

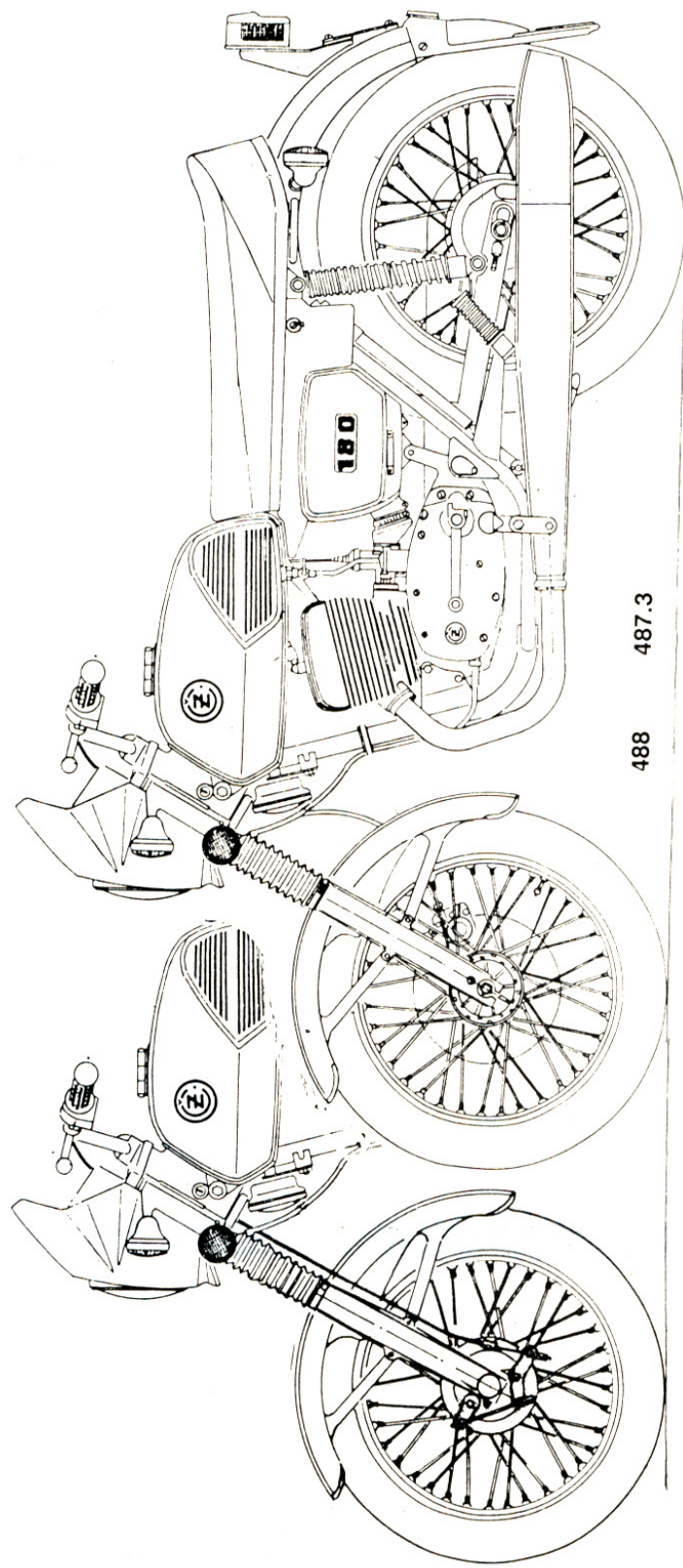


ČZ 125 488.3  
ČZ 180 487.3



# DÍLENSKÁ PŘÍRUČKA

vydání 1991



488 487.3

Obr. 1 Celkový pohled

# OBSAH

	str.
<b>Seznam vyobrazení</b>	4
<b>I. Technická data</b>	6
<b>II. Převzetí motocyklu</b>	9
1. Seřízení spojky	9
2. Řetěz	9
3. Stop spínač	9
4. Karburátor	10
5. Seřízení volnoběhu	11
6. Zapalování	11
7. Seřízení odtrhu	11
8. Seřízení předstihu	11
<b>III. Celková údržba motocyklu</b>	12
1. Mytí a čištění motocyklu	12
2. Mazací plán	12
3. Přehled ložisek a těsnění	14
4. Třídění válců, pístů, pístních čepů, pístních kroužků	15
<b>IV. Demontážní postup při vyjmutí motoru z rámu</b>	18
A - Motor - postup demontáže	20
- kontrola a oprava dílů před montáží motoru	25
- celková montáž motoru	31
B - Rám - přední vidlice	35
- upozornění k montáži	36
I. Tlumič přední vidlice	36
II. Stojánek a stupačky	38
III. Nožní brzda - demontáž	38
IV. Zadní kyvná vidlice	38
V. Zadní teleskopický tlumič	38
VI. Zadní blatník	40



## SEZNAM VYOBRAZENÍ

- Obr. 1 - Celkový přehled  
2 - Hlavní rozměry  
3 - Seřízení vůle páčky spojky  
4 - Seřízení poloautomatu  
5 - Seřízení stop spínače  
6 - Seřízení karburátoru  
7 - Seřízení předstihu  
8 - Mazací plán  
9 - Označení ložisek a těsnění  
10 - Třídění válce  
11 - Označení pístů  
12 - Řez motorem  
13 - Vytlačení pístního čepu  
14 - Sejmutí motoru  
15 - Stlačení pružin  
16 - Zajištění spojky  
17 - Demontáž prim. řetěz. kola  
18 - Vyražení kolíku vačky  
19 - Zajištění zápalek hřídele řazení  
20 - Demontáž pravé poloviny skříně  
21 - Vytlačení klikového mechanismu  
22 - Tolerance pístního kroužku  
23 - Ojnice sada  
25 - Vyúhlování ojnice  
26 - Označení ramen před rozlisováním  
27 - Rozlisování klikového mechanismu  
28 - Rozměry klikového mechanismu  
29 - Centrování klikového mechanismu  
30 - Rozměr korkového obložení  
31 - Rozměry pro realizování ložisek  
32 - Zalisování ložisek  
33 - Vtahování klikového mechanismu  
34 - Měnění kazivosti pravého čepu  
35 - Řez vidlicí  
36 - Demontáž nosné trubky  
  
38 - Řez ramenem vidlic  
39 - Matice řízení-dotažení  
40 - Demontáž zadního pérování  
41 - Demontáž ložisek kol



**MOTOR**



**RÁM**



### C. PODVOZEK

1. Rám	trubkový
2. Rozměry kol	
a) ráfek přední	1,85 x 18"
ráfek zadní	1,85B x 18"
b) pneumatika přední	2,75 x 18" M9
pneumatika zadní	3,00 x 18" M9
c) tlak vzduchu pro jednoho jezdce	
v pneumatice přední	0,113 MPa
v pneumatice zadní	0,157 MPa
tlak vzduchu pro dva jezdce	
v pneumatice přední	0,123 MPa
v pneumatice zadní	0,280 MPa
3. Brzdy	přední, zadní čelistová, přední kotoučová
Průměr brzdových bubnů	160 mm (Ø 265 mm)
Šířka obložení čelistí	35 mm
Ovládání přední brzdy	bowdenem a lankem
Ovládání zadní brzdy	táhlem
4. Pérování	
a) přední vidlice	teleskopická s tlumičem kmitů
zdvih přední vidlice - mm	160
b) zadní kyvná vidlice	s 2 teleskopickými tlumiči
zdvih zadní kyvné vidlice - mm	86

### D. ELEKTRICKÉ PŘÍSTROJE

1. Dynamo	6 V
Jmenovitý výkon	W 75
2. Akumulátor	6 V
Kapacita	Ah 11
Hustota elektrolytu	1,28 (32Bé)
Uzemněn	- pól
3. Světlomet	
Žárovka hlavní	6 V 35/35 W
Žárovka parkovací	6 V 4 W
Žárovky kontrolní a osvětlení přístrojů	6 V 2 W
4. Zadní světlo	
Žárovka koncového světla	6 V 5 W
Žárovka brzdového světla	6 V 15 W
5. Pojistka	15 A

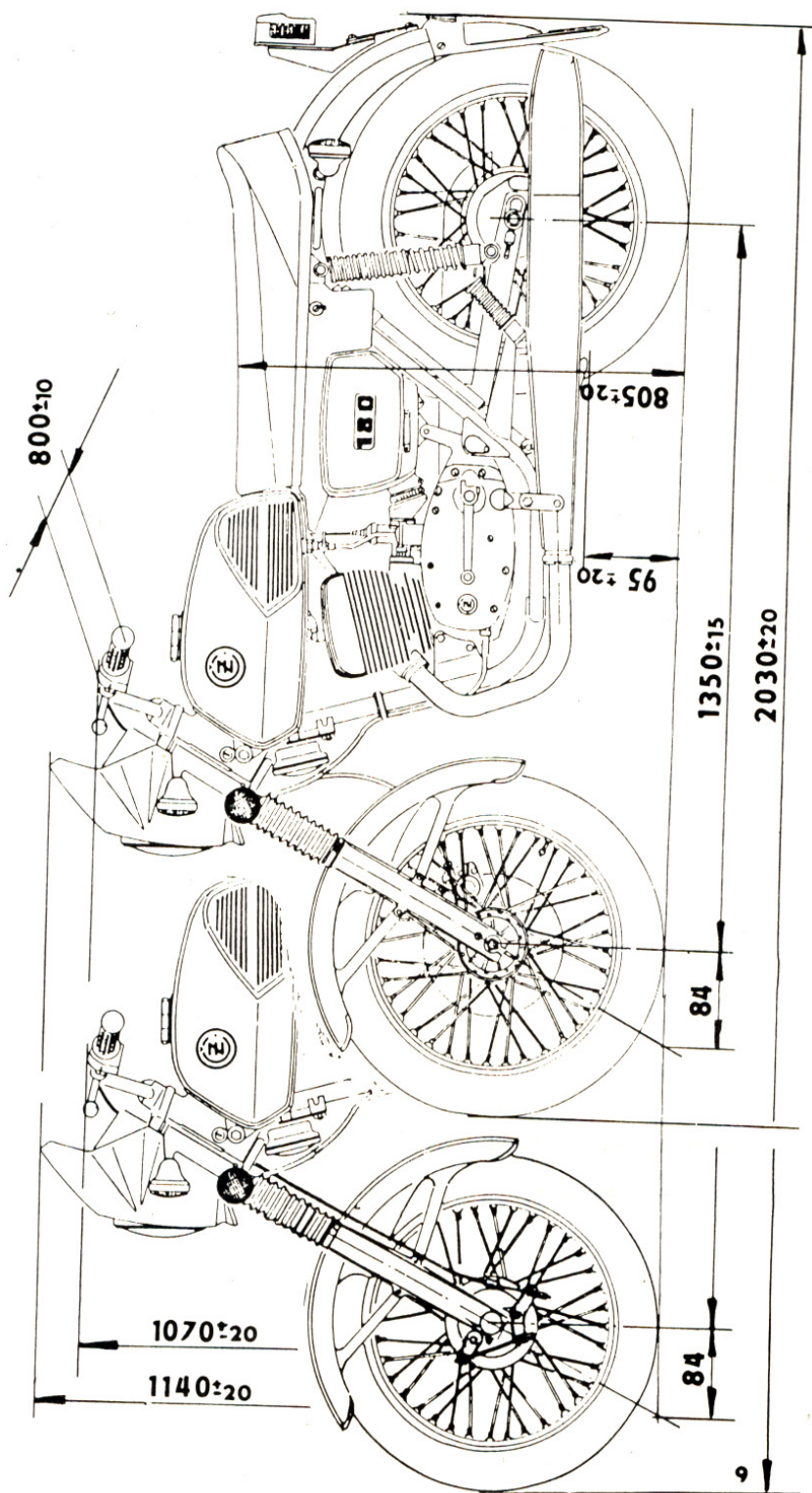
### E. MAZÁNÍ - OLEJE

1. Převodovka - spojka - prim. převod	PP 7
Druh oleje	1000 ccm
Obsah oleje v rychlostní skříní	
2. Přední vidlice	v zimě tlum. olej - v létě M3AD (SAE 10/30 W)
Druh oleje	200 ccm
Obsah jednoho ramene	
3. Zadní pérování	tlum. olej (ON 65 6890)
Druh oleje	75 ccm
Obsah jednoho teleskopického tlumiče	

### F. OSTATNÍ ÚDAJE

1. Váha motocyklu bez paliva	120 kg	122 kg
2. Dovolené zatížení motocyklu	160 kg	160 kg
3. Maximální rychlost		
a) v sedě	90 km/hod.	95 km/hod.
b) v leže	100 km/hod.	105 km/hod.



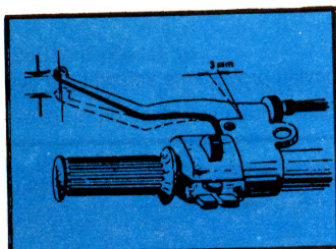


## II. PŘEVZETÍ MOTOCYKLU

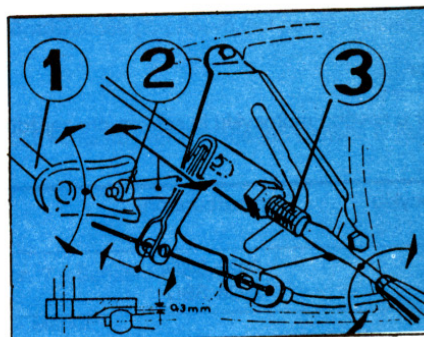
Z výrobního závodu jsou motocykly expedovány v částečně demontovaném stavu. Prodejní organizace po vybalení, montáži a celkové kontrole připraví motocykl k provozu. Zákazník přejímá motocykl úplný a provozuschopný. Závady, které vzniknou v záruční lhůtě během provozu, opravuje příslušná záruční opravna. Při přejímání si překontrolujte číslo motoru a číslo rámu, zda souhlasí s doklady. Při uvádění baterie do provozu dodržujte předpis výrobce.

### 1. Seřízení spojky

U páčky spojky je nutno stále dodržovat minimální vůli cca 3 mm, kterou seřizujeme šroubem na řídkách. Poloautomat spojky seřizujeme po demontáži pravého víka motoru.



Obr. 3 - Seřízení vůle páčky spojky



Obr. 4 - Seřízení poloautomatu spojky

- Zašroubováním seřizovacího šroubu na řídkách uvolníme ruční ovládání spojky.
- Zjistíme vůli mezi kladičkou (2) poloautomatu a vačkou na hřídeli řazení (1).
- Přitahováním nebo povolováním šroubu (3) nastavíme vůli dle obr. 4.
- Je-li vytaženo lanko spojky, provedeme jeho zkrácení na páčce poloautomatu.
- Seřídíme předepsanou vůli na řídkách.

### 2. Řetěz

Po ujetí cca 500 km postavíme motocykl na stojan a zkontrolujeme průhyb řetězu, který má být 10 - 15 mm. Je-li průhyb větší, provedeme napnutí řetězu.

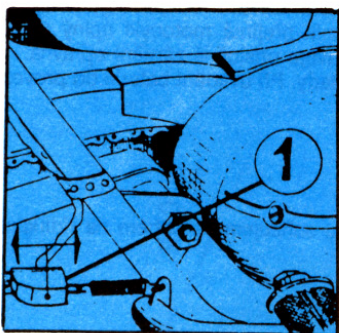
- Povolíme matici hřídele # 22 (na levé straně) a matici převodníku # 27 (na pravé straně).
- Povolíme zadní matice napínáku # 14 a matice na obou stranách stejnoměrně dotahujeme. Současně kontrolujeme předepsaný průhyb řetězu.
- Zkontrolujeme stopu zadního kola a dotáhneme zadní matice napínáku a matice # 22, # 27.
- Po napnutí řetězu provedeme seřízení zadní brzdy a stop spínače.

### 3. Stop spínač

V případě, že se nám po sešlápnutí brzdového pedálu nerozsvítí brzdové světlo (za předpokladu, že pojistka a žárovka nejsou přepálené), provedeme seřízení stop spínače.

- Šroubovákem povolíme zajišťovací šroub tělesa stop spínače.
- Sešlápneme brzdový pedál a tělesem 1 postuneme doleva až se nám rozsvítí brzdové světlo.
- V této poloze dotáhneme zajišťovací šroubek tělesa.

Po odbrzdění musí brzdové světlo zhasínat.



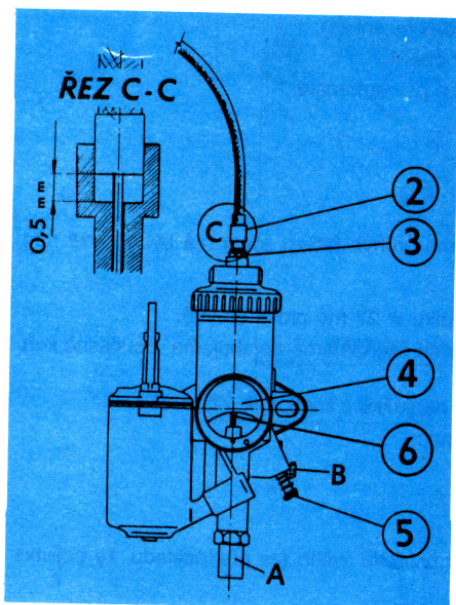
Obr. 5 - Seřízení stop-spínače

#### 4. Karburátor

Karburátor u nového motocyklu je seřízen pro zajíždění. U zjetého motocyklu provedeme seřízení dle uvedené tabulky.

Typ motocyklu	Typ karburátoru	Poloha jehly po záběhu	Otevření šroubu volnoběhu po záběhu
488	2924 SBD	II - III	3/4 - 1 1/4
487	2926 SBD	II - III	3/4 - 1 1/4

- Vzduchový šroub volnoběhu B nám ovlivňuje složení směsi do 1/3 otáček motoru (1/3 otevření difuséru). Přitažením šroubu dostáváme složení směsi bohatší a povolením chudší. Nastavení dle tabulky provádíme tak, že šroub jemně dotáhneme do konce (v případě silného dotažení může nastat deformace sedla v karburátoru) a pak jej povolíme na uváděné hodnoty.



Obr. 6 - Seřízení karburátoru

- Poloha jehly (6) je uváděna shora. Jehla (6) ovlivňuje složení směsi cca od 1/3 do 2/3 otáček motoru. Přestavením jehly ze IV. zářezu na III. dostáváme chudší složení směsi.
- Od 2/3 otevření difuséru ovlivňuje složení směsi hlavní tryska.



## 5. Seřízení volnoběhu

Volnoběh seřizujeme při ohřátém motoru za předpokladu, že je správně nastaven předstih zapalování (po nastavení hodnot dle tabulky) takto:

- Povolíme seřizovací šroub (3) bowdenu tak, aby mezi šroubem a bowdenem vznikla vůle.
  - Přitáhneme dorazový šroub (5) šoupátka na vyšší otáčky, aby motor nezhasínal.
  - Nastartujeme motor a povolením dorazového šroubku (5) nastavíme nízké otáčky motoru tak, aby chod motoru byl klidný.
  - Seřídíme vůli bowdenu na cca 0,5 mm.
- Volnoběh neseřizujeme šroubem (3) plynového bowdenu.

## 6. Zapalování

Zapalování svíčky seřizujeme po ujetí cca 3000 km - 4000 km. Po očištění elektrod ocelovým kartáčem seřídíme jejich vzdálenost na 0,5 mm - 0,6 mm. Při správném seřízení motoru má izolátor zapalovací svíčky cihlově červeně zabarvení.

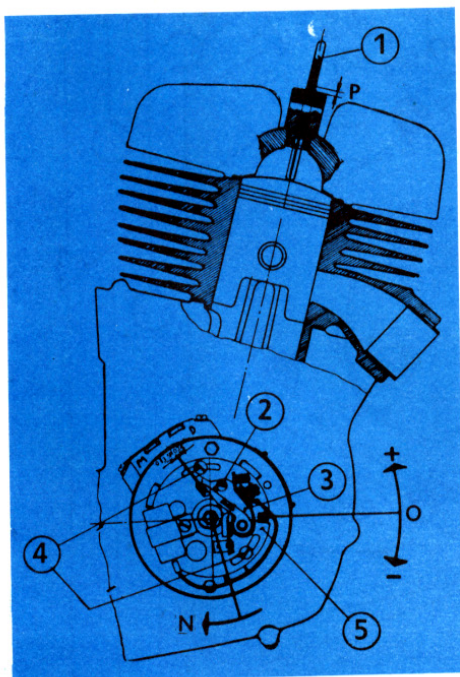
## 7. Seřízení odtrhu

Kontakty přerušovače seřizujeme rovněž po ujetí cca 3000 km - 3500 km takto:

- Po sejmutí pravého víka motoru řádně očistíme, případně zarovnáme jemným jehlovým pilníčkem kontakty přerušovače.
- Po demontáži svíčky nastavíme horní mrtvou polohu pístu.
- Plochými měrkami zkontrolujeme vzdálenost kontaktů, která má být 0,4 mm.
- Je-li vzdálenost kontaktů menší (nebo větší), povolíme šroubek (2) připevňující pevný kontakt (3) přerušovače k základové desce a vzdálenost seřídíme.

## 8. Seřízení předstihu

Po sejmutí dynamy, nebo větším přestavěním vzdáleností kontaktů přerušovače (při výměně kontaktů) provádíme kontrolu předstihu, případně seřízení takto:



Obr. 7 - Seřízení předstihu

- 1 - Měrka
- 2 - Šroub přerušovače
- 3 - Přerušovač
- 4 - Šroub kotevní desky
- 5 - Kotevní deska
- N - Směr otáček motoru

- Šroubem # 10 připevňujícím vačku k rotoru otočíme klikovým mechanismem doleva (proti směru otáčení motoru) tak, aby se nám píst z HMÚ snížil u motocyklu 125 ccm o  $P = 3,2$  a u motocyklu 175 ccm o  $P = 2,9$  mm. V tomto bodě musí dojít k sepnutí kontaktů. Sepnutí kontaktů zjistíme při zapnutém klíčku zapalování slabou jiskrou mezi kontakty přerušovače, nebo pomocí žárovky připojené jedním koncem na přerušovač.

- Dochází-li k sepnutí kontaktů dříve (menší předstih) nebo později (větší předstih), povolíme dva šrouby 4 připevňující základovou desku 5 k dynamu a lehkým poklepem na šroubovák otáčíme základovou desku 5. Otáčením základové desky 5 doprava (ve směru otáčení motoru), předstih snižujeme a doleva (proti směru otáčení motoru) předstih zvyšujeme.
- Po nastavení předepsaného předstihu dotáhneme šrouby 4 základové desky 5 a opět překontrolujeme hodnoty předstihu. Je-li deska 5 pokrivena, přitažení šroubu 4 se mění hodnoty předstihu.

### III. CELKOVÁ ÚDRŽBA MOTOCYKLU

#### 1. Mytí a čištění motocyklu

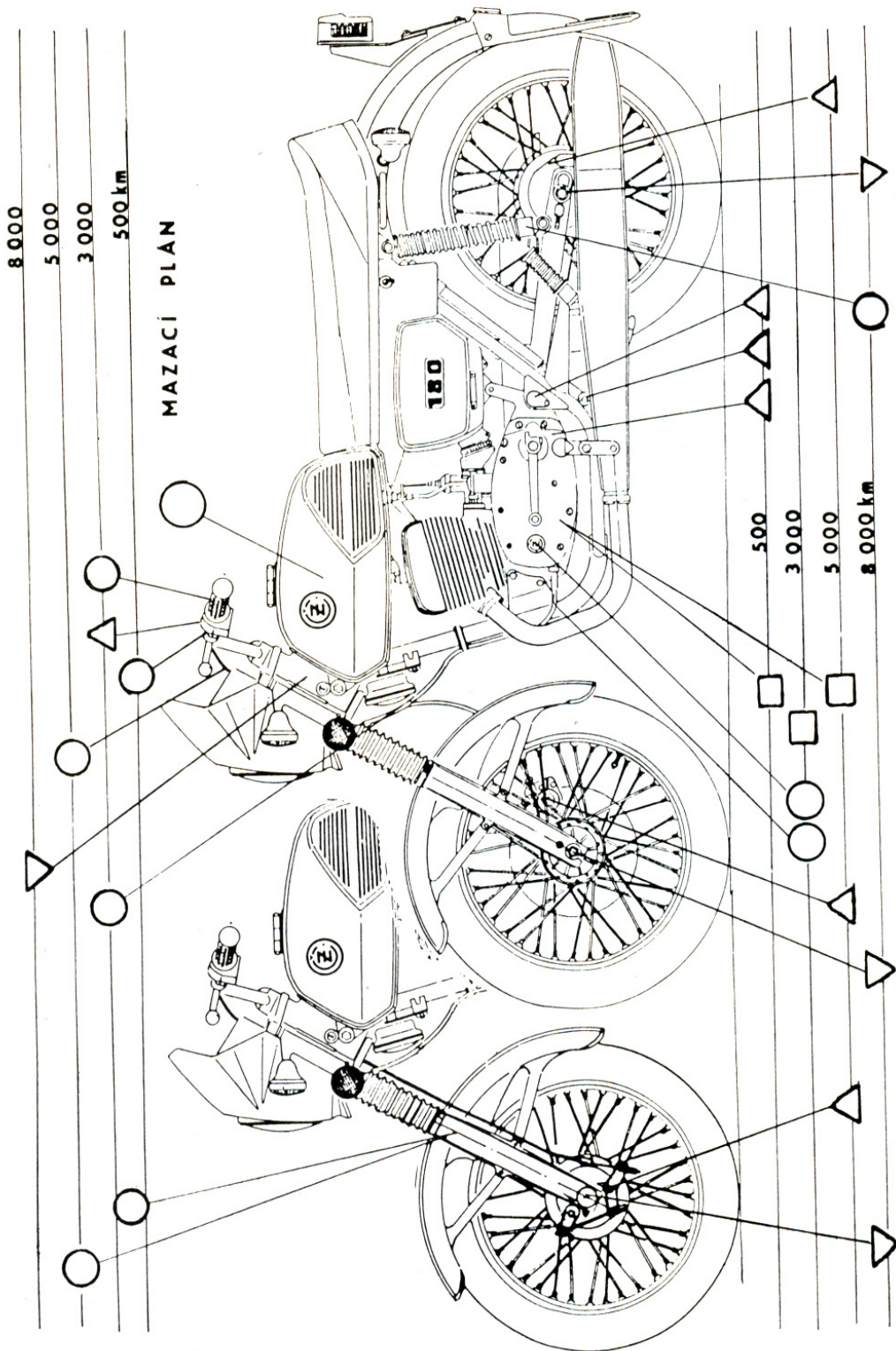
- a) Lakované a chromované díly omyjte nejprve jemným vějířem vody a k odstranění hrubých nečistot používejte zároveň houby, kterou často vyperte, aby se v ní vyplavily tvrdé částičky. Při použití šamponů a na rozpouštění nečistot se řiďte pokyny výrobce. Při stříkání motocyklu vodou dejte pozor, aby se voda nedostala do brzdových bubnů, karburátoru apod. Motocykl po umytí osušte kůží, případně po úplném oschnutí přeleštěte lakované a chromované díly měkkým flanelovým hadrem. Nemýjte motocykl na prudkém slunci, neboť rychlé schlazení laku může narušit tlak, voda se rychle odpařuje a zanechává skvrny.
- b) Motor nutno očistit benzínem pomocí štětce nebo kartáče a vysušit čistým hadrem.
- c) Motocykly jsou smaltovány vypalovacím syntetickým lakem. Leštění lakovaných dílů leštícími přípravky provádějte podle pokynů výrobce přípravků. Tyto prostředky odstraňují obvykle různé skvrny na laku a vyplňují různé spáry a rýhy v laku a mají účinek jak čistící tak conservační. Chromované díly doporučujeme potřítk voskem a vyleštit, aby byly chráněny před povětrnostními vlivy.

#### 2. Mazací plán

Po ujetí 500 km	1 čep kyvné vidlice $\Delta$ 3 čepy páček (př. brzda, spojka) $\circ$ 4 převodová skříň (výměna) $\square$ 5 přední vidlice (výměna) $\bullet$
3000 km	6 čep raménka přerušovače $\circ$ 7 plst' přerušovače $\circ$ 8 otočná rukojeť plynu $\Delta\circ$ 9 pohon rychloměru $\circ$ 10 poloautomat spojky $\Delta$ 4 přev. skříň (výměna) $\square$
5000 km	11 klíče brzd $\Delta$ 12 lanka bowdenů $\circ$ 5 přední vidlice $\bullet$
8000 km	13 kuličky řízení $\Delta$ 14 ložiska kol $\nabla$ 4 převodová skříň $\square$ 15 zadní pérování $\bullet$

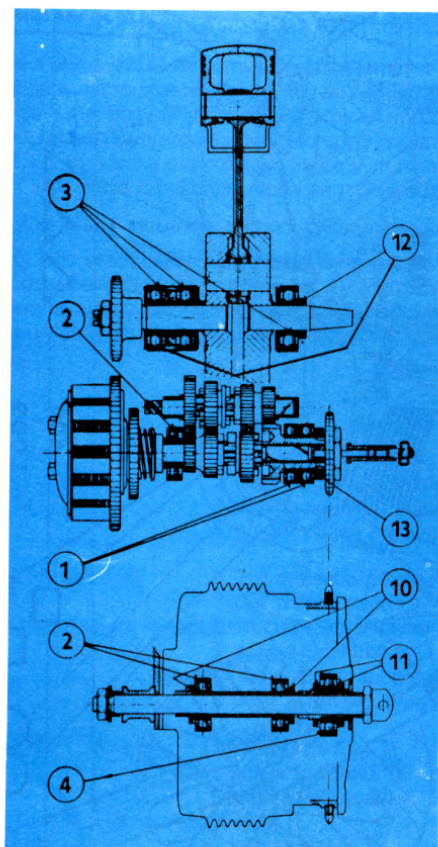
- $\nabla$  = AV2  
 $\Delta$  = A00  
 $\square$  = PP7  
 $\circ$  = M2T  
 $\bullet$  = tlum. olej







### 3. Přehled ložisek a těsnění



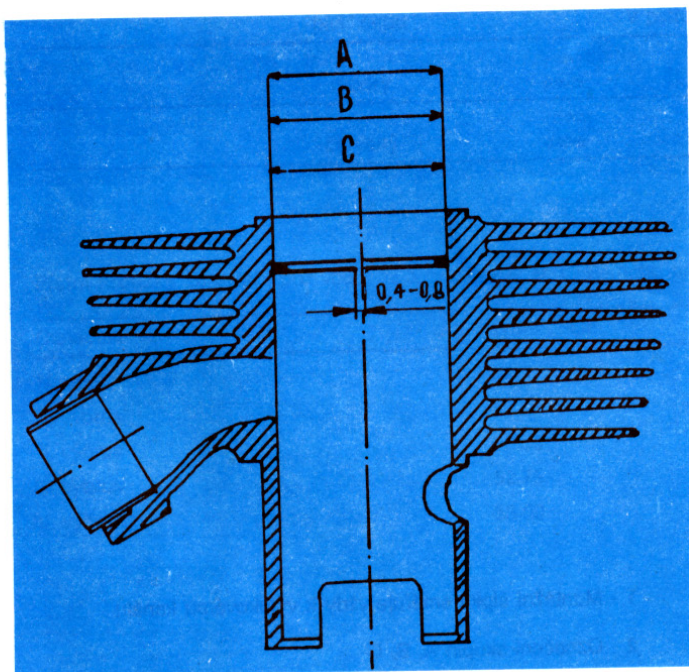
Obr. 9 - Označení ložisek a těsnění

Označení ložiska	Pos.	Rozměr	Použití	Celkem
60005 ČSN 02 4633	1		2 ks kolo s nábojem	2
302 ČSN 02 4637	2	ø 42/15 x 13	1 ks hlavní hřídel 2 + 2 přední + zadní kolo	5
6304 ČSN 02 4637 C-36	3	ø 52/20 x 14	2 ks levá strana klik. mech. 1 ks pravá strana klik. mech.	3
6304 ČSN 02 4637	4	ø 52/20 x 14	1 ks převodník	1
Kulička 6,35 (1/4") ČSN 02 3680	5		2 x 19 Hlava řízení 1 vypínání spojky	40

Označení těsnění - gufera	Posice	Použití	Celkem
355-11-208 těsnění	6	1 ks kolo náhonu rychloměru	1
403-7731-00 těsnění	7	1+1 zadní pérování	2
36x47x6,5x10 těsnění úplné	8	1+1 kluzák přední vidlice	2
620-51-126 těsnění	10	2+2 přední + zadní kolo	4
620-56-215 těsnění	11	2 ks převodník zadního kola	2
Gufero 20x30x7 ÚN 02 9401	12	1 pravá strana klik. mechanismu 1 levá strana klik. mechanismu	1
Gufero 30x40x7 ÚN 02 9401	13	1 řetězové kolo	1

#### 4. Třídění válců, pístů, pístních čepů a pístních kroužků.

Válec - vrtání válce se provádí v celkové toleranci 0,03 mm. Dále se válec třídí do třech skupin označených na spodní došedací ploše písmeny A, B, C.



Obr. 10 - Třídění válce

### Třídění válců pro typ 488

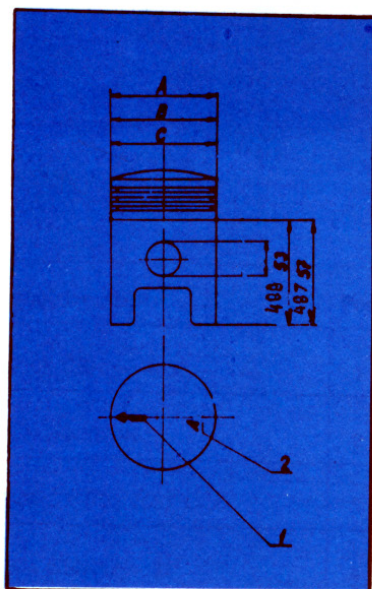
Rozměr	Celková tolerance	Skupina A	Skupina B	Skupina C
Normál	$\varnothing 52^{+0,03}$	$52^{+0,01}$	$52,01^{+0,01}$	$52,02^{+0,01}$
I. výbrus	$\varnothing 52,25^{+0,03}$	$52,25^{+0,01}$	$52,26^{+0,01}$	$52,27^{+0,01}$
II. výbrus	$\varnothing 52,50^{+0,03}$	$52,50^{+0,01}$	$52,51^{+0,01}$	$52,52^{+0,01}$
III. výbrus	$\varnothing 52,75^{+0,03}$	$52,75^{+0,01}$	$52,76^{+0,01}$	$52,77^{+0,01}$
IV. výbrus	$\varnothing 53^{+0,03}$	$53^{+0,01}$	$53,01^{+0,01}$	$53,02^{+0,01}$

### Třídění válců pro typ 487.3

Rozměr	Celková tolerance	Skupina A	Skupina B	Skupina C
Normál	$\varnothing 58,75^{+0,03}$	$58,75^{+0,01}$	$58,76^{+0,01}$	$58,77^{+0,01}$
I. výbrus	$\varnothing 59,00^{+0,03}$	$59,00^{+0,01}$	$59,01^{+0,01}$	$59,02^{+0,01}$
II. výbrus	$\varnothing 59,25^{+0,03}$	$59,25^{+0,01}$	$59,26^{+0,01}$	$59,27^{+0,01}$
III. výbrus	$\varnothing 59,50^{+0,03}$	$59,50^{+0,01}$	$59,51^{+0,01}$	$59,52^{+0,01}$

Píst se podle třídícího  $\varnothing$  rozděluje do třech skupin A, B, C. Také otvor pro pístní čep je tříděn do dvou skupin označených

Obr. 11 - Označení pístů



1 - Montážní šipka směřuje vždy k výfukovému kanálu

2 - Označení skupin A, B, C



### Rozdělení pístů podle třídících rozměrů do skupin

ČZ 125 typ 488

Rozměr	Skupina A	Skupina B	Skupina C
Normál $\varnothing$	51,84 <sup>-0,01</sup>	51,85 <sup>-0,01</sup>	51,86 <sup>-0,01</sup>
I. výbrus $\varnothing$	52,09 <sup>-0,01</sup>	52,10 <sup>-0,01</sup>	52,11 <sup>-0,01</sup>
II. výbrus $\varnothing$	52,34 <sup>-0,01</sup>	52,35 <sup>-0,01</sup>	52,36 <sup>-0,01</sup>
III. výbrus $\varnothing$	52,59 <sup>-0,01</sup>	52,60 <sup>-0,01</sup>	52,61 <sup>-0,01</sup>
IV. výbrus $\varnothing$	52,84 <sup>-0,01</sup>	52,85 <sup>-0,01</sup>	52,86 <sup>-0,01</sup>

ČZ 175 typ 487.3

Rozměr	Skupina A	Skupina B	Skupina C
Normál $\varnothing$	58,59 <sup>-0,01</sup>	58,60 <sup>-0,01</sup>	58,61 <sup>-0,01</sup>
I. výbrus $\varnothing$	58,84 <sup>-0,01</sup>	58,85 <sup>-0,01</sup>	58,86 <sup>-0,01</sup>
II. výbrus $\varnothing$	59,09 <sup>-0,01</sup>	59,10 <sup>-0,01</sup>	59,11 <sup>-0,01</sup>
III. výbrus $\varnothing$	59,34 <sup>-0,01</sup>	59,35 <sup>-0,01</sup>	59,36 <sup>-0,01</sup>

Pístní čep se třídí do dvou skupin, červená a modrá, označených na čele pístního čepu.

### Třídění pístu a pístního čepu

Označení píst. čepu	Rozměr otvoru v pístu	Rozměr pístního čepu
modrý	+0,0010 -0,0015 $\varnothing$ 16	$\varnothing$ 15,997 <sup>-0,003</sup>
červený	+0,0035 -0,0010 $\varnothing$ 16	16,000 <sup>0,003</sup>

Pístní kroužky se vyrábí pro všechny 3 skupiny A, B, C stejného průměru o síle 2 mm

Označení	$\varnothing$ pro typ 488	$\varnothing$ pro typ 487,3
Normál	52	58,75
I. výbrus	52,25	59,00
II. výbrus	52,50	59,25
III. výbrus	52,75	59,50
IV. výbrus	53,00	

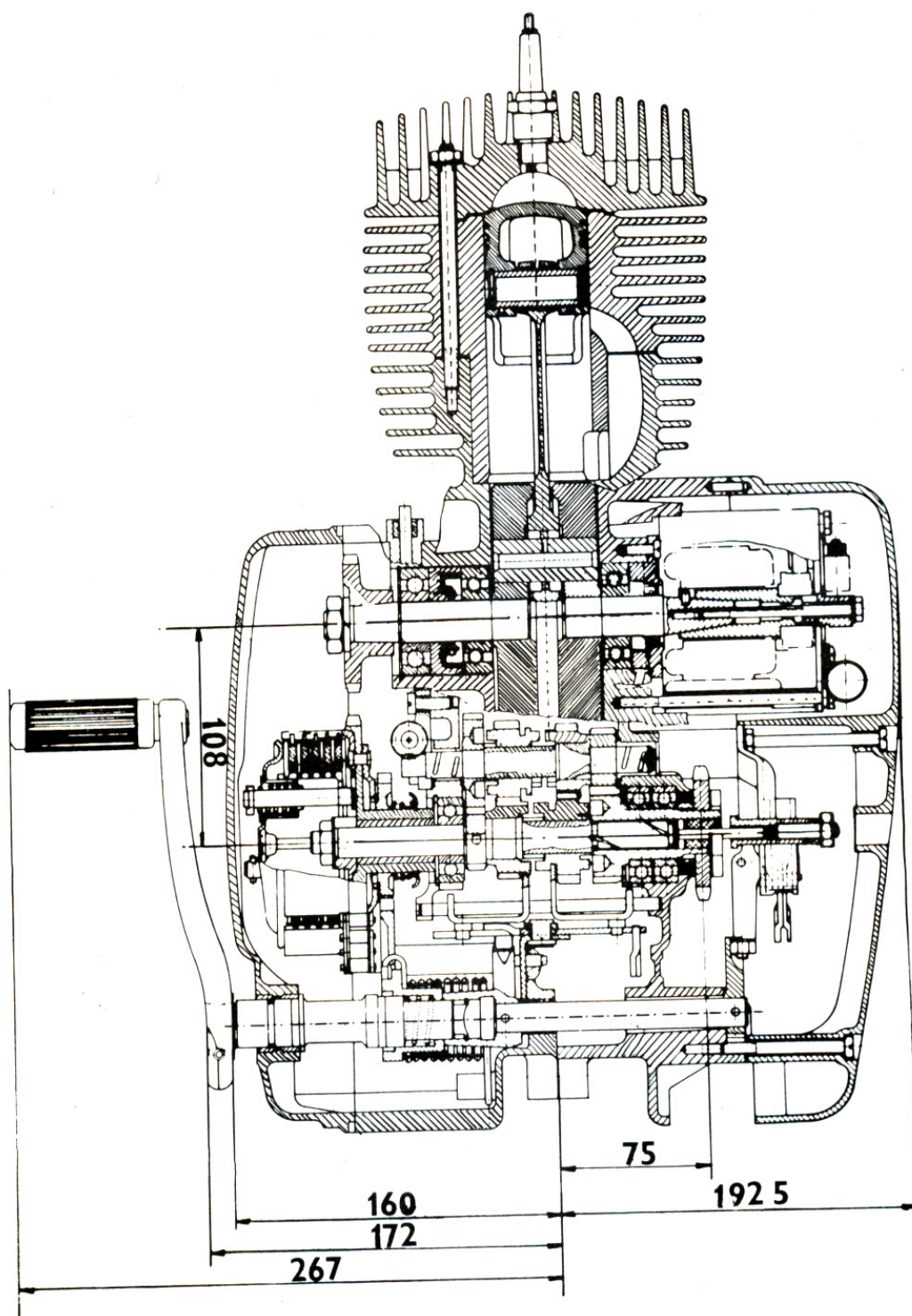
## IV. DEMONTÁŽNÍ POSTUP PŘI VYJMUTÍ MOTORU Z RÁMU

### A. Motor:

1. Sejmutí pravého víka.
2. Odpojení spojovacího lanka.
3. Rozpojení řetězu.
4. Demontáž nástavce krytu řetězu.
5. Odpojení plynového lanka.
7. Odpojení náhonu rychloměru.
8. Demontáž výfukové trubky z válce.

### B. Rám:

1. Sejmutí sedla.
2. Sejmutí pravé schránky.
3. Odpojení + kabelu z baterie.
4. Demontáž nádrže.
5. Demontáž houkačky.
6. Rozpojení konektorů.
8. Vyjmutí mikrofiltru.
9. Demontáž pravého a levého krytu (4 šrouby).
10. Demontáž tlumiče sání (2 šrouby tlumič sání - rám, 2 šrouby tlumič sání - zadní blatní, 1 šroub tlumič sání - motor).  
Tlumič sání se vyjme na levou stranu.
11. Demontáž šroubů (motor - rám).
12. Motor vyndáme ze zadních držáků a vyjme na levou stranu.

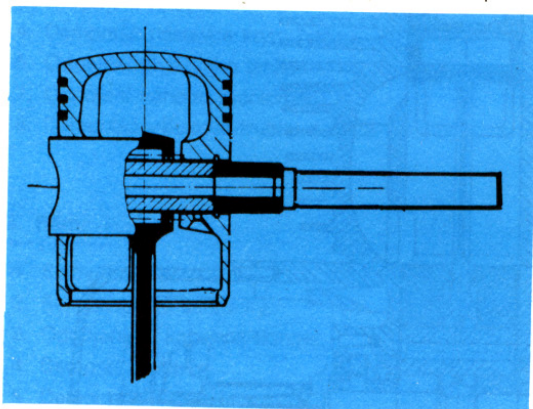


Obr. 12 - Řez motorem a převodovkou

## A. MOTOR - POSTUP DEMONTÁŽE

### 1. Hlava válce s těsněním - píst\*

- a) 4 matice a podložky,
- b) odjistit pojistky a píst vytlačit přípravkem č. 07 a vložkou 07, která po dobu demontovaného pístu zůstává v horním oku ojnice, aby jehly pro uložení pístního čepu nevytáhly do motorové skříně



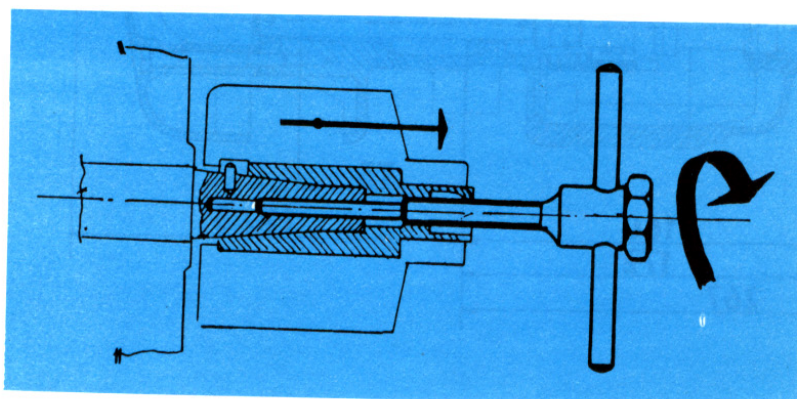
Obr. 13 - Vytlačení pístního čepu

### 2. Válec, těsnění\*

- a) válec od skříně odlepíme pomocí 2 šroubováků.

### 3. Dynamo úplné\*

- a) stator - 2 šrouby,
- b) vačka - po vytočení 1 šroubu vytáhneme vačku pomocí dvou šroubováků,
- c) rotor - přípravkem č. 09 (obr. 14)



Obr. 14 - Sejmutí rotoru



#### **4. Pravé gufero klikové skříně\***

- a) vytočíme 3 šrouby (vytáhneme kolík rotoru).

#### **5. Poloautomat spojky\***

- a) vytočíme 3 šrouby (pozor na kuličku).

#### **6. Sekundární řetězové kolo a gufero\***

- a) odjistit podložku, vytočit matici,
- b) stáhnout řetězové kolo a vyjmeme rozpěrku,
- c) pomocí šroubováku vytáhneme gufero.

#### **7. Karburátor\***

- a) vytočit víčko, vytáhnout šoupátko a odpojit bowden,
- b) 2 matice, podložky, těsnění,
- c) demontovat hlavní trysku,
- d) volnoběžnou trysku, plovák lze demontovat bez předchozích operací.

#### **8. Startovací páka\***

- a) otočíme páku na start, vytočíme 1 šroub a páku stáhneme.

#### **9. Levé víko**

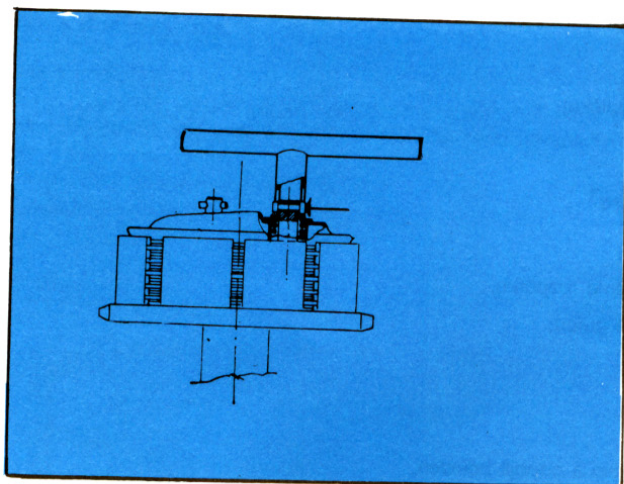
- a) vytočíme 8 šroubů a víko, šroubovákem lehce odpáčíme (v přední a zadní části) šroubovákem,
- b) při demontáži v rámu vyjmeme baterii a motocykl položíme na pravou stranu (nemusíme vypouštět olej ze skříně).

#### **10. Startovací hřídel, segment\***

- a) otočit hřídel do polohy pro řazení a vytáhnout,
- b) vyjmout startovací segment s pružinou.

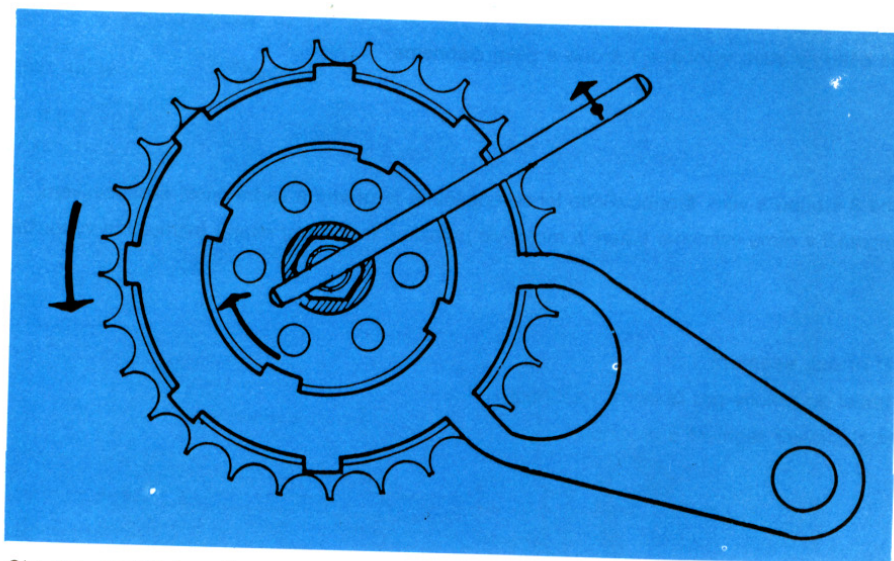
## 11. Spojka\*

- a) přípravkem č. 11 stlačit pružiny spojky a vyjmout 3 kolíky (obr. č. 15).



Obr. 15 - Stlačení pružin

- b) vyjmout talíř, lamely, vypínací tyčku,  
c) odjistit matici na hlavní hřídeli,  
d) přípravkem č. 12 (obr. č. 1) zajistit vnitřní unášeč proti otáčení a vytočit matici,



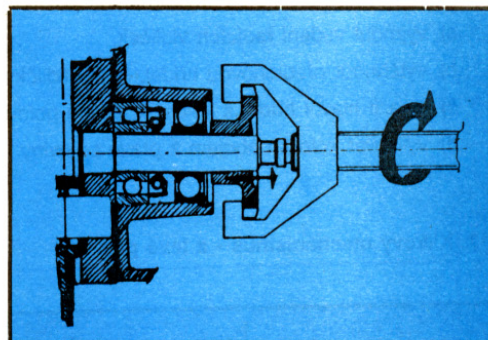
Obr. 16 - Zajištění spojky

- e) pomocí 2 šroubováků stáhnout vnitřní unášeč z hlavní hřídele,  
f) vyjmout rozpěrné pouzdro (malým šroubováčkem vysunout z řetězového kola),  
g) sejmut řetězové kolo i s primárním řetězem.

## 12. Primární řetězové kolo\*

- při operaci 11d) současně povolíme matici klíkového hřídele,
- přípravkem č. 02 stáhneme řetězové kolo (po přitažení stahovaku ostrým úderem na šroub odlepíme řetězové kolo z kužele) (obr. č. 17)

Obr. 17 - Demontáž primárního řetězového kola

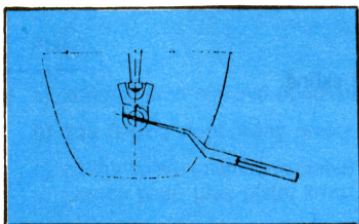


## 13. Pohon rychloměru\*

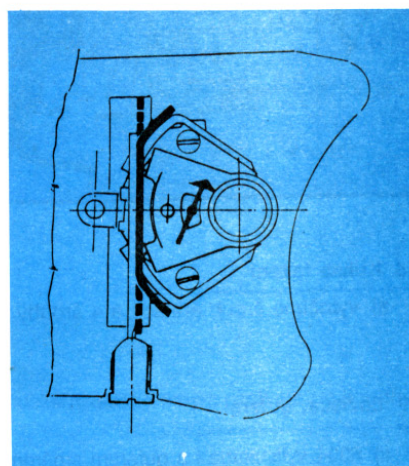
- vytočíme 2 šrouby a vytáhneme ohebnou hřídel ze skříně.

## 14. Hřídel s unášečem\*

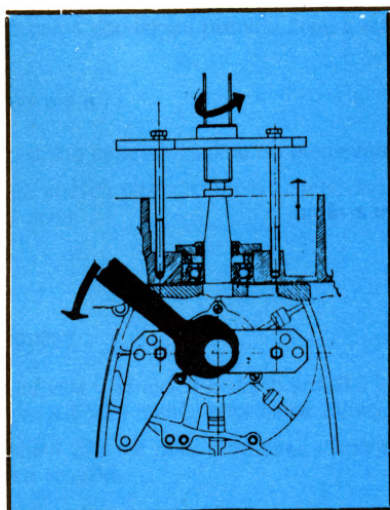
- přípravkem č. 10 vyrazíme kolík a vačku stáhneme (obr. č. 18),
- přípravkem č. 13 zajistíme západky proti vyskočení a hřídel vytáhneme do levé strany (obr. č. 19).



Obr. 18 - Vyrazení kolíku vačky



Obr. 19 - Zajištění západek hřídele řazení



## 15. Rozdělení skříní

- vytočit 1 šroub středícího pouzdra s maticí,
- vyrazit 2 středící pozdra,
- vytočit 12 šroubů,
- pomocí přípravku č. 01 rozdělit skříně (obr. 20).

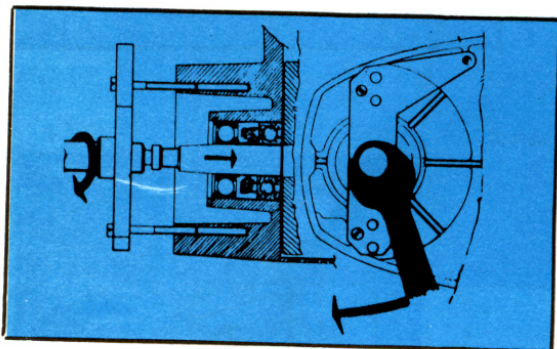
Obr. 20 - Demontáž pravé poloviny skříně



## 16. Převodovka

- a) vyjmout vedení řadících vidliček,
- b) vytáhnout předlohou hřídel, řadící vidličky, kolečka,
- c) vyrazit hlavní hřídel s kolem II. z levé poloviny,
- d) vylisovat kolo s nábojem z pravé poloviny.

## 17. Klikový mechanismus - z levé poloviny



- a) přípravkem č. 01 vylisujeme klikový mechanismus levé poloviny (obr. č. 21).

## 18. Kulisa řazení

- a) vytočíme šroub aretace a 4 šrouby připevňující kulisu k levé polovině skříně.

## 19. Ložiska, gufera

- a) 6304 vylisujeme i s guferem směrem k dělicí rovině skříně,
- b) 6302 - směrem k dělicí rovině,
- c) 6005 - odjistíme, vylisujeme.

## 20. Svorníky\*

- a) vytočíme ze skříně pomocí 2 matic.

\* Označené operace lze provádět bez demontáže motoru z rámu.

## KONTROLA A OPRAVA DÍLŮ PŘED MONTÁŽÍ MOTORU

### 1. Hlava válce

- a) stav závitů pro svíčku (stržený závit vložujeme),
- b) těsnění - zda není poškozené, nebo propálené.

### 2. Válec

- a) dosáhne-li opotřebení 0,3 - 0,4 % z vrtání válce (0,3 % z 58 mm = 0,174 mm) dochází ke snížení výkonu. Tuto závadu odstraňujeme výměnou válce s pístem, nebo vybroušením válce,
- b) výbrus:
  - v celé délce vývrtu změříme největší opotřebení a přidáním cca 0,2 mm (vývrt. honování) určíme příslušný výbrus;
  - do opotřebení 0,2 mm provádíme I. výbrus honování;
  - výbrusy provádíme při větším počtu válců na celkovou toleranci + 0,03 mm. Válce pak roztřídíme dle tabulky do skupin a zkompletujeme s příslušným pístem,
- c) při malém zadření pístu ve válci musíme vyčistit hliník z válce škrabákem, nebo jemným brouskem).

### 3. Píst

- a) kontrolujeme celkové opotřebení pístu (vnější povrch),
- b) zda nejsou vymačkány otvory pro pístní čep,
- c) zadření pístu (malého rozsahu) pod pístními kroužky začistíme brouskem, nebo jemným pilníkem. Je-li zadřený povrch pístů přes pístní kroužky, provádíme výměny pístu.

### 4. Pístní čep

- a) kontrolujeme opotřebení pístního čepu a hladkost povrchu (opravy neprovádíme).

### **U p o z o r n ě n í !**

Montáž pístního čepu provádíme do předehřátého pístu a deformované pojistky vyměníme.

Při montáži starých pístních kroužků zachováváme pořadí a pístní kroužky neotáčíme (lesklá plocha musí vždy směřovat dolů).

Obr. 22 - Tolerance pístního kroužku

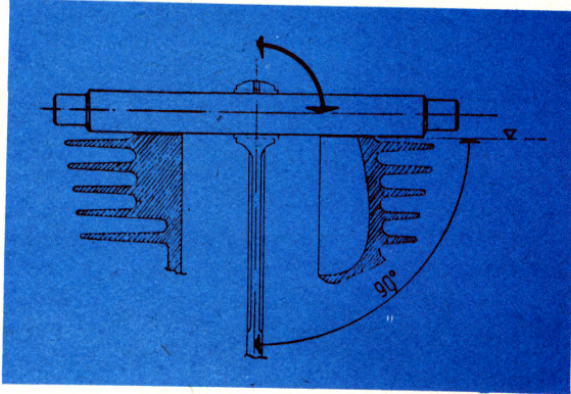
### 5. Pístní kroužky

- a) základní vůle v zámkách pístních kroužků je 0,4 mm, je-li vůle menší, připilujeme zámkový
- b) dosáhne-li vůle 0,8 mm, provádíme výměnu pístních kroužků.



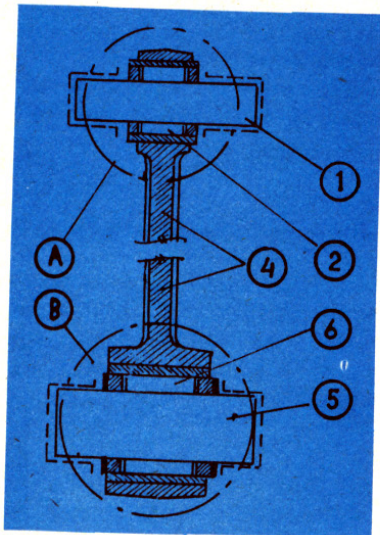
## 6. Klikový hřídel

b) přípravkem č. 06 kontrolujeme vyúhlování ojnice (obr. 25),



Obr. 25 - Vyúhlování ojnice

c) při velkém opotřebení ojničního ložiska provádíme výměnu ojnice, čepu a ložiska po rozlisování klikového mechanismu.



Obr. 23 - Ojnice - sada



Tab. A - třídění horního oka ojnice, pístitního čepu, jehly

		4 ojnice - horní oko				
		červená	modrá	bílá	žlutá	
1 pístitní čep	červený 16,000 -0,003		bílá -4 : -6 6 : 17	modrá -2 : 4 6 : 17	červená 0 : -2 6 : 17	jehla INA 2 x 13,8-1 vůle
	modrý 15,997 -0,003	-4 : 6 5 : 16	modrá -2 : 4 6 : 17	červená 0 : -2 5 : 16		

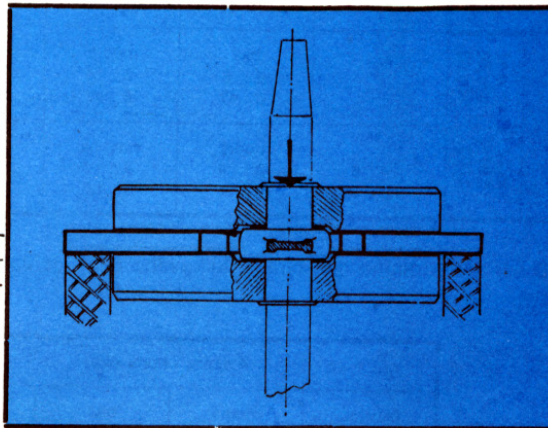
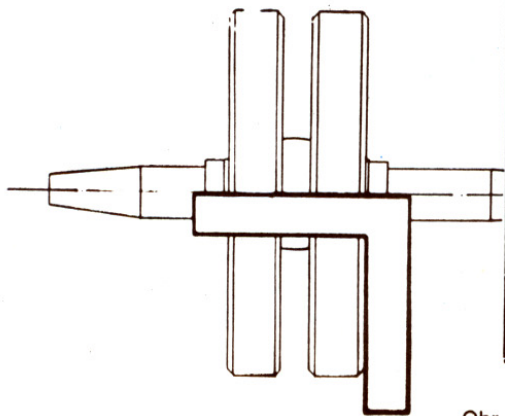
Tab. B - třídění dolního oka ojnice, klikového čepu, jehlová ložiska INA KZK 22 x 29 x 16 CCU

		4 ojnice - horní oko				
		červená	modrá	bílá	žlutá	
5 klikový čep	červený 22,000 -0,003		bílá -4 : 6 12 : 23	modrá -2 : -4 12 : 23	červená 0 : -2 12 : 23	jehlové ložisko vůle
	modrý 21,997 -0,003	bílá -4 : -6 11 : 22	modrá -2 : -4 11 : 22	červená 0 : -2 11 : 22		jehlové ložisko vůle
	bílý 21,994 -0,004	modrá -2 : -4 10 : 22	červená 0 : -20 10 : 22			jehlové ložisko vůle

a) u ojnice opravy neprovádíme. Provádíme výměnu kompletní ojnice s čepu a ložisky. Při výměně jednotlivých částí sady ojnice je třeba dodržet uvedené tabulky třídění.

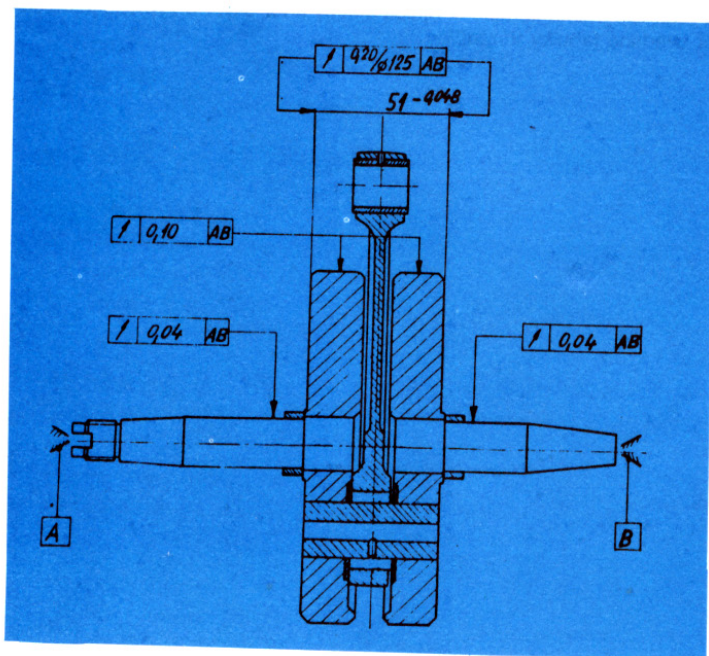
- Rozlisování - pomocí úhelníku uděláme na protilehlé straně ojnicního čepu trysku přes obě ramena.
- Mezi ramena vložíme přípravek č. 05 (pod liselem vložený přípravek vypodložíme) a vylisujeme čep z pravého ramena.
  - Klikový hřídel otočíme a vylisujeme čep z levého ramena.

Obr. 26 - Označení ramen před rozlisováním



Obr. č. 27 - Rozlisování klikového mechanismu

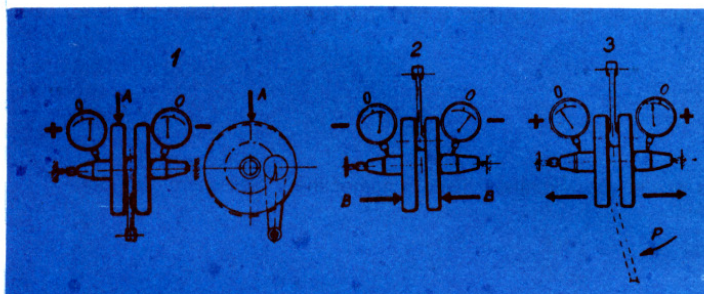
- Slisování - po očištění dílů zalisujeme do levého ramena nový čep s ojnicí a ložiskem.
- Mazací otvor čepu musí směřovat k vnějšímu obvodu ramena.
  - Podle rysek ustavíme druhou polovinu ramena a slisujeme na uvedené rozměry.



Obr. 28 - Rozměr klikové hřídele

### Středění:

- a) Klikový hřídel upneme do měřících hrotů a otočíme tak, aby ojnicní čep se stranovými čepy byl v jedné rovině (kolmo vůči měřidlu).  
Měřicí hodinky vyrovnáme na „0“ a klikovým hřídelem otočíme o  $180^\circ$ .  
Není-li na levém a pravém čepu stejná hodnota, poklepeme měděnou paličkou na setrvačnick, kde nám čep ukazuje + výchylku (úderem protočíme setrvačnick na ojnicním čepu).  
Rovnění provádíme tak dlouho, až nám měřicí hodinky ukazují stejné údaje na obou stranových čepech.
- b) Ojnicní čep otočíme do svislé polohy proti stranovým čepům (v ose s měřidlem).  
Ukazují-li oba stranové čep vyšší hodnotu do +, rozevřeme setrvačnicky na protilehlé straně.  
Je-li hodnota do -, stiskneme setrvačnicky na protilehlé straně.



Obr. 29a - Pootočení setrvačnicku

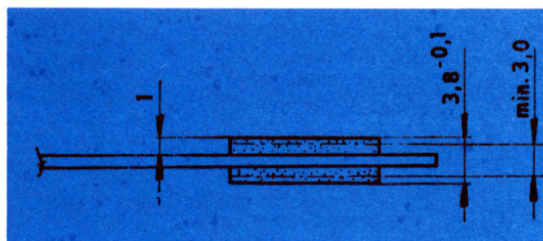
Obr. 29b,c - Rozevření a stisknutí setrvačnicku

### 7. Primární převod

- a) stav zubů u řetězových kol,
- b) kontrola pouzder a vytažení primárního řetězu.

### 8. Spojka

- a) stav osinkového obložení u lamel spojky (lamely s maximálním opotřebeným obložení vyměníme),
- b) zda nejsou ve vnitřním a vnějším unášecím bubnu vymačkány drážky od lamel. (Zarovnat, případně vyměnit).



Obr. 30 - Rozměr osinkového obložení



### 9. Převodovka

- a) u koleček kontrolovat povrch zubů a čelního ozubení,
- b) v případě vylomení zubu vyměnit obě kolečka příslušného převodového stupně,
- c) překontrolovat házení hlavní a předlokové hřídele.

### 10. Řazení

- a) opotřebená a vyúhlování řadicích vidliček,
- b) zda není velká axiální a radiální vůle v čepu kulisy. Axiální vůli zmenšíme roznýtováním čepu,
- c) unavené pružiny zaměníme,
- d) opotřebené západky vyměníme,
- e) u startovací hřídele kontrolujeme řadicí ozubec, u hřídele s unášечem drážku pro řadicí ozubec.

### 11. Ložiska

- a) kontrolujeme radiální a axiální vůli. Vyprané ložisko a namočené v oleji nesmí drhnout.

### 12. Gufera

- a) břit u gufera musí být ostrý.
- b) pružina nesmí být volná a musí držet ve vybrání.

### 13. Skříně

- a) překontrolujeme na barvu dělicí roviny skříní (maximální nerovnost 0,05 mm), případně zabrousíme brusnou pastou na desce.

### 14. Karburátor

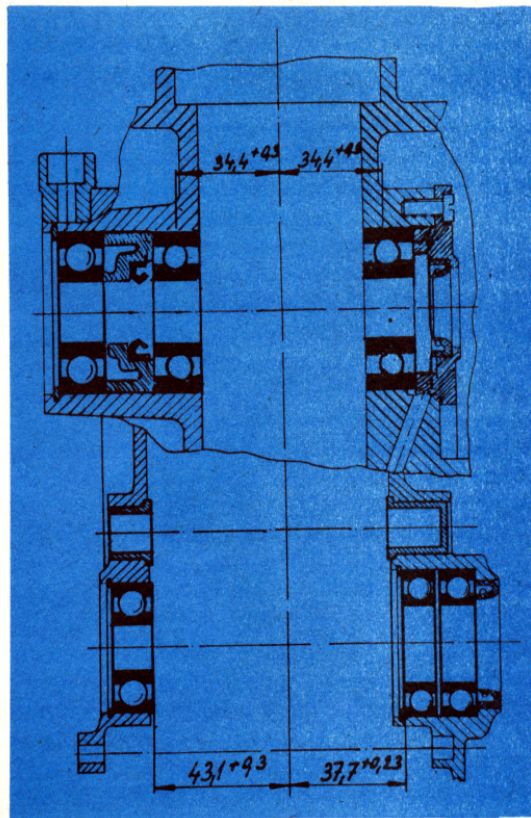
- a) kontrola dosedací příruby karburátoru případně zarovnat,
- b) překontrolovat stav uzavírací jehly a sedla (přívod benzínu),
- c) opotřebené šoupátko, prasklý plovák vyměnit.

## CELKOVÁ MONTÁŽ MOTORU - (výměna skříně).

1. Ohřát skříně na 90-100 °C.

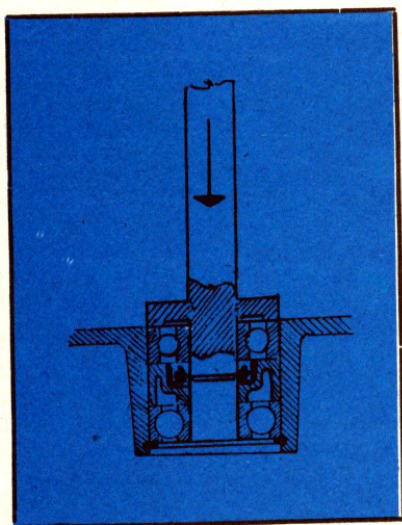
### 2. Do pravé poloviny skříně:

- a) nalisovat: 2 ložiska 6005 ( $37,7^{+0,23}$ )  
1 ložisko 6304 ( $34,4^{+0,3}$ )
- b) ložiska 6005 zajistit pojistným kroužkem a nalisovat kolo s nábojem,
- c) na kolo s nábojem nasunout rozpěrný kroužek, narazit gufero  $\varnothing 30 \times 40 \times 7$ , řetězové kolo a nasunout pojistku, maticí.



Obr. č. 31 - Rozměr pro nalisování ložisek

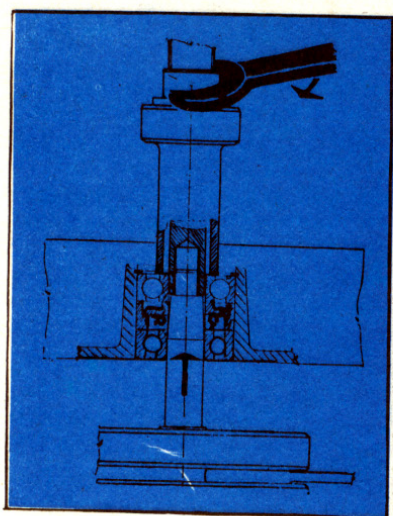
### 3. Do levé poloviny skříně



- a) nalisovat:  
2 ložiska 6304 ( $34,4^{+0,3}$ )  
1 ložisko 6302 ( $43,1^{+0,3}$ )  
1 gufero  $\varnothing 20 \times 30 \times 7$  (rozpěrka)
- b) přišroubovat 4 šrouby držák úplný. Nastavit neutrální polohu a dotáhnout šroub aretace a výpustný šroub oleje,
- c) přípravkem č. 04 vtáhneme klikový mechanismus do levé poloviny skříně. (obr. č. 32). (Nemáme-li přípravek, předehejeme vnitřní kroužky ložisek).

Obr. 32 - Zalisování ložisek





- d) do ložiska 6302 nalisujeme hlavní hřídel s kolem II,
- e) do levé poloviny vložíme předloňové kolo I, II s řadicí vidličkou a předloňový hřídel,
- f) na hlavní hřídel vložíme hlavní kolo III, s řadicí vidličkou,
- g) řadicí vidličky srovnáme, nasuneme vedení vidliček a zbývající 2 předloňová kola,
- h) přezkoušíme zařazení I., II. a III. převodového stupně. (Řadicí kulisou otáčíme pomocí kleští, případně si povolíme šroub aretace).

Obr. 33 - Vtahování klikového mechanismu

#### 4. Levá a pravá polovina skříně

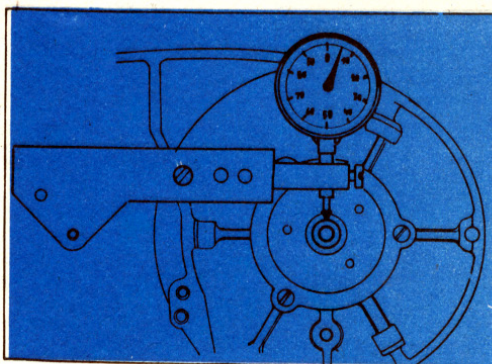
- a) dělící plochy očistíme brouskem a natřeme hermetikem,
- b) v pravé polovině skříně předehřejeme vnitřní kroužek, ložiska 6304 a skříně sesadíme,
- c) narazíme středící pouzdra,
- d) dotáhneme 13 spojovacích šroubů od středu skříně ke krajům.

#### 5. Levá strana

- a) přišroubujeme náhon rychloměru,
  - b) nasuneme hřídel s unášečem.
- Západky proti vyskočení zajistíme přípravkem č. 13

#### 6. Pravá strana

- a) na hřídel s unášečem nasuneme vymežovací podložky, narazíme vačku a zajistíme kolíkem,
- b) víčko s těsněním nasuneme na pravý čep klikového mechanismu a přišroubujeme tak, aby vybrání ve víčku se napojovalo na mazací otvor ve skříně,
- c) změříme házivost pravého čepu ( $= 0,02$ ).



Obr. 34 - Měření házivosti pravého čepu



## **7. Startovací ústrojí**

- a) do levé poloviny vložíme segment s pružinou,
- b) startovací hřídel s pružinou zasuneme do segmentu a otočíme na startování.

## **8. Primární převod**

- a) broušenou podložku nasuneme na hlavní hřídel,
- b) na klikový čep a hlavní hřídel nasuneme primární převod (primární řetězové kolo, řetěz, řetězové kolo se spouštěčem),
- c) do řetězového kola se spouštěčem vložíme naolejovanou rozpěrku.

## **9. Spojka**

- a) na hlavní hřídel nasuneme vnitřní unášeč spojky,
- b) spojku zajistíme přípravkem č. 12 a dotáhneme obě matice (M 16 x 1,5, M 12 x 1,25),
- c) matici na hlavní hřídeli zajistíme vyhnutím podložky,
- d) střídavě vkládáme 5 lamel osinkových a 5 kovových, (první lamela musí být osinková poslední kovová),
- e) do hlavní hřídele vložíme naolejovanou vypínací tyčku spojky,
- f) přítlačný talíř spojky (3 pouzdra, pružiny, podložky) zajistíme 3 kolíky - přípravek č. 11.

## **10. Píst**

- a) píst nahřejeme na teplotu 40-50C,
- b) píst ustavíme pomocí přípravku č. 06,
- c) pístní čep namočíme do oleje a nasuneme do pístu,
- d) zajistíme pojistnými kroužky,
- e) na píst navlečeme pístní kroužky a ustavíme zámky proti kolíkům.

## **11. Válec, hlava válce**

- a) nasuneme těsnění válce,
- b) našroubujeme svorníky,
- c) nasuneme válec,
- d) do hlavy válce přilepíme vazelinou těsnění a hlavu křížově dotáhneme.

## **12. Dynamo úplné**

- a) na pravý čep nasadíme rotor s vačkou a dotáhneme. Při dotažení si klíčem přidržíme matici na levé straně klikového mechanismu,
- b) ze statoru vysuneme uhlíky a po montáži statoru je opět zasuneme,
- c) seřídíme odtrh a předstih.

## **13. Poloautomat spojky**

- a) do hlavní hřídele vložíme vypínací tyčku spojky,
- b) přišroubujeme a seřídíme poloautomat spojky (vůle mezi vačkou a kladkou 0,4 mm).

#### **14. Levé víko**

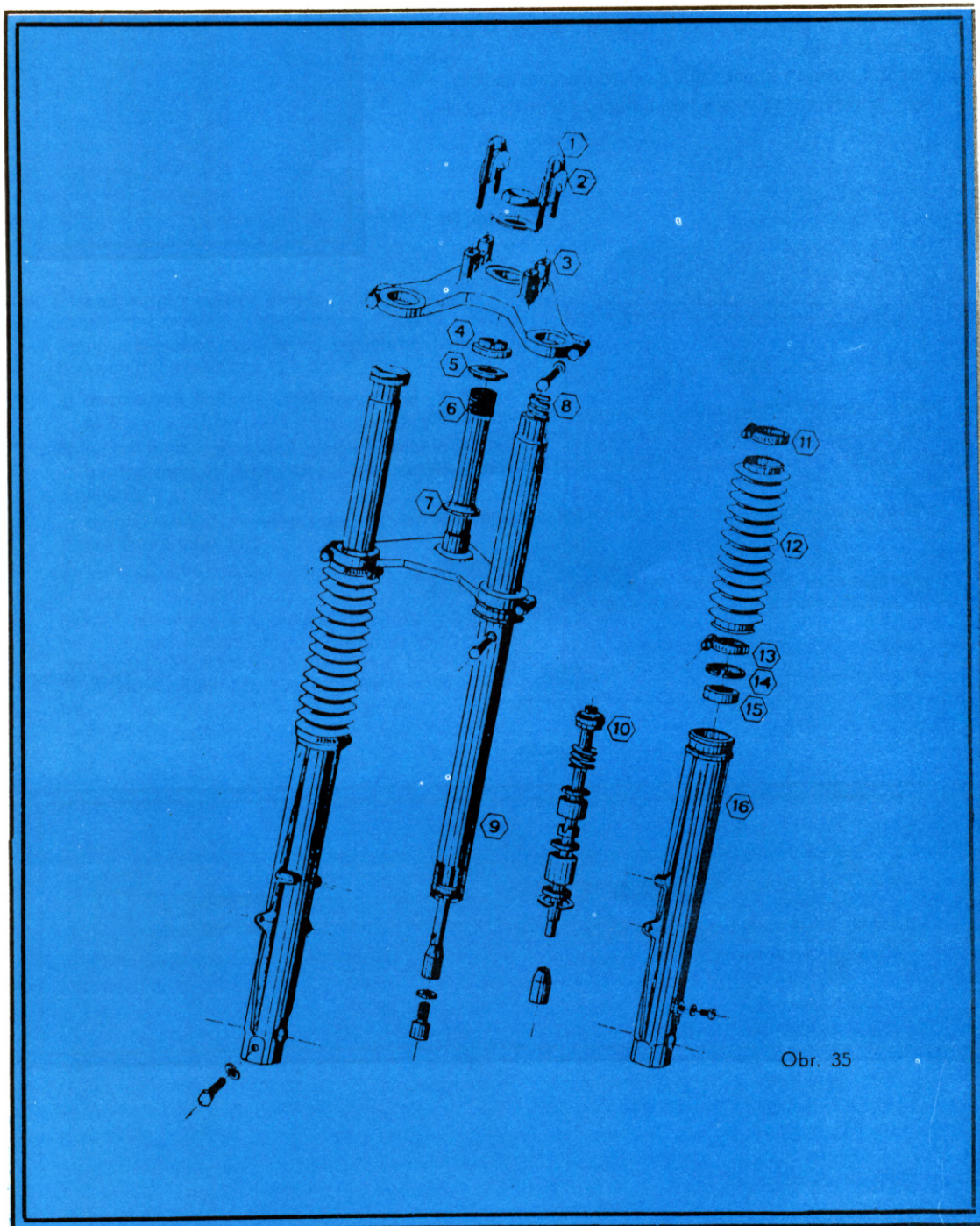
- a) očistit dosedací plochy skříně a levého víka,
- b) do skříně narazíme 2 středící pouzdra,
- c) vazelínou přilepíme těsnění na skříň a víko přišroubujeme.

#### **15. Karburátor**

- a) našroubovat 2 závrtné šrouby pro připevnění karburátoru,
- b) nasunout těsnění a přišroubovat karburátor.

## B. RÁM

### 1. PŘEDNÍ VIDLICE

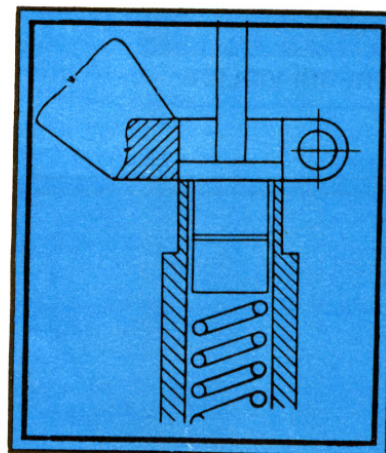


Obr. 35



#### A - Demontáž ramen přední vidlice

- a) demontovat přední kolo (odpojit bowden přední brzdy, maticí hřídele kola, šroub M 10 x 45),
- b) demontovat přední blatník (4 šrouby M 6 x 16, 4 šrouby M 8 x 18),
- c) demontovat horní zátky ramen přední vidlice,
- d) povolit šrouby M 8 x 40 dolního nosníku a šrouby M 8 x 35 horního nosníku,
- e) z manžet nosných trubek odpojit odvodušňovací hadičky,
- f) novým přípravkem 13 vyrazit nosné trubky z horního nosníku.

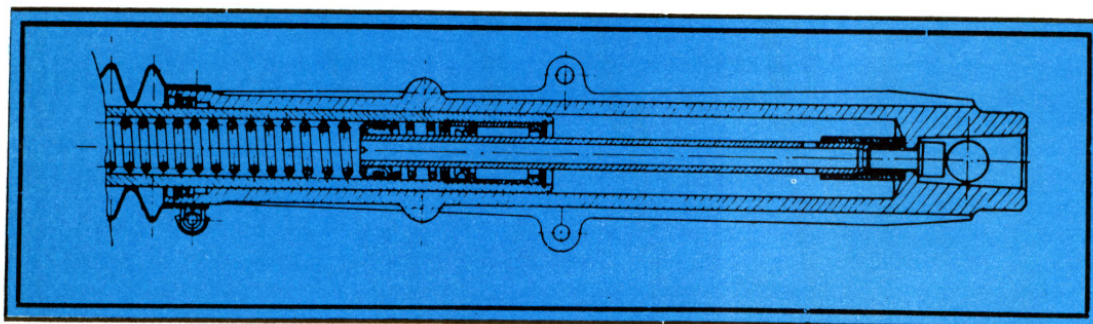


Obrázek 36

#### B - Demontáž tlumiče z nosné trubky

- a) šroubovákem povolit upevňovací pásy manžety, manžetu stáhnout z nosné trubky - vyjmout pružinu z nosné trubky,
- b) Imbus klíčem 8 vytočit šroub M 10 x 25 ze dna kluzáku, kluzák stáhnout z nosné trubky,
- c) vyjmout pojistku zajišťující tlumič v dolním konci nosné trubky a vytáhnout tlumič,
- d) vyjmout pojistku, která zajišťuje těsnicí kroužek v horní části kluzáku, pomocí 2 šroubováků demontovat těsnicí kroužek, který je nutné po každé demontáži z kluzáku vyměnit.

Obrázek 38



### C - Kontrola dílů před montáží

- a) nosná trubka - povrch nosné trubky ve funkčních místech v kluzáku a styku s těsnicím kroužkem nesmí být vydřený; u motocyklů po havárii kontrolovat, zda nosná trubka není ohnutá; malé prohnutí mimo funkčních ploch lze vyrovnat pod lisem; při větší deformaci vyměnit, může být porušena struktura materiálu,
- b) kluzáky - zda není vydřen vnitřní průměr,
- c) tlumič - stav těsnicího silonového kroužku pístku,
- d) těsnicí kroužek kluzáku - kontrola břítu,
- e) těsnění výpustného šroubu a nálevní zátky.

### D - Montáž

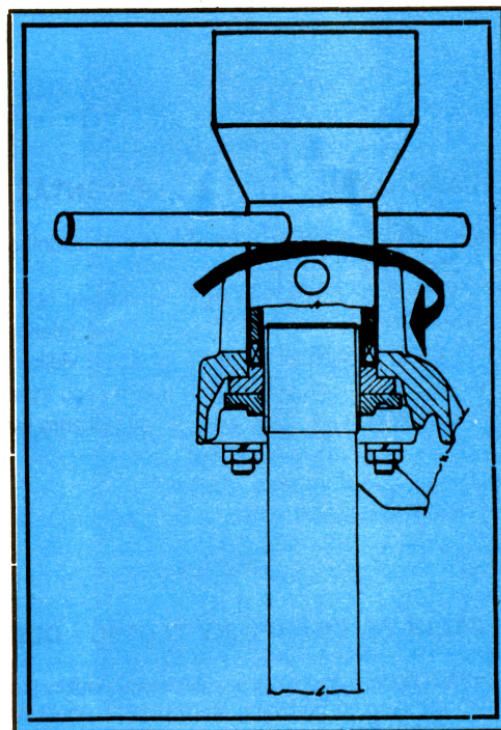
Provádí se opačným postupem demontáže.

### E - Horní a dolní nosník vidlice

Demontáž možno provést po předchozí demontáži nosných trubek vidlice:

- a) demontovat říditka a přístrojový panel - 4 matice M 6,
- b) odjistit zajišťovací podložku matice horního nosníku a přípravkem 16 demontovat matici, sejmut horní nosník,
- c) druhou stranou přípravku 1 demontovat matici ložisek řízení (obr. 38),
- d) vyjmout dolní nosník řízení (pozor na vypadnutí kuřlíček ložiska řízení).

Montáž nosníků vidlice provést opačným způsobem po předchozí kontrole nebo výměně vadných dílů a promazání ložisek hlavy řízení vazelinou. Ložiska hlavy řízení stáhnout tak, aby byly bez vůle a volně se otáčely.



Obrázek 39

## 2. STOJÁNEK A STUPAČKY - DEMONTÁŽ

Stupačky a stojánek jsou připevněny průběžným šroubem k rámu.

- a) vytočit matici u pravé stupačky,
- b) sklopit stojánek a vytáhnout s levou stupačkou průběžný šroub.

## 3. OVLÁDÁNÍ NOŽNÍ BRZDY - DEMONTÁŽ

- a) z pravé strany odpojit od páky nožní brzdy pružinu stop spínače,
- b) z levé strany demontovat z hřídele páky závlačku, sejmut podložku,
- c) ze střední části hřídele páky demontovat 2 šrouby M 6 převodové páky brzdy s pojistnou podložkou a kolíkem převodové páky,
- d) dotáhnout páku nožní brzdy z úchytů v rámu.

## 4. ZADNÍ KYVNÁ VIDLICE - DEMONTÁŽ

- a) vyjmutí zadního kola (matice hřídele zadního kola, odpojení táhla brzdy, vyjmutí rozpěrky kola a záchytu reakce),
  - b) rozpojit řetěz, vyjmout jej a demontovat obě poloviny krytu řetězu,
  - c) demontovat převodník z kyvné vidlice (matice 32),
  - d) odpojit teleskopické tlumiče od kyvné vidlice,
  - e) na pravé straně demontovat matici čepu kývačky a čep vyrazit na levou stranu.
- Před montáží čepu kývačky vystředit pouzdra kývačky s rámem a rozpěrnou trubkou zadního držáku motoru.

## 5. ZADNÍ TELESKOPICKÝ TLUMIČ - DEMONTÁŽ

Pro odpérování zadní kyvné vidlice jsou použity tlumiče s progresivní pružinou s možností 4 polohového nastavení tvrdosti zadního pérování, které byly již používány i pro předchozí typy 04. K vlastní demontáži tlumiče není zapotřebí přípravek.

- a) upevnit tlumiče do svěráku za horní oko tlumiče,
- b) hákovým klíčem z vybavení motocyklu demontovat uzávěr pružiny,
- c) po sejmutí nosné pružiny upnout tlumič do svěráku za dolní oko a otevřeným klíčem 22 demontovat matici M 30 x 1 z vnějšího válce,
- d) tahem za pístnici uvolnit pracovní válec z vnějšího válce,
- e) upnout horní oko do svěráku a sejmut pracovní válec,
- f) klíčem 10 mm demontovat z pístnice matici M 6, která je zajištěna důlčikem,
- g) po demontáži matice stáhnout píst s horním i spodním ventilkem, opěrku, vodítko, pružinu, podložku a matici s těsnícím kroužkem z pístnice.

**Poznámka** - při demontáži a montáži chránit pístnici a pracovní válec před poškozením.

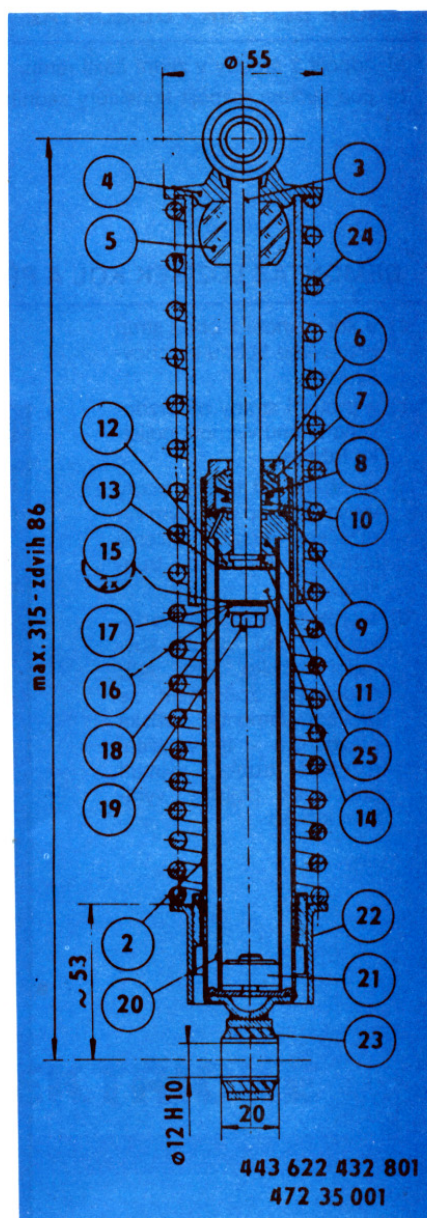


**Před montáží kontrolovat:**

- a) hladní povrch na pístnici,
- b) stav těsnícího kroužku,
- c) správnou montáž ventilků.

**Výměna oleje**

Po provedení demontáže (a - e) nalít do pracovního válce 40 ccm oleje ON 65 6890 a dalších 35 ccm nalít do vnějšího válce. Po dotažení matice M 30 x 1 tlumič několikrát propérovat, a tím se přečerpá olej do pracovního válce. Zkoušku tlumiče provést bez pružiny. Při rychlém stlačení je cítit slabý útlum. Správně naplněný tlumič je možno vytáhnout při stejné rychlosti trojnásobnou silou.

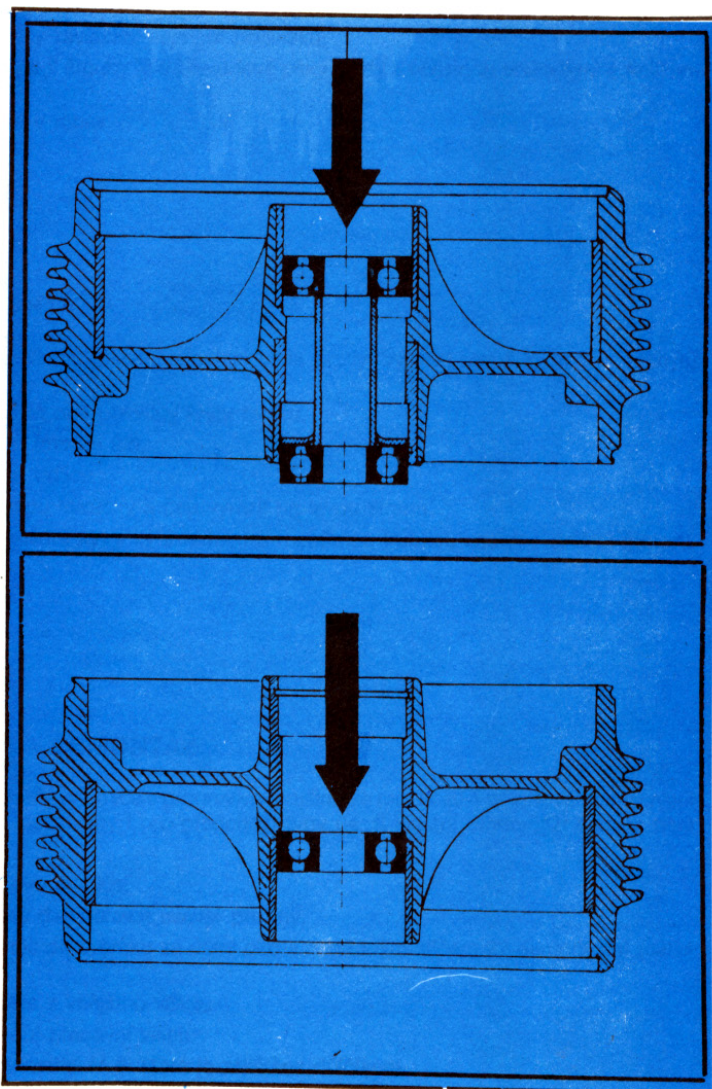


## 6. ZADNÍ BLATNÍK - DEMONTÁŽ

- a) odpojit 2 šrouby v zadní části rámu, 1 šroub, v prostoru pod sedlem, 2 šrouby k tlumiči sání,
- b) pod sedlem rozpojit konektory zadního světla a zadní blatník vyjmout.

## 7. DEMONTÁŽ LOŽISEK KOL A PŘEVODNÍKU

- a) u kol vyjmutu z obou stran brzdového bubnu prachovky kol,
- b) z protější strany od brzdového bubnu vyjmout pojistku ložiska,
- c) ze strany od bubnu brzdy vylisovat nebo vhodným vyražečem vyrazit protilehlé ložisko s rozpěrnou trubkou,
- d) z protější strany od brzdového bubnu vyrazit zbývající ložisko (obr. 40); obdobným způsobem se provádí demontáž ložiska převodníku - tj. vyrazení rozpěrné trubky, vyjmutí prachovek, pojistky, vyrazení ložiska.



Obrázek 40

**ELEKTRICKÉ**



**PŘÍSLUŠENSTVÍ**



## OBSAH

	str.
I. Uvedení do provozu a údržba akumulátoru 6V/14 AM	43
II. Dynamo 6V/75W	44
1 - Stator dynama	44
2 - Rotor dynama	44
3 - Držák uhlíků	44
4 - Kontakty přerušovací zapalování	44
5 - Kontrola motoru dynama	44
6 - Kontrola statoru dynama	45
III. Regulační relé	46
- Základní kontrola regulačního relé	46
Mechanické zastavení regulačního relé	46
- Kontrola a nastavení elektrických parametrů regulačního relé	46
A - Regulátor napětí	47
B - Spínač	47
- Možné závady regulačního relé a jejich příčiny	48
Elektrické schéma	51
IV. Zapojení spínací skříňky	52
V. Zapalování cívky	52
VI. Kondenzátor	52
VII. Zapalování svíčky	52
VIII. Elektrická houkačka PAL	52
IX. Stop spínač	52
X. Osazení žárovek	52

## I. UVEDENÍ DO PROVOZU A ÚDRŽBA AKUMULÁTORŮ 11 Ah/6V

Akumulátor je za sucha nabitý, má hermeticky uzavřené články a kontrolovanou a chráněnou vnitřní atmosféru. Změna tlaku a teploty se viditelně odráží na vnitřních stěnách, což je normální jev.

### Formování

1. Akumulátor se před prvním použitím musí zformovat: Odstraní se zátky článků, které se již nebudou potřebovat. Do každého článku se nalije elektrolyt - kyselina sírová o hustotě 1,28 kg/l při +25°C do výše horní hrany separátoru.
2. Za 10 minut po nalití elektrolytu je akumulátor zformován a připraven k použití. Očistí se vylitý elektrolyt a do otvorů článků se zatlačí správné zátky s ventilačními otvory.

### Kontrola

3. Po zformování a před uvedením do provozu se doporučuje kontrola funkce akumulátoru. Nejúčinnější způsob kontroly je zatěžovací test. K tomu se používá standardní zařízení pro vybíjení vysokou intenzitou.
4. Měření hustoty elektrolytu a napětí v klidu po zformování neukazuje na skutečný stav nabití akumulátoru a jeho parametry, které jsou však velmi vysoké vzhledem ke zlepšené konstrukci a technologii výroby.
5. Hustota elektrolytu teprve po několika hodinách dosáhne správné hodnoty, kdy již může sloužit k posouzení stavu nabití akumulátoru a od kdy se chová stejně jako u konvenčních akumulátorů.
6. Hustota elektrolytu u plně nabitého akumulátoru je 1,28 kg/l při +25°C.

### Nabíjení

7. Akumulátor za normálních podmínek, tj. jestliže je před nalitím elektrolytu hermeticky uzavřen a zformován podle předpisu při uvádění do provozu, není nutno nabíjet.
8. Akumulátor, chybnou manipulací ve skladu nebo při dopravě, nebo pro větší jistotu při startování vozidla v zimním období se musí před uvedením do provozu nabít. Nabíjí se výhradně stejnosměrným proudem pomocí usměrňovače.
9. Nabíjení se může provádět:
  - a) proudem nízké intenzity 0,5 - 1 A po delší dobu tak dlouho, dokud se napětí akumulátoru a hustota elektrolytu již nemění.

Ve všem ostatním se akumulátor chová jako konvenční akumulátor a platí pro něj všeobecná pravidla pro údržbu akumulátorů.

## II. DYNAMO 6 V 75 W

Stejnoseměrný proud pro spotřebiče na motocyklu dodává:

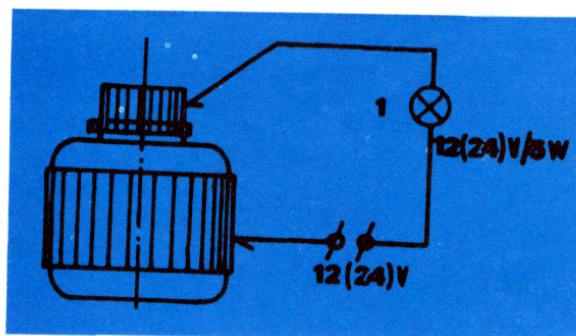
- a) baterie - při motoru v klidu a  
- při nízkých otáčkách motoru (kontrolka nabíjení svítí).
- b) dynamo - při zvýšených otáčkách motoru (kontrolka nabíjení nesvítí).

Dynamo obsahuje napětí 6 V při cca 950 ot./min., kdy dynamo začíná již nabíjet baterii a jeho výkon je při cca 1500 ot./min. větší, než 75 W, což plně kryje spotřebu všech spotřebičů a stačí dobít baterii i při jízdě v noci.

1. **Na statoru dynamo** je držák uhlíků dynamo, kontakty přerušovače zapalování s kondensátorem a svorkovnice se svorkami M a D.
2. **Rotor dynamo** je nasazen na klikové hřídeli společně s vačkou, která ovládá přerušovač. Poškozený kolektor rotoru od uhlíků je možno přetočit na soustruhu až na  $\varnothing 33$  mm. Držáky mezi lamelami kolektoru musí být hluboké nejméně 0,5 mm. Při běžných prohlídkách kontrolovat kolektor, nejsou-li držáky kolektoru zaneseny prachem z uhlíků. Zkrat cívek rotoru možno kontrolovat připojením proudového zdroje (např. baterie) přes žárovku připojením jednoho kabelu na povrchu rotoru a druhého kabelu ke komutátoru. Žárovka nesmí svítit.
3. **Držák uhlíků dynamo** - je přinýtován na stator hliníkovými nýty. Vedení uhlíků má v horních partiích vybrání pro kabelový vývod uhlíků s ozuby pro zachycení pera s přinýťovanou pružinou, která přitlačuje uhlík na kolektor rotoru.  
Vlivem tlaku pera na zajišťovací ozuby při provozu motocyklu v horkých oblastech se může stát, že se vedení uhlíků stáhne a uhlíky se nepohybují volně ve vedení. Při kontrole dynamo a před započítím seřizování regulátoru je vždy nutno zkontrolovat průchodnost uhlíků ve vedení.
4. **Kontakty přerušovače zapalování** - jsou namontovány na základní desce přerušovače společně s kondensátorem. Kontakty přerušovače je nutno udržovat čisté, nerovnosti povrchu kontaktů zarovnat jehlovým pilníčkem. Mezeru mezi kontakty přerušovače je nutno v otevřené poloze zachovávat 0,4 mm. Základní deska přerušovače je připevněna dvěma šrouby M4 ke statoru dynamo a její je možno natočit. Jejím natočením je možno seřídit hodnotu předzápalu.

### 5. Kontrola rotoru dynamo (obr. č. 1)

Kontrolu vinutí rotoru na zkrat proti kostře provedeme zapojením na proud 12 - 24 V použitím žárovky 12 (24) V - 5 W (1) dle obrázku. Žárovka se rozsvítí pouze v případě poruchy. Jeden kabel upevníme ke kostře rotoru a druhým přejíždíme kolektor.

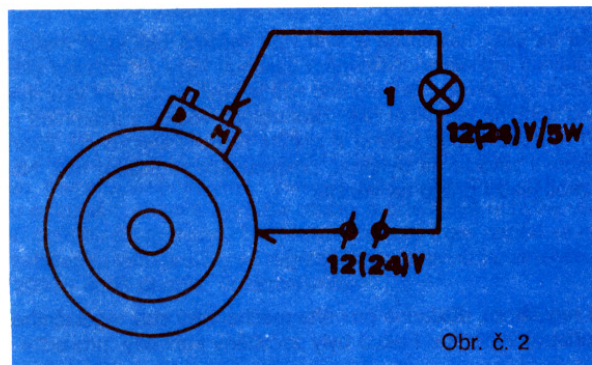


Obr. 1



## 6. Kontrola statoru dynama

Kontrolu vinutí cívek statoru na zkrat proti kostře provedeme dle obrázku zapojením na proud 12 - 24 V použitím žárovky 12 (24) V - 5 W (1). Žárovka nesmí svítit. V případě zkratu nutno se přesvědčit, zda jednotlivé spoje cívek jsou dobře odizolovány a nedotýkají se vnitřku pláště statoru. Není-li tomu tak, nutno stator vyměnit.



### Dynamo 6 V/75 W

jmenovité napětí	6 V
provozní napětí	7,2 V
max. proud	10,7 A
jmenovitý trvalý výkon	75 - 3 W
spínací otáčky	18 000 ot./min.
jmenovité otáčky	2400 ot./min.
max. otáčky	5000 ot./min.
spínací napětí	6,5 V

### III. REGULAČNÍ RELÉ

#### Základní kontrola regulačního relé

Zjistí-li se, že kontrolní žárovka za jízdy nezhasíná a svítí i při vyšších otáčkách motoru s plnou nebo sníženou intenzitou, případně se po zastavení vozidla a opětovném zasunutí klíče do psínací skříňky nerozsvítí, může být vadné regulační relé. Jiným příznakem závady regulačního relé je špatné dobíjení akumulátoru nebo jeho přebíjení. Přesvědčte se, zda je instalováno správné regulační relé. Zkontrolujte vodiče a uzemnění přístroje. Dosedací plochy musí mít čistý kovový dotyk. Proměřte napětí baterie a zjistěte hustotu elektrolytu. Zkontrolujte správnou činnost dynama bez regulátoru. Nejistíte-li závadu na dynamu, přezkoušejte regulační relé. Není-li k dispozici zkušební stav, lze provést informativní zkoušku i přímo na vozidle.

#### Prohlídka regulačního relé

Než provedete nové nastavení regulátoru, důkladně prověřte mechanický stav regulačního relé. Mechanické závady regulačního relé odstraňte a přístroj vyčistěte. Pokud byly začištěny kontakty, proveďte nové nastavení.

#### Mechanické nastavení regulačního relé

Regulační relé bylo pečlivě mechanicky nastaveno ve výrobním podniku, jeho přestavování není obvykle nutné.

#### 1. Kontrola mezer regulátoru napětí

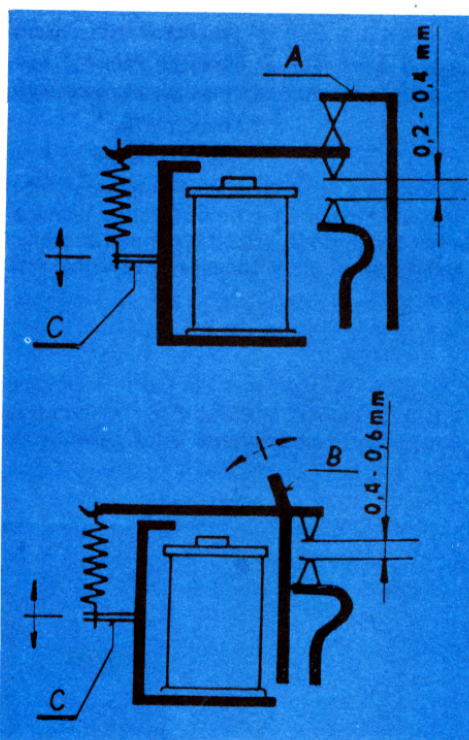
Při sepnutém horním a středním kontaktu musí být mezi spodním kontaktem a pohyblivým kontaktem kotvy mezera 0,2 - 0,4 mm. Tato hodnota se nastavuje přihýbáním držáku horního kontaktu (A) viz obr. č. 3.

Obr. č. 3

#### 2. Kontrola mezer spínače

Na rozepnutém spínači musí být mezera mezi kontakty 0,4 - 0,6 mm. Předepsaná vzdálenost se nastaví proměňováním radiusu ohnutého ramene zarážky držáku kotvy (B) viz obr. č. 4.

Obr. č. 4



#### Kontrola a nastavení elektrických parametrů regulačního relé

Před započatím práce se přesvědčte o nepoškozenosti regulačního odporu, který je umístěn na spodní základně regulátoru. Keramické tělíčko nesmí být popraskané, povrch odporu nebo jeho část zuhelnatělá. Vývody řádně připájeny. Hodnoty odporu:

8  $\Omega$  s odbočkou 2  $\Omega$  na zatížitelnost 8 - 10 W, případně 2 samostatné odpory, tj. 1 x 2  $\Omega$ /8 W pro spínač, 1 x 6  $\Omega$ /W pro regulaci. Zapojte regulační relé na zkušební stav. Dbejte, aby všechny vodiče měly dokonalý styk se svorkami. Kontrolujte při studeném regulačním relé s nasazeným krytem, kryt sejměte jen v případě seřizování.

## A. REGULÁTOR NAPĚTÍ

### 1. Kontrola napětí při malém zatížení

Do obvodu zařazen zatěžovací odpor, seřízený na 2 A, voltmetr zapojen na svorce B. Zvyšte otáčky dynamu na maximální, kdy se údaj voltmetru ustálí a dále nestoupá. Při těchto otáčkách musí voltmetr udávat předepsanou max. hodnotu napětí. Regulátor přitom pracuje ve druhém stupni regulace - tj. na spodním kontaktu. Při snižování otáček přiskočí v určitém okamžiku kotva k hornímu kontaktu a regulátor začne regulovat v I. stupni a střídavě spíná a rozpíná regulační odpor. V tomto pásmu otáček musí regulátor pracovat tiše, kotva nesmí klepat - regulovat střídavě na horním a dolním kontaktu. Tato závada je způsobena nesprávným přechodem, tj. malým nebo negativním rozdílem regulovaného napětí na I. a II. stupni. Při malém přechodu zvětšujeme vzduchovou mezeru mezi kotvou a cívkou přihýbáním pružného držáku pohyblivého kontaktu v místě ohybu A, při velkém přechodu vzduchovou mezeru zmenšujeme. Velikost přechodu musí odpovídat předepsané hodnotě. Při nastavování přechodu střídavě snižujte a zvyšujte otáčky a odečítejte úchyly voltmetru při přecházení kotvičky z jednoho regulačního obvodu do druhého. Tabulková hodnota max. napětí se nastaví ohýbáním závěsu vinuté pružiny (obr. 3 „C“ - zvětšením tahu pružiny se regulační napětí zvyšuje, zmenšování snižuje. Kontrola přechodu se provádí v pásmu 2000 - 4000 ot./min. (informativně).

### 2. Kontrola při jmenovitém zatížení

Do obvodu zařazen zatěžovací odpor a nastaven na jmenovitý výkon, voltmetr připojen na sv. B. Zvyšujte otáčky dynamu na cca 300 l/min; regulátor při těchto otáčkách pracuje na I. stupni. V případě potřeby dokončete přihýbáním závěsu vinuté pružiny C nastavení tak, aby minimální provozní napětí nebylo menší než tabulkový údaj.

#### Stavěcí hodnoty reg. napětí:

Spínací napětí	Regulované napětí				Zpětný proud
	při malém zatížení		při jmen. zatížení		
	I. stup.	II. stup.	I. stup.	II. stup.	
6,1 - 6,5 V	-	max. 7,7 V	min. 6,9 V	-	5-6 A

Rozdíl napětí při regulaci na spodním a horním kontaktu - přechod je 0,3-0,7 V. Je vhodné využívat max. hodnot přechodu. Při vyšších otáčkách musí být vždy regulované napětí vyšší (kladný přechod).

## B. SPÍNAČ

### 1. Kontrola spínacího napětí

Mezi svorkou D a kostrou je zapojen voltmetr, svorka B je připojena přes ampérmetr a zatěžovací odpor na kostru. Kostra dynamu a regulačního relé musí být propojeny. Zařadte zatěžovací odpor, seřízený na 2 A. Pomalu zvyšujte otáčky a sledujte voltmetr těsně před sepnutím kontaktů. Údaj voltmetru před prudkým poklesem (v okamžiku vychýlení ukazatele ampérmetru) je hodnota spínacího napětí. V případě potřeby nastavte přihýbáním závěsu vinuté pružiny (obr. 4 „C“). Zvětšením tahu pružiny se hodnota spínacího napětí zvyšuje, zmenšením tahu snižuje. Pomocný spínací kontakt na bronzové planžetě musí být seřízen tak, aby jeho dosedací plocha byla vždy pod úrovní vedlejšího (hlavního) kontaktu o 0,1 mm.



## 2. Kontrola zpětného proudu

Svorka B je přes ampérmetr (s nulou uprostřed) zapojena na baterii. Druhý pól baterie je připojen na kostru dynama.

Zvyšte otáčky dynama na jmenovité, postupně snižujte a sledujte přítom ampérmetr. Údaj proudu bude klesat k nule. Po překročení nuly prochází dynamem zpětný proud z baterie. Při určité hodnotě zpětného proudu musí spínač rozepnout a odpojit dynamo od baterie. V praktickém provozu se potřeba úpravy zpětného proudu nevyskytuje.

Zpětný proud zkoušet při napětí baterie 6,0-6,3 V. Při jiných hodnotách bude zpětný proud odlišný. Průměrná hodnota zpětného proudu se pohybuje mezi 5-6 A.

## 3. Kontrola elektrických parametrů na vozidle

Informativní zkoušku regulačního relé je možno provést i přímo na vozidle a to:

- a) kontrolu spínacího napětí (do baterie),
- b) kontrolu regul. napětí při malém zatížení (po nastartování vozidla je při kontrole odpojena baterie, zatížení dynama pouze zapalováním),
- c) kontrola zpětného proudu.

Zapojení měřících přístrojů je obdobné jako při zkoušení na stavu.

## MOŽNÉ ZÁVADY REGULAČNÍHO RELÉ A JEJICH PŘÍČINY

### A. BATERIE VYBITA NEBO NEDOSTATEČNĚ NABÍJENA

#### 1. Dynamo je buzeno

- a) regulátor napětí reguluje nízko,
- b) přerušené vinutí napěťové cívky spínače,
- c) přerušený proudový okruh regulačního relé,
- d) kotva spínače zablokována. Závada se může vyskytnout po neodborném otevření regulačního relé, kdy se dostanou cizí předměty mezi jádro a kotvu,
- e) spínací kontakty jsou znečištěny nebo opáleny. Poslední závady se vyskytuje u motorů, jejichž otáčky silně kolísají při volnoběhu a pásmo spínání a rozpínání se posune do pásma volnoběžných otáček. Při tomto netypickém provozu trvale spínají a rozpínají kontakty spínače a zároveň se vytahuje mezi nimi oblouk. Je třeba odstranit především tuto závadu,
- f) kontakty spínače jsou znečištěny a mají příliš velký přechodový odpor.

#### 2. Dynamo není buzeno

- a) závada dynama,
- b) spečené regulační kontakty II. stupně nebo opálené (znečištěné) regulační kontakty I. stupně regulátoru napětí či omezovače, které nemají kontakt. Možno se setkat při závadách budicího vinutí nebo odporu.

### 3. Dynamo nabíjí teprve při vysokých otáčkách

- a) mezizávětový zkrat v buzení, nečistý kolektor, visení uhlíků, zkrat v dynamu způsobený vlhkostí nebo uhlíkovým prachem,
- b) znečištěné kontakty I. stupně - nedokonalý dotek.

## B. BATERIE PŘEBÍJENA, NADMĚRNÉ ODPAŘOVÁNÍ VODY A ELEKTROLYTU

### 1. Napětí dynama je regulováno příliš vysoko

- a) regulátor napětí je špatně nastaven.

### 2. Napětí dynama není regulováno a při zvýšení otáček prudce stoupá

- a) spečené kontakty I. stupně,
- b) zablokování kotvy regulátoru napětí na horním kontaktu,
- c) přerušené vinutí cívky napěťového regulátoru,
- d) zkrat v buzení, případně zkrat vodiče mezi svorkou „M“ dynama a regulátoru na kostru.

### 3. Regulátor reguluje na I. stupni správně, při zvýšení otáček je však napětí příliš vysoké

- a) kontakty II. stupně znečištěny nebo opáleny, takže nemají dotek.

## C. JINÉ ZÁVADY

### 1. Dynamo jeví stopy přetěžování

- a) vadný regulační odpor.

### 2. Regulační relé pracuje v celém rozsahu otáček nerovnoměrně

- a) střídavá ztráta doteku na svorkách, prasklé pružiny,
- b) uvolněné spoje v dynamu, oválný kolektor, visící kartáčky,
- c) přerušovaný regulační odpor.

### 3. Regulační relé pracuje nerovnoměrně při vysokých otáčkách

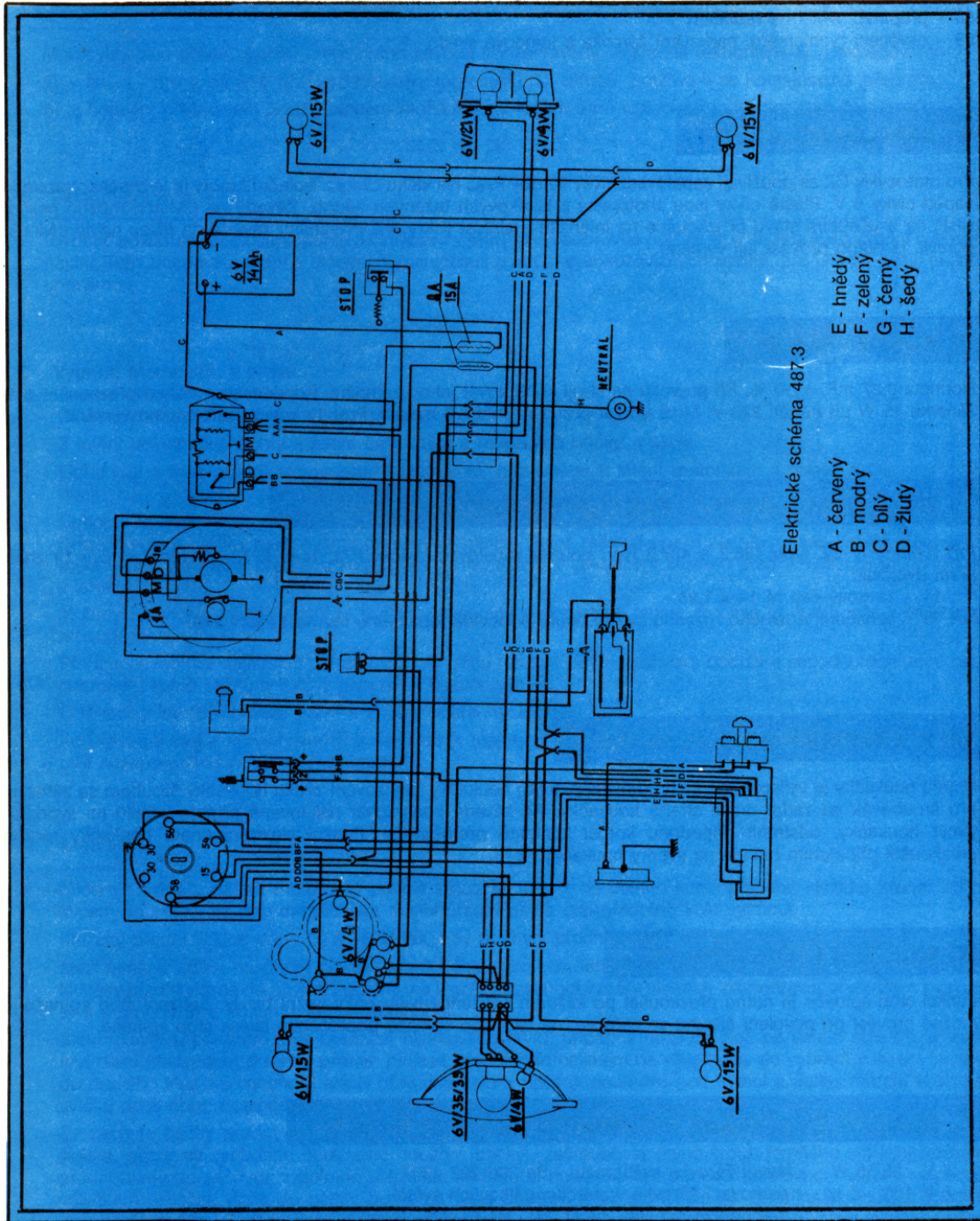
- a) zkrat kotvy při vysokých otáčkách v důsledku pohybu vinutí, způsobeného odstředivou silou,
- b) velká vzdálenost kontaktů II. stupně,
- c) kotvička zůstává občas viset,
- d) přerušovaný regulační odpor.

#### 4. Spínač nerozpíná

- a) spečené kontakty spínače, tato závada se může vyskytovat při zvýšeném a nepravidelném běhu, který má za následek střídavé plíživé spínání a rozpínání kontaktů spínače. Je tedy třeba nejprve odstranit tuto závadu. Stejně nepříznivý výsledek může mít snížení spínacího napětí do pásma otáček volnoběhu.
- b) přerušené ukostření regulačního relé.



ELEKTRICKÉ SCHÉMA



#### IV. ZAPOJENÍ SPÍNACÍ SKŘÍŇKY 353-63-000 (DYNAMO)

- 15 - svorka č. 15 zapalovací cívky
- 30 - svorka M regulátoru a el. houkačky
- 30 - + pól baterie a stop spínač
- 54 - kontrolka nabíjení
- 56 - přepínač světel na řídítkách
- 58 - osvětlení rychloměru, parkovací žárovka a koncové světlo

#### V. ZAPALOVACÍ CÍVKY

Pro motocykly ČZ se používají zapalovací cívky výroby PAL. Na víčku cívky z isolační hmoty je vyznačeno provozní napětí cívky 6 V. Pláště cívky jsou zhotoveny z hliníkových tažených nádob. Závady na cívkách možno nejlépe zjistit na zkušebním stavu při zkoušce na intenzitu a stálost jiskry. Při eventuální závadě na cívce nejde cívka již opravit, je nutno provést její výměnu.

#### VI. KONDENSÁTOR

Hodnota  $0,27 \text{ mF} = 10 \%$ . Při provozu na stroji kontrolovat jeho uzemnění. Kondensátor možno přezkoušet přes žárovku 15 W při napětí 220 V. Musí udržet proud nejméně 3 minuty. Probitý kondensátor nutno vyměnit.

#### VII. ZAPALOVACÍ SVÍČKY - KABELOVÉ KONCOVKY SVÍČKY

Pro motocykly ČZ typu 488.3 a 487.3 jsou použity zapalovací svíčky PAL 14-N R 15 označení svíčky 14 značí první dvojčíslí:

- 14 - závitový čep M 14 x 1,25
- NR 15 - označení tepelného rozsahu svíčky, který odpovídá tepelnému rozmezí 240 - 270.

#### VIII. ELEKTRICKÁ HOUKAČKA PAL

Napětí houkačky je vylišované na chromovaném krytu houkačky. Seřizování zvuku houkačky šroubem se zářezem pro šroubovák na zadní pravé straně houkačky. Při závadě kontrolovat naletované přípoje kabelů na svorkách uvnitř houkačky, odstranit případnou korosi kontaktů přerušovače. Funkci elektromagnetu houkačky možno přezkoušet připojením baterie na svorky houkačky.

#### IX. SEŘÍZENÍ STOP SPÍNAČE

Funkci stop spínače je nutno přezkoušet po každém seřizení zdvihu páky nožní brzdy. Seřizení stop spínače je možné provést po povolení šroubu se zářezem na těle stop spínače pootočením tělesa stop spínače.

#### X. OSAZENÍ ŽÁROVKAMI PRO MOTOCYKLY S DYNAMEM

- 6 V - 35/35 W - hlavní žárovka světlometu - Ba 20d 222 1337
- 6 V 4 W - 5 ks - parkovací žárovka, kontrolka dálkových světel a kontrolka nabíjení, neutr. bl. - Ba 9s 225 1324
- 6 V 4 W - 1 ks - osvětlení rychloměru - Ba 9s 225 1324
- 6 V 21 W - 1 ks - stop světlo - 223 1122
- 6 V 4 W - 1 ks - zadní světlo - 224 1315



## SKLADOVÁNÍ MOTOCYKLŮ, PŘEDPRODEJNÍ SERVIS

### A - Přeprava motocyklů.

Motocykly jsou před expedicí z výrobního závodu konzervovány, částečně demontovány a expedovány:

- a) v latění - pro tuzemský trh i pro dodávky motocyklů do zámoří, používá-li se kontejnerová přeprava;
- b) v bednění chráněném proti působení mořské vody lepenkovou izolací při lodní dopravě do zámoří.

### B - Skladování motocyklů.

Výrobce požaduje skladování motocyklů v latění v přirozené vodorovné poloze, aby se zabránilo výtoku olejových náplní. Tato skladovací poloha umožňuje manipulaci pomocí vysokozdvížných vozíků, pro jehož použití je latění upraveno.

### C - Vyjmutí motocyklu z latění.

- Postavit motocykl v latění do horizontální polohy.
- Z latění odklepnout vrchní a zadní část latění a rozpěrnou příčku u sedla.
- Odříznout z levé přední strany kolo s blatníkem, připevněné k latění motouzem a zbavit obojí papírového obalu.
- Uchopit za zadní část zadního blatníku a zadní část motocyklu zvednou tak, aby pneumatika zadního kola byla vyjmuta z drážky mezi dvěma dřevěnými špalíky, které zajišťují pozici zadního kola v latění. Zároveň by měla vypadnout hřídel předního kola, která je navlečena v zakončení kluzáků přední vidlice a jejího uložení v latění.
- Motocykl uchopit z obou stran za řídítka a vycouvat s ním mimo latění; zároveň je nutno motocykl postavit na stojánek.
- Přefíznout motouz zajišťující ochranné obaly obou rukojetí řídítek, palivové nádrže a sedadla, ochranné obaly odstranit včetně sáčků z PVC z koncovek tlumiče výfuku.
- Odstranit z místa montáže latění a zbytky ochranných obalů.
- Konzervační olej z konzervovaných částí umýt teplou vodou; ihned po umytí konzervace nutno umyté části otřít nejlépe měkkým flanelovým hadrem.

### D - Montáž.

- Klíčem 17 mm z nářadí motocyklu povolit šroub M 10 x 1 na dolním konci pravého kluzáku přední vidlice, klíčem na svíčku 22 mm demontovat matici přední osy a osu předního kola vyjmout.
- Kluzáky přední vidlice pootočit o 180C tak, aby přichyty předního blatníku byly z venkovní strany.
- Mezi ramena vidlice nasunout přední blatník očkem pro bowden přední brzdy na levou stranu; pootočit zpětně kluzáky přední vidlice do původní polohy, na kluzáky nasunout vzpěry blatníků, namontovat podložky s maticemi M 8 a šrouby M 8 a blatník jemně dotáhnout.
- Zkontrolovat u předního kola nasazení hliníkového krytu, případně neseď-li kryt po celém obvodu, je nutno kryt dlaní přiklepnout do jeho pozice; nasadit přední kolo nálitkem na víku brzdy do vybrání v levém kluzáku, do pravého kluzáku nasunout hřídel předního kola a nasadit podložku pod matici a matici hřídele klíčem na svíčku dotáhnout; dotáhnout šroub M 10 x 1 na pravém kluzáku vidlice.
- Ze záchytu páčky přední brzdy na řídítkách demontovat šroub M 5 x 18, nasadit a přišroubovat páčku na řídítka (pozor na vypadnutí ocelového pouzdra páčky), zašroubovat úplně šroub jemného seřízení bowdenu přední brzdy do záchytu; z dolního seřizovacího šroubu bowdenu sešroubovat seřizovací matici s rozpěrným válečkem, váleček vložit do páčky brzdy na víku; bowden provléci očkem na blatníku, koncovku bowdenu nasadit do opěrky na víku brzdy, seřizovací šroub provléci rozpěrným válečkem a seřizovací matici bowdenu zašroubovat tak, aby páčka přední brzdy na řídítkách měla v konci páčky pohyb cca 20 mm do zabrzdění kola. Kolo se musí při odbrzdění volně točit. Jemné seřízení brzdy je možno provést seřizovacím šroubem na řídítkách.



- Demontovat pravé víko motorové skříně. Seřizovací šroub poloautomatu spojky povolit o cca 5 závitů. Namontovat páčku spojky na řídítkách obdobně jako je popsána montáž páčky přední brzdy. Seřizovací šroub poloautomatu spojky dotáhnout tak, aby kladička poloautomatického vypínání se ještě volně protáčela ve výběru vačky, která je zajištěna kolíkem na hřídeli řazení. Šroubem jemného seřízení spojky na řídítkách seřídit vůli bowdenu spojky tak, aby v konci páčky byl volný chod páčky cca 5 mm. Namontovat pravé víko motorové skříně.
- Demontovat akumulátor, nabit jej dle předpisu přiloženého ke každému motocyklu, zpětně namontovat a zapojit jej - pólem na masu stroje.

#### **E - Další práce spojené s provedení předprodejního servisu.**

- Přezkoušet tlak v pneumatikách, případně dohustit na hodnoty:
 

0,127 MPa - přední pneu	- pro jednoho jezdce
0,147 MPa - zadní pneu	
0,127 MPa - přední pneu	- pro dva jezdce
0,280 MPa - zadní pneu	
- Kontrola množství oleje v převodovce - po vyšroubování kontrolního šroubu hladiny oleje na víku spojky (dle technického popisu).
- Kontrola dotažení všech šroubů a matic.
- Kontrola seřízení brzd.
- Kontrola napnutí řetězu (motocykl na stojánku má mít průhyb řetězu 10-15 mm), kontrola dotažení matic napínáků řetězu, převodníku, hřídele zadního kola.
- Kontrola funkce předního a zadního pérování.
- Naplnit benzínovou nádrž směsí benzínu 90 oktanů s olejem pro 2taktní motory (dle technického popisu) v takovém množství, aby zákazník mohl bez obav dojet k nejbližšímu čerpadlu.
- Otevřít benzínový kohout, přeplavovacím kolíkem přeplavit karburátor a nastartovat motor.
- Je-li toho zapotřebí, provést seřízení volnoběhu motoru.
- Zkontrolovat funkci elektrických spotřebičů za chodu motoru.
- Sklopit sedlo (pozor, aby přes otvory tlumiče sání nebyl přehozen nějaký předmět, jako návod k obsluze, hadr apod.), sedlo uzamknout a přezkoušet funkci uzamykání stroje.
- Motocykl předat zákazníkovi s návodem k obsluze, šeky na garanční prohlídky (jsou-li vydány) a seznamem opraven, kam se může zákazník obrátit v případě poruchy stroje a kde mu budou prováděny garanční prohlídky, případně se seznamem prodejen, kde může obdržet potřebné náhradní díly.