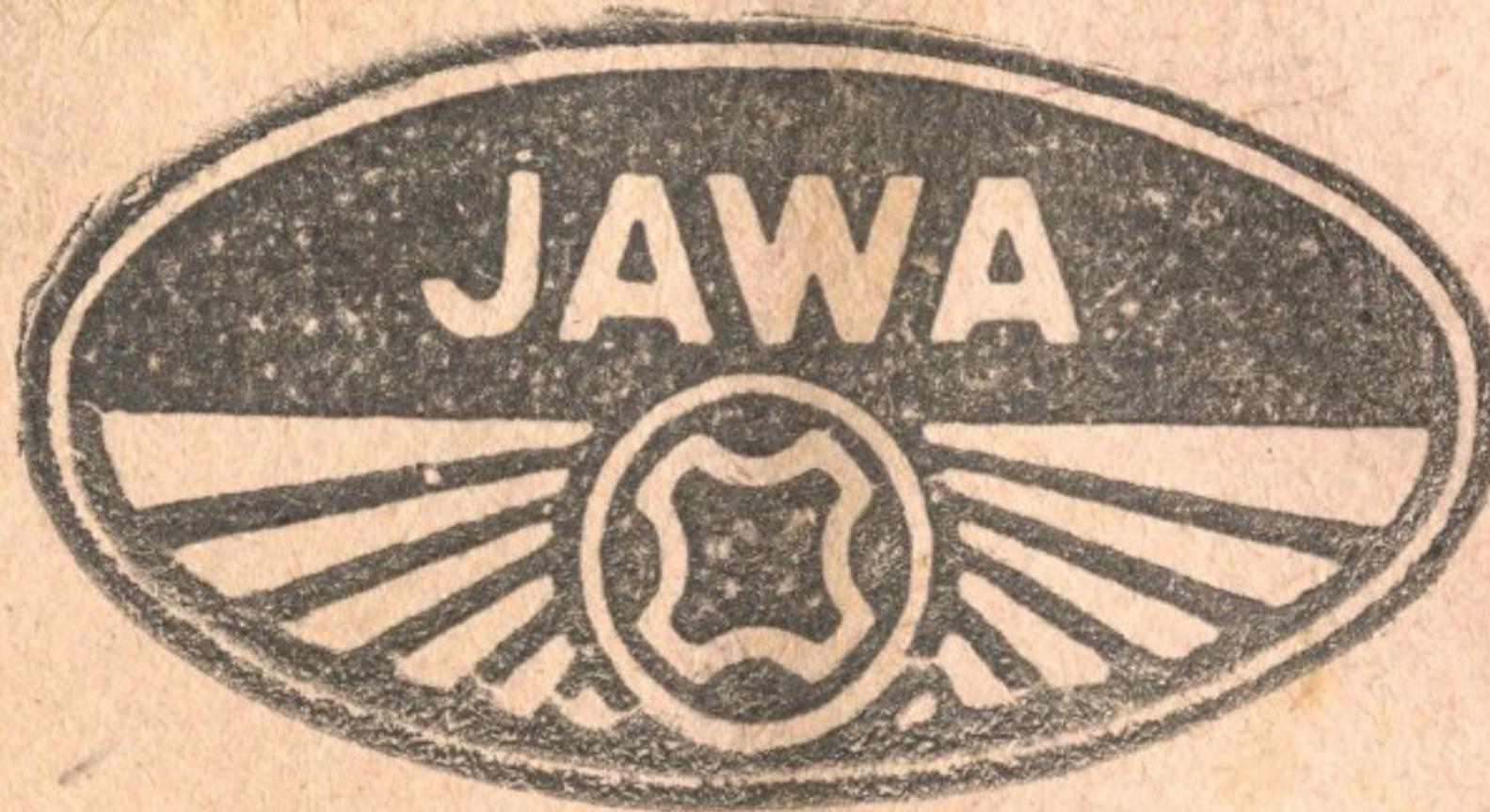


ĽAHKÝ MOTOCYKEL



50 ccm TYP 555

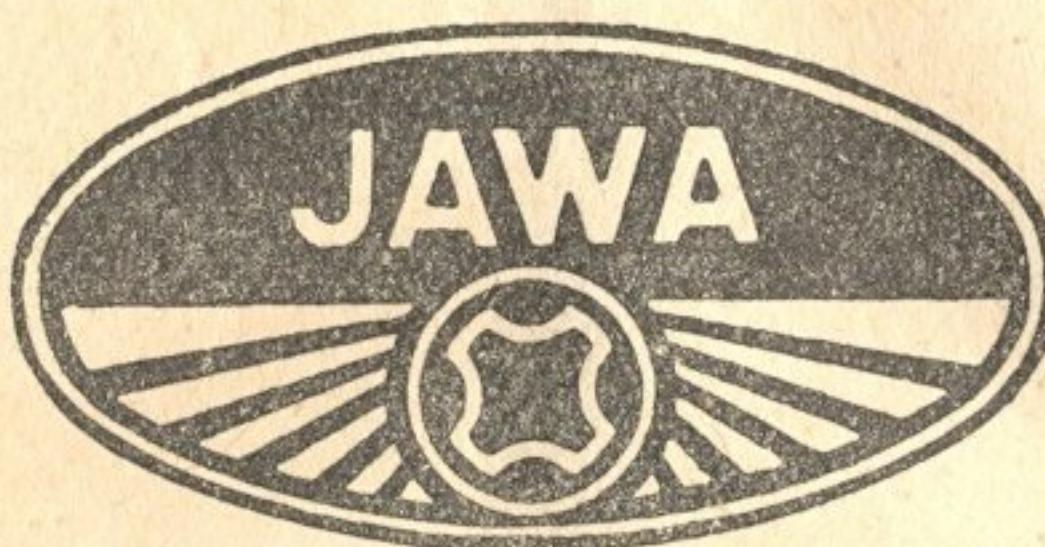
TECHNICKÝ OPIS

NÁVOD NA OBSLUHU A UDRŽIAVANIE

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

1961

ĽAHKÝ MOTOCYKEL



50 ccm TYP 555

TECHNICKÝ OPIS

NÁVOD NA OBSLUHU A UDRŽIAVANIE

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

1961

Lahký motocykel, ktorý ste si zakúpili, je zdokonalený typ motocykla JAWA 50 ccm, typ 550. Moderná konštrukcia, zvýšený výkon motora, zlepšené perovanie a dokonale krytie zaručuje vám spôsoblivú a pohodlnú jazdu a ľahké ovládanie vozidla.

Táto príručka vám pomôže oboznámiť sa s vaším strojom, poznat 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!

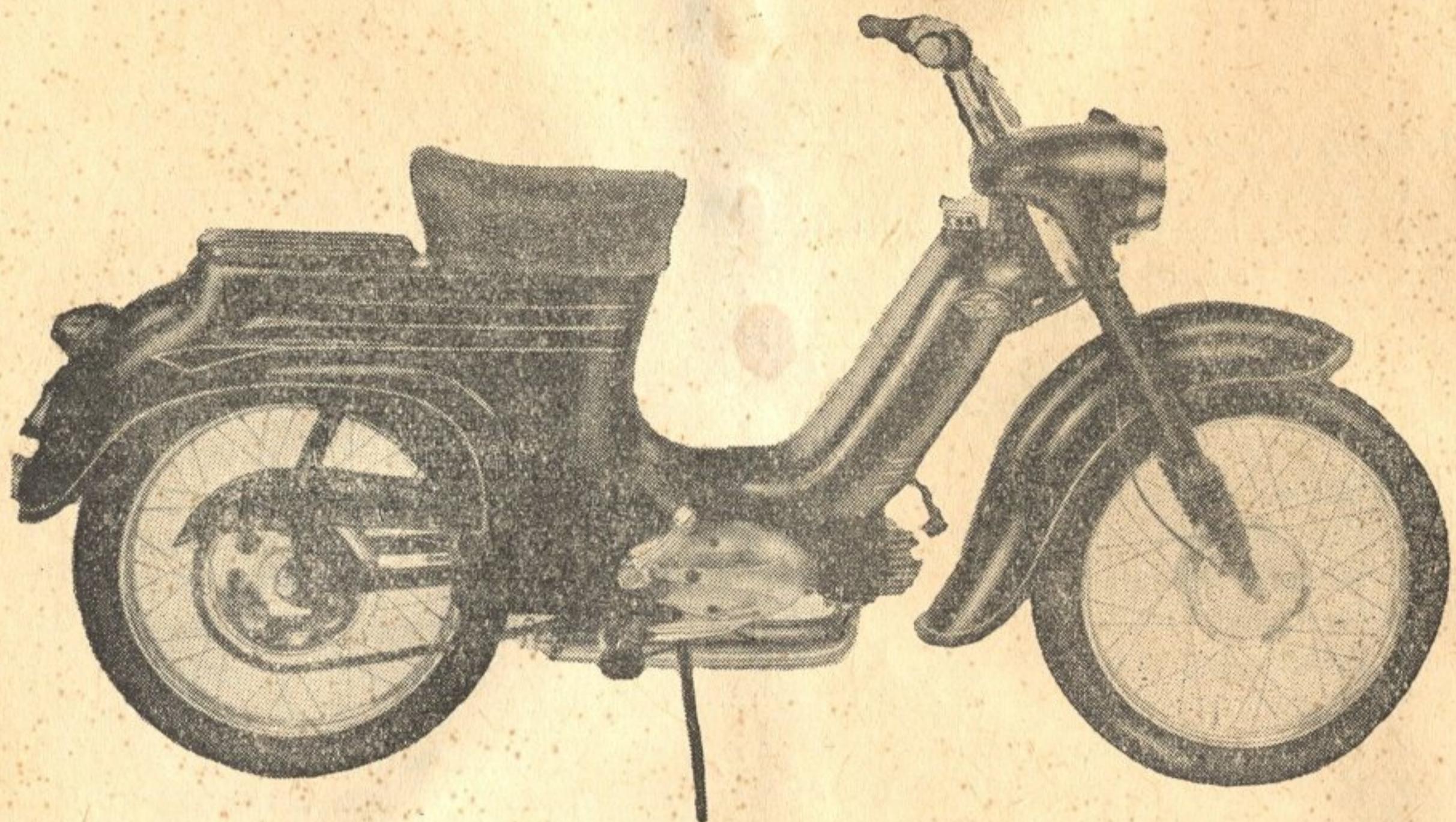
Prajeme vám tisíce krásnych a radostných kilometrov s vaším novým motocyklom.

Považské strojárne, n. p.,
Považská Bystrica.

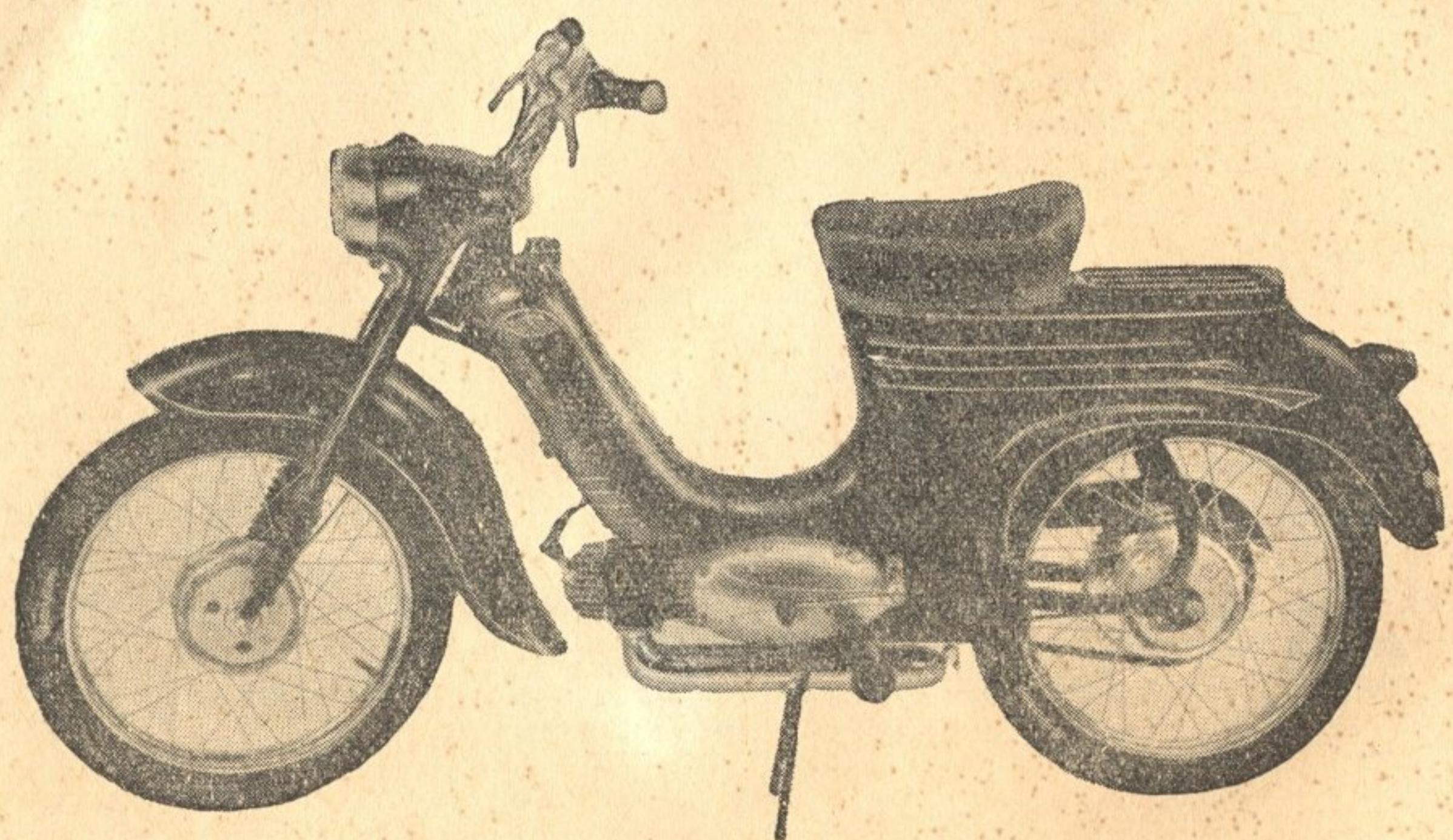
Zoznam vyobrazení

1. Láhký motocykel JAWA 50, typ 555 — pohľad sprava.
2. Láhký 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 spotrebiče 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 reťaze.
15. Nastavenie bŕzd.
16. Rez ráfikom a pneumatikami.
17. Montáž pneumatík.
18. Napínač reťaze.
19. Nastavenie spojky.
20. Karburátor.
21. Karburátor s čističom vzduchu a preplavovací kolík.
22. Magneto.
23. Záhyt reakcie brzdy zadného kolesa.
24. Rez zadným kolesom.
25. Montáž piestnych krúžkov.
26. Rez uložením kryvnej vidlice.
27. Schéma činnosti dvojdobého motora.
28. Láhký motocykel JAWA 50 skútrovaný.

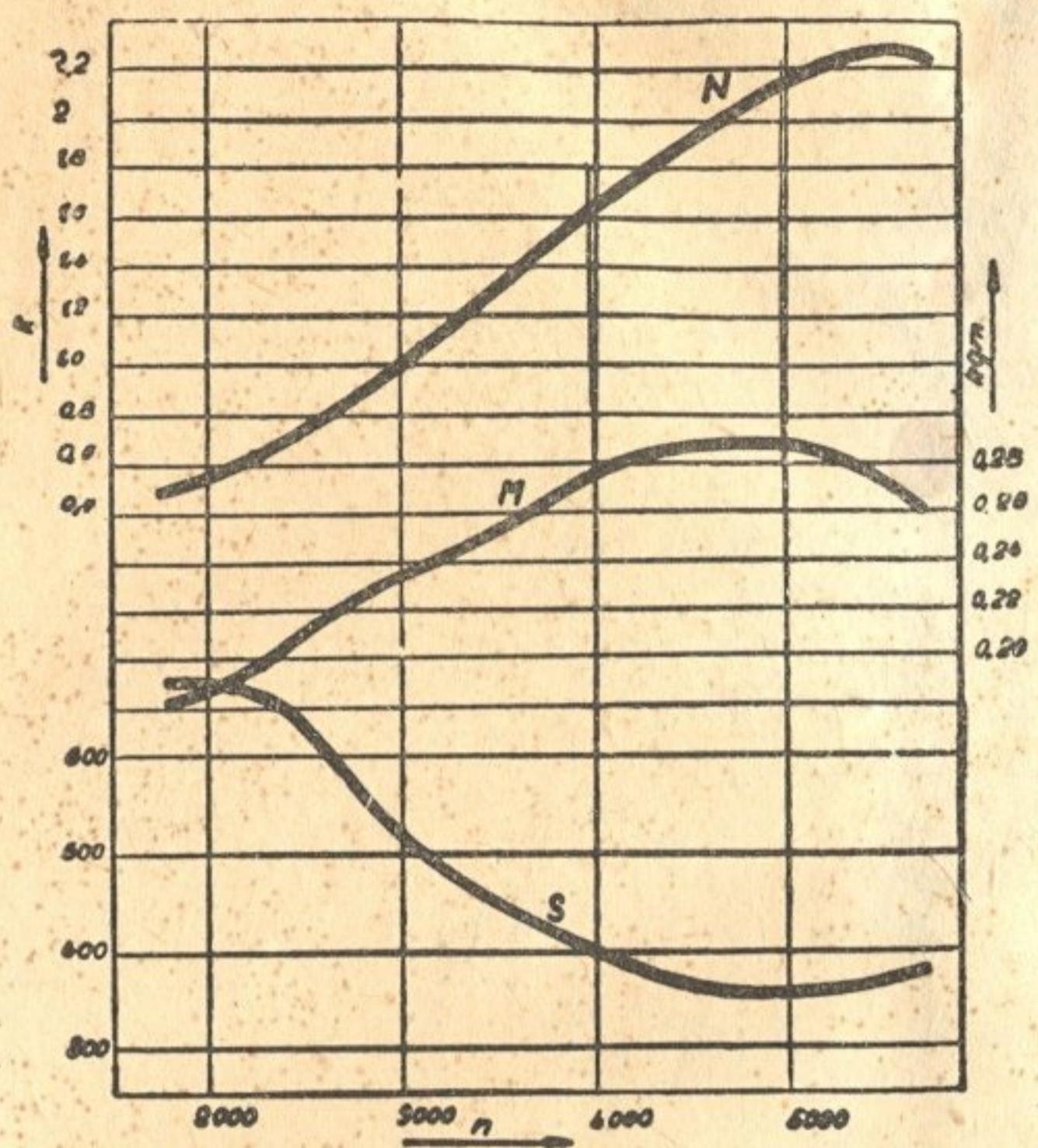
OBSAH



Obr. 1. Lahký motocykel JAWA 50 ccm, typ 555 — pohled sprava.

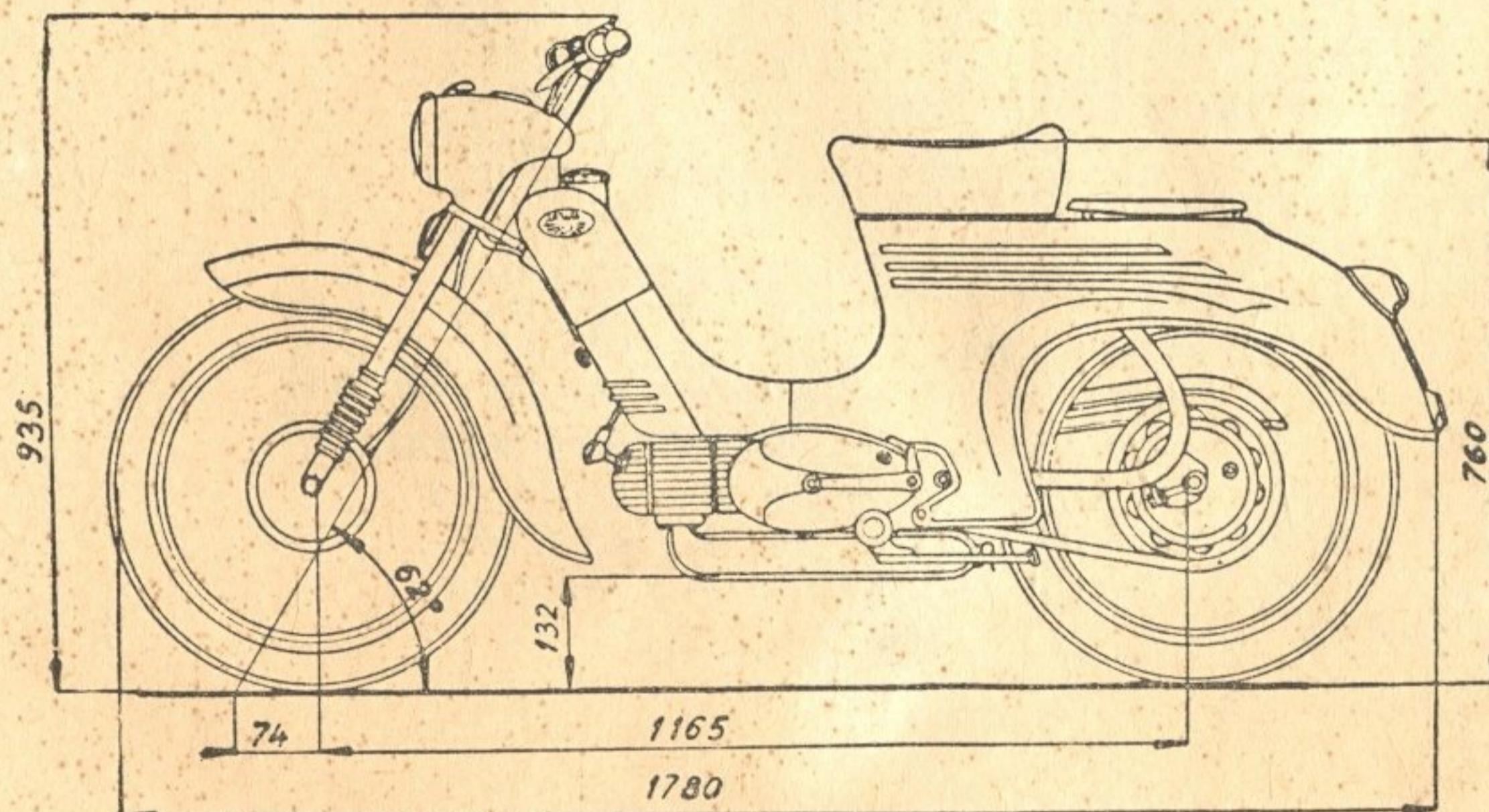


Obr. 2. Lahký motocykel JAWA 50 ccm, typ 555 — pohled zleva.



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

Šírka riadítok 560 mm

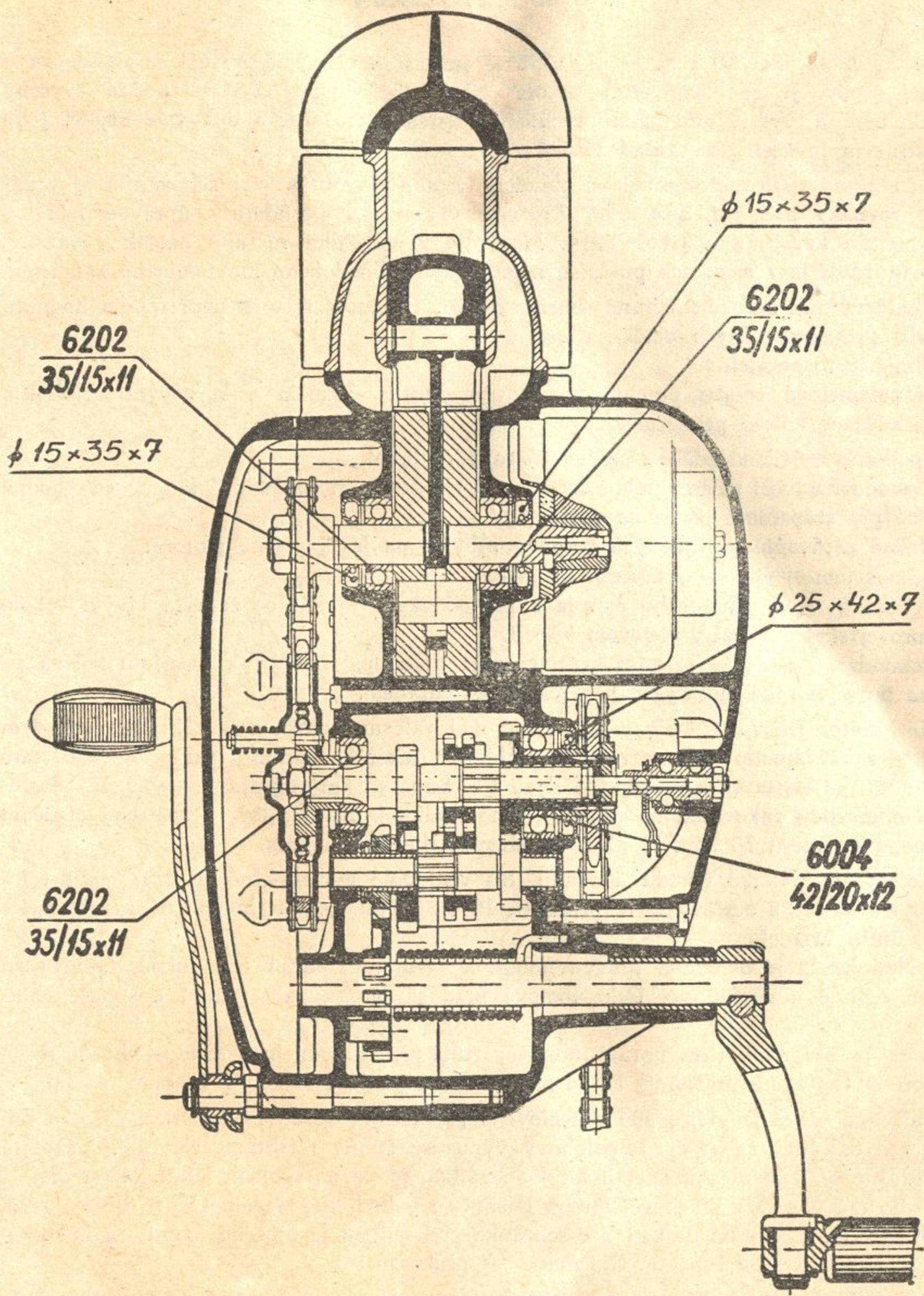


Obr. 4. Rozmery motocykla.

I. OPISY A JAZDNÝ NÁVOD

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor	—	—	—	—	—	—	—	dvojdobý vzduchom chladený
Počet valcov	—	—	—	—	—	—	—	1
Vŕtanie	—	—	—	—	—	—	—	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. \pm 5 %
Maximálna hladina hluku	—	—	—	—	—	—	—	80 dB
Obsah nádrže paliva	—	—	—	—	—	—	—	3,5 l
Maximálna rýchlosť	—	—	—	—	—	—	—	50 km/hod.
Maximálna stúpavosť	—	—	—	—	—	—	—	26 %
Váha stroja — bez paliva	—	—	—	—	—	—	—	55 kg \pm 2 %
s palivom	—	—	—	—	—	—	—	58 kg \pm 2 %
Nosnosť	—	—	—	—	—	—	—	130 kg
Celková váha plno zataženého stroja	—	—	—	—	—	—	—	187 kg
Maximálne zataženie hriadeľa predného kolesa	—	—	—	—	—	—	—	70 kg
Maximálne zataženie hriadeľa zadného kolesa	—	—	—	—	—	—	—	117 kg
Primárny prevod reťazou	—	—	—	—	—	—	—	9,5 \times 5,8; 44 článkov
Sekundárny prevod reťazou	—	—	—	—	—	—	—	12,7 \times 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 \times 24/14 zubov)
2. prevodový stupeň	—	—	—	—	—	—	—	1 : 1, 716 (24/14 \times 19/19 zubov)
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
Čelustové brzdy	—	—	—	—	—	—	—	\varnothing 125/20
Brzdné dráhy z rýchlosťi 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 \times 2"
rozmery pneumatík	—	—	—	—	—	—	—	2,5 \times 16"
Rýchlomer	—	—	—	—	—	—	—	PAL \varnothing 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, vyššiu maximálnu rýchlosť, zlepšené perovanie a dokonalé krytie. Jeho konštrukcia je účelná a vzhľad ľúbivý.

Dvojtaktný spaľovací, vzduchom chladený motor s vratným 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 maximálneho zataženia.

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

Tlmič je rozobratelný.

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 vhodné volené pre stúpanie i jazdu na rovine.

Nožné zasúvanie prevodových stupňov robí sa na ľavej strane motora.

Prenos hnacej sily — retazami.

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

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

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 oceľový 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 spoloahlivé. Celonábojové brzdové bubny zabezpečujú dokonalé chladenie.

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

Palivová nádrž je vylisovaná z oceľového plechu. Jej obsah je 3,5 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 gumeniny. 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 upevní 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 pružinami uchytenými 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 48 mm.

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

3. OPIS ELEKTRICKÉHO ZARIADENIA

Magneto, použité na motocykli, je v podstate malý striedavý generátor, v ktorom sa trvalý magnet, letmo uložený na kľukovom hriadele, otáča v statore. Výkon magneta je 20 W pri napäti 6 V. Trvalý magnet je vyrobený zo špeciálnej ocele. Má dva pólové nadstavce, ktoré prekrývajú krúžok permanentného magnetu a sú zaliate zlatinou ľahkého kovu. Z cievok sa odoberá elektrický prúd pre zapalovanie a svetlo. Vinutie je dvojfázové s ôsmimi cievkami. Prúd, indukovaný v štyroch cievkach jednej fázy, napája cez prerušovač primárne vinutie samostatnej zapalovacej cievky. Štyri cievky druhej fázy slúžia ako zdroj svetla. Obidve vetvy, zapalovacia 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 zapalovania. Predstih má byť 2,8 až 3,1 mm pred hornou mŕtvou polohou piesta. Veko statora tvorí prerušovač úplný (skladá sa: zo základnej dosky, kondenzátora, pevného kontaktu, váhadla a mazacej plsti).

Prerušovačom úplným sa nesmie v nijakom prípade natáčať, aby sa neposunovalo magnetické pole a nezhoršila sa tým kvalita iskry. Správna poloha prerušovača je stanovená pri nastavení magneta v továrnii. Upevňovacie skrutky prerušovača úplného sú zaistené červeným lakovom. Po porušení zaistovacieho laku nepreberá výrobca záruku za prípadné poškodenie, spálenie alebo chybnú funkciu elektrického zariadenia.

Vzdialenosť dotykov prerušovača (odtrh) nastavuje sa posunutím doštičky s pevným kontaktom oproti váhadlu (kladivku). Vzdialenosť kontaktov má byť asi o 0,4 mm. (Podrobnejší opis je uvedený v časti II., kapitola 8.)

Svorkovnica — upevnená na statore má svorky týchto čísel:

„15“ — na pripojenie kábla zapalovacej cievky,

„55“ — na pripojenie kábla spínača svetiel.

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

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

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

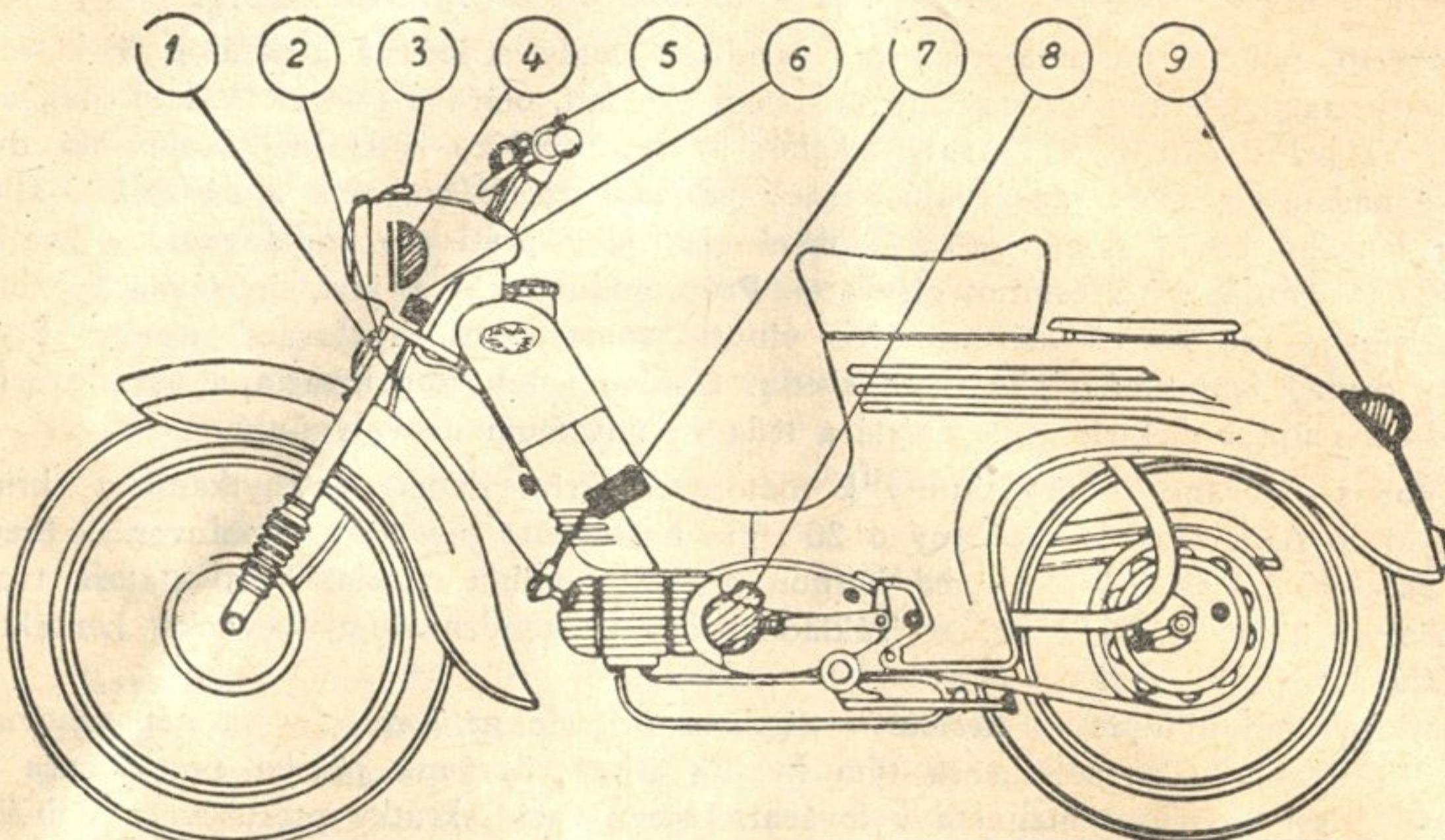
Prepínač svetiel, v ktorom je tiež umiestené tlačidlo húkačky, je upevnený na ľavom riadiidle. Prepínačom sa mení diaľkové svetlo na tlmené a opačne. Kontakty prepínača sú urobené tak, aby žiarovka koncového svetla bola vždy pod prúdom súčasne s niektorým vláknom hlavnej žiarovky.

Zapaľovacia cievka 6 V je pripojená na ráme stroja pod palivovou nádržou. Transformuje napäťie 6 V na vysoké napäťie potrebné na preskočenie iskry na kontaktoch zapaľovacej sviečky.

Použitá je zapaľovacia sviečka — PAL 14—5 RZ s odrušovacím odporom.

Svetlomet priemeru 110 mm s dvojvláknovou žiarovkou 6 V — 15/15 W, podľa ČSN 30 4311, ktorá je ovládaná prepínačom, poskytuje diaľkové a tlmené svetlo. Smer správneho a účinného osvetlenia vozidla podľa 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 (stretávacie svetlo) — vrchol rozhrania svetla a tmy sa musí pohybovať v rozmedzí 10 až 16 cm pod vodorovnou priamkou.



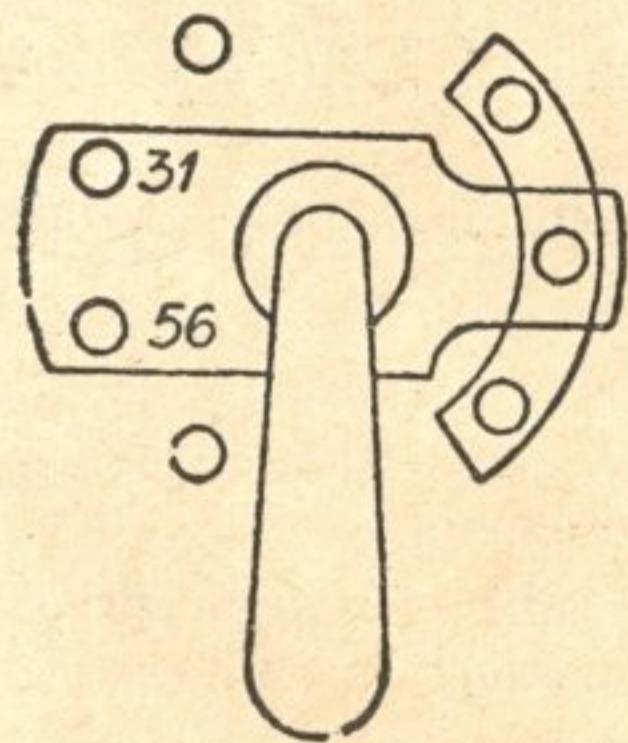
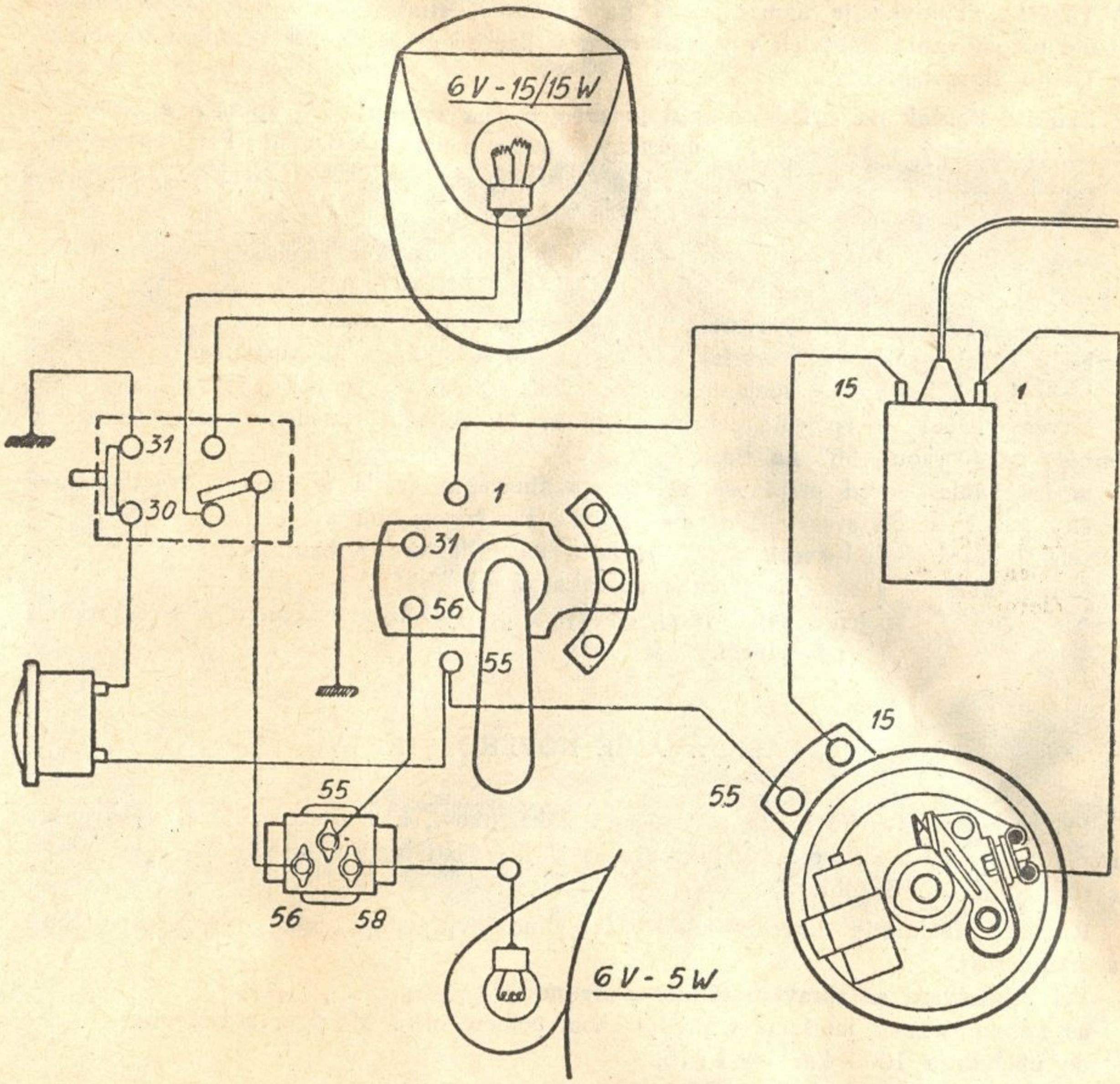
Obr. 6. Zdroje a spotrebiče elektrického prúdu:

1. Zapaľovacia sviečka — 2. Bzučák — 3. Spínač svetiel a zapaľovania — 4. Svetlomet — 5. Prepínač svetiel a tlačidlo húkačky — 6. Tlmivka — 7. Zapaľovacia cievka
8. Magneto (na pravej strane) — 9. Koncové svetlo.

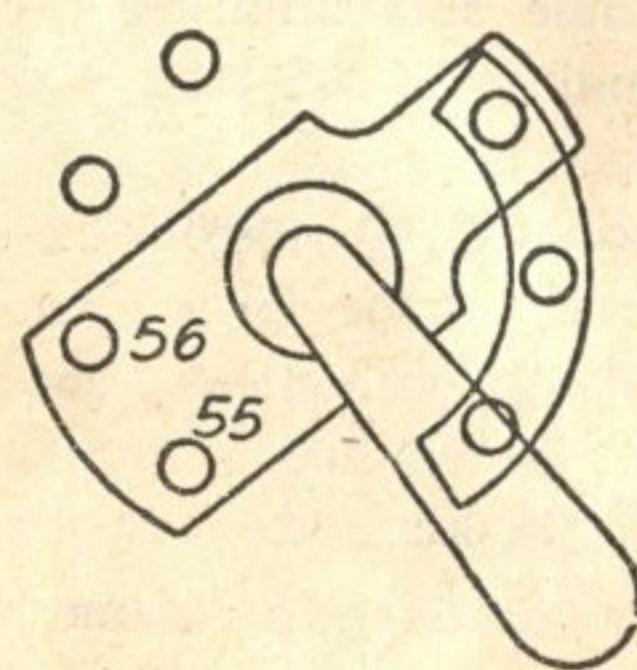
Diaľkové svetlo — stredné lúče diaľkového svetla majú dopadať na stenu najviac 5 cm nad priamkou a najmenej 10 cm pod touto priamkou. Vo vodorovnom smere sa zoradí svetlomet podľa stredného lúča, ktorý musí ležať v osi stroja. Kontrola sa robí na rovine pri pneumatikách nahustených podľa predpisu a pri zaťažení vozidla vodičom. Požadovaná intenzita osvetlenia 0,25 luxov 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.

Smer správneho osvetlenia nastavujeme skrutkou umiestenou na vrchu svetlometu. **Koncové svetlo** má žiarovku 6 V 5 W podľa ČSN 30 4316.

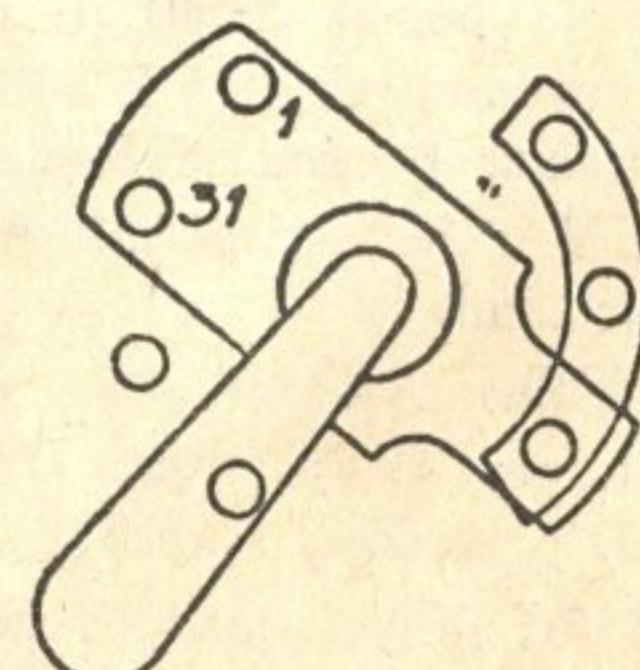
Upozornenie: Pri použití žiaroviek iných hodnôt hrozí im prepálenie alebo nedozravenie.



a) Jazda cez deň.



b) Jazda v noci



c) Zastavenie stroja

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

Tlmivka. Tlmivka je namontovaná na vnútornej strane plášta reflektora. Zamezuje prepalovanie 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 napäťa bzučák nesignalizuje. Preto výstražné znamenie treba dávať prepínaním svetiel (blendovaním).

Káble. Použité káble majú väčšinou prierez 1 mm^2 . Farby káblov pre jednotlivé spojenia:

- zelený kábel — spojenie svoriek „15“ magneta a zapalovalacej cievky,
- biely kábel — spojenie svoriek „55“ magneta a spínača na svetlomete,
- biely kábel krátky — spojenie svorky „56“ spínača a svorky „55“ na tlmivke,
- červený kábel — spojenie svorky prepínača veľkého a tlmeného svetla (blendovania) 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 tlačítka bzučáka svorka „31“,
spojenie zapalovalacej 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).

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

Pri zabehávaní sa spravuje týmito pokynmi:

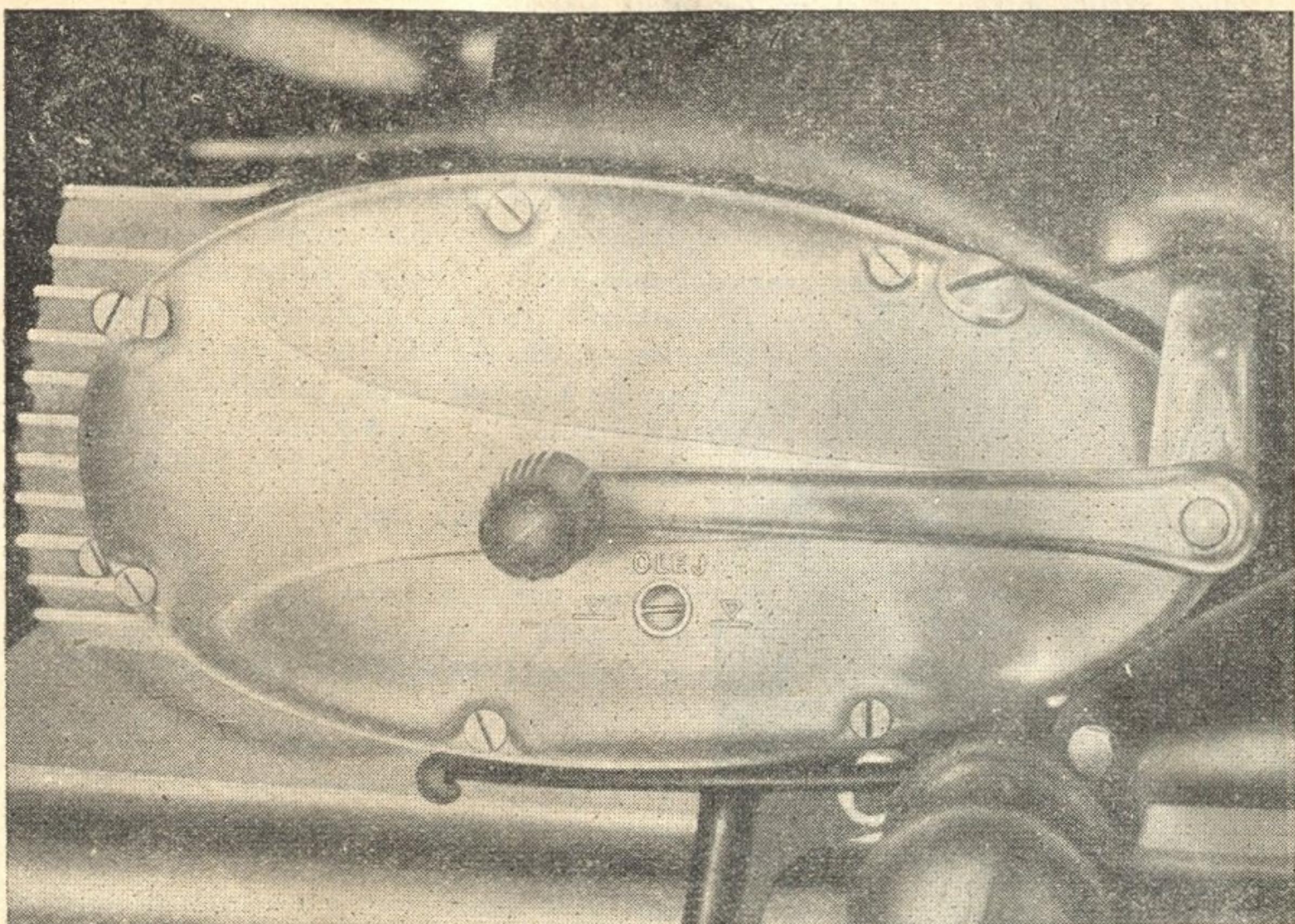
- a) Pohonnú zmes miešame v predpísanom pomere oleja M5 mix a benzínu:
do ubehnutia 1000 km — 1 : 15,
po ubehnutí 1000 km — 1 : 20.
Mierka na olej, spojená so zátkou palivovej základne, má obsah $1/_{24}$ l.
a) Na pomer 1 : 40 ju upravíme skrátením na hĺbku 43 mm. Potom jeden liter benzínu zamiešame s 2 odmerkami oleja M5 mix, v dobe zábehu do 3 litrov benzínu namiešame 8 odmeriek oleja.
- b) V zábehu jazdíme na jednotlivých prevodových stupňoch maximálne týmito rýchlosťami:

I. prevodový stupeň	12 km/hod.
II. prevodový stupeň	20 km/hod.
III. prevodový stupeň	35 km/hod.

- c) Pri dlhých jazdách bez zastavenia odporúčame motor chladiť občasným privŕtím a opäťovným pridaním plynu.
- d) Pri zastavení necháme motor bežať na najnižších otáčkach.
- e) Nejazdíme zbytočne dlho na prvý a druhý prevodový stupeň. Pri jazde do kopca včas radíme nižší 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, kapitola 2).

h) Druhý raz vymieňame olej po ubehnutí 1500 km, keď možno považovať stroj za zabechnutý; ale o starostlivú údržbu dbáme i nadalej



Obr. 8. Kontrolný a plniaci otvor hladiny oleja.

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 M5 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, zapalovaciu sviečku, žiarovky), náradie (hustilku a klúče), zdravotnícke prostriedky (obväz a dezinfekciu);
4. o nahostení pneumatík (majú mať 1,00–1,5 atm.).

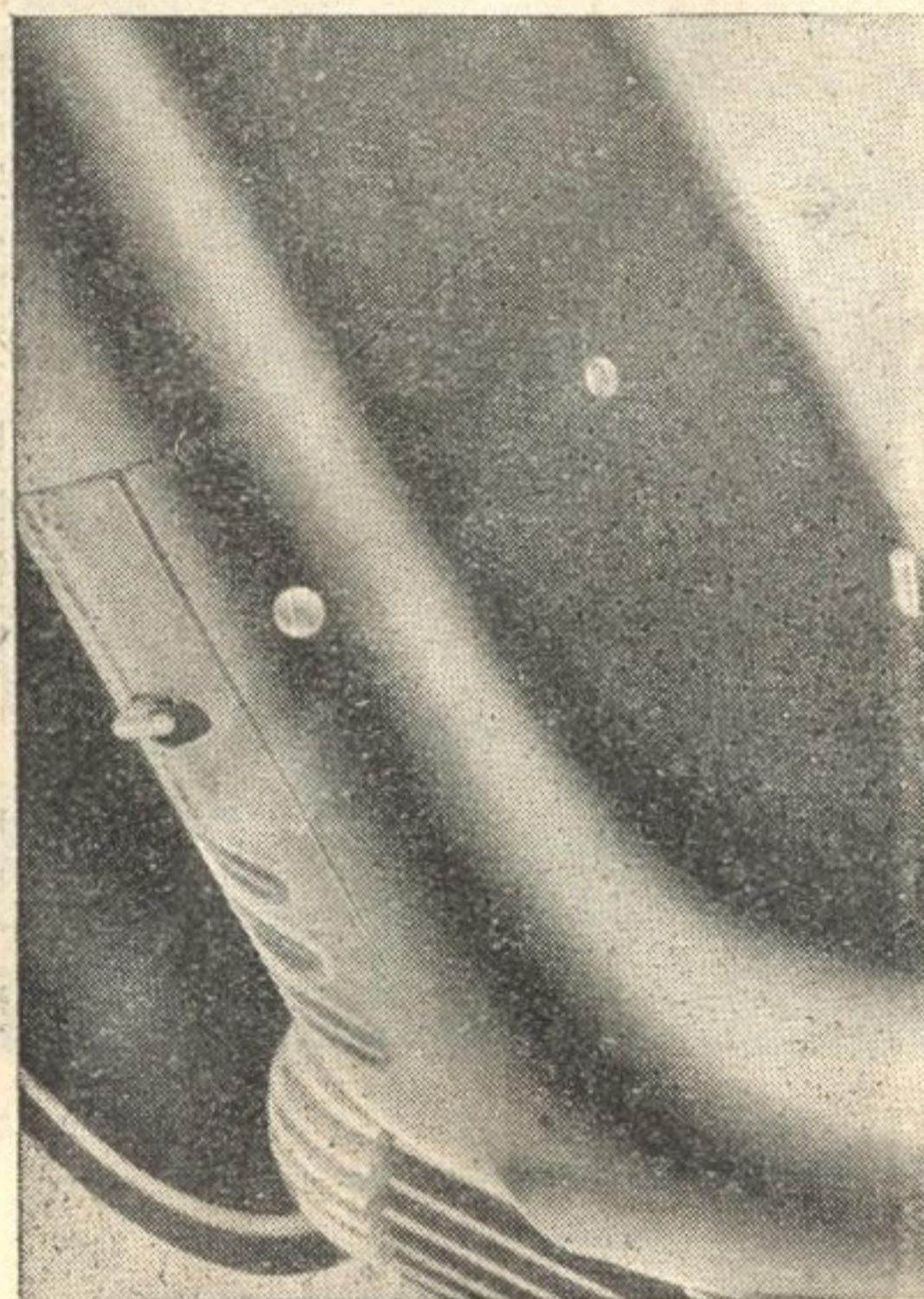
B. Ovládacie zariadenia sú umiestené:

otočná rukoväť plynu — na pravej strane riadiadiel (pravá ruka),
spojka — páčka na ľavej strane riadiadiel (ľavá ruka),

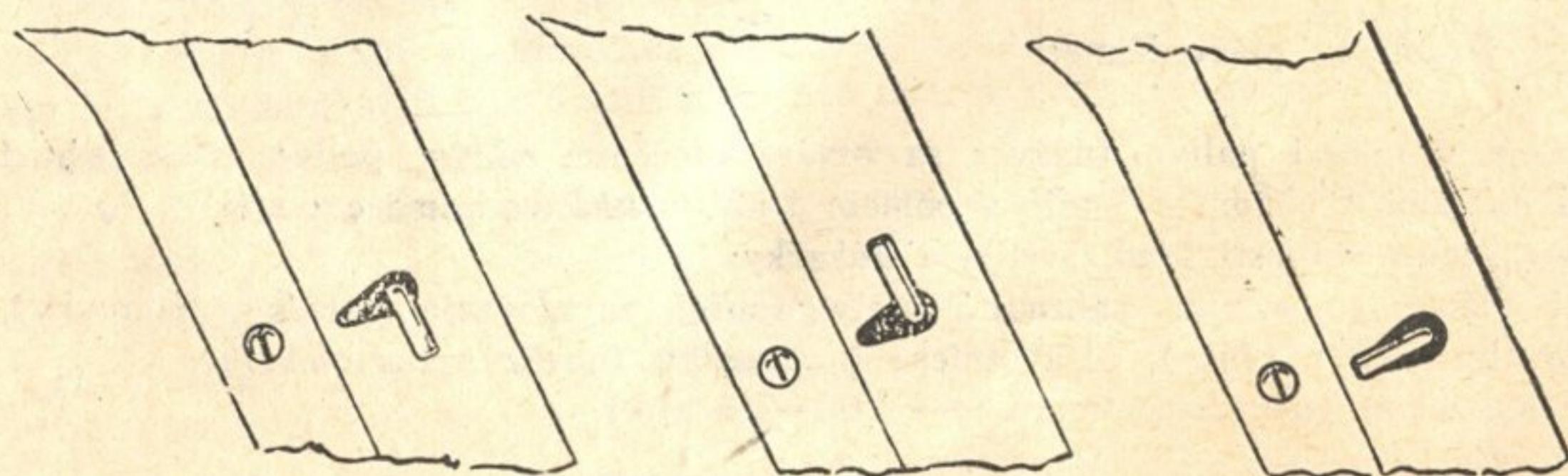
štartovacia páka — na pravej strane motora (pravá noha),
radiaca páka — na ľavej strane motora (ľavá noha),
predná brzda — páčka na pravej strane riadiacich (pravá ruka),
zadná brzda — pedál na pravej strane motora (pravá noha),
húkačka — tlačidlo na ľavej strane riadiacich (ľavá ruka),
prepínač svetiel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

C. Spustenie motoru.

1. Presvedčíme sa, či je zasunutý chod naprázdno (neutrál).
2. Otvoríme výpustný kohút palivovej nádrže (obr. 9 a 10).



Obr. 9. Výpustný kohút palivovej nádrže.



a) Prívod paliva uzavretý b) hlavný prívod paliva c) rezervný prívod paliva

Obr. 10. Poloha páčky výpustného kohúta.

3. Preplavíme karburátor stlačením preplavovacieho kolíka (obr. 21).
4. Páčku spínača zapalovania (vo svetlomete) zasunieme do strednej polohy (obr. 7).
5. Zošliapnutím štartovacej páky (vo smere jazdy) spustíme motor.

Ak sa u motocykla Jawa 50 stlačí páčka spojky pred naštartovaním, medzi spojkové lamely sa dostane olej, tým sa zmenší trenie a pri štartovaní spojka preklzuje. Preto pred naštartovaním a pri štartovaní motora sa páčka spojky nemá zbytočne stláčať.

D. Jazda.

Rozjazdenie. Pri zasúvaní I. rýchlosťi stlačíme páčku spojky. Špičkou ľavej nohy jemne zošliapneme zasúvaciu páku prevodových stupňov až k dolnému dorázu a súčasne so strojom mierne pohneme, až sa nám zasunie I. prevodový stupeň. Za súčasného pridávania plynu pomaly a plynule uvoľňujeme páčku spojky (najmä v druhej polovici zdvihu, keď motor už zaberá), aby rozmiehanie bolo rovnomerné. Pri rýchlosťi nad 11 km/hod. stlačíme páčku spojky a súčasne uberieme plyn. Špičkou ľavej nohy nadvihнемe zasúvaciu páku až k hornému dorazu a uvoľníme ju. Tým máme zasunutý II. rýchlostný stupeň. Rýchle povolíme páčku spojky a potom pridáme plyn.

Pri dosiahnutí rýchlosťi nad 25 km/hod. preradíme obdobným spôsobom tretí prevodový stupeň.

Pri manipulácii s radiacou pákou nepoužívajme veľkej sily, aby nedošlo k poškodeniu prevodového mechanizmu a ohnutiu radiacej páky.

Pri jednotlivých prevodových stupňoch je možno používať tieto rýchlosťi:

I. prevodový stupeň	0 – 20 km/hod.
II. prevodový stupeň	11 – 35 km/hod.
III. prevodový stupeň	nad 25 km/hod.

Najhospodárnejšie a najvhodnejšie je však používať tieto stredné hodnoty rýchlosťí:

I. prevodový stupeň	9 – 16 km/hod.
II. prevodový stupeň	17 – 33 km/hod.
III. prevodový stupeň	30 – 45 km/hod.

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 vypätí 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.

Pri jazde nesmieme pomáhať motoru pomocou preklzovania spojky. Pri preklzovaní spojky trením sa lamely silne zahrievajú a môže dôjsť k ich spáleniu.

Brzdenie: Pri jazde z kopca alebo keď chceme zastaviť (zmierniť rýchlosť), použijeme brzdu. Za súčasného zavretia (privretia) plynu zošliapneme najprv zadnú brzdu a až potom použijeme prednú brzdu. Pokiaľ to situácia 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.

Zastavenie: Pri zastavovaní uberieme plyn, stlačíme páčku spojky, zabrzdíme, zasunieme neutrálnu polohu medzi prvým a druhým prevodovým stupňom. To dosiahneme polovičným zošliapnutím (naddvihnutím) radiacej páky, než akého treba na rade nie prevodu. Motor zastavíme otočením páčky spínača vľavo (obr. 7). Po zastavení nezabudneme uzavrieť prívod paliva (obr. 10). Pri ukončení dennej jazdy necháme motor bežať po uzavretí prívodu paliva v miernych otáčkach tak dlho, až sa palivo v karburátore spotrebuje. Olej, obsiahnutý v pohonnej zmesi, sa usadzuje a môže upchať dýzu.

Jazda v noci: Pri jazde za tmy (v hmle) zapojíme svetlomet a koncové svetlo otočením páčky spínača vpravo (obr. 7). Diaľkové a tlmené svetlo prepíname páčkou prepínača na ľavom riadiidle.

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 vypätú 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 MONTÁŽ LAHKÉHO MOTOCYKLA TYPU 555.

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| 1. Plátený obal. | 9. Dvojitý skrutkovač. |
| 2. Otvorený klúč obojstranný 14/17. | 10. Montovacie páky. |
| 3. Otvorený klúč obojstranný 9/10. | 11. Tlaková mazacia pumpa. |
| 4. Klúč trúbkový $s = 10$. | 12. Hustilka. |
| 5. Rukoväť $\varnothing 5$. | 13. Hadička. |
| 6. Klúč kombinovaný . | 14. Jednostranný klúč 19. |
| 7. Medzerník. | 15. Jednostranný klúč 22 |
| 8. Skrutkovač 3 mm. | |

II. ÚDRŽBA

1. ČISTENIE STROJA.

Jednoduchá hladká línia stroja umožňuje ľahké čistenie motocykla. Stroj umývame vodou, najlepšie špongiou. Časti, znečistené olejom a prachom, umývame petrolejom. Pri 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 leštiť leštiacou pastou na laky. Vodu z rebier valca najlepšie odstráníme spuštením motora; po jeho zahriatí sa voda vyparí.

Poznámka: Benzín, petrolej, olej rozpúšťa gumu (pneumatiky, rukoväte riadiidel a návlečky stúpačiek). Preto tieto súčiastky chránime pred stykom s týmito kvapalinami.

2. MAZANIE STROJA.

Motor je mazaný samočinne pridaním automobilového oleja M 5 mix do paliva v pomere 1 : 20.

Prevodovú skriňu plníme v lete aj v zime automobilovým olejom PP 7 (asi 450 ccm).

Olej vymieňame po ubehnutí 5000 km, po jazde, keď je motor i olej teplý.

Starý olej vypustíme vypúšťacím otvorom na spodnej strane motora. 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 vytkať 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 3000 km. Kolesá rozoberieme (viď časť III, kap. 3. a 4.) a tuk natlačíme do ložísk najlepšie tlakovou pumpou.

Zadnú kyvnú vidlicu premazávame po ubehnutí 500 km automobilovým tukom A 00, v zime automobilovým olejom PP 7 niekoľkonásobným tlačením tlakovej maznice (obr. 13).

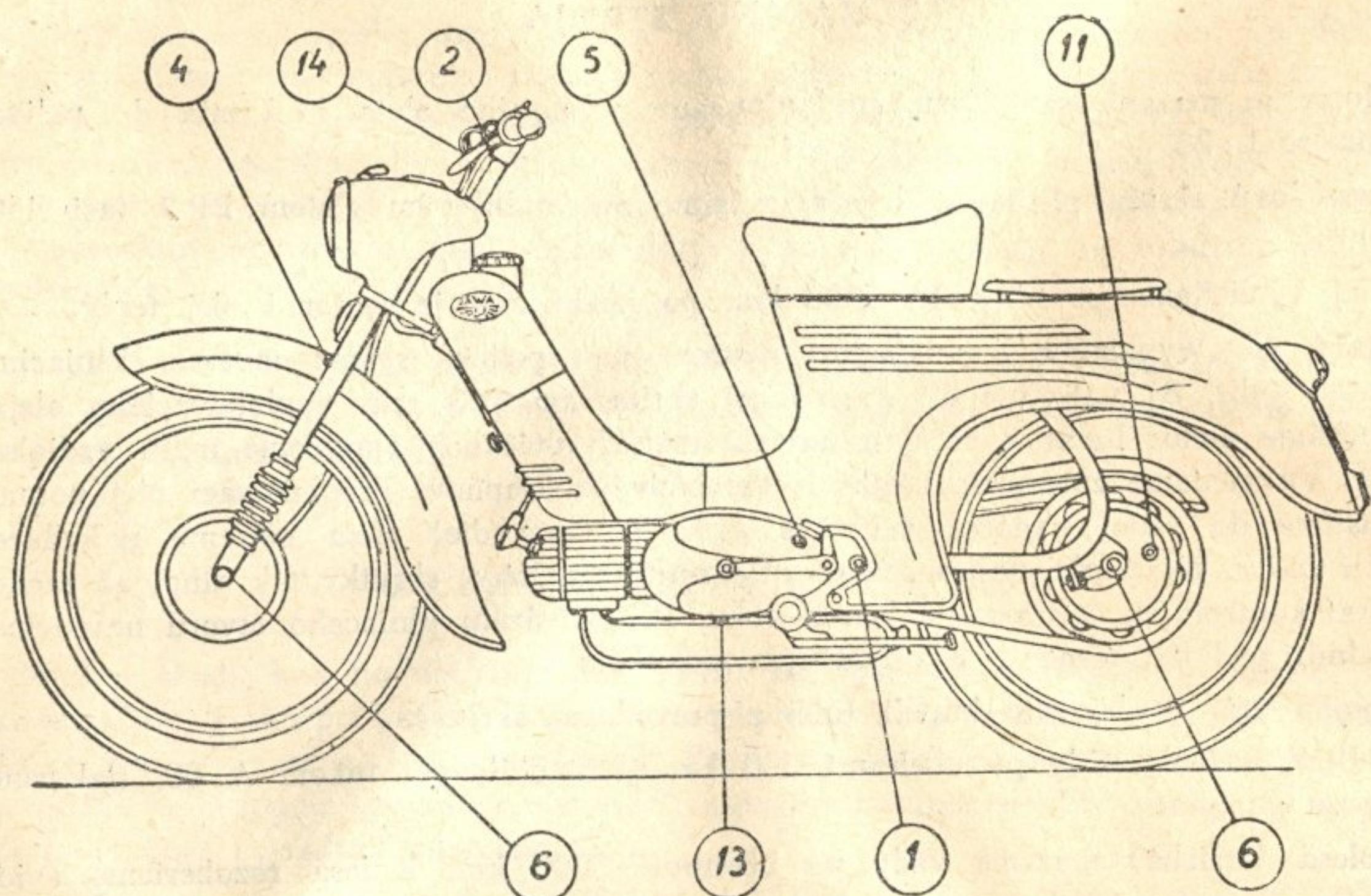
Primárna reťaz je úplne zakrytá ľavým vekom skrine, beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje nijakého ošetrovania. V prípade opotrebovania treba ju vymeniť.

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

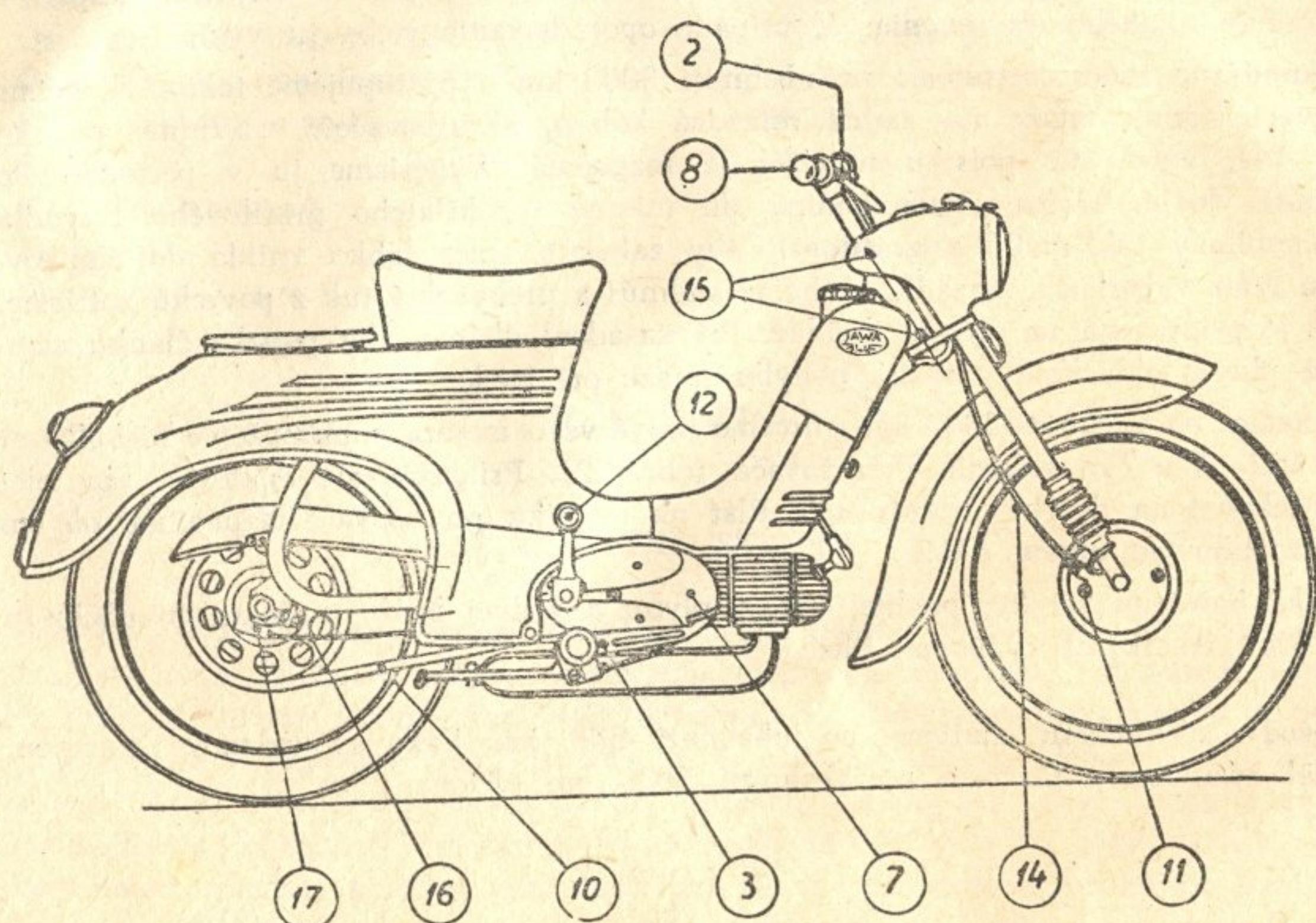
Dynamo: po ubehnutí 3000 km snímeme pravé veko motora a primažeme niekoľkými kvapkami oleja čap vahadla prerusovača (obr. 22). Primazávame opaterne, aby olej neodstrekoval na dotyky prerusovača. Plst na nosníku prerusovača napustíme olejom s automobilovým tukom AV 2.

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

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



Obr. 11. Mazací plán — levá strana.



Obr. 12. Mazací plán — pravá strana.

Upozornenie.

Valec a kľukový mechanizmus musí byť dostatočne mazaný olejom. Nedostatok oleja v benzíne zapríčinuje zadretie kľukového mechanizmu. Preto je nutné dodržiavať správny pomer oleja a benzínu. Tento pomer pri nabieraní paliva u čerpacích staníc a z automatov nie je zaručený v prípade, keď bol pred motocyklom čerpaný čistý benzín do vozidla so 4-taktným motorom.

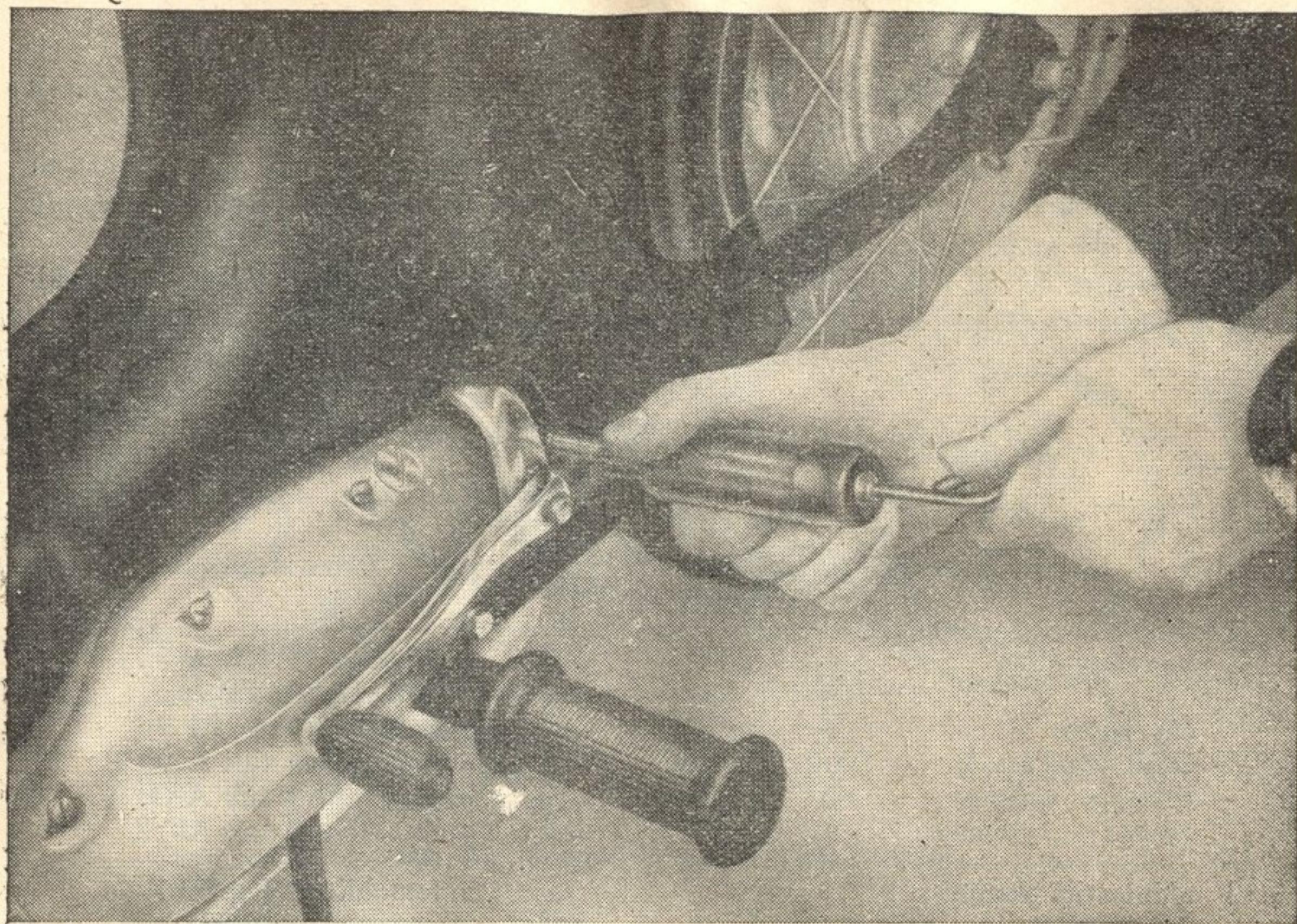
Zmes oleja a benzínu pre motocykel potom obsahuje málo oleja. Preto je výhodnejšie u čerpacích staníc miešať benzín s olejom na správny pomer v konvách.

Tabuľka mazania (obr. 11 a 12).

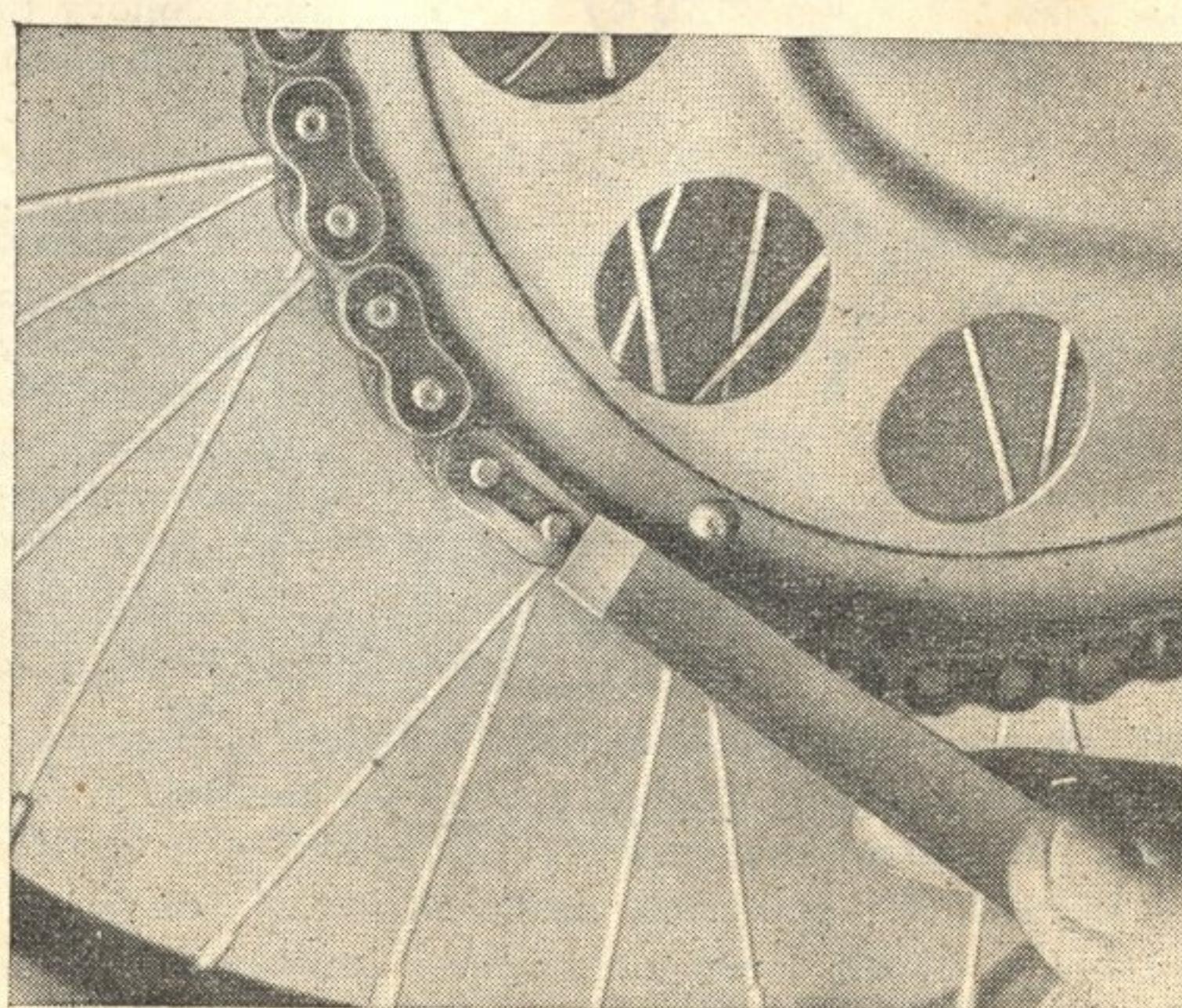
Po ubeh. km	Miesto mazania	Číslo mazacieho miesta	Počet miest	Druh mazania
500	kyvná vidlica	1	1	automobilový tuk A 00 v zime aut. olej PP 7
	čap páčok	2	2	automobilový olej PP 7
	čap nožnej brzdy	3	1	automobilový tuk A 00
	teleskop. vidlica	4	2	automobilový tuk A 00
	prevody rýchlomeru	17	1	automobilový tuk AV 2
1000	rýchlostná skriňa (doplnenie)	5	1	automobilový olej PP 7
3000	ložiská kolies	6	5	automobilový tuk AV 2
	magneto — čap váhadla	7	1	automobilový olej PP 7
	magneto — plst' prerusovača	7	1	stále napustené olejom s aut. tukom AV 2
	otočná rukoväť plynu	8	1	automobilový tuk A 00
	sekundárna reťaz	10	1	automobilový tuk A 00 s grafitom alebo mazací tuk G 3
	kľúče bŕzd	11	2	automobilový olej PP 7
	hriadeľ rýchlomeru	16	1	automobilový olej PP 7
5000	čap štartovacej páky	12	1	automobilový tuk A 00
	čap stojana	13	1	automobilový tuk A 00
	lanká	14	1	automobilový olej PP 7
	hlava riadenia	15	2	automobilový tuk AV 2
	rýchlostná skriňa	5	1	automobilový olej PP 7

3. NASTAVENIE BŔZD.

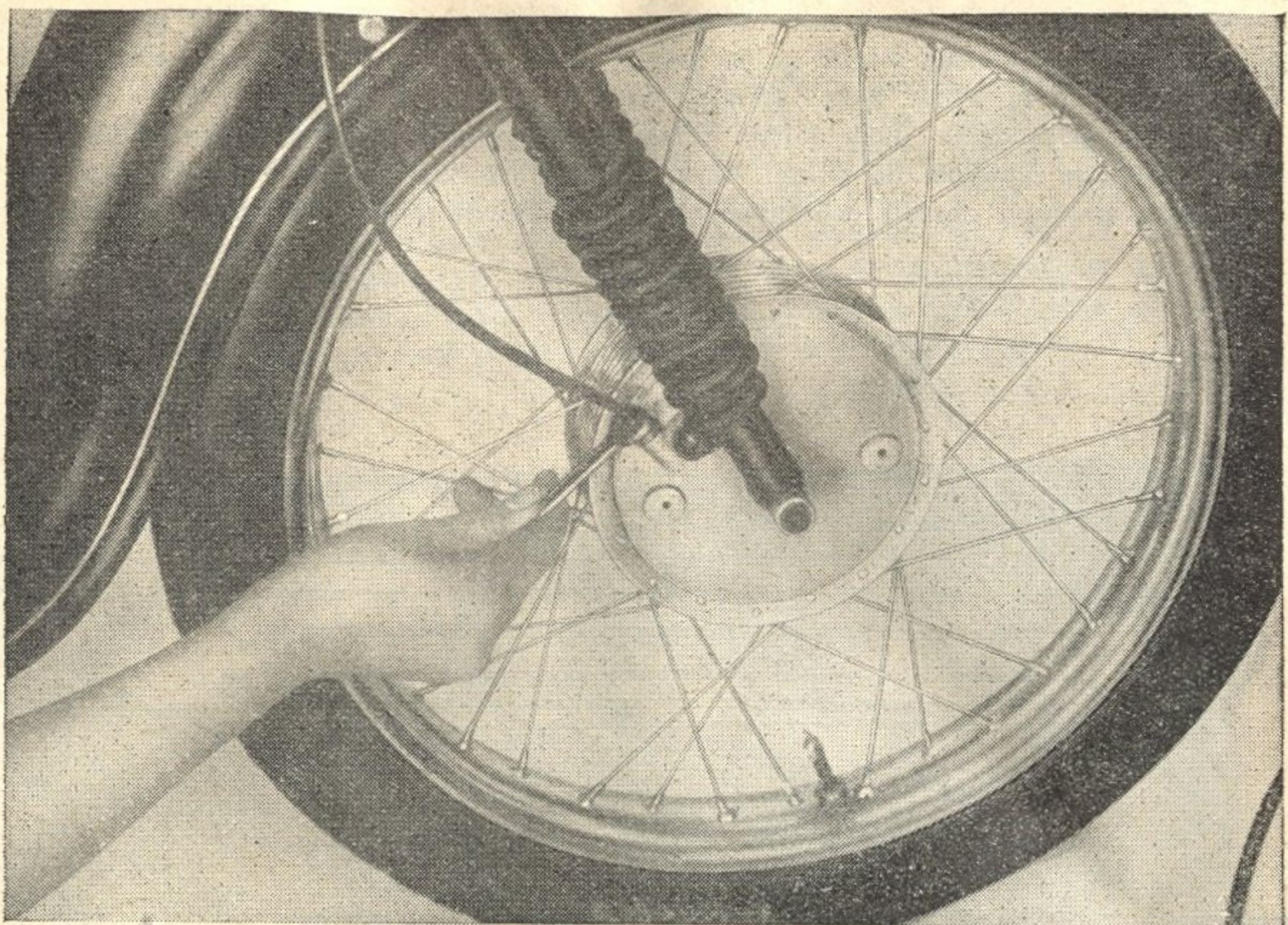
Brzdy motocykla sú dostatočne dimenzované. Vyžadujú len občasného nastavenia, keď sa obloženie čelustí opotrebi. Brzdy nastavujeme predĺžením (skrátením) lanka bowdenu brzdy tým, že pritiahneme (prípadne vyskrutkujeme) nastavovaciu skrutku na veku brzdy (obr. 15). Po správnom nastavení dĺžky bowdenového lanka (pri opotrebovaní obloženia v čelustí lanko skracujeme) pritiahneme poistnú maticu nastavovacej skrutky, aby bolo zabránené jej uvoľňovanie počas jazdy. Po nastavení prekontrolujeme otáčanie kolies. Kolesá sa musia ľahko otáčať.



Ozr. 13. Mazanie zadnej kryvnej vidlice.



Obr. 14. Uvoľnenie poistky refaze.



Obr. 15. Nastavenie bŕzd.

4. PNEUMATIKY.

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

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

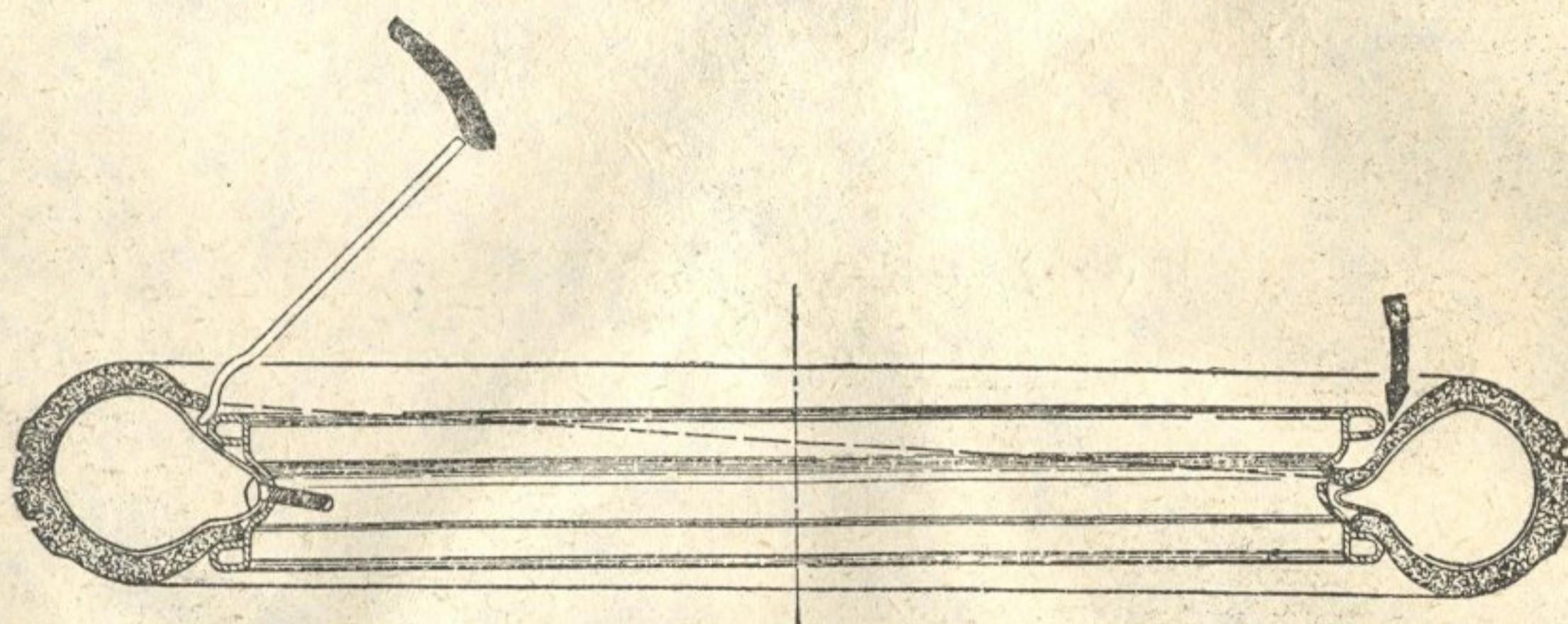
Poškodenú dušu opravíme zalepením. Snímame plášť z ráfku takto:

Vykrútime kužeľku — tým vypustíme zvyšok vzduchu. Matičku, upevňujúcu ventilček ráfku zaskrutkujeme. Koleso položíme a okraj v mieste protiľahlom ventilka vtlačíme do prehľbeniny ráfku (obr. 17)

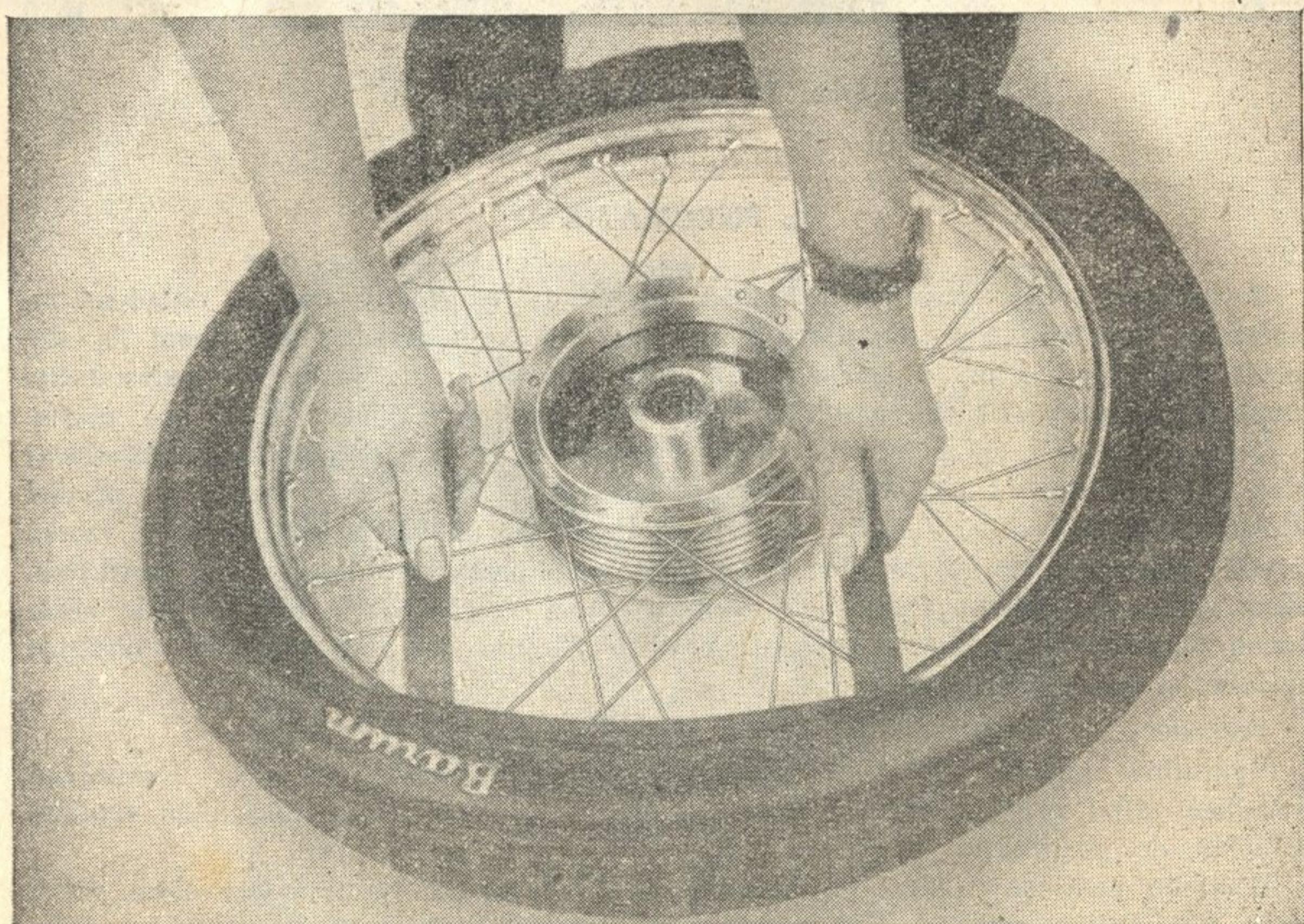
Pomocou montážnych pák prevlečieme okraj plášta pri ventilku cez okraj ráfku (obr. 17). Pritom treba dbať, aby nebola neopatrnosť prištipnutá a poškodená duša. Keď bol plášť po celom obvode prevlečený cez okraj ráfku, vytlačíme ventilček úplne z ráfku a vyberieme dušu.

Po krútení kuželky 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 ľahko zdrsníme kúskom skleného papiera. Zdrsnené miesto potrieme lepidlom na gumu. Až keď lepidlo trochu uschne, prilepíme záplatu, ktorú sme predtým zbavili ochranného nálepu. Záplata musí byť dobre pritlačená.



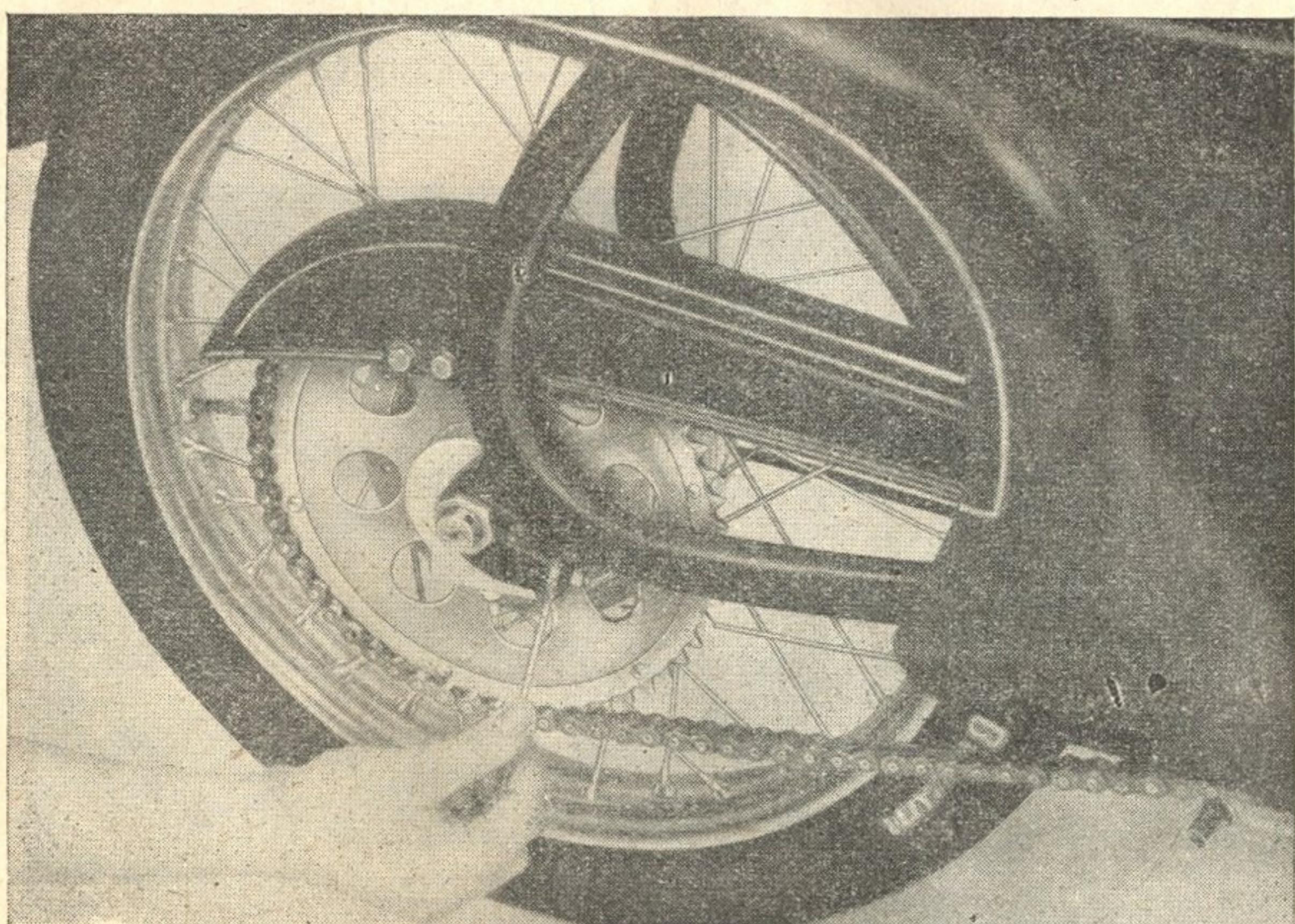
Obr. 16. Rez ráfikom a pneumatikami — montáž plášta.



Obr. 17. Správna montáž pneumatík.

Plášť dobre prezrieme, odstránieme 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 (nedoťahujeme). 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 plášť 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 plášť poškodený o ostrý kameň alebo rozbité sklo dielňa opraví.



Obr. 18. Napínanie reťaze.

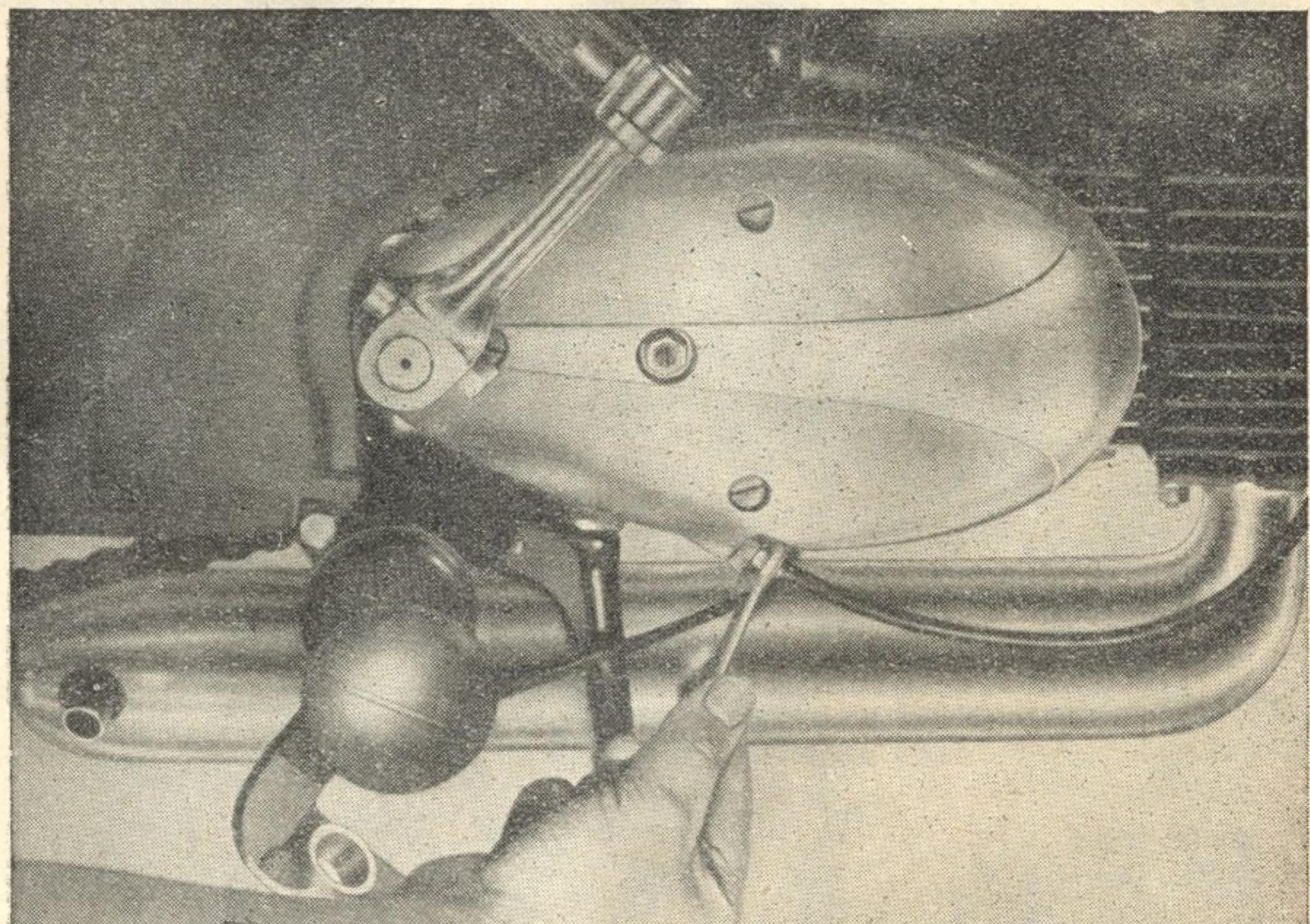
5. NAPÍNANIE REŤAZE.

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

6. SPOJKA A JEJ NASTAVENIE.

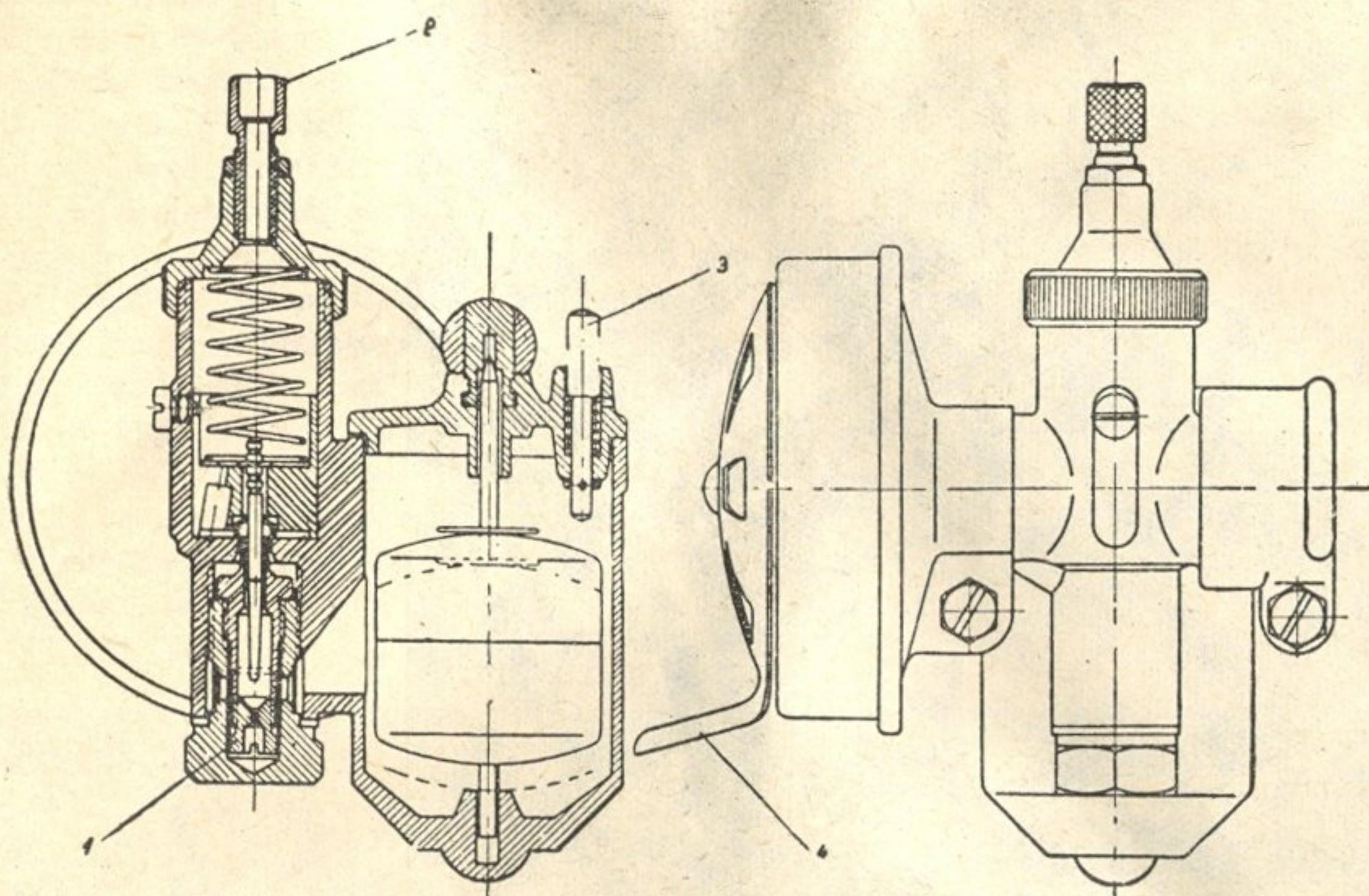
Spojkou prerušujeme prenos krútiaceho momentu od motora k prevodu skrine. Vypíname ju pri zasúvaní rýchlosťi, aby ozubenie koliesok v prevodovej skrini bolo chránené pred nárazmi. Spojka beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje okrem nastavenia vôle v bowdenovom lanku nijakú starostlivosť.

Aby sa zamedzilo nadmernému opotrebovaniu lamely spojky pri preklzovaní, lamela musí byť dostatočne pritlačená. Aby bola dostatočne pritlačená, musí mať páčka spojky vždy malú vôľu. Po čiastočnom normálnom opotrebení lamely táto vôľa zmizne. Preto dostatočnú vôľu vymedzíme povolením skrutky v strede pravej strany motorového bloku. Povolíme maticu i skrutku a po vymedzení vôle matku opäť dotiahneme.



Obr. 19. Nastavenie spojky.

Ked' sa lanko spojky časom vytiahne a tým sa zväčší vôľa páčky, vôľu vymedzíme po uvoľnení poistnej matici nastavovacej skrutky na spodnej časti pravej strany motorového bloku vykrútením o jednu až 2 otáčky. Po preskúšaní vôle ručnej páčky dotiahneme poistnú maticu.



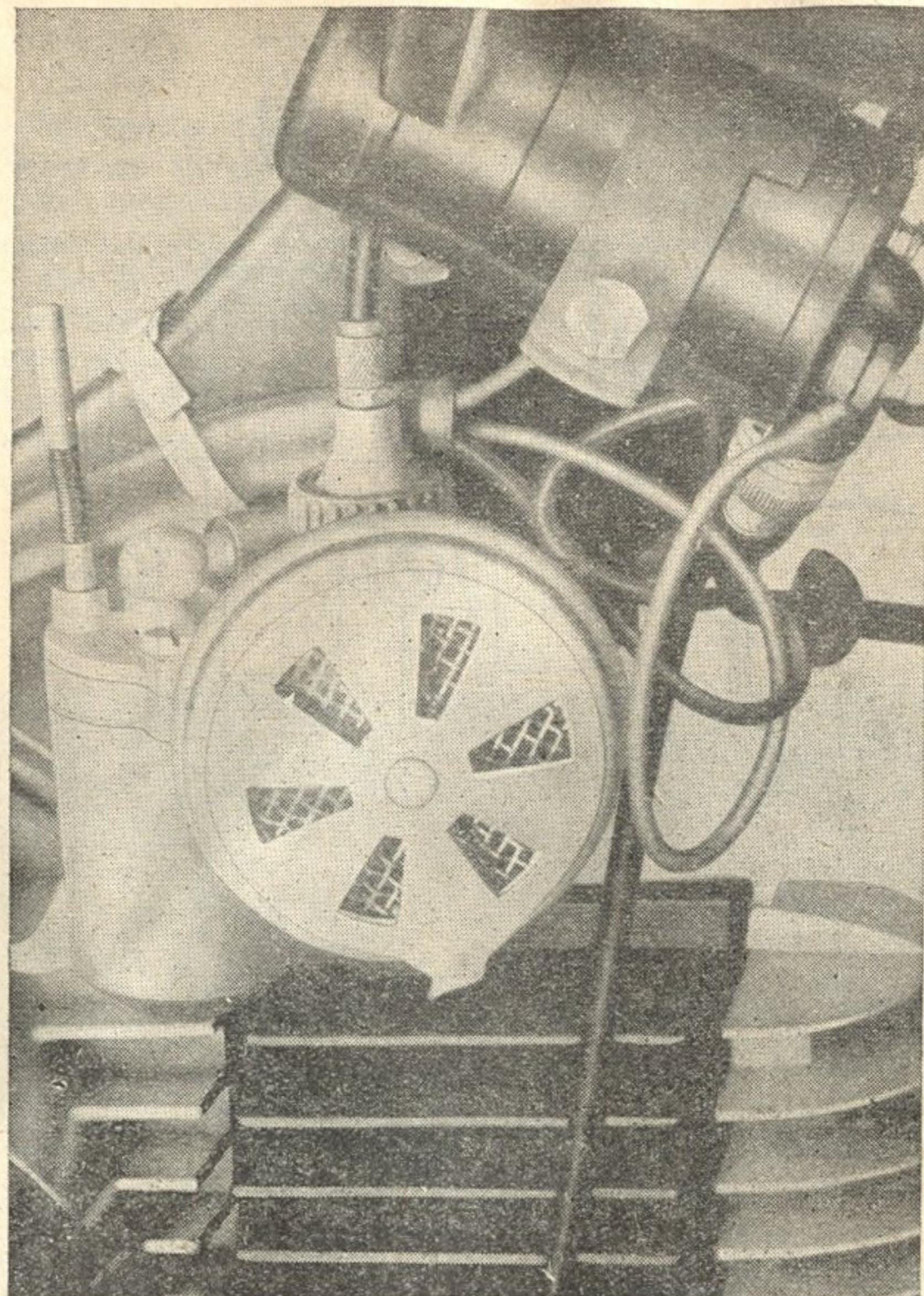
Obr. 20. Karburátor.

7. KARBURÁTOR JIKOV 2914 Hz.

Karburátor je už správne nastavený z továrne. Optimálnej účinnosti karburátora zodpovedá dýza 65. Preto netreba s karburátorom robiť nijakú manipuláciu okrem občasného vycistenia.

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

V prípade upchania dýzy vyskrutkujeme skrutku so sitkom (klúčom $s = 17$) a skrutky 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 ovplyvniť spotrebú a beh motora.) Čistič vzduchu karburátora 2914 je ovládaný páčkou umiestenou na pravej strane krytu pod nádržkou paliva. Prístup vzduchu obmedzujeme uzatvorením 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).



Obr. 21. Karburátor
s čisticom vzduchu
a preplavovací kolík.

8. ÚDRŽBA ELEKTRICKÉHO ZARIADENIA.

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

Zapaľovaciu sviečku občas očistíme, karbón opatrne zoškrabeme, prípadne nastavíme kontakty na vzdialenosť 0,5 mm opatrným pritiahnutím kontaktu na telese 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.

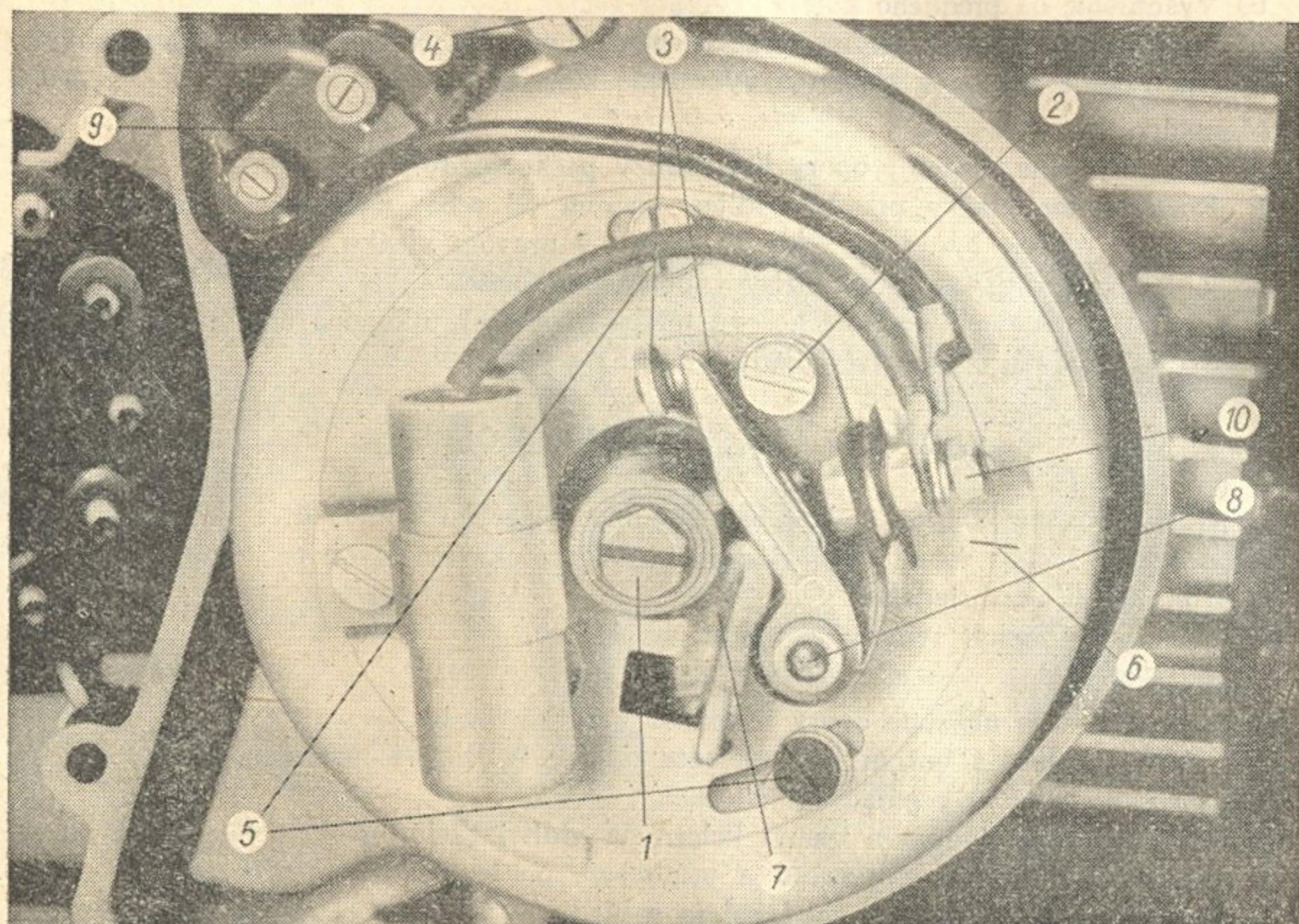
Bzučiak nepotrebuje nijakú údržbu, len pri čistení musíme dbať, aby do neho

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!

Nastavovanie zapalovania. 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 upevňovaciu skrutku utiahneme. Medzi kontakty prerušovača vložíme prúžok cigaretového papiera a pomaly otáčame kľukovým hriadeľom, až papier prechádza medzi kontaktami suvne. V tom okamihu má byť piest 2,8—3,1 mm pred „hornou“ úvratou. Túto vzdialenosť meriame tyčinkou alebo hĺbkomerom pri sňatí 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.



Obr. 22. Magneto.

9. DEKARBONIZÁCIA.

Po ubehnutí asi 5000 km odporúčame vykonáť dekarbonizáciu (potrebné demontáže, časť III.). Usadené zvyšky spálenej zmesi (karbón) znižujú výkon motora a spôsobujú prílišné zahrievanie. Usadený karbón na hornej časti piesta, v hlave valca

a vo výfukových kanáloch odstráňme opatrným oškrabaním. Súčasne odstráňme karbón z drážok piestnych krúžkov (najlepšie starým rozlomeným krúžkom). Pri opäťovnom nasadení dajte krúžky do týchto drážok, kde boli pred sňatím. Po odškrabaní karbónu súčiastky umyjeme v benzíne alebo v petroleji.

Tlmič výfuku čistíme takto:

Zo zadného konca tlmiča vykrútime úzáver s dierovanou trúbkou. (Úzáver súčasne upevňuje perový držiak stojana.) Trúbku dôkladne očistíme drôtenou kefou. Karbón na vnútornej strane plášta tlmiča oškrabeme patrične ohnutým drôtom.

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ ŠPECIÁLNEHO NÁRADIA

1. VYBRATIE PREDNÉHO KOLESA.

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

Montáž:

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

2. VYBRATIE ZADNÉHO KOLESA.

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

Montáž:

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

3. VÝMENA GULKOVÝCH LOŽÍSK KOLIES.

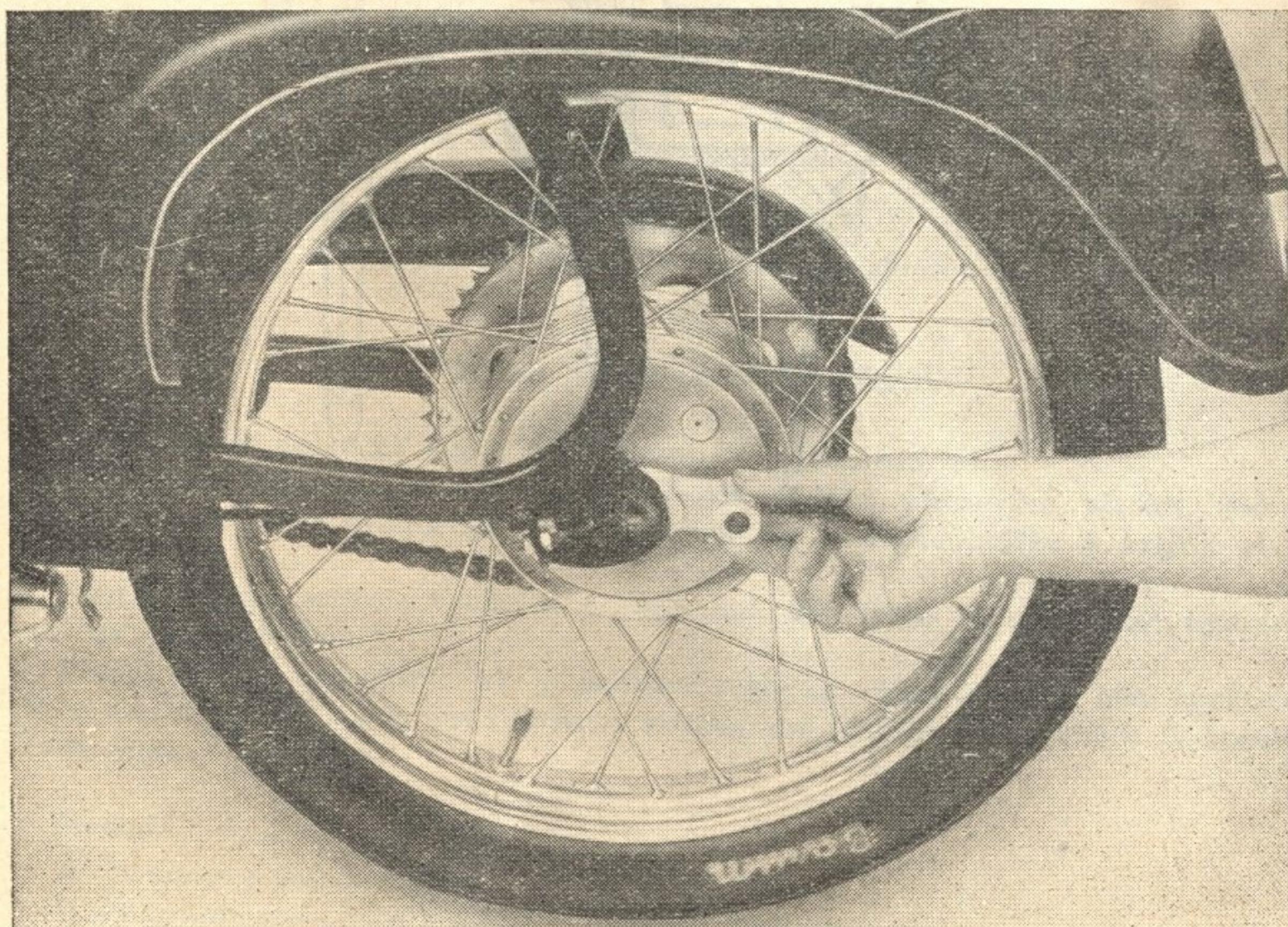
- a) Koleso vyberieme z rámu.
- b) Z obidvoch kolies odstráňme upchávky a na ľavej strane i poistný krúžok.
- c) Tenkú tyčku pretiahneme otvorom ľavého ložiska a rozpernou trúbkou a oprieme ju o vnútornú hranu ľavého ložiska. Lahkým poklepaním na tyč ložisko vytlačíme a vyjmeme rozpernú trúbku.
- d) Vhodnou trúbkou vyrazíme potom ľavé ložisko.

Montáž:

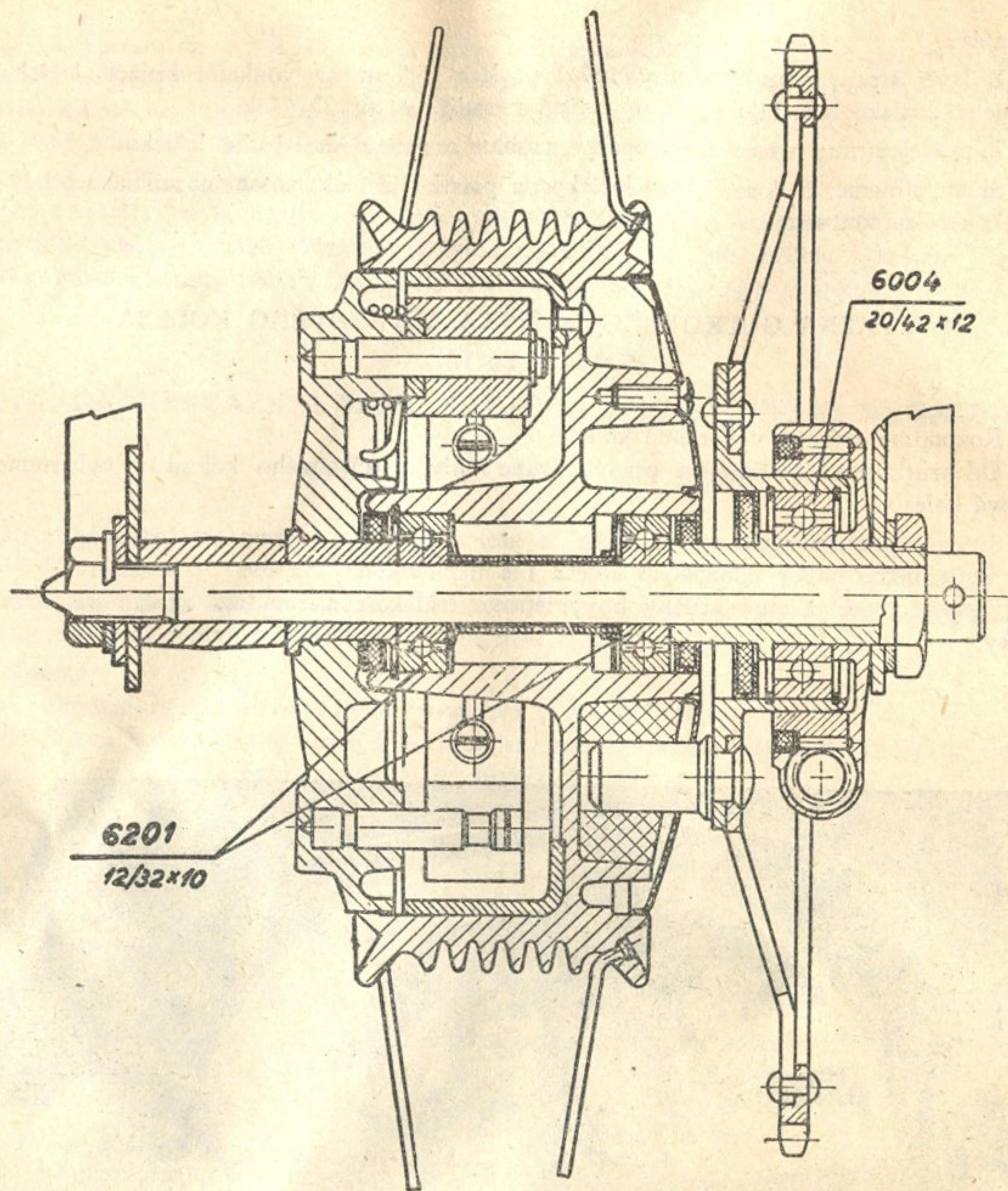
- A. Z ľavej strany vsunieme plechový krúžok a tlakom na vonkajší krúžok ložiska nalisujeme ložisko tak ďaleko, až je možné nasadiť poistný krúžok.
- B. Z pravej strany nasadíme rozpernú trúbku a zalisujeme druhé ložisko.
- C. Skontrolujeme, či dosadá ľavé ložisko na poistný krúžok, potom narazíme upchávky a koleso zamontujeme.

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

- a) Rozpojíme reťaz a vyberieme koleso
- b) Odskrutujeme maticu na pravej strane náboja reťazového kolesa a vyberieme reťazové koleso.
- c) Snímeme náhon rýchlomeru.
- d) Vytiahneme náboj reťazového kolesa i s upchávkou.
- e) Demontujeme poistné krúžky a vyklepeme ložisko, smerom cez zápiche segerovej poistiky.



Obr. 23. Záchyt reakcie zadného kolesa.



Obr. 24. Rez zadným kolesom.

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 záhytu kolesa na vidlici a zlahka pritiahneme maticu.
- F. Po nasadení kolesa dotiahneme maticu náboja skôr než maticu osi zadného kolesa.
- G. Skontrolujeme otáčanie kolesa.

5. SNÍMANIE HLAVY A VALCA MOTORA.

- a) Odpojíme kábel sviečky, tlmič výfuku a po odobratí odkrútime i karburátor.
- b) Vykrútame 4 matice s = 10 hlavy valca.
- c) Zošliapneme roztáčaciu 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. Nakrútame karburátor, výfuk a kryty.
- G. Po ubehnutí niekoľkých km (zahriatie motora) dotiahneme hlavu valca.

6. VÝMENA PIESTNYCH KRÚŽKOV.

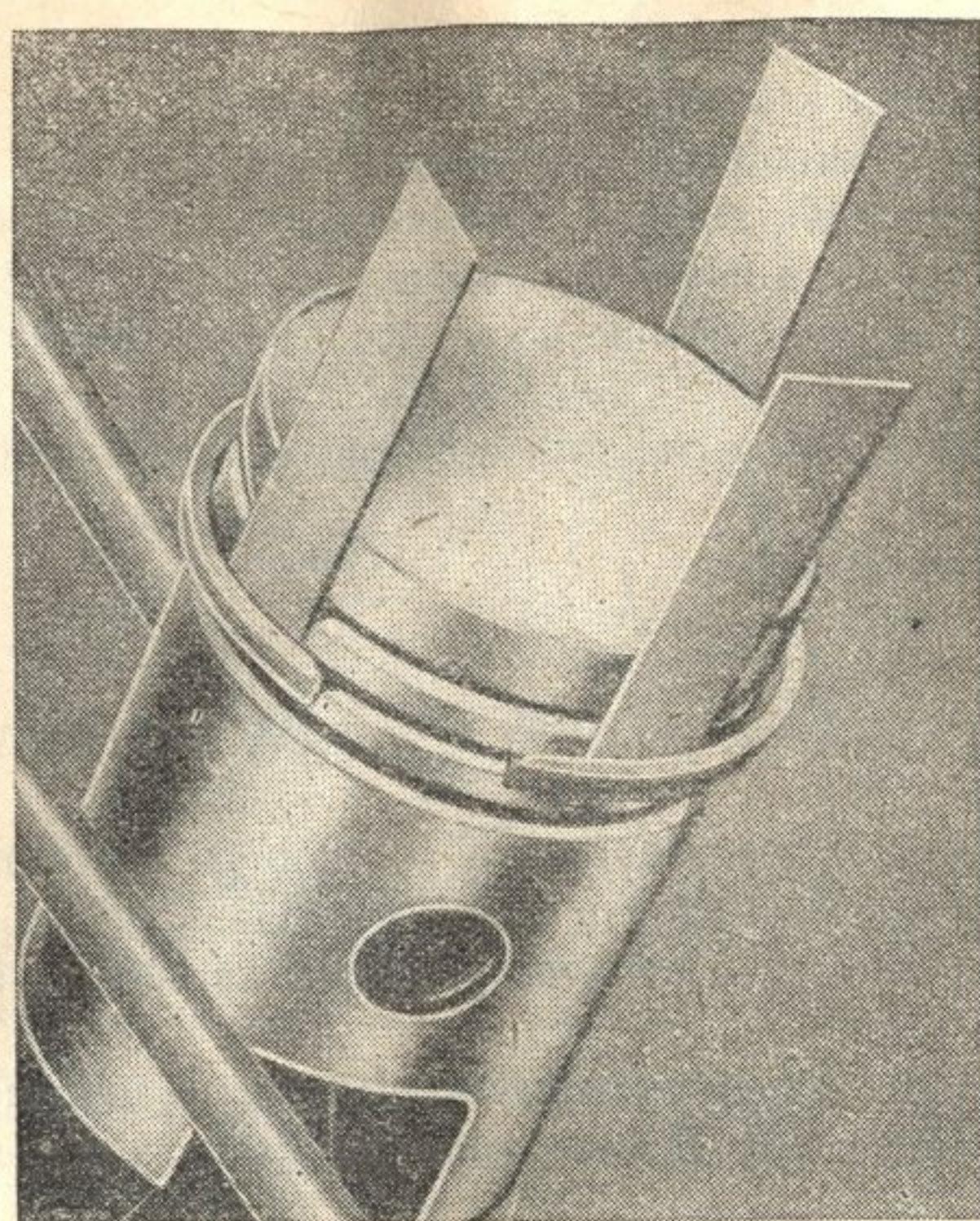
- a) Vykonáme demontáž hlavy valca motora (časť III, kap. 5).
- b) Krúžky najlepšie snímeme použitím troch tenkých plechových pásikov. Jeden pliešok vsunieme do prostriedka a dva pri koncoch piestneho krúžku a krúžok stiahneme.

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

Montáž:

- A. Nasunieme postupne piestne krúžky podľa obrázku 49.
- B. Prekontrolujeme vôľu krúžkov v drážkach pootočením.
- C. Zámky krúžkov nastavíme proti políčkom v piestnych drážkach.
- D. Vykonáme montáž valca a hlavy (časť III, kap. 5).



Obr. 25. Montáž piestnych krúžkov.

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 OTOČNEJ RUKOVÄTI PLYNU.

- a) Otáčame rukoväťou, až otvor odkryje zapustenú skrutku.
- b) Zapustenú skrutku vykrútime a vytiahneme zátku koncom riadiidla.
- 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: rámček s parabolou a plášť.

Vybratie rámčeka s parabolou:

- a) Vykrútime upevňovaciu skrutku na spodnej strane objímky.
- b) Rámček s parabolou prevrátimy hore a vyberieme.

c) Ak treba, odpojíme káble od svoriek.

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

Pri montáži pred utiahnutím príchytky skrutky sa presvedčíme, či je správne zachytiený rámček v hornej časti plášta.

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

a) Snímeme rámček s parabolou a odpojíme káble.

b) Odpojíme tlmivku z plášta svetlometu.

c) Vykrútime skrutky pri spínači svetiel, skrutku v zadnej časti svetlometu a obidve skrutky ($s = 10$) nad spodným nosníkom vidlice.

d) Polovičky plášta svetlometu roztiahneme do strán.

Pri montáži sa varujeme pretrhnutiu kálov a poškodenie rýchlomeru.

A. Zasadíme polovice plášta.

B. Zakrútime skrutky ($s = 10$).

C. Pritiahneme prepínač svetiel a zakrútime zadnú skrutku.

D. Namontujeme tlmivku.

E. Zapojíme káble a zamontujeme rámček 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. Skúsime preperovať vidlicu.

E. Podľa časti III, kap. 9 namontujeme svetlomet.

11. ZADNÁ KYVNÁ VIDLICA.

Pri demontáži zadnej kyvnej vidlice predchádzajú tieto operácie:

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

2. Sňatie krytov — časť III, kap. 12.

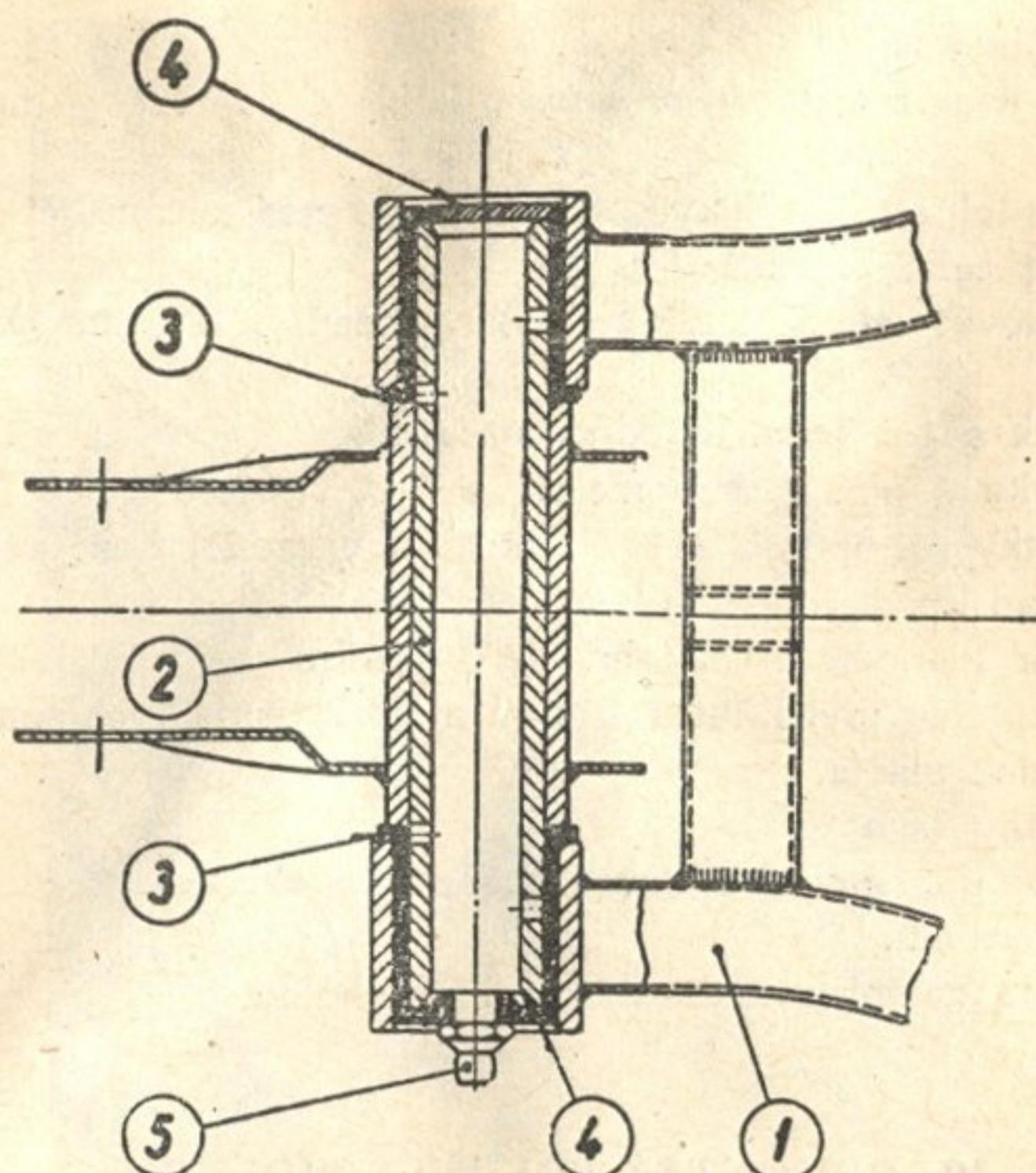
3. Sňatie reťazového kolesa — časť III, kap. 4.

Demontáž:

a) Odklopíme sedlo a odkrútime dve matice $s = 10$ zo skrutiek upevňujúcich závesy pružín. Vidlica klesne na čape.

b) Odkrútime mazničku kyvnej vidlice (obr. 27 — pol. 5).

c) Zakrútime skrutku M 6 do otvoru pre mazničku, za túto skrutku vytiahneme viečko čapu (pol. 4). Druhé viečko vyrazíme na druhú stranu.



Obr. 26. Rez uložením kyticnej vidlice.

Teraz môžeme dokonale vyčistiť vnútrajšok uloženia vidlice a dokonale ho namazať.

Na ďalšiu demontáž potrebujeme stahovák, ktorým vytlačíme (vytiahneme) čap kyticnej vidlice (pol. 2) a demontáž je hotová.

Montáž:

- A. Po nalisovaní čapu vidlice niekoľko ráz ſhou kývneme, aby sme mali zaručené, že nedrhne.
- B. Narazíme obidve zátky.
- C. Zakrútime 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.

12. SŇATIE KRYTU.

- a) Vykrútime 4 skrutky pod nádržou na palivo, ručnú skrutku dvierok, skrutku v prostriedku 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. Zakrútime 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 plynú a spojky, kábel sviečky a odpojíme tiahlo do radiacej páky.
- c) Rozopneme reťaz.
- d) Odkrútime 3 upevňovacie skrutky M 6 ($s = 10$).
- e) Motor vysunieme.

Montáž:

- A. Motor posadíme do rámu a utiahneme 3 skrutky M 6.
- B. Namontujeme reťaz, prívod paliva, bowden plynú 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.

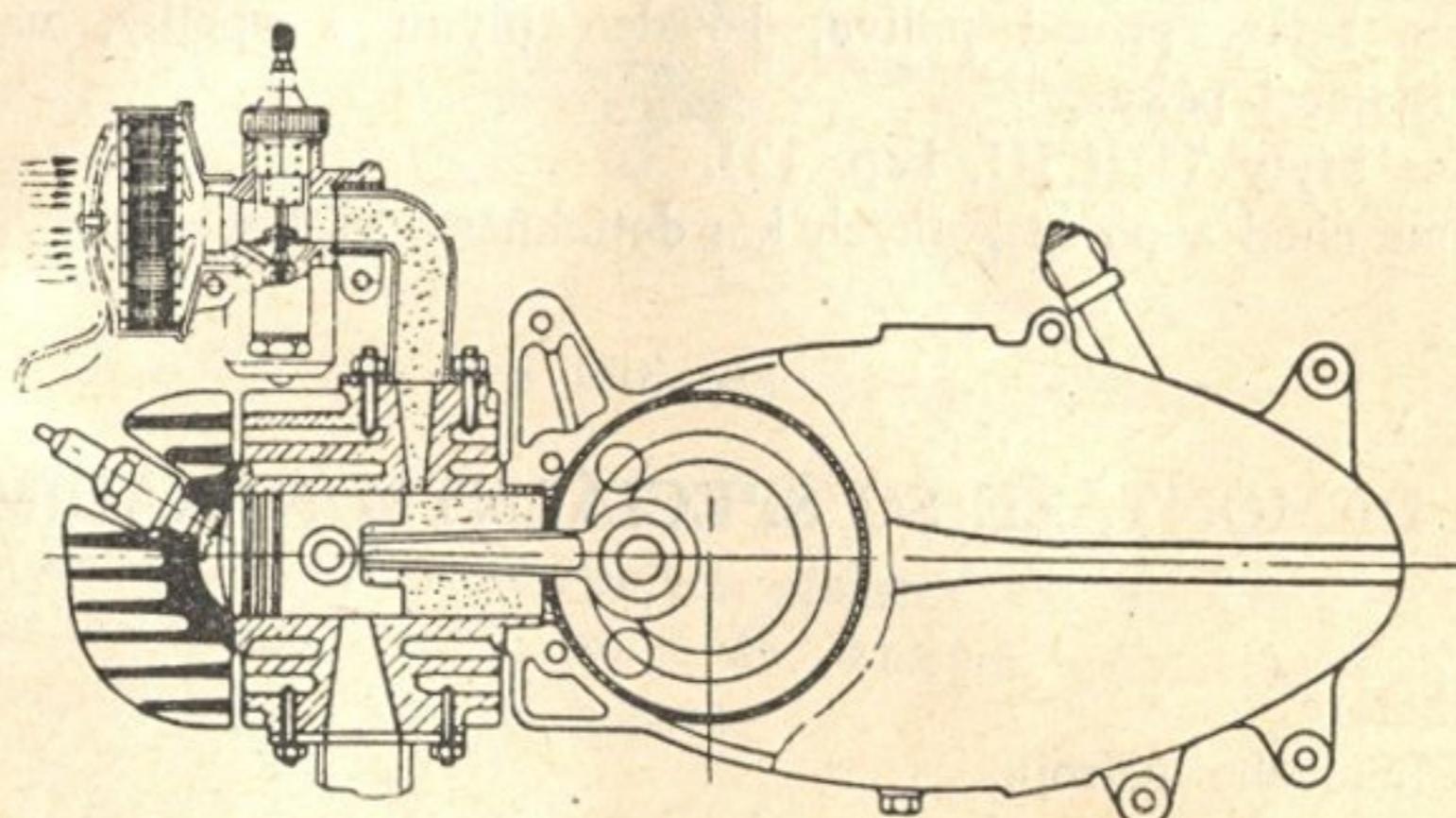
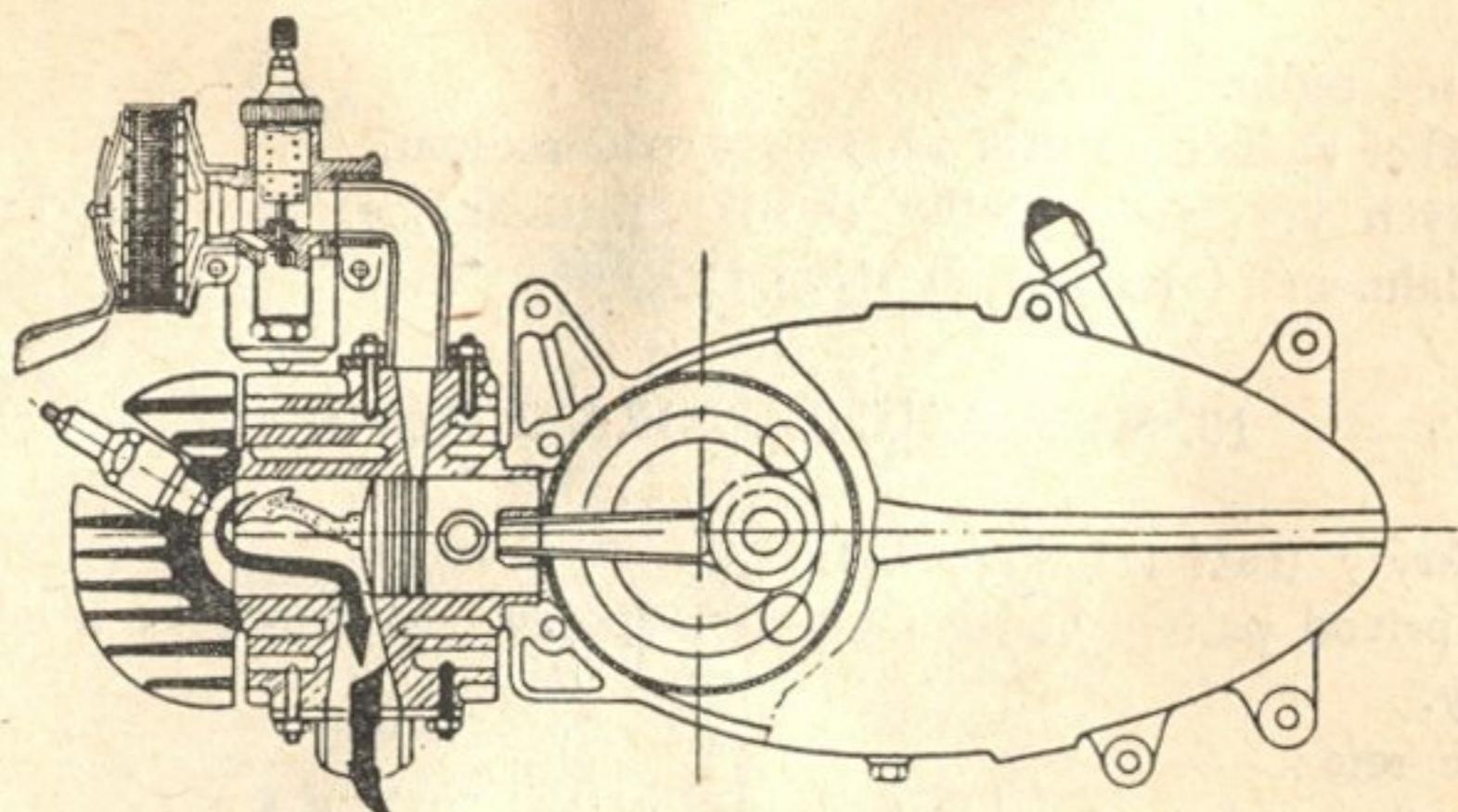
Tieto demontáže vyžadujú odborné znalosti a špeciálne dielenské zariadenie. Je výhodnejšie, keď ich zveríme odbornej dielni.

OPIS ČINNOSTI DVOJDOBÉHO MOTORA.

Dvojdobý systém spaľovacieho motora je zvlášť vhodný pre motocyklové motory. Má malý počet pohybujúcich sa súčiastok a tým menšie opotrebovanie a väčšiu spoľahlivosť v prevádzke. Pracovná činnosť dvojdobého motora je obsiahnutá len v jednej otáčke (t. j. dva zdvihy piesta).

1. Piest sa pohybuje hore:

Piest zatvorí najskôr prepúšťacie kanáliky, potom výfukový kanál a nastáva stlačenie zmesi v kompresnom priestore hlavy valca. Niekoľko okamihov pred hornou polohou piesta je stlačená zmes zapálená elektrickou iskrou zapáľovacej sviečky. Medzitým nastáva pod piestom podtlak, ktorý spôsobuje nasanie čerstvej zmesi z karburátora do priestoru kľukovej skrine.



Obr. 27. Schéma činnosti dvojdobého motora.

2. Piest sa pohybuje dolu:

Po zapálení nastáva vlastný pracovný zdvih piesta (odovzdanie sily expandujúcich plynov pomocou kľukového ústroja a prevodov zadnému kolesu motocykla). Horná hrana piesta otvorí najprv výfukový kanál a nastáva výfuk spálených plynov. Horná hrana a okienko piesta otvoria potom dva prepúšťacie kanáliky. Pod piestom a v kľukovom priestore je čerstvá zmes, stlačená piestom pri tomto pohybe dolu. Otvorenými prepúšťacími kanálikmi prúdi teraz táto čerstvá zmes usmernená tvarom kanálov do valca: obidva prúdy sa stretnú, narazia na zadnú stenu valca, postupujú smerom ku hlave valca, ktorá ich otáča k stene výfukového kanálu. Čerstvá zmes napĺňa valec a súčasne vytláča zvyšok spálenej zmesi (výplak).

V. SKÚTROVANÝ LAHKÝ MOTOCYKEL JAWA 50

Skútrovaný motocykel JAWA 50 je v podstate ľahký motocykel JAWA 50 normálneho prevedenia, na ktorom je namontované krytovanie a pre ktorý platia i všetky údaje a popisy uvedené v tomto návode.

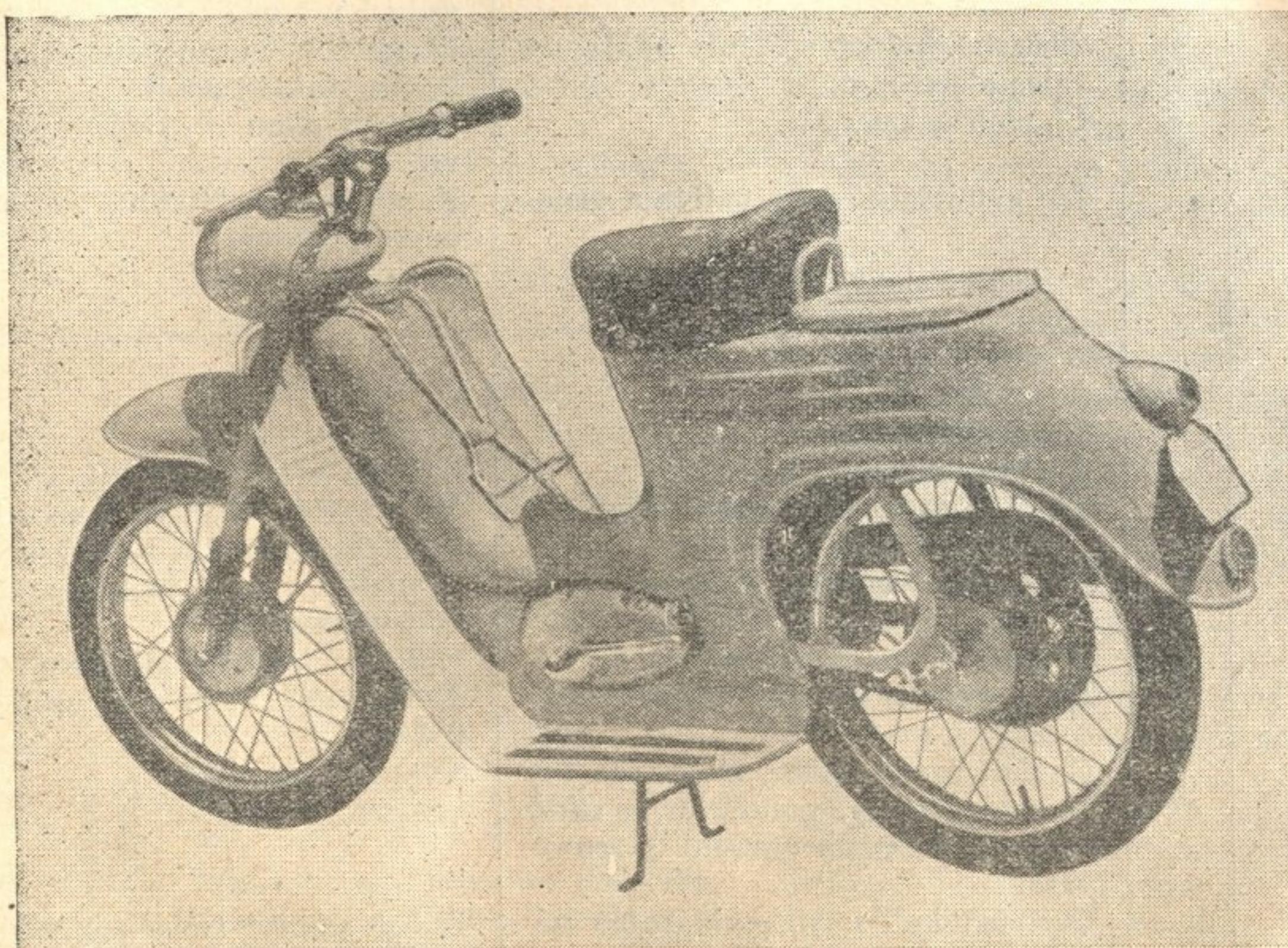
Skútrovanie pozostáva z nasledujúcich súčiastok: predný štít, držiak podlahy s pákou zadnej brzdy, pravá a ľavá podlaha, pravé a ľavé dvierka a spojovacie skrutky. Podlahy sú upevnené pomocou držiaka pevne k rámu.

Predný štít v dolnej polohe je zapojený k podlahe v hornej polohe k dorazu riadenia.

Demontáž predného štítu prevedieme odskrutkováním jednej skrutky na doraze riadenia, dvoch skrutiek na držiakoch nádrže a štyroch skrutiek, ktorými je primontovaný k pravej a ľavej podlahe.

Demontáž pravej a ľavej podlahy prevedieme odskrutkováním dvoch skrutiek na držiaku podlahy a skrutiek, ktorými je spojený zadný kryt s podlahou.

Pravé a ľavé dvierka sú zasunuté za predný štít a prichytené zpredu každý jednou skrutkou. Môžeme ich demontovať i bez sňatia predného štítu po povolení týchto 2 skrutiek na štíte.



Obr. 28. Ľahký motocykel JAWA 50 — skútrovaný

VI. TABUĽKA PORÚCH A ICH ODSTRÁNENIE

Príznaky poruchy	Zistená porucha	Odstránenie
Má detonáciu (piest klepe)	<p>Motor je prehriaty.</p> <p>Elektródy sviečky žeravé, chybná 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>Sňať hlavu a karbón odstrániť.</p> <p>Nastaviť predstih. Tlmič vytiahnut, rozobrať a vyčistiť, event. vyrovnatiť trúbku.</p>
Motor nepracuje pravidelne	<p>Správna iskra</p> <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>Otvoriť úplne palivový kohút (rezerva), doplniť palivo do nádrže, prezrieť prívodné potrubie, vyčistiť vzduchový otvor vo viečku nádrže. Kábel obalíť izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť.</p> <p>Vyčistiť dýzu — karburátor nastaviť.</p> <p>Zmes pred naliatím do nádržky dobre premiešať.</p>
Vynecháva	<p>Nepravidelná iskra</p> <p>Nevhodná sviečka.</p> <p>Zaolejaná sviečka.</p> <p>Veľká vzdialenosť elektród sviečky.</p> <p>Znečistené kontakty prerusovača.</p> <p>Opálené kontakty prerusovača.</p> <p>Zle nastavené kontakty prerusovača.</p> <p>Chybný 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 elektród nastaviť prihnutím vonkajším na 0,5 mm.</p> <p>Kontakty očistiť handrou namočenou v benzíne.</p> <p>Opiľovať 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
Karburačor sa nedá preplaví	<p>V nádržke niet paliva.</p> <p>Palivový kohút v prívodnom potrubí je uzavretý alebo nedostatočne otvorený.</p> <p>Upchatý čistič paliva nad kohútom.</p> <p>Upchaté potrubie alebo sitko v karburátore.</p> <p>Upchatý otvor vo viečku plniaceho otvoru benzínovej nádržky na palivo.</p>	<p>Prepustiť palivo zo zásoby otočením páčky výpustného kohúta hore (stačí asi na 30 km) a čo najskôr nádrž palivom naplniť.</p> <p>Palivový kohút otvoriť.</p> <p>Palivový kohút vykrútiť a čistič vyčistiť.</p> <p>Potrubie vybrať a prefúkať, karburátor vybrať, dýzu odmontovať a vyčistiť.</p> <p>Vzdušný otvor vo viečku vyčistiť.</p>
Sviečka nedáva iskru	<p>Zaolejovaná sviečka.</p> <p>Porušená izolácia medzi elektródami sviečky.</p> <p>Veľká alebo malá vzdialenosť elektród sviečky.</p>	<p>Sviečku vybrať a vyčistiť.</p> <p>Sviečku vymeniť.</p> <p>Elektródy na vzdialenosť asi 0,5 mm prihnúť.</p>
Karburačor sa dá preplaví.	<p>Spínač svetiel je otočený na skrat.</p> <p>Porušená zapalovacia cievka.</p> <p>Kontakty prerusovača nie sú čisté.</p> <p>Opálené kontakty prerusovača.</p> <p>Chybné kontakty prerusovača.</p> <p>Kábel zapalovača pretrhnutý alebo uvoľnený.</p> <p>Spálená izolácia kábla.</p> <p>Porušený kondenzátor.</p> <p>Porušená izolácia vinutia statoru.</p> <p>Voda v prerusovači.</p> <p>Porušená bakelitová kábelová koncovka.</p>	<p>Páčku otočiť do správnej polohy.</p> <p>Vymeniť zapalovaciu cievku.</p> <p>Kontakty treba očistiť handrou namočenou v benzíne.</p> <p>Splovať jemným pilníkom.</p> <p>Kontakty nechať opraviť alebo vymeniť.</p> <p>Kábel vymeniť, prípadne spojiť a izolovať izolačnou páskou a čo najskôr nahradiť novým.</p> <p>Kábel omotať izolačnou páskou a čo najskôr vymeniť.</p> <p>Vymeniť za nový.</p> <p>Dať opraviť.</p> <p>Vodu vyfúknut, opatrne vytriet alebo nechať vyschnúť.</p> <p>Vymeniť koncovky.</p>
Sviečka má iskru	<p>Motor nemá kompresiu</p> <p>Zlomený pieštný krúžok.</p> <p>Zapečený pieštný krúžok.</p> <p>Tesnenie pod sviečkou prepúšťa.</p> <p>Tesnenie pod hlavou porušené.</p> <p>Zadretý piešt.</p>	<p>Vybrať krúžok z piesta a nahradiť novým.</p> <p>Vybrať krúžok, očistiť a znova nasadiť (ev. nahradiť novým).</p> <p>Tesnenie nahradiť novým.</p> <p>Tesnenie nahradiť novým.</p> <p>Rozobrať a opraviť (odb. diel.)</p>

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

Zoznam záručných opravovní n. p. MOTOTECHNA.

Kraj Stredočeský — odštepný závod 1 v Prahe

Mototechna, n. p., odštepný závod 20,
Praha 3, Jeseniova 56, tel. 272-521

- 1801 Benešov, Mírové nám. 40, tel. 730
- 1802 Beroun, Stalinova 29, tel. 453
- 1803 Čáslav, Koudelova 354, tel. 12
- 1804 Český Brod, tř. maršála Suvorova 136, tel. 428
- 1805 Dobříš, Stalingradské nám. 78, tel. 121
- 1806 Kladno, tř. J. Hory, tel. 3813
- 1807 Kolín, Stalingradská 417, tel. 2726
- 1808 Kutná Hora, Stalinova 309, tel. 779
- 1809 Mělník, Švermova 147, tel. 437
- 1810 Mladá Boleslav, Stalinova 760, tel. 2190
- 1811 Mnichovo Hradiště, Jiráskova 610, tel. 229
- 1812 Poděbrady, Stalinova 361, tel. 997
- 1813 Příbram, Štefanikovo 330, tel. 701
- 1814 Rakovník, Palackého 78, tel. 332
- 1815 Říčany, Náměstí čp. 7, tel. 369
- 1816 Vlašim, Žižkovo nám. 141, tel. 308

Kraj Juhočeský — odštepný závod 2 v Českých Budějovicích

- 2801 České Budějovice, Riegrova 65, tel. 4642
- 2802 Blatná, Gottwaldova 86, tel. 227
- 2803 Písek, Nár. Svobody 31, tel. 2563
- 2804 Strakonice, Dimitrovova 162, tel. 562
- 2805 Tábor, Gottwaldova 1178, tel. 2637
- 2806 Třeboň, Husova 17, tel. 52
- 2807 Vodňany, Budějovická 137, tel. 320

Kraj Západočeský — odštepný závod 3 v Plzni

- 3801 Plzeň, Leninova 73, tel. 249-12
- 3802 Plzeň, Bolzanova 15, tel. 246-77
- 3803 Cheb, K. Marxe 44, tel. 751
- 3804 Karlovy Vary — Bohatice, Příkopní 3, tel. 2087
- 3805 Královice č. 430, tel. 156
- 3806 Mariánské Lázně, Družstevní 406, tel. 2426
- 3807 Rokycany č. 500/II, tel. 64

Kraj Severočeský — odštepný závod 4 v Ústí n. Labem

- 4801 Ústí n. Lab., Tovární 35, tel. 3011-14
- 4802 Česká Lípa, ul. 5. května 798, tel. 229

- 4803 Děčín, Labské nábř. 310, tel. 3050
- 4804 Chomutov, Beethovenova 52, tel. 2356
- 4805 Liberec, Zhořelecká 14, tel. 3482
- 4806 Litoměřice, Mírové nám. 25, tel. 2559
- 4807 Roudnice n. Lab., Stalinova 316, tel. 287
- 4808 Teplice, Dlouhá 34, tel. 4103
- 4809 Varnsdorf, Lidická 495, tel. 167
- 4810 Žatec, Hošťálkovo n. 63, tel. 309

Kraj Východočeský — odštepný závod 5 v Pardubiciach

- 5801 Hradec Králové, Moravské předměstí 662, tel. 6864
- 5802 Chlumec n. Cidl., Stalinova 80, tel. 17
- 5803 Havlíčkův Brod, Malinovského 151, tel. 2396
- 5804 Nová Paka, Rudé armády 330, tel. 297
- 5805 Náchod, Komenského 266, tel. 397
- 5806 Pardubice, Štrossova 238, tel. 2410
- 5807 Semily, Stalinova ul.
- 5808 Turnov, Kudrnáčova 42, tel. 70
- 5809 Svitavy, Sokolovská 2, tel. 584
- 5810 Moravská Třebová, Moskevská 53, tel. 268
- 5811 Trutnov, Horní Staré Město, tel. 2497
- 5812 Dvůr Králové n. L., Nám. Odboje 307, tel. 270
- 5813 Králiky, J. Opletala 129, tel. 95

Kraj Juhomoravský — odštepný závod 6 v Brne

- 6801 Brno, Gebauerova 11, tel. 756-82
- 6802 Brno — Stará Osada, tel. 735-87
- 6803 Boskovice, Komenského 44, tel. 410
- 6804 Gottwaldov, Stalinova 47, tel. 2640
- 6805 Hodonín, Sušilova 100, tel. 2102
- 6806 Jihlava — Bedřichov, Smetanova 1, tel. 3261
- 6807 Kroměříž, Komenského 373, tel. 564
- 6808 Kyjov, Rudé armády 669, tel. 507
- 6809 Moravské Budějovice, Na příkopech 325, tel. 88
- 6810 Uherské Hradiště, Miličova 467, tel. 350
- 6811 Velká Bíteš, Lánice 58, tel. 123
- 6812 Velké Meziříčí, K. Světlé 20, tel. 84
- 6813 Znojmo, Sokolská 29, tel. 2278

Kraj Severomoravský — odštepný závod 7 v Ostrave

- 7801 Bruntál, Nádražní 3, tel. 430
- 7802 Krnov, Opavská 23, tel. 320
- 7803 Místek, Frýdlantská 57, tel. 702
- 7804 Karviná, Komenského 1427, tel. 4307
- 7805 Nový Jičín, tř. Rudé armády 38, tel. 579
- 7806 Olomouc, Domovina č. 1, tel. 4276

- 7807 Opava, Olomoucká 3, tel. 2815
- 7808 Ostrava XIV, Frýdecká 282, tel. 303-72
- 7809 Přerov, Trávník 27, tel. 2065
- 7810 Šumperk, Žerotínovo n. 2, tel. 270
- 7811 Zábřeh n. M., Gottwaldova 18, tel. 646
- 7812 Vsetín, Smetanova 1034, tel. 912

Kraj Západoslovenský — odštepný závod 8 v Bratislave

- 8801 Bratislava, Turzova 7, tel. 244-50
- 8802 Levice, Sládkovičova 18, tel. 415
- 8803 Nitra, Robotnícka 2, tel. 2404
- 8804 Nové Mesto n. Váhom, Malinovského 656, tel. 2233
- 8805 Nové Zámky, Ružová 7, tel. 2284
- 8806 Topoľčany, Baštinská 58, tel. 2373
- 8807 Trenčín, K Dolnému nádr. 18, tel. 2445
- 8808 Trnava, Jilemnického 46, tel. 2102

Kraj Stredoslovenský — odštepný závod 9 v Banskej Bystrici

- 9801 Banská Bystrica, Žlté piesky, tel. 3197
- 9802 Ilava, Štúrova 331, tel. 298
- 9803 Krupina, Zvolenská cesta, tel. 173
- 9804 Lučenec, Stalinova 4, tel. 734
- 9805 Ružomberok, ul. Č armády 27, tel. 2459

Kraj Východoslovenský — odštepný závod 10 v Prešove

- 0801 Prešov, Budovatelská 34, tel. 24-30
- 0802 Humenné, Dukelská 71, tel. 366
- 0803 Košice, ul. Slovenskej Jednoty, tel. 209-44
- 0804 Poprad, ul. Popradskej brigády 178, tel. 175
- 0805 Rožňava, Nám. baníkov 6, tel. 65
- 0806 Spišská Nová Ves, ul. V. Širokého, tel. 284
- 0807 Vranov, Pribinova 411, tel. 553

Záručné opravy prevádzka tiež Servisná opravovňa výrobného závodu v Považskej Bystrici po predchádzajúcej písomnej dohode.

Adresa: Servis motocyklov a skútrov Považských strojární, n. p., Považská Bystrica, Lánská ul., telefón 231-235, 451-457, domáca linka č. 3050.

ZOZNAM

predajní motocyklov a náhradných dielov v krajských a bývalých 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. Wolkera 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