



Zetor

SKÚTR

Typ 501/01 - 175 ccm

Typ 501/03 - 175 ccm

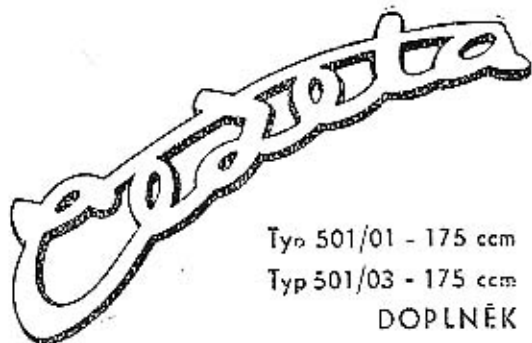
DOPLNĚK



TECHNICKÝ POPIS A JÍZDNÍ NÁVOD

SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA OBSLUHU A UDRŽOVÁNÍ

SKÚTR



Typ 501/01 - 175 ccm

Typ 501/03 - 175 ccm

DOPLNĚK

TECHNICKÝ POPIS A JÍZDNÍ NÁVOD

SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA OBSLUHU A UDRŽOVÁNÍ

T Y P	171,7 ccm
Počet válců	1
Obsah válce	171,7 ccm
Platí od v. č.	100.301

Vyrábějí:

ČESKÉ ZÁVODY MOTOCYKLOVÉ n. p.
STRAKONICE

III. VYDÁNÍ 1959

OPIS A NÁVOD K OBSLUZE

	Strana
1. Technické údaje	6
2. Popis skútru	9
3. Popis elektrického zařízení	12
4. Zajištění nového stroje	16
5. Návod k obsluze	18
6. Čeho se nutno vyvarovat	20

ÚDRŽBA

1. Čištění stroje	21
2. Mazání stroje	21
3. Seřizování brzd	26
4. Pneumatiky	27
5. Napínání řetězu	29
6. Spojka a její seřízení	30
7. Karburátor JIKOV 2924 M-13 Monoblok	33
8. Údržba elektrického zařízení	35
9. Dekarbonisace	39
10. Kontrola šroubů a matic	40

DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ SPECIALNÍHO NÁŘADÍ

1. Vyjmutí předního kola	41
2. Vyjmutí zadního kola	42
3. Demontáž motorového agregátu	43
4. Vyjmutí zadního řetězového kola	44
5. Výměna kuličkových ložisek zadního kola	45
6. Demontáž hlavy válce	46
7. Výměna pístních kroužků	47
8. Vyjmutí karburátoru	48
9. Sejmутí pravého a levého víka motoru	48
10. Demontáž spojky	48
11. Demontáž bloku zadního převodu a dorazu	48
12. Demontáž tlumiče výfuku a výfukových trubek	49
13. Demontáž napínáku řetězu	49
14. Demontáž světlometu	50
15. Řídky - otočné rukojeti	51
16. Demontáž přední vidlice	52
17. Demontáž předního bloku převodu, dorazu vahadel a tlumiče	53
18. Demontáž nádrže na palivo	53
19. Demontáž schránky nářadí	54
20. Vyjmutí akumulátoru	54
21. Demontáž spínací skřínky	54
22. Demontáž sedla	54
23. Nosič zavazadel	54

TABULKA PORUCH A JEJICH ODSTRANENÍ

Popis činnosti dvoudobého motoru	60
Seznam nářadí	60

1. Pohled z levé strany	30. Seřízení dopadu světel
2. Pohled z pravé strany	31. Vyjmutí tlumič výfuku
3. Hlavní rozměry	32. Uvolnění přední brzdy
4. Řez motorem	33. Vyjmutí předního kola
5. Uzamykání stroje	34. Vyjmutí zadního kola
6. Vyznačení spotřebičů el. proudu	35. Uložení zadní křivky
7. Polohy klíčku spínací skřínky	36. Rozpojení řetězu
8. Spínač stop	37. Řez předním kolem
9. Svorkovnice	38. Řez zadním kolem
10. Schema elektrického zapojení	39. Odpojení výfukového potrubí
11. Kontrolní a plnicí otvor oleje	40. Sejmутí hlavy válce
12. Polohy uzavíracího kužele	41. Sejmутí válce
13. Kontrolní světa	42. Montáž pístních kroužků
14. Mazací plán levá strana	43. Vyjmutí karburátoru
15. Mazací plán pravá strana	44. Zadní převod s dorazem
16. Výpustný šroub	45. Uvolnění objímky s parabolou
17. Seřízení přední brzdy	46. Snímání řídítek
18. Seřízení zadní brzdy	47. Seřízení otočné rukojeti
19. Montáž pláště	48. Demontáž přední vidlice
20. Napínání řetězu	49. Vyjmutí přední vidlice
21. Napínání řetězu v karoserii	50. Řez tlumičem
22. Schema samočinného vypínání spojky	51. Vyjmutí akumulátoru
23. Seřízení spojky	52. Schránka
24. Řez karburátorem	53. Demontáž sedla
25. Řez tlumičem sání	54. Nosič zavazadel
26. Výměna pojistky	55. Schema činnosti dvoudobého motoru
28. Měření odlihu přerušovače	56. Schema činnosti dvoudobého motoru
29. Dynamo	

OVODEM

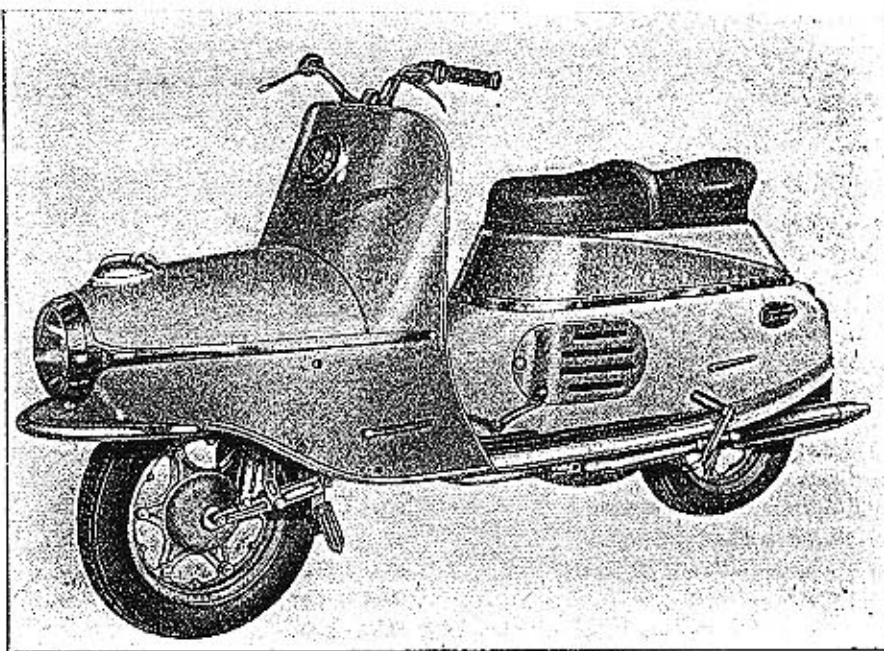
Odborníci našich motocyklových závodů, konstruktéři a dělníci zhotovili pro Vás tento nový typ stroje nejmodernější světové koncepce, aby Vám zpříjemnil jízdu i ovládání skútru za všech okolností. Je to dokonalý stroj, jehož moderní konstrukce je zárukou výkonu, pohodlí a elegance. Věříme, že tento nový typ splní všechny Vaše požadavky.

Tato příručka Vám pomůže seznámit se s Vaším strojem, poznati jeho součástky a jejich činnost. Poradí Vám, jak si počínati při drobných opravách a údržbě. Dbejte pokynů zde uvedených.

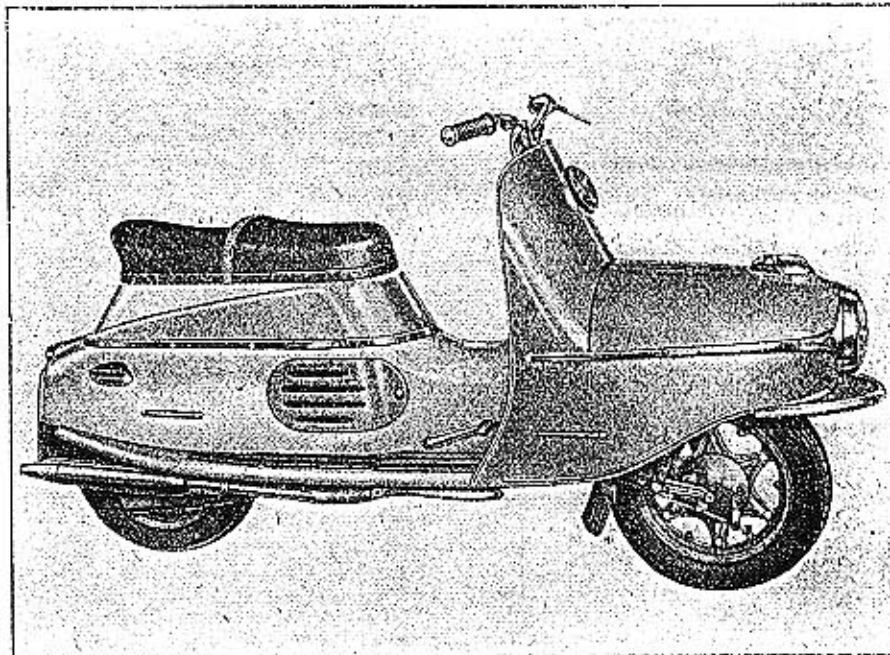
Přejeme Vám tisíce krásných a radostných kilometrů na novém typu skútru.



České závody motocyklové, n. p.
Strakonice



1. Pohled z levé strany



2. Pohled z pravé strany

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

[illegible]

Обр. 3. Главни разпорѣкы

2. POPIS SKÜTRU

Skútr 175 ccm — typ 501 je jednostopé vozidlo, sloužící k dopravě jedné nebo dvou osob. Skútr jest lehké, solidní konstrukce a samonosná karoserie je řešena tak, že součásti vyhovují jak vzhledovým, tak i pevnostním požadavkům.

Použit je spalovací motor 175 ccm — dvoudobý s vratným vyplachováním, chlazený vzduchem. Motor má tichý běh, je v celkovém rozsahu otáček vyvážen, bez vibrací a je schopen velké akcelerace.

Spojka běží v olejové lázni. Je pětisamelová, s lamelami ocelovými a s korkovým obložení. Ovládána je páčkou na levé straně řídítek.

Převodovka má čtyři převodové stupně. S klikovou skříní tvoří jednotlivý blok motoru.

Zasouvání převodových stupňů je nožní a provádí se dvouramennou pákou, která je na levé straně karoserie. Zasouvání je opatřeno elektrickým ukazovatelem zasunutého chodu naprázdno. Vypínání spojky při zasouvání převodových stupňů je samočinné.

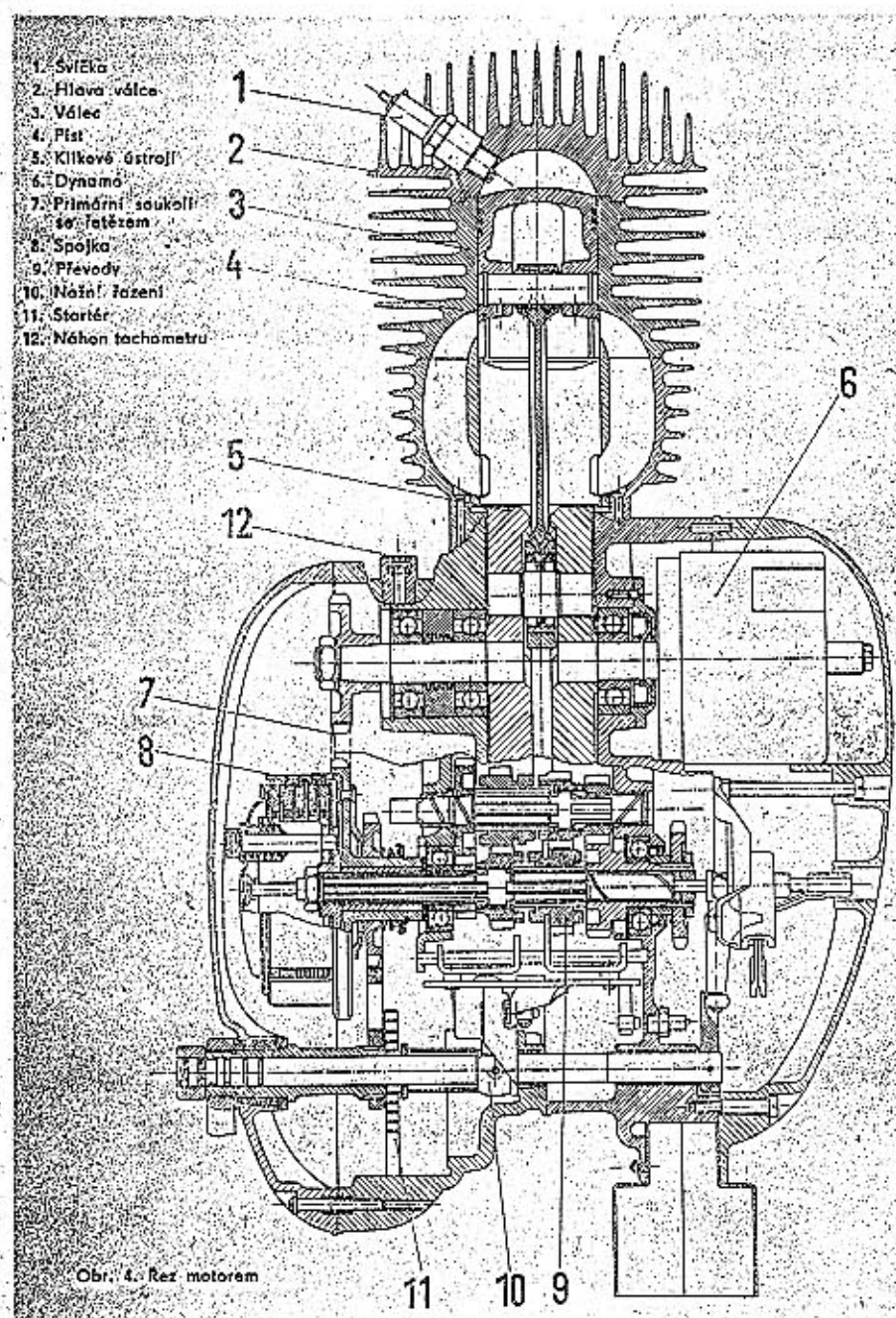
Převod sil je řetězy. Primární řetěz je zakryt levým víkem skříně a běží v olejové lázni. Sekundární řetěz je zcela zapouzdřený; tím je velmi zvýšena jeho životnost.

Karburátor „Jikov“ monoblok – typ 2924 M-13 s tlumičem sání. Průměr difuseru karburátoru 24 mm. Hlavní tryska, 210 – ČSN. Vohnoběžná tryska 52 – ČSN. Stroj je ze závodu seřízen pro zajištění, tj. obohacená směs. Po zajetí stroje je nutné karburátor opět seřídit. Polohu jehly upravíme na III, zářez shora, šroub vohnoběhu povolíme doleva o $\frac{3}{4}$ ot. od dotažené polohy.

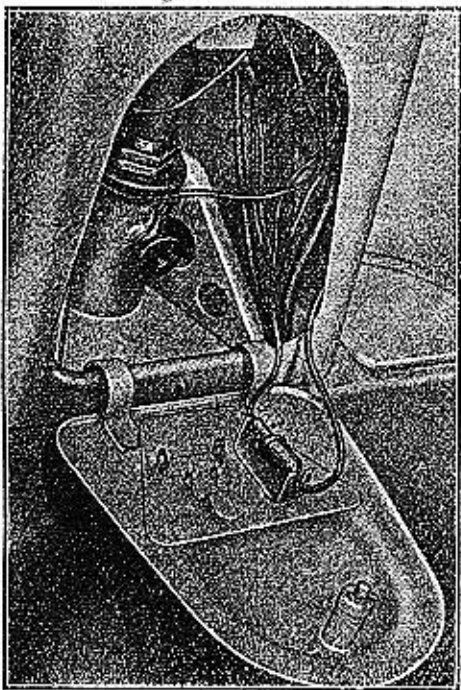
Kola — paprsky kol jsou lisované, přivařené na brzdový buben. Ráfky jsou sešroubovávány 6 šroubky (# 10) ze dvou polovin a upevněny na paprscích 6 maticemi (# 17).

Brzdy — zadní brzda je obsluhována pravou nohou a její seřízení se provádí opěrkou bowdenu upevněnou na pravé polovině skříňe.

Přední brzda je obsluhována pravou rukou a její seřízení je možné bez použití nářadí. Obě brzdy jsou velmi účinné.



Obr. 4. Rez motorem



Obr. 5. Zajištění stroje

Karoserie je samonosná, svařená z lisovaných částí, které jsou voleny tak, aby byla zaručena její maximální tuhost a pevnost.

Nádrž na palivo (obsah 12 litrů) je lisovaná z ocelového plechu. Má patentní uzávěr kapkovitého tvaru. Hrdlo nádrže s $\varnothing 40$ je opatřeno sítím. Dvoucestný výpustný kohout s filtrem zajišťuje rezervu paliva cca 1 l (stačí na ujetí 25–30 km). Na horní ploše nádrže je nosič zavazadel k přepravě zavazadla do váhy max. 15 kg. Připevněn je v přední části 3 šrouby (# 10) a v zadní části odvětrávacím šroubem nádrže. Nádrž je připevněna čtyřmi maticemi (# 14) v přední části karoserie.

Skútr je vybaven pohodlným dvojsedlem s vložkou z mechové gumy. Pod dvojsedlem je vytvořena uzamykatelná schránka pro nářadí, hustilku, baterii a drobná zavazadla. Uzamčení je provedeno dosičkám zámek v zadní části. Po vyjmutí a překlopení dvojsedla na řídítka je celý prostor schránky (obr. 52) přístupný. Schránka je připevněna na karoserii 6 maticemi # 14.

Karoserie tvoří stupačky.

Řídítka mají vnější $\varnothing 22$ a šířku 685 mm. Držáky páček jsou opatřeny závity pro seřizování bowdenů spojky a přední brzdy seřizovacími šrouby. Jsou provedena z jednoho kusu a upevněna na sloupku vidlice dvěma upínkami, vykovány z hliníku a sešroubovány třemi šrouby (# 14).

Pérování přední je provedeno kyvnou vidlicí opatřenou dvěma gumovými bloky, olejovým tlumičem kmitů a dvěma gumovými dorazy, k pružnému omezení maximálního výkyvu. Funkční zdvih je 100 mm. Obsah tlumičového oleje v tlumiči je 50 cm³.

Zadní pérování je po kružnici. Kývačka je odpružena gumovým blokem a její maximální výkyv 95 mm je omezen gumovým dorazem.

Zajištění stroje (obr. 3) se provede odemknutím dvířek přístrojové schránky, natočením řízení doprava a zasunutím čepu v hlavě řízení. Odemknutí stroje se provádí opačným postupem.

Rychloměr je uchycen tmelem na levé straně přístrojové desky.

Kontrolní lampičky (obr. 13) Držák kontrolních žárovek je připevněn uvnitř přístrojové schránky. Okénka kontrolních žárovek jsou ve věšáku na přístrojové desce, a to levé s oranžovým světlem vyznačuje zařazení neutrálu mezi první a druhou rychlostí, pravé s červeným světlem slouží jako kontrola nabíjení dynama.

3. POPIS ELEKTRICKÉHO ZARÍZENÍ

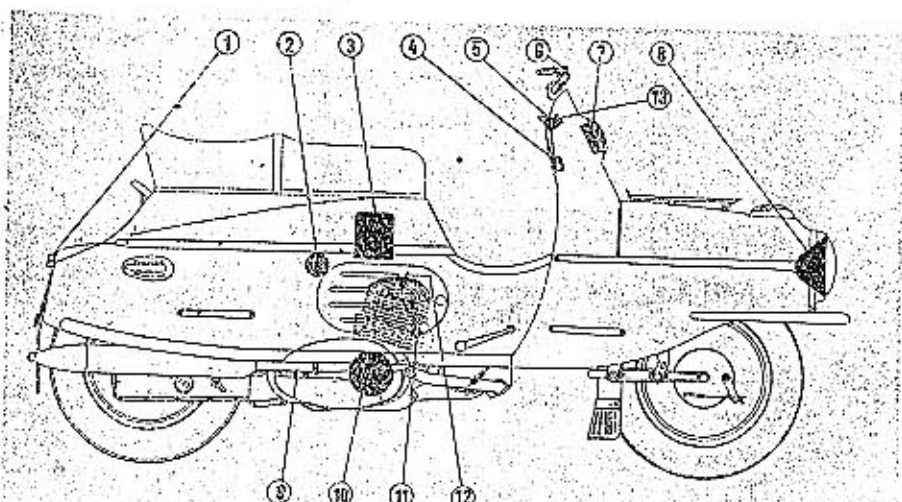
Zapalování je bateriové. Zdrojem proudu je šestipólové dynamo na stejnosměrný proud o výkonu 45 W a napětí 6 V.

Stator dynamu je upevněn dvěma šrouby M 6 ke skříni motoru. Nese přerušovač natáčivý (pro seřízení předstihu), regulátor napětí, svorkovnici, uhlíky a kondensátor. Rotor dynamu je nasazen na klikovém hřídeli a přitažen šroubem společně s vačkou, která ovládá přerušovač.

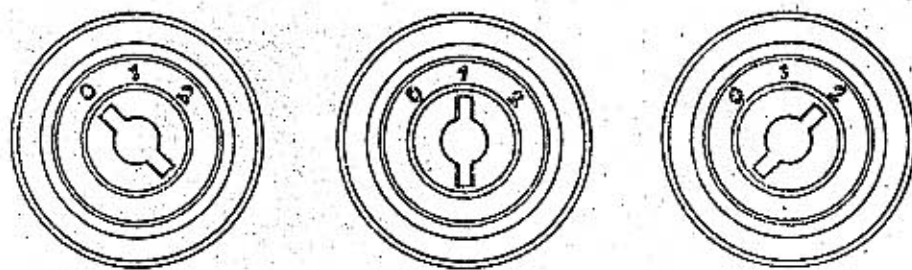
Regulátor napětí se samočinným spínačem je přístroj, který udržuje stálé napětí proudu a přepíná proud baterie na proud dynamu. Přebytečným proudem, vyrobeným dynamem, se baterie dobíjí. Jakákoliv neodborná manipulace s tímto přístrojem se nedoporučuje, neboť továrna, ani výrobce regulátorů neručí pak za dynamo ani za regulátory, které mají porušeno seřízení doteků regulátorů.

Akumulátor 14 Ah, 6 V, olověný s elektrolytem, zředěnou kyselinou sírovou. Je uložen ve schránce nářadí a zapojen na kostru kladným pólem.

Spínací skříňka automobilového typu je umístěna na pravé straně přístrojové desky.



Obr. 6. Vyznačení spotřebičů el. proudu



Obr. 7. Polohy klíčku spínací skřínky

POLOHY KLÍČKU NOVE SPINACÍ SKRINKY

Poloha klíčku	Klíček zasunut do 1/2 hloubky	Klíček zcela zasunut	
	veškeré spotřebiče vypnuty – viz poznámku*)	zapnuto zapalování	jízda ve dne
	vypnuto zapalování, zapnuto parkovací a koncové světlo	zapnuto zapalování, parkovací a koncové světlo	jízda v noci městem
	vypnuto zapalování, zapnuto hlavní (i tlumené) světlo	zapnuto zapalování, hlavní (i tlumené) světlo	jízda na volné silnici v noci

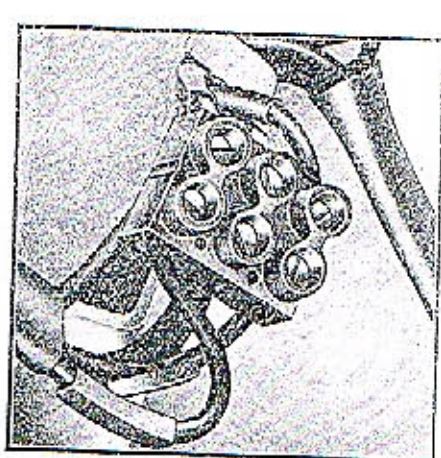
*) Houkačka a stop světlo jsou dle dopravních předpisů stále zapojeny (propojeny ve spínací skřínce na svorkách 30) a nelze je spínací skřínkou vypnout.

Vyznačení spotřebičů el. proudu obr. 6.

- | | | |
|---------------------|------------------|-------------------------|
| 1. Koncová svítilna | 5. Pojistka 15 A | 9. Kontaktnice neutrálu |
| 2. Zapalovací cívka | 6. Přepínač | 10. Dynamo |
| 3. Akumulátor | 7. Houkačka | 11. Spínač „Stop“ |
| 4. Spínací skříňka | 8. Světlomet | 12. Svíčka |
| | | 13. Kontrolní svítilny |



Obr. 8. Spínač stop



Obr. 9. Svorkovnice

Spínač „Stop“ je upevněn na držáku v pravé straně karoserie v prostoru pravých bočních dveří (obr. 8).

Svorkovnice, umístěná u zapalovací cívky, slouží k odpojení kabelů vycházejících od motoru při demontáži motorového agregátu (obr. 9).

Spoje jsou provedeny lakovanými autokabely a opatřeny návlečkami s čísly. Kabely od dynama k spínací skřínce, od spínací skřínce k baterii mají průřez 1,5 mm². Kabel svíčky má též průřez 1,5 mm², avšak zesílenou izolací. Od spínací skřínce k parkovací žárovce, k spínací „Stop“ a zadnímu světlu mají průřez 0,5 mm². Zbývající kabely mají průřez 1 mm². Kabel od zapalovací cívky ke svíčce má průřez 1,5 mm², vnější průměr 7 mm.

Spotřebiče proudu

Ve světlometu je dvouvláknová žárovka 6 V, 25/25 W s patičí Ba 20 d podle ČSN 304311.

Parkovací žárovka je 6 V, 1,5 W, s patičí Ba 9 s podle ČSN 304317.

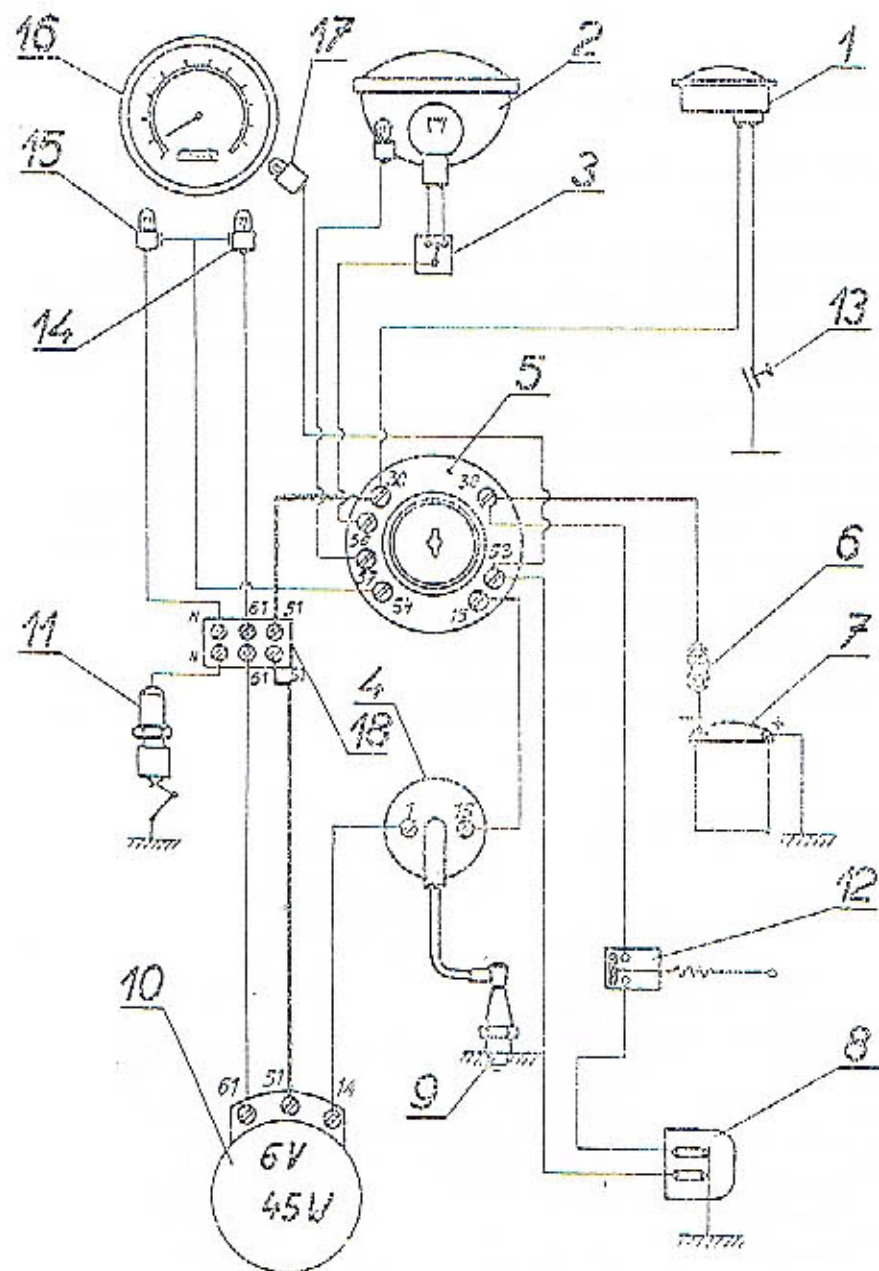
Koncová svítidla a stop světlo — pro koncové světlo je použito žárovky 6 V 5 W, pro stop světlo žárovky 6 V 10 W, dle normy ČSN 304319.

Zapalovací cívka značky Pal je upevněna na úhelníku na levé straně uvnitř karoserie.

Houkačka je v době klidu stroje napájena z baterie a zapíná se tlačítkem na přepínači světel.

Zapalovací svíčka PAL 14/240

- | | | |
|---------------------|----------------------|--------------------------------------|
| 1. Houkačka | 7. Akumulátor | 13. Tlačítko houkačky |
| 2. Světlomet | 8. Zadní lampa | 14. Kontrolní žárovka nabíjení |
| 3. Přepínač světel | 9. Svíčka | 15. Kontrolní žárovka volnoběhu |
| 4. Zapalovací cívka | 10. Dynamo | 16. Rychloměr |
| 5. Spínací skříňka | 11. Kontakt neutrálu | 17. Žárovka pro osvětlení rychloměru |
| 6. Pojistka | 12. Spínač „Stop“ | 18. Svorkovnice |



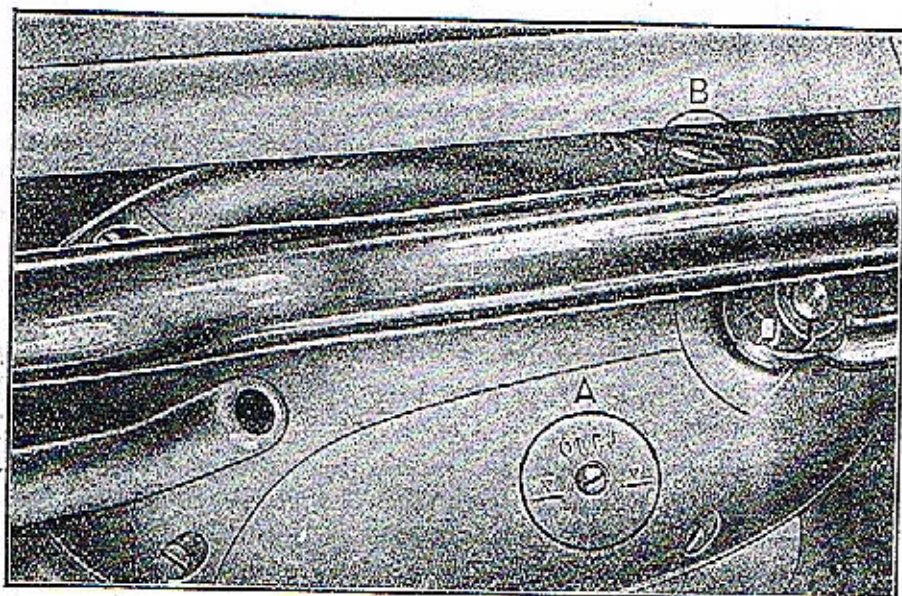
Obr. 10. Schema elektrického zapojení

4. ZAJIŽDĚNÍ NOVÉHO STROJE

Při převzetí nového stroje před první jízdou doporučujeme zákazníkovi, aby přezkontroloval vybavení stroje a zda je v převodové skříni olej. Výšku hladiny oleje v převodové skříni určuje kontrolní otvor, uzavřený šroubem M 6X6 (obr. 11a). Nalévání oleje — viz: II, kap. 2, „mazání stroje“.

Nový skútr potřebuje najetí asi 1500 km, nežli může být plně využito jeho výkonu. Svědomitým a opatrným zajižděním prodloužíte životnost součástí a proto se řiďte podle těchto pokynů:

a) míchejte pohonnou směs v předepsaném poměru. Do ujetí 500 km dávejte do paliva olej DT Mix v poměru 1:12, do 1500 km v poměru 1:15 a po 1500 km výše 1:20.



Obr. 11. Kontrolní a plnicí otvor oleje

b) do ujetí prvních 500 km nepřekročujte maximální rychlost:

při prvním stupni rychlostním	15 km/hod.
při druhém stupni rychlostním	35 km/hod.
při třetím stupni rychlostním	45 km/hod.
při čtvrtém stupni rychlostním	55 km/hod.

c) Při zastavení nechte motor běžet v nejnižších otáčkách.

d) Občas přezkontrolovte všechny šrouby a matky, zda nejsou uvolněny.

e) Po ujetí 500 km vyměňte olej v převodové skříni. Druhou výměnu oleje proveďte po ujetí 1500 km. Viz: část II, kap. 2, „Mazání stroje“.

Veteran
service



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

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz

A. Před jízdou

Přesvědčíme se, je-li v nádrži palivo. Uzávěr nádrže se otevírá otočením páčky v zadní části uzávěru doleva a překlopením dopředu. Palivo po zajetí skútru mícháme s olejem v poměru 1:20 a nádrž plníme přes síto.

Na nádrži jest namontován výpustný kohout, jehož uzavírací kužel je opatřen nastavkem vycházejícím otvorem levé přední bočnice. Čelo nastavku je vybráno pro zasunutí klíčku spínací skřínky, kterým se ovládá žádaná poloha uzavíracího kužele (obr. 12). Výpustný kohout zajišťuje rezervu paliva, která postačí asi na 30 km (tento údaj je ovšem závislý na terénu a rychlosti). Přezkoušíme nahuštění pneumatik. Tlak v přední pneu má být 1,1 atp, v zadní 1,4 atp. (při jízdě se spolujezdcem přihustíme zadní pneu na 1,7 atp.).

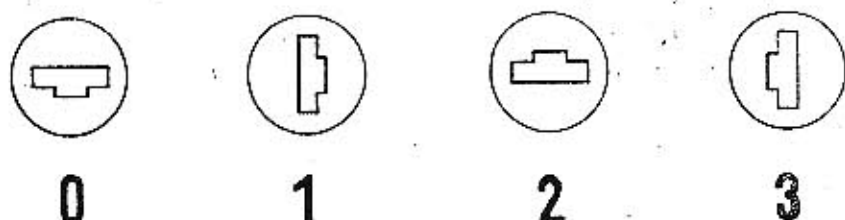
Jezdec je povinen přesvědčit se před jízdou o správné činnosti brzd, světel a houkačky. Ručí za čitelnost poznávacích (popisných) značek.

Dále je povinen voziti s sebou:

- a) náhradní díly — zapalovací svíčku s těsněním, elektropojistkou, po jedné žárovce pro každý světelný zdroj,
- b) nářadí — hustilka, šroubovák, klíč pro menší opravy, klíč na svíčku,
- c) zdravotnické prostředky — kapesní obvaz a patentní lahvičku kožního desinlekčního prostředku.

Další povinnost řidičů — viz Úřední list č. 71 ze dne 17. 7. 1956 — Vyhláška MV č. 145 o provozu na silnicích, která je doplněna vyhláškou MV č. 197 z 28. 12. 1958 — Úř. list č. 109.

- 0. Přívod paliva uzavřen
- 1. Hlavní přívod paliva otevřen
- 2. Přívod paliva uzavřen
- 3. Reservní přívod paliva otevřen



Obr. 12. Polohy uzavíracího kužele

B. Roztočení motoru

U studeného motoru bývají lamely spojky slepeny. Je dobře před roztočením motoru spojku vyzkoušet. Zasuneme první převodový stupeň, pohybujeme skútre na kolech vpřed a spojku 2krát až 3krát vypneme. Je-li činnost spojky správná, zasuneme opět chod naprázdno.

- a) Otevřeme výpustný kohout, a karburátor přeplavíme stisknutím tlačítka dálkového ovládání karburátoru, vyčnívajícího z levých bočních dveří karosérie. (Přeplavování se provádí pouze u studeného motoru).
- b) Zasuneme klíček do spínací skřínky a otočíme jej do příslušné polohy (obr. 7). Je-li baterie v pořádku, rozsvítí se pravá žárovka na přístrojové desce (červené světlo). Nesvítí-li levá žárovka na palubní desce, musíme zasunout chod naprázdno mezi první a druhý převodový stupeň. Při zapnutém zapalování nenecháme stroj delší dobu stát, neboť by se vybila baterie, případně by se poškodila zapalovací cívka.
- c) Sešlápneme páku startéru. Po naskočení motoru ihned pustíme páku, která se vrátí do původní polohy.

C. Jízda

- a) Při rozjíždění stiskneme levou rukou páku spojky, patou levé nohy zasuneme první převodový stupeň sešlápnutím zadní části páky nožního zasouvání dolů a páku spojky za stejnoměrného přidávání plynu pomalu povolujeme. V případě přetržení lanka spojky rozjedeme stroj tím způsobem, že ze zasunuté polohy 1. rychlostního stupně pomalu pouštíme řadicí páku za současného přidávání plynu. Jedeme-li rychlostí asi 15 km, ubereme plyn a špičkou sešlápneme přední část zasouvací páky dolů a plyn opět přidáme. Další převodové stupně zasouváme stejným způsobem. Při zpětném zasouvání sešlápneme zadní část zasouvací páky dolů. Doporučujeme z počátku vypínat spojku ruční pákou, než získáme cit, při jaké rychlosti možno nižší převodový stupeň bez ručního vypínání zasunouti.

Upozorňujeme, že mezi třetím a čtvrtým převodovým stupněm je neznačený chod naprázdno. Oba chody naprázdno se zasouvají sešlápnutím páky do poloviny zasouvacího zdvihu.

- b) Při zastavování ubereme plyn, stiskneme páku spojky, zabrzdíme a přesuneme zasouvací páku do polohy „chod naprázdno“ mezi prvním a druhým převodovým stupněm. Teprve potom páku spojky povolíme. Zastavíme-li jen na krátkou chvíli (na křižovatce a pod.), přesuneme zasunutý převodový stupeň na stupeň první a spojku podržíme vypnutou. Při brzdění používáme též brzdu na přední kolo, avšak o něco později než brzdu zadní a pouze v přímém směru jízdy.

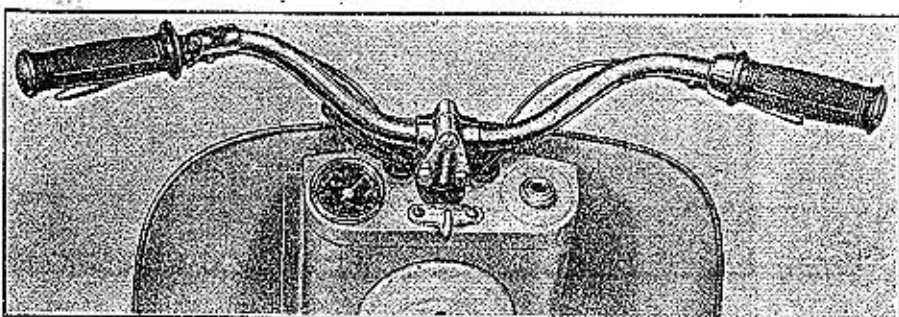
D. Činnost elektrického zařízení při roztáčení motoru a při jízdě

Při zčelá zasunutém klíčku v polohách 0 - 1 - 2, tj. při zapnutém zapalování pokud je motor v klidu, svítí červené světlo, což znamená, že dynamo nedodává proud a spotřebiče si jej berou z baterie.

Po spuštění motoru a dosažení 1300 ot/min červené světlo zhasne, baterie se nevybíjí. Spotřebiče berou proud z dynamu a přebytkem proudu se dobíjí baterie. Rozsvícení červeného světla při vysokých otáčkách značí vadu v elektrickém zařízení a je nutná prohlídka v odborné dílně. Oranžové světlo se rozsvítí při zasunutí chodu naprázdno mezi I. a II. stupněm.

6. ČEHO SE NUTNO VYVAROVAT

Motoru škodí, když jej necháme dlouho točit ve vysokých otáčkách na místě, neboť není chlazen jako při jízdě. Nenecháváme zbytečně dlouho vypnutou spojku, neboť korkové vložky lamel by se příliš rychle opotřebovaly. Při jízdě do kopce nepomáháme motoru nikdy tím způsobem, že necháme spojku „prakluzovat“, nýbrž včas zasuneme nižší převodový stupeň. Jízdy na I. rychlostní stupeň používejte s ohledem na pomalou rychlost a tím možnost značného zahřívání motoru pokud možno omezeně.



Obr. 13. Kontrolní světla

II. ÚDRŽBA

1. ČISTĚNÍ STROJE

Jednoduchá hladká linie skútru umožňuje snadné čištění. Stroj umýváme vodou, pomocí houby. Části, znečištěné olejem a prachem, omýváme petrolejem. Při mytí stroje dbáme, aby voda nevnikla do karburátoru, světlometu a brzd. Chromované a lakové části osušíme a vyleštíme flanelem nebo jelenicovou kůží.

Lakové části můžeme leštit též leštící pastou na laky. Vodu ze žeber válce odstraníme nejlépe roztáčením motoru, po jehož zahřátí se voda vypaří.

Poznámka: Gumové součásti (pneumatiky, rukojeti řídítek, stupačky atd.) benzín, petrolej a olej rozpouští. Proto je chraňte před stykem s uvedenými kapalinami.

2. MAZÁNÍ STROJE

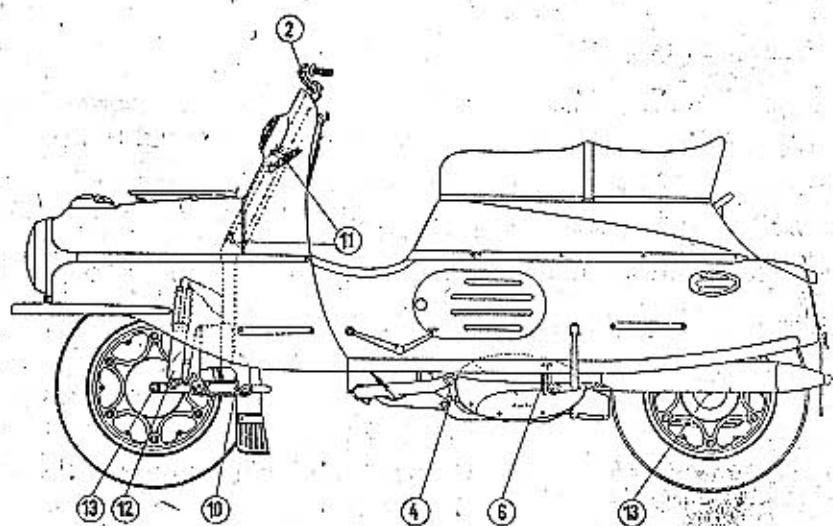
(Mazací plán obr. 14, 15).

Motor je mazán samočinně přidáním „automobilového oleje DT MIX“ do paliva v poměru 1:20.

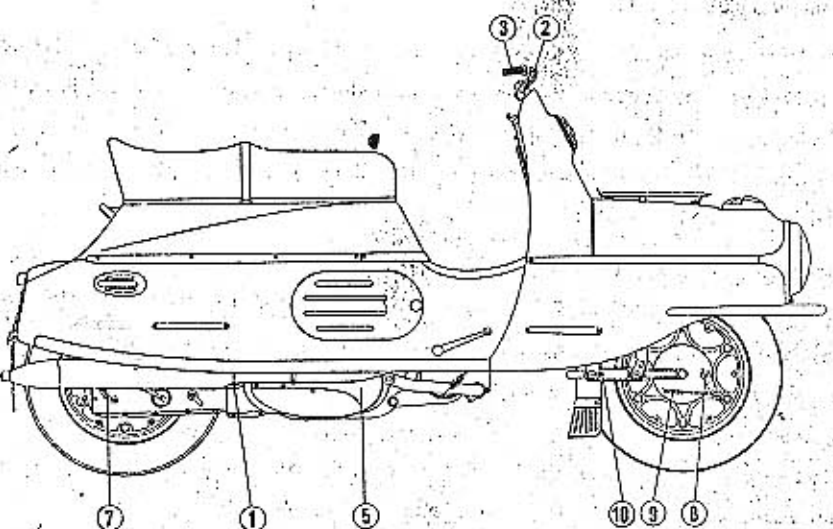
Převodovou skříň plníme v létě a v zimě „Automobilovým olejem EPU“ (asi 800 ccm) pravidelně po ujetí 5000 km. Výměnu oleje provedeme nejlépe po skončení jízdy, když je motor a olej teplý. Teplý olej vyplaví s sebou většinu nečistot. Vypouštění starého oleje provádí se výpustným šroubem (obr. 16). Skříň vyčistíme proplachovacím olejem („Ložiskový olej 207“) takto:

Plnicím otvorem (obr. 11b) nalejeme do převodové skříně asi 550 ccm vyplachovacího oleje a necháme motor běžet 2—5 minut v malých otáčkách (projedeme malou vzdáleností nebo motocykl postavíme na stojánek). Vystřídáme zasunutí převodových stupňů. Proplachovací olej pak vypustíme do čisté nádoby, necháme ustát a čistý díl oleje můžeme příště znovu použít. Nikdy neproplachujeme petrolejem nebo motorovou naftou — jejich zbytky by znehodnotily nový olej. Správnou hladinu oleje v převodové skříni určuje kontrolní šroub (obr. 11a). Otevřením tohoto šroubu přezkoušíte občas hladinu a případně olej doplňte.

Spojka běží v olejové lázni (olej z převodové skříně).



Obr. 14. Mazací plán levá strana



Obr. 15. Mazací plán pravá strana

TABULKA MAZÁNÍ (obr. 14, 15)

Po ujetí km	Místo mazání	Číslo maz. místa	Počet míst	Druh mazadla v létě v zimě	
500	Kyvná vidlice	1	1	automobilový tuk A 00	automobilový olej EPU
	Přední kyvná vidlice	10	2	automobilový tuk A 00	automobilový olej EPU
	Čepy páček (př. brzda, spojka)	2	2	automobilový olej EPU	
1000	Převodová skříně (doplňení)	6	1	autoolej EPU	
3000	Čep raménka přerušovače	5	1	autoolej Z neb EPU	autoolej Z
	Píst přerušovače	5	1	automobilový tuk AV 2 s olejem	
	Otočná rukojeť plynu	3	1	automobilový tuk A 00	
	Pohon rychloměru	4	1	autoolej EPU	autoolej EPU
5000	Převodová skříně (výměna)	6	1	autoolej EPU	
	Sekundární řetěz	7	1	automobilový tuk A 00	
	Klíče brzd	8	2	autoolej EPU	
	Lanka bowdenů	9	4	autoolej EPU	
	Kola - ložiska	13	2	automobilový tuk AV 2	
8000	Kuličky v hlavě koroserie	11	2	automobilový tuk AV 2	
Dle potřeby	Tlumič kmitů přední kyvné vidlice	12	1	tlumičový olej Viskozita tlumičového oleje 150 E	

23

Tlumič přední kyvné vidlice

Tlumič je uspořádán tak, aby nebylo nutno tlumičový olej doplňovat. Doporučujeme však jeho výměnu po ujetí 10 000 až 15 000 km. Výměnu tlumičového oleje (50 cm³), jakož i případné opravy doporučujeme provést v odborné dílně.

Přední a zadní kyvná vidlice

Vahadlo přední vidlice promazáváme po ujetí 500 km automobilovým tukem A 00 nebo automobilovým olejem EPU.

Zadní kyvná vidlice má samomazná pouzdra ze spékaneho kovu, tudíž přimazávání provádíme při dekarbonizaci motoru po 5000 km automobilovým tukem A 00 nebo automobilovým olejem EPU.

Kola (ložiska) promazáme po ujetí 5000 km „automobilovým tukem AV 2“.

Primární řetěz je zcela zakryt levým víkem skříně, běží v olejové lázni. Nevyžaduje žádného ošetřování. V případě opotřebení je nutno jej vyměnit. Výměnu doporučujeme provést v odborné dílně.

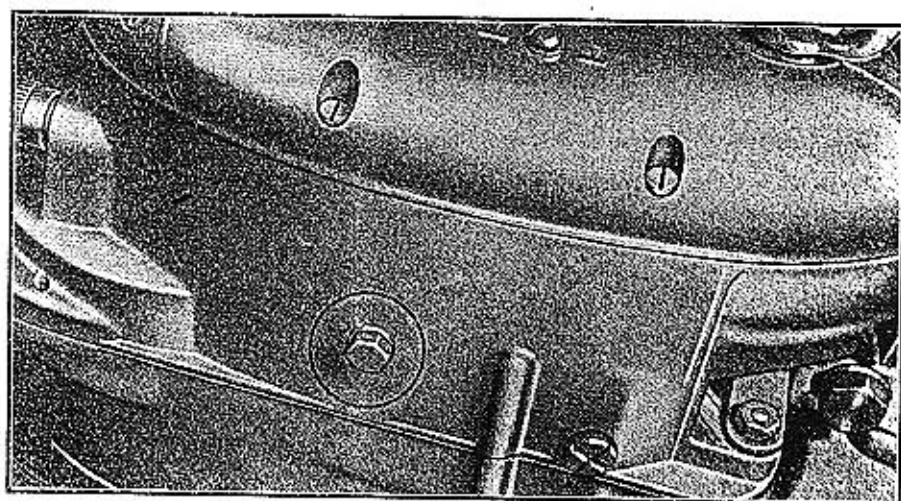
Sekundární řetěz ošetřujeme po ujetí 5000 km. Po sejmutí krycího víka zadní části kyvačky rozepneme spojku řetězu a připlneme na řetěz ve stroji rezervní řetěz. Otáčením zadního kola nasuneme rezervní řetěz na řetězové kladky a původní řetěz odpojíme. Demontovaný řetěz vypereme v petroleji. Po oschnutí vložíme řetěz asi na 3 hodiny do mírně zahřátého automobilového tuku A 00. Zahřátý tuk vnikne do článků. Potom řetěz vyjmeme, mazadlo necháme ztuhnout a provedeme montáž tímž způsobem jako demontáž. Oba konce spojíme spojovacím článkem, destičkou a pojistkou. Pojistku montujeme tak, aby výřez pojistky směřoval po směru pohybu řetězu. Výměnu nového řetězu provádíme tímž postupem (obr. 36).

Lanka bowdenů, spojky přední brzdy a plynu mažeme po ujetí 3000 až 5000 km několika kapkami oleje.

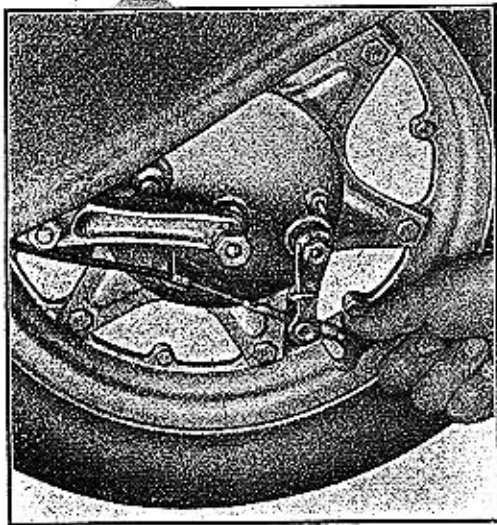
Otočnou rukojeť plynu mažeme po ujetí 5000 km „automobilovým tukem A 00“ po sejmutí rukojeti s řídítek. Natočíme otočnou rukojeť tak, aby otvorem v gum. rukojeti bylo možno vyšroubovat šroub, pojišťující zátku v řídítkách.

Náhon rychloměru mažeme několika kapkami oleje po ujetí 3000 km, a to po odpojení ve schránce přístrojové skřínky.

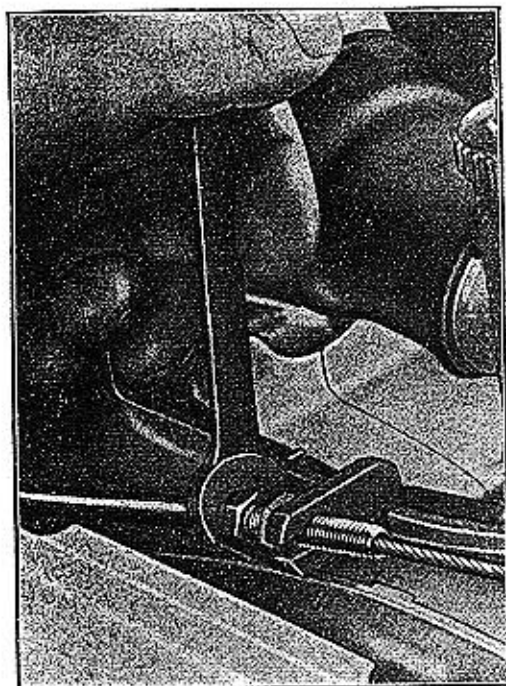
Kuličky v hlavě řízení mažeme tukem AV2 při příležitostné demontáži (viz: část III, kap. 14), nejméně však po ujetí 8000 km.



Obr. 16. Výpustný šroub



Obr. 17. Seřízení přední brzdy



Obr. 18. Seřízení zadní brzdy

3. SERIZOVÁNÍ BRZD

(obr. 17, 18)

Brzdy skútru jsou dostatečně dimenzovány a dobře kryty proti vnikání vody, která by snížila jejich účinnost. Vyžadují jen občasné seřízení, když je obložení čelistí poněkud opotřebováno (páky brzd vykazují delší krok). Hrubé seřízení přední brzdy provádíme otáčením křídlové matice na viku předního kola (obr. 17), další seřizování při opotřebování brzdového obložení provádíme seřizovacím šroubem na řídítkách. Zadní brzdu seřizujeme otáčením opěrky bowdenu na pravé skříni, po seřízení zajistíme maticí. Po seřízení překontrolujeme kola, která se musí volně otáčet. Se zadní brzdou seřizujeme též spínač „Stop“.

4. PNEUMATIKY (obr. 19)

Trvanlivost pneumatik závisí na tlaku vzduchu s ohledem na zatížení, jemuž je pneumatika vystavena. Jízda na podhuštěných pneumatikách způsobuje přelámání kordových vláken, v bocích pláště.

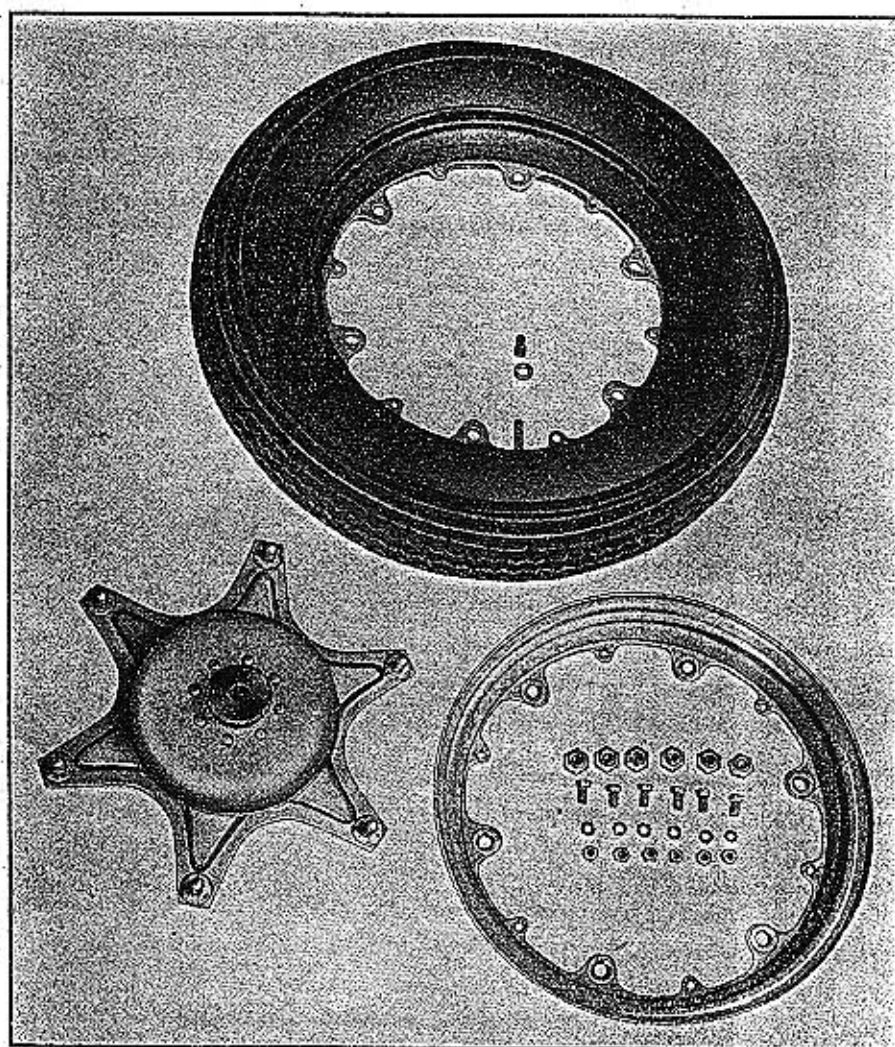
Tlak v přední pneu má být 1,1 atp., v zadní 1,4 atp., (při jízdě se spolujezdcem přihustit zadní pneu na 1,7 atp.). Doporučujeme kontrolovat tlak manometrem. Je známo, že tlak v pneu při dlouhých jízdách v létě (horké dny) stoupá. V zimě při sněhu a náledí můžeme jeti na částečně podhuštěných pneumatikách (zlepší se tím ovládání stroje). Upozorňujeme ještě, že pneumatikám škodí olej, benzin a prudké slunce. Občas prohlédneme pneu a případně odstraníme předměty zaseknuté ve vzorku pláště (ostré kamínky, sklo a pod.).

Netěsnost ventilků zjistíme po odšroubování čepičky ventilku a jeho navlhčení. Tvořili se vzduchové bublinky, vzduch uniká ventilkem. V tomto případě dotáhneme kuželku ventilku (k tomu slouží druhá strana čepičky ventilku, která jest opatřena výřezem). Když toto opatření nestačí, vyšroubujeme ventilek a nahradíme jej novým. Doporučujeme opatřit do zásoby jeden, dva kusy.

Poškozenou duši opravíme zalepením. Za tím účelem sejme plášť z ráčku takto: Vyjmeme přední kolo, odšroubujeme 6 matic (# 17) připevňujících ráfek k paprskům kola a ráfek sejme.

Ráfek zadního kola sejme po odšroubování 6 matic (# 17) neboť zadní kolo je uloženo letmo na kývačce. Vyšroubujeme maticku upevňující ventilek k ráčku. Po odšroubování 6 šroubků (# 10 nástrč.) oddělíme od sebe polovinu ráfků a plášť sejme a vyjmeme duši. Po mírném nahuštění zjistíme, nejlépe ponořením 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 gumu a teprve až lepidlo oschne, přilepíme záplatu, kterou jsme před tím zbavili ochranného polepu. Záplata musí být dobře přitisknuta, zejména na okrajích. Celé místo zaprášíme klouzkem, aby se duše v místech, kde byla natřena lepidlem, nepřilepila na vnitřní stěnu pláště. Plášť dobře prohlédneme a hřeb, který případně v plášti zůstal, odstraníme kleštěmi.



Obr. 19. Montáž pláště

Zpětná montáž pneumatiky se provádí následovně:

Duši částečně nahustíme, vložíme do pláště, provlékneme ventilek otvorem v polovině ráčku a zajistíme maticí (nedotahovat). Pak přiložíme druhou polovinu ráčku a sešroubujeme 6 šroubky M6 (# 10) s maticemi M6. Po nahuštění ráfek nasadíme na šrouby paprsků a zajistíme maticemi.

Zalepení duše je práce provizorní, nutná na cestě, kde byl sebrán pláštěm náhodný hřebík. Trvalou opravu provede nejlépe vulkanizační dílna. Rovněž plášť poškozený o ostrý kámen nebo rozbité sklo dílna dobře opraví.

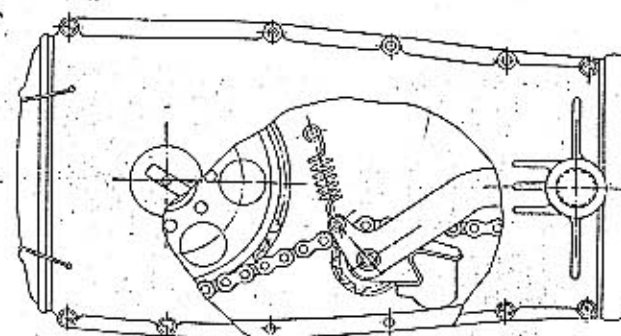
5. NAPÍNÁNÍ ŘETĚZU (obr. 20, 21)

Základní napínání řetězu při jeho výměně nebo vytažení provádíme napínacími šrouby v karosérii (obr. 21).

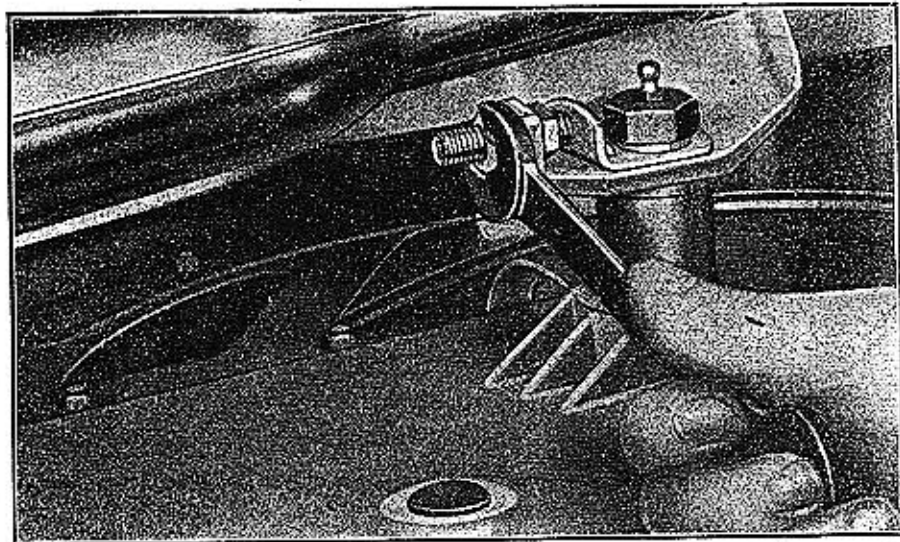
V jemném rozsahu je řetěz napínán napínákem, uloženým uvnitř kývačky.

Napínání řetězu při jeho výměně nebo vytažení:

Uvolníme 2 šrouby # 22 upevňující osu kývačky a 1 šroub # 22 spojující konsolu s motorem. Po odšroubování 6 matic # 14 sejme zavazadelník a uvolníme 2 šrouby # 17, připevňující blok zadního pérování ke karosérii (předchází odpojení baterie, viz str. 54 (Vyjmutí akumulátoru). Potom uvolníme přední matic # 14 napínáku řetězu na ose kyvné vidlice a zadní seřizovací matic # 14 na obou stranách kývačky rovnoměrně dotahujeme. Správného napnutí řetězu je dosaženo tehdy, když gumový doraz napínáku řetězu dosedne s mírným předpětím na dno kývačky. Správné napnutí zjistíme sáhnutím na napínák kontrolním okénkem. Po seřízení zajistíme polohu osy



Obr. 20. Napínání řetězu



Obr. 21. Napínání řetězu v karoserii

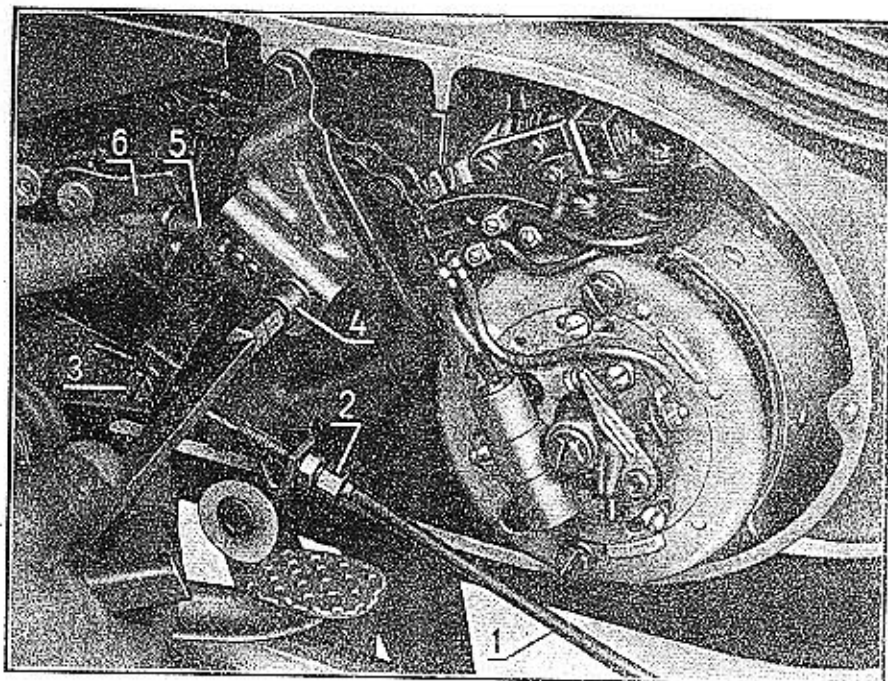
kývačky předními maticemi napínáků a pečlivě dotáhneme šrouby osy kývačky, konsoly a bloku zadního pérování. Nakonec přimontujeme zavazadelník a akumulátor. Při napínání dbáme, aby zadní kolo sledovalo stopu předního. Překontrolujeme rovněž spínač „Stop“.

6. SPOJKA A JEJÍ SERIZENÍ

(obr. 22, 23)

Doporučujeme občas seřidit přesněji ruční a samočinné vypínání tímto způsobem (obr. 23):

- Prsty levé ruky uchopíme kladku (5) samočinného vypínání a pohybujeme s ní směrem k vačce a zpět.
- Zjistíme-li vůli, otáčíme seřizovacím šroubem samočinného vypínání (4) doprava tak dlouho, až zjistíme, že mezera mezi kladkou (5) a vačkou (6) je asi $0,1 \pm 0,3$ mm.
- Ruční vypínání spojky seřídíme seřizovacím šroubem na řídítkách tak, aby páka spojky na řídítkách měla malý chod naprázdno.
- Vačku samočinného vypínání (6) a kladku (5) natřeme lehce tukem.
- Hrubé nastavení zdvihu spojky provedeme přestavením polohy lanka spojky v upevňovacím válečku na páčce nosníku tím způsobem, že uvolníme šroub ve válečku, posunutím lanka upravíme jeho správnou délku a opět šroubem zajistíme.

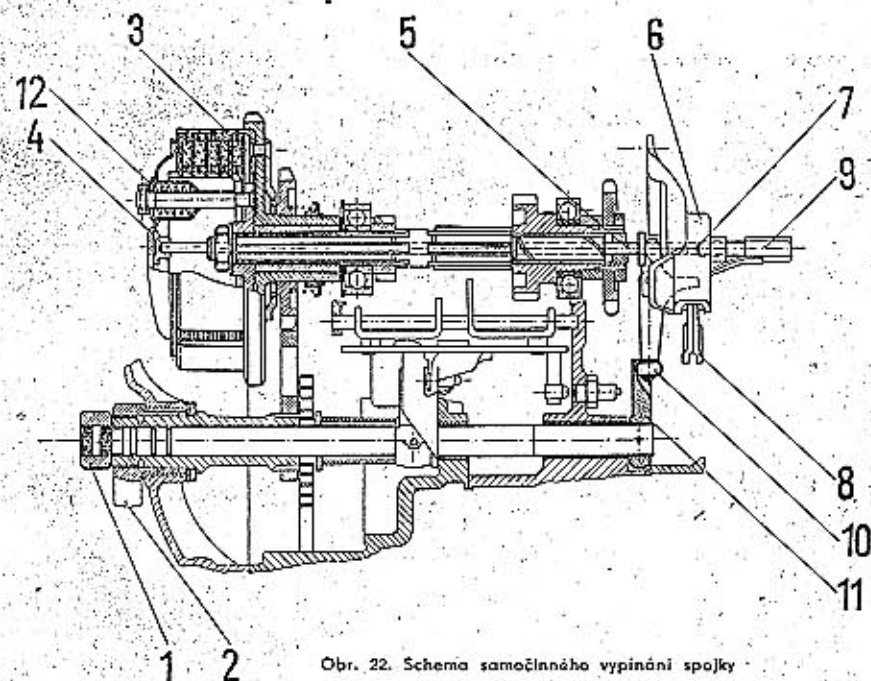


Obr. 23. Seřízení spojky

1. Bowden ručního vypínání spojky
2. Zajímavací šroub lanka bowdenu
3. Seřizovací šroub samočinného vypínání spojky
4. Seřizovací šroub samočinného vypínání spojky
5. Kladka samočinného vypínání spojky
6. Vačka samočinného vypínání spojky

- a) Seřizovací šroub ručního vypínání na levé straně řídítek trochu zašroubujeme, čímž uvolníme ruční páku.
- b) Očistíme benzinem nebo petrolejem nečistoty z vačky (6) samočinného vypínání a z vypínací kladky (5).

1. Páka řazení
2. Startovací páka
3. Spojka
4. Vypínací tyčka spojky s opěrkou
5. Vypínací tyčka spojky
6. Nosník vypínacího zařízení
7. Kulička
8. Páčka ručního vypínání
9. Seřizovací šroub samočinného vypínání
10. Kladka samočinného vypínání
11. Vačka samočinného vypínání
12. Miska



Obr. 22. Schema samočinného vypínání spojky

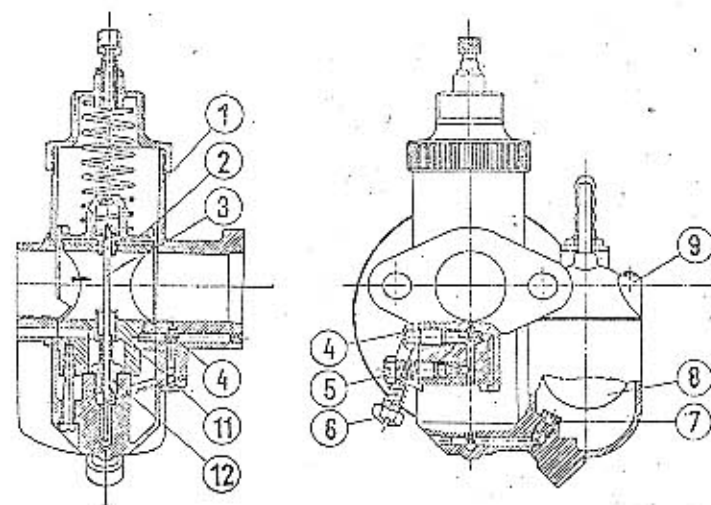
7. KARBURÁTOR JIKOV - Monoblok - Typ 2924 - M - 13 (obr. 24)

Je proveden jako monoblok, tj. šoupátková a plováková komora tvoří jedno těleso. Karburátor je opatřen přírubou, pomocí které se připevňuje dvěma maticemi k motorové skříni. Mezi karburátorem a motorovou skříní se vkládá vložka, izolující teplo. Karburátor je již správně seřízen z továrny. Tryska a šoupátko jsou voleny vyzkoušením. Má-li motor dobře naskočit, musí být především dobře seřízen chod naprázdno (volnoběh). Karburátor má samostatný systém volnoběhu, t. j. trysku volnoběhu 4. Bohatost směsi při běhu naprázdno se seřizuje šroubkem 5 (vzduchu).

K dosažení chudší směsi šroubek povyšujeme, bohatší směs dosáhneme jeho zašroubováním.

Volný běh motoru seřídíme regulačním šroubkem šoupátka při úplně zašroubované opěrce bowdenu plynu. Po seřízení volného běhu vyměníme vyšroubováním opěrku vzniklou vůli otočnou rukojetí.

1. Těleso karburátoru
2. Šoupátko
3. Jehla šoupátka
4. Tryska volnoběhu
5. Šroub regulace vzduchu pro volnoběh
6. Regulační šroub šoupátka
7. Hlavní tryška
8. Plovák
9. Víčko plovákové komory
10. Vložka s rozprašovačem
11. Emulzní trubice
12. Emulzní trubice



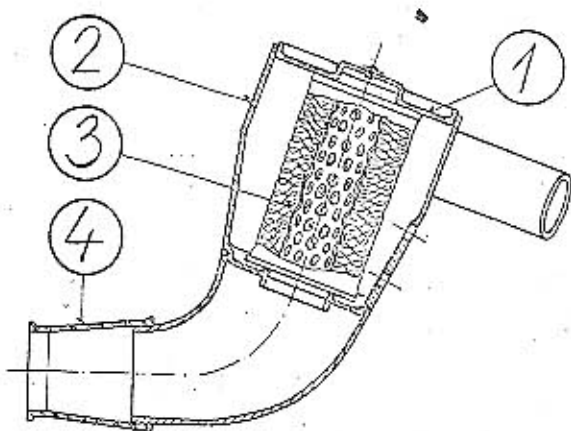
Obr. 24. Rez karburátorem

Hlavní tryska 7 je přístupná z plovákové komory po sejmutí víčka 9. S víčkem se vyjme zároveň celý plovákový mechanismus s uzavíracím ventilem. Čištění paliva je hned za přípojkou benzinového vedení. Průchody ústrojí volnoběhu lze vyčistit po vyšroubování trysky volnoběhu 4. K protažení jemných kanálků a otvorů trysky použijeme jemné žíně, nikoliv drátu nebo jiných tvrdých předmětů.

Rozebereme-li celý karburátor, omyjeme jednotlivé součásti čistým benzinem.

Tlumič sání (obr. 25)

Přípevněn je dvěma šrouby na stěnu blatníku a spojen s karburátorem gumovým kuzelem. Slouží k snížení hlučnosti sání motoru a nahrazuje normální čistič vzduchu u karburátoru. Čističí vložka je válcovitého tvaru a je umístěna v tělese tlumiče sání. Tento čistič zachytí 95 % nečistot. Po sejmutí zavazadelníku a víka tlumiče sání lze čistič vyjmout. Čistič vzduchu po 3.000–5.000 km je nutno proprati benzinem a potom navlhčit směsí oleje a benzínu v poměru 1:1.



Obr. 25. Rez tlumičem sání

- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| 1. Víko tlumiče sání | 3. Čističí vložka vzduchu |
| 2. Plášť tlumiče sání | 4. Hrdlo |

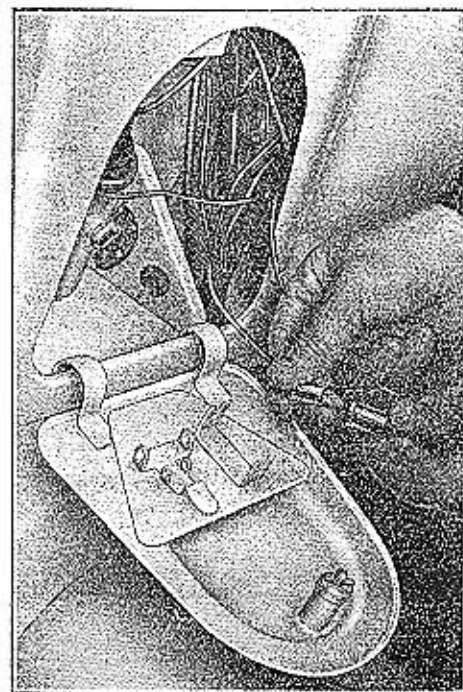
8. ÚDRŽBA ELEKTRICKÉHO ZAŘÍZENÍ

Kabely občas prohlédneme a místa s poškozenou izolací ovineme izolační tkanicí. Poškozená místa by mohla způsobit zkrat a případně zničení baterie. Zapalovací svíčku občas očistíme, karbon opatrně seškrábneme, případně seřídíme kontakty na vzdálenost 0,5–0,7 mm opatrným přihnutím kontaktu na tělese svíčky.

Pojistka je umístěna v bakelitovém pouzdru na vnitřní straně přístrojových dveří. Při výměně nepoužívejte nikdy pojistku silnější než 15 A (obr. 26).

Spínač „Stop“ (obr. 8) seřizujeme po povolení dvou šroubů (M4), posunutím bakelitového tělíska spínače podle potřeby vpravo nebo vlevo. Kontrolujeme jej vždy po seřizování zadní brzdy.

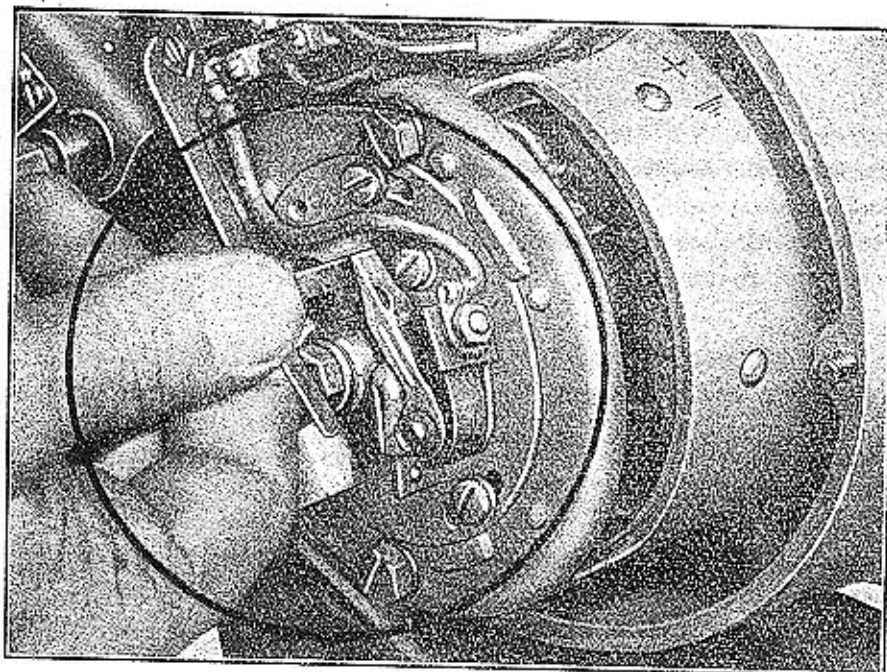
Údržba dynamo: po 5000 km zkontrolujeme, případně seřídíme vzdálenost doteků přerušovače a seřídíme předstih. Viz odstavec „seřízení předstihu“. Po 10 000 km zkontrolujeme opotřebení uhlíků. Jsou-li nižší 8 mm, vyměníme je. Nepohybují-li se volně v držácích, jsou znečištěny. Vyjmeme je a očistíme benzinem. Třecí plochy uhlíků nikdy nepilujeme a při zpětné montáži dbáme, abychom je zasadili tak, jak byly původně. Kolektor čistíme hadříkem namočeným v benzinu. Větší opravy dynamo dáváme provést v odborné dílně.



Obr. 26. Výměna pojistky

Seřízení předstihu

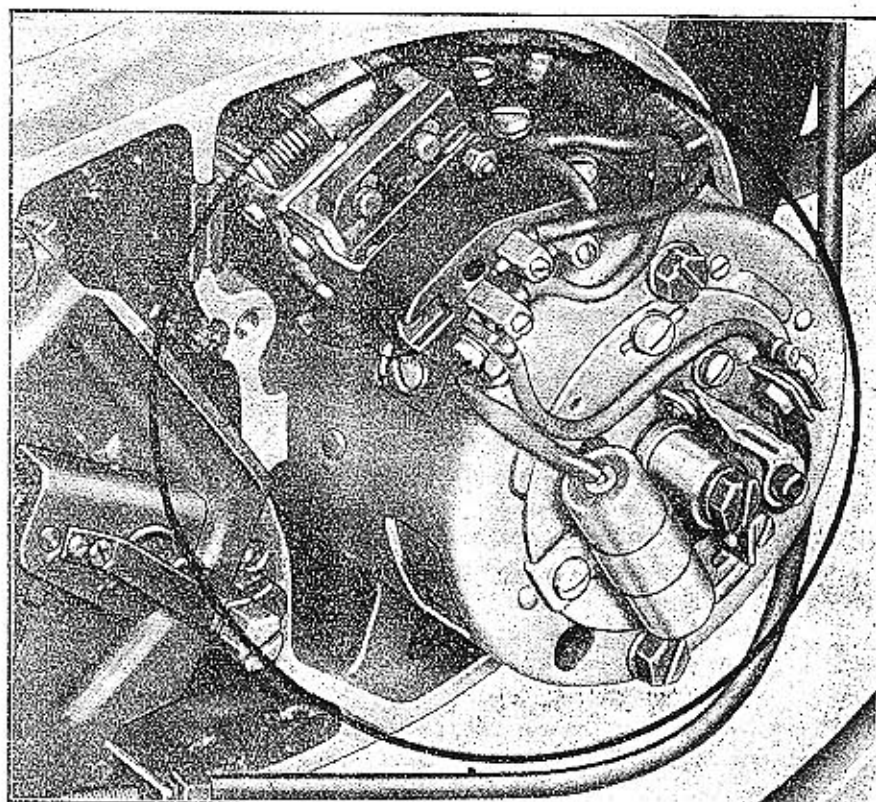
- Vyšroubujeme svíčku z válce a do otvoru pro svíčku našroubujeme měřidlo indikátorové hodinky se závitem M 14×1,25, speciální měrku nebo rovný drát.
- Otáčením klikového hřídele doprava (směr otáčení při běhu motoru) nalezneme horní úvrat pístu.
- V této poloze seřídíme seřizovacím šroubem vzdálenost mezi kontakty přerušovače. Vzdálenost měříme měrkou dodávanou v nářadí (obr. 28). Slabší plíšek měrky prochází mezi doteky přerušovače vsuvně, silnější nesmí projít.
- Natáčením klikového hřídele vlevo (zpět) snížíme polohu pístu o 3,5 mm.
- V této poloze kontrolujeme opět vzdálenost mezi kontakty přerušovače a maximální vůle může být 0,05 mm. Měříme ocelovou planžetkou nebo cigaretovým papírkem, který musí mezi kontakty vsuvně procházet.
- Je-li vůle mezi kontakty menší nebo větší, povolíme oba šrouby, upevňující nosník přerušovače ke statoru a natáčením nosníku doprava (vůle se menší), nebo doleva (vůle se větší), seřídíme vzdálenost doteků na 0,05 mm.
- Po seřízení šrouby opět dotáhneme.



Obr. 28. Měření odlihu přerušovače

Akumulátor: Udržujeme hladinu kapaliny (má být ve všech komorách zároveň s nádržkou uvnitř komory), hustotu kapaliny a nabíjení. Kontrolu hladiny provádíme častěji, nejméně jednou za 14 dní. Nebyla-li kapalina vylita, doplňujeme destilovanou vodou, byla-li vylita, doplňujeme správně ředěnou kyselinou. Doplňujeme pokud možno před jízdou a nenecháváme čerstvě doplněný akumulátor stát déle než 10 hodin. Každé 3 měsíce dáme v odborné dílně přezkoušet hustotu kyseliny, která má být 30 až 32 Be (měrná hustota 1,26 až 1,285). Správná hustota má vliv na nabíjení a ochrání akumulátor před zamrznutím.

Vybitá baterie	Hustota	Bod mraznutí
z 1/4	1,24	— 40° C
z 1/2	1,23	— 30° C
z 3/4	1,185	— 20° C
úplně	1,14	— 10° C



Obr. 29. Dynamo

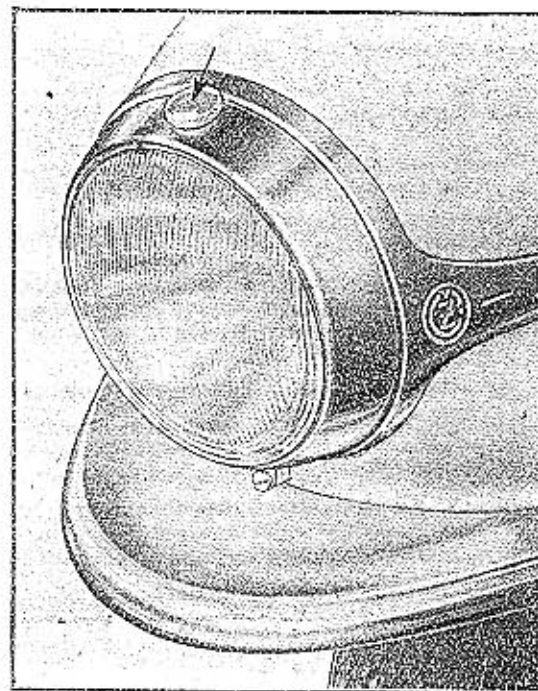
Nejezdí-li se dlouho, na př. přes zimu, je nutno baterii vyjmout, uložit v suché místnosti a ošetřit ji jako na stroji, t. j. musí být zajišťován stav nabití, doplňování destilovanou vodou a dobíjení. Doporučujeme alespoň jednou za dva měsíce ji vybit na poloviční hodnotu (proudem 0,5 A na napětí jedné komory 1,8 V) a znovu nabít proudem 0,5 A.

Uvedení do činnosti (provádí pouze odborná dílna).

1. Odstraňte případné vložky pod zátkami nebo na zátkách. Všechny články akumulátoru naplňte kyselinou sírovou pro akumulátory ČSN 65-1236 hustoty 1,285 maximál. teploty 25° C (v tropech hustota 1,230).
2. Akumulátor ponechte 2 hodiny v klidu a pak vyrovnejte hladinu elektrolytu do předepsané výšky kyselinou sírovou 1,285.
3. Akumulátor připojte na zdroj stejnosměrného proudu.
4. Akumulátor nabíjejte proudem pro první nabíjení po dobu 50 hodin až do udaného konečného napětí a hustoty elektrolytu 1,285, která se po dobu 2 hodin nabíjení nemění.
5. Stoupne-li teplota elektrolytu přes 40° C (v tropech 50° C), přerušte nabíjení až do poklesu teploty pod uvedené hranice.
6. Je-li po ukončeném nabíjení elektrolyt vyšší hustoty než je předepsáno, upravte hustotu přidáním destilované vody. Po skončeném nabíjení upravte hladinu elektrolytu na předepsanou výši.
7. Před montáží akumulátoru na skútr vybijte akumulátor normálním vybíjecím proudem do 1,75 V/článek a normálně nabíjte. Po ukončení nabíjení našroubujte zátky a akumulátor na skútr dobře upevněte a pečlivě připojte.

Ošetřování akumulátoru:

1. Obsluha akumulátoru je jednoduchá. Dbejte jen, aby hladina kapaliny, která se vypařuje, byla vždy 10 mm nad horním okrajem desek. Doplněte je pouze destilovanou vodou.
2. V případě, kdy kapalina by byla vylita, doplňte akumulátor zředěnou kyselinou sírovou. Správná hustota 1,285 dle ČSN 65 1236. Hustota kapaliny má vliv na nabíjení a chrání akumulátor v zimě před zmražením.
3. Vždy po třech měsících dejte si v odborné dílně přezkontrolovat stav akumulátoru.
4. Nejezdíte-li delší dobu, vyjměte a uložte akumulátor v suché místnosti. Po čtyřech týdnech doplněte destilovanou vodou a dáte dobít. Alespoň jednou za dva měsíce má být akumulátor vybit (1,8 V pro jeden článek) a znovu nabít na plnou hodnotu.
5. Při připojování akumulátoru na motocykl dbejte, aby byl + pólem připojen na kostru. Špatné zapojení akumulátoru by mělo za následek přepálení pojistky, případně poškození elektrické výstroje.
6. Kontakty akumulátoru udržujte čisté. Lehký nátěr vaselínou ochrání vývody před poškozením kyselinou.



Obr. 30. Seřízení dopadu světla

Maximální teplota elektrolytu 40° C (v tropech 50° C).

Výjimka z normy: ČSN-ESČ 101.4-48 č. 55-175 a č. 55-196.

Při připojování akumulátoru na skútr musí být připojen + pólem na kostru. Špatné zapojení akumulátoru by mělo za následek přepálení pojistky a odmagnetování dynamu. Kontakty akumulátoru udržujte čisté. Lehký nátěr vaselíny ochrání vývody před poškozením kyselinou.

9. DEKARBONISACE

Po ujetí asi 5000 až 10 000 km doporučujeme provést dekarbonisaci (potřebné demontáže: viz část III, kap. 6 a 7). Usazené zbytky spálené směsi (karbon) snižují výkon motoru a způsobují přílišné zahřívání. Usazený karbon na pístu, v hlavě válce a výfukových kanálech odstraníme opatrným odškrábáním. Současně odstraníme karbon z drážek pístních kroužků. (Nejlépe starým, rozlomeným kroužkem). Při opětovném nasazení dejte kroužky do těchto drážek, kde byly před sejmutím. Po odškrábání karbonu dotyčné součástky vyleštíme, před montáží omyjeme v čistém benzínu nebo petroleji.

Po ujetí 3000–5000 km vyjmeme vložky tlumiče výfuku (obr. 31) a vyčistíme je drátěným kartáčem. (Případně polijeme vyjmuté vložky tlumiče benzinem a „vypálíme“. Pozor na nebezpečí požáru! Provádíme na volném prostranství.)

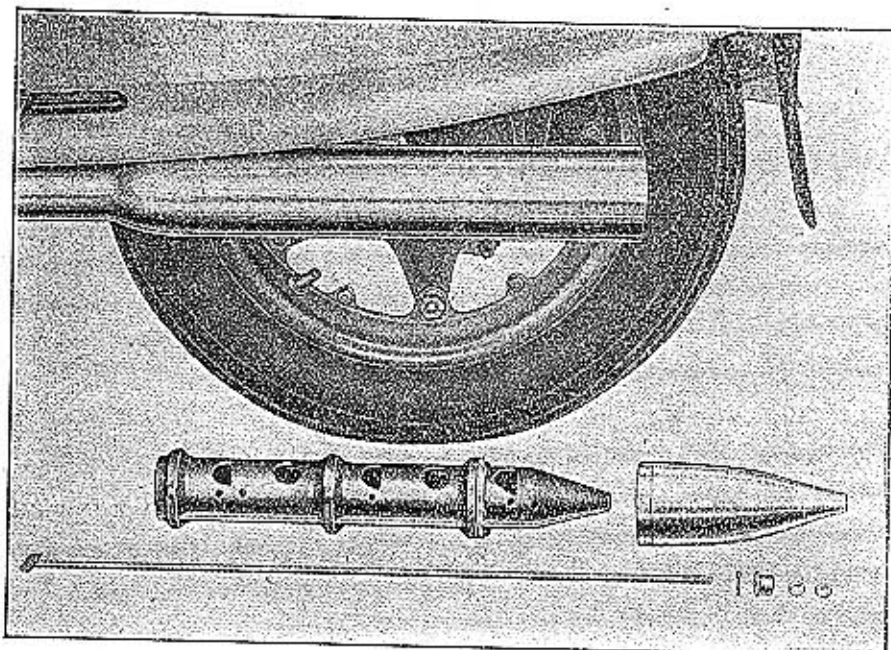
Otvory ve vložkách nevětšujeme, neboť každá změna má vliv na výkon a spotřebu motoru.

Demontáž tlumičů viz část III, kap. 12.

10. KONTROLA ŠROUBO A MATEK

Po ujetí 500 km je nutno přezkontrolovat a dotáhnout všechny šrouby a matky, zejména:

1. Šrouby k upevnění motoru do karoserie.
2. Matky vedení řízení (sloupek).
3. Šrouby k upevnění bloku zadního pérování a motorového agregátu ke karoserii.
4. Matice osy zadního kola.



Obr. 31. Vyjmutý tlumič výfuku

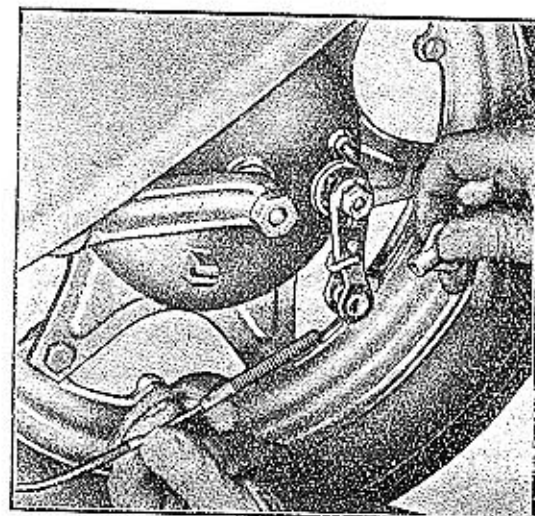
III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ SPECIALNÍHO NÁŘADÍ

1. VYJMUTÍ PŘEDNÍHO KOLA

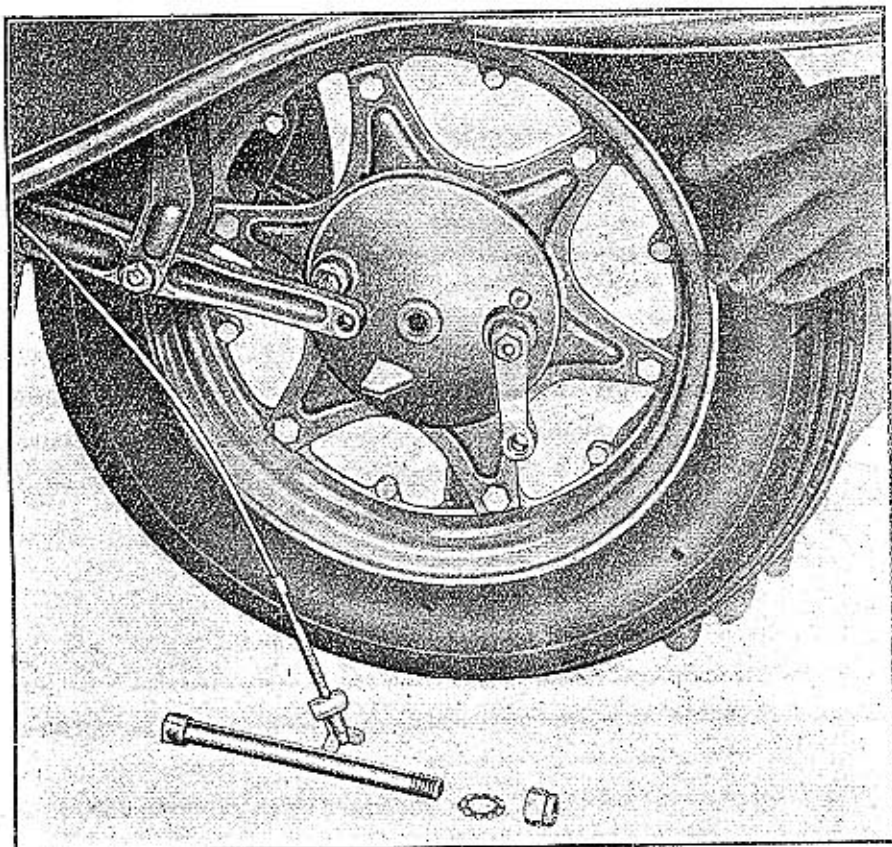
Uvolníme bowden brzdy (obr. 32) odšroubujeme matici (≠ 19) hřídele a sejmem pérovou podložku. Hřídel vysuneme a vyjmeme kolo (obr. 33). Při montáži zasuneme rameno kývačky mezi čepy víka, které slouží k zachycení reakce brzdy. Po zasunutí hřídele a navléknutí pérové podložky (neopomenout) kolo zajistíme maticí (≠ 19). Upevníme bowden a seřídíme brzdění tak, aby se kolo volně otáčelo.

Výměna kulíčkových ložisek předního kola

Vyjmeme víko s brzdovými čelistmi, z druhé strany víko náboje s těsněním a ložiskovou pojistku. Z protilehlé strany zarazíme trubkou druhé ložisko tak daleko, až ložisko, které bylo odjištěno, vypadne. Vyjmeme kroužek ustavující rozpěrnou trubku a zbylé ložisko s objímkou a rozpěrnou trubkou vyrazíme na druhou stranu. Nejvhodnější rozměry vyrážející trubky jsou Ø 22/14 X 50.



Obr. 32. Uvolnění přední brzdy

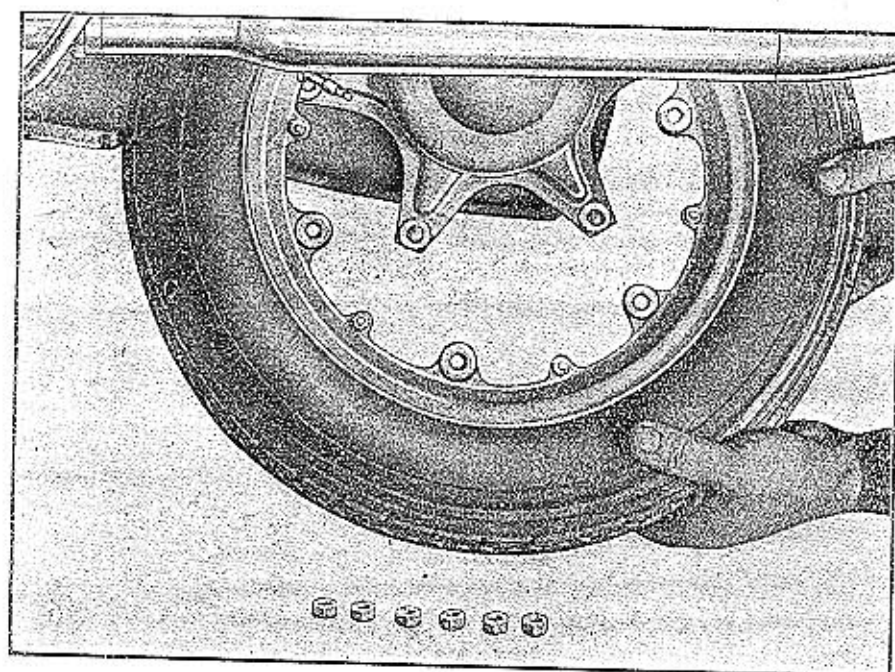


Obr. 33. Vyjmutí předního kola

Nová ložiska zalisujeme tlakem na vnější kroužek, nejlépe trubkou $\varnothing 30/22 \times 20$ mm. Použitím trubky menšího průměru a úderem (tlakem) na vnitřní kroužek můžeme ložisko poškodit. Při výměně ložisek je nutno je řádně namazati tukem AV 2.

2. VYJMUTÍ ZADNÍHO KOLA (obr. 34)

Odjistíme podložku a odšroubujeme matici (# 24) s levým závitem, sejme podložky a kolo vysuneme z drážek hřídele. Při zpětné montáži nasuneme kolo na hřídel, navlékneme kuželovou a plechovou podložku a řádně dotáhneme matici a plechovou podložku zajistíme na dvou protilehlých plochách. K demontáži pneumatiky sejme po vyšroubování šesti matic (# 17) ráfek.



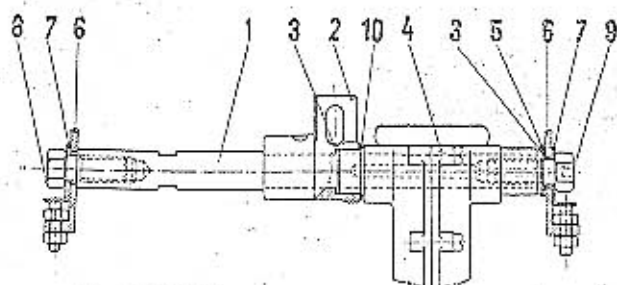
Obr. 34. Vyjmutí zadního kola

3. DEMONTÁŽ MOTOROVÉHO AGREGÁTU

Odpojíme kabely vycházející z motoru na svorkovnici (obr. 9) a na zapalovací cívku a ze svíčky sejme kabel. Dále odpojíme náhon rychloměru, lanko zadní brzdy od páky brzdy, řadicí táhlo od řadicí páky, bowden spojky v motoru, přívod benzínu, bowden plynu se šoupátkem a výfukové potrubí s tlumiči výfuku.

Odšroubujeme čtyři šrouby (# 17) předního držáku motoru, dva šrouby (# 22) čepu kývačky, po sejmutí schránky naindruží dva šrouby (# 17) bloku zadního pérování a vyjme motorový agregát. Zadní kolo s kývačkou oddělíme, když odšroubujeme opěrku bowdenu zadní brzdy (# 14), rozpojíme řetěz a vyšroubujeme šroub (# 22), spojující konsolu se zadním závěsem motoru, nebo vyjme osu kývačky (obr. 35).

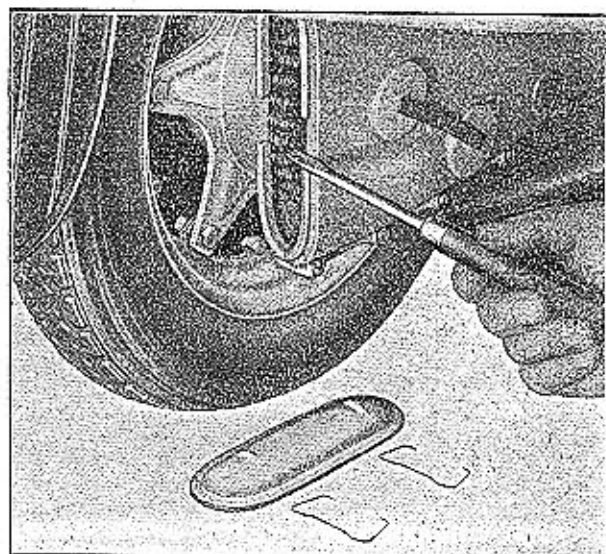
1. Čep kývačky
2. Konsola
3. Podložka
4. Kývačka
5. Prachovka
6. Závěr kývačky
7. Napínák řetězu
8. Šroub čepu levý
9. Šroub čepu pravý
10. Těsnění



Obr. 35. Uložení zadní kývačky

4. VYJMUTÍ ZADNÍHO ŘETĚZOVÉHO KOLA

Tuto demontáž můžeme provést po demontáži motorového agregátu. Odšroubujeme pravé víko skříně a pravou polovinu krytu kývačky, a sejme kryt zadní části kývačky. Po odšroubování 3 matic (# 10) a vyjmutí 3 šroubů sejme blok zadního pérování. Vyšroubujeme 7 šroubů spojujících obě poloviny kývačky a pravou polovinu oddělíme. Natočíme spojovací článek řetězu na zadní řetězové kolo, kleštěmi nebo šroubovákem uvolníme pojistku a vyjme spojovací článek a řetěz sejme. (Takto možno také provádět výměnu a ošetření řetězu (obr. 36)).



Obr. 36. Rozpojení řetězu

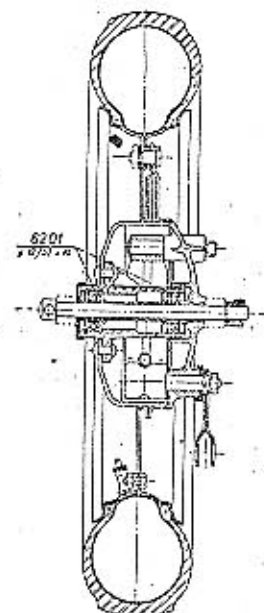
Pomocí šroubováku narovnáme zajišťovací podložku matice hřídele kola, vyšroubujeme matici (# 24). Sejme zajišťovací podložku a řetězové kolo s nábojem vysuneme s hřídele.

Při montáži postupujeme obráceně.

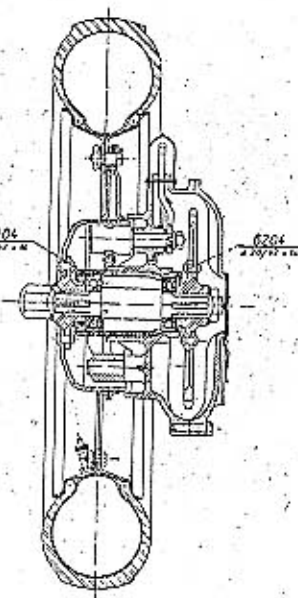
5. VÝMĚNA KULIČKOVÝCH LOŽISEK ZADNÍHO KOLA

Provádíme po vyjmutí levé poloviny kývačky a sejmutí řetězového kola (kap. 4) a zadního kola (kap. 2). Na straně řetězového kola vyjme ložiskovou pojistku a tlakem z protilehlé strany na hřídel vysuneme ložisko a sejme s hřídele. Zbylé ložisko s „Guferem“ vyrazíme na druhou stranu s hřídele. Gufera a ložisko sejme s hřídele. Montáž nových ložisek provádíme následovně:

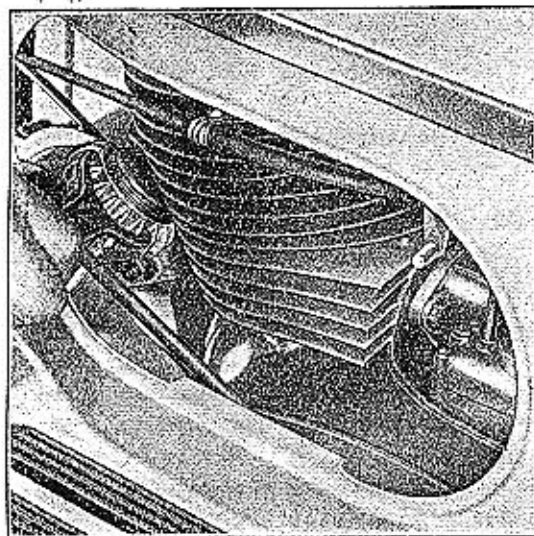
Nalisujeme z vnitřní strany kývačky ložisko a zajistíme pojistkou. Na stranu hřídele s levým závitem nalisujeme ložisko až dosedne na osazení. Ložisko v kývačce opřeme o vnitřní kroužek a tlakem na oba kroužky ložiska na hřídeli nalisujeme současně ložisko do náboje kývačky a druhý konec hřídele do ložiska až dosedne na osazení hřídele. Nakonec nalisujeme do náboje z vnější strany kývačky „Guferu“ až dosedne na ložisko. Nejvhodnější rozměry trubky k nalisování ložisek a Gufera jsou $\varnothing 46 \times 21 \times 60$. Při výměně ložisek nutno je řádně namazati tukem AV 2.



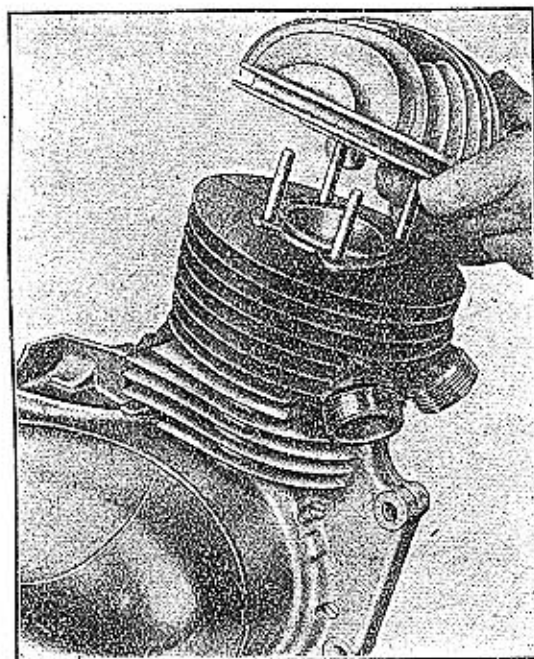
Obr. 37. Řez předním kolem



Obr. 38. Řez zadním kolem



Obr. 39. Odpojení výfukového potrubí



Obr. 40. Sejmутí hlavy válce

6. DEMONTÁŽ HLAVY A VÁLCE

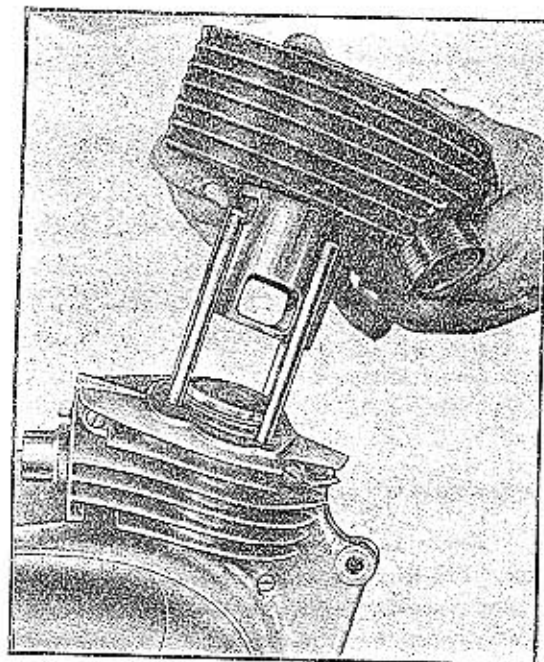
Provádí se po vyjmutí agregátu z karoserie. Odšroubujeme čtyři matice upevňující hlavu k válci a hlavu sejmeme (obr. 40). Píst posuneme startérovou klikou do spodní polohy a válec vysunutím sejmeme (obr. 41). Demontáž válce je možno též provést v karoserii po sejmутí schránky na nářadí, sejmутí hlavy válce a vytočení čtyř svarníků válce z klikové skříně. Tuto demontáž nedoporučujeme častěji provádět, protože by mohlo dojít k poškození závitů v klikové skříně.

Poznámka: Nejde-li hlava válce lehce sejmout, pomůžeme si opatrným páčením šroubovákem, mezi žebrem hlavy a válce v místě, kde se žebra spojují v náletek. Po demontáži válce přikryjeme otvor do motorové skříně, aby nevnikla nečistota do klikového prostoru.

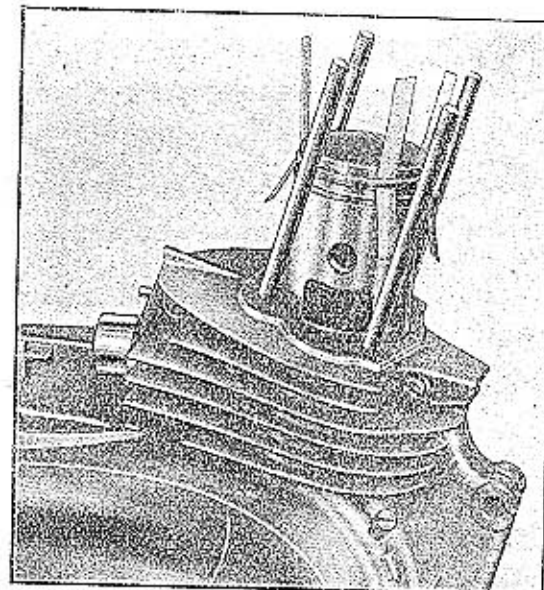
7. VÝMENA PISTNÍCH KROUŽKŮ

Pistní kroužky vyměňujeme, je-li jejich spára (vůle v tzv. zámku) větší než 0,8 mm (správná šířka spáry je 0,2 mm). Šířku spáry zjistíme, vložíme-li sejmутý kroužek do válce cca 10 mm hluboko.

Kroužky nejlépe sejmeme použitím tří slabých ocelových pásek. Jeden vsuneme uprostřed a dva u konců pistního kroužku (obr. 42). Této způsobu použijeme při navlékání.



Obr. 41. Sejmутí válce



Obr. 42. Montáž pistních kroužků

8. VYJMUTÍ KARBURÁTORU (obr. 43)

- odpojíme přívod paliva stažením hadičky s přívodu u karburátoru a sejmeme gumový kužel tlumiče sání,
- odšroubujeme víko šoupátkové komory a odpojíme bowden plynu,
- odšroubujeme dvě matice M8 (#14), připevňující karburátor ke skříně,
- karburátor vysuneme směrem dozadu.

9. SEJMUTÍ PRAVÉHO A LEVÉHO VÍKA MOTORU

Pravé víko sejmeme, potřebujeme-li seřadit spojku (úplné seřizování — část II. kap. 6) nebo zapalování.

Vyšroubujeme 3 šrouby a víko sejmeme.

Levé víko odšroubujeme, potřebujeme-li demontovat spojku (výměna lamel) nebo primární řetěz.

Vypustíme olej (obr. 16), povolíme stahovací šroub řadicí páčky a tuto sejmeme. Startovací páku poklepem sesuneme s hřídelem, uvolníme 7 upevňovacích šroubů a víko sejmeme opatrným vypáčením dvěma šroubováky, které zasadíme do výřezů v přední a zadní části víka.

10. DEMONTÁŽ SPOJKY

Demontáž spojky provádíme po sejmутí levého víka motoru (kap. 9). Ke stlačení mísek (obr. 22), které zachycují zajišťovací kolíčky, použijeme nejlépe otevřeného klíče (#10). Misky stlačujeme postupně a vyjímáme kolíčky (třikrát).

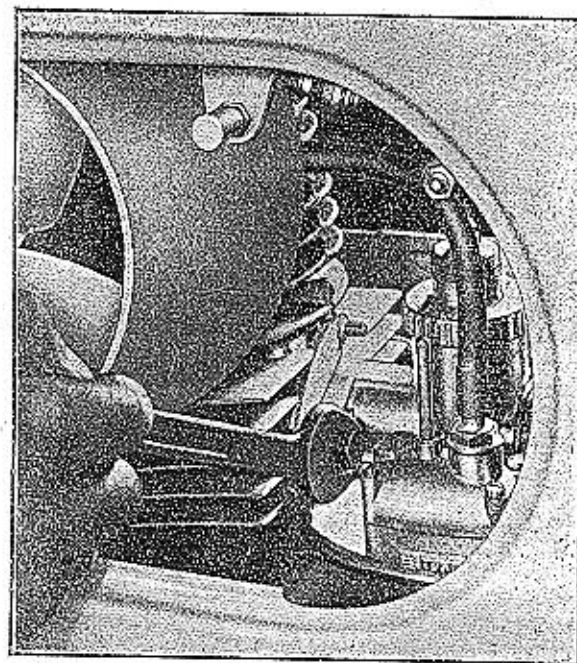
Spojka má 5 lamel s korky a 5 kovových.

Při zpětné montáži vkládáme první lamelu s korkovým obložení, která byla dosud namontována nahoře a lamely tak vystřídáme.

11. DEMONTÁŽ BLOKU ZADNÍHO PÉROVÁNÍ A DORAZU (obr. 44)

Provádí se buď při demontáži motorového agregátu nebo samostatně.

Při samostatné demontáži bloku zadního pérování sejmeme schránku na nářadí a vytočíme dvě matice (otv. kl. 17). Vyjeme zadní kolo a vyšroubujeme tři matice (otv. kl. 10) na spojovacích šroubech bloku zadního perov. s nosníkem. Vhodným průbojníčkem vyrazíme uvolněné šrouby a vyjeme blok směrem dozadu. Montáž se provádí nasunutím bloku pérování, ustavení průbojníčkem a nasunutím šroubů.



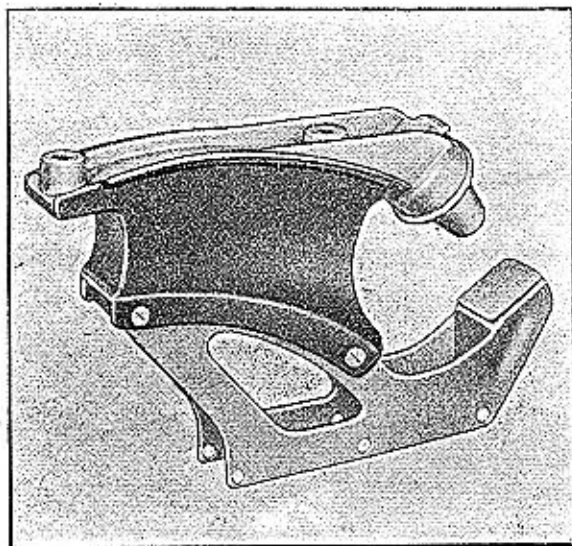
Obr. 43. Vyjmutí karburátoru

12. DEMONTÁŽ TLUMIČŮ VÝFUKŮ A VÝFUKOVÝCH TRUBEK

- Matice spojující výfukové trubky s hrdly válce vyšroubujeme.
- Vyšroubujeme dvě matice (#14) šroubů spojujících tlumiče s karoserií a tyto společně s výfukovými trubkami vyjeme.

13. DEMONTÁŽ NAPÍNAKU ŘETĚZU (obr. 20)

- Po oddělení pravé poloviny kývačky a rozpojení řetězu vyjeme napínák z levé poloviny kývačky.



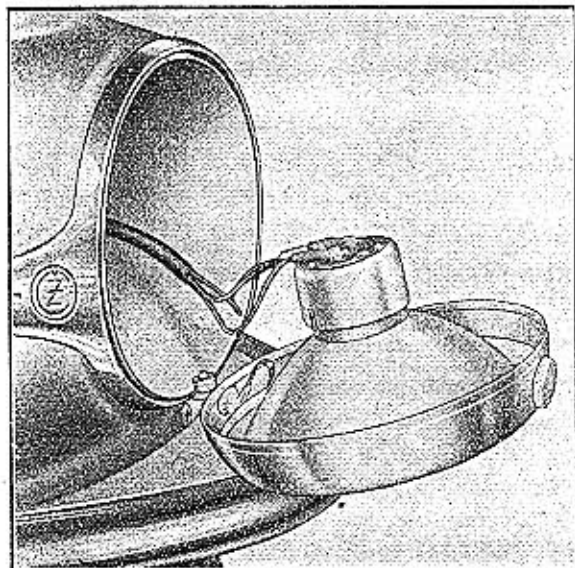
Obr. 44. Zadní párování s dorazem

2. Vyrázíme hřídel spojující ramena napínáku s ložiskem řetězového kolečka a jedno rameno slisujeme s osy napínáku.

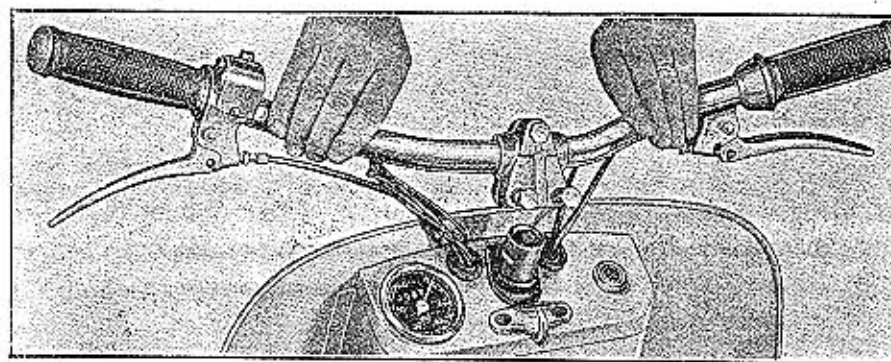
3. Vyjmeme z obou stran řetězového kolečka pojistky a příložky. Ložisko tlakem na vnější kroužek vytlisujeme. Při montáži ložisko naplníme tukem AV 2.

14. DEMONTÁŽ SVĚTLOMETU (obr. 45)

Rámeček s parabolou vyjmeme po vyšroubování upevňovacího šroubu M 5 na spodní části objímky, vysunutím z horního záchytu, odpojením svorkovnice tím způsobem, že svorkovnice se žárovkami se stlačí a pootočí (bajonetový uzávěr).



Obr. 45. Uvalnění objímky s parabolou



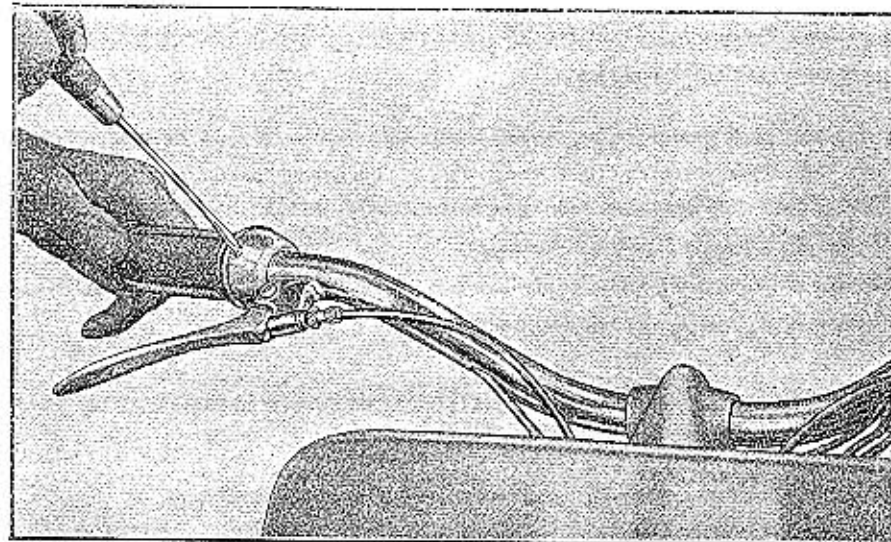
Obr. 46. Sáníání řídítek

15. ŘÍDITKA — OTOČNÁ RUKOJET

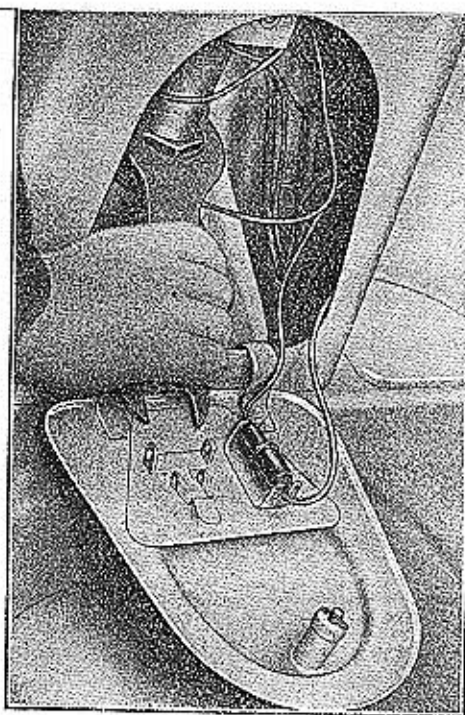
Řídítka jsou vcelku a upevněna jsou dvěma upínkami, které jsou staženy třemi šrouby M 8 (# 14) na sloupek řízení. K nim přísluší tři pružné podložky.

Řídítka můžeme sejmut po vyšroubování těchto tří šroubů (obr. 46).

Otočnou rukojeť stáhneme natočením rukojeti tak, aby otvorem bylo možno vyšroubovat šroub pojišťující zátku v řídítkách. Tuhost otáčení rukojeti seřídíme šroubkem v objímce rukojeti (obr. 47).



Obr. 47. Seřízení otočné rukojeti

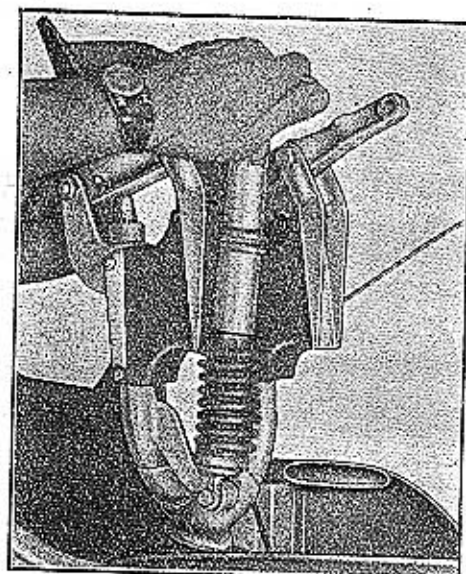


Obr. 48. Demontáž přední vidlice

16. DEMONTÁŽ PŘEDNÍ VIDLICE (obr. 48, 49)

1. Sejmem řídítka, s upínkami řídítek a odpojíme bowden přední brzdy od přední vidlice.

2. V přístrojové schránce sešroubujeme dvě matice (obr. 48) na sloupek řízení a vidlici vysuneme z hlavy karoserie. Dáváme pozor, abychom neztratili kuličky ložisek, které vypadnou. Matice, prachovku a horní kroužek vyjmeme. Montáž vidlice provádíme po seřazení kuliček do polovin ložisek, které jsou zalisované do hlavy karoserie a předem naplněné vaselinou. Po projetí sloupku řízení hlavou karoserie nasuneme na sloupek horní kroužek ložiska, prachovku a obě matice a pak zasuneme vidlici, až dosedne kroužek ložiska na kuličky v hlavě karoserie. Spodní maticí vymezíme vůli ložisek a horní maticí tuto zajistíme.



Obr. 49. Vyjmutí přední vidlice

17. DEMONTÁŽ PŘEDNÍHO BLOKU PÉROVÁNÍ — DORAZU VAHADEL A TLUMIČE

Provádíme po vyjmutí předního kola.

Vyšroubujeme matici M 10 šroubu spojující blok předního pérování s vahadlem a dvě matice M 6 (# 10) šroubů připevňujících blok na rameno vidlice. Po vyjmutí těchto tří šroubů blok předního pérování sejmem.

Doraz vahadel vyjmeme po sejmutí bloku předního pérování a povolení zajišťovacího šroubku v přední části ramena vidlice.

Tlumič sejmem po odšroubování dvou šroubů M 8 (# 14) a vyjmutí šroubů upevňujících tlumič k vidlici a vahadlu kývačky. Řez tlumičem (viz obr. 50).

18. DEMONTÁŽ NÁDRŽE NA PALIVO

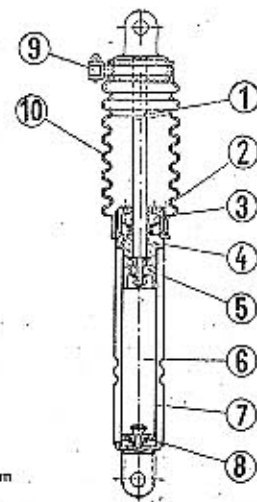
1. Vyjmeme rámeček s parabolou.

2. Po odšroubování dvou matic M 4 (# 7) a vyjmutí dvou šroubů sejmem ozdobný kroužek s listami.

3. Odpojíme přívod paliva u výpustného kohoutku.

4. Nádrž sejmem po vyšroubování čtyř matic M 8 (# 14) připevňujících nádrž na vodorovnou příčku karoserie.

1. Pistnice
2. Matice
3. Těsnicí kroužek
4. Vodítko
5. Pist s ventily
6. Pracovní válec
7. Zásobník oleje
8. Dolní sací ventil
9. Objímka
10. Gumový kryt tlumiče



Obr. 50. Řez tlumičem

19. DEMONTÁŽ SCHRÁNKY NÁŘADÍ

(obr. 52)

Schránku nářadí sejmeme po vyšroubování šesti matic M 8 x 14 uvnitř schránky.

20. VYJMUTÍ AKUMULÁTORU (obr. 51)

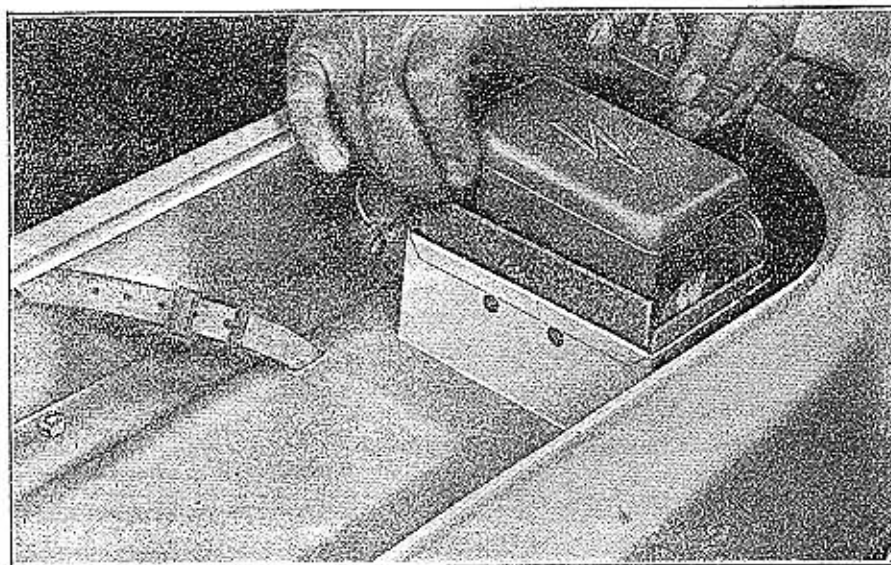
Po odklopení sedla a odpojení kabelů akumulátor vyjmeme.

21. DEMONTÁŽ SPINACÍ SKŘÍNKY

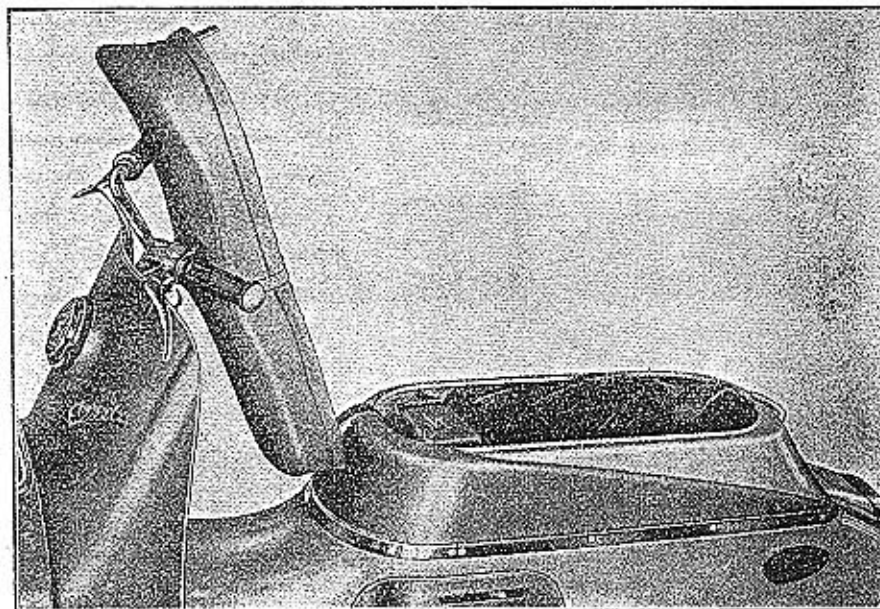
Spínací skříňku vyjmeme po vyšroubování matice, spojující spínací skříňku s přístrojovou deskou a odpojením očíslovaných kabelů.

22. DEMONTÁŽ SEDLA (obr. 53)

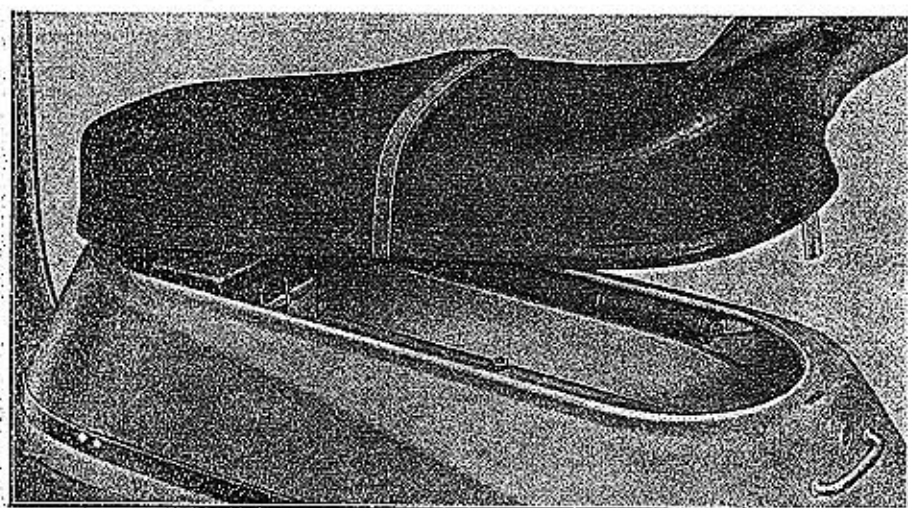
23. NOSIČ ZAVAZADEL (obr. 54)



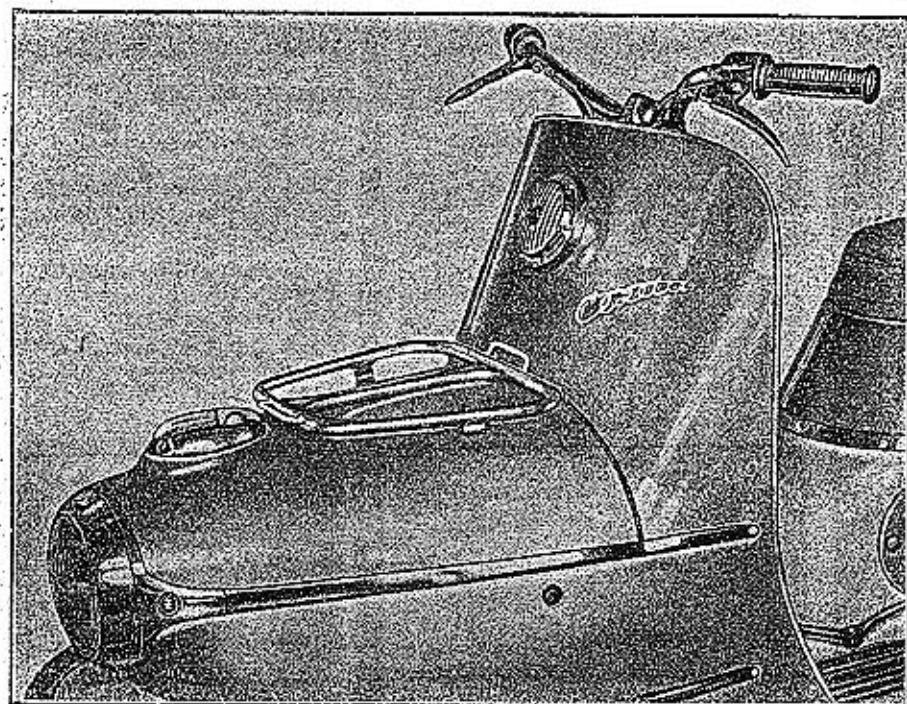
Obr. 51. Vyjmutí akumulátoru



Obr. 52. Schránka



Obr. 53. Demontáž sedla



Obr. 54. Nosič zavazadel

IV. TABULKA PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění
Má detonace (pist klep)	<p>Motor je přehřát.</p> <p>Elektrody svíčky žhavé.</p> <p>Špatná svíčka (nevhodná tepelná hodnota).</p> <p>Mnaha karbonu v hlavě válce.</p> <p>Velký předstih.</p> <p>Tlumič výfuku zanesen.</p> <p>(Promáčknutá výfuková srouba).</p>	<p>Nechat vychladnout.</p> <p>Svíčku vyměnit.</p> <p>Sejmout hlavu a karbon odstranit.</p> <p>Seřídít předstih.</p> <p>Tlumič sejmout, rozebrat a vyčistit.</p> <p>event. vyrovnat trubku.</p>
Motor nejde pravidelně	<p>Voda nebo olej v karburátoru.</p> <p>Do karburátoru dochází málo paliva.</p> <p>Občasné krátké spojení na válec nebo rám.</p> <p>Chudá směs.</p> <p>Špatně namíchaná směs paliva a oleje.</p>	<p>Karburátor vyčistit.</p> <p>Otevřít úplně palivový kohout (reserve), doplnit paliva do nádrže, prohlédnout přívodní potrubí, vyčistit vřetecový otvor v zadním šroubku (3/16 10) připevňujícím nosič zavazadel.</p> <p>Kabel obalit izolační páskou nebo nejlépe vyměnit.</p> <p>Vyčistit trysku — karburátor seřídít.</p> <p>Směs před nalitím do nádrže dobře promíchat.</p>
	<p>Nevhodná svíčka.</p> <p>Zaolejovaná svíčka.</p> <p>Velkou vzdálenost elektrod svíčky.</p> <p>Znečištěné kontakty přerušovače.</p> <p>Opálené kontakty přerušovače.</p> <p>Špatně nastavené kontakty přerušovače.</p> <p>Vadný kondenzátor, motor jde jen na malé obrátky pravidelně a silné jiskření mezi kontakty přerušovače.</p> <p>Občasné krátké spojení kabelu na válec nebo rám.</p>	<p>Svíčku vyměnit.</p> <p>Svíčku vyjmout a vyčistit.</p> <p>Vzdálenost elektrod seřídít přitnutím vnější na 0,5 mm.</p> <p>Kontakty očistit hadříkem namočeným v benzínu.</p> <p>Opilovat jemným pílníčkem.</p> <p>Vzdálenost kontaktů seřídít na 0,4 mm.</p> <p>Vyměnit kondenzátor.</p> <p>Kabel omotat izolační páskou a nejlépe vyměnit.</p>

Příznaky poruchy		Zjištěná porucha	Odstranění	
Motor nelze roztočit nebo motor nelze zastavit, karburátor lze přeplovit	Motor má kompresi Svíčka dává jiskru	Karburátor je v pořádku	<p>Přehřátý motor.</p> <p>Nedostatečné mazání.</p> <p>Bowdenové lanko ke karburátoru je přetrženo nebo vyvláknuto.</p> <p>Špatné těsnění mezi karburátorem a válcem.</p>	<p>Motor nechat vychladnout a udržovat jej v nízkých otáčkách.</p> <p>Obět, aby olej byl vždy s palivem promísen, a to v poměru 1:20.</p> <p>Lanko vyměnit nebo seřídit.</p> <p>Těsnění vyměnit nebo dotáhnout hrdla.</p>
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	Karburátor není v pořádku	<p>Ucpaná tryska.</p> <p>Děravý plovák.</p> <p>Plovák visí.</p> <p>Plováková jehla neuzavírá.</p>	<p>Trysku vymout a vyčistit.</p> <p>Plovák zaletovat nebo vyměnit.</p> <p>Plovák uvolnit.</p> <p>Poškozenou jehlu nahradit novou nebo opravit.</p>	
	Trvale	<p>Mnoha usazeného karbonu ve válci, hlavě, výfukových průchodech a tlumičích výfuku.</p> <p>Částečně ucpaný přívod paliva.</p> <p>Špatně seřízené zapalování.</p> <p>Neseřízený karburát (špatná směs).</p> <p>Zaseknuté žoupátko karburátoru.</p> <p>Ucpaný tlumič výfuku.</p> <p>Opatřovaný vnitřek válce a píst.</p> <p>Motor nasává falešný vzduch. (Paloviny skříní nebo hrdlo karburátoru netěsní), neb guferem</p> <p>Vadné těsnění pod hlavou.</p> <p>Brzdové čelisti dřou o bubny.</p> <p>Částečně ucpaný přívod paliva nebo síto v kohoutu nebo karburátoru.</p>	<p>Sejmout hlavu, válec, případně i výfukové potrubí a karbon odstranit.</p> <p>Odmontovat potrubí a vyčistit.</p> <p>Seřídit vzdálenost doteků přerušovače a předstih.</p> <p>Seřídit volný běh, polohu jehly a vyčistit čistič vzduchu.</p> <p>Uvolnit žoupátko a seřídit, aby plně otevíralo.</p> <p>Tlumič výfuku rozebrat a usazený karbon odstranit.</p> <p>Nový výbrus válce, nový píst a kroužky.</p> <p>Poloviny skříní oddělit, dolykové plochy očistit, nanést těsnící hmotu a pevně smontovat. Těsnění pod hrdlem karburátoru vyměnit. Vyměnit guferu.</p> <p>Vyměnit.</p> <p>Seřídit brzdy.</p> <p>Přívod paliva nebo síto vyčistit.</p>	
	Chvillemi	<p>Bowdenové lanko plynu vážne.</p> <p>Přehřátý motor.</p> <p>Vadná svíčka.</p>	<p>Lanko promazat, případně bowden vyměnit.</p> <p>Motor nechat vychladnout a udržovat v nízkých otáčkách.</p> <p>Svíčku vyměnit.</p>	

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění
Karburátor nelze přeplovit	<p>V nádrže není palivo.</p> <p>Palivový kohout v přívodovém potrubí je uzavřen nebo nedostatečně otevřen.</p> <p>Ucpaný čistič paliva nad kohoutem.</p> <p>Ucpané potrubí nebo sítko v karburátoru.</p> <p>Ucpaný otvor v šroubku (± 10), připevňující nosič zavazadel.</p>	<p>Přepustit palivo ze zásoby (stačí asi na 30 km) a co nejdříve nádrž paliva doplnit.</p> <p>Palivový kohout otevřít.</p> <p>Palivový kohout vyšroubovat a čistič vyčistit.</p> <p>Potrubí sejmout a profláknout, karburátor vymout, trysku odmontovat a vyčistit.</p> <p>Vzdušný otvor vyčistit.</p>
Motor nelze roztočit nebo se zastavil	Karburátor lze přeplovit	<p>Na konci kabelu je jiskra</p> <p>Zaolajovaná svíčka.</p> <p>Porušená izolace svíčky</p> <p>Krátké spojení mezi elektrodami svíčky.</p> <p>Velká vzdálenost elektrod svíčky.</p> <p>Svíčku vymout a vyčistit.</p> <p>Svíčku vyměnit.</p> <p>Elektrody oddělit na vzdálenost asi 0,5 mm.</p> <p>Elektrody přiblížit na vzdálenost asi 0,5 mm.</p>
	Svíčka nečistá jiskra	<p>Na konci kabelu není jiskra</p> <p>Porušená zapalovací cívka.</p> <p>Kontakty přerušovače nečisté.</p> <p>Opálené kontakty přerušovače.</p> <p>Vadné kontakty přerušovače.</p> <p>Kabel přerušovače přetržen nebo uvolněn.</p> <p>Spálená izolace kabelu.</p> <p>Porušený kondenzátor.</p> <p>Voda v přerušovači.</p> <p>Porušená bakelitová kabelová koncovka (botička).</p> <p>Vyměnit zapalovací cívku.</p> <p>Kontakty očistit hadříkem, smočeným v benzínu.</p> <p>Spřádat jemným pílníčkem.</p> <p>Kontakty nechat opravit nebo vyměnit.</p> <p>Kabel vyměnit, příp. spojit a izolovat izolační tkanicí a co nejdříve nahradit novým.</p> <p>Kabel omatit izolační páskou a co nejdříve vyměnit.</p> <p>Vyměnit za nový.</p> <p>Vodu vyfouknout, opatrně vytřít nebo nechat vyschnout.</p> <p>Vyměnit koncovku.</p>
	Svíčka dává jiskru	<p>Motor nemá kompresi</p> <p>Zlomený pístní kroužek.</p> <p>Zapečený pístní kroužek.</p> <p>Těsnění pod svíčkou propouští.</p> <p>Těsnění pod hlavou porušené.</p> <p>Zodířený píst.</p> <p>Sejmout kroužek s pístu a nahradit novým.</p> <p>Sejmout kroužek, očistit a znovu nasadit (ev. nahradit novým).</p> <p>Těsnění nahradit novým.</p> <p>Těsnění nahradit novým.</p> <p>Rozebrat a opravit (odborná dílna).</p>

POPIS ČINNOSTI DVOUDOBÉHO MOTORU

Dvoudobý systém spalovacího motoru je zvláště vhodný pro motocyklové motory. Má malý počet pohybujících se součástí a tím menší opotřebení a větší spolehlivost v provozu. Pracovní činnost dvoudobého motoru je obsažena v jedné otáčce (t. j. — dva zdvihy pístu).

1. Píst se pohybuje nahoru

Píst uzavře nejdříve přepouštěcí kanály, pak výfukový kanál a nastává stlačení směsi v kompresním prostoru válce. Několik okamžiků před horní polohou pístu je stlačená směs zapálena elektrickou jiskrou zapalovací svíčky.

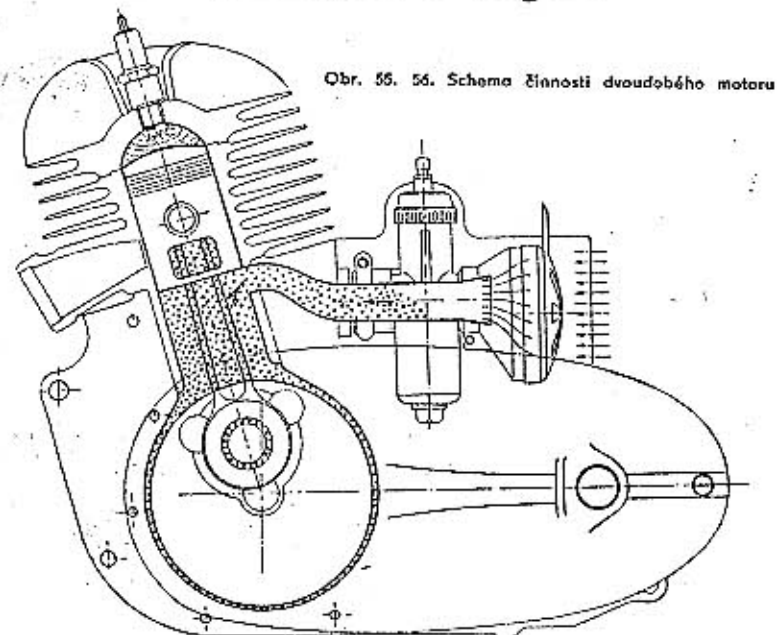
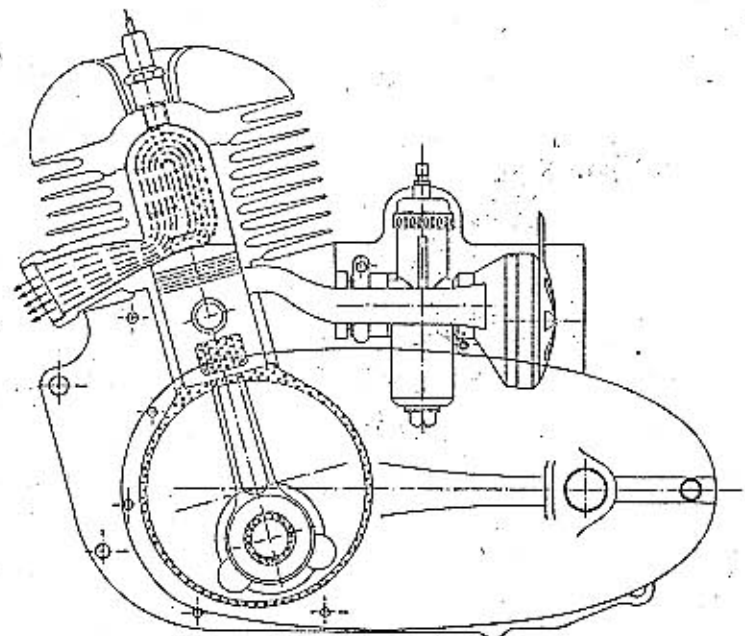
Mezitím nastává pod pístem podtlak, který způsobuje nasání čerstvé směsi z karburátoru do prostoru klíkové skříně.

2. Píst se pohybuje dolů

Po zapálení směsi nastává pracovní zdvih pístu (předání síly expandujících plynů pomocí klíkového ústrojí a převodů k zadnímu kolu motocyklu). Horní hrana pístu otevře nejprve výfukový kanál a nastává výfuk spálených plynů. Horní hrana a okénka v pístu otevrou pak přepouštěcí kanály. Pod pístem a v klíkovém prostoru je čerstvá směs, stlačená pístem při tomto pohybu dolů. Otevřením přepouštěcích kanálů proudí nyní tato čerstvá směs, usměrněná tvarem kanálů do válce. Oba proudy se setkají, narazí na zadní stěnu válce, postupují směrem k hlavě válce, která je otáčející se straně výfukového kanálu. Čerstvá směs naplňuje válec a současně vytlačuje zbylou spálenou směs (výplach).

SEZNAM NÁRADÍ

Klíč kombinovaný 36/21 trub.	Klíč 19/22
Šroubovák	Klíč oboustranný 24/36
Šroubovák 3 mm	Klíč trubkový 10
Rukojet	Klíč trubkový 14
Klíč hákový	Klíč trubkový 17
Obal PVC	Klíč trubkový 22
Kleště kombinované	Rukojet
Utěrka	Mazací lis
Klíč 5,5/7 s měrkami	Hustilko
Klíč 9/10	Hadička
Klíč 11/12	1 zámek s 2 klíčky
Klíč 14/17	



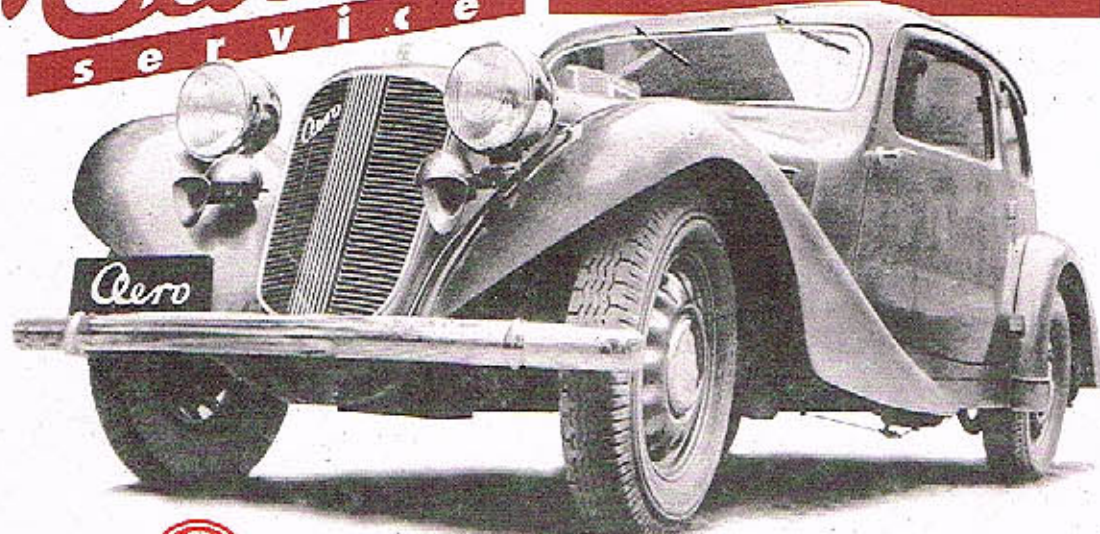
Obr. 55. 56. Schema činnosti dvoudobého motoru



SKÚTR

Veteran
service

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz



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

Tatra
Typ 501/03 - 175 ccm

D O D A T E K

K TECHNICKEMU POPISU A JÍZDNÍMU NÁVODU

SE ZVLÁŠTNÍM ZŘETELEM NA OBSLUHU A UDRŽOVÁNÍ

OBSAH

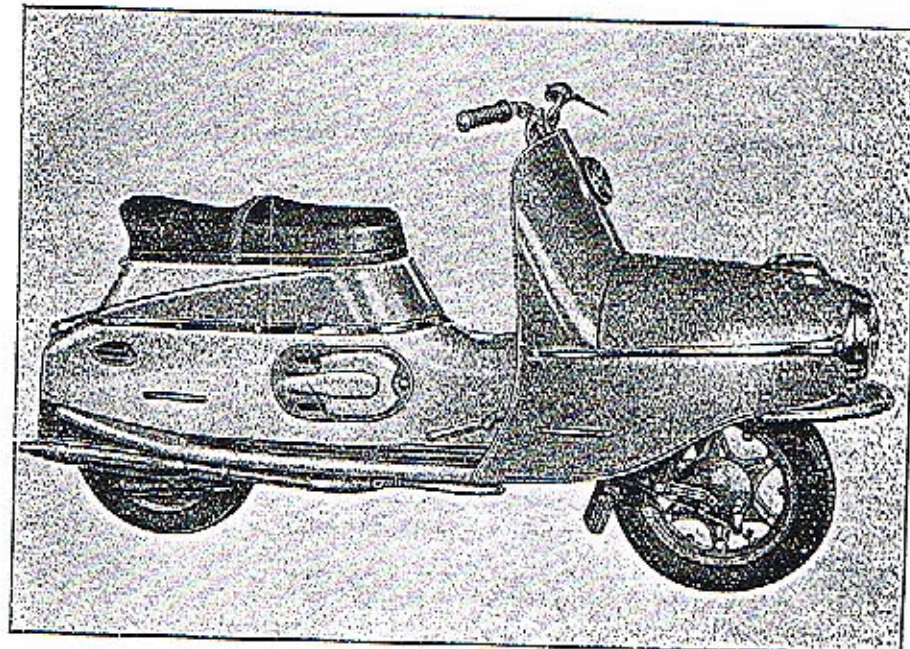
	strana
I. Popis a technické údaje	66
II. Údržba	66
III. Demontáž a montáž	66

SEZNAM OBRAZKŮ

	Strana
1. Pohled z levé strany	65
2. Pohled z pravé strany	65
3. Řez ventilátorem	67



Obr. 1. Pohled z levé strany



Obr. 2. Pohled z pravé strany

oplňk k technickému popisu a návodu k obsluze. Uvedeny pouze rozdílné údaje instrukce od základního typu 501/01, ostatní údaje podle technického popisu skútru 11/01.

Technický popis

Technické údaje:

Motor	dvoudobý s nuceným chlazením
Kompresní poměr	1 : 7
Váha stroje bez paliva	133 kg
Váha stroje s palivem	141 kg
Maximální zatížení přední osy	109 kg
Maximální zatížení zadní hřídele	182 kg

Popis motoru s ventilátorem

Motor skútru Cezeta, typ 501/03 je vybaven axiálním ventilátorem, umístěným na levé straně motoru ve výši válce.

Rotor ventilátoru je poháněn klínovým řemenem řemenicí, která je na čepu klikového mechanismu. K plynulému obtékání chladicího vzduchu od kruhového difusoru kolem válce slouží částečně zakrytí válce pláštěm tělesa ventilátoru, čímž je dosaženo rovnoměrného chlazení čelého povrchu válce. Za tím účelem je též hlava válce opatřena chladicími žebry, probíhajícími kolmo k ose vozidla a otvorem pro zapalovací svíčku na pravé straně hlavy válce.

Vzduch pro chlazení motoru je ventilátorem nasáván levými bočními dvířky. Dvířka jsou opatřena otvory, které jsou částečně zakryty ozdobným krytem.

II. Údržba

Zařízení ventilátoru není náročné na údržbu. Občas při čištění stroje prohlédneme lopatky ventilátoru a nanášené nečistoty (usažený prach a olej) odstraníme. Nános nečistot na lopatkách ventilátoru a žebrech válce by snižoval účinnost chlazení motoru. Mazání ložisek rotoru ventilátoru se provádí po ujetí 10 000 km a po demontáži rotoru ventilátoru. Z rotoru vyjme gumovou vložku a s čepu rotoru sejme pojistný kroužek. Rotor stáhneme s čepu. Ložiska a prostor mezi ložisky naplníme automobilovým tukem AV2 a ventilátor sestavíme.

III. Demontáž a montáž bez speciálního nářadí

Vyšroubujeme 3 šrouby krytu náhonu ventilátoru na levém víku motorové skříně a sejmem kryt.

Uvolníme dva spojovací šrouby M8 s maticemi, spojující těleso ventilátoru s levým víkem motorové skříně a těleso ventilátoru sejme.

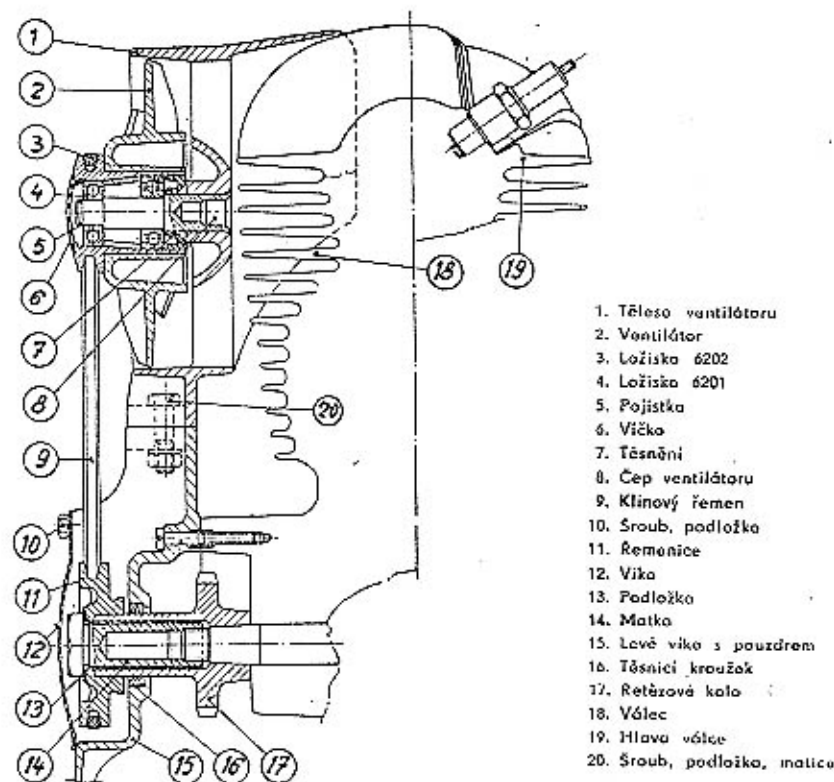
Demontáž kuličkových ložisek rotoru ventilátoru provádíme po jeho stáhnutí s čepu následovně:

Ze strany těsnění vsuneme vložku o $\varnothing 14$ a tlakem na ni vysuneme ložisko u řemenice. Tlakem z druhé strany vysuneme druhé ložisko s těsnicím kroužkem. Po nalisování kuličkových ložisek tlakem na vnější kroužek ložiska, zalisujeme těsnicí kroužek.

Další demontáž motoru je shodná s popisem ke skútru, typ 501.

Poznámka:

Při demontáži válce je nutno sejmut těleso ventilátoru. Při celkové demontáži motoru demontujeme především ventilátor.



1. Těleso ventilátoru
2. Ventilátor
3. Ložisko 6202
4. Ložisko 6201
5. Pojistka
6. Víčko
7. Těsnění
8. Čep ventilátoru
9. Klínový řemen
10. Šroub, podložka
11. Řemenice
12. Víko
13. Podložka
14. Matka
15. Levé víko s pouzdrem
16. Těsnicí kroužek
17. Řetězové kolo
18. Válec
19. Hlava válce
20. Šroub, podložka, matice

Obr. 4a. Řez částí motoru s ventilátorem