



SKÚTR

Zetor

Typ 501-175 ccm

TECHNICKÝ POPIS A JÍZDNÍ NÁVOD

SE ZVLÁŠTNÍM ZŘEŠENÍM NA OBLASTI ÚHU A UDRŽOVÁNÍ

TYP	171,7 ccm
Počet válců	1
Obsah válce	171,7 ccm
Platí od v. č.	100.301

Vyrábějí:

CESKÉ ZÁVODY MOTOCYKLOVÉ n. p.
STRAKONICE

II. VYDÁNÍ 1959

OBSAH

I. POPIS A NAVOD K OBSLUZE

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

II. ÚDRŽBA

1. Čištění stroje	21
2. Mazání stroje	21
3. Seřizování brzd	26
4. Pneumatiky	27
5. Napínání řetězu	29
6. Spojka a její seřízení	31
7. Karburátor JIKOV 2924 M-13 Monoblok	33
8. Údržba elektrického zařízení	35
9. Dekarbonisace	39
10. Kontrola šroubů a matek	40

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ SPECIÁLNÍHO NÁŘADÍ

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

IV. TABULKA PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Popis činnosti dvoudobého motoru	60
Seznam nářadí	60

SEZNAM OBRÁZKŮ

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

ÚVODEM

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

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

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



České závody motocyklové, n. p.
Strakonice



Obr. 1. Pohled z levé strany

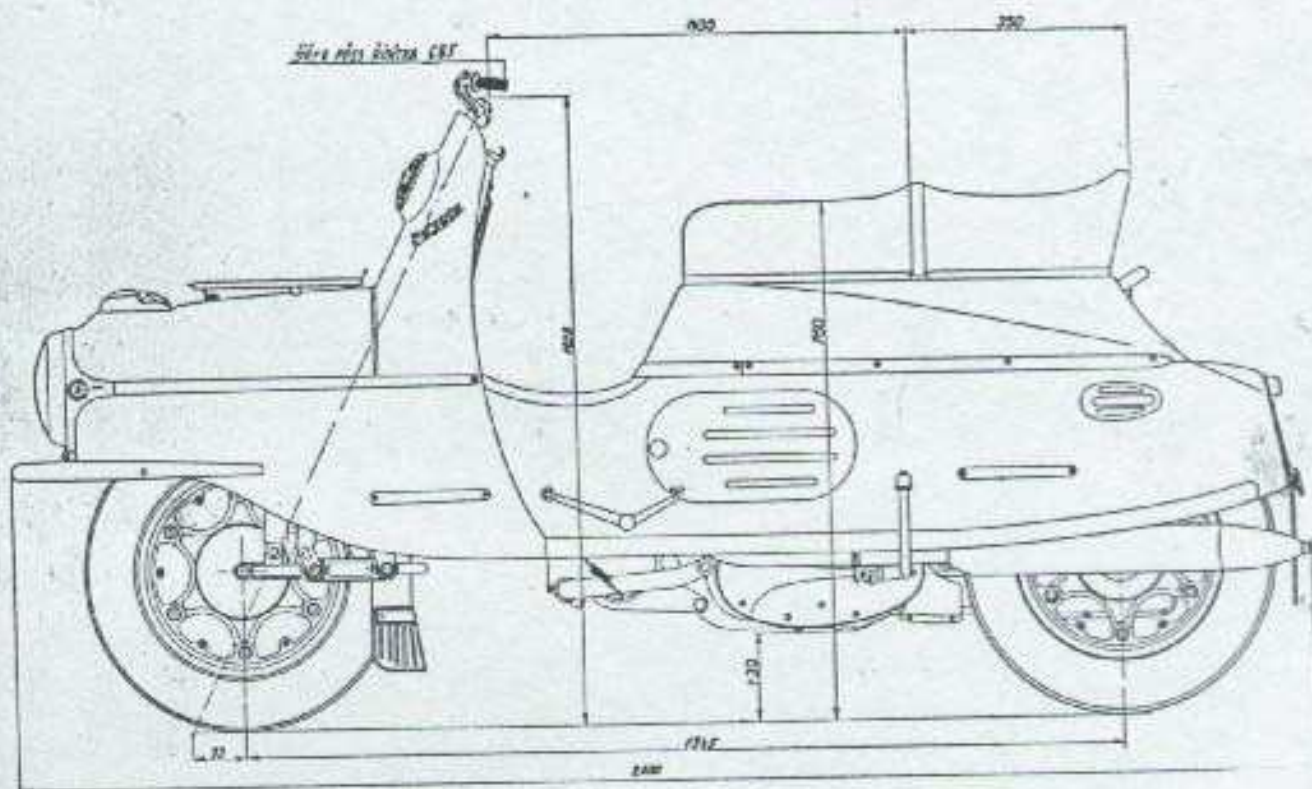


Obr. 2. Pohled z pravé strany

I. POPIS A NAVOD K OBSLUZE

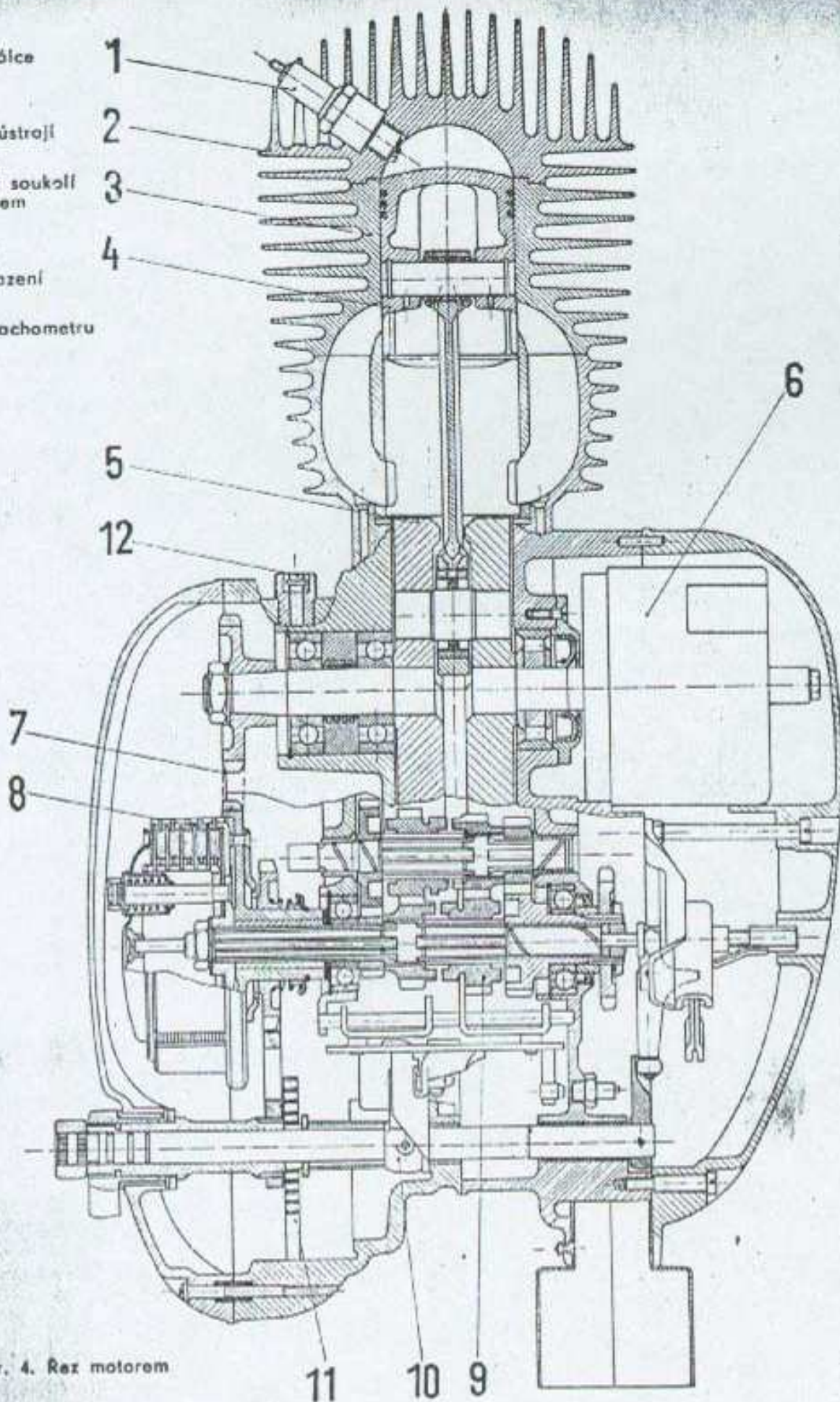
1. TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor	dvoudobý, vzduchem chlazený
Počet válců	1
Vrtání	58 mm
Zdvih	65 mm
Obsah válců	171,7 ccm
Kompresní poměr	1:6,5
Výkon motoru při 4.750 ot/min	8,0 k
Obsah nádrže na palivo	12 litrů
Maximální rychlost	80 km/hod
Maximální stoupavost (plné zatížení)	38 ‰
Rozměry skútru	obr. 3
Váha stroje — bez paliva	130 kg
s palivem	138 kg
Únosnost (užitková váha)	150 kg
Maximální zatížení předního hřídele	108 kg
Maximální zatížení zadního hřídele	180 kg
Primární převod řetězem 3/8" X 3/8"	54 článků
Sekundární převod řetězem 1/2" X 5/16"	99 + 1 článek
Poměr převodů — primární	40/21 zubů
sekundární	40/15 zubů
1. převodový stupeň	24/13 X 23/14
2. převodový stupeň	19/18 X 23/14
3. převodový stupeň	16/21 X 23/14
4. převodový stupeň	1/1 přímý záběr
Celkové převody — 1. stupeň	1 : 15,76
2. stupeň	1 : 8,8
3. stupeň	1 : 6,36
4. stupeň	1 : 5,08
Celkový převod roztáčecího ústrojí	1 : 3,04
Převod pohonu rychloměru	4/12 zubů
Čelistové brzdy	Ø 140 mm/35 mm
Brzdové dráhy z rychlosti 40 km/hod. oběma brzdami	15,4 m
Maximální zdvih přední vidlice	100 mm
Maximální zdvih zadní kyvné vidlice	95 mm
Karburátor	JIKOV Monoblok - Typ 2924 M-13
Kola - rozměry ráfků	2,15 B X 12"
rozměry pneumatik	3,25"—12"



Obr. 3. Hlavní rozměry

1. Svička
2. Hlava válce
3. Válec
4. Píst
5. Klikové ústrojí
6. Dynamo
7. Primární soukolí se řetězem
8. Spojka
9. Převodv
10. Nažňí řazení
11. Startér
12. Náhon tachometru



Obr. 4. Řez motorem

2. POPIS SKÚTRU

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

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

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

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

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

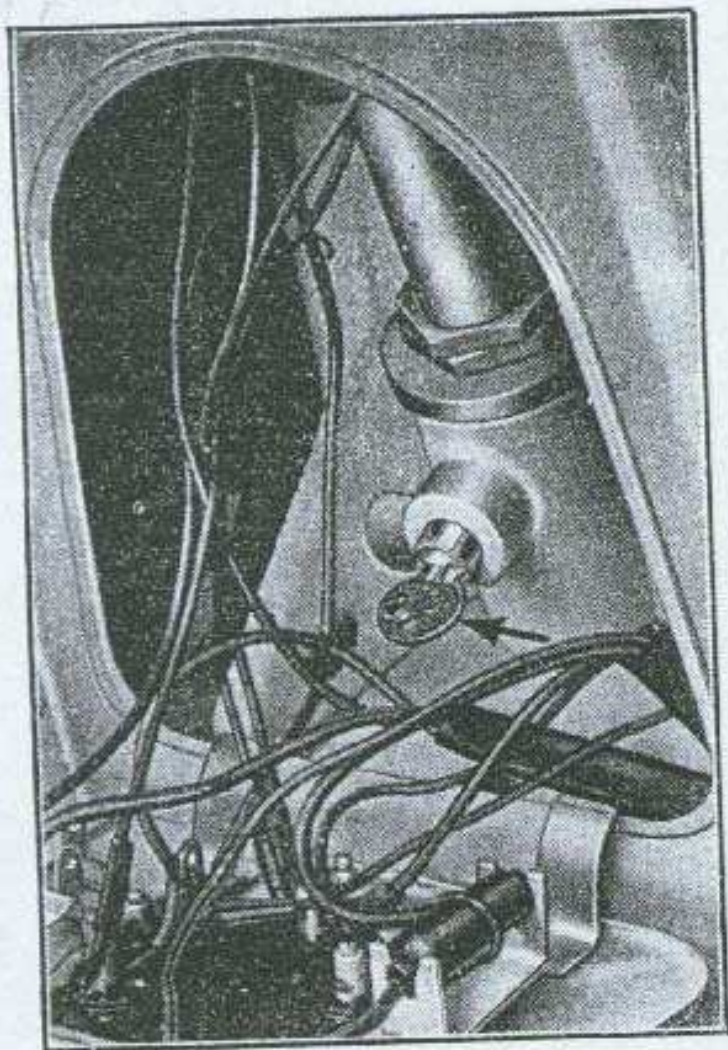
Převod sil je řetězy. Primární řetěz je zakryt levým víkem skříně a běží v olejové lázni. Sekundární řetěz je zcela zapouzdřený; tím je velmi zvýšena jeho životnost.

Karburátor „Jikov“ monoblok — typ 2924 M-3 s tlumičem sání. Průměr difuseru karburátoru 24 mm. Hlavní tryska 105 — solex, 210 — ČSN. Volnoběžná tryska 55 — solex, 52 — ČSN. Poloha jehly ve 3. zářezu odhora. Volnoběžný šroub pavalen a 3/4 otáčky — nutno nastavit.

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

Brzdy — zadní brzda je obsluhována pravou nohou a její seřízení se provádí bowdenu upevněnou v pravé polovině skříně.

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



Obr. 5. Uzamykání stroje

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

Nádrž na palivo (obsah 12 litrů) je lisovaná z ocelového plechu. Má patentní uzávěr kapkovitého tvaru. Hrdlo nádrže o \varnothing 40 je opatřeno sitem a výpustný kohout s filtrem, který zajišťuje rezervu paliva cca 1 litr. Na horní ploše nádrže je nosič zavazadel k přepravě zavazadla do váhy max. 15 kg. Připevněn je v přední části 3 šrouby (# 10) a v zadní části odzdušňovacím šroubem nádrže. Nádrž je připevněna čtyřmi maticemi (# 14) v přední části karoserie.

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

Stupačky jsou vestavěny přímo do karoserie.

Rídítka mají vnější \varnothing 22 a šířku 660 mm. Jsou provedena z jednoho kusu a upevněna na sloupku vidlice dvěma upínkami, vykovanými z hliníku a sešroubovanými třemi šrouby (II 14).

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

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

Uzamknutí stroje (obr. 5) je možno provést dosíckým zámekem, který po otevření přístrojové schránky a natočení řízení doprava, vsuneme do otvoru hlavy řízení.

Rychloměr je z levé strany přístrojové skřínky připevněn třmenem k přístrojové desce.

Hodiny jsou na pravé straně přístrojové desky (obr. 13), připevněné též třmenem. Natahování hodin provádí se křídlovou maticí, ustavení ručiček vroubkovanou maticí. Chod strojku je pětidenní. Ovládání strojku je přístupné zevnitř přístrojové schránky.

Kontrolní lampičky (obr. 13) umístěné na přístrojové desce, a to levá s oranžovým světlem vyznačuje zařazení neutrálu mezi I. a II. rychlostí, pravá s červeným světlem slouží jako kontrola nabíjení dynama.

3. POPIS ELEKTRICKÉHO ZARÍZENÍ

Zapalování je dynamobateriové. **Dynamo** je šestipólové, na stejnsměrný proud. Výkon dynam 45 W, napětí 6 V.

Stator dynamu je upevněn dvěma šrouby M6 ke skříni motoru. Nese přerušovač natáčivý (pro seřízení předstihu), **regulátor napětí**, svorkovnici, uhlíky a kondensátor. **Rotor dynamu** je nasazen na klikovém hřídeli a přitažen šroubem společně s vačkou, která ovládá přerušovač.

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

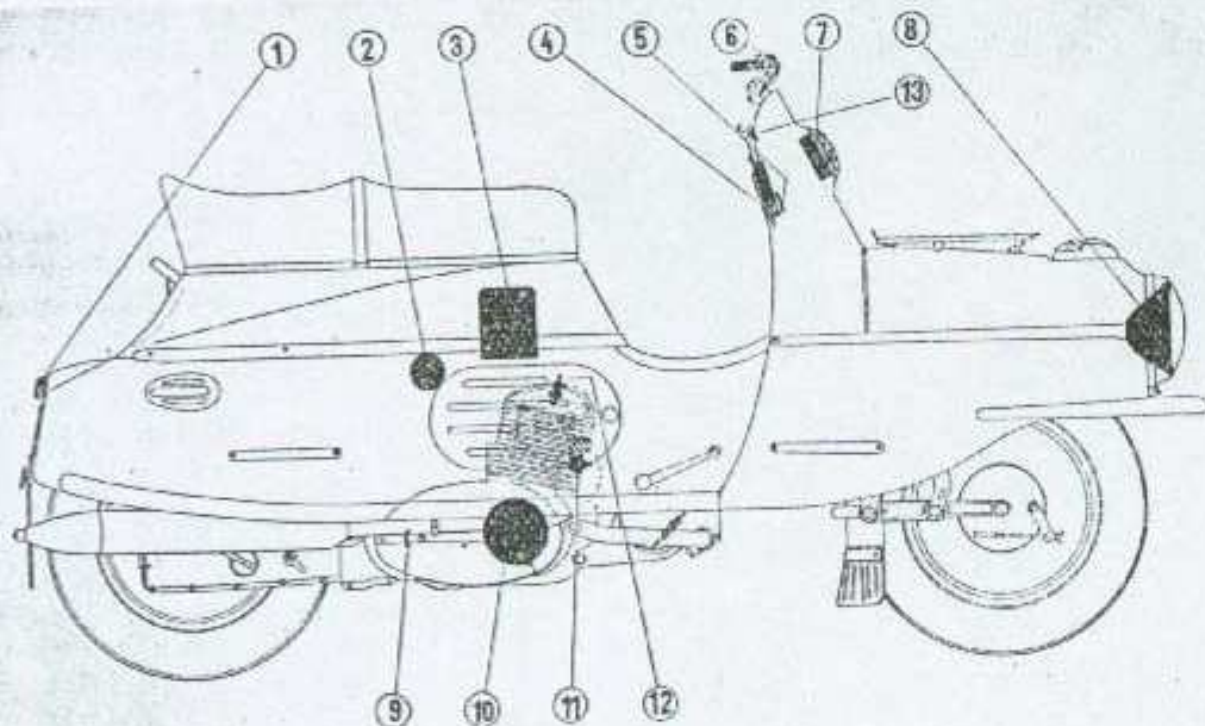
Akumulátor 14 Ah, 6 V, olověný s elektrolitem, zředěnou kyselinou sírovou. Je uložen ve schránce nářadí a zapojen na kostru kladným pólem.

Spínací skříňka je vestavěna do dvířek přístrojové schránky a rozděljuje proud z dynamu nebo akumulátoru do spotřebičů; obsahuje přepínač a ampérmetr. **Polohy klíčku spínací skřínky (obr. 7).**

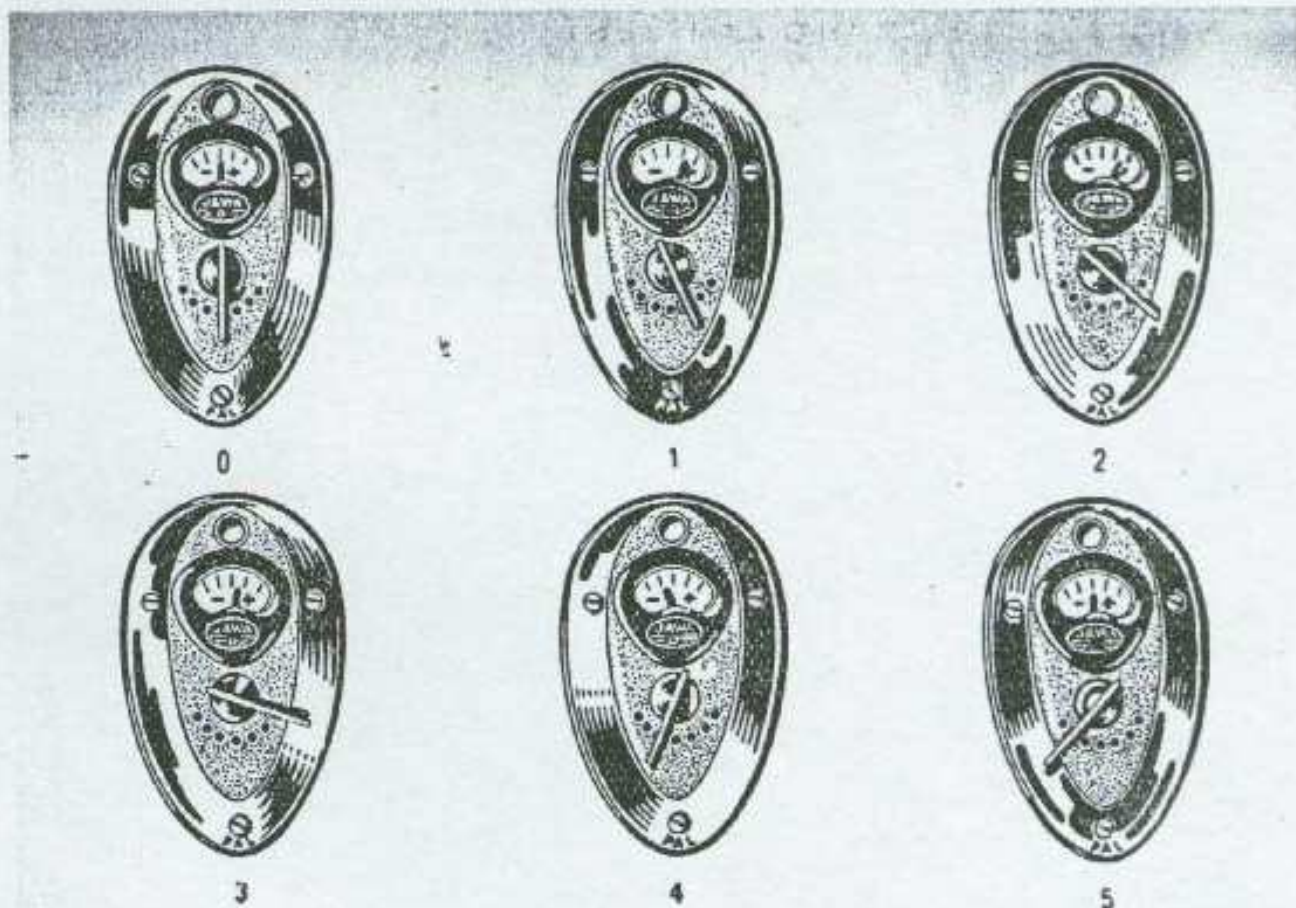
1. Koncová svítilna
2. Zapalovací cívka
3. Akumulátor
4. Spínací skříňka

5. Pojistka
6. Přepínač
7. Houskačka
8. Světlo met

9. Kontaktnice chodu naprázdno
10. Dynamo
11. Spínač „Stop“
12. Svička
13. Kontrolní svítilny



Obr. 6. Vyznačení spotřebičů el. proudu

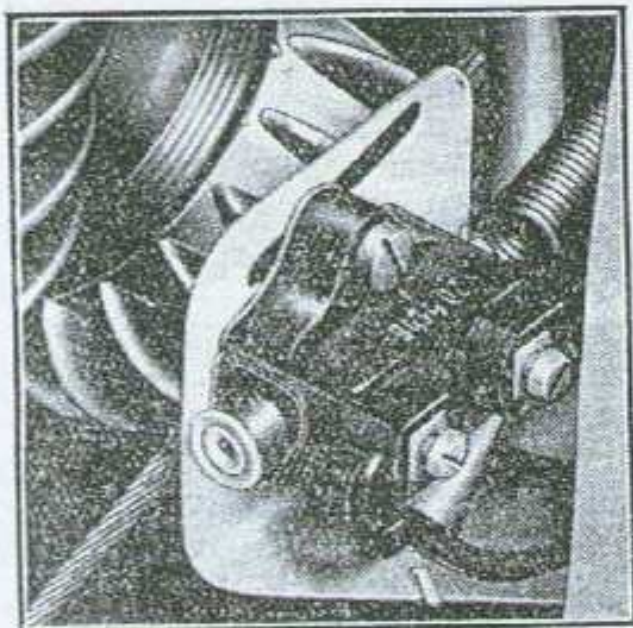


Obr. 7. Polohy klíčku spinačí skřínky

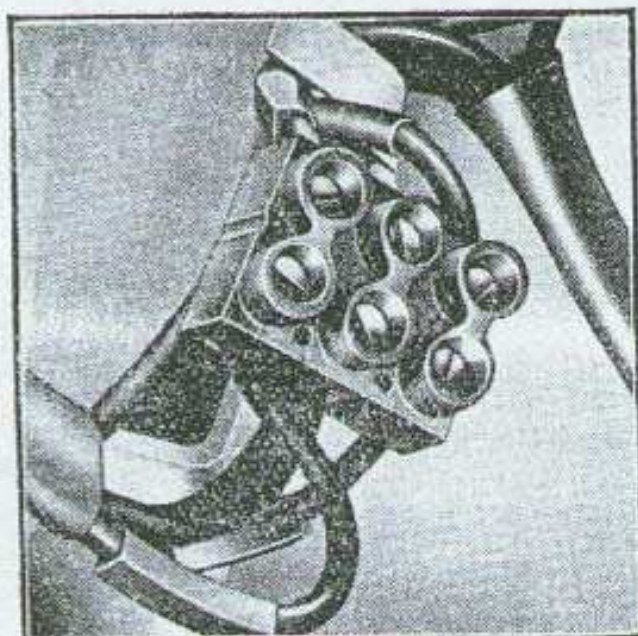
Polohy klíčku spinačí skřínky

- „0“ veškeré spotřebiče vypnuty (mimo houkačku a spínač „Stop“),
 - „1“ zapnuto zapalování, houkačka a „Stop“ světlo (jízda ve dne),
 - „2“ zapnuto zapalování, houkačka, parkovací a koncové světlo (jízda v noci městem),
 - „3“ zapnuto zapalování, houkačka, velké a koncové světlo. Velké světlo lze přepínat z přímého na klopené přepínačem na řídítkách (jízda v noci na volné silnici),
 - „4“ zapnuto parkovací a koncové světlo, vypnuto zapalování (parkování v noci),
 - „5“ zapnuto zapalování přímo z dynama. Použijeme pouze v případě poruchy baterie.
- Světla nesvítlí a roztáčení je obtížnější. Doporučujeme stroj roztlačit při zařazeném druhém převodovém stupni.

Pojistka 15 A, tvar dle normy ČSN 72581 je v pouzdře umístěna v držáku na vnitřní straně dveří přístrojové schránky (obr. 26).



Obr. 8. Spínač stop



Obr. 9. Svorkovnice

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

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

Spoje jsou provedeny lakovanými autokabely a opatřeny návlečkami s čísly. Kabely od dynama k spínací skřínce, od spínací skříinky k baterii mají průřez $1,5 \text{ mm}^2$. Kabel svíčky má též průřez $1,5 \text{ mm}^2$, avšak zesílenou izolaci. Od spínací skříinky k parkovací žárovce, k spínací „Stop“ a zadnímu světlu mají průřez $0,5 \text{ mm}^2$. Zbývající kabely mají průřez 1 mm^2 . Kabel od zapalovací cívky ke svíčke má průřez $1,5 \text{ mm}^2$, vnější průměr 7 mm .

Spotřebiče proudu

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

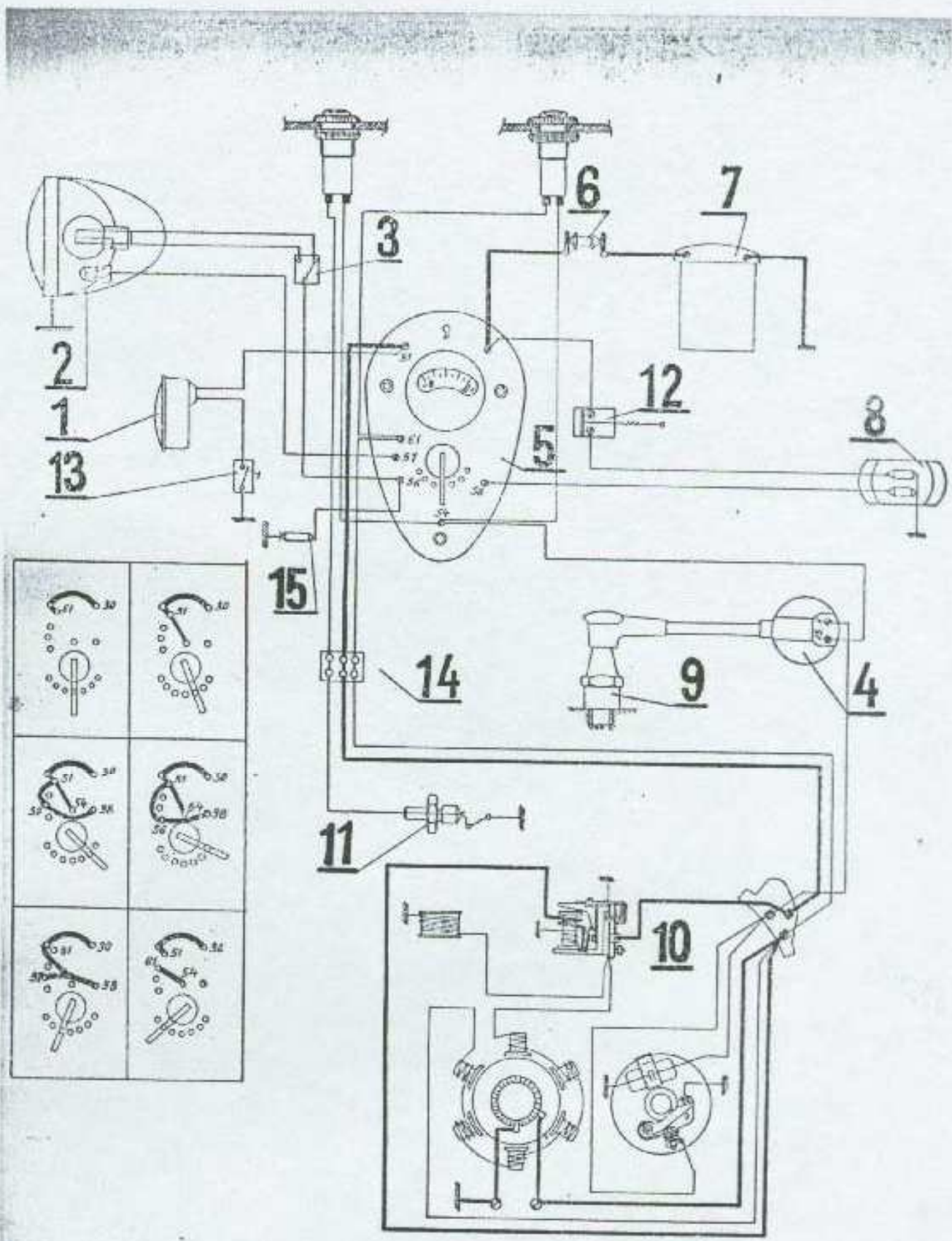
Parkovací žárovka je 6 V , $1,5 \text{ W}$, s patičí Ba 9 s podle ČSN 301317.

Koncová svítlna a stop světlo — pro koncové světlo je použito žárovky 6 V 5 W , pro stop světlo žárovky 6 V 10 W , dle normy ČSN 30 4319.

Zapalovací cívka značky Pal je upevněna na úhelniku na levé straně uvnitř karoserie. Houkačka je v době klidu stroje napájena z baterie a zapíná se tlačítkem na přepínači světla.

Zapalovací svíčka PAL 14/225, 14/240

- | | | |
|---------------------|----------------|----------------------------------|
| 1. Houkačka | 6. Pajistka | 11. Kontakt neutrálu |
| 2. Světlomet | 7. Akumulátor | 12. Spínač „Stop“ |
| 3. Přepínač světla | 8. Zadní lampa | 13. Tlačítko houkačky |
| 4. Zapalovací cívka | 9. Svíčka | 14. Svorkovnice |
| 5. Spínací skříinka | 10. Dynamo | 15. Osvětlení tachometru a hodin |



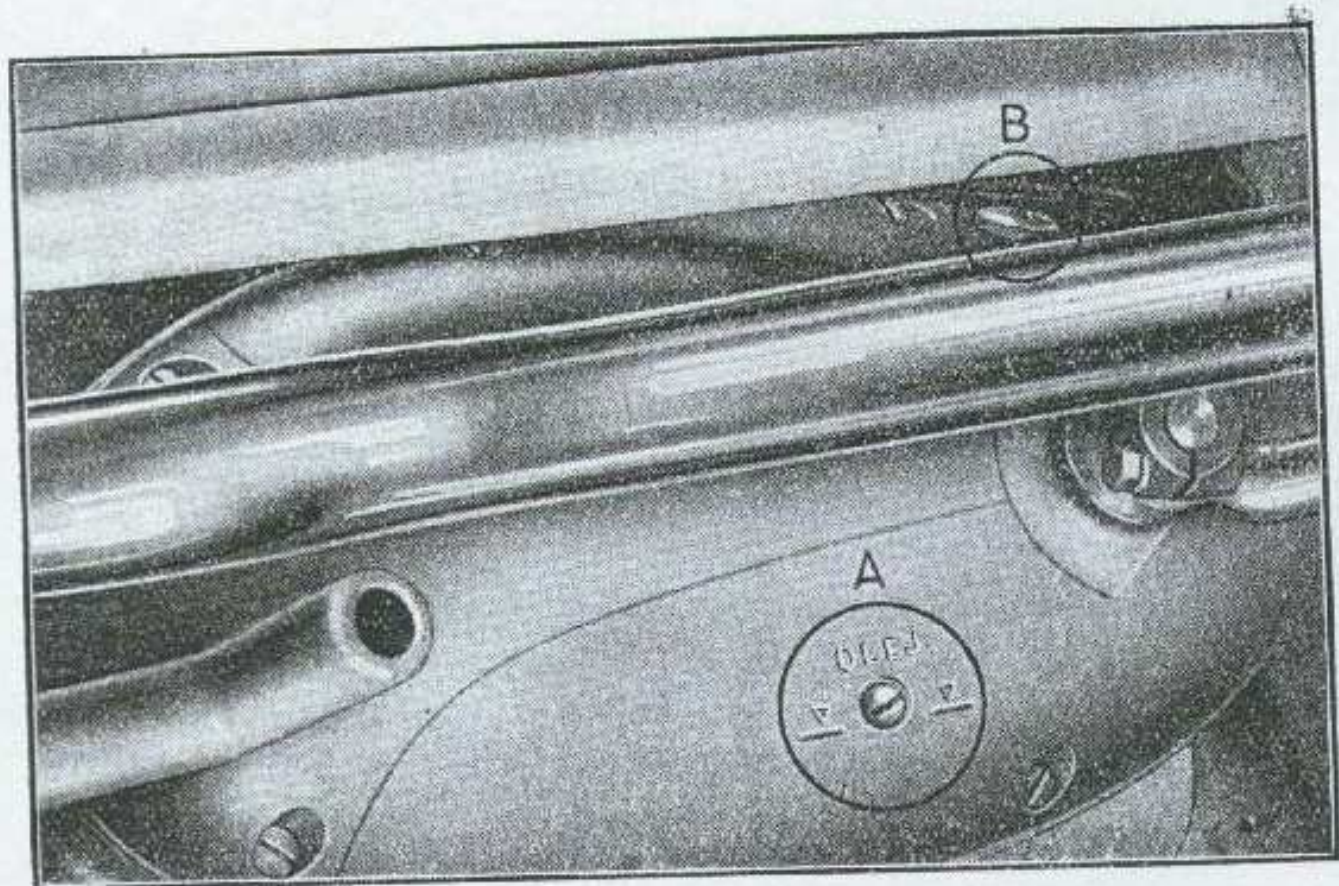
Obr. 10. Schema elektrického zapojení

4. ZAJIŽDĚNÍ NOVÉHO STROJE

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

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

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



Obr. 11. Kontrolní a plnicí otvor oleje

b) do ujetí prvních 500 km nepřekročíte maximální rychlost:

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

c) Při zastavení nechte motor běžeti v nejnižších otáčkách,

d) Občas překontrolujte všechny šrouby a matky, zda nejsou uvolněny,

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

5. NÁVOD K OBSLUZE

A. Před jízdou

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

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

Dodatek pro tuzemsko: Jezdec je povinen přesvědčiti se před jízdou o správné činnosti brzd, světel a houkačky. Ručí za čitelnost poznávacích (popisných) značek.

Dále je povinen voziti s sebou:

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

Další povinnost řidičů — viz Úřední list I, č. 86, 87 ze dne 1. 7. 1953:

č. 196 — Vyhláška MNB o provozu na silnicích,

č. 197 — Vyhláška MNB o podmínkách pro provoz vozidel na silnicích.

0. Přívod paliva uzavřen

2. Přívod paliva uzavřen

1. Hlavní přívod paliva otevřen

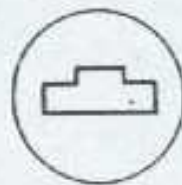
3. Rezervní přívod paliva otevřen



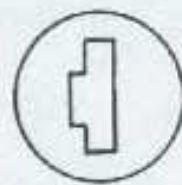
0



1



2



3

Obr. 12. Polohy uzavíracího kužele

B. Roztočení motoru

Po delším nepoužívání vozidla bývají lamely spojky slepeny. Je dobře před roztočením motoru spojku vyzkoušet. Zásuneme první převodový stupeň, pohybujeme skútre^m na kolech vpřed a spojku 2krát až třikrát vypneme. Je-li činnost spojky správná, zásuneme opět chod naprázdno.

- a) Otevřeme výpustný kóh^out, a karburátor přeplavíme stisknutím kolíku dálkového ovládání karburátoru. (Přeplavování provádí se pouze u studeného motoru.)
- b) Zásuneme klíček do spínací skřínky a otočíme jej do příslušné polohy (obr. 7). Je-li baterie v pořádku, rozsvítí se pravá žárovka na přístrojové desce (červené světlo). Nesvítí-li levá žárovka na palubní desce, musíme zásunout chod naprázdno mezi první a druhý převodový stupeň. Při zapnutém zapalování nenecháme stroj delší dobu stát, neboť by se vybila baterie, případně by se poškodila zapalovací cívka.

C. Jízda

- a) Při rozjíždění stiskneme levou rukou páku spojky, patou levé nohy zásuneme převodový stupeň sešlápnutím zadní části páky nožního zásouvání dolů a spojku za stejnoměrného přidávání plynu pomalu povolujeme. V případě přetržení lanka spojky rozjedeme stroj tím způsobem, že zásouvací páku spouštíme z polohy pomalu. Jedeme-li rychlostí asi 15 km, ubereme plyn a špičkou sešlápneme přední část zásouvací páky dolů a plyn opět přidáme. Další převodové stupně zásouváme stejným způsobem. Při zpětném zásouvání sešlápneme zadní část zásouvací páky dolů. Doporučujeme z počátku vypínat spojku ruční pákou, než získáme cit, při jaké rychlosti možno nižší převodový stupeň bez ručního vypínání zásunouti. Upozorňujeme, že mezi třetím a čtvrtým převodovým stupněm je neznačený chod naprázdno. Oba chody naprázdno se zásunují sešlápnutím páky do poloviny zásouvacího zdvihu.
- b) Při zastavování ubereme plyn, stiskneme páku spojky, zabrzdíme a přesuneme zásouvací páku do polohy „chod naprázdno“ mezi prvním a druhým převodovým stupněm. Teprve potom páku spojky povolíme. Zastavíme-li jen na krátkou chvíli (na křižovatce a pod.), přesuneme zásunutý převodový stupeň na stupeň první a spojku podržíme vypnutou. Při brzdění používáme též brzdu na přední kolo, avšak o něco později než brzdu zadní a pouze v přímém směru jízdy.

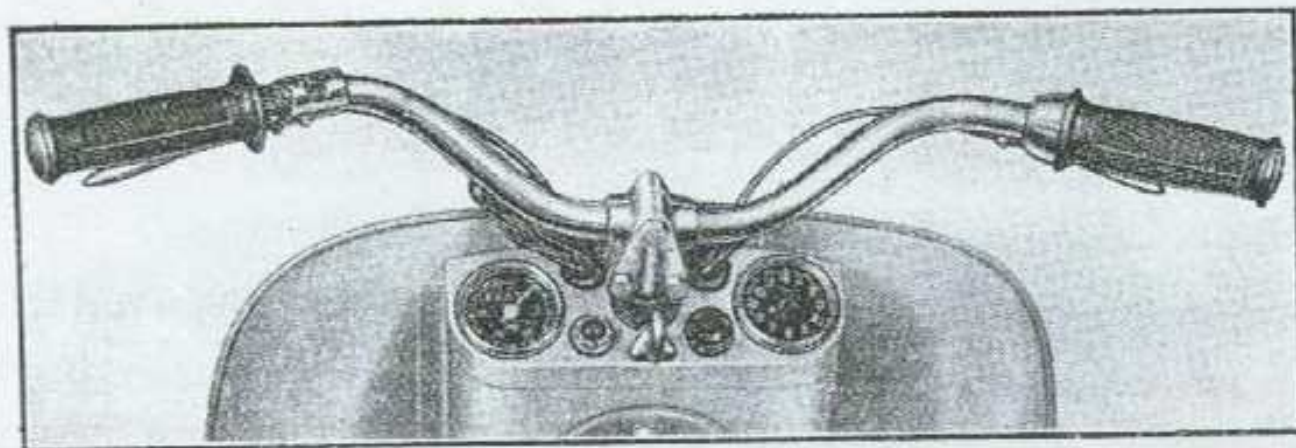
D. Činnost elektrického zařízení při roztáčení motoru a při jízdě

Po zasunutí klíčku spínací skřínky, při stojícím motoru a po otočení do polohy „1“, „2“ musí svítit červené světlo. Znamená to, že dynamo nedodává proud zapojeným spotřebičům, jež si berou proud z baterie.

Levá žárovka na přístrojové desce obr. 13 (oranžové světlo) svítí, je-li zasunut chod naprázdno mezi prvním a druhým převodovým stupněm. Po natočení motoru zhasne pravá žárovka (červené světlo) a stoupnou-li po roztáčení motoru otáčky přes 1300 ot/min. – baterie se nevybíjí, spotřebiče berou proud z dynamu a přebytkem proudu je baterie dobijena. Svítí-li při vysokých otáčkách žárovka (červené světlo) na pravé straně přístrojové desky obr. 13, je nutná prohlídka elektrického zařízení v dílně. (Vada ve spínači nebo dynamu.)

6. ČEHO SE NUTNO VYVAROVAT

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



Obr. 13. Kontrolní světla

II. ÚDRŽBA

1. ČISTĚNÍ STROJE

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

Lakované části můžeme leštit též leštící pastou na laky. Vodu ze žebec válce odstraníme nejlépe roztočením motoru, po jehož zahřátí se voda vypaří.

P o z n á m k a : Gumové součásti (pneumatiky, rukojeti řidítek, stupačky atd.) rozpouští benzín, petrolej a olej. Proto je chraňte před stykem s uvedenými kapalinami.

2. MAZÁNÍ STROJE

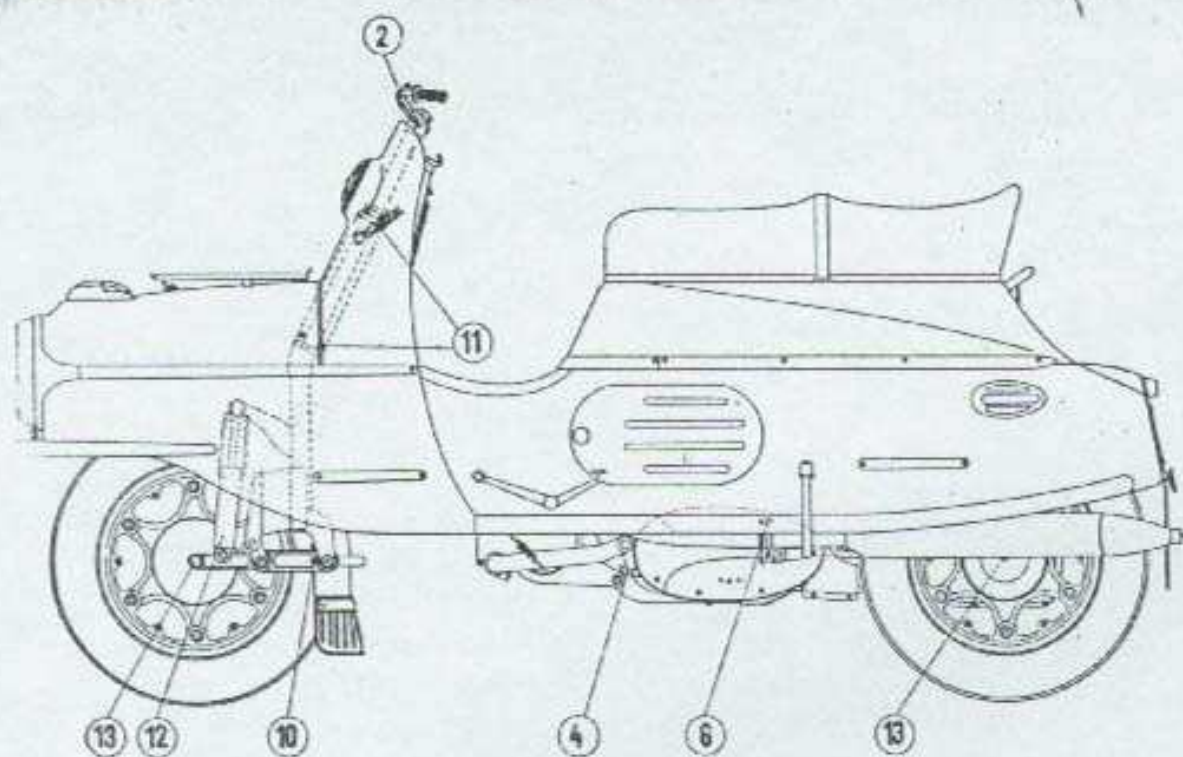
(Mazací plán obr. 14, 15).

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

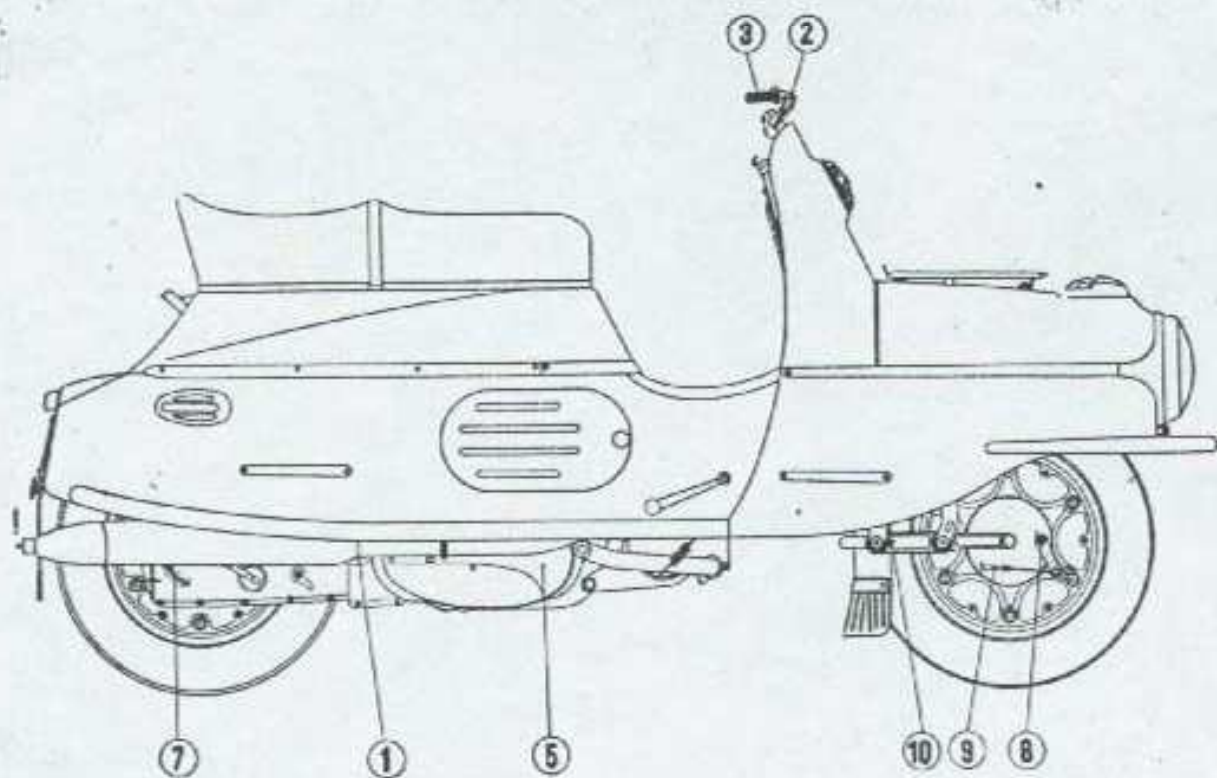
Převodovou skříň plníme v létě a v zimě „Automobilovým olejem EPU“ (asi 800 ccm) pravidelně po ujetí 5000 km. Výměnu oleje provedeme nejlépe po skončení jízdy, kdy je motor a olej teplý. Teplý olej vyplaví s sebou většinu nečistot. Vypouštění starého oleje provádí se výpustným šroubem (obr. 16). Skříň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

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

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



Obr. 14. Mazací plán levá strana



Obr. 15. Mazací plán pravá strana

TABULKA MAZÁNÍ (obr. 14, 15)

Po ujetí km	Místo mazání	Číslo maz. místa	Počet míst	Druh mazadla	
				v létě	v zimě
500	Kyvná vidlice	1	1	automobilový tuk A 00	automobilový olej EPU
	Přední kyvná vidlice	10	2	automobilový tuk A 00	automobilový olej EPU
	Čepy páček (př. brzda, spojka)	2	2	automobilový olej EPU	
1000	Převodová skříň (doplnění)	6	1	autoolej EPU	autoolej EPU
3000	Čep raménka přerušovače	5	1	autoolej Z nebo EPU	autoolej Z
	Plst přerušovače	5	1	automobilový tuk AV 2 s olejem	
	Otočná rukojeť plynu	3	1	automobilový tuk A 00	
	Pohon rychloměru	4	1	autoolej EPU	autoolej EPU
5000	Převodová skříň (výměna)	6	1	autoolej EPU	autoolej EPU
	Sekundární řetěz	7	1	automobilový tuk A 00	
	Klíče brzd	8	2	autoolej EPU	autoolej EPU
	Lanka bowdenů	9	4	autoolej EPU	autoolej EPU
	Kola – ložiska	13	2	automobilový tuk AV 2	
8000	Kuličky v hlavě karoserie	11	2	automobilový tuk AV 2	
Dle potřeby	Tlumič kmitů přední kyvné vidlice	12	1	tlumičový olej Viskozita tlumičového oleje 15 ⁰ E	

Tlumič přední kyvné vidlice

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

Přední a zadní kyvná vidlice

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

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

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

Primární řetěz je zcela zakryt levým víkem skříně, běží v olejové lázni. Nevyžaduje žádného ošetřování. V případě opotřebení je nutno jej vyměnit. Při výměně musíme rozebrat spojku a sejmut primární řetěz. Doporučujeme provést v odborné dílně.

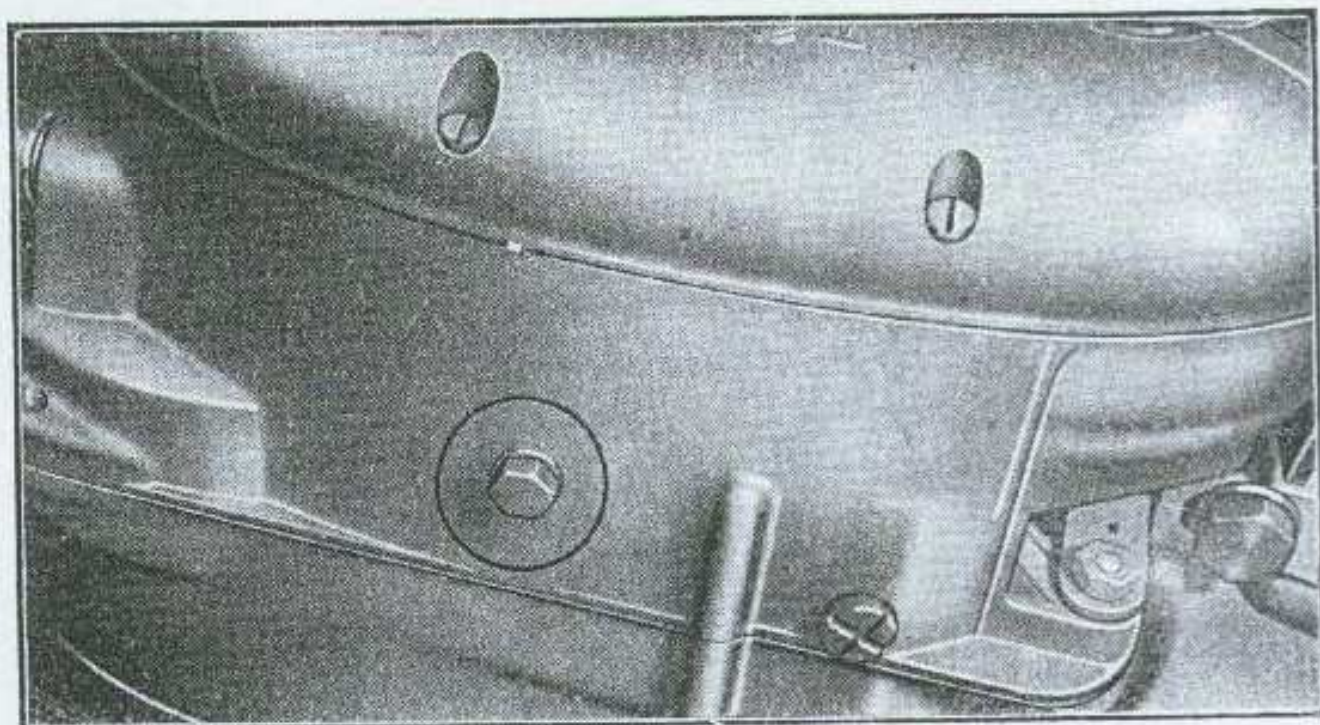
Sekundární řetěz ošetřujeme po ujetí 5000 km. Po sejmutí krycího víka zadní části kývačky rozepneme spojku řetězu a připneme na řetěz ve stroji rezervní řetěz. Po vyjmutí původního řetězu ponecháme rezervní řetěz zasunutý na řetězových kolech. Demontovaný řetěz vypereme v petroleji. Po oschnutí vložíme řetěz asi na 3 hodiny do mírně zahřátého automobilového tuku A 00. Zahřátý tuk vnikne do článků. Potom řetěz vyjme, mazadlo necháme ztuhnout a provedeme montáž týmž způsobem, jako demontáž. Oba konce řetězu spojíme spojovacím článkem a pojistkou. Pojistka spojovacího článku musí směřovati výřezem proti směru pohybu řetězu. Výměnu nového řetězu provádíme týmž postupem (obr. 36).

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

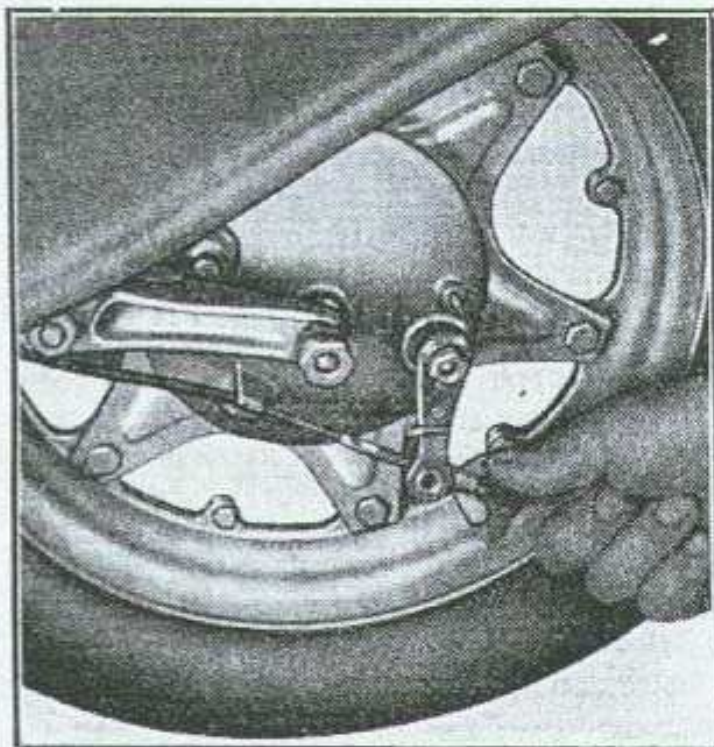
Otočnou rukojeť plynu mažeme po ujetí 5000 km „Automobilovým tukem A 00 po sejmutí rukojeti s řidítek. Vyšroubujeme šroub, upevňující zátku v gumové rukojeti a rukojeť stáhneme.

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

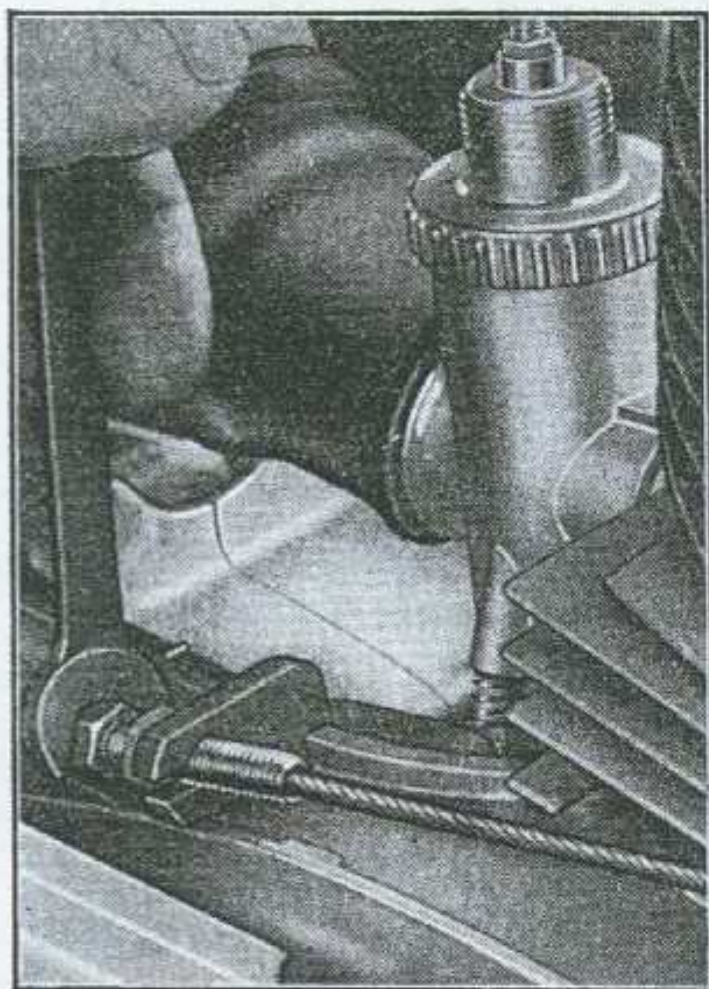
Kuličky v hlavě řízení mažeme tukem při příležitostné demontáži (viz: část III, kap. 16), nejméně však po ujetí 8000 km.



Obr. 16. Výpustný šroub



Obr. 17. Seřízení přední brzdy



Obr. 18. Seřízení zadní brzdy

3. SEŘIZOVÁNÍ BRZD

(obr. 17, 18)

Brzdy skútru jsou dostatečně dimenzovány a dobře kryty proti vnikání vody, která by snížila jejich účinnost. Vyžadují jen občasné seřízení, když je obložení čelistí poněkud opotřebováno (páky brzd vykazují delší krok). Přední brzd seřizujeme otáčením křídlové matice. Zadní brzd seřizujeme otáčením opěrky bowdenu na pravé skřini, po seřízení zajistíme maticí. Po seřízení překontrolujeme kola, která se musí volně otáčet. Se zadní brzdou seřizujeme též spínač „Stop“.

4. PNEUMATIKY (obr. 19)

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

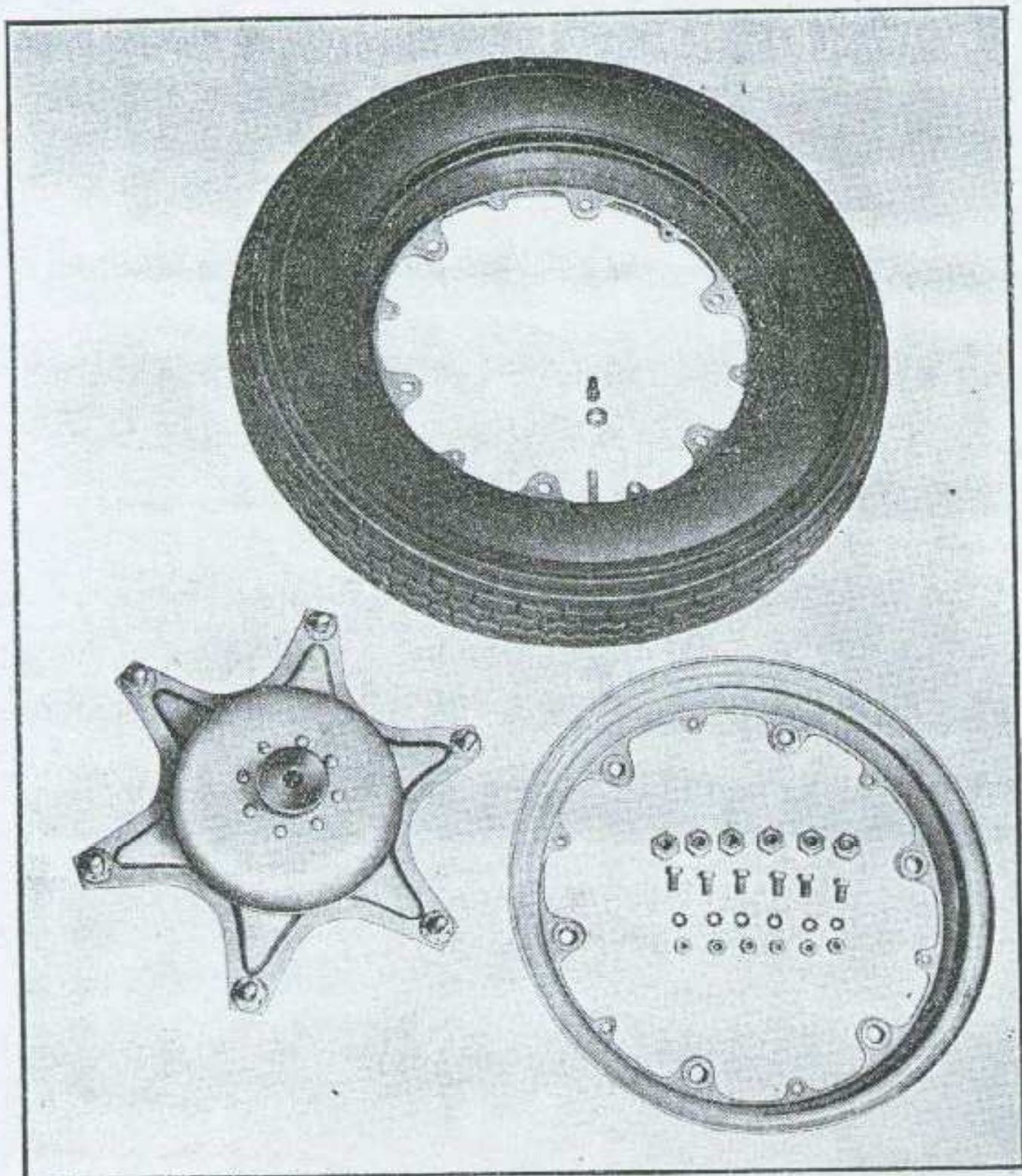
Tlak v přední pneu má být 1,1 atp., v zadní 1,4 atp., (při jízdě se spolujezdcem přihustit zadní pneu na 1,7 atp.). Doporučujeme kontrolovat tlak manometrem. Je známo, že tlak v pneu při dlouhých jízdách v létě (horké dny) stoupá. V zimě při sněhu a náledí můžeme jeti na částečně podhuštěných pneumatikách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

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

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

Ráfek zadního kola sejmeme po odšroubování 6 matic (# 17) neboť zadní kolo je uloženo letmo na kývačce. Sešroubujeme matici upevňující ventilku k ráfku. Po rozšroubování 6 šroubků (# 10 nástrč.) oddělíme od sebe poloviny ráfků a plášť sejmeme a vyjmeme duši. Po mírném nahuštění zjistíme, nejlépe ponořením do vody, v kterém místě je duše poškozena. Místo si označíme (třeba tužkou), duši osušíme a opravíme tímto způsobem:

V místě poškození duši lehce zdrsíme kouskem skelného papíru. Zdrsněné místo potřeme lepidlem na gumu a teprve až lepidlo oschne, přilepíme záplatu, kterou jsme před tím zbavili ochranného polepu. Záplata musí být dobře přitisknuta, zejména na okrajích. Celé místo zaprášíme klouzkem, aby se duše v místech, kde byla natřena lepidlem, nepřilepila na vnitřní stěnu pláště. Plášť dobře prohlédneme a hřeb, který případně v plášti zůstal, odstraníme kleštěmi.



Obr. 19. Montáž pláště

Zpětná montáž pneumatiky se provádí takto:

Duši částečně nahustíme, vložíme do pláště, provlékneme ventilék otvorem v polovině ráfku a zajistíme maticí (nedotahovat). Pak přiložíme druhou polovinu ráfku a sešroubujeme. Po nahuštění ráfek nasadíme na šrouby paprsků a zajistíme maticemi. Zalepení duše je práce provisorní, nutná na cestě, kde byl sebrán pláštěm náhodný hřebík. Trvalou opravu provede nejlépe vulkanizační dílna. Rovněž plášť poškozený o ostří kámen nebo rozbité sklo dílna dobře opraví.

5. NAPÍNÁNÍ ŘETĚZU (obr. 20, 21)

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

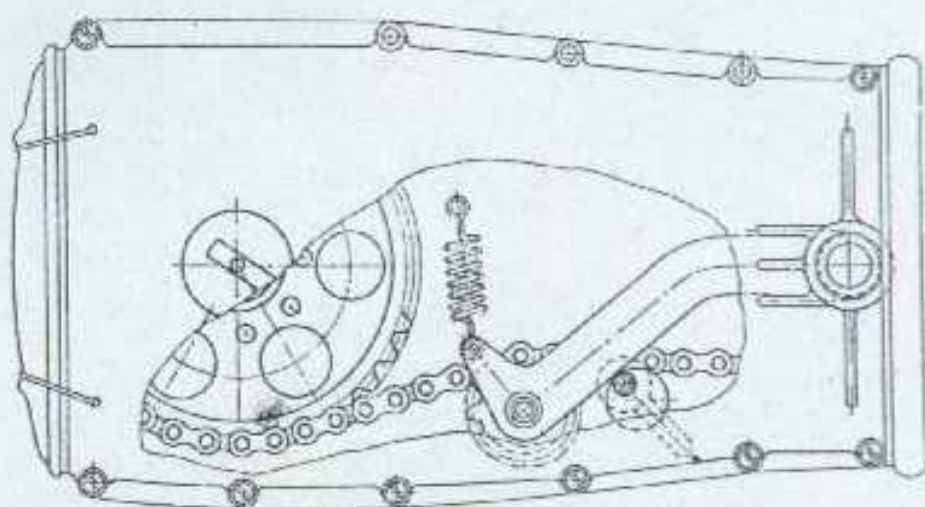
V jemném rozsahu je řetěz napínán napínákem, uloženým uvnitř kývačky. Volný chod napínáku je vymezen výstředníkem, umístěným na pravé polovině kývačky (vnitřní strana). Výstředník je ovládán páčkou. Seřízení viz odst. b.

a) Základní napínání řetězu při jeho výměně neb vytažení (obr. 20)

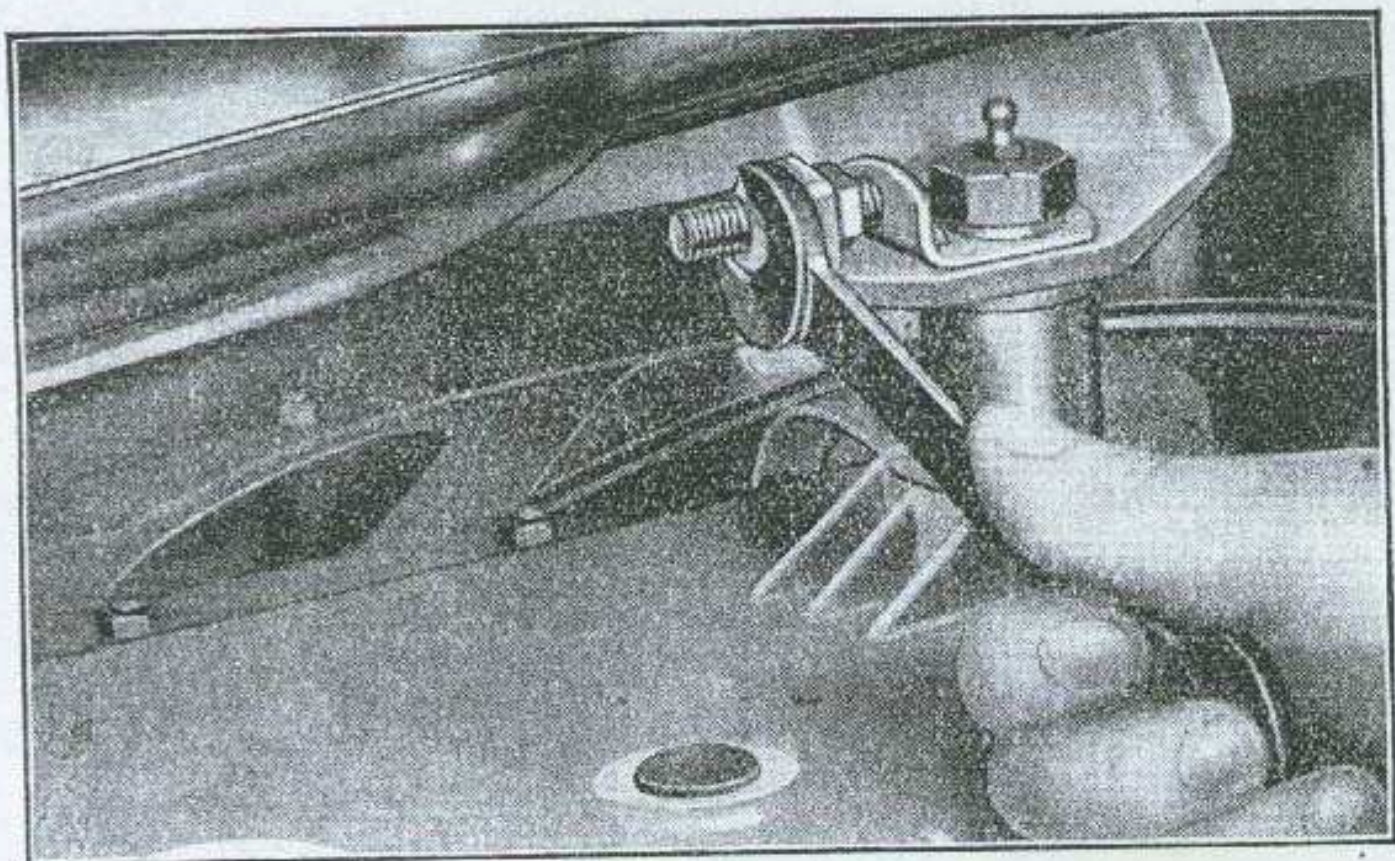
Páčku excentru dorazu ramene napínáku řetězu přetočíme o 3 dílky ve směru hodinových ručiček od základní polohy, označené na pravé polovině kývačky. Uvolníme 2 šrouby (# 22) upevňující osu kývačky a 1 šroub (# 22) spojující konsolu s motorem. Po odšroubování 6 matic M8 sejmemé schránku na nářadí a uvolníme 2 šrouby (# 17), připevňující blok zadního pérování ke karoserii. Potom uvolníme přední matice (# 14) napínáku řetězu a zadní seřizovací matice (# 14) stejnoměrně utahujeme. Napínání provádíme tak dlouho, až rameno napínáku se přiblíží k výstředníku. Nikdy neotáčíme těmito maticemi silou, neboť bychom poškodili závity.

Nyní páčku vrátíme do základní polohy a než tuto zajistíme utahením matice (# 14), překontrolujeme, zda se dá lehce vychýlit o 3 zóřezy ve směru hodinových ručiček. Cítíme-li odpor, musíme provést uvolnění řetězu v základním napnutí, jinak by docházelo k jeho rychlému znehodnocení.

Po seřízení zajistíme napínáky předními maticemi a utáhneme pečlivě šrouby osy kývačky, konsoly a bloku zadního pérování. Na konec připevníme schránku na nářadí.



Obr. 20. Napínání řetězu



Obr. 21. Napínání řetězu v karoserii

Při napínání dbáme, aby zadní kolo sledovalo stopu předního. Seřídíme též zadní brzdu, neboť po posunutí kývačky (se zadním kolem) by stále přibrzdžovala. Pře-kontrolujeme spínač „Stop“.

b) Vymezení volného chodu napínáku

Provozem nastává vytahování řetězu a tím i nežádoucí zvětšování vůle mezi ra-menem napínáku a výstředníkem. Při zvětšené vůli se zvětšuje i hlučnost. Postup kontroly vůle a její vymezení při seřizování výstředníkem je tento: povolíme matici, stahující páčku k výstředníku. Páčkou otáčíme ve směru hodinových ručiček pokud jde (t. j. do maxim. napnutí řetězu) a z této polohy páčku vrátíme o 3 zářezy zpět doleva, čímž docílíme správné vůle řetězu. V této poloze páčku pak zajistíme dotažením matice (# 14).

Nemůžeme-li řetěz tímto způsobem již správně napnout, potom postupujeme tak, jak uvedeno v odst. a.

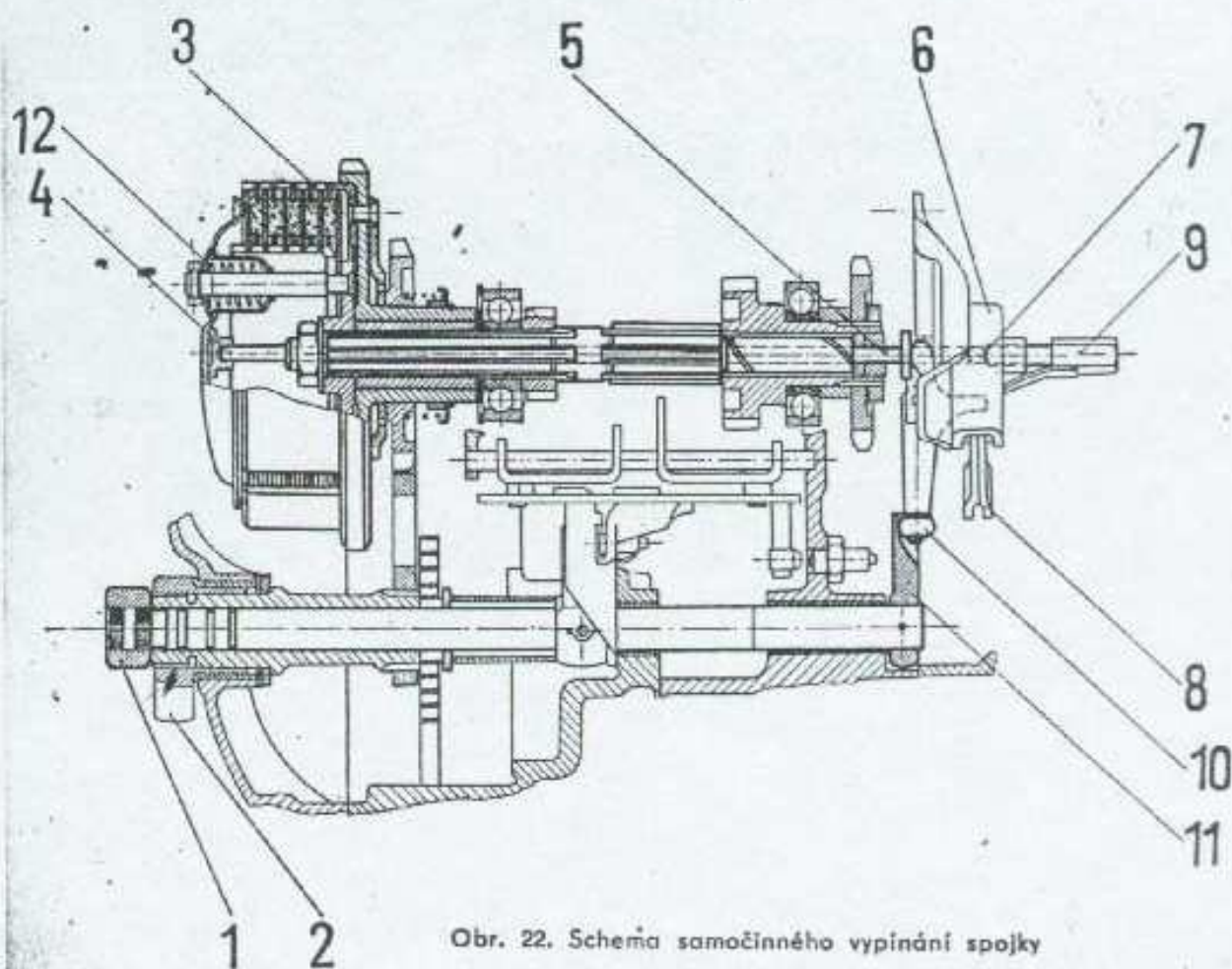
6. SPOJKA A JEJÍ SEŘIZENÍ

(obr. 22, 23)

Zjistíme-li při jízdě, že spojka prokluzuje, odstraníme většinou závadu tím způsobem, že seřizovacím šroubem (v otvoru pravého víka) samočinného vypínání spojky pootočíme o $1/6$ až $2/6$ doleva. Doporučujeme občas seřidit přesněji ruční a samočinné vypínání tímto způsobem (obr. 23):

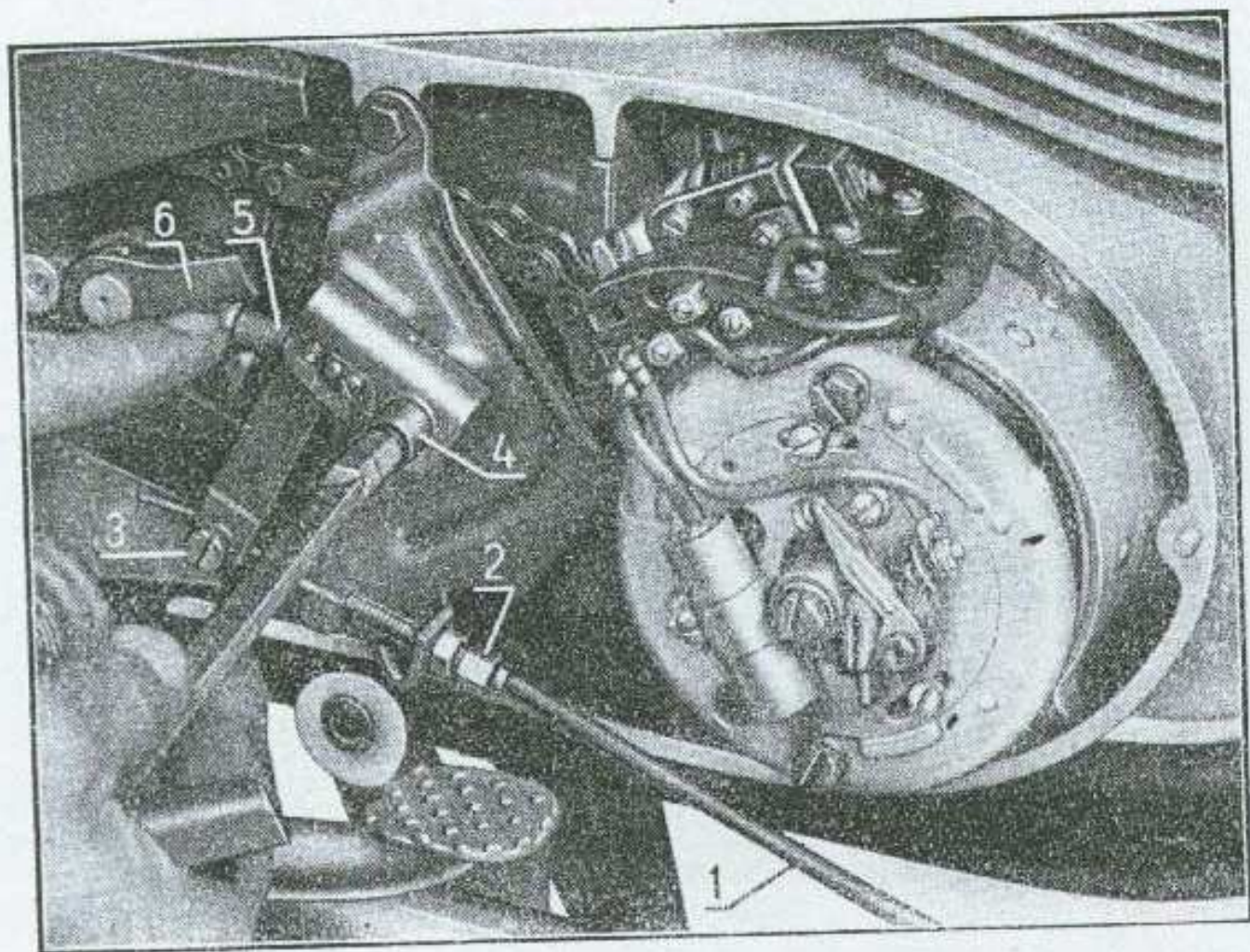
- a) Seřizovací šroub ručního vypínání (2) trochu zašroubujeme, čímž uvolníme ruční páku.
- b) Očistíme benzinem nebo petrolejem nečistoty z vačky (6) samočinného vypínání a z vypínací kladky (5).

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



Obr. 22. Schema samočinného vypínání spojky

- c) Prsty levé ruky uchopíme kladku (5) samočinného vypínání a pohybujeme s ní směrem k vačce a zpět.
- d) Zjistíme-li vůli, otáčíme seřizovacím šroubem samočinného vypínání (4) doprava tak dlouho, až zjistíme, že mezera mezi kladkou (5) a vačkou (6) je asi $0,1+0,3$ mm.
- e) Seřizovacím šroubem ručního vypínání (2) seřídíme ruční vypínání tak, aby páka spojky na říditku měla malý chod naprázdno před záběrem.
- f) Vačku samočinného vypínání (6) a kladku (5) natřeme lehce tukem.



Obr. 23. Seřízení spojky

1. Bowden ručního vypínání spojky
2. Seřizovací šroub ručního vypínání spojky
3. Zajišťovací šroub lanka bowdenu

4. Seřizovací šroub samočinného vypínání spojky
5. Kladka samočinného vypínání spojky
6. Vačka samočinného vypínání spojky

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

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

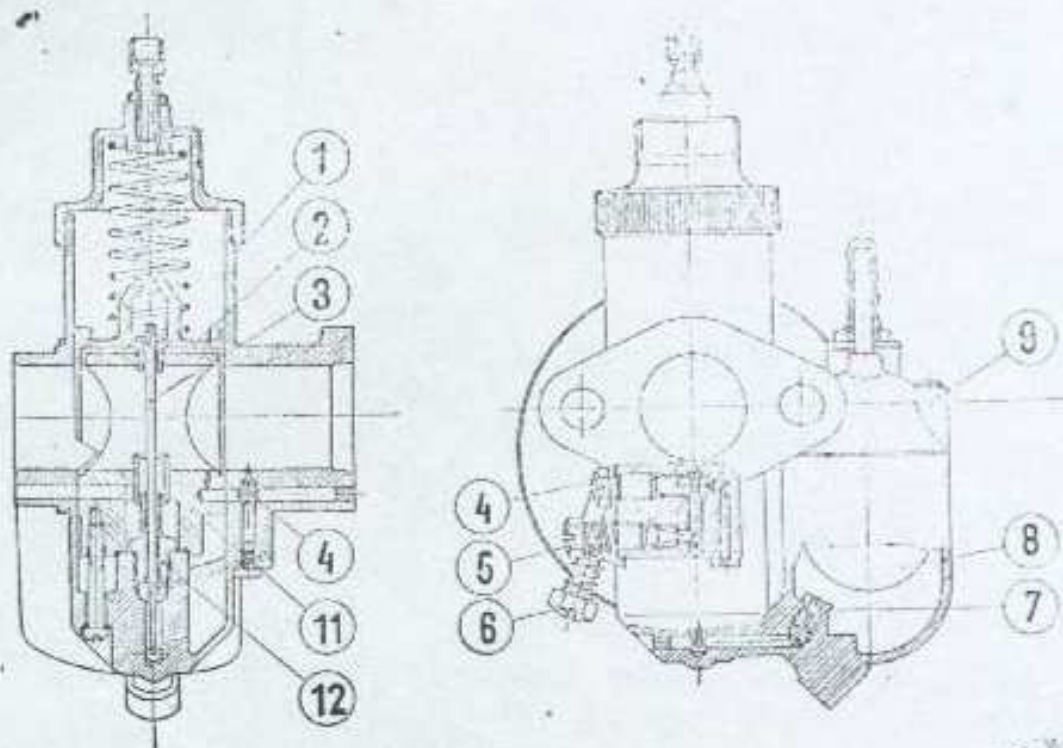
K dosažení chudší směsi šroubek povyšroubujeme, bohatší směs dosáhneme jeho zašroubováním.

Volný běh motoru (pracuje při plně uzavřené rukojeti plynu) seřídíme zkrácením nebo prodloužením bowdenu plynu a zajištěním šoupátka, aby úplně nedosedalo, dorozovým šroubkem 6 (šikmý šroub na boku hlavního tělesa karburátoru). Šroubek se nesmí nikdy zcela vyšroubovati.

1. Těleso karburátoru
2. Šoupátko
3. Jehla šoupátka
4. Tryska volnoběhu

5. Šroub regulace vzduchu pro volnoběh
6. Regulační šroub šoupátka
7. Hlavní tryška

8. Plovák
9. Víčko plovákové komory
11. Vložka s rozprašovačem
12. Emulsní trubice



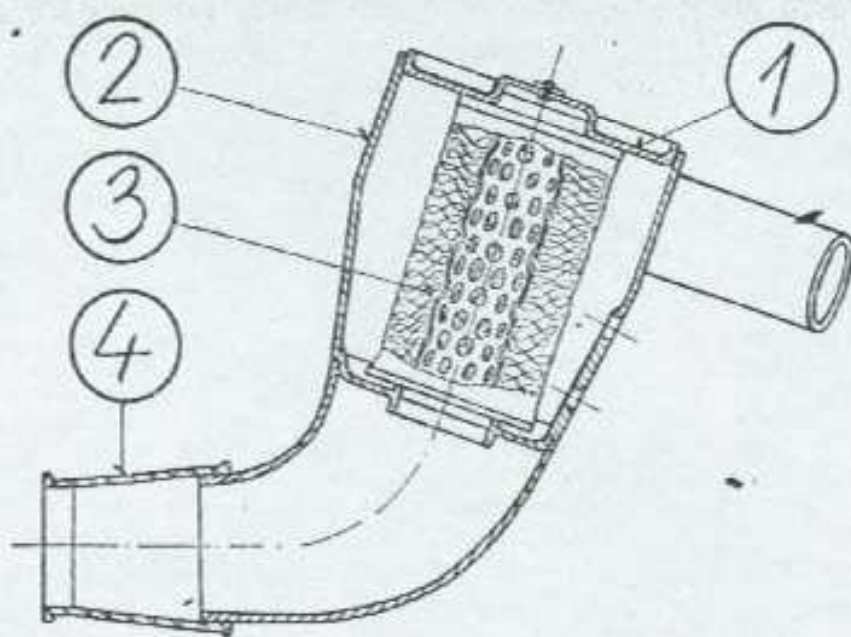
Obr. 24. Rez karburátorem

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

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

Tlumič sání (obr. 25)

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



Obr. 25. Rez tlumičem sání

- 1. Víko tlumiče sání
- 2. Plášť tlumiče sání

- 3. Čistící vložka vzduchu
- 4. Hrdlo

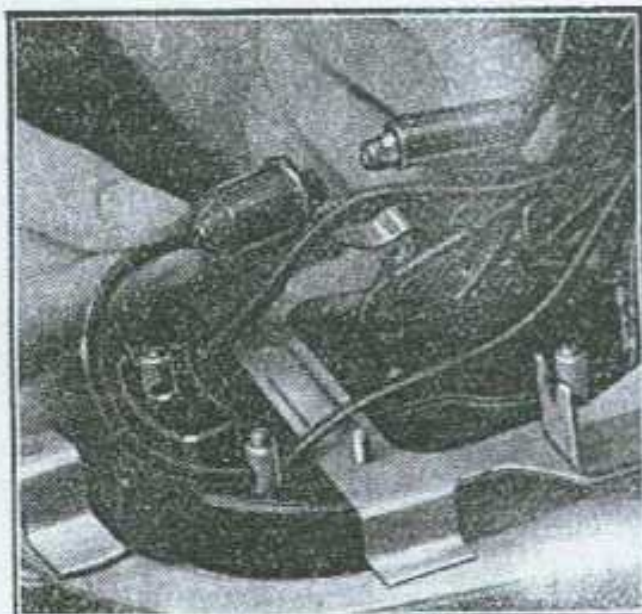
8. ÚDRŽBA ELEKTRICKEHO ZARÍZENÍ

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

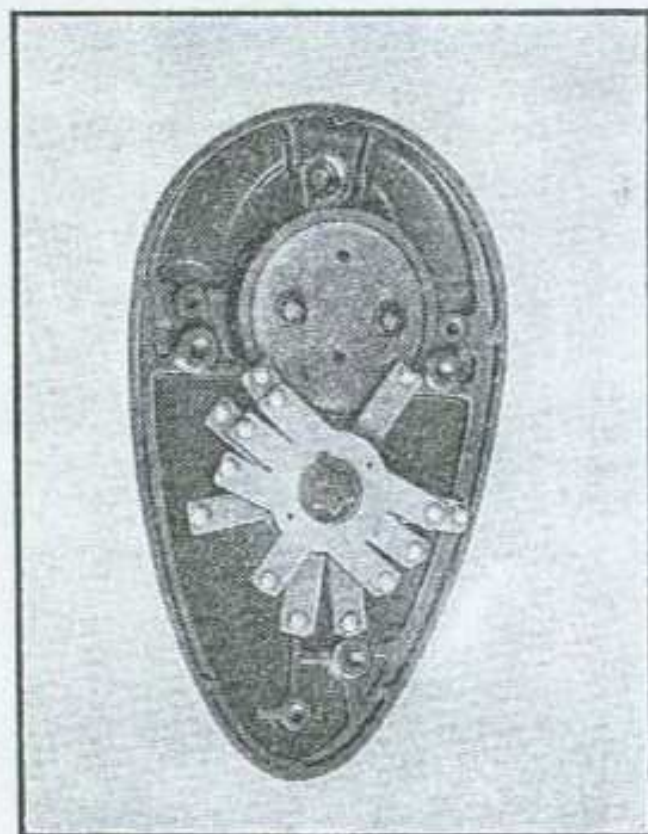
Pojistka je umístěna v bakelitovém pouzdru na vnitřní straně přístrojových dvírek. Při výměně nepoužívejte nikdy pojistku silnější než 15 A (obr. 26).

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

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



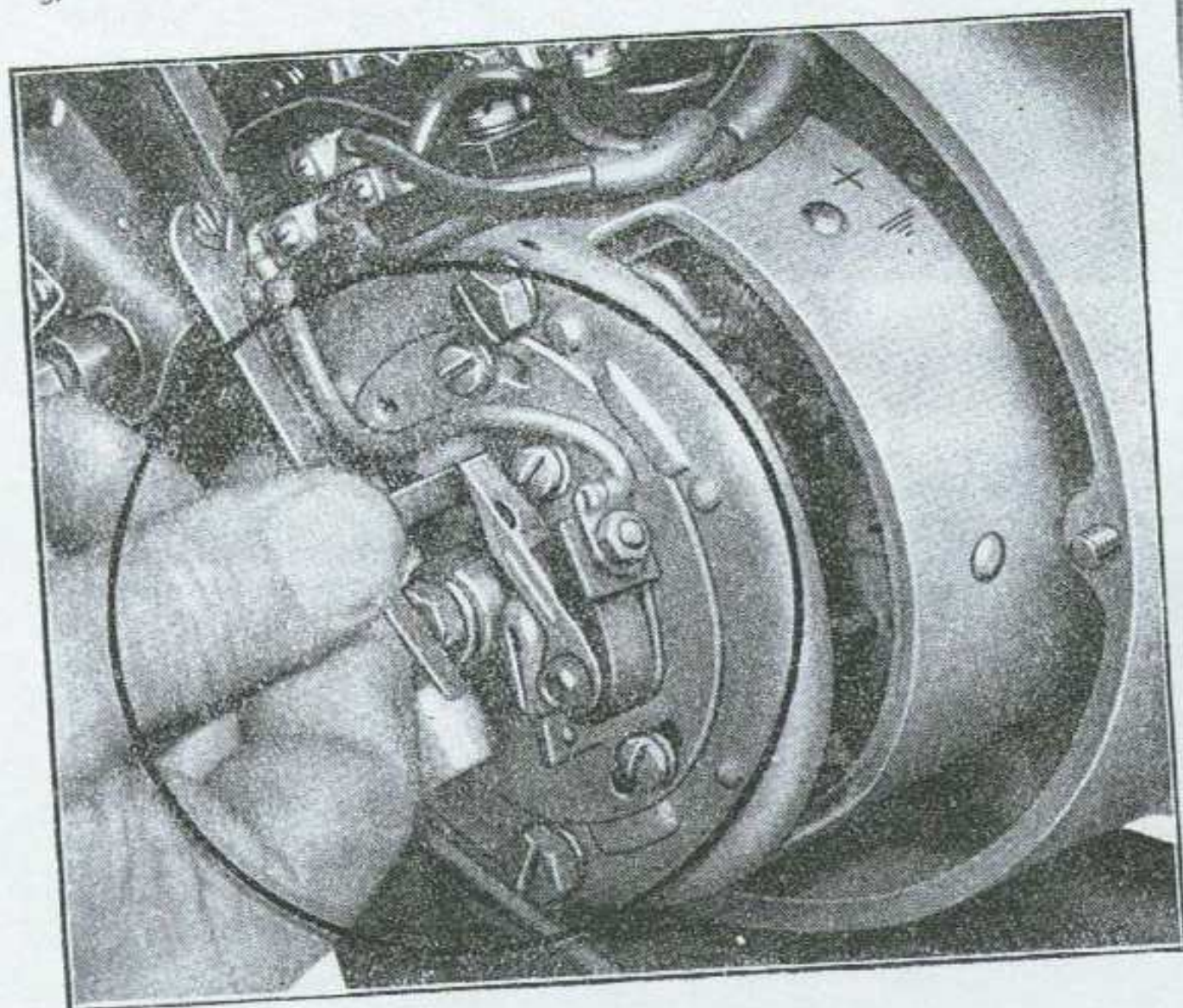
Obr. 26. Výměna pojistky



Obr. 27. Ustavení základní polohy

Seřízení předstihu

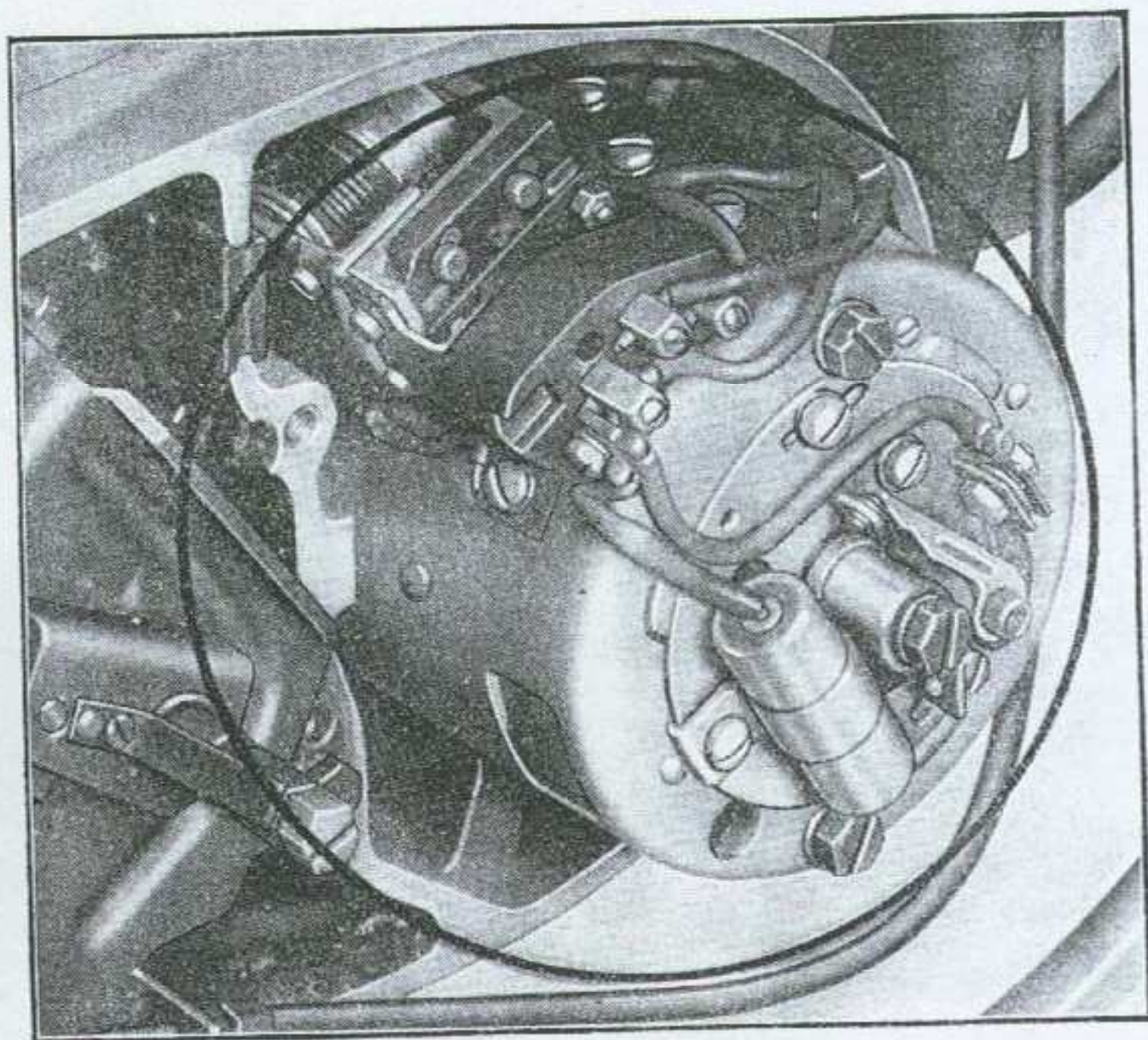
- a) Vyšraubujeme svíčku z válce a do otvoru pro svíčku našroubujeme měřidlo indikátorové hodinky se závitem M 14X1,25, speciální měrku nebo rovný drát.
- b) Otáčením klikového hřídele doprava (směr otáčení při běhu motoru) nalezneme horní úvrať pístu.
- c) V této poloze seřídíme seřizovacím šroubem vzdálenost mezi kontakty přerušovače. Vzdálenost měříme měrkou dodávanou v nářadí (obr. 28). Slabší plíšek měrky prochází mezi doteky přerušovače vsuvně, silnější nesmí projít.
- d) Natáčením klikového hřídele vlevo (zpět) snížíme polohu pístu o 4 mm.
- e) V této poloze kontrolujeme opět vzdálenost mezi kontakty přerušovače a maximální vůle může být 0,05 mm. Měříme ocelovou planžetkou nebo cigaretovým papírkem, který musí mezi kontakty vsuvně procházet.
- f) Je-li vůle mezi kontakty menší nebo větší, povolíme oba šrouby, upevňující nosník přerušovače ke statoru a natáčením nosníku doprava (vůle se menší), nebo doleva (vůle se větší), seřídíme vzdálenost doteků na 0,05 mm.
- g) Po seřízení šrouby opět dotáhneme.



Obr. 28. Měření odtrhu přerušovače

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

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



Obr. 29. Dynamo

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

Uvedení do činnosti a ošetřování akumulátoru

1. Odstraňte případné vložky pod zátkami nebo na zátkách. Všechny články akumulátoru naplňte kyselinou sírovou pro akumulátory ČSN 65-1236 hustoty 1,285 maximál. teploty 25° C (v tropech hustota 1,230).

2. Akumulátor ponechte 2 hodiny v klidu a pak vyrovnejte hladinu elektrolytu do předepsané výšky kyselinou sírovou 1,285.

3. Akumulátor připojte na zdroj stejnosměrného proudu.

4. Akumulátor nabíjejte proudem pro první nabíjení po dobu 50 hodin až do udaného konečného napětí a hustoty elektrolytu 1,285, která se po dobu 2 hodin nabíjení nemění.

5. Stoupne-li teplota elektrolytu přes 40° C (v tropech 50° C), přerušte nabíjení až do poklesu teploty pod uvedené hranice.

6. Je-li po ukončeném nabíjení elektrolyt vyšší hustoty než je předepsáno, upravit hustotu přidáním destilované vody. Po skončeném nabíjení upravit hladinu elektrolytu na předepsanou výši.

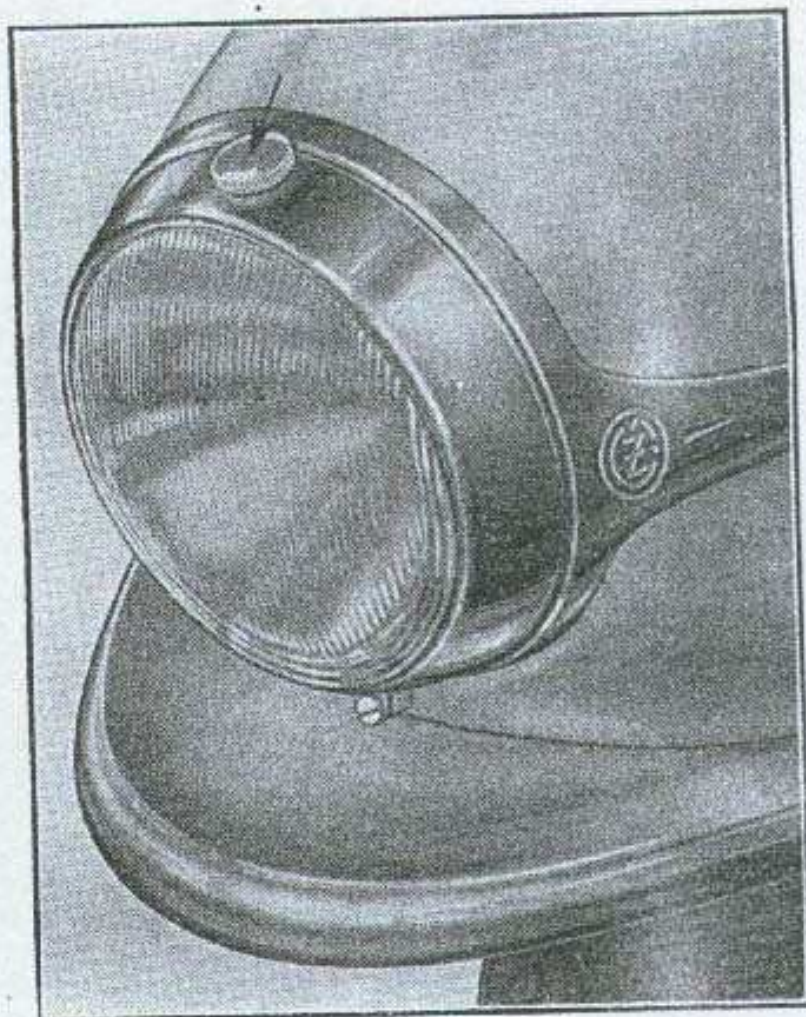
7. Před montáží akumulátoru na skútr vybijte akumulátor normálním vybíjecím proudem do 1,75 V/článek a normálně nabíjte. Po ukončení nabíjení našroubujte zátky a akumulátor na skútr dobře upevněte a pečlivě připojte.

8. Akumulátor udržujte suchý a čistý. Svorky konservujte minerál. olejem nebo vazelínou. Hladinu elektrolytu kontrolujte (v létě po 2 týdnech, v zimě po 4 týdnech).

Udržujte hladinu doplňováním jen destilovanou vodou.

9. Občas kontrolujte hustotu elektrolytu (stav nabití). V případě potřeby dobíjejte ve stroji nebo mimo něj.

10. Používáte-li stroje, dobíjejte každý měsíc. Každý 3. měsíc akumulátor vybijte normálním proudem a znovu normálně nabíjte. Nabíjecí napětí musí být regulovatelné od 2,1 do 2,8 V/článek. Elektrolyt kyselina sírová pro akumulátory ČSN 65 1236 hustoty 1,285 (v tropech 1,230).



Obr. 30. Seřízení dopadu světla

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

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

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

9. DEKARBONISACE

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

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

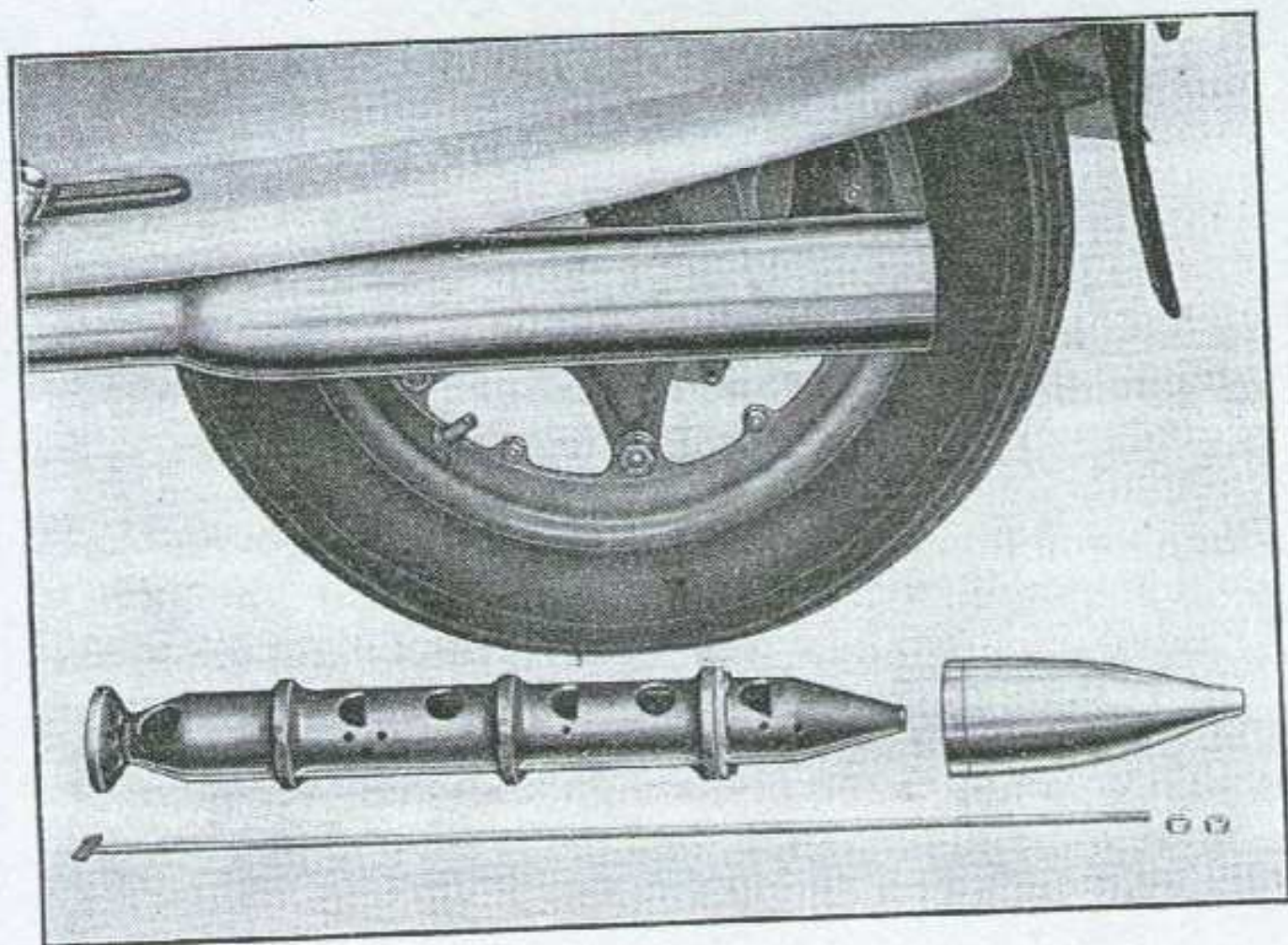
Otvory ve vložkách nezvětšujeme, neboť každá změna má vliv na výkon a spotřebu motoru.

Demontáž tlumičů viz část III, kap. 12.

10. KONTROLA ŠROUBŮ A MATEK

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

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



Obr. 31. Vyjmutý tlumič výfuku

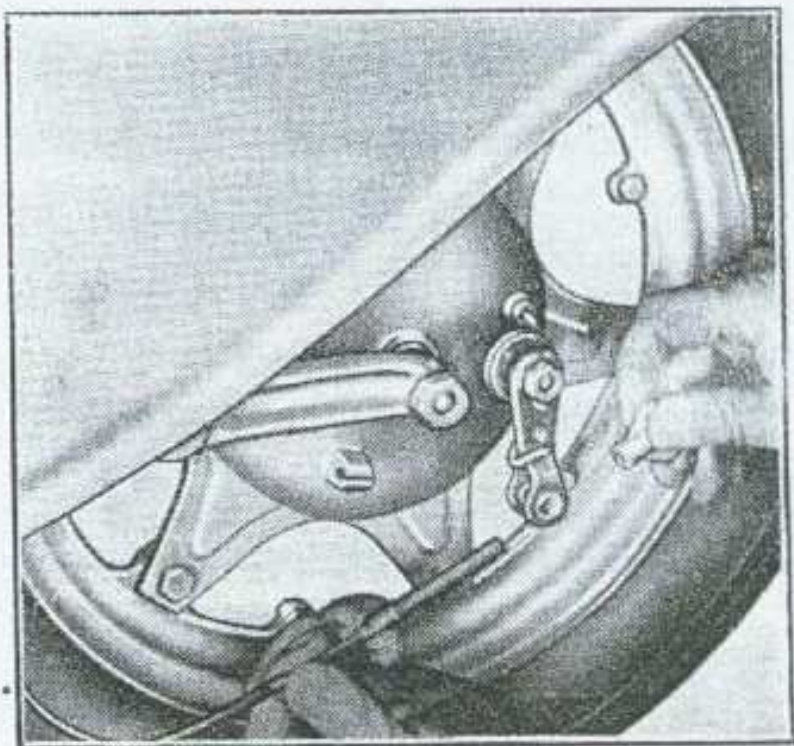
III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ SPECIÁLNÍHO NÁŘADÍ

1. VYJMUTÍ PŘEDNÍHO KOLA

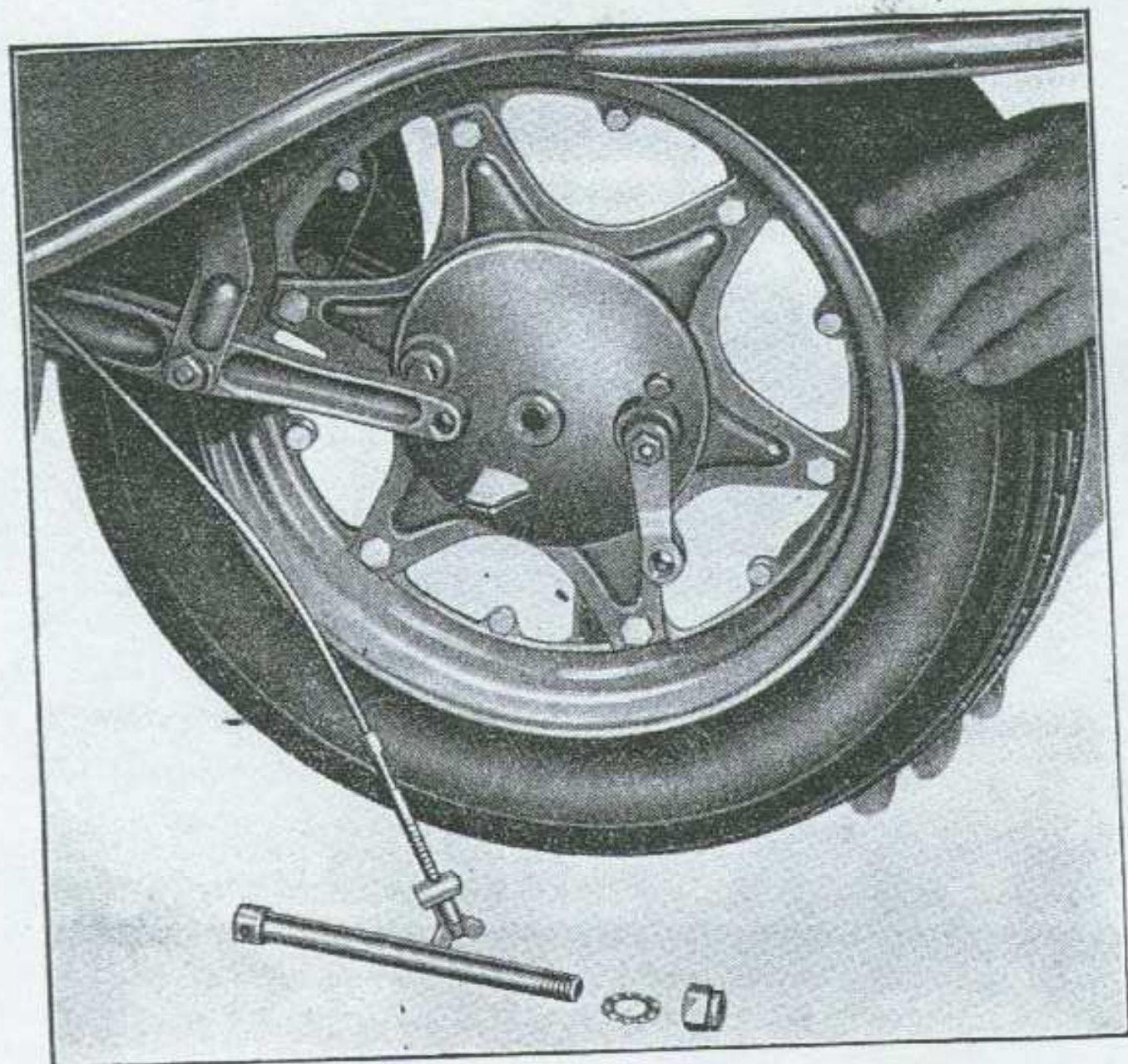
Uvolníme bowden brzdy (obr. 32) odšroubujeme matici (# 19) hřídele a sejmemo pérovou podložku. Hřídel vysuneme a vyjmemo kolo (obr. 33). Při montáži zasuneme rameno kývačky mezi čepy víka, které slouží k zachycení reakce brzdy. Po zasunutí hřídele a navléknutí pérové podložky (neopomenout) kolo zajistíme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

Výměna kuličkových ložisek předního kola

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



Obr. 32. Uvolnění přední brzdy

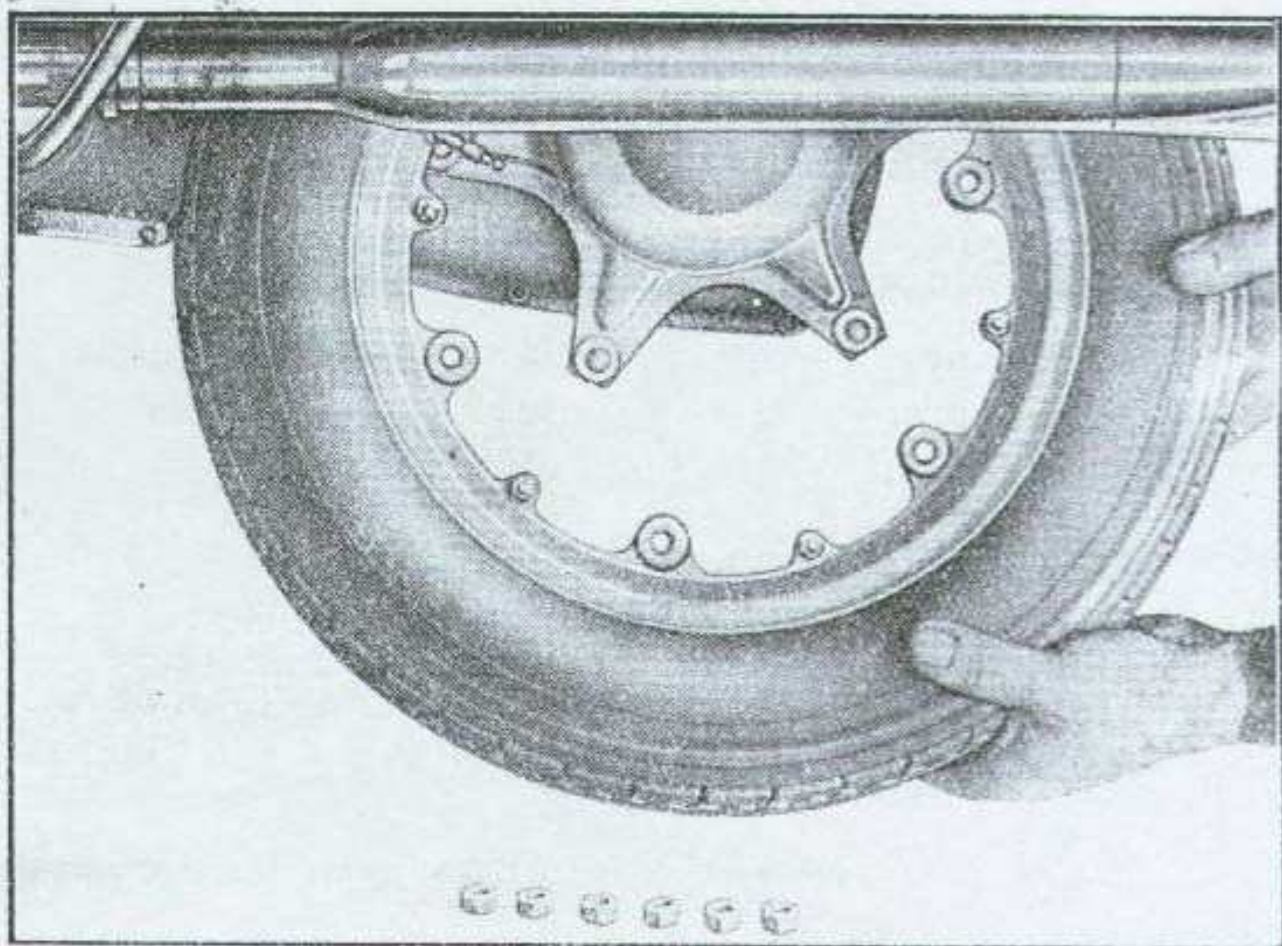


Obr. 33. Vyjmutí předního kola

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

2. VYJMUTÍ ZADNÍHO KOLA (obr. 34)

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



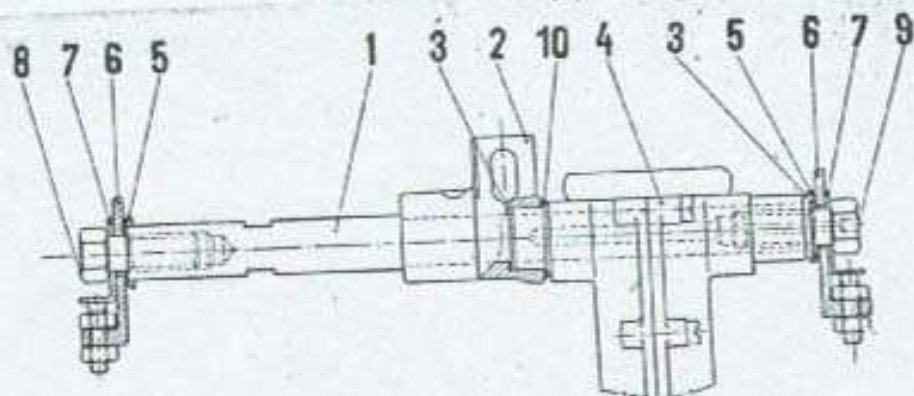
Obr. 34. Výmění zadního kola

3. DEMONTÁŽ MOTOROVÉHO AGREGÁTU

Odpojíme kabely vycházející z motoru 3 na svorkovnici (obr. 9) a 1 na zapalovací cívce a ze svíčky sejmem kabel. Dále odpojíme náhon rychloměru, lanko zadní brzdy, páky brzdy, řadící táhlo od řadící páky, bowden spojky v motoru, přívod benzínu, bowden plynu se šoupátkem a výfukové potrubí s tlumiči výfuku.

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

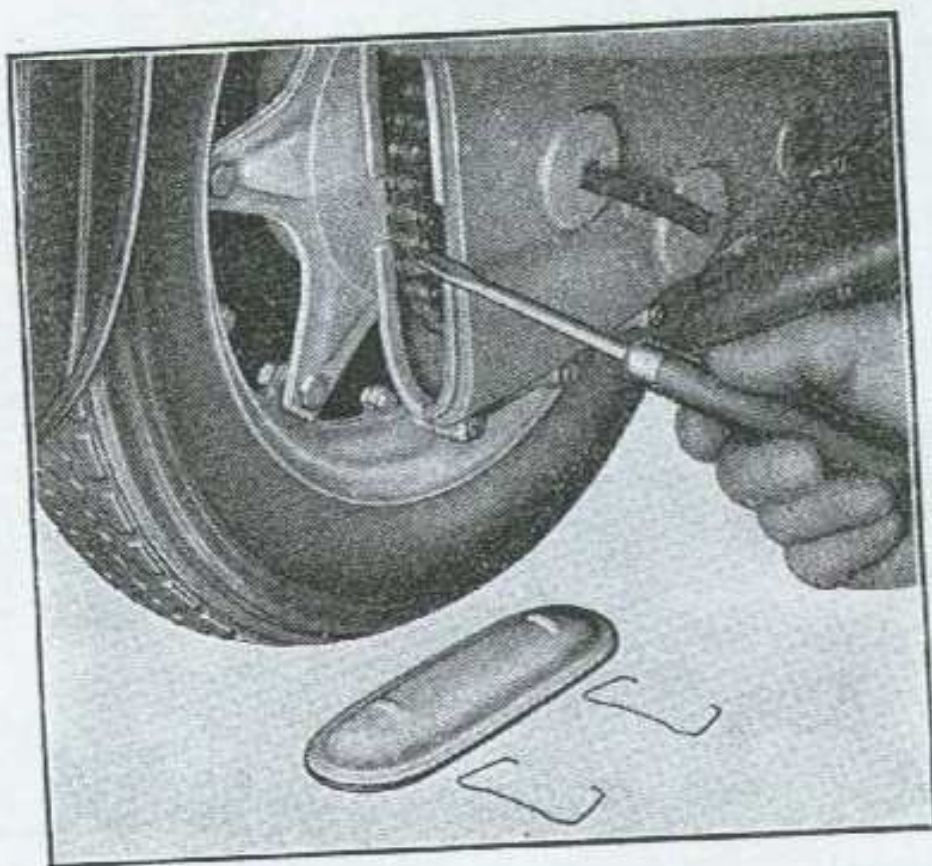
1. Čep, kývačky
2. Konsola
3. Podložka
4. Kývačka
5. Prachovka
6. Závěr kývačky
7. Napínák řetězu
8. Šroub čepu levý
9. Šroub čepu pravý
10. Těsnění



Obr. 35. Uložení zadní kývačky

4. VYJMUTÍ ZADNÍHO ŘETĚZOVÉHO KOLA

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



Obr. 36. Rozpojení řetězu

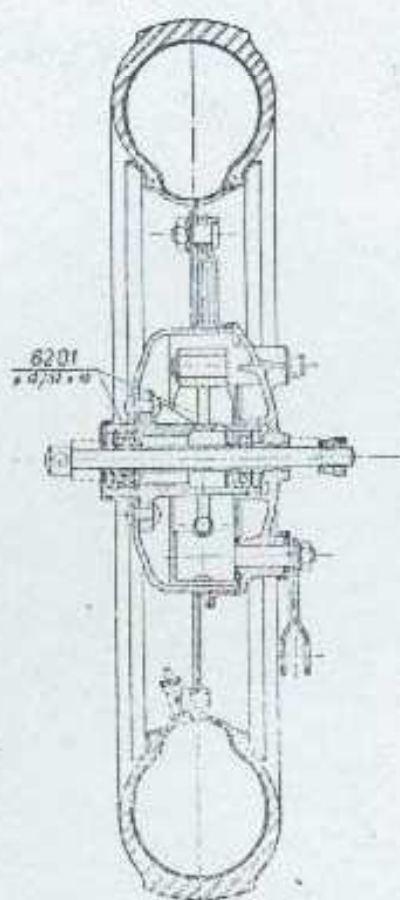
Pomocí šroubováku narovnáme zajišťovací podložku matice hřídele kola, vyšroubujeme matici (+ 24). Sejmeme zajišťovací podložku a řetězové kolo s nábojem vysuneme s hřídele.

Při montáži postupujeme obráceně.

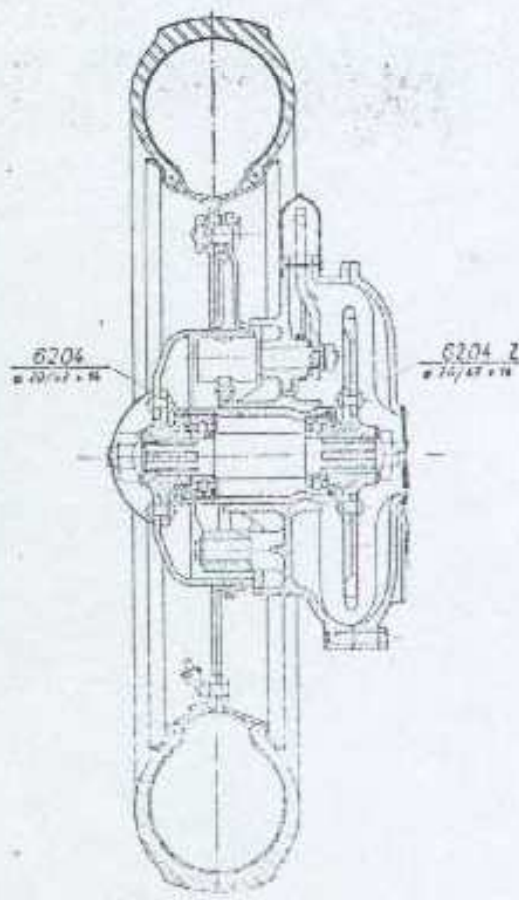
5. VÝMĚNA KULIČKOVÝCH LOŽISEK ZADNÍHO KOLA

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

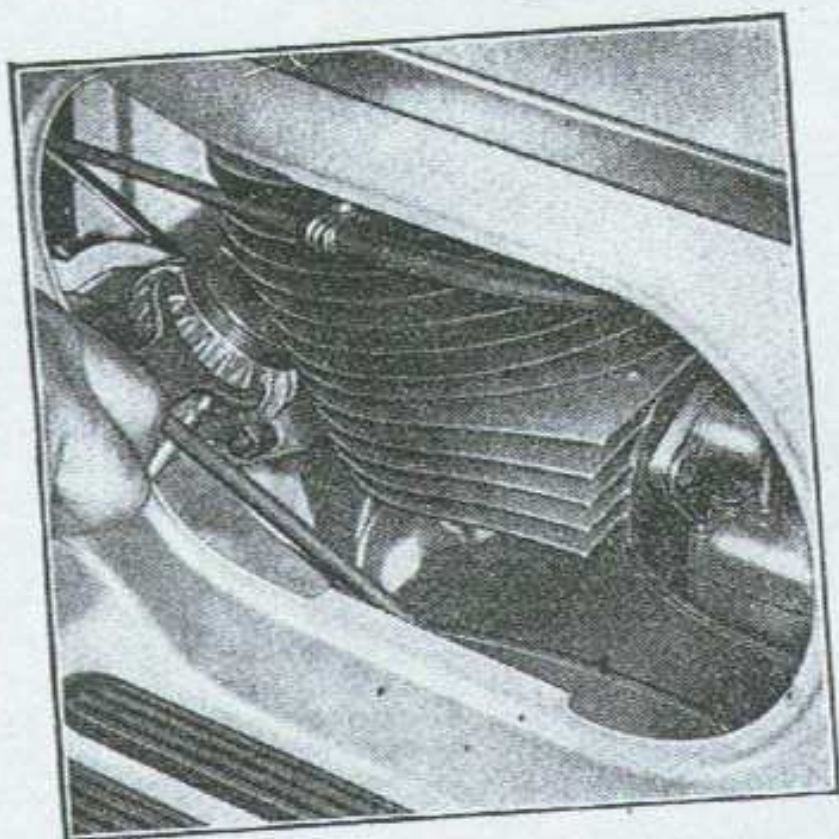
Nalisujeme z vnitřní strany kývačky ložisko a zajistíme pojistkou. Na stranu hřídele s levým závitem nalisujeme ložisko až dosedne na osazení. Ložisko v kývačce opřeme o vnitřní kroužek a tlakem na oba kroužky ložiska na hřídeli nalisujeme současně ložisko do náboje kývačky a druhý konec hřídele do ložiska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



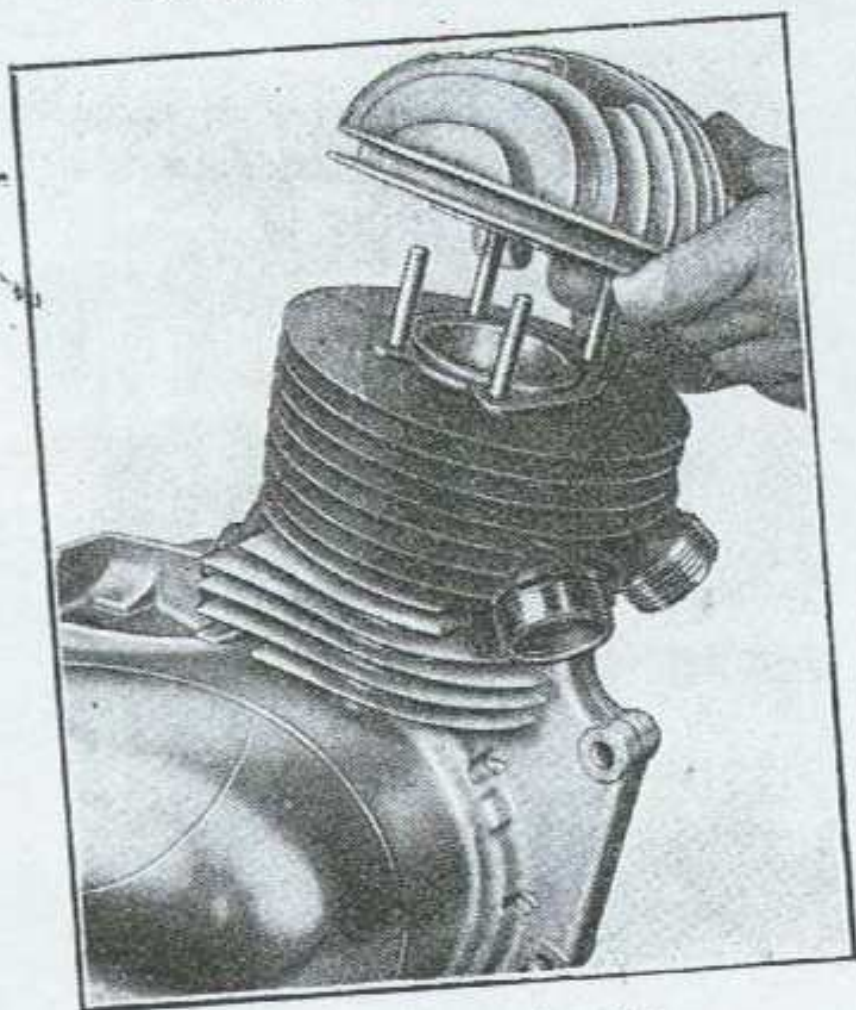
Obr. 37. Rez předním kolem



Obr. 38. Rez zadním kolem



Obr. 39. Odpojení výfukového potrubí



Obr. 40. Sejmутí hlavy válce

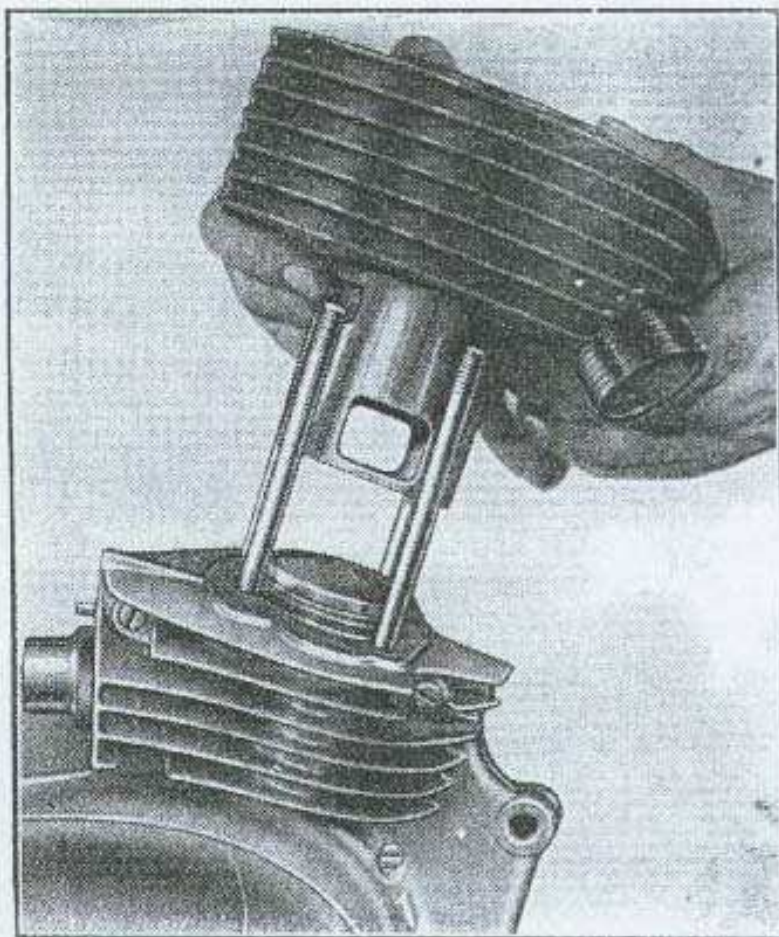
6. DEMONTAZ HLAVY A VALCE

Provádí se po vyjmutí agregátu z karoserie. Odšroubujeme čtyři matice upevňující hlavu k válci a hlavu sejmeme (obr. 40). Píst posuneme startérovou klikou do spodní polohy a válec vysunutím sejmeme (obr. 41). Toto možno též provést v karoserii po sejmутí schránky pro nářadí, ale nedoporučujeme, neboť není dostatečný přístup a je možnost znečištění klikového prostoru. **P o z n á m k a :** Nejde-li hlava válce lehce sejmout, pomůžeme si opatrným páčením šroubovákem, mezi žebrem hlavy a válce v místě, kde se žebra spojují v nářitek. Po demontáži válce přikryjeme otvor do motorové skříně, aby nevnikla nečistota do klikového prostoru.

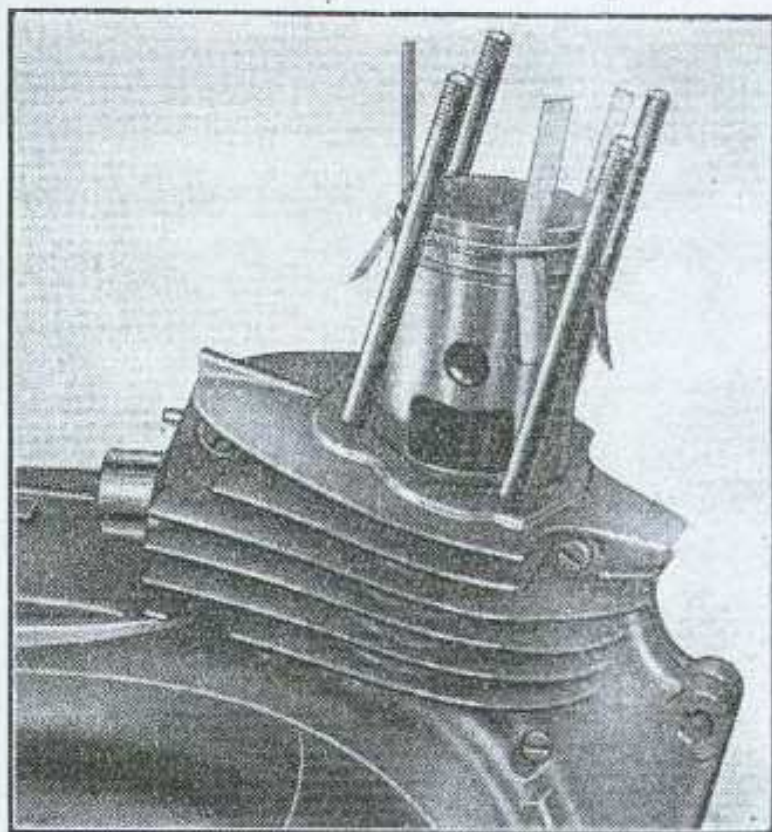
7. VÝMĚNA PISTNÍCH KROUŽKŮ

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

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



Obr. 41. Sejmутí válce



Obr. 42. Montáž pistních kroužků

8. VYJMUTÍ KARBURÁTORU (obr. 43)

- a) odpojíme přívod paliva stažením hadičky s přívodu u karburátoru a sejmemme gumový kužel tlumiče sání,
- b) odšroubujeme víko šoupátkové komory a odpojíme bowden plynu,
- c) odšroubujeme dvě matice M 8 (# 14), připevňující karburátor ke skříni,
- d) karburátor vysuneme směrem dozadu.

9. SEJMUTÍ PRAVÉHO A LEVÉHO VÍKA MOTORU

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

Vyšroubujeme 2 šrouby a víko sejmemme.

Levé víko sejmáme, potřebujeme-li demontovatí spojku (výměna lamel) nebo primární řetěz.

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

10. DEMONTÁŽ SPOJKY

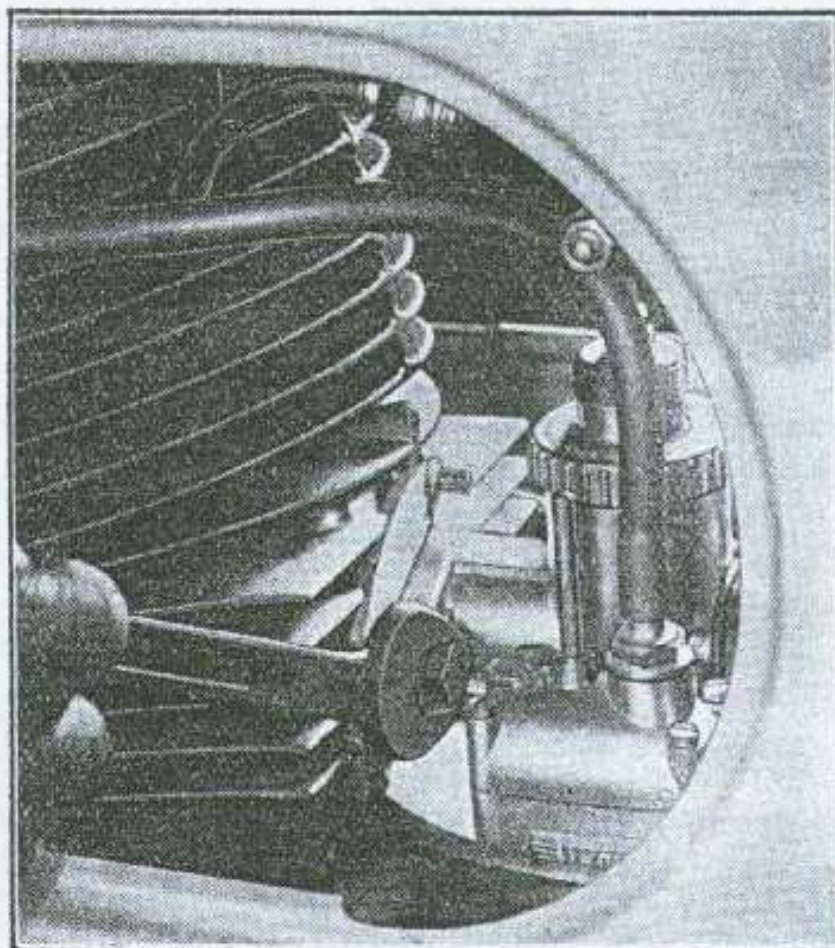
Demontáž spojky provádíme po sejmutí levého víka motoru (kap. 9). Ke stlačení misek (obr. 22), které zachycují zajišťovací kuličky, použijeme nejlépe otevřeného klíče (# 10). Misky stlačujeme postupně a vyjímáme kuličky (třikrát).

Spojka má 5 lamel s korky a 5 kovových.

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

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

Provádí se po demontáži motorového agregátu. Po vyšroubování 3 matic (# 10) a vyjmutí 3 šroubů spojujících blok zadního pérování s nosníkem svař., tento sejmemme. Doraz navulkanisovaný oddělíme po vyšroubování matice (# 17) a sejmutí podložky



Obr. 43. Vyjmutí karburátoru

12. DEMONTÁŽ TLUMIČU VÝFUKU A VÝFUKOVÝCH TRUBEK

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

13. DEMONTÁŽ NAPÍNAKU ŘETĚZU (obr. 20)

1. Po oddělení pravé poloviny kývačky a rozpojení řetězu vyjmeme napínák z levé poloviny kývačky.

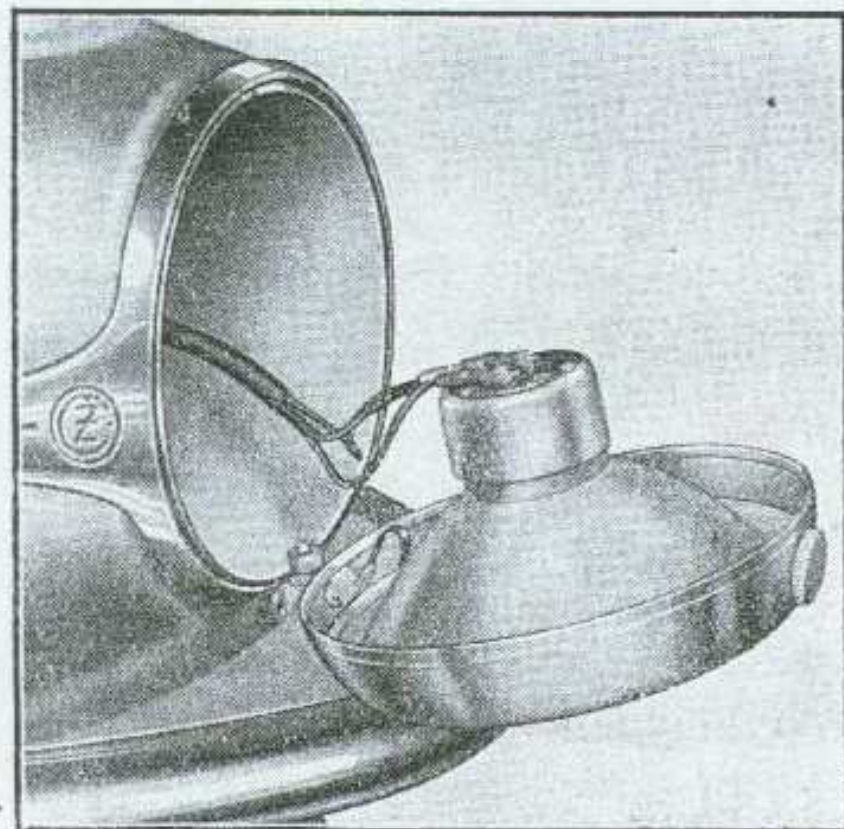


Obr. 44. Zadní pérování s dorazem

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

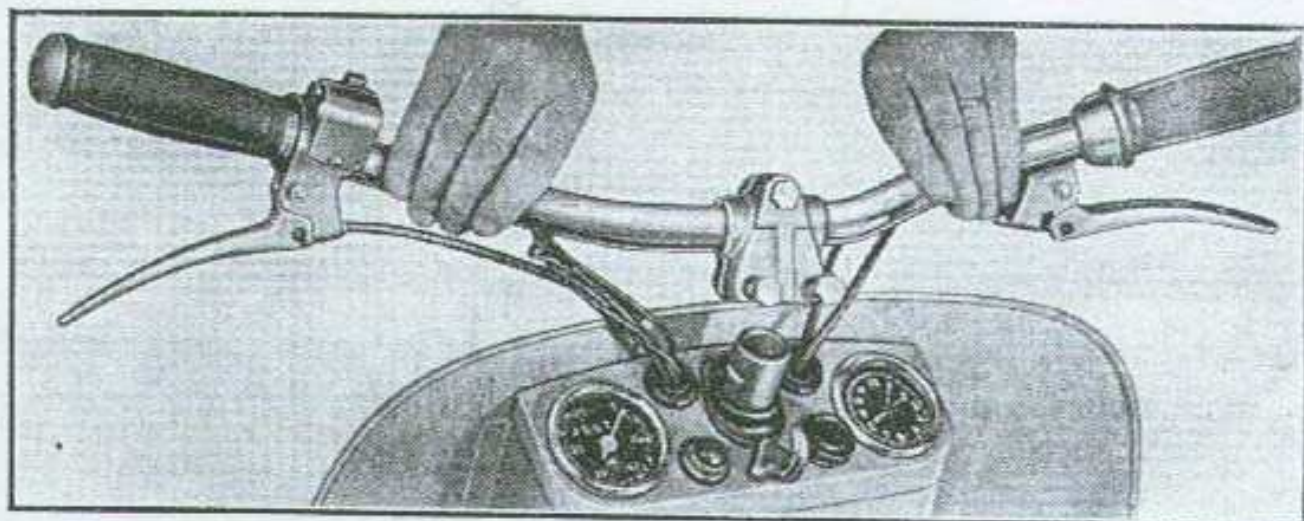
3. Vyjmeme z obou stran řetězového kolečka pojistky a příložky. Ložisko tlakem na vnější kroužek vytlisujeme. Při montáži ložiska naplníme tukem V3 (223).

14. DEMONTAŽ SVĚTLOMETU (obr. 45)



Obr. 45. Uvolnění objímky s parabolou

Rámeček s parabolou vyjmeme po vyšroubování upevňovacího šroubu M5 na spodní části objímky, vysunutím z horního záchytu, překlopením a odpojením kabelu od svorkovnice.



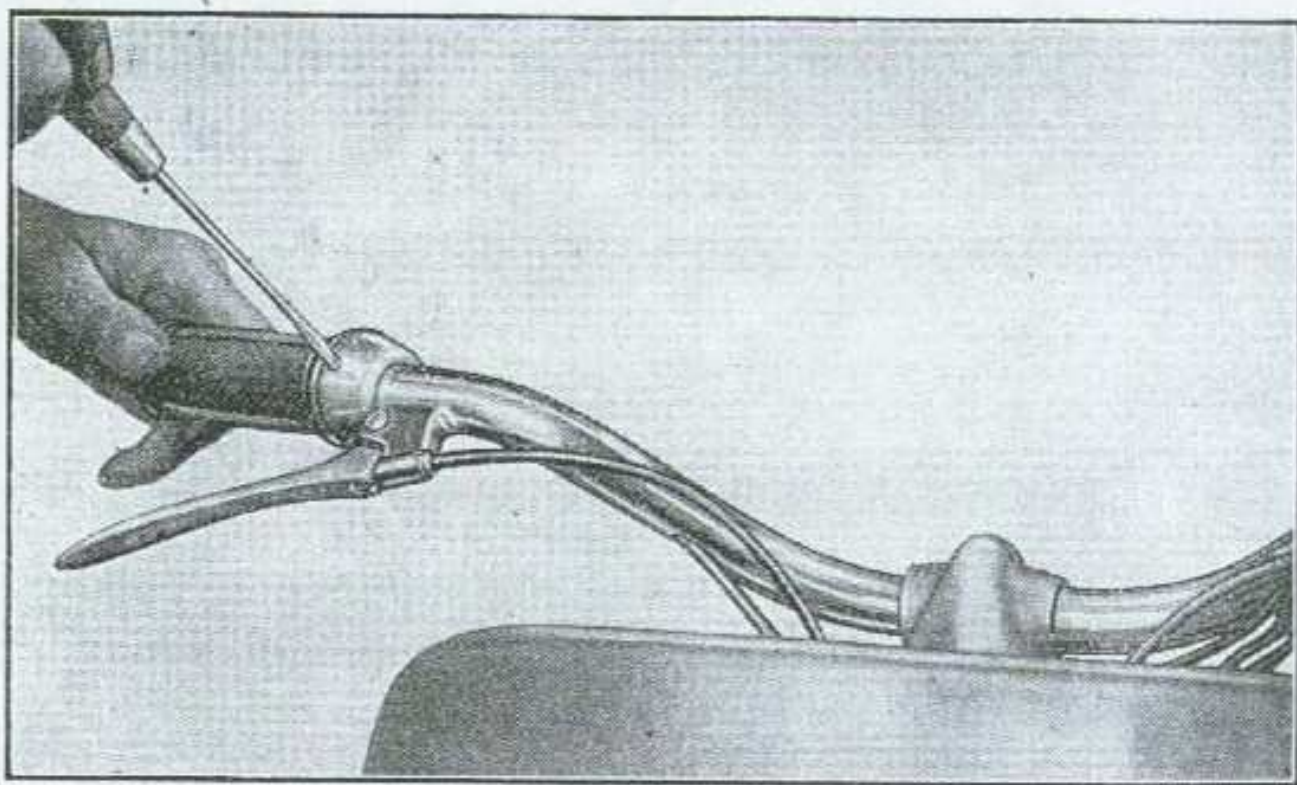
Obr. 46. Snímání řídítek

15. ŘÍDITKA — OTOČNÁ RUKOJEŤ

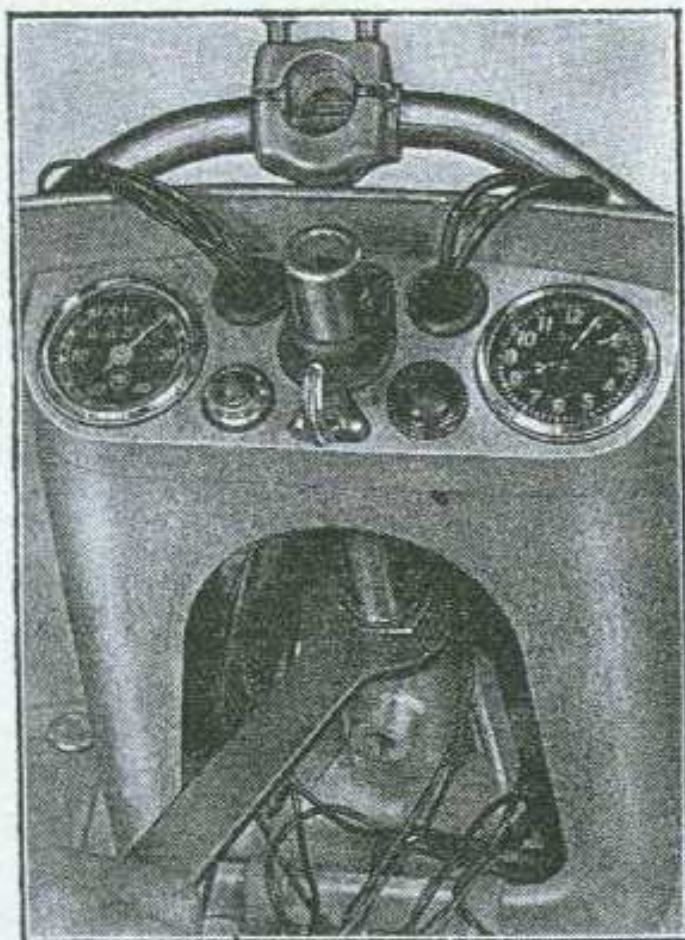
Řídítka jsou vcelku a upevněna jsou dvěma upínkami, které jsou staženy třemi šrouby M 8 (# 14) na sloupek řízení. K nim přísluší tři pružné podložky.

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

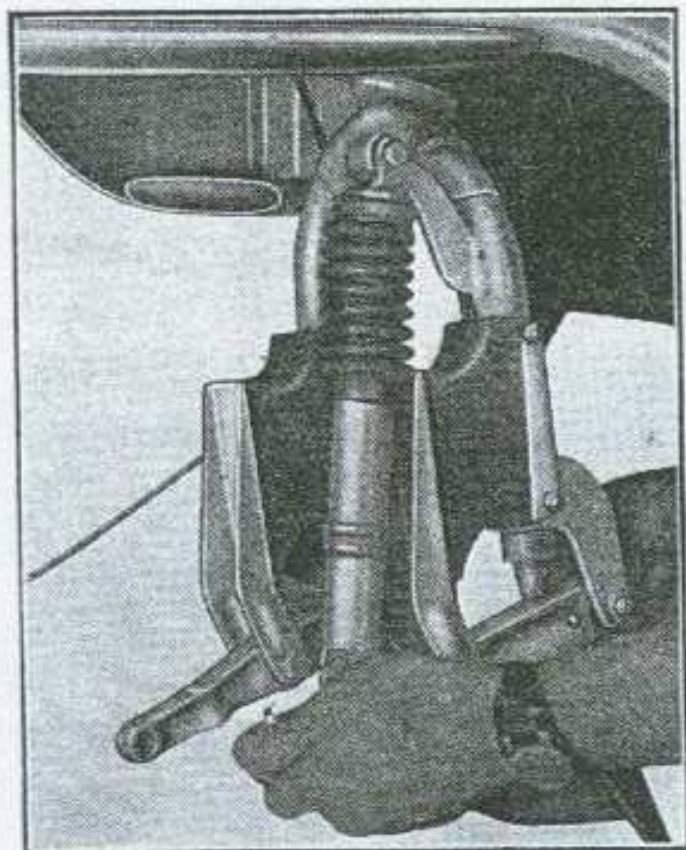
Otočnou rukojeť plynu stáhneme po vyšroubování zapuštěného šroubu otvorem v gumové rukojeti a zátce. Tuhost otáčení rukojeti seřídíme šroubkem v objímce rukojeti (obr. 47).



Obr. 47. Seřízení otočné rukojeti



Obr. 48. Demontáž přední vidlice



Obr. 49. Vyjmutí přední vidlice

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

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

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

17. DEMONTÁŽ PŘEDNÍHO BLOKU PÉROVÁNÍ — DORAZU VAHADEL A TLUMIČE

Provádíme po vyjmutí předního kola.

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

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

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

18. DEMONTÁŽ NÁDRŽE NA PALIVO

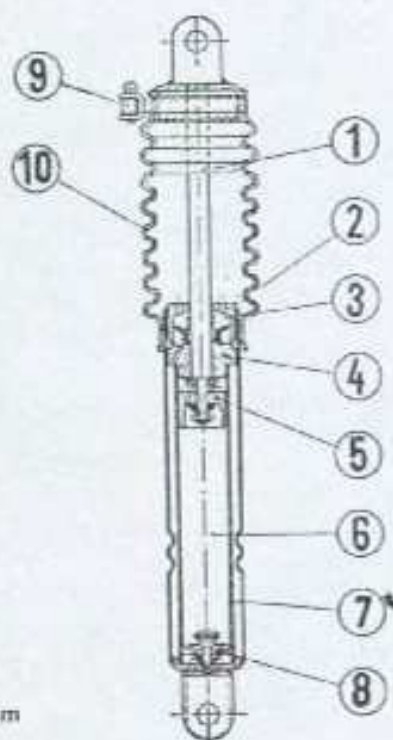
1. Vyjmeme rámeček s parabolou.

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

3. Odpojíme přívod paliva u výpustného kohoutku a po vyjmutí závlačky sejmeme nástavec kužele na výpustném kohoutku.

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

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



Obr. 50. Rez tlumičem

19. DEMONTÁŽ SCHRANKY NÁŘADÍ

(obr. 52)

Schránku nářadí sejmeme po vyšroubování šesti křídlových matic uvnitř schránky.

20. VYJMUTÍ AKUMULÁTORU (obr. 51)

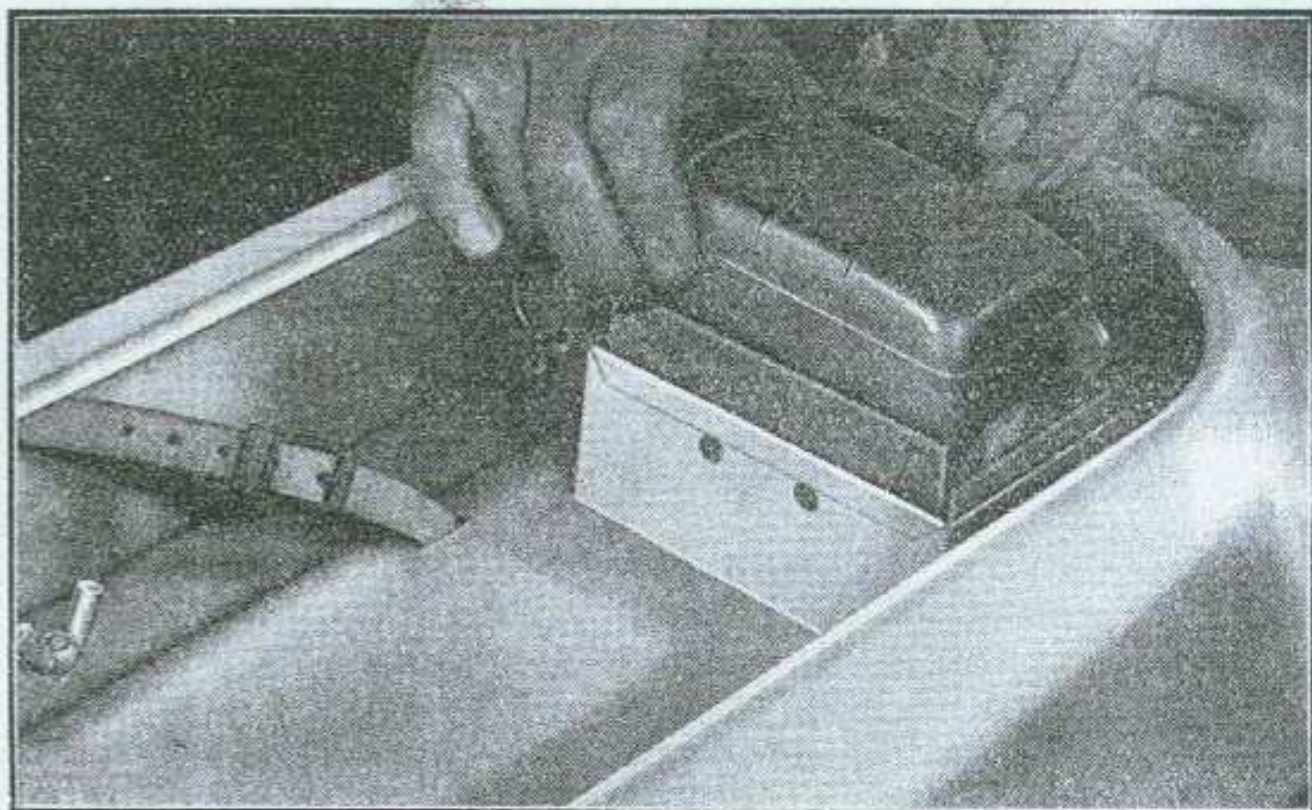
Po odklopení sedla a odpojení kabelů akumulátor vyjmeme.

21. DEMONTÁŽ SPINACÍ SKŘINKY (obr. 5)

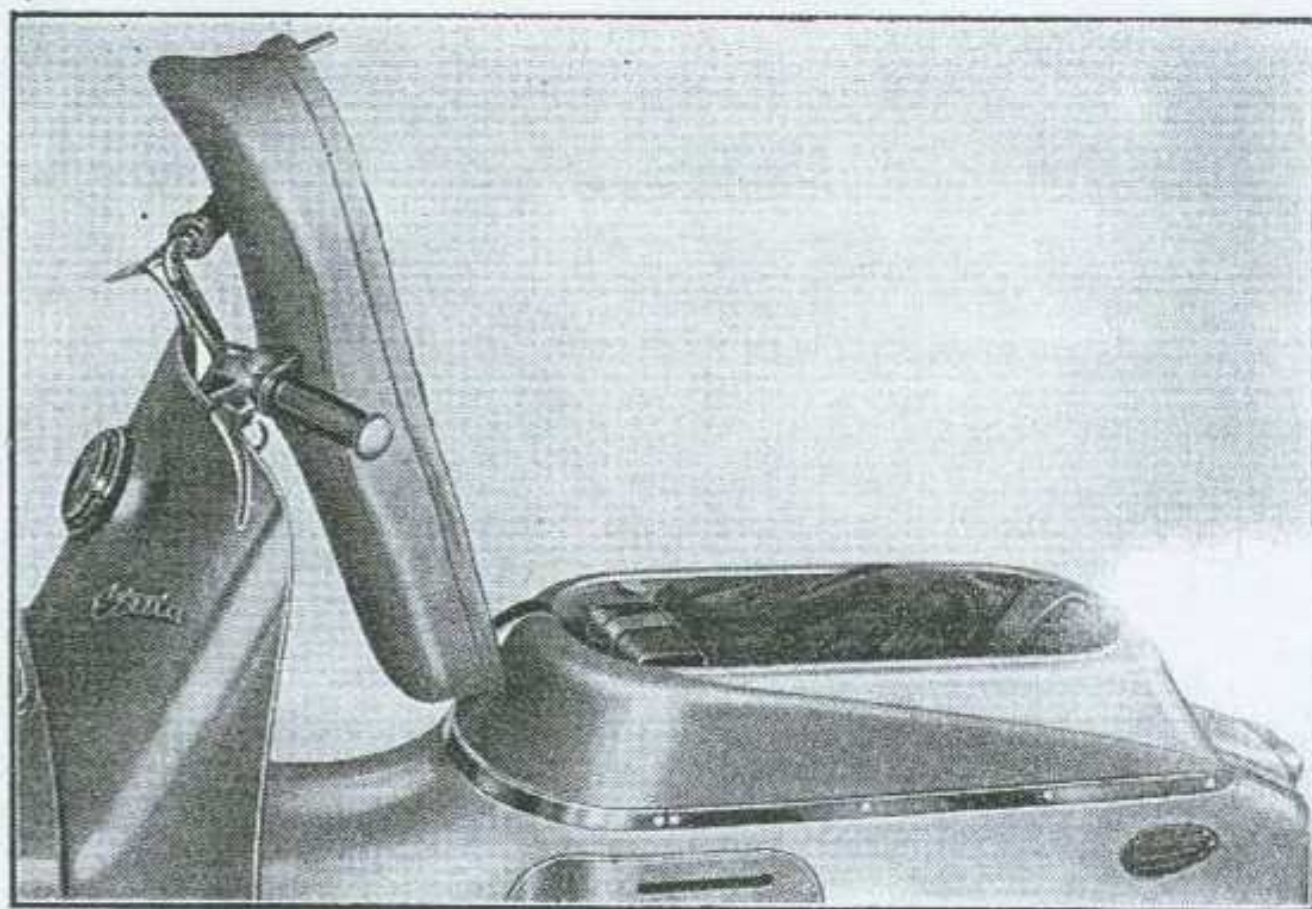
Spinací skříňku vyjmeme po vyšroubování tří šroubů M4 a odpojení očíslovaných kabelů.

22. DEMONTÁŽ SEDLA (obr. 53)

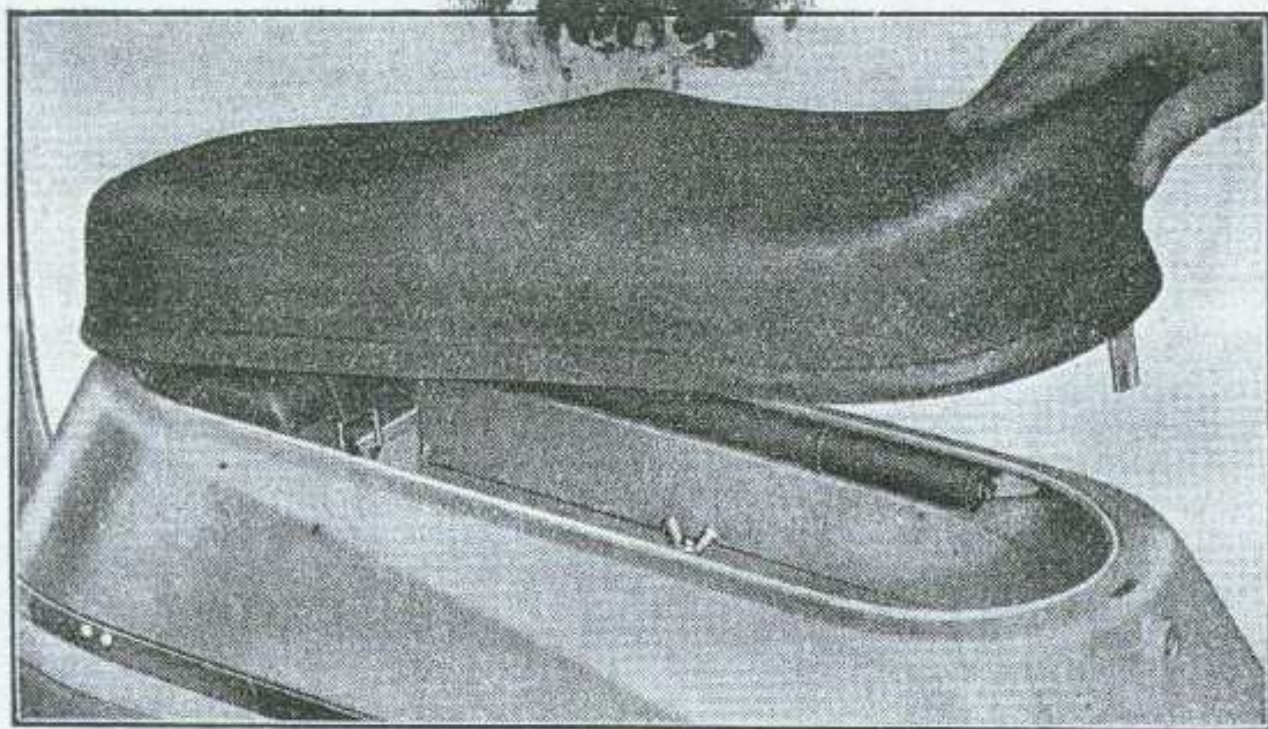
23. NOSIČ ZAVAZADEL (obr. 54)



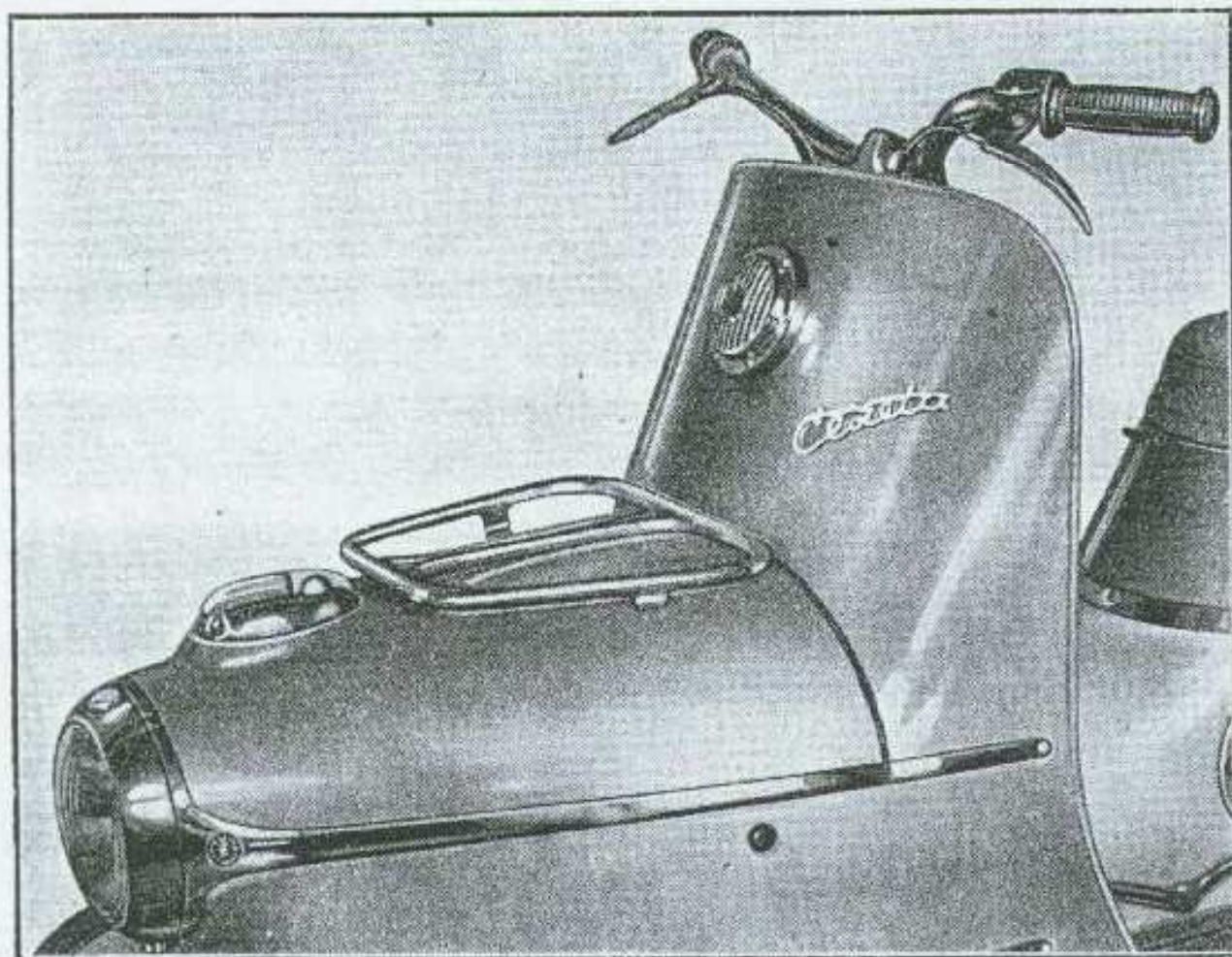
Obr. 51. Vyjmutí akumulátoru



Obr. 52. Schránka



Obr. 53. Demontáž sedla



Obr. 54. Nosič zavazadel

IV. TABULKA PORUCH A JEJICH ODSTRANENÍ

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění	
Motor nejde pravidelně Vynechává	Má detonace (píst klepe)	<p>Motor je přehřát.</p> <p>Elektrody svíčky žhavé,</p> <p>špatná svíčka (nevhodná tepelná hodnota).</p> <p>Mnoho karbonu v hlavě válce.</p> <p>Velký předstih.</p> <p>Tlumič výfuku zanesen.</p> <p>(Promáčknutá výfuková roura).</p>	<p>Nechat vychladnout a nejtít na vysoké otáčky.</p> <p>Svíčku vyměnit.</p> <p>Sejmout hlavu a karbon odstranit.</p> <p>Seřídít předstih.</p> <p>Tlumič sejmout, rozebrat a vyčistit.</p> <p>event. vyrovnat trubku.</p>
	Správná jiskra	<p>Voda nebo olej v karburátoru.</p> <p>Do karburátoru dochází málo paliva.</p> <p>Občasně krátké spojení na válec nebo rám.</p> <p>Chudá směs.</p> <p>Špatně namíchaná směs paliva a oleje.</p>	<p>Karburátor vyčistit.</p> <p>Otevřít úplně palivový kohout (rezerva), doplnit palivo do nádrže, prohlédnout přívodní potrubí, vyčistit vzduchový otvor v zadním šroubku ($\frac{1}{16}$ 10) připevňujícím nosič zavazadel.</p> <p>Kabel obalit izolační páskou nebo nejlépe vyměnit.</p> <p>Vyčistit trysku – karburátor seřídít.</p> <p>Směs před nalitím do nádrže dobře promíchat.</p>
	Nepravidelná jiskra	<p>Nevhodná svíčka.</p> <p>Zaolejevaná svíčka.</p> <p>Velkou vzdálenost elektrod svíčky.</p> <p>Znečištěné kontakty přerušovače.</p> <p>Opálené kontakty přerušovače.</p> <p>Špatně nastavené kontakty přerušovače.</p> <p>Vadný kondensátor, motor jde jen na malé obrátky pravidelně a silné jiskření mezi kontakty přerušovače.</p> <p>Občasně krátké spojení kabelu na válec nebo rám.</p>	<p>Svíčku vyměnit.</p> <p>Svíčku vyjmout a vyčistit.</p> <p>Vzdálenost elektrod seřídít přilnutím vnější na 0,5 mm.</p> <p>Kontakty očistit hadříkem namočeným v benzínu.</p> <p>Opilovat jemným pílníčkem.</p> <p>Vzdálenost kontaktů seřídít na 0,4 mm.</p> <p>Vyměnit kondensátor.</p> <p>Kabel omotat izolační páskou a nejlépe vyměnit.</p>

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění
<p>Motor nelze roztočit nebo motor nelze zastavit, karburátor lze přeplavit</p> <p>Motor má kompresi Svíčka dává lišku</p> <p>Karburátor je v pořádku</p>	<p>Přehřátý motor.</p> <p>Nedostatečné mazání.</p> <p>Bowdenové lanko ke karburátoru je přetrženo nebo vyvléknuto.</p> <p>Špatné těsnění mezi karburátorem a válcem.</p>	<p>Motor nechat vychladnout a udržovat jej v nízkých otáčkách.</p> <p>Dbát, aby olej byl vždy s palivem promísen, a to v poměru 1:25.</p> <p>Lanko vyměnit nebo seřídít.</p> <p>Těsnění vyměnit nebo dotáhnout hrdlo.</p>
Motor nemá dostatečný výkon (netáhne)	<p>Karburátor není v pořádku</p> <p>Ucpaná tryska.</p> <p>Děravý plovák.</p> <p>Plovák visí.</p> <p>Plováková jehla neuzavírá.</p>	<p>Trysku vyjmout a vyčistit.</p> <p>Plovák zalotovat nebo vyměnit.</p> <p>Plovák uvolnit.</p> <p>Poškozenou jehlu nahradit novou nebo opravit.</p>
	<p>Trvale</p> <p>Mnoho usazeného karbonu ve válci, hlavě, výfukových průchodech a tlumičích výfuků.</p> <p>Částečně ucpaný přívod paliva.</p> <p>Špatně seřízené zapalování.</p> <p>Neseřízený karburát (špatná směs).</p> <p>Zaseknuté šoupátko karburátoru.</p> <p>Ucpaný tlumič výfuku.</p> <p>Opotřebovaný vnitřek válce a píst.</p> <p>Motor nasává falešný vzduch. (Poloviny skříně nebo hrdlo karburátoru netěsní).</p> <p>Vadné těsnění pod hlavou.</p> <p>Brzdové čelisti dřou o bubny.</p> <p>Částečně ucpaný přívod paliva nebo síto v kahoutu nebo karburátoru.</p>	<p>Sejmout hlavu, válec, případně i výfukové potrubí a karbon odstranit.</p> <p>Odmantovat potrubí a vyčistit.</p> <p>Seřídít vzdálenost doteků přerušovače a předstih.</p> <p>Seřídít valný běh, polohu jehly a vyčistit čistič vzduchu.</p> <p>Uvolnit šoupátko a seřídít, aby plně otevíralo.</p> <p>Tlumič výfuku rozebrat a usazený karbon odstranit.</p> <p>Nový výbrus válce, nový píst a kroužky, zjistit opotřebení pístního ložiska atd. (odborná dílna).</p> <p>Poloviny skříně oddělit, dotykové plochy očistit, nanést těsnicí hmotu a pevně smontovat. Těsnění pod hrdlem karburátoru vyměnit.</p> <p>Vyměnit.</p> <p>Seřídít brzdy.</p> <p>Přívod paliva nebo síto vyčistit.</p>
	<p>Chvillemi</p> <p>Bowdenové lanko plynu vázne.</p> <p>Přehřátý motor.</p> <p>Vadná svíčka.</p>	<p>Lanko promazat, případně bowden vyměnit.</p> <p>Motor nechat vychladnout a udržovat v nízkých otáčkách.</p> <p>Svíčku vyměnit.</p>

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

POPIS ČINNOSTI DVOUDOBÉHO MOTORU

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

1. Píst se pohybuje nahoru

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

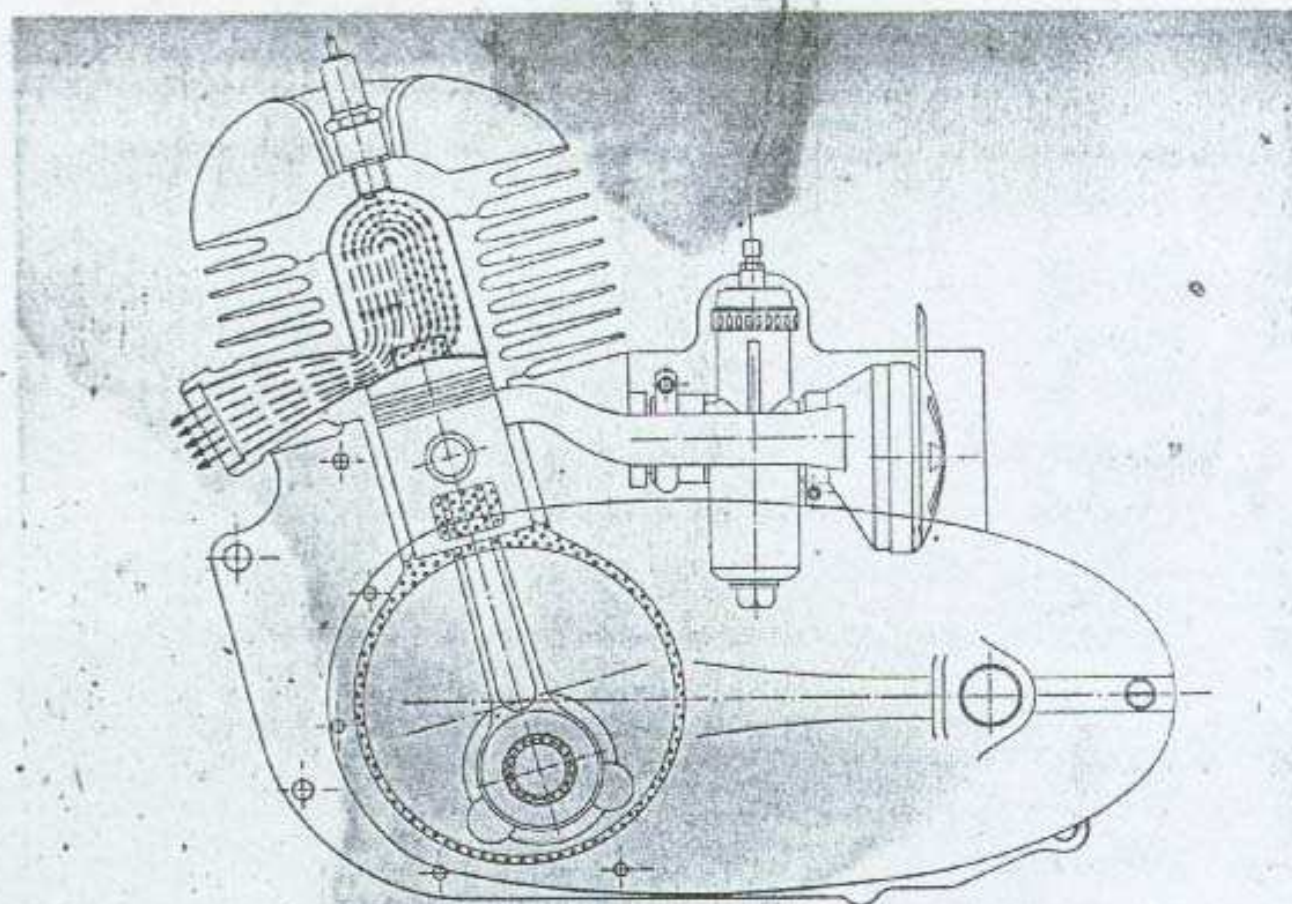
Mezitím nastává pod pístem podtlak, který způsobuje nasání čerstvé směsi z karburátoru do prostoru klikové skříně.

2. Píst se pohybuje dolů

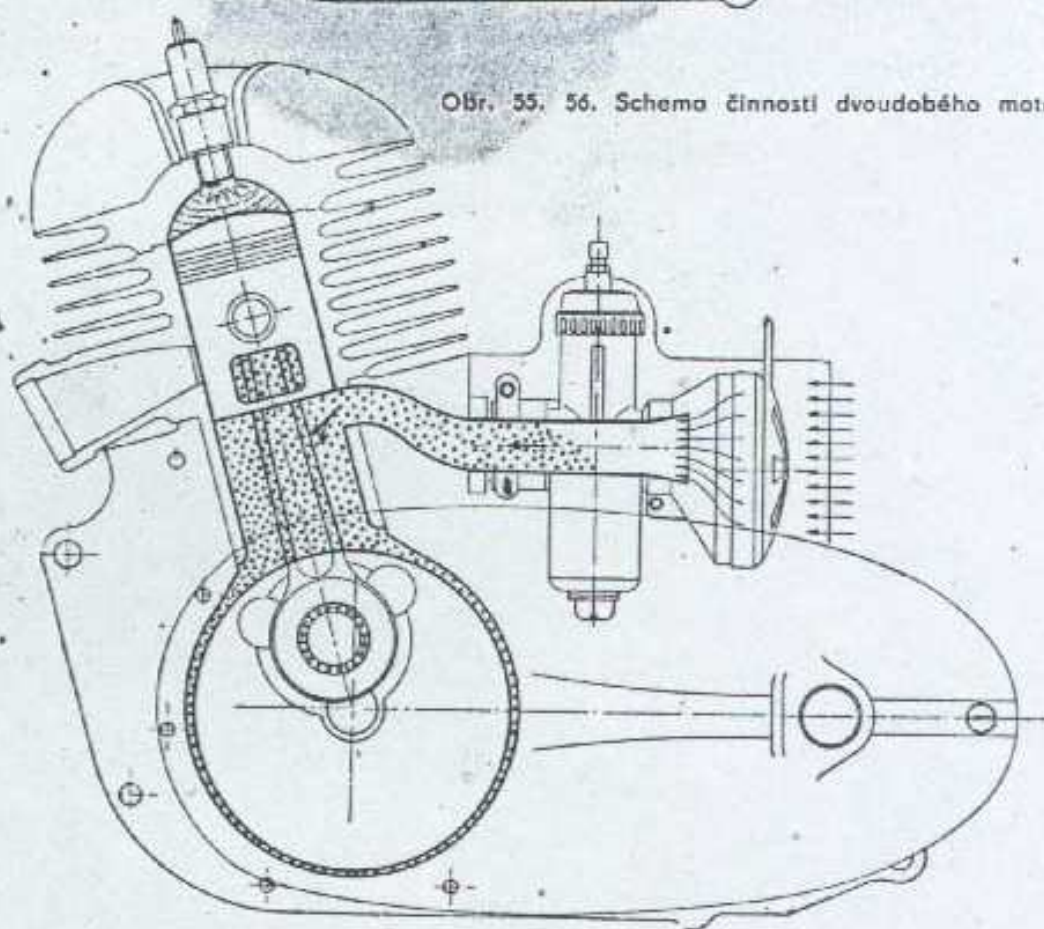
Po zapálení směsi nastává pracovní zdvih pístu (předání síly expandujících plynů pomocí klikového ústrojí a převadů k zadnímu kolu motocyklu). Horní hrana pístu otevře nejprve výfukový kanál a nastává výfuk spálených plynů. Horní hrana a okénko v pístu otevřou pak přepouštěcí kanály. Pod pístem a v klikovém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

SEZNAM NÁŘADÍ

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



Obr. 55, 56. Schema činnosti dvoudobého motoru



UPOZORNĚNÍ

Tato příručka není přesně směrodatná pro konstruktivní provedení a vybavení dodávaného skútru. Pracujeme stále na zdokonalení našich výrobků a vyhrazujeme si proto vývojem podmíněné změny oproti vyobrazením nebo popisům v příručce uvedeným.