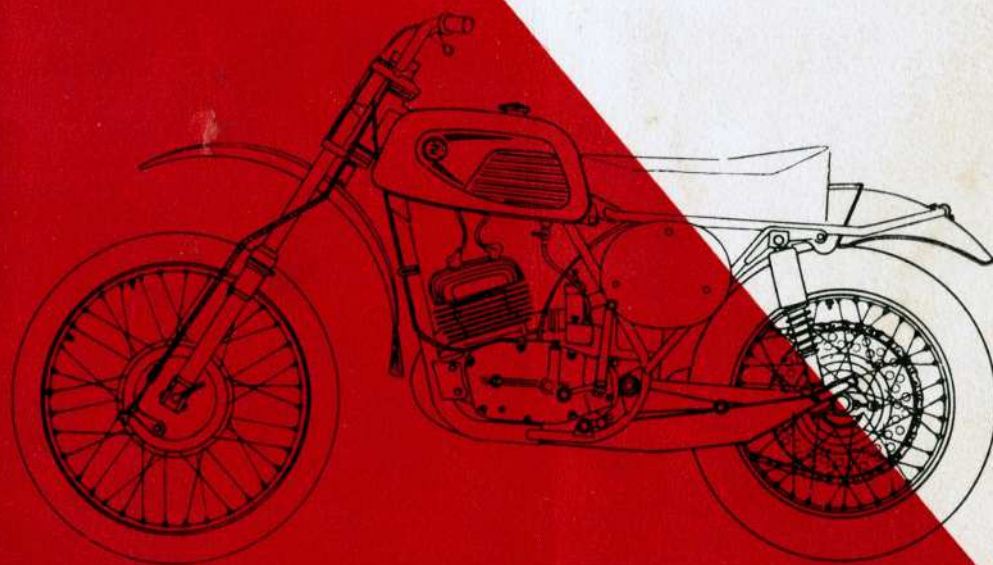




moto CROSS



250 ccm typ 980.04

400 ccm typ 981.01

**NÁVOD
K OBSLUZE
MONTÁŽNÍ
PŘÍRUČKA**

VYDÁNÍ 1971

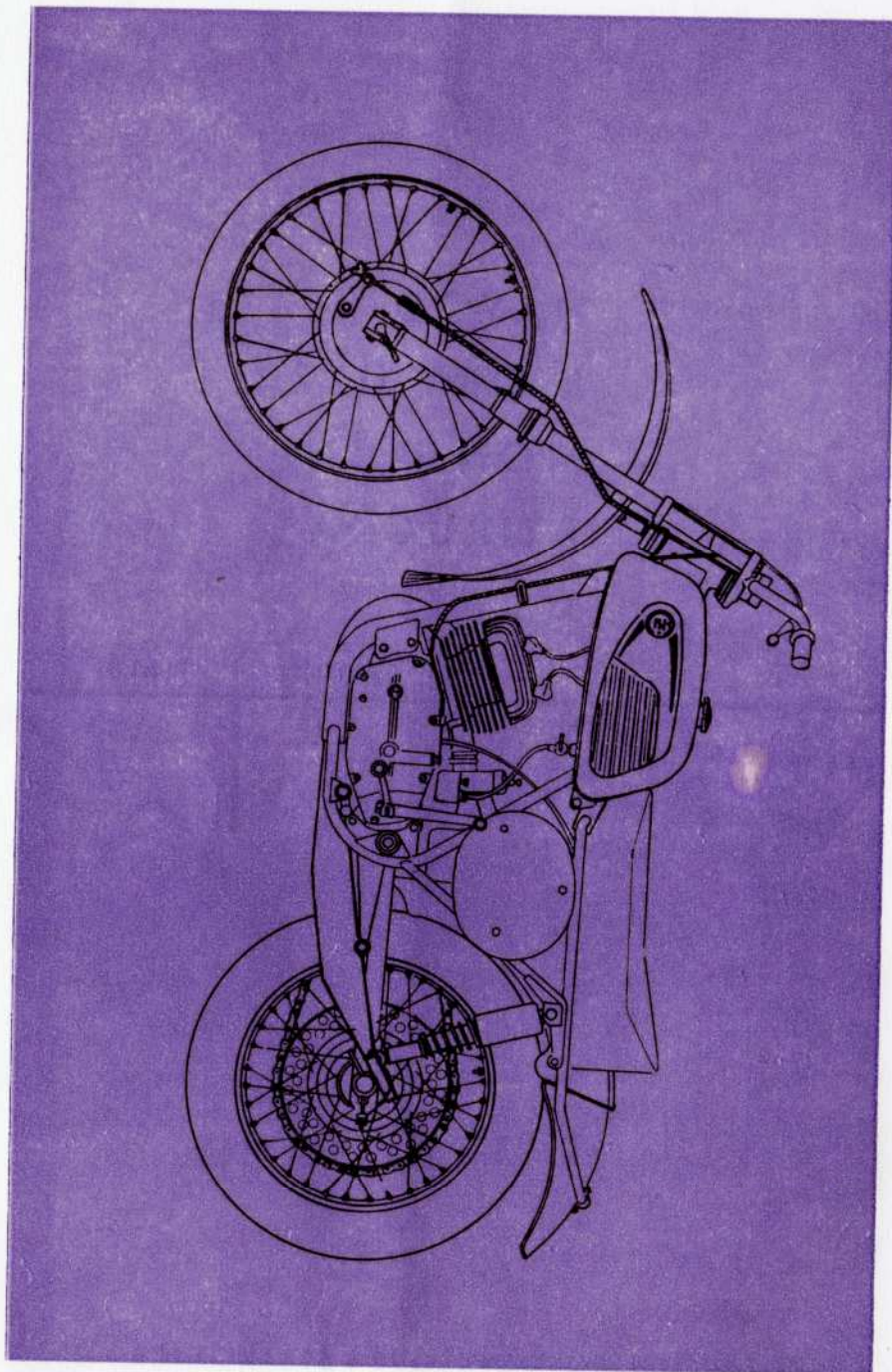
Typ	980.04	981.01
počet válců	1	1
obsah válců	246,2 ccm	381 ccm

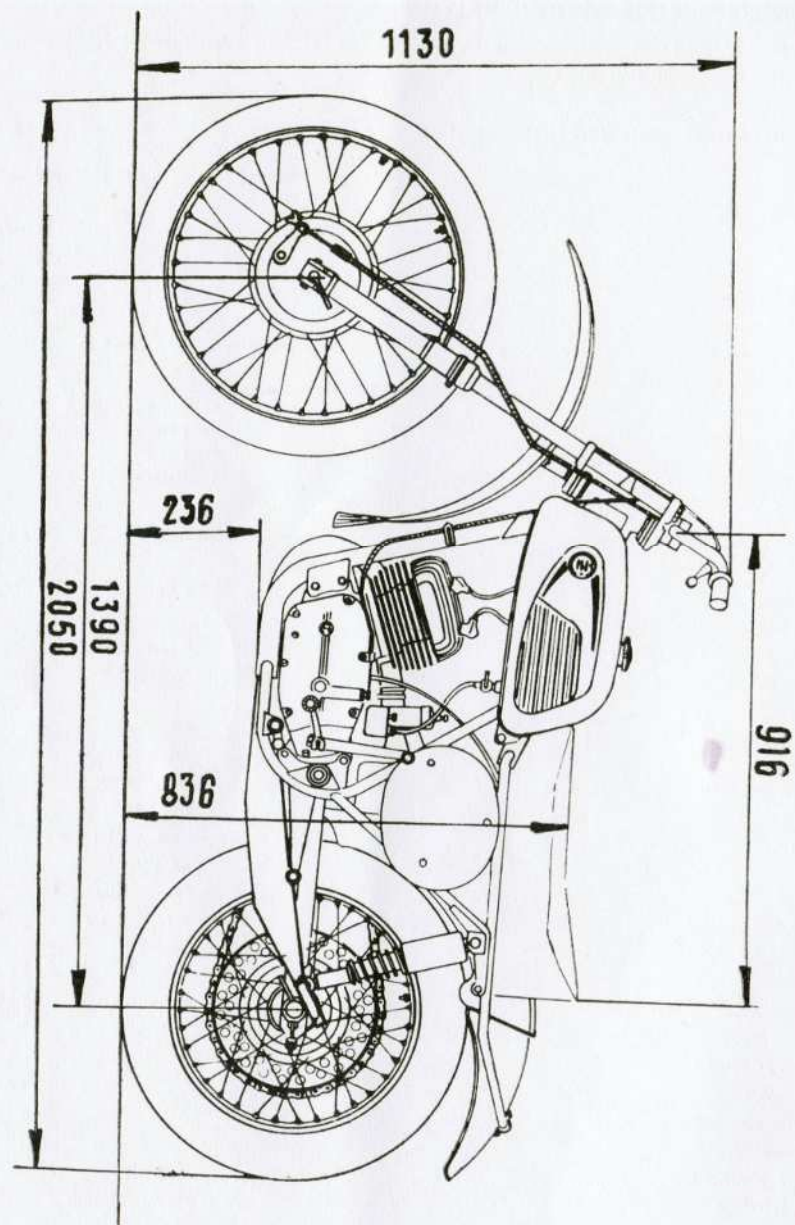
TECHNICKÝ POPIS MOTOCYKLŮ

Terénní motocykly ČZ 250 ccm typ 980 a ČZ 400 ccm typ 981 jsou velmi výkonné lehké stroje, určené výhradně pro terénní závody.

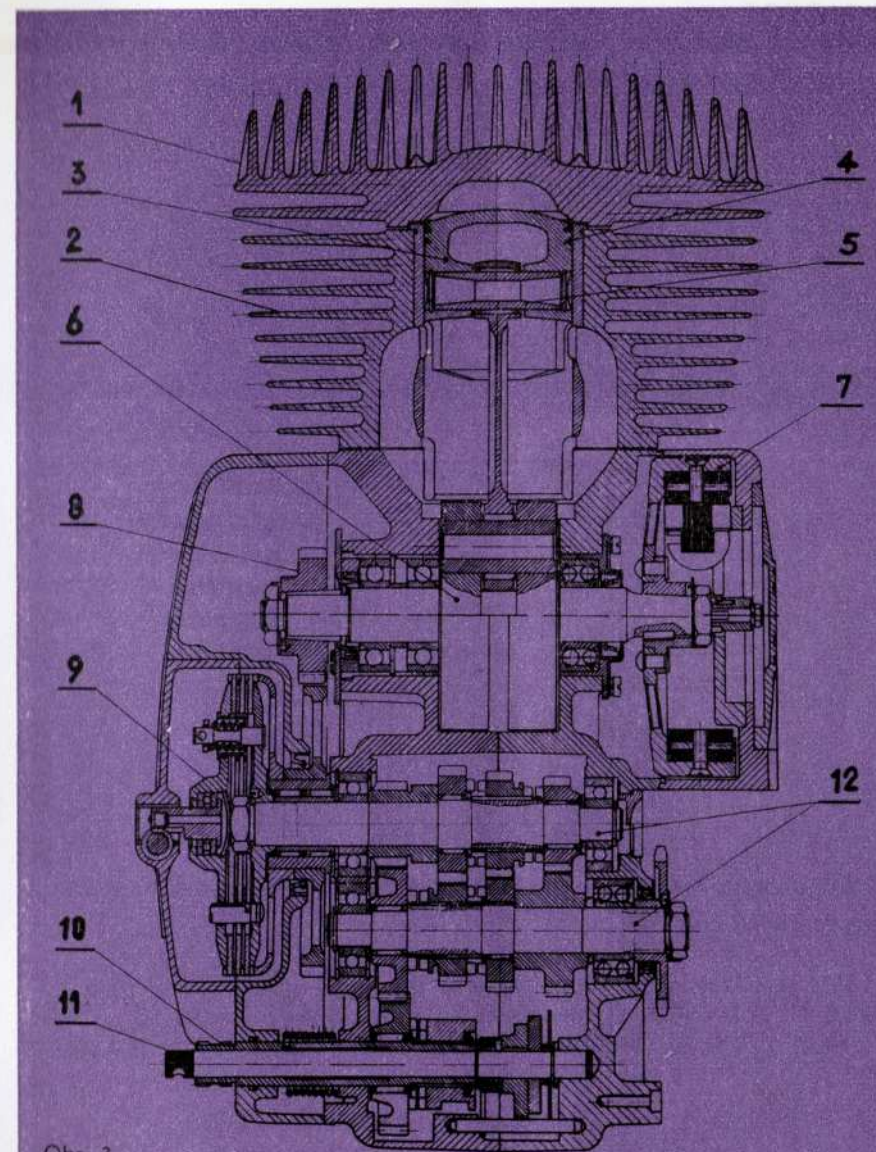
I. TECHNICKÁ DATA TERÉNNÍHO MOTOCYKLU ČZ

	250 ccm typ 980	400 ccm typ 981
Motor	dvoudobý – vzduchem chlazený	
Počet válců	1	
Vrtání	70 mm	82 mm
Zdvih	64	72
Obsah válce	246,2 ccm	381 ccm
Kompresní poměr	10,5 : 1	
Max. výkon motoru $k \approx 10\% \text{ ot.} = 200$	30 k/6800 ot/min.	36 k/6800 ot/min.
Obsah nádrže na palivo	8 l	
Rozměry motocyklu: max. délka	2060 mm	
max. šířka	860 mm	
max. výška	1090 mm	
rozvor	1380 mm	
min. světlost	190 mm	
Váha stroje bez paliva	103 kg	106 kg
s palivem	110 kg	113 kg
Únosnost	90 kg	
Max. zdvih přední vidlice	170 mm	
Max. zdvih zadní kyvné vidlice	90 mm	
Karburátor	JIKOV 2932 SE	
	2779	2780
Kola – rozměry ráfků: přední	1,60" × 21"	
zadní	1,85" × 18"	
rozměry pneumatik: přední	2,75" × 21"	
zadní	4,00" × 18"	
Zapalování	setrvačnickové napětí 6 V	
Svíčka	PAL 14/15	
Primární převod	ozubenými koly	
Sekundární převod	řetězem 5/8" × 1/4"	
Poměr převodů – primární	23/53	
sekundární	13 : 62	13 : 53
(výměnný)	14 : 62	14 : 53
	15 : 62	15 : 53
1. převod. stupeň	13 : 24	13 : 24
2. převod. stupeň	15 : 22	14 : 20
3. převod. stupeň	17 : 20	18 : 19
4. převod. stupeň	19 : 18	20 : 17
Celkový převod roztáč. ústrojí	4,08 : 1	
Brzdy čelistové	Ø 180 mm × 25 mm	
Brzdná dráha z rychl. 40 km/hod. oběma brzdami	11 m	





Obr. 2: Rozměry motocyklu ČZ



Obr. 3

Řez motorem

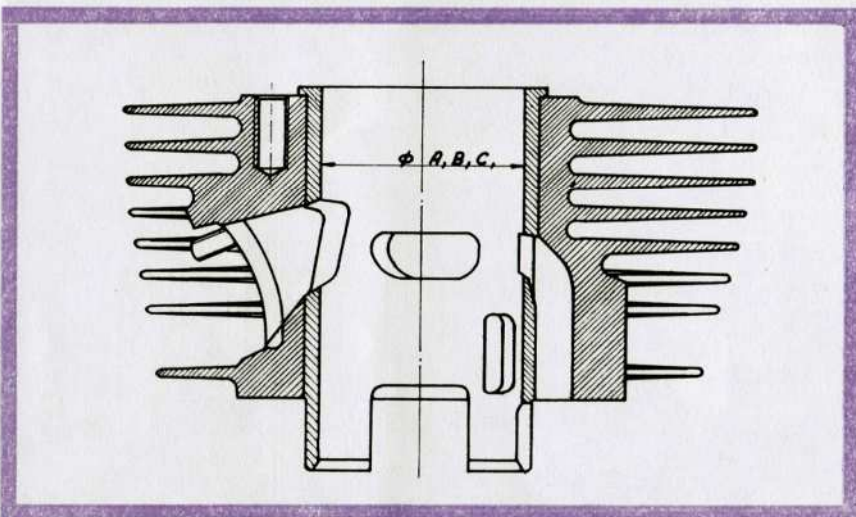
- | | |
|------------------------|-----------------------|
| 1. Hlava | 7. Magneto |
| 2. Válec | 8. Primární převod |
| 3. Píst | 9. Spojka |
| 4. Pístní kroužek | 10. Startovací hřídel |
| 5. Pístní čep | 11. Řadící hřídel |
| 6. Klikový mechanismus | 12. Převodovka |

I. MOTOR

je dvoudobý, jednoválec s vratným vyplachováním.

1. Hlava válce je zhotovena z lehké slitiny a je připevněna 5 svorníky k válci. Pod hlavou válce je hliníkové těsnění.

2. Válec je rovněž zhotoven z lehké slitiny. Do válce je zalisována vložka z legované litiny. V horní části je 5 svorníků M 10 pro připevnění hlavy válce. Mezi válcem a skříní je těsnění Svedoid o síle 0,5 mm. Hrdlo karburátoru je připevněno k válci čtyřmi šrouby M 8. Válcce se třídí podle ϕ do skupiny A, B, C.



Obr. 4: Třídění válce

3. Píst je výkovek ze slitiny Al. Pro oba typy se používají písty tuzemské i zahraniční výroby. Písty se třídí podle průměru „d“ rovněž do skupin A, B, C. Písmeny X, Y se označuje třídění otvorů pro pístní čep.

4. Pístní kroužky jsou tvaru □. Minimální vůle v zámčích pístních kroužků (při vložení do válce asi 20 mm od horního okraje) je 0,4 až 0,6 mm.

Rozměry pístních kroužků

Typ	Normál	I. výbrus	II. výbrus	III. výbrus
980	ϕ 70 mm	ϕ 70,25 mm	ϕ 70,50 mm	ϕ 70,75 mm
981	ϕ 82 mm	ϕ 82,25 mm	ϕ 82,50 mm	ϕ 82,75 mm

5. Pístní čep je plovoucí a v ojnici je uložen v jehlovém ložisku. Podle ϕ je tříděn na I. a II. Označení se provádí elektrojiskrově na čele pístního čepu.

Pístní čep I. se montuje do pístu označeného Y.

Pístní čep II. se montuje do pístu označeného X.

6. **Klikový mechanismus.** Ramena jsou zhotovena z jednoho kusu jako výkovek. Levý čep je opatřen závitem pro připevnění primárního ozubeného kolečka. Na pravém čepu je kužel a závit pro přitažení setrvačniku s magnety. Pravý čep je v celku s vačkou přerušovače. Ojnice je zhotovena jako výkovek z legované oceli. Oba průměry ojnice jsou označeny arabskými číslicemi do skupin, podle kterých se provádí třídění a montáž horního a dolního ložiska.

7. Motorová skříň je z lehké slitiny. Otvory pro ložiska klikového mechanismu jsou vypouzdřeny ocelovou vložkou. V horní části skříně jsou přišroubovány vodící lišty pro kulisu řazení.

Přehled ložisek v motoru

Poř. č.	Označení ložiska	Rozměr	Použití	Poznámka
1	3204 C3 ČSN 02 4665	ø 47/20x20,6	pravá str. řet. kola	výběr s rad. vůlí 10 + 20
2	3205 C3 ČSN 02 4665	ø 52/25x20,6	pravá str. klik. mech.	výběr s rad. vůlí 10 + 20
3	6302 C3 ČSN 02 4637	ø 42/15x13	1 ks pravá str. hl. hřídl. 1 ks levá str. hl. hřídl.	
4	6204 C3 ČSN 02 4636	ø 47/20x14	levá str. hlavní hřídel	
5	6205 C3 ČSN 02 4636	ø 52/25x15	levá str. klik. mech.	

Třídění horního oka ojnice, jehly, pístní čep

Pístní čep	Ojnice							
	1	2	3	4	5	6	7	8
K	K	K	K	K	K	K	K	K
V	V	V	V	V	V	V	V	V
6-8	6-14	6-8	8-16	4-6	8-16	2-4	6-14	2-4
6-8	8-16	4-6	6-14	4-6	2-4	8-16	2-4	8-16

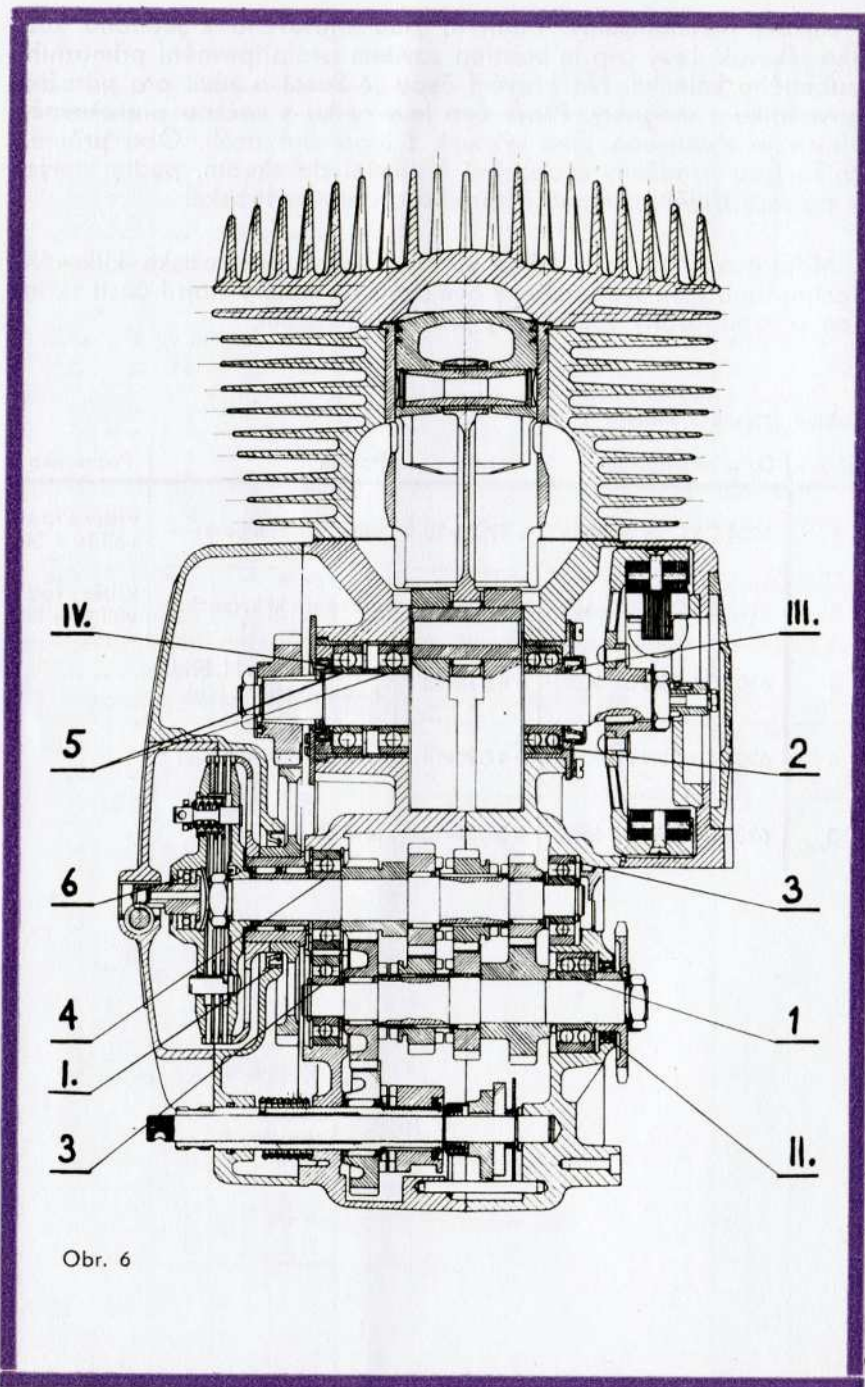
K – Klec INA

V – vůle 8-16 = 0,008-0,016 6-14 = 0,006-0,014

Třídění pístního čepu pro montáž s jehlovým ložiskem je do dvou skupin označených ●, ●●.

Označení třídící skupiny ojnice Označení horního oka 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 Označení dolního oka 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
Třídění dolního oka ojnice, klece a čepu

Klik. čep	Ojnice								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
K	K	K	K	K	K	K	K	K	K
V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	4-6	23-31	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	4-6	25-33	2-4	23-31	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	27-35	2-4	23-31	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4
6-8	6-8	25-33	6-8	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	2-4
6-8	6-8	23-31	6-8	25-33	2-4	23-31	2-4		



Obr. 6

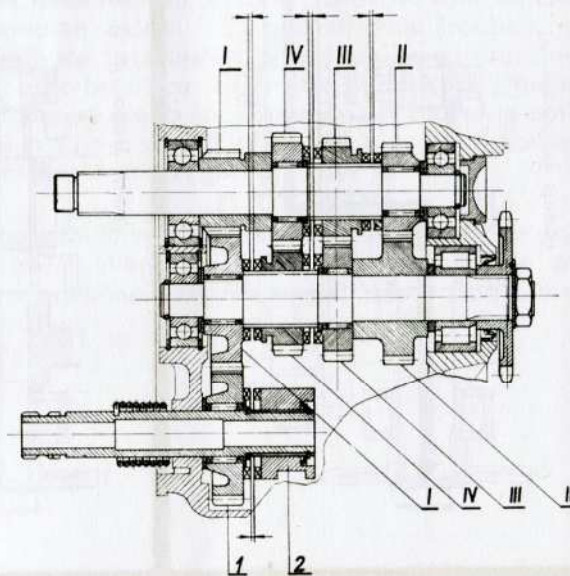
Přehled těsnících kroužků

Poř. číslo	Označení	CSN	Použití
I.	50 × 65 × 8	ÚN 02 9401.0	levé víko
II.	28 × 38 × 7	ÚN 02 9401.0	řetězové kolo – pravá polovina
III.	25 × 40 × 10	ÚN 02 9401.0	klik. mech. – pravá polovina
IV.	30 × 40 × 7	ÚN 02 9401.0	klik. mech. – levá polovina

8. **Primární převod** je proveden ozubeným soukolím. Kolo primárního převodu je pomocí kuželové vložky staženo na klikovou hřídel. Spojkové kolo je otočně uloženo na hlavní hřídeli na dvou jehlových ložiscích.

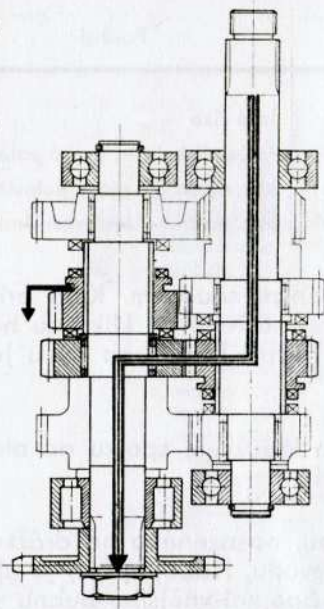
9. **Levé víko** motoru odděluje těsnícím kroužkem spojku od olejové lázně převodovky a primárního převodu.

10. **Spojka** se skládá z vnějšího bubnu, nasazeného na drážkovém náboji spojkového kola primárního převodu. Náboj spojky je uložen na drážkovaném konci hlavní hřídele. Spojení vnějšího bubnu s nábojem spojky zajišťují 4 lamely třecí a 3 lamely ocelové. V přítlačném kotouči je 5 přítlačných pružin. Axiální ložisko, spojené s hřebínkem, zajišťuje lehké a plynulé vypínání spojky.

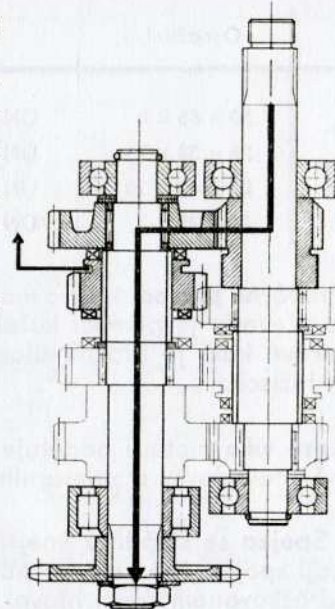


Obr. 7

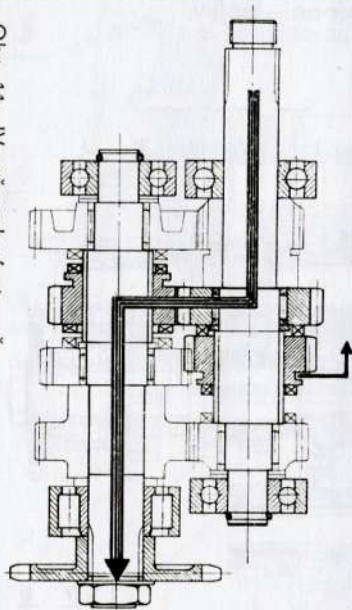
Obr. 10: III. převodový stupeň



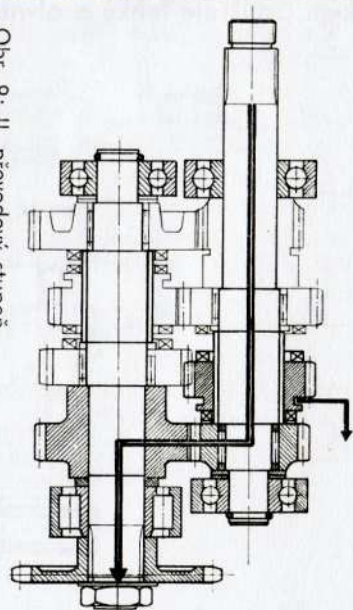
Obr. 8: I. převodový stupeň



Obr. 11: IV. převodový stupeň



Obr. 9: II. převodový stupeň



11. **Víko spojky** umožňuje rychlý přístup ke spojce. Ve víku je uložen vypínací čep spojky s páčkou.

12. **Převodovka** je čtyřstupňová, postupová. Skládá se z hnací hřídele, na které je nalisováno hnací kolo I. stupně. Kola IV. a II. převodového stupně jsou uložena na jehlovém ložisku. Kolo III. stupně je drážkami spojeno s hnací hřídelí. Na hnané hřídeli je nalisováno kolo II. stupně. Kolo III. stupně a stupně I. je na jehlovém ložisku. Kolo IV. stupně je spojeno drážkami s hřídelí hnanou.

13. **Startovací ústrojí** je složeno ze spouštěče úplného a startovací páky. Na levém konci startovací hřídele je upevněna startovací páka. Na pravém konci je na drážkách suvně uložen unášec startovacího kola. Poloha a doraz unášeče je vymezen šroubem ve skříni. Startovací kolo je uloženo na jehlovém ložisku a je ve stálém záběru s kolem I. stupně.

14. **Řazení** se skládá z páky nožního řazení, z řadící hřídele úplné, z kulisy a dvou vidliček, které jsou uloženy suvně na hřídeli. Princip řazení – pohyb z řadící hřídele se přenáší pomocí ojnice na kulisu řazení, která se pohybuje ve vodících lištách. Pomocí vyfrézovaných drážek v kulise se přenáší pohyb na řadící vidličky. Kulisa je aretovaná v levé vodící liště.

15. **Karburátor 2932 SE** je pro oba typy motocyklů ČZ 250 a ČZ 400 motocross shodný a liší se seřizením. Karburátor se skládá z tělesa karburátoru a plovákové komory, která je k tělesu přišroubována ve spodní části pomocí dvou šroubků. Na levé straně karburátoru je umístěn přívod paliva karburátoru. Na pravé straně tělesa karburátoru je umístěn vzduchový šroubek, volnoběžná tryska a dorazový šroub šoupátka. Tryska hlavní je umístěna v emulzní trubici a tato pak ústí přímo do plovákové komory. Jehla šoupátka je opatřena 5 zářezy pro přestavení.

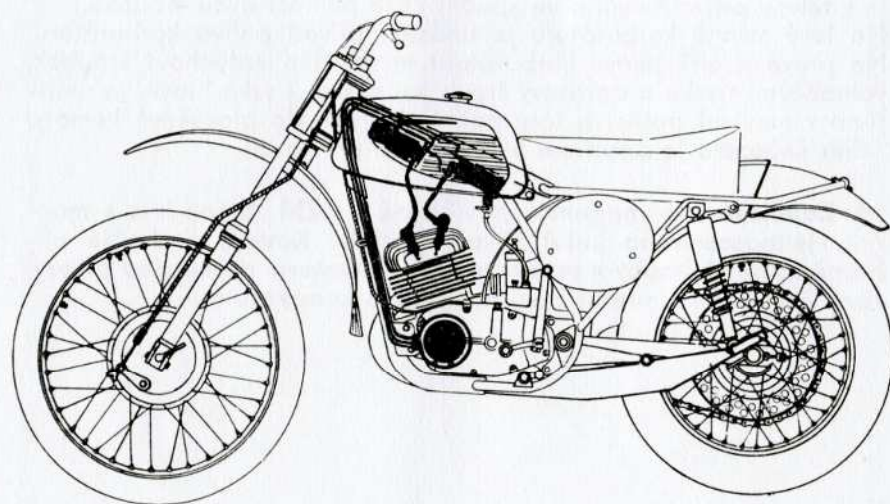
16. **Zapalování** je magnetové, vyráběné v ČZM. Setrvačnick s magnety je nasazen na kužel klikové hřídele. Kotevní deska je připevněna třemi šrouby k pravému víku. Na kotevní desce jsou připevněny 3 cívky 6 V, přerušovací kontakty a kondenzátor.

17. **Dvě zapalovací cívky** jsou umístěné na rámu pod nádrží. Cívky jsou 6 V s výběrovou epoxydovou pryskyřicí, vývody jsou překlenuty dvěma kondenzátory.

18. **Dvě zapalovací svíčky PAL S 14/15 ČSN 30 4141** jsou umístěné v hlavě válce. Ze zahraničních svíček odpovídá Lodge R 49.

19. **Tlumič sání** je opatřen mikrovložkou, používanou v osobním automobilu Škoda 1000 MB a je umístěn v zadním blatniku.

20. **Tlumič výfuku** je veden spodem na levé straně.



Obr. 12: Elektrická instalace motocrossu ČZ

II. RÁM

1. **Rám** je trubkový uzavřený, pod sedlem a motorem je rozdvojen pro široké uložení zadní kyvné vidlice.

2. **Nádrž na palivo** je v přední části upevněna šrouby a v zadní části přitažena přes pryžovou vložku šroubem k rámu.

3. **Sedlo** je potaženo koženkou s lehkou pěnovou vložkou. V přední části je připevněno záchytem a v zadní části přitaženo dvěma maticemi k rámu.

4. **Stupačky** jsou krátké, přestavitelné, sklopné.

5. **Zadní blatník** je dvoudílný, v přední části je umístěn tlumič sání.

6. **Přední vidlice** s olejovými tlumiči má zdvih 170 mm. Pérování je po přímce dvěma válcovými pružinami, které jsou umístěny v otvoru nosných trubek. V dolní části nosné trubky je umístěno těleso kapalínového tlumiče, jehož pístnice je připevněna šroubem M 8 ke kluzáku vidlice. Pracovní prostor přední vidlice je utěsněn dvěma těsníci kroužky. Teleskopický tlumič dává progresivní útlum směrem dolů a účinné tlumení náhonu. V každém teleskopu je náplň 170 ccm řídkého motorového oleje, který zároveň maže bronzová pouzdra. (M 3 A D).

7. **Rídítka** jsou trubková z jednoho kusu, vyztužena hrazdičkou. Plynová rukojeť má krátký zdvih a páčky jsou ukončeny kuličkou $\varnothing 20$ mm.

8. **Přední blatník** je proveden jako výlisek a připevněn čtyřmi šrouby.

9. **Přední kolo** – ráfek je z oceli a má rozměr 21". Přední náboj je z elektronového odlitku se zalisovanou litinovou vložkou pro přední brzdu. Čelistová přední brzda je ovládána páčkou na pravé straně řídítek. Přední pneu má rozměr: 2,75" \times 21" – vzor S 9 a je opatřena jedním držákem.

Zadní kolo má rozměr ráfku 18". Náboj zadního kola je rovněž z elektronové slitiny s přínýtovaným ocelovým bubnem a výměnným převodníkem. Čelistová zadní brzda je ovládána pravou nohou – pákou a seřiditelným táhlem.

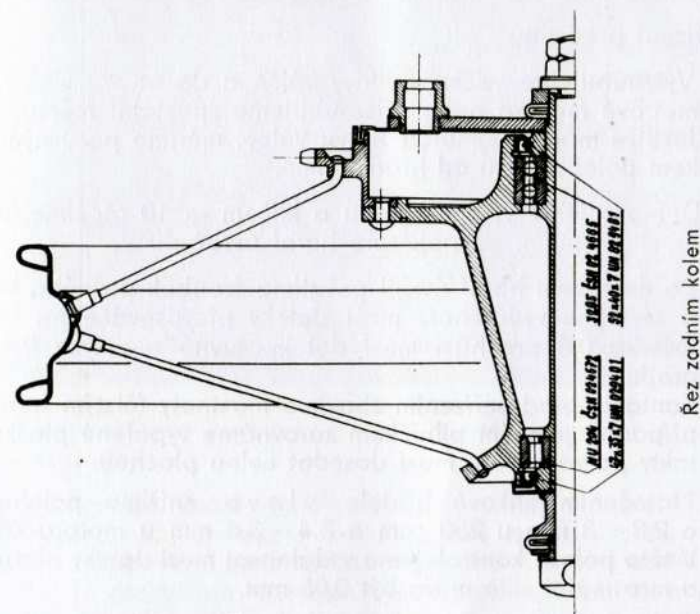
Zadní pneu má rozměr: 4 × 18" – vzor S 19 a je rovněž opatřena držákem.

Obě kola mají 36 paprsků o průměru 3,5 závít M 4.

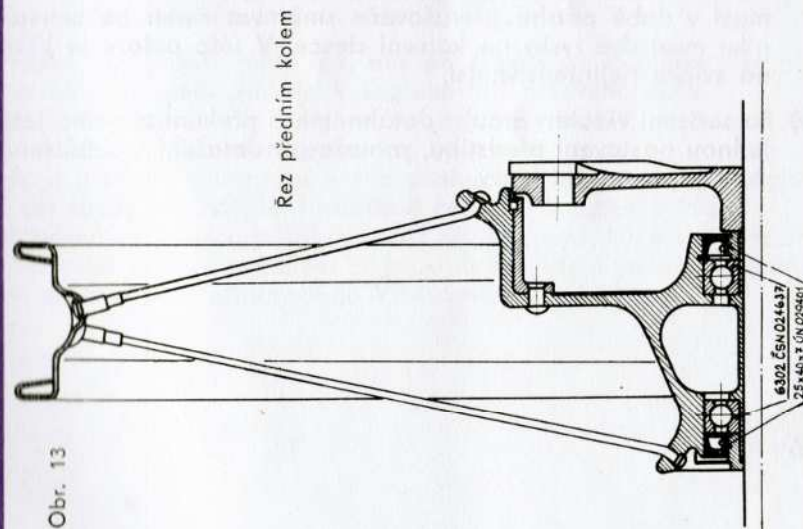
10. **Zadní kyvná vidlice** je uložena na širokém čepu kyvné vidlice a vypouzdřena bronzovými pouzdry. Rozpěrka kyvné vidlice tvoří současně zadní záchyt motoru. Čep kývačky je dutý, zátkováný a po montáži se plní olejem. Stažení čepu se provádí maticí M 20.

11. **Zadní teleskopický tlumič MP 22×90** má zdvih 90 mm. Nosná pružina je zhotovena z kaleného drátu $\varnothing 6,5$ mm. Ve vnějším válci je pracovní válec s pístem $\varnothing 22$ mm a s přepouštěcími ventilkami. Náplň jednoho teleskopického tlumiče je 70 ccm tlumičového oleje.

Obr. 14



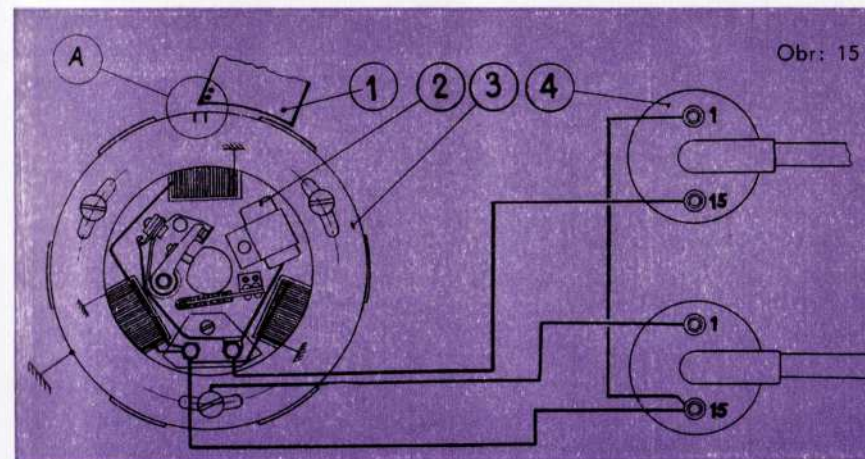
Obr. 13



III. SEŘÍZENÍ MOTOCYKLU

1. Seřízení předstihu

- Vyšroubujeme svíčku z hlavy válce a do otvoru vložíme milimetrové měřítko nebo našroubujeme speciální měrku. Jestliže máme sejmutou hlavu válce, měříme posuvným měřítkem polohu pístu od hrany válce.
- Demontujeme víko magnetu a klíčem $\# 10$ otočíme klikovým mechanismem, až najdeme horní úvrat pístu.
- Po nastavení horní úvratí povolíme šroubek pevného kontaktu a seřídíme vzdálenost mezi doteky přerušovače na 0,3 mm. (Měrka 0,3 prochází mezi doteky suvně a měrka 0,4 nesmí projít.)
 Kontakty před seřízením zbavíme mastnoty (čistým benzínem), případně jemným pilníčkem zarovnáme vypálené plošky. Kontakty po zarovnání musí dosedat celou plochou.
- Natočením klikové hřídele vlevo snížíme polohu pístu o $2,8 \div 3$ mm u 250 ccm a $3,4 \div 3,6$ mm u motoru 400 ccm. V této poloze kontrolujeme vzdálenost mezi doteky přerušovače a maximální vůle může být 0,05 mm.
- Je-li předstih menší nebo větší, povolíme 3 šrouby na kotevní desce a natáčením kotevní desky doprava předstih zmenšujeme a natáčením doleva předstih zvětšujeme. Při seřizování musí v době odtrhu přerušovače směřovat šipka na setrvačnicku mezi dvě rysky na kotevní desce. V této poloze je jiskra na svíčku nejintenzivnější.
- Po seřízení všechny šrouby dotáhneme a překontrolujeme ještě jednou nastavení předstihu, protože při dotažení šroubů může dojít k přestavení kotvy.



Obr: 15

2. Seřízení spojky

Lanko pro vypínání spojky je ukončeno šroubem a maticí. Povolíme nebo přitáhneme matici si seřídíme vůli vypínací páčky na řídítkách. Po seřízení spojky přezkoušíme, nemá-li snahu prokluzovat. V případě, že prokluzuje, demontujeme spojku a nasadíme lamely a případně i pružiny. Pokud nemáme nové pružiny, stačí pootočit podložku pera na mělčí zářez.

3. Seřízení přední a zadní brzdy

Přední brzdou seřizujeme tak, aby při plném stisknutí brzdové páčky na řídítkách nedocházelo k zablokování předního kola. Při seřizování zadní brzdy máme možnost seříditi minimální zdvih brzdového pedálu dorazovým šroubem. Má-li přední nebo zadní brzda snahu blokovat kolo, spilujeme asi 3 cm široký pás obložení náběžné čelisti u brzdového klíče. Náběžná čelist je u předního kola za brzdovým klíčem a u zadního kola před brzdovým klíčem – je to čelist, která je třecím účinkem při otáčení kola přitlačována k brzdovému bubnu.

4. Seřízení karburátoru

Základní seřízení karburátoru 2932 SE.

Hlavní tryska 135, 145, 150 a 155.

Volnoběžná tryska 55–65

Poloha jehly III. zářez shora.

Volnoběžný vzduchový šroub $3/4 - 1 1/2$ otáčky.

Seřízení karburátoru se provádí pro každý závod dle povětrnostních podmínek, charakteru tratě a paliva.

Při stanovení optimální velikosti hlavní trysky je nutné postupovat od větší trysky směrem dolů, abychom se vyhnuli případnému zadření motoru.

IV. MAZÁNÍ MOTOCYKLU

1. Motor je mazán samočinně přidáním oleje do paliva v poměru 1 : 20.

Doporučený olej M 2T, nebo Castrol SAE 50 Grand Prix.

2. Náplň do převodovky – cca 0,6 litru M6A – PP 90 nebo Castrol SAE 80 nebo Shell Spirax.

3. Přední vidlici plníme olejem Castrol XL SAE 20 W/40, v létě též Castrol XL (SAE 30), u jiných značek oleje používat vždy odpovídající hodnoty, v tuzemsku M3AD, M6A a M4A. Náplň je cca 170 ccm do každého tlumiče.

Účinnost tlumení přední vidlice můžeme regulovat volbou tlumičoho oleje.

Množství 170 ccm v jedné trubce ponecháme, měníme jen kvalitu oleje.

Na terénních závodech za teplého počasí se nejlépe osvědčil motorový olej CASTROL SAE 30, na jaře a na podzim CASTROL SAE 20. Uvedená náplň není předpisem, ale doporučením. Je možné vyzkoušet i jinou náplň podle individuálního přání jezdce. Olej Castrol se dobře osvědčil pro plochou charakteristiku viskozity v závislosti na teplotě.

4. Zadní pérování – náplň po 70 ccm tlumičového oleje, pro tuzemsko zahraniční olej Castrol Chockoil, Shell Demper Oil, Gg Artic Oil Light do každého tlumiče.

V. VÝMĚNA OLEJE

1. Výměnu oleje v převodovce provádíme po ohřátí motoru (rychlostní skříně) následujícím postupem:
 - a) Starý olej vypustíme po vytočení vypouštěcího šroubu ve spodní části rychlostní skříně.
 - b) Po vypuštění oleje vytočíme výpustný šroub a vytočíme od-vzdušňovací šroub s hadičkou, umístěný na levé straně víka převodovky.
 - c) Do rychlostní skříně nalejeme vyplachovací olej, který po na-startování motoru opět vypustíme.
 - d) Vytočíme kontrolní šroub z levého víka a rychlostní skříně na-plníme předepsaným olejem (0,5 l).
2. Výměna oleje v přední vidlici:
 - a) po demontáži osy předního kola a stahovacích šroubů vyto-číme šroub M8 umístěný v dolní části kluzáku a vypustíme olej.
 - b) Šroubovákem demontujeme zátku v horní části nosné trubky a po našroubování spodního šroubu naplníme každé rameno předepsaným olejem (170 ccm).
3. Výměna oleje v zadním teleskopickém tlumiči:
 - a) Provedeme demontáž pojistek, horního a dolního krytu s pru-žinou, matice M 30×1 a vytáhneme pístnici z pracovního válce (viz dílenská příručka).
 - b) Do vnějšího a pracovního válce nalejeme celkem 70 ccm tlu-mičového oleje a provedeme přezkoušení a montáž.

VI. PŘÍPRAVA MOTOCYKLU ČZ 250 A ČZ 400 ccm NA TERÉNNÍ ZÁVOD

Před prvním závodem se musí jezdec nejprve dokonale seznámit s vlastnostmi stroje v terénu, upravit si pro sebe nastavení říditel a stupaček.

UPOZORNĚNÍ: Nedoporučujeme dělat žádné zásahy do kanálů válce, tvaru spalovacího prostoru v hlavě, zvyšovat kompresní poměr ani měnit výfukové potrubí a tlumiče. Všechny tyto úpravy byly od-zkoušeny u výrobce a seřízení na dodávaných motocyklech je shod-né i na strojích pro tovární jezdce a dává skutečně optimální hod-noty. Rovněž změna předstihu nepřinese zlepšení; důležitá je pouze kontrola stavu a vzdálenosti kontaktů přerušovače. Před každým terénním závodem kontrolujeme motocykl po jednotli-vých skupinách následujícím způsobem:

1. **Válec a píst** – válec s pístem má většinou rozhodující vliv na úspěch nebo neúspěch v závodě. Správná příprava před závodem pozůstává hlavně v kontrole odolnosti proti zadření. Zkoušíme jediné zaběhnutý a seřízený motor, terénní motocykl však na silnici ne-zkoušíme, neboť nemá pro takovou jízdu odpovídající převod. Te-rénní motocykl vyzkoušíme při tréninkové jízdě v terénu, kdy se sna-žíme jet na maximální výkon. Zkouška odolnosti proti zadření má hlavní význam v tom, že při případném zadření zastavíme a opravíme válec s pístem bez dalších těžších následků a sportovní podnik jedeme již s dobře připraveným strojem. Náhradní válec s pístem si po montáži nejprve řádně vy-zkoušíme v tréninku. Máme-li nezajetý válec s pístem, je třeba nej-prve naježdit nejméně 300 km a v případě lehčího přídření pístu válec demontovat a opravit píst. Potom je třeba většinou montovat nové kroužky a zajet znovu nejméně 150 km.

2. Klikový mechanismus

Před montáží je nutné provést kontrolu vůle ojničního ložiska.

3. Karburátor

Po pečlivém seřízení zabalíme u terénního motocyklu karburátor slabou igelitovou plenkou, kterou upevníme gumičkami.

4. Zapalování

Dotáhneme matku setrvačnicku a kontrolujeme stav kontaktů přerušovače. Nejpečlivěji seřídíme vzdálenost kontaktů i hodnotu předstihu, což má podstatný vliv na chod i výkon motoru.

5. Spojka

Pečlivě seřídíme vypínání spojky a přezkoušíme, nemá-li spojka snahu prokluzovat.

6. Rám

U novějších motocyklů nemusíme rámu věnovat pozornost. U strojů, které absolvovaly již více těžších podniků, demontujeme před závodem nádrž a pečlivě prohlédneme horní výtuhu přivařenou k hlavě rámu. Zjistíme-li prasklinu, což však je výjimečný případ, je nejlépe rám vyměnit. Opravu může dělat pouze skutečný odborník elektrickým svárem.

7. Zadní blatník

U zadního blatníku zkontrolujeme přitažení sedla k blatníku.

8. Sedlo

U sedla je třeba občas kontrolovat potah a upevnění sedla, které velmi trpí způsobem jízdy při motocrossovém závodě.

9. Zadní pérování

Demontujeme zadní pružící elementy MP 22, po stlačení pružin tyto odjistíme a vyjmeme a kontrolujeme činnost tlumiče. V případě závady nebo vytékání oleje vyměníme pérování za nové. Kontrolujeme rovněž stav pryžových pouzder v dolním i horním oku tlumiče.

10. Stupačky

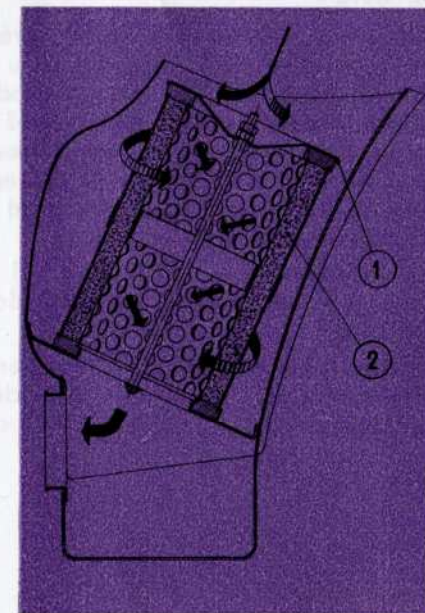
Délku stupaček se snažíme mít co nejmenší, aby stupačky nepřekážely jízdě v terénu.

11. Nádrž

Nádrže novějších typů terénních motocyklů jsou velmi spolehlivé. Hlavní příprava na závod pozůstává zejména v dokonalém vypláchnutí benzinem, aby se odstranily případné nečistoty. Dále potom kontrolujeme těsnění závěru a v případě nutnosti je vyměníme za nové.

12. Tlumič sání

Před každým závodem vyjmeme mikročistič, vyklepeme zachycené nečistoty a profoukneme vzduchem. Profouknutí děláme hustilkou nebo nejlépe opatrně kompresorem. Z komory sání vytřeme všechny nečistoty a mikročistič utěsníme na dosedací ploše automobilovým tukem. Starší nebo navlhlý mikročistič nahradíme novým. Po údržbě mikročističe překontrolujeme těsnost gumového hrdla mezi tlumičem sání a karburátorem.



Obr. 16: 1. víko tlumiče; 2. mikrofiltr

13. Přední vidlice

Přední vidlice posledních typů terénních motocyklů ČZ má výtečné vlastnosti, avšak její údržbě musíme věnovat rovněž pozornost. Především to bude seřízení vůle v hlavě řízení a kontrola dotažení všech šroubů a matek.

Kontrolujeme, neuniká-li olej z přední vidlice. Tečení vidlice bychom v tom případě odstranili po demontáži dolních kluzáků výměnou těsnících kroužků (gufero $\varnothing 47 \times \varnothing 35 \times 7$).

S jinými závadami se na vidlici prakticky nesetkáme. Pružiny jsou z velmi kvalitního materiálu, stejně jako uložení kluzáku v bronzových pouzdech na chromovaném povrchu nosných trubek je bohatě dimenzováno.

Poškozenou stírací manžetu lze snadno nahradit novou.

14. Řídítka

Deformovaná řídítka vyrovnáme do správné polohy. Dokonale však prohlédneme všechny bowdeny a lanka, které i s menším nalomením nahradíme novými. Všechny bowdeny pečlivě promážeme.

15. Výfuky

Výfukové potrubí má rozhodující vliv na výkon motoru, a proto je řádně udržujeme.

Potlučené výfukové potrubí rovněž snižuje výkon. Je nutné vyrovnání.

16. Kola

Kontroly a přípravě kol před terénním závodem je třeba věnovat mnohem větší péči než jaká je u většiny jezdců obvyklá. Kola terénních motocyklů ČZ jsou velmi odolná, přesto však bohužel mnoho mladých jezdců často vzdá soutěž pro defekt kola. Platí jedna zásada: kola vydrží těžký závod bezpečně jen tehdy, jsou-li přesně vystředěna, s nepoškozeným drátem a jsou-li všechny dráty stejně napjaty. Poškozená kola tedy před závodem vybavíme novým ráfkem a novým výpletem.

Kontrolujeme dále vůli ložisek kol a stav obložení brzdových čelistí. Před závodem musíme mít ještě dostatečně silnou vrstvu brzdového obložení.

Pečlivě také kontrolujeme ozubení řetězových kol, vedení řetězu i řetěz. Vedení řetězu musí navádět řetěz přesně na střed zadního řetězového kola a nesmí být více opotřebované.

17. Řetěz

Na terénní závod nikdy nemontujeme zcela nový řetěz, který se při svém záběhu nejprve značně vytáhne. Řetěz bezpečně vydrží 5 terénních závodů nebo 2 závody, kdy brodí v hlubokém bahně.

18. Pneumatiky

Stavu pneumatik věnujeme obzvláštní pozornost a nepoužíváme pneumatiky s více ojetým vzorkem ani opravované vzdušnice. Je třeba uvést, že tovární jezdci jezdí významnější závody na blátivém terénu na zcela nové zadní pneumatice, která s ostrými hranami má lepší záběr, i když častá výměna pneumatik je nákladná. U terénních motocyklů kontrolujeme správnou rovnou polohu ventilku a dotažení držáku záběru. Přední pneumatiku hustíme na tlak 0,8 atp., zadní pneumatiku na 1 atp.

MONTÁŽNÍ PŘÍRUČKA

PRO TERÉNNÍ MOTOCYKL – TYP 980 A 981

Tato příručka slouží k opravám terénních motocyklů ČZ 250 ccm - typ 980 a ČZ 400 ccm - typ 981. Najdete zde postup montáže a demontáže jednotlivých součástí za pomoci univerzálního a speciálně upraveného nářadí. Vzhledem k tomu, že u těchto motocyklů není stojánek, přikládáme náčrt tohoto stojánu. Nezmiňujeme se zde o jednoduchých úkonech a údržbě, které jsou podrobně vysvětleny v technickém popisu.

A. MOTOR

- I. Demontáž v rámu
- II. Demontáž po vyjmutí motoru z rámu
- III. Demontáž klikového mechanismu
- IV. Karburátor
- V. Tlumič sání

B. PODVOZEK

- I. Přední vidlice
- II. Zadní vidlice
- III. Tlumič zadního pérování

C. KOLA

- I. Přední kolo
- II. Demontáž řetězu
- III. Zadní kolo

D. ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ

(Cívka budicí, zap. cívka, kondenzátor, držák kontaktu, páčka přerušovače, schéma elektrického zapojení)

E. MONTÁŽNÍ NÁŘADÍ SPECIÁLNÍ

Dodává se jen na speciální objednávku

A. MOTOR

I. DEMONTÁŽ V RÁMU

1. Sejmутí nádrže
2. Sejmутí výfukové trubky, tlumiče výfuku
3. Sejmутí karburátoru
4. Demontáž hlavy válce
5. Demontáž válce
6. Demontáž pístních kroužků
7. Demontáž pístního čepu, pístu (jehlové ložisko)
8. Demontáž spojky
9. Demontáž levého víka, primárního převodu
10. Demontáž sekundárního řetězového kola
11. Vyjmutí magdynama, kotevní desky
12. Vyjmutí těsnění klikové hřídele
13. Demontáž kulisy řazení
14. Demontáž řadicí hřídele
15. Demontáž řadicích vidliček

1. **Sejmутí nádrže** – povolit šrouby M 8 nástrčkovým klíčem 14. Po odpojení hadiček nádrž sejmeme.

2. **Sejmутí výfukové trubky** – demontovat výfukovou trubku z válce vytočením dvou matic M8 matkovým klíčem 14 a povolením šroubu M7 matkovým klíčem 11, který je umístěn na tlumiči výfuku. Demontovat tlumič výfuku (šroub M 8 v zadní části tlumiče).

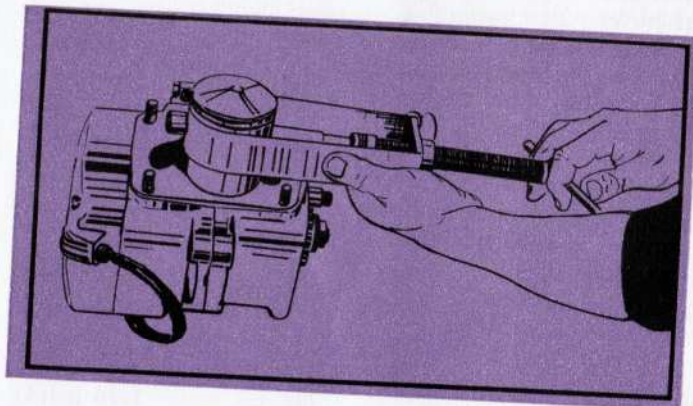
3. **Sejmутí karburátoru** – uvolnit objímky karburátoru, karburátor sejmout.

4. **Demontáž hlavy válce** – sešroubovat 5 matic M 10 nástrčkovým klíčem 14, sejmout hlavu válce. Pozor na těsnění z hliníkové fólie.

5. **Demontáž válce** – vyjmout válec vytočením 4 matic M 10 matkovým klíčem 14 a těsnění mezi válcem a skříní. (Dbát, aby nevnikla nečistota do prostoru skříní.)

6. **Demontáž pístních kroužků** – sejmout pístní kroužky speciálními kleštěmi.

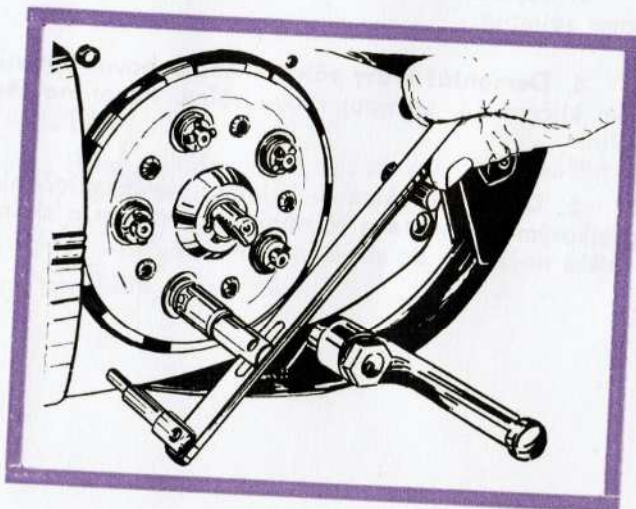
7. **Demontáž pístního čepu** – vyjmout pojistky pístního čepu, čep vytlačovat za současného zasouvání pomocného válečku (jehlové ložisko). Vyjmout píst, pomocný váleček zajistit izolací proti vypadnutí.



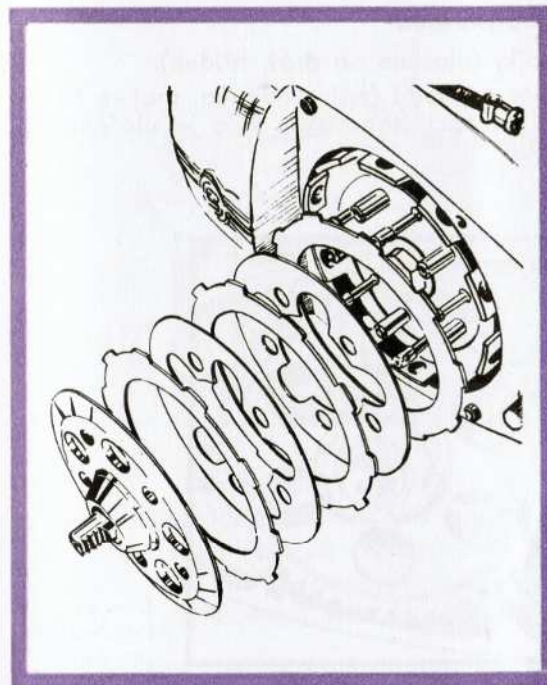
Obr. 17:
Demontáž pístního čepu

8. **Demontáž spojky** – vyjmout víko spojky (4 šrouby M 6)

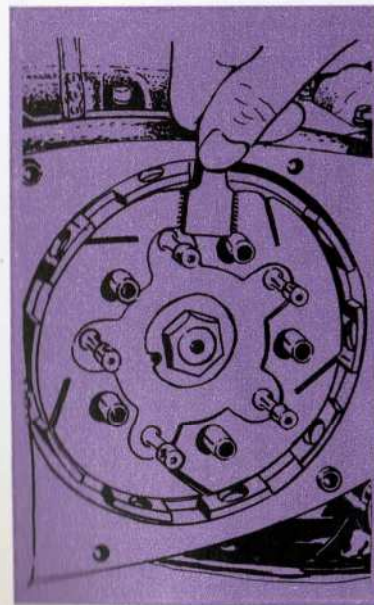
- vyjmout přítlačné pruž. spojky,
- vyjmout lamely (3 kovové, 4 s obložení),
- povolit matici náboje spojky (matice M 6 # 22, pojistná podložka),
- stáhnout spojkový koš pomocí stahováku.



Obr. 18:
Vyjmutí přítlačných pružin

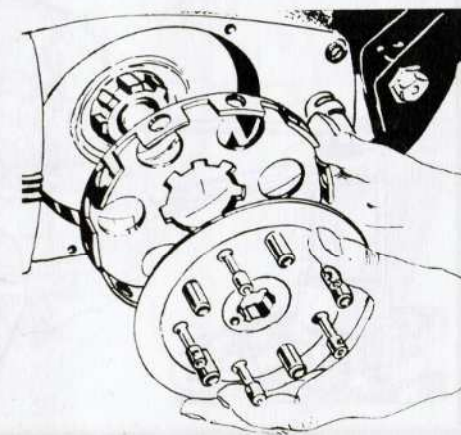


Obr. 19:
Spojka – lamely



Obr. 20

Obr. 21:
Demontáž spojkového bubnu



9. Demontáž primárního převodu

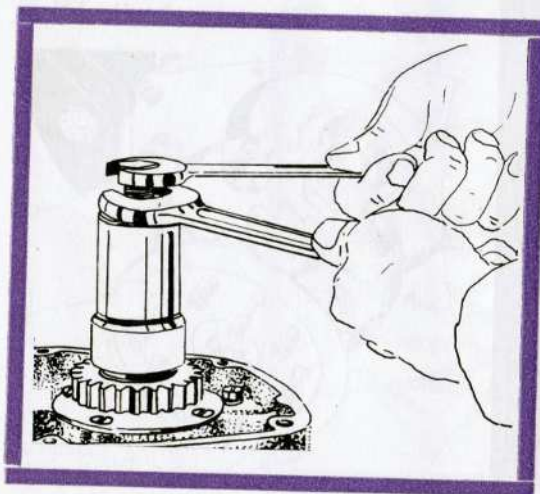
- vyjmout kolo spojky (uloženo na dráž. hřídeli),
- vyjmout kolo prim. převodu (poj. podložka, matice M 16, matkový klíč 21) pomocí stahováku; kolo je uloženo na kuželovém pouzdru.



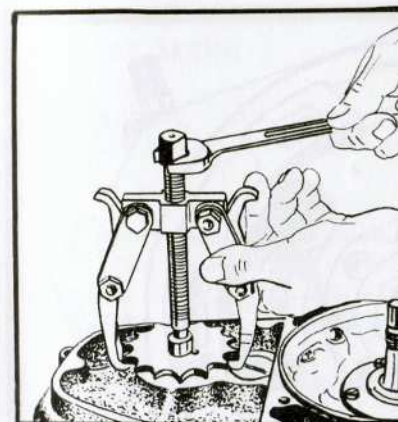
Obr. 22:
Primární
převod

10. Demontáž sekundárního řetězového kola

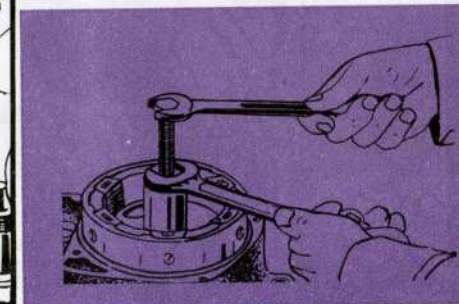
Stáhnout sekundární řetězové kolo (poj. podložka, matice M 16, matkový klíč # 21). Rozpojit řetěz předem.



Obr. 23:
Demontáž
prim. řetěz. kola



Obr. 24:
Stáhnutí sek. řetěz. kola

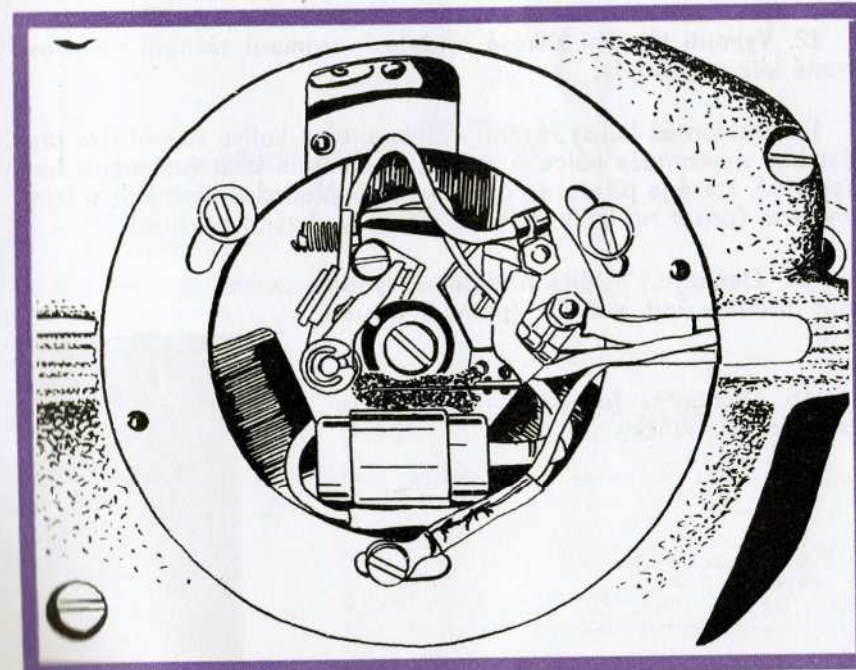


Obr. 25:
Demontáž rotoru magdynama

11. Vyjmutí magdynama, kotevní deska

- demontovat víko společně s kotevní deskou (4 šrouby M 6),
- vyrovnat pojistnou podložku a vytočit matici M 18 matkovým klíčem a stáhnout rotor speciálním stahovákem.

Obr. 26: Pohled na zapalování

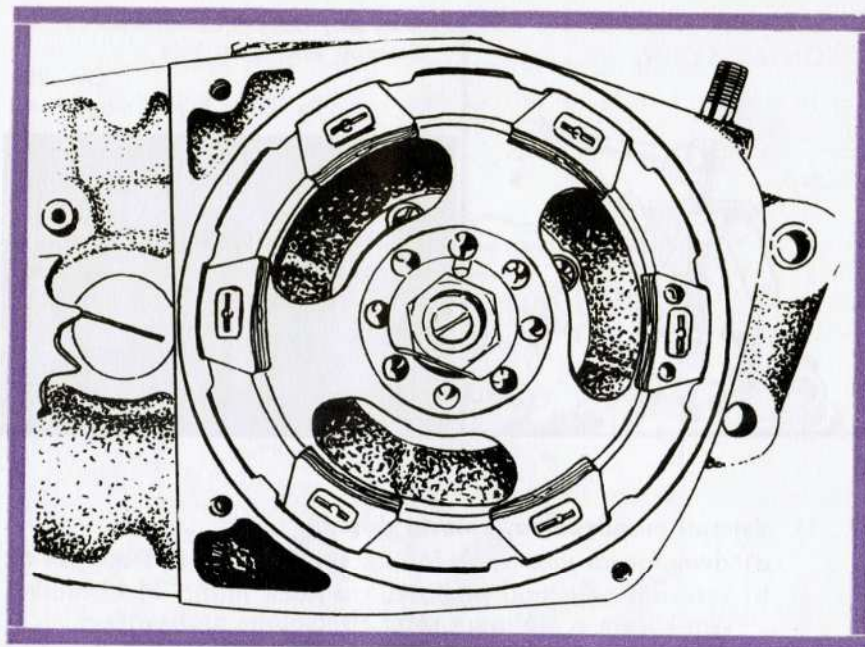


II. DEMONTÁŽ SOUČÁSTÍ PO VYJMUTÍ MOTORU Z RÁMU – DEMONTÁŽ SKŘÍŇI

1. Sejmout nádrž, motor vyjmout z rámu, odpojit el. kabely, demontovat cívku a karburátor povolením 4 šroubů M 10 imbusovým klíčem 6.

2. Demontovat hlavu válce, válec, levé víko, spojku, prim. ozubená kola na levé straně, na pravé straně víko s magnetem, řetězové kolo, řadící kulisu. (Viz odst. A 1 – A 15.) Primární řetězové kolečko demontovat pouze v případě vylis. klyky.

3. Vyrazit vodící pouzdra vyražečem.



Obr. 27: Pohled na rotor magneta

12. **Vyjmutí těsnění klikové hřídele** – vyjmout těsnění na pravé straně klikové hřídele.

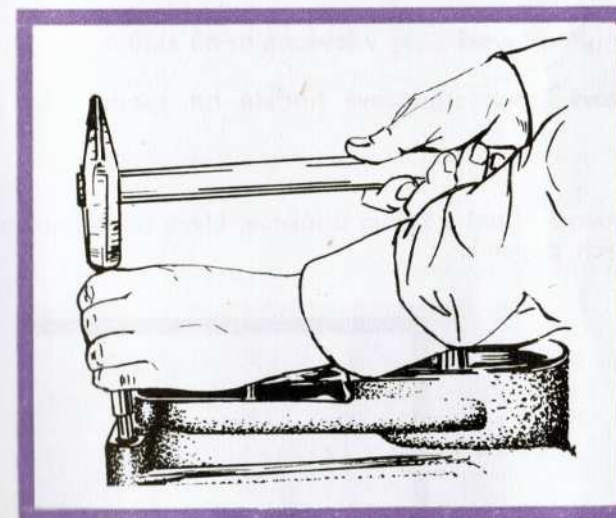
13. **Demontáž kulisy řazení** – demontovat kulisu řazení (lze provést bez demontáže válce a motoru) sejmutím víka (utěsněno hermetikem), které je přitaženo 6 šrouby M 6. Nadzdvihnout kulisu šroubovákem (pozor na kolík aretace, aby nevyskočila pružina).

14. **Demontáž řadící hřídele** – vytáhnout hřídelku řad. vidliček (pomocí šroubu M 5)

15. **Demontáž řadících vidliček** – vyjmout řadící vidličky.



Obr. 28: Vyjmutí řadící kulisy



Obr. 29:
Vyražení
středních
pouzder

4. Vyjmout těsnění na pravé straně klikové hřídele.

5. Rozdělit skříň pomocí rozdělovače skříní – dbáme, aby se uvolňovaly rovnoměrně.

6. Vysunout řadící automat. Z hnací a hnané hřídele sejmeme vymezovací podložky a označíme jejich polohu.

7. Demontovat hnací kolo II (jehlové ložisko s klecí).

8. Vyrazit hnaný a hnací hřídel současně z levé poloviny skříně.

9. Demontovat hnací kolo 3. rychlosti z hnací hřídele. Hnací kolo 4. rychlosti lze vyjmout pouze po vylisování hnacího kola 1. rychlosti.

10. Vyjmout hnané kolo 1. rychlosti z hnané hřídele (jehlové ložisko s klecí, vymezovací podložky) a hnané kolo 4. rychlosti. Hnané kolo 3 rychlosti lze vyjmout po slisování kola 2. rychlosti.

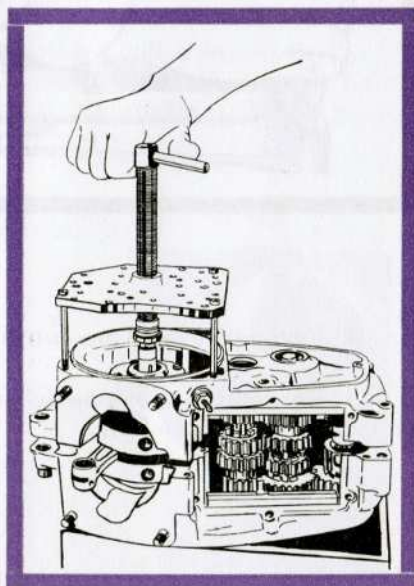
11. Vylisovat ložiska obou hřídelí ze skříně.

12. Uvolnit pružinu startovací páky v levé polovině skříně

13. Povolit dorazový šroub startérové hřídele na spodní části skříně.

POZOR! Levý závit.

14. Vyjmout startovací hřídel s kolem unášeče, které lze sejmout odjištěním Seegerových pojistek.



Obr. 30

III. DEMONTÁŽ KLIKOVÉHO MECHANISMU

1. Vyjmout klikovou hřídel z levé poloviny skříně (pouze v nejnějnějším případě, je-li poškozena nebo vyměníme-li ložiska). Toto provedeme spec. stahovákem na kliku 980-71-040.

2. Vyrazit ložiska z levé poloviny skříně. Jedno ložisko směrem ke klik. mech., druhé opačným směrem. (**POZOR!** Seegerova pojistka mezi ložisky). Před vyražením ložisek nahřát skříně.

3. Demontáž vlastního klikového mechanismu provést za použití lisu o tlaku 3500-5000 kg. Před demontáží označíme vzájemnou polohu ramen ryskami.

4. Vylisovat ojnicí čep, vyjmout ojnici (jehlové ložisko).



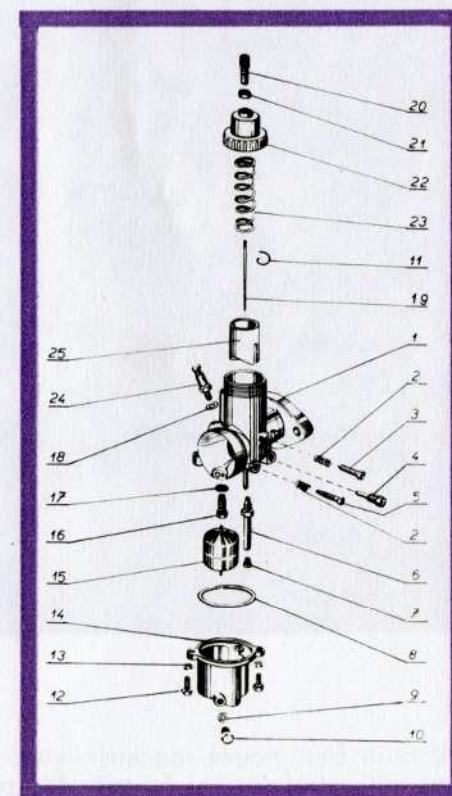
Obr. 31: Vylisování klikového mechanismu

Montáž klikového mechanismu

- a) zalisovat ložiska do obou polovin skříně (skříně předeříat),
- b) zkontrolovat házivost na čepch klik. mechanismu. Nesmí být větší než 0,01 mm,
- c) zalisovat klik. mechanismus do levé poloviny skříně – (nikdy nepoužívat násilí, abychom klik. mechanismus nerozcentrovali). Zasadit hřídelky a kolečka rychlostní skříně,
- d) nasadit pravou polovinu skříně, dotáhnout šrouby,
- e) namontovat těsnící kroužky na klik. hřídel,
- f) po montáži kontrolovat trnem \varnothing kolmost horního oka ojnice k dosedací ploše válce.

IV. KARBURÁTOR 2932 SE

Montáž a demontáž lze provádět dle přiloženého obrázku rozloženého karburátoru. Hodnoty a osazení trysek jsou uvedeny podrobně v technickém popisu. Hlavní tryška (18) je umístěna v emulzní trubici a je přístupna po odšroubování dvou šroubků (14) a sejmutí plovákové komory (30). Na levé straně je umístěn sytič a lanko se zavěšuje do šroubu sytiče (4) a ventilu (5) po vyšroubování šroubu bowdenu (2). Na pravé straně je umístěna volnoběžná tryška (21), vzduchový šroub (20) a dorazový šroub šoupátka (22). V plovákové komoře (30) je umístěna volnoběžná tryška sytiče (12). Uzavírání přívodu paliva do plovákové komory provádí jehlový ventil (10) a plovák (11). Jehla šoupátka (24) má čtyři zářezy pro pojistku (25). Šoupátko (23) lze vyjmout po vyšroubování víčka šoupátkové komory (27).



Obr. 32

V. TLUMIČ SÁNÍ – DEMONTÁŽ MIKROFILTRU

1. Vymout sedlo (matice M 8 matkovým klíčem # 14).
2. Vymout mikrofiltr (matice M 6 # 10).
3. Vymout tlumič sání jako součást zadního blatníku (2 matice M 8 # 14, matice M 6 # 10, 1 matice M 6 # 10).



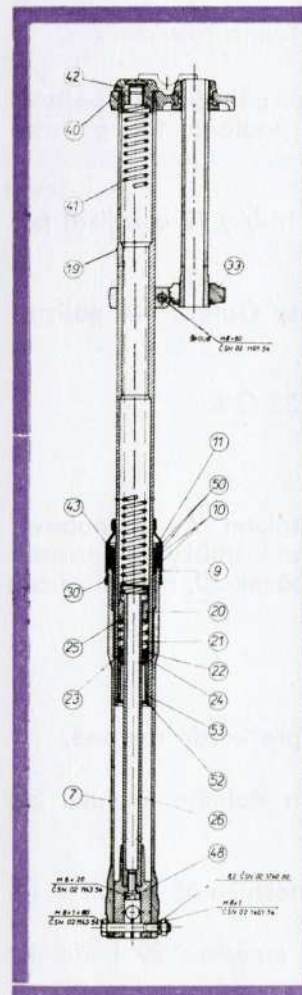
Obr. 33:
Vymutí mikrofiltru

Mikrofiltr čistit pouze stlačeným vzduchem, zásadně nepoužívat benzinu ani petroleje, což by rozrušilo papírovou vložku.

B. PODVOZEK

I. PŘEDNÍ VIDLICE, DEMONTÁŽ

Obr. 34



1. Vytočit matici 42 (se zátkou) na horní části vidlice matkovým klíčem # 36.
2. Povolit šroub M 8 × 60 v dolním nosníku 33 matkovým klíčem # 14.
3. Vytáhnout nosnou trubku 19 z horního nosníku 40 a dolního nosníku 33, vymout hlavní pružinu 41.
4. Vytočit šroub M 8 × 20 (fibrová podložka 48) imbusovým klíčem 8 a uvolnit přípeňovací pásy 30.
5. Vymout nosnou trubku 19 z kluzáku 7 současně s držákem předního blatníku 27 a manžetou 29.
6. Vymout z kluzáku těsnění 43, podložka 50 a pojistný kroužek 11.
7. Vymout 2 ks Gufera 10.
8. Sejmout pojistný kroužek 9, pouzdro kluzáku 8 (nejlépe vytočit na soustruhu).
9. Odjistit pojistku 52 na spodní části nosné trubky 19.
10. Vymout pero zpětného dorazu 21, vyrazit pouzdro dorazu tlumiče 53, pouzdro 24, podložku ventilu 23, ventil 22, pružinu zpětného chodu 21, pojistku 25, pouzdro 20 a těleso tlumiče 26.

Výměna těsnění

- a) vytočit šroub M 8 × 20 (imbus) a vypustit tlumičový olej,
- b) stáhnout kluzák 7 z nosné trubky 19.

Výměna nosné pružiny 41, viz bod 3. Další postup podle bodů 6–7 odst. B.

Přední vidlice – montáž

1. Smontovat tlumič – těleso tlumiče 26, pouzdro 20, pojistný kroužek 25, pružinu zpět. dorazu 21, ventil 22, podložku 136, pouzdro 24 a pouzdro dorazu 53.

2. Nasadit smontovaný tlumič do nosné trubky 19 a zajistit pojistkou 52.

3. Nalisovat vedení 8, pojistku 9, 2 kusy Gufera 10, pojistný kroužek 11, podložku 50, těsnění 43.

4. Přetočit vedení 8 na soustruhu na Ø 35 G 6
+ 0,025
+ 0,008

5. Smontovat nosnou trubku 11 s kluzákem 7, zašroubovat šroub M 8 × 20 imbusovým klíčem 8 do nosné trubky 11, nasadit manžetu 29, dotáhnout spodní přípevňovací pásek 30, nasadit držák předního blatníku 27.

6. Vložit hlavní pružinu 41.

7. Naplnit vidlici tlum. olejem 170 ccm pro každé rameno.

8. Nasadit vidlici horního nosníku 40 a dolního nosníku 33, zašroubovat matici 42.

9. Dotáhnout šrouby M 8 × 60 v dolním nosníku 33 klíčem # 14.

10. Spinacím páskem 30 připevnit krycí manžetu 29 k držáku předního blatníku 27.

Upozornění: – čísla jednotlivých součástí v popisu souhlasí s pozicemi v seznamu náhradních dílů.

II. ZADNÍ VIDLICE – DEMONTÁŽ

1. Sejmout brzdovou páku (Seegerova pojistka).

2. Vyšroubovat zátku M 14 × 1 matkovým klíčem # 17.

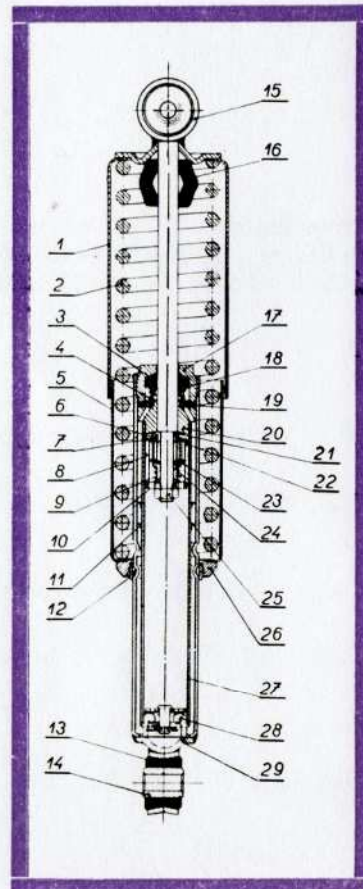
3. Demontovat matici M 20 × 1,5 matkovým klíčem # 27.

4. Vyrazit čep hliníkovým vyražečem.

M o n t á ž provést opačným způsobem. Čep naplnit před montáží olejem!

III. TLUMIČ ZADNÍHO PÉROVÁNÍ TYP MP 22 × 90 – DEMONTÁŽ

1. Demontovat tlumič uvolněním 2 šroubů M 8 (otvor klíče # 12).
2. Tlakem na dolní kryt teleskopu uvolnit dělenou pojistku 12.
3. Sejmout obě části krytu (1, 5).
4. Vyjmout pružinu 2.
5. Vytočit matici M 30 × 1 (17) (otevřený klíč # 22, tlumič bez tlum. oleje upnut za dolní oko do svěráku).
6. Vyjmout pístnici 15 a pracovní válec 27.
7. Pístnici 15 upnout za horní oko do svěráku a stáhnout pracovní válec 27 s pístnicí.
8. Vytočit matici M 6 (25) otevřeným klíčem # 10.
9. Demontovat píst 22 s ventily 23, pružinami 6, 9 a opěrku 10.
10. Sejmout vodítko 20 a matici s těsněním 19.



Obr. 35

Montáž

- a) očistit a osušit všechny díly tlumiče (čistý benzin). Nasadit gum. dorazy 16 na pístnici 15,
- b) upnout pístnici 15 za oko do svěráku,
- c) nasadit ochranný kryt na závit pístnice 15 a navléknout matici 17, těsnicí kroužek 3,
- d) sejmout ochranný kryt a nasunout talířek 18, pružinu 4, těsnicí kroužek 19, vodítko 20, vložku 21, pružinu 6, ventil 7, píst 22 s pístním kroužkem 8, ventilek 23, vložku 24, pružinu 9, opěrku 10 a matici m 6 (25).
- e) dotáhnout matici 25 a zajistit důlčikem proti povolení,
- f) stisknout pístní kroužek a nasadit smontovanou pístnici do pracovního válce 27,
- g) naplnit pracovní válec (27) 35 ccm tlumičového oleje a uzavřít sacím ventilem 28,
- h) vnější válec 29 upnout do svěráku (naplnit 35 ccm tl. oleje) a vložit pracovní válec 27 s pístnicí 15,
- ch) dotáhnout matici 17 a přečerpat tlumičový olej z vnějšího válce do pracovního (tahem pístnice 15 nahoru a dolů), čímž zároveň přezkoušíme správnou funkci tlumiče,
- i) nasadit horní kryt 1, pružinu 2, dolní kryt 5 a po stlačení nasadit kroužek 26 a zajistit pojistkou 12.

C. KOLA

I. PŘEDNÍ KOLO – DEMONTÁŽ

1. Uvolnit bowden přední brzdy (křídlová matice).
2. Povolit matici M 12 (klíč # 22) na pravé straně.
3. Uvolnit 2 matice M 8 (matkový klíč # 14).
4. Vysunout osu předního kola.

Seřízení brzdy předního kola provést po montáži křídlovou maticí. Kolo se musí po odbrzdění volně točit.

Výměna ložisek – přední kolo

- a) vyjmout víko 8, obě těsnění 11, uvolnit pojistky č. 1, vložka 8,
- b) vylisovat rozpěrku 6 a ložiska 10.

Montáž provést opačným způsobem, rozpěrku promazat vazelinou.

II. DEMONTÁŽ ŘETĚZU

1. Zařadit neutrál.
2. Rozpojit spojku řetězu (kombinované kleště).
3. Vyjmout spojku a řetěz vytáhnout.

Montáž provést opačným způsobem.

Namontovaná pojistka musí vždy směřovat svým uzavřeným koncem po směru otáčení kola.

III. ZADNÍ KOLO – DEMONTÁŽ

1. Uvolnit táhlo zadní brzdy (váleček, křídlová matice).
2. Uvolnit záchyt reakce (šroub M 8, klíč # 14).
3. Vyšroubovat zajišťovací matici M 16 (matkový klíč # 22).
4. Vysunout osu zadního kola, sejmut kolo (vymez. podložku).

Montáž provedeme opačným způsobem.

Seřízení brzdy provést po montáži pomocí křídlové matice M 6.

Zkontrolovat zdvih brzdové páky.

Kolo se musí otáčet volně.

Po demontáži zadního kola můžeme provést výměnu převodníku.

Výměna ložisek – zadní kolo

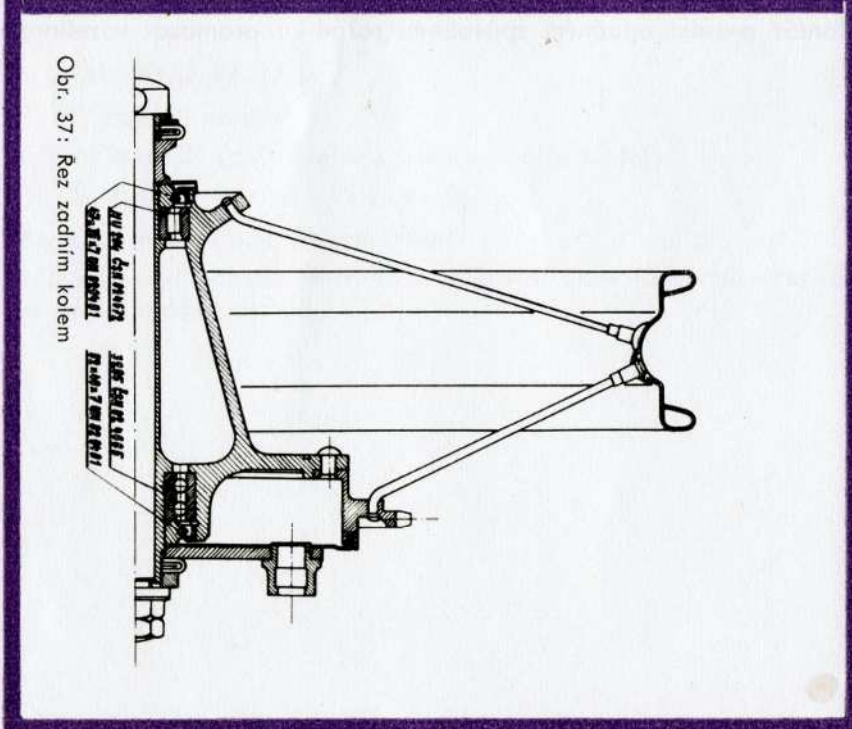
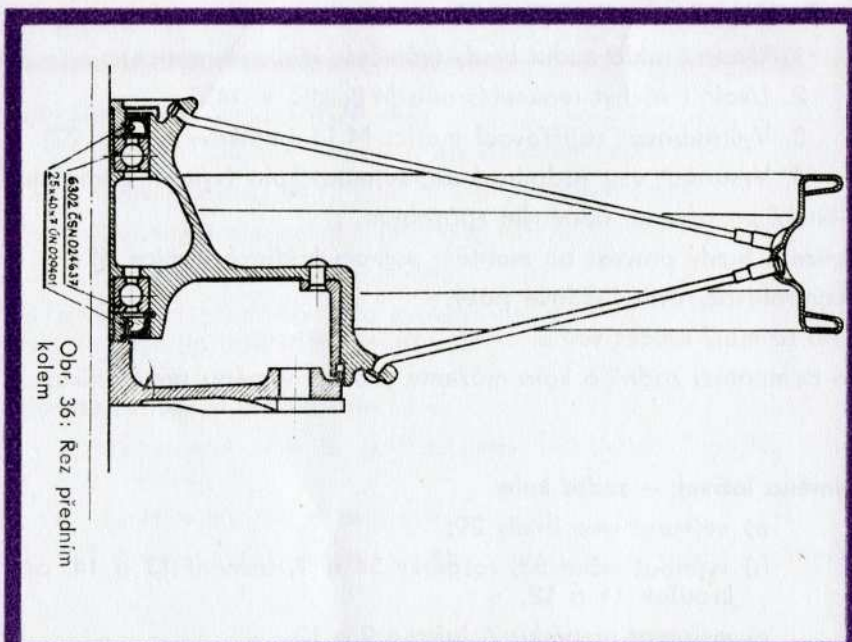
- a) sejmut víko brzdy 29,
- b) vyjmout víčko 33, rozpěrky 34 a 7, těsnění 13 a 14, poj. kroužek 11 a 12,
- c) vylisovat rozpěrku 7, ložisko 9 a 10.

Montáž provést opačným způsobem, rozpěrku promazat vazelinou.

D. ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ

1. Přerušovací raménko vyjmout uvolněním pojistky. Plochou pružinu vymačknout, raménko vyjmout.
2. Držák kontaktu vyjmout uvolněním šroubku M 4.
3. Budící a světelné cívky lze vyjmout vyšroubováním šroubu M 4.
4. Kondenzátor vyjmout uvolněním šroubu M 4.
5. Zapalovací cívky s kondenzátorem vyjmout vytočením šroubů M 6 # 10.

Veškeré el. spotřebiče vyjme, aniž bychom museli použít letovací pájku, protože mají koncovky, kterými se připevňují.



E. MONTÁŽNÍ NÁŘADÍ SPECIÁLNÍ

Toto nářadí se dodává pouze na speciální objednávku. Skládá se z těchto dílů:

Jméno

1. Tělo stahováku	980-71-012	setrvačnik
2. Šroub stahováku	968-71-011	univerzální
3. Deska stahováku	980-71-031	spojka
Kolík 5 ks	4×20 ČSN 02 2150	spojka
4. Klíč matice spojky	980-71-022	spojka
5. Třmen stahováku	980-71-028	spoj. koš
6. Opěrka	980-71-029	spoj. koš
Šroub 2 ks	M 6×55 ČSN 02 1131.24	spoj. koš
7. Klíč – imbusový	6 ČSN 230710.1	třmen řízení
8. Klíč na matice paprsků	968-71-032	kola
9. Pomocná lamela	980-71-035	spojka
10. Stahovák na kliku	980-71-040	klika
11. Klíč hlavy	970-71-012	řízení

