

PDF Image To PDF Demo. Purchase from www.A-PDF.com to remove the watermark

PŘÍRUČKA

PRO JEZDCE NA MOTOCYKLU

JAWA 250 cm³

DUPLEX-BLOK

I. VYDÁNÍ



ZBROJOVKA ING. F. JANEČEK

PRAHA — NUSLE II

TELEFON ČÍSLO 56351 SERIE

PRO MEZIMĚSTSKÉ HOVORY 56354 — OPRAVNA 57551

Veteran service

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz



Aero

Výroba dobového příslušenství, profilových těsnění
na historická vozidla a náhradních dílů na vozy Aero a Tatra

	Str.
Úvodem	7
Technická data	9
 I. <i>Pokyny k jízdě.</i>	
O jízdě u nás	10
Hlavní díly motocyklu	11
Naplnění benzinové nádrže	12
Spuštění motoru	16
Rozjíždění	17
Zajíždění nového stroje	21
Brzdění a zastavení	21
Čeho se třeba uvarovat	23
Dotahování matek a šroubů na stroji	23
 II. <i>Čistění a mazání stroje.</i>	
Čistění	25
Mazání	26
Mazání otočné rukojeti	28
 III. <i>Oprava pneumatik.</i>	
Huštění pneumatik	29
Poruchy na pneumatikách	29
Vyjmutí zadního kola	30

	Str.
Vyjmutí duše z pláště a oprava duše	31
Vložení zadního kola	34
Vyjmutí předního kola	34
IV. Motor.	
Způsob práce motoru	35
O dekarbonisaci mototru a výfuk. potrubí	38
Demontáž	39
Odstranění karbonu	41
Čistění tlumičů výfuku	43
Montáž motoru a výfukového potrubí	43
V. Zapalovací zařízení a osvětlení.	
Demontáž magnetky	46
Montáž a nastavení magnetky	47
Seřízení kontaktů přerušovače	48
Poruchy na zapalovacím zařízení	49
Zapalovací svíčka	50
Osvětlení	51
Popis a obsluha elektr. zařízení s baterií, usměrňovačem a elektr. houkačkou	52
Popis elektrického zařízení	52
Schema elektr. zapojení	53
Schema přípojky usměrňovače	55
Jak se zapíná a vypíná usměrňovač	56
Kdy se má usměrňovač vypnouti	57
Kdy se baterie vybíjí?	58
Obsluha	58
Péče o baterii	59

	Str.
VI. Rychlostní skříň a spojka.	
Účel rychlostní skříňky	61
Uspořádání a funkce rychlostní skříňky	63
Uspořádání a funkce spojky	66
Seřízení spojky	67
Mazání rychlostní skříňky	68
VII. Ošetřování a napínání řetězů.	
Mazání řetězů	69
Napínání řetězů	70
VIII. Brzdy a jejich seřízení.	
Náboje kol	74
IX. Rám a vidlice.	
Rám	75
Přední vidlice	75
Tlumič výkyvů	75
Seřízení vůle vahadel	76
Seřízení kuličkových ložisek hlavy řízení	76
Řidítka	77
Tlumič řízení	79
X. Karburátor.	
Účel karburátoru	80
Součásti karburátoru	80
Způsob práce karburátoru	81
Spouštění motoru	82

	Str.
Seřízení volného běhu	83
Výřez šoupátka plynu	84
Poloha jehly	84
Povšechné příznaky bohaté směsi	84
Povšechné příznaky chudé směsi	85
Udržování karburátoru	85
Poruchy karburátoru	86
Čistění čističe vzduchu	87
XI. Tabulka poruch.	88
XII. Nářadí.	
Seznam nářadí	90
XIII. Co má znáti každý motocyklista o úřadech a nařízeních.	
Zápis do rejstříku a přiděl evidenčního čísla	92
Vůdčí list	93
Povinné ručení	93
Co má motocyklista voziti stále s sebou	94
Umístění a osvětlení policejního čísla	95

Ú V O D E M

Před zahájením první jízdy na motocyklu je třeba, aby se jezdec seznámil důkladně a lespoň s těmi částmi stroje, jež potřebuje k ovládání stroje, t. j. ke spouštění motoru, rozejetí motocyklu, řízení rychlosti během jízdy, brzdění a zastavení stroje. Proto podáváme Vám hned na počátku několik nejdůležitějších pokynů pro jízdu. Chcete-li, aby Vám Váš stroj hodně dlouho dobře sloužil a aby Vás nezlobil, bude dobře, seznámíte-li se s ním časem důkladněji. Čím lépe budete znát o každé, třeba sebe menší součástce na svém stroji, co má na práci, tím rychleji a snáze porozumíte, proč si někdy na př. motor postaví hlavu a nechce už běžet tak dobře jako dříve. A uvidíte, že ve většině případů bude to jen nějaká maličkost. Takové závady odstraníme snadno sami bez cizí pomoci a bez výdajů a stroj bude Vás zase poslouchat jako dříve. Odstraníte-li malé závady hned

v počátcích, uvarujete se jistě poruch větších, které už nejdou tak snadno bez zvláštních nástrojů opravit a které by Vám už mohly způsobit nějaké škody a vydání. V dalších kapitolách tohoto sešitku najdete zevrubný popis celého stroje a všechno, co byste měli znát o jeho funkci, obsluze, udržování a odstranění případných poruch. Doufáme, že jsme napsali všechno pro Vás potřebné; kdyby zde však přes to něco chybělo nebo nezdálo se Vám dosti jasné nebo správné, přijďte k našemu zástupci nebo k nám do továrny a my Vám rádi podáme potřebné další vysvětlení.

Motor	jednoválcový, dvoutaktní, vzduchem chlazený.
Vrtání válce	68 mm.
Zdvih pístu	68 mm.
Obsah válce	246 cm ³ .
Výkon motoru	9 HP.
Kliková a ojnicí ložiska	vesměs válečková.
Splynovač	Amal dvoušoupátkový neb Grätzin.
Ovládání plynu	otočnou rukojetí na pravé straně.
Zapalování a osvětlení	6pólovou magnetkou v setrvačniku o výkonu 35 W.
Mazání motoru	směsí oleje s benzinem v poměru 1:25.
Převod primární	zapouzďřeným dvojitém řetězem.
Spojka	vícemelová.
Rychlostní skříň	4 stupně rychlosti.
Převodový poměr	1:5'22, 7'28, 10'08, 15'82.
Páka nožního spouštěče	na rychlostní skříni, kola spouštěče uvnitř skříně.
Rám	ocelový, lisovaný.
Vidlice	ocelová, lisovaná.
Kola	snadno vyjimatelná.
Uložení nábojů kol	kuličková ložiska.
Pérování vidlice	centrálním pérem.
Benzinová nádrž	sedlová, obsah 10 l.
Spotřeba paliva	3'25 l na 100 km.
Pneumatiky	3'25—19, balonové.
Váha motocyklu	115 kg.
Největší délka	2030 mm.
Největší šířka	740 mm.
Největší výška	920 mm.
Rychlost	95 km/hod.

I. POKYNY K JÍZDĚ

O JÍZDĚ U NÁS.

Jako ve většině států je i u nás nařízena jízda po pravé straně silnice. Vyhýbání vozidel děje se tak, že proti sobě jedoucí vozidla zůstanou po své pravé straně.

Předjíždění vozidel děje se po levé jich straně, při čemž třeba na frekventovaných místech (měst) dbáti, aby nebyla překročena pravá polovina jízdní dráhy.

Předjíždění elektrických drah ve stanicích je zakázáno.

Při jízdě do zatáček nutno snížit rychlost tak, aby řidič v případě, že vyskytne se překážka, mohl včas zastavit. Při zatáčce doleva jezděte při vnějším okraji, při zatáčce doprava po vnitřním okraji (vždy na pravé straně). Nezvykejte si nikdy na řezání zatáček, i když je do nich dobře vidět. Zvyknete-li si na řezání zatáček, říznete někdy i nepřehlednou zatáčku a můžete způsobit nehodu.

Předjíždění jakéhokoliv vozidla (i pomalého) je jen tehdy bezpečné, je-li před ním výhled; předjíždění v nepřehledné zatáčce, na křižovatce nebo před-

jíždění vozidla zahaleného v oblak prachu je nerozumné riskování.

Jízda po blátě neb na kluzkém (zledovatělém) terénu vyžaduje jisté opatrnosti, zvláště při brzdění, aby nenastal smyk.

Nebezpečná místa na silnicích, jako nechráněné železniční přejezdy, závory, rigoly, křižovatky, ostré zatáčky a školy jsou označeny tabulemi po pravé straně silnice.

Budete-li dbát jisté opatrnosti, budete jezdit bezpečně, bez nehod a jízda Vám bude skutečným požitkem; vidíte-li před sebou nějaké rychlé vozidlo, nesnažte se je za každou cenu předjet, abyste ukázali, jak rychle Váš stroj dovede jeti. Vy sami i ostatní dobře víte, že Jawa je stroj rychlý.

HLAVNÍ DÍLY MOTOCYKLU.

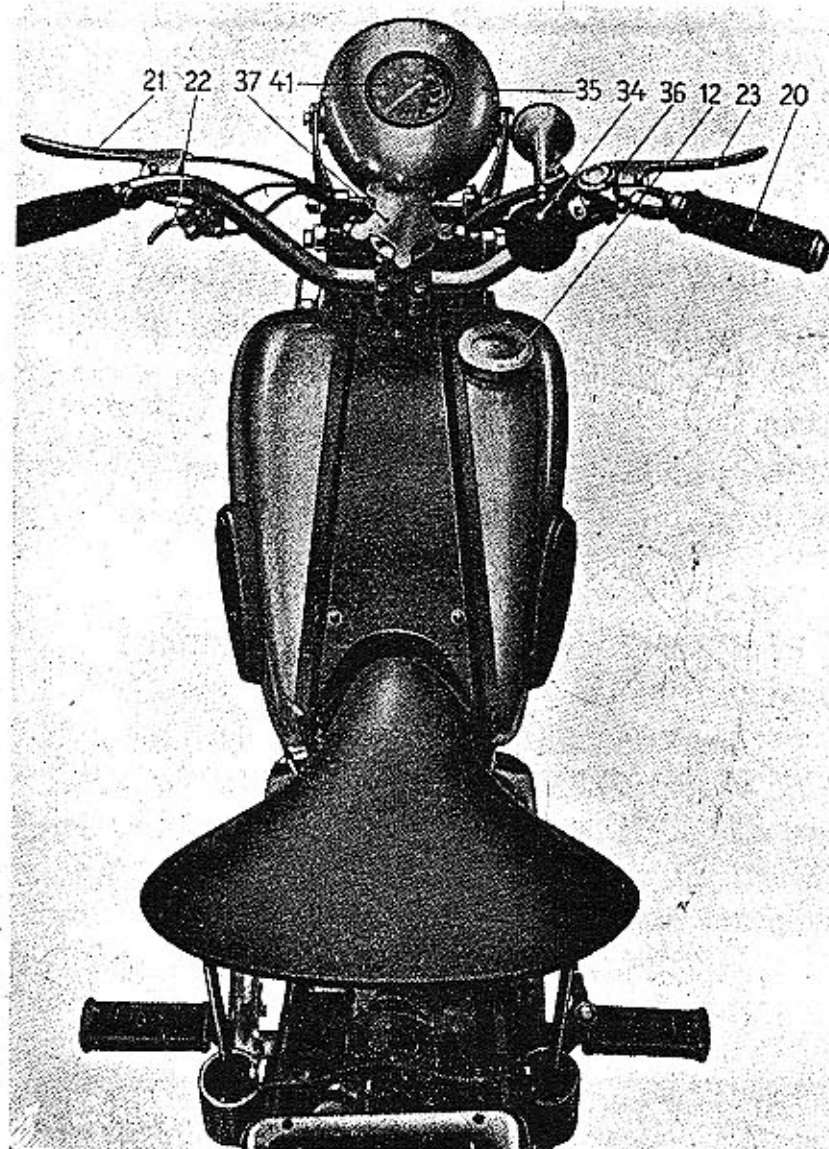
Celkový pohled na motocykl podávají vyobrazení 1. až 3. Obr. 1. je pohled shora, obr. 2. pohled zprava a obr. 3. pohled zleva. Význačné díly jsou označeny číslicemi a pojmenování jejich podle čísel je v seznamu.

- | | |
|-----------------------|-----------------------------|
| 1. Rám motocyklu. | 6. Ráfek kola. |
| 2. Vidlice. | 7. Pneumatika. |
| 3. Tlumič výkyvů. | 8. Přední blatník. |
| 4. Osa předního kola. | 9. Zadní odklápěcí blatník. |
| 5. Osa zadního kola. | |

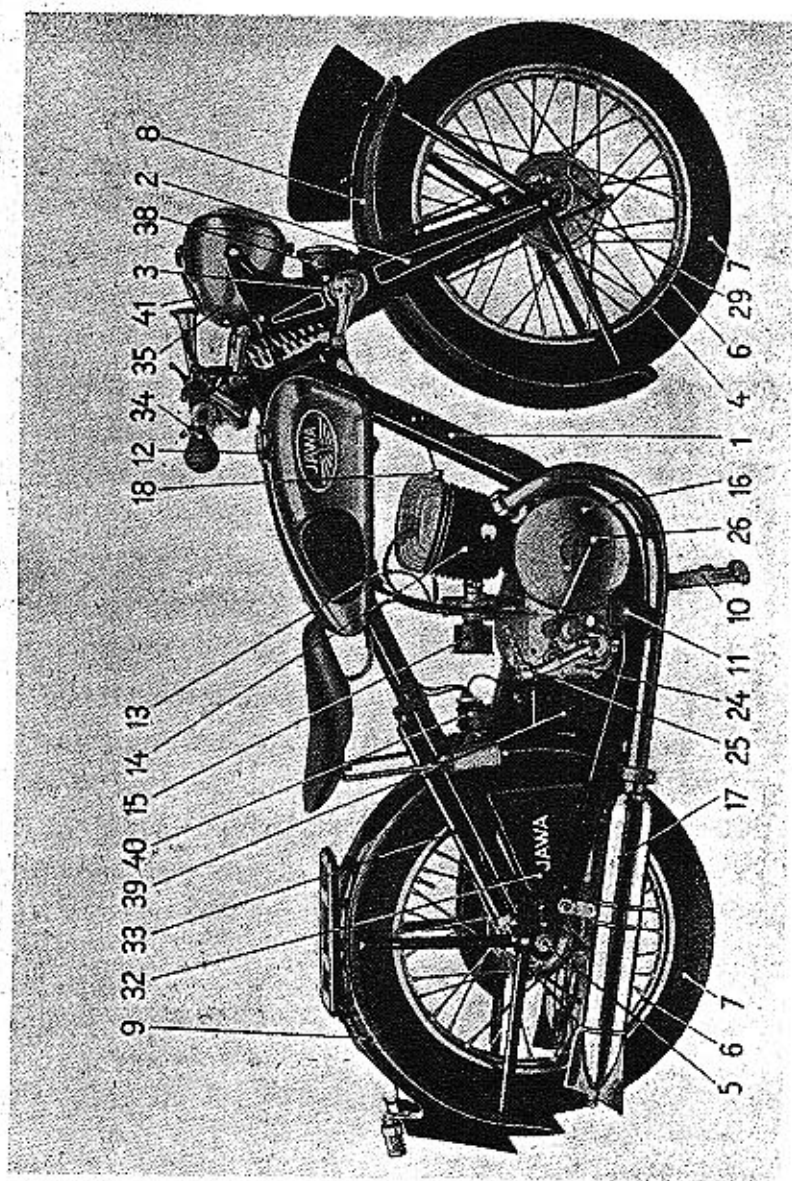
- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 10. Stojánek. | 25. Páka nožního spouštěče. |
| 11. Stupačky. | 26. Páka nožního řazení rychlostí. |
| 12. Plnicí otvor benzínové nádrže. | 27. Páka zadní brzdy. |
| 13. Kohoutek benzínového potrubí. | 28. Zadní brzda. |
| 14. Motor. | 29. Přední brzda. |
| 15. Karburátor s čističem vzduchu. | 30. Kryt předního řetězu. |
| 16. Kryt magnetky. | 31. Kryt zadního řetězu. |
| 17. Tlumič výfuku. | 32. Skříňka na nářadí. |
| 18. Dekompresor. | 33. Hustilka. |
| 20. Otočná rukojeť plynu. | 34. Houkačka. |
| 21. Páka spojky. | 35. Reflektor. |
| 22. Páčka dekompresoru. | 36. Vzduchová páčka. |
| 23. Páčka přední brzdy. | 37. Tlumič řízení. |
| 24. Rychlostní skříň se spojkou. | 38. Elektr. houkačka. |
| | 39. Baterie. |
| | 40. Usměrňovač. |
| | 41. Tachometr. |

NAPLNĚNÍ BENZINOVÉ NÁDRŽE.

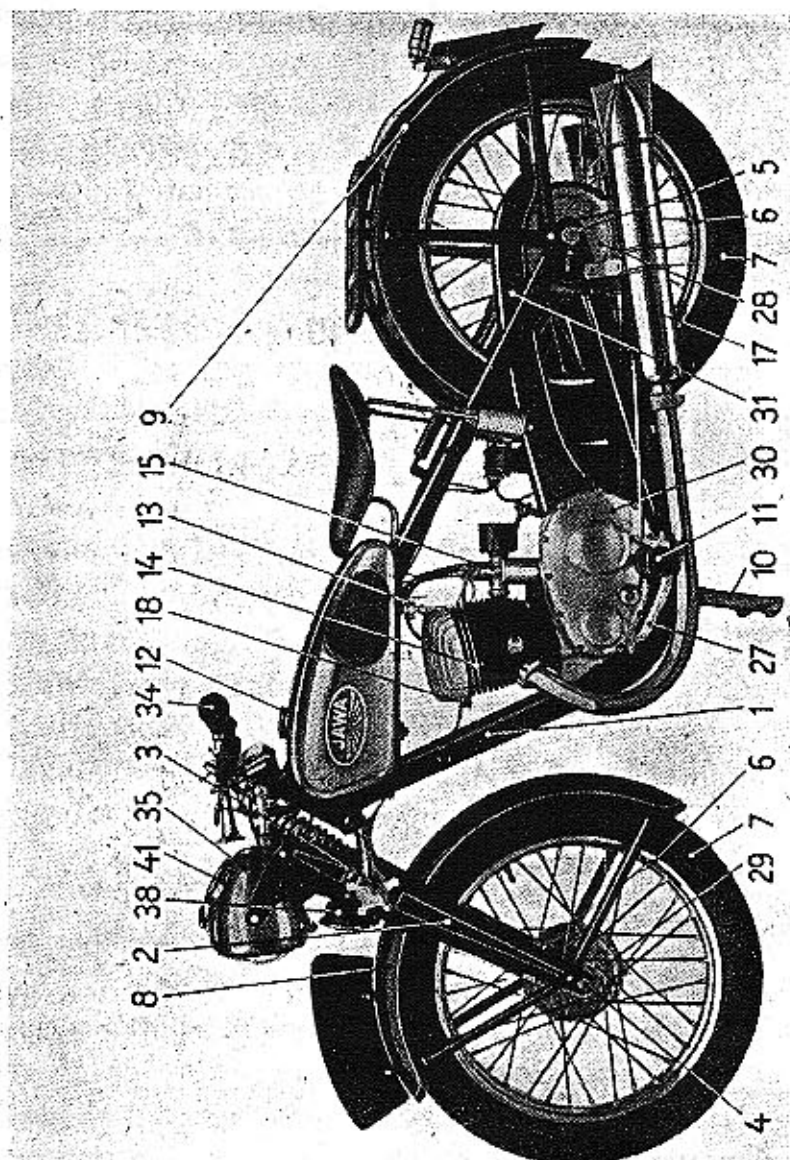
Všechny pohyblivé součásti u nového stroje jsou z továrny promazány a je tedy jen starostí jezdce, aby pneumatiky byly správně nahuštěny a v nádrži bylo dostatečné množství směsi benzínu a oleje. U motoru motocyklu Jawa 250 cm³ je totiž mazání provedeno jednoduše tím, že se GARGOYLE MOBILOIL D, který se nejlépe osvědčil pro mazání



Obr. 1.



Obr. 2.



Obr. 3.

motocyklů Jawa 250 cm³, důkladně smísí s benzinem před nalitím do benzinové nádrže. Normálně se mísí s benzinem v poměru 1 : 25, to znamená, že na 25 dílů benzínu připadne 1 díl oleje, čili do 5 litrů benzínu naleje se $\frac{1}{5}$ litru oleje neb do 1 litru benzínu 40 cm³ oleje. Nedávejte oleje ani méně ani více. Nepoužívejte benzolu jako paliva.

Chcete-li se uvarovati potíží při startování, nesprávného chodu motoru, po případě škod na motoru, nenalévejte olej přímo do nádržky, nýbrž vždy předtím smíchejte, na př. v čisté plechovce od oleje, důkladně s benzinem. Víčko nádržky se sejme otočením vlevo (opačně než se pohybují hodinové ručičky). Při plnění je radno liti směs přes husté síto a opatrně, aby se nerozlila po nádržce a stroji. Po naplnění nasadíme opatrně vždy čisté víčko a otočením vpravo (ve směru ručiček hodinových) náležitě dotáhneme, aby se směs při jízdě nevylévala. Je-li malý otvor ve víčku zacpán, propíchneme jej.

SPUŠTĚNÍ MOTORU.

Před spuštěním motoru se přesvědčíme, je-li ukazatel rychlostí na »0«, mezi první a druhou rychlostí. — Jednotlivé polohy rychlostí jsou vyznačeny 1, 0, 2, 3 a 4 (obr. 4).

Benzinový kohoutek (č. 13, obr. 3) se otevře otočením rukojeti z polohy vodorovné do svislé; stisknutím válečku na karburátoru tento trochu přepla-

víme, ne však příliš, čímž dostaneme bohatší, hořlavější směs.

Pravou otočnou rukojetí (č. 20, obr. 1) malým potočením k sobě dáme asi $\frac{1}{4}$ plynu, páčku přidavného vzduchu (č. 36, obr. 1) stočíme rovnoběžně s řídítky.

Nato stiskneme palcem levé ruky páčku dekompresoru (č. 22, obr. 1) a několikrát motor nožním spouštěčem (č. 25, obr. 2) proslápneme, čímž nassaje se směs paliva a vzduchu do válce. Nato znovu, tentokrát prudce, sešlápneme páku spouštěče a před koncem zdvihu páky náhle pustíme páčku dekompresoru, čímž zvýší se komprese a usnadní zapálení směsi. V krátké době cvikem vystihne se správný postup a spouštění motoru je pak hračkou. *Při spouštění motoru používejte vždy dekompresoru.*

Jakmile motor naskočí, nutno pravou rukojetí plyn přivřít, aby motor se nerozběhl do vysokých otáček. Bowdenové lanko plynu musí býti seřízeno tak, že při úplně zavřené otočné rukojeti má se motor otáčet co nejmenšími obrátkami, nesmí se však zastaviti.

ROZJÍŽDĚNÍ.

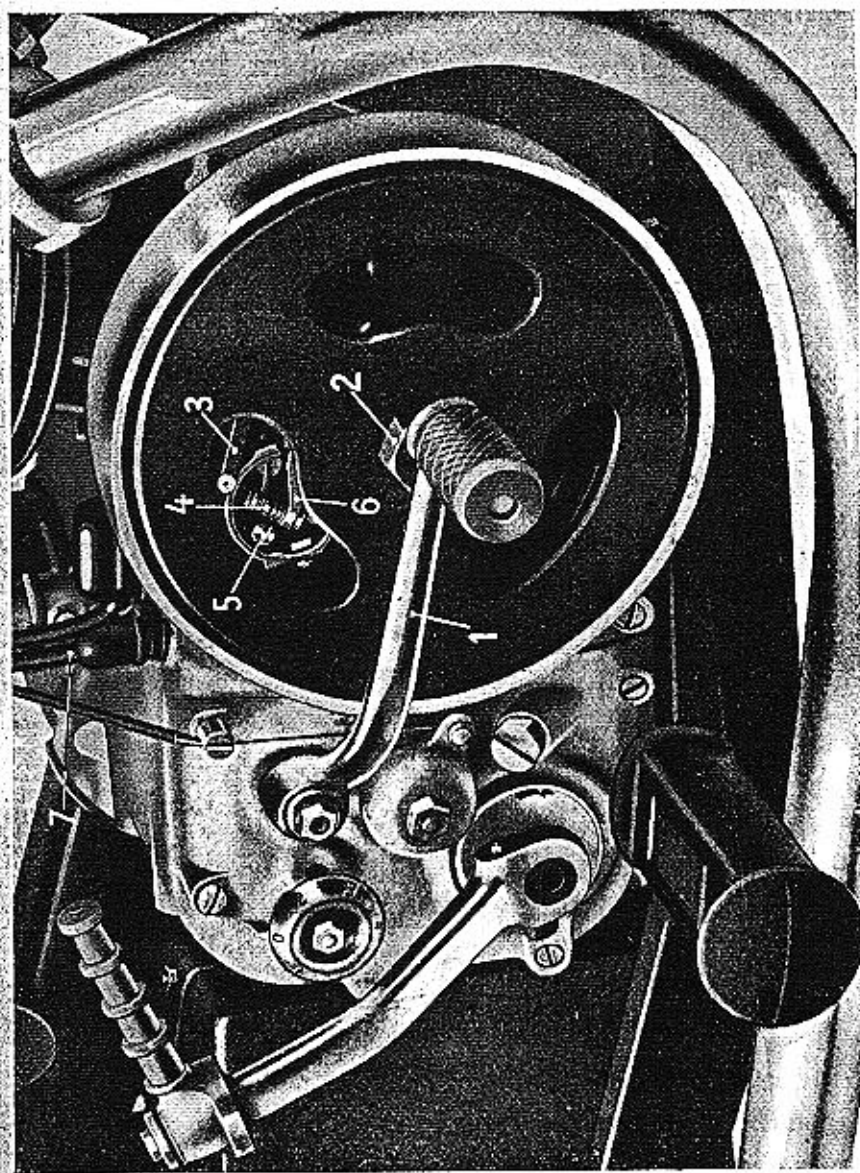
Běží-li motor, nasedne jezdec na stroj, levou rukou stiskne úplně páku spojky (č. 21, obr. 1), pravou nohou zasune první rychlost pohybem páky 26, obr. 2, nahoru. Pak pouští velmi pozvolna páku

spojky a současně přidává otočnou rukojetí plyn (otvírá k sobě). Zapínání spojky má se dít jemně, zvláště od okamžiku, kdy jezdec ucítí, že spojka začíná zabírat. Náhlým zapínáním trpí motor i celý stroj.

Když se stroj rozjel první rychlostí, zapne se druhá rychlost. Jezdec stiskne levou rukou úplně páku spojky, čímž přeruší se přenos síly od motoru na rychlostní skříňku a současně ubere plyn přivřením otočné rukojeti směrem od sebe. Nato rychle, avšak bez nejmenšího násilí, zařadí druhou rychlost stlačením řadicí páky dolů (obr. 4). Pak povolí páku spojky a současně přidává plyn. Páku spojky lze povolit rychleji než při rozjíždění s místa, nikdy však prudce.

Postup při zapnutí třetí a čtvrté rychlosti jest obdobný jako při zapínání druhé rychlosti, tedy stlačením řadicí páky dolů. Při přepínání s druhé rychlosti na třetí má mít stroj náležitou rychlost, as 25 až 30 km za hodinu, jinak, přepíná-li se při malé rychlosti, motor škube. Čtvrtou rychlost řadíme teprve při rychlosti 40 km/hod.

Je-li stroj v tempu, regulujeme rychlost otočnou rukojetí. Nikdy nemají se násilím vyjíždět větší stoupání na čtvrtou rychlost. Nemůže-li stroj klidně vyjet kopec na čtvrtou rychlost, když na př. neměl rozjezd, neb klesají-li otáčky motoru a motor by začal škubat, je nutno zasunout ihned třetí rychlost,



Obr. 4.

neboť nic neškodí tolik motoru i celému stroji, jako jízda s namáhavě a trhavě jdoucím motorem. Též nemá se pomáhat tím, že se nechá spojka trvale poklouzávat. Tím opotřebuje se zbytečně neb i zničí obložení spojky. Přechází-li se ze čtvrté rychlosti na třetí, vypne se nejdříve spojka, pohybem rychlostní páky nahoru zařadí se třetí rychlost a spojka opět zapne. Byl-li plyn při jízdě na IV. rychlost hodně otevřen, je třeba při vypínání spojky současně jej přivřít, aby se motor nerozběhl do příliš vysokých otáček. Na rozdíl od zapínání rychlosti při rozjíždění není však třeba tolik snížit otáčky motoru.

Do prudkého stoupání zařadíme 2. rychlost podobně jako třetí.

Na druhou rychlost vyjede stroj většinu stoupání. Prvé rychlosti použije se kromě pro rozjíždění s místa jen výjimečně, při jízdě místy s velmi čilou dopravou a na klzkém, nebezpečném povrchu. Při zasunutí třetí rychlosti nemá se jeti nikdy větší rychlostí než 65 km/hod., při druhé ne více než asi 45 km/hod., při první rychlosti nanejvýše 25 km/hod., a to jen na krátkou dobu.

Při jízdě má být pokud možno šetřeno benzinem; toho dosáhneme přidáváním co největšího množství vzduchu otočením páčky vzduchu co nejvíce k sobě.

Dosažení správné směsi je věcí cviku. Je-li vzduchu mnoho, dostaneme tak zv. chudou směs, studený motor střílí a vynechává. Při bohaté směsi (páčka

vzduchu příliš přivřena) motor nepracuje správně, dusí se, z výfuku vychází načernalý, sazovitý kouř.

Nejmenší spotřeby dosáhne se na rovině při pozvolném otvírání plynu a při zcela otevřené páčce vzduchu.

ZAJÍŽDĚNÍ NOVÉHO STROJE.

Během prvních 1000 km je nutno jezdit se strojem opatrně, neboť správné zajetí nového stroje má velký vliv na jeho trvanlivost. Chcete-li mít ze svého stroje trvalou radost, nejezděte proto se začátku na plný plyn, otočnou rukojeť otvírejte nejvíce as na jednu třetinu jejího pohybu a stroj zajíždějte v terénu pokud možno málo kopcovitým, a to na čtvrtou rychlost maximální rychlostí 60 km za hodinu. Na třetí ne více než 40 km/hod. Druhé rychlosti při zajíždění nového stroje používejte pokud možno nejmeně a je-li jí již třeba, nejezděte na ni rychleji než 25 až 30 km za hod. a hlavně nikdy na plný plyn.

Doporučuje se během zajíždění dávat více oleje do benzínu, a to v poměru 1 : 16 až 1 : 20, teprve po ujetí 1000 km má být míšení normální v poměru 1 : 25.

BRZDĚNÍ A ZASTAVENÍ.

Brzd třeba zvlášť ze začátku velmi opatrně používat, zejména na klzkém povrchu silnice, neboť

náhlé zabrzdění, mající za následek zablokování kol a smyk, bývá příčinou pádů.

Je-li třeba zastavit, zmírní jezdec rychlost nejprve tím, že zavře plyn a když klesne rychlost, vypne spojku a zabrzdí. Před překážkou brzdíme raději dříve a mírným tlakem na pedál nožní brzdy neb na páku ruční brzdy. Řádný motocyklista má vždy obě brzdy v pořádku, správně seřizené a zbytečně jich nepoužívá. *Nesprávný způsob zmírňování rychlosti stroje je ten, že před zatačkou nebo jinou překážkou se zapne nižší rychlost a tím při zavřeném plynu stroj prudce zabrzdí. Takové zacházení nesnese žádná rychlostní skříňka a dlouho nevydrží, nehledě na to, že při tom těžce trpí i ostatní části stroje.*

Když stroj stojí, zařadí se při stále vypnuté spojce volnoběh mezi první a druhou rychlostí a páka spojky se povolí. Když může jezdec v jízdě opět pokračovat, stiskne páku spojky, zapne první rychlost a páku spojky poznenáhlu pouští za současného přidávání plynu. Je-li zdržen překážkou jen na okamžik, lze zařadit hned první rychlost místo na volnoběh a spojkovou páku přidržet. Tím je stroj připraven k další jízdě. Nemá se však spojka nechávat vypnutá zbytečně po delší dobu, neboť by tím trpělo vypínací zařízení spojky.

Po skončené jízdě nemá nikdy jezdec opominout uzavřít benzinový kohoutek. Pro snadné nastarto-

vání je výhodné, když uzavře kohoutek ještě dříve než zastaví, aby se spotřebovalo palivo, které je v karburátoru a motor startoval s čerstvou směsí.

ČEHO SE TŘEBA UVAROVAT.

Motoru škodí, nechává-li se běhat zbytečně dlouho na stojánku, kdy není chlazen jako při jízdě, a pouští-li se do velkých otáček, byť jen na krátkou dobu. Nezátížený motor při plném plynu může se rozběhnout do velmi vysokých otáček, při čemž vznikají v motoru síly, jež mohou některou pohyblivou součást poškodit.

Nikdy nezasunujte při jízdě rychlost, když motor stojí, ježto byste si snadno mohli poškodit kolečka rychlostní skříňky. Napřed motor našlápněte a při vypnuté spojce zasuněte pak rychlost. Nedovedete-li při jízdě motor našlápnout, zastavte klidně a motor spustěte.

Nikdy se nemá rychlost zmenšovat tím, že se otevře dekompresní ventil. Dekompresní ventil jest určen pouze pro usnadnění našlápnutí stroje a konečné zastavení motoru.

DOTAHOVÁNÍ MATEK A ŠROUBŮ NA STROJI.

Následkem otřesů při jízdě se někdy některá matka neb šroub uvolní, zvlášť ze začátku u nového stroje. Je proto radno po ujetí prvních 100 až 200 km prohlédnout řádně celý stroj a všechny při-

pevňovací šrouby a matky náležitě dotáhnout a pak později občas se přesvědčit, zda jsou všechny utaženy, zvláště před delší jízdou.

U dvoutaktních motorů je zvlášť důležité, aby byla dobře utěsněna kliková skříň, všechny příruby na válci a hlava válce. Zamezí se tím ztráty na výkonu a usnadní spouštění motoru. Přesvědčte se proto občas, jsou-li matky a šrouby na motoru pevně dotaženy.

Ostatní šrouby a matky je potřebí pouze seříditi (ne dotáhnout); jsou to zejména matky tlumičů výkyvů, šrouby vahadélek, vidlice a šroub trubky řízení. O jejich seřízení je podrobně psáno v kapitole IX.

II. ČISTĚNÍ A MAZÁNÍ STROJE

Životní doba motocyklu závisí hlavně na tom, jak se s ním zachází. Právě tak jako každý jiný stroj a vozidlo, nutno motocykl správně udržovat, čistit a mazat.

ČISTĚNÍ.

Čistění motocyklu Jawa nevyžaduje při jeho jednoduchosti a účelnosti mnoho práce.

Chceme-li si trvale uchovat pěkný lesk nátěru i chromovaných částí, nečistěme nikdy zabláčený stroj na sucho. K čistění použijeme petroleje a vody. Části znečištěné olejem a prachem omyjeme štětcem namočeným do petroleje. Přischlé bláto odstraníme nejlépe proudem vody z hadice. Při tom dbejme, aby se při stříkání voda nedostala do karburátoru, magnetu, reflektoru a brzd. Není-li po ruce vodovod, očistí se motocykl vodou a houbou. Silnější vrstvu bláta před smýváním napřed rozmočme, abychom nepoškrábali nátěr. Motocykl osušíme jelení kůží neb měkkým flanelem. Vodu, jež se při stříkání dostala na válec, odstraníme, když motor na chvíli spustíme; tím zabráníme rychlému rezavění válce.

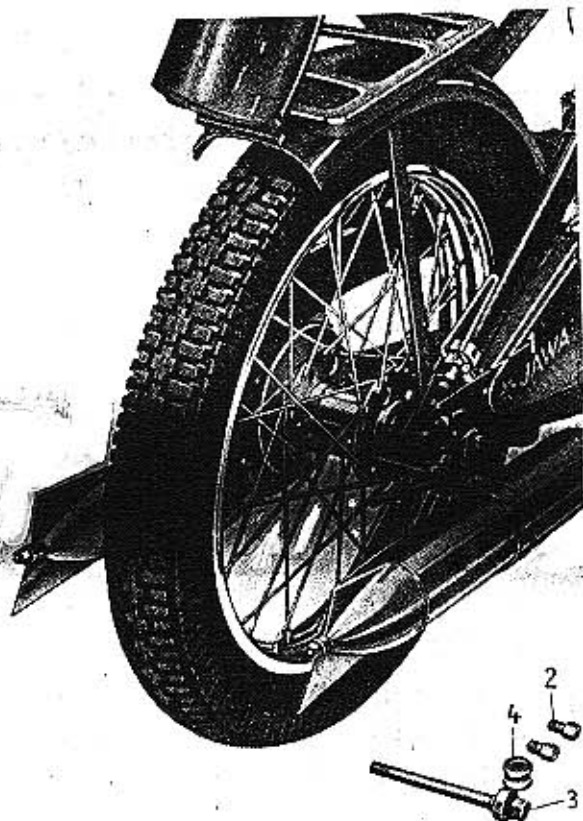
MAZÁNÍ.

Je výhodné po vyčistění stroje promazati místa opatřená mazničkami pro tlakové mazání (8 mazniček na vidlici, 1 na náboji předního kola a 1 na náboji zadního kola). Tím vytlačí se voda, po případě nečistoty, jež by snad vnikly do těchto míst při mytí. K promazávání těchto částí, jež nutno jinak provádět vždy as po 500 km jízdy, je dodávána se strojem tlaková pumpa, jež se plní mazadlem GARGOYLE MOBILGREASE č. 2 zezadu po odšroubování víčka. Při promazávání navlékne se tlaková pumpa prostě výřezem na očistěnou mazničku a otáčením ručního šroubu ve směru hodinových ručiček se vtlačí do příslušného místa náležité množství tuku.

Mazání motoru. Jak již v návodu o jízdě bylo uvedeno, obstarává mazání celého motoru vhodný olej GARGOYLE MOBILOIL D přimíchaný k benzinu v poměru: 1 díl oleje na 25 dílů benzinu.

Mazání rychlostní skříně. Rychlostní skříň vyžaduje rovněž správného mazání. Vhodným mazadlem pro převody je tentýž olej jako pro motor, tedy GARGOYLE MOBILOIL D. Nepřidávejte nikdy k oleji tuhé mazadlo, neboť se může snadno dostat do mazacích drážek v pouzdrech a zabránit volnému průtoku oleje drážkou. Následkem toho nedostal by se olej na celou třecí plochu pouzder a pouzdra by se na hřídeli mohla zadřít. Aby se olej dostal v rych-

lostní skřínce ke všem místům, je třeba, aby ho vždy bylo dostatek a nutno proto dolévatí jej po 1500 km jízdy otvorem uzavřeným šestihranným



Obr. 5.

šroubem. Je radno před vyšroubováním šroubu a jeho okolí dobře očistit, nejlépe omytím petrolejem nebo benzinem, aby se při vyjímání šroubu do skřínky ne-

dostaly nečistoty. Po naplnění, je-li třeba, šroub opět očistíme a vždy řádně dotáhneme.

Mazání řetězů. O mazání řetězů, jež má se provádět vždy as po 1500 km, bude zmínka ve zvláštním odstavci.

Zbývající místa, jež nutno několika kapkami oleje GARGOYLE MOBILOIL D namáznout, jsou:

- 4 páčky na řídítkách a laníčka od nich vedoucí,
- 4 čepy zadní brzdy,
- 2 čepy přední brzdy,
- 1 čep sedla (vpředu) a třmen sedla (2 místa pod sedlem).

Stačí promazávat tato místa dle potřeby asi po 1500 km, po případě po vyčistění stroje. Při mazání čepů brzd dbejte toho, aby se olej nedostal dovnitř brzd, ježto by brzda pak nebrzdila.

MAZÁNÍ OTOČNÉ RUKOJETI.

Vždy po 1500 km uvolníme šroub zadní objímky a vysuneme část otočné rukojeti. Promážeme nyní mazadlem GARGOYLE MOBILGREASE č. 2 vnitřní část vysunuté rukojeti, jakož i šoupátko v přední části rukojeti. Rukojeť opět zasuneme a objímku šroubem přitáhneme.

HUŠTĚNÍ PNEUMATIK.

Na stroji jsou namontovány balonové pneumatiky, jež Vám poskytnou dostatek pohodlí i na špatných cestách. Pneumatiky mají rozměry 3.25—19. Jest jen na Vás, abyste je vždy správně nahustili, čímž uvarujete se četných defektů. Nepumpujte gumy přespříliš, neboť pak trpíte Vy i stroj otřesy při jízdě na špatných cestách. Naopak zase příliš málo napumpované pneumatiky se ve styku se silnicí hodně prohýbají a pletivo v gumě brzy přeláme. Nejspolehlivěji zjistí se správné nahuštění gumy, změří-li se tlak zvláštním tlakoměrem a doporučujeme Vám proto si jej opatřit.

Vhodný tlak pro přední gumu je asi 1 atm. a pro zadní asi 1'2 atm., váží-li jezdec asi 75 kg. Pro jízdu v tandemu přihustíme zadní gumu asi na 1'7 atm.

PORUCHY NA PNEUMATIKÁCH.

Nedrží-li pneumatika vzduch, může být příčinou toho netěsný ventil nebo díra v duši.

Jednou z hlavních příčin poruch na pneumatikách je píchnutí hřebíkem. Ve velmi častých případech

můžeme tomuto nebezpečí čelit tím, že při každém zastavení motocyklu (při tankování, před závorami a pod.) rukou přejedeme pláště, zejména zadní a přesvědčíme se, nevězí-li v některém hřebíku, který často takto můžeme vytáhnouti, aniž by způsobil škodu. Je také radno, projíždíme-li místy, zde zejména lze pohozené hřebíky očekávat (kovárny, stavby, pouti, tovární dvory, koláři a pod.), raději zastaviti a uvedeným způsobem se přesvědčiti, nesebrali-li jsme hřebík. Budete překvapeni, jak často se tímto způsobem uvarujete nepříjemné správký gum.

O netěsnosti ventilku se přesvědčíme, sejmemeli ochrannou čepičku a konec ventilku navlhčíme. Je-li ventilék netěsný, tvoří se bublinky. Ventilék se dá někdy utěsnit, dotáhne-li se vnitřní jeho kuželka druhou stranou ochranné čepičky. Nepomůže-li do-tažení, je třeba vnitřní kuželku nahradit novou. Vozme tudíž s sebou vždy v krabíčce několik náhradních kuželek.

Není-li příčinou unikání vzduchu netěsnost ventilku, vyjmeme duši z pláště. Nejvhodněji se oprava provede, vyjme-li se kolo z rámu.

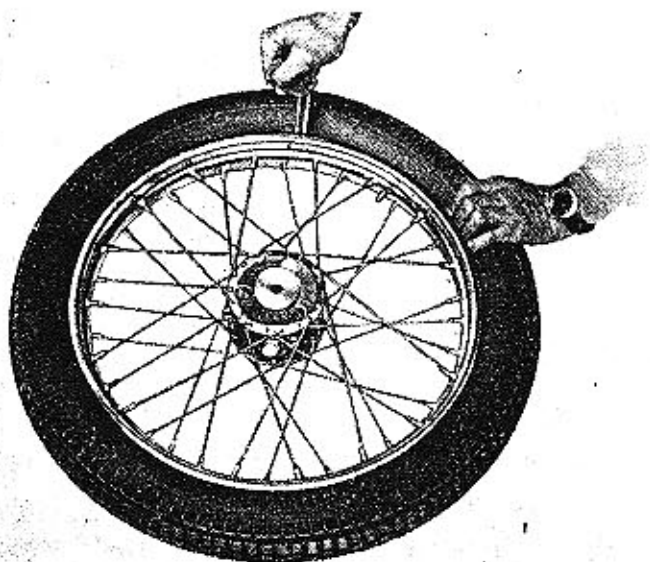
VYJMUTÍ ZADNÍHO KOLA.

Uvolníme pravý i levý šroub záchyty odklopného blatníku (č. 1, obr. 5). Násadovým klíčem uvolníme 3 šrouby (č. 2, obr. 5). Odšroubujeme matku osy

(č. 3, obr. 5) a osu vytáhneme, zvedneme oklopnou část zad. blatníku a kolo vyjmeme.

VYJMUTÍ DUŠE Z PLÁŠTĚ A OPRAVA DUŠE.

Sešroubujeme ochrannou čepičku ventilku a její slabší stranou vyšroubujeme kuželku ventilku a vypustíme zbylý vzduch. Sešroubujeme ruční matici ventilku, jež připevňuje ventilek k ráfku a sejmemi i podložku. Okraj pláště v místě protilehlém ventilku vtlačíme do prohlubeniny ráfku a okraj pláště v místě u ventilku nadzdvihneme opatrně z ráfku. Při tom pomáháme si ještě klíčem na kola.



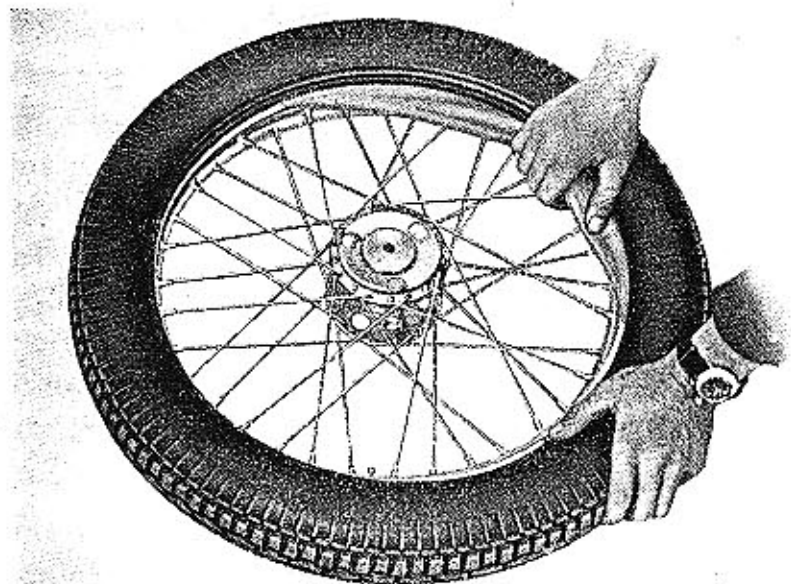
Obr. 6.

Místo, kde byla duše poškozena, zjistíme někdy snadno podle polohy hřebíku zapíchnutého do pláště. Dobře je označit místo velkým křížem inkoustovou tužkou. Je-li dírka malá a není-li okem patrná, napumpujeme mírně duši a sluchem hledáme, kde vzduch uniká. Nelze-li sluchem díрку zjistit, a je-li po ruce voda, ponoříme mírně napumpovanou duši do vody. Unikající bublinky nám ukáží díрку, kterou si hned tužkou označíme. Někdy si uspoříte mnoho práce se spravováním, prohlédnete-li duši v okolí zjištěné dírky nebo naproti, kde duše ležela na ráfku. Stane se totiž někdy, že hřebík prorazí duši v několika místech, zvláště, když po náhlém uniknutí vzduchu jste jeli po prázdné gumě, než se stroj zastavil.

Poškozené místo třeba dobře očistit benzinem, zdrsnit povrch lehce skelným papírem neb drátěným kartáčkem, načež se místo ve velikosti záplaty potře mírně roztokem gumy.

Při opravě v místě, kde je starý zaschlý gumový roztok, lze očistit duši, není-li po ruce čistý benzin, i směsí, kterou máte v nádržce, nutno však místo rychle a důkladně vytrít suchým a čistým hadrem a očistit skelným papírem nebo drátěným kartáčkem.

Je nezbytné, aby nanesený roztok gumy zaschl (asi za minutu, není-li ho nanášeno příliš mnoho). Mezitím s gumové záplaty stáhneme ochranné pláténko. Záplatu přiložíme a pevně rukou nebo nějakým plochým předmětem přitiskneme. Spravované



Obr. 7.

místo posypeme mastkem (klouzkem), načež lze hned duši zamontovat. Je-li v plášti proražená velká díra, je třeba plášť podlepit plátnem gumovým roztokem.

Při vkládání duše prostrčí se nejdříve ventilek; navlékne podložka a našroubuje ruční matička. Duše při vkládání musí ležet rovně, bez záhybů a část duše, jež se vkládá naposled, nesmí být napjata. Je proto výhodno duši před vkládáním nepatrně nahustit. Nato převlékne se rukou okraj pláště v místě protilehlém ventilků a vmáčkne v tomto místě do prohlubně ráfku; zbývající okraj pláště se přetáhne,

při čemž ke konci pomáháme francouz. klíčem a klíčem na kola. Nikdy nesnažte se přetáhnout plášť násilím přes ráfek, abyste nepoškodili drát v okraji pláště, čímž by se stal nepotřebným. Je-li při přetahování část okraje pláště proti ventilků správně v prohlubni, dá se montáž pláště provést velmi snadno. Ruční matička ventilků se dotáhne, kuželka ventilků čepičkou přitáhne, zkontroluje se, zda duše není někde skřípnuta, guma mírně napumpuje, oklepá údery pěstí, aby plášť si správně sedl, nahustí na správný tlak a na ventilek našroubuje ochranná čepička.

VLOŽENÍ ZADNÍHO KOLA.

Při vkládání kola do rámu nezapomeňte na distanční vložku (č. 4, obr. 5). Vložkou a kolem prostrčíme osu a přitáhneme lehce matkou, pak přitáhneme 3 šrouby (č. 2, obr. 5) a matku osy dotáhneme. Sklopíme blatník a přitáhneme oběma šrouby.

VYJMUTÍ PŘEDNÍHO KOLA.

Vysuneme z páčky brzdy (1, obr. 8) váleček (2) s bowdenovým lanem (3), povolíme matku náhonu tachometru (4) a matky (5) na obou stranách osy a kolo z výřezů vidlice vyjmeme. Při opětovném zasažení kola se matky řádně dotáhnou a váleček s bowdenem se opět vloží do páčky brzdy a brzda seřídí. Bližší v odstavci o brzdách.

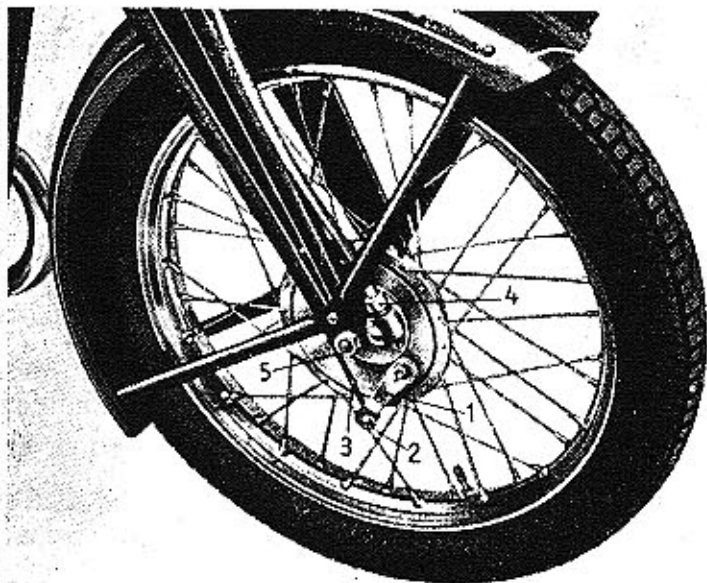
IV.

MOTOR

ZPŮSOB PRÁCE MOTORU.

Motocykl Jawa 250 cm³ Duplex-Blok je opatřen vzduchem chlazeným dvoutaktním motorem s vratným vyplachováním (syst. Dr. Schnürleho). Konstrukce je jednoduchá a tedy naprosto spolehlivá.

Vpouštění směsi do válce a vypouštění spálených plynů z válce děje se kanály vlitými do válce; jejich



Obr. 8.

otvírání a zavírání obstarávají horní a dolní hrana pístu.

Pracovní proces dvoutaktního motoru Jawa je v podstatě týž jako u normálního motoru čtyřtakovního, pouze s tím rozdílem, že čtyři základní pracovní fáze (plnění válce směsí, komprese, exploze a výfuk spalovaných plynů) odbývají se vždy během dvou po sobě jdoucích zdvihů; to umožněno je okolností, že činným je nejen prostor nad pístem, ale i prostor pod pístem. Celý pracovní proces odbývá se tedy během dvou pracovních zdvihů čili taktů:

1. takt (zdvih pracovní).

Nad pístem expanse zapálené směsi, později vytlačení spalovaných plynů do výfuku vtlačovanou čerstvou směsí;

pod pístem je čerstvá směs během tohoto zdvihu stlačována a později přepouštěna nad píst.

2. takt (zdvih na prázdno).

Nad pístem konec plnění, pak komprese čerstvé směsi a její zapálení;

pod pístem přepouštění čerstvé směsi a později (po uzavření přepoušt. kanálu) nassávání nové směsi z karburátoru.

Z podrobností pracovního procesu je třeba uvést následující:

Čerstvá směs je nassávána do klikové skříně pístem

při jeho zdvihu nahoru; při chodu dolů píst nassátou směs předběžně komprimuje na konečný přetlak 0,17 atm. Krátce před spodní mrtvou polohou otevře píst svojí horní hranou dva přepouštěcí kanály. Směs proudí nyní z klik. skříně tělesem pístu, který při tom proplachuje i chladí, a přepouštěcími kanály do vlastního pracovního prostoru válce. Přepouštěcí kanály mají — jak z dolní části obr. 11 je patrné — směr obvodový, takže směs neproudí do válce radiálně, nýbrž ve směru tangenciálním. Oba kompaktní proudy směsi střetnou se před zadní stěnou válce, změni svůj směr ve vertikální. Průběh vyplachovacího procesu je tedy obdobný jako u motorů s deflektorovým pístem. Výhodou je však, že u motoru Jawa, system Schnürlé, není třeba speciálního pístu s deflektorem; píst má rovné dno jako u motorů čtyřtakovních, což s ohledem na materiál a provozní vlastnosti motoru znamená velikou výhodu.

Po naplnění válce následuje komprese směsi. Kompresní poměr je 1 : 6. Zapálení směsi nastává 6 mm před horní mrtvou polohou pístu. V mrtvé poloze pístu jsou plyny dokonale spáleny; expandující předávají pístu pohybujícímu se dolů užitečnou práci. Ke konci zdvihu otvírá píst svou horní hranou kanály výfukové, jimiž spálené plyny z válce unikají.

Vyplachovací proces je ovlivněn jednak okolností, že horní hrana výfukových kanálů leží výše než horní hrana kanálů přepouštěcích, takže píst otvírá

při chodu dolů nejdříve kanály výfukové, jimiž horké plyny ihned unikají, jednak tvarem přepouštěcích kanálů a hlavy válce. Ústí přepouštěcích kanálů leží, jak z obrázků patrné, těsně vedle ústí kanálů výfukových; plyny opisují ve válci téměř uzavřenou vejčitou křivku, pročež vyplachování toto označujeme jako vratné.

Jednotlivé fáze popsaného pracovního procesu jsou dobře patrné z připojených schematických obrázků (obr. 9—14).

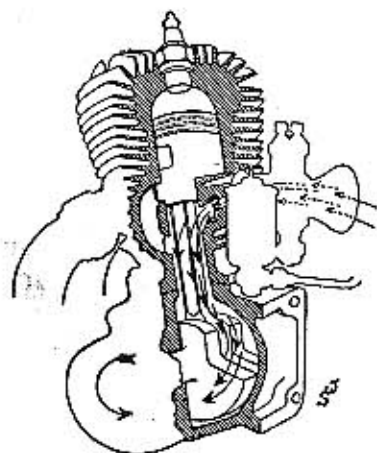
O DEKARBONISACI MOTORU A VÝFUKOVÉHO POTRUBÍ.

Po ujetí as 1500 km je třeba provést dekarbonisaci motoru a výfukového potrubí, to znamená od-

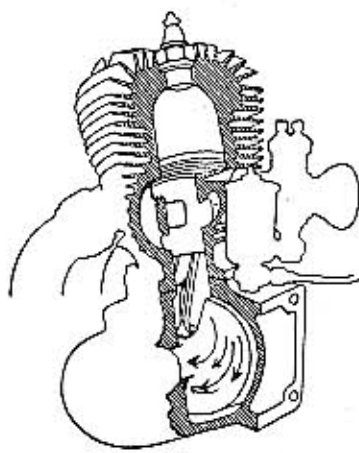
stranit z kanálků válce motoru, z hlavy, s pístu, z výfukových trubek a tlumičů výfuku zbytky spáleného oleje čili karbon. Práce s tím spojená je při jednoduché konstrukci motoru snadná, avšak je při tom třeba dbáti jisté opatrnosti. Doporučujeme proto jezdcům začátečnickům, kteří nemají odborných znalostí, aby aspoň první dekarbonisaci dali si provést u našeho zástupce neb u nás. Těm, kteří si ji hodlají sami provádět, podáváme postup pro demontáž a montáž válce.

DEMONTÁŽ.

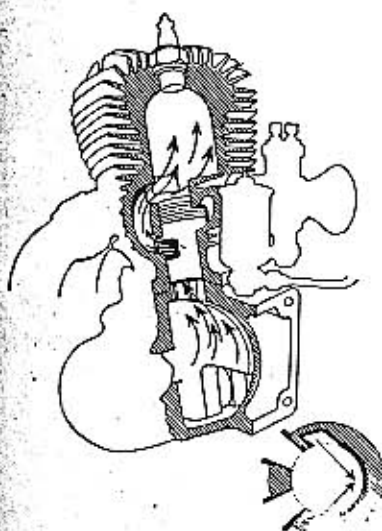
Nejprve sešroubujeme ruční matici svíčky, od-



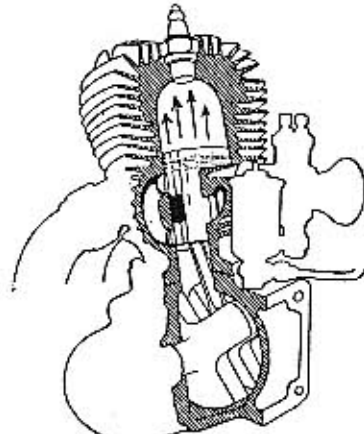
Obr. 9. Nassávání čerstvé směsi do klikové komory; píst se pohybuje ze spodní do horní mrtvé polohy.



Obr. 10. Předběžná komprese čerstvé směsi v klikové skříni; píst se pohybuje ke spodní mrtvé poloze.

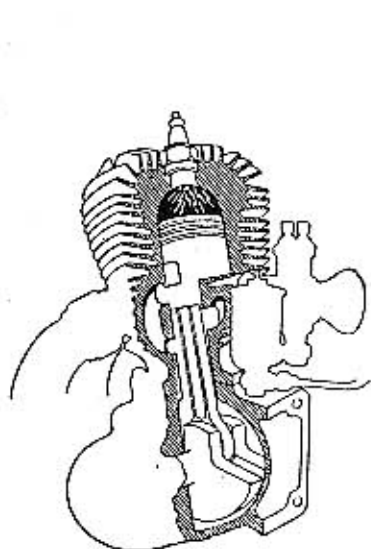


Obr. 11. Píst otvírá horní hranou oba přepouštěcí kanály. Čerstvá směs proudí do spalovacího prostoru.

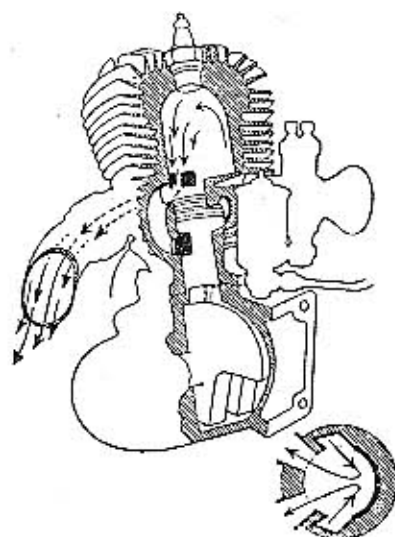


Obr. 12. Komprese směsi v činném prostoru válce. Píst pohybuje se vzhůru.

pojíme kabel, svíčku klíčem vyšroubujeme pohybem proti ručičkám hodinovým a podložku pod svíčkou vyjmeme. Bowdenové lanko dekompresoru odpojíme, a to tím, že povolíme šroubek se šestihrannou hlavou a konec lanka vyvlékne. Pak vyšroubujeme 4 připevňovací šrouby hlavy ze závitů ve válci, hlavu nadzdvihneme a i se šrouby sejmeme. Sejmeme s karburátoru čistič vzduchu, uvolníme horní přehozenou matku potrubí benzínu, povolíme objímku připevňující karburátor na ssací kolénko



Obr. 13. Krátce před mrtvou polohou přeskočí jiskra mezi elektrodami svíčky. Plyn hoří; expandující, tlačí píst dolů a konají tak užitečnou práci.



Obr. 14. Otevření výfukových kanálů horní hranou pístu ještě před otevřením přepouštěcích kanálů. Spálené plyny unikají do výfukového potrubí.

40

musí se udržovati velmi čisté, ale nesmí se naprosto měnit pilováním jejich velikost a tvar. Rovněž z drážek pístních kroužků nutno odstranit karbon, aby se kroužky volně pohybovaly. Jsou-li pístní kroužky v drážkách následkem spáleného oleje nepohyblivé (nepružné), uvolní se omytím v petroleji. Při převlékání kroužku má se postupovat opatrně, aby se kroužek nezlomil. Snadno se svlékne a navlékne, vloží-li se mezi něj a píst 3 pásy slabého plechu, a to dva u konců kroužku a jeden uprostřed; kroužek lze pak pohodlně stáhnouti.

Pístní kroužky mají být na vnější ploše, v níž se stýkají se stěnou válce, lesklé. Nedosedají-li kroužky správně na stěnu válce, jsou vždy na povrchu černé a je třeba je vyměnit. Vůle nového pístního kroužku ve spáře, t. j. v místě, kde je kroužek rozříznut, má býti asi 0,4 mm. Změří se, vloží-li se samotný kroužek do válce. Dostoupí-li vůle hodnoty více než 0,8 mm, je nutno kroužek vyměnit.

Kroužek má míti v drážce malou postranní vůli. Zvětší-li se časem šířka drážky v pístu, nutno použít kroužku přiměřeně vyššího. S pouzder pístního čepu třeba odstraňovat spálený olej velmi pozorně, jinak mohou vzniknout potíže při vyjímání pístního čepu z pístu. Pístní čep se má dát vždy mírným tlakem vysunout z pístu po vyjmutí jedné z pérových pojistek.

Ve výfukových trubkách a tlumičích nahromadí se

a karburátor sejmeme. Při tom zůstanou bowdenová lanka ke karburátoru připojena. Vyšroubujeme matky přesuvné, připevňující výfukové trubky k válci, uvolníme matku objímky tlumiče a trubky, sešroubujeme matku připevňující tlumič výfuku k rámu a tlumič i výfukovou trubku odmontujeme. Nato sešroubujeme matky šroubových svorníků připevňujících válec ke skříni a sejmeme pérové podložky pod matkami, aby nám snad při odnímání válce nespadly do skříně. Hřídel motoru otočíme tak, aby píst přišel do nejnižší polohy a válec rovně zdvihneme. Zdvíhat třeba pozvolně, aby se nepoškodilo těsnění pod válcem. Poškodí-li se, nutno dát nové. Při sejímaní nesmí se natáčet válcem kolem pístu, aby se konce pístních kroužků nedostaly do některého kanálku a tím snad nezlomily. Mírným tlakem vytlačí se pístní čep z pístu a ojnice, po předchozím vyjmutí jedné z pérových pojistek čepu, a píst lze pak snadno s ojnice sejmut. Je radno přikrýt ihned klikovou skříň motoru čistým hadrem, aby do ní nenapadaly nečistoty.

ODSTRANĚNÍ KARBONU.

Usazený karbon se seškrábe šroubovákem a drátěným kartáčem, při čemž je třeba dát pozor, aby se nepoškodil píst a hlava válce. Je výhodné po seškrábání karbonu všechny části hladce vyleštit smirkovým papírem. Kanálky ve válci, zvláště výfukové,

41

časem zbytky spáleného oleje a sazí. Proto musí se důkladně a často čistit, aby výfukové plyny mohly volně odcházet a nezmenšoval se tím výkon motoru.

Nejlépe dají se saze odstranit z trub malým drátěným kartáčkem, dokud je vrstva karbonu slabá. U starých zanedbaných strojů, u nichž karbon nebyl dlouhou dobu odstraňován a je proto tvrdý, je čištění obtížné. Čištění tlumičů a trubek má býti prováděno vždy při dekarbonisaci motoru, tedy po ujetí asi 1500 km.

ČISTĚNÍ TLUMIČŮ VÝFUKU.

Aby čištění bylo usnadněno, jsou tlumiče výfuku rozebíratelné; po sešroubování matky na konci tlumiče výfuku vysuneme zadní rybinovitou část tlumiče z válcového pláště.

Z vnějšího pláště vyjmeme plášť vnitřní, z něhož lze ještě vyjmouti vnitřní vložku s čelními dýzami.

Všechny plochy a průchozí otvory vyčistíme od karbonu nejlépe drátěným kartáčkem, pozor, však, aby žádný z průchozích otvorů nebyl zvětšen, neboť každá změna průchodu má škodlivý vliv na výkon stroje. Po vyčistění složíme opět tlumič a přitáhneme matkou. Před opětovným vložením rybinovité části nezapomeňte vložit nejprve těsnění.

MONTÁŽ MOTORU A VÝFUKOVÉHO POTRUBÍ.

Před opětovným smontováním se všechny části dobře očistí, v petroleji vyperou a třecí plochy mírně

42

43

naolejují. Píst se nasune na ojnici, vloží pístní čep a pojistí s obou stran pérovými pojistkami. Píst třeba namontovati tak, aby šipka vyražená na pístu směřovala kupředu. Při nesprávném nasazení pístu by se píst poškodil. Před nasazením válce vloží se na klikovou skříň těsnění pod válec. Při nasouvání válce na píst (klikový hřídel je natočen tak, že píst je dole) třeba dát pozor, aby pístní kroužky byly natočeny správně v drážce tak, aby pojišťovací kolíček v drážkách pístu byl ve vybrání ve spáře kroužků a nutno dbát, aby se při nasouvání válce kroužek přes kolíček nepřetočil. Proto jednou rukou nasazujeme válec a druhou držíme píst a stlačujeme kroužky, aby snadno vklouzly do válce a nepoškodily se. Při tom, stejně jako při sejímání, nesmí se válcem kolem pístu natáčet, aby se kroužky nezlomily. Navlékneme pérové podložky na šroubové svorníky a našroubujeme matky, které nutno přitahovat stejnoměrně a postupně vždy protilehlé, aby válec v celé ploše na těsnění správně seděl.

Nasadíme hlavu válce současně se šrouby (pod hlavy šroubů neopomíňte dát podložky), a to tak, že svíčka je po pravé straně stroje. Šrouby se jako u válce stejnoměrně přitáhnou. Připojíme výfukové trubky na válec a tlumiče výfuku k rámu. Připojíme lanka k dekompresoru, nasadíme karburátor, čistič vzduchu, zašroubujeme opatrně vyčištěnou svíčku a připojíme kabel. Při šroubování svíčky dbejme,

aby svíčka šla do hlavy rovně; napřed ji ručně zašroubujeme a teprve, když máme jistotu, že je správně v závitě hlavy, použijeme klíče na dotažení. Nikdy nepoužívejme moci a nesnažme se našroubovat ji již ze začátku klíčem, jinak se snadno tvrdším závitěm svíčky poškodí závit v hlavě válce. Svíčku pak náležitě, ne však přespříliš, dotáhneme. Též dbejme, aby kabel svíčky neležel na válci, aby se izolace nespálila.

Veteran
service



Výroba dílů
na vozy Aero a Tatra
profilová těsnění
dobové příslušenství
na historická vozidla

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz

V. ZAPALOVACÍ ZAŘÍZENÍ A OSVĚTLENÍ

Hořlavá směs stlačená v pracovním prostoru válce se krátce před horní mrtvou polohou pístu zapálí elektrickou jiskrou, která přeskočí mezi kontakty svíčky při přerušování proudu vyráběného v magnetce. Magnetka je uspořádána v setrvačnicku a proud v ní vzniká tím, že magnety upevněné na vnitřní straně setrvačnicku indukují při otáčení setrvačnicku proud v cívkách kotvové desky magnetky. Proud se přerušuje a spojuje v přerušovači se dvěma kontakty, z nichž jeden je pevný a druhý uspořádán na páčce pohybované vačkou na náboji setrvačnicku.

DEMONTÁŽ MAGNETKY.

Pomocí ostrého šroubováku neb silného nože nasazeného na obvodě krytu setrvačnicku kryt sejmem. Sejmutím krytu je již setrvačnick i přerušovač přístupný. Není proto třeba za účelem seřízení a vyčištění kontaktů přerušovače sejímat setrvačnick s hřídele motoru.

Má se tedy demontovati setrvačnick jen tenkrát, je-li toho nezbytně třeba. Při demontáži setrvačnicku

nejdříve uvolníme a sejmem páku nožního řazení, pak se uvolní přední matka (č. 2, obr. 4), jež má uvnitř setrvačnicku přírubu, která stahuje setrvačnick s hřídele při sešroubování matky. Proto k demontáži setrvačnicku není zapotřebí zvláštního nářadí a kromě toho zabrání se případnému poškození magnetu. Matka má normální pravý závit a šroubuje se vlevo proti pohybu hodinových ručiček. Uvolnění matky se usnadní, udeří-li se kladivem na klíč. Asi po dvou otočkách sedí opět matka pevně, protože stahovací příruba matky dosedla na čelní plochu setrvačnicku. Přiloží-li se kus dřeva k čelu matky a na ně kladivem udeří, uvolní se setrvačnick na kuželi hřídele, načež lze matku prsty sešroubovat a setrvačnick odebrat. Po sejmutí setrvačnicku spojíme vždy póly magnetů v setrvačnicku kusem měkkého železa, na př. plechovou deskou, aby se zabránilo ztrátám magnetismu. Po sejmutí setrvačnicku jsou všechny části kotvové desky snadno přístupny.

Kotvová deska jest uložena na bronzovém pouzdru klikového hřídele a přitahena třemi šrouby ke klikové skříni.

MONTÁŽ A NASTAVENÍ MAGNETKY.

Nejprve se kotvová deska nasadí na bronzové pouzdro v pravé půlce klikové skříně a třemi šrouby se přitáhne ke skříni.

Nato očistí se benzinem od mastnoty kužel na kli-

kovém hřídeli a kuželový otvor v setrvačniku; setrvačnik se nasadí a matkou přitáhne. Bod předzápalu je stálý, neměnitelný a měří 40 až 45 mm na obvodu setrvačniku, aneb 6 mm před horní mrtvou polohou pístu.

Bod předzápalu se nastavuje tak, že před pevným dotažením matky se setrvačnik natočí na hřídeli tak, aby šipky na čelní straně hřídele a setrvačniku byly na téže straně od středu a měly přesně tentýž směr. Setrvačnik se v této poloze přidrží a matka pevně utáhne. Je-li setrvačnik přesně podle šipek nasazen, je tím zároveň již správně nastaveno zapalování.

SEŘÍZENÍ KONTAKTŮ PŘERUŠOVAČE.

Pro pravidelný chod motoru je důležité, aby kontakty přerušovače (č. 4, obr. 4) byly správně nastaveny. Jen občas je nutno je seřizovati. Po sejmutí krytu setrvačniku natočí se hřídel motoru tak, aby přerušovač byl některým otvorem v setrvačniku přístupný. Péro, jež přidržuje víčko přerušovače, se otočí stranou a víčko se otvorem v setrvačniku vyjme.

K seřízení kontaktů se natočí setrvačnik do polohy, kdy páčka (5) pohyblivého kontaktu je zdvižena co nejvíce. Nastavení vůle mezi kontakty (4) provádí se excentrem (5), kterým se natáčí destička, nesoucí druhý kontakt (pevný). Pérovou západkou, zapadající do rýhovaného excentru, je tento vždy

přesně zajištěn proti samovolnému otočení tak, že pouhým natáčením excentru šroubovákem možno nastavit správnou vůli 0,3 až 0,45 mm. K nastavování vůle mezi kontakty dodává se zvláštní měrka, na níž jsou dva plíšky postupně za sebou přinýtovány. První plíšek, silný 0,3 mm, musí při odtrhu volně procházeti mezi oběma kontakty, oba plíšky, celkem 0,45 mm silné, však procházeti nesmí.

Dotykové plochy kontaktů je třeba občas čistě otřít hadříkem navlhčeným v benzinu, aby se odstranil prach a jiné nečistoty. Opilovávat, oškrabávat nebo obrušovat se však nesmí.

PORUCHY NA ZAPALOVACÍM ZAŘÍZENÍ.

Nedá-li se motor našlápnouti, nutno se nejdříve přesvědčit, dostává-li stroj dostatek paliva. Stlačíme proto knoflíček na plovákové komoře splynovače, až palivo přetéká. Pak je přívod paliva v pořádku. Nenaskočí-li pak motor, prohlédneme zapalovací svíčku tím, že ji z hlavy válce vyšroubujeme zvláštním s nářadím dodávaným klíčem, svíčku s připojeným kabelem položíme na hlavu válce, při čemž se nesmí svorka svíčky ani kontakty dotýkati hlavy válce. Šlápneme na páku nožního spouštěče; nepřeskočí-li jiskry mezi kontakty svíčky, může to býti proto, že svíčka je znečištěna. Proto svíčku důkladně očistíme, odstraníme saze s izolace důkladným omytím hadříkem navlhčeným benzinem a po případě seřídíme vůli

mezi kontakty svíčky tak, aby nebyla větší než asi 0,8 mm. Nejlepší jiskra se dostane při vzdálenosti kontaktů asi 0,5 mm. Při opětovném našroubování svíčky je třeba dbát, aby se nepoškodily závity v hlavě motoru. Dává-li svíčka dostatečnou jiskru a motor přes to ještě nechce chytit, třeba prohlédnout kabel, vedoucí z kabelové vývodky (7, obr. 4) v kotvové desce ke svíčke. Dotýká-li se kabel horkého válce, propálí se někdy izolace a nastane krátké spojení mezi drátem kabelu a válcem. Nelze-li závadu odstranit tím, že se poškozené místo ovine izolační tkanicí, je nejrozumnější dát nový kabel.

Nejdůležitější pro správnou funkci zapalovacího zařízení je správné nastavení vůle mezi kontakty přerušovače a proto je nutno tuto vůli častěji kontrolovati a je-li třeba seříditi, jak bylo udáno v předcházející kapitole.

ZAPALOVACÍ SVÍČKA.

Při výměně zapalovací svíčky je důležité, aby byl použit správný typ svíčky, vhodný pro tento motor, nejlépe je přidržeti se toho typu svíčky, který byl po řádném vyzkoušení továrnou zvolen a s motorem dodán. Použitím nevhodné svíčky mohou vzniknout nesnáze v zapalování, po případě i dosti značné škody na motoru.

OSVĚTLENÍ.

Aerodynamický reflektor s rýhovaným sklem pro zvětšení rozptylu světla má hlavní žárovku dvouvláknovou (Duplo, Bilux) 12—16 Voltů 25/25 Wattů pro dálkové a tlumené světlo a malou žárovku pro městské světlo 6 Volt 3 Watty.

Při výměně poškozené žárovky v reflektoru vyšroubuje se šroubek na přední spodní straně reflektoru a vyjme se z reflektoru celý přední ráfek se sklem, parabolou i žárovkami; vysunutím pojistného pera na zadní straně paraboly uvolní se vložka se žárovkami a lze ji z reflektoru vyjmouti a žárovky vyměnit.

Při vkládání hlavní žárovky do vložky reflektoru nutno dáti pozor, aby setkávací přední vlákno žárovky bylo obráceno vždy nahoru (nad miskou). Nasadí-li se žárovka obráceně, t. j. vypouklým dnem misky nahoru, jest protijedoucí jezdec oslňován.

Kabely pro osvětlení jsou připojeny k magnetce vývodkou se třemi rozříznutými zástrčkami o nestejných roztečích, aby bylo vyloučeno nesprávné spojení žárovek s osvětlovacími cívkami v magnetce. Tyto zástrčky je třeba udržovat naprosto čisté, aby byl zaručen dobrý kontakt. Uvolní-li se časem zástrčky, stačí rozevřít trochu konce, jež pak tlačí víc na stěny zdířky.

POPIS A OBSLUHA ELEKTRICKÉHO ZAŘÍZENÍ S BATERIÍ, USMĚRŇOVAČEM A ELEKTRICKOU HOUKAČKOU.

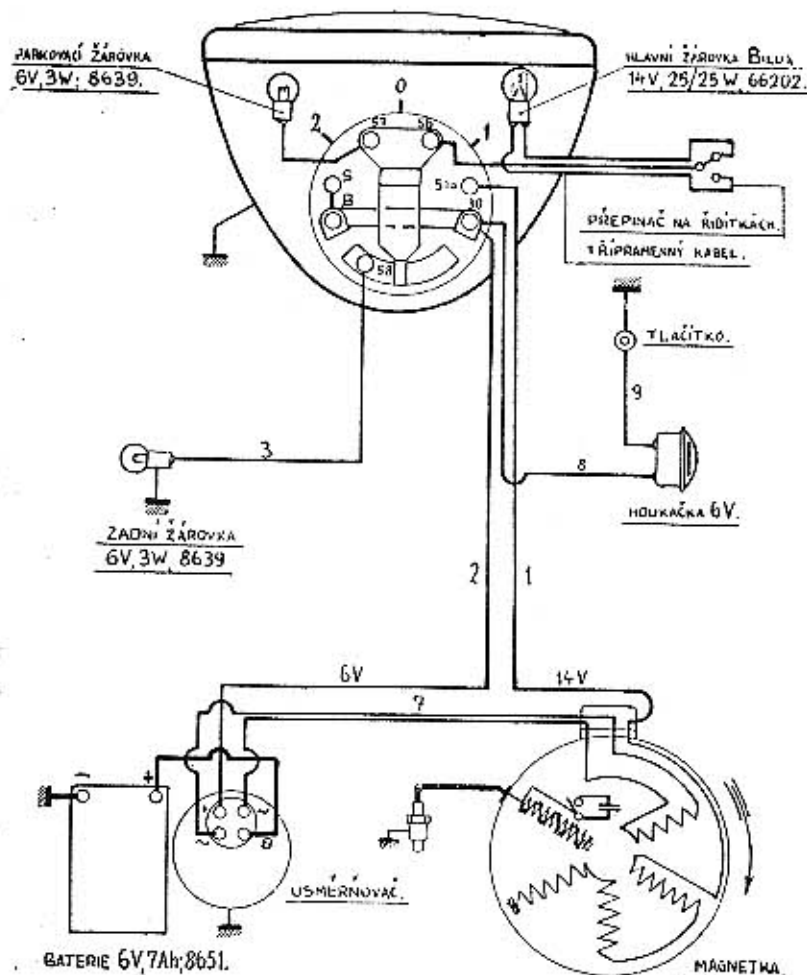
Aby bylo umožněno osvětlování motocyklu, když motor stojí (na př. při parkování) a pro používání elektrické houkačky, dodáváme elektrické zařízení, které část střídavého proudu z magnetky usměrňuje a nabíjí baterii. Stejný proud z baterie je veden do elektrické houkačky, parkovací žárovky v reflektoru a do zadní žárovky. Střídavý proud zůstává nezměněn pro hlavní velkou žárovku v reflektoru a pro zapalování.

POPIS ELEKTRICKÉHO ZAŘÍZENÍ.

Celé uspořádání je znázorněno v schémata elektrického zapojení obr. 15.

V magnetce je umístěna zvláštní nabíjecí cívka, jejíž oba konce jsou izolovaně vyvedeny do vývodků na zadní straně kotvové desky magnetky. Střídavý proud cívky C je z vývodky dále vyveden dvojčím kabelem 6, 7 k oběma svorkám pro střídavý proud na přípojce usměrňovače (P, obr. 16), označené K svorce B na usměrňovači je připojen + kabel baterie. Druhý kabel baterie (—) je uzemněn na rámu.

K svorce + na přípojce usměrňovače je připojen kabel 2 od svorky 30 v reflektoru. Tímto kabelem je veden stejnosměrný proud z baterie přes svorku



Obr. 15.

a Zapalovací cívka. — b Cívky pro světlo přední. — c Cívka pro nabíjení baterie. — d Přerušovač. — e Kondenzátor. — f Vývodky kabelů z magnetky. — g Svorkovnice reflektoru. — h Přepínač na reflektoru. — i Hlavní žárovka dvouvláknová »Duplo« (14 V, 25/25 W). — j Malá žárovka (6 V, 3 W). — k Zadní světlo (6 V, 3 W). — m Přepínač světla na řidítkách. — n Tlačítko klaxonu na řidítkách. — o Usměrňovač. — 1 Kabel předního světla. — 2 + Kabel od usměrňovače k reflektoru. — 3 Kabel od reflektoru k zadní žárovce. — 4 Třípramenný kabel od přepínače k žárovce. — 5 Kabel v refl. k malé žárovce. — 6-7 Dvojčím kabel od magnetky k usměrňovači. — 8 Kabel z reflektoru ke klaxonu. — 9 Kabel od klaxonu k tlačítku.

30 k spotřebičům, t. j. do elektrické houkačky, do parkovací žárovky v reflektoru a do zadní žárovky. Na svorkovnici v reflektoru (obr. 15) jsou obě svorky 30 spolu spojeny tak, že v obou polohách přepínače 1 i 2 zadní žárovka vždy svítí.

Je-li přepínač na reflektor v poloze 1 a motor běží, svítí hlavní žárovka v reflektoru a žárovka zadní. Stojí-li motor, svítí pouze žárovka zadní, která je napájena z baterie.

Je-li přepínač v poloze 2, svítí vždy obě žárovky přední parkovací i zadní žárovka bez ohledu, zda motor běží či stojí, neboť obě žárovky jsou napájeny stejnosměrným proudem z baterie.

Ve střední poloze přepínače 0 jsou všechna světla vypnuta.

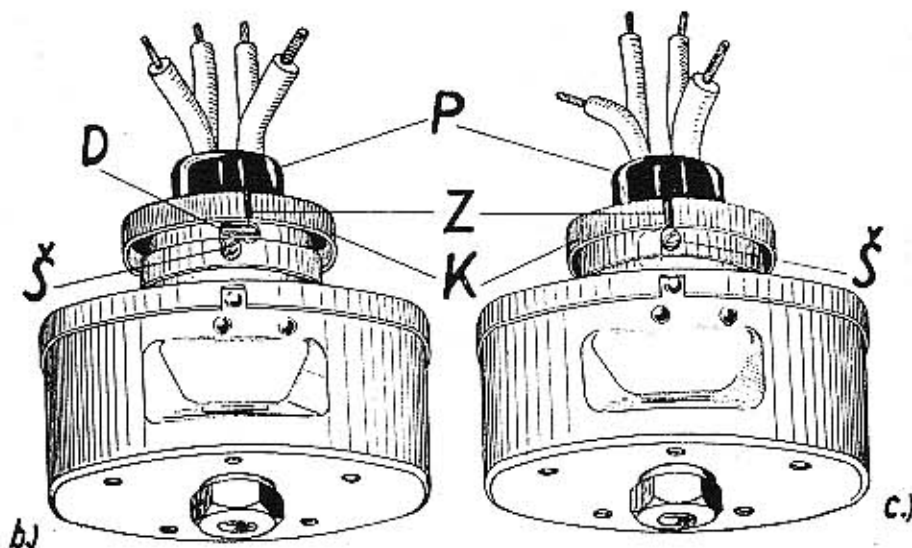
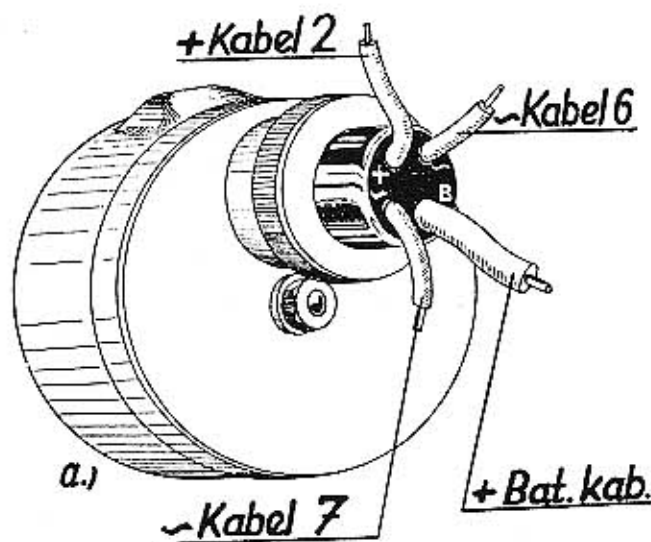
Elektrická houkačka houká v každé poloze přepínače.

K hlavní žárovce v reflektoru je veden střídavý proud přímo z magnetky kabelem 1 přes svorku 51a na svorkovnici.

Rovněž zapalování je vyvedeno přímo ze zapalovací cívky a přerušovače v magnetce ke svíčke.

Toto uspořádání má veliké výhody, neboť jak hlavní světlo, tak i zapalování jsou naprosto nezávislé na baterii. Bylo by zbytečné je spojovat s baterií, poněvadž jsou v činnosti jen když motor běží.

Usměrňovač. K přeměně střídavého proudu na stejnosměrný pro nabíjení baterie slouží kovový



Obr. 16.

usměrňovač. Je celý zapouzdřen, pracuje naprosto spolehlivě bez jakékoliv obsluhy, kromě udržování povrchu schránky v čistotě a prohlídky spojení kabelů na přípojce usměrňovače (P, obr. 16).

Usměrňovač pracuje jednosměrně, to jest propouští proud jen v jednom směru pro nabíjení baterie. Vybíjení baterie zpětným proudem přes usměrňovač je zcela nepatrné, pouze několik tisícin Amp.

Při normálním provozu a zvláště za jízdy v noci, kdy světla svítí, má být usměrňovač vždy zapnut, aby se během jízdy baterie nabíjela.

Vypneme-li usměrňovač, jsou současně vypnuta obě vedení, jak střídavé, tak i stejnosměrné, t. j. vedení střídavého proudu je přerušeno před usměrňovačem a současně je přerušeno vedení stejnosměrného proudu z baterie do usměrňovače, čímž je omezeno vybíjení i těch několik tisícin Amp., které usměrňovač propouští.

JAK SE ZAPÍNÁ A VYPÍNÁ USMĚRŇOVAČ.

Na schránce usměrňovače je přípojka kabelů P, vytvořená současně jako vypínač usměrňovače (obr. 16, a).

Při zapínání stlačíme chromovaný kryt K a pootočíme vpravo, až značka Z ve vroubkovaném krytu (červeně označená) je proti šroubku Š (obr. 16, c).

Při vypínání stlačíme nepatrně chromovaný kryt K pootočíme jím vlevo. Péro uvnitř samočinně vy-

tlačí kryt a přípojku ven, při čemž se objeví drážka D bajonetového závěru. Tím jsou kontakty stejnosměrného i střídavého proudu vypnuty a baterie se nenabíjí (obr. 16, b).

Nevypínejte zbytečně usměrňovač, opomenete jej pak zapnouti a baterie by se při jízdě nenabíjela.

KDY SE MÁ USMĚRŇOVAČ VYPNOUTI.

1. Vždy při odpojení některého z obou kabelů baterie (— kabelu od rámu nebo + kabelu od B svorky na usměrňovači); v takovém případě pracuje totiž při běhu motoru dynamo nezatížené, napětí abnormálně stoupne a usměrňovač se zbytečně zahřívá a může být poškozen.

2. Stojí-li motocykl nepoužit déle než týden, aby se baterie zbytečně zpětným proudem nezeslabovala.

3. Jezdí-li se výhradně ve dne tak, že se vůbec nesvítí, může se usměrňovač vypnouti, aby se baterie během jízdy zbytečně nepřebíjela; při přebíjení baterie kyselina se vaří, vypařuje a musí být potom častěji doplňována.

Nabíjení baterie je tak voleno, že i při noční jízdě po silnici se zapnutými světly jest baterie ještě malým přebytkem proudu nabíjena.

Celkový výkon elektrické soupravy je zcela postačitelý, aby i vybitá baterie byla během několika hodin jízdy ve dne znovu úplně nabita.

KDY SE BATERIE VYBÍJÍ?

a) Když motor stojí a některé z malých světel svítí, aneb při použití houkačky.

b) Při jízdě městem, když svítí obě malé žárovky, které dostávají proud z baterie, t. j. malá přední a zadní žárovka; vybíjení baterie je však nepatrné, a závisí na rychlosti stroje. V ostatních případech je baterie vždy nabíjena.

Baterie je šestivoltová o kapacitě 7 Amp/hod., t. j. nabitá baterie může dodávat proud 0,5 Amp. po dobu 14 hodin nepřetržitě.

Zda jest baterie dostatečně nabita, přesvědčíme se bez měřicího přístroje jednoduše tím, že zastavíme motor a rozsvítíme obě malé žárovky (přední městskou a zadní žárovku). Svítí-li žárovky značně matněji než při běžícím motoru, je baterie málo nabita; svítí-li stejně, je baterie nabita dostatečně. Rovněž na síle tónu elektrické houkačky poznáme, je-li baterie nabita.

OBSLUHA.

Obsluha celé elektrické soupravy jest velmi jednoduchá, neboť se omezuje pouze na:

- a) normální péči o baterii,
- b) kontrolu vždy před spuštěním motoru, zda jsou oba kabely baterie (+ i —) řádně upevněny.

PÉČE O BATERII.

Nedostatečná péče o baterii způsobuje nejen poruchy v elektrické soupravě, ale i předčasné opotřebení event. i zničení baterie.

Obsluha je velmi jednoduchá a může ji každý snadno provádět sám; záleží skoro jen v udržování správné výšky hladiny kapaliny, která má být v obou komorách baterie asi 5 mm nad horním okrajem desek.

Kontrolu hladiny nutno provádět častěji, nejméně však jednou za 14 dní.

K měření a doplňování hladiny je dodán s každou baterií měřič s balonkem; postačí sejmouti s baterie víčko po uvolnění matky pásu, vyšroubovati obě zátky a vložití konec trubky měřiče do otvoru tak hluboko, až ohnutá trubka měřiče dosedne; tím je zúžený konec měřiče právě 5 mm nad horním okrajem desky. Pozvolným smáčknutím a povolením balonku má se nassát do skleněné trubky kyselina na důkaz, že výška hladiny je správná.

Jestliže se však kapalina nenassaje, je to znamením, že se vypařila a hladina klesla; v tomto případě se musí obě komory doplnit čistou destilovanou vodou. Doplňování provádí se měřičem s balonkem a to 5 mm nad horní okraj desek.

Nenaplňujte nikdy komory kapalinou výše než udáno, neboť by zbytečně vystřikovala.

Nato se zašroubují opět zátky, osuší rozlitá voda, vloží víčko a přitáhne pásem.

Doplňování baterie provádějte pokud možno před jízdou, aby se kapalina nabíjením důkladně promísila; nikdy však nenechávejte čerstvě doplněnou baterii státi déle než 10 hodin před jízdou, t. j. před nabíjením.

Jestliže při nějaké nehodě neb neopatrným zacházením byla vylita část kyseliny z baterie, je nutno tuto vždy doplnit správně zředěnou akumulátorovou kyselinou.

Doporučujeme rovněž nechati občas (každé 2 měsíce) v některé odborné dílně překontrolovati hustotu kyseliny, která má býti 28—30° Bé (spec. váha 1'24—1'26), správná hustota kyseliny má vliv na nabíjení a v zimě chrání baterii před zamrznutím.

Nejezdí-li se delší čas (na př. v zimě), musí býti baterie vždy po 4 až 6 týdnech nejdříve vybita (0'5 Amp. na 1'8 V pro články) a pak ihned opět nabita proudem 0'5 A (svorkové napětí jednotlivých komor 2'6 V).

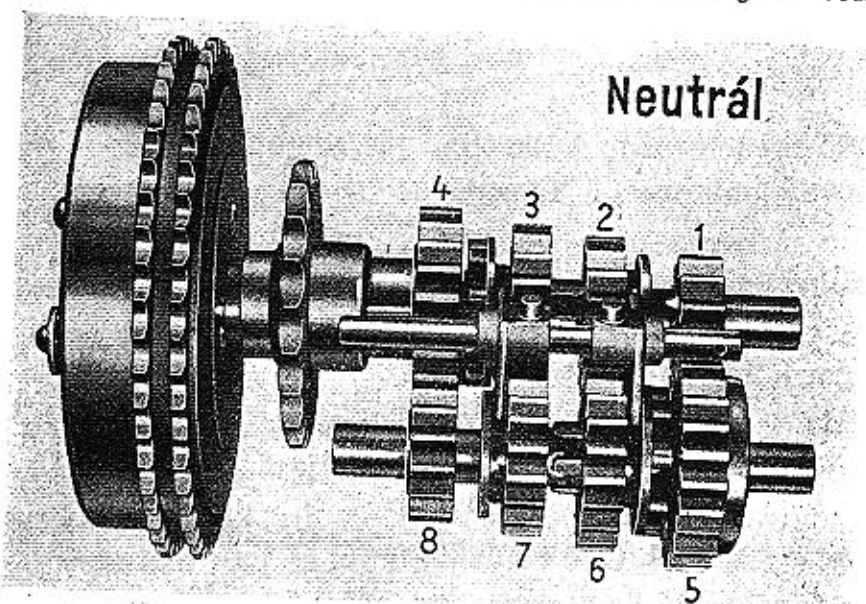
Při doplňování baterie kyselinou doporučujeme vyjmouti baterii ze stroje; při vyjímání nutno však zašroubovati pevně zátky, aby se při naklonění baterie nevyhlila kyselina.

Podrobné údaje o zacházení s baterií jsou uvedeny ve zvláštní příručce.

60

Tím, že motor pracuje při zasunuté nižší rychlosti (první nebo druhé) s velkým převodem na zadní kolo, může se při menším zatížení (při jízdě do menšího stoupání) a plném plynu rozběhnouti do velmi vysokých otáček. Jízda trvale při těchto vysokých otáčkách, kdy následkem menší jízdní rychlosti je zhoršeno chlazení motoru a kdy namáhání pohyblivých částí motoru při velkých otáčkách značně stoupá, by byla motoru na škodu. Je proto radno nepoužívat při zasunuté nižší rychlosti plného plynu zbytečně po dlouhou dobu a nenechávat vyběhnout motor do vyšších otáček.

Přirozeně používáme nižší rychlost jen, je-li toho



Obr. 17.

62

VI. RYCHLOSTNÍ SKŘÍŇ A SPOJKA

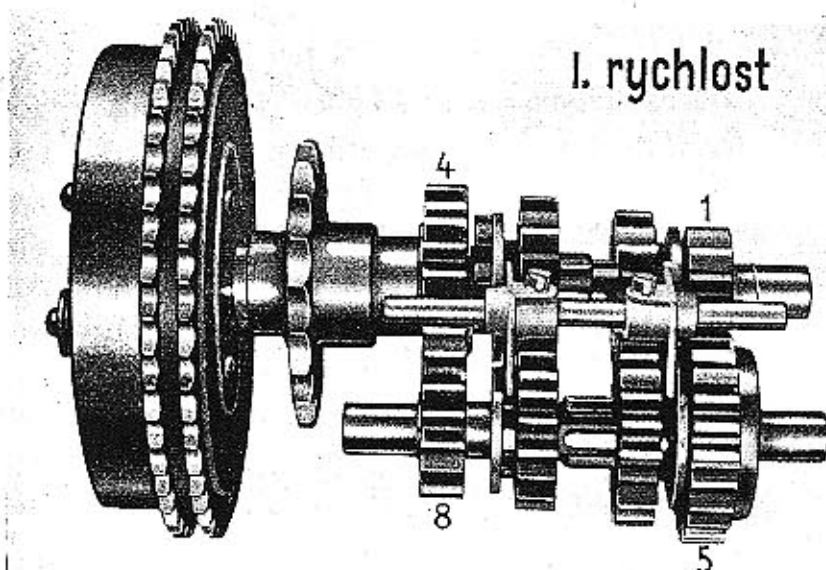
ÚČEL RYCHLOSTNÍ SKŘÍŇKY.

Síla od motoru se přenáší na zadní kolo tak, že s malého řetězového kola klikového hřídele motoru se přenáší předním řetězem na řetězové kolo spojky, připojené k rychlostní skříňce a odtud druhým řetězem a řetězovými koly na zadní kolo.

Benzinový motor má tu vlastnost, že v malých otáčkách nemůže dobře pracovat a nevyvinuje dostatečnou sílu, potřebnou pro rozjíždění a jízdu do velkého kopce. Proto, aby se využilo plně velkého výkonu, který má motor při větších otáčkách, vkládá se mezi motor a zadní kolo rychlostní skříňka. Zařazením koleček o vhodně voleném počtu zubů docílí se, že motor pracuje při vyšším počtu otáček s náležitým výkonem, kdežto zadní kolo se točí pomalu, avšak zato síla na kolo přenášená je velká.

Poměr počtu otáček motoru a zadního kola je t. zv. převod. Při zasunutí první rychlosti je tento převod největší, při druhé a třetí rychlosti menší a při čtvrté nejmenší. Proto při zasunutí první rychlosti se stroj nejsnáze rozjede a vyjede největší stoupání, avšak s menší rychlostí než při druhé, třetí nebo čtvrté rychlosti.

61



Obr. 18.

třeba, při rozjíždění, při jízdě do velkých stoupání, do velmi ostrých zatáček a před překážkou; jinak při jízdě v tempu na volné silnici jedeme vždy na čtvrtou rychlost.

USPOŘÁDÁNÍ A FUNKCE RYCHLOSTNÍ SKŘÍŇKY.

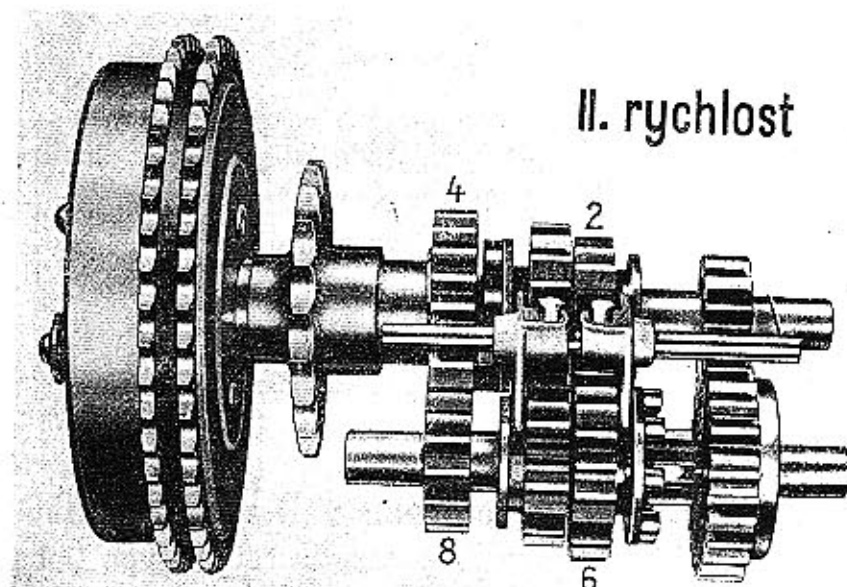
Rychlostní skříň motocyklu Jawa 250 ccm Duplex-Blok je čtyřstupňová. Počet zubů řetězových kol průměrného řetězu je 23 a 50, u zadního 20 a 48. S tímto počtem zubů dává skříňka převod od motoru na

63

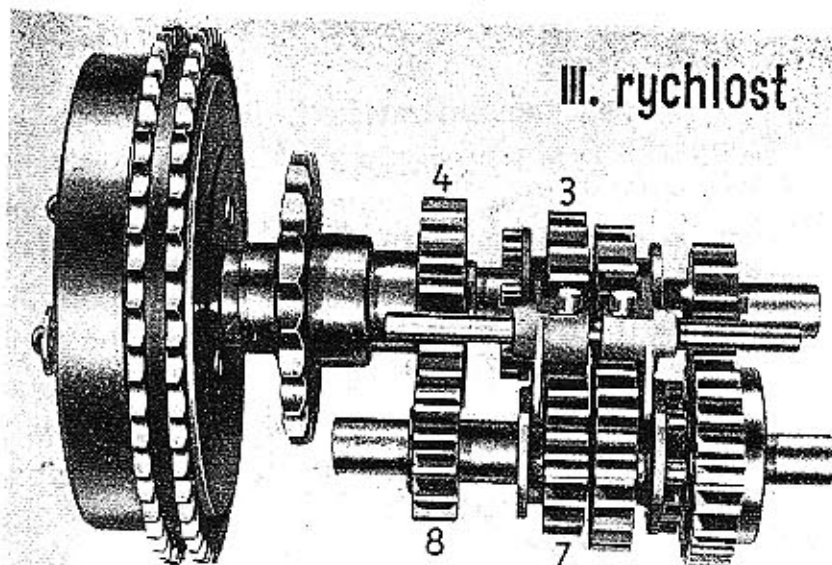
zadní kolo při IV. rychlosti 5.22, při III. rychlosti 7.28, při II. rychlosti 10.08 a při I. rychlosti 15.82.

Vnitřní uspořádání skřínky je patrné z obrázků 17 až 21. Ve skřínce se otáčejí dva hřídele: hlavní a předlohový se 4 páry ozubených kol, která jsou ve stálém záběru. Na hlavním hřídeli, na nějž se přenáší spojkou krouticí moment motoru, je pevný pastorek I. rychlosti o 13 zubech (čís. 1), řadicí kola o 17 (2) a 20 zubech (3) a volně točné kolo o 23 zubech (4), jež na svém náboji má naraženo kolečko zadního řetězu.

Na předlohovém hřídeli jim odpovídá volné kolo



Obr. 19.

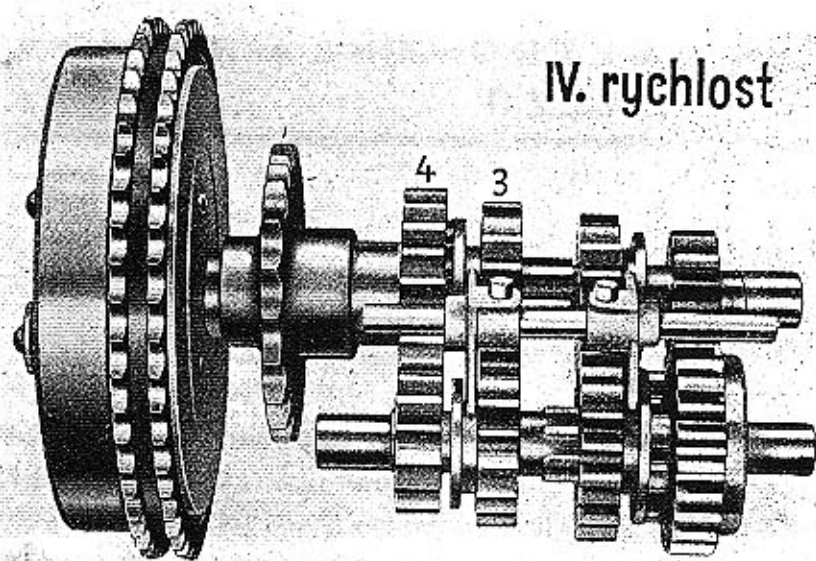


Obr. 20.

o 24 zubech (5), kola (6—7) o 20 a 17 zubech a pevný pastorek o 14 zubech (8).

Při zařazení první rychlosti (obrázek 18) se přenáší krouticí moment z hlavního hřídele pastorkem 1 na kolo 5 a pastorkem 8 na kolo 4 spojené s řetězovým kolečkem.

Při II. rychlosti (obr. 19) pracují dvojice 2—6 a 8—4, při III. rychlosti (obr. 20) dvojice 3—7 a 8—4. Při IV. rychlosti spojí ozuby kola 3 hlavní hřídel s kolem 4. Obě řetězová kola se pak točí stejně rychle. Spojení dvou kol nebo kola s hřídelem může se stát bez nárazů, když se kola neb hřídel pohybují



Obr. 21.

stejně rychle a nepřenáší-li sílu od motoru, čili je-li spojka úplně vypnuta.

Nesmí se proto nikdy, jak již v pokynech k jízdě bylo zmíněno, zasunovat rychlost při jízdě, když motor stojí, nýbrž nutno vždy napřed stroj spustit a pak zasunovat rychlost při vypnuté spojce a při přiměřeném počtu otáček.

USPOŘÁDÁNÍ A FUNKCE SPOJKY.

Při měnění rychlosti je třeba, aby přenos síly od motoru na zadní kolo v okamžiku zasunování rychlosti byl přerušen, což obstarává spojka připojená k rychlostní skřínce.

V řetězovém kole a jím unášených lamelách jsou nalisovány korkové třecí vložky. Mezi jejich třecími plochami jsou vloženy ocelové lamely unášené třemi unášecími kolíky nanýťovanými do lamely pevné, spojené s hlavním hřídelem rychlostní skříně.

Lamely jsou k sobě navzájem přitlačovány třemi spirálovými zpružinami. Dutým hřídelem prochází tyčka, jež se opírá o tlačnou lamelu a smáčknutím pružin přemůže jejich tlak na lamely a řetězové kolo může se pak vůči hřídeli na kuličkovém ložisku volně otáčet: spojka je vypnuta. Pustí-li se páka spojky, vyvine tlak per na lamely dostatečné tření mezi korkovými vložkami a ocelovými lamelami tak, že tvoří jakoby celek a síla od motoru se může přenést na hlavní hřídel.

SERÍZENÍ SPOJKY.

Nová spojka se sesedne a je třeba ji seříditi tak, aby při stisknutí páky spojky na levé straně řidítek byla mezi šroubem vypínacího šneku a tyčkou vůle as 0.6 mm.

Není-li zde vůle, mohlo by se stát, že následkem sesednutí je spojka lehce vypnuta, pokluzuje a korky se spálí. Objeví-li se tedy první známky klouzání spojky, třeba vůli seříditi tak, že se šroubek po povolení pojistné maticky více zašroubuje a pak pojistí opět pojistnou matickou.

Korkové obložení spojky vydrží dlouhou dobu, je-li spojka správně používána. Jsou-li korky opotřebený a je třeba je obnovit, doporučujeme Vám, abyste nám zaslali příslušné části, abychom vložili nové korky a současně opravili třecí plochy lamel.

MAZÁNÍ RYCHLOSTNÍ SKŘÍNKY.

Jak již v pokynech o čistění a mazání stroje bylo uvedeno, maže se rychlostní skříň stejným olejem jako motor, tedy GARGOYLE MOBILOIL D, který se znamenitě osvědčil. Dolévat se má vždy po 1500 km, vyměnit olej po 3000 km.

VII. OŠETŘOVÁNÍ A NAPÍNÁNÍ ŘETĚZŮ

MAZÁNÍ ŘETĚZŮ.

Přední řetěz je zapouzdřen v dvoudílném krytu. Řetěz běží v olejové lázni a nevyžaduje skoro žádné péče. Je třeba jen při dolévání rychlostní skříně, tedy asi po 1500 km, zkontrolovat jeho výšku a eventuelně dolít. Je zbytečno dávat ho příliš mnoho, stačí pouze k dolnímu okraji plnicího otvoru.

Zadní řetěz je zakryt pouze v horní části a má-li se dlouho uchovat, je nutno jej vždy sejmouti po ujetí 1500 km, řádně vyčistit a promazat.

Řetěz zadní se nemá nikdy na stroji mazati, poněvadž mazadla nedostane se dovnitř článků, kde je ho třeba a na namaštěný povrch lepí se prach a bláto, které ničí řetěz i zuby kol. Zadní (sekundární) řetěz rozpojíme nejpohodlněji tak, že otočíme zadním kolem, až spojovací článek (3, obr. 22) přijde na řetězové kolo na zadním kole. Šroubovákem pootevřeme konce pojistného pera (1, obr. 22) a pero vyvlékne z drážek v koncích čípků spojovacího článku. Rozevření konců musí se dít s citem, aby se konce pera neohnuly. Pak sejmeme příložku a spojovací

článek vytlačíme z řetězu, při čemž oba konce řetězu přidržíme, aby snad nespadly do prachu. Je radno řetěz s předního řetězového kola nesnímat a složit jeho konce na rozprostřený papír nebo hadr. Sejmутý řetěz vypere se řádně v petroleji neb benzínu až je úplně čistý. Potom vloží se do lázně mírně ohřátého mazadla GARGOYLE MOBILGREASE č. 2.

Řetěz má býti úplně ponořen v lázni, aby mazadlo se dostalo dovnitř článků; za tím účelem má se občas pohybovati řetězem v lázni.

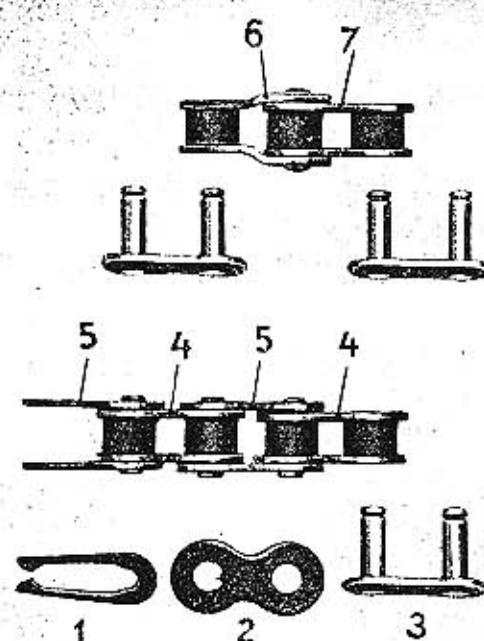
Asi po půl hodině se řetěz vyjme, zavěsí a přebytečné mazadlo nechá skapat. Po ztuhnutí se mazadlo s povrchu dobře setře, aby se na něm neusazoval prach.

Před nasazením řetězu je radno očistit i zuby řetězových koleček. Spojení řetězu spojovacím článkem provede se nejsnáze, když se řetězem natočí tak, aby konce řetězu přišly na řetězové kolo.

NAPÍNÁNÍ ŘETĚZŮ.

O napnutí řetězů se přesvědčíme, otáčíme-li zadním kolem a pohybujeme-li řetězem lehce nahoru a dolů. Správně napnutý zadní řetěz má dovolovat celkový výkyv asi 20 mm.

Přední řetěz běžící v oleji nevykazuje prakticky žádného opotřebení a jeho obsluha se tedy omezuje jen na dolévání oleje.



Obr. 22.

Při napínání zadního řetězu se nejdříve povolí o 1 až 2 závity matky zadní osy a pojistné matky napínacích šroubů. Napínacími šrouby se řetěz správně napne. Při tom nutno dbát, aby ráfek zadního kola měl správnou polohu mezi nosníky rámu, to jest, aby byl správně v ose stroje, jinak zadní řetězové kolo neběží v rovině řetězového kola předního, čímž řetěz i zuby řetězového kola se předčasně opo-

třebí. Matky zadní osy se řádně dotáhnou, při čemž třeba dbát, aby se kolo neposunulo nebo nepostavilo šikmo.

Nato šroubováním se lehce přitlačí napínací šrouby na osu a pojistí matkami. Obyčejně při napínání řetězu nutno seřídít i zadní brzdu způsobem popsáním ve zvláštním odstavci.

VIII. BRZDY A JICH SEŘÍZENÍ

Chcete-li bezstarostně jezdit, je třeba, aby byly na Vašem stroji brzdy vždy v bezvadném stavu a správně seřizeny, neboť na jejich správném působení závisí často bezpečnost Vaše i Vašeho okolí.

Přední brzda jest ovládána prostřednictvím bowdenového lanka ruční pákou na pravé straně řidítek, zadní brzda nožní pákou a táhlem. Obě brzdy mají vnitřní čelisti s obložením. Palec natáčený páčkou rozevívá obě čelisti od sebe a přitlačuje je na vnitřní plochu bubnu na náboji kol. Třením mezi obložením a bubnem se ubrzdí buben a tím kolo i stroj. Aby se čelisti při brzdění neunášely s bubnem, jest deska je nesoucí zachycena na rám záchytem.

Když se nebrzdí, jsou čelisti odtahovány od vnitřní plochy bubnu dvěma zpružinami. Časem se používáním brzd opotřebí částečně obložení a pak páka musí vykonávat značný výkyv, než brzda začne účinkovat. Zadní brzda se seřídí tím, že ruční matka na konci táhla, se šroubováním posune ve směru od konce táhla tak, aby při lehkém zmáčknutí nožní páky byla patrna jistá vůle v pohybu pák, než čelisti dosednou (asi 1,5—2 cm).

IX. RÁM A VIDLICE

U přední brzdy provede se seřízení napínacím šroubem po uvolnění protimatky. Je-li lanko příliš vytaženo, že napínací šroub nepostačí k seřízení, povolí se matka dvoudílného válečku, v němž je lanko staženo. Lanko se napne a ve válečku znovu stáhne. Seřízení brzdy provede se tak, aby páka šla nejdříve as 1,5 cm svého zdvihu na prázdno a pak teprve začala brzdít.

NÁBOJE KOL.

Vznikne-li po čase vůle v nábojích kola, musí se vymeziti, jinak uložení os velmi trpí. Za tím účelem vyjme se kolo z vidlice neb rámu. Vůle se vymezuje stavěcí miskou na straně protější brzdám. Nejdříve se povolí pojišťovací matka, nato se přitáhne speciálním klíčem (č. 12, obr. 24) stavěcí miska tak, až kuličky ložiska pevně se utáhnou a nato se miska nepatrně povolí zpět a protimatkou pevně pojistí. Znovu je nutno se přesvědčiti, není-li vůle ještě velká neb naopak, nejsou-li ložiska příliš stažená. Náboj kola musí se lehce otáčeti bez drhnutí i bez vůle.

Náboje kol jsou mazány tlakovou maznicí mazadlem GARGOYLE MOBILGREASE č. 2.

RÁM.

Rám je dvojité, lisovaný z ocelového plechu, zvláště robustní a pevný. Hlava rámu i záchyty zadního kola jsou pevně s rámem spojeny zalisováním do kuželových zapuštění a stažením kuželovými šrouby.

PŘEDNÍ VIDLICE

lisovaná ze silného ocelového plechu, důkladně vyztužená, neboť na pevnosti vidlice závisí řízení a správné sezení na silnici.

TLUMIČ VÝKYVŮ.

Aby se tlumily nárazy při pérování předního kola při jízdě na nerovné silnici, jsou spodní vahadla vidlice vytvořena jako tlumiče výkyvů. Mezi vidlicí a vahadlo je po každé straně vidlice vložen třecí kotouček z podobného materiálu, jako je obložení brzd na kolech. Je to vlastně malá třecí brzda, jež brání značnému rozkmitání vidlice a tím i stroje při opakováných nárazech se silnice. Nestálým vykyvováním vidlice opotřebí se časem třecí kotoučky a tím zmenší tlumicí účinek a nutno tlumiče seřídít. Kotoučky

jsou po obou stranách vidlice přitlačovány péry prostřednictvím stavěcí růžice; stejnoměrným přitahováním neb povolováním stavěcí růžice tlačí se pera více či méně na třecí kotoučky a tlumí tak, více či méně, výkyvy vidlice. Tlumiče se smí při seřizování přitáhnout jen určitou silou, aby vidlice mohla vždy proti rámu stroje volně vykyvovat. Účelem tlumiče je ztlumit a ne zachycovat nárazy. Jsou-li příliš přitaheny, vidlice nemůže vykyvovat a na rám i jezdce se přenášejí velké otřesy. Při nedostatečném přitahení naopak vidlice i celý stroj se při opakujících nárazech příliš rozkmitá, až blatník předního kola naráží na hlavu rámu.

SEŘÍZENÍ VŮLE VAHADEL.

Objeví-li se po delší době postranní vůle mezi vidlicí a vahadly, je třeba je vymezit. Z otvoru šroubu vyjme se pojistná závlačka (na pravé straně vidlice), maticka se přitáhne a opětne pojistí závlačkou.

I zde je třeba dbát, aby se přílišným utahením osy vahadla nesevřela vidlice pevně mezi vahadla; vroubkované podložky mezi vahadly a vidlicí musí se těsně otáčeti.

SEŘÍZENÍ KULIČKOVÝCH LOŽISEK HLAVY ŘÍZENÍ.

V místě, kde jsou připevněna řídítka k hlavě řízení, je šroub trubky řízení s velkou šestihrannou hlavou,

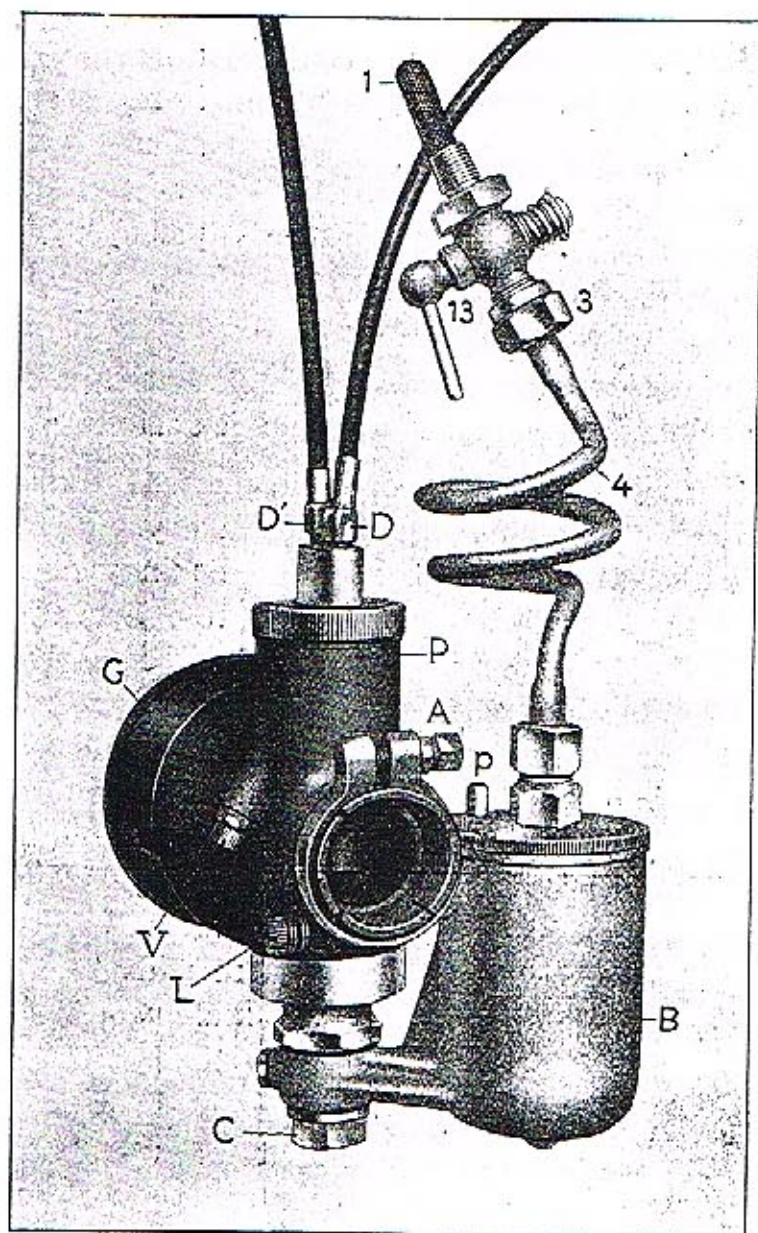
na niž nahoře dosedá rukojeť tlumiče řízení. Vodorovně pod řídítka prochází hlavou řízení stahovací šroub, jehož válcová hlava a vložka na něj s druhé strany navlečená mají sešikmenou plochu. Tímto šroubem je hlava řízení přitahena pevně k trubce řízení a tím pojištěna. Je proto třeba, aby tento šroub byl vždy správně utažen.

Časem objeví se v kuličkových ložiskách, na nichž se otáčí hlava řízení, vůle a nutno je seříditi.

Vůli snadno poznáme, dáme-li stroj na stojánek, uvolníme zcela tlumič řízení několikerým otočením horní rukojeti tlumiče proti směru hodinových ručiček, sedneme na sedlo, aby zadní kolo bylo opřeno a přední zdviženo a řídítka pohybujeme nahoru a dolů. Je-li v pohybu patrna vůle, povolíme matku stahovacího šroubu (vodorovného) o několik závitů, klepneme mírně na matku, aby se stahovací šroub uvolnil a francouzským klíčem přitáhneme šroub trubky řízení, až zmizí vůle. Nesmíme jej však přes-příliš utahovat, aby se ložiska nesevřela. Vidlice při nadzdvíženém předním kole musí se vždy dát lehce natáčet. Pak dotáhneme správně stahovací šroub.

ŘIDÍTKA.

Řídítka jsou sportovní — stavitelná, v hlavě řízení pevně stažená. Páky k ovládnutí stroje jsou vhodně uspořádány na řidítkách. (Viz obr. 1.)



Obr. 23.

Na levé straně je páka spojky a páčka dekom-presoru.

Pro ovládnutí plynu je na pravé straně řidítek otočná rukojeť, páka přední brzdy, přepínač pro tlumení dálkového světla v reflektoru.

TLUMIČ ŘÍZENÍ.

Tlumič je pod hlavou rámu. Utažením neb povolením stavěcí růžice jsou třecí desky více či méně stlačovány perem a možno odpor tlumiče seříditi tak, jak nejlépe odpovídá rychlosti a váze stroje, jakož i povrchu silnice.



Výroba dílů
na vozy Aero a Tatra
profilová těsnění
dobové příslušenství
na historická vozidla

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz

ÚČEL KARBURÁTORU.

Úkolem karburátoru spalovacího motoru je příprava výbušné směsi vzduchu a paliva. Směs tvoří se tím, že rychle proudícím nassávaným vzduchem se strhuje a jemně rozprašuje palivo, při čemž značná část paliva se hned odpařuje.

Motor motocyklu Jawa 250 cm³ Duplex-Blok jest opatřen dvoušoupátkovým karburátorem »Amal« (obr. 23), který automaticky připravuje hořlavou směs paliva a vzduchu ve správném poměru při každém zatížení a otáčkách motoru. Aby se do motoru nedostal se vzduchem prach a nečistoty ze silnice, jest karburátor opatřen účinným čističem vzduchu.

SOUČÁSTI KARBURÁTORU.

Karburátor se skládá ze 2 hlavních částí: z tělesa *P* a plovákové komory *B*, jež jsou spolu spojeny šroubem *C* (obr. 23).

V tělese karburátoru jsou uloženy všechny součásti pro seřízení karburátoru.

80

Přes čistič vzduchu (6), našroubovaný na nátrubek karburátoru, nassává se do válce vzduch, jenž proudí značnou rychlostí. Tím strhuje z rozprašovače palivo a tvoří s ním hořlavou směs.

Karburátor jest opatřen 2 regulačními šoupátky;

1. šoupátkem plynu či hlavním, ovládaným na pravé straně řídítek otočnou rukojetí;

2. šoupátkem vzduchu či korekčním, ovládaným na pravé straně řídítek páčkou vzduchu.

Hlavním šoupátkem reguluje se množství nassáté směsi a tím výkon motoru, t. j. na silnici rychlost motocyklu.

Korekčním šoupátkem jest možno mírným přivřením zvětšiti bohatost směsi a přesvědčiti se tak o nejlepším plném výkonu motoru při zcela otevřeném hlavním šoupátku. Na silnici jest tomu při jízdě na plný plyn, na př. ve stoupání aneb maximální rychlosti. Protože karburátor jest z továrny správně seřízen, má býti korekční šoupátko při jízdě zcela otevřené.

SPOUŠTĚNÍ MOTORU.

Chceme-li spustiti studený motor, přeplavíme karburátor palivem, tím, že snížíme plovák s stlačením tlačítka *p*. Při tom pootevřeme nepatrně hlavní šoupátko, korekční šoupátko ponecháme skoro zavřeno a motor natočíme nožním starterem.

Je-li motor teplý, nesmí se karburátor přeplaviti,

V plovákové komoře *B* se nacházejí všechny součásti potřebné k udržení stálé hladiny paliva.

A upevňovací spona karburátoru

B plováková komora

C upevňovací šroub (spojník) plovákové komory

p tlačítko přeplavovače

P těleso karburátoru

V zarážka šoupátka plynu

1 sítko benzinového kohoutku

13 benzinový kohoutek

3 matka šroubení

4 benzinové potrubí

6 čistič vzduchu.

ZPŮSOB PRÁCE KARBURÁTORU.

Jest patrný z obr. 23. — Z benzinové nádrže se přivádí směs benzínu a oleje Gargoyle Mobiloil D potrubím $\frac{1}{4}$ ke karburátoru. Před kohoutem 13 jest sítko 1, jímž se zachycují případné nečistoty, jež by mohly způsobiti poruchy v činnosti karburátoru. Hladina paliva v plovákové komoře *B* se udržuje na stálé výši plovákem a jehlou. Klesne-li hladina následkem odběru paliva, klesne i plovák s jehlou a jehla otevře přívod paliva, do komory přitéká palivo, hladina stoupá, až plovák přitlačí opětně jehlu do sedla v plovákové komoře *B*; přívod paliva jest uzavřen.

81

jinak se motor přehltí, t. j. směs jest příliš bohatá a nehoří. Při přehlceném motoru nutno nejprve vyfoukati směs protáčením motoru při otevřeném dekompresním ventilu.

Má-li motor dobře naskočiti, jest nutno, aby byl především správně seřízen volný běh.

SEŘÍZENÍ VOLNÉHO BĚHU.

Po předchozím přeplavení karburátoru spustí se motor. Když se byl motor zahřál, pozvolna zavíráme šoupátko. Směs bude se zdáti zpravidla bohatou, je-li ovšem karburátor dobře utěsněn. Regulování provádí se velmi opatrně šroubkem volného běhu (*L*).

Aby se dosáhlo chudší směsi volného běhu, nutno šroubek volného běhu povyšroubovati, opačně pak, aby se dosáhlo bohatší směsi volného běhu, nutno šroubek zašroubovávati.

Běh motoru zrychlíme a opět volným zavíráním zpomalíme, dokud polohami šoupátka a regulováním šroubku volného běhu nedocílíme správného volného běhu.

Má-li stroj běžeti na volný běh i při úplném uzavření, zajistí se zarážkou (*V*) poloha šoupátka, aby úplně nedosedalo. Toto provádí při úplně zavřené pravé otočné rukojeti.

Zarážka nesmí se nikdy úplně vyšroubovati.

Není-li možno dosáhnouti správného volného běhu, bude to způsobeno některou z těchto závad:

Vzduchovými skulinami při netěsném spojení karburátoru s motorem.

Póly svíčky jsou příliš těsně u sebe. Zkuste se vzdáleností pólů 0,6 mm.

Zaolejovaná svíčka.

Kontakty magnetky jsou příliš těsně u sebe aneb jsou znečištěny.

Přerušovač magnetky správně nefunguje.

VÝŘEZ ŠOUPÁTKA PLYNU.

Šoupátko se správným výřezem je již zamontováno do karburátoru v továrně.

Každé šoupátko jest označeno dvěma čísly, z nichž první značí typ karburátoru, druhé výřez šoupátka v šestnáctinách palce (1,5 mm). Na př. 6/4 značí šoupátko pro tp 6 s výřezem 4/16", t. j. 6,35 mm.

POLOHA JEHLY.

Rovněž poloha jehly je již v továrně určena a nedoporučujeme ji měniti; má býti ve 3. zářezu od shora.

POVŠECHNÉ PŘÍZNAKY BOHATÉ SMĚSI.

Těžkopádný chod; z výfuku vychází černý kouř; vnitřek karburátoru černá, nastává zpětné odrážení směsi.

POVŠECHNÉ PŘÍZNAKY CHUDÉ SMĚSI.

Těžké startování; sklon k zpětnému střílení karburátorem, jenž se projevuje šleháním modrých plamenů vzduchovým přívodem karburátoru; motor začíná klepati, zahřívá se a strácí energii; výfuková trubka nabíhá modře.

UDRŽOVÁNÍ KARBURÁTORU.

Aby byla zajištěna správná funkce karburátoru, jest nutno pravidelně jej čistiti. Za tím účelem jest nejlépe karburátor úplně rozložití a jednotlivé díly omýti v čistém benzínu, při čemž nutno dbáti těchto pokynů:

Nejde-li tryskový blok dobře vyjmouti, vyklepati jej pomocí dřevěného špalíčku.

Nahraditi opotřebované součástky jako:

jehlu, je-li znatelně vytlučen kroužek na dosedací ploše;

vedení jehly, je-li vytlučeno;

šoupátko, je-li opotřebováno tak, že má značnou vůli v rozprašovací komoře;

těsnění, jsou-li opotřebována neb poškozena;

tryskovou jehlu a pérko jehly, otáčeli se jehla volně v pérku.

Mají-li býti správně vyčištěny průchody ústrojí volného běhu, jest nejlépe protáhnouti je jemnou žíní.

Nikdy není třeba násilím karburátor rozkládati neb skládati. Po složení bude nutno seříditi znova volný běh.

PORUCHY KARBURÁTORU.

Motor se náhle zastaví.

Pokud jest to vinou karburátoru, mohou to způsobiti tyto závady:

Poškozené neb ucpané trubky přivádějící benzin.

Ucpané trysky.

Oddělení bowdenu od šoupátka.

Jest žádoucí podívati se též nedostal-li se nějaký cizí předmět neb voda do plovákové komory, aneb není-li ohnuta plováková jehla.

Špatné zapalování, zaviněné přebytkem nebo nedostatkem benzínu.

Při přebytku benzínu mohou býti tyto závady:

Proražený plovák; cizí předmět mezi jehlou a sedlem jehly; pérko posunuto; hlavní tryska neb její sedlo uvolněny; spojovací matka rozprašovací komory uvolněná.

Při nedostatku benzínu:

Částečné ucpání přívodu benzínu, trysek neb průchodu v karburátoru. Je-li ucpání trysek způsobeno nepatrnými cizími předměty neb vodou, může býti toto často odstraněno tím, že zahradíme dlaní přívod

vzduchu a otevřeme současně šoupátko. Stroj ustane na několik vteřin ve výbuších, načež po odstranění překážky pokračuje v pravidelném chodu.

Nepomůže-li toto, musí býti prozkoumáno benzinové vedení a plováková komora, a nepomůže-li ani toto, nezbyvá než vyjmouti trysky a vyčistiti je.

Konečně může býti ucpán vzduchový otvor ve šroubení nádržky nebo ve víčku plovákové komory.

Karburátor

je již správně seřízen z továrny, všechny trysky a šoupátko plynu jsou vhodně voleny tak, že není třeba žádného seřizování; omezte se proto na občasné vyčištění karburátoru.

ČISTĚNÍ ČISTIČE VZDUCHU.

Často třeba se přesvědčit, zda v čističi vzduchu není usazeno příliš nečistot. Třeba jej pak vyčistit, aby přílišným hromaděním nečistot neztěžovalo se nassávání vzduchu, po případě aby se zachycené nečistoty nestrhovaly do válce.

Motor nelze spustit nebo motor se zastavil				
Karburátor lze přeplavit				
Karburátor nelze přeplavit		Svíčka nedává jiskru		
		Svíčka nedává jiskru		
		Na konci kabelu není jiskra	Na konci kabelu je jiskra	
Karburátor		V nádržce není palivo Kohoutek v přívodním potrubí je uzavřen Upaný filtr nad kohoutkem Upané potrubí neb sítko karburátoru Upaná dírka ve víčku plnicího otv. nádržky		
Svíčka má kompresi		Zaolejovaná svíčka Porušená izolace svíčky Krátké spojení mezi kontakty svíčky Velká vzdálenost kontaktů svíčky		
Karburátor není v pořádku		Kontakty přerušovače nečisté Vadné kontakty Povolené kontakty Kabel svíčky přetržen Spálená izolace kabelu Špatný kontakt kabelu v magnetce Porušený kondenzátor Porušená izolace vinutí Voda v přerušovači		
Motor nemá kompresi		Zlomený pístní kroužek Zapečené neb netěsné pístní kroužky Dekompresní ventil netěsní Těsnění pod svíčkou propouští		
Motor má kompresi		Přehřátý motor Nedostatečné mazání Bowdenové lanko ke karb. je přetrženo Špatné těsnění mezi ssacím kolínkem a válcem		
Karburátor není v pořádku		Upaná dýza Děravý plovák Plovák visí Plováková jehla neuzavírá		

Motor nemá správný chod			
Nemá dostatečný výkon (netáhne)	Trvale	Mnoho usazeného karbonu ve váleci a v kanálku výfukovém Ucpaný tlumič výfuku Částečně ucpaný přívod paliva neb filtr Neseřízené zapalování Špatná směs (neseřízený karburátor) Páčka vzduchu není zcela otevřená Čistič vzduchu je zanesen	
	Chvillemi	Částečně ucpaný přívod paliva neb filtr Bowdenové lanko plynu vážne Přehřátý motor	
Motor klepe	Motor je přehřát Kontakty svíčky žhaví, špatná svíčka Mnoho karbonu ve váleci Čelisti brzd neodléhají od bubnu Výfuková trubka a tlumič zaneseny		
Vynechává	Správná jiskra	Olej v karburátoru Voda v karburátoru V karburátoru dochází palivo Občasné krátké spojení kabelu na válec Chudá směs Špatně namíchaná směs benzinu a oleje	
	Nepravdivá jiskra	Nevhodná svíčka Zaolejovaná svíčka Velká vzdálenost kontaktů svíčky Znečištěné kontakty přerušovače Špatně nastavené kontakty přerušovače Občasné krátké spojení kabelu na válec	

Do schránky připevněné na pravé straně rámu je vloženo nářadí (obr. 24), jež vystačí pro všechny běžné práce.

Hustilka pneumatik je připevněna k rámu nad schránkou.

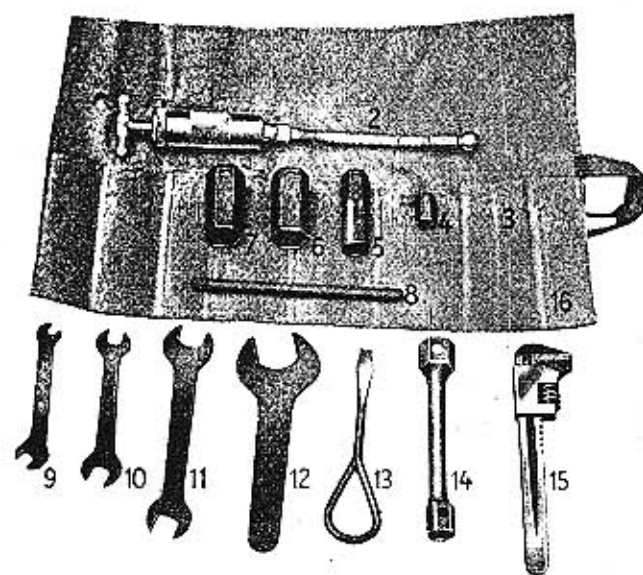
SEZNAM NÁŘADÍ.

1. Tlaková mazací pumpa.
2. Hadice k mazací pumpě.
3. Měrka kontaktů přerušov.
4. Nástavek k plnicí zátce krytu prim. řetězu.
5. Klíč trubkový 14 mm na šrouby hlavy válce.
6. Klíč na svíčku.
7. Trubkový klíč 22.
8. Vratidlo k trubkovým klíčům.
9. Dvoustranný klíč 7/9.
10. Dvoustranný klíč 10/12.
11. Dvoustranný klíč 14/17.
12. Klíč plochý na ložiskové mísky kol.
13. Šroubovák.

14. Trubkový klíč k zad. kolu.

15. Francouzský klíč.

16. Obal.



Obr. 24.

XIII. CO MÁ ZNÁTI KAŽDÝ MOTO- CYKLISTA O ÚŘADECH A NAŘÍZENÍCH

ZÁPIS DO REJSTRÍKU A PŘÍDEL EVIDENČNÍHO ČÍSLA.

Se zakoupeným motocyklem obdržíte dvojmo opis typového osvědčení (certifikát), obsahující technický popis motocyklu a zároveň jeho číslo motoru. Typové osvědčení jest vidováno dopravním úřadem policejního ředitelství v Praze. Současně obdržíte potvrzení, že motocykl jest úplně nový a že jste prvním majitelem tohoto motocyklu.

U okresního úřadu, v jehož obvodu bydlíte (nebydlíte-li ve Velké Praze, u dopravního úřadu policejního ředitelství v Praze), zažádáte pak o zápis motocyklu do rejstríku motorových vozidel, při čemž předložíte:

občanskou legitimaci neb konskripční list nebo jiný průkaz o svém bydlišti,
oba opisy typového osvědčení,
potvrzení o zaplacení prémie pojišťovací (viz poučení o pojištění),
1 kolek za 5 K a 1 kolek za 8 K.

92

ustanovení. K zajištění nároků poškozených osob ukládá zákon motocyklistovi, aby se pojistil u některé tuzemské pojišťovny proti následkům této své odpovědnosti. Nejmenší částky, na něž se motocyklista musí pojistiti, jsou: na úraz jedné osoby 50.000 K, na celou pojistnou příhodu 100.000 K, na věcné škody 10.000 K.

O výši pojištěných částek a o zaplacení pojišťovací prémie musí Vám pojišťovna vystaviti potvrzení do 10 dnů po zaplacení každé pojišťovací prémie. Toto potvrzení musí míti motocyklista stále u sebe.

CO MÁ MOTOCYKLISTA VOZITI STÁLE S SEBOU.

1. Vůdčí list. (Viz řidičský průkaz.)
2. Osvědčení o zápisu do rejstríku motorových vozidel.
3. Potvrzení pojišťovny o pojištění proti následkům zákonné odpovědnosti a o zaplacení pojišťovací prémie.
4. Lékárničku pro první pomoc.

Svrchu uvedené písemné doklady jest motocyklista povinen předložiti příslušným orgánům k nahlédnutí.

94

Současně zapravíte K 40— jako dávku z úředního výkonu. Úřad ponechá si jeden opis typového osvědčení. Ostatní doklady Vám vrátí a vydá Vám osvědčení o zápisu do rejstríku motorových vozidel, kterým jest motocykl připuštěn k jízdě na území státu a přidělí Vám pro motocykl evidenční číslo.

Pozdější změny veškerých okolností v osvědčení uvedených (zejména změnu bydliště a převod motocyklu na jinou osobu prodejem neb jinak) jste povinen hlásiti rejstríkovému úřadu do 8 dnů. Je-li Vaše nové bydliště v obvodu jiného okresního úřadu, nutno motocykl u dosavadního úřadu odhlásit a u nového přihlásiti.

ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ PRO MOTOCYKLISTY.

(Vůdčí list.)

Motocyklisté musí žádati o řidičské průkazy. Není třeba řidičské zkoušky. Žádost na úřed. formuláři (5 K kolek) podejte u okresního úřadu (ve Velké Praze u doprav. úř. policej. ředitelství v Praze) a připojte doklady: 2 fotografie, vysvědčení zachovalosti (nebo výpis z trestního rejstríku), křestní list, domovský list. Připojte k tomu nenalepený 8 K kolek.

POVINNÉ RUČENÍ.

Motocyklista odpovídá za škodu způsobenou při provozu motocyklu podle příslušných zákonných

93

UMÍSTĚNÍ A OSVĚTLENÍ POLICEJNÍHO ČÍSLA.

Policejní číslo je umístěno na tabulce na předním a zadním blatníku. Základní nátěr je černý a číslo bílé, písmena nejméně 8 cm vysoká a čáry 1 cm silné. Číslo je nutno udržovat čitelné a jste povinni je občas i při jízdě čistit, když pro vrstvu prachu nebo bláta stane se nečitelným. Zadní svítlna musí jasně osvětlovat zadní evidenční značku a vrhati nazad červené světlo.

95