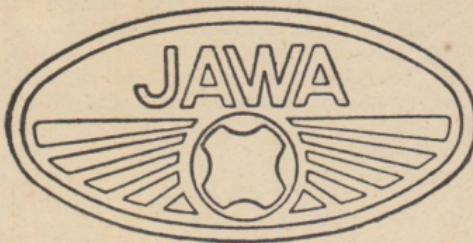


ĽAHKÝ MOTOCYKEL



50 ccm TYP 555

TECHNICKÝ OPIS

NÁVOD NA OBSLUHU A UDRŽIAVANIE

VÝŤAH Z PRAVIDIEL CESTNEJ PREMÁVKY

Typ	555
Obsah valca	49,9 ccm
Vŕtanie	38 mm
Zdvih	44 mm
Výkon	2,2 K pri 5500 ot/min.
Výrobca	Považské strojárne, n. p., Pov. Bystrica

1960

Lahký motocykel, ktorý ste si zakúpili, je zdokonalený typ motocykla JAWA 50 ccm, typ 550. Moderná konštrukcia, zvýšený výkon motoru, 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; zabráňte tak prípadnému poškodeniu vášho stroja!

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

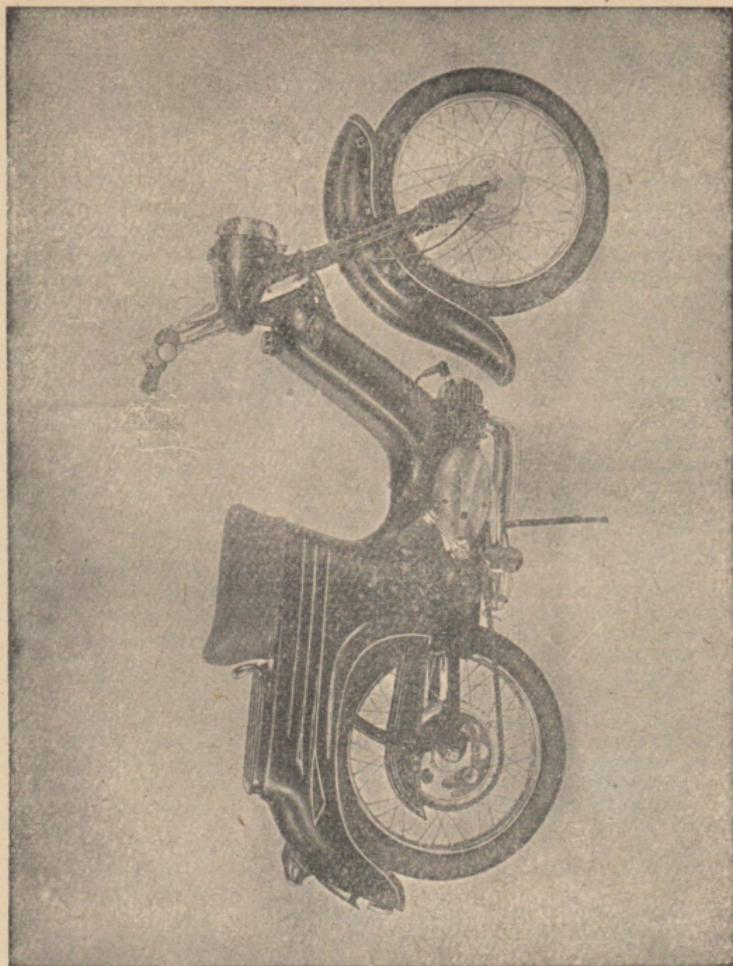
*Považské strojárne, n. p.,
Považská Bystrica.*

Zoznam vyobrazení

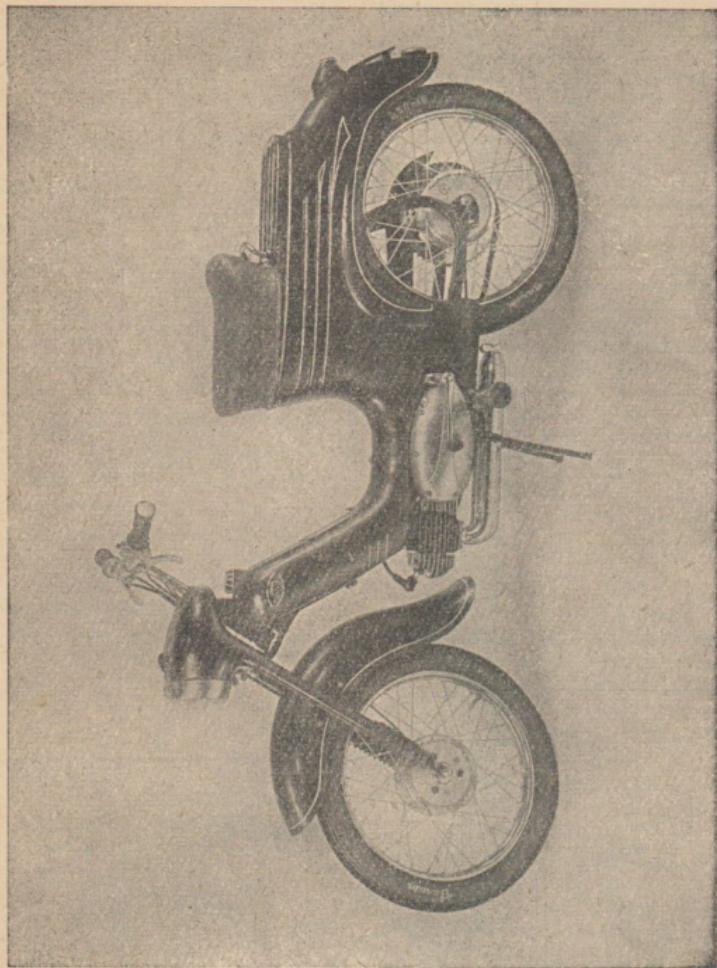
1. Lahký motocykel JAWA 50, typ 555 – pohľad sprava.
2. Lahký motocykel JAWA 50, typ 555 – pohľad zľava.
3. Diagram výkonu N, krútiaceho momentu M a spotreby S vzhľadom na otáčky.
4. Rozmery motocykla.
5. Rez motorom 50 ccm typ 555.
6. Zdroje a spotrebíče elektrického prúdu.
7. Schéma elektrického zapojenia a polohy páčky spínača svetiel.
8. Kontrolný a plniaci otvor hladiny oleja.
9. Výpustný kohút palivovej nádrže.
10. Polohy páčky výpustného kohúta.
11. Mazací plán – ľavá strana.
12. Mazací plán – pravá strana.
13. Mazanie zadnej kryvnej vidlice.
14. Uvoľnenie poistky refaze.
15. Nastavenie bŕzd.
16. Rez ráfkom a pneumatikami.
17. Montáž pneumatík.
18. Napínač refaze.
19. Nastavenie spojky.
20. Karburátor.
21. Karburátor s čističom vzduchu a preplavovací kolík.
22. Mangueto.
23. Záchyt reakcie brzdy zadného kolesa.
24. Rez zadným kolesom.
25. Montáž piestnych krúžkov.
26. Odklopenie sedla.
27. Rez uložením kryvnej vidlice.
28. Schéma činnosti dvojdobého motoru.

OBSAH

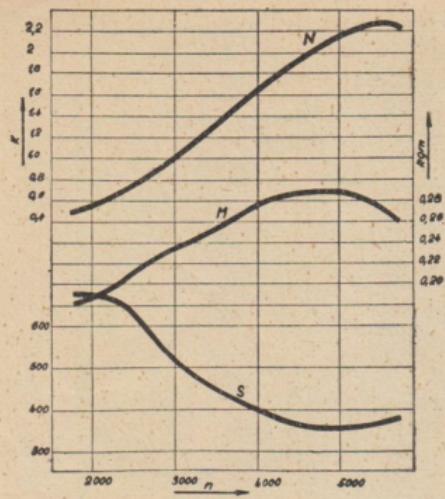
I.	Opisy a jazdný návod	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	9
1.	Technické údaje	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	9
2.	Opis motocykla	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	11
3.	Opis elektrického zariadenia	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	13
4.	Zabehávanie nového stroja	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	16
5.	Jazdný návod	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	17
6.	Coho sa treba vyvarovať	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	19
II.	Údržba	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	20
1.	Cistenie stroja	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	20
2.	Mazanie stroja	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	20
3.	Nastavenie bfz	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	24
4.	Pneumatiky	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	25
5.	Napínanie refaze	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	27
6.	Spojka a jej nastavenie	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	28
7.	Karburátor „Jíkov“ 2914 HZ	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	29
8.	Údržba elektrického zariadenia	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	29
9.	Dekarbonizácia	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	31
III.	Demontáže a montáže bez špeciálneho náradia	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	32
1.	Vybratie predného kolesa	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	32
2.	Vybratie zadného kolesa	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	32
3.	Výmena guľkových ložísk kolies	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	32
4.	Výmena guľkového ložiska refazového kolesa (6004-20/42×12).	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	33
5.	Snímanie hlavy a valca motoru	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	35
6.	Výmena piestnych krúžkov	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	36
7.	Odklopenie sedla	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	36
8.	Demontáž otočnej rukoväti plynu	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	37
9.	Demontáž svetlometu	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	37
10.	Demontáž prednej vidlice	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	37
11.	Zadná kyvná vidlica	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	37
12.	Sňatie krytu	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	39
13.	Vybratie motoru z rámu	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	39
IV.	Demontáže so špeciálnym náradím	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	39
	Opis činnosti dvojdobého motoru	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	40
V.	Tabuľka porúch a ich odstránenie	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	42
VI.	Výťah z pravidiel cestnej premávky	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	45
	Zoznam záručných opravovní n. p., Mototechna	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	48
	Zoznam predajní moto a náhrad. dielov v kraj. mestách	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	- - - - -	51



Obr. 1. — Lehký motocykl JAWA 50 ccm, typ 555 — pohled sprava.

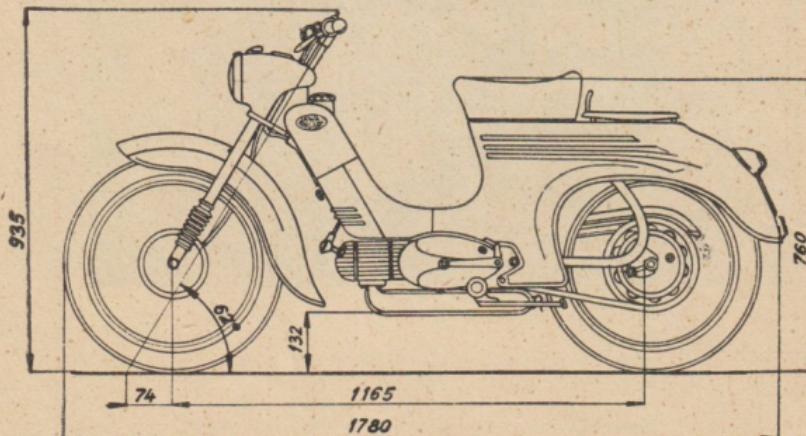


Obr. 2. — *Drahý motocykel JAWA 50 ccm, typ 555 — pohled zleva.*



Obr. 3. – Diagram výkonu N , krútiaceho momentu M a spotreby S s vzhľadom na otáčky.

Šírka riadičok 560 mm

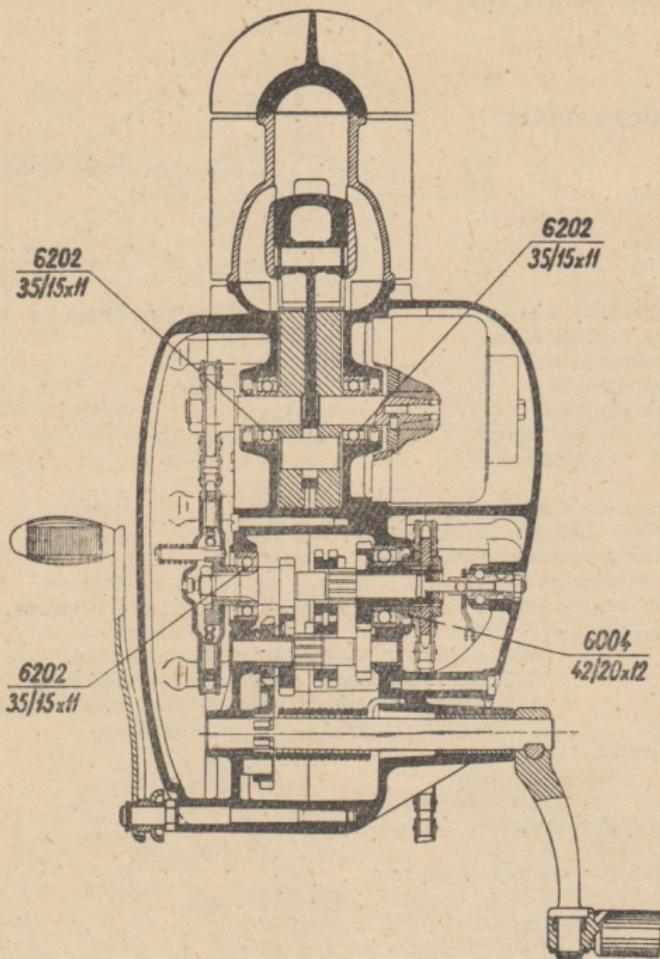


Obr. 4. – Rozmery motocykla.

I. OPISY A JAZDNÝ NÁVOD

I. TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor	dvojdobý vzduchom chlad.
Počet valcov	1
Vŕťanie	38 mm
Zdvih piesta	44 mm
Obsah valca	49,9 ccm
Kompresný pomer	1:6,6
Maximálny výkon motora	2,2 K pri 5500 ot/min. ± 5 %
Maximálna hladina hľuku	80 dB
Obsah nádrže paliva	3,5 l
Maximálna rýchlosť	60 km/hod.
Maximálna stúpavosť	26 %
Váha stroja — bez paliva	54 kg (+ 3)
s palivom	54 kg (+ 3)
Nosnosť	130 kg
Celková váha plno zaťaženého stroja	187 kg
Max. zaťaženie hriadeľa predn. kolesa	70 kg
Max. zaťaženie hriadeľa zadn. kolesa	117 kg
Primárny prevod refazou	9,5 × 5,8; 44 článkov
Sekundárny prevod refazou	12,7 × 5,2; 111 + 1 článkov
Pomer prevodov — primárny	1:2,43 (34/14 zubov)
sekundárny	1:4,23 55/13 zubov)
1. prevodový stupeň	1:2,94 (24/14 × 24/14 Zub.)
2. prevodový stupeň	1:1, 716 (24/14 × 19/19 Zub.)
3. prevodový stupeň	1:1 (priamy záber)
Celkové prevody — 1. stupeň	1:30,22
2. stupeň	1:17,64
3. stupeň	1:10,28
Celkový prevod roztáčacieho ústroja	1:7,74
Čelusťové brzdy	Ø 125/20
Brzdné dráhy z rýchlosťí 40 km/hod.	
ručnou brzdou	30,8 m
obidvoma brzdami	15,4 m
Maximálny zdvih predného kolesa	90 mm
Perovanie zadného kolesa	50 mm
Karburátor	Jikov 2914 Hz
Kolesá — rozmery ráfku	1,50 A × 2"
rozmery pneumatík	2,5 × 16"
Rýchlomer	PAL Ø 48



Obr. 5. — Rez motorom 50 ccm typ 555.

2. OPIS MOTOCYKLA

Lahký motocykel 50 ccm — typ 555 je jednostopové vozidlo slúžiace na dopravu jednej osoby. Je zdokonaleným strojom obľúbeného typu JAWA 550. Má zvýšený výkon motoru, vyšiu max. rýchlosť, zlepšené perovanie a dokonalé krytie. Jeho konštrukcia je účelná a vzhľad ľubivý.

Dvojtaktný spaľovací, vzduchom chladený motor s vrtným vyplachovaním je v zásade rovnaký ako pri type 550. Zvýšený výkon bol dosiahnutý úpravou kanálov a použitím karburátora Jikov 2914. Motor je v celkovom rozsahu otáčok vyvážený, jeho hlučnosť je v medziach predpisu a je schopný dlhodobého max. zafazenia.

Tlmič výfuku zaručuje účinné tlmenie hluku. Hlučnosť motora nepresahuje hodnotu 80 dB, pri max. otáčkach motora.

Tlmič je rozoberateľný.

Jednolamelová spojka pracuje v olejovom kúpeli. Lamela s korkovým obložením tvorí súčasne koleso primárneho prevodu.

Spojka je ovládaná páčkou na ľavej strane riadiacich.

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

Nožné zasúvanie prevodových stupňov robí sa na ľavej strane motora.

Prenos hnacej sily — refazami.

Primárna — od kľukového ústroja k prevodke — je úplne zakrytá ľavým vekom motorovej skrine a leží v olejovom kúpeli.

Sekundárna refaz — prenáša krútiaci moment od prevodovky k zadnému kolesu — je na pravej strane motocykla a je čiastočne chránená krytom refaze.

Karburátor Jikov 2914 Hz je upevnený nad valcom motora a je zakrytý plechovým krytom zakrývajúcim súčasne rámovú trúbku. Difuzér karburátora má priemer 14 mm a správnemu nastaveniu zodpovedá dýza 65. Šúpatko karburátora je ovládané bowdenom a otočnou rukoväťou na pravej strane riadiacich. Karburátor je opatrený čističom vzduchu priemeru 70 mm, ktorý tvorí zároveň tlmič nasávania.

Kolesá sú rovnaké vpred a vzadu. Sú vzájomne vymeniteľné. Kolesá majú celonábojové bubny a ocelový ráfik priemeru 16". Sú ľahko vyňateľné po uvoľnení matice a vysunutí hriadeľa.

Zadná brzda je ovládaná pravou nohou a predná brzda pravou rukou. Obidve sú veľmi účinné a spoľahlivé. Celonábojové brzdové bubny za-bezpečujú dokonalé chladenie.

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

Palivová nádrž je vylisovaná z ocelového plechu. Jej obsah je 3,0 litra, rezervu paliva cca 0,5 litra zaistuje dvojpolohový výpustný kohút s filtrom. Nádrž je uzavretá odvzdušnenou zátkou z umelej hmoty. So zátkou je pevne spojená odmerka na olej.

Sedlo má vložku z machovej gumy. Poskytuje pohodlné posedenie i pri dlhšej jazde. Dá sa odklopíť smerom napred a v schránke pod sedlom je uložené náradie a hustilka. Pri sklopení sa sedlo upevni samočinne — pružinou.

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

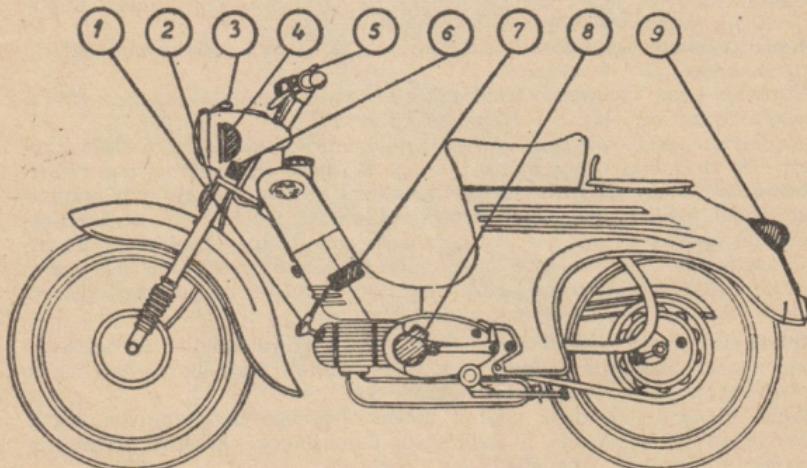
Predné perovanie sa deje teleskopickou vidlicou jednoduchej konštrukcie. Klzáky prednej vidlice majú zdvih 90 mm.

Zadné perovanie tvorí kyvná vidlica odpružená dvoma pružnicami uchyteneými na ráme v časti pod sedlom. Zadné koleso pri perovaní sa pohybuje po kružnici, priama výška zdvihu osi zadného kolesa je 50 mm.

Stojan je upevnený na spodku motorového bloku a zaručuje motocyklu stabilitu na pevnom a rovnom podklade. Nie je dimenzovaný pre zaťaženie jazdcom. Pokiaľ je motocykel postavený na stojane, nesedáme naň a neštartujeme motor.

Rýchlomer: Typ 555 je vybavený rýchlomerom s počítačom kilometrov. Rýchlomer je uložený v reflektore, má priemer skrinky Ø 48.

Prenos pohybu od náhonovej skrinky, umiestenej na osi zadného kolesa, sprostredkováva ohybný hriadeľ uložený v ocelovom puzdre.



Obr. 6. – Zdroje a spotrebiče elektrického prúdu.

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. Zapaľovacia sviečka. | 6. Tímivka |
| 2. Ezučák | 7. Zapaľovacia cievka. |
| 3. Spinač svetiel a zapaľovania. | 8. Magneto (na pravej strane). |
| 4. Svetlomet. | 9. Koncové svetlo |
| 5. Prepínač svetiel a tlačidlo húkačky. | |

3. OPIS ELEKTRICKÉHO ZARIADENIA

Magneto, použité na motocykli, je v podstate malý striedavý generátor, v ktorom sa trvalý magnet, lečmo uložený na kľukovom hriadele, otáča v statore. Výkon magnetu je 20 W pri napätí 6 V. Trvalý magnet je vyrobený zo špeciálnej ocele. Má dva pólové nadstavce, ktoré prekrývajú krúžok permanentného magnetu a sú zlatané zlatinou ľahkého kovu. Z cievok sa odoberá elektrický prúd pre zapájanie a svetlo. Vinutie je dvojfázové s ôsmimi cievkami. Prúd, indukovaný v štyroch cievkach jednej fázy, napája cez prerusovač primárne vinutie samostatnej zapájacej cievky. Štyri cievky druhej fázy slúžia ako zdroj svetla. Obidve vetvy, zapájacia a osvetľovacia, sú od seba úplne elektricky nezávislé a teda sa navzájom neovplyvňujú.

Stator s cievkami je pritiahnutý k motorovej skrini dvoma príchytkami a skrutkami M 5. Ako celok je natáčaný o 20° pre nastavenie predstihu zapájovania. Predstih má byť 2,8 až 3,1 mm pred hornou mŕtvou polohou piesta. Veko statora tvorí prerusovač úplný (skladá sa: zo základnej dosky, kondenzátora, pevného kontaktu, váhadla a mazacej plsti).

Prerusovačom úplným sa nesmie v nijakom prípade natáčať, aby sa neposunovalo magnetické pole a nezhoršila sa tým kvalita iskry. Správna poloha prerusovača úplného je stanovená pri nastavení magnetu v továrnii. Upevňovacie skrutky prerusovača úplného sú zaistené červeným lakom. Po porušení zaistenovacieho laku nepreberá výrobca záruku za prípadné poškodenie, spálenie alebo chybnu funkciu elektrického zariadenia.

Vzdialenosť dotykov prerusovača (odtrh) nastavuje sa posunutím doštičky s pevným kontaktom proti váhadlu (kladivku). Vzdialenosť kontaktovej má byť asi o 0,4 mm. (Podrobný opis je uvedený v časti II., kap. 8.).

Svorkovnica — upevnená na statore má svorky týchto čísel:

- „15“ — na pripojenie kábla zapájacej cievky,
- „55“ — na pripojenie kábla spínača svetiel.

Rotor je nasadený na kuželi kľukového hriadeľa (poloha je udaná malým čípkom) a pritiahnutý skrutkou M 5×55 so šestihrannou hlavou a zárezom. Skrutka upevňuje súčasne vačku.

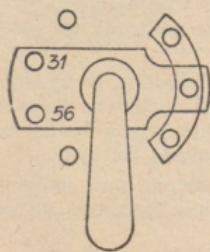
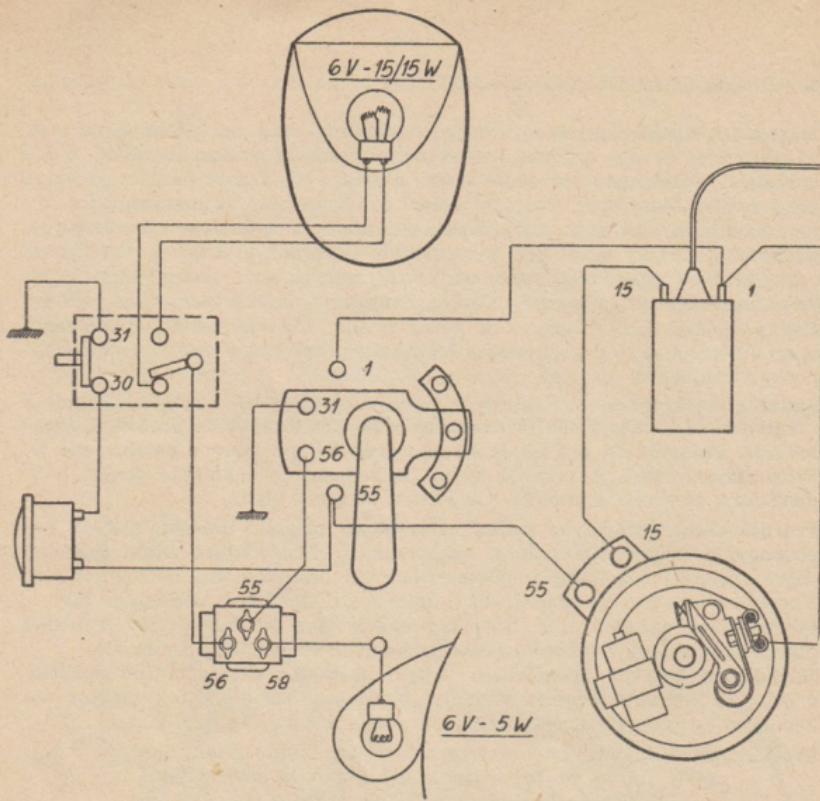
Upozornenie: Pri sňati statora treba ihneď na rotor navliecť pomocný krúžok z oceľového plechu, aby nenastalo odmagnetovanie magnetu.

Spínač svetiel a zapájovania je umiestený vo svetlomete a má tri polohy dané natáčaním páčky (obr. 7).

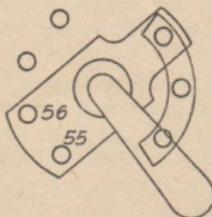
Prepínač svetiel, v ktorom je tiež umiestené tlačidlo húkačky, je upevnený na lavo riadiidle. Prepínačom sa mení diaľkové svetlo na tlmenné a opačne. Kontakty prepínača sú urobené tak, aby žiarovka koncového svetla bola vždy pod prúdom súčasne s niektorým vláknom hlavnej žiarovky.

Zapájovacia cievka 6 V je pripojená na ráme stroja pod palivovou nádržou. Transformuje napätie 6 V na vysoké napätie potrebné na preskočenie iskry na kontaktoch zapájacej sviečky.

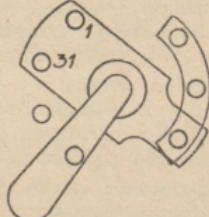
Použitá je zapájovacia sviečka — PAL 14/175. Kábel ku sviečke má odrušovaciu koncovku. Bez tejto odrušovacej koncovky nie je dovolené jazdiť. Svetlomet priemeru 110 mm s dvojvláknovou žiarovkou 6 V — 15/15 W,



a) Jazda cez deň



b) Jazda v noci



c) Zastavenie stroja

Obr. 7. — Schéma elektrického zapojenia a polohy páčky svetiel.

podla ČSN 30 4311, ktorá je ovládaná prepínačom, poskytuje diaľkové a tlmené svetlo. Smer správneho a účinného osvetlenia vozidla podla platných ČSN 30 4304 sa dá skontrolovať na osvetlení zvislej steny, vzdialenej od svetlometu 10 m, na ktorej vo výške stredu svetlometu (nad zemou) nakreslíme vodorovnú priamku.

Tlmené svetlo (stretávanie svetla) — vrchol rozhrania svetla a tmy sa musí pohybovať v rozmedzí 10 až 16 cm pod vodorovnou priamkou.

Diaľkové svetlo — stredné lúče diaľkového svetla majú dopadať na stenu najviac 5 cm nad priamkou a najmenej 10 cm pod touto priamkou. Vo vodorovnom smere sa zoradí svetlomet podla stredného lúča, ktorý musí ležať v osi stroja. Kontrola sa robí na rovine pri pneumatikách nahostených podla predpisu a pri zafažení vozidla vodičom. Požadovaná intenzita osvetlenia 0,25 lexov nameraných na kolmej stene vo výške 15 cm nad vozovkou a v pásme 2,5 m na obidve strany od roviny súmernosti vozidla vo vzdialosti 100 m je pri použití predpísaných žiaroviek zaručená.

Koncové svetlo má žiarovku 6V-5W podla ČSN 30 4316.

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

Tlmivka. Tlmivka je namontovaná na vnútornnej strane plášfa reflektora. Zamedzuje prepaľovanie žiaroviek v svetlomete a v koncovom svetle pri vyradení niektoréj z týchto žiaroviek.

Bzučák. Bzučák na striedavý prúd je zapojený na svorku „55“ spínača a cez tlačítko je spojený s kostrou. Je umiestený vpredu medzi teleskopmi. Pri zapojených svetlách následkom poklesu napäcia bzučák nesignalizuje. Preto výstražné znamenie treba dávať prepínaním svetiel (biendovaním).

Káble. Použité káble majú väčšinou prierez 1 mm². Farby kálov pre jednotlivé spojenia:

zelený kábel — spojenie svoriek „15“ magneta a zapaľovacej cievky,

bíely kábel — spojenie svoriek „55“ magneta a spínača na svetlomete,

bíely kábel krátky — spojenie svorky „56“ spínača a svorky „55“ na tlmivke,

červený kábel — spojenie svorky prepínača veľkého a tlmeného svetla (biendovania) so svorkou „56“ na tlmivke,

modré káble — od prepínača veľkého a tlmeného svetla k žiarovke svetlometu,

žltý kábel — od svorky „58“ na tlmivke ku koncovému svetlu,

zelený kábel — od svorky „55“ spínača na reflektore k bzučáku,

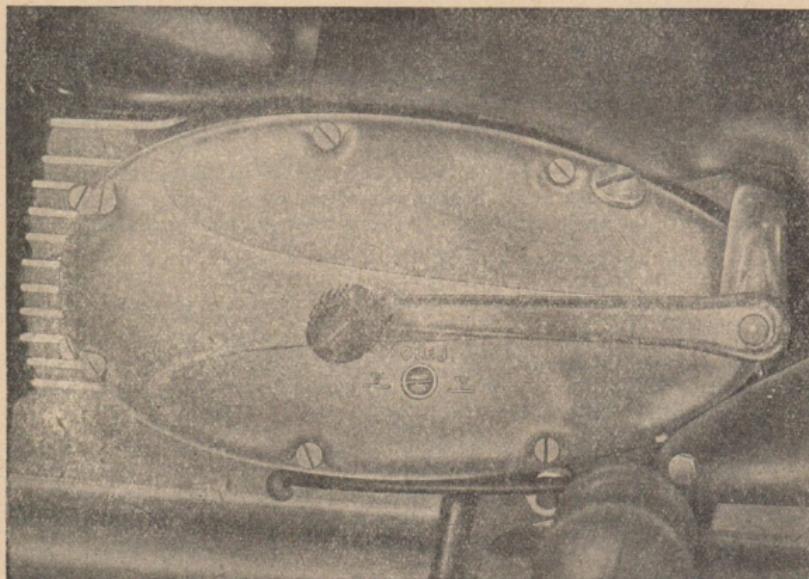
čierne káble — uzemnenie spínača svorka „31“,

uzemnenie tlačítka bzučáka svorka „31“,

spojenie zapaľovacej cievky s prerušovačom magneta a so svorkou „1“ na spínači.

4. ZABEHÁVANIE NOVÉHO STROJA.

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



Obr. 8. — Kontrolný a plniaci otvor hladiny oleja.

Riadné zabeňnutie nového motocykla silne ovplyvňuje jeho výkon, spotrebú a trvanlivosť.

Pri zabeňovaní sa spravuje týmto pokynmi:

- a) Pohonnú zmes miešame v predpísanom pomere oleja DT mix a benzínu:
do ubehnutia 1000 km . . . 1:15,
po ubehnutí 1000 km . . . 1:20.
Mierka na olej, spojená so zátkou palivovej základne, má obsah $\frac{1}{40}$ l. Jeden liter benzínu teda treba zamiešať s dvomi plnými odmerkami oleja DT mix, aby sme dostali správnu zmes. Hĺbka odmierky 43 mm.
- b) Prvých 500 km jazdíme najviac na pol plyne.
- c) Pri dlhých jazdách bez zastavenia odporúčame motor chladif občasným privretím a opäťovným pridaním plynu.
- d) Pri zastavení necháme motor bežať na najnižších otáčkach.
- e) Nejazdíme zbytočne dlho na prvý a druhý prevodový stupeň.

- f) Občas prekontrolujeme dotiahnutie všetkých skrutiek a matíc i u lúčov kolies.
- g) Po ubehnutí 500 km vypustíme olej z prevodovej skrine. Vypláchneme ju vyplachovacím olejom a znova naplníme (viď časť II, kap. 2).
- h) Po ubehnutí 500 km môžeme plyn postupne pridávať nad polovicu, ale len krátkodobe.
- i) Druhý raz vymieňame olej po ubehnutí 1500 km, keď možno považovať stroj za „zabehnutý“; ale o staroslivú údržbu dbáme i naďalej.

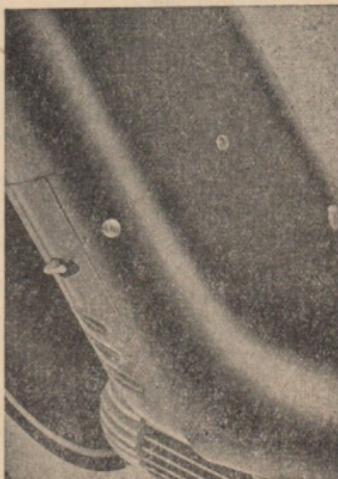
5. JAZDNÝ NÁVOD.

A. Pred jazdou sa presvedčíme:

1. či je v nádrži palivo (uzáver sa otvára otočením vľavo; palivo po zabehaní motora miešame s olejom DT mix v pomere 1:20 a nádrž plníme cez sito);
2. o správnej činnosti bŕzd, svetiel a húkačky;
3. či máme so sebou: **náhradné diely** (duše, zapaľovaci sviečku, žiarovky), **náradie** (hustilku a kľúče), zdravotnícke prostriedky (obväz a dezinfekciu);
4. o nahostení pneumatík (majú mať 1,00–1,5 ap.).

B. Ovládacie zariadenia sú umiestnené:

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



Obr. 9. – Výpustný kohút palivovej nádrže.

C. Spustenie motoru.

1. Presvedčíme sa, či je zasunutý chod naprázdno (neutrál).
2. Otvoríme výpuštný kohút palivovej nádrže (obr. 9 a 10).
3. Preplavíme karburátor stlačením preplavovacieho kolíka (obr. 21).
4. Páčku spínača zapalovalia (vo svetlomete) zasunieme do strednej polohy (obr. 7).
5. Zošliapnutím štartovacej páky (vo smere jazdy) spustíme motor.

D. Jazda.

- a) **Rozjazdenie:** stlačíme páčku spojky. Špičkou ľavej nohy jemne zošliapneme zasúvaciu páku prevodových stupňov až k dolnému dorazu a pridržíme ju až sa nám motocykel rozbehne. Za súčasného pridávania plynu pomaly a plynule uvoľňujeme páčku spojky (najmä v druhej polovici zdvihu, keď motor už zaberá). Len čo dosiahne motocykel rýchlosť asi 10 km, zasunieme druhý prevodový stupeň takto: za súčasného stlačenia páčky spojky uberieme plyn. Špičkou ľavej nohy nadvihneme riadiacu páku až k hornému dorazu a uvoľníme ju. Rýchle povolíme páčku spojky a potom pridávame plyn. Obidva pohyby konáme rýchlejšie ako pri rozjazdení. Po dosiahnutí rýchlosť asi 20 km preradíme obdobným spôsobom na tretí prevodový stupeň.

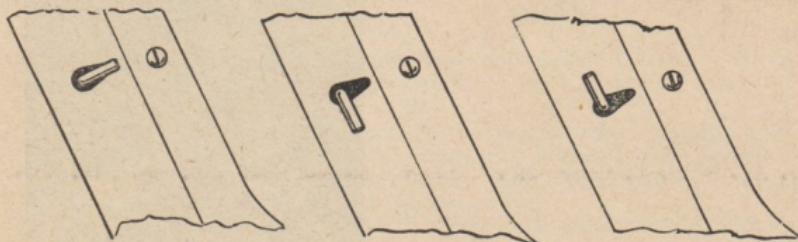
Upozornenie: Pri manipulácii s riadiacou pákou nepoužívame veľkej sily, aby nedošlo k poškodeniu riadiaceho mechanizmu.

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

Prvú rýchlosť zasúvame rovnakým spôsobom.

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

- c) **Brzdenie:** Pri jazde z kopca alebo keď chceme zastaviť (zmierniť rýchlosť, použijeme brzdu. Za súčasného zavretia (privretia) plynu zošliap-



a) Prívod paliva uzavretý, b) hlavný prívod paliva, c) rezervný prívod paliva.
Obr. 10. — Poloha páčky výpuštného kohúta.

neme najprv zadnú brzdu a až potom použijeme prednú brzdu. Pokiaľ to dosiahneme dovoľuje, opatrne a postupne, pretože energické zabrzdenie privádza kolesá do šmyku. Zvlášť opatrne treba brzdiť na klzkom teréne a na rozhraní bezprašných a prašných vozoviek.

- d) **Zastavenie:** Pri zastavovaní uberieme plyn, stlačíme páčku spojky, zadržíme, zasunieme neutrálnu polohu medzi prvým a druhým prevodovým stupňom. To dosiahneme polovičným zošliapnutím (naddvihnutím) radiacej páky, než akého treba na radenie prevodu. Motor zastavíme otodením páčky spínača vľavo (obr. 7). Po zastavení nezabudneme uzavrieť prívod paliva (obr. 10). Pri ukončení dennnej jazdy necháme motor bežať po užavretí prívodu paliva v miernych otáčkach tak dlho, až sa palivo v karburátori spotrebuje. Olej, obsiahnutý v pohonnej zmesi, sa usadzuje a môže upchať dýzu.
- e) **Jazda v noci:** Pri jazde za trny (v hmle) zapojíme svetlomet a koncové svetlo otočením páčky spínača vpravo (obr. 7). Diaľkové a tlmené svetlo prepíname páčkou prepínača na ľavom riadiidle.

6. COHO 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 vypäťu spojku, lebo korkové vložky lamely by sa rýchle opotrebovali. Pri jazde do kopca nepomáhame nikdy motoru tým, že necháme spojku „preklzovať“, ale včas zasunieme nižší prevodový stupeň. Na tento však nejazdíme zbytočne dlho.

ZOZNAM NÁRADIA POTREBNÉHO PRE ÚDRŽBU A MONTÁZ LAHKÉHO MOTOCYKLA TYPU 555.

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| 1. Plátený obal. | 8. Skrutkovač 3 mm. |
| 2. Otvorený kľúč obojstranný 14/17. | 9. Dvojitý skrutkovač. |
| 3. Otvorený kľúč obojstranný 9/10. | 10. Montovacie páky. |
| 4. Kľúč trúbkový s = 10. | 11. Tlaková mazacia pumpa. |
| 5. Rukoväť Ø 5. | 12. Hustilka |
| 6. Kľúč kombinovaný. | 13. Hadička. |
| 7. Medzerník. | 14. Jednostranný kľúč 19. |

II. ÚDRŽBA

1. ČISTENIE STROJA.

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

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

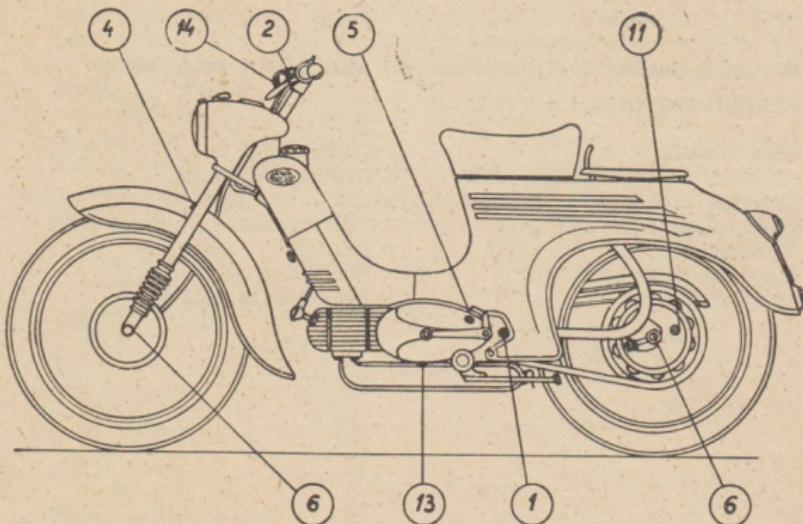
Poznámka: Benzín, petrolej, olej rozpúšťa gumenú (pneumatiky, rukoväte riadiel a návlečky stúpačiek). Preto tieto súčiastky chránieme pred stykom s týmito kvapalinami.

2. MAZANIE STROJA.

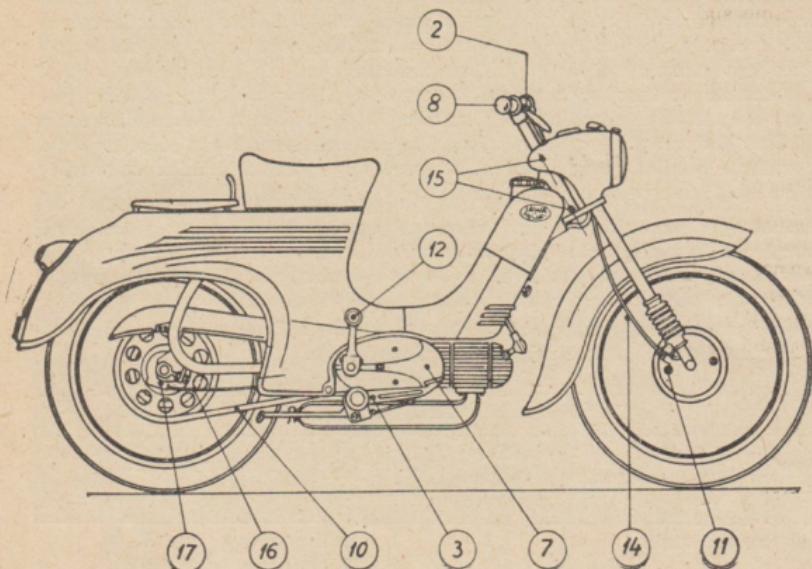
Motor je mazaný samočinne pridaním automobilového oleja DT mix do paliva v pomere 1:20.

Prevodovú skriňu plníme v lete aj v zime automobilovým olejom EPU (asi 450 ccm).

Olej vymieňame po ubehnutí 500 km, po jazde, keď je motor i olej teplý.



Obr. 11. Mazací plán – ľavá strana.



Obr. 12. Mazací plán – pravá strana.

Starý olej vypustíme vypúšťacím otvorom na spodnej strane motoru. Plniacim otvorom (obr. 8) nalejeme do prevodovej skrine asi 400 ccm vyplakovacieho oleja a necháme motor bežať 2 až 5 minút na malých otáčkach (prejdeme malú vzdialenosť). Vystriedame zasunutie všetkých prevodových stupňov. Preplakovací olej potom vypustíme do čistej nádoby, necháme ustáť a čistý diel oleja môžeme nabudúce použiť znova. Nový olej nalievame po utiahnutí vypúšťacej skrutky tak dlho, až začne vytiekat kontrolným otvorom na ľavom veku. Pri zatváraní plniaceho otvoru nesmieme zabudnúť podložiť tesnenie k príslušným skrutkám.

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

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

Kolesá (ložiská) mažeme vždy po ubehnutí 5000 km. Kolesá rozoberieme (viď časť III, kap. 3. a 4.) a tuk natlačíme do ložísk najlepšie tlakovou pumpou.

Zadnú kryvnú vidlicu premazávame po ubehnutí 500 km automobilovým tukom A 00, v zime automobilovým olejom EPU niekoľkonásobným tlačením tlakovéj maznice (obr. 13).

Primárna reťaz je úplne zakrytá ľavým vekom skrine, beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje nijakého ošetrovania. V prípade opotrebovania treba ju vymeniť.

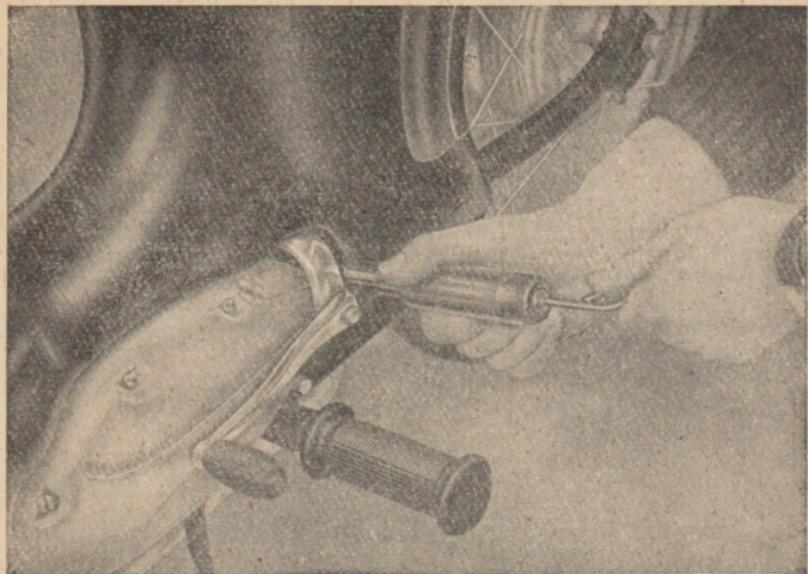
Sekundárnu refaz ošetroujeme po ubehnutí 3000 km a postupujeme takto: Natočíme spojovací článok refaze na zadné refazové koleso, skrutkovačom uvoľníme poistku (obr. 14), vyberieme poistku a refaz je rozpojená. Vyprieme ju v petroleji. Po uschnutí vložíme refaz asi na 3 hodiny do mierne rozohriateho grafitového mazadla (automobilový tuk A 00 s grafitom), aby zahriata zmes ľahko vnikla do článkov. Potom refaz vyberieme, mazadlo necháme stuhnút a prebytočný tuk z povrchu zotrieme. Refaz je pripravená na spätnú montáž. Pri nasadení dbáme, aby poistka článku smerovala plným oblúkom v smere pohybu refaze pri jazde.

Dynamo: po ubehnutí 3000 km snímeme pravé veko motora a primažeme niekoľkými kvapkami oleja čap vahadla prerušovača (obr. 22). Primazávame opatrné, aby olej neodstrekoval na dotyky prerušovača. Plsf na nosníku prerušovača napustíme olejom s automobilovým tukom 2.

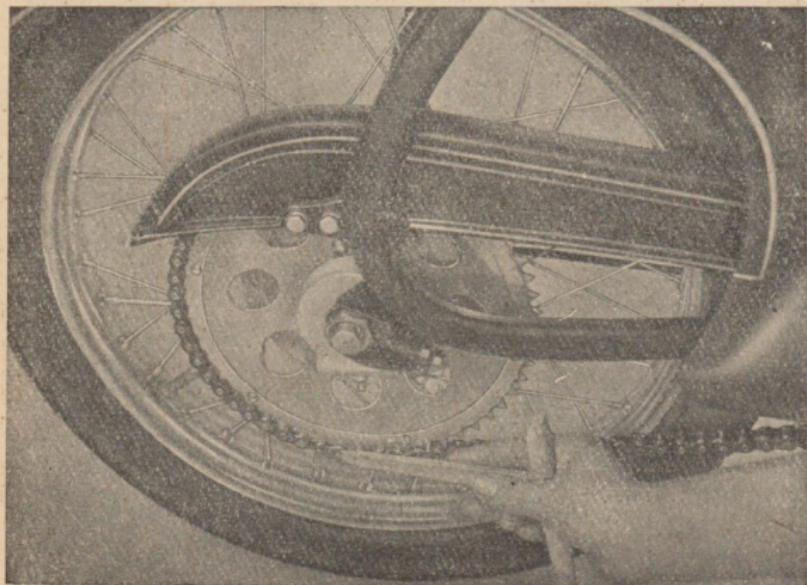
Lanká bowdenu spojky, prednej brzdy, plynu a zadnej brzdy mažeme po ubehnutí 3000 km niekoľkými kvapkami oleja.

TABUĽKA MAZANIA (obr. 11 a 12)

Po ubeh. km	Miesto mazania	Cislo mazac. miesta	Počet miest	Druh mazania
500	kyvná vidlica	1	1	automobilový tuk A 00 (v zime aut. olej EPU)
	čap páčok	2	2	automobilový olej EPU
	čap nožnej brzdy	3	1	automobilový tuk A 00
	teleskop. vidlica	4	2	automobilový tuk A 00
	prevody rýchlomeru	17	1	automobilový tuk AV 2
1000	rýchlosná skriňa (doplnenie)	5	1	automobilový olej EPU
3000	ložiská kolies	6	5	automobilový tuk AV 2
	dynamo - čap. vahadla	7	1	automobilový olej EPU
	dynamo - plsf prerušo- vača	7	1	stále napustené olejom s aut. tukom AV 2
	otočná rukoväť plynu	8	1	automobilový tuk A 00
	sekundár. refaz	10	1	automobilový tuk A 00 s grafitom alebo mazac tuk G 3
	kľúče brzdi	11	2	automobilový olej EPU
	hriadeľ rýchlomeru	16	1	automobilový olej EPU
5000	čap štartovacej páky	12	1	automobilový tuk A 00
	čap stojana	13	1	automobilový tuk A 00
	lanká	14	1	automobilový olej EPU
	hlava riadenia	15	2	automobilový tuk AV 2
	rýchlosná skriňa	5	3	automobilový olej EPU



Obr. 13. — Mazanie zadnej kĺvnej vidlice.

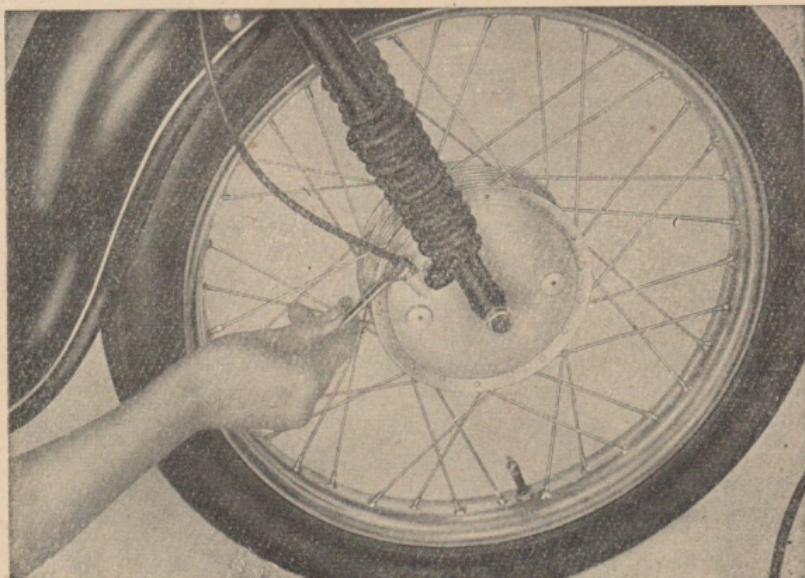


Obr. 14. — Uvoľnenie poistky refaze.

Prevody rýchlomeru mažeme po ubehnutí 500 km tlakovou mazacou pumou. Hriadeľ rýchlomeru mažeme po ubehnutí 3000 km olejom.

3. NASTAVENIE BŘZD.

Brzdy motocykla sú dostatočne dimenzované. Vyžadujú len občasného nastavenia, keď sa obloženie čelustí opotrebiло. Brzdy nastavujeme predlžením (skrátením) lanka bowdenu brzdy tým, že pritiahneme (prípadne vyskrutkujeme) nastavovaciu skrutku na veku brzdy (obr. 10). Po správnom nastavení dĺžky bowdenového lanka (pri opotrebovaní obloženia v čelustí lanko skracujeme) pritiahneme poistnú maticu nastavovacej skrutky, aby bolo zabránené jej uvoľňovaniu počas jazdy. Po nastavení prekontrolujeme otáčanie kolies. Kolesá sa musia ľahko otáčať.



Obr. 15. - Nastavenie břzd.



Obr. 16. — Rez ráfkom a pneumatikami — montáž plášťa.

4. PNEUMATIKY.

Trvanlivosť plášťa pneumatiky závisí od tlaku vzduchu v duši s ohľadom na zafaženie, ktorému je pneumatika vystavená. Všeobecnu zásadou pri plnení je, aby plášť zachovával i pri plnom zafažení svoj pôvodný tvar. Jazda na nedostatočne naplnených pneumatikách spôsobuje prelámanie kordových vláken v bokoch plášťa.

Tlak v prednej pneu má byť 1,00 atm a v zadnej 1,5 atm. Odporúčame kontrolovať tlak manometrom. Upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzín a prudké slnko. Občas prezrieme pneu a prípadne odstránime predmety zaseknuté vo vzorke plášťa. Netesnosť ventilka zistíme po odkrútení čiapočky ventilka a jeho navlhčení. Keď sa tvoria vzduchové bublinky, vzdach uniká ventilkom. V tom prípade obrátenou čiapočkou dotiahneme kužeľku ventilka. Ak toto opatrenie nestačí, vykrútime kužeľku a nahradíme ju novou.

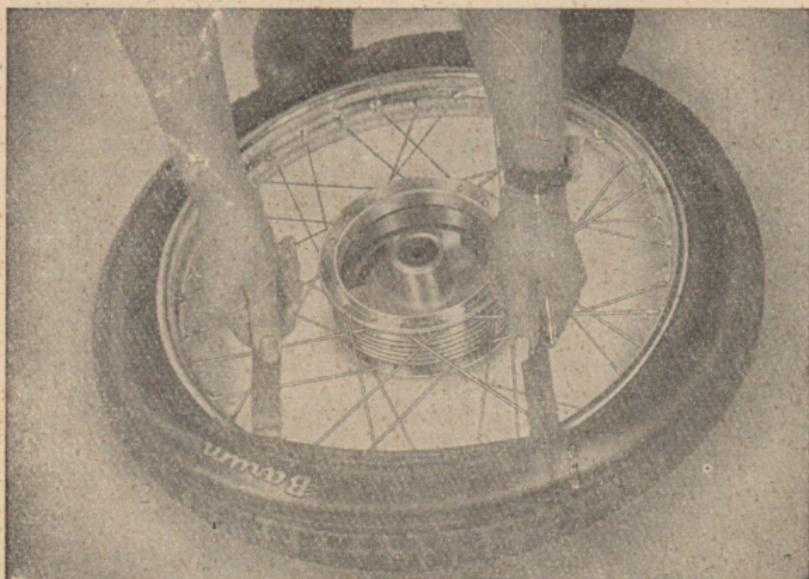
Poškodenú dušu opravíme zalepením. Snímame plášť z ráfku takto: Vykrútime kužeľku — tým vypustíme zvyšok vzduchu. Matičku, upevňujúcu ventilček ráfku zaskrutkujeme. Koleso položíme a okraj v mieste proti-lahom ventilka vtlačíme do prehlbeniny ráfku (obr. 17).

Pomocou montážnych pák prevlečieme okraj plášťa pri ventilku cez okraj ráfku (obr. 17). Prítom treba dbať, aby nebola neopatrnosť prištipnutá a poškodená duša. Keď bol plášť po celom obvode prevlečený cez okraj ráfku, vytlačíme ventilček úplne z ráfku a vyberieme dušu.

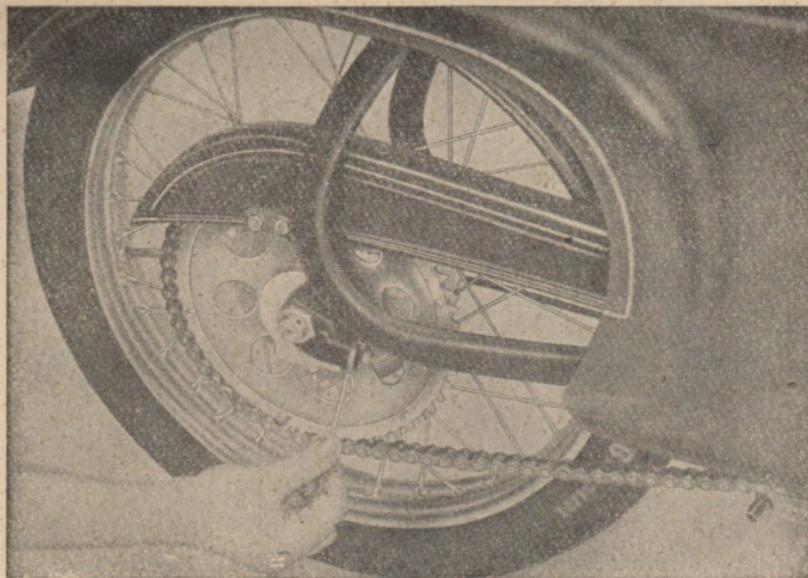
Po vkrútení kužeľky do ventilka a miernom naplnení zistíme najlepšie ponorením duše do vody, v ktorom mieste je poškodená. Miesto si označíme (napr. ceruzkou), dušu usušíme a opravíme týmto spôsobom:

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

Montáž: Dušu čiastočne naplníme, vložíme do plášta, ktorý jedným okrajom zostal v ráfku, prevlečieme ventilček otvorom ráfku a zaistíme matičkou (nedofahujeme). Potom presunieme okraj plášta, najprv v mieste proti ventilku cez okraj ráfku dovnútra, pridržíme ho v prehľbenom mieste ráfku rukou alebo zošliapnutím a montážnou pákou presúvame plášt postupne na oboch stranách, až dôjde k ventilku. Túto prácu konáme opatrne, aby sme nepoškodili dušu. Zalepenie duše je oprava provizórna, urobená na ceste. Trvalú opravu vykoná najlepšie vulkanizačná dielňa. Tak isto plášt poškodený o ostrý kameň alebo rozbité sklo dielňa opraví.



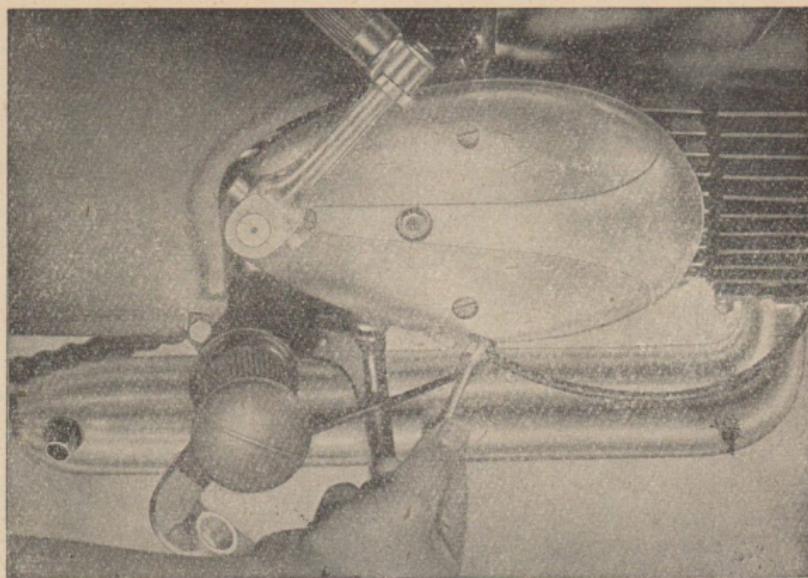
Obr. 17 – Správna montáž pneumatik.



Obr. 18. — Napínanie reťaze.

5. NAPÍNANIE REŤAZE.

Uvoľníme najskôr hriadeľ zadného kolesa, odskrutkováním matíc (otvor kľúča 19 a 27). Potom rovnomerným otáčaním matíc s = 10 napínakov refaze posúváme os zadného kolesa. Nikdy neotáčame maticu celou silou, lebo by sme poškodili závity. Po nastavení dotiahneme matice osi zadného kolesa. Správne napäťá refaz má výkyv 1 až 2 cm. Dbáme na to, aby zadné koleso sledovalo stopu predného. Prekontrolujeme, pripadne nastavíme zadnú brzdu, aby nepribrzďovala. Napätie refaze kontrolujeme po ubehnutí 1000 km.



Obr. 19. — Nastavenie spojky.

6. SPOJKA A JEJ NASTAVENIE.

Spojkou prerusujeme prenos krútiaceho momentu od motora k prevodu skrine. Vypíname ju pri zasúvaní rýchlosťi, aby ozubenie koliesok v prevodovej skrini bolo chránené pred nárazmi. Spojka beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje okrem nastavenia vôle v bowdenovom lanku nijakú starostlivosť. Páčka spojky musí byť vždy voľná. Časom sa lanko spojky vytiahne a vôľa páčky sa zväčší. Vymedzíme ju po uvoľnení poistnej matice nastavovacej skrutky vykrútením o jednu až dve otáčky. Po preskúšaní vôle ručnej spojky dotiahneme poistnú maticu. Keď došlo k značnému opotrebeniu lamelového obloženia spojky a nastavenie vôle nastavovacou skrutkou je nedostatočné, urobí sa nastavenie skrutkou na pravej strane motorového bloku (obr. 19).

7. KARBURÁTOR JIKOV 2914 Hz

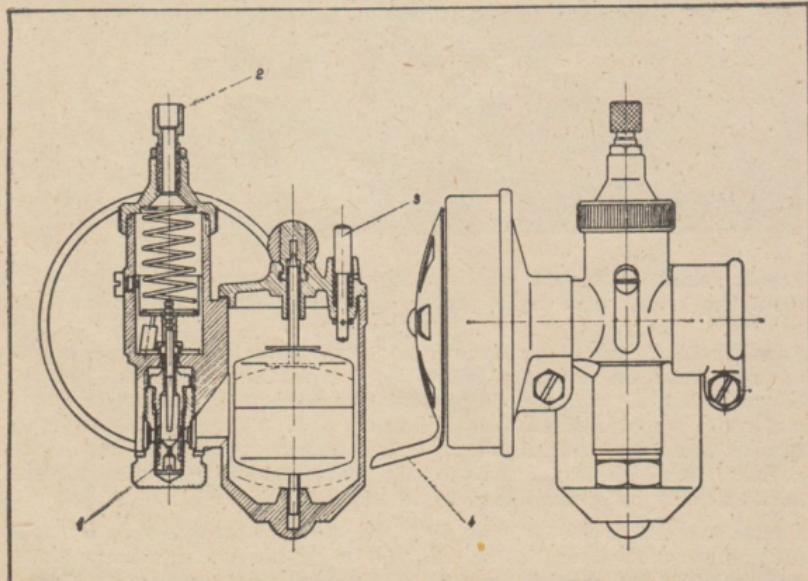
Karbürátor je už správne nastavený z továrne. Optimálnej účinnosti karbürátora zodpovedá dýza 65. Preto netreba s karbürátorm robiť nijakú manipuláciu okrem občasného vyčistenia.

Aby motor dobre naskočil, musí byť predovšetkým správne nastavený volný beh. To sa deje skrátením alebo predĺžením bowdenu plynu – skrutka číslo 2 (obr. 20). Pri štartovaní karbürátor preplavíme preplavovacím kolíkom (obr. 21). Tým sa zvýší hladina v plavákovej komore i vo výstupnej trubici a prúd vzduchu z čističa prisáva viac paliva a vytvára bohatšiu zmes, ktorá zlepšuje podmienky rozbehu motora.

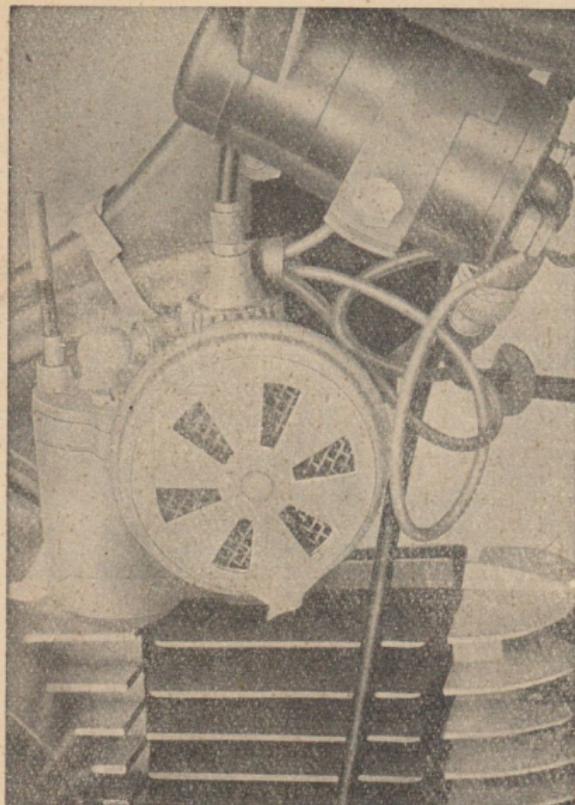
V prípade upchania dýzy vyskrutujeme skrutku so sitkom (klúčom $s = 17$) a skrutku trysky (klúčom $s = 10$), a prepláchneme a prefúkame trysku. (Nikdy trysku nečistíme drôtom alebo iným tvrdým predmetom, pretože ľahko môžeme jemný otvor poškodiť a tým i nepriaznivo ovplyvní spotrebú a beh motora.) Čistič vzduchu karbürátora 2914 je ovládaný páčkou umiestenou na pravej strane krytu pod nádržou paliva. Prístup vzduchu obmedzujeme uzavorením čističa vzduchu len pri štarte za chladného počasia tak, že vychýlime páčku na pravú alebo ľavú stranu. Za jazdy je vzduch stále otvorený (páčka v strednej polohe).

8. ÚDRŽBA ELEKTRICKÉHO ZARIADENIA.

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



Obr. 20. – Karbürátor.



Obr. 21. — Karburátor s čističom vzduchu a preplavací kolík.

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

Zapaľovacia cievka je pripojená na ráme stroja. Nepotrebuje nijakú údržbu. Treba len dbať, aby kábel, ktorý vychádza z cievky ku sviečke, bol neporušený. Pozor na vodu pri umývaní stroja! Kábel ku sviečke musí mať podľa predpisu odrušovaciu koncovku.

Bzučiak nepotrebuje nijakú údržbu, len pri čistení musíme dbať, aby do nej nevnikla voda. Hlasitosť nastavuje sa pritiahnutím alebo povolením regulačnej skrutky na spodnej časti krytu bzučiaka.

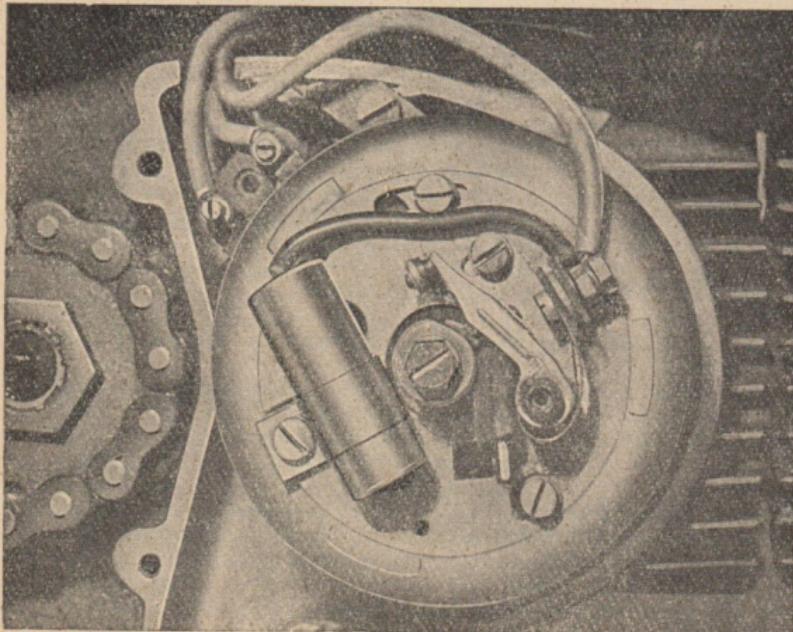
Údržba magneta spočíva v tom, že asi po 3000 km prehliadneme mazaciu plst prerušovača, či sa dotýka vačky a či je dostatočne namazaná. Po ubehnutí 5000 km skontrolujeme odtrh. Dynamo treba udržiavať v čistote — pozor na prach a olej!

Nastavenie zapaľovania.

Otáčame kľukovým hriadeľom tak dlho, až piest dosiahne horný úvrat (piest je vysunutý najďalej dopredu). V tejto polohe nastavíme vzdialenosť kontaktu asi na 0,4 mm. Po nastavení odtrhu upevňovaci skrutku utiahнемe. Medzi kontakty prerušovača vložíme prúžok cigaretového papiera a pomaly otáčame kľukovým hriadeľom, až papier prechádza medzi kontaktmi suvne. V tom okamihu má byť piest 2,8–3,1 mm pred „hornou“ úvratou. Túto vzdialenosť meriame tyčinkou alebo hĺbkomerom pri sňati hlavy valca. Ak predstih nie je správny, povolíme príchytky magneta. Po správnom nastavení nesmieme zabudnúť príchytky dotiahnuť.
Poznámka: S prerušovačom **úplným** sa nesmie natáčať, aby sa nezhoršila dĺžka a kvalita iskry.

9. DEKABRONIZÁCIA.

Po ubehnutí asi 5000 km odporúčame vykonat dekarbonizáciu. (potrebné demontáže, časť III.). Usadené zvyšky spálenej zmesi (karbón) znižujú výkon motoru a spôsobujú prílišné zahrievanie. Usadený karbón na hornej časti piesta, v hlave valca a vo výfukových kanáloch odstráníme opatrým oskrabaním. Súčasne odstráníme karbón z drážok piestnych krúžkov (najlepšie starým rozlomeným krúžkom). Pri opäťovnom nasadení dajte krúžky do týchto drážok, kde boli pred sňatím. Po odskrabaní karbónu súčiastky umyjeme v benzíne alebo v petroleji.



Obr. 22. — Magneto.

Tlmič výfuku čistíme takto:

Zo zadného konca tlmiča vykrútime uzáver s dierovanou trúbkou. (Uzáver súčasne upevňuje perový držiak stojana.) Trúbku dôkladne očistíme drôtenu kefou. Karbón na vnútorej strane plášta tlmiča oškrabeme patrične ohnutým drôtom.

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ ŠPECIÁLNEHO NÁRADIA

1. VYBRATIE PREDNÉHO KOLESA.

- Odskrutkujeme maticu hriadeľa kolesa a snímeme perovú podložku.
- Vysunieme os predného kolesa.
- Roztiahneme klzák prednej vidlice smerom od seba a vysunieme záchyt reakcie brzdy na veku z otvoru v klzáku a vyberieme koleso.

Montáž:

- Skontrolujeme uloženie opory bowdenu v páčke brzdy.
- Roztiahneme klzák prednej vidlice smerom od seba, nasadíme koleso a zasunieme záchyt reakcie brzdy na veku do otvoru v pravom klzáku.
- Z ľavej strany nasunieme hriadeľ predného kolesa.
- Z pravej strany navlečieme perovú podložku a naskrutkujeme maticu.
- Niekoľko ráz preperujeme prednú vidlicu.

2. VYBRATIE ZADNÉHO KOLESA.

- Odskrutkujeme maticu zadnej osi a snímeme perovú podložku.
- Z pravej strany vysunieme hriadeľ zadného kolesa (oceľovou tyčinkou pretiahnutou do otvoru hlavy hriadeľa).
- Vyberieme záchyt reakcie a vysunieme koleso.

Montáž:

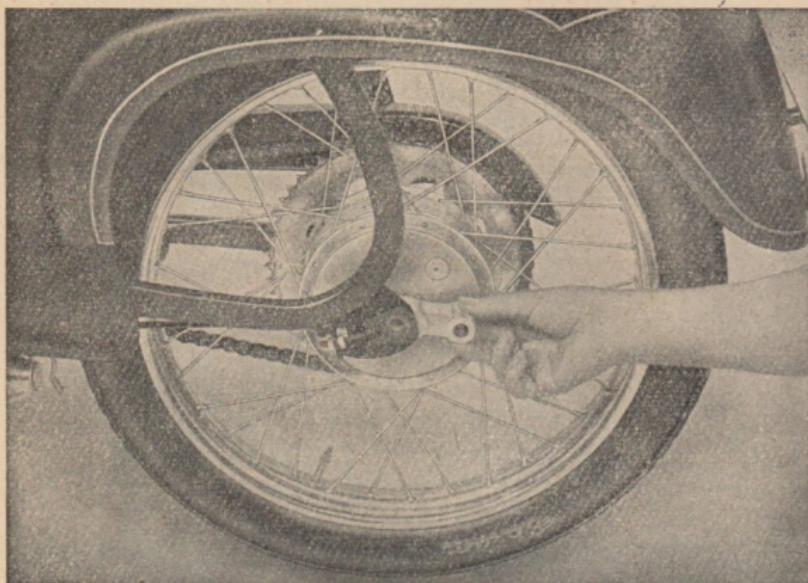
- Skontrolujeme uloženie opory bowdenu v páčke brzdy.
- Vložíme koleso s vekom brzdy medzi ramená vidlice a nasunieme čapy refazového kolesa do otvorov v gumových vložkách.
- Vložíme medzi koleso a záchyt kolesa na vidlici záchyt reakcie brzdy (obr. 23) a zasunieme os, navlečieme poistku a utiahneme maticu.
- Prekontrolujeme správny chod kolesa a brzdy.

3. VÝMENA GULKOVÝCH LOŽÍSK KOLIES.

- Koleso vyberieme z rámu.
- Z obidvoch strán kolies odstráňme upchávky a na ľavej strane i poistný krúžok.
- Tenkú tvčku pretiahneme otvorm Iavého ložiska a rozpernou trúbkou a oprieme ju o vnútornú hranu Iavého ložiska. Lahkým poklepaním na tvč ložisko vytlačíme a vymeneme rozpernú trúbku.
- Vhodnou trúbkou vyrazíme potom Iavé ložisko.

Montáž:

- Z ľavej strany vysunieme plechový krúžok a tlakom na vonkajší krúžok ložiska nalisujeme ložisko tak ďaleko, až je možné nasadiť poistný krúžok.
- Z pravej strany nasadíme rozpernú trúbku a zalisujeme druhé ložisko.
- Skontrolujeme, či dosadá Iavé ložisko na poistný krúžok, potom narázíme upchávky a koleso zamontujeme.



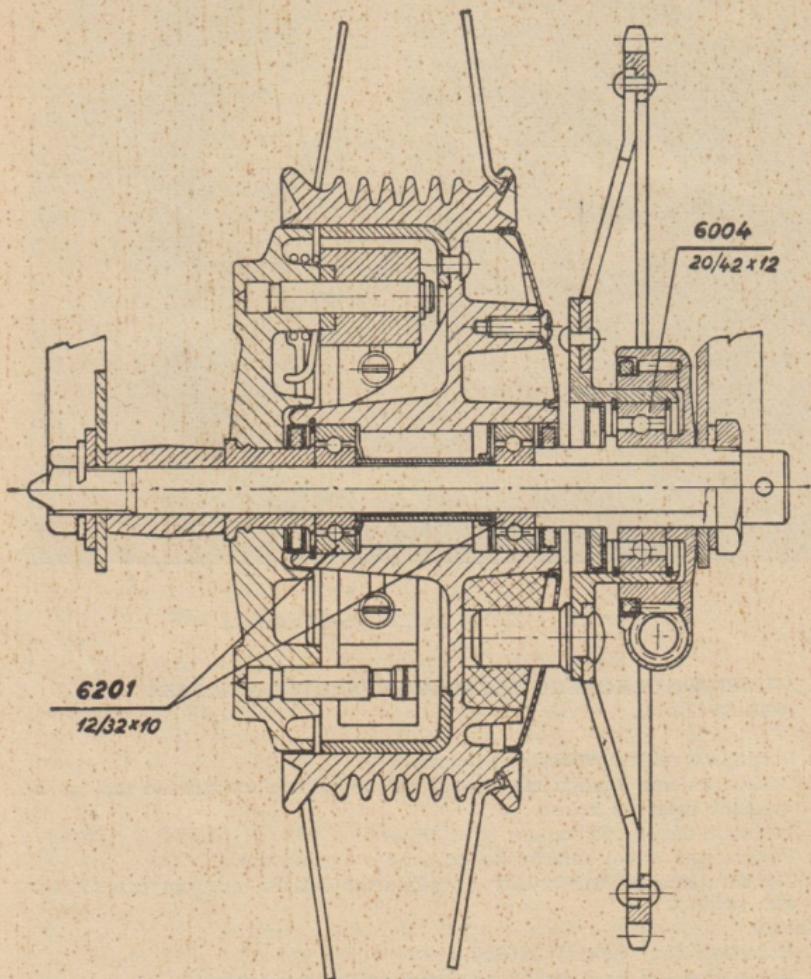
Obr. 23. — Záchrana reakcie zadného kolesa.

4. VÝMENA GULKOVÉHO LOŽISKA REŤAZOVÉHO KOLESA (6004-20/42×12).

- a) Rozpojíme refaz a vyberieme koleso.
- b) Odskrutkujeme maticu na pravej strane náboja refazového kolesa a vyjdeme refazové koleso.
- c) Snímeme náhon rýchlomeru.
- d) Vytiahneme náboj refazového kolesa i s upchávkou.
- e) Demontujeme poistné krúžky a vyklepeme ložisko, smerom cez zápich. seg. poistiky.

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 tachometra.
- E. Koniec náboja so závitom vložíme do otvoru záchrny kolesa na vidlici a zľahka pritiahneme maticu.
- F. Po nasadení kolesa dotiahneme maticu náboja skôr než maticu osy zadného kolesa.
- G. Skontrolujeme otáčanie kolesa.



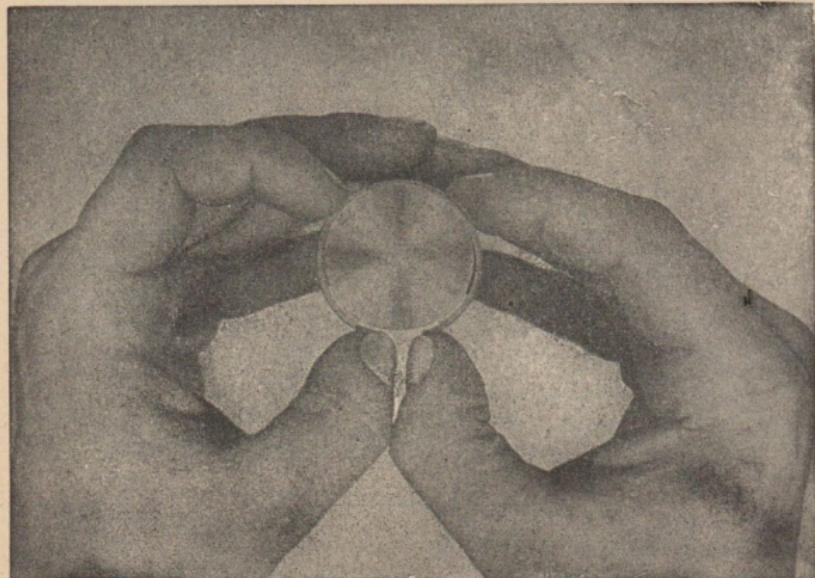
Obr. 24. – Rez zadným kolesom.

5. SNÍMANIE HLAVY A VALCA MOTORA.

- a) Odpojíme kábel sviečky, tlmič výfuku a po odobratí odkrútime i karburátor.
- b) Vykrútimo 4 matice s = 10 hlavy valca.
- c) Zošliapneme roztáčiacu páku. Hlava, prilepená karbónom, sa odtrhne a potom ju ľahko snímeme.
- d) Posunieme piest do „dolnej“ (zadnej) polohy a vysunieme valec s tesnením.
- e) Zakryjeme hrdlo motorovej skrine čistou handrou, aby nevnikla nečistota do kľukového priestoru.

Montáž:

- A. Vložíme nové tesnenie pod valec.
- B. Nasunieme valec.
- C. Vložíme nové tesnenie pod hlavu valca.
- D. Dotiahneme 4 matice s = 10.
- E. Zapojíme kábel sviečky.
- F. Nakrútime karburátor, výfuk a kryty.
- G. Po ubehnutí niekoľkých km (zahriatie motora) dotiahneme hlavu valca.



Obr. 25. Montáž piestnych krúžkov.

6. VÝMENA PIESTNÝCH KRÚŽKOV.

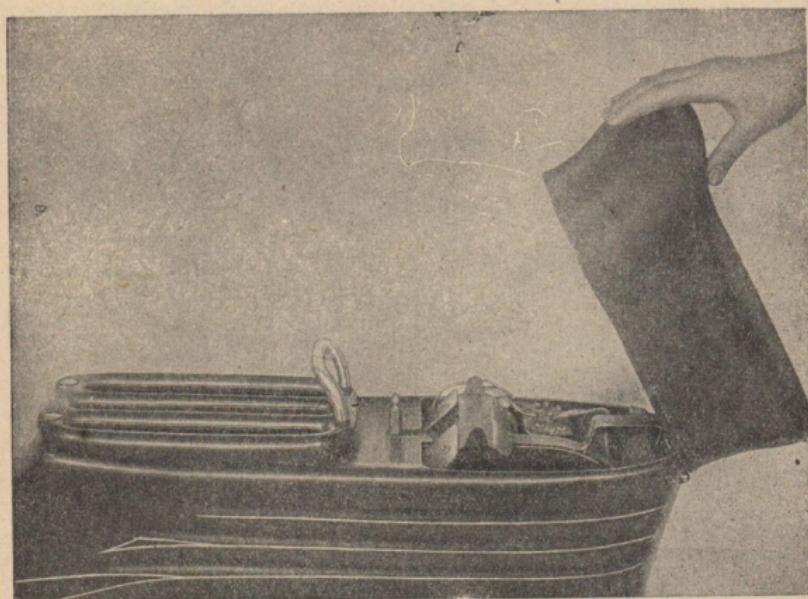
- a) Vykonáme demontáž hlavy a valca motora (časť III, kap. 5).
- b) Krúžky najlepšie snímeme použitím troch tenkých plechových pásikov. Jeden pliešok vsunieme do prostriedka a dva pri koncoch piestneho krúžku a krúžok stiahneme.

Piestne krúžky môžeme vymieňať i podľa obr. 25. Treba to však robiť opatrne, aby sa krúžok nezlomil!

Piestne krúžky vymieňame, ak je medzera v zámke väčšia ako 0,8 mm (správna šírka škáry je 0,2 mm). Šírku medzery zistíme, keď vložíme sňatý krúžok do hornej časti valca.

Montáž:

- A. Nasunieme postupne piestne krúžky podľa obrázku 25.
- B. Prekontrolujeme vôľu krúžkov v drážkach pootočením.
- C. Zámky krúžkov nastavíme proti poličkom v piestnych drážkach.
- D. Vykonáme montáž valca a hlavy (časť III, kap. 5).



Obr. 26. — Odklopenie sedla.

7. ODKLOPENIE SEDLA:

Sedlo odklopíme ľahkým trhnutím za zadnú časť sedla smerom nahor a preklopením dopredu. Pod sedlom je schránka na náradie, na náhradné diely a hustilku.

8. DEMONTÁŽ OTOCNÉJ RUKOVÄTI PLYNU.

- a) Otáčame rukoväťou, až otvor odkryje zapustenú skrutku.
- b) Zapustenú skrutku vykrútime a vytiahneme zátku koncom riadienia.
- c) Stiahneme plynovú rukoväť.

Montáž:

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

9. DEMONTÁŽ SVETLOMETU.

Svetlomet má dva hlavné diely; rámcik s parabolou a plášť.

Vybratie rámcika s parabolou:

- a) Vykrútime upevňovaci skrutku na spodnej strane objímky.
- b) Rámcik s parabolou prevrátim hore a vyberieme.
- c) Ak treba, odpojíme káble od svoriek.

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

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

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

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

Pri montáži sa varujeme pretrhnutiu káblor a poškodenie rýchlomeru.

A. Zasadíme polovice plášťa.

B. Zakrútime skrutky ($s = 10$).

C. Pritiahneme prepínač svetiel a zakrútime zadnú skrutku.

D. Namontujeme tlmičku.

E. Zapojíme káble a zamontujeme rámcik s parabolou.

10. DEMONTÁŽ PREDNEJ VIDLICE.

- a) Snímeme plášť svetlometu (časť III, kap. 9).
- b) Odpojíme horné pásky gumových manžiet.
- c) Trúbkovým klúčom vykrútime matice $s = 10$ v hornej miske teleskopu a pre ľahšiu montáž vykrútime aj zátku.
- d) Smerom dolu vysunieme klzák s pružinou.

Montáž:

- A. Namažeme klzáky „automobilovým tukom A 00“ a klzáky s pružinami nasunieme.
- B. Nakrútime zátky a matice $s = 10$, nesmieme zabudnúť dať perové podložky.
- C. Pritiahneme plechové pásky gumových manžiet.
- D. Skúsmiame preperovať vidlicu.
- E. Podľa časti III, kap. 9 namontujeme svetlomet.

11. ZADNÁ KYVNÁ VIDLICA.

Pri demontáži zadnej kyvnej vidlice predchádzajú tieto operácie:

1. Vybranie zadného kolesa časť III, kap. 2.

2. Sňatie krytov — časť III, kap. 12.

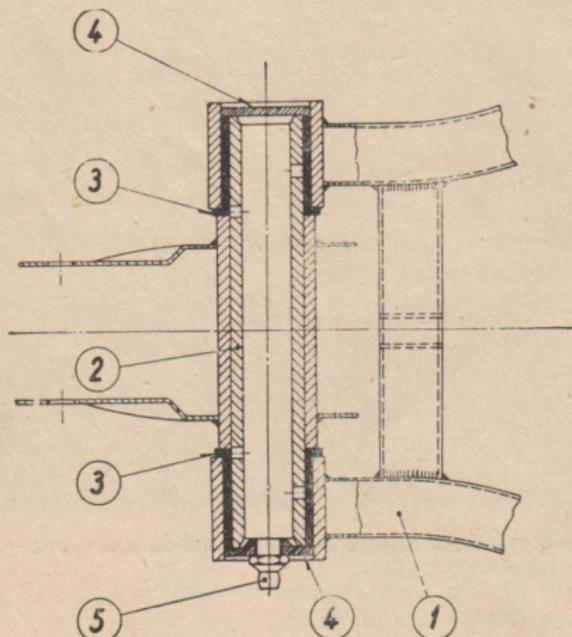
3. Sňatie refazového kolesa — časť III, kap. 4.

Demontáž:

- a) Odklopíme sedlo a odkrútime dve matice s = 10 zo skrutok upevňujúcich závesy pružin. Vidlica klesne na čape.
- b) Odkrútime mazničku kylvnej vidlice (obr. 27 — pol. 5).
- c) Zakrútme skrutku M 6 do otvoru pre mazničku, za túto skrutku vytiahneme viečko čapu, (pol. 4). Druhé viečko vyrazíme na druhú stranu. Teraz môžeme dokonale vyčistiť vnútajšok uloženia vidlice a dokonale ho namazat.
Na ďalšiu demontáž potrebujeme sfahovák, ktorým vytlačíme (vytiahneme) čap kylvnej vidlice (pol. 2) a demontáž je hotová.

Montáž:

- A. Po nalisovaní čapu vidlice niekoľko ráz ňou kívнемe, aby sme mali zaručené, že nedrhne.
- B. Narazíme obidve zátky.
- C. Zakrútme mazničku do ľavého viečka a uloženie čapu premažeme tlakovou maznicou.
- D. Na pružiny naskrutkujeme horné závesy na tieto priložíme misky a priskrutkujeme ich k rámu.



Obr. 27. — Rez uložením kylvnej vidlice.

12. SŇATIE KRYTU.

- a) Vykrútime 4 skrutky pod nádržou na palivo, ručnú skrutku dvierok, skrutku v prostredku krytu dolu nad motorom, skrutku za vekom motorového bloku z obidvoch strán.
- b) Snímeme sedlo (odskrutkujeme skrutky závesu sedla).
- c) Vykrútime dve príchytné skrutky pod sedlom.
- d) Rozpojíme kábel zadného svetla na svorke pod sedlom.

Montáž:

- A. Kryty zosadíme.
- B. Zatrúime všetky skrutky.
- C. Namontujeme sedlo.
- D. Spojíme kábel zadného svetla na svorke pod sedlom.
- E. Po niekoľkých km jazdy všetky skrutky pritiahneme. (Skrutky krytov po niekoľkých km dotiahneme i na novom stroji.)

13. VYBRATIE MOTORA Z RÁMU.

- a) Snímame kryty (časť III, kap. 12).
- b) Odpojíme prívod paliva, bowden plynu a spojky, kábel sviečky a odpojíme tiahlo do radiacej páky.
- c) Rozopneme refaz.
- d) Odskrutíme 3 upevňovacie skrutky M 6 ($s = 10$).
- e) Motor vysunieme.

Montáž:

- A. Motor posadíme do rámu a utiahneme 3 skrutky M 6.
- B. Namontujeme refaz, prívod paliva, bowden plynu a spojky, nasadíme kábel sviečky a tiahlo radiacej páky.
- C. Namontujeme kryty (časť III, kap. 12.)
- D. Skontrolujeme chod a po niekoľkých km dotiahneme všetky skrutky.

IV. DEMONTÁŽE SO ŠPECIÁLNYM 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 odborné znalosti a špeciálne dielenské zariadenie. je výhodnejšie, keď ich zveríme odbornej dielni.

TABUĽKA PORÚCH A ICH ODSTRÁNENIE

Príznaky poruchy	Zistená porucha	Odstránenie
Má detonáciu (piest klepe)	<p>Motor je prehriaty.</p> <p>Elektódy sviečky žeravé, chybňa sviečka (nevhodná tepelná hodnota).</p> <p>Mnoho karbónu v hlave valca.</p> <p>Veľký predstih. Tlmič výfuku zanesený. (Pretlačená výfuk. rúra).</p>	<p>Nechajť vychladnúť a nejazdiť na vysoké otáčky. Sviečku vymeniť.</p> <p>Snať hlavu a karbón odstrániť.</p> <p>Nastaviť predstih. Tlmič vytiahnut, rozobrať a vyčistiť, event. vyrovnať trúbku.</p>
Vynecháva	<p>Voda alebo olej v karburátore.</p> <p>Do karburátora dochádza málo paliva.</p> <p>Občasné krátke spojenie kábla na valec alebo rám.</p> <p>Chudobná zmes.</p> <p>Zle namiešaná zmes paliva a oleja.</p>	<p>Karburátor vyčistiť.</p> <p>Otvoríť úplne palivový kohút (rezerva), doplniť palivo do nádrže, prezrieť prívodné potrubie, vyčistiť vzduchový otvor vo viečku nádrže.</p> <p>Kábel obalíť izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť.</p> <p>Vyčistiť dýzu – karburátor nastaviť.</p> <p>Zmes pred naliatím do nádržky dobre premiešať.</p>
Nepravidelná iskra	<p>Nevhodná sviečka.</p> <p>Zaolejovaná sviečka.</p> <p>Veľká vzdialenosť elektód sviečky.</p> <p>Znečistené kontakty prerusovača</p> <p>Opálené kontakty prerusovača.</p> <p>Zle nastavené kontakty prerusovača.</p> <p>Chybny kondenzátor, motor ide len na malé otáčky, pravidelné a silné iskrenie medzi kontaktmi prerusovača.</p> <p>Občasné krátke spojenie kábla na valec alebo rám.</p>	<p>Sviečku vymeniť.</p> <p>Sviečku vybrať a očistiť.</p> <p>Vzdialenosť elektód nastaviť prihnutím vonkajším na 0,5 mm.</p> <p>Kontakty očistiť handrou namočenou v benzíne.</p> <p>Opíľovať jemným pilníčkom.</p> <p>Vzdialenosť kontaktov nastaviť na 0,4 mm.</p> <p>Vymeniť kondenzátor.</p> <p>Kábel omotať izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť.</p>

Príznaky poruchy	Zistená porucha	Odstránenie
Motor nemožno roztočiť, lebo sa zastavil. – Karburátor možno prepĺavit Motor má kompresiu. Sviečka dáva iskru. Karburátor je v poriadku.	Prehriaty motor. Nedostatočné mazanie. Bowdenové lanko karburátora je pretrhnuté alebo vyvlečené. Zlé tesnenie medzi karburátorom a valcom.	Motor nechať vychladnúť a udržiavať ho na nízkych otáčkach. Dbať, aby olej bol vždy s palivom dobre premiešaný, a to v pomere 1:20. Lanko vymeniť alebo nastaviť. Tesnenie vymeniť alebo dotiahnuť hrdlo.
Karburátor nie je v poriadku	Upchatá dýza. Deravý plavák. Plavák visí. Plaváková ihla neuzaviera.	Dýzu vybrať a vyčistiť. Plavák zaletovať alebo vymeniť. Plavák uvoľniť. Poškodenú ihlu nahradiať novou alebo opraviť.
Trvale	Mnoho usadeného karbónu vo valci, hlave, výfukových priechodoch a tlmičoch výfuku. Čiastočne upchatý prívod paliva. Zle nastavené zapalovanie. Nenastavený karburátor (zlá zmes). Zaseknuté šúpatko karburátora. Upchatý tlmič výfuku, piest. Opotrebený vnútrajšok valca a piest. Motor nasáva falošný vzduch. (Polovice skriň alebo hrdlo karburátora netesnia.) Chybne tesnenie pod hlavou. Brzdové čeluste drú o bubny.	Vybrať hlavu, valec, prísp. i výfukové potrubie a karbón odstrániť. Odmontovať potrubie a vyčistiť. Nastaviť vzdialenosť dotykov prerusovača a predstih. Nastaviť voľný beh, polohu ihly a vyčistiť čistič vzduchu. Uvoľniť šúpatko a nastaviť, aby naplnilo otváralo. Tlmiče výfuku rozobrať a usadený karbón odstrániť. Nový výbrus valca, nový piest a krúžky, zistiť opotrebenie piestného ložiska atď. (odborná dielňa). Polovice skriň oddeliť, dotykové plochy očistiť, naniesť tesniacu hmotu a pevne zmontovaliť. Tesnenie pod hrdlom karburátora vymeniť. Vymeniť. Nastaviť brzdy.
Chvíľkami	Čiastočne upchatý prívod paliva alebo sito v kohúte alebo karburátore. Bowdenové lanko plynu viazne. Prehriaty motor. Chybna sviečka.	Prívod paliva alebo sito vyčistiť. Lanko premazať, prípadne bowden vymeniť. Motor nechať vychladnúť a udržiavať na nízkych otáčkach. Sviečku vymeniť.

Príznaky poruchy	Zistená porucha	Odstránenie
Motor sa nedá roztočiť, lebo sa zastavil	V nádržke niet paliva. Palivový kohút v prívodnom potrubí je uzavretý alebo nedostatočne otvorený. Upcháty čistič paliva nad kohútom. Upcháty potrubie alebo sitko v karburátore. Upcháty otvor vo viečku plniačeho otvoru benzínovej nádržky na palivo.	Preupustiť palivo zo zásoby otočením páčky výpust. kohúta hore (stačí asi na 30 km) a čo najskôr nádrž palivom naplniť. Palivový kohút otvoriť. Palivový kohút vykrútiť a čistič vyčistiť. Potrubie vybrať a prefúkať, karburátor vybrať, dýzu odmontovať, burátku vybrať, dýzu odmontovať a vyčistiť. Vzdušný otvor vo viečku vyčistiť.
Motor nemá dostatočný výkon (neefahá)	Karburačor sa nedá preplaviť.	
Sviečka nedáva iskru	Zaolejovaná sviečka. Porušená izolácia medzi elektródami sviečky. Veľká alebo malá vzdialenosť elektród sviečky.	Sviečku vybrať a vyčistiť. Sviečku vymeniť. Elektródy na vzdialenosť asi 0,5 mm prihnúť.
Sviečka	Na konci kábla je iskra	Páčku otočiť do správnej polohy. Vymeniť zapalovaciu cievku. Kontakty treba očistiť handrou namočenou v benzíne. Spĺňovať jemným pilníkom. Kontakty nechat opraviť alebo vymeniť. Kábel vymeniť, príp. spojiť a izolovať izolačnou pásou a čo najskôr nahradíť novým. Kábel omotať izolačnou pásou a čo najskôr vymeniť. Vymeniť za nový. Dať opraviť. Vodu vyfuknúť, opatrne vytriet alebo nechat vyschnúť. Vymeniť koncovky.
Motor nemá kompresiu.	Na konci kábla niet iskry	
	Zlomený pieštny krúžok. Zapečený pieštny krúžok. Tesnenie pod sviečkou prepúšťa. Tesnenie pod hlavou porušené. Zadretý piešt.	Vybrať krúžok z piesta a nahradíť novým. Vybrať krúžok, očistiť a znova nasadiť (ev. nahradíť novým). Tesnenie nahradíť novým. Tesnenie nahradíť novým. Rozobrať a opraviť (odb. diel.)

VÝTAH Z PRAVIDIEL CESTNEJ PREMÁVKY

Úvod:

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

Povinnosti vodiča:

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

Smer a spôsob jazdy:

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

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

Jazda pozdĺž nástupných ostrovčekov:

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

Vyhýbanie:

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

Predchádzanie:

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

Odbočovanie:

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

Pravidlá pre prechod križovatky:

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

Prednosťné právo niektorých vozidiel:

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

Zastavenie a státie:

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

Opustenie vozidla:

Pri opustení musí byť zastavený motor a vozidlo zabezpečené proti zne-užitiu a krádeži. Najlepšie prevlečením refaze alebo lana lúčmi kola a uzamknutím.

Rýchlosť jazdy:

Vodič pri jazde pozdĺž sprievodov musí ísť 15 km/hod., cez prechody pre chodcov, pri vchádzaní na hlavnú cestu, pozdĺž stojacích hromadných do-

pravných prostriedkov, na klzkej vozovke, v mieste, kde sa na ceste pracuje. V hustej hmele smie vodič ísf 25 km/hod., nesmie predchádzat iné motorové vozidlá.

Osvetlenie:

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

Prechádzanie železničných prechodov:

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

Čerpanie pohonných látok:

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

Riadenie prevádzky:

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

Pokyny rukou dávajú dopr. orgány smerovkou. Používajú znamenia. Stoj — upaženie jednej alebo oboch rúk naprieč zakázaného smeru. Ďalej znamenie Volno — upažené ruky smerujú vo smere voľnej jazdy, pozdĺž ramien dopravného orgánu. Ďalej znamenie Pozor — vztýčenie celej ruky so smerovkou hore. Ak je prevádzka riadená svetelnými znameniami, znamená červené svetlo Stoj, zelené svetlo voľno, žlté svetlo Pozor. Pokyn na spomalenie jazdy dávajú dopravné orgány kývaním upaženej ruky hore a dolu. Pokyn na zrýchlenie krčením upaženej ruky pred stred tela v smere jazdy vozidla, ktorému je znamenie určené.

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

Zoznam záručných opravovní n. p. MOTOTECHNA.

		Telefón
	Praha XI., Jeseniova 56	220551-4
Kraj 01		
	Benešov, Mírové nám. 20	730
	Beroun, Stalinova 29	453
	Český Brod, Komenského 136	428
	Kladno, tř. J. Hory 2566	3813
	Kolín, Stalingradská 417	2716
	Kutná Hora, Stalinova 309	779
	Mělník, Švermova 108	437
	Mladá Boleslav, Stalinova 760	2190
	Poděbrady, Stalinova 361	997
	Příbram, Štefanikovo nám. 330	701
	Rakovník, Palackého 78	332
	Vlašim, Žižkovo nám. 141	308
Kraj 02		
	Ceské Budějovice, Riegrova 45	4602
	Písek, tř. Národní svobody 31	2563
	Strakonice, Dimitrovova 162	562
	Tábor, Gottwaldova 1178	2637
	Třeboň, Husova 17	52
	Vodňany, Budějovická 137	320
Kraj 03		
	Plzeň, Leninova 73	4912
	Blatná, tř. Klementa Gottwalda 86	
	Rokycany č. 500	64
Kraj 04		
	Karlovy Vary — Bohatice, Příkopní 3	2087
	Cheb, ul. Karla Marxe 44	751
	Mariánské Lázně, Družstevní 406	2426
Kraj 05		
	Ústí n. Lab., Tovární 35	3011
	Děčín, Labské nábřeží 310	3050
	Chomutov, Beethovenova 52	2356
	Litoměřice, Mírové nám. 25	2559
	Roudnice, Stalinova 316	287
	Teplice, Dlouhá 34	4103
	Žatec, Hoštálkovo nám. 63	309
Kraj 06		
	Liberec, Zhořelecká 14	3432
	Česká Lípa, Ul. 5. května 798	229
	Mnichovo Hradiště, Jiráskova 610	229
	Varnsdorf, Lidičká 495	167
	Turnov, Kudrnáčova 42	113
Kraj 07		
	Hradec Králové, Moravské předměstí	6864
	Dvůr Králové, nám. Odboje 307	270

	Náchod, Komenského	266	397
	Nová Paka, tř. Rudé armády	330	297
	Chlumec n. Cidlinou, Stalinova	80	17
	Králiky, J. Opletala	129	95
Kraj 08	Pardubice, Strossova	238	2410
	Cáslav, Koudelova	354	12
Kraj 09	Jihlava-Bedřichov, Smetonova	1	3261
	Havlíčkův Brod, Malinovského	151	2396
	Moravské Budějovice, Na příkopech	325	88
	Velké Meziříčí, U Světlé	20	84
Kraj 10	Brno-Židenice, Gebauerova	11	75682
	Brno-Stará osada č.	2426	73587
	Boskovice, Komenského	53	410
	Moravská Třebová, Moskevská	53	268
	Svitavy, Sokolovská	2	584
	Velká Bíteš, Lánice	58	123
	Znojmo, Sokolská	29	2278
Kraj 11	Olomouc, Domovina č.	1	4276
	Přerov, Trávník	27	2754
	Bruntál, Nádražní	3	550
	Sumperk, Žerotínovo nám.	2	270
	Zábřeh, Gottwaldova	18	
Kraj 12	Gottwaldov, Stalinova	47	2640
	Hodonín, Stalingradská	93	382
	Kroměříž, Komenského	373	564
	Kyjov, Rudé armády	669	507
	Uherské Hradiště, Miličová	467	42
	Vsetín, Smetanova	1034	912
Kraj 13	Ostrava — Kunčičky, Frýdecká	282	30372
	Krnov, Opavská	23	320
	Místek, Frýdlantská	57	702
	Nový Jičín, Rudé armády	38	579
	Opava, Olomoucká	3	2815
Kraj 14	Bratislava, Thursova	7	24450
	Trnava, P. Jilemnického	46	2102
	Nové Mesto n. Váhom, Malinovského	656	2233
	Trenčín, Gottwaldovo nám.	3	2445
Kraj 15	Nitra, Robotnícka	2	2404
	Levice, Sládkovičovo nám.	18	415
	Nové Zámky, Rúžová	7	2284
	Topoľčany, Baštinská	58	2373

Kraj 16	Banská Bystrica, Žlté Piesky 31 Lučenec, Stalinovo nám. 4	3197 734
Kraj 17	Ilava, Štúrova 331 Ružomberok, Ul. Čs. armády 27	298 2459
Kraj 18	Košice, Nám. Janka Krála 8 Poprad, ul. Popradské brigády 9 Spišská Nová Ves, V. Širokého 55 Rožňava, nám. Baníkov 6	29044 175 391
Kraj 19	Prešov, Budovateľská 34 Humenné, Dukelská 3	2430

ZOZNAM

predajní motocyklov a náhradných dielov v krajských mestách

Mototechna:

Praha	Námestie republiky,	tel. 658-78
Č. Budějovice	Tř. 5. května 3,	tel. 3488
Plzeň	Františkánska 11,	tel. 5584
Karlovy Vary	Tř. I. P. Pavlova 34,	tel. 3732
Liberec	Na Rybníčku 2a,	tel. 5001
Hradec Králové	Stalinova 789,	tel. 5129
Pardubice	Stalinova 108,	tel. 2491
Jihlava	Havlíčkova 13,	tel. 2998
Brno	Veselá 2,	tel. 38719
Olomouc	Tř. J. Wolkeru 26,	tel. 4889
Gottwaldov	Stalinova 47,	tel. 2640
Ostrava I.	Mlýnska 4,	tel. 251-74
Bratislava	Gorkého 5,	tel. 327-75
Nitra	Stalingradská 18,	tel. 2876
Banská Bystrica	V. Širokého 13,	tel. 2763
Žilina	Nár. povstania 32,	tel. 2767
Košice	Štúrova 4,	tel. 210-81
Prešov	Stalinova 117,	tel. 2338
Uherské Hradiště	Tyršova 470,	tel. 42-350
Mot. KOZ 12		