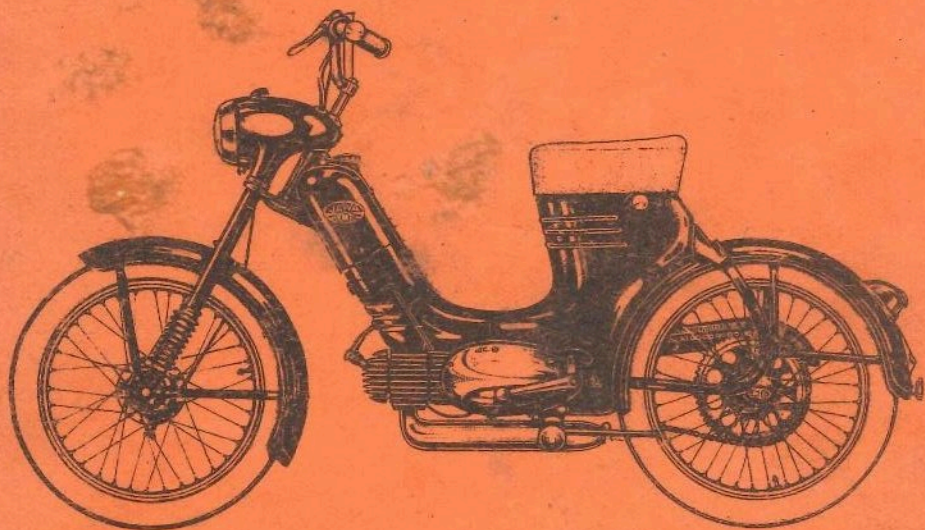


**L'AHKÝ MOTOCYKEL
TYP 550.**



**NÁVOD K OBSLUHE A
UDRŽOVANIU.**

----- Z O Z N A M P R E D A J N Í -----

N Á H R A D N Ý C H D I E L O V A Z O Z N A M O P R A V O V N Í . -----

Predajne "MOTOTECHNA"

Praha :	Nám.republiky, tel. 650-02
Č.Budějovice :	Tr. 5 května 1 a 9, tel. 2991, 4366
Plzeň :	Leninova 73, tel. 4912
Karlovy Vary :	Tr.I.P.Pavlova 34, tel. 4272
Chomutov :	Tr.Rudé armády 10, tel. 397
Liberec :	Na rybníčku 2 a, tel. 5001
Hradec Králové :	Nám. 5 května 855, tel. 5129
Pardubice :	K vapence 872, tel. 3858
Jihlava :	Havlíčkova 13, tel. 2998
Brno :	Gottwaldova 6, tel. 312-89
Olomouc :	Tr.J.Wolkera 26, tel. 4889
Gottwaldov :	Stalinova 47, tel. 2640
Ostrava I. :	Gottwaldova 102, tel. 5916
Bratislava :	Molotovova 51, tel. 325-75
Nitra :	Svätovaclavská 16, tel. 2057
Banská Bystrica :	Stolická 5, tel. 3013
Žilina :	Ul. Sl.Nár.povstania 32, tel. 2767
Košice :	Štúra 26, tel. 218-71
Prešov :	Stalinova 117, tel. 2877

Opravnovne "MOTOTECHNA"

Praha :	Žižkov, Jasněho 56, tel. 235202
Č.Budějovice :	Čechova 671, tel. 4651
Plzeň :	Leninova 73, tel. 4912
Karlovy Vary :	Rybáře, Engelsova 114, tel. 2087
Chomutov :	Beethovenova 52, tel. 156
Liberec :	Zhořelecká 14, tel. 3482
Hradec Králové :	Moravské předměstí, tel. 6264
Pardubice :	Štrossova 238, tel. 95
Jihlava :	Bedřichov, Smetanova 1, tel. 3261
Brno :	Židánice, Gebauerova 11, tel. 756-82
Olomouc :	Tr.J.Wolkera 26, tel. 4889
Gottwaldov :	Stalinova 47, tel. 2640
Ostrava I. :	Kunčičky, Frýdecká 282, tel. 944-06
Nitra :	Robotnícka č. 2 tel. 2404

Opravnovne "MOTOTECHNA" /od roku 1956/

Bratislava :	Janská č. 3
Banská Bystrica :	Nám. Nar.povstania č. 10
Dunajská Streda :	
Košice :	Nám. Janka Kráľa č.8
Levice :	Nám.Hrdinov
Mikuláš :	
Nitra :	Kobovnická č. 2
Nové Zámky :	Ružová ul. č.7
Poprad :	III. - č.146
Prešov :	Stalinova ul.
Rimavská Sobota :	
Rožňava :	Na námestí
Ružomberok :	
Spišská Nová Ves :	V.Širokého č. 55
Stará Ľubovňa :	
Šahy-Modrá Kamen :	
Topoľčany :	
Trnava :	
Vranov :	

I. POPISY A JAZDNÝ NÁVOD

1. Technické údaje

Motor.....	dvojdobý, vzduchom chladený
Počet valcov	1
Vrtanie	38 mm
Zdvih piestu	44 mm
Obsah valca	49,8 ccm
Kompresný pomer	1 : 7,2
Maximálny výkon motora	1,6 l pri 5000 ot/min.
Obsah nádrže paliva	3,5 l
Maximálna rýchlosť	45 km/ hod.
Maximálne stúpanie	32 %
Váha stroja - bez paliva	47 kg (+3 kg)
s palivom	50 kg
Nosnosť (užitková váha)	130 kg
Celková váha plno zaťaženého stroja ...	180 kg
Max.zaťaženie hriadeľa predného kolesa.	68 kg
Max.zaťaženie hriadeľa zadného kolesa..	112 kg
Primárny prevod reťazou	9,5 x 5,8; 44 článkov
Sekundárny prevod reťazou	12,7 x 5,2; 111 + 1 článkov
Pomer prevodov - primárny	1 : 2,43/34 /14 zubov/
- sekundárny	1 : 3,93/55 /14 zubov/
1. prevodový stupeň	1 : 2,94/24 /14x24/14 zub./
2. prevodový stupeň	1 : 1,716/24/14x19/19 zub./
3. prevodový stupeň	1 : 1 /priamy záber/
Celkové prevody - 1.stupeň	1 : 28,1
2.stupeň	1 : 16,4
3.stupeň	1 : 9,54
Celkový prevod rozšáracieho ústroja ...	1 : 7,74
Čelustové brzdy	Ø 100/25 mm
Brzdné dráhy z rýchlosti 40 km/ hod.	
ručnou brzdou	30,8 m
obidvoma brzdami	15,4 m
Perovanie predného kolesa	teleskopickou vidlicou
Maximálny zdvih predného kolesa	90 mm
Perovanie zadného kolesa	kývnou vidlicou
Maximálny zdvih zadného kolesa	50 mm
Karburátor	Jikov 2912
Kolesá - rozmery ráfku	1,50 A x 2"
rozmery pneumatík	2,5 x 16"

2. Popis motocykla.

Lahký motocykel 50 ccm - typ 550 je jednostopové vozidlo slúžiace na dopravu jednej osoby.

Motocykel dodáva vzduchom chladený, spaľovací ďvojtaktový motor, s vratným vyplakovaním.

Ťmový výfuk je rozoberateľný a zaručuje účinné tlmenie hluku. Jednolamelová spojka pracuje v olejovom kúpeli.

Prevodka má tri prevodové stupne, ktoré sú vhodne volené pre stúpanie i jazdu na rovine.

Možné zasuvanie prevodových stupňov prevádza sa na ľavej strane motoru.

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

Karburátor JIKOV 2912 je zakrytý plechovým krytom, prikrývajúcim súčasne hlavnú rámovú trúbku. Difúzer karburátora má priemer 12 mm a správne nastaveniu odpovedá dýza 55 so vzdušníkom 70.

Kolá sú snadno vyjmuteľné - predný i zadný hriadeľ je výsuvný.

Zadná brzda je obsluhovaná pravou nohou a predná brzda pravou rukou.

Rám je otvorený /bez hornej rámovej trúbky/, jednoduchej solídnej konštrukcie, s kyvnou zadnou vidlicou.

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

Sedlo má vložku z machovej gúny, je odklopné a v priestore pod sedlom je uložené náradie, hustilka, batérie a prípadné drobné baličky.

Stúpačky sú upevnené pomocou držiaka k rámu.

Predné perovanie je prevádzané teleskopickou vidlicou jednoduchej konštrukcie. Má dostatočný zdvih - 90 mm

Zadné perovanie tvorí kyvná vidlica odpružená centrálnou pružinou.

Priama výška zdvihu je 50 mm.

Stojanček je upevnený na spodku motorového bloku.

3. Popis elektrického zariadenia.

Magnet, použitý na motocykli, je v podstate malý striedavý generátor, v ktorom sa trvalý magnet, letmo uložený na kľukovom hriadeľi, otáča v statore.

Výkon magneta je 20 W a napätie 6 V.

Z cievok sa odoberá elektrický prúd pre zapálenie a svetlo. Prúd indukovaný v štyroch cievkach jednej fázy napája cez prerušovač primár-

ne vinutie samostatnej zapaľovacej cievky. Štyri cievky druhej fáze slúžia ako zdroj svetla.

Stator s cievkami je natáčivý o 20° pre nastavenie predstihu zapaľovania. Predstih má byť 2,8 až 3,1 mm pred hornou mŕtvou polohou piestu. Veko statoru tvorí prerušovač úplný /skladá sa: zo základnej dosky, kondenzátora, pevného kontaktu, váhadla a mazacej plste/. Prerušovačom úplným sa nesmie v žiadnom prípade natáčať, aby sa neposunulo magnetické pole a nezhoršila sa tým kvalita iskry. Správna poloha prerušovača úplného je stanovená pri nastavení magnetu v továrni. Upevňovacie skrutky prerušovača úplného sú zaistené červeným lakom. Po porušení zaistovacieho laku nepreberá výrobca žiadnu záruku za prípadné poškodenie, spálenie alebo chybnú funkciu elektrického zariadenia. Vziadlosť dotykov prerušovača /odtrh/ nastavuje sa posunutím dosičky s pevným kontaktom oproti váhadlu /kladívku/. Vzdialenosť kontaktov má byť asi 0,4 mm.

Svorkovnica - upevnená na statore, má svorky týchto čísiel :

"11" - na pripevnenie kábla zapaľovacej cievky

"55" - na pripevnenie kábla spínača svetiel

Rotor je nasadený na kúželi kľukového hriadeľa /poloha je udaná malým čípkom/ a pritiahnutý skrutkou M5 x 55 so šesťhrannou hlavou a zárezom. Skrutka upevňuje súčasne vačku.

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

Spínač svetiel a zapaľovanie je umiestnený vo svetlomete a má tri polohy dané natáčaním páčky :

- a) Zastavenie stroja - skrat
- b) Jazda vo dne
- c) Jazda v noci

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

Zapaľovacia cievka - 6 V - je pripevnená na ráme stroja pod palivovou nádržou.

Použitá je zapaľovacia sviečka - PAL 14/175. Kábel ku sviečke má odrušovací koncovku.

Svetlomet o priemere 110 mm s dvojvláknovou žiarovkou 6 V-15 W/15 W Koncové svetlo má žiarovku 6 V - 5 W podľa ČSN 30 4316.

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

Húkačka a batérie: Húkačka je zavesená na ráme pod palivovou nádržou. Je napájaná z batérie, umiestenej v schránke pod sedlom. Batéria sa skladá z dvoch plochých suchých článkov - 4,5 V ESc Batéria 310 - zapojených vedľa seba. Má životnosť niekoľko tisíc zahukaní. Jeden pól batérie je uzemnený. Stredná skrutka /"58"/ na viečku batérie je určená na spojenie káblov koncového svetla /usnadnené demontáž zadného blatníka/.

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

zelený kábel ... spojenie svoriek "11" magneta a zapalovacej cievky,

biely kábel spojenie svoriek "55" magneta a spínača svetiel vo svetlomete,

červený kábel .. od svorky "56" spínača svetiel k prepínači na riadidlách,

modré káble od prepínača na riadidlách k hlavnému svetlometu,

žltý kábel od svorky "58" spínača svetiel vo svetlomete ku koncovému svetlu,

zelený kábel ... spojenie batérie cez húkačku ku tlačidlu prepínača na riadidlách,

čierne káble ... uzemnenie batérie, spínača /"31"/ a prepínača a ďalej spojenie zapalovacej cievky s prerušovačom magneta a so spínačom /"1"/ vo svetlomete.

4. Zabežovanie nového stroja.

Pri preberaní nového stroja doporučujeme zákazníkovi, aby prekontroloval stav oleja v prevodovej skrini. Výšku hladiny určuje otvor uzavretý skrutkou M 6 x 8. Suché články /batérie/ k napájaniu húkačky nie sú s novými strojmi dodávané. Správne zapojenie prekontrolujeme zahúkaním. Riadne zabežnutie nového motocykla silne ovplyvňuje jeho výkon, spotrebu a trvanlivosť.

Pri zabežovaní sa riadime týmito pokynmi :

a) Pohonnú zmes miešame v predpísanom pomere:

do ubehnutia 1000 km 1:16 (3/16 oleja do 3 l paliva)

po ubehnutí 1000 km 1:24 (1/8 oleja do 3 l paliva)

b) Prvých 500 km jazdíme najviac na pol plyne.

c) Pri dlhých jazdách bez zastavenia doporučujeme motor ochladiť občas-

ným privretím a opätovným pridaním plynu.

- d) Iri zastavení necháme motor bežať na najnižších otáčkach.
- e) Nejazdíme zbytočne dlho na prvý a druhý prevodový stupeň.
- f) Občas prekontrolujeme dotiahnutie všetkých 'skrutiek a matíc.
- g) Po ubehnutí 500 km vypustíme olej z prevodovej skrine. Túto vyplákneme vyplakovacím olejom a znova naplníme.
- h) Po ubehnutí 500 km môžeme plynu postupne pridávať nad polovinu, ale len krátkodobe.
- i/ Druhú výmenu oleja prevedieme po ubehnutí 1500 km, kedy je možné považovať stroj za "Zabehnutý", avšak starostlivú údržbu prevádzkame i naďalej.

5. Jazdný návod.

A. Pred zajdou sa presvedčíme :

- 1. - o správnej činnosti brzd, svetiel a húkačky.
- 2. - o nahustení pneumatík /majú mať 1,25 - 1,5 atp./
- 3. - zdravotnícke prostriedky /obväz a dezinfekciu/.

B. Ovládacie zariadenia sú umiestené :

otočná rukoväť plynu - na pravej strane riadidiel /pravá ruka/
spojka - páčka na ľavej strane riadidiel /ľavá ruka/
štartovacia páka - na pravej strane motora /pravá noha/
radiaca páka - na ľavej strane motora /ľavá noha/
predná brzda - páčka na pravej strane riadidiel /pravá ruka/
zadná brzda - pedál na pravej strane motoru /pravá noha/
húkačka - tlačidlo na ľavej strane riadidiel /ľavá ruka/
prepínač svetiel - prepínač na ľavej strane riadidiel /ľavá ruka/

C. Spustenie motora.

- 1. Presvedčíme sa či je zasunutý chod na prázdno.
- 2. Otvoríme výpustný kohút palivovej nádrže
- 3. Preplavíme karburátor vytiahnutím gombíka
- 4. Páčku spínača zapalovania /vo svetlomete/ zasunieme do strednej polohy
- 5. Zošliapnutím štartovacej páky /vo smeru jazdy/ spustíme motor.

D. Jazda.

- a) Rozjazdenie: Stlačíme páčku spojky. Špičkou ľavej nohy zošliapneme zasúvaciu páku prevodových stupňov až k dolnému do-

rázu a uvoľníme ju. Páka sa ihneď vráti do pôvodnej polohy. Za súčasného pridávania plynu, pomaly a plynule uvoľňujeme páčku spojky /zvlášť v druhej polovici zdvihu, keď motor už zaberá/. Akonáhle dosiahne motocykel rýchlosti asi 10 km, zasunieme druhý prevodový stupeň takto :

Za súčasného stlačenia páčky spojky uberieme plynu. Špičkou ľavej nohy nadvihne radiacu páku až k hornému dorazu a uvoľníme ju. Po volíme páčku spojky za súčasného pridávania plynu. Obojva pohyby prevádzame rýchlejšie ako pri rozjazdení. Po dosiahnutí rýchlosti asi 20 km prepadáme obdobným spôsobom na tretí prevodový stupeň.

- b) Jazda do kopca: Ak motor stráca pri 3. rýchlosti za jazdy do kopca otáčky, je treba zasunúť nižší prevodový stupeň. Toto spätné zasunutie prevedieme pri vypnutej spojke a privretom plyne, zošliapnutím zasúvacej páky smerom doľu. Zasúvanie nižších prevodových stupňov je treba prevádzať rýchlejšie, ako zasúvanie vyšších, pretože po vypnutí spojky v kopci stráca motocykel rýchlosť. Prvú rýchlosť zasúvame rovnakým spôsobom. Pri riadení je treba si uvedomiť - po zasunutí vyššieho prevodového stupňa pracuje motor na nižších otáčkach ako predtým.
- c) Brzdzenie : Pri jazde s kopca, alebo keď chceme zastaviť /zmierniť rýchlosť/ použijeme brzdy. Za súčasného zavretia /privretia/ plynu zošliapneme najprv zadnú brzdú a až potom použijeme brzdú prednú. Pokiaľ to situácia dovoľuje, opatrne a postupne, pretože energické zabrzdenie privádza koliesá do boku. Zvlášť opatrne je treba brzdiť na klzkom teréne.
- d) Zastavenie : Pri zastavovaní uberíme plyn, stlačíme páčku spojky, zabrzdíme; zasunieme neutrálnu polohu medzi prvým a druhým prevodovým stupňom. To o dosiahneme polovičným zošliapnutím /nadvihnutím/ riadiacej páky než akéhokoľvek je treba na radenie prevodu. Motor zastavíme otočením páčky spínača vľavo. Po zastavení nezapudíme privod paliva. Pri ukončení dennej jazdy necháme motor bežať po uzavretí privodu paliva v miernych otáčkach tak dlho, až sa palivo v karburátore spotrebuje. Olej obsažený v pohonnej smesi, sa usadzuje a môže upchať dýzu.
- e) Jazda v noci: Pri jazde za tmy zapojíme svetlomet a koncové svetlo otočením páčky spínača vpravo. Diaľkové a tlmené svetlo prepíname páčkou prepínača na ľavom riadidle.
6. Čoho sa treba vyvarovať.

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

II. Ú D R Ž B A

1. Mazanie stroja.

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

Prevodový skriňu plníme v lete "automobil.olejom DT" /"D"/ a v zime "automobil.olejom "Z" /"A"/, /asi 450 ccm/.

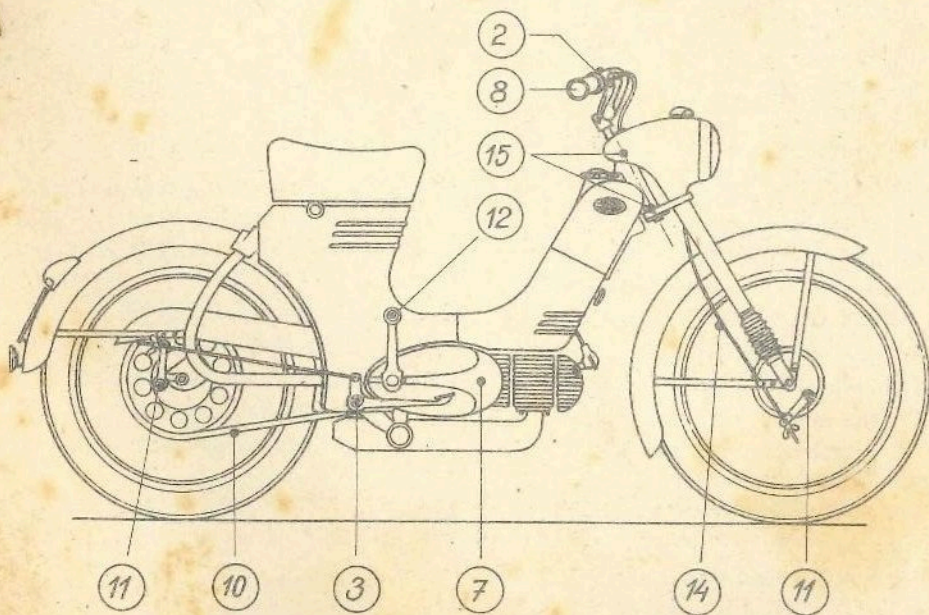
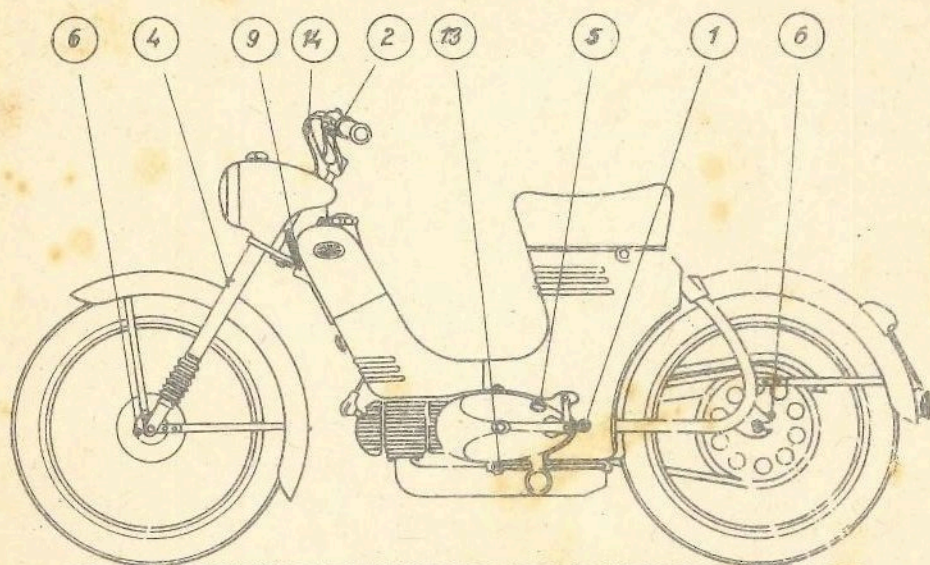
Výmenu oleja prevádzame po ubehnutí 5000 km, po jazde, keď je motor i olej teplý. Starý olej vypustíme vypúšťacím otvorom na spodnej strane motoru. Plniacim otvorom nalejeme do prevodovej skrine asi 400 ccm vyplakovacieho oleja a necháme motor bežať 2-5 minút na malých otáčkach /prejdeme malú vzdialenosť/.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

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

Kolesá /ložiská/ mažeme vždy po ubehnutí 5000 km kolesá rozoberieme a tuk natlačíme do ložísk, najlepšie tlakovou pumpou.

Zadnú kyvnú vidlicu premazávame po ubehnutí 500 km "automobil tukom "OO", v zime automob. olejom "CZ", niekoľkonásobným stlačením tlakovej maznice.

Sekundárnu reťaz ošetrojeme po ubehnutí 3000 km a postupujeme takto: Natočíme spojovací článok reťaze na zadné kolo, skrutkovačom uvoľníme poistku, vyberieme poistku a reťaz je rozpojená. Vyperieme ju v petroleji. Po uschnutí vložíme reťaz asi na 3 hodiny do mierne zahriateho grafitového mazadla /automobil.tuk OO/, aby zahriata zmes snadno vnikla do článkov. Potom reťaz vyberieme, mazadlo necháme stuhnúť a prebytočný tuk z povrchu zotreme. Reťaz je pripravená ku spätnej mon-



táži. Pri nasadení dbáme, aby poistka článku smerovala plným oblúčkom vo smere pohybu reťaze pri jazde.

Dynamo: Po ubehnutí 3000 km snímeme pravé veko motoru a primážeme niekoľkými kvapkami oleja čap váhadla prerušovača. Primazávame opatrne, aby olej neodstrekoval na dotyky prerušovača. Plst' na nosníku prerušovača napustíme olejom s "automob. tukom 2".

- Mazací plán - pravá strana.

Tabuľka mazania.

Po ubeh. km	Miesto mazania	Čís. mazac. miesta	Počet miest	Druh mazadla v lete v zime
500	kyvná vidlica	1	1	Automob.tuk OO - Automob.olej CZ
	čap páčiek	2	2	Automob.olej DT - Automob.olej Z
	čap nožnej brzdy	3	1	Automobilový tuk OO
	teleskop.vidlica	4	2	Automobilový tuk OO
1000	rýchlost.skriňa /doplnenie/	5	1	Automob.olej DT - Automob.olej Z
3000	ložiská kolies	6	4	Automobilový tuk 2
	dynamo-čap váhadla	7	1	Automobilový olej DT-Autom.olej Z
	dynamo-plst' prerušovača	7	1	Stále napustené olejom s auto - mobil. tuk 2
	otočná rukoväť plynu	8	1	Automobilový tuk OO
	/pohon rýchlomeru	9	1	Automobil.olej DT - Automob.olej Z
	sekundárna reťaz	10	1	Automobilový tuk OO
	klúče brzd	11	2	Automob.olej DT - Automob.olej Z
5000	čap štart.páky	12	1	Automobilový tuk OO
	čap stojančeka	13	1	Automobilový tuk OO
	lanká	14	3	Automob.olej DT - Automob.olej Z
	hlava radenia	15	2	Automobilový tuk 2
	rýchlostná skriňa	5	1	Automobil.olej DT-Automob.olej Z

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

2. Pneumatiky.

Trvanlivosť plášta pneumatiky závisí na tlaku vzduchu v duši a ohľadom na zaťaženie, ktorému je pneumatika vystavená. Vše-

obecnou zásadou pri plnení je, aby plášť zachoval i pri plnom zatažení svoj pôvodný tvar. Jazda na nedostatočne naplnených pneumatikách spôsobuje prelamanie kordových vlákien v bokoch plášťa.

Tlak v prednej pneumatike má byť 1,00 atp. a v zadnej 1,4 atp. Doporučujeme kontrolovať tlak manometrom. Upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzín a prúdké slnko.

3. Napínanie reťaze

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

4. Spojka a jej nastavenie

Spojkou prerušíme spojenie motoru s prevodovou skriňou. Vypíname ju pri nasúvaní rýchlostí, aby ozubenie koliesok v prevodovej skrini bolo chránené pred nárazmi. Spojka beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje okrem nastavenia vôle v bowdenovom lanku žiadnu starostlivosť. Páčka spojky musí byť vždy voľná. Časom sa lanko spojky vytiahne a vôľa páčky sa zväčší. Vymeníme ju po uvoľnení poistnej matice nastavovacej skrutky "A" vykrútením o jednu až dve otáčky. Po preskúšaní vôle ručnej spojkovkej páčky dotiahneme piestnu maticu. Keď došlo k označenému opotrebeniu lamelového obloženia spojky a nastavenie vôle nastavovacou skrutkou je nedostatočné, prevedie sa nastavenie skrutkou "B", ktorá je na pravej strane motorového bloku.

5. Karburátor JIKOV 2912.

Karburátor je už správne nastavený z továrne, dýza i šupátko sú vhodne volené. Není preto treba žiadneho nastavovania, okrem občasného vyčistenia.

Ak má motor dobre naskočiť, musí byť v prvom rade správne nastavený voľný beh. To sa prevádza skrátením lebo predĺžením bowdenu plynu - skrutka "1". Aby šupátko úplne nedosedalo, nastaví sa jeho najnižšia poloha skrutkou ("2"), táto sa nesmie nikdy úplne vykrútiť. Keď sa upchá hlavná dýza ("3") stačí vo väčšine prípadov dvoma alebo

troma pohybmi spúšťacej pumpičky ("4") ju prepláknúť. Až keď toto nepomohlo, vyplákneme dýzu a prefúkame. Nikdy ju nečistíme drôtom alebo tvrdým predmetom, pretože ľahko môžeme jemný otvor poškodiť a tým si nepriaznivo ovplyvniť spotrebu ako i chod motoru.

6. Údržba elektrického zariadenia.

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

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

Batéria - ak je batéria slabá alebo vybitá, vymeníme obidva suché články.

Údržba magnetu spočíva v tom, že asi po 3000 km prehliadneme mazačiu plášť prerušovača, či sa dotýka vačky a či je dostatočne namazaná. Po ubehnutí 5000 km skontrolujeme "odtrh". Dynamo je treba udržiavať v čistote - pozor na prach a olej !

7. Dekarbonizácia.

Po ubehnutí asi 5000 km doporučujeme previesť dekarbonizáciu. Usadené zbytky spálenej zmesi /karbón/ znižuje výkon motoru a spôsobuje prílišné zahrievanie. Usadený karbón na hornej časti piestu, v hlave valca a vo výfukových kanáloch odstránime opatrným oškrábaním. Súčasne odstránime karbón z drážok piestných krúžkov /najlepšie starým rozloženým krúžkom/. Pri opätovnom nasadení dajte krúžky do týchto drážok, kde boli pred zosňatím. Po odškrábaní karbónu súčiastky umyjeme v benzíne lebo v petroleji.

Vyčistenie tlmiča výfuku prevedieme takto :

Zo zadného konca tlmiča krútime uzáver s dielovanou trúbkou. /Uzáver súčasne upevňuje pérový držiak stojančeka/. Trúbku dôkladne očistíme drôtenou kefou. Karbón na vnútornej strane plášťa tlmiča oškrabeme patrične ohnutým drôtom. Pred spätným zakrútením uzáveru s trúbkou podložíme pérový držiak stojančeka.

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ ŠPECIÁLNEHO NÁRADIA

1. Snímanie hlavy a valca motoru.

- a) odpojíme kábel sviečky, tlmič výfuku a po odobratí krytov od - krútime i karburátor.
- b) Vykrútime 4 matice $\neq 10$ hlavy valca.
- c) Zošliapneme roztáčaciu páku. Hlava prilepená karbónom sa odtrh - ne a potom ju snadno snímeme.
- d) Posunieme piest do "dolnej" /zadnej/ polohy a vysunieme valec s tesnením.
- e) Zakryjeme hrdlo motorovej skrine čistou handrou, aby nevníkla nečistota do kľukového priestoru.

Montáž :

- A/ Vložíme nové tesnenie pod valec.
- B/ Nasunieme valec.
- C/ Vložíme nové tesnenie pod hlavu valca a nasunieme hlavu valca.
- D/ Dotiahneme 4 matice $\neq 10$.
- E/ Zapojíme kábel sviečky.
- F/ Nakrútime karburátor, výfuk a kryty.
- G/ Po ubehnutí niekoľkých kilometrov /zahriatie motoru/ dotiahne - me hlavu valca.

2. Výmena piestných krúžkov.

Piestne krúžky vymieňame, ak je medzera v zámke väčšia ako 0,8 mm, /správna šírka špáry je 0,2 mm/. Šírku medzery zistíme, keď vlo - žíme snatý krúžok do hornej časti valca.

- a) Prevedieme demontáž hlavy a valca motoru
- b) Krúžky najlepšie snímeme použitím troch tenkých plechových pás - kov. Jeden pliesok vsunieme do prostriedka a dva pri koncoch piestneho krúžku a krúžok stiahneme.

Montáž :

- A/ Nasunieme postupne piestné krúžky.
- B/ Prekontrolujeme vôľu krúžkov v drážkach pootočením.
- C/ Zámky krúžkov nastavíme proti kolíčkam v piestných drážkach.
- D/ Prevedieme montáž valca a hlavy.

3. Odklopenie sedla.

Sedlo odklopíme po vykrútení ručnej skrutky na pravej strane pod sedlom. Pri spätnej montáži musíme skrutku dotiahnuť, aby sa sedlo neuvoľnilo. Pod sedlom je schránka na náradie a rezervná duša a

náhradné diely, ako aj suché články k napájaniu húkačky.

4. Demontáž prednej vidlice:

- a) snímeme plášť svetlometu
- b) odpojíme horné pásy gumových ranžiet,
- c) trúbkovým kľúčom vykrútime matice $\neq \neq 10$ v hornej miske teleskopu a pre snadnejšiu montáž vykrútime aj zátku,
- d) smerom dolu vysunieme klzák s pružinou.

Montáž :

- A/ namažeme klzáky "automobilovým tukom "OO" a klzáky s pružinami nasunieme,
- B/ nakrútime zátky a matice $\neq \neq$ (nesmieme zabudnúť dať pérové podložky),
- C/ pritiahneme plechové pásy gumových ranžiet,
- D/ skúsime prepérovať vidlicu,
- E/ namontujeme svetlomet.

5. Zadná kyvná vidlica.

Pri demontáži zadnej kyvnej vidlice predchádzajú tieto operácie:

1/ Vybratie zadného kolesa.

2/ Zosňatie krytov.

Demontáž :

- a) odklopíme sedlo a odkrútime maticu $\neq \neq 10$ zo skrutky upevňujúcej upevňovacie pero. Vidlica klesne na čape,
- b) odkrútime mazničku kyvnej vidlice,
- c) zakrútime skrutku M 6 do otvoru pre mazničku, za túto skrutku vytiahneme viečko čapu. Druhé viečko vyrazíme na druhú stranu. Teraz môžeme dokonale vyčistiť vnútrajšok uloženia vidlice a dokonale ho namazať. K ďalšej demontáži potrebujeme ťahovák, ktorým vytlačíme /vytiahneme/ čap kyvnej vidlice a demontáž je prevedená.

Montáž :

- A/ Po nalisovaní čapu vidlice touto niekoľko razy kývneme, aby sme mali zaručené, že nedrhne.
- B/ Narezíme obidve zátky.
- C/ Zaskrutkujeme mazničku do ľavého viečka a uloženie čapu premazáme tlakovou maznicou.

D/ Pri závese sedla prikrútime tlačnú pružinu. Pod maticu $\neq 10$ nesmieme zabudnúť dať pérovú podložku.

6. Sňatie krytu.

- a) Z pravej strany: vykrútime maticu pri nožnej brzde a pedál snímeme.
- b) Vykrútime štyri skrutky pod nádržou na palivo, ručnú skrutku dvierok, skrutku v prostriedku krytu dolu nad motorom, skrutku za vekom motorového bloku z ľavej strany.
- c) Odpojíme tiehlo od vstrekovacej pumpičky karburátoru.
- d) Vykrútime ručnú záchytnú skrutku sedla.
- e) Vykrútime 5 prichytných skrutiek pod sedlom.
- f) Snímeme kryty.

Montáž :

- A/ Kryty zosadíme, pričom dbáme, aby po celom obvode na seba dobre priliehali.
- B/ Zakrútime ručnú skrutku uchytenia sedla.
- C/ Zakrútime všetky skrutky, nasadíme a upevníme brzdový pedál a vyskúšame jeho chod.
- D/ Po niekoľkých kilometroch jazdy všetky skrutky dotiahneme.

7. Vybranie motoru z rámu.

- a) Snímame kryty
- b) Odpojíme prívod paliva, bowden plynu a spojky, kábel sviečky, a odpojíme tiehlo od radiacej páky.
- c/ Rozopneme reťaz.
- d) Odkrútime 3 upevňovacie skrutky motora M 6 ($\neq 10$)
- e) Motor vysunieme.

Montáž :

- A/ Motor posadíme do rámu a utiahneme 3 skrutky M 6.
- B/ Namontujeme reťaz, prívod paliva, bowden plynu a spojky, nasadíme kábel sviečky a tiehlo radiacej páky.
- C/ Namontujeme kryty.
- D/ Skontrolujeme chod a po niekoľkých kilometroch dotiahneme všetky skrutky.

IV. DEMONTÁŽE SO ŠPEC. NÁRADÍM.

1. Demontáž motora

2. Demontáž kľukového ústroja.
3. Demontáž spojky a primárneho prevodu.
4. Demontáž prevodov.
5. Demontáž zasúvania prevodových stupňov.
6. Demontáž dynama.

Tieto demontáže vyžadujú odborných znalostí a špeciálneho dielenského zariadenia. Je výhodnejšie, keď ich zveríte odbornej dielni.

Tento dočasný návod k obsluhu bude nahradený kompletným návodom k obsluhu po spracovaní tlačiarni.

**VYTLAČILA ZÁV. TLAČIAREŇ POVAŽSKÝCH STROJARNÍ N.P.
ZÁV. KL. GOTTWALDA POVAŽSKÁ BYSTRICA.**