

# NOVÝ MOTOCYKL

TECHNICKÝ POPIS A JÍZDNÍ NÁVOD

*titul*

125 cm<sup>3</sup> T 473 - 04  
175 cm<sup>3</sup> Y 478 - 04  
190 cm<sup>3</sup> P 478 - 04



# NOVÝ MOTOCYKL



125 ccm typ 473/04 - 175 ccm typ 470/04  
250 ccm typ 475/04

## TECHNICKÝ POPIS

NÁVOD K OBSLUZE A UDRŽOVÁNÍ

TYP	125 ccm	175 ccm	250 ccm
Počet válců	1	1	1
Obsah válce	123,2 ccm	171,7 ccm	246,3 ccm

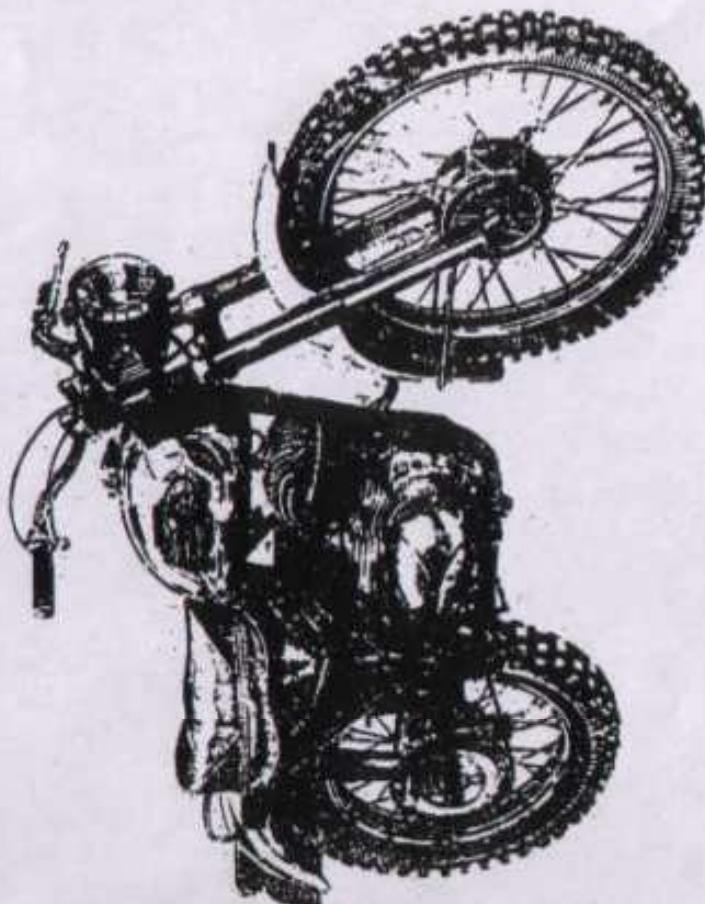
Výrobce:

České závody motocyklové n. p.  
Strakonice

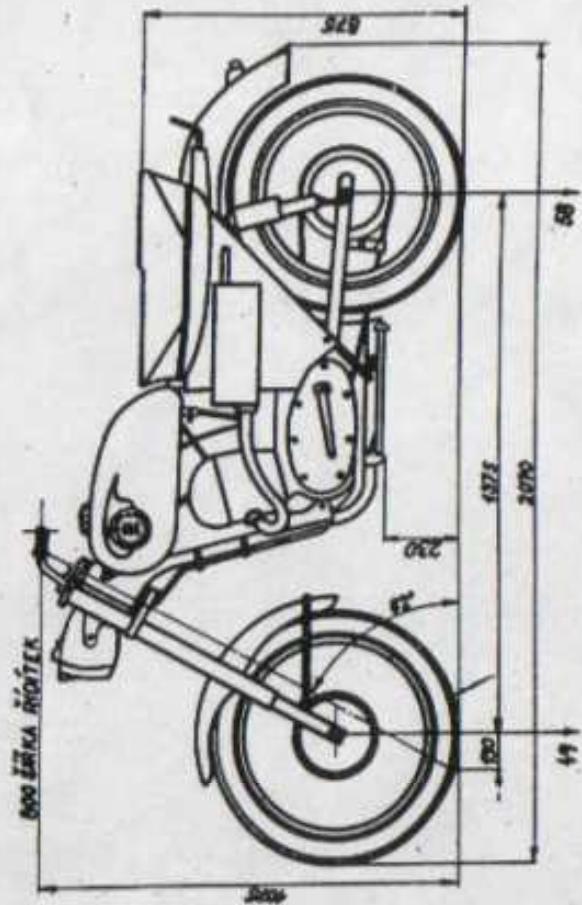
I. VYDÁNÍ 1966

	125 cm <sup>3</sup> typ 473/04	175 cm <sup>3</sup> typ 470/04	250 cm <sup>3</sup> typ 475/04
--	-----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------

<b>Motor</b>	<b>dvoudobý, vrtulec chlazený</b>		
Počet válců	1	1	1
Vrtání	52 mm	50 mm	66 mm
Zdvih	58 mm	65 mm	72 mm
Obeah válců	123,2 cm	171,7 cm	246,3 cm
Kompresení posíl	1 : 7,8	1 : 7,6	1 : 6,8
Maximální výkon motoru	7 k	10 k	13 k
Obeah nádrže na palivo		10 litrů	
Průměrná spotřeba při 60 km/hod.	2,7 l/100 km	2,8 l/100 km	2 l/100 km
Maximální rychlosť	90 km/hod.	95 km/hod.	105 km/hod.
Max. stoupavost (plná zatížení)	63 %	63 %	63 %
Váha stroje - bez paliva	108 kg	109 kg	111 kg
Váha stroje - s palivem	118 kg	119 kg	121 kg
Unosnost (ulitková výška)	150 kg	150 kg	150 kg
<b>Primární pohon</b>			
Petáček 1/8" x 3/8"	54 článek	54 článek	54 článek
<b>Sekundární pohon</b>			
Petáček 1/2" x 5/16"	136+1 článek	136+1 článek	132+1 článek
<b>Pohon pohonů</b> -			
primární	40/21 zubů		
sekundární	64/15 zubů	64/16 zubů	56/15 zubů
1. pohonový stupen	24/13 x 23/13		
2. pohonový stupen	20/17 x 23/13		
3. pohonový stupen	16/21 x 23/13		
4. pohonový stupen	1/1 přímý záber		
<b>Celkové pohonové</b>			
1. stupeň	1 : 26,58	1 : 24,9	1 : 24,07
2. stupeň	1 : 16,9	1 : 15,87	1 : 15,11
3. stupeň	1 : 10,97	1 : 10,28	1 : 9,93
4. stupeň	1 : 6,13	1 : 7,62	1 : 7,36
<b>Celkový pohon vozidla</b>		1 : 3,04	
Pohon pohoru rychlosťi		1,0272	
<b>Čalounění sedadla</b>		9160 mm/25 mm	
Max. zdvih přední vidlice	130 mm		
Max. zdvih zadníkyvné vidlice	100 mm		
<b>Karburační</b>	Jikov 2922	Jikov 2924	Jikov 2926
	SBD 11	SBD 17b	SBD 15b
<b>Kola - rozměry ráfku:</b>			
přední	1. 2 1/4"x21" 2. 1,65" x 19"	2 1/4"x21" 1,65" x 19"	2 1/4"x21" 1,65" x 19"
zadní	1,65" x 18"	1,65" x 18"	1,65" x 18"
- rozměry pneumatiky:			
přední pneu	1. 3" x 21" 2. 3" x 19"	3" x 21" 3" x 19"	3" x 21" 3" x 19"
zadní pneu	3,5" x 18"	3,5" x 18"	3,5" x 18"

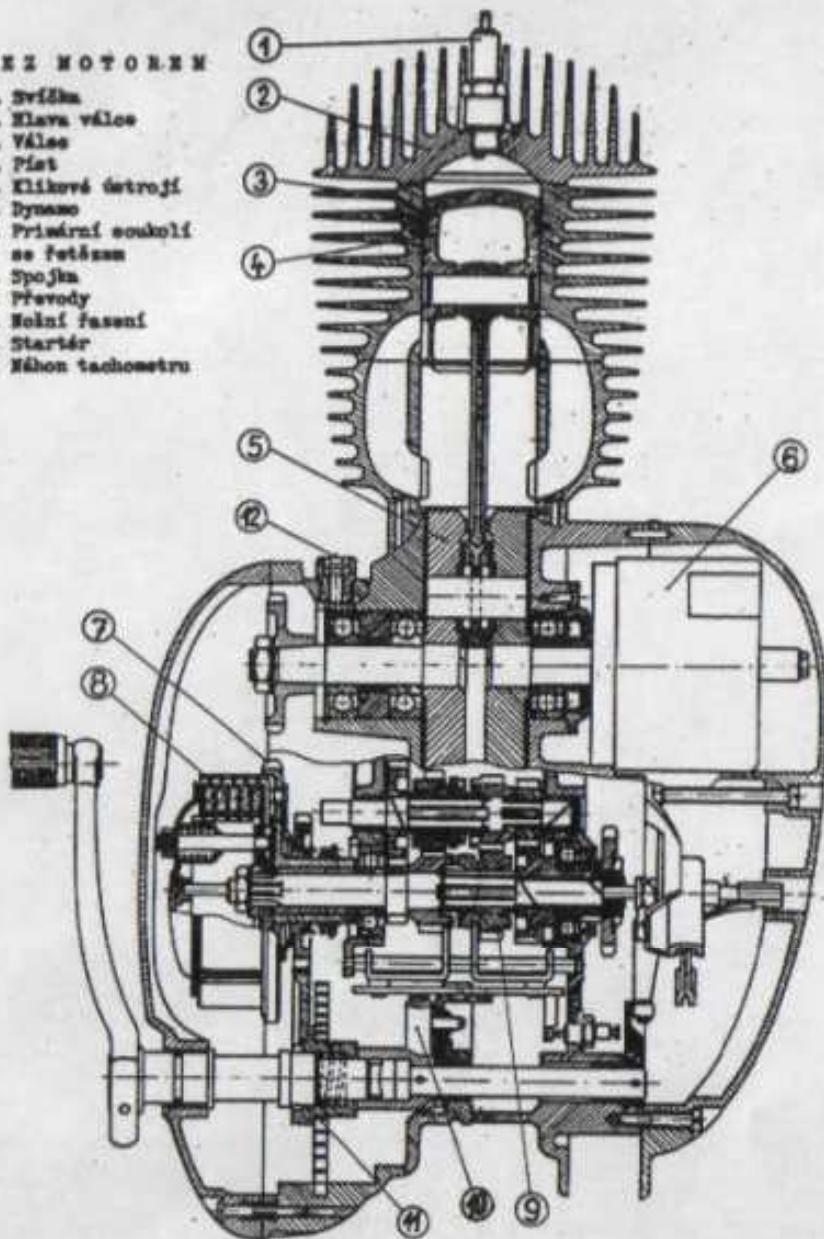


3



4

- SESTRÖMENÍ**
1. Svíčka
  2. Klava válce
  3. Válec
  4. Píst
  5. Klikové detrojí
  6. Dynamo
  7. Přídavní součástí se řetězem
  8. Spojka
  9. Prevody
  10. Nejnižší posun
  11. Startér
  12. Náhon tachometru



## 2. POPIS MOTOCYKLŮ

Motocykl 125 ccm - typ 473/04, 175 ccm - typ 470/04 a 250 ccm - typ 475/04 je jednosezposé vozidlo, sloužící k dopravě jedné osoby.

Použit je spalovací motor - dvoudobý s vratající vyplachováním, chlazený vodou. Motor má tichý běh, je v celkovém rozsahu otáček využit, bez vibrací a je schopen velké akcelerace.

Spojky běží v olejové lázni. Je pátilešková, s lamelami ocelovými a s korkovým obložením. Ovládání je pádkou na levé straně řídítka.

Převodovka má štyři převodové stupně. 5 klikovou skříňi tvoří jednolitý blok motoru.

Zadníkování převodových stupňů je nožní a provádí se pádkou, která je na levé straně motoru. Vypínání spojky při zadníkování převodových stupňů je samočinné. Převod sil je řetězy. První řetěz je zakryt levou vikou skříně a běží v olejové lázni. Sekundární řetěz je částečně krytý.

### Použity jsou karburátory:

U motocyklu CZ 125 ccm typ 473/04 - karburátor JIKOV 2922 SBD 11 s průměrem difuséra 22 mm. Velikost hlavní trysky 85 podle Solex, velikost volnoběžné trysky 4 podle Solex, při zajíždění stroje pojistka jehly šoupátku ve IV. záhuštu až na, šroubek volnoběžku povolen o 1/4 ot. Po zajetí stroje upravit polohu jehly šoupátku pojistkou do II. záhuštu shora a šroubek volnoběžku povolit na 1/2 ot. dolava.

U motocyklu CZ 175 ccm typ 470/04 - karburátor JIKOV 2924 SBD 17b s průměrem difuséra 24 mm. Velikost hlavní trysky 90 podle Solex, velikost volnoběžné trysky 45 podle Solex, při zajíždění stroje pojistka jehly šoupátku ve IV. záhuštu shora a šroubek volnoběžku povolen o 1/4 ot. Po zajetí stroje nutno upravit; i nahoru jehly šoupátku pojistkou do II. záhuštu shora a šroubek volnoběžku po olit o 1/2 až o 1 ot. dolava.

U motocyklu CZ 250 ccm typ 475/04 - karburátor JIKOV 2926 SBD 15b s průměrem difuséra 26 mm. Velikost hlavní trysky 92 podle Solex, velikost volnoběžné trysky 45 podle Solex, při zajíždění stroje pojistka jehly šoupátku ve IV. záhuštu shora, šroubek volnoběžku povolen o 1/4 ot. Po zajetí stroje je nutné upravit polohu jehly šoupátku pojistkou do II. až III. záhuštu shora a šroubek volnoběžku povolit na 1/2 až 1 ot. dolava.

Drážková kola jsou snadno vyjmoutelná - přední i zadní hřídel je výsuvný. Spojení zadního kola s řetězovým kolesem je provedeno drážkovým undáčelem. Podél drážek je 36 v jednom kole, v drážce 3,5 - mazit N 4.

Zadní brzda je obaluhována pravou nohou a přední brzda pravou rukou. Obě jsou velmi účinné a jejich seřízení je možné bez použití náradí.

Hlavní řídítka je trubkový, odporově svázaný, s krytnou vidlicí, jejíž řep je samočinně mazán olejem s rychlosťní skříní.

Nádrž na palivo (objem 10 litrů) je vylišována z ocelového plechu. Má uzávěr o Ø 50 mm se sítítem a výpustný kohout s filtrem, který zajížděje rezervu paliva oca 1 litr.

Motocykl je vybaven pohodlným dvojsedlem s vložkou z mechnové gumy. Poskytuje spolu se zadním pěrováním velmi pohodlnou jízdu pro jezdce. Sedlo je zajížděno usazkutím pomocí desíckého zámků vsunutého do otvoru na levé straně.

Silnádyky jsou sportovní, nastavitelné.

Rídítka jsou široká, sportovní, přestaviteľná.

Pěrování přední je provedeno teleskopickou vidlicí s olejovými tlumiči kmitání. Pěrování je po přísece dvěma válcovými pružinami. Součástí pěrování jsou zakryty ocelovými pouzdry. Obsah tlumičové kapaliny v jednom tlumiči - 200ccm.

K docílení správné funkce olejového tlumiče kmitů v přední vidlici plníme každou nosnou trubku 200 ccm směsi tlumičového oleje a samozářicího oleje M 5 mix v poměru 1:1, t.j. 100 ccm tlumičového oleje smíchat se 100 ccm samozářicího oleje M 5 mix.

Zadní pěrování je po kružnici. Krytná vidlice je odpružena dvěma válcovými pružinami a je opatřena olejovými tlumiči kmitů. Pěrování je zakryto ocelovými pouzdry. Obsah kapaliny v jednom tlumiči - 50 ccm.

Usazkutí zámků je možno provést desíckým zámkem, který vsuneme do otvoru na levé straně hlavy rámu, po natodení fixaci doprava. Zámek lze zajistit (usazkutit) klíčkem ve dvou polohách. V poloze zámek zasunut zcela dovnitř, je stroj (fixaci) usazdán, v poloze zámek povýsunut je fixaci odjištěn a zámek zajistěn proti vypadnutí, takže jej nemůžete rozebrat vyjmout.

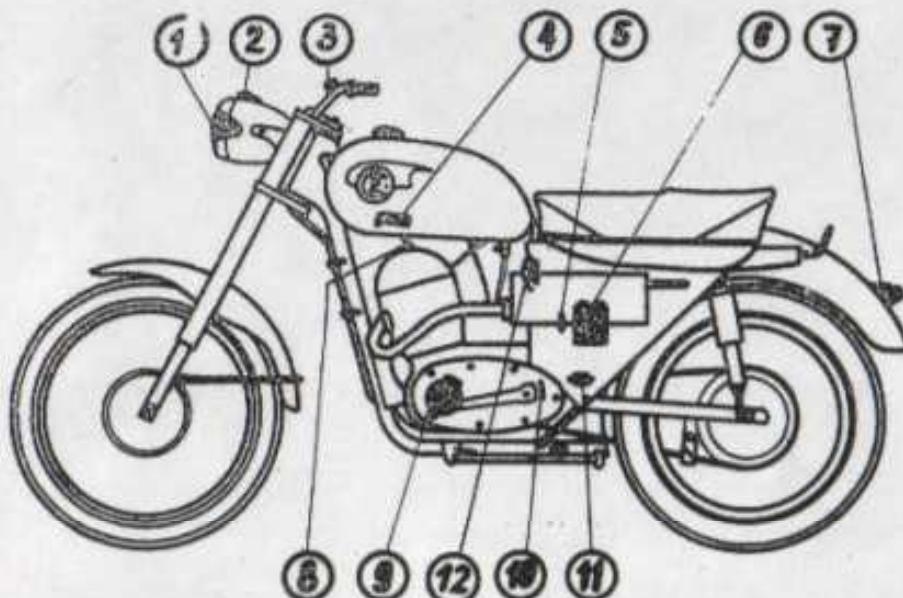
### 3. POPIS ELEKTRICKÉHO ZAŘÍZENÍ

Zapalování je dynamoatmosférové. Dynamo je stojanoměrná, šestipolová. Výkon dynama 45 W, napětí 6 V.

Stator dynama je upraven dvěma šrouby M 6 ke skříni motoru. Nejsou nutné výměny plošinového pro seřízení předstihu, regulátor napětí, svorkovnice, uhlíky a kondenzátor. Motor dynama je namoven na klikovém hřídeli a přitaven šroubem společně s vadou, která ovládá pěnovouho.

Regulátor napětí se namodulujeným spinacím je přístroj, který udržuje stálé napětí proudu a přepíná proud baterie za proudu dynama. Přehydralním proudem, vyroběným dynamem, se baterie dobije. Jakkoliv neodborná manipulace s tímto přístrojem je zákazna a továrna ani výrobce regulátoru neruší za dynamem ani za regulátory, které mají porušeno seřízení dotečkou regulátoru.

Baterie 4,5 Ah, 6V, olověná s elektrolitem. Pečlivou kyselinou sirovou. Je uložena v levé schránce a zapojena na krajini kladavu polem. Nad baterií je v pouzdře pojistka 15 A, tvar podle normy ČSN 72581 /obr.56/. Spinací skřinka čtyřpolohová, je umístěna ve světlometu. Rozděluje proud z dynama nebo baterie do spotřebičů. V reflektoru je umístěna žárovka 6 V/1,5 W jako kontrolka nabíjení.



1. svítloset
2. přepínač světla, spin.skřinka
3. kontrolka nabíjení
4. zapalovací cívka
5. pojištka

6. akumulátor
7. zadní světlík
8. zapalovací svíčka
9. dynamo
10. kontaktnice neutralu
11. stop spinací



POLOHY KLIŠKY SPINACÍ SKŘINKY

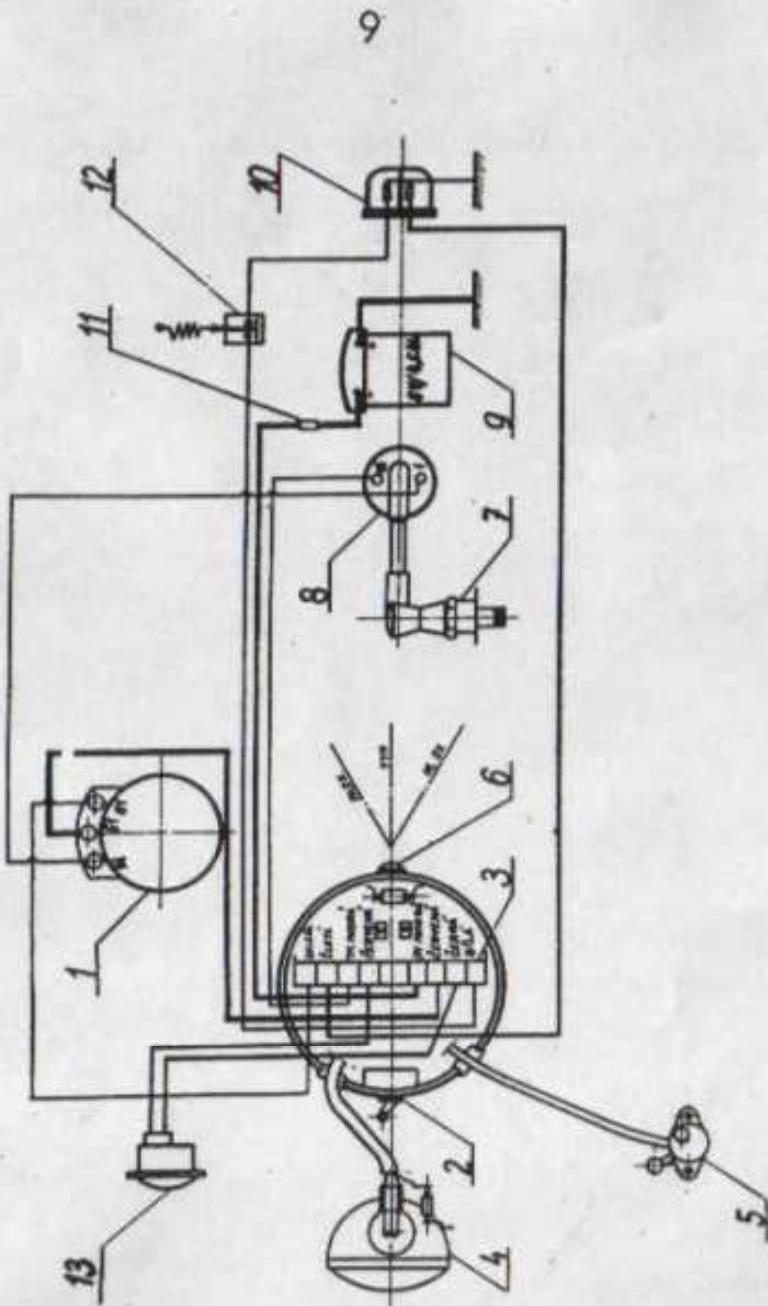
Poloха klíšky	Klíšťek zasunut do 1/2 hloubky		
0	Vedení spotřebiče vypnuty - viz posnáku*)	zapnuto zapalování	jízda ve dne
1	vypnuto zapalování, zapnuto parkovací a koncové světlo	zapnuto zapalování parkovací a koncové světlo	jízda v moci městec
2	vypnuto zapalování, zapnuto hlavní i tlumící světlo	zapnuto zapalování /hlavní i tlumící světlo	jízda na volné silnici v noci

\*) Houkačka a stop světla jsou podle dopravních předpisů stále zapojeny /propojeny ve spinaci skřince na svorkách 30/ a nelze je spinaci skřinkou vypnout.

### SCHÉMA ELEKTRICKÉHO ZAPORUJE (125, 175, 250)

#### Legenda

- |                      |  |                                 |
|----------------------|--|---------------------------------|
| a) dynamo            | g) elektrická houkačka                 | j) tladičko elektrické houkačky |
| b) zapalovací svíčka | h) rychlosmrz /ocvětlenci,             | k) koncoví světelná             |
| c) zapalovací cívka  | kontrolka neutralu a nabíjení/         | l) stop spinací                 |
| d) spinací skřinka   | i) přepínač světel a světelní houkačka | m) pojistka                     |
| e) akumulátor        |  | n) kontakt neutralu             |
| f) světlomet         |  |                                 |



10



Spinač "Stop" je upernut v pravé straně rámu.

Spoje jsou provedeny lakovanými autokabely. Kabely od dynamu ke spinaci skřínce, od přepínače světel k hlavní žárovce, do přepínače světel a kabely svítek mají průřez 1,5 mm<sup>2</sup>, ostatní kabely 1 mm<sup>2</sup>.

Spotřeba proudu:

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

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

Žárovky koncové svítilny 6 V, 5 W a "Stop" světla jsou 6 V, 15 W s paticí 88 podle ČSN 304319.

Zapalovací cívka - smadky Pal - na rámu, pod nádržkou na palivo.

Hroznadla je ruční, umístěna na řídítce.

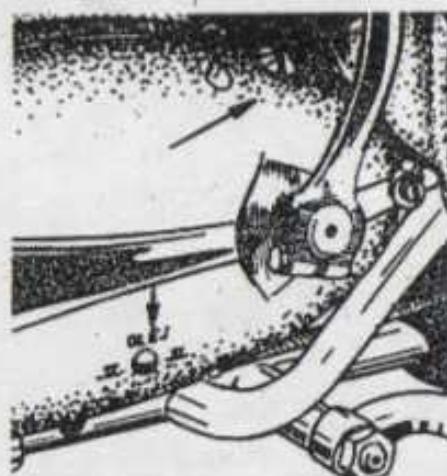
Zapalovací svíčka - u všech typů - PAL 14/240, nebo PAL 14-7 RZ.

#### 4. ZAJÍČKOVÝ NOVÉHO STROJE

Při přejímání nového stroje doporučujeme zákazníkovi, aby před první jízdou překontroloval výbavení stroje a zde je v převodové skříni, v předních k zadních tlumičích kmitě olej. Výšku hladiny oleje v převodové skříni určuje kontrolní otvor, uzavřený šroubem M 6x6. Malévání oleje - viz část II, kap.2, "zásadní stroje".

O tom, že je v tlumičích kmitě dostatečné množství kapaliny, se přesvědčíme, když stlačíme postupně přední, potom zadní část motocyklu co nejvíce a po rychlém uvolnění kontrolujeme, zda zpětný pohyb je tlumičem přiblížen - bez nárazu. Případný projedanec se strojem krátce, narovený dešek výsuvky a sledujeme, zda vidíme nebo zadní pěrování volně nechoupe, nedančí, nehnáčí nebo neklepe. Uposornujeme, že u tohoto typu motocyklu návisí pohodlná jízda především na správné činnosti olejových tlumičů kmitě, jejichž přesný a poslední jemný mechanismus vyžaduje trochu Vaší pozornosti. Kontrolujte a doplňujte tlumičovou kapalinu podle návodu a případně závady co nejdříve odstraňujte.

Nový motocykl potřebuje najetí asi 1500-2000 km, než bude být plně využito jeho výkonu. Svédomitým a opatrným zajíždáním prodloužíte životnost součástí, a proto se řídte podle těchto pokynů:



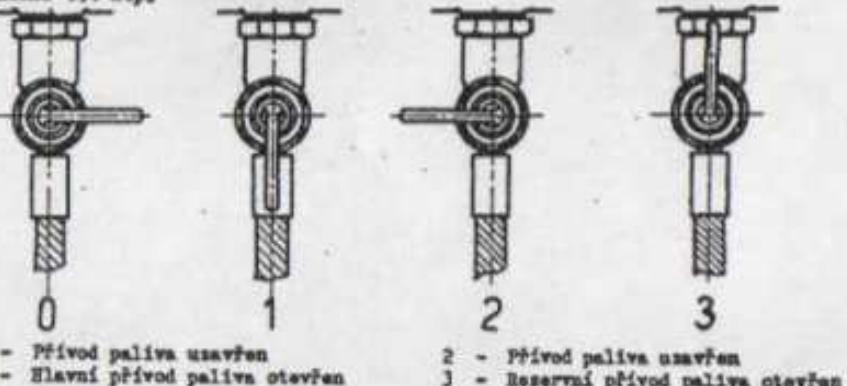
- a) Nichejte pohonnou směs v předepsaném poměru. Do ujetí 2000 km dávejte do paliva olej v poměru 1:18 a po 2000 km 1:20 - 1:25.
- b) Do ujetí prvních 500 km nepřekročujte maximální rychlosť:  
    Při čtvrtém stupni rychlostním .....     125 cm - 175 cm     250 cm  
    50 km/hod.                                       60 km/hod.
- c) Při zastavování nechte motor běžet v nejnižších otáčkách.
- d) Odhadem překontrolujte všechny šrouby a maticy, zda nejdou uvolnit.
- e) Po ujetí 500 km vyměňte olej v převodové skříni. Druhou výměnu oleje provedte po ujetí 1500 km. Viz část II, kap. 2, "Mazání stroje".
- f) Po ujetí prvních 1500-2000 km vyměňte kapalinu v tlumičích přední vidlice. Viz část II, kap. "Mazání stroje".

#### 5. NÁVOD K OBSLUZE

##### a. Před jízdu

Přeověďte se, že-li v nádrži palivo. Uzávěr nádrže se otevří otáčením dolů. Palivo po ujetí motocyklu můžete a olejem v poměru 1:20 - 1:25. Na nádrži je namontován výpustný pádkový kohout. Výpustný kohout zajišťuje rezervu paliva, která postačí asi na 30 km (tentotýž je ovšem závislý na terénu a rychlosti).

V případě využití této rezervy naklopíme stroj na levý bok a vložíme snytek paliva z pravé poloviny nádrže do levé, tj. k výpustnému kohoutu. Tento snytek stačí k ujetí asi 4 km. Přeskoukneme nahoru třípnatky. Tlak v přední pneu můžete být asi 1,2 atp. v zadní 1,4 atp.



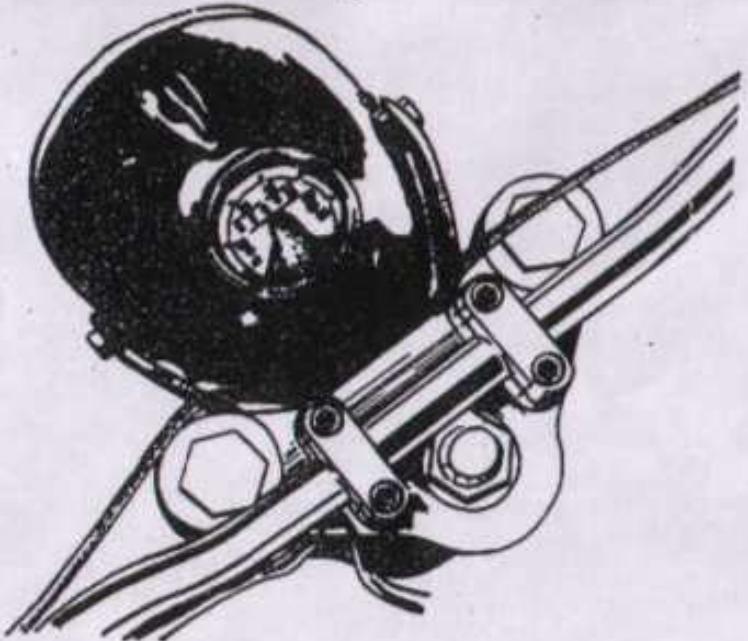
##### b. Rostidení motoru

Po delších nepoužívání vozidla bývají lamy spojky klepnuty. Je dobré před rostidlem motoru spojky vyzkoušet. Zasuňeme první převodový stupeň, polohujeme motocyklem na kolech vpřed a spojky 2krát až 3krát vypneme. Je-li finnost spojky správná, zasuňeme opět shod napříčmo.

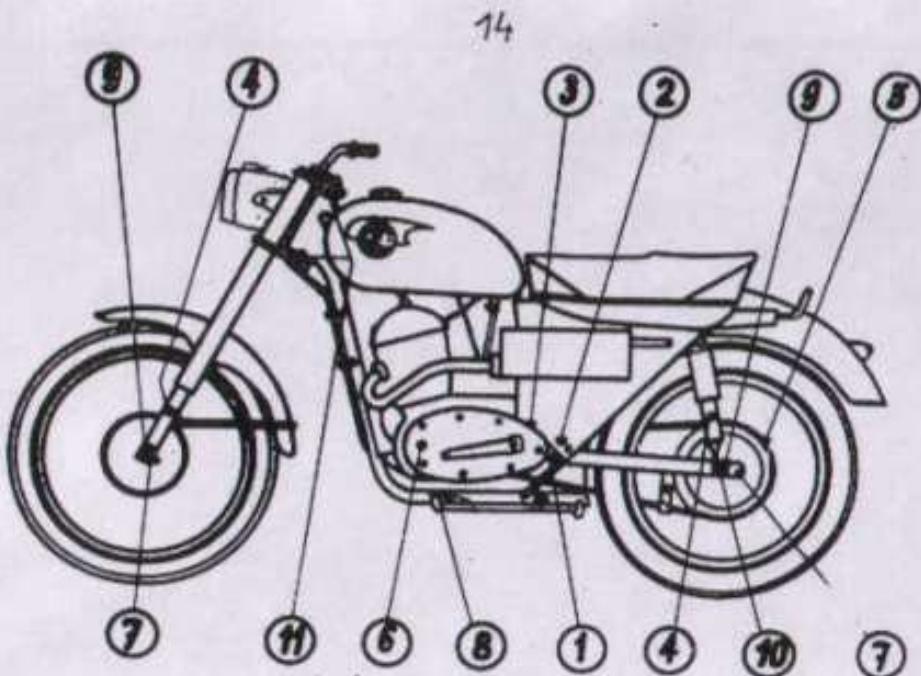
- a) Otevřeme výpustný kohout a karburátor přeplavíme stisknutím přeplavovacího kolíku. (Přeplavování provádí se pouze u studeného motoru).
- b) Zasuňeme klíček do spinací skřínky a otáčíme jej do příslušné polohy. Je-li baterie v pořádku, svítí kontrolka žárovky. Při zapnutém zapalovači nenecháme stroj delší dobu stát, neboť by se vytírala baterie, případně by se polohodíly ochranné odporu nebo zapalovací cívky.
- c) V případě potřeby zděrem motor rostidit při zapnutém převodovém stupni, vypneme-li ruční spojku. Doporučujeme provádět na chladného počasí.

##### c. Činnost elektrického zařízení při rostidlení motoru a při jízdě

Při zcela zavřeném klíčku v polohách 0-1-2, tj. při zapnutém zapalování pokud je motor v klidu, svítí žárovka světla, což znamená, že dynamo nedodává proud a spotřebuje si jej beroù z baterie. Po spuštění motoru a dosažení 1300 ot/min. žárovka světla zhasne, baterie se nevybije. Spotřebuje beroù proud z dynamu a přesbytkem proudu je dobijena baterie. Rozsvítí-li se žárovka při vysokých otáčkách, znamená to, že je voda v elektrickém zařízení a je nutné prohlížka v odborné dílně.



13



14

## II. ÚDRŽBA

Poznámka: Benzin, petrolej, olej rozpouští gumu (pneumatiky, rukojeti řidiček, stupačky). Chráněme proto gumové součásti před stykem s těmito kapalinami.

### 1. MAZÁNÍ STROJE

Motor je mazán samozámně přidáním "automobilového oleje M 5 mix" do paliva v poměru 1:20 - 1:25.

Převodovou skříň plníme v litéři i v zimě "automobilovým olejem PP 7" (asi 950 cm<sup>3</sup>) pravidelně po ujetí 5000 km. Výměnu oleje prováděme nejlépe po skončení jízdy, když je motor a olej teply. Teplý olej vyplaví z sebe většinu nedlouhot. Vypouštění starého oleje provádí se výpustným šroubem. Skříň výdostně proplachovací olejem ("Lekiskový olej 207") takto: Plnícím otvorem naložíme do převodové skříně asi 550 cm<sup>3</sup> vyplachovacího oleje a necháme motor běhat 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 ustít a čistý díl oleje siříme přistříknout pouklik. Nikdy neproplachujeme petrolejem nebo motorovou naftou - jejich styk by znehodnotily nový olej. Správnou hladinu oleje v převodové skříně určuje kontrolní šroub. Otevřením tohoto šroubu překontrolujte obdobu hladiny a případně olej doplněte.

TABULKA MAZÁNÍ

Po ujetí	Místo mazání	Číslo maz. místa	Počet míst	Druh mazadla
	Kryvní vidlice	1	1	samozámné mazání z rychlostní skříně
500	Čep páky nožní brzdy čepy pádék (prední brzda, spojka)	2	1	automobilový tank a CO
1000	Převodová skříň (doplňání)	3	1	autoolej PP7

	Tlumič kmitů přední vidlice (výměna) pro 1 tlumič	4	2	100 cm N 5 MIX 100 cm tlumičový olej
2000	Secundární Feták	5	1	autoolej PP 7 tuk A OO
	Čepy vahadel pěškušovade	6	1(2)	autoolej PP 7
3000	Pleš pěškušovade	6	1	automobilový tuk AV 2 s olejem
	Ostatní rukojeť plynu		1	automobilový tuk A OO
	Pohon rychlosáru		1	autoolej PP 7
	Převodové skříně (výměna)	5	1	autoolej PP 7 tuk A OO
5000	Slouž brad	7	2	autoolej PP 7
	Čep stojánku	8	1	automobilový tuk A OO
	Lanka noviček		3	autoolej PP 7 autoolej A OO
	Lotisko zadního Fetákového kola	10	1	automobilový tuk AV 2
	Kola - lotiska	9	2	automobilový tuk AV 2
8000	Kuličky v hlavě římu	11	2	automobilový tuk AV 2
10000	Tlumič kmitů zadního pěrování	4	2	50 cm tlumičový olej

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

Tlumič přední vidlice: Pro výpadkové tlumičové kapaliny z přední vidlice vydrobujeme výpusťný šroub II na spodku klasické a matice 32. Po výpadkové tlumičové oleje propíláčme tlumič proplachovacím olejem a necháme vyschnout. Po uvaření vidlice výpusťný šroubem naplníme tlumič novým olejem. Obous jednoho tlumiče je 200 cm tlumičového oleje. Jimák doplnujeme kapalinu, sjistíme-li, že vidlice volná kmitá, klepe nebo doráží. Výdém kapaliny provádíme po ujetí 2000-3000 km. Při doplnování tlumičové kapaliny nepoužíváme jiného druhu oleje, než jaký jsme původně použili.

Tlumič zadní krynné vidlice:

Doplnování tlumičů kapalinou provádíme, sjistíme-li, že zadní vidlice volná kmitá nebo doráží, nebo sjistíme-li, že z tlumiče vytéká olej. Doplnění nebo výměnu kapaliny doporučujeme nechat provést v odborné dílně.

Zadní krynné vidlice:

Zadní krynné vidlice je samočinně nazára olejem z rychlostní skříně, přivídáný do pouzder trubíškou.

Kola (lotiská) provádíme po ujetí 5000 km "automobilovým taktem 2". Po ujetí 5000 km provádíme lotisko zadního fetákového kola po předešlé demontáži.

Prvňátko řidič je zcela zakryt levým víkem skříně, báňí v olejové lázni. Nevykladuje kádové oštěrování. V případě opotřebení je nutno jej vyměnit. Při výměně musíme rozsehnat spojku a stáhnout primární fetákové kolo. (Doporučujeme provádět v odborné dílně, která má vhodné nářadí).

Secundární feták: odstřuváme po ujetí 2000 km. Demontovaný feták vypere v petroleji. Po oschnutí vložíme feták ani na 3 hodiny do mírně nahřátého (asi na 60°C) automobilového tuku A OO. Zahřítý tuk vnikne lépe do šlánků. Potom Feták vyměníme, necháme stáhnout a následně provádět montáž fetáku.

Lanka noviček: spojky přední brady a plynu nahesme po ujetí 3000 až 5000 km několika kapkami oleje.

Otočnou rukojetí plynu nahesme po ujetí 5000 km "automobilovým taktem A OO" po sejmání rukojeti z řidítka.

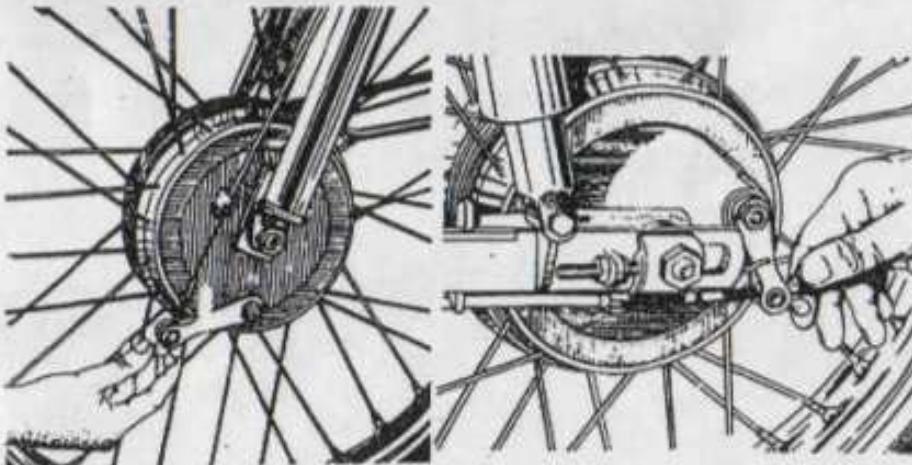
Pohon rychlosáru nahesme několika kapkami oleje po ujetí 3000 km.

Kuličky v hlavě řízení nahesme tukem při překlepací demontáži, nejedná však po ujetí 8000 km. Při kuličce demontáži přední vidlice a zadního pěrování potřebujeme vložkovou pružinu "automobilový tuk AV 2".



## 2. ŠÍŘITOVÁŘ BRZD

Brady motocyklu jsou dostatečně diskuovány a dobré kryty proti vnikání vody, které by snížila jejich účinnost. Vyladují jen občasné seřizání, když je odložení delšími pásky opatřováno (páky brzd vyžadují delší krok). Přední brzdu seřizujeme naštíci. zadní brzdu seřizujeme otáčením křidlové maticy. Po seřizání překontrolujeme kola, která se musí lehce otáct. U zadní brzdy seřizujeme též spinad "Stop".



## 3. PNEUMATIKY

Trvanlivost pláště pneumatiky závisí na tlaku vduchu v duši a ohledem na zátílení, jemuž je pneumatika vystavena. Všeobecnou zásadou při rušení pneumatiky je, že má být nahoruštěna tak, aby zachovávala i při plném zátílení svůj původní tvar. Jízda na podružných pneumatikách způsobuje přehánění kordových vláken v bocích pláště. Tlak v přední pneu měl být 1,2 atm, v zadní 1,4 atm. Doporučujeme kontrolovat tlak manometrem. Je známo, že tlak v pneu při dlouhých jízdech v létě (horák dny) stoupá. V zimě při sněhu a náledí může jet na částečně podružných pneumatikách (zlepší se tím ovládání stroje). Upozornjujeme ještě, že pneumatikám škodí olej, benzín a prudké zlunce. Občas prohlédneme pneu a případně odstraníme předměty zaseknuté do vršku pláště (ostré kamínky, sklo a pod.).

Netěsnost ventilku ujistíme po odkroutování špičky ventilku a jeho navlhčení. Když se tvoří vduchové bublinky, vduch uniká ventilku. V tom případě dotahneme kulečku ventilku (k tomu slouží špička ventilku, opatřená výfensem). Když toto opatření nestačí, vyšroubojeme kulečku ventilku a nahradíme ji novou. Doporučujeme opatřit do zásoby jeden dva kusy.

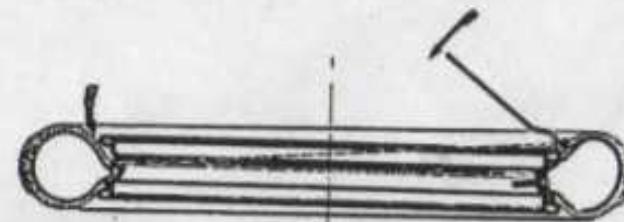
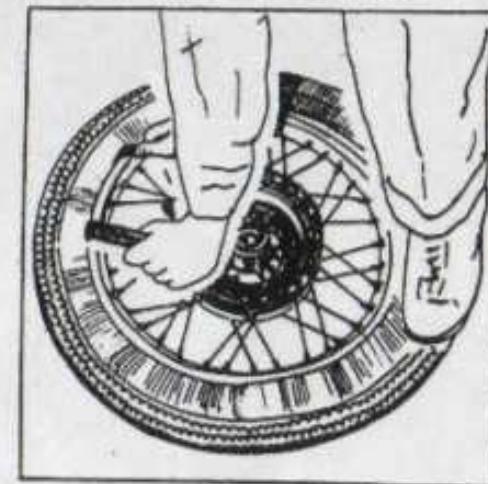
Pohkozenou duši opravíme zlepšením. Za tím dleolem sejmeme plášť s ráfku takto: Vyšroubojeme kulečku ventilku a vypustíme i zbytek vduchu. Matíčku upevníjící ventilku k ráfku sechrubujeme. Kolci položíme a okraj pláště v místo vytlačení ventilku vtláčíme do prohloubení ráfku. Pomoci montážních pák převlékneme okraj pláště přes okraj ráfku. Je nutno při tom dnít, aby nebyla neopatrností přiskřipnuta a pohkozena duša. Když byl plášť po celém obvodu převléknut přes okraj ráfku, vytlačíme ventilku nožem z ráfku a vyjmeme duši. Po vydruhoubování kulečky do ventilku a mírném nahoruštění duše ujistíme, nejlépe ponovením do vody, v kterém místě je duše požkozena.

Místo si označíme (třeba tužkou), duši osudíme a opravíme tímto upravenem: V místě poškození duši lehce zdravíme kroužkem skelného papíru. Zdravěné místo potřebme lepidlem na gumi a nejdříve až lepidlo oschnou, přilepíme záplatu, kterou jsme předtím zhotovili ochranného polepu. Záplata musí být dobré přitisknutá, zejména na okrajích. Celé místo zapřáhneme kroužkem, aby se duše v místech, kde byla neřízena lepidlem nepřilepila na vnitřní stěnu pláště. Plášť dobré prohlédneme a hřeb, který připadá v pláště zůstal, odstraníme kleštěmi.

Zlepšení montáži pneumatiky se provádí takto:

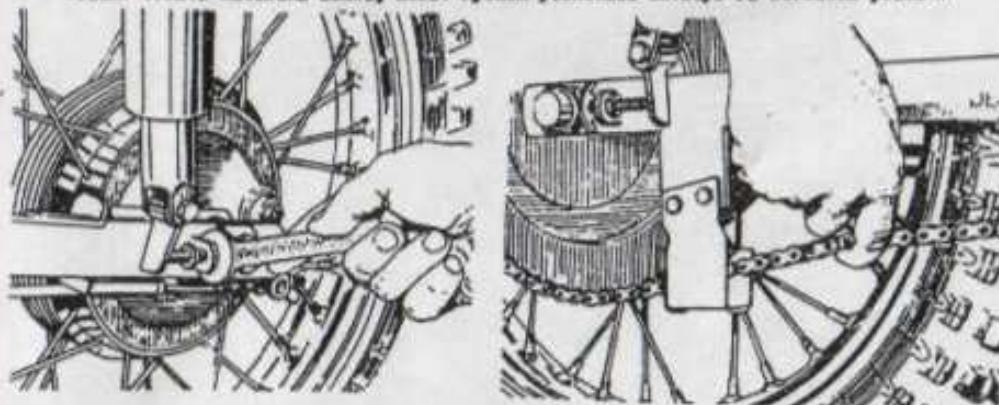
Duši zástečně nařutíme, vložíme do pláště, který jedním okrajem zůstal v ráfku, provlékneme ventilku otvorem v ráfku a ujistíme matíčkou (nedotahovat). Pak přesuneme okraj pláště, nejdříve v místech proti ventilku přes okraj ráfku dovnitř, přidržíme jej v prohloubené místě ráfku a montážní pákou přesouváme plášť postupně po obou stranách, až dojdeme k ventilku. Tuto práci prováděme opatrně, abychom nepoškodili duši při skřipnutí moží okraj pláště a ráfek. Po namazání pláště matíčkou u ventilku dotahnout.

Zlepšení duše je práce provizorní, nutná na cestě, kde byl zahrán pláště náhodný hřeb. Trvalou opravu provádí nejlépe vulkanizační dílna. Rovněž plášť, poškozený o ostrý kamen nebo rozbité sklo, dílna dobré opraví.



4. NAPÍNACÍ ŠPÍČKY

Uvolníme hřídel zadního kola, tj. matici ( 22) hřídel a matici ( 32) pouzdra řetězového kola, poklesne na hřídel i matica pouzdro. Pak uvolníme přední matici ( 14) napínací řetězu a zadní sefisovací matici stejnoučrnn utahujeme. Nikdy nedotíme těmto maticovým silou, neboť bychom poškodili ráviny. Po sefisování pečlivě

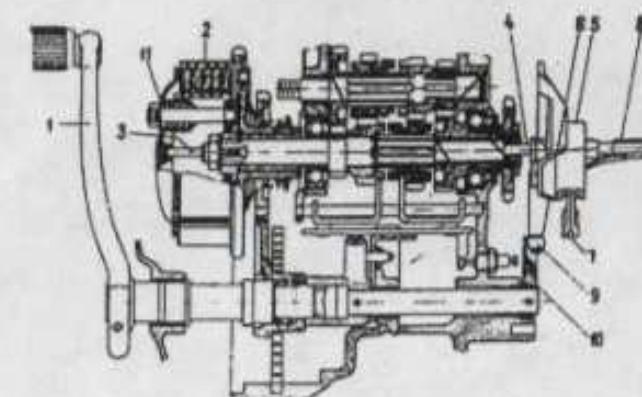


utahujeme matici ( 14) napínací, potom matici ( 32) pouzdra a nakonec matici ( 22). Ihda, aby zadní kolo sledovalo stopu předního, sefisovací tříš zadní bradu, neboť po posunutí zadního kola by nás stále přihradovala a překontrolujeme spinač "Stop". Napnutí řetězu překontrolujeme po vjetí každých 1000 km. Průměr řetězu má být 1,5 cm.

5. SPONER A MÍSTY SEFISOVÁNÍ

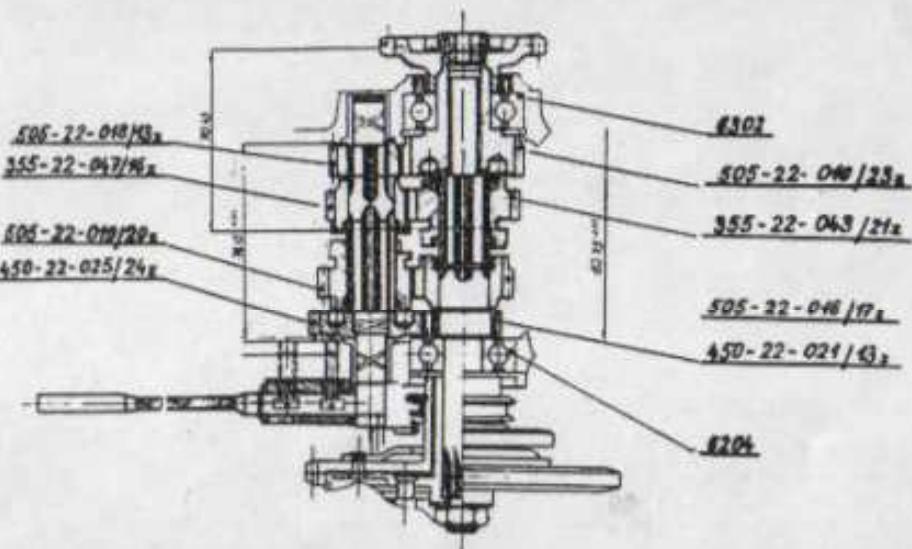
Sjistime-li při jízdě, že spojka proklasuje, odstraníme většinou závadu tím způsobem, že sefisovacím šroubem (v otvare pravého víka) samodrživého vypínání spojky pootočíme o 1/6 nebo 2/6 dolava. Doporučujeme obda sefisit přesněji ruční a samodrživé vypínání tímto způsobem.

- a/ Sefisovací šroub bočicemi na hřídelích nejprve zašroubujeme, dílem uvolníme ruční pádku spojky.
- b/ Očistime benzincem nebo petrolejem městoty z valky (6) samodrživého vypínání a z vypínací kladky (5).
- c/ Prsty levé ruky uchopíme kladku (5) samodrživého vypínání a pohybujeme s ní směrem k valce a zpět.
- d/ Sjistime-li vůli, otáčíme sefisovacím šroubem samodrživého vypínání (4) doprava tak dlouho, až sjistime, že mezi kladkou (5) a valkou (6) je asi 0,1 - 0,3 mm.
- e/ Sefisovacím šroubem bočicemi na hřídelích vymazíme vůli bočicemi tak, aby ruční pádka měla malýhod napřídno před záhřbem.
- f/ Valku samodrživého vypínání (10) a kladku (9) natřeme lehkou tukou.



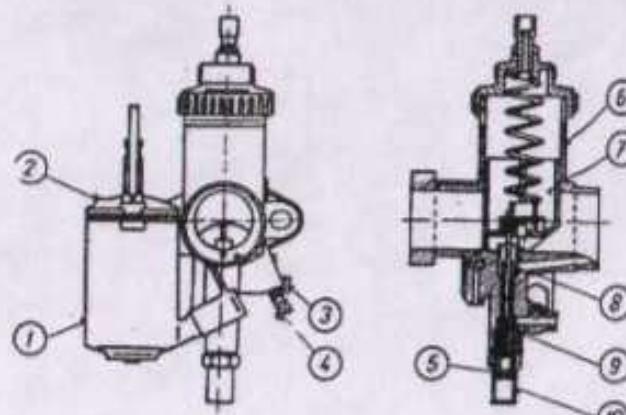
1. řadicí a startovací páka  
2. spojka  
3. Vypínací tyčka spojky a opárku  
4. Vypínací tyčka spojky  
5. Košánek vypínacího zařízení  
6. Kulička

7. Pádka ručního vypínání  
8. Sefisovací šroub samodrživého vypínání  
9. Kladka samodrživého vypínání  
10. Valka samodrživého vypínání  
11. Podložka



- 6. KARBURÁTOR JIKOV** - typ 2922 SHD 11 pro 125 cm<sup>3</sup>  
 - typ 2924 SHD 17b pro 175 cm<sup>3</sup>  
 - typ 2926 SHD 15b pro 250 cm<sup>3</sup>

Nový karburátor Jikov je proveden jako monoblok, tj. rozprášovač a plovíková komora tvoří jedno těleso. Karburátor je opatřen přívěsem, pomocí kterého se připevní dvěma maticemi k motorové skříni. Mezi karburátorem a motorovou skříní se vkládá vložka izolující teplo. Karburátor je jíl správně seřízen a tevárou. Tryska a šoupátko jsou volným vysokoulením. Když motor dobře mánodít, musí být především dobré seřízen chod naprázdno (volnoběhem). Nový karburátor má samostatný systém volnoběhu, tj. trysku volnoběhu 4. Bohatost smísi se seřizuje šroubkem 3 (vadach). K dosažení chudší smísi šroubek povídruhouje, bohatší smísi dosudit směrem zákrutováním.



- |                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| 1. Plovíková komora          | 6. Těleso karburátora         |
| 2. Víko plovíkové komory     | 7. Šoupátko                   |
| 3. Vaduchový šroub volnoběhu | 8. Komínak                    |
| 4. Dorazový šroub šoupátko   | 9. Jehla šoupátko             |
| 5. Šroub hlavní trysky       | 10. Šroub komínku karburátoru |

Seřízení pro záběh 4. záfer: jehly shora, šroubek volnoběhu povolen o 1/4 otáčky. Po záběhu stroje jehla 2. záfer: shora, šroubek volnoběhu povolen o 3/4 otáčky. Při chudé smísi jde motor těžko roztodít, s klounem ke spětnému střílení do karburátoru, přehřívá se a straci výkon. Výfuk nabíhá barevným nádechem. Bohatá smíšení se projevuje těkání v běhu motoru, z výfuku vychází tmavý kouř, vnitřek karburátoru černá a naštává spětné odříšení smíšení.

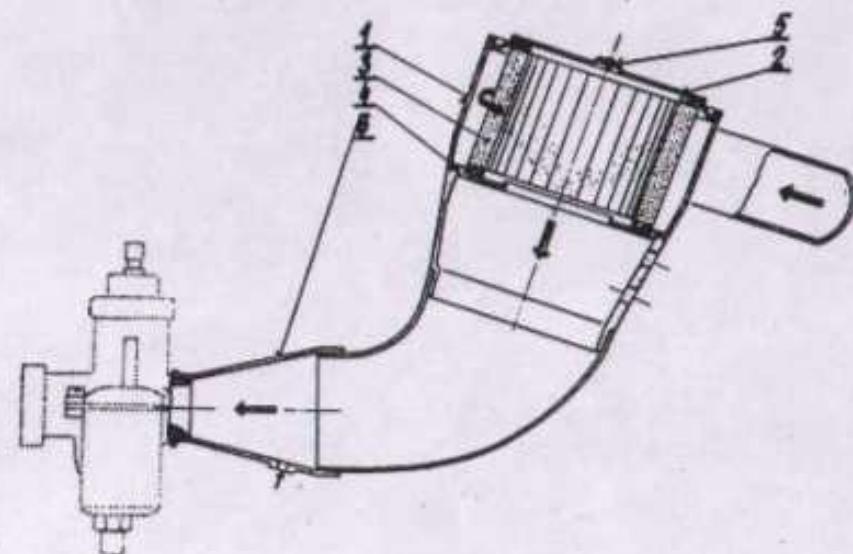
Volný běh motoru (pracuje při plně uzavřené rukojeti plynu) seřídíme skrácením nebo prodloužením během plynu a zajistěním šoupátko, aby opět nedosadalo do dorazový šroubku 4 (šíkny šroub na boku tělesa karburátoru). Šroubek se nesmí nikdy zcela vykrouhnout.

Hlavní tryska je umístěna ve šroubu hlavní trysky 5, přistupnou zvěřinu karburátoru. Po jeho vykrouhování z tělesa karburátoru lze hlavní trysku vymontovat.

Průchody děroují volnoběhu lze vylistit po vykrouhování trysky volnoběhu. K prošlání jemných kamínků a otvorů trysky použijeme jemnou lžíci, nikoliv drátku nebo jiných tvrdých předmětů.

Rozobereme-li celý karburátor, najdeme jednotlivé součásti čistění benzínu. Odhaduje se, že čistě vadach 1, těleso tělesa prospere v čistém benzínu. Po vyústění proplijeme smíšený benzínem a olejem v poměru 1:1.

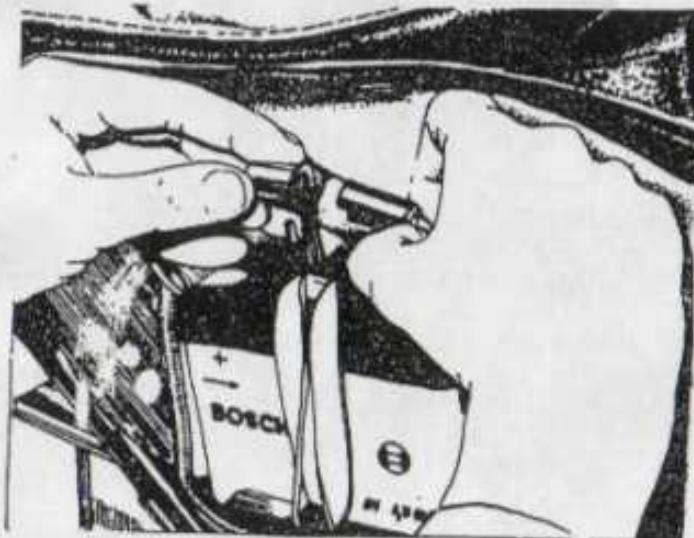
Tlumič smíšení je vybavený čistěm vadachem (mikrofiltrou), který zachycuje nejjemnější částičky prachu a zdrovený zadržuje hlučnost smíšení motoru. Mikrofiltr je válcovitého tvaru a je umístěn v tělesu tlumiče smíšení. Tlumič smíšení je umístěn pod dvojsedlem mezi hlavními kryty a dvěma šrouby M 6x10 je uprováděn na zadním výpravu rámu. S karburátorem je spojen gumovým krdlem. Přistup k mikrofiltru je po odklopení dvojsedla a sejmouti vlnky tlumiče smíšení. Mikrofiltr se nepere ani nenevlhduje olejem! Po ujetí každých 2500 km vyměňte mikrofiltr a vyklopěte nedostaty na něm zachycené. Po 7000 km je nutno mikrofiltr vyměnit.



- |                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| 1. Těleso tlumiče smíšení      | 4. Vložka       |
| 2. Víko tlumiče smíšení        | 5. Pero         |
| 3. Čistící vložka (mikrofiltr) | 6. Gumové krdlo |

### 7. ÚDRŽBA ELEKTRICKÉHO ZÁŘÍZENÍ

Kabely občas prohlédneme a místa s podkošenou izolací ovinnou isolaci tkanicí. Podkošená místa by mohla spustit skrat a případné zničení baterie. Izolace svíček občas odčistíme, karton opatrně odčerňujeme, případně seřidíme kontakty na vzdálenost 0,5 milimetru opatrujúc pípnutím kontaktu na tělese svíčky. Pojistka je umístěna v bakelitovém pouzdro v levé schránce vedle baterie. Při výměně nepoužívejte nikdy pojistku silnější než 15 A. Spinač "Stop" seřizujeme po povolení dvou šroubů (M 4), posunutím bakelitového spinače podle potřeby vpravo nebo vlevo. Kontrolujeme jej výdy po seřizování zadní brady.



Dírka dynamu po 2500 km skontrolujeme, případně seřidíme vzdálenost doteků pípnutovadla a seřidíme předstík. Viz odstavec "seřízení předstíku". Po 10000 kilometrech skontrolujeme optickou uhlík. Jaku-li máši než 8 mm, vyměníme je. Nepohybují-li se volně v držáci, jacy značitěny. Vyjmejme je a odčistíme benzinem. Třecí plochy uhlík nikdy napilujeme a při zpětné montáži drahme, abychom je nasadili tak, jak byly původně. Kolektor čisticí hadíkem namočeným v benzинu. Větší opravy dynamu dáváme provést v odborné dílně.

#### Seřízení předstíku:

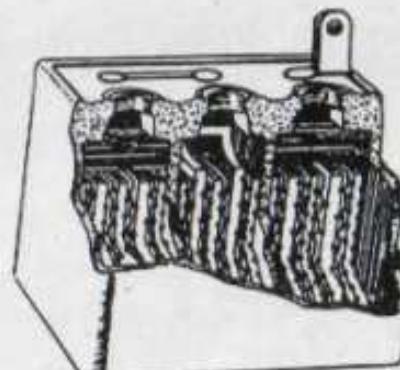
- Vyšroubujeme svíčku z válce a do otvoru pro svíčku vložíme nebo načrnujeme nářízidlo (indikátorské hodiny se sávitem M 14x1,25, speciální mřížka nebo rovný drát při sejmouté mřížce).
- Otvírání klikového hřídele doprava (směr otáčení při běhu motoru) naleskneme horní dvojitá pistole.
- V této poloze seřidíme seřízovacím šroubem vzdálenost mezi kontakty pípnutovadla. Vzdálenost měříme sítíkem dodávanou z nářízidla. Slabší plíšek mřížky prochází

- Natáčením klikového hřídele vlevo (spit) snížíme polohu pistole k typu 125 o 3,5 mm, u typu 175 a typu 250 o 3,5 - 3,8 mm.
- V této poloze kontrolujeme opět vzdálenost mezi kontakty pípnutovadla a maximální výška měla být 0,05 mm. Nářízce očalovou planžetkou nebo cigaretovým papírkem, který musí mezi kontakty vevnitř procházet.
- Je-li výška mezi kontakty menší nebo větší, povolime oba šrouby upevňující nosník pípnutovadla ke statoru a natáčením nosníku doprava (vlevo se zmenší) nebo dolava (vlevo se zvětší), seřidíme vzdálenost doteků na 0,05 mm.
- Po seřízení šrouby opět dotáhneme.



**Baterie:** Udržujeme hladinu kapaliny (má být ve všech komorách zároveň s nářídkou uvnitř komory), hustotu kapaliny a nabíjení. Kontrolu hladiny prováděme častěji, nejméně jednou za 14 dnů. Nebyla-li kapalina vylita, doplňujeme destilovanou vodou, byla-li vylita, doplňujeme správné ředitivo kyselinou. Doplňujeme pokud možno před jízdou a nenecháváme čerstvě doplněnou baterii stát dál než 10 hodin. Kaldé 3 měsíce díky v obořné dílně přeskouket hustotu kyseliny, která má být 30 až 32 Bé (základna hustota 1,285). Správná hustota má vliv na nabíjení a chrání baterii před zkratou.

Vybitá baterie	Hustota	Sod uměnatí
z 1/4	1,28	- 40° C
z 1/2	1,22	- 30° C
z 3/4	1,05	- 20° C
úplně	1,14	- 10° C



Nejedná-li se o lítium, například přes zimu, je nutno baterii vyjmout, uložit v suché místnosti a odstranit ji jako na stroji, tj. musí být zjištěný stav nabité, doplněním destilovanou vodou a dobíjenem. Doporučujeme napom jednou za dva měsíce ji vytít na poloviční hodnotu (prouduem.. a na napětí jednu komoru' ./ v) a znova nabít proudem.. A při pripojování baterie na motocykl máti být připojena - polem na krytu. Spatná zapojení baterie by mohlo za následek přepálení pojistky nového počítače dynamu. Kontakty baterie udržujte čisté. Lehký náter vaselinou ochrání vývody před podkozením kyselinou.

#### 6. DEKARBONIZACE

Po ujetí asi 5000 až 10000 km doporučujeme provést dekarbonizaci. Uvažené zbytky spálené sušení (karton) sníží výkon motoru a způsobují přílišné zahřívání. Uvažený karbon na pistu, v hlavě válce a výfukovém kanálu odstraníme opatrně odávkováním. Současně odstraníme karbon z drálek pistních kroužků. (Nejlépe starým, rozloženým kroužkem). Při opětovném nasazení dejte kroužek do týchto drálek, kde byly před sejmoutím. Po odávkování karbonu dotýkajte součástky vyleštětím, před montáží omyjte v čistém benzínu nebo petroleji.

Po ujetí 3000 km vyjmeme vložku tlumiče výfuku a vyčistíme jej drátěným kartáčem, případně polijeme vyjmutou vložku benzinem a vypálíme ji od zbytků oleje. Pozor na nebezpečí požáru, provádět na volném prostranství.

#### 9. KONTROLA ŠROUBŮ A MATEK

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

1. Šrouby k upevnění motoru do rámu (šrouby v zadní části motoru)
2. Matky vedení řízení (sloupek)
3. Šrouby k upevnění zadního párování k rámu.

#### III. DEMONTÁŽ A MONTÁŽ BEZ SPECIÁLNÍHO NÁŘADÍ

##### 1. VYJMUTÍ PŘEDNÍHO KOLA

Uvolníme bowden brady, odšroubujeme matici ( 19 ) hřídel a vyměníme párovou podložku. Povolíme stahovací šroub ( 14 ) na levé koncovou klužáku. Hřídel vysuneme a vyměníme kolo.

Při montáži po vyměnění hřídel, navléknutí párové podložky (neopomenout) a po dotálení matice ( 19 ) propérujeme nácklikrát vidlicí. Pak teprve levou koncovou klužáku stahneme šroubem ( 14 ). Ještě jednou skontrolujeme párování. Upevníme bowden a seřídime brzdění tak, aby se kolo volně otáčelo.

##### 2. VYJMUTÍ ZADNÍHO KOLA

Uvolníme bowden zadní brady, odšroubujeme matici ( 22 ), vyměníme párovou podložku, uvolníme hřídel kola, který vyláhneme na pravou stranu. Na levé straně vyměníme záhyb reakce brady, vysuneme kolo z unášedla a po nachýlení motocyklu na levou stranu vyměníme kolo.

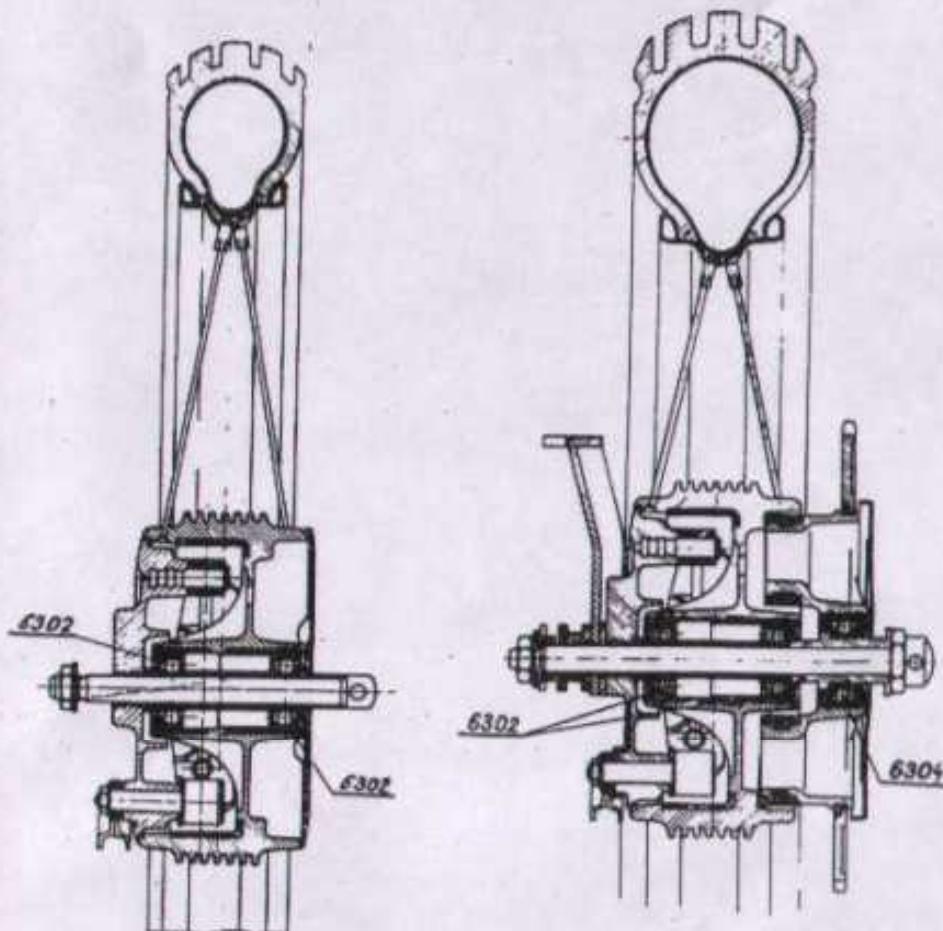
Při spátné montáži, po vyměnění hřídel, navléknutí párovou podložku (neopomenout), nařízroubujeme matici a hřídel ji utáhneme. Upevníme bowden zadní brady a seřídime brzdění. Současně překontrolujeme činnost spináče "Stop".

##### 3. VYJMUTÍ ŽAIWÍHO ŘETÍZOVÉHO KOLA

Tuto deskontáž prováděme po předchozím vyměnění zadního kola. Matici ( 32 ) řetízového kola vyšroubujeme a řetízové kolo společně s chromovaným talířem vyměníme.

#### 4. VÝMENA KLUČKOVÝCH LOŠIŠEK KOL

Vyjmeme víko brzdového bubnu s čelistmi. Z obou stran hlavy kola odstraníme ucpávky a na straně drážkového unádce vyjmeme lošiskovou pojistku. Z protilehlé strany vyrázmíme trubku druhého lošiska tak daleko, až lošisko, které bylo odjistěno, vypadne. Zbylé lošiská vyrázmíme na druhou stranu a vyměníme rozpárnou trubku. Nejvýhodnější rozměry vyrázací trubky  $\varnothing 24/16x50$  mm. Pozor! Před demontáží lošiska musíme nejprve demontovat kliníkový kryt. Nové lošiská zalisujeme tlakem na vnitřní kroužek, nejprve trubkou  $\varnothing 40/32x25$  mm.

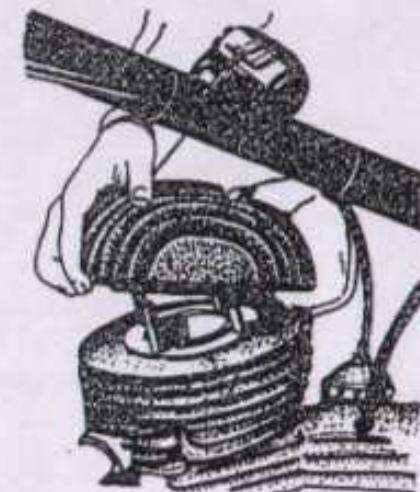


Použitím trubky menšího průměru a délkou (tlakem) na vnitřní kroužek zilíme lošisko poškodit. Při výměně lošiska v zadním řetězovém kole se jemně nejprve vloží a vyrázmíme rozpárné pouzdro. Z pravé strany řetězového kola odstraníme ucpávky a lošiskovou pojistku. Lošisko vyrázmíme ze strany unádce pomocí trubky  $\varnothing 30/26x50$  mm. Nové lošisko zalisujeme nejlépe trubkou  $\varnothing 50/42x15$  mm.

#### 5. DEMONTÁŽ HLAVY A VÁLCE

Odpojíme od nádrže přívod paliva ke karburátoru, vyšroubojeme zadní upevnovací šrouby nádržky a přední povolíme. Odpojíme kabel svíčky a zadní část nádržky nadřízené a podložíme. Odpojíme výfukové potrubí, odšroubojeme čtyři matice, upevňující hlavu k válci a hlavu sejmeme. Pist posuneme roztáčecí klikou do spodní polohy a válec vysunutím sejmeme.

Poznámka: Nejde-li hlava válce lehce sejmout, posíleme si opatrným pálením šroubováku moží lehce hlavu a válce v nášte, kde se lebra spojují v nálitku. Po demontáži válce přikryjeme otvor do motorové skříně, aby nevnikla nečistota do klikového prostoru.



### 6. VÝMĚNA PÍSTOVÝCH KROUŠKŮ

Pístoví kroušky vyměňujeme, je-li jejich spára (tav. zámk) větší než 0,8 mm (správná spára je 0,2 mm).  
Kroušku spáry sejistíme, vložíme-li sejmuty kroušek do výloučky oca 10 mm hluboko.  
Kroušky sejlépe sejmeme použitím tří silných ocelových pásek. Jeden pásek využívame uprostřed a dva u konců pístového kroušku. Těhoti spásobu používame při navlékání.



### 7. VYJEMNÍ KARBURÁTOR

Odpojíme přívod paliva staloním hadičky z přívodu na karburátoru. Nato odkroužíme matice přidržující kryt karburátoru, zvedneme jej, načež odčeroužíme víko šoupátkové komory a odpojíme bočním plynem. Vlastní karburátor sejmeme po vykroužení dvou matic (14).

### 8. DEMONTÁŽ SPOJKY

Demontáž spojky provádíme po sejmoutí levého víka motoru (kmp. 21). Ke ztloušení misek, které zachycují za jízdrovací kolišky, používame nejlépe otevřeného klíče.

10. Misky ztloušťujeme postupně a vyměníme kolišky (Ox).  
Spojka má 5 lasek s korky a 4 (1 + přítlačný kotouč) kovová.  
Při spětné montáži vkládáme první lasek s korkovým obložením, která byla dosud montována pod přítlačným kotoučem a laseky tak vystřídáme.

### 9. DEMONTÁŽ SVÍTLOVODY

Rámek s parabolou vyjmeme po vykroužení upevnovacího kroužku N 5 na spodní části dolního pláště a odjmeme objímkou z bajonetového uzávěru.



### 10. DEMONTÁŽ HLAVY ŠÍŘENÍ A PŘEDNÍ VIDLICE

Nová přední vidlice přispívá podstatnou měrou k vynikajícím jížním vlastnostem tohoto motocyklu. Je vybavena dvěma tladnými pružinami, které některé zachycují všechny nárazové způsobené i hrubou nerovností vozovky. Funkce pružin je programován tluměním olejovými tlumiči kmitů.

Na rozdíl od dřívě používaného systému olejových tlumičů je využito nosemné trubky přední vidlice jako pracovního válce, při němž je pist tlumiče připevněn k pistnicí ke dnu kluzáku a pohybuje se v přepravě opracovaném vývrtu nosné trubky. V pisti, jehož povrch je labyrintový, jsou uspořádány přepouštěcí otvory, které jsou při odkoku kola uzavírány ocelovou planetou. Pracovní válec tlumiče je uzavřen tělesem rozdělovače, jehož činnost je řízena systémem přepouštěcích otvorů, uzavíraných dvěma ocelovými planetami.

Funkce tlumiče při pohybu kluzáku směrem nahoru - při ztloušťování vidlice: Olej shromážděný v prostoru kluzáku je protlačován tělesem rozdělovače jeho dvěma většinou otvory pod nadzvědnutým ventilem a přetéká do prostoru pod pist. Přenýtečný olej, který se nesmí vlnit do prostoru pod zavíhající se pist, protéká otvorem v pistnici nad pist. Pohyb kluzáku je během celého zdvihu pouze nepatrně brzděn a teprve ke konci zdvihu je prudce progressivně ztlumen vhodnou úpravou koncov pistnice, který vnikne přes opěrnou podložku pružiny rozdělovače do jeho vnitřní části, zabranuje unikání oleje a tím je vytvořen olejový polštář, který zcela utlumí pohyb kluzáku.

Funkce tlumiče při pokybu klasiku meziřem dolů - při odskoku kol:

Tento pokyb je dáním tlaku během zádívku. Olej z prostoru pod pistem je tlakován pistem proti tělesu rozdílovadla a protíká dvěma malými otvory v něm usporádávanými, přítomné jsou dva velké otvory v rozdílovadlu uzavřeny ventilkem a otvory v pistu jsou též uzavřeny přitíženou plamštékou. Aby v krajní poloze nevznikl náraz kovových součástí na sebe při odskoku kola u nasdíleného motocyklu, je pokyb klasiku v koncové fázi zádívku progresivně tlakem funkci opěrného kroužku a rozpínacího pouzdra. Olej je protížen pouze jejich mezikružím, které se stále změnuje až v době, kdy pist dochází do dolní úvraty, je průtok oleje zcela uzavřen vyjme předepsané v délce mezi těmito součástmi. Dojde k úplnému utlumení pohybu.

Nové vidlice nemají národní na dírku v provozu. U nového stroje doporučujeme po ujetí 1000 km vyměnit olej. Výdatu provídíme maledovánk:

- a/ Matice 32 v horní části nosné trubky vyšroubojeme klíčem s nápadí.
  - b/ Před vypuštěním oleje z přední vidlice vyjmeme přední osu a přední kol.
  - c/ Vyšroubojeme šrouby v dolní části klasiku, vyjmeme je spolu s těsněním, tím otevřeme výpustné otvory a vypustíme olej.
  - d/ Po úplném odstranění starého oleje (kapaliny) zašroubojeme opět šroub do vypuštěných otvorů ve dnu klasiku.
  - e/ Do haldě z nosné trubky nalijeme otvory v nosných trubkách předepsané množství tlumičového oleje, zašroubojeme opět matice s těsněním do nosných trubek. Při montáži naznačte upomínek zamontovat opět visokou těsnění, případně podkovná těsnění využít.
- Druhou výměnu oleje doporučujeme provést po 3000 km a další výdy po ujetí 10000 km.

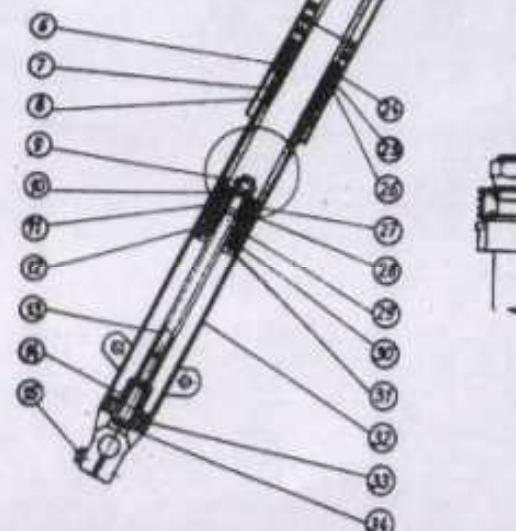
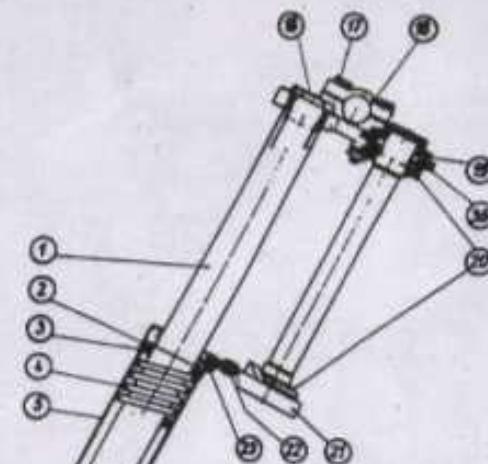
Je-li nutné přední vidlice demontovat z jakéhokoli důvodu, postupujeme takto:

1. Vyjmeme přední kolo, blatník, vypustíme olej z vidlice.
2. Vyšroubojeme matice v horních koncích nosných trubek a šrouby s maticemi spojující nosné trubky v dolním nosníku.
3. Uvolníme a vyjmeme nosné trubky z dolního a horního nosníku, sejmeme krytu pružin a pružinami.
4. Vyšroubojeme šrouby v dolním dnu klasiku, zašroubojeme matice s těsněním na nosných trubkách a odjmeme klasiky od nosných trubek.
5. Po vyjmání pojistky v dolním konci nosných trubek vytáhneme z nosných trubek pistničky s pistem a z tělesa rozdílovadla. Úplné rozpínací tlumiče dosudně po sešroubování matice na pistniči, sejmeme pist a součásti rozdílovadla.

Opatrným způsobem vidlici sestavíme a naplníme tlumičovým olejem.

### Na přední vidlice

1. Nosná trubka
2. Těsník
3. Podložka
4. Pružina
5. Pist
6. Těsnící kroužek
7. Pouzdro
8. Pojistný kroužek
9. Matice
10. Pist
11. Skrčicí vložka
12. Těleso přepouštěče
13. Pistnice
14. Koncovka pistnice
15. Šroub
16. Šroub nosné trubky
17. Šroub upínky
18. Upinka



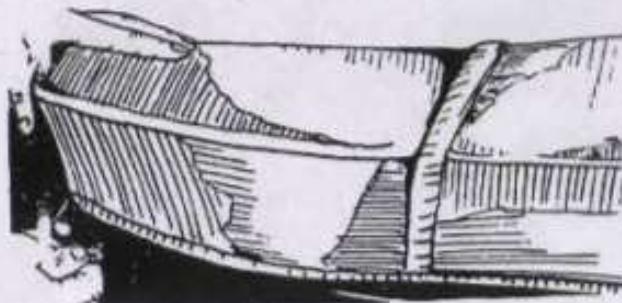
19. Matice
20. Misky trubky Pisaní
21. Nosník dolní
22. Prochodka
23. Šroub nosníku
24. Víko matice těsnění
25. Těsnící kroužek
26. Matice těsnění
27. Pouzdro
28. Vložka
29. Ventil
30. Pružina
31. Pojistný kroužek
32. Klasik
33. Koncovka klasiky
34. Výpustný šroub
35. Horní nosník

11. ŘÍDITKA - OTOCNÍ KRUHOLET

Řídítka jeou sportovní, upevněna dvěma třmeny, které jsou staheny šrouby M 8x60. Řídítka můžeme sejmout po povolení šroubu, který stahuje třmeny. Otevřenou rukojetí plnou stáhneme po vykroubování zapuštěného šroubu v objímce rukojeti. Tuhost otáčení rukojeti zefidime šroubkem v objímce rukojeti.

12. SEJMUTÍ SEDLA

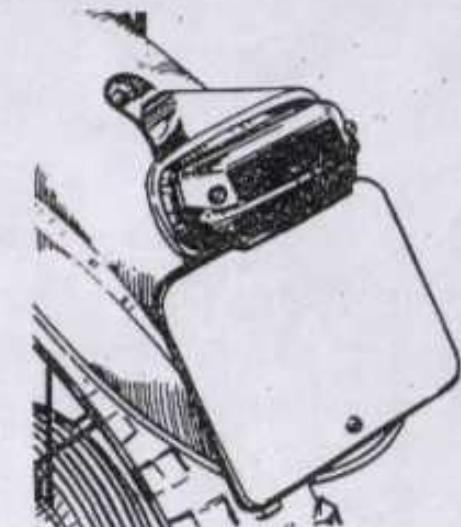
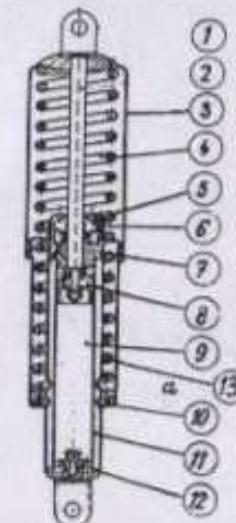
Dvojsedlo je ve své sklopené poloze uzamčeno dozickým zámkem, umístěným v otvoru na levé straně pod sedlem. Zámek zasahuje do záhybu na sedle a zajišťuje jej proti odskočení. Vyjmout sedla providíme takto: Vymutym kličkem do zámku pootočíme o čtvrt otáčky dolů, zámek i sklošek vytáhneme a uvolníme tím přední záhyb sedla. Sedlo zdvihнемe a pohybujeme jím národně dopředu, záhyb vytáhneme zadní záhyb sedla z otvoru a sedlo můžeme sejmout. Upevnění sedla providíme opačným postupem.

13. DEMONTÁŽ NÁDRŽE NA PALIVO

Odpojíme přívod paliva, bočený plnou a spojky ( v motoru ), pohon rychlodíru, kabel ze svíčky a kabely se spinací skříňky. Demontujeme výfuk, pravé víko motoru a palivovou nádrž. Povolíme a vymuníme šrouby ( 14 ) na záhytech motoru vpředu i vzadu a motor vymusíme.

14. TELESKOPICKÝ KAPALINOVÝ TLUMIČ ZADNÍHO PĚROVINKY

Tlumič zadního pěrovinky má zvýšenou tlumivou účinnost a možnost přestavit tvrdost pružiny, takže při částečné její opravě můžeme nutné providít jeji okamitou výměnu a je uspořádán tak, aby nebylo nutno tlumičový olej doplnovat. Doporučujeme výměnu jeho výměnu po ujetí 10 000 až 15 000 km. Výměnu oleje ( 50 ccm ), jako případné opravy doporučujeme provdat v odborné dílně. Přestavení tvrdosti provedeme po ohlášení dolního krytu pružiny a dělený pojistný kroužek 10 přesunutém do další drážky. Vymnutí tlumiče z rámu provedeme po vykroubování šroubů M 8, upevnějících tlumič k rámu kryné vidlice.

15. VYJEMTÍ MOTORU Z RÁMU

Odpojíme přívod paliva, bočený plnou a spojky ( v motoru ), pohon rychlodíru, kabel ze svíčky a kabely se spinací skříňky.

Demontujeme výfuk, pravé víko motoru a palivovou nádrž. Povolíme a vymuníme šrouby ( 14 ) na záhytech motoru vpředu i vzadu a motor vymusíme.

16. VYJEMTÍ PRAVÉHO A LEVÉHO VÍKA MOTORA

Pravé víko sejmíme, potřebujeme-li zefidit spojku (úplné zefizování - část II, kap.5) nebo zapalování.

Vykroubojeme tři šrouby víko sejmeme.

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

Vymusíme olej, povolíme stahovací šroub zasouvací a startovací páky, páku poklepací a sejmeme z hřídele, uvolníme 5 upevněvacích šroubů a víko sejmeme opatrným vydálením dvou šroubováky, které zasadíme do výfusu v přední a zadní části víka.