

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



TECHNICKÝ POPIS A NÁVOD K OBSLUZE MOTOCYKLU

ČZ 125 c, 150 c

Veteran
service

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz



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

TECHNICKÝ POPIS A NÁVOD K OBSLUZE
NOVÉHO MODELU MOTOCYKLU

ČZ 125 c, 150 c

SE ZADNÍM PĚROVÁNÍM (TELESKOPIY)



ČESKÁ ZBROJOVKA - NÁRODNÍ PODNIK

Úvodem

Zapáte se snad, co je třeba vědět o motocyklu?

Není toho mnoho. Pro první dobu postačí, když si pročtete první kapitoly naší příručky. Nečiníme nárok na podrobné studium celého obsahu. Ponechte to na dobu vhodnější, až Vám příliš špatně počasí a dlouhé večery poskytnou potřebný čas.

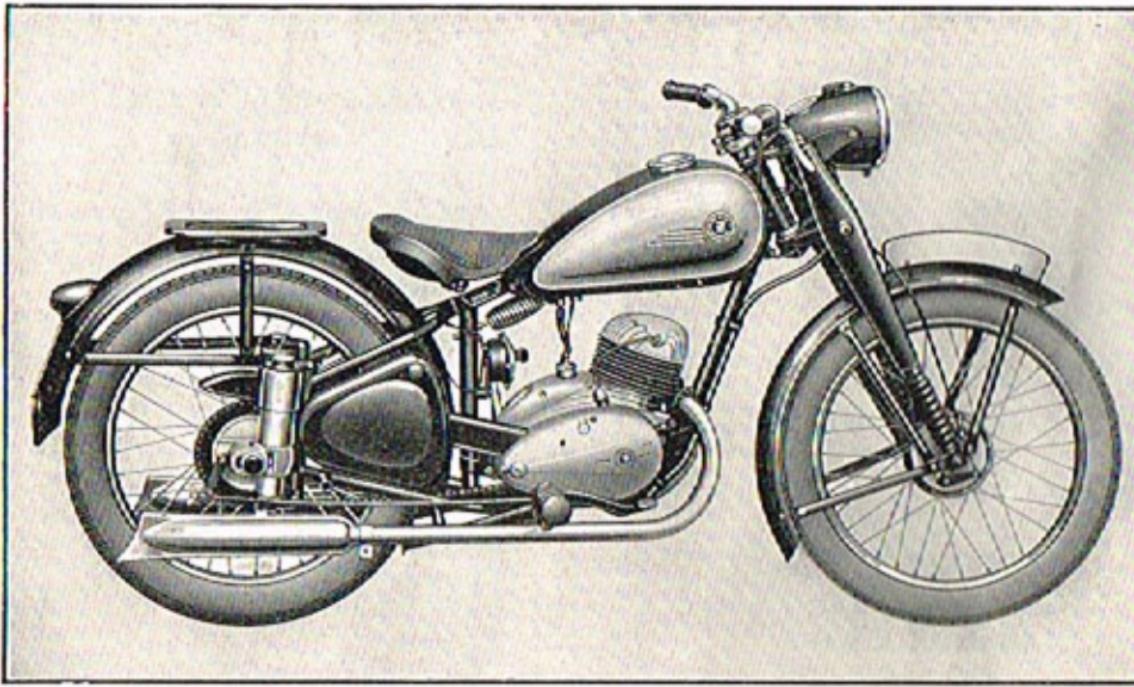
Nemějte žádné obavy. Dobrý motocykl vyžaduje poměrně málo péče. A my se snažíme, aby naše motocykly byly dobré. Máme dostatek zkušeností, stavíme motocykly, zejména lehké, již od roku 1932. Mnohé z těch prvních jezdí dodnes.

Připomínáme jen, svůj motocykl můžete ošetřovat, čistit, seřizovat, pokud Vás to baví a zajímá. Rozebírání motocyklu, zejména jeho motoru Vám nedoporučujeme. Pokud to bude kdy nutné, svěťte to opravářům. Rozumí tomu dokonale a jsou na to zařízeni. Přijde to nakonec levněji.

O b s a h

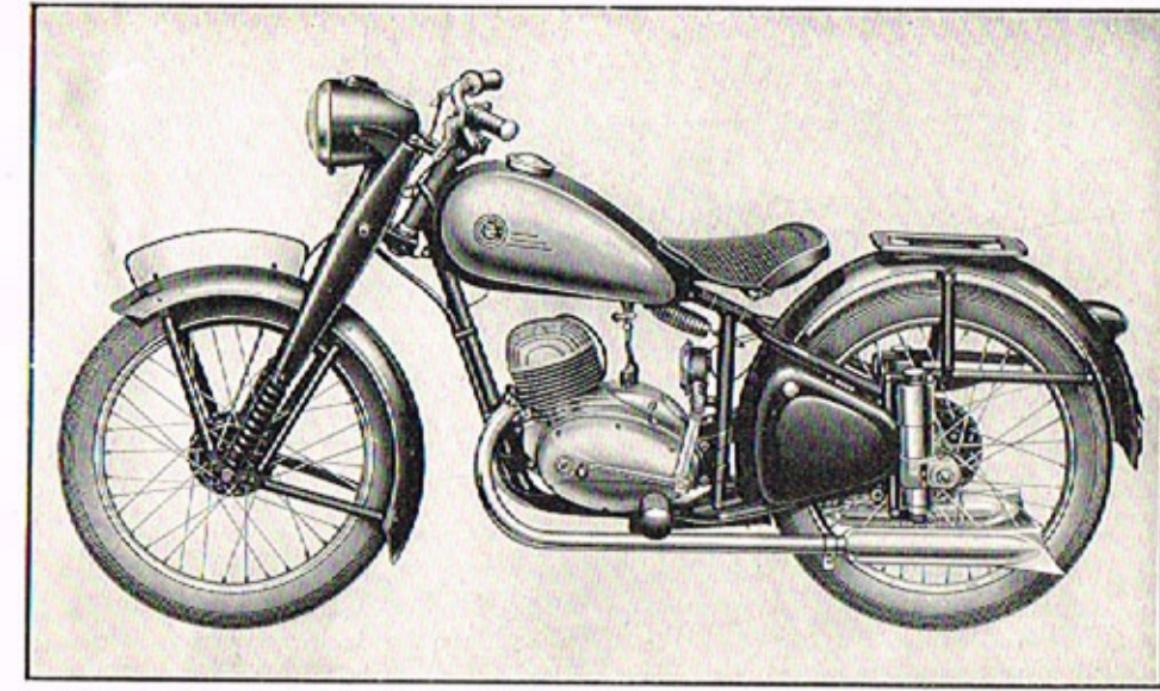
I. Jak správně ovládat motocykl	
(Kapitoly pro začátečníky)	
Před každou jízdou	9
a) Nastartování motoru	11
b) Zasouvání převodových stupňů	12
c) Jízda do kopce	13
d) Brzdění	14
e) Zastavení motoru	14
f) Zajíždění nového motocyklu	15
g) Jízda v noci	16
II. Ošetřování motocyklu	
a) Čištění motocyklu	18
b) Mazání motocyklu	18
c) Ošetřování řetězů	20
d) Napínání řetězů	22
e) Vyjmání kol	23
f) Ošetřování a seřízení brzd	25
g) Ošetřování pneumatik	27
III. Demontáže a opravy	
b) Teleskopická vidlice a zadní teleskopy. Popis a návod k ošetřování	29
i) Karburátor JIKOV 2918 HC	32
j) Vyjmout karburátoru	35
k) Spojka	37
l) Magdynamo a elektrické zařízení	38
m) Akumulátor	43
n) Kabely elektrického zařízení a zapalovací svíčka	44

Pohled s pravé strany

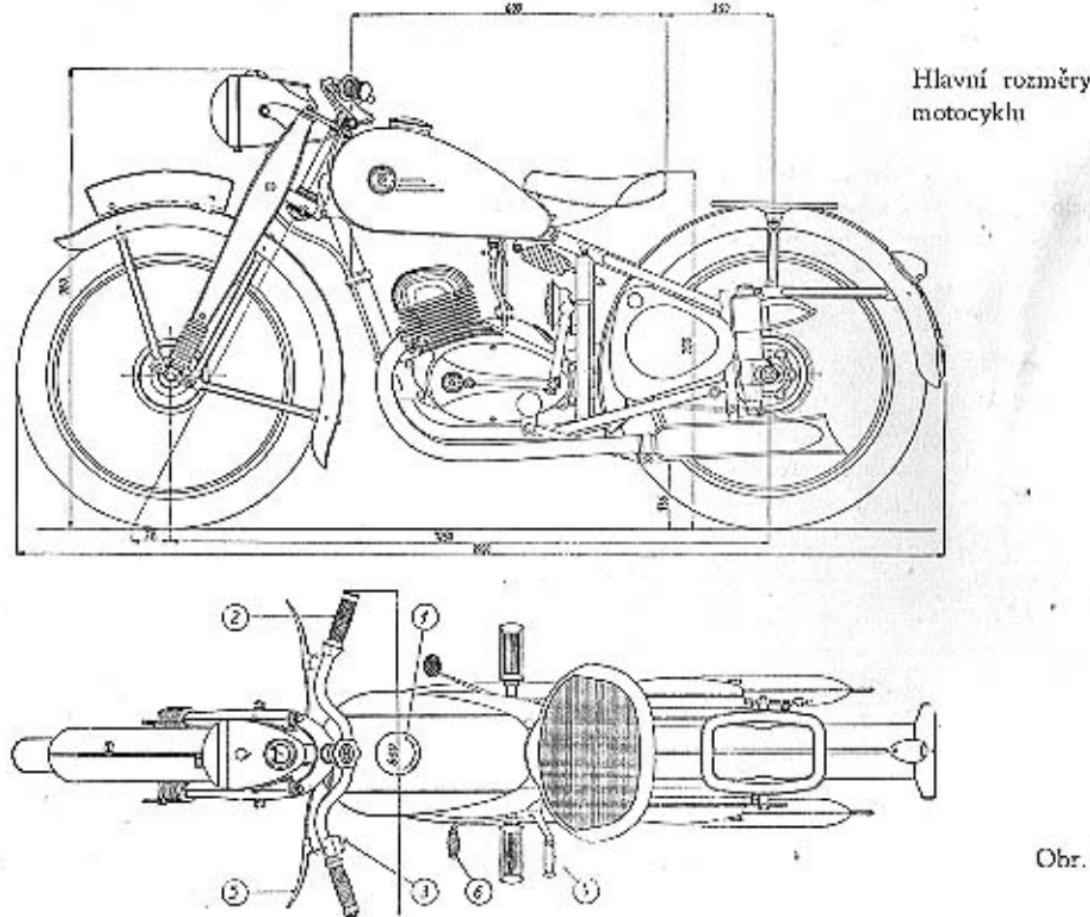


Obr. 1.

Pohled s levé strany



Obr. 2.



I. Jak správně ovládati motocykl

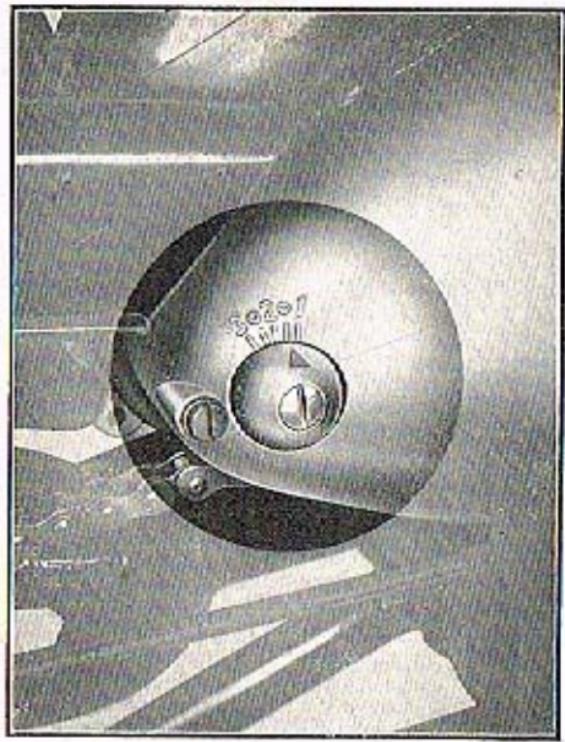
Kapitoly pro začátečníky

Před spuštěním každého nového motoru a motoru, který byl delší dobu mimo provoz, vymontujte zapalovací svíčku a otvorem nalejte do válce asi 2 lžičky motorového oleje. Potom svíčku opět zasuňte a teprve za několik minut motor spusťte.

Před každou jízdou

1. Přesvědčte se o zásobě paliva (víčko 1 obr. 3 nádrže se otevře otvořením vlevo).
Před každým plněním nádrže dobře olej z benzinem promíchejte, a to:
pro prvních 500 km v poměru 1:16 (na 5 l benzínu $\frac{1}{8}$ l oleje),
pro dalších 1000 km v poměru 1:20 (na 5 l benzínu $\frac{1}{4}$ l oleje),
pro zajetý motocykl v poměru 1:25 (na 5 l benzínu $\frac{1}{5}$ l oleje).
2. Překontrolujte, zda světlé a signální zařízení je v pořádku.
3. Přezkoušejte nahuštění pneumatik (přední 1,2 atm., zadní 1,5—2 atm., podle zatížení).
4. Před nastartováním motoru se přesvědčte, zda je zasunuta neutrální poloha v převodové skříni.
(Ukazovatel rychlostí je na 0, viz obr. 4.)

Občas překontrolujte stav oleje v převodové skříni a doplňte jej vždy na předepsanou hladinu. Výšku hladiny určuje kontrolní otvor, uzavřený šroubem A (viz obr. 5). Nalevání oleje — (viz kapitolu: »Mazání motocyklu«).



Obr. 4. Ukazovatel rychlosti

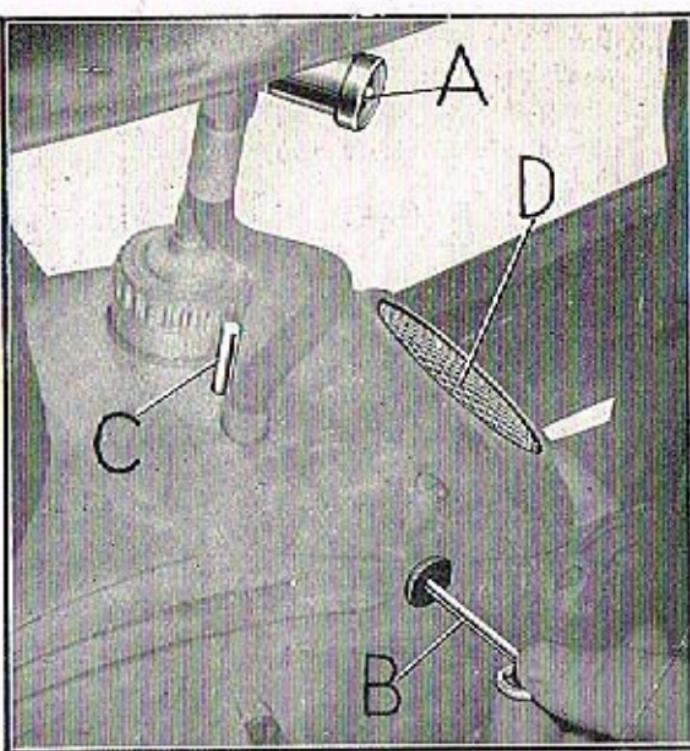
10



Obr. 5. Kontrolní otvor hladiny oleje
v převodové skříni

a) Nastartování motoru

1. Otevřete přívod benzínu vytažením pístku kohoutku (A — obr. 6).
2. Uzavřete klapku přívodu vzduchu vytažením táhla (B — obr. 6).
3. Stiskněte lehce (asi na 5 vteřin) tlačítka C — obr. 6., procházející krytem karburátoru, aby se zvýšila hladina v plovákové komoře.
4. Povoďte rukojet plynu (2 obr. 3) asi o $\frac{1}{4}$ směrem k sobě.
5. Rázným sešápnutím startovové páky nastartujte motor. Dobře seřízený motor naskočí zcela lehce již při druhém či třetím sešápnutí. Jakmile motor naskočí, zasuňte táhlo klapky přívodu vzduchu a rukojet plynu přivřete. Při správně seřízeném karburátoru má motor běžet ve volných obrátkách.



Obr. 6. Obsluha karburátoru

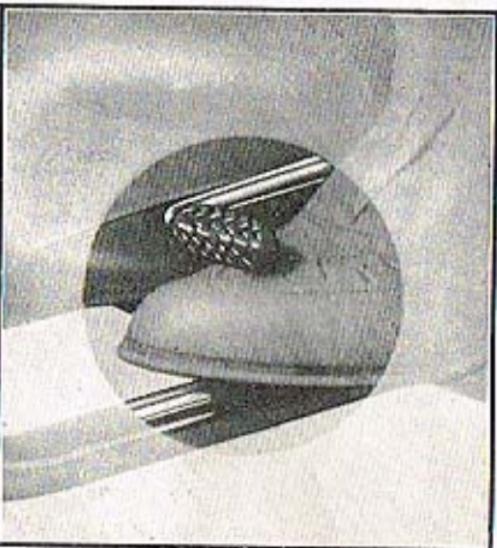
11

Při opětovném nastartování již zahřátého motoru neči třeba uzavírat klapku přivedu vzduchu, ani přeplovovat karburátor.

b) Zasouvání převodových stupňů

Stiskněte páku spojky (5 — obr. 3) a přidržte ji. Špičkou levé nohy sešlápněte páku nožního řazení (6 — obr. 3) až k dolnímu dorazu a uvolněte ji. (Páka se ihned vráti do původní polohy.) Páku spojky pomalu a plynule uvolňujte (zejména v poslední třetině zdvihu, když motor již zabírá). Současně přidávejte motoru plyn natáčením otočné rukojeti směrem k sobě. Motocykl se rozejde. Jakomile dosáhne motocykl rychlost asi 15 km, zařaďme druhý rychlostní stupeň tímto postupem.

Za současného stisknutí páčky spojky uberte plyn. Špičkou levé nohy nadzvedněte páku nožního řazení (viz obr. 7) až k hornímu dorazu a opět ji uvolněte. Povolte páčku spojky za současného přidávání plynu. Oba pohyby provedte rychleji nežli při rozjízdění. Třetí stupeň zařaďte obdobným způsobem, a to po dosažení rychlosti asi 35 km.



Obr. 7. Nožní řazení

c) Jízda do kopce

Když motor při zařazené třetí rychlosti ztrácí při jízdě do strmějšího kopce obrátky, je nutno zařadit stupeň nižší. Stane se tak při rychlosti asi 35 km, zvláště tenkrát, když stoupání je dlouhé, případně stále strmější.

Toto zpětné řazení provede se opět při vypnuté spojce (stisknutí páku) a přivřeném plynu (nezavírat tentokrát úplně) rychlým sešlápnutím páky nožního řazení, opět k dorazu. Připomínáme, že řazení zpět je nutno provádět rychleji, než řazení vyšších stupňů, protože ve stoupání ztrácí motocykl po vypnutí motoru spojkou ihned rychlosť. První rychlostní stupeň v případě abnormálního stoupání, nebo těžko sjízdné cesty (kdy je nutno jeti opatrne) řadi se shodným způsobem jako druhý, když rychlosť klesne pod 20 km.

Páku nožního řazení lze ovládat velmi lehce, pouhým lehkým nadzvednutím špičkou nohy. Páka když při sešlápnutí neb nadzvednutí vzdály až k dolnímu nebo hornímu dorazu, s výjimkou řazení neutrální polohy (značka ukazovatele na „0“ — obr. 4). Pak je zdvih páky pouze povoleni.

Řazení rychlosti nožní pákou je snadné a bezpečné (není třeba spouštět ruku se říditek), výzaduje pouze trochu cviku. Je nutno si pamatovat, že při řazení stupně vyššího, motor po přefázování rychlostního stupně pracuje v nižších obrátkách, pokud se rychlosť jízdy motocyklu nevysí.

Naopak při řazení stupně nižšího je nutno, aby obrátky motoru byly zvýšeny. Proto při řazení zpět ponecháváme otočnou rukojet řízení plynu pootevřenou, aby motor byl udržen ve vyšších obrátkách.

Přidáváním a ubíráním plynu (otočnou rukojetí) řídíme libovolně rychlosť jízdy v jemnějších mezech. Zařazením vhodného rychlostního stupně pak v hrubých mezech.

Nížší převod řadime zásadně tehdy, když na při ve stoupání motor více nereaguje na přidání plynu a rychlosť klesá, nebo v místech, kde nelze pro špatnou sjízdnost cesty jet takovou rych-

losti, kdy motor běží měkce a bez škubání, tedy minimální rychlosť pro jednotlivé stupně, jak bylo uvedeno na začátku této kapitoly.

Na krátkou dobu lze na místě přeřazení na nižší stupeň snížit rychlosť jízdy pouhým ubráním plynu a lehkým povolením spojky. Stane se tak při přejíždění nerovného terénu, ztgolů, nebo vyhýbání se širokým vozidlům a na nepřehledných místech. Smekání spojkových kotoučů, které nastane po uvolnění spojky, dovolí přechodné snížení rychlosť jízdy, aniž by motor škubal při neúměrně nízkých obrátkách. Spojka je pak sice namáhána a třeba že její nespalitelné kotouče snesou i toto zatížení, není vhodné používat této metody po delší dobu, protože mazací olej, cirkulující v převodové skříně a spojkové skříně, se zvýšenou teplotou rychle znehodnocuje.

d) Brzdění

Při jízdě s kopce, nebo v případě, kdy hodláme zastavit nebo zmírnit rychlosť jízdy, použijeme brzdy, především nožní (na pravé straně stroje), za současného uzavření plynu. Pokud není naléhavé potřeby ráhleho zabrdění, není nutno sešlápnout pedál brzdy příliš energicky. Příliš silným zabrděním zablokováno kolo je méně účinné, než brzdění sice energické, avšak takové, kdy zadní kolo se ještě otvírá. Přední brzdy (ruční páka na pravé straně řidítka) používáme rovněž, avšak převážně k doplnění účinnosti nožní brzdy, zejména pak na dlouhých svazích, kdy neustálé brzdění jedinou brzdu by způsobilo její přílišné zahřátí. Na kluzkém terénu brzdíme velmi opatrně a měkce, abychom zabránili blokování kol a tím i možnosti snyku.

e) Zastavení motoru

Při zastavování motocyklu uberte plyn, stiskněte páčku spojky, zabrzďte a pákou nožního řazení zasuňte neutrální polohu mezi I. a II. převodovým stupněm (viz obr. 4). Teprve potom povolte páčku spojky.

Motor zastavíte zatlačením tlačítka vypínače zapalování na pravém víku motorové skříně (viz obr. 8). Zastavíte-li na delší dobu, uzavírejte vždy přívod benzínu. Po ukončení denní jízdy nechte motor běžet po uzavření benzínu v mírných obrátkách tak dlouho, až se palivo v karburátoru spotřebuje, protože olej, obsažený v pohonné směsi se usazuje v plovákové komoře a může nechat trysku, což způsobuje obtížné nastartování.

f) Zajíždění nového motocyklu

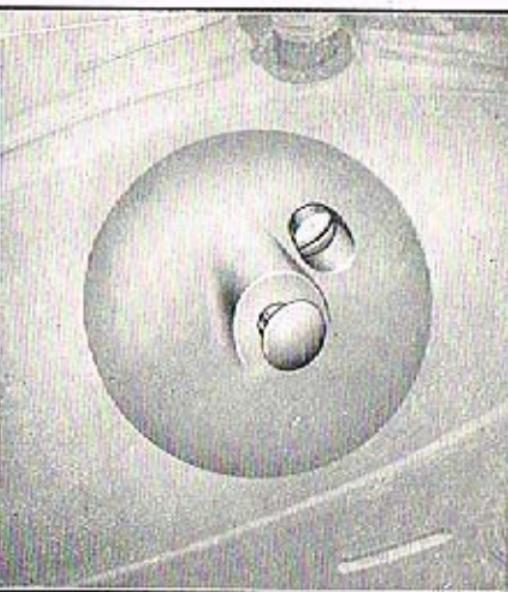
Nový motocykl potřebuje vždy určitý počet km, nežl může být plně využito jeho výkonu. Svědomitým a opatrným zajížděním prodloužíte životnost hlavních součástí motoru, a proto se řídte následujícími pokyny :

1. Michejte pohonné směs v předepsaném poměru. (Viz kapitolu »Před každou jízdou«.)
2. Do prvních 500 km neprekročujte maximální rychlosť :

u ČZ 125	u ČZ 150
I. stupeň — 15 km	15 km
II. stupeň — 32 km	35 km
III. stupeň — 55 km	60 km

3. Při zastavování na křížovatkách nechte motor běžet jen ve volných obrátkách.
4. Občas překontrolujte všechny šrouby a matky, zda nejsou uvolněny.

Obr. 8. Vypínač zapalování



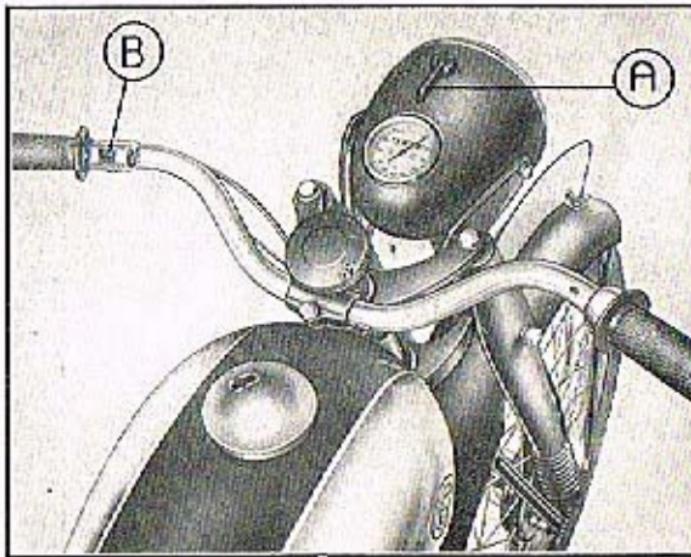
g) Jízda v noci

Při jízdě za tmy otečte páčkou A (obr. 9) na reflektoru vlevo. Tím zapnete hlavní světlo, které je v této poloze páčky napájeno z magdynama.

Dálkové a klopené (pokávací) světlo přepněte páčkou přepínače B (obr. 9) na levé straně říditek.

Parkovací světlo zapnete dalším otočením páčky A na reflektoru vlevo.

Akumulátor se nabíjí z magdynama přes tlumivku, selenový usměrňovač a pojistku.

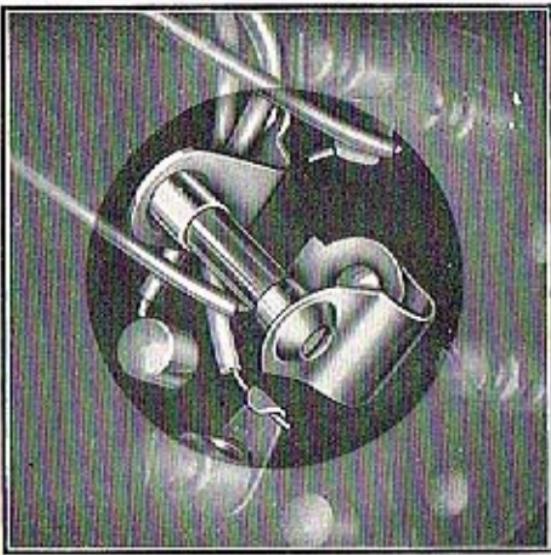


Obr. 9. Přepínání světel

Pojistka (viz obr. 10) chrání selenový usměrňovač a akumulátor před poškozením. Světlo svítí, i když je pojistka vadná. Proto ji občas prohlédněte, zda není přepálená (uvnitř skleněného válečku je drátěk pírošen), neboť při přerušené pojistce se akumulátor nenabíjí. Při výměně pojistky nepoužijte nikdy pojistky silnější než 1 A.

Upozornění:

Svítí-li světlo po sestárnutí magneto slaběji, je možno nahradit žárovku 6V, 5W žárovkou; 6V, 3W s paticí Ba 15 s. Světlo se tím značně zlepší.



Obr. 10. Pojistka v reflektoru

II. Ošetřování motocyklu

a) Čištění motocyklu

Motocykl umývejte vodou, a to houbou (lakovaté a chromované části). Místa znečistěná olejem omývejte petrolejem nebo benzinem.

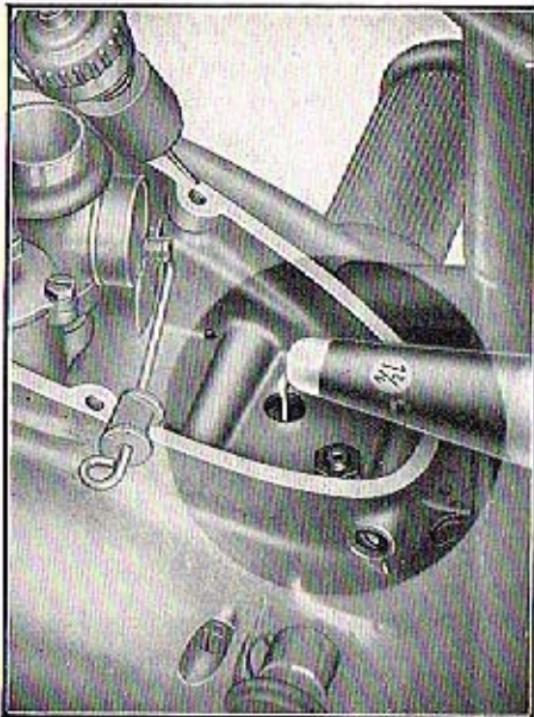
Po umytí osušte lakované a chromované části motocyklu falem nebo jelení kůží. Vodu ze žebel válce odstraníte nejlépe nastartováním motoru, po jehož zahřátí se voda vypaří.

Benzin nebo petrolej, stejně jako olej nesmí přijít do styku s gumou (pneumatiky, rukojetí řidítka, stuhačky), nebot ji rozpouští a čím lepkavou.

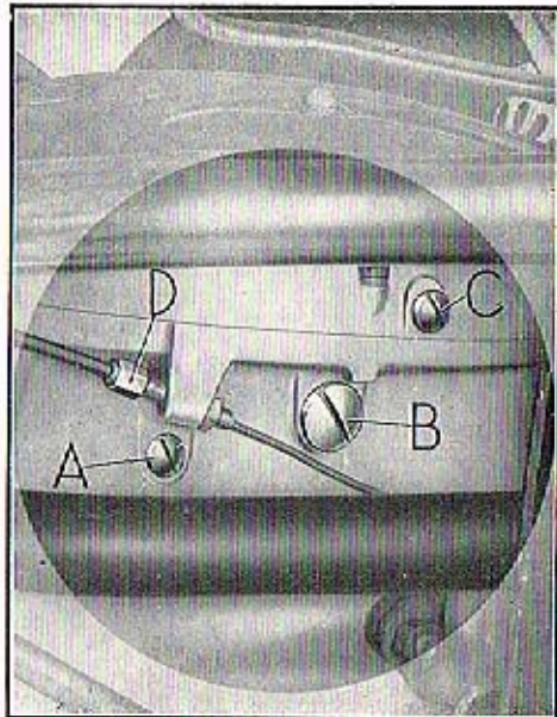
b) Mazání motocyklu

O mazání motoru je postaráno přimísením oleje do benzínu. Píst a jeho čep, ojniční ložisko a ložiska kliková jsou tímto olejem mazána dostačeně. Usadí-li se v motorové skříně příliš mnoho oleje, který je pravidelně již znehodnocen, vypustí se po vyšroubování výpustného šroubu A, obr. 12, který pak musí být opětovně dobře zašroubován.

V převodové skříně je náplň oleje (cca 650 ccm), k užení správné hladiny slouží kontrolní otvor, (A obr. 5), uzavřený šroubem. K vypouštění opatřebovaného oleje jsou na spodní části motorové skříně výpustné šrouby (B a C, obr. 12). Pro převodovou skříně užíváme téhož oleje jako pro motor. První výměnu oleje provedeme po ujetí cca 1000 km, další výměnu pak vždy po cca 3000 km. Všechna místa motocyklu, opatřená čepy pro mazání, promažeme konsistenčním tukem pomocí lakové maznice. Každý čep před mazáním otřeme, po vtlacení tuku otřeme všechna místa, kde tuk pronikl navenek. Kulíčková ložiska v kolech motocyklu promaží se ložiskovým tukem po rozehnání jedenkráte do roka. Tuto práci doporučujeme svěřit odborné dílně.



Obr. 11. Nalévání oleje.



Obr. 12. Výpustné šrouby oleje
a stavěcí šroub bowdenu spojky

Ložiska ručních páček, čepy páček brzd, klapky startérku, čep sedla a čep stojánku, horní a dolní ložisko sloupku řízení, namažeme vždy po ujetí 400—500 km několika kapkami oleje. Ohebný hřídel rychloměru a bowdenová lanka maží se olejem, zředěným benzinem asi po 1000 km.

c) Ošetřování řetězů

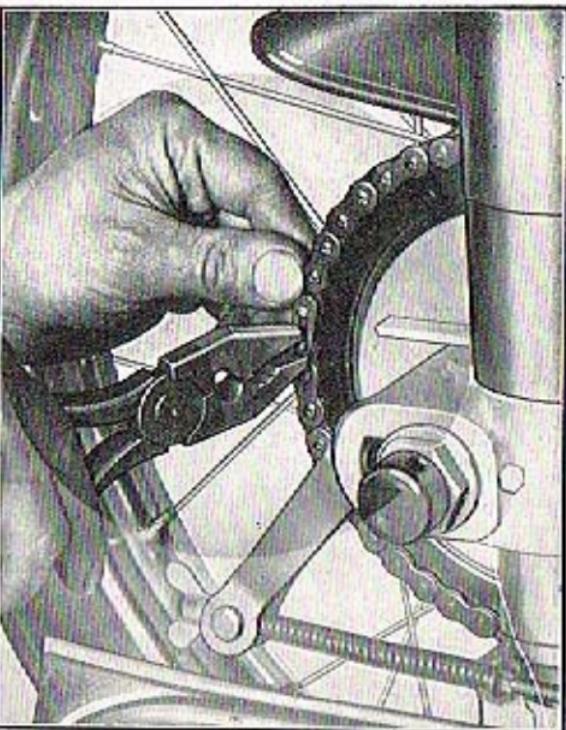
Přední řetěz je zcela zapouzdřen a dostatečně mazán olejem, cirkulujícím v převodové skřini. Nevyžaduje žádné péče. Po delší době užívání motocyklu, kdy bylo zjištěno opotřebování řetězu vytážením, provede výměnu odborná dílna.

Řetěz sekundérní je vystaven nepříznivým vlivům povětrnosti, dešti, prachu a blátu. Jest proto nutno věnovat mu více pozornosti, aby dlouho vydržel. První podmínkou jest správné napnutí. Má být takové, aby lehkým tlakem mohl být řetěz vychýlen z polohy o 15—20 mm. Řetěz příliš napnutý se rychleji opotřebuje, příliš volný řetěz tluče do krytu a může i vyskočit z ozubení kol. Vždy po ujetí eca 800—1000 km řetěz rozepneme tímto způsobem:

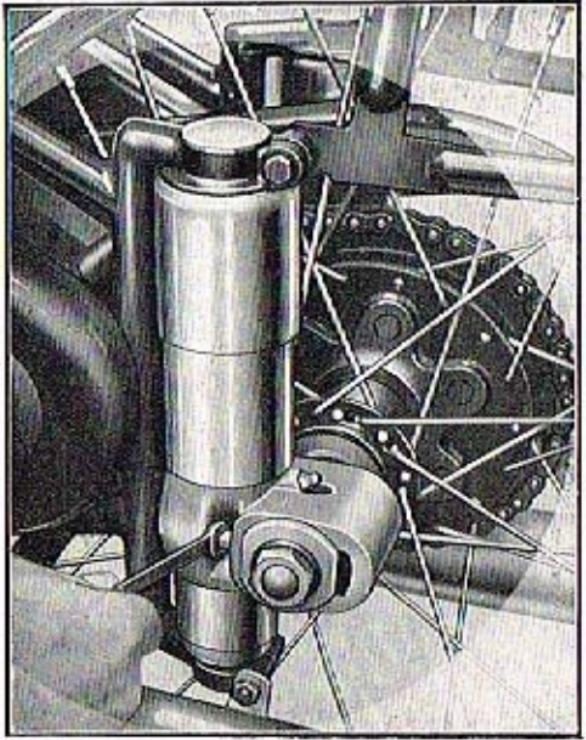
Otočíme zadním kolem, až spojovací článek je pohodlně přístupný. (Nejlépe, když je na ozubení zadního řetězového kolečka, kleštičmi nebo šroubovákem uvolníme pojistku, vyjmeme spojovací článek a řetěz tím rozpojíme (obr. 13). Řetěz pak vytáhneme za jeden konec z motorového bloku. V převodové skřini musí být zasunut neutrál, ještě při zasunuté rychlosti se nemůže otáčet přední řetězové kolečko, přes které řetěz běží.

Řetěz dobrě očistíme v petroleji štětcem. Řetěz, který nebyl delší dobu ošetřen, ponechme v petroleji několik hodin. Po vynutí opereme ještě řetěz v benzingu, aby i zhytky petroleje byly vyplaveny a řetěz rychleji oschl. Pak vložíme řetěz do lázně z dobrého oleje s přimísěním jemně rozmletého grafitu. Pak necháme řetěz okapat, otřeme s povrchu přebytek oleje a namontujeme jej na motocykl.

Přibližně po 3000 km použijeme k mazání místo oleje buď speciální mazadlo na řetězy s přimísí jemného grafitu, nebo lúj, do kterého jsme grafit přimisili. Husté mazadlo musí být ohřáté, až je lehce tekuté, aby vniklo mezi články řetězu. Řetěz má být ponechán v lázni asi 1 hod., aby tuk s grafitem vnikl i do článků. Nutno pamatovat, aby taková lázeň nebyla přes 100° C teplá. Vysokou teplotou mohou být kalené součásti řetězu popuštěny a ztrácić svoji tvrdost. Nejlépe olej prohlát v nádobě ponořené do vařicí vody. Po vynutí řetězu z lázně otřeme všechn přebytečný tuk s povrchu řetězu, kde nemá žádný mazací článek. Po napnutí řetězu nutno dbát, aby řetězová pojistka směrovala po nasazení svým výřezem proti směru pohybu řetězu.



Obr. 13. Rozpinání řetězu



d) napínání řetězu (obr. 13a)

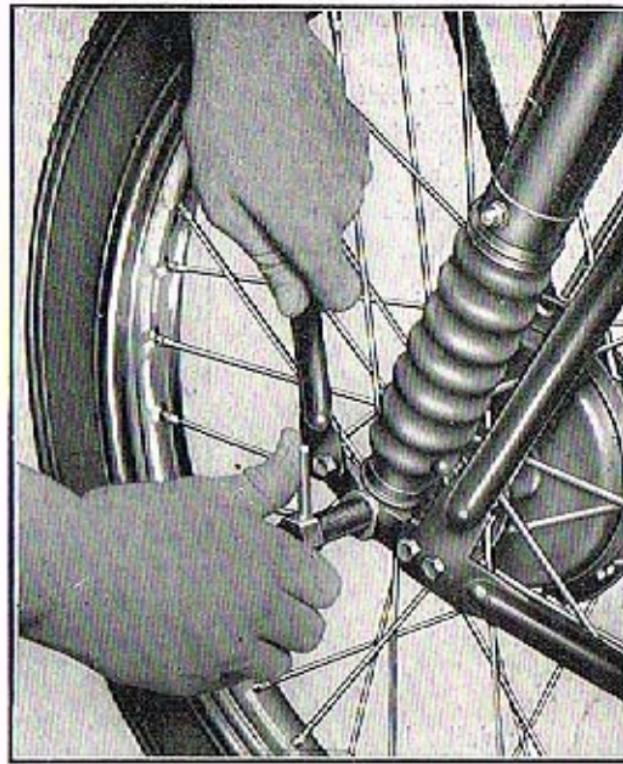
Po povolení matice osy zadního kola povolte matici víka brzdy a patřičným nastavením stavěcích šroubů s pojistnými maticemi posuňte zadní kolo do té polohy, aby bylo možno řetěz vychýlit lehkým tlakem o 15—20 mm. Oba stavěcí šrouby musí být tak nastaveny, aby ráfek kola byl přesně ve středu obou spodních rámových trubek. Teprve potom pevně dotáhněte matici brzdícího bubnu i matku osy zadního kola. Správná poloha zadního kola zaručuje snadnou ovladatelnost motocyklu.

Obr. 13a. Napínání řetězu

e) Vyjímání kol

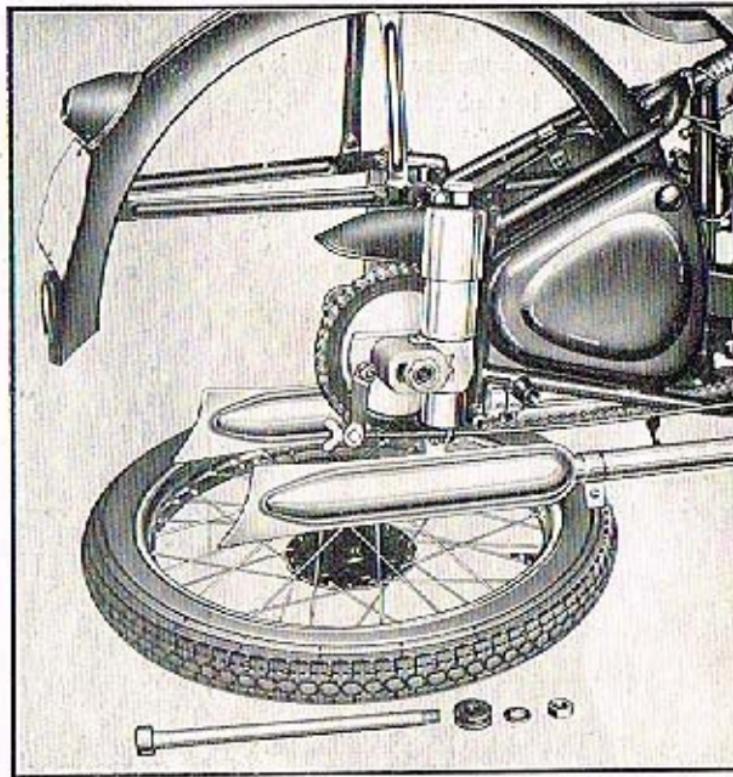
Přední kolo: Vyšroubujte osu předního kola — levý závit (viz obr. 14) a mírným vapršecením kolo vyjměte.

Při nasazování kola dbejte, aby oka pístů vidlice byla v jedné rovině. Osu dobré dotáhněte.



Obr. 14. Osa předního kola

Zadní kolo: Vyšroubujte matice osy zadního kola a osu vytáhněte. Vyměňte distanční vložku, čímž uvolníte zadní kolo a po sejmání s čepům brzdícího bubnu jej můžete při naklonění motocyklu z rámu snadno vymontovat. (Viz obr. 15.)

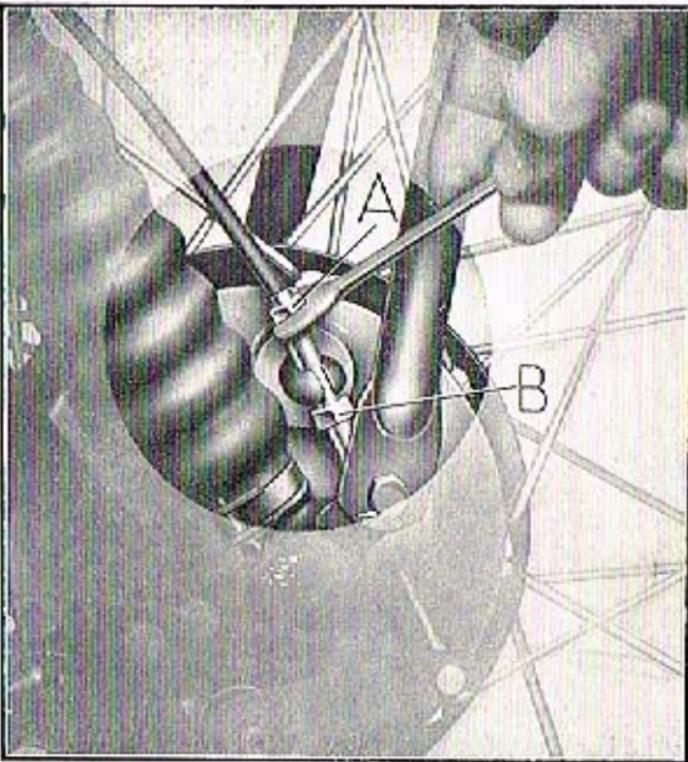


Obr. 15.
Výměna zadního kola

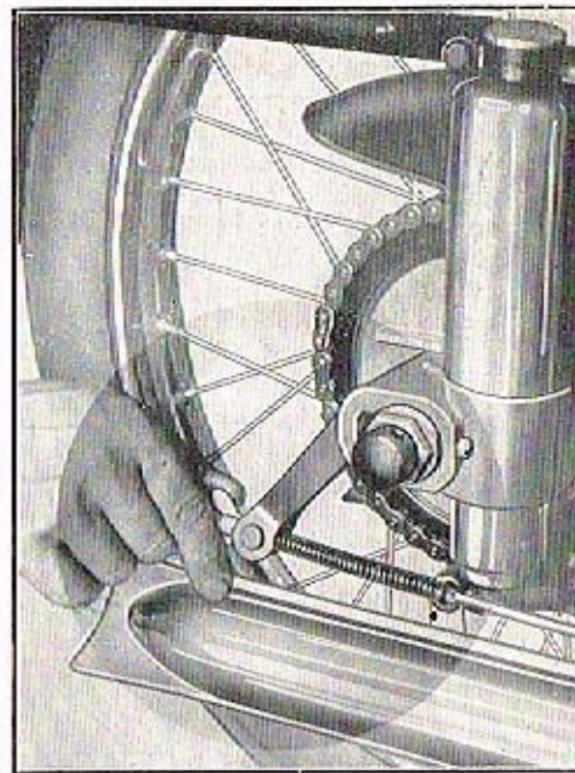
f) Ošetřování a seřízení brzد

Brzdy motocyklu jsou dostatečně dimenzovány a dobře kryty proti vnikání vody, která by jejich účinnost snížila. Vyžaduje jen občasné seřízení, když je obložení čelistí poněkud opotřebeno a když vykazuje nožní páka, nebo ruční páčka větší vůli. Přední brzdu seřídíme po uvolnění pojistné matice B povyšroubováním stavěcího šroubu A, až se vůle brzdrové páčky sníží. Pak pojistnou matice dotáhneme (viz obr. 16). Zadní brzdu seřizujeme otáčením koncové matice táhla brzdy (obr. 17). Zařezované brzdy (když mazadlo nevhodné kvality vyteklo z ložisek do brzdového bubnu) nutno vycistit, ježto jsou jinak málo účinné.

Obr. 16. Seřizování přední brzdy



Přední brzdu vyčistíte, když po vyjmutí kola a sejmání víka brzdy vypláchnete benzinem mazadlo a nečistotu, jak z brzdrového bubnu, tak i z brzdrových čelistí. Po osušení víka můžete kolo opět namontovat. Vyčistění zadní brzdy nebo výměnu opatřovaného obložení svěřte cíborné dílně.



Obr. 17. Seřizování zadní brzdy

g) Ošetřování pneumatik

Pokud pneumatiky drží správný tlak, nevyžadují péče. (Pro jízdu solo : vpředu 1,2 atm., vzadu 1,5 atm., pro jízdu v tandemu přihustit na 1,8—2 atm.)

Klesne-li tlak, zejména v krátké době, pak buď netěsní ventilek, nebo je duše propichnuta, nejčastěji hřebíkem, který pronikl pláštěm kola.

Netěsnost ventilků zjistíme po odšroubování čepičky ventilků a jeho navlhčením. Když se tvoří vzduchové bublinky, vzdach uniká ventilem. V tom případě dotáhneme kuželku ventilků (k tomu slouží čepička ventilků, opatřená výřezem). Když této opatření nestačí, vyšroubojeme kuželku ventilků a nahradíme ji novou. (Doporučujeme opatřit da zásoby 1—2 kusy.)

Poškozenou duši opravíme zlepěním. Za tím účelem sejmeme plášť z ráfku tímto způsobem: Vyšroubojeme kuželku ventilků a vypustíme i zbytek vzdachu.

Matičku, upevňující ventilek k ráfku, sešroubujeme. Kolo položíme a okraj pláště v místě protilehlém ventilků vtláčíme do prohlubinu ráfku. Pomoci montážních pák převlékneme okraj pláště přes okraj ráfku (obr. 18). Je nutno při tom dbát, aby nebyla neopatrností přiskřipnuta a poškozena duše. Když byl plášť po celém obvodu převléknut přes okraj ráfku, vtláčíme ventilek zcela do ráfku a vyjmeme duši. Po vešroubování kuželky do ventilků a mírném nahuštění duše zjistíme, nejlépe ponovením do vody, v kterém místě je duše poškozena. Místo si označíme, (třeba tužkou), duši osušíme a opravíme tímto způsobem:

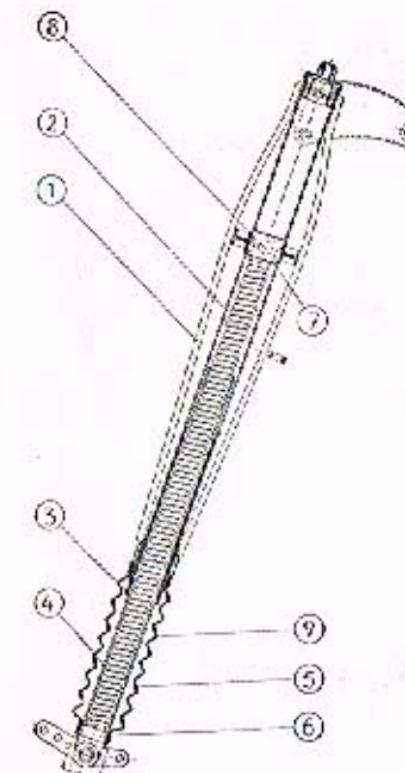
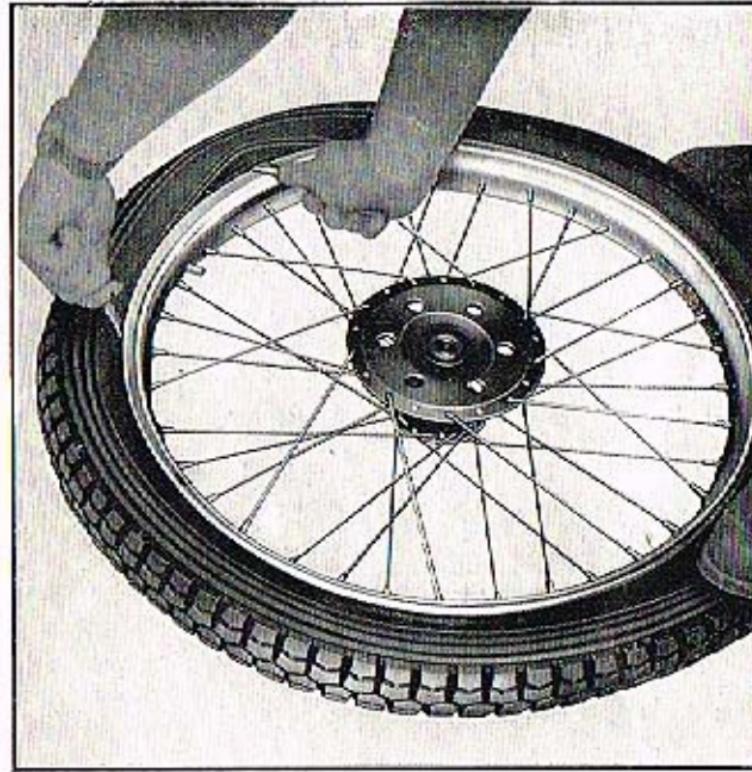
V místě poškození duši lehce zdrsníme kouskem skelného papíru. Zdrsněné místo potřeme lepidlem na gumi. Teprve, až lepidlo poněkud oschnye, přilepíme záplatu, kterou jsme předtím zbarvili ochranným polepem. Záplata musí být dobře přitisknuta, zejména na okrajích. Celé místo za prášíme klouzkiem, aby se duše v místech, kde byla natřena lepidlem, nepřilepila na vnitřní stěnu pláště. Pláště dobré prohlédneme a hřeb, který případně v pláště zůstal, odstraníme kleštěmi. Pak

duši nepatrně nahustíme, vložíme do pláště, který jedním okrajem zůstal v ráfku, provlékneme ventilek otvorem ráfku a zajistíme matičkou (nedotahovat!). Pak přesuneme okraj pláště, nejprve v místě proti ventilku přes okraj ráfku dovnitř, přidržíme jej v prohloubeném místě ráfku, nejlépe rukou nebo sešlápnutím, a montážní pákou přesouváme plášt postupně po obou stranách, až dojdeme k ventilku. Tuto práci provádime opatrně, abychom nepoškodili duši přišlápnutím mezi okraj pláště a ráfek.

Zalepení duše je práce provizorní, nutná na cestě, kdy byl sebrán pláštěm náhodný hřebík. Trvalou opravu provede nejlépe vulkanizační dílna (oprava pneumatik) navulkanisováním záplaty. Rovněž plášt poškozený o ostrý kámen nebo rozbité sklo, dílna dobrě opraví.

Obr. 18.
Správná montáž pneumatik

28



na (oprava pneumatik) navulkanisováním záplaty. Rovněž plášt poškozený o ostrý kámen nebo rozbité sklo, dílna dobrě opraví.

h) Teleskopická vidlice a zadní teleskopy

Popis a návod k ošetřování teleskopické vidlice obr. 19 : Teleskopická vidlice sestává ze dvou navzájem spojených lisovaných tvarových pastrnic 1., do kterých jsou na lisované nosné trubky 2., s pouzdry 3., ve kterých se pohybují dva trubkové písty 4. Tyto dva písty opatřené dole koncovkami, jsou spojeny pevně osou předního kola.

Dlouhé tlakové pružiny 5., jsou našroubovány dole do koncovky pístu 6., nahoře do horního držáku pružiny 7., který je pevně sešroubován svorníkem 8., spojujícím obě pastrnice, se sloupkem řízení.

Tlakové pružiny je potřeba před sninováním namazat hustým tekem, aby bylo zamezeno zvučení ve vidlici.

Třecí plochy pohybujících se pístů jsou proti znečištění prachem a blátem chráněny gumenovými měchy 9.

Na okách pístů vidlice je vzpěrami připevněn blatník, který kmitá zároveň s předním kolem.

Reflektor s rychloměrem je připevněn dvěma držáky na pevně uložených pastrnicích vidlice.

Obr. 19. Teleskopická vidlice

Doporučujeme po ujetí každých 1000 km pisty přimazati tlakovým lisem dobrým tukem. Plnou pozornost věnujte též gumovým ochranným krytům. Jejich netěsnost se vám projeví řekáním z otvůr, vzniklých přetřením, když vidlice na místě rozkmitáte prudkým stačováním.

Netěsnost gumových krytů způsobí rychlé opotřebení pouzder i pistů.

Demontáž i montáž přední teleskopické vidlice je velmi snadná a rychlá, ale doporučujeme, abyste si ji poprvé nechal provést v odborné dílně.

Zadní teleskopické pérování a jeho obsluha obr. 19a, 19b:

Motocykly ČZ 125 C a ČZ 150 C jsou vybaveny teleskopickým odpérováním zadního kola. Provedením zadního pérování zlepšují se dále již tak dobré jízdní vlastnosti strojů ČZ, že můžeme soudle tvrdit, že po této úpravě stroje svým vzhledem, výkonem, spotřebou a pohledem při jízdě řadí se mezi nejlepší značky světové malých kubatur.

Zadní pérování motocyklů ČZ 125 C a ČZ 150 C jest provedeno obvyklými teleskopy.

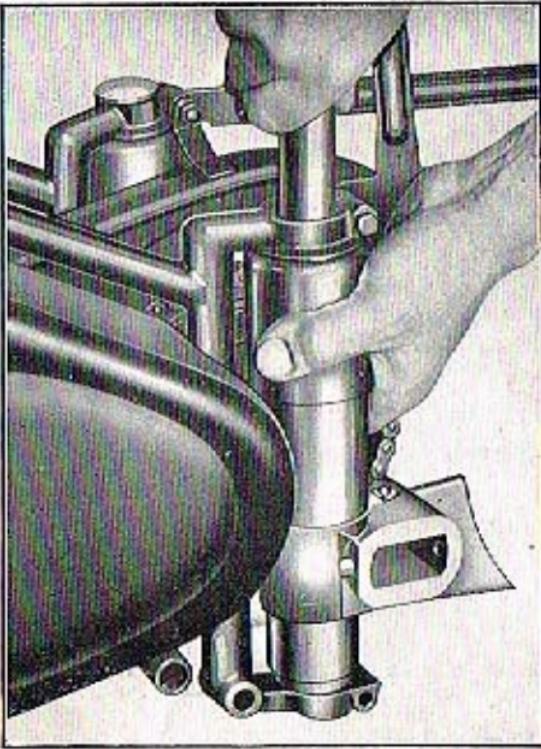
Provedení teleskopů je patrné z obrázků 19a, 19b, které znázorňují zároveň demontáž teleskopů. Ty se demontují po vyjmnutí zadního kola následovně:

Vyjmeme dva šrouby horního a spodního držáku čepu teleskopu, na to vertikální čep vytáhneme směrem nahoru a tím vlastní teleskop uvolníme a z vidlic vyjmeme. Při montáži postupujeme opačným způsobem.

Teleskopy skládají se z těchto částí: z kluzáku pravého nebo levého, horního a spodního krytu, čepu teleskopu, zpruhy, záchrny zpruhy a gumového dorazu.

Po rozebrání teleskopů součástky vyčistime, smontujeme a namažeme vaselinou nebo hustým cyklistickým olejem.

Při provozu každých 1000 km mážeme teleskopy técalemitkou.



Obr. 19a.



Obr. 19b.

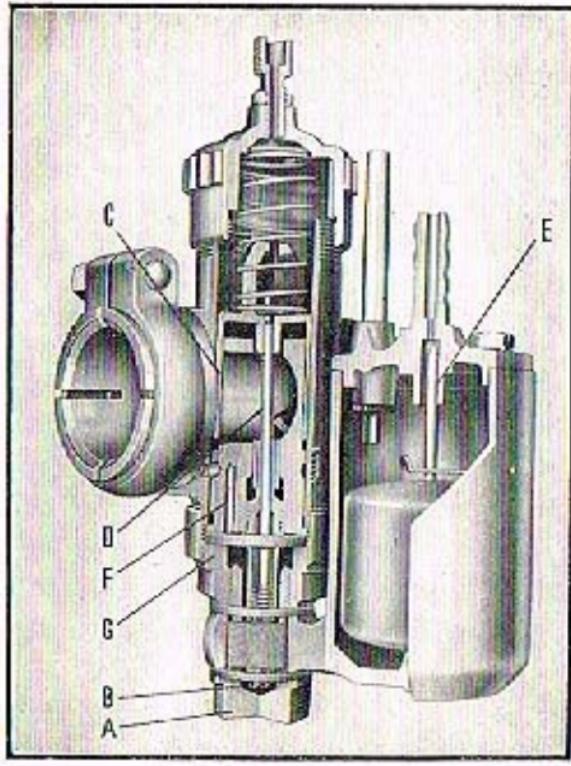
i) Karburátor JIKOV 2918 HC

Karburátor (obr. 20), pokud nenastala porucha chodu motoru ucpáním trysky, nebo čističem vzduchu, nevyžaduje téměř žádnou péči mimo občasné vyčištění. Čistič D (obr. 6) je vrazen do vška karburátoru a je nutno jej vždy po ujetí 1000 až 1500 km důkladně vyprat v pohonné směsi. Jeho úkolem je odstranit z nasávaného vzduchu prach, který se zachycuje na náplní filtru, ovlivěném olejem.

Z benzínové nádrže přivádí se palivo do plovákové komory petrubiem. Kohout (pod nádrží) je opatřen sitem. Otevřením kohoutku otevírá se přítok paliva ke karburátoru. Natočením kohoutu vlevo a dalším jeho povytažením otevírá se rezervní zásoba paliva v nádrži. Mimo tu rezervu zajišťovává v nádrži ještě určité množství paliva, které využíveme v době nouze, kdy i po otevření rezervy bylo doplněno doplněno u nejbližšího benzínového čerpadla nádrž. Přelití zbytku paliva do té části nádrže, která je opatřena kohoutem, provedeme nakloněním motocyklu na bok. Karburátor pracuje tímto způsobem :

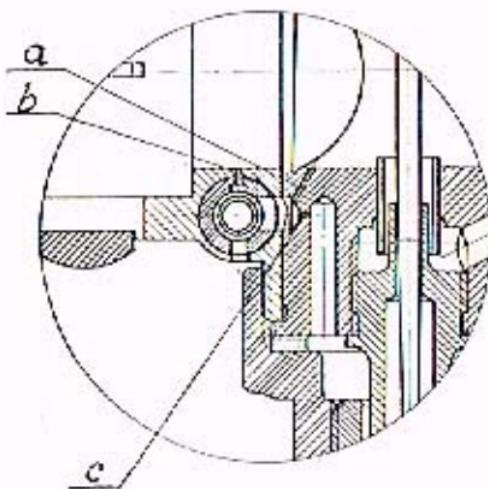
Proud motorem nasávaného vzduchu protéká značnou rychlosí kolem trysky a odssává z ní palivo ve formě mlhoviny. Množství směsi vzduchu a rozprášeného paliva a tím i výkon motoru, řídíme otevíráním a přivíratím šoupátka C, s jehlou D. Pohyb je ovládán bowdenovým lanem a stočnou rukojetí plynu.

Karburátor je vždy seřízen již z továrny. Nedoporučujeme, aby bylo jeho seřízení měněno, zejména pak poloha jehly a velikost trysky. Občasné seřízení volnoběhu provádime tehdy, když motor zhasíná, nebo když běží příliš rychle při zavřeném plynu.



Obr. 20. Karburátor JIKOV 2918 HC

- A šroub s čističem
- B tryska hlavní
- C šoupátko
- D jehla šoupátko
- E jehla plováku
- F vložka
- G matice



Obr. 20a. Řez volnoběžnou tryskou

Při seřízení volnoběhu postupujeme následovně:

Uvolníme matici napínacího bowdenu a zašroubujeme napínací asi o 2 závity, čímž uvolníme plynové lanko a šoupátko spustíme do nejnižší polohy. Pak nastartujeme motor. Běží-li motor ve vyšších otáčkách, než je pro volnoběh žádoucí, pootáčíme dorazovým šroubem šoupátka doleva (šíkmý šroub na boku hlavního tělesa karburátoru) až otočky značně poklesnou.

Pak otáčíme vzduchovým šroubkem volnoběžné trysky doleva, čímž otáčky motoru zase poněkud stoupnou. Opět uvolníme dorazový šroub šoupátka na boku tělesa a celý postup opakujeme, až získáme správný chod při nejnižších otáčkách motoru. Po seřízení vyšroubujeme napínací bowdenu tak, aby nebylo mrtvého chodu v otočné rukojeti plynu a dozáhneme všechny pojistné matici. Toto seřízení je nutno provádět, když je motor teplý. Kontrolujeme též, zda karburátor nepřetéká při otevření kohoutku. Pak je buď nečistota pod plovákovou jehlou, E, (obr. 20), nebo nastalo poškození sedla jehly. Když přep'avíme úmyslně karburátor při startování studeného motoru, nemí přetékání paliva závadou. Nepřeplavujte však přespríliš.

Občas vyčistěte celý karburátor (při normální jízdě asi po 3000 km). Všechny díly omýjte v čistém benzínu.

*Tryska volnoběhu.

Tryska volnoběhu je otvor 0,45 mm vyvrtnutý ve vložce F šoupátkové komory. Občas nutno trysku i kanálky k ní ústící vyčistit.

Vložku F vyjmeme po odšroubování přehozené matici G. Po vyčištění zase vložku zamontujeme, podložíme těsněním a přehozenou matici správně dotáhneme.

j) Vyjmoutí karburátoru

1. Vyšroubujte 2 šrouby víka karburátoru a víko po vysunutí k benzinovému kohoutku opřete o hlavu válce (aby nepřekáželo při další demontáži — viz obr. 21).
2. Odpojte trubku přívodu benzínu (viz obr. 21).

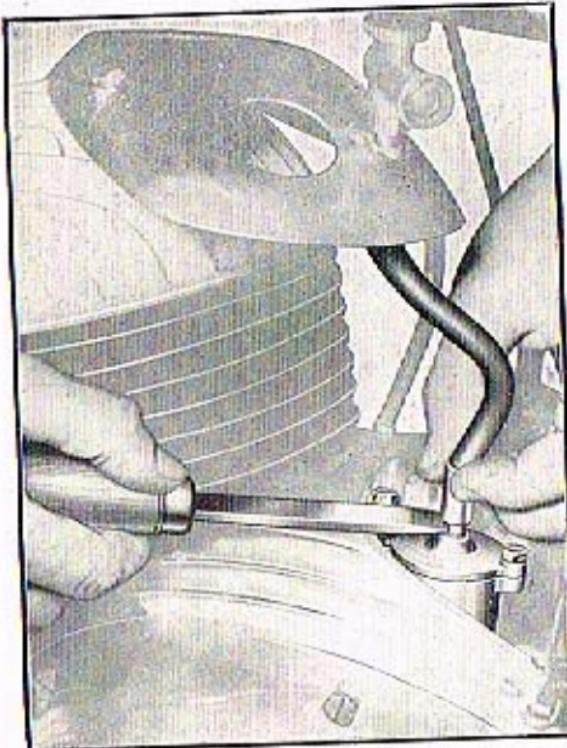
3. Povolte šroub objímky hrsti karburátoru (viz obr. 22) a karburátor vyjměte.

Ucpanou trysku vyčistěte, když po vyjmoutí karburátoru vyšroubujete šroub A a trysku B (viz obr. 20), kterou profouknete, nebo protáhnete žíří. K čištění trysky nepoužívejte ani drátu, ani jiných tvrdých předmětů, protože snadno můžete jemný otvor trysky poškodit.

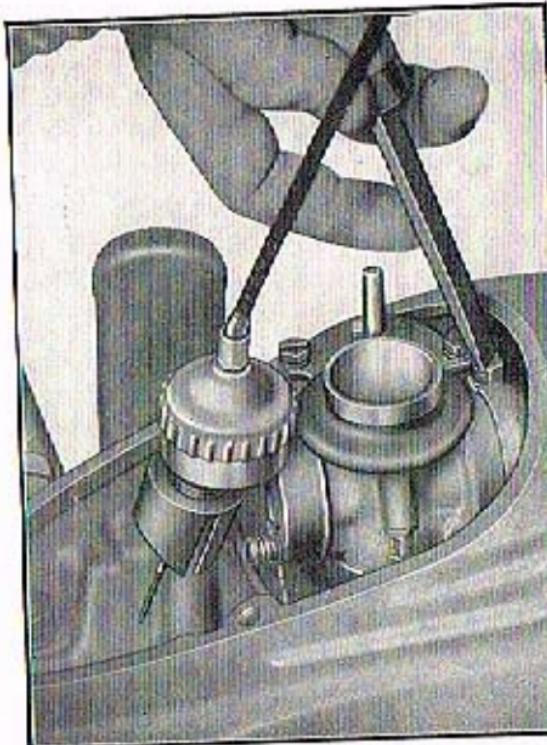
Jestliže karburátor nelze seřídit tak, aby motor běžel ve volnoběhu v malých otáčkách, je zanesena volnoběžná tryska, která je vytvořena otvorem 0,45 mm a, c, obr. 20a, ve vložce šoupátkové komory. Vložku šoupátkové komory vyjměte následovně:

1. Vyjměte karburátor.
2. Odpojte plovákovou komoru.
3. Vyšroubujte matici, která přitahuje vložku šoupátkové komory.
4. Vyňte vložku šoupátkové komory.

Vyčistěte tryskové otvory a, b, c, obr. 20a.



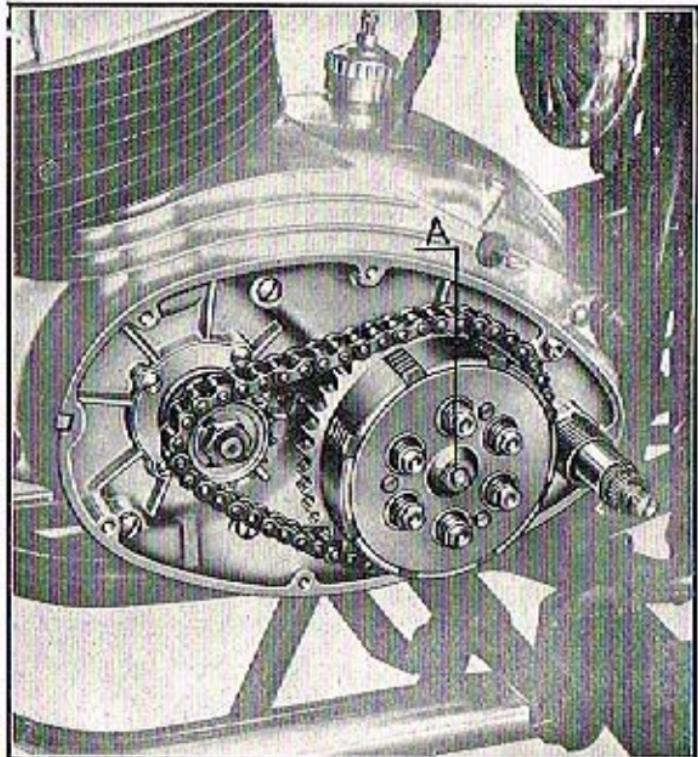
Obr. 21. Odpojování trubky přívodu benzínu



Obr. 22. Povolování objímky karburátoru

k) Spojka

Spojkou přerošujeme spojení motoru s převodovou skříní. Spojka je sestavena z řady plochých kotonoučů, přitlačovaných k sobě ocelovými pružinami. — Stisknutím spojkové páčky na levé straně uvolní se kotonouč, začnou se smekat a spojení s motorem je přerušeno. Spojku vypínáme při řazení rychlostních převodů, aby ozubení koleček v převodové skříně bylo chráněno před nárazy. Spojka běží v olejové lázni a nevyžaduje, mimo seřízení výle v bowdenovém lanku, téměř žádné péče. Páčka spojky musí být vždy volná. Časem se však lanko spojky vytáhne a výle páčky se zvětší. Vymezime ji po uvolnění pojistné matice stavěcího šroubu (na levé spodní části motorového bloku), stavěcí šroub D (obr. 12) vyšroubujeme o jednu,



Obr. 23. Primérní převod

nebo dvě otočky, přezkoušme vili ruční spojkové páčky a dotažením pojistné matice pak pojistíme novou polohu stavěcího šroubu. Když došlo k značnému opotřebení lamel, spojky a seřízení vole stavěcím šroubem je nedostatečné, provede se seřízení šroubem A v přitlačeném kotouči spojky po sejmání levého víka motorové skříně. (Viz obr. 23.)

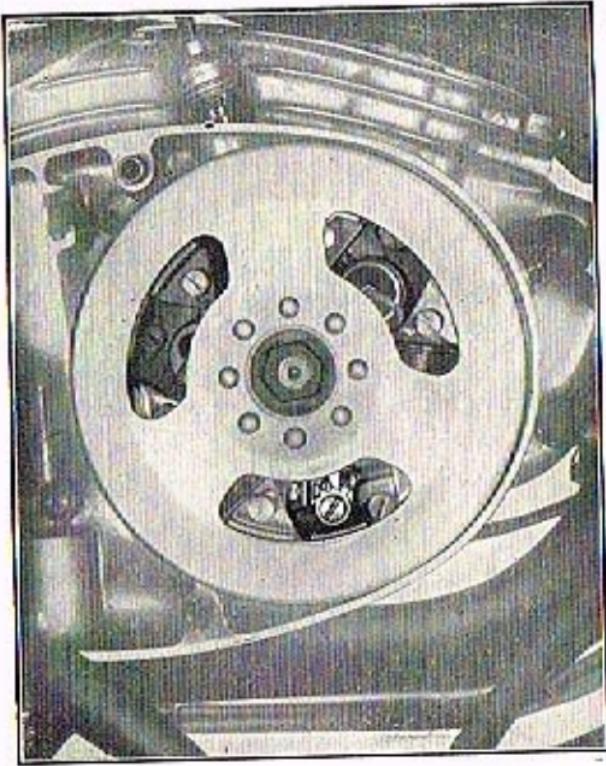
1) Magdynam a elektrické zařízení

Jako zdroje použito 6 pólového setrvačníkového magdynama 6V, 25/30 W. Toto dodává potřebné vysoké napětí pro zapalování a střídavý proud pro svícení a nabíjení akumulátorů. Váčka pro ovládání přerušovače je vytvořena na náboji setrvačníku. Správný chod a výkon motoru je závislý na správném seřízení zapalování. Proto venujte seřízení co největší péči. Ve světlometu je hlavní žárovka 6V, 25/25W s paticí Ba 20d a parkovací žárovka 6V, 1,5W s paticí Ba 9s. Ve světlometu je také umístěna tlumivka, usměrňovač a pojistka (viz obr. 10) pro nabíjení akumulátorů. V zadní lampa je žárovka 6V, 5W s paticí Ba 15s.

Akumulátor je olověný 6V, 7Ah a je umístěn v levé zadní skřínce (viz obr. 26). Houkačka je napájená stejnosměrným proudem z akumulátoru a zapíná se tláčítkem na přepínači světel (viz obr. 9). Seřízení houkačky svěrte odborné dílně. Kabely použité k připojení spotřebičů jsou autokably o průřezu 1 mm². Přepínač kabel je třípramený 3×0,75 mm². Spojení se zadní lampou je provedeno dvouprameným autokabelem 2×0,5 mm².

Seřízení zapalování: Otáčejte setrvačníkem vlevo, až je největší odtrh na přerušovači. Po uvolnění upevňovacího šroubu kovadlinky, poroci excentru šroubováku (obr. 24) nastavte vzdálenost kontaktů tak, aby odtrh byl 0,4 mm. Po nastavení upevňovací šroubek kovadlinky opět dotáhněte. Otáčejte setrvačníkem vlevo, až se přerušovač objeví ve výřezu setrvačníku. Mezi kontakty přerušovače vložte proužek slabého papíru (cigaretového) nebo kovovou folii 0,05 mm silnou. Pozvolna otáčejte setrvačníkem duleva, za současného slabého tahu papíku, nebo folia mezi kontakty. V okamžiku uvolnění papíku nastává přerušení a pleskok jiskry v zapalovací svíčce. V tomto okamžiku má být předstih 4,5 mm. Je to vzdálenost mezi polohou pístu, v níž nastane odtrh a horní úvratí pístu. Měřte ji tyčinkou při sejmání hlavě válce, (nebo hloubkoměrem). Nežli předstih správný, sejměte setrvačník magdynama stahovákem a po povolení 3 upevňovacích šroubů kotvy, nastavte tu to natočením do správné polohy. Setrvačník zbytečně nesnímejte, protože se zaslubují magnety a pokládejte jen na čisté místo bez kovových částí, protože se tyto na magnety přichytí a mohou způsobit poruchu ve funkci magdynama. Výměnu součástí kotevní desky svěrte odborné dílně.

Po 3000 km přimazte mazací plst několika kapkami hustšího oleje. Prohlédněte také nežli plst prodřena — pak ji nutno vyměnit. Po 5000 km zkontrolujte a případně seříďte odtrh a předstih. Šrouby opět dotáhněte a namontujte setrvačník dynama.

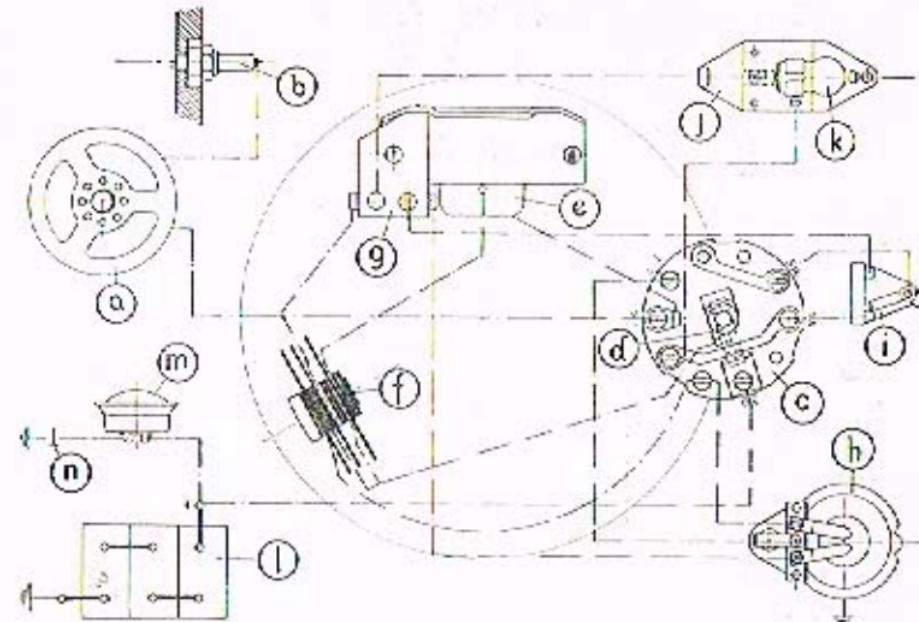


Obr. 24. Seřizování odtrhu

Při připojování akumulátoru na motocykl dbejte, aby nebyl + polem připojen na kostru. Přepulování akumulátoru by mělo za následek přepálení pojistky a případně poškození usměrňovače. Nikdy nezkoušejte světla připojením akumulátoru + polem na svorku magdynamu, protože by nastalo odmagnetování magnetů a magdynamo by nesvitilo.

- a) Magdynamo
- b) Zapal. svíčka
- c) Svor. destička přepínače
- d) Pojistka
- e) Tlumivka
- f) Usměrňovač
- g) Svorovnice
- h) Objímka žárovek
- i) Přepínač
- j) Zadní lampa
- k) Žárovka z. l.
- l) Akumulátor
- m) Houkačka
- n) Tlačítko houk.

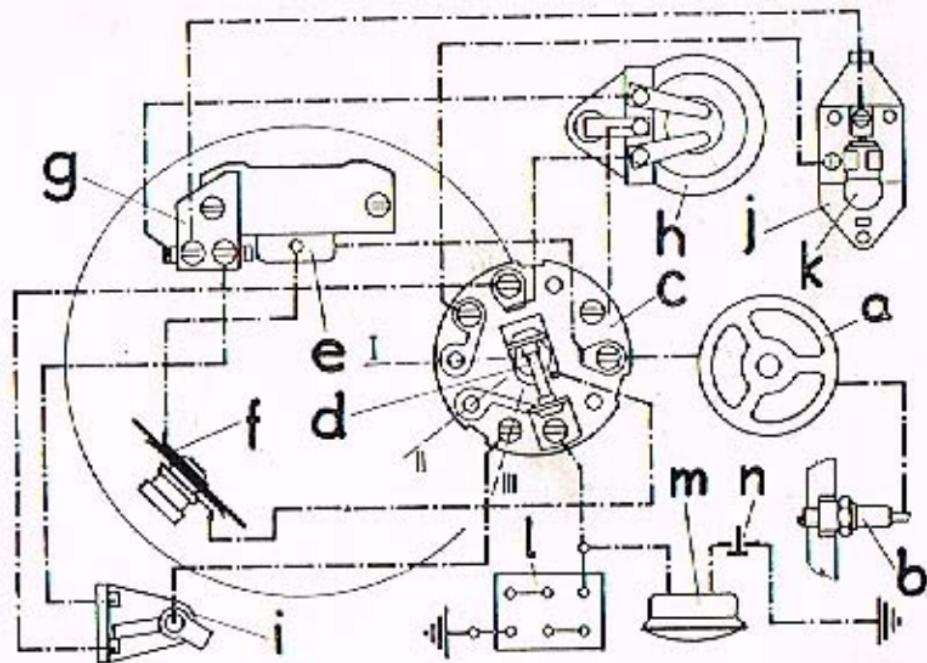
Platí do výrobního čísla 307527



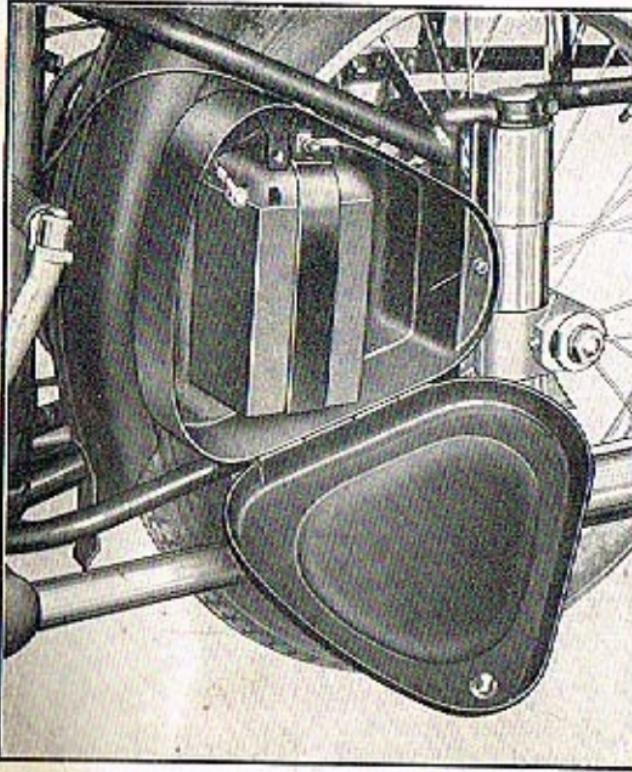
Obr. 25. Schéma elektrického zapojení

- a) Magdynamo
- b) Zapal. svíčka
- c) Svork. destička přepínače
- d) Pojistka
- e) Tlumívka
- f) Usměrňovač
- g) Svorkovnice
- h) Objímka žárovek
- i) Přepínač
- j) Zadní lampa
- k) Žárovka z. l.
- l) Akumulátor
- m) Houkačka
- n) Tlačítko houk.

Platí od výrobu čísla 307528



Obr. 25a. Schéma elektrického zapojení



Obr. 26. Akumulátor

m) Akumulátor

(Je umístěn v levé skřínce - viz obr. 26). Obsluha akumulátoru je jednoduchá. Dbejte jen, aby hladina kapaliny (která se často vypařuje) byla vždy 10 mm nad horním okrajem desek. Doplňujte jej pouze destilovanou vodou. V případě, kdy byla kapalina vylitá, doplňte akumulátor zředěnou kyselinou sírovou. Správná hustota je 28—30° Bé (specifická váha 1,24—1,26). Správná hustota má vliv na nabíjení a chrání v zimě akumulátor před zamrznutím. Vídly po 3 měsících dejte si v odborné dílně překontrolovat stav akumulátoru. Nejedete-li delší dobu, vyjměte a uložte akumulátor v suché místnosti. Po 4 týdnech jej vždy doplňte destilovanou vodou a dejte dobít. Alespoň jednou za 2 měsíce má být akumulátor vybit (1,8 V pro jeden článek) a znova nabít na plnou hodnotu. — Kontakty akumulátoru udržujte čisté. Lehký nátěr vaselinou ochrání vývody před poškozením kyselinou.

n) Kabely elektrického zařízení a zapalovací svíčka

Kabely občas prohlédněte a místá s poškozenou isolací očistěte izolační tkanicí. Poškozená isolace by mohla způsobit zkrat a případně i zničení akumulátoru.
Zapalovací svíčku občas prohlédněte, očistěte, karbon opatrně seškrabejte, případně seřidte kontakty na vzdálenost 0,5 mm opatrným přihnutím zennicího kontaktu.

III. Demontáže a opravy

Před každou demontáží dokonale očistěte motocykl. Všechny práce, které vyžadují použití speciálních nástrojů, svěťte vždy odborné dílně.

a) Vyjmouti motoru z rámu

1. Odpojte přívod benzínu.
2. Vyšroubujte šoupátko karburátoru.
3. Odpojte kabel světelného vývodu z magdynama.
4. Odpojte výfukové roury a tlumiče (povolením šroubů objímk u váleč a vyšroubováním šroubů, které připevňují držáky tlumiče na zadní vidlice rámu).
5. Vyšroubujte stavěcí šraub bowdenu spojky (na spodní levé části motorové skříně).
6. Vyšroubujte matku ramene pravé stupačky a stupačku sejměte. Po vyjmouti SEGER pojistky odtáhněte páku nožní brzdy (aby nepřekážela při snímání pravého víka).

7. Vyšroubujte 3 šrouby pravého víka a víko opatrně sejměte.

8. Sejměte kryt řetězu (šroub na pravé části motorové skříně a na zadní vidlice rámu).
9. Sjměte řetěz (po vyjmouti spojky řetězu).
10. Vyšroubujte 4 šrouby pripěvňující motor v rámu a motor vyjměte.

b) Sejmouti levého víka motorové skříně

Před sejmutím víka vypusťte olej otvorem C (obr. 12).

Levé víko motorové skříně sejměte, když potřebujete seřidit stavěcí šraub přitačného kotouče spojky A (obr. 23) nebo vyměnit lamely spojky.

1. Povolte matku ramene levé stupačky a stupačku sejměte.
2. Vyšroubujte šrouby páky nožního řazení a páky startera. Páky stáhněte dvěma šroubováky.
3. Vyšroubujte 6 šroubů levého víka a víko opatrně sejměte (vypáčením dvěma šroubováky, které zasadte do výrezů levého víka).

c) Sejmouti pravého víka motorové skříně

Pravé víko motorové skříně sejměte, když potřebujete seřidit zapalování, opravit náhon rychloměru, nebo přístup k řetězovému kolečku.

1. Vyšroubujte matku ramene pravé stupačky a stupačku sejměte.
2. Po vyjmouti SEGER pojistky odtáhněte páku nožní brzdy tak, aby nepřekážela při snímání pravého víka.
3. Vyšroubujte 3 šrouby pravého víka a víko opatrně sejměte.

d) Dekarbonisace a výměna kroužků

Na pisto, hlavě válce a ve výfukových kanálech usazují se zbytky spálené směsi (karbon), které po ujetí asi 3000—5000 km odstraňte, neboť snižují výkon motoru a způsobují přílišné jeho zahřívání.

Při demontáži motoru za účelem dekarbonisace postupujte takto:

1. Odpojte kabel svíčky.
2. Vyšroubejte 4 matky hlavy válce.
3. Protočte starterem motor, čímž se karbonem přilepená hlava odtrhne a můžete ji potom snadno sejmouti.
4. Odpojte výfukové roury (povolením šroubů objímek u válce a vyšroubováním šroubů, které připevní drážky tlumičů na zadní vidlice rámu).
5. Posuňte píst do dolní polohy a vysunutím sejměte válec.
6. Provedte opatrným oškrabáním dekarbonisaci hlavy válce, výfukových kanálů a pistu (aby nenapadal karbon do motorové skříně při očištění pistu, obalte ojnicí kusem čistého hadru, kterým zakryjte hrdlo motorové skříně).

Současně odstraňte karbon z drážek pístních kroužků, aby se mohly volně pohybovat. Při opětovném nasazování kroužky dejte do týchž drážek jak byly před sejmoutím. Povrch čistěných ploch nesmíte poškodit. Po oškrabání karbonu všechny části můžete hladce vyleštít: velmi jemným smírkovým plátnem. Je-li pístní kroužky příliš opotřebované, a je-li spára mezi konci kroužků větší než 1 mm (správná šířka spáry je 0,2 mm), musíte kroužky vyměnit. Šířku spáry zjistíte vložením kroužků do válce.

Při montáži dejte vždy pod válec a pod hlavu válce nové těsnění. Matky hlavy válce stejně dotahujte.

Tabulky poruch motoru

Příznaky poruchy	Zjištěná závada	Způsob odstranění
Motor nemá správný chod (motor klepe)	motor přehřát kontakty svíčky žhaveny velký předstih výfuková hrdeľa válce a hlava zaneseny karbonem	nechat vychladnout, nehnat do příliš vysokých otáček svíčka vadná, vyměnit předstih seřídit karbon vyčistit
Motor vynedává (jiskra správná)	voda nebo olej v karburátoru dochází palivo občasné krátké spojení kabelu svíčky odvzdušňovací otvor ve víku nádrže ucpan špatně seřízený karburátor (příliš chudá nebo příliš bohatá směs)	karburátor vyčistit otevřít rezervu, znova plnit vadné místo vyhledat, obalit isol. tkanicí nebo kabel vyměnit otvor vyčistit karburátor seřídit

Příznaky poruchy	Zjištěná závada	Způsob odstranění
Motor vynechívá (jiskra nepravidelná)	nevýhodná svíčka zaolejovaná svíčka velká vzdálenost kontaktů svíčky kontakty přerošovače znečištěny kontakty přerošovače uvolněny kabel svíčky proražen	svíčku vyměnit svíčku vyčistit upravit přihnutí na 0,5 mm kontakty očistit dotáhnout pojistovací matici, předstih zkонтrolovat kabel izolovat tkanicí, nebo vyměnit
Motor nelze spustit (jiskra správná, komprese správná, karburátor nelze přeplavit)	přívod benzínu ucpán	přívod vyčistit

Příznaky poruchy	Zjištěná závada	Způsob odstranění
Motor nelze spustit (jiskra správná, komprese správná, karburátor lze přeplavit)	ucpaná tryska karburátor netěsní na válcí	trysku vyčistit karburátor správně nasadit, šroub svorky dotáhnout
Karburátor trvale přetéká	jehla plováku ohnuta déravý plovák nečistota pod sedlem plovákové jehly sedlo jehly vytlučeno	jehlu vyměnit plovák zaletovat nebo vyměnit odšroubovat víko plovákové komory, komoru a víko vyčistit vyměnit víko plovákové komory, případně i jehlu

Příznaky poruchy	Zjištěná závada	Způsob odstranění
Svíčka nepálí (komprese správná, karburátor v pořádku)	kontakty přerušovače opáleny kondensátor probit zapalovací cívka probita krátké spojení ve vývodu zapalovalce kabelu chybná svíčka	kontakty vyčistit provázkem jemného smrk, plátna, případně vyměnit kondensátor vyměnit cívku vyměnit (provede odb. dílna) vývodku vyměnit svíčku vyměnit
Výkon motoru nedostatečný (karburátor v pořádku, jiskra správná, komprese motoru malá)	svíčka uvolněna zlomený pistní kroužek pist a kroužky optičebeny	svíčku dotihnout, těsnící podložku vyměnit kroužek vyměnit přebrus válce, nový pist a kroužky (provede odb. dílna)

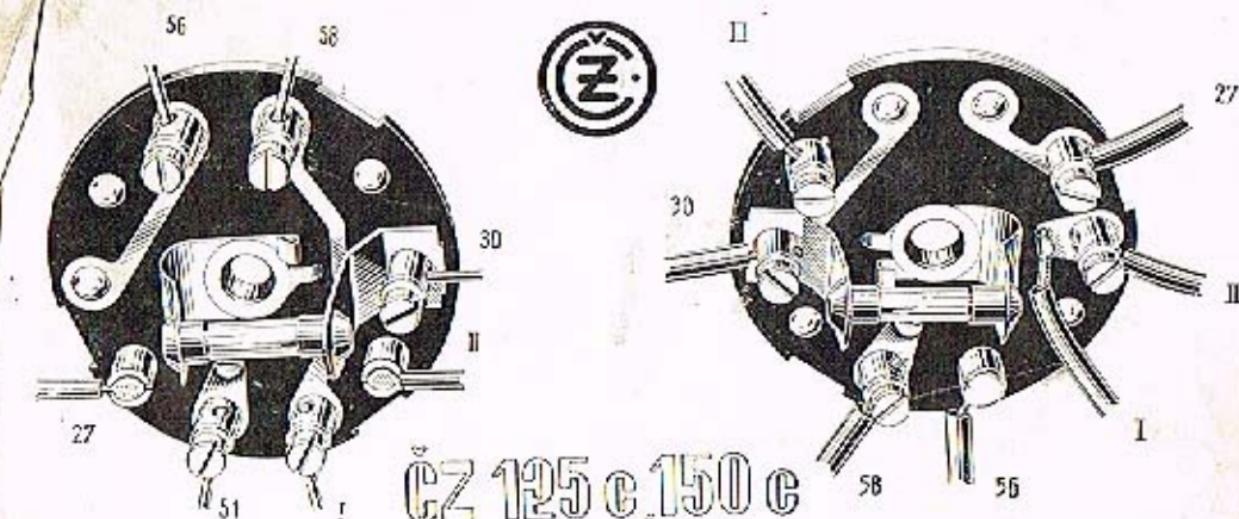
Tabulky mazání motocyklu ČZ 125 c a ČZ 150 c

Ujeté km	Místo mazání	Počet míst	Mazadlo	Poznámka
500	čepy vidlice páčka přední brzdy páčka spojky páka nožní brzdy	2 1 1 1	vaseliná olej motor. olej motor. olej motor.	mazacím lisem několik kapek několik kapek několik kapek
1.000	klíče přední a zadní brzdy šlapka startero stojánek převodová skříň	1 1 1 1	olej motor. olej motor. olej motor. olej motor.	několik kapek několik kapek několik kapek první výměna oleje (jen u nového motocyklu)
	ahelný hřídel rychloměru	1	olej motor.	nakapat olej po odšroubování
	lanka spojky, brzdy, plynu soukolí rychloměru	3 1	olej motor. vaseliná	několik kapek vysroubovat zátku, naplnit dutinu vaselinou a zašroubovat mazacím lisem
	zadní teleskopy	2	vaseliná	

Ujeté km	Místo mazání	Počet míst	Mazadlo	Poznámka
3.000	převodová skříň	1	olej motor.	vyměnit olej (v zimě olej Arctic)
	řetěz	1	tuk s grafitem	vyprat a napustit dle návodu
10.000	hlava řízení	1	vaselina	po demontáži
	ložiska kol	2	vaselina	po demontáži

52

ZAPojení svorkové děstičky přepínače



Do v. č. motoru 307527

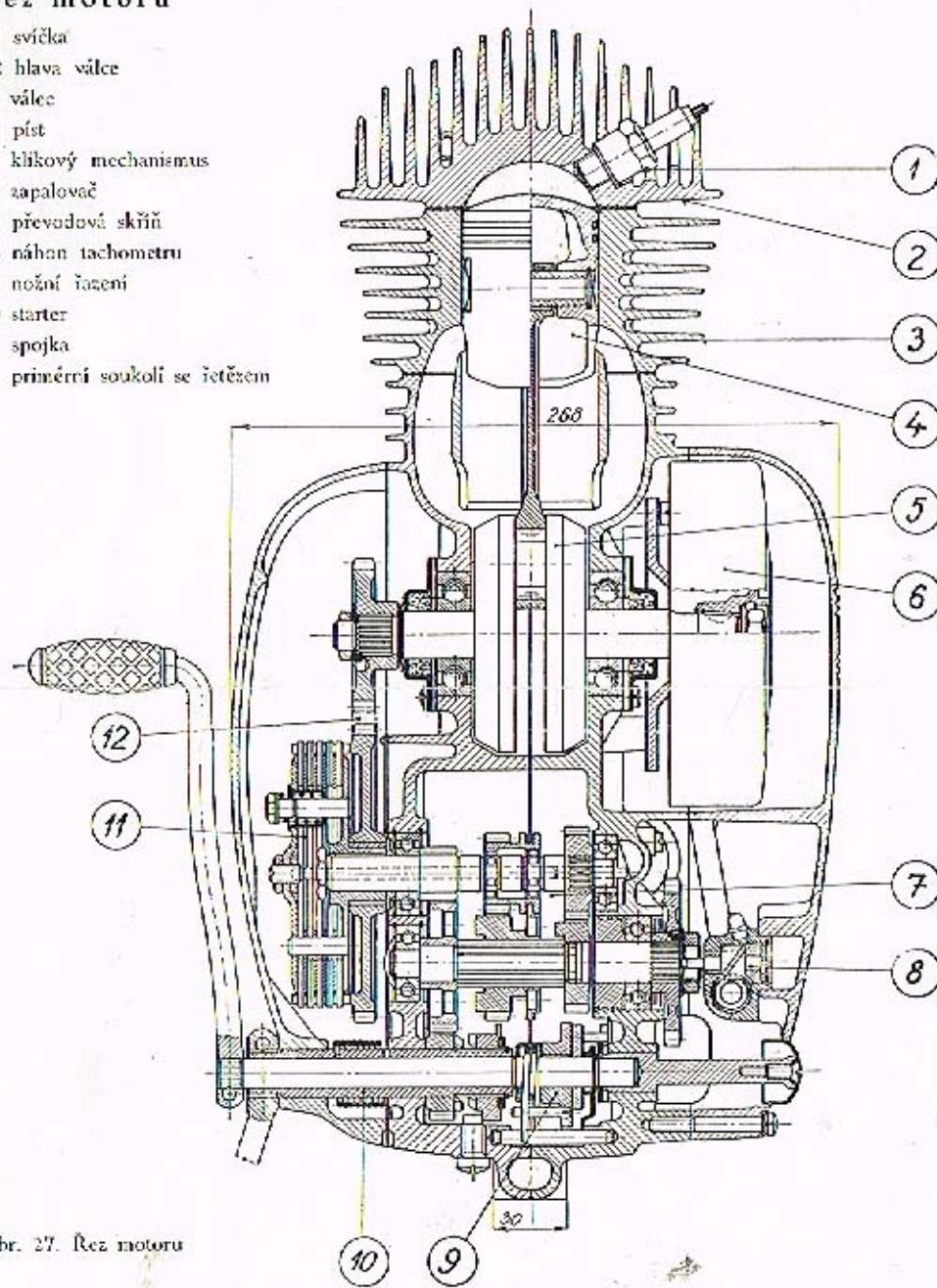
- I. k zadní lampa
- II. k hlavní žárovce
- 27 k parkovací žárovce
- 30 k akumulátoru
- 51 od magdynama
- 56 střední kabel přepínače na řidítkách
- 58 krajní kabel přepínače na řidítkách

Od v. č. motoru 307528

- I. k hlavní žárovce
- II. krajní kabel přepínače na řidítkách
- III. střední kabel přepínače na řidítkách
- 27 k zadní lampa
- 30 k akumulátoru
- 56 k parkovací žárovce
- 58 od magdynama

Řez motoru

- 1 svíčka
- 2 hlava válce
- 3 válec
- 4 píst
- 5 klikový mechanismus
- 6 zapalovač
- 7 převodová skříň
- 8 náhon tachometru
- 9 nožní žázení
- 10 startér
- 11 spojka
- 12 primérní soukolí se řetězem



Obr. 27. Řez motoru