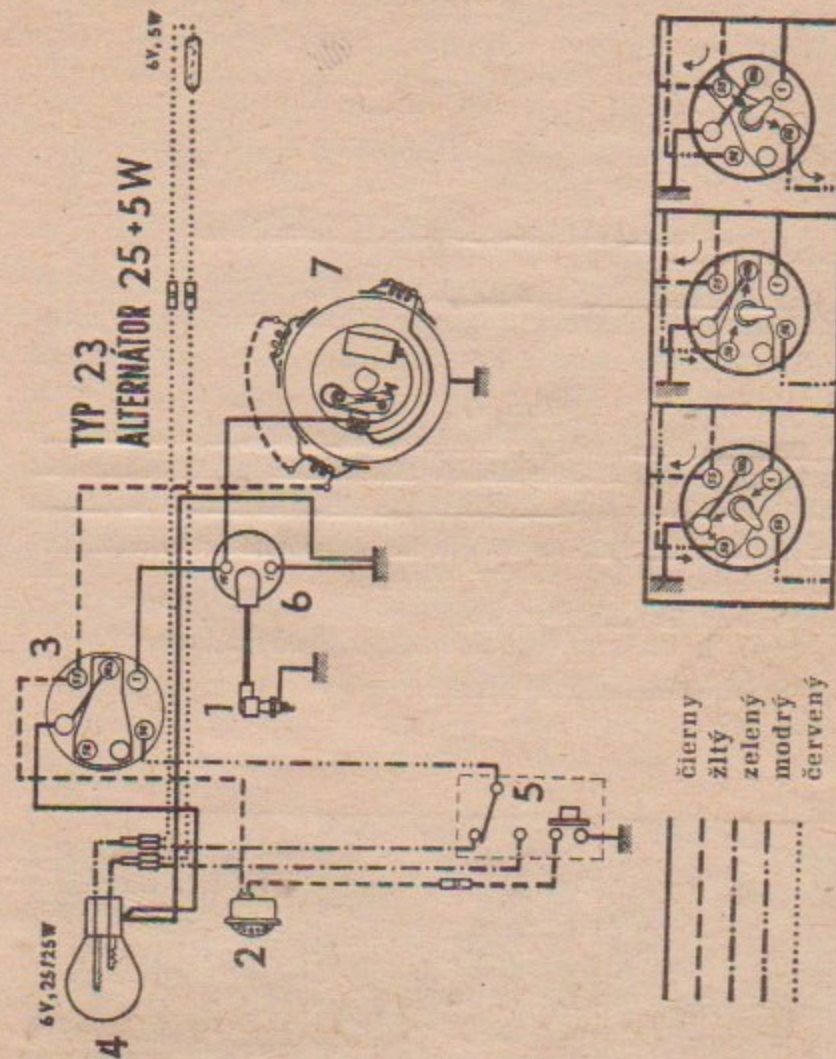
5. Výpustná skrutka oleja



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



Žiarovka reflektoru — 25/25 W
Žiarovka číslovky — 6 V, 5 W

8. Schéma elektrického zapojenia

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

h) Druhý raz vymieňame olej po ubehnutí 1000 km.

3. JAZDNÝ NÁVOD

A. Pred jazdou sa presvedčíme:

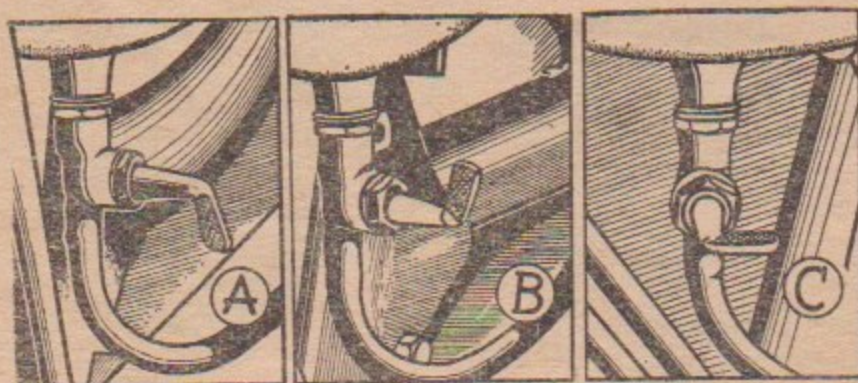
1. Či je v nádrži palivo. (Uzáver sa otvára otáčaním vľavo). Pohonná zmes zmiešaná ako je uvedené v tabuľke mastenia. Nádrž plníme cez lievík opatrený sitom.

2. O správnej činnosti bŕzd, 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 hustení pneumatík (majú mať: predná 1,5 atp, (147 k Pa), zadná 1,9 atp, (186 k Pa).

5. Či je zasunutý neutrál.



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

B. Spustenie motora

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

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

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

4. Zošliapnutím štartovacej páky (v smere jazdy) spustíme motor. Pre uľahčenie štartu pri zahriatí motora motocykel nakloňte na pravú stranu.

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

Upozornenie. Stojan nie je dimenzovaný pre zaťaženie jazdou. Ak je motocykel postavený na stojane, nesadáme naň a neštartujeme motor.

C. JAZDA

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

Pri dosiahnutí rýchlosti 28 až 40 km/h. zasunieme podobným spôsobom tretí prevodový stupeň.

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

Pri jednotlivých prevodových stupňoch je možno používať tieto rýchlosti:

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

Najhospodárnejšie a najvýhodnejšie je však používať tieto stredné hodnoty rýchlostí:

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

Rýchlosť, pri ktorej sa presúvajú prevodové stupne i použitie určitého prevodového stupňa pre požadovanú rýchlosť (napr. rýchlosťou 30 km/h., 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/h., za sťažených podmienok je potrebné na prvom prevodovom stupni vytočiť na plnú rýchlosť (až 20 km/h.) a až potom zasunúť druhý prevodový stupeň. Podobne sa zasúva i tretí prevodový stupeň pri rýchlostiach 25—40 km/h. Pri zábehu vozidla je potrebné za sťažených podmienok použiť krátkodobe 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 obrátky, treba zasunúť nižší prevodový stupeň. Toto spätné zasú-

nutie vykonáme pri vypnutej spojke a privretom plyne zodvihnutím zasúvacej páky smerom hore. Zasúvanie nižších prevodových stupňov treba robiť rýchlejšie ako zasúvanie vyšších prevodových stupňov, 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 obrátkach ako predtým. Pri väčšom zaťažení motora, keď klesajú obrátky, nesnažíme sa tieto zvýšiť tým, že stlačením páčky spojky necháme spojku preklzovať. Pri preklzovaní spojky sa lamely trením silne **zohrievajú** a môže dôjsť k ich spáleniu.

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

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

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

Jazda v noci. Pri jazde za tmy (v kmle) zapojíme svetlomet a koncové svetlo otočením páčky

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

D. Predchádzanie poruchám

Pri nedodržiavaní pokynov pre zábeh i ďalšie používanie vozidla, môže dôjsť k jeho poškodeniu. Najčastejšou závadou nesprávne vykonávaného zábehu je 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 zvončením motora. Ak začujeme tento zvuk, musíme zapalovanie ihneď vypnúť, aby sa motor čerstvou, nezápalenou zmesou ochladil.

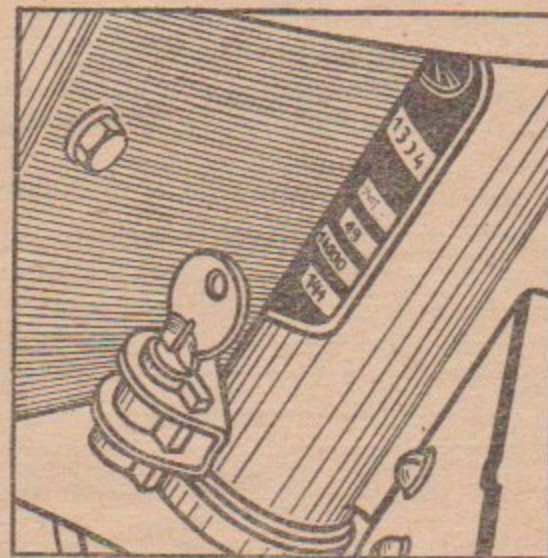
V prípade, keď pociťujeme, že motor prestáva ťahať, je to taktiež príznakom zadierania, treba vypnúť spojku a zastaviť. V prípade zadretia piesta necháme motor vychladnúť a pokúsime sa ho opäť naštartovať. Po návrate skontrolujeme stav piesta, piestnych krúžkov a vnútrajšok valca. Ak vyžaduje opravu,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

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

4. ZOZNAM NÁRADIA POTREBNÉHO PRE ÚDRŽBU A MONTÁŽ LAHKÉHO MOTOCYKLA

1. Obal na náradie — PVC
2. Zámkový uzáver, typ 1304
3. Kľúč kombinovaný 27×17
4. Kľúč sviečky
5. Kľúč rúrkový 10
6. Mierka
7. Montážna páka
8. Skrutkovač č. 3
9. Kľúč kombinovaný
11. Hustilka
12. Rukoväť

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 línla stroja umožňuje ľahke čistenie motocykla. Stroj umývame vodou, najlepšie špongiou. Časti znečistené olejom a prachom umývame petrolejom. Pri umývaní 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 robíme podľa tabuľky mastenia. Motor je masťený samočinne pridaním automobilového oleja do benzínu v pomere, ktorý je uvedený 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. Plniacím otvorom (obr. 6) nalejeme do prevodovej skrine (asi 400 cm³) vyplachovacieho oleja (OL-B2) a necháme motor bežať asi 10 minút na malých obrátkach (prejdeme malú vzdialenosť). Vystriedame zasunutie všetkých prevodových stupňov. Preplachovací olej potom vy-

pustíme 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 cm³). Pri zatváraní plniaceho a kontrolného otvoru nesmieme zabudnúť podložiť tesnenie k príslušným skrutkám.

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

Teleskopické vidlice mastíme vždy po ubehnutí 1000 km tukom, zriedeným olejom, ktorý dostaneme do ramien vidlice pomocou tlakovej maznice po odskrutkovaní dvoch skrutiek M 6X7 v zadnej časti teleskopických vidlíc (za reflektorom). Po 5000 km vidlicu rozoberieme a dôkladne premastíme tukom.

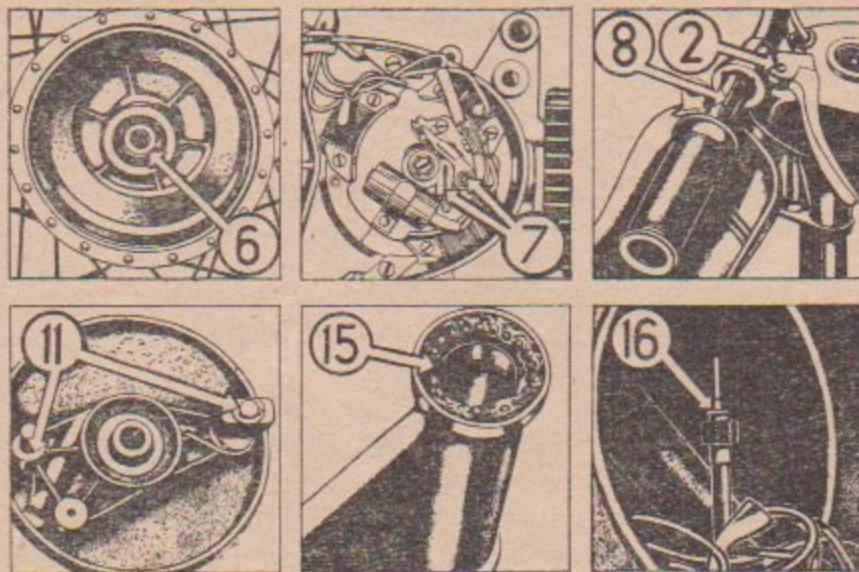
Kolesá (ložiská) mastíme vždy po ubehnutí 2500 km. Kolesá rozoberieme (viď časť III. kap. 3, 4.), ložiská umyjeme v čistiacom benzíne, vysušíme a potom vlastné ložiská naplníme tukom. Priestor tesniacich krúžkov u hriadeľa naplníme tukom asi do jednej tretiny, aby sme zabránili vnikaniu nečistôt a vlhkosti.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

Preplnené ložiská hrejú a môže dochádzať k vytekaniu tuku.

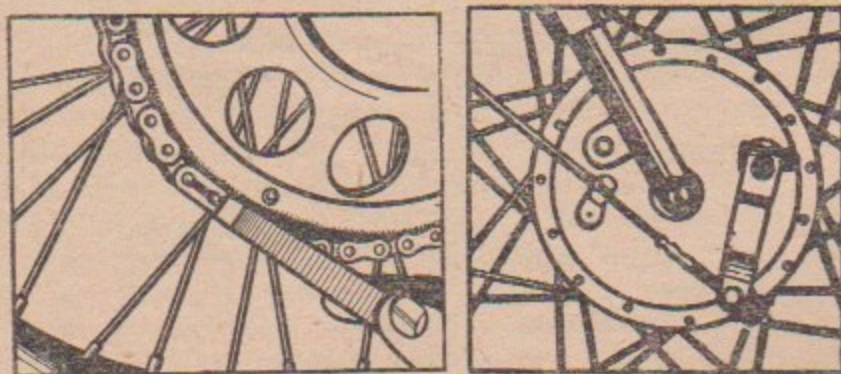
Teleskopické tlmiče zadnej kyvnej vidlice majú vysokú tlmiacu účinnosť a sú usporiadané tak, aby ich nebolo treba dopĺňovať tlmičovou kvapalinou. Dopĺňovanie tlmičov kvapalinou robíme len vtedy, ak zistíme, že zadná vidlica voľne kmitá, doráza alebo ak z tlmičov vyteká kvapalina. Inak olej vymieňame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

Primárna reťaz je úplne zakrytá ľavým vekom skrine, beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje nijakého ošetrovania. Po opotrebovaní a vytiahnutí ju

treba vymeniť. Pri výmene primárnej reťaze musí-
me rozobrať i spojku. Túto opravu doporučujeme
robiť v odbornej dielni, ktorá má na to potrebné
nástroje.

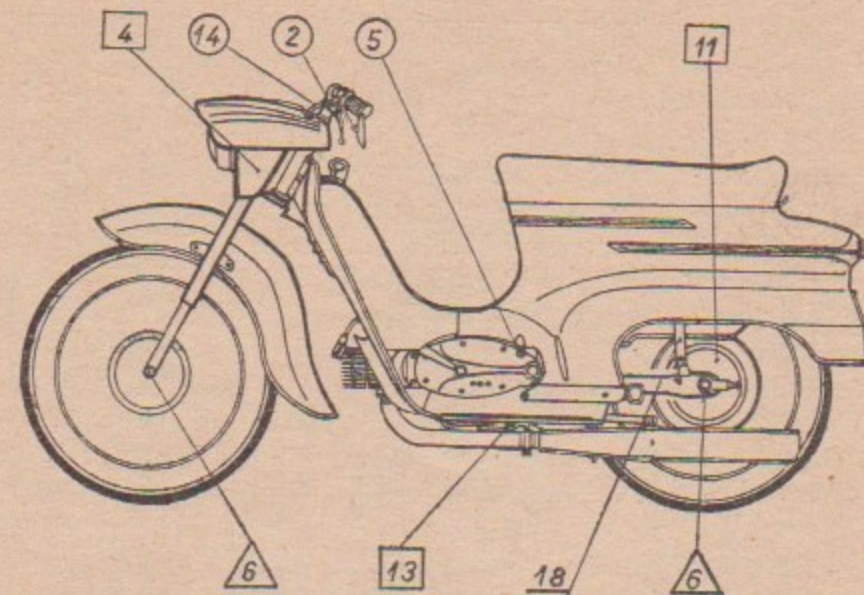


11. Mastenie častí vozidla.

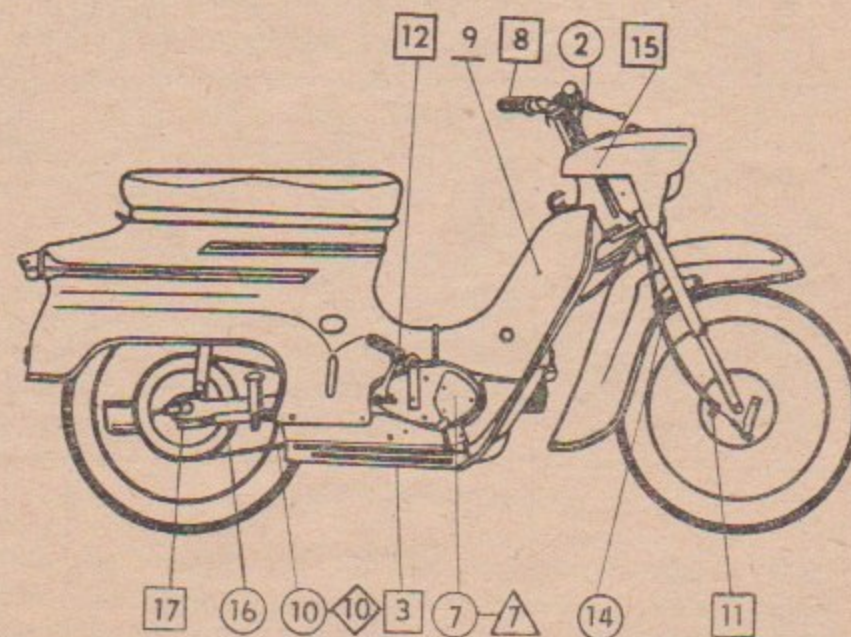


12. Uvoľnenie poistky
reťaze

13. Nastavenie bŕzd



14. Mastiaci plán — ľavá strana.



15. Mastiaci 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 Čapý ručných páčok 5 Rýchlostná skriňa (doplnenie) 10 Sekundárna reťaz (primastenie)	3 Čap nožnej brzdy 4 Teleskopická vidlica	
2400—2600	7 Čap váhadla prerušovača (kvapka oleja) 14 Lanká	8 Otočná rukoväť plynu 10 Sekundárna reťaz (ponorením do rozohriateho tuku)	7 Plst prerušovača (mierne napustiť tukom a niekoľkými kvapk. oleja) 8 Ložiská kolies
4800—5200	16 Hriadeľ rýchloameru (po odpojení nakvapkať niekoľko kvapiek)	11 Kľúče brzd (pri dem.) 12 Čap spúšťacej páky 13 Čap stojana 15 Hlava riadenia - po dem. a umytí namastiť 17 Prevody - náhon, rýchli.	
10 000	5 Rýchlostná skriňa (výmena oleja) 18 Zadné teleskop. tlmiče - doplniť tlmivým olejom podľa potreby (v každom tlmíči olejová náplň 30 ccm). Výmena oleja 1-krát za 2 roky. Pri demontáži tlmíča namastiť pružiny tukom A 00. 5 Rýchlostná skriňa - v zábehu po najazdení prvých 500 km a ďalších 10 000 km vymeniť olej.		
	Pohonná zmes - olej M2 T s benzínom v pomere 1:30.		

Sekundárnu reťaz ošetrujeme po ubehnutí 2500 km. Natočíme spojovací článok reťaze na zadné reťazové koleso, skrutkovačom uvoľníme poistku (obr. 12), vyberieme ju a reťaz je rozpojená. Vyperieme ju v petroleji a drôtenou kefou zbavíme hrubých nečistôt. Potom ju 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 zahriatá zmes ľahko vnikla do článkov. Potom reťaz vyberieme, mastivo necháme stuhnúť a prebytočný tuk z povrchu zotrieme. Reťaz je pripravená na spätnú montáž. Pri nasadení dbáme, aby poistka článku smerovala plným oblúčkom v smere pohybu reťaze pri jazde.

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

Upozornenie: Valec a kľukový mechanizmus musia byť dostatočne 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 záručený 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 čelostí. Brzdy nastavujeme predĺžením (skrátением) lanka brzdy tým, že pritiahneme,

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

4. PNEUMATIKY

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



16. Rez ráfikom a pneumatikou — montáž pneumatiky

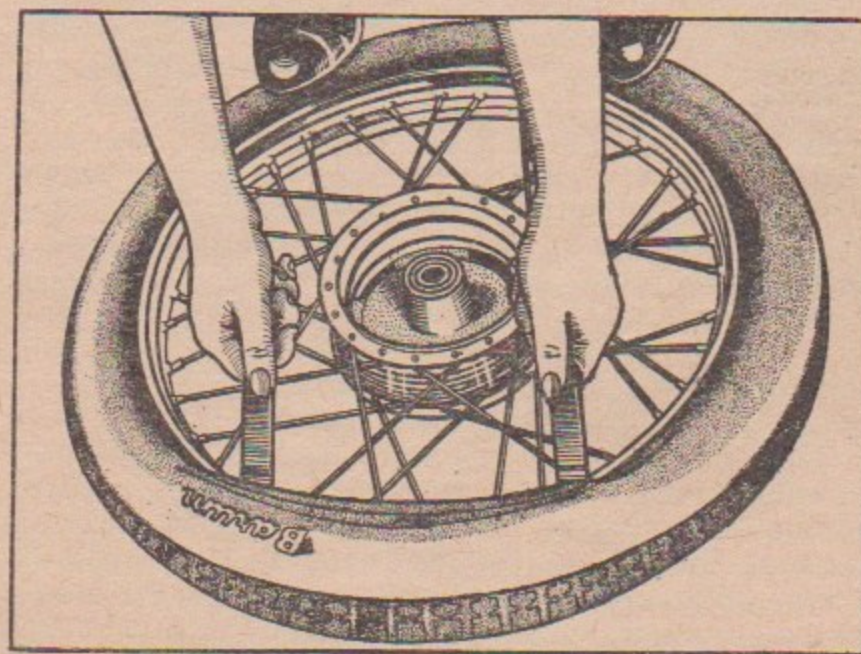
Tlak v prednej pneumatike má byť 1,5 atp (147 k Pa) a v zadnej 1,9 atp (186 k Pa) pri obsadení jednou osobou. Pri obsadení dvoma osobami tlak v prednej pneumatike má byť 1,9 atp (186 k Pa) a v zadnej 2,3 atp (226 k Pa). Odporúčame kontrolovať tlak manometrom. Upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzín a prudké slnko. Pneumatiky občas prezrieme a odstránime predmety zaseknuté vo vzorke plášt. Netesnosť ventilu zistíme po odkrútení čiapky ven-

tila a jeho navlhčení. Keď sa tvoria vzduchové bubliny, vzduch uniká ventilom.

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

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

Pomocou montážnych pák prevlečieme okraj plášt pri ventilku cez okraj ráfika (obr. 17). Pri tom treba dbať, aby nebola neopatrnosťou prištipnutá a poškodená duša. Keď bol plášť po celom



17. Montáž pneumatík

obvode prevlečený cez okraj ráfku, vytlačíme ventil úplne z ráfika a vyberieme dušu.

Po nakrútení kuželky do ventila a miernom 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 dieľňa. Tak isto dieľňa opraví plášť poškodený o ostrý kameň alebo sklo.

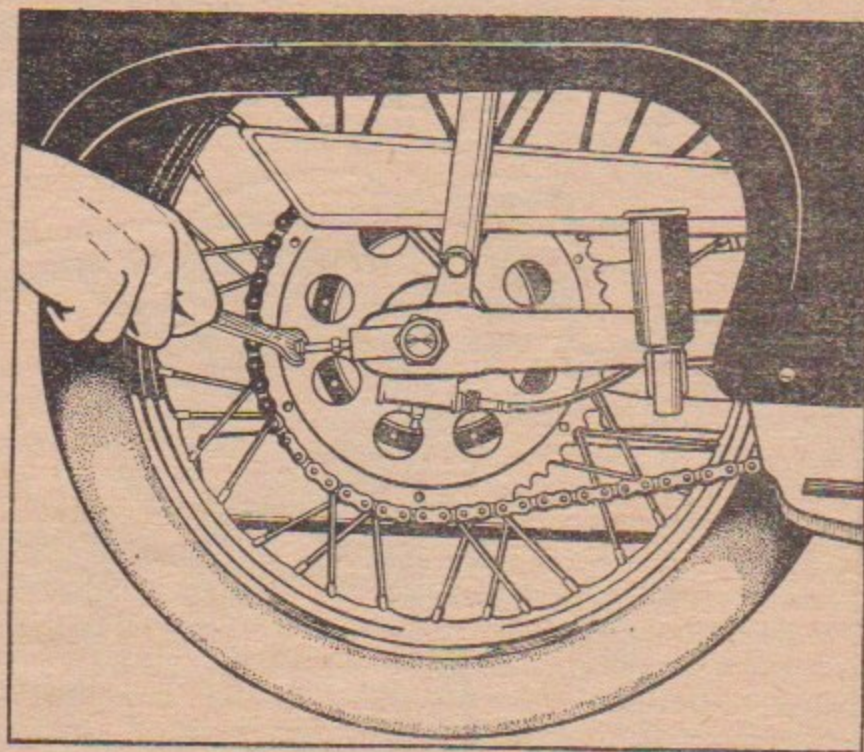
5. NAPÍNANIE REŤAZE

Uvoľníme najskôr hriadeľ zadného kolesa povolením matíc kľúčami 19 a 27. Povolíme matice napínakov reťaze a rovnomerným zaskrutkovaním skrutiek napínakov posúvame os zadného kolesa a tým napíname reťaz. Nikdy neotáčame skrutkami celou silou, lebo by sme poškodili závit. Po nastavení dotiahneme matice osi zadného kolesa a matice napínakov reťaze. Správne napätá reťaz

má výkyv 1 - 2 cm. Dbáme na to, aby zadné koleso sledovalo stopu predného. Prekontrolujeme, prípadne nastavíme zadnú brzdu, aby nepríbrzdžovala. Napätie reťaze kontrolujeme po ubehnutí 1000 km.

6. SPOJKA A JEJ NASTAVENIE

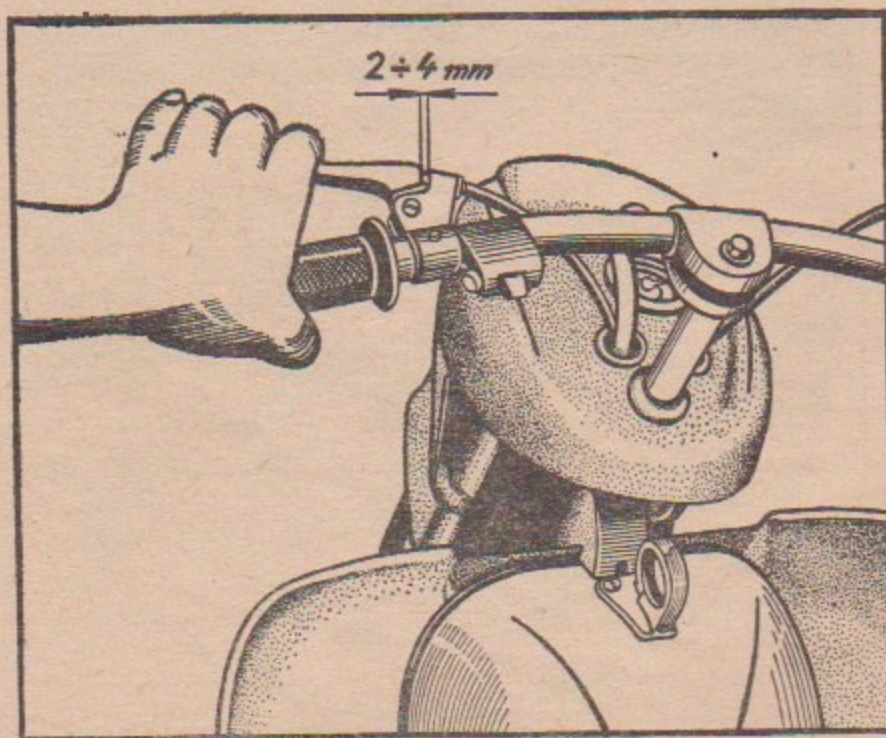
Spojku prerušujeme prenos krútiaceho momentu od motora k prevodovej skriní. Vypíname ju pred zasúvaním prevodov, aby ozubenie kolies v prevodovej skriní bolo chránené pred nárazmi. Spojka beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje okrem nastavenia vôle lanka nijakú starostlivosť.



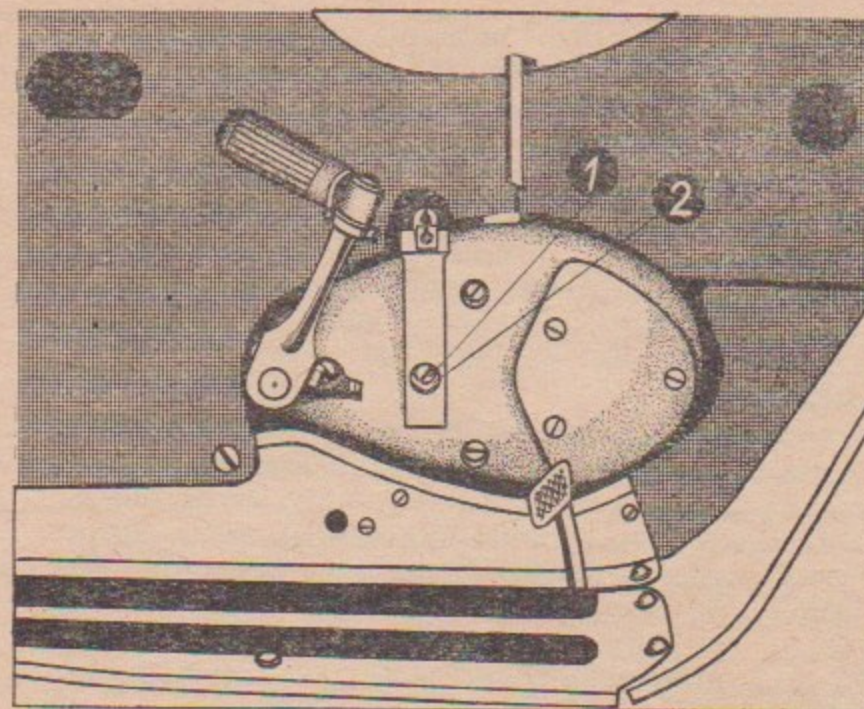
18. Napínanie reťaze

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

Po preskúšaní vôle ručnej páčky dotiahneme poistnú maticu.



19. Vôľa spojkej páčky



20. Nastavenie spojky

7. KARBURÁTOR „JIKOV“ 2917 PSb

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

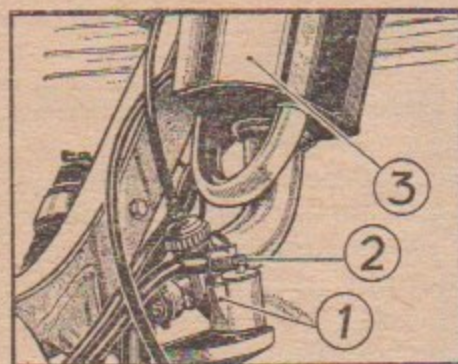
behu. Ihlu posúvača nastavujeme v dobe zábehu na 3. zárez zhora, po zábehu na 2. zárez zhora.

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

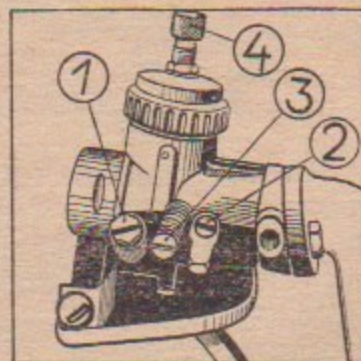
Trysky sú prístupné po povolení skrutky upevňujúcej schránku na náradie a po pootočení schránky.

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

Čistič vzduchu (mikrofilter) je v tlmiči sania. Pri jeho nadmernom znečistení sa zvýši spotreba



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 lanka.

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.

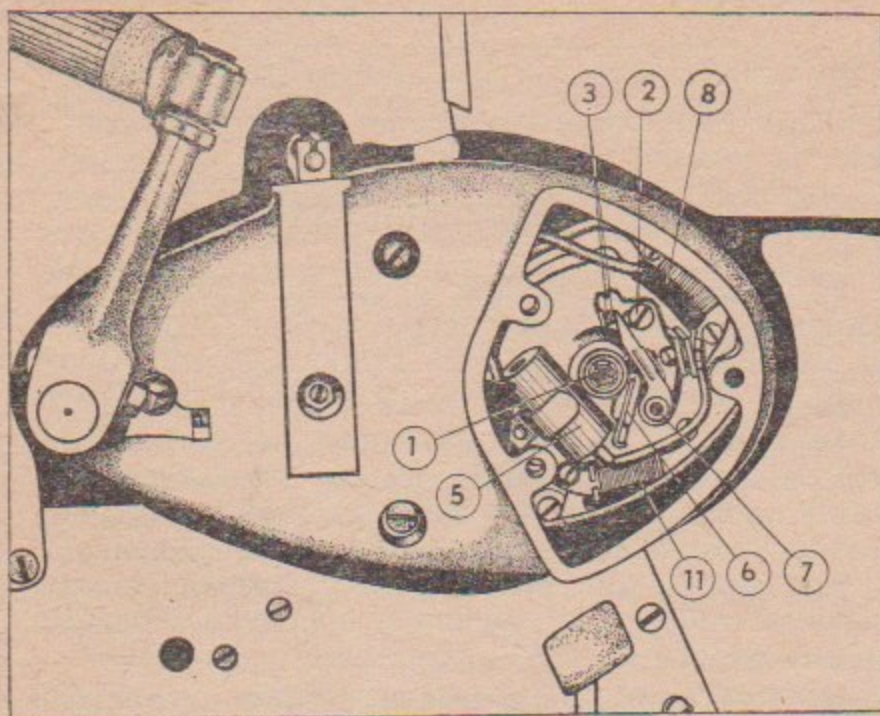
Zapaľovaciu sviečku občas očistíme, karbón opatrne zoškrabeme a podľa potreby nastavíme kontakty na vzdialenosť 0,4 až 0,5 mm opatrným prihnutím vonkajšieho kontaktu na telese sviečky.

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

Bzučiak nepotrebuje nijakú údržbu, je nastavený z výrobného závodu.

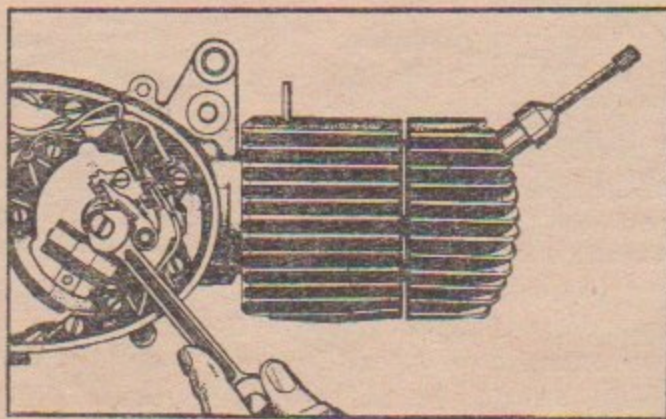
Prerušovač. Po cca 2500 km prehliadneme stieraču plstí prerušovača, či sa dotýka vačky a či je dostatočne nastavená a skontrolujeme odtrh. Prerušovač i celé magneto treba udržiavať v čistote. Pozor na prach a olej!

Nastavenie zapalovania. 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).



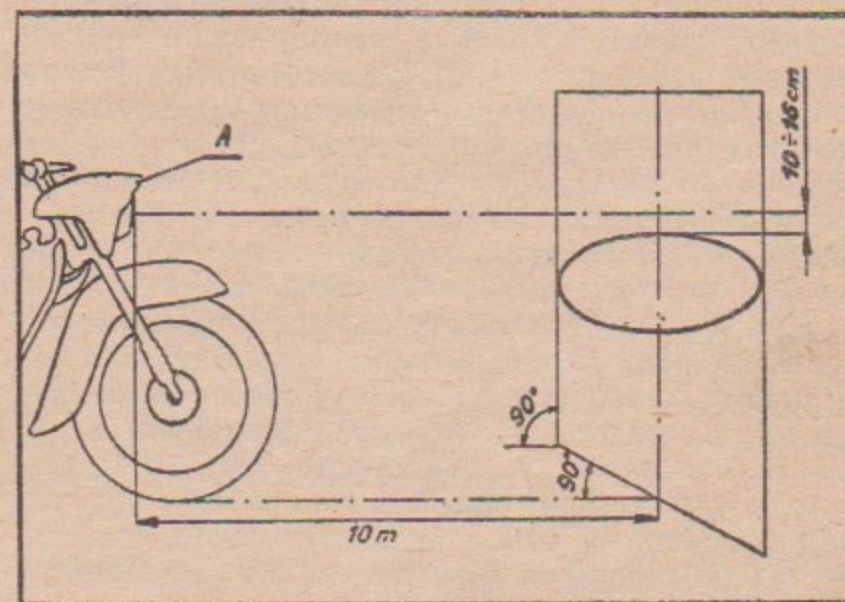
24. Magneto

V tom okamihu má byť piest 1,2—1,5 mm pred „hornou úvratou“. Túto vzdialenosť meriame ty-



25. Nastavenie predstihu

činkou alebo hlbkomerom (obr. 25). Ak predstih nie je správny, povolíme príchytky magneta a pootočíme 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.

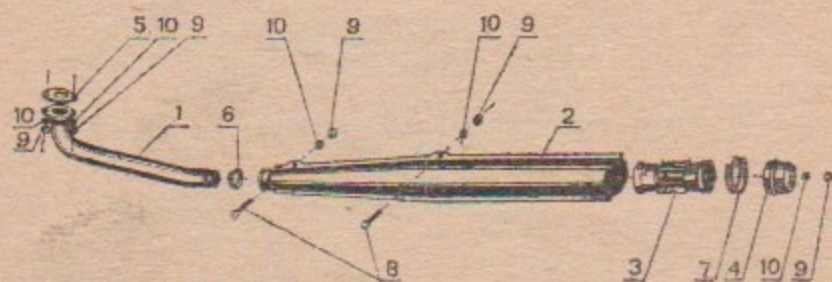
2. Hlavný svetlomet sa zriaďuje pri tlmenom svetle tak, aby horné rozhranie svetla a tmy sa nachádzalo najmenej 10 cm a najviac 16 cm pod

vodorovnou priamkou výšky stredú 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 robíme skrutkou A.

10. DEKARBONIZÁCIA

Po ubehnutí asi 5000 km odporúčame vykonať dekarbonizáciu (potrebné demontáže časť III.). Usadené zvyšky spálenej zmesi (karbón) znižujú výkon motora a spôsobujú nadmerné zahrievanie. Usadený karbón na hornej časti piesta, v hlave valca a vo výfukových kanáloch odstránime opatrným oškrabaním. Súčasne odstránime karbón z drážok piestnych krúžkov (najlepšie starým rozlomeným krúžkom). Pri opätovnom nasadení dajte krúžky do takých drážok, kde boli pôvodne uložené. Po odškrabaní karbónu súčiastky umyjeme v benzíne alebo v petroleji. Zakarbónovanie tlmiča výfuku má za následok zníženie výkonu a prejavuje sa obvyčajne v dobe zábehu, kedy je do benzínu miešané väčšie množstvo oleja. Aby sme získali rovnomerný výkon je nutné vyčistiť tlmič prvý raz po najazdení 1500 km. Po zábehu motocykla robíme čistenie približne po najazdení 2500 km. Tlmič výfuku (obr. 26) čistíme nasledovne:



26. Čistenie tlmiča výfuku

a) Rúrkovým kľúčom 10 odskrutkujeme maticu M 6 [9] a z ihly zvarenej snímeme koncovku [4].

b) Snímeme prepážku [4].

Ak je prepážka hodne zakarbónovaná a nedá sa z ihly a z telesa výfuku [4] 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, robíme na voľnom priestranstve).

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

11. PREHEADNÁ TABUĽKA ÚDRŽBY VOZIDLA

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

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

Poznámka: V zátvorke uvádzané čísla sú čísla mastiacich miest.

Tabuľka

Por. č.	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 výfukového potrubia
8	Vyčistenie mikrofiltro
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 vrátane upínacích skrutiek motora
12	Kontrola a vyčistenie karburátora a paliv. kohúta
13	Preskúšanie a nastavenie vôle spojky
14	Vyčistenie kontaktov prerušovača a kontr. zapalovania
15	Mastenie čapu vahadla a plsti prerušovača (7)
16	Očistenie a premast. sek. refaze priamo na stroji (10)
17	Kontrola napnutia sekundárnej refaze
18	Demontáž sekundárnej refaze, vypranie, napustenie teplým mastidlom. Montáž a nastavenie (10)
19	Premast. čapov ručných páčok (2) a čapu nož. brzdy
20	Mastenie teleskopickkej vidlice (4)
21	Mastenie ložísk kolies (6)
22	Mastenie otočnej rukoväti plynu (8)
23	Kontrola a doplnenie oleja v rýchlostnej skriní (5)
24	Výmena oleja v rýchlostnej skriní (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 guliek ložiska v hlave riadenia (15)
28	Kontrola funkcie zadných teleskopických tlmičov, podľa potreby doplnenie 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 jazd.
X	X	X	X	X	X	X	Vždy pred jazd.
X	X	X	X	X	X	X	Vždy pred jazd.
		X	X	X	X	X	Kontrola podľa potreby
		X	X	X	X	X	Kontrola podľa potreby
	X	X	X	X	X	X	Každých 1000
	X	X	X	X	X	X	
	X	X	X	X	X	X	
	X	X	X	X	X	X	
X	X	X	X	X	X	X	
	X	X	X	X	X	X	
	X	X	X	X	X	X	
	X	X	X	X	X	X	
	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	X	X	Každých 900—1000 km
X	X		X		X		
		X	X	X	X	X	
		X	X	X	X	X	Každých 900—1000 km
			X		X		Prvý raz po 500 km
			X		X		
					X		Podľa potreby

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ ŠPECIÁLNEHO NÁRADIA

1. VYBRATIE PREDNÉHO KOLESA

Demontáž:

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

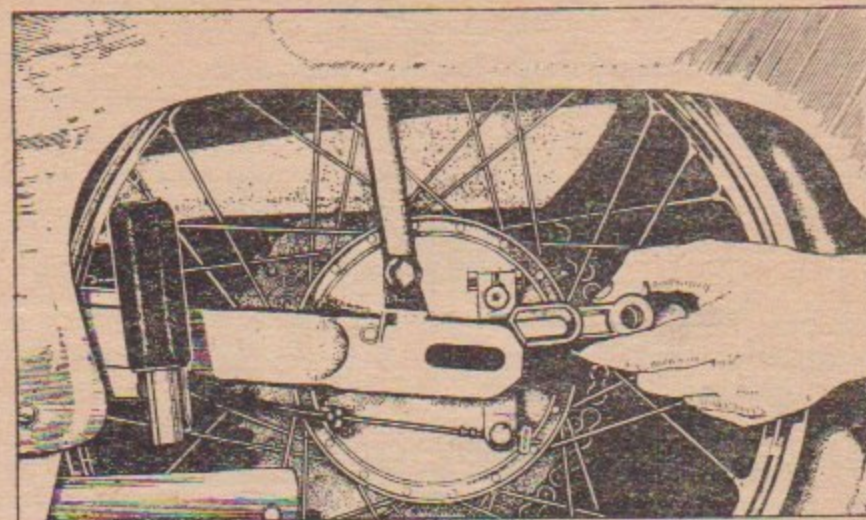
Montáž:

- a) Skontrolujeme uloženie opory lanka brzdy na riadidlách.
- b) Nasadíme koleso a za súčasného pootočenía 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 skrutkujeme 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. Odskrutkujeme maticu bowdenu a vytiahneme bowden z páky brzdového kľúča.
- c) Z pravej strany vysunieme hriadeľ zadného kolesa.

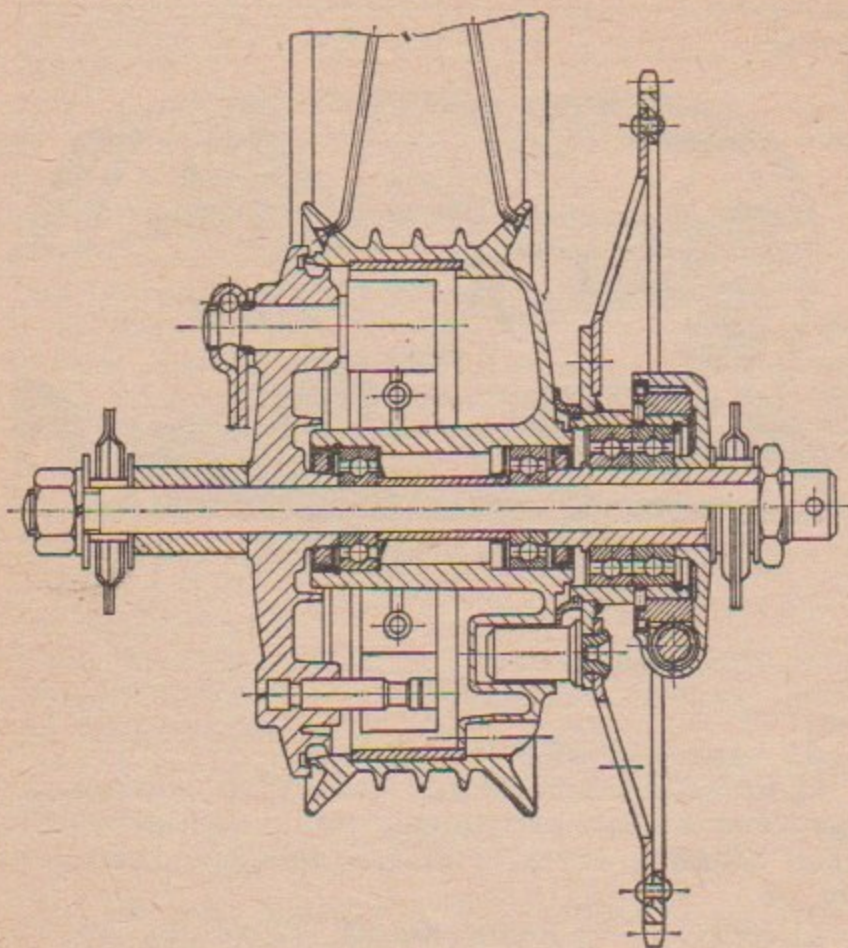


27. Záchyť reakcie brzdy zadného kolesa

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

Montáž:

- a) Skontrolujeme uloženie opory lanka v páke brzdy.
- b) Vložíme koleso do hornej zadnej časti zadného okrytu, nasunieme veko brzdy a koleso s vekom nasunieme na kolíky reťazového kolesa.
- c) Vložíme medzi koleso a záchyť kolesa na vidlici záchyť reakcie brzdy (obr. 27) a zasunieme hriadeľ.
- d) Nasunieme lanovod brzdy do operky veka brzdy.



28. Rez zadným kolesom

Skrutku lanka brzdy vsunieme do páčky brzdo-
vého kľúča a naskrutkujeme maticu, pomocou kto-
rej nastavíme brzdú.

3. VÝMENA GULKOVÝCH LOŽÍSK KOLIES

Demontáž:

- Koleso vyberieme z rámu.

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

- Tenktú tyčku pretiahneme otvorom ľavého ložiska a rozpernou rúrkou oprieme ju o vnútornú hranu pravého ložiska. Lhkým poklepaním na tyč ložisko vytlačíme a vyberieme rozpernú rúrkú.

- Vhodnou rúrkou vyrazíme ľavé ložisko.

Montáž:

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

- Z pravej strany nasadíme rozpernú rúrkú a zalisujeme druhé ložisko.

- Skontrolujeme, či dosadá ľavé ložisko na poistný krúžok, potom narazíme upchávky a koleso namontujeme.

4. VÝMENA GULKOVÉHO LOŽISKA RETAZOVÉHO KOLESA

Demontáž:

- Rozpojíme reťaz a vyberieme koleso.

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

- Snímeme náhon rychlomeru.

- Vytiahneme náboj reťazového kolesa i s upchávkou.

- Demontujeme poistný krúžok a vyklepeme ložisko smerom cez zápich segerovej poistky.

Montáž:

- Nasadíme ľavý poistný krúžok.

- Nasunieme ložisko a nasadíme pravý poistný krúžok.

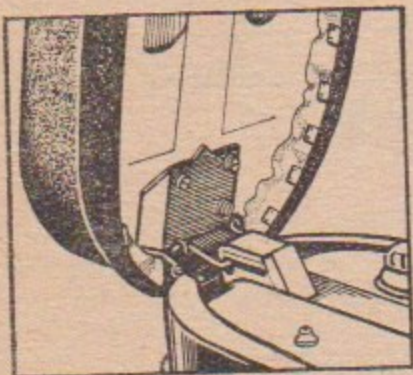
- Z ľavej strany nasunieme náboj a upchávku.

d) Z pravej strany nasadíme náboj rýchlomeru.
e) Koniec náboja so závitom vložíme do otvoru záchytu kola na vidlici a zľahka pritiahneme maticu.

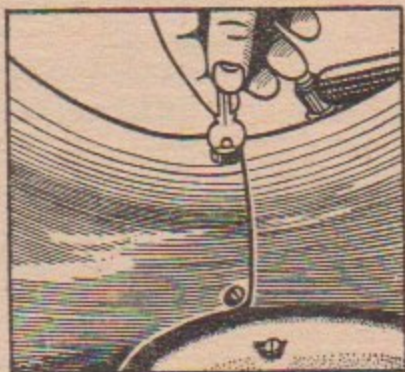
f) Po nasadení kola dotiahneme maticu náboja skôr než maticu osi zadného kola.
g) Skontrolujeme otáčanie kola.

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 uchytíme kryt za jeho spodnú časť, ktorú mierne

roztiahneme a nadvihne-
me. Potom celý kryt po-
tiahneme dozadu až sa
nám v jeho hornej časti
vysunie háčik z otvoru
v ráme.

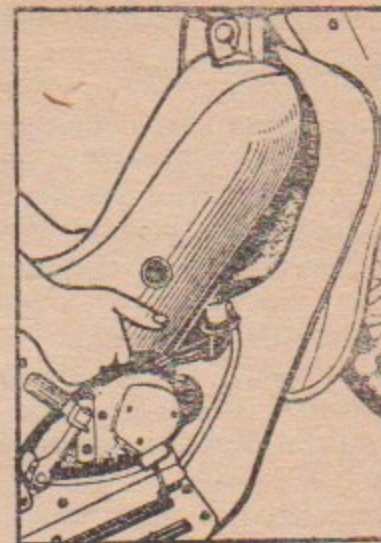
2. **Zadný kryt** snímeme po demontáži sedla. Sedlo zodvihne-
me a odskrutkujeme tri skrutky M 6×10, ktoré upevňujú sedlo na rám. Nad moto-
rom rozpojíme v bakeli-
tovej svorke žltý kábel
smerujúci k zadnému
svetlu.

Po odskrutkovaní dvoch
matic M 6 v hornej časti
zadného krytu, 1 skrutku
M 6×10 upevňujúcu kryt
k rámu a štyri skrutky
M 5×10 s maticami upevňujúcimi kryt k podla-
hám, miernym roztiahnutím a zodvihnutím kryt
snímeme.

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

Potom vyskrutkujeme skrutky M 5×10 upev-
ňujúce štít v hornej časti rámu a 5 skrutiek M
5×10 upevňujúce štít k podlahám.

Pri montáži všetkých krytov postupujeme opač-
ným spôsobom.



31. Demontáž predného krytu

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 klúčom 10 a zo závrtných skrutiek vysunieme výfukovú rúru.

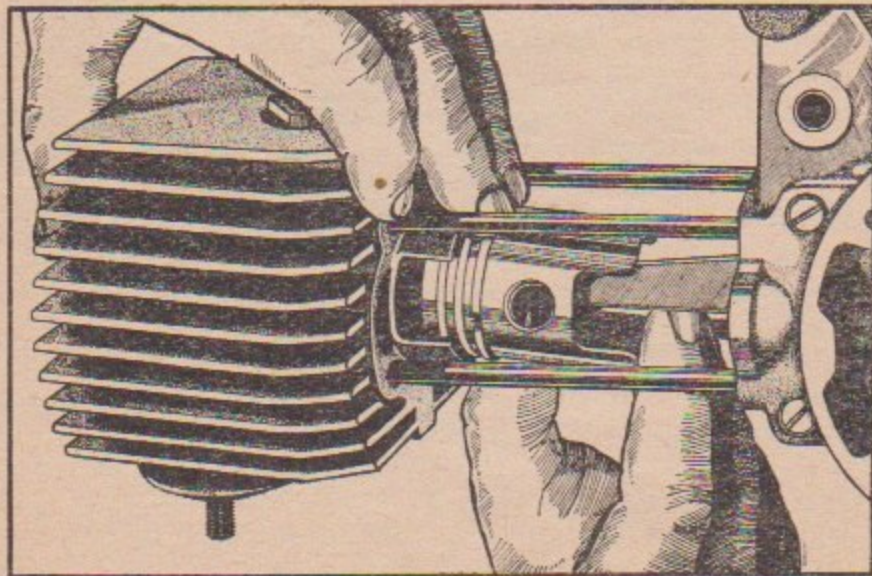
d) Rúrkovým klúčom 10 vyskrutkujeme 4 matice upevňujúce hlavu valca. Zošliapneme štartovaciu páku. Hlava prilepená karbónom sa uvoľní a takto ju ľahko snímeme.

f) Zo štyroch závrtných skrutiek stiahneme valec.

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

Montáž:

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



32. Montáž valca

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

c) Dosadaciú plochu hlavy valca natrieme olejom, 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 niekoľkých km (po zahriatí motora) dotiahneme matice na hlave valca.

8. VÝMENA PIESTNYCH KRÚŽKOV

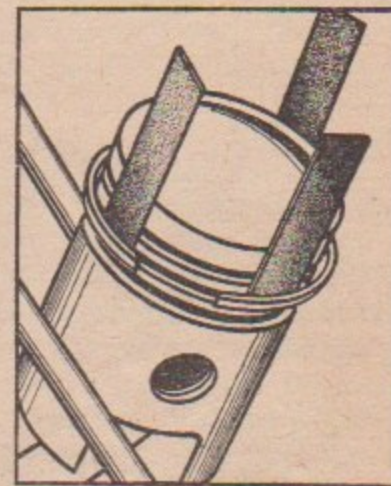
Demontáž:

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

b) Krúžky najlepšie stiahneme pomocou troch tenkých plechových pásičkov. Jeden pliešok vsuneme do stredu 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 medzery u nového krúžku je 0,2



33. Výmena piestnych krúžkov

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

Montáž:

- a) Nasunieme postupne krúžky podľa obr. 33.
- b) Prekontroľujeme vôľu krúžkov v drážkach pootočením.
- c) Zámky krúžkov nastavíme proti zaistovacím kolíkom v piestných drážkach.
- d) Vykonáme montáž valca a hlavy.

9. DEMONTÁŽ SVETLOMETU

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

Vybratie rámika s parabolou:

- a) Vykrútime upevňovaciu skrutku na spodnej strane objímky.
 - b) Rámik s parabolou prevrátime hore a vyberieme.
 - c) Ak trba odpojíme káble od svoriek.
- Ak sa potrebujeme dostať k žiarovke, netreba káble odpojovať, postačí zatlačiť objímku a pootočiť ňou.

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

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

- a) Snímeme rámik s parabolou a odpojíme káble z objímky.
- b) Snímeme predný kryt a pravé veko motora.
- c) Odpojíme lanko plynu od karburátora (časť III. kap. 14).
- d) Z obidvoch páčok na riadidlách odpojíme lanká (kap. 14 a 16).
- e) Odpojíme ohybný hriadeľ od rýchlomeru (kap. 13).
- f) Z bzučiaka odpojíme odskrutkovaním dvoch matíc M 3 oba káble.

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

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 prestavovadlo 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 teleskopickému vidlicí.

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 KLZÁKOV

a) Snímeme kryt svetlometu (časť III., kap. 9).

b) Rúrkovým kľúčom vyskrutkujeme matice M 10 v hornej miske teleskopu a pre ľahšiu montáž vykrútime aj zátku.

c) Smerom dolu vysuneme klzáky s pružinami.

Montáž:

- a) Namastíme klzáky mastiacim tukom a klzáky s pružinami zasunieme.
- b) Nakrútime zátky a matice M 10. Nesmieme zabudnúť vložiť perové vložky.
- c) Skúsime preperovať vidlicu.
- d) 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:

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 robiť 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 reťaze odskrutkovaním dvoch skrutiek kľúčom 9.

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

c) 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 natreť olejom možno nevliekať z jedného alebo z druhého konca pancierového vedenia.

13. VÝMENA LANKA PLYNU

Demontáž:

- a) Demontujeme svetlomet a predný kryt.
- b) Na karburátore odskrutkujeme veko zmiešavacej komory, ktoré vytiahneme i s posúvačom telesa karburátora. Staváciu skrutku lanka plynu po povolení matice zaskrutkujeme do veka posúvača a posúvač s pružinou a vekom vytiahneme.
- c) Stlačením pružiny odpojíme koncovku lanka plynu z posúvača a posúvač s pružinou a vekom vytiahneme.
- d) Stlačením pružiny odpojíme koncovku lanka plynu z posúvača a posúvač s pružinou a vekom vytiahneme.
- e) Povolíme dve závrtné skrutky v opornom krúžku otočnej rukoväti.
- f) Otočnú rukoväť plynu natočíme tak, aby bolo možné cez jej bočný otvor vyskrutkovať skrutku zaisťujúcu zátku v riadidlách. Rukoväť i so zátkou stiahneme.

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

Montáž:

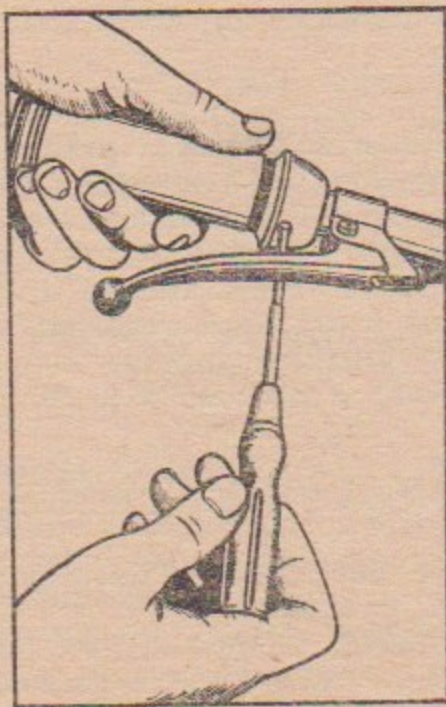
a) Prevlečieme lanko s lanovodom cez pravé riadidlo a kryt svetlometu.

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

c) Koncovku lanka vsunieme do záchyty posuvného bežca, ktorý vsuvneme do drážky riadidla.

d) Na druhý koniec lanka posuvného bežca navlečieme veko karburátora.

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



34. Nastavenie otočnej rukoväte plynu

f) Posúvač vložíme do telesa karburátora a veko zaskrutkujeme.

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

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

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

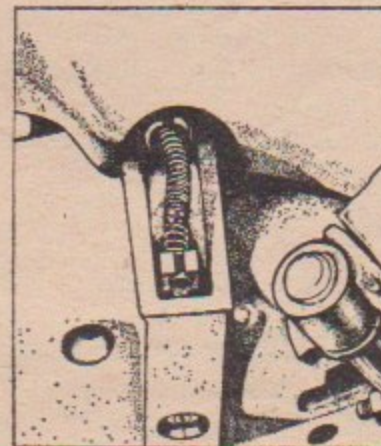
14. VÝMENA LANKA SPOJKY

Demontáž:

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

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

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



35. Uchytenie lanka spojky

Montáž:

Pri montáži je potrebné 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 čistíme vzduchu.

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

c) Rozopneme reťaz.

d) Vyskrutkujeme 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 tiahlo zasúvacej páky.

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

d) Skontrolujeme chod a po niekoľkých kilometroch dotiahneme všetky skrutky.

Zasekávanie štartovacieho segmentu

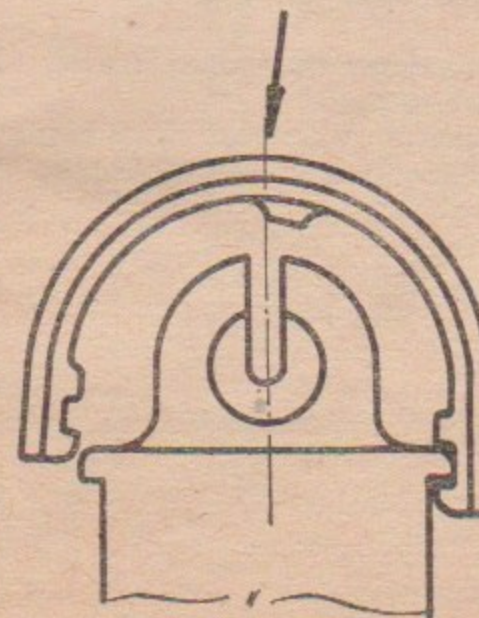
V prípade zaseknutia štartovacieho segmentu alebo neúčinného zošlapnutia štartovacej páky, aby nedošlo k rýchlemu opotrebeniu a znehodnoteniu štartovacieho prevodu, je potrebné postupovať nasledovne:

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

Krytka spojky vypadáva

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

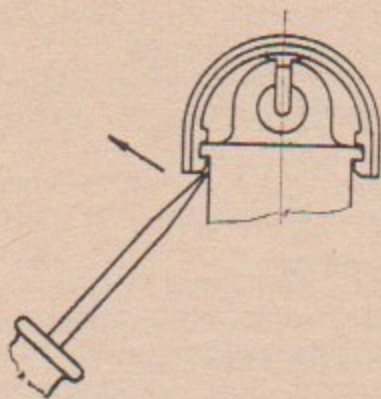
36a



— Pri demontáži podľa obrázku č. 36 b

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

36b



— Pri montáži podľa obrázku 36a

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

IV. TABUĽKA PORÚCH A ICH ODSTRÁNENIE

Príznaky poruchy	Zistená porucha	Odstránenie
Motor nepreacuje pravidelne	Motor je prehriaty Elektródy sviečky žeravé, chybná sviečka (nevhodná tepelná hodnota) Mnoho karbónu v hlave valca Veľký predstih Tlmič výfuku zanesený (Pretlačená výfuková rúra)	Nechť vychladnúť a nejazdiť na vysoké obrátky Sviečku vymeniť Sňať hlavu a karbón odstrániť Nastaviť predstih Tlmič vytiahnuť, rozobrať a vyčistiť, prípadne vyrovnáť rúrku
Vynecháva	Voda alebo olej v karburátore Do karburátora dochádza málo paliva	Karburátor vyčistiť Otvoriť úplne palivový kohút (rezerva), doplniť palivo do nádrže, prezrieť prívodné potrubie, vyčistiť odzdušňovací otvor na nádrži

Motor nepracuje pravidelne		Vynecháva	
Správna iskra	Občasné krátke spojenie kábla na valec alebo rám	Nevhodná sviečka Zaolejovaná sviečka	Občasné krátke spojenie kábla na valec alebo rám
	Chudobná zmes		Občasné krátke spojenie kábla na valec alebo rám
Nepripravená iskra	Zle namiešaná zmes paliva a oleja	Nepripravená iskra	Občasné krátke spojenie kábla na valec alebo rám
Kábel obaliť izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť		Sviečku vymeniť	
Vychystiť trysku — karburátor nastaviť		Sviečku vybrať a očistiť	
Zmes pred naliatím do nádržky dobre premiešať		Vzdialenosť elektród nastaviť príhnutím vonkajšej elektródy na 0,4 až 0,5 mm	
		Kontakty očistiť handrou namočenou v benzíne	
		Opilovať jemným pílničkom	
		Vzdialenosť kontaktov nastaviť na 0,4 mm	
		Vymeniť kondenzátor	
		Kábel omotať izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť	

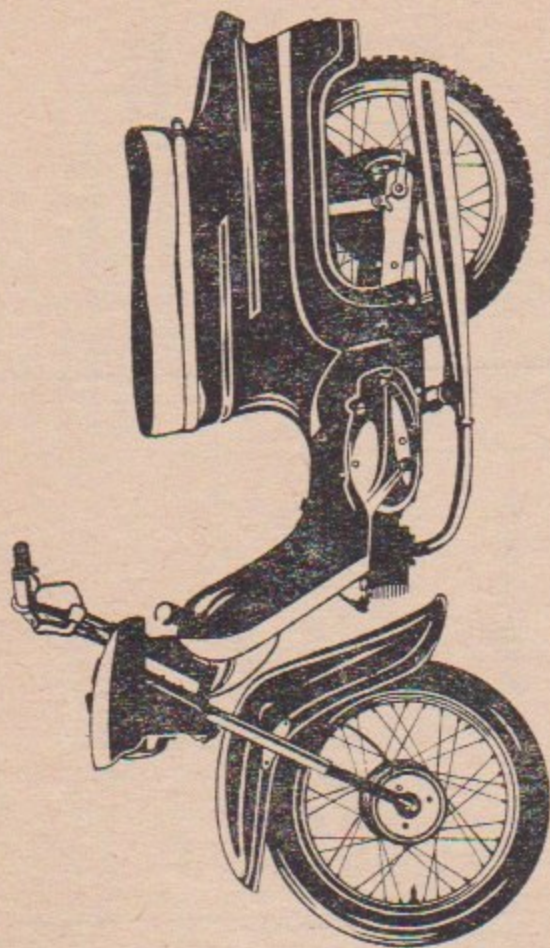
Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastavil			
Karburátor sa dá preplaviť	Karburátor sa nedá preplaviť	V nádržke niet paliva	Prepustiť palivo zo zásoby otočením páčky výpustného kohúta hore (stačí asi na 30 km) a čo najskôr nádrž palivom naplniť
			Palivový kohút otvoriť
			Palivový kohút vykrútiť a čistiť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

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

Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastavil	Karburátor je v poriadku	Sviečka dáva iskru	Motor má kompresiu	Prehriaty motor	Vybrať krúžok z piesta a nahradiť ho novým Vybrať krúžok, očistiť a znova nasadiť (prípadne nahradiť novým) Rozobrať a opraviť (odborná dielňa)
			Motor nemá kompresiu	Zlomený piestny krúžok Zapečený piestny krúžok Tesnenie pod sviečkou prepúšťa Zadretý piest	Motor nechať vychladnúť a udržiavať ho na nízkych obrátkach Dbáť aby olej bol vždy s palivom dobre premiešaný, a to v správnom pomere Lanko vymeniť Tesnenie vymeniť alebo dotiahnuť hrdlo

Motor nemožno roztáčiť	Sviečka má iskru	Karburátor sa dá preplaviť ale nefunguje	Upchatá tryska Deravý plavák Plavák visí Plaváková ihla neuzaviera	Trysku vybrať a vyčistiť Plavák zaleťovať alebo vymeniť Plavák uvoľniť Poškodenú ihlu opraviť zabrúsením alebo vymeniť plavák s ihlou
Motor nemá výkon	Trvale	Trvale	Mnoho usadeného karbónu vo valci, hlave, výfukových priecho- doch a tlmiči výfuku Čiastočne upchatý prívod paliva Zle nastavené zapalovanie Nenastavený karburátor (zlá zmes) Zaseknutý posúvač karburátora Upchatý tlmič výfuku Opotrebený vnútrajšok valca a piest	Vybrať hlavu, valec, príp. i výfukové potrubie a karbón odstrániť Odmontovať potrubie a vyčistiť Nastaviť vzdialenosť dotykov prerušovača a predstih Nastaviť voľný beh, polohu ihly a vyčistiť čistič vzduchu Uvoľniť posúvač a nastaviť, aby naplno otváral Tlmič výfuku rozobrať a usadený karbón odstrániť Nový výbrus válica, nový piest a krúžky, zistiť opotrebenie piestneho ložiska atď. (odborná dielňa)

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



37. Motocykel Jawa 50, typ 21 — Šport

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

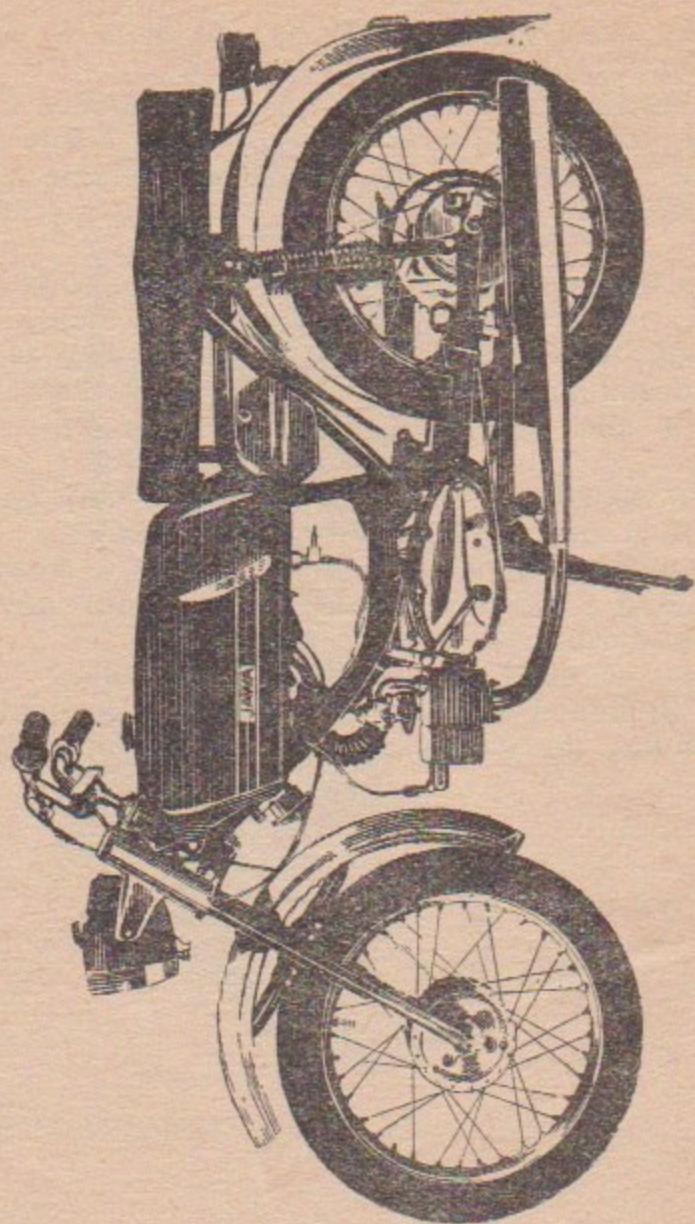
Je charakterizovaný širokými riadidlami s hrazdičkou, ktoré sú opatrené rýchlopalom. Nemá krytovanie a podlahy. Namiesto týchto slúžia vodičovi stúpačky, podobne ako u normálneho motocykla.

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 sa predáva ako náhradný diel v predajniach Moto-techny.

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

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

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



38. Lhký motocykel Jawa 50 — Mustang

VI. JAWA 50 typ 23A Mustang

Lhký motocykel Jawa 50 typ 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. Typ 23A má alternátor o výkone 30 W (pre reflektor 25/25 W a zadné svetlo 5 W). Schéma zapojenia elektrovýzbroje je na obr. 8. Očíslovanie elektrovýzbroje je zhodné ako u typu 20.

Palivová nádrž je umiestnená za riadidlami a má obsah 8 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 reflektora smerom hore alebo dole podľa potreby. Stranove sa reflektor nastavuje pomocou 2 stavacích skrutiek, ktoré sú po stranách rámika skla reflektora. Keď chceme reflektor natočiť doprava, zaskrtukujeme pravú skrutku, v obrátenom prípade ľavú.

Do prevodovej skrine sa používa prevodový olej SAE 30—80. Vymieňa sa po absolvovaní prvých 500 a 2500 km, najneskoršie však po troch rokoch. Do motora (do paliva) sa používa motorový olej SAE 30, v zábehu v pomere 1:20, po zábehu 1:30.

ZOZNAM ZÁRUČNÝCH OPRAVOVNÍ
n. p., MOTOTECHNA

Praha 3, Jeseniova 56
Beroun, Plzeňská 29
Čáslav, Fučíkova 354
Kladno, tř. Jana Hory
Kolín, Pražská 103
Kutná Hora, Revoluční 309
Mělník, Švermova 147
Mladá Boleslav, Leninovo nám. 760
Mn. Hradiště, Jiráskova 610
Poděbrady, Palackého 361
Příbram, Sportovní nám. 330
Rakovník, Na Spravedlnosti
Blatná, Gottwaldova 86
Písek, tř. Nár. svobody 31
Strakonice, Palackého nám. 98
Tábor, Gottwaldova 1178
České Budějovice, Malinovského 96
Plzeň, Leninova 74
Karlovy Vary, Tyršova 2
Kralovice, čp. 616
Cheb, Karla Marxa 44
Mariánské Lázně, Družstevní 6
Rokycany, ul. Rudé armády čp. 500/2
Ústí nad Labem, Tovární 35
Děčín, Fügnerova 2
Chomutov, Rudé armády 8
Liberec, Zhořelecká 14
Litoměřice, Mírové nám. 25
Teplice, Dlouhá 34
Varnsdorf, Koněvova 2165
Žatec, Hoštálkovo nám. 63
Chlumec nad Cidlinou, Klicperovo nám. 80/IV
Havlíčkův Brod, Jihlavská 436
Nová Paka, nám. Rudé armády 330
Náchod, Komenského 266
Králíky, Opletalova 129

Pardubice, Štrossova 238
Turnov, Kudrnáčova 42
Svitavy, Sokolovská 2
Moravská Třebová, Olomoucká 53
Dvůr Králové, nám. Odboje 307
Brno, Gebauerova 11
Brno, Budovcova 5
Boskovice, Komenského 44
Gottwaldov, Revoluční 47
Znojmo, Sokolská 29
Hodonín, Fučíkova 46
Kyjov, Jungmannova 216
Uherské Hradiště, Milíčova 467
Velká Bíteš, Lánská 58
Velké Meziříčí, Vrchovická 4
Bruntál, Polní ul. 4
Krnov, Opavská 23
Místek, Frýdlantská 152
Karviná, Tovární ul. 11
Nový Jičín, Tř. Rudé armády 38
Olomouc, Domovina č. 1
Opava, Olomoucká 3
Ostrava, Přívoz, Palackého 18
Šumperk, Žerotínovo nám. 2

Bratislava, Olejkárska ul. 2
Levice, Sládkovičova 18
Nitra, Robotnícka 12
Topolčany, Dukelská ul. — Tehelňa
Trenčín, K dol. nádražiu 18
Trnava, Jilemnického 46
Banská Bystrica, Kráľová — Zvolenľká cesta
Lučenec, Skladištná cesta
Ružomberok, Urxova 16
Žilina, Rauchova 20
Prešov, Budovateľská 14
Košice, Slovenskej jednoty 5
Rožňava, Šafárikova 53
Spišská Nová Ves, Riadok, Sov. armády 53

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

Adresa: Považské strojárne, n. p., Servis motocyklov pri Pov. strojárňach, 017 01 Pov. Bystrica.

Pracovná doba: od 6,00 — 14,30 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 Budějovice, 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, Nám. míru 71/72, tel. 21898
Brno, Veselá 2, tel. 22321 5
Olomouc, Tř. J. Wolkeho 28, tel. 4889
Gottwaldov, Revoluční 47, tel. 6040
Ostrava, Mlýnská 4, tel. 251-74
Bratislava, Leningradská 6, tel. 327-75
Nitra, ul. ZČSSP, 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 nad Nisou, Mlýnská 1/1330, tel. 4983
Vyškov, Nám. osvoboditelů 4, tel. 208

Vydali: Obchodno-technické služby Považských
strojární, n. p., Považská Bystrica. Tlač: Duklianské
tlačiarne n. p., Prešov, prevádzka Poprad