

MOTOCYKL



350 ccm typ 634-5-16

NÁVOD K OBSLUZE

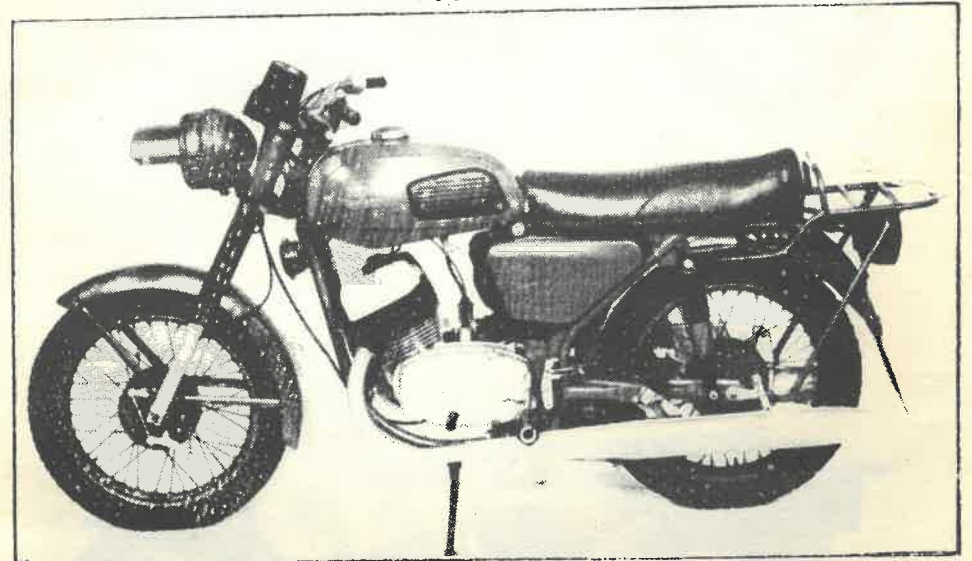
JAWA NÁRODNÍ PODNIK TÝNEC n./SÁZ.

Rok vydání 1978

MOTOCYKL



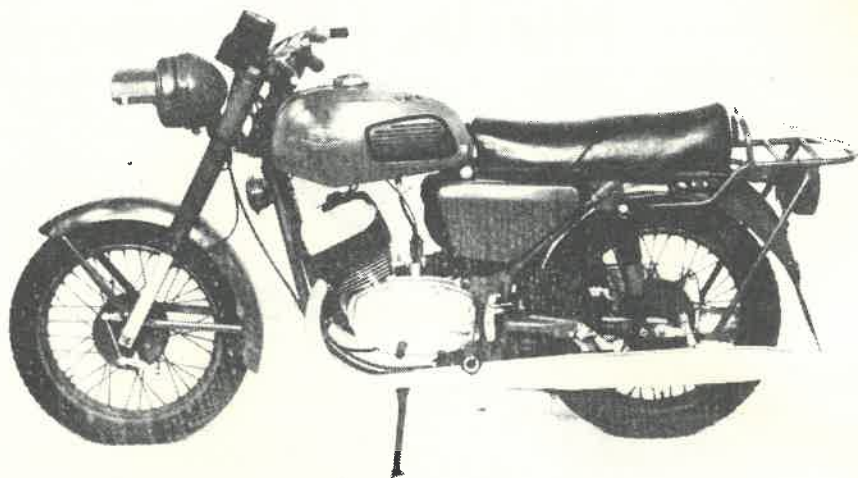
350 ccm typ **634-5-16**



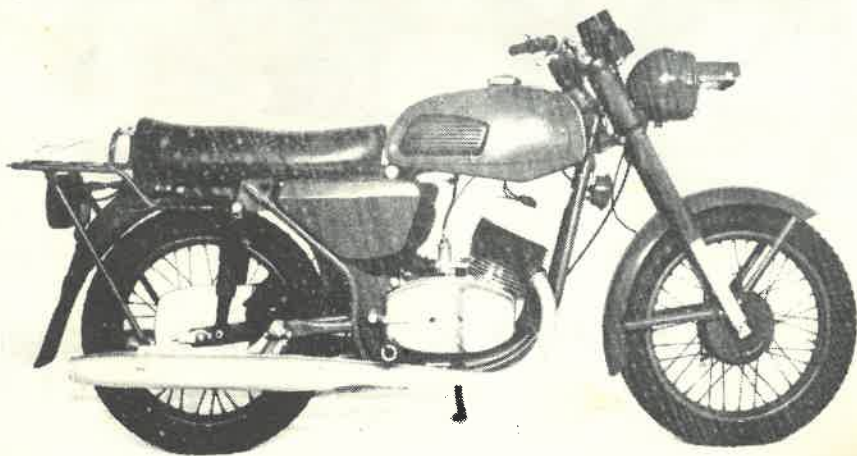
NÁVOD K OBSLUZE

1978 - 1979

(451 9 634 00 071)



1. Jawa 350 ccm-typ 634-5-16-celkový pohled-levá strana



2. Jawa 350 ccm-typ 634-5-16-celkový pohled-pravá strana

OBSAH

1. Technický popis

- 1.1. Popis motocyklu
- 1.2. Technické údaje
- 1.3. Popis el. zařízení
- 1.4. Seznam nářadí
- 1.5. Seznam speciální výbavy

2. Návod k obsluze

- 2.1. Uvedení nového stroje do provozu
 - 2.1.1. Ovládací prvky
 - 2.1.2. Kontrolní prvky
 - 2.1.3. Spouštění
 - 2.1.4. Jízda
- 2.2. Čeho se nutno vyvarovat
- 2.3. Zajištění

3. Metodika hospodárné jízdy

- 3.1. Rychlost a styl jízdy z hlediska bezpečnosti a hospodárnosti provozu
- 3.2. Jízda na vozovkách se zpevněným povrchem
- 3.3. Jízda na polních a lesních cestách
- 3.4. Jízda v městském provozu
- 3.5. Průjezd brodem

4. Přehled ošetrovacích prací

- 4.1. Nový stroj - vstupní prohlídka
- 4.2. Záběh motocyklu
 - 4.2.1. Kontrola po ujetí prvních 500 km
 - 4.2.2. Kontrola po ujetí prvních 3000 km při TO č. 1
- 4.3. Kontrolní prohlídka
- 4.4. Každodenní ošetrování - KO
- 4.5. Technické ošetrování č. 1 - TO 1
- 4.6. Technické ošetrování č. 2 - TO 2
- 4.7. Technické ošetrování po 3 letech provozu neb po ujetí 30000km
- 4.8. Krátkodobé a dlouhodobé uložení motocyklu

5. Mazání

- 5.1. Palivo
- 5.2. Přehled užívaných maziv
- 5.3. Vysvětlivky k mazacímu plánu
- 5.4. Mazací plán
- 5.5. Pokyny pro mazání
 - 5.5.1. Převodová skřín
 - 5.5.2. Přední vidlice
 - 5.5.3. Zadní pérování
 - 5.5.4. Kola
 - 5.5.5. Hlava řízení
 - 5.5.6. Spojka a primární převod
 - 5.5.7. Sekundární řetěz
 - 5.5.8. Čepy páček přední brzdy a spojky
 - 5.5.9. Lanovody
 - 5.5.10. Plynová rukojeť
 - 5.5.11. Přerušovač zapalování
 - 5.5.12. Čepy stojánků
 - 5.5.13. Zadní kyvná vidlice

6. Čistění stroje

7. Pokyny pro seřizování a údržbu

- 7.1. Pneumatiky
- 7.2. Brzdy
- 7.3. Sekundární řetěz
- 7.4. Spojka
- 7.5. Karburátor
- 7.6. Čistič vzduchu
- 7.7. Elektrické zařízení
 - 7.7.1. Kabely
 - 7.7.2. Zapalovací cívka
 - 7.7.3. Pojistka
 - 7.7.4. Brzdový spínač
 - 7.7.5. Světlo
 - 7.7.6. Seřízení předstihu
 - 7.7.7. Dynamo
- 7.8. Akumulátor
- 7.9. Dekarbonisace

8. Demontáže a montáže bez speciálního nářadí

- 8.1. Vyjmutí předního kola
- 8.2. Vyjmutí zadního kola
- 8.3. Demontáž sekundárního řetězu, krytu řetězu a převodníku
- 8.4. Montáž sekundárního řetězu
- 8.5. Výměna kuličkového ložiska řetězového kola /převodníku/
- 8.6. Výměna kuličkových ložisek předního a zadního kola
- 8.7. Demontáž hlav a válců
- 8.8. Výměna pístních kroužků
- 8.9. Montáž válců

- 8.10. Vyjmutí karburátoru
- 8.11. Výměna lamel spojky
- 8.12. Výměna rychloměru
- 8.13. Demontáž otočné rukojeti plynu
- 8.14. Vyjmutí zámku z hlavy rámu a sedla
- 8.15. Vyjmutí akumulátoru
- 8.16. Odejmutí nádrže na palivo
- 8.17. Vyjmutí tělesa tlumiče sání
- 8.18. Sejmутí pravého a levého víka motoru
- 8.19. Demontáž hlavy řízení
- 8.20. Demontáž ramene vidlice
- 8.21. Zadní pérování
- 8.22. Vyjmutí zadní kyvné vidlice
- 8.23. Výměna řídítek
- 8.24. Výměna pouzdra světloometu
- 8.25. Vyjmutí spínací skřínky
- 8.26. Výměna kontrolních žárovek
- 8.27. Sejmутí přístrojového panelu
- 8.28. Výměna žárovek v zadní skupinové svítilně
- 8.29. Výměna žárovek ve světloometu
- 8.30. Výměna brzdového spínače
- 8.31. Vyjmutí motoru z rámu
- 8.32. Upozornění

9. Tabulka poruch a jejich odstranění

10. Seznam vyobrazení

11. Seznam opraven n.p. MOTOTECHNA

1. TECHNICKÝ POPIS

1.1. Popis motocyklu

Motocykl JAWA 350 typ 634-5-16 je proveden pro využití v Československé lidové armádě a úzce navazuje na základní, cestovní typ motocyklu Jawa 350 - 634-8-00. Je určen pro dopravu 2 osob se zavazadly do celkové hmotnosti 180 kg na silnicích se zpevněným povrchem a dále po lesních a polních cestách a v terénu. K motocyklu může být připojen postranní vozík do celkové hmotnosti 150 kg. Při tomto použití motocyklu neplatí technické parametry uvedené v odstavci 1.2. Motocykl je doplněn nosičem zavazadel pro břemeno do max. hmotnosti 20 kg a pohotovostním stojánkem.

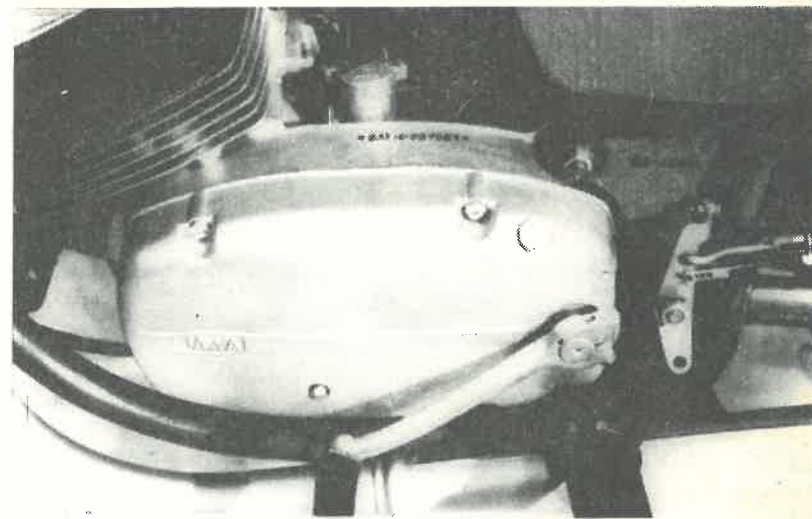
M o t o r je mnohoblokového provedení, skříně motoru z lehké slitiny je společná jak pro motorovou část, tak spojku i převodovku. Válce jsou ze šedé litiny, hlavy válců z lehké slitiny. Písty z lehké slitiny jsou ve válcích těsněny 3 těsnícími kroužky. Pístní čepy jsou ocelové, uloženy na volně vsazených jehlách v ojnici, v pístech zajištěny drátěnými pojistkami. Ojnice jsou kované, ocelové s pouzdry. Kliková hřídel je slisovaná ze setrvačnicků a čepů.

S p o j k a je vícelamelová, s lamelami ocelovými a lamelami s těžkospalitelným obložení. Pracuje v olejové lázni. Ovládána je páčkou na levé straně řídítek. Je doplněna poloautomatickým vypínáním řazení převodových stupňů.

P ř e v o d o v k a je čtyřstupňová s presuvnými koly. Řazení převodových stupňů je nožní a provádí se páčkou, která je na levé straně motoru. P ř i ř a z e n í o p o t i p ř e d e š l ý m t y p ů m m o t o c y k l u J A W A ř a d í s e I. s t u p e ň s t l a č e n í m p á k y s m ě r e m d o l ů . O s t a t n í s t u p ň ě s m ě r e m v z h ů r u .

S p o u š t ě n í m o t o r u se provádí stejnou nožní páčkou jako řazení převodových stupňů.

P r o p r i m á r n í i s e k u n d á r n í p ř e v o d je použito řetězů. Primární řetěz je zakryt levým víkem a běží v olejové lázni. Sekundární řetěz je opatřen celouzavřeným krytem a je mazán tukem.



3. Umístění čísla motoru a rámu

Č í s l o m o t o r u je vyraženo na levé straně motorové skříně.

Č í s l o r á m u je vyraženo na levém zadním záchytu motoru. Typový štítek je umístěn vpředu na hlavě rámu.

R á m je dvojitý trubkový uzavřený a má kyvnou zadní vidlici.

N á d r ž n a p a l i v o je z ocelového plechu. Má uzávěr o \varnothing 60 mm a vypustný kohout, který zajišťuje rezervu paliva cca na 30 až 50 km jízdy (podle způsobu jízdy).

D r á t ě n á k o l a jsou snadno vyjímatelná, uložena na kuličkových ložiskách, přední i zadní hřídel je výsuvný. Spojení zadního kola s řetězovým kolem je provedeno přes pryžový tlumič záběru. Zadní kolo je vyjímatelné bez rozpojení řetězu.

B r z d y jsou mechanické čelistové, \varnothing 160 x 35 mm. Zadní brzda je ovládána pravou nohou. Přední brzdu ovládá pravá ruka páčkou na pravé straně řídítek. Obě brzdy mají ukazatele označující stav ojetí brzdového obložení.

D v o j s e d l o je anatomicky tvarováno a je pohodlné. Je zajištěné zámkem a je snímatelné, zakrývá podsedlovou schránku na nářadí, akumulátor, regulátor napětí a hustilku. Boční víka jsou odnímatelná po sejmutí sedla.

Stupačky jsou sklopné.

Řídítka jsou sportovního typu, vyztužená hrazdičkou, nastavitelná na sklon.

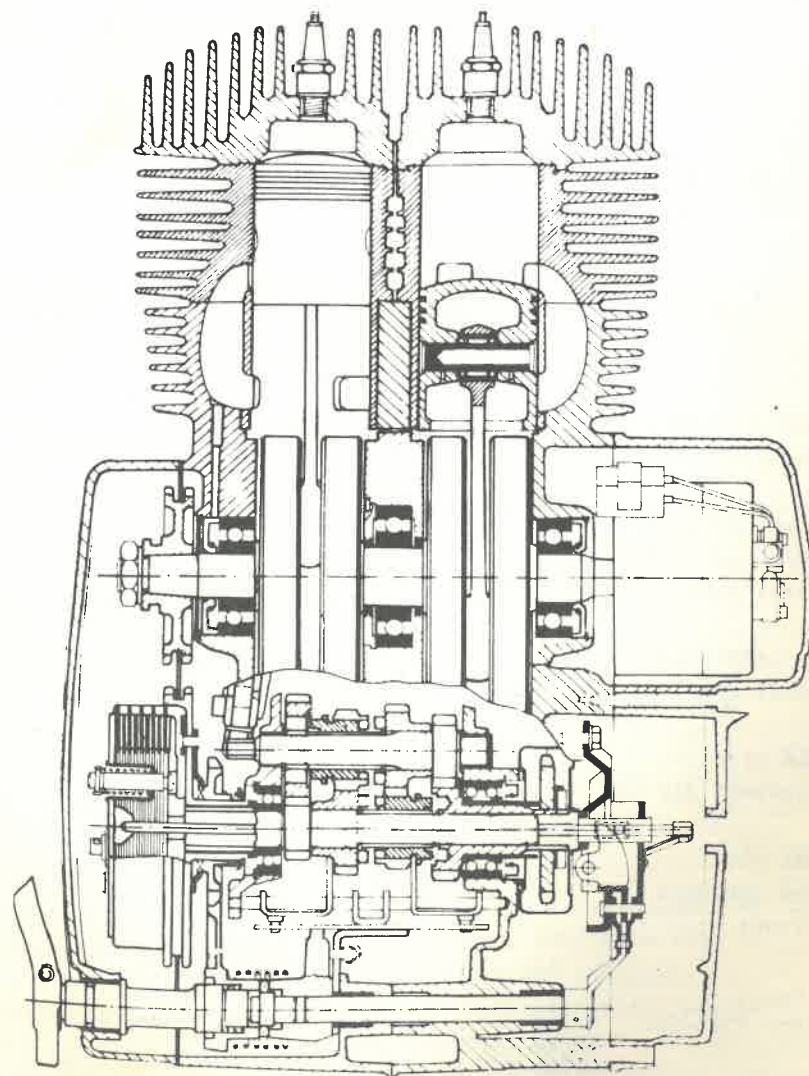
Přední kolo je odpruženo teleskopickou vidlicí s ocelovými vinutými pružinami a olejovými tlumiči o zdvihu 150 mm. Součásti pérování jsou zcela zakryty.

Zadní kolo je odpruženo dvěma pružícími jednotkami s olejovými tlumiči o zdvihu 90 mm. Pružiny zadního pérování jsou chráněny kryty.

Zadní kyvná vidlice má široké uložení, které zajišťuje dobré vedení stroje. Nevyžaduje zvláštního mazání, neboť je uložena v samomazných metaloplastických ložiskách. Je vyjmutelná bez rozpojení řetězu.

Pohotovostní stojánek je upevněn v záchytu levé přední části rámu.

Zadní blatník je opatřen lapačem nečistot.



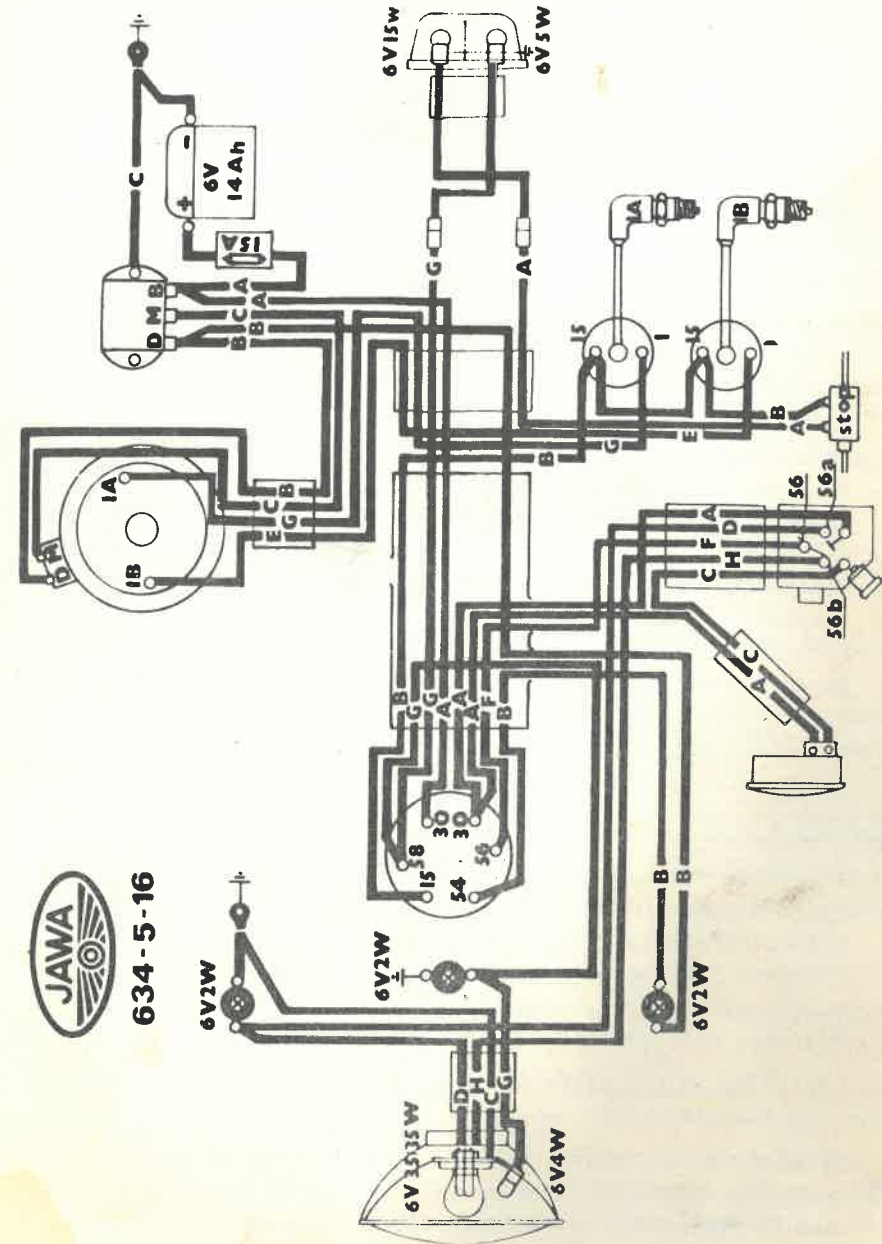
4. Řez motorem

1.2. Technické údaje

Motor	dvoudobý, vzduchem chlazený
Počet válců	2
Vrtání válce	58 mm
Zdvih pístu	65 mm
Objem válců	343,47 cm ³
Kompresní poměr	9,2 : 1
Krátkodobý /max./ výkon	16,2 - 10 % kW při 87 \pm 5% . s ⁻¹ /22-10% K při 5000 \pm 5% ot/min./
Trvalý výkon	11 \pm 6% kW při 73 \pm 5% . s ⁻¹ /15 \pm 6% K při 4400 \pm 5% ot/min./
Maximální otáčky	5750 ot/min.
Největší krouticí moment	31,4 \pm 6% Nm při 75 \pm 5% . s ⁻¹ /3,2 \pm 6% Kpm při 4500 \pm 5% ot/min./
Hmotnost motoru	50 kg
Základní spotřeba paliva	5,6 l při 75 km/hod.
Provozní norma spotřeby	letní 5 l/100 km zimní 6,5 l/100 km
Obsah nádrže paliva	16,2 l /z toho reserva 3 l/
Největší rychlost v sedě	110 km/hod.
v leže	120 km/hod.
Trvalá rychlost	100 km/hod.
Stoupavost: dle ČSN	35 %
s 1 jezdcem	52 %
Vnější hluk	86 dB
Stupeň odrušení	I.
Brodivost	270 mm /bez potřeby vysušení ložisek kol po průjezdu/ vyšší brodivost viz 3.5.
Rozměry vozidla:	délka 2080 mm /2195 s nosičem/ šířka 710 mm výška 1130 mm rozvor 1360 mm světlá výška 130 mm výška sedla 810 mm
Nejmenší \emptyset zatáčení	3,5 m
Vlastní hmotnost	156 kg
Pohotovostní hmotnost	168 kg

Celková hmotnost	348 kg
Užitečný náklad	180 kg /z toho na nosiči 10 kg/
Počet míst /osob/ - hmotnost	2 x 85 kg
Rozložení hmotnosti	1 jezdec 100/153 kg 2 jezdcí 96/242 kg + 10 kg 92/256 kg 1 jezdec 92/181 kg + 20 kg
Převodovka	předloková s koly ve stálém záběru
Počet převodových stupňů	4
Ovládání	nožní pákou
Primární převod řetězem	2x9,525x4,77 66 čl., uzavřený
Sekundární převod řetězem	1x12,7x7,75 128 čl. včetně spojovacího
Poměr převodů: primární	47/29 = 1,62
sekundární	52/18 = 2,889
1.přev.stupeň	12/12.24/12 = 3,166
2.přev.stupeň	19/12.19/16 = 1,88
3.přev.stupeň	19/12.16/19 = 1,333
4.přev.stupeň	1 : 1
Celkové převody - max. stoupavost s plným zatížením	
1. přev. stupeň	1 : 14,82 - 35 %
2. přev. stupeň	1 : 8,81 - 18 %
3. přev. stupeň	1 : 6,24 - 10 %
4. přev. stupeň	1 : 4,68 - 5 %
Celkový převod roztáčecího ústrojí	1 : 2,77
Převod pohonu rychloměru	5/12
Karburátor	horizontální šoupátkový JIKOV 2926 SBDb-2801 /443 752 280 100/ lamelová v olej. lázni, \emptyset 125 počet lamel 5
Spojka	drátěná s centrální brzdou
Kola	2,15B - 18
Rozměry ráfků, -přední, zadní	3,25 - 18 M9
Rozměry pneu a typ: přední	3,50 - 18 M9
zadní	

Únosnost /kg	přední	210 při 200 k Pa /dle katalogu Barum/
	zadní	225 při 200 k Pa /dle katalogu Barum/
Brzdy		mechanické, čelistové přední dvouklíčová
	rozměr	Ø 160 mm
Obložení		nýtované
	plocha	97 cm ²
Pérování	přední	teleskopická vidlice s ocel. vin. pružinami
	zadní	kyvná vidlice s ocel.vin.pr. zdvih 80mm, osý kola 90mm
	tlumič	hydraulický, teleskopický JAWA 6V/75W
Dynamo		Regulační relé 6V/75W PAL Magneton
		443 116 401 640 dvoucívkové s odporem
Akumulátor		Akuma 14 Ah - 3M014
Zapalovací cívka		443 212 210 104 PAL Magneton
Zapalovací svíčka /základní/		443 221 420 812 PAL 14-8R Super
Koncovka zapal. vodiče		TESLA NK-1
Houkačka		6V - 100 až 125 dB /A/ 443 321 501 000 Autobrzdy
Světlomet		Praga V3S - 443 311 825 109 Žárovky 6V-4W Ba9s, 6V-35/35W Ba20d
Zadní skupinová svítidla		9442,05-443 312 261 103 Autopal žárovky 6V-21/5W BaY15d, 6V/15W Ba15s
Přepínač světel		páčkový LAS/HLS-8626.12/2-NDR
Spínací skříňka		443 861 440 361 PAL Magneton



5. Schema elektrického zapojení

1.3. Popis elektrického zařízení

Elektrické zařízení sestává z nabíjecí soupravy, akumulátoru, zapalování, vnějšího osvětlení, ovládacích a kontrolních prvků a z příslušné elektrické instalace.

Jmenovité napětí el. zařízení je 6V. Elektrická instalace je jednovodičová. Druhým vodičem je kostra vozidla, na níž jsou připojeny záporné /-/ póly elektrických zdrojů a spotřebičů.

Nabíjecí souprava

sestavá z dynamu a regulačního relé. Souprava vyrábí elektrickou energii, potřebnou pro napájení spotřebičů včetně akumulátorů.

Dynamo JAWA 6V - 75W

je šestipólový stejnosměrný generátor.

Stator dynamu je upevněn dvěma šrouby M6 ke skříni motoru. Skládá se z pláště, na kterém jsou upevněny další části: pólové nástavce s vinutím statoru a držák kartáčů /uhlíků/ s kartáči /uhlíky/. Na čele statoru jsou upevněny dva přerušovače zapalování s kondenzátory.

Rotor dynamu je nasazen na klikové hřídeli a připevněn šroubem M6 společně s vačkou, jež ovládá přerušovače. Rotor se skládá z hřídele, na níž jsou upevněny rotorové plechy s vinutím a akumulátor.

Regulační relé PAL Magneton 6V-75W

je upevněno pod sedlem na pravé straně schránky pro nářadí, sestává z regulátoru napětí a zpětného spínače. Regulační relé je přístroj, který udržuje provozní napětí nabíjecí soupravy v předepsaných mezích a připojuje /odpojuje/ nabíjecí soupravu na elektrickou síť motocyklu. Opravy a seřizování může provádět pouze odborná opravna.

Ólověná akumulátorová baterie

/dále jen akumulátor/ 6V - 14 Ah

je uložena pod sedlem. Akumulátor je vybaven odplynovací soustavou s trubičkou vyvedenou pod vozidlo. Akumulátor elouží jako zdroj el. energie při stání a pro zapalování při spouštění motoru. S nabíjecí soupravou tvoří zdrojovou soupravu motocyklu.

Zapalování

je dynamobateriové a slouží jako zdroj vysokého napětí k zažehnutí výbušné směsi v motoru. Zapalovací soustavu tvoří dva přerušovače a kondenzátory, dvě zapalovací cívkky, dvě zapalovací svíčky, zapalovací vodiče a příslušná instalace.

Přerušovače /upevněné na dynamu/

jsou pro seřízení předstihu zážehu nastavitelné v rozsahu 16°.

Zapalovací cívkky

jsou umístěny pod palivovou nádrží.

Zapalovací svíčky PAL 14 - 8R

jsou odrušeného provedení. V době záběhu nebo při jízdách v zimním období je možno používat svíčky PAL 14-7R, při plném zatížení v letním období svíčky PAL-14-9R.

Zapalovací vodiče

jsou opatřeny neodrušenými koncovkami Tesla NK-1.

Vnější osvětlení

tvoří světlomet, zadní skupinová svítidla a zadní odrazka.

Světlomet /stejný jako na vozidle P-V3S/

je opatřen pevným rámečkem infrapředsádky, který umožňuje nasazení jednotné zastírací masky.

Světlomet je osazen žárovkou 6V-35/35W Ba 20d pro tlumené a dálkové světlo a žárovkou 6V-4W Ba 9s pro obrysové světlo.

Zadní skupinová svítidla

s celočerveným sklem je v horní části osazena žárovkou 6V-15W Ba 15s pro brzdové světlo a dole žárovkou 6V 21/5W BaY 15d pro koncové světlo /5W/. Vlákno 2LW není zapojeno. Tato žárovka současně osvětluje okénkem v pouzdru svítidla číselnou tabulku.

Zadní odrazka

Ø 80 s červeným sklem je upevněna na zadním blatníku pod skupinovou svítidlo.

Ovládací a kontrolní prvky:

Spínací skříňka PAL

je upevněna ve zvláštním držáku na hlavě řízení. Slouží k propojení el. zdrojů se spotřebiči. Klíček spínací skříňky lze vyjmout ve kterékoliv poloze. Zapojení skříňky je přehledně uvedeno na obr. 5.

Na držáku jsou rovněž instalovány dvě kontrolní svítilny /žárovky 6V, 2W Ba9s/.

Červená kontrolní svítilna nabíjení /vlevo/

se rozsvítí při úplném zasunutí klíčku spínací skříňky v jakékoliv poloze. Signalizuje činnost nabíjecí soupravy zhasnutím, jakmile souprava začne pracovat.

Modrá kontrolní svítilna dálko- vých světel /vpravo/

signalizuje činnost dálkového světla.

Přepínač světel

na levé straně řídicích slouží k zapínání tlumeného a dálkového světla. Přepínač je rovněž opatřen tlačítky akustické a světelné houkačky. Při použití světelné houkačky se rozsvítí dálkové a koncové světlo.

Poznámka: akustická a světelná houkačka jsou zapojeny nezávisle na spínací skříňce.

Spínač brzdového světla /dále jen brzdový spínač/

je společný pro přední i zadní brzdu. Je upevněn pod nádrží a je ovládán bowdeny od přední a zadní brzdy.

Elektrická instalace

je provedena vodičovými svazky a vodiči SYA. Konce vodičů jsou buď opatřeny plochými konektory /dutinky/ nebo kabelovými oky, případně jsou jádra vodičů propájena cínovou pájkou. Pro snadnou orientaci jsou vodiče různobarevné /viz obr. č. 5 - schema zapojení el. zařízení/.

1.4. Seznam nářadí

Hustilka úplná	1 kus
Klíč kombinovaný 32	1 kus
Měrka	1 kus
Dvojitý šroubovák	1 kus
Šroubovák 3 mm	1 kus
Rukojeť	1 kus
Páka s hákovým klíčem	1 kus
Klíč 5,5 x 7	1 kus
Klíč 8 x 10	1 kus

Klíč 13 x 17	1 kus
Klíč 17 x 19	1 kus
Klíč trubkový 14	1 kus
Klíč trubkový 10	1 kus
Klíč trubkový 13	1 kus
Klíč trubkový 17	1 kus
Klíč trubkový 19	1 kus
Klíč hákový 19	1 kus
Kombinované kleště	1 kus
Montážní páka	1 kus
Utěrka	1 kus
Obal na nářadí	1 kus
Gumový pásek	1 kus

1.5. Seznam speciální výbavy

<u>Krabička se žárovkami</u> obsahuje	1 kus
1 žárovka 6V/35/35 W	
1 žárovka 6V/4W	
1 žárovka 6V/21/5W	
1 žárovka 6V/15W	
1 žárovka 6V/2W	
1 pojistka 15 A	
1 krabička s 5 ks ventilků duší	
Motolékárnička v obalu	1 kus
Lepicí souprava moto	1 kus
Zapalovací svíčka s těsněním PAL 14-8R	2 kusy
Měřič tlaku v pneumatikách	1 kus
Bowden šoupátka karburátoru	1 kus
Zastírací maska světlometu	1 kus
Zastírací maska pro zadní skupinovou svítilnu / s okénky/	1 kus

2. NÁVOD K OBSLUZE

2.1. Uvedení nového motocyklu do provozu

Po dodání stroje provedena vstupní prohlídka v rozsahu uvedeném v odstavci 4.1.

Vzhledem k tomu, že motocykly jsou dodávány s nenabitým, t.j. suchým akumulátorem, je nutné tento z motocyklu vyjmout a provést jeho zformování a nabití způsobem popsaným v odst.7.8. Na dodržení správného postupu závisí další bezporuchová činnost elektrického zařízení a životnost akumulátoru.

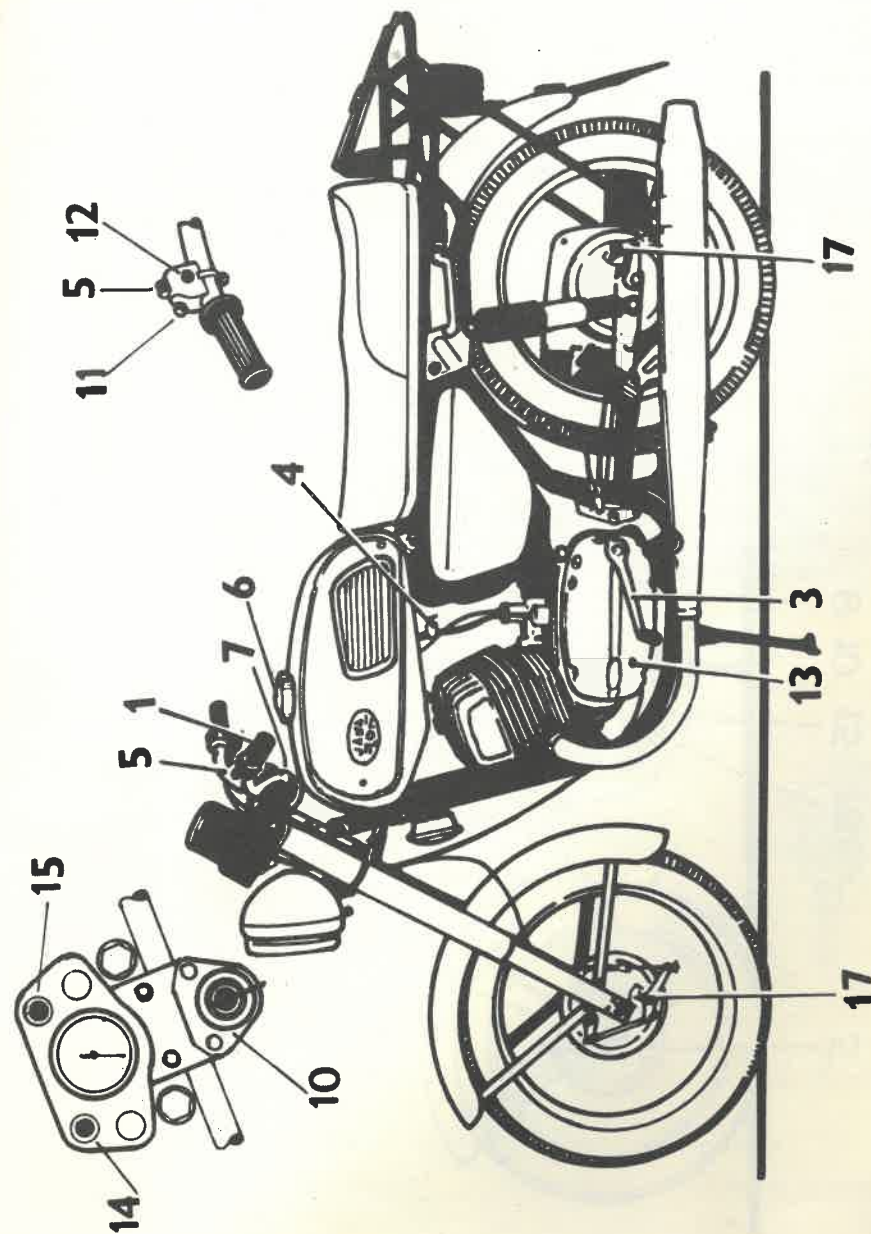
Akumulátor je uložen v podsedlové schránce, výbava z části v téže schránce, z části v levé boční schránce. Přístupnost těchto prostorů je po odejmutí sedla, jehož upevnění k rámu je zajištěno patentním zámkem na levé straně motocyklu.

Klíčky od zámků sedla i hlavy řízení jsou na novém motocyklu přivázány na vnitřní části uzávěru palivové nádrže. Uzávěr se odejme po jeho částečném otočení doleva, nadzvižením. Oba zámkové klíčky jsou na stejný klíček, druhý dodávaný je náhradní. Upozorňujeme, že n. p. JAWA nedodává ani nezhotovuje náhradní klíčky a proto je nutno, v případě ztráty některého, dát si ihned zhotovit nový podle náhradního klíčku.

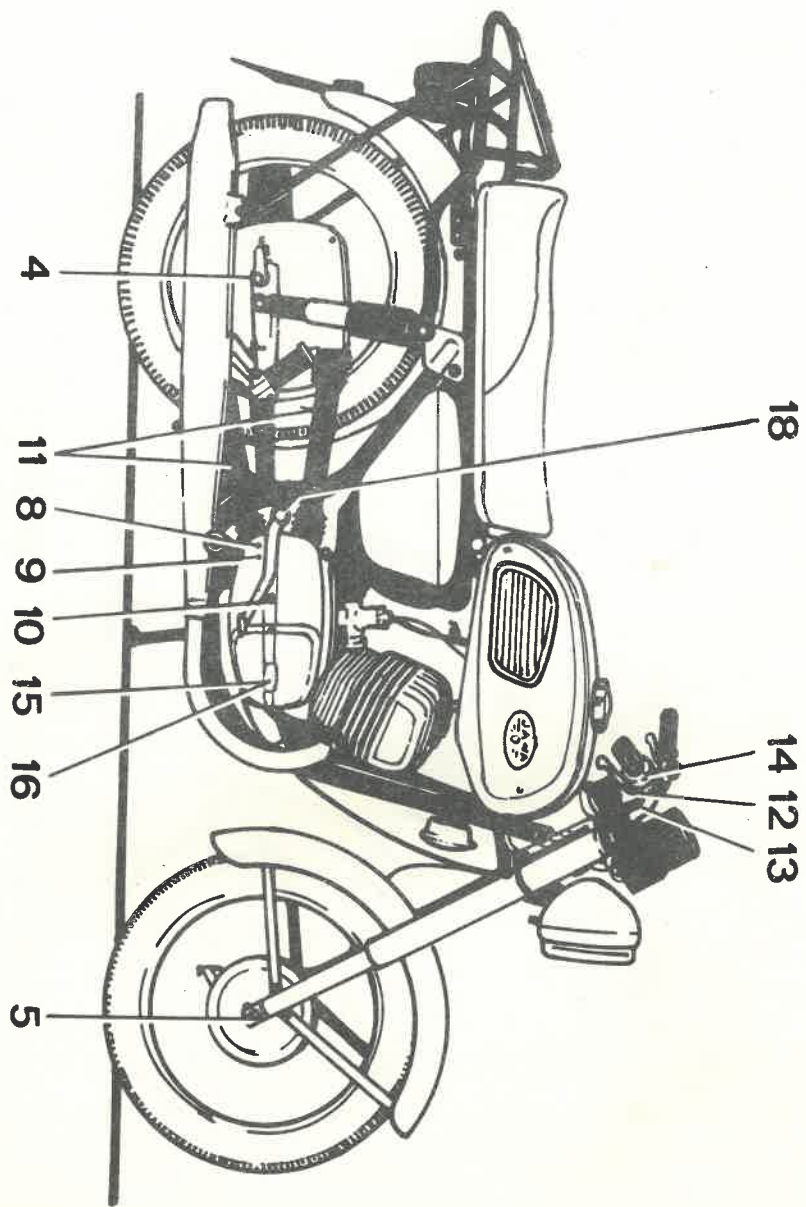
Odemknutí zámků se provádí tím, že po zasunutí klíčku otočíme tímto doleva a povysuneme klíček včetně tělesa zámku směrem ven. Zamykáme opačným způsobem, u zámků hlavy řízení musí být před zamčením natočena řídítka do pravé strany na doraz.

Po odemknutí sedla odklopíme toto na pravou stranu a vysuneme je ze záchyty, uzávěry boční schránky a bočního krytu není nutno zcela vyšroubovat, postačí je pouze uvolnit tak, aby horní záchyta bylo možno pod hlavu uzávěru po nadzvednutí vysunout.

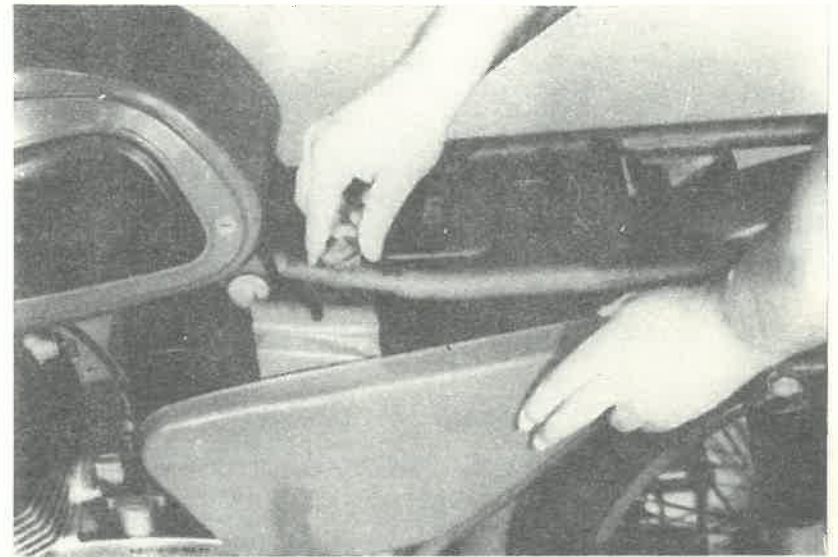
Výšku hladiny oleje určuje kontrolní otvor na levém motorovém víku, uzavřený šroubem M6. Viz obr. 14. Případně doplnění oleje viz odst. 5.5.1.



6. Ovládací a kontrolní prvky

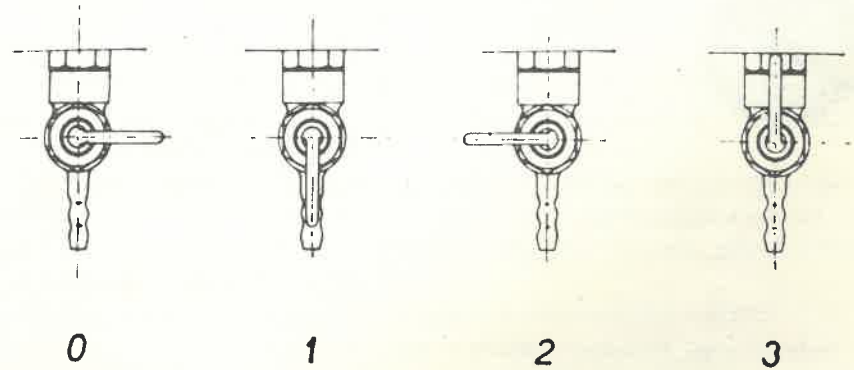


7. Ovládací a kontrolní prvky



8. Odejmutí boční schránky

9. Polohy páčky výpustného kohoutu



0 - přívod paliva uzavřen

2 - přívod paliva uzavřen

1 - hlavní přívod paliva otevřen

3 - rezervní přívod paliva otevřen

Poloha klíčku

Klíček zcela zasunut

Klíček úplně zasunut

Zapnuta světelná a
akustická houkačkazapnuté zapalování
/v případě poruchy nebo
vyjmutí akumulátoru za-
řadíme II. rychlost a
stroj nastartujeme roz-
tlačením- nutno vyjmout
pojistku/
Zapnuta světelná a akus-
tická houkačka a brzdové
světlo.Vypnuté zapalování
Zapnuté parkovací
a koncové světlo a
akustická houkačkaZapnuté zapalování, parko-
vací a koncové světlo
Zapnuta světelná a akus-
tická houkačka a brzdo-
vé světloVypnuté zapalování
Zapnuté hlavní, par-
kovací a koncové svět-
lo
Zapnuta světelná a
akustická houkačkaZapnuté zapalování, hlavní,
parkovací a koncové světlo
Zapnuta světelná a akustic-
ká houkačka a brzdové
světlo

10. Polohy klíčku spínací skříňky

2.1.1. Ovládací prvky (obr. č. 6.)

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| 1 - řídítka | 2 - pedál. zad. brzdy |
| 3 - spouštěcí a řadící páka | 4 - palivový kohout |
| 5 - přepínač světel | 6 - uzávěr palivové nádrže |
| 7 - páčka spojky | 8 - páčka ruční brzdy |
| 9 - otočná rukojeť plynu | 10 - spínací skříňka |
| 11 - tlačítko el. houkačky | 12 - tlačítko světelné houkačky |

2.1.2. Kontrolní prvky (obr. č. 7.)

- 13 - kontrolní šroub množství oleje v převodovce
- 14 - kontrolní svítidla nabíjení
- 15 - kontrolní svítidla dálkových světel
- 16 - rychloměr
- 17 - ukazatel sjetí obložení brzd

2.1.3. Spouštění

a/ Nádrž naplníme palivem. Jako palivo používáme směs benzínu BA90 s olejem OA-M6AD. V době zajiždění, t.j. do 3000 km/ďo 1.TO 1/ v poměru 1/25, po zajištění stroje v poměru 1:30. Před plněním nutno benzín s olejem důkladně promístit. K nalévání, pokud není prováděno přímo z automatické mísicí čerpací stanice, doporučujeme použít nálevku opatřenou jemným sítem. Před uzavřením nádrže se přesvědčíme, zda není ucpaný odvětrávací otvor uprostřed uzávěru a zda ve výstupcích na spodní části uzávěru jsou provedeny odvětrávací otvory.

b/ Otevřeme výpustný páčkový kohout. Jednotlivé polohy jsou na obr. č. 9. U nového stroje doporučujeme se přesvědčit, po odejmutí palivové hadičky od výpustného kohoutu, zda při zvolené poloze páčky je plný odtok paliva.

c/ Karburátor přeplavíme stisknutím přeplavovacího kolíku.

d/ Mírným tlakem nohy na nášlapnou plošku společně spouštěcí a řadící páky zamáčkneme tuto směrem k motoru a současně ji pootočíme do polohy pro spouštění. Motor cca 3x prošlápneme, čímž do motoru nasajeme vhodnou směs.

e/ Zasuňme klíček do spínací skříňky v poloze "0" a domáčkneme jej do dolní polohy. Propojení spínacích obvodů při jednotlivých polohách klíčků - viz text na obr. 10. Je-li akumulátor

a elektrické zapojení v pořádku, rozsvítí se červená kontrolní svítilna v levé části přístrojového panelu. Poté sešlápnutím páky motor uvedeme do chodu. Ihned po rozběhnutí motoru uvolníme spouštěcí páku a tato se samočinně vrátí do původní, t. j. řadící polohy. /V případě potřeby je možno motor nastartovat i při zařazeném převodovém stupni, vypneme-li ručně spojku./ Motor necháme chvíli zahřát při nízkých otáčkách, neboť vysoké otáčky studenému motoru škodí.

Poznámka:

Teplý motor nepřeplovujeme, neboť by mohly nastat potíže při startování (motor se přehltí směsí). Jestliže se tak někdy stane, zavřeme přívod paliva a motor při plně otevřeném šoupátku karburátoru (plný plyn) a zapnutém zapalování několikrát otočením startovací pákou nastartujeme. Někdy je však nutno vyjmout a očistit svíčky.

Není-li motocykl delší dobu používán, nebo parkuje-li motocykl venku na mrazu, bývají lamely spojky slepeny clejem. Doporučujeme spojku před nastartováním motoru uvolnit takto: Zasuňme první stupeň a pohybujeme motocyklem na kolech dopředu a dozadu s vypnutou spojkou. Necítíme-li již odpor v zadním kole (spojka již nelepí), zařadíme neutrální mezi prvním a druhým převodovým stupněm.

2.1.4. Jízda

a) Při rozjíždění s t i s k n e m e l e v o u r u k o u p á č k u s p o j k y, nohou zasuneme prvý převodový stupeň pohybem páky nožního řazení směrem dolů až k dolnímu dorazu (vždy při minimálních otáčkách motoru) a páku uvolníme. Potom páčku spojky pomalu uvolňujeme za současného přidávání plynu. Po zařazení rychlosti se ihned rozjedeme - nikdy nestojíme se zařazenou rychlostí a vypnutou spojkou delší dobu. (To platí i při stání na křižovatkách). Docílíme-li rychlosti cca 15 km/hod., vypneme spojku, ubereme plyn a zvednutím řadící páky nahoru zasuneme druhý převodový stupeň. Páčku spojky povolíme a opět přidáme plyn. Další převodový stupeň zasouváme stejným způsobem. Při zpětném řazení sešlapujeme řadící páku dolů vždy při vypnuté spojce.

Upozorňujeme, že mezi 1. a 2. a 3. a 4. převodovým stupněm je neutrální. Oba neutrály se zařazují sešlápnutím páky do poloviny zasouvacího zdvihu. Při řazení převodových stupňů je současně v činnosti poloautomatické vypínání spojky, které umožňuje za předpokladu správného seřízení i řazení rychlostí bez použití ruční vypínací páky na řídicích a umožňuje jízdu i v případě přetržení lanka ručního vypínání spojky. V tomto případě nutno po zařazení 1. převodového stupně nožní páku vrátet do základní polohy pomalu k zajištění plynulého rozjezdu. Při jízdě v terénu neb za ztížených povětrnostních podmínek vypínáme při řazení vždy spojku ruční pákou.

b) Při zastavování uzavřeme plyn, snížíme rychlost a ještě během jízdy přeřazujeme postupně převodové stupně s ohledem ke snižující se rychlosti až na neutrální mezi 1. a 2. převod. stupněm a teprve potom stroj zabrzděním zastavíme. Při brzdění používáme i brzdu předním kole, avšak pouze při přímém směru jízdy a opatrně, aby nedošlo ke smyku předního kola. Po skončení jízdy uzavřeme palivový kohout, vyjmeme klíček zapalování a uzamkneme stroj, abychom zabránili jeho použití jinými osobami. Normální a pohotovostní stojánek je dimenzován na váhu stroje a proto nezatežujte stroj vlastní vahou, neboť by mohlo dojít k jejich poškození. Za takovéto poškození výrobce záruku nepřebírá.

2.2. ČEHO JE NUTNO SE VYVAROVAT

Před nastartováním ani po zastavení motoru nenecháme delší dobu zapnuté zapalování, neboť by se vybil akumulátor a mohlo by dojít k vážnému poškození zapalovací cívky. Motoru škodí, když jej necháme dlouho otáčet ve vysokých otáčkách na místě, neboť není chlazen jako při jízdě. Nenecháváme dlouho vypnutou spojku, neboť by se rychle opotřebovalo obložení lamel. Při jízdě do kopce nepomáháme nikdy motoru tím, že necháme spojku prokluzovat, nýbrž včas zařadíme nižší převodový stupeň. Nejezdíme zbytečně dlouho na 1. převodový stupeň. Při jízdě s kopce s vyřazeným převodem a s neběžícím motorem je vždy nutno nastartovat motor startovací pákou, neboť jinak hrozí nebezpečí poškození převodové skříně. Dále je nutné jezdit s odpovídajícím převodovým stupněm, neboť v nízkých otáčkách běžícím

motorům a jejich dílům škodí především jízda se škubajícím nebo přetíženým motorem. Proto doporučujeme včasné řazení odpovídajících převodových stupňů.

2.3. ZAJÍŽDĚNÍ

Motor vyžaduje pečlivé zaběhnutí, které je podmínkou k dosažení jeho vysoké životnosti. Jen správným záběhem je možno dosáhnout jemného chlazení styčných povrchů všech pohyblivých dílů tak, aby nedošlo k lokálnímu přehřátí třecích ploch a jejich eventuálnímu porušení. Z toho plyne, že základním požadavkem dobrého záběhu je nepřetěžovat motor a dodržovat omezení rychlosti podle níže uvedené tabulky a řídit se těmito pokyny:

a) Do ujetí 1500 km nepřekračujeme tyto nejnižší a nejvyšší dovolené rychlosti u jednotlivých převodových stupňů:

1. převodový stupeň	0-20 km.h ⁻¹
2. převodový stupeň	20-40 km.h ⁻¹
3. převodový stupeň	30-55 km.h ⁻¹
4. převodový stupeň	40-70 km.h ⁻¹

b) Od 1500 do 3000 km zvyšujeme postupně rychlost:

1. převodový stupeň	0-35 km.h ⁻¹
2. převodový stupeň	15-60 km.h ⁻¹
3. převodový stupeň	25-70 km.h ⁻¹
4. převodový stupeň	40-80 km.h ⁻¹

Toto omezení rychlosti je nutné jednak z důvodu bezpečnosti jízdy, jednak z důvodu hospodárnosti provozu, neboť při těchto rychlostech jízdy a při správném řazení s využitím otáček v oblasti max. točivého momentu vykazuje motocykl nejmenší spotřebu

Výše uvedené hodnoty platí pro provoz na kvalitních bezprašných vozovkách /asfalt, beton/ za normálních povětrnostních podmínek.

3. METODIKA HOSPODÁRNÉ JÍZDY

3.1. Rychlost a styl jízdy z hlediska bezpečnosti a hospodárnosti provozu

Řidiči jsou povinni dodržet platná zákonná ustanovení a nepřekračovat max. povolené rychlosti uvedené v tabulce.

Vozovka	zatížení motocyklu	povětrnostní podmínky +	max. povolené rychlosti	
			km.h ⁻¹	poznámka
kvalitní, bezprašný povrch	solo	normální	80	
		zhoršené	70	
	celková hmotnost	normální	70	
		zhoršené	60	
polní a lesní cesty, únosný terén	solo	normální	do 50	dle podm.
		zhoršené	do 35	dle podm.
	celková hmotnost	normální	do 40	dle podm.
		zhoršené	do 30	dle podm.
brod	solo	normální	20-30	
		zhoršené	20-30	
	celková hmotnost	normální	do 20	
		zhoršené	do 20	
město ++ /dláždění/	solo	normální	60	
		zhoršené	40	
	celková hmotnost	normální	50	
		zhoršené	40	

+ "normální povětrnostní podmínky" - bez deště, mlhy, silného větru, nánosu písku, bláta, náledí

++ zvlášť je třeba omezit rychlost na dlážděných vozovkách, zejména při dešti, sněhu, náledí. Rychlost 60 km.h⁻¹ je přípustná za normálních povětrnostních podmínek na asfaltovém neb betonovém povrchu.

3.2 Jízda na vozovkách se zpevněným povrchem

3.2.1. Solo - normální povětrnostní podmínky

Celková ovladatelnost motocyklu je vyhovující. Při výjezdu ze zatáčky nutno citlivě ovládat rukojeť akcelérátoru, neboť motocykl velmi rychle reaguje na změnu dodávky paliva.

- zhoršené povětrnostní podmínky

Platí zásady uvedení v předchozím odstavci. Je nutné omezit rychlost jízdy dle podmínek, max. na 70 km.h^{-1} . Zvláště opatrně je třeba si počínat v zatáčkách a brzdu předního kola používat pouze v přímém směru s největší opatrností, aby nedošlo ke smyku.

3.2.2. Zatížení na celkovou hmotnost

- normální povětrnostní podmínky

Je nutno velmi citlivě zacházet se spojkou a rychlozdvižnou rukojetí akcelérátoru, aby se zamezilo nadměrnému odlehčování předního kola a s tím související zhoršení říditelnosti. Při průjezdu zatáček dát pozor na zvýšené vynášení ze směru.

- zhoršené povětrnostní podmínky

Platí stejné zásady jako v předchozím odstavci.

Je nutné omezit rychlost jízdy dle podmínek /max. 60 km.h^{-1} / a zvláště opatrně si počínat v zatáčkách.

3.3. Jízda na polních a lesních cestách

3.3.1. Solo - normální povětrnostní podmínky

Nutno dbát zvýšené opatrnosti s ohledem na celkově zhoršenou ovladatelnost a na životnost motocyklu způsobenou:

- vysokou pohotovostní hmotností
- nevhodným rozdělením hmotnosti na přední a zadní kolo
- možností dorážení předních vidlic a zadního pérování, což se projevuje obzvláště při sjezdech a může mít za následek ztrátu stopy. Je nutné omezit rychlost na $40\text{--}50 \text{ km.h}^{-1}$ dle podmínek a vyvarovat se skoků.

Je třeba citlivě zacházet se spojkou a otočnou rukojetí, aby při rozjezdu a aceleraci nedošlo k nadměrnému odlehčení předního kola. Výjezd do svahu je třeba provést pokud možno

s dostatečným rozjezdem, aby se využilo setrvačnosti, včas zařadit nižší převodový stupeň, opatrně akcelarovat a nepomáhat výjezdu částečným vypínáním spojky - došlo by k jejímu zničení. V případě odlehčování předního kola je třeba přenést váhu dopředu nakloněním, případně uskutečnit výjezd vstoje /ve stupačkách/. Brzdění je třeba provést plynule s využitím obou brzd. Přední brzdu pouze při přímém směru jízdy.

- zhoršené povětrnostní podmínky

Platí stejné zásady jako v předchozím odstavci. Rychlost jízdy je třeba přizpůsobit podmínkám /max. 35 km.h^{-1} / a je nutné brát v úvahu zvýšené nebezpečí podklouznutí event. smyku.

3.3.2. Zatížení na celkovou hmotnost

- normální povětrnostní podmínky

Platí stejné zásady jako v odstavci 3.3.1. Maximální rychlosti nutno dodržet dle tabulky. Oproti jízdě "solo" je třeba brát v úvahu zvýšené nebezpečí v důsledku odlehčení předního kola při rozjezdu, aceleraci a výjezdu do stoupání. Krátké, prudké svahy vyjíždět bez spolujezdce. Výrazněji se projevující dorážení přední vidlice a zadního pérování způsobuje zhoršení říditelnosti a může vést i ke ztrátě stopy.

- zhoršené povětrnostní podmínky

Platí stejné zásady jako v předchozím odstavci, nutno však rychlost jízdy snížit na max. 30 km.h^{-1} a je nutné brát v úvahu zvýšené nebezpečí smyku.

3.4. Jízda v městském provozu

V městském provozu je třeba dbát zvýšené opatrnosti na dlážděných vozovkách a dodržovat bezpečnou vzdálenost od předchozího vozidla, neboť při nutném intenzivním brzdění by mohlo dojít ke ztrátě stopy.

Toto nebezpečí se výrazně projevuje při zatížení motocyklu na celkovou hmotnost a při jízdě za zhoršených povětrnostních podmínek.

Bezpodmínečně je nutno nepřekračovat maximální rychlosti uvedené v tabulce v odst. 3.1.

3.5. Průjezd brodem

Při průjezdu brodem je bezpodmínečně nutné nepřekračovat max. rychlosti uvedené v tabulce v odst. 3.1., stanovené s ohledem na nepříznivé adhezní vlastnosti dna a obou břehů a na zamezení navlhnutí el. příslušenství rozstříknutou vodou.

Před broděním je třeba provést průzkum dna, obou břehů /sklon, povrch/ a zjistit max. hloubku, které nesmí překročit:

320 mm při celkové hmotnosti

350 mm při pohotovostní hmotnosti + jezdec

Po brodění /po každém mytí/ motocyklu musí být provedena krátká jízda s častým přibrzděním oběma brzdami, aby se vysušila voda vniklá do brzdových bubnů a aby se obnovila účinnost brzd. Při brodění při výše uvedených hloubkách nevnikne sice voda do elektrického zařízení a sání, ale může vniknout do prostoru ložisek kola. V takovémto případě je nutno po dojezdu provést kontrolu náplně ložisek po demontáži prachovek /viz 5.5.4. a 8.6./ Výrobce povolena brodivost bez této kontroly je 270 mm.

4. PŘEHLED OŠETŘOVACÍCH PRACÍ

4.1. Nový stroj - vstupní prohlídka

/pokud nebyla provedena repasní prohlídka prodejní organizací/

a/ Pokud byl motocykl dodán v latění, nutno jej vybalit, dekonserovat a namontovat odděleně dodané celky a díly příslušenství.

b/ Vymout akumulátor, zformovat jej, nabít a namontovat. Na dodržení postupu zformování a prvního nabití závisí další životnost akumulátoru a správná činnost celého el. zařízení. Správný postup viz kap. 7.8.

c/ Zkontrolovat kompletnost celé výbavy motocyklu /nářadí a speciální výstroj viz kap. 1.4. a 1.5./ a úplnost průvodní dokumentace.

d/ Zkontrolovat, zda číslo motoru a podvozku souhlasí s údaji, uvedenými v dokladech k motocyklu.

e/ Zkontrolovat povrchové provedení motocyklu. V případě zjištění závad tyto ihned opravit na účet viníka /dopravce, sklad, výrobce a pod./. Drobné vady laku opravit.

f/ Zkontrolovat, zda vzduchový filtr /mikrovložka/ nebyl výrobcem opomenut namontovat a že těleso tlumiče sání je dobře spojeno s karburátorem.

g/ Zkontrolovat náplň oleje v převodovce vyšroubováním uzavíracího šroubu kontrolního otvoru. Nedosahuje-li hladina oleje v převodovce ke značce, nutno doplnit náplň na předepsanou úroveň.

h/ Zkontrolovat náplň oleje ve vidlici - nejsou-li stopy po unikání /politý ráfek, pneumatika a pod./, je náplň v pořádku. Při zjištění závady nutno odstranit její příčinu a poté vypustit zbytek oleje a dát plné množství nové náplně. Nesmí se pouze olej doplnit bez ohledu na množství, které ve vidlici zůstalo.

i/ Odstranit transportní ucpávky z horních uzavíracích matic ramen vidlice. Při jízdě s neodstraněnými ucpávkami dochází k nežádoucímu vzniku přetlaku při propérování, ke zhoršení jízdních vlastností a ke snížení životnosti těsnění kluzáků. Při nedodržení vyjmutí ucpávek nebudou reklamace na tečení vidlic v důsledku poškozeného těsnění uznány.

j/ Zkontrolovat správnou funkci všech poloh spínací skříňky a všech elektrických spotřebičů. Zjištěné závady ihned odstranit.

k/ Zkontrolovat tlak v pneumatikách a upravit jej na předepsané hodnoty - viz kap. 7.1.

l/ Zkontrolovat napnutí sekundárního řetězu - případně jej dle potřeby seřídit.

m/ Zkontrolovat dotažení matic hřídele předního a zadního kola a dotažení matice zadního řetězového kola /převodníku/. V případě, že přední kolo bylo dodáno odděleně, nejprve dotáhneme matici hřídele, pak propérujeme vidlici a teprve potom dotáhneme stahovací šroub koncovky kluzáku. Matici neopomenout zajistit závlačkou.

n/ Zkontrolovat seřízení brzd a dle potřeby seřídit brzdový spínač - viz kap. 7.7.4.

o/ Naplnit nádrž předepsaným palivem.

p/ Stroj nastartovat a zkontrolovat, zda po zapnutí všech spotřebičů a při středních otáčkách /stroj na stojánku, tachometr ukazuje cca 40-45 km při IV. převodovém stupni/ se motor točí pravidelně a červená kontrolní svítidla je zhasnuta. To znamená, že nabíjecí souprava pracuje.

q/ Přezkoušet vypínání spojky a řazení převodových stupňů. V případě zjištění unášení neb prokluzování spojky nutno závadu ihned odstranit novým seřízením jak ručního tak i poloautomatického vypínání - viz kap. 7.4.

r/ Po ohřátí motoru na provozní teplotu dotáhnout matice připevňující kolena výfuků k válcům. V případě zjištění úniku spalín i po dotažení matic, matice vyšroubovat, vyjmout kolena výfuků a do vybrání ve válcích na původní těsnění vložit ještě jedno a provést zpětnou montáž. Zkontrolovat dotažení všech šroubových spojů - viz kap. 4.2.1.

s/ Zkontrolovat chod motoru, jeho hluk a pravidelnost chodu. V případě zjištění závady vážnějšího charakteru nechat stroj ihned opravit v záruční opravě neb jej vrátit výrobci.

t/ Zkontrolovat těsnost palivového i mazacího systému a těsnost polovin skříní. V případě zjištění závady vážnějšího charakteru nechat stroj ihned opravit v záruční opravě nebo jej vrátit výrobci.

u/ Motocykl po provedené vstupní kontrole očistit a vyleštit.

4.2. Záběh motocyklu

4.2.1. Kontrola po ujetí prvních 500 km

- výměna oleje v převodovce
- kontrola dotažení hřídelů kol a převodníku, šroubů a matic vidlice a blatníků
- kontrola dotažení šroubů uchycení motoru
 - všechny šrouby předního úchyty dotáhnout momentem 23 Nm /2,3 kpm/
 - horní šroub zadního úchyty dotáhnout momentem 30 Nm /3 kpm/
 - spodní šroub zadního úchyty dotáhnout momentem 50 Nm /5kpm/
- kontrola dotažení uložení zadní kyvné vidlice
 - dotáhnout momentem 50 Nm /5 kpm/
- kontrola odtrhu zapalování a vyčištění kontaktů přerušovače
- kontrola předstihu zapalování
- vyjmutí svíček a vyčištění jejich elektrod
- kontrola seřízení spojky
- kontrola napnutí řetězu
- výměna oleje v přední vidlici
- kontrola dotažení hlavy řízení
- kontrola dotažení hlav válců
 - dotáhnout momentem 20,25 Nm /2-2,5 kpm/

4.2.2. Kontrola po ujetí prvních 3000 km /při 1.TO č.1/

- pozáběhové seřízení karburátoru /podle návodu k obsl./
- kontrola napnutí paprsků kol
- kontrola napnutí sekundárního řetězu a stopy kol /podle návodu k obsluze/
- výměna oleje v převodovce
- kontrola předstihu a odtrhu
- doplnění plastického maziva v krytu řetězu
- vyčištění a kontrola vzdálenosti elektrod zapalovacích svíček
- kontrola dotažení šroubů uchycení motoru
- kontrola dotažení uložení zadní kyvné vidlice
- kontrola dotažení hlav válců
- kontrola tlumiče sání
- kontrola seřízení spojky
- kontrola dotažení šroubů tlumiče výfuků
- kontrola dotažení hlavy řízení
- výměna oleje v přední vidlici

4.3. K o n t r o l n í p r o h l í d k a - provádí se při zastávkách

- zkontrolovat stav a těsnost skupin motocyklu /unikání paliva, olejů/
- zkontrolovat stav osvětlovacího a signálního zařízení
- kontrola nahuštění pneumatik

4.4. K a ž d o d e n n í o š e t ř o v á n í - provádí se denně po splnění úkolu

- kontrola množství paliva v nádrži - doplnění
- kontrola světel
- kontrola elektrické houkačky
- kontrola funkce brzdového spínače
- kontrola funkce brzd
- kontrola nahuštění pneumatik
- kontrola těsnosti motoru, palivového systému, přední vidlice, zadních tlumičů - v případě netěsnosti provést kontrolu olejových náplní
- po brodění je nutné zkontrolovat zda olejová náplň převodovky neobsahuje vodu /emulze/

- zkontrolovat stav hladiny elektrolytu a upevnění akumulátorové baterie
- kontrola napnutí řetězu
- kontrola funkce spojky
- kontrola stavu nářadí

4.5. T O - 1 - T e c h n i c k é o š e t ř o v á n í č. 1

- provádí se po ujetí každých 3000 km nebo 1x ročně
- kontrola množství oleje v převodovce
- vyčištění mikrovložky tlumiče sání /jezdí-li se v prašném prostředí je nutné provádět častěji/
- promazání čepů vahadel přerušovače
- promazání plsti vačky přerušovače
- kontrola dotažení šroubů uchycení motoru, matic hřídelů kol, uložení zadní kyvné vidlice - utahovací momenty kap. 4.2.1.
- vyčištění vložek výfuku
- vyčištění a promazání bowdenů a čepů páček přední brzdy, spojky, nožní brzdy, otočné rukojeti, klíčů brzd a čepů stojánku
- kontrola a případné doplnění plastického maziva v krytu řetězu
- kontrola dotažení šroubů tlumiče výfuku
- kontrola množství paliva v nádrži
- kontrola světel
- kontrola elektrické houkačky
- kontrola seřízení brzdového spínače
- kontrola seřízení brzd a stavu obložení
- kontrola nahuštění pneumatik
- kontrola těsnosti motoru, palivového systému, přední vidlice a zadních tlumičů, v případě netěsnosti provést kontrolu olejových náplní
- zkontrolovat stav hladiny elektrolytu a upevnění akumulátorové baterie
- kontrola napnutí řetězu
- kontrola seřízení spojky
- kontrola stavu nářadí

4.6. T O - 2 - T e c h n i c k é o š e t ř o v á n í č. 2

- provádí se po ujetí každých 12000 km nebo 1x za 2 roky
- výměna oleje v převodovce
- výměna oleje v přední vidlici
- x - výměna oleje v zadních tlumičích
- x - vyčistit a promazat ložiska kol a převodníku
- výměna mikrovložky tlumiče sání
- kontrola, případně výměna sekundárního řetězu a výměna plastického maziva
- x - kontrola promazání ložisek hlavy řízení, seřízení
- seřízení odtrhu a předstihu zapalování
- kontrola délky kartáčů dynama
- kontrola dynama, regulačního relé, kondenzátoru
- dekarbonizace hlavy válce, hlavy pístů, výfukových kanálů a trubek výfuku
- kontrola opotřebení pístních kroužků a případná výměna
- výměna zapalovacích svíček
- seřízení brzd a kontrola stavu brzdového obložení
- kontrola hloubky vzorků pneumatik /při nižší než 1 mm pneu vyměnit/
- promazání čepů vahadel přerušovače
- promazání plsti vačky přerušovače
- kontrola dotažení šroubů uchycení motoru, matic hřídelů kol, uložení zadní kyvné vidlice
- vyčištění a promazání bowdenů a čepů páček přední brzdy, spojky, nožní brzdy, otočné rukojeti, klíčů brzd a čepů stojánku
- kontrola dotažení šroubů tlumičů výfuku
- kontrola množství paliva v nádrži
- kontrola světel
- kontrola elektrické houkačky
- seřízení brzdového spínače
- kontrola stavu hladiny elektrolytu a upevnění akumulátoru
- seřízení spojky
- kontrola stavu nářadí

Poznámka: Po každém sejmutí /uvolnění/ pravého víka motoru je nutno obnovit těsnicí vrstvu tuku PM-NH2 ve styčné ploše

4.7. Práce po 3 letech provozu

/nebo po ujetí 30 000 km/, pokud nebyla provedena celková oprava motocyklu. Po této době nebo po uvedeném počtu km nutno TO-2 doplnit v tomto rozsahu:

- výměna akumulátoru
- x - kontrola stavu ložisek ojníc a primárního řetězu
- x - kontrola a případná výměna misek a kuliček v hlavě řízení
- x - výměna hřídelových těsnících kroužků u klikové hřídele a v převodovce
- x - kontrola opotřebení válců a případný výbrus
- výměna vložek tlumičů výfuků
- výměna zapalovacích vodičů a koncovek
- x - kontrola a případná výměna pouzder přední vidlice

Poznámka: úkony označené "x" doporučujeme provádět zkušenými mechaniky vojenských oprav nebo nechat provést celkovou opravu v národním hospodářství

4.8. Krátkodobé a dlouhodobé uložení motocyklu

Krátkodobé a dlouhodobé uložení motocyklu se ve vojenském provozu provádí podle zavedených předpisů a postupů ČSLA pro ukládání automobilní techniky.

5. MAZÁNÍ

5.1. Palivo

K pohonu motoru se používá palivo tvořené směsí benzínu BA90 a oleje OA-M6AD. V době záběhu v poměru 25:1, po záběhu 30:1. Místo oleje OA-M6AD možno použít i oleje O-M2T ve stejných směsných poměrech.

5.2. Přehled užívaných maziv

Poř. č.	Název PHL	Jakostní specifikace
1	OA-M6AD	ČSN 65 6643
2	OA-PP80	TPD 23-119-72
3	ON-1	ČSN 65-6680
4	FM-NH2	FND 25-024-73
5	T-G3	ČSN 65 6912

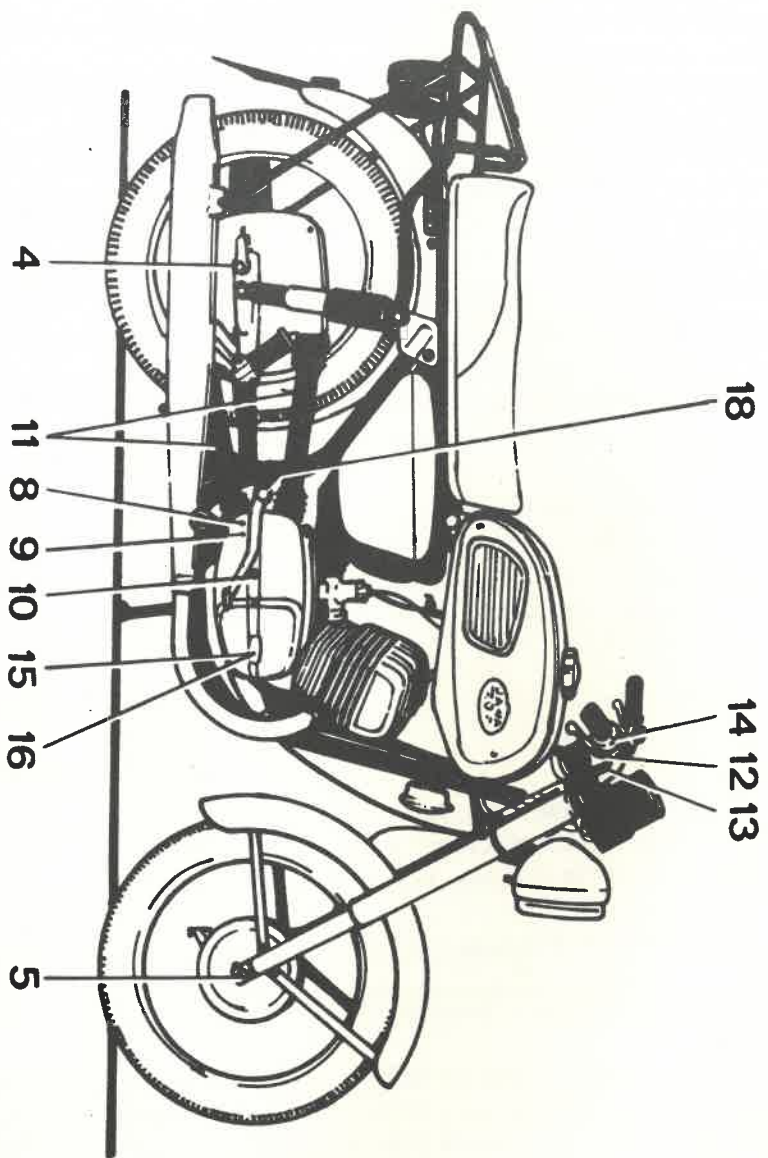
5.3. Přehled užívaných maziv

1/ K - kontrola a doplnění

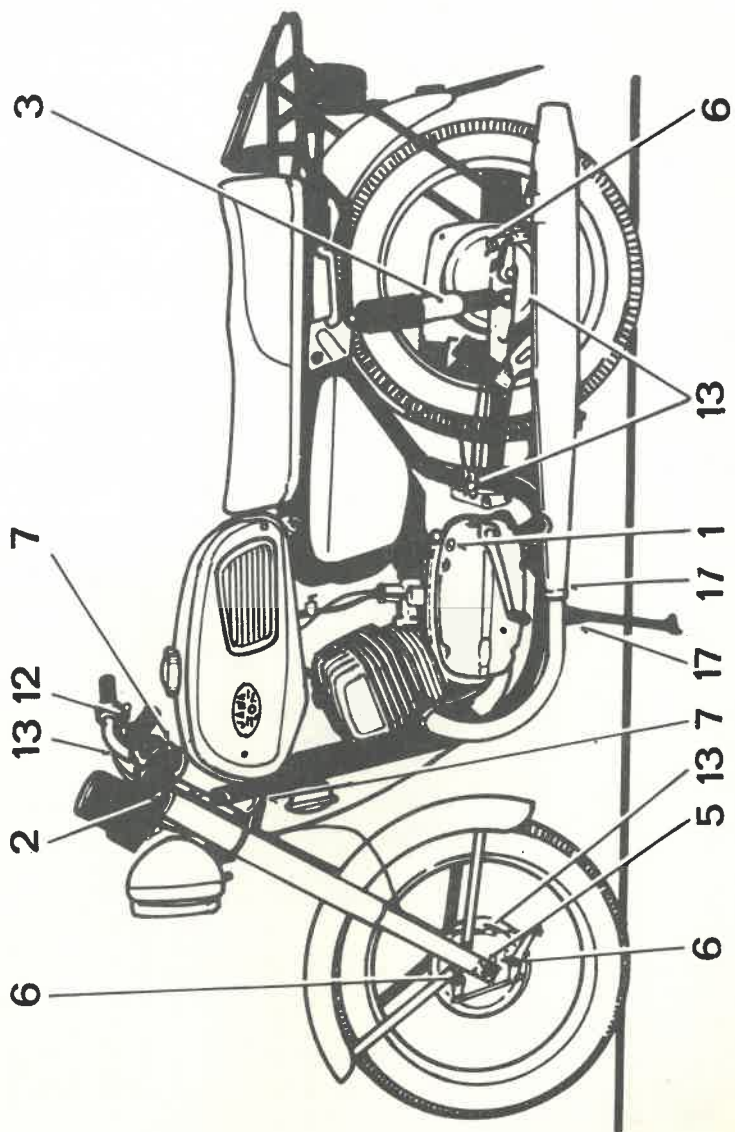
P - promazání

V - výměna /vyčištění příp. výplach/

2/ Velikost náplně /litry neb kg/ je uvedena pro jedno mazací místo a je to takové množství maziva /provozní hmoty/, které je po vypuštění /odstranění/ nutno mazanému místu dodat, bez ohledu na zbytek, aby výška náplně dosahovala do předepsané úrovně.



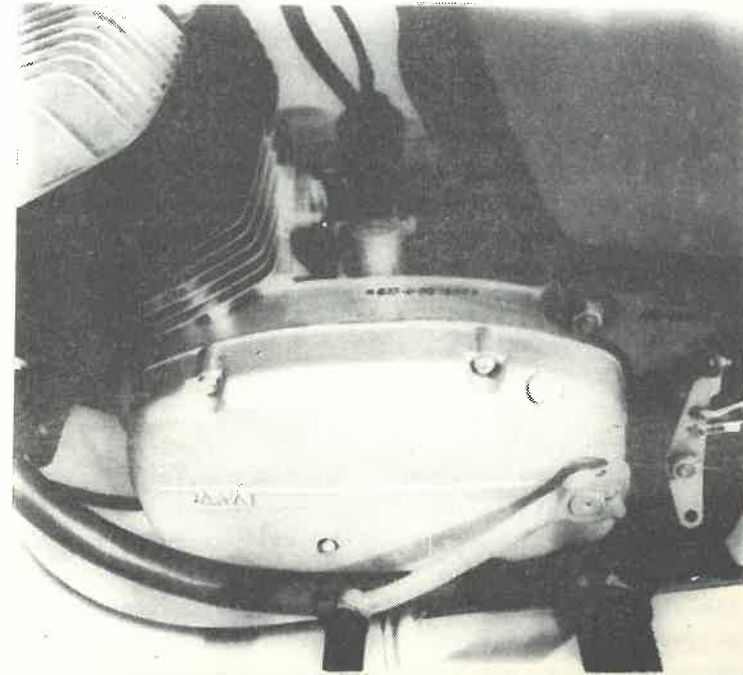
11. Mazací plán - pravá strana



12. Mazací plán - levá strana

5.4. MAZACÍ PLÁN (viz obr. 11 a 12)

Poř.č.	Mazací místo	Počet míst	Zkratka maziwa	Velikost náplně	Mazací lhůty KO TO-1 TO-2	Pokyny pro mazání a ošetřování	
1	2	3	4	5	6 7 8	9	
1	převodovka	1	OA-PP80	1,2 l	K	V	viz 5.5.1.
2	před. tel. vidlice	2	ON-1 OA-M6AD	0,10 l 0,04 l	K	V	viz 5.5.2.
3	zad. tlumiče	2	ON-1	0,047 l	K	V	viz 5.5.3.
4	ložisko zad.řet.kola	1	FM-NH2			V	viz 5.5.4.
5	ložisko kol	4	FM-NH2			V	viz 5.5.4.
6	klíče brzd	3	OA-M6AD			P	viz 5.5.4.
7	ložisko hlavy řízení	2	FM-NH2			V	viz 5.5.5.
8	vačka vypín. spojky	1	FM-NH2			P	viz 5.5.6.
9	čepy vypín. spojky	2	OA-M6AD			P	viz 5.5.6.
10	kulička seř.šroubu spojky	1	FM-NH2			P	viz 5.5.6.
11	sekun. řetěz	1	T-G3	0,14 kg		K	viz 5.5.7.
12	čepy pátek brzdy a spojky	2	OA-M6AD			P	viz 5.5.8.
13	lanka bowdenů	4	OA-M6AD			P	viz 5.5.9.
14	otočná rukojeť plynu	1	FM-NH2			P	viz 5.5.10.
15	čepy vahadel přerušovače	2	OA-M6AD			P	viz 5.5.11.
16	pleť přerušovače	1	FM-NH2			P	viz 5.5.11.
17	čepy stojánků	3	OA-M6AD			P	viz 5.5.12.
18	pouzdra zadní vidlice	2	FM-NH2			P	viz 5.5.13.



14. Kontrolní a plnicí otvor



13. Výpustný otvor oleje z převodovky

5.4. Pokyny pro mazání

5.5.1. Převodová skříň

Olej poprvé měníme po ujetí 500 km, podruhé při 1.TO-1. Další výměny provádíme při TO-2. Výpustný otvor je umístěn na levé spodní části motorové skříně a uzavřen šroubem s těsnicí podložkou /Viz obr. 13/. Umístění plnicího a kontrolního otvoru je zřejmé z obr. 14. Upozorňujeme, že k urychlení vypuštění oleje je nutno, aby olej byl vypouštěn z ohřátého motoru /nejlépe po skončení jízdy/ a aby při vypouštění byla odejmuta šroubová zátka plnicího otvoru.

Kromě kontrol množství náplně prováděných při KO je nutno kontrolovat kvalitu oleje po každém brození. Při zjištění přítomnosti vody nutno olej při nejbližší příležitosti vyměnit.

5.5.2. Přední vidlice /viz obr. 15/

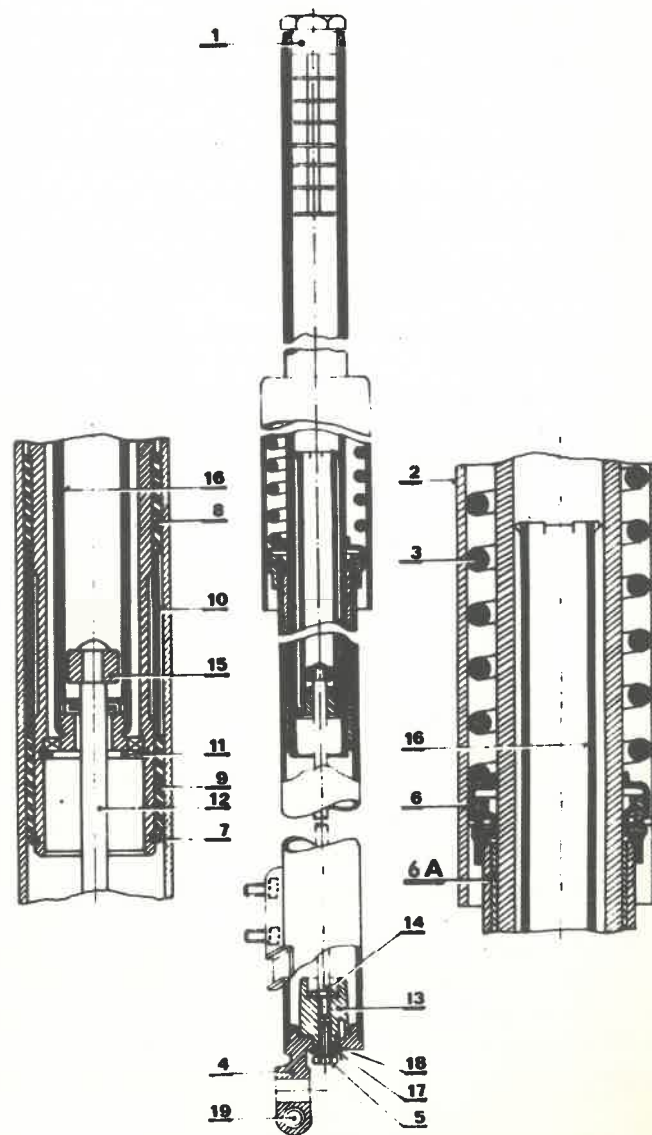
Po ujetí prvních 1000-1500 km /při druhém neb třetím KO/ vyměníme olej v tlumičích přední vidlice. Při výměně postupujeme takto:

Vyjmeme přední kolo, pod rameno vidlice položíme nádobu na zachycení vypouštěného oleje a ze spodní části kluzáku vyšroubujeme šroub (5), který připevňuje koncovku tlumiče ke dnu kluzáku. K usnadnění další práce připravíme si pomocný šroub M6 x 80 (střední upevňovací šroub pravého víka) a tento našroubujeme na místo původního šroubu (5).

Opakovaným posuvem šroubu nahoru a dolů zajistíme vytečení oleje z vidlice. Poté šroub vyšroubujeme a tutéž práci provedeme u druhého ramene. Závitové otvory po vyjmutém šroubu uzavřeme původními šrouby (5).

Vyšroubujeme matice (1) a do každého ramene vidlice nalijeme cca 100 ccm čistého benzínu. Kluzáky několikrát zatlačíme do nosné trubky a poté benzin stejným způsobem vypustíme, (použijeme pomocný šroub, jako při vypouštění oleje). Vnitřek vidlice necháme řádně vyschnout a kluzáky uzavřeme takto:

Do závitů v koncovce (13) opět našroubujeme pomocný šroub. Poté poněkud stlačíme kluzák a za současného tahu otáčíme pomocným šroubem tak dlouho, až zjistíme, že ustavovací kolíček koncovky zapadl do vybrání vnitřní části kluzáku. Přidržíme kluzák v poněkud zmáčknuté poloze (aby nedošlo k opětovnému vysunutí kolíčku



15. Řez ramenem přední vidlice

z vybrání) a pomocný šroub vyšroubujeme a nahradíme jej původním šroubem, pod který vložíme podložku (17) a těsnění (18). Těsnění doporučujeme vždy nahradit novým. Totéž provedeme u druhého ramene vidlice. Po provedení výše uvedených prací nalijeme do každého ramene směs složenou z 0,1 l tlumičového oleje ON-1 a z 0,04 l oleje OA-M6AD. Matice /1/ s neporušeným gumovým těsněním řádně dotáhneme.

5.5.3. Zadní pérování

Zadní tlumič má velkou tlumící účinnost a je uspořádán tak, aby nebylo nutno doplňovat tlumičový olej. Výměnu náplně provedeme až při prvním TO-2. Případné opravy, vymytí a výměnu oleje doporučujeme dát provést odborné dílně. V případě potřeby, hlavně u starších strojů je možno zvýšit tvrdost pružiny přemístěním pojistek umístěných pod pružinou do horní drážky. Popis demontáže a montáže viz 8.21.

5.5.4. Kola

Ložiska předního a zadního kola promažeme při TO-2 po předchozí demontáži těsnících prachovek. Pracovní postup viz 8.6. V případě zjištění vniknutí nečistot neb znehodnocení původní tukové náplně vodou a pod. provedeme důkladné vyčištění ložiskového prostoru a ložisek /případně i výměnu ložisek/.

Ložisko zadního řetězového kola mažeme při TO-2 po předchozí demontáži. Pracovní postup viz 8.5.

Poznámka: Před zahájením výše uvedených prací doporučujeme si obstarat náhradní misky těsnících prachovek a nové prachovky, neboť misky se při demontáži ve většině případů poškodí.

Klíče brzd promazáváme při TO-1 několika kapkami oleje. V případě, že zjistíme, že se brzdové páčky lehce nevracejí do původní polohy, je nutné vyjmout brzdová víka /viz 8.1 a 8.2/, odmontovat brzdové páky, vysunout brzdové klíče, vyčistit otvory pro klíče a klíče, vše lehce namažat tukem a znovu namontovat.

5.5.5. Hlava řízení

Ložiska hlavy řízení promažeme při TO-2 po předchozím očištění misek a kuliček. K provedení těchto prací musíme předem vysunout sloupek řízení vidlice z hlavy rámu. Demontáž a montáž popsána v odst. 8.19.

5.5.6. Spojka a primární převod

Spojka a primární převod jsou zcela zakryty levým motorovým víkem a jsou mazány olejem převodovky. Nevyžadují samostatného mazání. Dvojitý primární řetěz má vysokou životnost a doporučujeme jej vyměnit při druhém TO-2.

Poloautomatické vypínání spojky /viz obr. 24/ promazáváme po odejmutí pravého motorového víka. Nejprve očištíme celé poloautomatické vypínání od nečistot a poté lehce potřeme tukem vačku a vypínací páčku a několika kapkami oleje promázneme čepy vypínače. Kuličku pod seřizovacím šroubem potřeme tukem tím způsobem, že po vyšroubování seřizovacího šroubu vložíme do vzniklého otvoru menší množství tuku a tento do prostoru kuličky zatlačíme opětovným našroubováním seřizovacího šroubu. Po promazání provedeme seřízení poloautomatického vypínání dle 7.4.

5.5.7. Sekundární řetěz

Uvolníme stahovací pásky předních částí pružných spojek chrániče řetězu a po jejich stažení z plechového krytu sekundárního řetězového kolečka se přesvědčíme, zda jsou řetěz a pružné spojky dostatečně mazány. V případě potřeby doplníme mazací tuk. Je-li úbytek maziva způsoben prasknutím pružných spojek neb jejich netěsností, nutno provést demontáž krytů i pružných spojek a sejmut řetěz, vše dokonale očistit, vadné díly vyměnit a dát novou náplň.

Demontáž i montáž krytu řetězu viz 8.3.

Pokud při TO-1 nezjistíme žádné závady měníme náplň maziva po očištění všech dílů při TO-2.

5.5.8. Čepy páček před. brzdy a spojky

Tato místa promažeme několika kapkami oleje při TO-1. V případě zjištění znečištění uložení koncovek lanek v páčkách, provedeme před promazáním vyjmutí koncovek z páček řídítek a

očištění kluzných ploch. Koncovku lanka před. brzdy vyjmeme z páčky řídítek po předchozím vyšroubování seřizovací matice přední brzdy na brzdovém víku. Po vyjmutí válečku lanka přední brzdy odpojíme i koncovku lanka brzdového spínače. Koncovku lanka spojky vyjmeme z páčky po sejmutí pravého víka a po uvolnění lanka ze záchyty vypínací páčky spojky. Lanko z upevňovacího válečku zcela nevytahujeme, neboť by mohlo dojít k roztřepení jeho konce a tím ke stížení zpětné montáže. Po očištění a promazání čepu páčky provedeme seřízení ručního vypínání spojky.

5.5.9. Bowdeny

Dokonalé promazání vnitřků bowdenových hadic je poměrně nesnadnou záležitostí. Pro běžné ošetření postačí při TO-1 nakaapat olejníčkou několik kapek oleje podél lanka do bowdenové hadice po předchozím odpojení koncovek od ovládacích páček - viz 5.5.8. Občas, a to zvláště při provozu za převážně deštivého počasí, nebo před zimním uložením stroje, doporučujeme toto promazání provést důkladně, tj. kapat olej podle lanka do bowdenové hadice za současného pohybování lankem tak dlouho, až začne vytékat ze spodní části bowdenu. Promazání bowdenu spojky si můžeme ulehčit tím, že po odpojení konce lanka ze záchytného válečku bowden včetně lanka odmontujeme, opatrně vyrovnáme konec lanka a toto z bowdenové hadice vytáhneme. Poté promažeme lanko i hadici, provedeme zpětnou montáž upevnění a seřízení vypínání. Lanko a bowdenovou hadici zadní brzdy promažeme nejlépe též po jeho odpojení a odejmutí do brzdových pák. Obdobně postupujeme i při promazání bowdenů brzdového spínače. Tuto práci doporučujeme provádět současně s promazáváním dílů poloautomatického vypínání spojky - viz 5.5.6.

5.5.10. Plynová rukojeť

Otočná rukojeť má třecí součásti zhotoveny z plastických hmot, které nevyžadují provozního mazání. Doporučujeme však provést při TO-2 demontáž rukojeti, dokonalé vyčištění kluzných ploch a před zpětnou montáží kluzné plochy lehce potřít tukem. Demontáž i montáž viz 8.13.

5.5.11. Přerušovače zapalování

Po odejmutí pravého víka motoru promažeme při TO-1 několika kapkami oleje čepy přerušovače. Před promazáním doporučujeme sejmut vahadla z čepů a kluzné plochy čepu a vnitřku pouzder vahadel dobře očistit. Plstěný stírač vačky nasytíme tukem. Přimazáváme opatrně, aby se přebytečné mazadlo nedostalo mezi doteky přerušovače.

5.5.12. Čepy stojánků

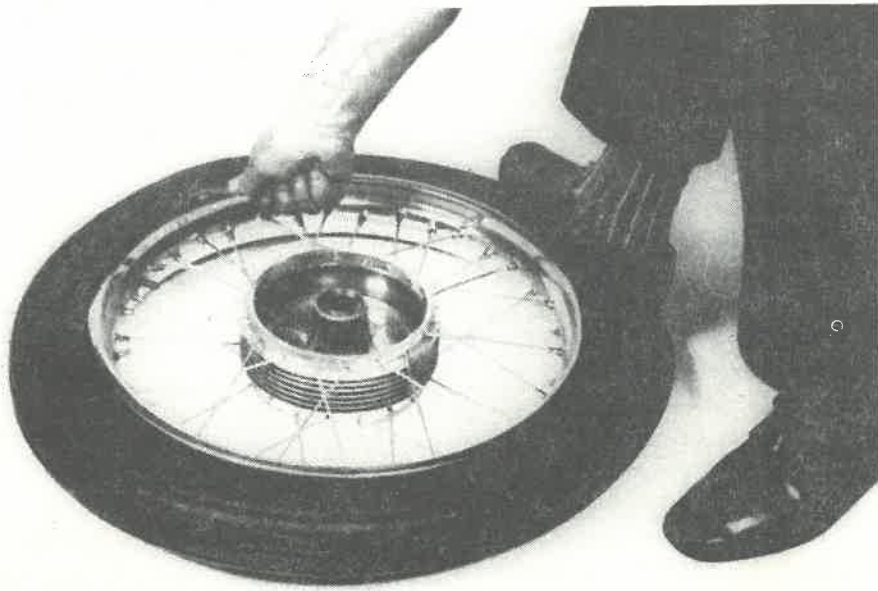
Čepy hlavního a pohotovostního stojánku mažeme několika kapkami oleje při TO-1. V případě, že zjistíme korozní napadení čepů, doporučujeme tyto před promazáním vymontovat a očistit. Při této práci současně potřeujeme olejem vratné pružiny stojánků.

5.5.13. Zadní kyvná vidlice

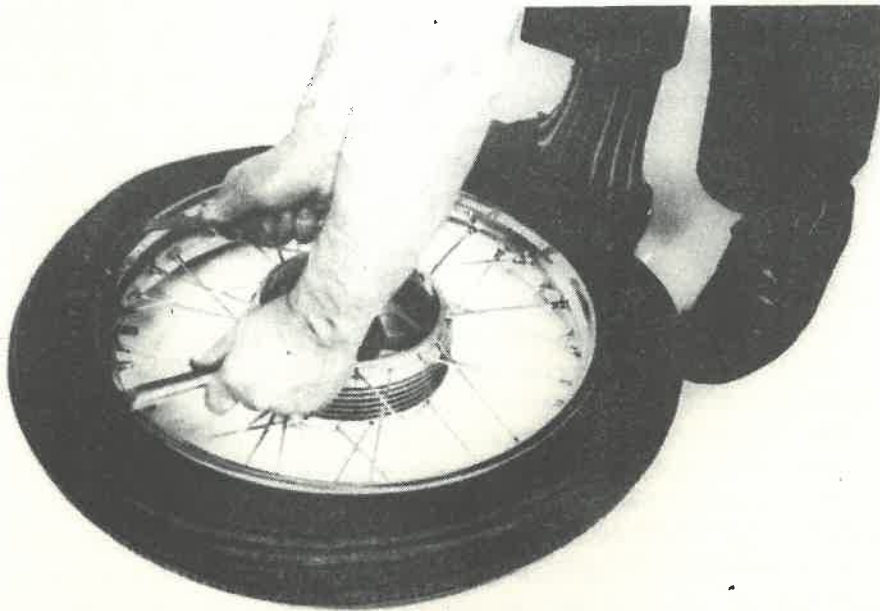
Pouzdra zadní kyvné vidlice jsou samomazného provedení. Během provozu nevyžadují žádné údržby. Vzhledem ke ztíženým provozním podmínkám těchto strojů /možnost vniknutí vody při brodění, nečistot při jízdě terénem a pod./ je nutné při TO-2 provést demontáž kyvné vidlice po jejím předchozím vyjmutí z rámu /viz 8.22./, dokonalé očištění všech kluzných částí a případnou výměnu poškozených těsnících prvků, případně i metaloplastických pouzder. Před opětovnou montáží všechny díly potřeujeme tukem.

6. ČISTĚNÍ STROJE

Jednoduchá linie motocyklu JAWA umožňuje snadné čištění. Znečištěné části v zásadě omýváme vodou, případně autošamponem. Znečištěný motor myjeme Avvou, tetrachlorem nebo petrolejem. Při použití hořlavých mycích prostředků k čištění kovových /nelakovaných/ dílů stroje /petrolej, nafta a pod./ je nutno dbát zvýšené opatrnosti. Při mytí stroje dbáme, aby voda nevnikla do karburátoru a brzd. Chromované a lakované části osušíme a vyleštíme flanelem. Lakované části stroje můžeme leštit pastou na laky. Vodu ze žeber válce odstraníme nejlépe nastartováním motoru, po jehož zahřátí se voda vypaří. Za mrazu nevyjíždíme nikdy bezprostředně po umytí stroje, ale necháme jej tak dlouho stát v teplém prostředí, až dostatečně vyschnou bowdeny.



16. Demontáž pneumatiky



17. Demontáž pneumatiky

Po vyjetí nejdříve vyzkoušíme funkci brzd.

Zvlhlé brzdové bubny vysušíme krátkou jízdou s přibrzděným strojem. Při mytí stroje je zakázáno používat tlakovou vodu, protože při jejím použití se dostává voda do plovákové komory karburátoru, kterou by bylo třeba po každém mytí vysušit. Poznámka: Benzin, petrolej i olej narušují materiál pneumatik, rukojetí řídítek, stupaček, nákolenice, sedla, pláště světlometu, přístrojového panelu, zadní lampy a pod. Chrňte proto tyto části před stykem s těmito kapalinami!

7. POKYNY PRO SEŘIZOVÁNÍ A ÚDRŽBU

7.1. PNEUMATIKY

Trvanlivost pláště pneumatiky závisí na tlaku vzduchu ve vzdušnici s ohledem na zatížení jemuž je pneumatika vystavena. Jízda na podhuštěných pneumatikách způsobuje přelámání kordových vláken v bocích pláště, přehuštěním se zkresluje správná funkce pérování a kolo je náchylnější ke smyku.

Správný tlak v přední pneumatice má být $1,25 \cdot 10^5$ Pa a v zadní $1,5 \cdot 10^5$ Pa.

Při jízdě se spolujezdcem nutno zadní pneumatiku přihustit na $2,1 \cdot 10^5$ Pa. Při jízdě s využitím plného zatížení stroje nutno ji přihustit na $2,7 \cdot 10^5$ Pa. Doporučujeme kontrolovat tlak tlakoměrem. Pneumatikám škodí olej, benzin a prudké slunce. Občas prohlédneme pneumatiky a odstraníme předměty zaseknuté do vzorku pláště /ostré kaménky, sklo a pod/. Netěsnost ventilku zjistíme po odšroubování čepičky a navlhčením ventilku. Tvoří-li se vzduchová bublina, vzduch uniká ventilkem. V tom případě dotáhneme kuželku ventilku /k tomu slouží čepička ventilku opatřená výřezem/. Když toto opatření nestačí, vyšroubojeme kuželku ventilku a nahradíme ji novou.

Upozorňujeme, že před jízdou je nutné kontrolovat, zda jsou obě čepičky ventilků dotaženy, aby při poruše ventilku při jízdě nedošlo k náhlému uniknutí vzduchu. Poškozenou vzdušnici opravíme. Za tím účelem sejmeme plášť z ráfku a k t o : vyšroubojeme kuželku ventilu, vypustíme zoytek

vzduchu a uvolníme pneumatiku na celém obvodu ráfku. Matici upevňující ventilku k ráfku sešroubujeme a ventilku zatlačíme do ráfku. Kolo položíme tak, aby se nedostala nečistota do ložisek a okraj pláště v místě protilehlém ventilku vtlačíme do prohlubeny ráfku. Pomocí montážních pák převlékneme okraj pláště v místě ventilku přes okraj ráfku. Přitom je nutno dbát, aby nebyla neopatrností přiskřípnuta a poškozena vzdušnice.

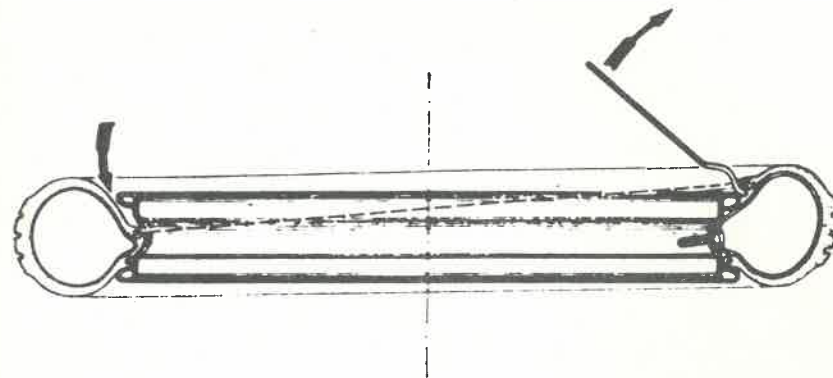
Když byl plášť po celém obvodu přesunut přes okraj ráfku, vyjme vzdušnici. Po našroubování kuželky do ventilku a nahuštění vzdušnice zjistíme, nejlépe ponořením do vody, ve kterém místě je vzdušnice poškozena. Místo označíme /třeba tužkou/, vzdušnici otřeme a opravíme. Opravy provádíme zásadně navařením záplaty, pouhé lepení za studena vzhledem ke vznikajícím provozním teplotám nepovažujeme za dosti bezpečné. Plášť dobře prohlédneme a hřeb, který popř. v plášti zůstal, odstraníme. Opravu provede nejlépe vulkanizační dílna. Rovněž menší poškození pláště o ostrý kámen nebo rozbité sklo dílna dobře opraví.

Zpětná montáž pneumatiky se provádí takto:

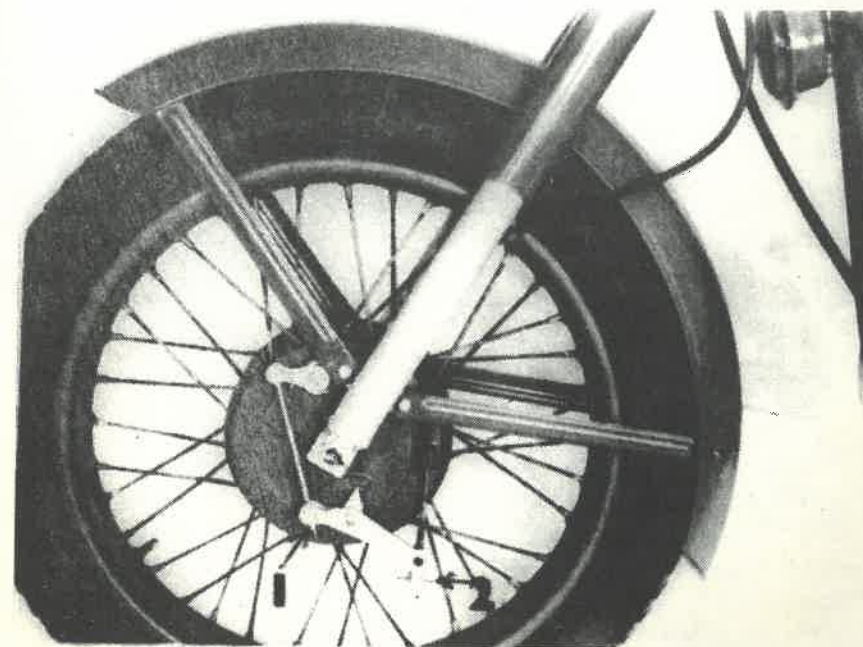
Vzdušnici částečně nahuštíme, vložíme do pláště, který jedním okrajem zůstal v ráfku, provlékneme ventilku otvorem v ráfku a zajistíme maticí /nedotahovat/.

Pak přesunete okraj pláště nejprve v místě protilehlém ventilku přes okraj ráfku dovnitř, přidržíme jej v prohloubeném místě ráfku a montážní pákou přesouváme plášť postupně po obou stranách, až dojdeme k ventilku. Tuto práci provádíme opatrně, abychom nepoškodili vzdušnici přiskřípnutím mezi okraj pláště a ráfek, aby nečistota /písek/ nevnikla do pláště. Dále překontrolujeme, zda plášť správně sedí v ráfku /obr. 18/, to znamená, zda nehází. K této kontrole nám slouží středící kruhový výstupek na bocích pláště, který musí být na celém obvodu stejně vzdálen od ráfku. Pokud je na novém plášti vyznačen výrobcem červený bod, jedná se o nejlehčí místo pláště, které nutno montovat do místa ventilku.

Pneumatika se na ráfek montuje tak, že šipka určující směr otáčení /též červený bod určující polohu ventilku/ musí být na straně protilehlé brzdovému bubnu.



18. Řez ráfkem - montáž pláště



19. Seřízení přední dvouklíčové brzdy

Šípové uspořádání vzorku musí být ve směru otáčení kol při jízdě.

7.2. Brzdy

Brzdy motocyklu vyžadují jen občasné seřízení, když je obložení čelistí poněkud opotřebeno, což se projeví delším krokem brzdových pák. Klíče brzd jsou opatřeny ukazateli sjetí obložení čelistí. V případě dosažení krajní polohy nutno obložení pro bezpečnost jízdy vyměnit. /Viz obr. 20/.

Seřízení přední dvouklíčové brzd /obr. 19/.

- a) Nejprve uvolníme dostatečně matici M6 /1/ spojovacího táhla.
- b) Křídlovou maticí /2/ seřídíme správný krok, který kontrolujeme páčkou brzdy na řídítkách.
- c) Matici /1/ spojovacího táhla přitáhneme tak dalece, až ucítíme při otáčení kola zachytávání čelistí. Poté povolíme matici o 1-1,5 otáčky zpět.

Zadní brzdu seřizujeme pouze křídlovou maticí.

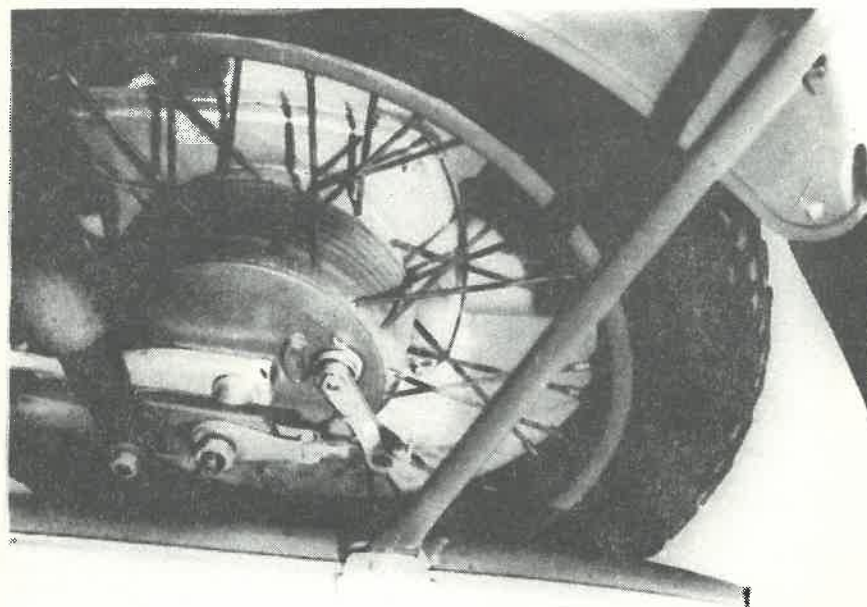
U p o z o r n ě n í

Správné seřízení přední dvouklíčové brzdy je velice důležité, jinak hrozí nebezpečí spálení obložení jedné z brzdových čelistí.

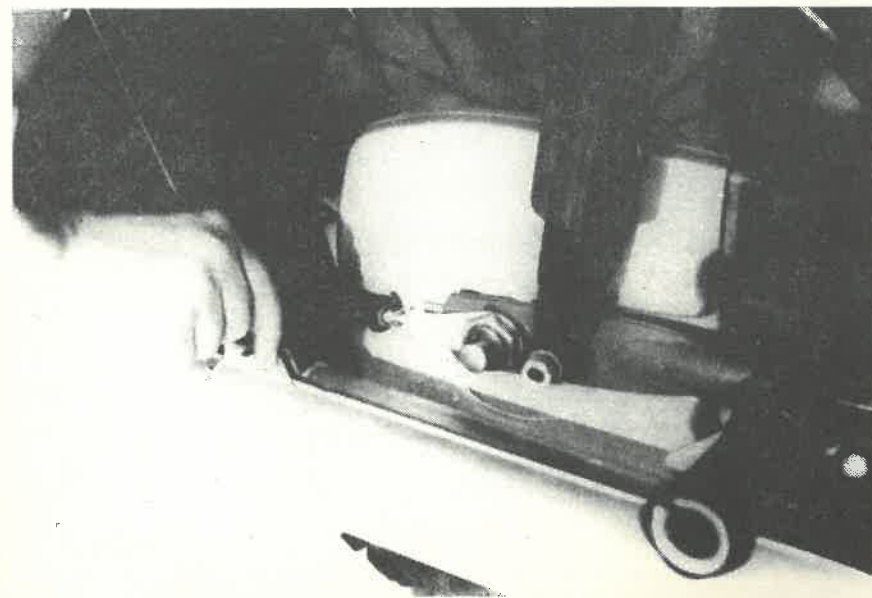
7.3. Sekundární řetěz

Pro funkci a životnost řetězu je rozhodující, jak je prováděna jeho údržba a seřízení. Hlavním požadavkem je, aby v každé poloze kyvné vidlice měl řetěz potřebnou vůli, tzn., že v žádné poloze kyvné vidlice nesmí dojít k jeho úplnému napnutí. Seřizování vůle řetězu je nutno provádět takto:

- a) Stroj postavíme na stojan, povolíme matici hřídele zadního kola /na levé straně stroje/ a dále matici pouzdra řetězového kola /na pravé straně stroje/. Poté povolíme pojistnou matici M6 napínáku řetězu na obou stranách zadní kyvné vidlice.
- b) Vlastní napínání řetězu provádíme postupným utahováním šroubů obou napínáku o stejnou hodnotu /např. o 1/2 otáčky/ obr. č. 21.
- c) Řetěz má být napnut tak, aby při nadzdvížení prstem horního gumového krytu /nohavice/ měl volný průhyb alespoň o 3 cm. Tento průhyb zaručuje, že při propružení kyvné vidlice



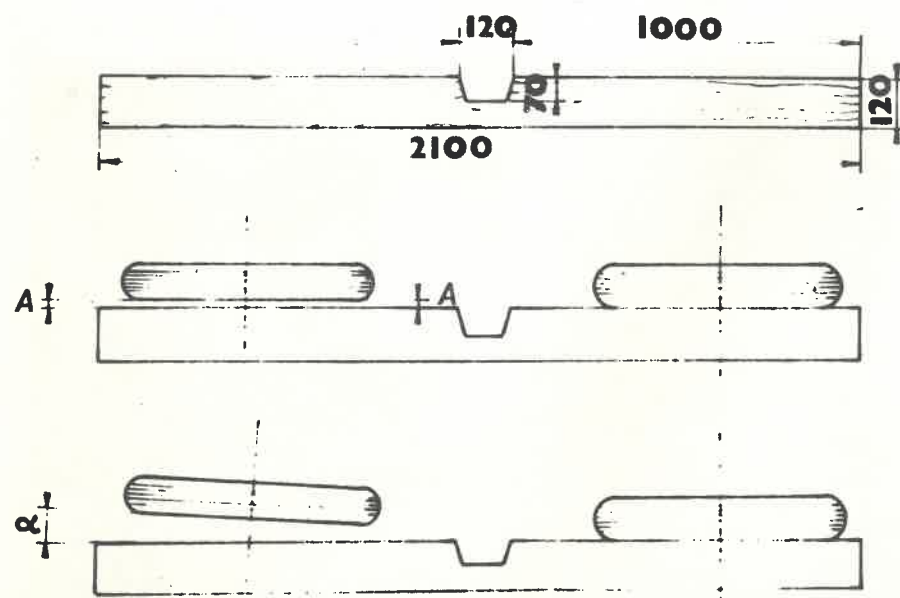
20. Ukazatel sjetí obložení zadního kola



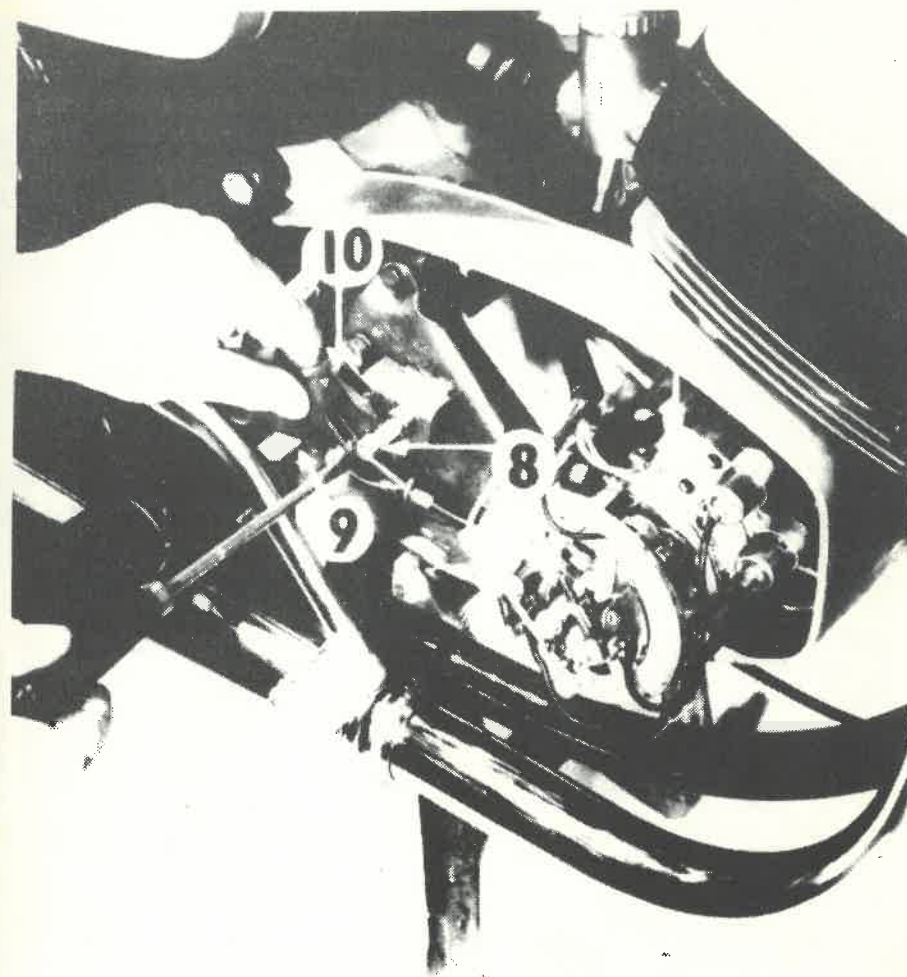
21. Napínání řetězu

zatíženého stroje nedojde k úplnému napnutí řetězu, které by zkracovalo jeho životnost, případně způsobilo poškození ložiska řetězového kola v převodové skříni.

- d) Dále je nutno dbát, aby zadní kolo při seřizování řetězu bylo v podélné rovině vozidla, tj., aby obě kola byla v zákrytu. K měření roviny kol použijte vhodně upravenou lať /viz obr.22/. Nesprávná rovina kol /tj. zadní kolo nesleduje stopu předního kola/ nepříznivě ovlivňuje jízdní vlastnosti motocyklu.
- e) Po nastavení výše řetězu a vyrovnání kol do jedné roviny dotáhneme nejprve obě pojistné matice napínáku řetězu, matici pouzdra řetězového kola a matici hřídele. Po dotažení matic se přesvědčte, že nedošlo k opětovnému napnutí a že řetěz má předepsaný výkyv. Poté seřídíme zadní brzdu.



22. Měření roviny kol



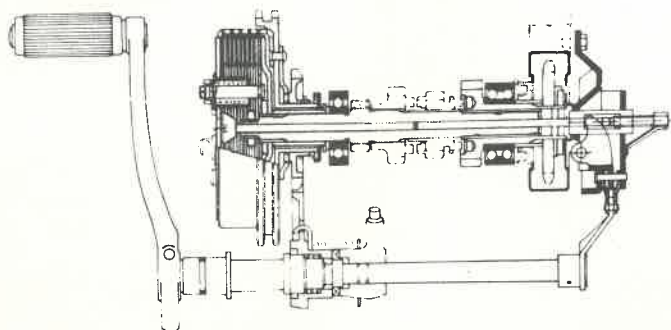
23. Seřizování spojky

- 8 - Seřizovací šroub 9 - Vačka samočinného vypínání
10 - Vypínací páčka

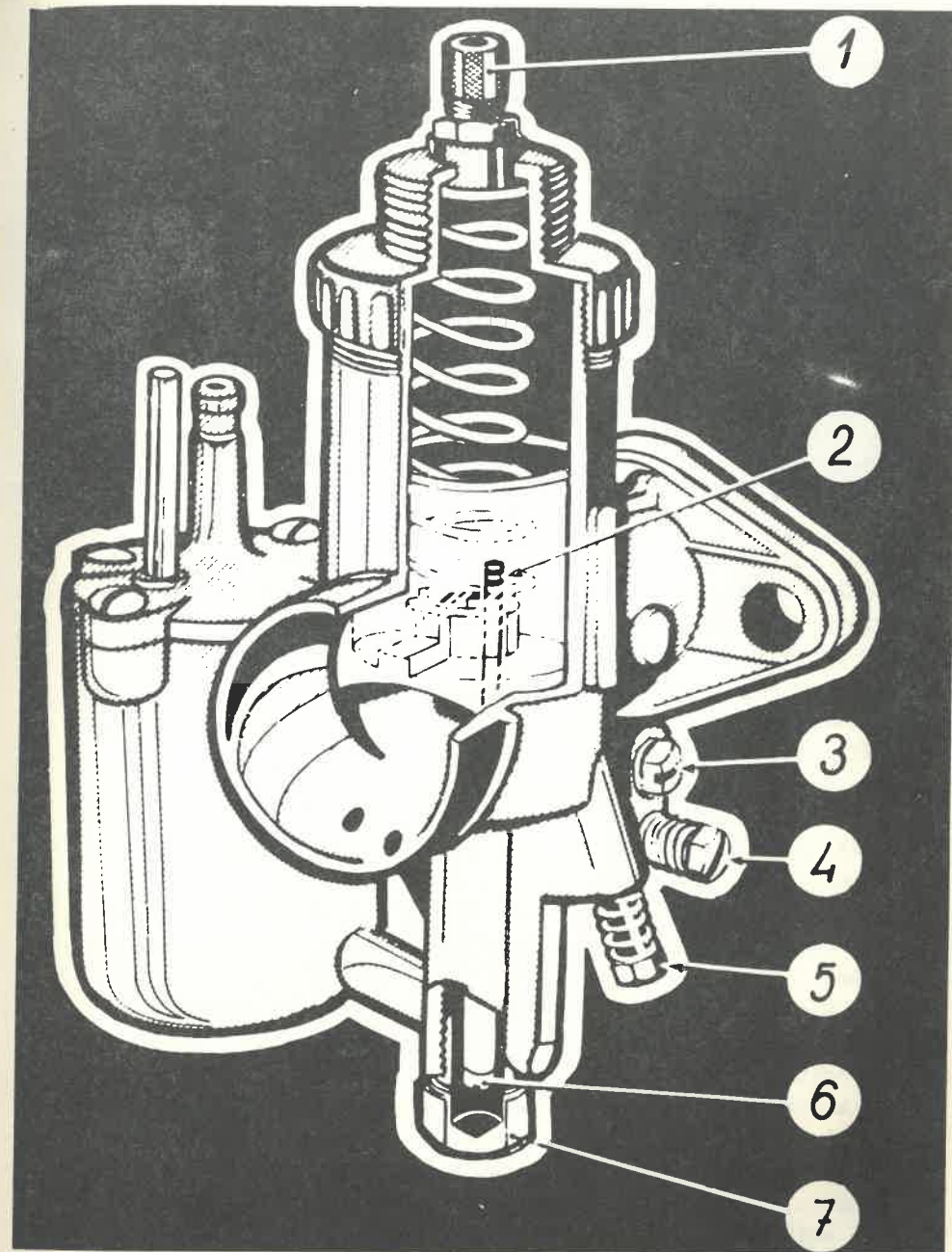
7.4. Spojka

Zjistíme-li při jízdě, že spojka prokluzuje, odstraníme většinou závadu tím způsobem, že seřizovacím šroubem /8/ samočinného vypínání spojky v otvoru pravého víka pootočíme o 1/6 nebo 2/6 doleva. Doporučujeme seřídit občas přesněji ruční i samo činné vypínání takto:

- a) Sejmeme pravé víko motoru /pro usnadnění stlačíme pedál nožní brzdy/.
- b) Seřizovací šroub bowdenu spojky /na bowdenu pod hlavou rámu/ trochu zašroubujeme /zkrátíme bowden/, čímž uvolníme ruční páčku spojky.
- c) Očistíme benzinem nebo petrolejem nečistoty vačky /9/ samočinného vypínání a z vypínací páčky /10/.
- d) Prsty levé ruky uchopíme vypínací páčku /10/ a pohybujeme s ní směrem k vačce a zpět.
- e) Zjistíme-li vůli, otáčíme seřizovacím šroubem samočinného vypínání /8/ doprava tak dlouho, až zjistíme, že mezera mezi vypínací páčkou /10/ a vačkou /9/ je asi 0,1 až 0,3 mm /páčku lze bez násilí nepatrně odchýlit od vačky/.
- f) Seřizovacím šroubem bowdenu spojky seřídíme ruční vypínání tak, aby páčka spojky na řídítkách měla před záběrem malý chod na prázdno /asi 2 mm/.
- g) Vačku samočinného vypínání /9/ a vypínací páčku /10/ potře-
me lehce tukem.



24. Schéma samočinného vypínání spojky



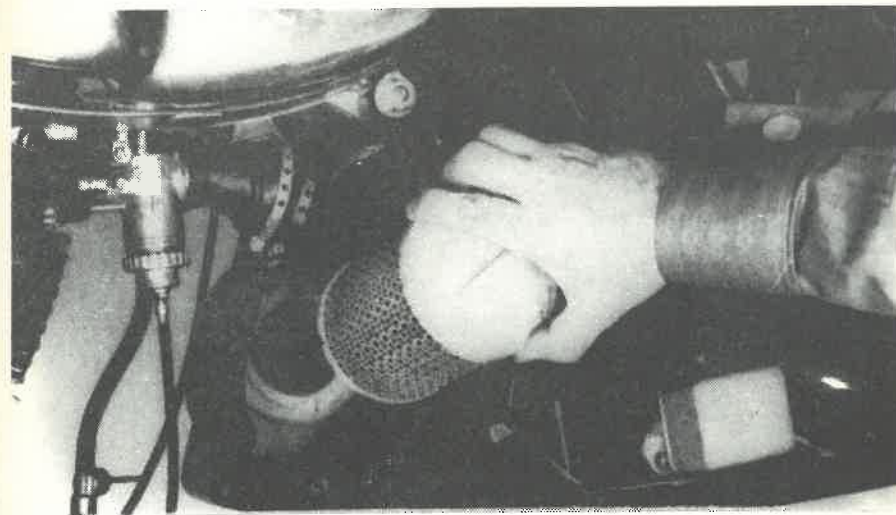
25. Řez karburátorem

7. 5. KARBURÁTOR

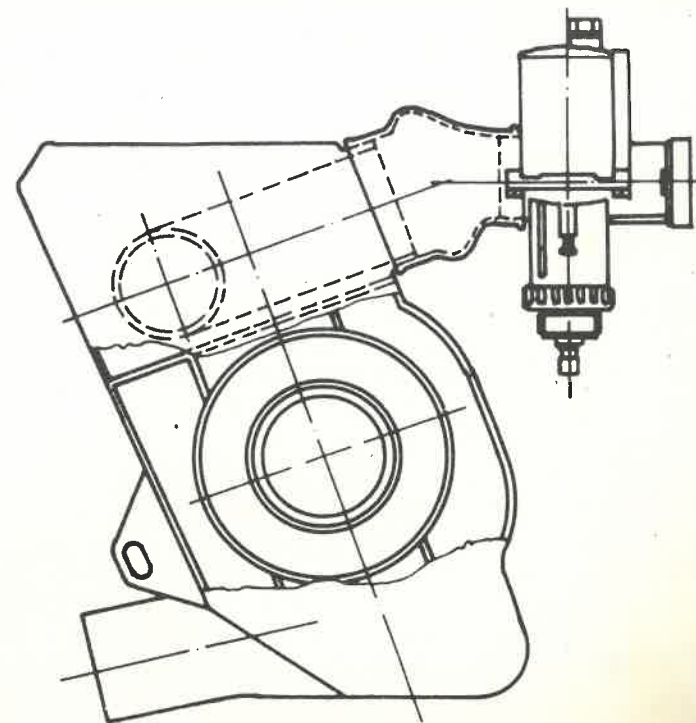
Karburátor je ze závodu seřizen pro zajištění nového motoru a proto je nutno po ujetí 3000 km při l. 10-1 provést jeho nové seřizení podle dále uvedené tabulky. Seřizení provádíme tak, že po vyjmutí šoupátka a po odpojení lanka plynu přestavíme pojistku jehly šoupátka do příslušného zářezu. Regulační šroub volnoběhu nastavíme tak, že šroubek zašroubujeme zcela do tělesa karburátoru a pak jej povolíme o příslušnou hodnotu. Nejdůležitější součásti karburátoru, které ovlivňují složení směsi dodávané do motoru jsou:

- a) h l a v n í t r y s k a /6/ - ovlivňuje složení směsi při větším otevření šoupátka. Je přístupná po sejmutí karburátoru a vyšroubování dolního uzavíracího šroubu /7/. Je-li ucpána nečistotou, motor nenaskočí, popřípadě jde natočit, ale zhasíná a netáhne.
- b) j e h l a š o u p á t k a k a r b u r á t o r u /2/ její poloha ovlivňuje složení směsi při středním otevření šoupátka. Je umístěna v šoupátku, zasahuje svým kuželem do komínku karburátoru a při zdvihání šoupátka otevírá postupně větší průchod paliva do difuzéru. V šoupátku je jehla svisle přestavitelná umístěním pojistky do zářezů. Je-li v jehle pojistka v dolních zářezích, je směs bohatší, je-li ve vyšších zářezích, je směs chudší.
- c) t r y s k a v o l n o b ě h u /3/ a poloha regulačního šroubu volnoběhu /4/ ovlivňují složení směsi při volnoběhu motoru a při malém otevření šoupátka. Regulační šroubek volnoběhu reguluje průřez vzduchové kanálku, jímž se přivádí pomocný vzduch při volném běhu motoru. Při utahování šroubku je směs bohatší, při povolování je směs chudší.
- d) p l y n o v é š o u p á t k o - je ovládáno pomocí lanka plynovou rukojetí a otevírá či zavírá přístup směsi do motoru.

Na karburátoru se nesmí provádět jakékoli úpravy, vyjma jeho vyčištění vypráním v benzínu a seřizení podle tabulky. Odchytky od základního seřizení je možno provádět s ohledem na stav motocyklu a jeho používání v různých klimatických podmínkách i s ohledem na používané palivo pouze podle pokynů odborné prodejny. Volnoběh motoru /pracuje na nízké otáčky při plně



26. Vyjmutí vložky / mikrofiltru /



27. Řez tlumičem sání

uzavřené rukojeti plynu/ seřídíme pomocí dorazového šroubu /5/, kterým nastavíme správnou polohu šoupátka. Před seřízením uvolníme bowden zašroubováním seřizovacího šroubu /1/ na víčku šoupátkové komory. Nadměrnou vůli bowdenu plynu pak vymezíme seřizovacím šroubkem na víčku šoupátkové komory /vůli bowdenu ponecháme asi 1,5 a 2 mm/. Po seřízení zajišťovací matici dotáhneme. Karburátor se nejlépe vyčistí, rozložíme-li jej na jednotlivé díly a tyto omyjeme v čistém benzínu. Veškeré poškozené a opotřebované díly nahradíme novými. Frůchody ústrojí volnoběhu vyčistíme profouknutím. K čistění trysky nepoužíváme drát ani jiné tvrdé předměty, protože snadno můžeme poškodit jemný otvor /změnit jeho průtok/ a tím provozní hodnoty.

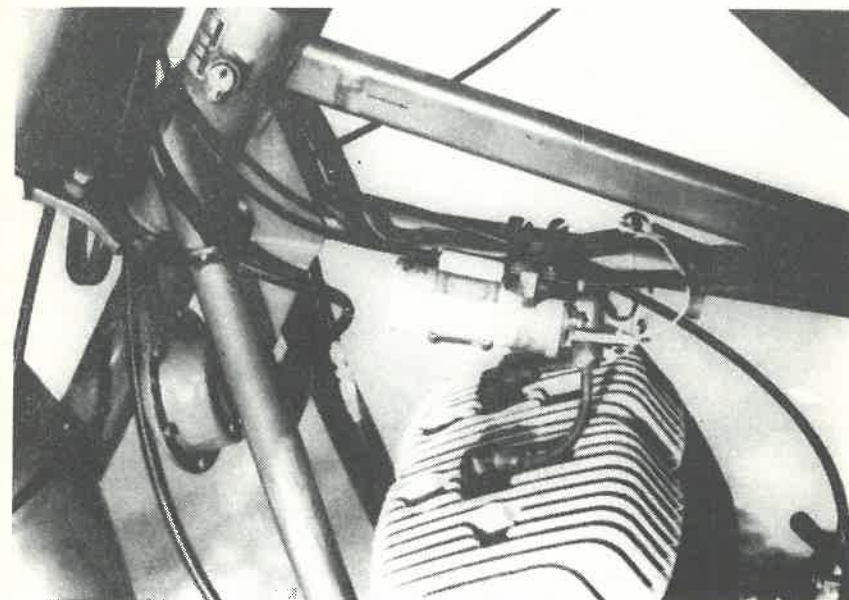
S e ř í z e n í k a r b u r á t o r u

Typ stroje	Karburátor		Hlavní tryska	Volnoběžná tryska	Poloha jehly	Otočení regulač. volnoběhu
634-5-16 350 ccm	2926 SBDb	pro záběh	115	55	III.zář. shora	1/2 ot. povolen
		po záběhu	115	55	II.zář. shora	0,5-1,5 ot. povolen

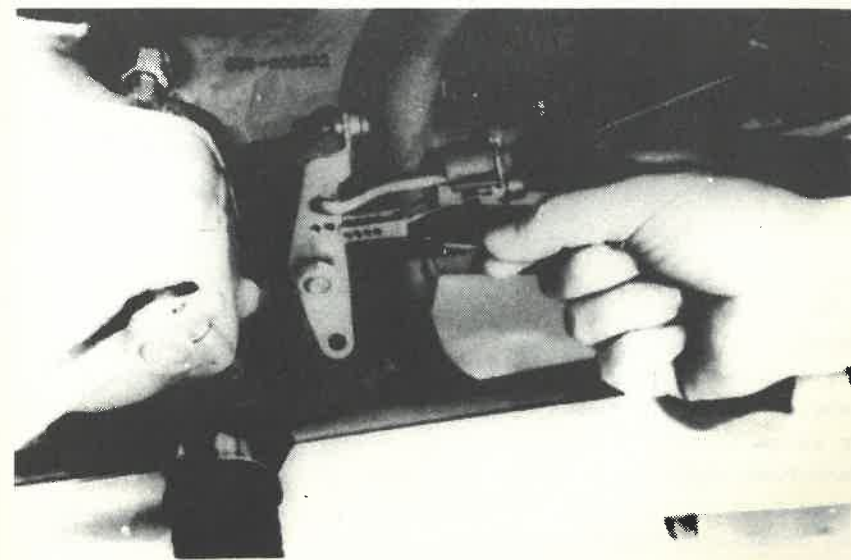
7.6. Č i s t i ě v z d u c h u / m i k r o f i l t r /

Je uložen v tlumiči sání na pravé straně motocyklu a lze jej vyjmout takto:

Sejmeme sedlo a pravý boční kryt. Odšroubujeme dva šrouby bočního víka tlumiče, které jsou nad sebou. Víko sejmeme a vyjmeme vložku mikrofiltru. Čistění mikrofiltru provádíme při TO-1 a to buď vyklepáním nebo lépe vyfoukáním nečistoty na něm zachycené. Pokud nečistotu vyfoukáme stlačeným vzduchem, nutno foukat ze středu vložky. Mikrofiltr se nesmí prát ani navlhčovat olejem a pod. !!! Při TO-2 /podle provozních podmínek/ nutno mikrofiltr vyměnit. Jezdí-li se v prašném prostředí, doporučujeme čistit mikrofiltr a vnitřek tělesa tlumiče častěji než je uvedeno. Důležité upozornění: Zanešený mikrofiltr způsobuje zvýšenou spotřebu, detonace a podstatnou ztrátu výkonu.



28. Umístění brzdového spínače



29. Seřizování brzdového spínače

7.7. ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ (zapojení viz obr. 5)

7.7.1. Elektrická instalace

Vodiče občas překontrolujeme a v případě poškození izolace vadný úsek vyměníme. Při kontrole se zaměříme především na dokonalost konektorového spojení. V případě zjištění, že konektory lze snadno z protikusů vysunout, doporučujeme je opatrně stisknout kleštěmi, aby byly vyloučeny t. zv. studené spoje /mají za následek zvýšení přechodových odporů/. Upozorňujeme, že jednotlivé vodiče z vodičového svazku nejsou dodávány a v případě poruchy nutno vadný vodič odpojit a nahradit novým, volně vedeným a upevněným podél svazku. V případě poruchy více vodičů nutno vyměnit celý svazek.

7.7.2. Zapalovací svíčky

Zapalovací svíčky občas očistíme, karbon opatrně seškrábneme, popřípadě seřídíme kontakty na vzdálenost 0,6 - 0,7 mm opatrným přihnutím kontaktu na tělese svíčky. Při TO-2 vyměníme svíčky za nové.

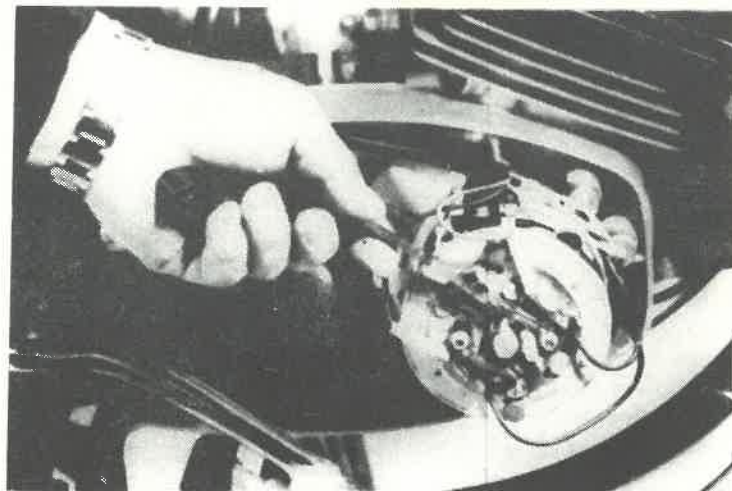
Upozorňujeme, že během zajíždění a v zimním období možno k zamezení případného zaolejování kontaktů svíček používat svíčky s nižší tepelnou hodnotou, t. j. svíčky PAL 14-7R, v letním období, při převážném využívání max. výkonu, svíčky PAL 14-9R.

7.7.3. Pojistka

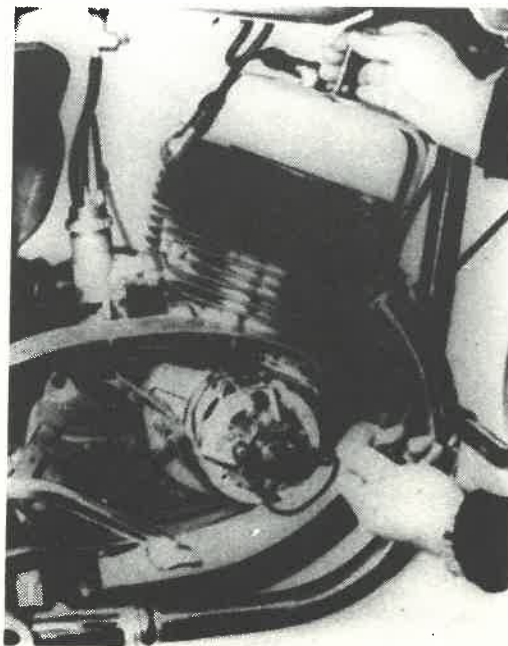
Veškeré elektrické zařízení motocyklu je proti zkratu neb případnému přetížení chráněno pojistkou 15A, umístěnou v pouzdře v podsedlové schránce. Ve stejném pouzdře je umístěna i náhradní pojistka.

7.7.4. Brzdový spínač

Nevyžaduje žádné údržby s výjimkou občasného promazání lanovodů. Viz. 5.5.9. V případě potřeby nastavujeme délku lanka přemístěním seřizovací závlačky záchyty do jiné polohy. Viz obr. 29. Pro seřízení jsou určeny 4 otvory na vidličce koncovky lanka bowdena a 2 otvory na páčce hřídele zadní brzdy. Vhodnou kombinací těchto otvorů seřídíme vůli bowdenů a tím správnou činnost spínače. V případě poruchy nutno spínač vyměnit, včetně ovládacích lanovodů s lanky. /Výměna viz 8.30./.



30. Měření vzdálenosti mezi doteky přerušovače



31. Seřízení předstihu

7.7.5. S v ě t l o m e t

Seřízení správného dopadu světla na vozovku provádíme pohybem světlometu nahoru nebo dolů. Před tím však povolíme matici upevňující světlo k držáku, čímž současně uvolníme kulový kloub. Tlumené světlo má svítit na vzdálenost cca 25 m při zatížení stroje jezdcem i při plném zatížení. Z tohoto důvodu je nutné provést seřízení světla před jízdou s plným zatížením, neboť jinak by docházelo k oslňování řidičů protijedoucích vozidel.

7.7.6. S e ř í z e n í p ř e d s t i h u

Tato práce je bez speciálních měřících pomůcek poměrně obtížně proveditelná a proto doporučujeme ji nechat provést v odborné opravě. S menší přesností si tuto práci můžeme též provést sami při dodržení dále uvedeného návodu.

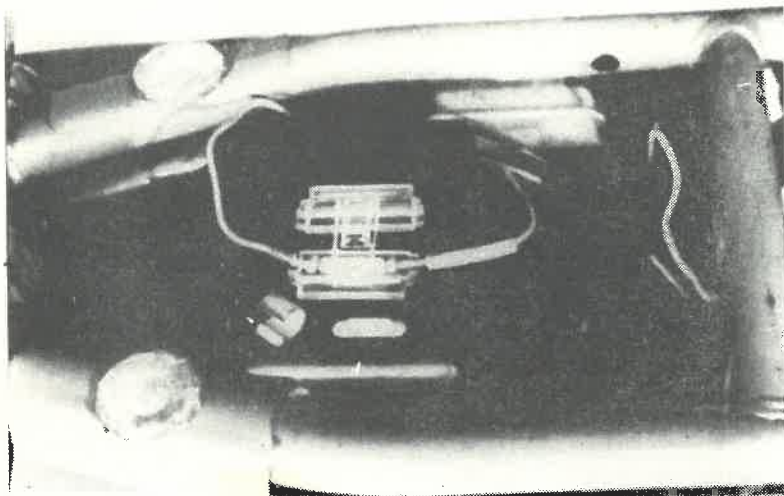
Především je nutné zkontrolovat dotažení upevňovacích šroubů statoru dynamu. Při vlastním seřizování platí, že předstih pravého válce seřizujeme nejdříve a to horním přerušovačem a předstih levého válce spodním přerušovačem.

- a) Vyšroubujeme svíčky a do otvoru pro pravou svíčku našroubujeme milimetrové měřidlo, pokud toto máme k dispozici. V případě, že toto měřidlo nemáme, můžeme si pomoci tím, že do otvoru vsuneme vhodnou tyčku /pozor, aby tyčka nezapadla do válce, když píst je v dolní úvratí/. Otáčením klikového mechanismu, které provádíme klíčem 10 za hlavu šroubu upevňujícího rotor dynamu, nalezneme horní úvratě. Ryskou si na tyčku označíme tuto polohu. Tyčku vyjmeme a nad ryskou si v předepsané vzdálenosti /viz bod c/ označíme druhou rysku.
- b) Při poloze pístu v horní úvratí překontrolujeme, zda jsou kontakty čisté, popřípadě zarovnáme jejich dosedací plošky jemným pilníčkem tak, aby potom při sepnutí dosedly celou plochou. V této poloze měříme vzdálenosti mezi doteky přerušovače měrkou /viz obr. 30/, dodávanou v nářadí. Slabší plíšek měřky /0,3 mm/ prochází mezi doteky suvně, silnější plíšek /0,4 mm/ nesmí projít. V případě, že vzdálenost neodpovídá, seřídíme ji po povolení pevného kontaktu. Po seřizení šroubek opět utáhneme.

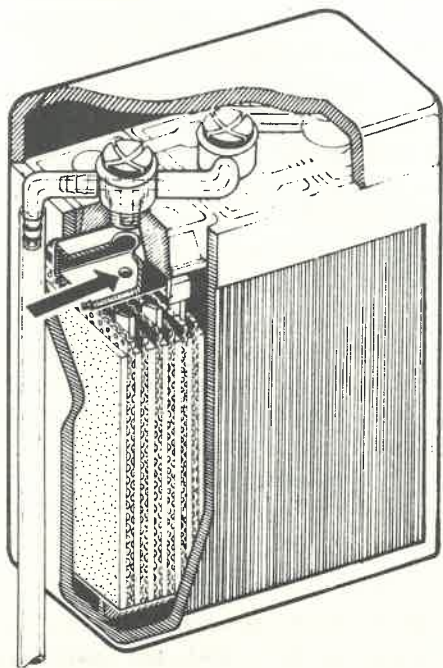
- c) Opět překontrolujeme, zda-li píst je stále v horní úvratí a natáčením klikového mechanismu vlevo /zpět/ snížíme polohu pístu o předepsanou hodnotu předstihu, tj. 2,7 - 3,2 mm.
- d) V této poloze kontrolujeme opět vzdálenosti mezi doteky přerušovače. Maximální vůle může být 0,05 mm. Měříme ocelovou planžetou, nebo cigaretovým papírkem, který musí mezi doteky suvně projít.
- e) Je-li vůle mezi doteky menší nebo větší, povolíme oba šrouby upevňující desku přerušovače ke statoru a natáčením desky doprava /vůle se zmenší/ nebo doleva /vůle se zvětší/ seřídíme vzdálenost doteků na 0,05 mm. Po seřizení šrouby opět utáhneme.
- f) Při seřizování předstihu druhého /levého/ válce je postup shodný, pouze s tím rozdílem, že při případném seřizování předstihu neotáčíme již základní deskou, jako tomu bylo u pravého válce, ale pouze destičkou spodního přerušovače.
- g) Po dotažení šroubů upevňujících destičky přerušovačů provedeme závěrečnou opětovnou kontrolu, neboť dotažením mohlo dojít ke změně původně stanovených hodnot.

P o z n á m k a :

Seřízení předstihu můžeme též provádět opačným způsobem. Při horní úvratí pístu, kdy jsou kontakty otevřené /na předepsanou vzdálenost 0,3-0,4/, vložíme mezi ně cigaretový papírek. Otáčíme klikovým hřídelem doleva až se kontakty uzavřou. Nyní opačně pootáčíme klikovým hřídelem doprava tak dlouho, až cigaretový papírek jde suvně z kontaktu vytáhnout. V okamžiku, kdy se začínají kontakty přerušovače otevírat, /vůle 0,05 mm/, označíme si na tyčce tuto polohu. Potom otáčíme pomalu dále klikovým hřídelem doprava, až dosáhne píst horní úvratě. Tuto polohu si opět na tyčce označíme. Rozdíl mezi oběma označenými místy na tyčce se má rovnat předepsanému předstihu. Je-li předstih větší nebo menší, postupujeme při seřizení podle odstavce "e".
Zdůrazňujeme, že jak při prvním, tak i druhém postupu nastavení předstihu je nutno nejprve seřizovat p r a v ý v á l c e .
Upozorňujeme, že při správně nastaveném předstihu může k jeho změně při provozu dojít pouze v důsledku změny vzdálenosti odtrhu přerušovače a postačí proto občasná kontrola této vzdálenosti měrkou. Nové nastavení je nutné pouze v případě výměny



32. Výměna pojistky



33. Rez akumulátorem

vahadel neb pevných kontaktů a v případě, že dynamo bylo uvolněno nebo odejmuto.

7.7.7. D y n a m o

Po ujetí prvních 500-1000 km zkontrolujeme, popřípadě seřídíme odtrh a předstih /viz odstavec 7.7.6./. Při TO-2 zkontrolujeme opotřebení kartáčů. Jsou-li nižší než 8 mm, vyměníme je. Vyjmutí pružinového uzávěru kartáče provádíme opatrně, abychom neulomili bakelitový výstupek držáku. Nepohybují-li se kartáče volně ve vedení, jsou znečištěny. Vyjme je a čistíme benzinem. Třecí plochy kartáčů nikdy nepilujeme a při zpětné montáži dbáme, abychom je nasadili do původní polohy. Komutátor očistíme hadříkem namočeným v benzinu. Větší opravy dynamo dáváme provést v odborné dílně.

7.8. A k u m u l á t o r

Obsluha akumulátoru je v podstatě jednoduchá, avšak pro jeho správnou funkci a životnost velmi důležitá. Proto je nutno bezpodmínečně dodržet tato základní pravidla:

1. K plnění akumulátoru se nesmí používat běžná t. zv. "technická kyselina sírová", nýbrž výhradně kyselina chemicky čistá /popřípadě již dodávaný elektrolyt pro olověné akumulátory, /ředěná destilovanou /demineralisovanou/ vodou na měrnou hustotu $1,26 \text{ g/cm}^3$ /v tropech na $1,23 \text{ g/cm}^3$ /. Nedodržení tohoto požadavku způsobuje nadměrnou tvorbu plynů, vyvěření elektrolytu a podstatně zkracuje životnost akumulátoru.

2. A k u m u l á t o r n e m á b ý t n a p l n ě n v ý š e n e ž k p r v n í p ř e p á ž c e n a d d e s k a m i /viz obr. 33/. V případě vyšší než pře-

depsané náplně elektrolytu se při řádně zapojeném odplynovacím zařízení hladina elektrolytu v člancích sice upraví automaticky tím, že přebytečný elektrolyt unikne při funkci akumulátoru vlivem tlaku výparů a plynu do odpadové trubičky a dále mimo vozidlo, ale přesto hrozí případné poškození chromovaných dílů odpadním elektrolytem. Dbejte, aby odpadová trubička nebyla poškozena nebo ucpána a její konec byl umístěn tak, aby výpary elektrolytu nepoškozovaly součásti stroje. Vadné odpadové

zařízení způsobuje při unikání par elektrolytu zničení té části vozidla, se kterou se elektrolyt dostane do styku.

Uvedení nového akumulátoru do činnosti:

1. Vyšroubujeme zátky a sejmeme z akumulátoru odplynovací zařízení. Všechny tři články zaplníme chemicky čistou kyselinou sírovou /nikoliv technickou/, ředěnou destilovanou vodou na hustotu $1,26 \text{ g/cm}^3$ / v tropech na $1,23 \text{ g/cm}^3$, pouze do výšky první přepážky nad deskami - nikdy výše /viz obr. 33/.

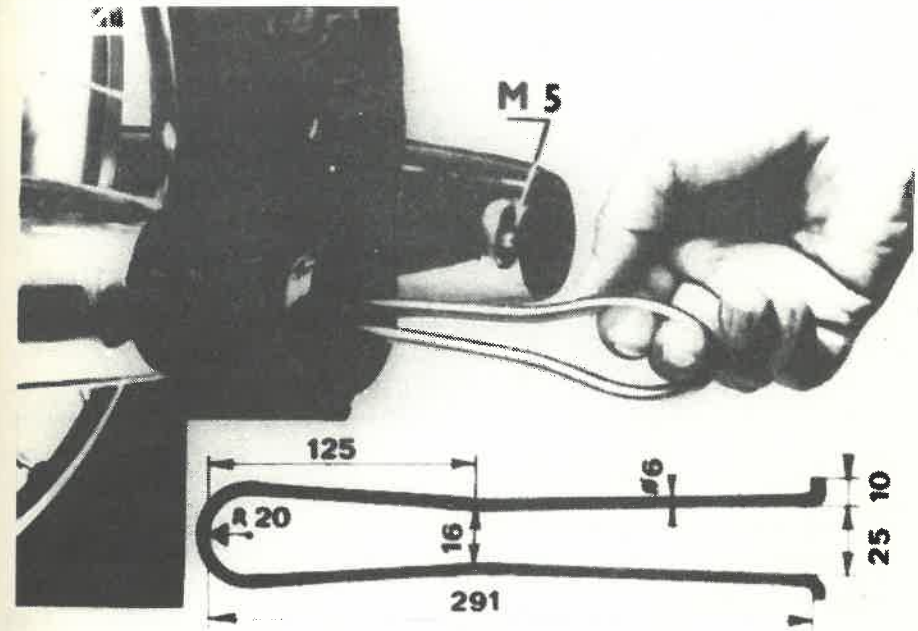
2. Akumulátor ponecháme 3 až 5 hodin v klidu, doplníme znovu hladinu kyseliny přesně na uvedenou výši dle bodu 1.

3. Akumulátor připojíme na stejnosměrný zdroj proudu o napětí asi 8V /kladný pól akumulátoru na kladný pól zdroje/.

4. Akumulátor nabíjíme proudem 0,8 A po dobu asi 50 hodin, až napětí akumulátoru /při zapnutém nabíjecím zdroji/ dosáhne 7,9 - 8,1 V /t. j. 2,63 - 2,7 V na jeden článek/ a po dobu 2 hodin dalšího nabíjení se již nemění. Hustotu kyseliny po skončení nabíjení upravíme přidáním destilované vody na hodnotu $1,26 \text{ g/cm}^3$ a na správnou výši hladiny.

5. Na akumulátor připevníme odplynovací zařízení, řádně dotáhneme zátky, očistíme je do sucha a na příslušné straně odplynovacího zařízení odstraníme zaslepovací zátku. Akumulátor zamontujeme do stroje a zapojíme záporný pól na kostru stroje. Na odplynovací trubičku, ze které byla odstraněna zaslepovací zátky, navlékneme odpadovou trubičku. Zkontrolujeme, je-li druhá odplynovací trubička řádně uzavřena zaslepovací zátkou.

6. Akumulátor nesmí zůstat naplněný a nenabitý déle než 10 hodin, protože u nenabitého a naplněného akumulátoru se desky chemicky ničí..



34. Vyjmutí tlumiče výfuku



35. Řez tlumičem výfuku

7. Měrná hustota kyseliny v plně nabitém akumulátoru musí mít hodnotu $1,26 \text{ g/cm}^3$. Hustota kyseliny a mrazuvzdornost se mění podle stavu nabití takto:

Stav nabití	Hustota g/cm^3	Bod zamrznutí
Plně nabitý	1,26	- 50° C
Vybitý z 1/4	1,24	- 40° C
Vybitý z 1/2	1,21	- 30° C
Vybitý z 3/4	1,18	- 20° C
Vybitý úplně	1,14	- 10° C

Funkce a životnost akumulátoru závisí plně na dodržování uvedených základních pravidel.

O š e t ř o v á n í a k u m u l á t o r u

1. Akumulátor a jeho svorky udržujeme čisté a suché. Připojovací šroubky a oka vodičů natřeme lehce tukem pro ochranu před korozním účinkem kyseliny.
2. Výšku hladiny elektrolytu kontrolujeme při ZO a je-li třeba, doplníme destilovanou demineralisovanou vodou na předepsanou výši - ne výše /viz obr./.
3. Pro kontrolu stavu nabití akumulátoru je rozhodující napětí každého článku a hustota elektrolytu.
4. Akumulátor vyřazený z provozu /např. v zimě/ je nutno jednou za 2 měsíce dobíjet na plný stav, protože se samovolně vybíjí a vybitý se chemicky ničí.

Při zapojování na motocykl musí být akumulátor připojen vždy z á p o r n ý m p ó l e m n a k o s t r u s t r o j e. Špatné připojení by mělo za následek poškození regulačního relé, popřípadě dynamu.

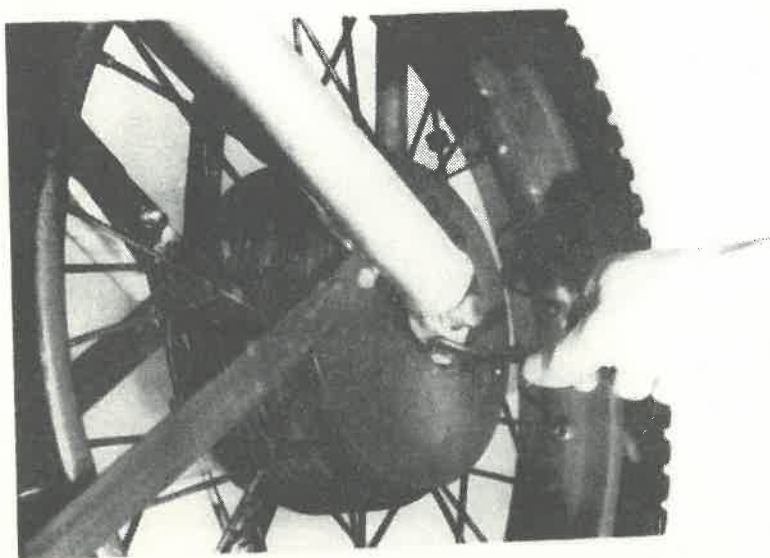
7.9. Dekarbonizace

Vyšroubujeme šroub M5 držící vložku tlumiče v plášti výfuku /obr. 34/. Přípravek, který si zhotovíme podle vyobrazení z ocelového drátu o \varnothing 5-6 mm, vložíme do otvoru procházejícího středem vložky, zachytíme jím některý z otvorů ve vložce a vložku

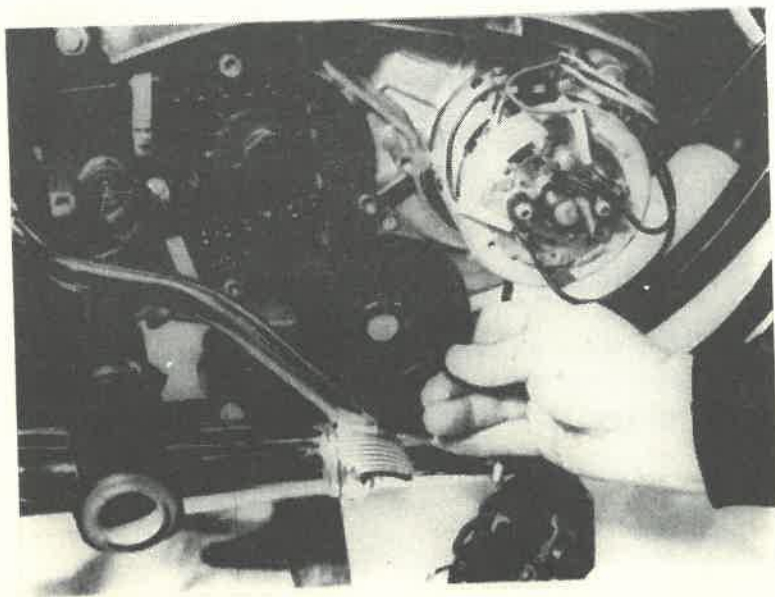
vytáhneme, popřípadě vyklepneme. Zakarbonovanou vložku vyčistíme nejlépe vypálením autogenem nebo vložení do otevřeného plamene. Spáleniny oklepeme, případně vložku ještě očistíme drátěným kartáčem. Doporučujeme ještě před namontováním čisté vložky do pláště stroj postavit na šikmou plochu tak, aby konce výfukových tlumičů směřovaly dolů a stroj nastartovat. Při zvýšených otáčkách motoru se odstraní zbývající usazeniny v plášti výfuku. Po ujetí 5000-12000 km, nejpozději však při TO-2 provést dekarbonizaci hlav válců a pístů /popis demontáže: kap. 8.7, 8.8, 8.9/. Při zjištění poklesu výkonu nutno dekarbonizaci provést ihned. Usazené zbytky spálené směsi /karbon/ při příliš silné vrstvě snižují výkon motoru. Usazený karbon na pístu, hlavě válce a ve výfukových kanálech odstraníme opatrným odškrabáním. Dbáme hlavně, abychom škrabákem nepoškodili vnitřní stěnu válce. Současně odstraníme karbon z drážek pístních kroužků /nejlépe starým rozlomeným kroužkem/. Při odškrabávání karbonu z pístů dbáme, aby karbon nepadal do prostoru kliky a proto otvor utěsníme čistou látkou. Před opětovným nasazením pístních kroužků se přesvědčíme o jejich správné vůli v zámcích /uložení do válců/, která nemá přesahovat 0,8 mm. Je-li tato vůle větší, nahradíme je novými kroužky. Při opětovné montáži je třeba dát kroužky do stejných drážek, kde byly před sejmutím a dodržet jejich původní polohu. /Spodní těsnicí lesklá plocha musí být namontována směrem dolů/. Po odškrabání karbonu před montáží součásti omyjeme v čistém benzínu. Těsnění pod hlavami válců a pod válci doporučujeme vyměnit za nové.

8. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ SPECIÁLNÍHO ZAŘÍZENÍ

Nepopsané demontáže a montáže vyžaduje nejenom speciálního servisního zařízení, ale též značných opravářských zkušeností a proto Vám doporučujeme obracet se se složitějšími opravami na smluvní opravny.



36. Demontáž předního kola



37. Demontáž přední části řetězového krytu

8.1. V y j m u t í p ř e d n í h o k o l a

Odpojíme šroub lanka brzdy u páčky brzdového klíče. Odšroubujeme matici hřídele kola a sejme pérovou podložku. Povolíme stahovací šroub na pravé koncovce kluzáku, hřídel vysuneme a kolo vyjmeme.

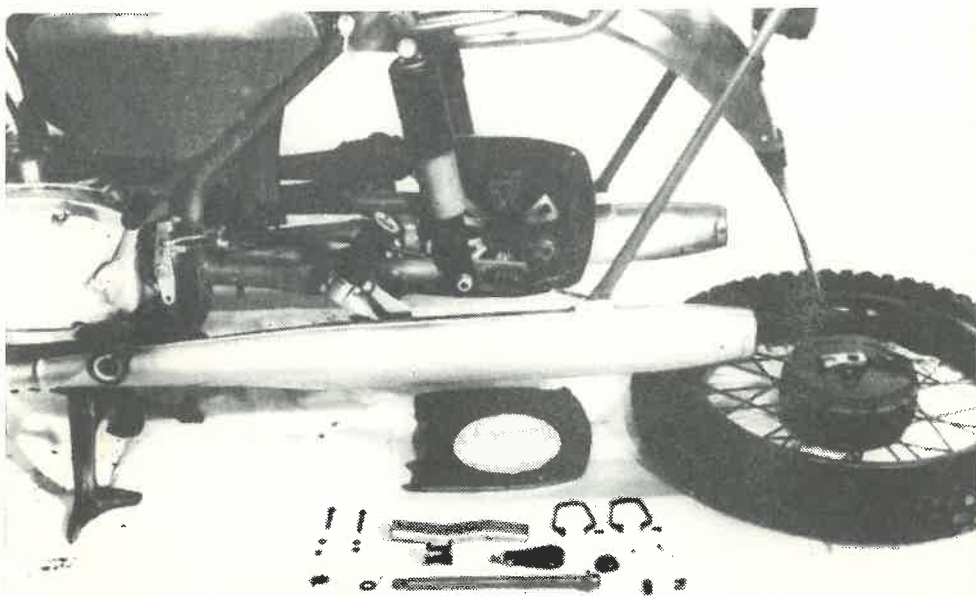
Při montáži dbáme, aby hřídel byl naprosto čistý, slabě natřený tukem. Po zasunutí hřídele do kola našroubujeme matici, pevně ji dotáhneme a zajistíme závlačkou. Propérujeme několikrát přední vidlicí a pak teprve stáhneme šroubem pravou koncovku kluzáku - obr. 36. /Podle návodu 7.2. seřídíme brzdu/. Současně zkontrolujeme, zda se blatník neopírá o plášť pružin vidlice. V případě, že ano, nutno vyjmout kolo a povolit všechny matice šroubů držících vzpěry blatníku. Pak zasuneme do kluzáku hřídel kola, který ustaví kluzáky do roviny. Blatník ustavíme tak, aby měl potřebnou stranovou vůli a matice dotáhneme.

8.2. V y j m u t í z a d n í h o k o l a

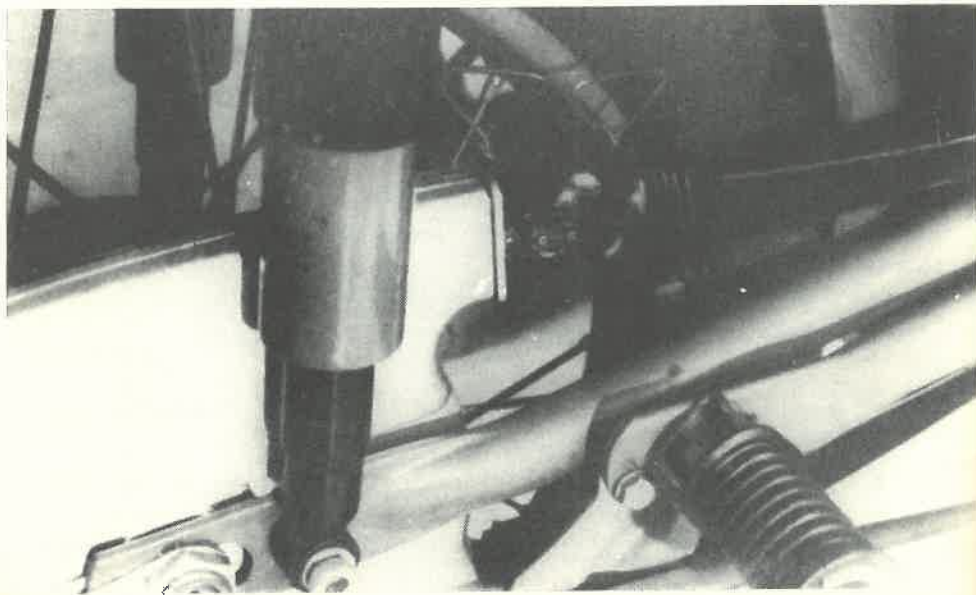
Vyšroubujeme křídlovou matici lanka zadní brzdy, odšroubujeme matici hřídele, sejme pérovou podložku a vyjmeme hřídel na pravou stranu. Na levé straně vyjmeme záchyty reakce brzdy, rozpěrku a vysuneme kolo z unášeče. Po nachýlení motocyklu na pravou stranu kolo i s brzdovým víkem s čelistmi vyjmeme. Při zpětné montáži postupujeme podobným způsobem. /Pozor - hřídel musí být naprosto čistý, slabě natřený tukem/. Dále neopomeneme nasadit pérovou podložku a matici hřídele řádně dotáhneme. Pře-kontrolujeme brzdu a kolo /kolo se musí volně otáčet/.

8.3. D e m o n t á ž s e k u n d r á n í h o ř e t ě z u , k r y t u ř e t ě z u a p ř e v o d n í k u

a/ Vymontujeme zadní kolo a pravý kryt motoru. Odšroubujeme držák vypínání spojky a ponecháme jej viset na spojkovém lanku. Vyšroubujeme šrouby předních stahovacích objímek gumových krytů /nohavic/ a vyjmeme přední část řetězového krytu u rychlostní skříně /viz obr. 37/.



38. Demontáž krytu řetězového kola a řetězu



39. Výměna sekundárního řetězu

- b/ Unášečem zadního řetězového kola otáčíme tak dlouho, až se v prostoru sekundárního řetězového kolečka objeví spojovací článek řetězu, který rozpojíme.
- c/ Klíčem 32 mm odšroubujeme matici zadního řetězového kola a celý zadní kryt včetně gumových nohavic a řetězu vyjmeme z uložení.
- d/ Odšroubujeme šrouby zadních stahovacích objímek a gumové nohavice stáhneme z dvoudílného krytu. Po odšroubování dvou matic M 5 rozpojíme obě poloviny krytu a řetězové kolo s řetězem vyjmeme. Řetěz a kryty očistíme /obr. č. 37 a 38/..

8.4. Montáž sekundárního řetězu

- a) Do vnější části zadního krytu vložíme řetězové kolo a na něj navlékneme řetěz, přiložíme vnitřní část krytu a poté obě poloviny spojíme šrouby M 5.
- b) Silnějším drátem na konci zahnutým protáhneme řetěz oběma gumovými nohavicemi, jejichž konce navlékneme na uložení dvoudílného zadního krytu řetězu a zajistíme objímkami.
- c) Horní konec řetězu se spojovacím článkem navlékneme na sekundární kolečko u rychlostní skříně. Na rameno kyvné vidlice nasadíme napínák řetězu a zároveň nasuneme náboj řetězového kola, na který našroubujeme matici 32 mm. Uvolníme napínák řetězu tak, aby řetěz měl větší průhyb a dal se snadno spojit v dolní části u sekundárního kolečka.

P O Z O R !

Pojistka řetězového článku musí vždy směřovat výřezem proti směru pohybu řetězu.

- d) Před uzavřením krytu sekundárního kolečka celý řetěz řádně promažeme tukem, a pružné spojky naplníme tukem /cca 0,07 kg do 1 spojky/. Po uzavření krytu navlékneme oba konce gumových nohavic, které zajistíme objímkami. Namontujeme držák vypínání spojky. Poté se přesvědčíme o správném seřízení vypínání spojky /viz seřízení spojky/.
- c) Namontujeme zadní kolo a seřídíme napnutí řetězu kap. "Napínání řetězu", seřídíme zadní brzdu, případně i brzdový spínač.

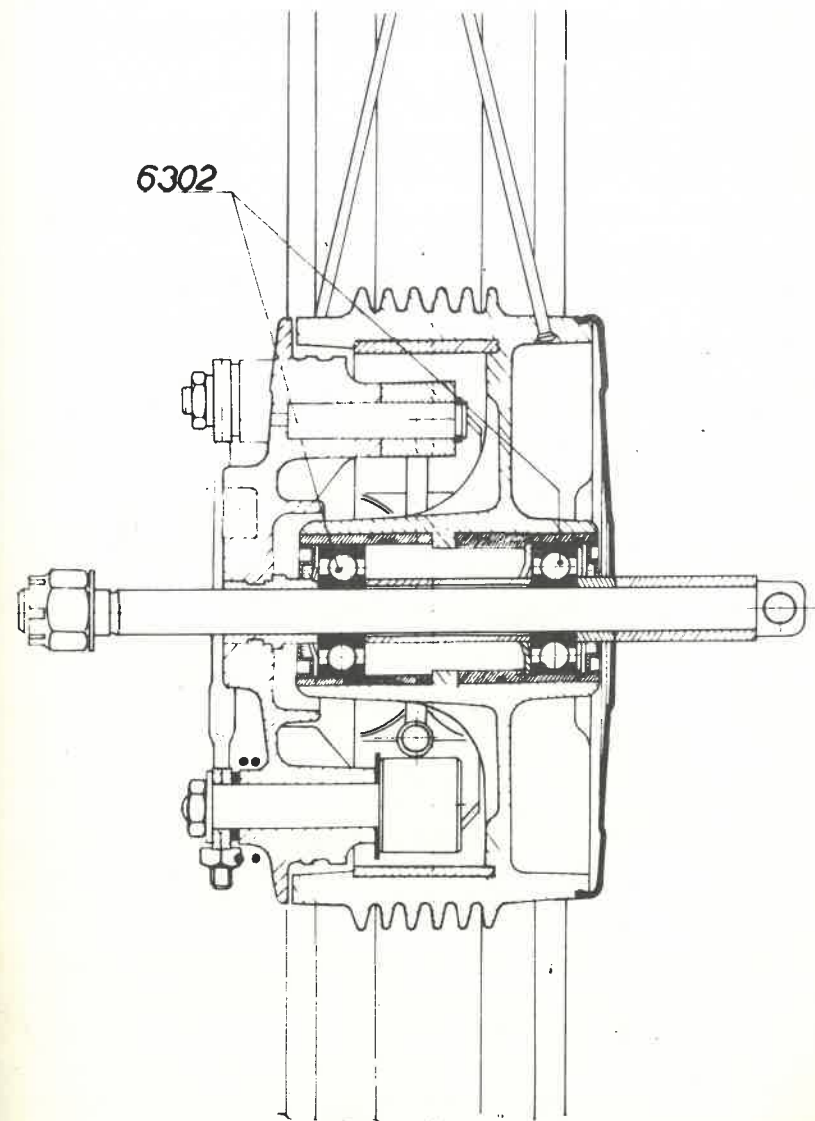
V ý m ě n a, v y j m u t í a n a s a z e n í s e k u n -
d á r n í h o ř e t ě z u, b e z d e m o n t á ž e c e -
l o u z a v ř e n ě h o k r y t u

Dále uváděným postupem provádíme výměnu neb vyjmutí řetězu za předpokladu, že máme k dispozici nový nebo vyřazený náhradní řetěz stejné délky.

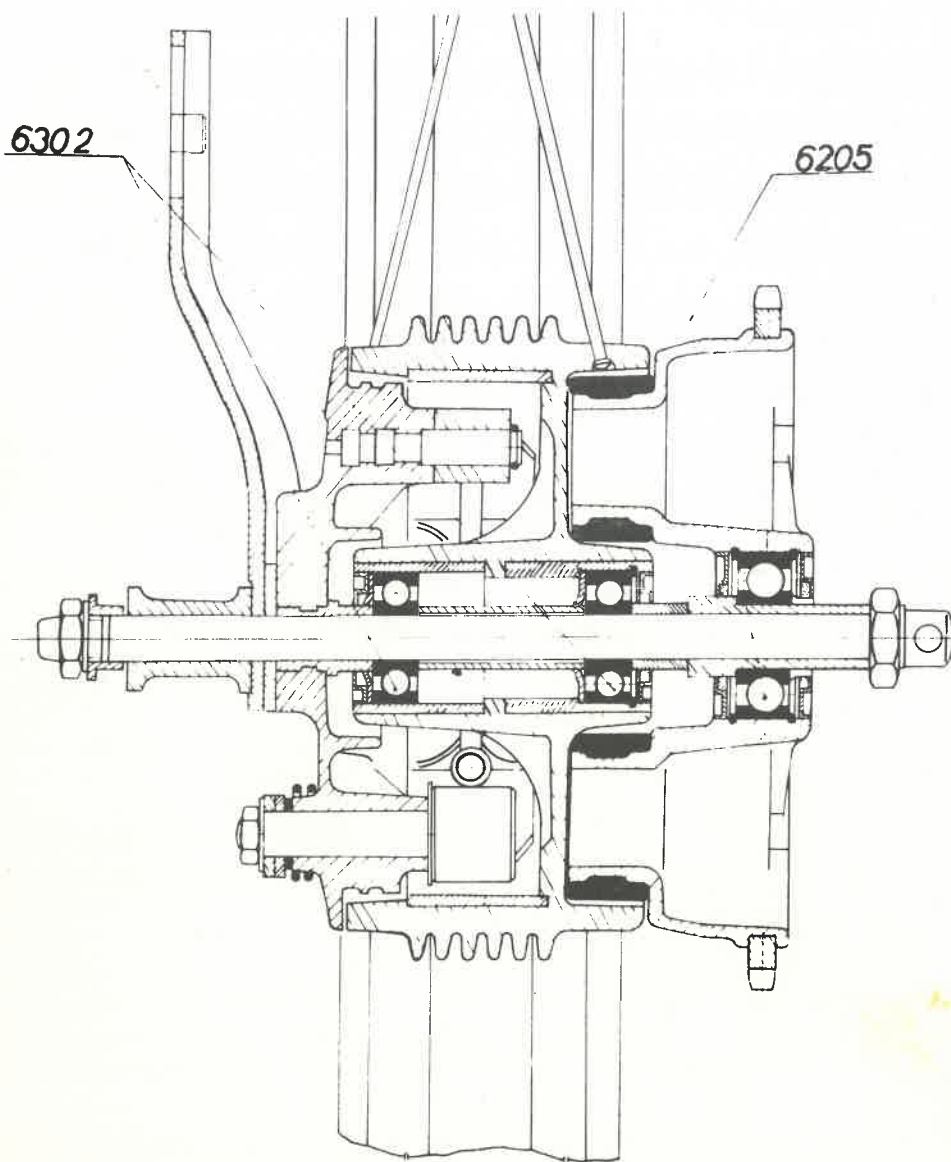
- a) Povolíme matici zadního hřídele a matici převodníku zadního kola. Uvolníme napínáky řetězu a zadní kolo posuneme co nejvíce dopředu.
- b) Odšroubujeme šroub zadní horní objímky gumového krytu a tuto sejme. Stáhneme horní gumový kryt /nohavici/ z uložení u zadního krytu.
- c/ Otáčíme zadním kolem tak dlouho, až se na řetězu /v prostoru stáhnutého gumového krytu/ objeví jeho spojovací článek. Aby po rozpojení spojovacího článku nezapadl levý konec řetězu do plechového krytu, zajistíme jej předem tím, že mezi válečky řetězu poblíže spojovacího článku provlékneme slabý šroubovák nebo tyčku. Po stlačení gumového krytu zajistíme také pravý konec řetězu /obr. 39/.
- d/ Spojovací článek rozpojíme a připojíme jím konec náhradního vodícího řetězu nebo konec nového řetězu k levé straně původního řetězu.
- c/ Vyjme zajištění levého konce původního řetězu, nadzvedneme zadní kolo a stejným tahem za pravý jeho konec navlékneme /opatrně, abychom nepoškodili lakované nebo chromované díly/ nový řetěz na obě řetězová kola.

Před opětovným rozpojením spojovacího článku zajistíme oba konce navléknutého řetězu způsobem "c" a původní řetěz odpojíme a vyjme. V případě, že jsme uvedeným způsobem provedli výměnu za nový řetěz, zajistíme tento novým spojovacím článkem a pokračujeme v práci podle bodu "f". V případě, že jsme řetěz vyjmul pouze za účelem ošetření, ošetříme jej známým způsobem, opět zaměníme za vodící řetěz a spojíme spojovacím článkem.

P O Z O R ! - pojistka spojovacího článku musí směřovat výřezem proti směru pohybu řetězu!



40. Řez předním kolem



41. Řez zadním kolem

f) Konec horního gumového krytu navlékneme do uložení a stáhneme objímkou. Řetěz napneme způsobem uvedeným v části "napínání řetězu".

g) Seřídíme zadní brzdu a popřípadě též "brzdový" spínač.

8.5. Výměna kuličkového ložiska řetězového kola

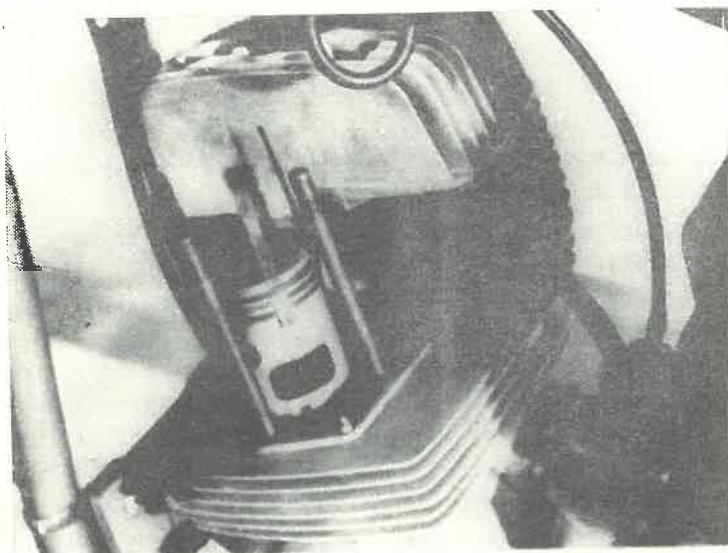
Po vyjmutí zadního kola vyšroubujeme klíčem 32 mm matici řetězového kola, které i s krytem vyjmete z ramene kyvné vidlice. Odpojíme objímky na zadních koncích gumových nohavic a po odšroubování dvou šroubů M 5 rozpojíme obě poloviny krytu a řetězové kolo vyjmete bez rozpojování řetězu. Vylisujeme nebo opatrně vyklepneme rozpěrné pouzdro a z pravé strany řetězového kola vyjmete rozpěrnou vložku, prachovku a pojistku ložiska. Ložisko vyrazíme trubkou se strany unášeče. Nové ložisko nalisujeme trubkou přibližně o průměru vnějšího kroužku ložiska. Nikdy nenarážíme ložisko na vnitřní kroužek, došlo by k poškození ložiska. Ložisko před uzavřením prachovkami promažeme tukem FM-NH2.

8.6. Výměna kuličkových ložisek předního a zadního kola

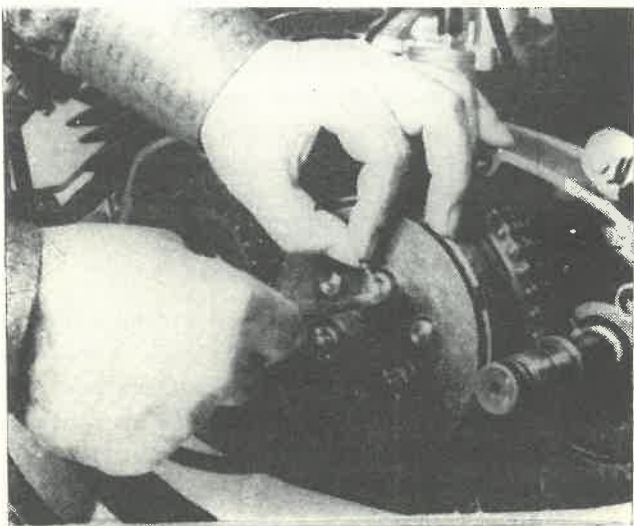
Vyjmete víko brzdového bubnu s čelistmi a z obou stran náboje kola opatrně odstraníme prachovky. Po sejmutí pravého krytu bubnu /u předního kola/ vyjmete pojistku ložiska a z protilehlé strany zarazíme pomocnou trubkou druhé ložisko tak daleko, až ložisko které bylo odjištěno vypadne. Vyjmete rozpěrnou trubku a lisovanou podložku ložiska. Zbylé ložisko vyrazíme pomocnou trubkou zpět na druhou stranu náboje.

Při zpětné montáži postupujeme následovně!

Nejdříve vložíme lisovanou podložku do té strany náboje kde je ložisko zajištěné pojistkou a to tak, aby její vypouklá strana směřovala do náboje. Pomocnou trubkou zalisujeme nové ložisko /tlakem na vnější kroužek ložiska/ až dosedne na podložku a zajištíme jej pojistkou. Z druhé strany bubnu vložíme rozpěrnou trubku, která musí zapadnout do středu lisované podložky a nalisujeme druhé ložisko. V ložiskách a částečně i v náboji musí být tuk FM-NH2.



42. Výměna pístních kroužků



43. Vyjmutí lamel spojky

8.7. Demontáž hlav válců

Před vlastní demontáží hlav válců je nutno provést tyto úkony: Sejmeme sedlo, odmontujeme nádrž /viz 8.16/, odpojíme zapalovací vodiče s koncovkami od svíček a výfuková kolena z válců a odklopíme je tak, aby nepřekážela. Vyšroubujeme matice upevňující hlavy válců a hlavy postupně sejmeme. Startovací pákou pootočíme píst do dolní úvratě a opatrně sejmeme válců. Přitom dbáme, aby nečistota kolem válce nevnikla do prostoru motoru a těsnění pod válcem /které je společné pro oba válce/ se nepoškodilo. Otvory do klikové skříně přikryjeme. Tuto demontáž provádíme za účelem dekarbonizace, nebo výměny pístních kroužků eventuálně výměny těsnění.

8.8. Výměna pístních kroužků /obr.42/

Důležité upozornění!!

U tohoto typu není pístní čep uložen v bronzovém pouzdře, nýbrž v jehlovém válečkovém ložisku. Z těchto důvodů nedoporučujeme písty demontovat bez speciálního nářadí. Během demontáže by totiž mohlo dojít k vypadnutí některých válečků do motoru a mohlo by dojít k těžkému poškození motoru a k havárii. Doporučujeme proto demontáž pístu ponechat autorizované opravně.

Pístní kroužky vyměňujeme, je-li jejich vůle v zámcích větší než 0,8 mm. Vůli zjistíme vložíme-li sejmутý kroužek do horní části válce /asi 20 mm hluboko/ a změříme vzdálenost konců kroužků. V případě výměny kroužků vložíme postupně nové kroužky do válců a zjistíme jejich vůli v zámcích, která má být 0,2-0,3 mm. Opatrně, abychom nepoškodili drážky pístů, odstraníme z nich karbon, nejlépe úlomkem pístního kroužku do ostra zabroušeného. V případě, že kroužky nevyměňujeme, dbáme na to, aby byly namontovány do původních drážek a v původní poloze.

8.9. Montáž válců

Při zpětné montáži válců dbáme naprosté čistoty jednotlivých dílů. Zkontrolujeme stav těsnění pod válci a opatrně vložíme kroužky do drážek pístů. Olejem potřeme strany a povrch kroužků a vnitřek válců. Zámky kroužků nastavíme na správnou polohu a s velkou opatrností /nejlépe s pomocníkem, který bude sledovat polohu zámků kroužků/ namontujeme postupně oba válce. Pohybem

pístů vytlačíme přebytečný olej do dolní úvratě a čistým hadrem otřeme. Zkontrolujeme staré těsnění hlavy válců, v případě výměny přilepíme nová těsnění mazacím tukem na dosedací plochu hlavy, aby při montáži nevypadla. Obě hlavy postupně namontujeme tak, aby jejich dosedací plochy správně zapadly na válce. Nejdříve dotahujeme lehce a postupně všechny tři matice hlavy válce a konečně dotažení provádíme momentovým klíčem nejprve u přední a zadní matice a nakonec u boční matice na hodnotu 25-30 Nm /2,5 - 3 kpm/.

8.10. V y j m u t í k a r b u r á t o r u

- Odpojíme přívod paliva u nádrže.
- Odšroubujeme matici směšovací komory a vyjmeme šoupátko plynu s bowdenem a jehlou.
- U karburátoru odpojíme gumovou spojku spojující karburátor s tělesem tlumiče sání.
- Klíčem 13 sešroubujeme matice upevňující přírubu a karburátor vysuneme směrem dozadu.
- Montáž provádíme podobným způsobem. Dbáme, aby těsnění pod karburátorem nebyla poškozena, v případě poškození je vyměníme, neboť na těsnosti sání záleží pravidelný chod motoru. Při nasouvání šoupátka si montáž zjednodušíme tím způsobem, že jehlu šoupátka si ustředíme prstem vloženým do otvoru difuzéru.

U p o z o r n ě n í !

Matice držící karburátor k motorové skříni nedotahujeme příliš velkou silou, jinak může dojít k deformaci příruby karburátoru, případně k prasknutí bakelitové mezivložky. Před montáží karburátoru a mezivložky doporučujeme zkontrolovat roviny plochy příruby a mezivložky a tyto v případě nerovnosti lehce zarovnat. (Zabrousit na jemném brusném papíru položeném na skle spod.).

8.11. V ý m ě n a l a m e l s p o j k y

Výměnu lamel provádíme po vypuštění převodového oleje a sejmutí levého víka motoru, popřípadě na stroji opatrně položeném na pravý bok. Při výměně není nutno vypustit olej z převodovky, nutno však předem vyjmout akumulátor. Ke stlačení jednotlivých pružin s podložkou použijeme otevřený klíč 10 mm a kolíčky, podložky i pružiny vyjmeme. Jsou-li obložení lamel opotřebovaná, nutno

lamely vyměnit. Nové lamely nutno před montáží potřít olejem. Po výměně lamel nutno vždy seřídít spojku /viz 7.4./.

8.12. V ý m ě n a r y c h l o m ě r u

K usnadnění přístupnosti doporučujeme předem vyšroubovat 1 upevňovací matici pláště světloometu a světloomet spustit na přední blatník. Ze spodní části rychloměru vysuneme patičku osvětlovací žárovky včetně vodiče a odpojíme náhon rychloměru odšroubováním přesuvné rýhované matice. Klíčem 22 odšroubovujeme matici upevňující rychloměr ke dnu přístrojového panelu. Rychloměr vyjmeme směrem nahoru. Chceme-li sejmut též přístrojový panel, vysuneme ještě ze spodní části panelu objímky se žárovkami kontrolních světel.

8.13. D e m o n t á ž o t o č n ě r u k o j e t i p l y n u

Z tělesa otočné rukojeti odšroubovujeme rýhovanou objímku a vysuneme brzdící kroužek. Poté rukojet částečně povysuneme na říditku a koncovku lanka nového bowdena zasuneme otvorem v tělese rukojeti tak, aby koncovka lanka dobře zapadla do vybrání a drážky pro vedení lanka před dorazovým nálitkem v tělese rukojeti. Rukojet zasuneme do původní polohy, odzkoušíme činnost rukojeti, vložíme brzdící kroužek do drážek v tělese, přitáhneme objímku tak, aby rukojet se otáčela tak jak si přejeme. V případě výměny celé rukojeti postupujeme obdobně. Vlastní těleso rukojeti sejmeme po uvolnění tří upevňovacích šroubů, kterými je zajišťována základní poloha rukojeti na říditku.

8.14. V y j m u t í z á m k u z h l a v y r á m u a s e d l a

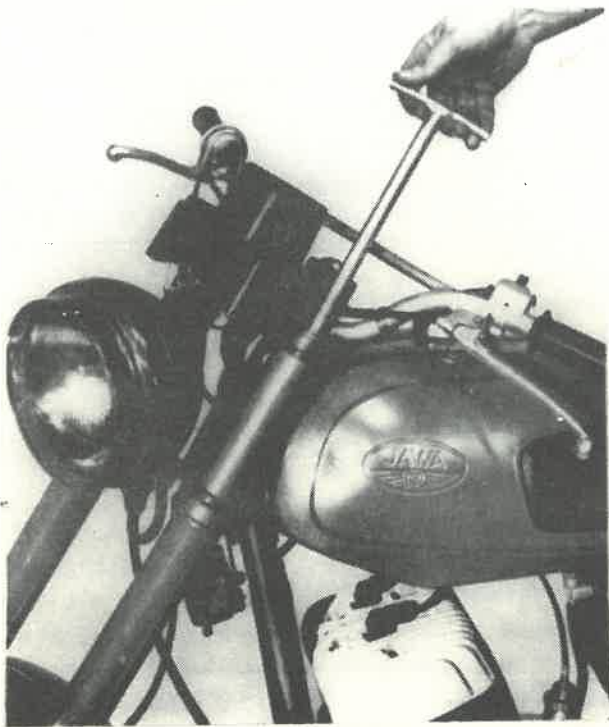
V případě nutnosti výměny zámku lze tento z uložení vysunout po předchozím odejmutí zajišťovací drátěné pojistky. Zámek musí být v odemčené poloze. /Obr. č. 44/.

8.15. V y j m u t í a k u m u l á t o r u

Po sejmutí sedla, odpojení pojistky a ukostřovacího vodiče akumulátoru odpojíme odvzdušňovací trubičku. Poté akumulátor vyjmeme.



44. Demontáž sedla a vyjmutí zámku



45. Demontáž ramene vidlice speciálním klíčem

8.16. Odejmutí nádrže na palivo

Uzavřeme palivový kohout a odpojíme hadičku. Po sejmutí sedla částečně vyšroubujeme nástrčkovým klíčem 10 oba šrouby M6 zadních silentbloků nádrže. Kleštěmi vytáhneme za hlavu šroubu silentbloky z uložení. Zahnutým silnějším drátem vysuneme pružinu předního uchycení nádrže.

Při montáži palivové nádrže dbáme na to, aby její zadní část, která je uložena na silentblokách, byla přesně ve středu rámu.

A by nedošlo k poškození silentbloků, nedotahujeme příliš jejich stahovací šrouby.

8.17. Vyjmutí tělesa tlumiče sání

Po demontáži sedla a palivové nádrže sejmemе těsnící kryt z umělé hmoty zabráňující vnikání nečistoty do prostoru pod sedlem a odejmeme plastikovou spojku mezi karburátorem a tělesem tlumiče sání.

Trubkovým klíčem /10/ vyšroubujeme šroub připevňující těleso tlumiče k rámu a naklopením směrem dopředu opatrně vyjmemе těleso tlumiče z rámu.

Při zpětné montáži neopomeňme nasadit gumovou spojku na hrdlo karburátoru a zasunout těsnící kryt pod sedlem.

8.18. Sejmutí pravého a levého víka motoru

Pravé víko sejmemе, potřebujeme-li seřídít vypínání spojky nebo zapalování. Vyšroubujeme dva šrouby držící víko a víko opatrně sejmemе. Před zpětnou montáží víka očistíme dosedací plochy, upevňovací šrouby rovnoměrně utahujeme, aby přední část víka řádně dosedla.

Po sejmutí se přesvědčíme, zda nedošlo k poškození těsnící tukové vrstvy nanešené na dosedací ploše. Vrstvu doplnit neb obnovit mazivem FM-NH2.

Levé víko snímáme před demontáží spojky nebo primárního řetězu, při výměně pružiny startovacího segmentu a při výměně náhonu rychloměru u motoru.

Při demontáži postupujeme takto:

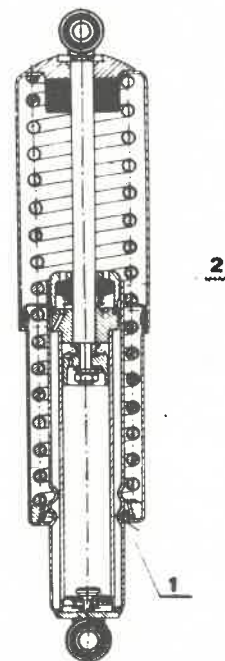
1. V případě, že provádíme pouze kontrolu spojky a olej nebude měnit, postačí provést sejmutí víka při položeném stroji na pravou stranu při předem vyjmutém akumulátoru.
2. Uvolníme a přetočíme levou stupačku.
3. Řadící páku pootočíme do startovací polohy, vyšroubujeme stahovací šroub M 7 a páku z drážkovaného hřídele sejme.
4. Vyšroubujeme 5 šroubů víka.
5. Víko sejme /pozor na těsnění víka/.

Při zpětné montáži levého víka neopomeneme překontrolovat, zda vodící pouzdra jsou na skříní motoru, čistotu dosedací plochy víka a skříně a zda-li je papírové těsnění nepoškozené. Šrouby řádně křížem dotáhneme, aby neunikal olej.

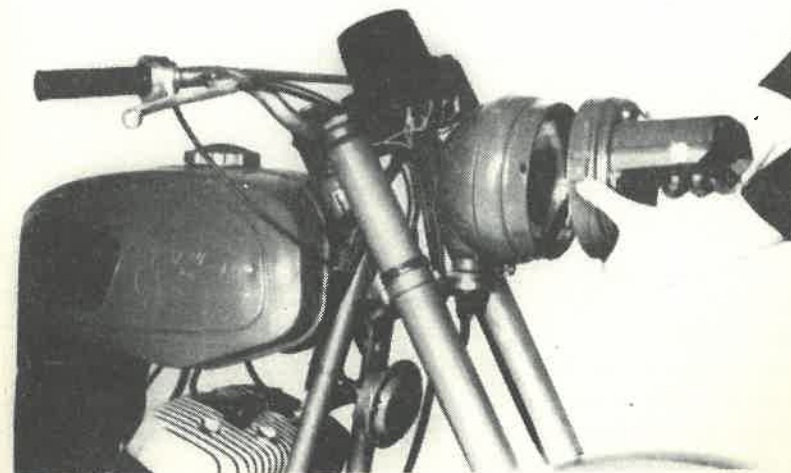
Upozornění: Pod hlavami 2 zadních šroubů, /které jsou nad sebou/ jsou těsnící podložky. V případě poškození těchto podložek neb při jejich ztrátě hrozí unikání oleje z převodovky.

8.19. Demontáž hlavy řízení

Nejprve musíme odmontovat držák přístrojů a spínací skřínky, abychom získali přístup k upevňovacím dílům řízení. Vymontujeme přední kolo. Vypáčením tenkými šroubováky vyjmeme kryt z umělé hmoty na sloupku řízení. Klíčem 32 mm odšroubujeme opatrně horní zátky ramene vidlice. Odjistíme zajišťovací podložku vrchní matice sloupku řízení a matici trubkovým klíčem 41 mm odšroubujeme. Odpojíme ukostřovací vodiče, které jsou připevněny na šroubu nosníku řídítek. Demontujeme nosník světlometu od dolního nosníku vidlice. Poklepem na spodní část horního nosníku tento uvolníme z kuželů vidlice a včetně řídítek, vodičů a bowdenů jej položíme opatrně na nádrž chráněnou kusem látky. Případně předem nádrž odmontujeme. Odpojíme náhon tachometru u tachometru. Speciálním trubkovým klíčem se dvěma ozubci, který se nenachází v nářadí, odšroubujeme spodní matici sloupku, při čemž vidlici přidržujeme, aby nevypadly kuličky ložiska. Kompletní vidlici vysuneme z hlavy rámu. Světlomet včetně držáku ponecháme viset na vodičích; je však nutno dbát na to, aby se vodiče nepoškodily. Je-li nutno vyměnit misky ložisek, vyrazíme misky z hlavy rámu pomocí delší tyčky. Při zpětné montáži dbáme, aby misky hlavy řízení byly



46. Řez zadním tlumičem pérování



47. Nasazování zastřací masky

naplněny předepsaným tukem a horní i dolní ložisko mělo po 19 kuličkách $\varnothing 1/4" /6,35 \text{ mm}/$.

U p o z o r n ě n í : Spodní matici sloupku řízení dotáhneme a opět povolíme o tolik, aby vidlice se lehce pohybovala bez vůle v ložiskách. Nakonec seřídíme přední brzdu podle 7.2. V případě, že byla nádrž odmontována, postupujeme podle 8.16.

8.20. Demontáž ramene vidlice

Před vlastní demontáží ramene přední vidlice musíme si zhotovit přípravek, kterým budeme moci nasunout rameno vidlice zpět do nosníku. Přípravek je zhotoven z náhradní zátky a trubky ukončené držadlem /viz obr. 45/, nebo svěříme provedení práce odborné dílně, která je potřebným přípravkem vybavena. Po odmontování předního kola a blatníku povolíme matici stahovacího šroubu M8 dolního nosníku vidlice a jen částečně vyšroubujeme horní zátku a měkkým předmětem klepneme na zátku, aby se rameno uvolnilo z horního nosníku. Po úplném vyšroubování zátky vyjmeme rameno z dolního uložení, přičemž ponecháme zamontované oba horní kryty ramen vidlice. Poté vylejeme olej z ramene. Zpětná montáž se provádí opačným způsobem za čistého stavu všech dílů. Pružiny a trubky vidlice před montáží potřeme lehce tukem. Pro snadné zasunutí ramene vidlice použijeme výše popsany přípravek, který prostrčíme otvorem horního nosníku, našroubujeme na rameno vidlice a rameno vytáhneme z uložení. V případě nutnosti výměny pouzder nebo matice s těsněním doporučujeme svěřit tuto práci odborné opravně, neboť vyžaduje speciálního přípravku na stažení pouzder. V nutném případě lze pouzdra stáhnout i ručně po jejich nahřátí nebo opatrném rozříznutí.

8.21. Zadní pérování

Demontáž tlumiče zadního pérování za účelem výměny oleje nebo těsnění provádíme tak, že mezi rozevřené čelisti svěráku opřeme dolní kryt pérování a při stlačení pružiny vyjmeme dvoudílnou pojistku č. 1. Dolní i horní kryt s pružinou sejmete s tělesa tlumiče. Dolní oko tělesa tlumiče upevníme ve svěráku a klíčem 22 mm odšroubujeme zátku 2 a pístitnici s příslušenstvím vyjmeme z tělesa tlumiče. V případě, že pístitnice se nedá lehce vysunout z pracovního válce, je třeba poklepat měkkým předmětem na válec a takto jej srazit z vodítka.

Plnění olejem a montáž

Do tělesa tlumiče vložíme pracovní válec a nalijeme 0,047 l tlumičového oleje ON-1. Opatrně vložíme pístitnici s pístem a našroubujeme a dotáhneme zátku /2/. Několikrát vytáhneme a zasuneme táhlo pístitnice, abychom se přesvědčili o správné funkci tlumiče. V případě, že pístitnice klade odpor směrem dolů, je třeba zátku /2/ povolit a opakovat vytáhnutí a zasunutí pístitnice, aby vzduch nebo nadměrné množství oleje vyšlo ven z tělesa tlumiče. Zátku opět dotáhneme. Výše uvedená práce se provádí při uchyceném dolním oku tlumiče ve svěráku. Před nasazením krytů potřeme pružiny na povrchu slabě tukem. Při montáži dvojdílné pojistky /1/ dbáme, aby její skosená hrana byla směrem ke krytu. Dále se přesvědčíme, zda všechny silentbloky jsou nepoškozeny.

8.22. Vyjmutí zadní kyvné vidlice

/bez rozpojení sekundárního řetězu/

Vymontujeme zadní kolo, z kyvné vidlice odšroubujeme zadní řetězové kolo, které i s kryty ponecháme viset na řetězu. Zadní tlumič pérování odpojíme a vysuneme ze spodních záchyťů po předchozím uvolnění matic horních příchytů o cca 4 otáčky. Sejmete pružinu brzdového spínače z brzdové páky a záchyť lanka zadní brzdy. Na levé straně hřídele brzdového pedálu odšroubujeme matici M 10 a měkkou paličkou vyrazíme hřídel i s brzdovým pedálem na pravou stranu. Odjistíme a vyšroubujeme jednu z matic hřídele kyvné vidlice, hřídel vysuneme z uložení a zadní kyvnou vidlici vyjmeme. Po sejmutí prachovek vyjmeme snadno vyjímatelná pouzdra z metaloplastu.

P o z o r ! Při zpětné montáži /abychom nezaměnili polohu kyvačky/ dbáme na to, aby čep záchyťu reakce brzdy byl na levé straně a zadní konec vidlice před zasunutím do uložení zvednut nad tlumiče výfuků. Dále nutno dít pozor, aby nedošlo k vypadnutí krycích misek a těsnících kroužků.

8.23. Výměna řídítka

Nejprve vymontujeme držák přístrojů a držák spínací skříňky, odpojíme bowdeny spojky a přední brzdy, objímku připevňující

přepínač světel k řídítkám a odpojíme lanko plynu od otočné rukojeti neb sejmeme celou rukojeť včetně bowdenů. Dále odšroubujeme třmeny řídítek a řídítka sejmeme.

8.24. V ý m ě n a p o u z d r a s v ě t l o m e t u

Abychom zamezili případnému zkratu, doporučujeme vyjmout pojistku elektrického zařízení umístěnou pod sedlem. Odejme optickou vložku včetně rámu po vyšroubování upevňovacího šroubu. Odpojíme konektory přívodů a vodiče vytáhneme včetně průchodky z pouzdra světloometu. Odšroubujeme matici šroubu upevňujícího pouzdro světloometu k nosníku světloometu a pouzdro odejmeme.

8.25. V y j m u t í s p í n a c í s k ř í ň k y

Sešroubujeme dvě matice M8 spodních šroubů třmenů upevňujících řídítka a šrouby odejmeme. Tím uvolníme držák spínací skříňky a máme přístupny svorky pro případnou kontrolu dotažení vodičů. Sešroubováním horní matice spínací skříňky uvolníme tuto z držáku.

8.26. V ý m ě n a k o n t r o l n í c h ž á r o v e k

Kontrolní žárovky jsou přístupny po vyjmutí objímek z úchytů směrem pod přístrojový držák. Při zpětném zasouvání dbáme toho, aby nedošlo k odpojení konektorů. Před demontáží doporučujeme vyjmout hlavní pojistku u akumulátoru.

8.27. S e j m u t í p ř í s t r o j o v é h o p a n e l u

Vyjmeme pojistku u akumulátoru. Z úchytů kontrolních svítilen a osvětlení rychloměru vysuneme objímky se žárovkami. Odpojíme náhon tachometru odšroubováním přesuvné, rýhované matice. Vyšroubujeme 2 zadní šrouby upevňující třmeny řídítek, ze spodní části 2 matice předních šroubů, šrouby vyjmeme, třmeny řídítek včetně řídítek nadzvedneme a přístrojový panel i s namontovaným rychloměrem odejmeme.

8.28. V ý m ě n a ž á r o v e k v z a d n í s k u p i - n o v é s v í t i l n ě

Odšroubujeme 2 šrouby upevňující kryt zadní svítilny a kryt

odejmeme. Žárovky vyjímáme vytažením, po jejich předchozím zatlačení do patice a pootočením doleva. Upozorňujeme na nutnost používání předepsaných žárovek.

8.29. V ý m ě n a ž á r o v e k v e s v ě t l o m e t u

Odejme optickou vložku /viz 8.24./. Plastikovou objímku zatlačíme a pootočíme jí směrem doleva a vysunutím vyjmeme. Tím jsme uvolnili i objímku žárovky obrysového světla, kterou můžeme vyjmout z optické vložky. Žárovku hlavních světel vyjmeme z objímky obdobným způsobem. Při montáži dbáme na správné nasazení nákržku plastikové objímky do vybrání v nákržku optické vložky a na to, aby byl dotyk pružného kontaktu s paticí žárovky obrysového světla.

8.30. V ý m ě n a b r z d o v é h o s p í n a c ě

Při výměně nejprve vyjmeme sedlo a odklopíme nádrž a zajistíme ji podložením ve zdvižené poloze. Dále odpojíme bowden přední brzdy u páky na brzdovém víku a koncovku lanka vysuneme z ruční páky přední brzdy, kterou po vyšroubování upevňovacího šroubu záchyty páčky rovněž odejmeme. Nyní vysuneme lanko bowdenu brzdového spínače z páčky. Odpojíme vodiče od spínače a uvolníme pásku připevňující spínač k rámu. Vyjmeme závlačku z páčky hřídele zadní brzdy. Tímto je kompletní bowden včetně brzdového spínače uvolněn a je možno jej zaměnit. Montáž provádíme opačným způsobem. Po montáži provedeme seřízení.

8.31. V y j m u t í m o t o r u z r á m u

Po sejmutí sedla odpojíme pojistku u akumulátoru a sejmeme vodiče svíček. Odpojíme přívod paliva u nádrže, nádrž sejmeme, odšroubujeme víčko karburátoru a vyjmeme bowden se šoupátkem. Odšroubujeme duté šrouby kolen výfuků, kolena odklopíme tak, aby nepřekážela a zároveň vyšroubujeme šroub M8 držící přední část levého tlumiče výfuku a pouze povolíme dva šrouby M8 zadního držáku levého tlumiče. Toto se provádí za účelem snadného vyjmutí svorníku stupaček, který zároveň tvoří svorník motoru.

Odšroubujeme zajišťovací šroub náhonu tachometru u motoru a náhon vysuneme.

Sejmeme pravé víko motoru a na dynamu odpojíme vodiče. Odpojíme bowden od vypínání spojky a držák vypínání spojky odšroubuje-
me od motoru. Po odpojení předních objímek gumových krytů řetězů
sejmeme vnější kryt sekundárního kolečka a odjistíme maticí se-
kundárního kolečka. Trubkovým klíčem /32 mm/ maticí odšroubuje-
me. Při uvolnění sekundárním řetězu vysuneme sekundární kolečko
se řetězem i s vnitřním krytem z uložení. /Řetěz nerozpojujeme/.

Odšroubujeme šrouby a svorníky držící motor v rámu. Potom při
postoji z levé strany stroje uchopíme motor levou rukou za pravý
válec u výfukového kanálu a pravou rukou za startovací páku.
Nadzdvihne přední část motoru co nejvýše a zadní část vysuneme
z uložení do levé strany rámu. Při této práci si počínáme opatr-
ně, abychom nepoškodili lak stroje.

Po zpětné montáži motoru do rámu dotáhneme nejdříve zadní svor-
níky motoru a potom šrouby předního uchycení motoru a výpustný
šroub oleje. Neopomeneme nalít olej do převodovky, seřídít spoj-
ku a napnout sekundární řetěz.

8.32. UPOZORNĚNÍ !

Vyhrazujeme si právo změn vzniklých vývojem oproti vyobrazení
nebo popisům uvedeným v této příručce.

JAWA, n. p., Týnec nad Sázavou

9. TABULKA PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění poruchy
Klepe /správná jiskra/	Motor je přehřát Kontakty svíčky žhaví, nesprávná svíčka Mnoho karbonu v hlavě válce Nesprávné nastavení předstih Tlumič výfuku zanešen Mikrovložka tlumiče sání zanešena Benzin nevhodného oktanového čísla Zapečené pístní kroužky	Nechat vychladnout a pokračovat v jízdě pomaleji, po návratu zjistit příčinu přehřívání svíčku vyměnit provést dekarbonisaci provést kontrolu a správné seřízení provést dekarbonisaci vložit vyčistit případně vyměnit Použít předepsaného paliva a oleje ve správném poměru kroužky uvolnit
Vynechává /správná jiskra/	Voda nebo olej v karburátoru V karburátoru dochází palivo Chudá směs	karburátor vyčistit přepnout palivový kohout do polohy "zásoba" doplnit palivo, zkontrolovat přívodní potrubí a odvzdušnění uzávěru nádrže provést kontrolu seřízení karburátoru, vyčistit hlavní i volnoběžnou tryčku a zkontrolovat, zda motor si ne- přisává t. zv. falešný vzduch provést kontrolu a seřízení karburátoru, zkontrolovat stav tlumičů výfuku a mikrovložky směs dobře promísit
Vynechává /nepravdivelná jiskra/	Bohatá směs Spatný poměr benzínu a oleje Nevhodná nebo vadná svíčka Zaolejevaná svíčka Opálené kontakty svíčky, vadná svíčka Znečištěné kontakty přerušovače	svíčku vyměnit kontakty svíčky očistit a nádrž naplnit směsí paliva a oleje ve správném poměru. Za chladného období nebo v době záběhu používat svíček PAL 14-7R Kontakty přihnout na vzdálenost 0,6 až 0,7 mm, příp. svíčku vyměnit Kontakty očistit benzinem, příp. jemně opílovat

Motor nemá správný chod

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění poruchy
Vynechává /nepravidelná jiskra/	Opálené kontakty přerušovače Nesprávná vzdálenost odtrhu přerušovače Probíjení vodičů zap. svíček na kostru stroje Probíjení koncovky vodiče na kostru stroje Vadná zapalovací cívka Vadný kondensátor Vadné ukostření kondensátoru	Kontakty opílovat, v případě většího opálení vyměnit Odtrh seřadit na 0,35 dle návodu Vadný vodič vyměnit Koncovku očistit, vyměnit, případně na dojezd spojit vodič přímo s vývodem svíčky Cívku vyměnit Kondensátor vyměnit Ukostřovací spoj očistit a spolehlivě kondensátor upevnit
Nemá dostatečný výkon -chvillemi	Částečně ucpaný přívod paliva Částečně ucpané odvodušnění uzávěru	Přesvědčit se o správné poloze ovládací páčky vypustného kohoutu - sejmout krátkodobě hadičku - příp. kohout i víko zbavit nečistot Zkontrolovat odvodušnění /průchodnost/ jak horního tak i vnitřních otvorů Zkontrolovat stav plováku a uzavírací jehly Bowden uvolnit a promazat
Nemá dostatečný výkon - trvale	Dochází k přeplavování karburátoru Bowden plynu vázne Opotřebený vnitřek válců, pístní kroužky a písty Mácho usazeného karbonu ve válcích, hlavách válců, výfukových trubkách a v tlumičích výfuků Zapečené pístní kroužky Netěsnost hlav válců Netěsnost svíček v hlavách válců Mikrovložka tlumiče sání zanešena nečistotami Špatně nastavený předstih Špatně seřízený karburátor	V odborné dílně dát provést výbrus válců a výměnu pístů Provést dekarbonisaci Kroužky sejmout a vyčistit drážky Vyměnit těsnění neb hlavy dotáhnout Svíčky dotáhnout Mikrovložku vyčistit, případně vyměnit Předstih a odtrh zkontrolovat a seřadit Karburátor vyčistit a seřadit

Motor nemá správný chod

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění poruchy
Nemá dostatečný výkon - trvale	Motor si přisává t. zv. falešný vzduch: a/ porušené těsnění pod karburátorem b/ netěsné hřídelové těsnící kroužky c/ mezivložka mezi válci uvolněna d/ porušené těsnění pod válci e/ nedotažený šroub s těsněním na před. části motorového bloku Částečně ucpaný přívod paliva	Těsnění vyměnit, mezivložku zabrousit do roviny nebo vyměnit, zkontrolovat rovinnost příruby karburátoru, případně přírubu zabrousit do roviny hřídelové těsnící kroužky vyměnit sejmout válec, vložku vymontovat a styčné plochy utěsnit těsnění vyměnit šroub dotáhnout palivové potrubí a kohout vyčistit
Motor nemá správný chod	- vadná funkce regulátoru napětí - porušené ukostření regulátoru a akumulátoru - opotřebení kartáče dynamy - uvolněný uzávěr kartáčů - znečištěný neb opotřebený komutátor rotoru - zkrat neb přerušené vinutí rotoru dynamy - zkrat neb přerušené vinutí statorových cívek dynamy	regulátor zkontrolovat v odborné dílně, příp. vyměnit provést dokonalé ukostření kartáč vyměnit uzávěr nasadit komutátor očistit, drážky prohloubit /proškrábnout/ rotor vyměnit
Akumulátor se nedobíjí	- zkrat neb přerušené vinutí statorových cívek dynamy - uvolněný vodič neb konektor na svorkách D neb M dynamy, příp. na stejňjých svorkách regulátoru	spoje opravit neb stator vyměnit vodiče a konektory spolehlivě upevnit

Cerveňá kontrolní svítilna při zvy-
šeni otáček nezhasne nebo po zhasnu-
tí opět při zvýšení otáček začne
svítit

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění poruchy
<p>Motor nelze nastartovat, nebo se zastavil</p> <p>Cervena kontrolni svítilna nebo se zastavil</p> <p>Cervena kontrolni žárovka svítí</p>	<p><u>Na svíčkách není iskra</u> - voda v přerušovači</p> <p>- uvolněný vodič na svorce "15" spin. skříňky</p> <p>- porucha kontaktů spin. skříňky</p> <p>- zaolejšované svíčky</p> <p>- kontakty přerušovačů znečištěny</p> <p><u>Na svíčkách je iskra, v nádrži je palivo</u> <u>karburátor lze přeplavit</u> - přehřátý motor</p> <p>- spadlá jehla šoupátka karburátoru</p> <p>- ucpaná hlavní tryska</p> <p>- vypadlá hlavní tryska</p> <p>- prasklé neb vysmeknuté lanko otočné rukojeti</p> <p>- špatný poměr oleje a benzínu - hrozí zadření</p> <p><u>Na svíčkách je iskra, v nádrži je palivo</u> <u>karburátor nelze přeplavit</u> - ucpaný přívod paliva</p> <p><u>Na svíčkách je iskra, v nádrži je palivo</u> <u>z karburátoru vstříká palivo</u> - netěsnost jehly plováku</p> <p>- prasklý plovák</p>	<p>sejmout víko, kontakty očistit, styčnou plochu víka opět potřít tukem NH4</p> <p>vodič upevnit</p> <p>spin. skříňku vyměnit - pro dojetí propojit svorku "30" se svorkou "54"/15/. Nesmí zůstat trvale zapojeno - - hrozí poškození zapal. cívků !</p> <p>svíčky očistit</p> <p>kontakty očistit benzínem</p> <p>motor nechat vychladnout, v jízdě pokračovat na střední otáčky, po dojetí zjistit příčinu přehřívání</p> <p>jehlu upevnit pojistkou</p> <p>trysku vyčistit</p> <p>trysku našroubovat</p> <p>lanko vyměnit neb upevnit</p> <p>směs vypustit a nahradit správnou směsí</p> <p>přívod a kohout vyčistit</p> <p>nečistotu odstranit, jehlu zabrousit, příp. vyměnit plovák zaletovat, příp. vyměnit</p>

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění poruchy
<p>Motor nelze nastartovat</p> <p>Motor má vibrace</p> <p>Tvrdé řazení převodových stupňů</p> <p>Prokluzování - chvillemi spojky</p> <p>- trvale</p> <p>Převodový stupeň nelze vyřadit neb zařadit</p>	<p>- klíček nezasunut do spin. skříňky</p> <p>- porucha akumulátoru</p> <p>- vybitý akumulátor</p> <p>- spálená pojistka u akumulátoru</p> <p>- uvolněný vodič na svorce "30" spinací akčníky nebo na svorce "B" regulátoru napětí</p> <p>- uvolněné připojení vodičů na svorky akumulátoru</p> <p>- nedotažené šrouby a svorníky upevňující motor do podvozku</p> <p>- Nesprávné seřízení ruční a poloautomat. tické vypínací spojky</p> <p>- Nesprávné seřízení ruční i poloautomat. tické vypínací spojky</p> <p>- opotřebované spojkové lamely</p> <p>- zadřené pouzdro spojkového bubnu</p> <p>- Zadřené neb nepohyblivé západky na řadicím hřídeli</p>	<p>klíček domáčknout</p> <p>akumulátor vyměnit</p> <p>akumulátor dobít, zjistit příčinu nedobíjení a závadu odstranit</p> <p>pojistku nahradit novou a odstranit příčinu přepálení</p> <p>vodič řádně připojit</p> <p>spoje zkontrolovat, očistit a opětně řádně zapojit</p> <p>motorové šrouby i svorníky dotáhnout</p> <p>vypínání spojky seřídít dle návodu</p> <p>vypínání spojky seřídít dle návodu</p> <p>lamely vyměnit</p> <p>spojkový buben a pouzdro uvolnit, příp. vyměnit</p> <p>pokusit se uvolnit poklepem na řadicí hřídel, jinak nutno odmontovat levé víko a západku uvolnit šroubovákem</p>

11. SEZNAM OPRAVEN N.P. MOTOTECHNA

určených k provádění záručních i mimozáručních oprav motocyklů JAWA 350 typu 634. Vzhledem k malému počtu motocyklů nového provedení dodávaných na tuzemský trh budou po přechodnou dobu prováděny záruční i mimozáruční opravy většího rozsahu pouze v níže uvedených opravárnách, neboť jediné tyto budou zásobeny potřebnými speciálními náhradními díly odlišnými od stávajících typů. Běžné údržbové seřizovací práce nevyžadující výměnu speciálních dílů a to jak záručních, tak i pozáručních, budou prováděny tak jako dosud ve všech motocyklových opravárnách n. p. Mototechny.

Praha 3 - Žižkov	Jeseniova 56	telefon 279021-5
Poděbrady	Palackého 36	8430
Benešov	Na červených vrškách 1490	3451-3
Strakonice	Palackého nám. 98	2362
Plzeň	Leninova 73	223370
Mariánské Lázně	Družstevní 6	2426
Ústí nad Labem	Tovární 35	23011-13
Liberec	Zhořelecká 14	23482
Žatec	Hošťálkovo nám. 139	4894
Pardubice	Na spravedlnosti	34621-4
Svitavy	Sokolovská 2	584
Náchod	Komenského 266	2397
Brno	Gebauerova 11	675682
Znojmo	Sokolovská 29	4278
Gottwaldov	Revoluční 47	6320
Ostrava	Palackého 16	221387
Olomouc	Envelopa	25040
Bratislava	Olejkárská 2	52878
Bánská Bystrica	Zvolenská cesta-Králová	32605
Spišská Nová Ves	Dukelská 41	2084

10. SEZNAM VYOBRAZENÍ

1. Jawa 350 ccm - typ 634-5-16 - celkový pohled - levá strana
2. Jawa 350 ccm - typ 634-5-16 - celkový pohled - pravá strana
3. Umístění čísla motoru a rámu
4. Řez motorem
5. Schema elektrického zařízení
6. Ovládací a kontrolní prvky
7. Ovládací a kontrolní prvky
8. Odejmutí boční schránky
9. Polohy páčky vypustného kohoutu
10. Polohy klíčku spínací skřínky
11. Mazací plán - pravá strana
12. Mazací plán - levá strana
13. Vypustný otvor oleje z převodovky
14. Kontrolní a plnicí otvor
15. Řez ramenem přední vidlice
16. Demontáž pneumatiky
17. Demontáž pneumatiky
18. Řez ráfkem - montáž pláště
19. Seřízení přední dvouklíčové brzdy
20. Ukazatel sjetí obložení zad. kola
21. Napínání řetězu
22. Měření roviny kol
23. Seřizování spojky
24. Schema samočinného vypínání spojky
25. Řez karburátorem
26. Vyjmutí vložky /mikrofiltru/
27. Řez tlumičem sání
28. Umístění brzdového spínače
29. Seřizování brzdového spínače
30. Měření vzdálenosti mezi doteky přerušovače
31. Seřízení předstihu
32. Výměna pojistky
33. Řez akumulátorem
34. Vyjmutí tlumiče výfuku
35. Řez tlumičem výfuku
36. Demontáž předního kola
37. Demontáž přední části řetězového krytu
38. Demontáž krytu řetězového kola a řetězu
39. Výměna sekundárního řetězu
40. Řez předním kolem
41. Řez zadním kolem
42. Výměna pístních kroužků
43. Vyjmutí lamel spojky
44. Demontáž sedla a vyjmutí zámku
45. Demontáž ramene vidlice speciálním klíčem
46. Řez zadním tlumičem pérování
47. Nasazování zatemnovací masky

Návod k obsluze

motocyklu JAWA 350 ccm typ 634-5-16

1978-79.

Vydává : JAWA n.p. Týnec nad Sázavou
O T S - Praha 10-Strašnice, V Korytách 12

Tisk : Ú V M V - Praha 8 - Kobylisy, Hornátecká 18a

