

Úvodem

Moped STADION S 22 se vyznačuje všemi přednostmi skutečného motokola, které jsou zvláště zdůrazněny malými provozními náklady, nenáročností na údržbu, nízkou cenou, avšak na druhé straně má všechny typické znaky motocyklu, které mu byly konstruktéry dány. Při malém obsahu má velký výkon a i jeho celkové konstrukční řešení umožňuje spolehlivé jízdy i v těžkém terénu. Tyto vlastnosti byly dokonale prověřeny při terénních jízdách běžných strojů, kde se velmi osvědčily. Z těchto důvodů slouží moped STADION S 22 velmi dobře k účelům jak sportovním a turistickým, tak i pro účely pracovní, na cesty do zaměstnání atd.

Dílenská montážní příručka, kterou vydáváme, poskytuje podrobný a vzhledem k početným vyobrazením i velmi názorný postup prací při demontáži jak celkového stroje, tak i motoru. Montáže jsou potom vždy prováděny zpětným způsobem, který je ovšem i tak u složitějších postupů v příručce popsán.

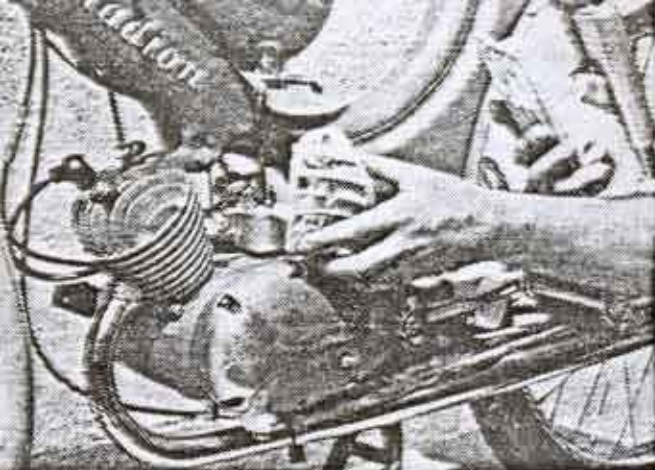
V textu příručky jsou uváděny montážní přípravky a nástroje, které je samozřejmě v odborných dílnách možné nahradit mnohdy univerzálními přípravky, např. stahováky, trny na lsování ložisek apod., avšak je nutné vždy přihlížet k té skutečnosti, že jak při demontáži, tak i montáži, je zapotřebí použít když ne uváděných přípravků, tedy takové nástroje a přípravky, aby nedošlo k případnému poškození dílců a tím znehodnocení výrobku. Z obsahu této příručky je zajisté možné použít v praxi jen některé stati, avšak obsah plně vyčerpává veškeré montážní práce pro celé generální opravy. Z těchto důvodů je také celkový postup prací sestaven sledově za sebou tak, jak by bylo nutné při celkové demontáži a montáži stroje postupovat.

Část I.

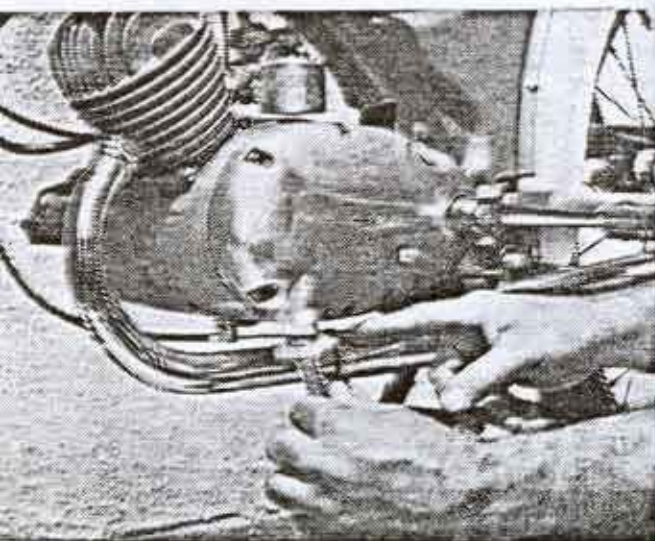
DEMONTÁŽ MOTORU Z RÁMU

Motor Jawa 552 je benzinový, zážehový, dvoudobý, vzduchem chlazený se šikmým válcem, skloněným vpřed. Před demontáží vlastního motoru je nutné motor vyjmout z rámu dle následujícího postupu.

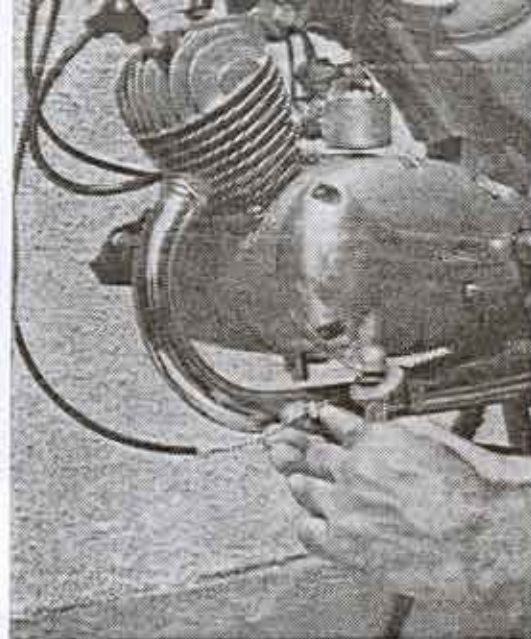
V první řadě vytočíme v tělese tlumiče sání šrouby $M5 \times 45$ a $M5 \times 12$ z levé strany, dále $M5 \times 12$, $M5 \times 25$ z pravé strany. Tím rozpojíme tlumič sání na dvě poloviny a tento volně sejmem (obr. č. 1).



Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3

DEMONTÁŽ HADIČKY PALIVA A LANOVODU

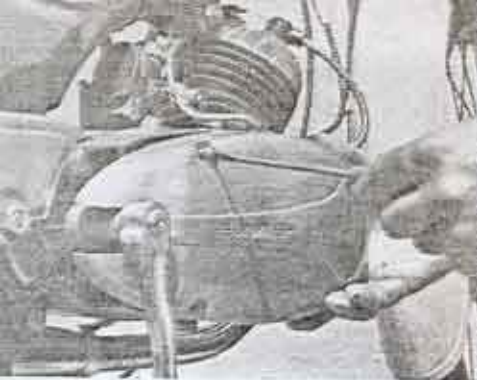
Po sejmutí tlumiče sání odpojíme přívodovou hadičku palivové směsi ke karburátoru (pozor, uzavřít palivový kohout!). Odpojíme lanko pružiny dekompresoru pouhým stisknutím pružiny a vytáháním opěrky bowdenu. Dále odpojíme lanko spojky pomocí klíče o otvoru 17 mm tak, že nasuneme klíč na páčku spojky a pootočením páčky spojky vlevo vyjme koncovku lanka spojky (obr. č. 2 a 3).

Při dalším postupu přikročíme k odpojení lanka řazení. Uvolníme dva šrouby M 5 x 45 a sejme pravé víko skříně (obr. 3a).

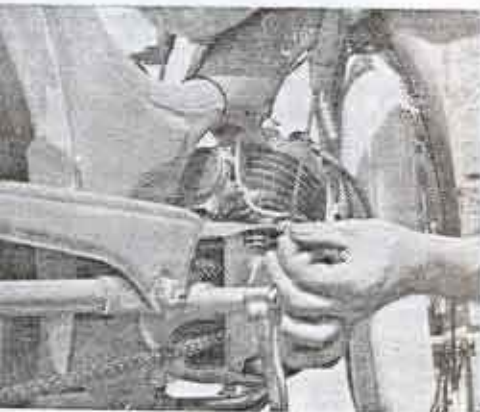
Pod víkem v horní části povolíme šroub koncovky lanka řazení a koncovku vyjme. Vytáhneme lanko z pryžové průchodky ve skříně (obr. č. 3b).

Pro odpojení lanka šoupátka karburátoru, vytočíme víčko šoupátkové komory a šoupátko i s lankem z komory vysuneme (obr. č. 4).

Dále rozpojíme vývod světelného kabelu ve spájeném bodě. Přikročíme k ODPOJENÍ MOTORU Z RÁMU.



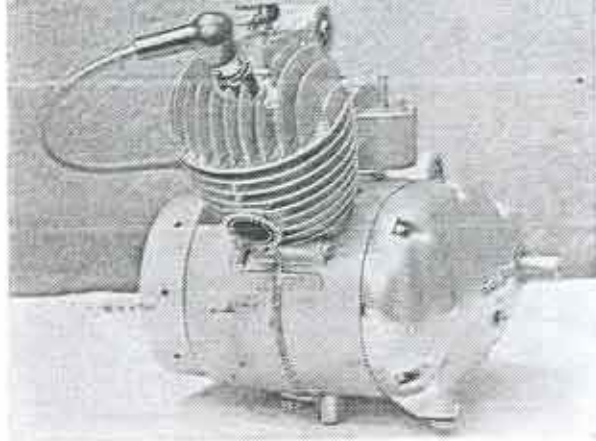
Obr. 3a



Obr. 3b



Obr. 5



Obr. 8a

A. DEMONTÁŽ MOTORU

ODPOJENÍ A SEJMUTÍ KARBURÁTORU

Při vlastní demontáži motoru přikročíme v první řadě k odpojení karburátoru. Povolíme a stočíme dvě matice M 5 na přírubě sacího kanálu válce a karburátor sejme se svorníků.

Před další demontáží celého motoru je nutno vypustit olej ze skříně. Vytočíme vypustný šroub na spodní části rychlostní skříně a olej do připravené nádoby vypustíme (obr. č. 9a).

DEMONTÁŽ HLAVY VÁLCE A VÁLCE

V dalším postupu sejme odrukovací koncovku zapalovací svíčky a pomocí nástrčkového klíče svíčku vytočíme. Nástrčkovým klíčem OK 10 vytočíme 4 matice M 8 na svornících válce a hlavu sejme s válce. Válec sejme pouze stažením v ose svorníků z příruby skříně a sejme těsnění.

DEMONTÁŽ ZAPALOVACÍHO MAGNETA

V demontáži pokračujeme sejmutím magnetu. Povolíme matici M 8 v ose magnetu pomocí nástrčkového klíče OK 14 (obr. č. 10):

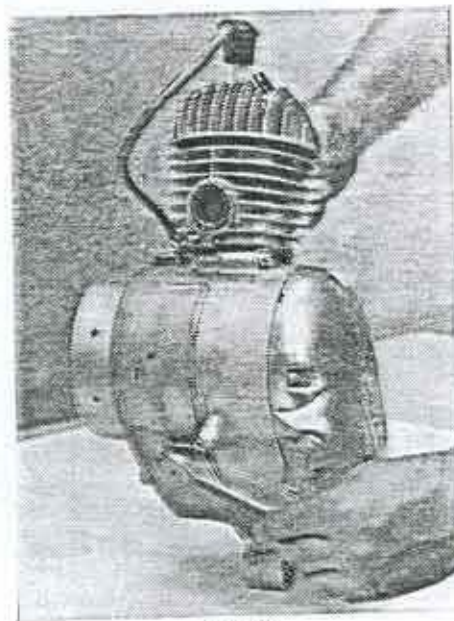
- a) Použitím stojáku magnetu č. 84 — P. 890 stáhneme rotor magnetu s kužele klikového hřídele (obr. č. 11).
- b) Stator magnetu uvolníme povoláním dvou šroubů M 4 v serizovacím otvoru pro serizování předstihu. Povolíme šroubek M 4 připevňující příchytka kondenzátoru k tělesu skříně a stator i kondenzátor vyjme.

SEJMUTÍ KRYTU ŘETĚZOVÉHO KOLA

Vysroubujeme šroub M 5 připevňující kryt řetězového kola ke skřini a kryt sejme.

DEMONTÁŽ ŘETĚZOVÉHO KOLA

Bez speciálního nářadí běžným způsobem pomocí šroubováku vyjme pero 2 x 2,5 z klikového hřídele (obr. č. 12).



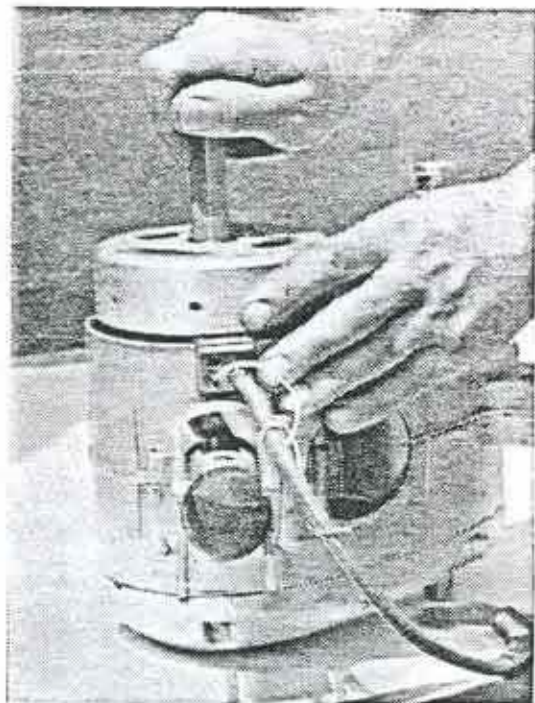
Obr. 9a

Při dalším postupu vyrovnáme zajišťovací podložku pod maticí hlavního hřídele a matici stocíme. Sejmeme podložku a stáhneme opatrně gumový těsnící kroužek z hlavního hřídele. Řetězové kolo volně sejmeme (obr. č. 13).

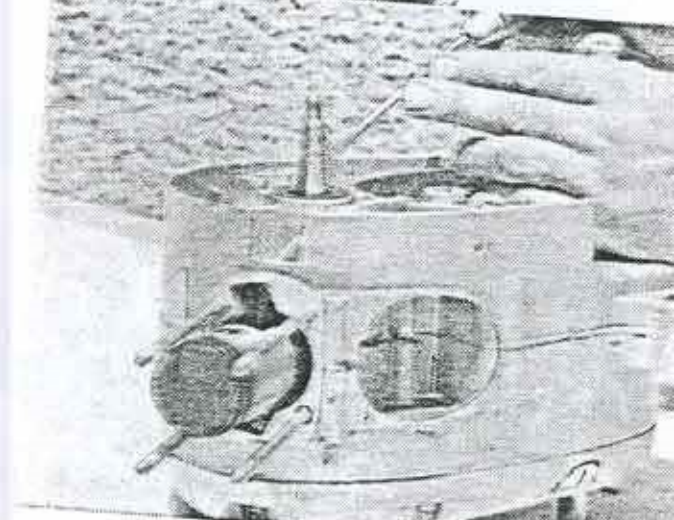
DEMONTÁŽ LEVEHO VÍKA

Pro další demontáž ustavíme motor do roviny na montážním stole, do vyvrtaných otvorů pro hřídel pedálu s ústím pouzdra 11—111 a pravé části klikového hřídele. Pomocí šroubováku vytočíme 6 šroubů M5 (pozor na různé délky šroubů pro opětnou montáž! — obr. č. 14).

Po vytočení šroubů sejmeme levé víko skříně zapačením k výřezu víka ze strany pod válcem (u výrobního čísla motoru) a sejmeme těsnění levého víka (obr. č. 15 a 16).

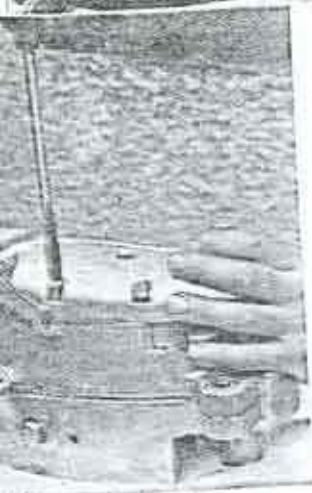


Obr. 10





Obr. 15



Obr. 14



Obr. 16

DEMONTÁŽ SPOJKY

Ustavíme přípravek 84 — P495, jehož dvě ramena zaklesneme pod lamelu s kolíky spojky a střední vytlačný čep ustavíme na střed ocelové kuličky talíře spojky. Pootočením páky v náběhu vačky stlačíme pružinu spojky (obr. č. 17).

Pomocí šroubováku vyjmeme z drážek kolíků čtyři pojistné kroužky $\varnothing 4$ mm. Po uvolnění pojistek sejme přípravek 84 — P495 a odejmeme talíř spojky s pružinou (obr. č. 18).

Nástrčkovým klíčem OK 14 uvolníme matici M 8 v dutině vnitřního unašeče a matici vyšroubujeme. Spojku volně sejme z drážkovaného hřídele (obr. č. 19).

DEMONTÁŽ PRIMÁRNÍHO KOLA A POUZDROVÝCH ZÁVĚSŮ

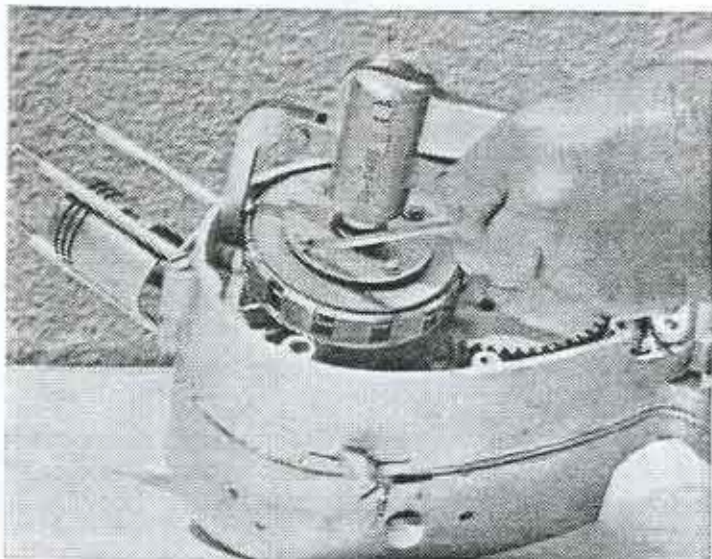
V postupu prací při demontáži přikročíme k demontáži primárního kola z kola hlavního. Vyrovnáme pojišťovací podložku matice M 18×1,5 a matici pomocí klíče OK 24 vytočíme a primární kolo sejme (obr. č. 20). Sejmeme rozpěrku s opěrkou a přejdeme k vyklepnutí obou pouzdrových závěsů motoru pomocí vyřazecího trnu (obr. č. 21 a 22).

ROZPOJENÍ OBOU POLOVIN SKŘÍNE MOTORU

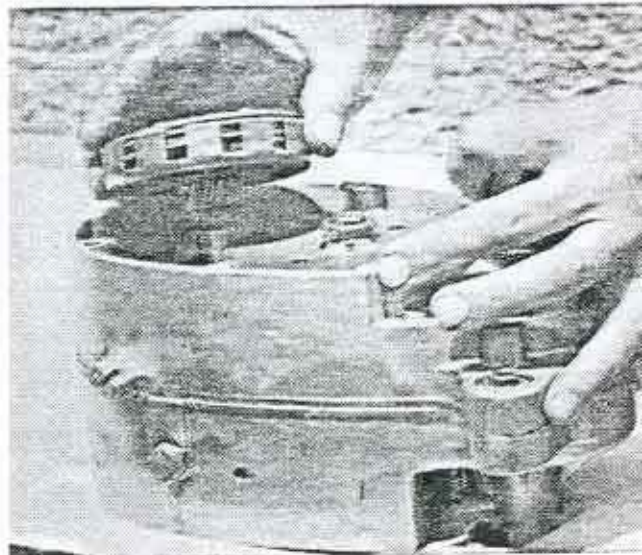
Pro další demontáž je nutné rozpojit obě poloviny skříně motoru. Postupujeme tak, že pomocí šroubováku vytočíme 10 kusů šroubů M 5 (pozor na jednotlivé délky šroubů — obr. č. 23).



Obr. 18



Obr. 17



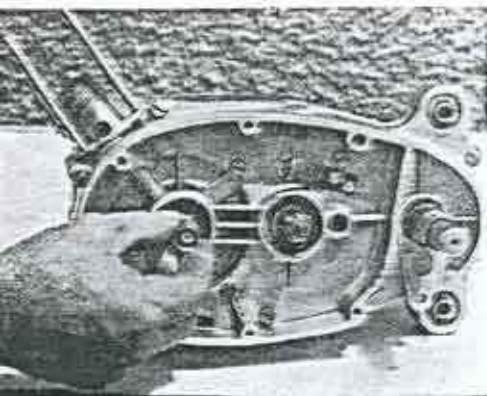
Obr. 19



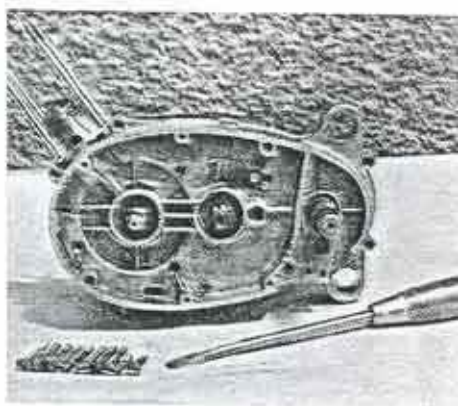
Obr. 20



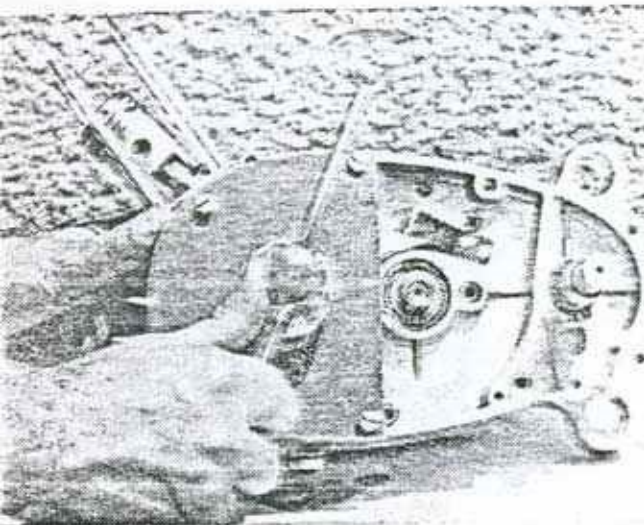
Obr. 22



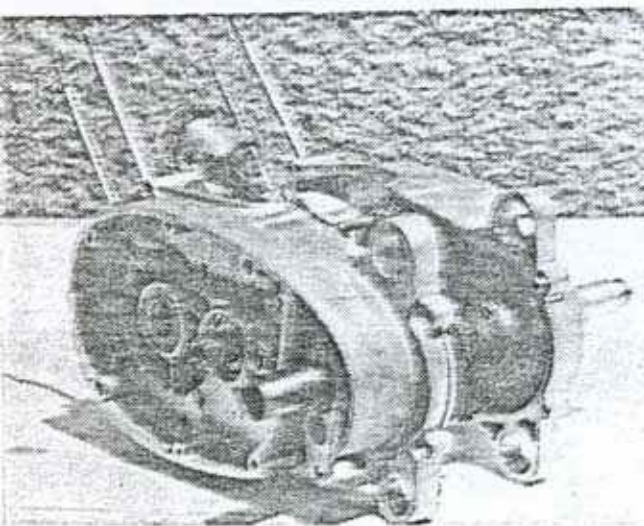
Obr. 21



Obr. 23



Obr. 24



Obr. 25

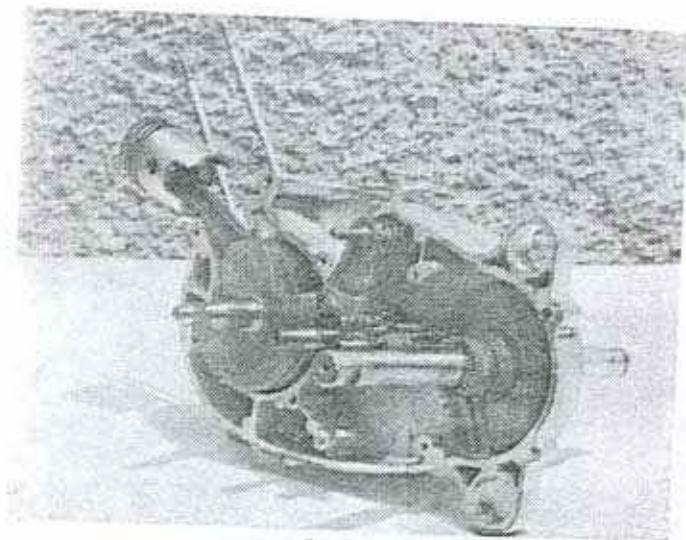
a) ustavíme přípravek na rozpojení obou polovin skříně. Přípravek č. 38 — 48 — 340 — 10 ustavíme tak, že přiložíme přípravek na čelo skříně a pomocí čtyř šroubů M 5 přípravek uchytneme do otvorů v nálitcích pro šrouby M 5 (obr. č. 24).
Dotahujeme šroub přípravku a tlakem i současným mírným poklepem dřevěnou paličkou na osu hřídele pedálu obě poloviny skříně rozdělíme (obr. č. 25).

Po rozpojení obou polovin skříně zůstává v pravé polovině skříně klikový mechanismus, hřídel hlavní s kolem II. a opěrným kroužkem, spojkou, vidličkou řazení a pružinou, hřídel předlohy, hřídel pedálu, startovací kolo a zubová spojka je perem (obr. č. 28).

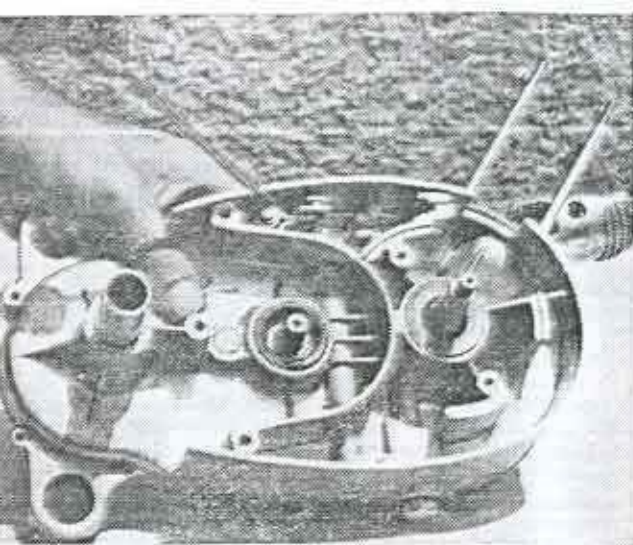
DEMONTÁŽ Z PRAVÉ POLOVINY SKŘÍŇE

Tyto dílce demontujeme dle následujícího postupu:

- demontáž hřídele pedálu se startovacím kolem a hřídele předlohy se provede vyjmutím z pouzdra;
- při demontáži vidličky řazení je nutno vidličku tlakem ruky zasunout do ozubů kola II. Tím uvolníme pojistný kroužek $\varnothing 4$ mm ve vidličce řazení. Pomocí šroubováku vyjmeme pojistný kroužek a pohybem vlevo vyjmeme vidličku řazení s pružinou a spojkou (obr. č. 27). Pomocí šroubováku vymáčkneme čep vidličky páčky řazení a páčku vyjmeme;
- hřídel hlavní vyjmeme lehkým vyklepnutím hliníkovou paličkou z pouzdra a přikročíme k



Obr. 28



Obr. 27

d) vyjmutí klikového mechanismu. Demontáž provádíme pomocí stahovaku, který uchytíme rameny za dělicí rovinu skříně a šroubem vytlačíme tlakem na hřídel klikový mechanismus ze skříně.

Upozornění: v náhradních dílech dodává se vždy kompletní klikový mechanismus, při demontáži klikového hřídele nerozpojujte obě poloviny. Klikový hřídel je broušen po silování v sestavě a měřen na hřízlost obou polovin v toleranci = 0,01 (obr. č. 29).

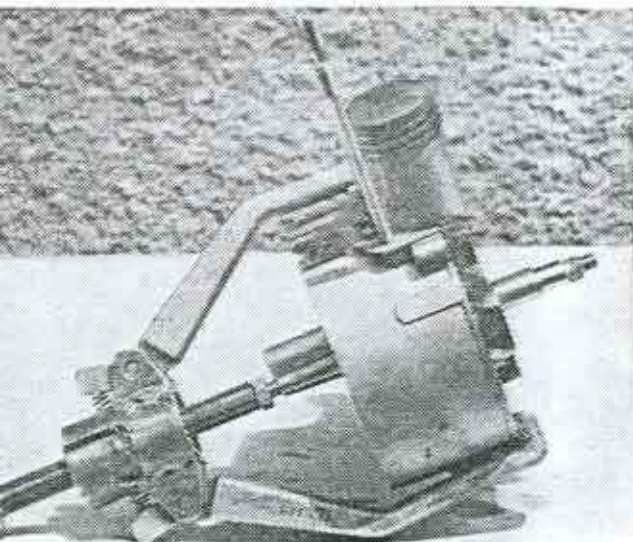
SEJMUTÍ PISTU

Z klikového mechanismu sejmemе pist tímto postupem:

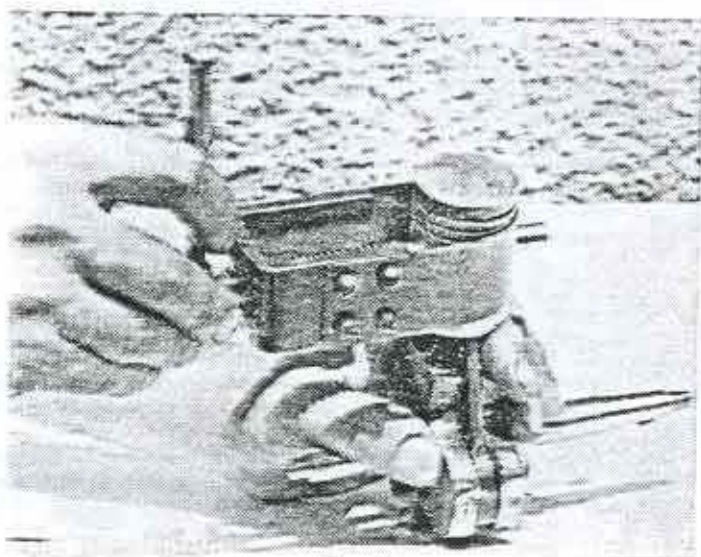
Vyjmeme Seegerovy pojistky z pistu a sejmemе roztažením v zámku tři pístní kroužky. Nasadíme přípravek č. 572-14 na pist tak, že šroubem tlačíme na pístní čep, který tímto způsobem vytlačíme z pistu (obr. č. 29).

DEMONTÁŽ HLAVNIHO KOLA A LOŽISEK

V demontáži pokračujeme tak, že vyklepneme kolo hlavní z ložiska, vyjmeme Seegerovu pojistku z tohoto ložiska a ložisko vyklepneme. Klестěmi pro Seegerovy pojistky vyjmeme pojistku z pouzdra 22038 a pouzdro směrem do skříně vyklepneme. Ložisko klikového mechanismu vyklepneme směrem k dělicí rovině skříně, vyjmeme Seegerovu pojistku. Poklepem vyjmeme opačným směrem proti ložisku těsnící kroužek 15×35×7 a ložisko hřídele hlavního i těsnící kroužek 22×32×7.



Obr. 28



Obr. 29

DEMONTÁŽ Z LEVÉ POLOVINY SKŘÍNE

V levé polovině skříně vyjímáme prakticky pouze ložiska a Seegerovy pojistky směrem k dělicí rovině skříně.

Část II.

Předchozím postupem byl prakticky vyčerpán celý pracovní postup demontáže motoru. Pro přehlednost textu příručky a její lepší názornost následuje v další části popis montáže motoru, ačkoli by dle typu správně, aby následovala demontáž rámu. Vzhledem k tomu, že příručka je určena pro odborné opravy a jak bylo řečeno, je připravena ve smyslu posloužit pracovníkům opraven za účely jak drobných oprav, tak i generálek, přejdeme nyní k popisu montáže motoru, abychom v další části odděleně popsali montážní práce na rámu.

B. MONTÁŽ MOTORU

Po úplné demontáži motoru popsané v kapitole I a po provedení eventuelních příslušných oprav a řádném vymytí obou polovin skříně a všech dílců přikročíme ke zpětné montáži motoru, a to následujícím způsobem:

PRAVÁ POLOVINA SKŘÍNE I.

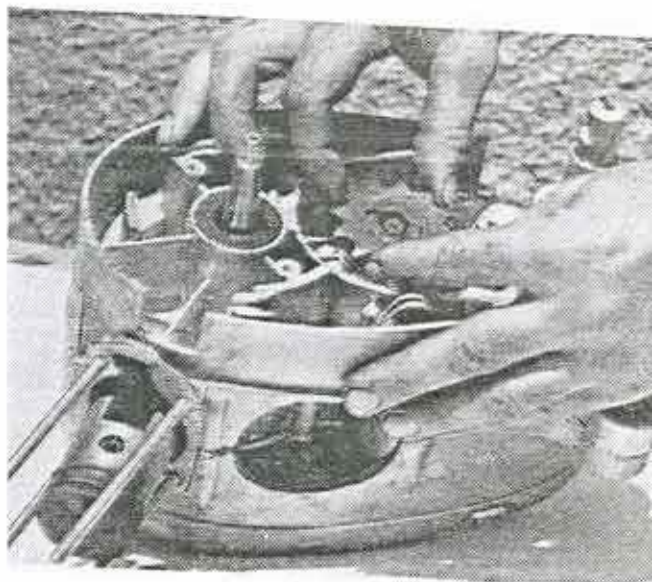
Do pravé poloviny skříně zahřáté na teplotu cca 100 — 120°C do otvoru Ø 35 zasuneme do zápinu Seegerovu pojistku a nalisujeme ložisko 8202, rozperku a druhé ložisko 8202. Do otvoru pro hlavní hřídel nalisujeme ložisko hlavního hřídele 8201. Do ložisek 8202 zalisujeme klikový hřídel. Do ložiska 8201 naklepneme hřídel hlavní s kolem II a operným kroužkem s podložkou. V dalším postupujeme tak, že nasuneme páčku řazení s kolíkem a kolík zasekem zajistíme na horní části skříně. Vezmeme vidličku řazení, nasadíme pero a do výřezu vsuneme spojku řazení. Tuto sestavu nasuneme spojkou na hřídel hlavní.

Při zavedení sestavy je nutno tuto zavést dražkováním na hřídel hlavní a vidličku zasunout do bronzového pouzdra (obr. č. 30). Na druhé straně u páčky řazení zajistíme vidličku řazení pojistkou o Ø 4 mm (obr. č. 31).

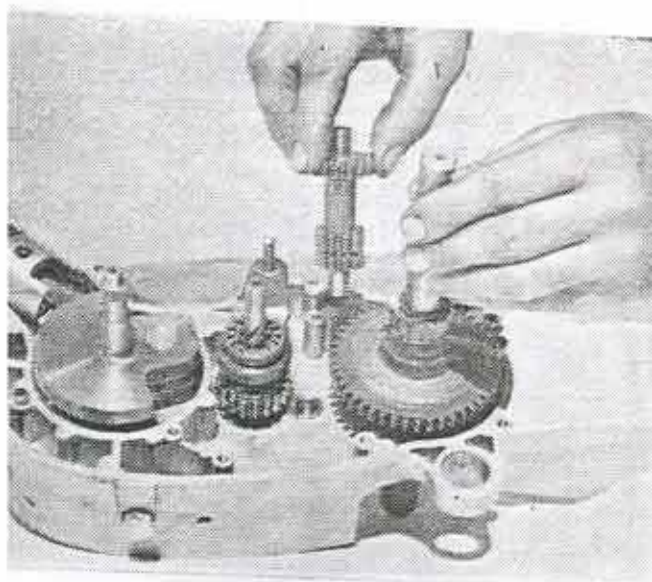
PRAVÁ POLOVINA SKŘÍNE II.

a) v dalším postupujeme tak, že nasuneme Guifera 22×32×7 do otvoru pro ložiska 8201 a na dražkovaný hřídel nasuneme řetězové kolo. Na hřídel tlačíme do otvoru v řetězovém kole gumový těsnicí kroužek. Dále nasuneme pojistovací podložku, jejíž pojistný konec vložíme do otvoru v řetězovém kole. Natočíme a dotáhneme maticí M 10×1,5 a maticí podložkou zajistíme (obr. č. 32);

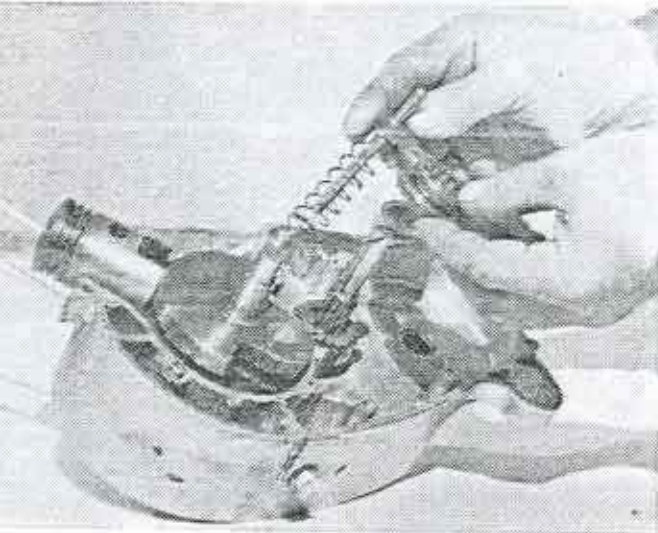
b) při dalším postupu nasadíme do otvoru pro hřídel pedálu (pouzdro 11-111) hřídel pedálu se startovacím kolem a zubovou spojkou s perem současně s nasunutím předlokové hřídele (obr. č. 33).



Obr. 32



Obr. 33



Obr. 30

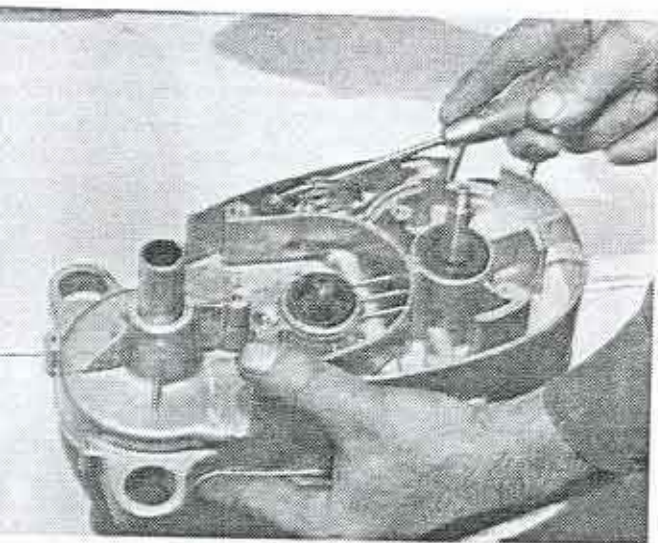
Při nasazení zubové spojky je nutno dbát, aby zubová spojka nebyla nasazena opačně — vždy delší částí spojky směrem ke startovacímu kolu. Tím je připravena celá pravá polovina skříně ke smontování s levou polovinou skříně.

LEVÁ POLOVINA SKŘÍNĚ

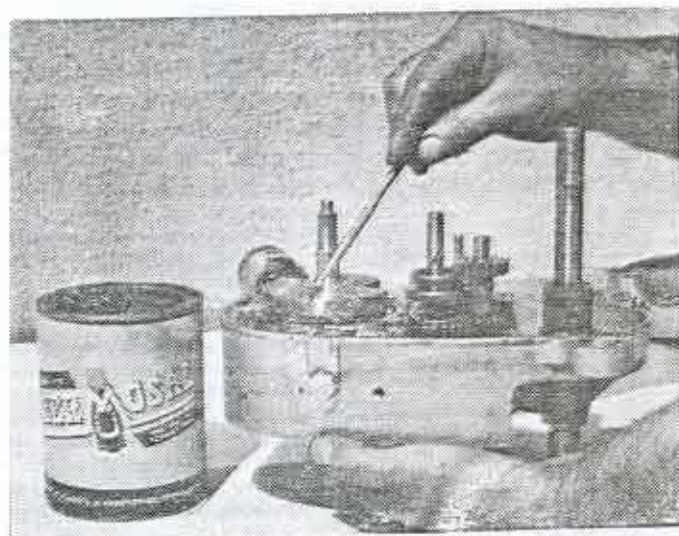
- v levé polovině skříně ohřáté na cca 100 — 120° C nasuneme Seegerovy pojistky do otvoru pro ložiska a za tepla nalisujeme ložiska klikového mechanismu — ložiska 6202 — a ložiska 6003;
(Pozor na záměnu ložisek!);
- z vnitřní strany skříně nasuneme pouzdro č. v. 22038, brzdovou páku a zajistíme Seegerovou pojistkou. Těsnici rovinnou pravé poloviny skříně potřeme těsnicím tmelem (obr. č. 34).

MONTÁŽ LEVÉ A PRAVÉ POLOVINY SKŘÍNĚ

Olejem lehce potřeme levou část klikového mechanismu na průměru pro ložiska, hřídel hlavní, hřídel předlohy, hřídel pedálu a vidličku řazení. Pera zubové spojky před spojením obou polovin skříně nastavíme tak, aby směřovalo do předlité drážky v levé polovině skříně. Nasadíme obě poloviny skříně a po nasazení stáhneme křížově deseti šrouby M 5. (Pozor na různé délky šroubů!)



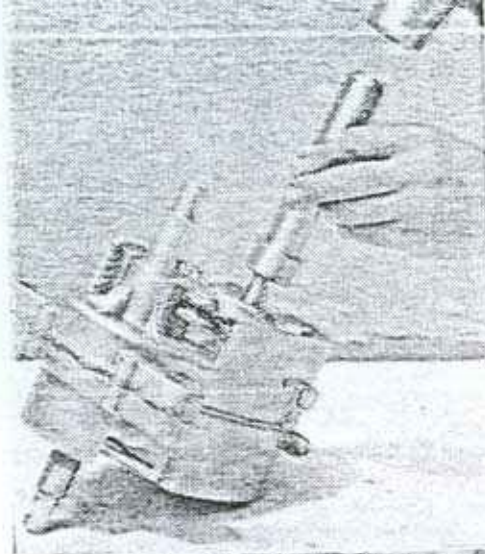
Obr. 31



Obr. 34



Obr. 35



Obr. 36

Pomocí přípravku 84 P-509 s kuželovým vnitřním nástavcem namáčkne Guffero 35×15×7 na levou i pravou stranu skříně (obr. č. 35 a 36).

MONTÁŽ PRIMÁRNÍHO KOLA

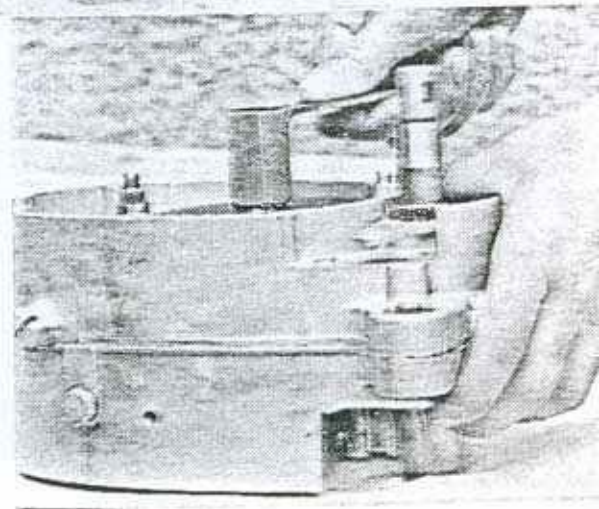
Na levé straně nasuneme kolo primárního náhonu na kolo hlavní, domákneme, nasuneme pojistnou podložku, natočíme a dotáhneme maticí M 16×1,5 a pojistovací podložku zajistíme. Při této operaci pomocí trnu nalisujeme i dva kusy pouzdrového závěsu motoru (obr. č. 37).

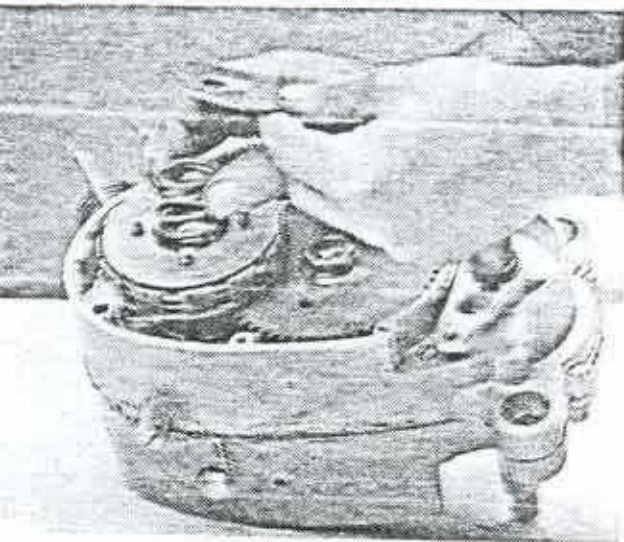
MONTÁŽ SPOJKY

Při další montáži nasuneme opěrnou podložku na klíčový hřídel ze strany primárního kola a rozpěrku, nasadíme unášec vnější (spojkový koš), nasuneme opěrný kroužek a vložíme složenou spojku tak, aby vedení lamel směřovalo vždy do stejného výřezu v unášeci vnějším. Nasuneme unášec vnitřní, pružnou podložku a dotáhneme maticí M 8. Dále vložíme do dutiny vnitřního unášече pružinu spojky, přiložíme na horní plochu pružiny talíř spojky (obr. č. 38).

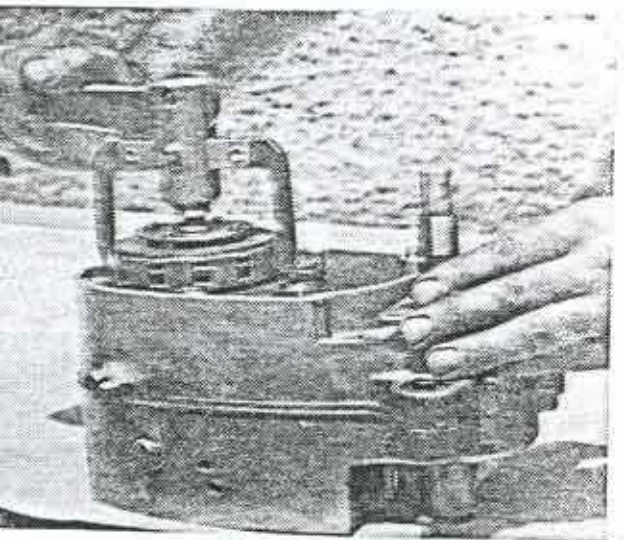
Ustavíme montážní přípravek 84P-495 tak, že ramena zaklesneme na spodní plochu lamely s kolíky, střed ustavíme na kuličku talíře spojky. Pákovým spínačem tlakem proti tahu pružiny sepneme spojku a vložíme do drážek kolíků čtyři pojistky Ø 4 (obr. č. 39).

Obr. 37





Obr. 38



Obr. 39

MONTÁŽ LEVÉHO VÍKA

Do centrálních otvorů levé poloviny skříně vložíme centrální pouzdra, přiložíme těsnění, přiložíme levé víko skříně a sesroubujeme křížové šesti šrouby M 5.

MONTÁŽ VÁLCE

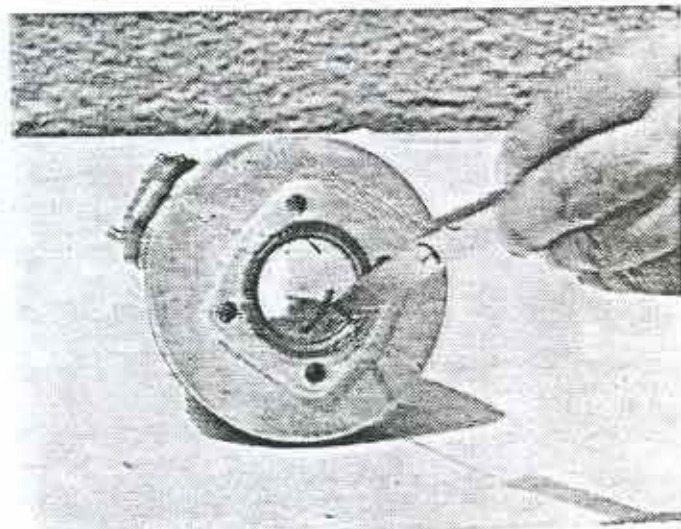
- a) před namontováním válce na skříň proměříme pístní kroužky, a to tak, že kroužky vsuneme do horního průměru válce a hloubky cca 10 mm a měrkou 0,15 mm překontrolujeme vůli v zámčích (obr. č. 40). Při montáži válce nasadíme těsnění válce přes svorníky tak, aby větší otvor se čtyř otvorů těsnění směřoval na centrální pouzdro válce;
- b) dále smontujeme ohřátý píst na klikový mechanismus tak, že nasadíme do zápichu Seegerovu pojistku, píst nasadíme na malé oko ojnice a pomocí přípravku č. 572-14 vtlačíme pístní čep do otvoru pístu a malého oka ojnice. Po sejmutí přípravku zajistíme pístní čep i ze strany tlaku přípravku Seegerovou pojistkou;
- c) na píst nasuneme do zápichů tři pístní kroužky. Kroužky i vnitřní stěnu vložky válce potřeme olejem, pístní kroužky ustavíme do zámku a válec nasuneme. Píst je v tomto okamžiku v horní úvratí. Válec nasadíme na dosedací plochu příruby skříně (obr. č. 41).

MONTÁŽ HLAVY VÁLCE

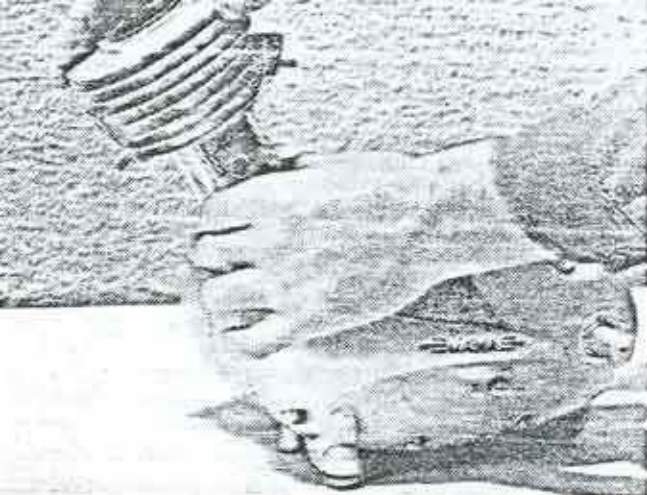
Na svorníky válce nasuneme hlavu s těsněním a nasadíme pružné podložky. Nasroubujeme a křížově dotáhneme matice M 5.

MONTÁŽ KARBURÁTORU

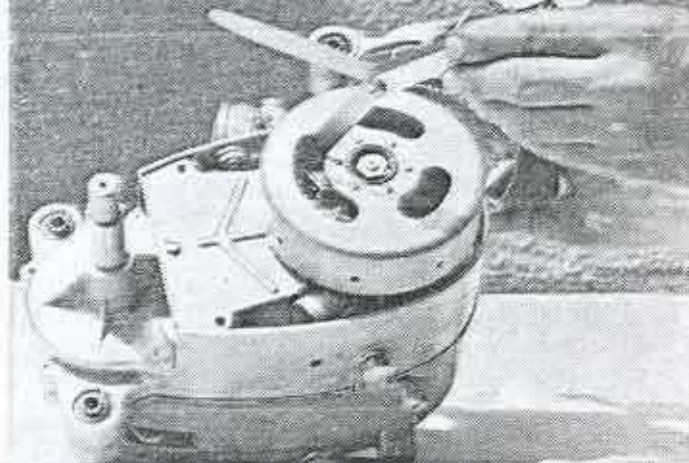
Při dalším montážním postupu namontujeme karburátor JIKOV 2912 PS tak,



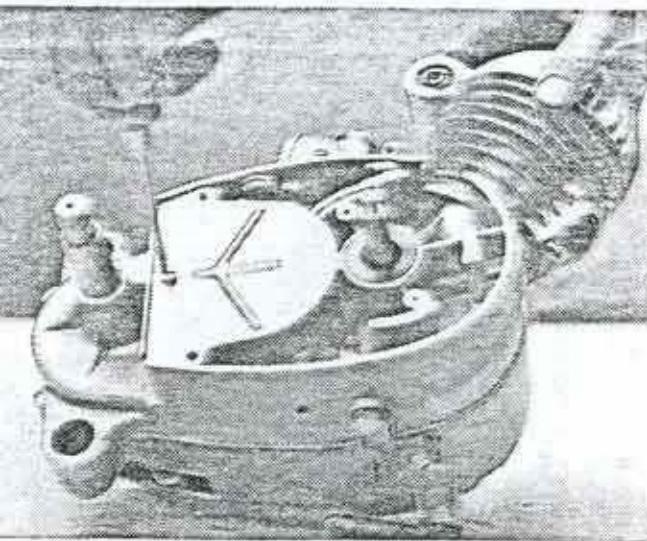
Obr. 40



Obr. 41



Obr. 43



Obr. 42

že na přírubu sacího kanálu válce nasadíme těsnění karburátoru na závrtné šrouby příruby M 5 vložkou sání, faolitovou podložku a papírové těsnění. Poté nasadíme těleso karburátoru. Na závrtné šrouby nasadíme pružné podložky, našroubujeme a dotáhneme matice M 5. Další montáž karburátoru, tj. napojení lanka šoupátka je možné provést až při montáži kompletního motoru do rámu stroje.

MONTÁŽ KRYTU ŘETEZOVÉHO KOLA

Ve stávajícím stupni práce pokračujeme dále tak, že na pravé straně skříně přiložíme kryt řetězového kola a šroubem M 3 kryt přišroubujeme a řádně dotáhneme (obr. č. 42).

MONTÁŽ A SEŘÍZENÍ ZAPALOVACÍHO MAGNETA

Předchozí operaci skončila konečná montáž samotného motoru a přikročíme k namontování magnetu a k jeho seřízení.

- a) stator — do drážky v kuželu klikového hřídele naklepeme pero a nasadíme přes kužel stator magnetu. Dbáme řádného ustavení světelného kabelu kondenzátoru. Dvěma šrouby M 4 s podložkami dotáhneme lehce stator na skříně. Kondenzátor přichytíme šroubkem M 4 s podložkou do tělesa skříně. Na zapalovací a světelný kabel nasuneme pryžovou průchodku. Na vývod zapalovacího kabelu napojíme odrušovací kondovku. Tímto způsobem jsme namontovali stator magnetu a přikročíme k montáži rotoru;
- b) rotor — na kužel do drážky pro pero nasadíme rotor magnetu, párovou podložku natočíme a dotáhneme maticí M 8 a tím jsme s vlastní montáží kompletního magnetu skončili.

SERIZENÍ PŘEDSTIHU

Do otvoru pro svíčku natočíme indikátorový měřicí přípravek č. 34 - M 451. Pootáčíme volně rotorem ve směru otáčení motoru (šipka směru točení vyznačena na rotoru), až vysuneme píst do horní ávratí. V této poloze seřídíme váli odtrhových kladívek pomocí šterbinových měrek 0,30 — 0,35 mm. Pro měření použijeme měrky sady ČSN — 251670. Po ustavení vložíme mezi kontakty fólii 0,05 mm a rotorem pootočením vlevo sepneme kladívko. Pootáčením rotorem vpravo počne se fólie mezi kontakty uvolňovat. V okamžiku, kdy je fólie uvolněna, počínáme indikátorem měřit předstih. Předstih se nastaví v rozmezí 2,5 — 3,2 mm. Po změření předstihu stator definitivně dotáhneme (obr. č. 43).

Seřízení předstihu je tímto ukončeno. Vytočíme přípravek č. 39 - M 451 a natočíme zapalovací svíčku 14 - 7R s koncovkou a nasadíme, dvěma šrouby M 5 upevníme pravé víko skříně motoru.

Část III.

RÁMOVÁ ČÁST — DEMONTÁŽ PŘEDNÍ PARTIE

DEMONTÁŽ SEDLA

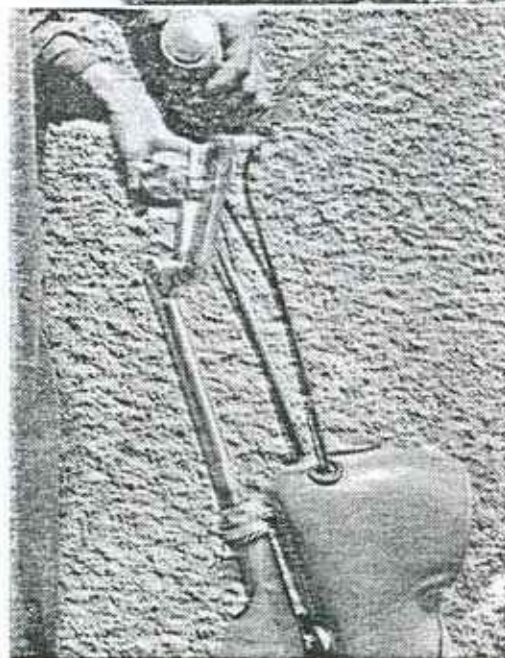
Při demontáži vlastního rámu mopedu sejmeme v prvé řadě sedlo tak, že uvolníme a vytočíme křídlovou matici a sedlo volně sejmeme. Klíčem OK 10 povolíme a vytočíme šroub M 6 v krytu nádrže paliva (obr. č. 44).



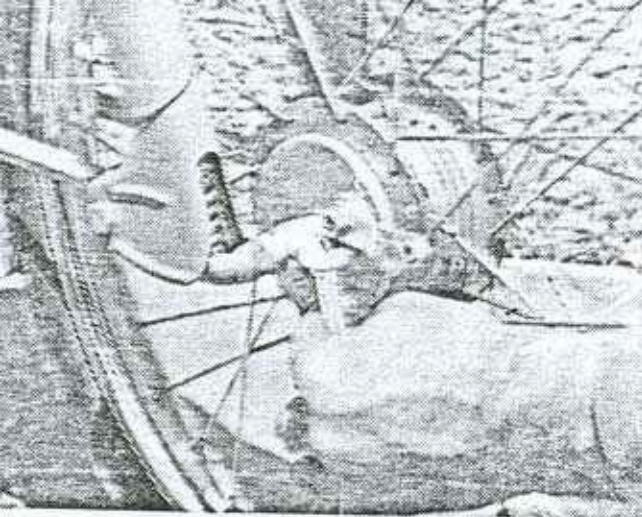
Obr. 44



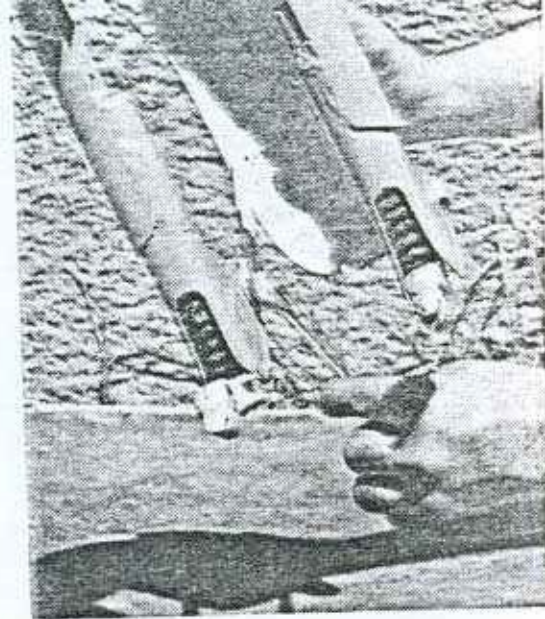
br. 45



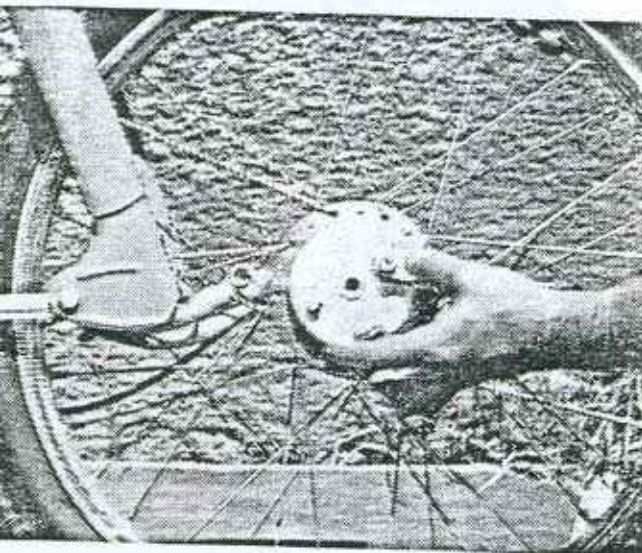
Obr. 46



Obr. 47



Obr. 49



Obr. 48

DEMONTÁŽ TRMĚNU A NÁDRŽE PALIVA

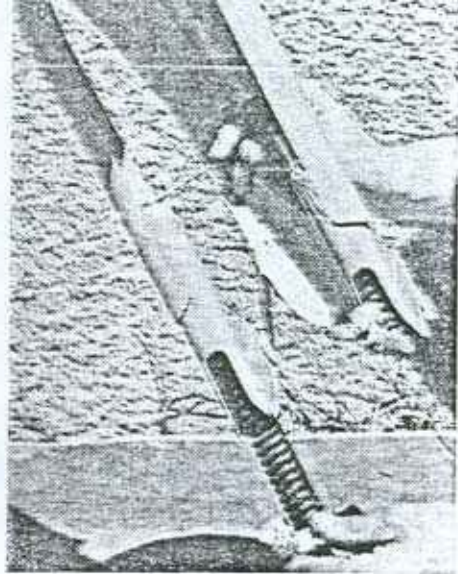
Uvolníme šrouby M 5 krytu nádrže. Po vyjmutí šroubu M 5 odejmeme kryt nádrže a vytáhneme lanovody. Po vytáhnutí lanovodů z průchozích otvorů krytů, kryt odejmeme. Nyní je možno uvolněním dvou šroubů M 5 a třmenu nádrže, nádrž sejmout (obr. č. 45).

ODPOJENÍ A VYJMUTÍ ŘÍDITEK

Po sejmutí nádrže povolíme klíčem OK 11 šroub řídítek. Uvolníme lanko přední brzdy a náhony tachometru. Povolíme šroubu M 5×18 odejmeme světlomet úplný. Z uzávěru světlometu odpojíme světelné kabely a kabely elektrického bzučáku. Řídítka tahem vzhůru vyjmeme (obr. č. 46).

VYJMUTÍ PŘEDNÍHO KOLA

Klíčem OK 11 uvolníme dva stahovací šrouby vahadel (obr. č. 47). Klíčem OK 17 uvolníme matici hřídele, hřídel vyklepneme hliníkovou paličkou. Přední kolo vyjmeme (obr. č. 48).



Obr. 50

DEMONTÁŽ VAHADEL

Uvolníme klíčem OK 14 dvě matice M 8 na šroubech vahadel. Šrouby vyjmeme a klíčem OK 10 uvolníme matice M 8. Vyjmeme volné vahadla s pružinou (obr. č. 49 a 50).

SEJMUTÍ PŘEDNÍHO BLATNIKU

Uvolněním dvou šroubů držáku blatníku uvolníme blatník, který odejmeme.

DEMONTÁŽ PŘEDNÍ VIDLICE

Povolíme klíčem OK 32 dvě matice řízení přední vidlice. Klíčem OK 14 uvolníme matici v závěsu vidlice v hlavě řízení a vidlici sejmeme (obr. č. 51 a 52).

RÁMOVÁ ČÁST — DEMONTÁŽ ZADNÍ PARTIE

VYJMUTÍ ZADNÍHO KOLA

Povolíme matice hřídele zadního kola hřídel uvolníme a vysuneme. Vysuneme reakci zadní brzdy a vyjmeme zadní kolo z rámu (obr. č. 53 a 54).



Obr. 51

DEMONTÁŽ TELESKOPU

Uvolněním matic a vysunutím šroubů M 10 odejmeme teleskopy (obr. č. 55).

SEJMUTÍ KRYTU ŘETEZU

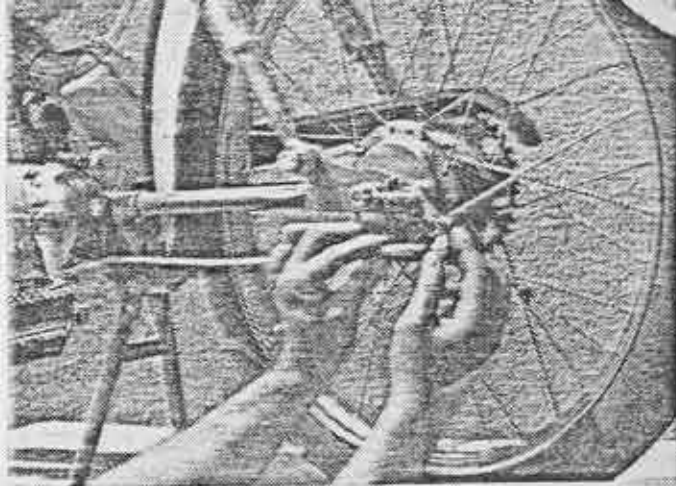
Vytočíme matici M 10 a odejmeme kryt řetězu. Uvolníme matici M 15×1,5 pouzdra a řetězové kolo vyjmeme z vidlice. Maticí svorníku zadní vidlice uvolníme a svorník vyjmeme (obr. č. 56).

DEMONTÁŽ STOJÁNKU

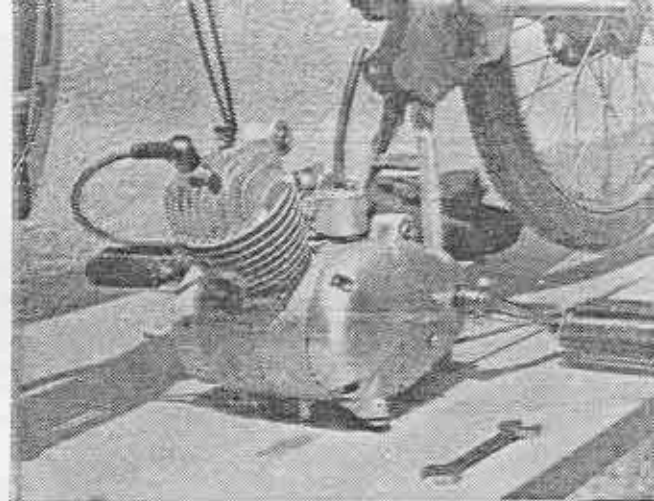
Vyjmutím pojísťovací závlačky s podložkou a čepu stojánu a vysunutím čepu uvolníme stojánek, který společně s pružinou vyjmeme (obr. č. 57).

DEMONTÁŽ ZADNÍHO SVĚTLA A BLATNIKU

Odpojíme zadní světlo sešroubováním krytu světla a odpojením kabelu. Uvolníme šrouby a sejmeme zadní blatník (obr. č. 58).



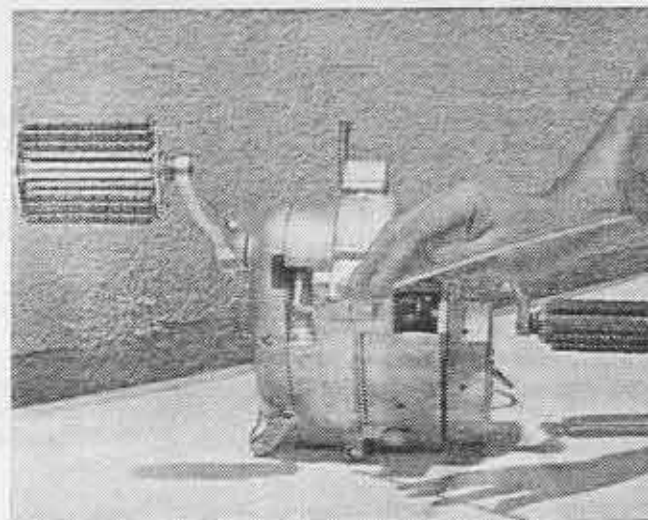
Obr. 6



Obr. 7

Po skončení poslední operace máme odpojena veškerá lanka a přikročíme k další demontáži rozpojením spojky řetězu a stažením řetězu z řetězového kola. Na přírubě výfukového kanálu válce motoru, uvolníme matici M 6 klíčem 10 a maticí i s pružnou podložkou sejmem. Koleno výfuku stáhneme se svorníků (obr. č. 5).

Z levé strany stroje povolíme šroub M 6 v držáku tlumiče výfuku a výfuk odejmeme. Uvolníme vroubkovanou maticí se závitem M 6 na páčce klíče zadní brzdy a vysunutím vlevo vyjmeeme táhlo zadní brzdy (obr. č. 6). Tím je motor zcela odpojen a k vyjmutí v rámu uvolníme pomocí klíče 14 mm tři šrouby v pouzdrových závěsech motoru a motor vyjmeeme s klikami a šlapadly, karburátorem a táhlem zadní brzdy z rámu. Po sejmutí motoru odejmeme táhlo zadní brzdy vyvěšením táhla z brzdové páky (obr. č. 7 a 8).



Obr. 8

DEMONTÁŽ KLIK A ŠLAPADEL

Dále demontujeme kliky šlapadel tak, že uvolníme maticí M 6 na závitu klínku kliky šlapadla. Matice M 6 vytočíme pouze k okraji klínku, abychom při další demontáži nepoškodili závit při vyklepávání klínku. Hliníkovou paličkou vyklepeme klínky z kliky, stočíme matice M 6 a klínek vyjmeeme. Klínky snímáme vždy společně s vymezovacími podložkami akciální vůle hlídáme klik a odložíme na pracovišti tak, aby nedošlo k záměně podložek při opětné montáži. Po skončení prací v předchozí stati popsaných, přistoupíme k vlastní demontáži motoru (obr. č. 8a).



Obr. 52



Obr. 54



Obr. 61





Obz. 55



Obz. 56



Obz. 57

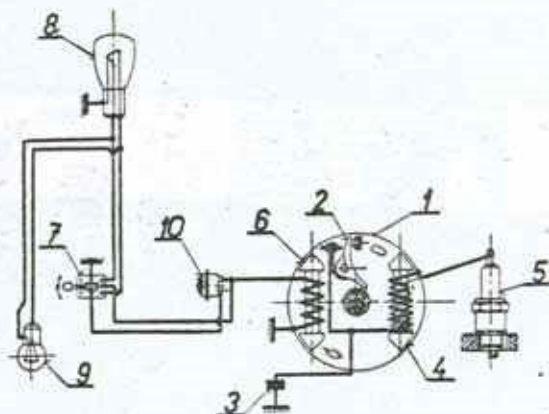


Po demontáži zadního blatníku zůstává rám s nosičem, trubkou úpinou s miskami a kuličkami (obr. č. 59).

Při montáži rámu postupujeme zpětným způsobem, který pro naprostou jednoduchost a přesný zpětný způsob proti demontáži není nutno zvlášť uvádět.

Část IV.

SCHEMA ELEKTRICKÉ INSTALACE A ZAPOJENÍ



Vysvětlení

1. setrvačnickové magneto PAL
2. přerušovač
3. kondenzátor
4. zapalovací cívka
5. zapalovací svíčka PAL
6. osvětlovací cívka
7. přepínač
8. žárovka světlometu dvouvláknová
9. žárovka koncového světla
10. elektrický bzučák

Střídavý proud pro všechny uvedené spotřebiče vyrábí setrvačnickové magneto, které je výrobkem národního podniku PAL — Magnetron v Kroměříži. Demontáž a montáž této části byla popsána již v předchozích státech. Kabely osvětlovací instalace mají průřez 0,5 mm². Světlomet o průměru 30 mm je vybaven dvouvláknovou žárovkou 6 V, 15/15 W CSN 304311. Proud pro osvětlení dodává samostatná osvětlovací cívka.

Zapínání a vypínání světel i jejich přepínání provádí se kombinovaným přepínačem na levé straně řídtek. Koncová svítidla na zadním blatníku má žárovku 12 V, 3 W - E 10/13 typu 5843. Odpojení kabelů elektrického vedení se provádí běžným způsobem, je nutno však dbát patřičné opatrnosti v zapojení i na porušení kabelu, aby nevznikl zkrat při zapojení do funkce.

Část V.

MAZACÍ PLÁN

Místo mazání	Počet maz. míst	Druh mazadla
čepy předního perování	2	tuk A 00
kontrola případně doplnění převodovky	1	olej PP 7
pružné teleskopy	2	olej PP 7
čep vahadla přerušovače	1	olej PP 7
plášť přerušovače	1	tuk AV 2
převodovka — výměna	1	olej PP 7
otočné rukojeti	2	tuk A 00
sekundární řetěz	1	tuk A 00
lanka a lanovody	8	olej PP 7
brzdové klíče	2	olej PP 7
čep stojánku	1	tuk A 00
kuličky v hlavovém složení		
přední vidlice	2	tuk AV 2
ložiska kol	2	tuk AV 2
složení zadní kyvné vidlice	1	tuk A 00

ZÁVADY A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky	Zjištěná porucha	Odstranění
Karburátor nelze přeplavit	V nádrži není palivo Palivový kohout je uzavřen nebo nedostatečně otevřen Ucpaný čistič paliva nad kohoutem Ucpané potrubí přívodu paliva Ucpaný otvor ve víčku plnicího otvoru benzinové nádržky	Nádrž naplnit Kohout otevřít Kohout vyšroubovat a čistič vyčistit Přívod paliva vyčistit Vzdušný otvor ve víčku vyčistit
Na konci kabelu je jiskra	Ucpená tryska karburátoru Nečistota nebo voda v karburátoru Přeplavování karburátoru Zaolejovaná svíčka (karbon nebo mustek)	Vyčistit trysku Karburátor vyčistit Jehlový ventil setrpní nebo plovák je poškozen Vyčistit nebo vyměnit, kontrolovat vzdálenost elektrod
Na konci kabelu není jiskra	Porušená zapalovací svíčka Poškozený nebo uvolněný kabel zapalování Znečištěný přerušovač Vadný kondenzátor	Vyměnit Dát opravit kabel Vyčistit, kontrolovat vzdálenost kontaktu Vyměnit
Motor nemá kompresi	Těsnění pod svíčkou propouští Těsnění pod hlavou propouští Zlomený pístní kroužek nebo zapečený	Těsnění nahradit novým Těsnění nahradit novým Sejmout kroužek pístu a nahradit novým
Motor nelze roztočit nebo se zastaví		
Motor běží nepravdělně a zastavuje se	Nedostatek paliva Přívod paliva částečně ucpan Vadná svíčka Uvolněný kabel zapalování	Doplnit Vyčistit Vyměnit Upevnit kabel v botce
Motor běží nepravdělně a zastavuje se	Znečištěný přerušovač Uvolněný kondenzátor Vadný kondenzátor Chudá směs Voda nebo olej v karburátoru	Vyčistit kontakty a seřídít vzdálenost (0,4 mm) Upevnit Vyměnit Vyčistit trysku, karburátor seřídít Karburátor vyčistit
Motor vynechává (pracuje ve čtyřtakttech)	Velká tryska Poškozený plovák Opatřebovaná jehla a ventil plováku Nedodržený poměr palivové směsi Zaolejovaná a zanesená svíčka Zanesený čistič vzduchu	Vyměnit za trysku 45 podle ČSN 30 2402 (52 podle čísla Solex) Vyměnit za nový Demontovat komoru, vyčistit karburátor, uvolnit jehlu Řídit se návodem Svíčku vyčistit nebo vyměnit, kontrolovat vzdálenost elektrod, použít svíčky správné tepelné hodnoty Vyčistit
Motor nemá dostatečný výkon	Motor není zaběhnut (přehřívá se) Zanesený čistič vzduchu Neseřazený karburátor Chudá směs v karburátoru	Nechat vychladnout a opatrně jej zabíhat Demontovat karburátor a vyčistit čistič Seřídít trysku a lanko běhu naprázdno Použít trysky 45 podle ČSN (52 podle čísla Solex)

Část VII.

SEZNAM MONTÁŽNÍCH PŘÍPRAVKŮ V PŘÍRUČCE UVÁDĚNÝCH

Číslo	Přípravek číslo výkresu	Název přípravku	Vy- obrazení
1	84 — P 690	Stahovák magneta	11
2	84 — P 495	Montážní přípravek spojky	17
3	38—48—340—10	Přípravek pro rozpojení skříně	24
4	527 — 14	Přípravek pro vytlačování čepu z pístu	30 3 — 37
5	84 — P 509	Přípravek pro lisování Guffero	
6	84 — M 451	Měřicí přípravek s indikátorem	44