ČZ 125

NÁVOD

K OBSLUZE A POKYNY PRO UDRŽBU

VYDÁNÍ 1991

OBSAH

I. Technické údaje

Hodnoty dotažení šroubů a matic 11
Značení motocyklu 11
Kontrola funkcí 12
Ovládací prvky 13

II. Uvedení do provozu 14

Palivo 15
Olej 15
Pokyny pro zajíždění 17
Mazací plán-údržba 22
Speciální nářadí 25

III. Mechanické seřizování 27

Přední brzda 27
Zadní brzda 28
Seřizování spojky 28
Sekundární řetěz 30
Karburátor 31
Předstih zapalování 33
Zapalovací svíčka 33
Čistič vzduchu 34

IV. Údržba a malé opravy 35

Karburátor 35
Válec, hlava válce, tlumič výfuku, 40
Zapalování 53

V. Spojka, starter 54

Montáže, demontáže 54

VI. Vodní čerpadlo 62

Montáž, demontáž 62

VII. Ovládání klapky výfuku 63

Montáž, demontáž 64

VIII. Řadící mechanismus 65

Montáž, demontáž 67

IX. Převodovka 68

Montáž, demontáž 69
1 - Demontáž zapalování 70
2 - Demontáž karburátoru 71
3 - Demontáž sací klapky 71
4 - Demontáž víka motorové skříně 71
5 - Demontáž klikového mechanismu 72

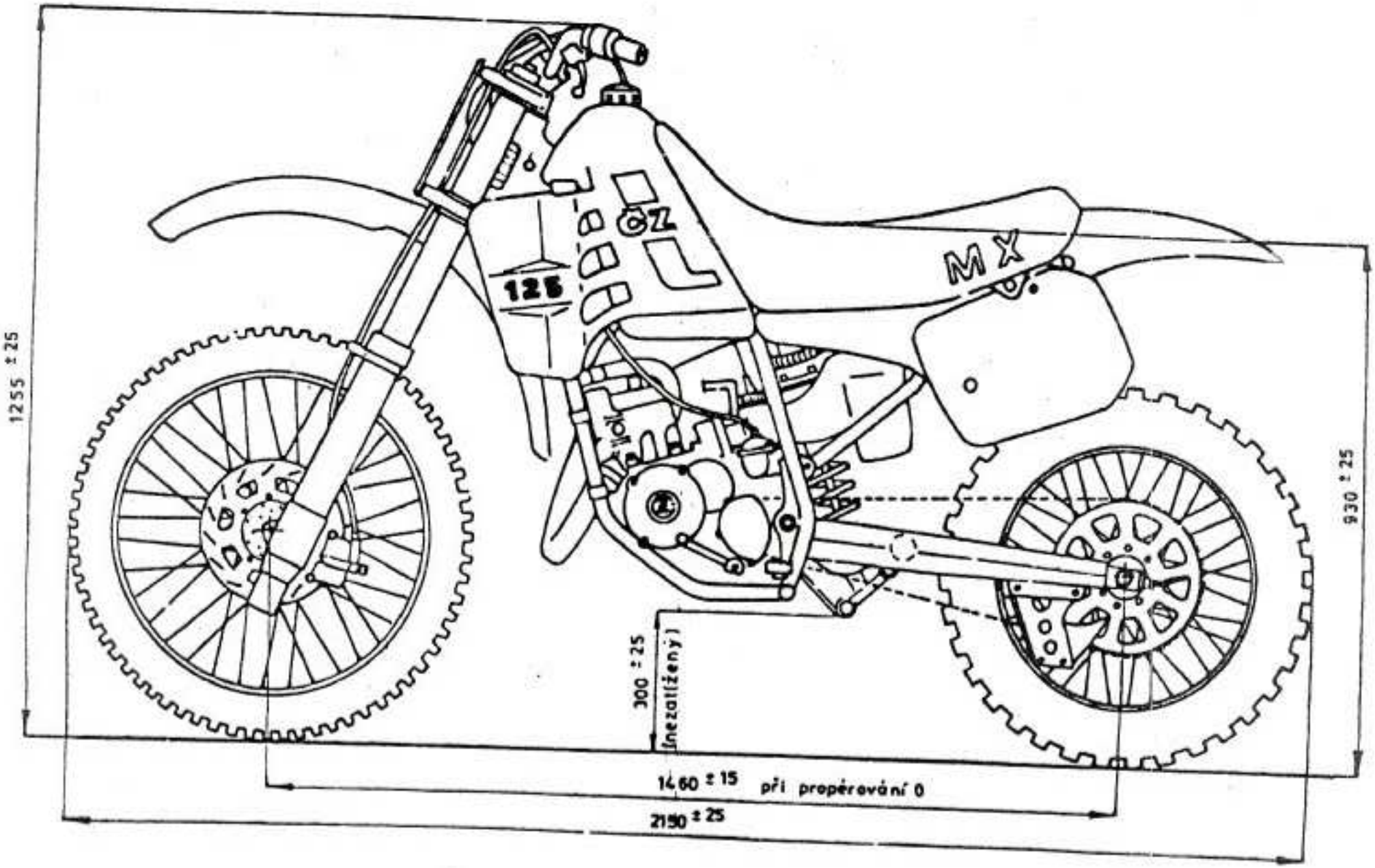
X. Údržba rámu a malé opravy 73
Demontáž předního kola 73
Demontáž zadního kola 74
Montáž kol 74
Demontáž brzdových destiček 74
Diskové brzdy 75
Výměna ložisek kol 75
Kontrola výpletu 77
Řetězová kola 77
Řetěz 77
Odstranění závad 78
XI. Přední vidlice 78
Přední vidlice - popis 78
Výměna oleje a seřízení hladiny 79
Seřízení tlaku vzduchu 81
Huštění pružící jednotky 81
Regulace a seřízení pružení 82
Seřízení sloupku řízení 84
XII. Zadní pérování - kyvná vidlice 85
Centrální pérování - popis 85
Demontáž centrální pruž. jednotky 86
Regulace a seřízení tlumení 87
Nastavení zdvihu zadního pérování 88
Kontrola kyvné vidlice 88
XIII. Základní díly pro provoz 88
XIV. Čistění a uskladnění 90

Seznam obrázků

obr. 1	motor 519 číslo motoru	11
obr. 2	benzin. kohout - pravá, levá strana	12
obr. 2a	uzávěr nádrže	12
obr. 2b	chladič motoru	13
obr. 2c	uzávěr chladiče	13
obr. 3	startování motocyklu	14
obr. 4	výpustní, nálevní a kontrolní šroub oleje	16
obr. 4a	ovládání sytiče	18
obr. 5	řazení rychlostí 1-6	19
obr. 6	seřízení páčky přední brzdy	27
obr. 6a	seřízení - výkres	27
obr. 7	přední disková brzda - seřízení	27
obr. 8	zadní brzda - seřízení	28
obr. 8a	seřízení - výkres	28
obr. 9	ovládání spojky - páčka	29
obr. 9a	seřízení vůle spojkového mechanismu	29
obr. 9b	spojka - víčko pro seřízení	30
obr. 10	napínání řetězu	31
obr. 10a	napínání - výkres	31
obr. 10b	vodítko řetězu	31
obr. 11	seřizovací šroub karburátoru - bowden plynu	32
obr. 11a	plynová rukojeť	32
obr. 12	seřízení - vzduchový šroub, šroub volnoběhu	32
obr. 13	seřízení předstihu	33
obr. 14	hlavní tryska	36
obr. 15	jehlový ventil, sedlo ventilu	37
obr. 16	výška záchytu plováku	38
obr. 17	držák jehly	38
obr. 18	demontáž pružin výfuku	40
obr. 19	demontáž táhla - šroub M 6	41
obr. 19a	nastavení polohy výfukové klapky	43
obr. 20	rozložení válce a hlavy - popis dílů	43
obr. 21	klikový mechanismus, píst - popis dílů	51
obr. 22	třídění hlavy	45
obr. 23	měření ø válce	45
obr. 24	měření pístu mikrometrem	46
obr. 25	měření vůle - pístních kroužků	47

obr. 26 sada ojnice 48
obr. 27 klikový mechanismus 52
obr. 28 osazení motorové skříně 53
obr. 29 schéma zapalování - zapojení 54
obr. 30 šroub aretace starteru 55
obr. 31 zajištění spojky zajišť. lamelou 55
obr. 32 vyjmutí hřídele starteru 56
obr. 33 rozložený starter - popis dílů 57
obr. 34 měření třecí lamely 58
obr. 35 měření délky pružiny 60
obr. 36 pružina startéru ve skříni 61
obr. 37 vodní čerpadlo 62
obr. 38 řez vodním čerpadlem 63
obr. 39 ovládání výfukové klapky 64
obr. 40 řadící mechanismus 65
obr. 41 rozložený řad. mechanismus 66
obr. 42 osazení převodovky 68
obr. 43 rozložení převodovky 69
obr. 44 hrdlo karburátoru 71
obr. 45 náboj př. kola - osa kola 73
obr. 46 náboj zad. kola - osa kola 73
obr. 47 disková brzda - řez 74
obr. 48 brzdová destička - opotřebení 75
obr. 49 přední disk. brzda 75
obr. 49a zadní disk. brzda 75
obr. 50 rozložení př. kola - popis 76
obr. 50a rozložení zad. kola - popis 76
obr. 51 opotřebení ozub. limit. - 3 mm 77
obr. 52 možnost spadnutí řetězu 77
obr. 53 montáž spojky řetězu 78
obr. 54 kontrola řetězu na převodníku 78
obr. 55 ventil vidlice - nastavení nosné trubky 79
obr. 55a ventil vidlice 80
obr. 56 vypouštěcí šroub oleje z ramene 80
obr. 57 přední vidlice - řez kluzákem 83
obr. 58 přední vidlice - řez tlumičem 83
obr. 59 měření tlaku manometrem 80
obr. 60 zkouška vůle řízení 84

obr. 61 šrouby dorazu řízení prav. a levá strana 85
obr. 62 centrální pružící jednotka 86
obr. 63 seřízení útlumu při stlačování 87
obr. 64 seřizovací matice útlumu při roztahování 87
obr. 65 nezatížený na stojanu, nezatížený bez jezdce, zatížený s jezdcem 88



Hlavní rozměry motocyklu

I. TECHNICKÉ ÚDAJE

Rozměry váhy:

celková délka	2150 ± 25 mm
celková šířka (přes řídítka)	825 ± 20 mm
celková výška (přes řídítka)	1255 ± 25 mm
Rozvor při propérování	1460 ± 15 mm
Světlost (nezatížený motocykl)	300 ± 25 mm
Výška sedla	930 ± 25 mm

Motor:

Dvoudobý jednoválec chlazený kapalinou / typ 519	
Vrtání/zdvih (mm)	55/52,5 (52,6)
Objem válce / ccm	124,73 (124,97)
Kompresní poměr	14,5-15,5 : 1
Výkon (kW/ot min^{-1})	25-10%/11400 +200 -400
Točivý moment	
Startovací systém	startovací pákou
Mazání motoru pro olej MS 20	1 : 40
pro olej SHELL Super M	1 : 33
pro olej CASTROL A 747	1 : 33
pro olej CASTROL TTS/A 545	1 : 33

Karburátor:

Výrobce/typ	JIKOV/2936 CDS
Ø difusoru	36 mm
Hlavní tryska	152 Tv - 40
Tryska jehly	2,68 Ts - 60
Jehla	2. otvor shora
Volnoběžný šroub povolen o	450^0/1,25 otáč.

Spojka

typ	vícelamelová mokrá
Primérní převodový systém	ozub. koly 16/55
Primérní převodový poměr	1 : 3,4375

Převodovka:

typ		šestistupňová postupová	
Převodový stupeň	1	14:31	(1:2,2143)
	2	16:29	(1:1,8125)
	3	18:27	(1:1,5000)

25
1,34
100
7,5
25,0
8,5
33,5
34÷35
KONI

Převodový stupeň	4	20:25 (1:1,2500)
	5	21:23 (1:1,0925)
	6	22:22 (1:1)
Sekundární převod:		
Řetězové kolo/převodník:		12:44 12:46 12:48 12:50
Typ/rozměr		řetěz 15,875x6,48 112 článků
Převodový poměr:		1:3,66 1:3,83 1:4 1:4,166

Elektrika:

Zapalování/výrobce	bezkontaktní PAL Krom.
Zapalovací cívka	PAL Krom.

Podvozek:

Rám/typ	trubkový rozdvojený s přišroubovanou podsedlovou částí
Přední vidlice / zdvih - 300 mm	teleskopická s hydraulic. tlumičem, ocelovou pružinou doplňujícím pneumatickým pružením a regulací pružení
délka pružiny	
Zadní pérování / zdvih - 120 mm	pružící jednotka ČZ s převodem pákovým mechanismem a oboustrannou regulací útlumu
zdvih zadního kola	325 mm
Přední pneumatika - rozměr	BARUM 80/100x21" C16A RLW
tlak	0,1 MPa
Zadní pneumatika - rozměr	BARUM 4/4,25x18" C16
tlak	0,1 MPa
Přední brzda - typ	kotoučová ø 240 mm
ovládání	hydraulicky
Zadní brzda - typ	kotoučová ø 190 mm
ovládání	hydraulicky

Obsah / typ náplně (oleje,"benzin)

Typ oleje:	MS 20 1:40
	SHELL SUPER M
	CASTROL A 747 1:33
	CASTROL TTS/A545

Benzinová nádrž - obsah paliva	8,5 l BA 96
Převodka/typ	mot. olej M5AD - 0,7 l SAE 10W/30, SAE 10W/40
Přední vidlice/typ	jedno rameno
tlak	520 cm^3 - M3AD/ 0,0 MPa 0,1 MPa
Zadní pérování/typ	
tlak	330 cm^3 - AMG-10 / 1 MPa

Chlazení

Chladič	AUTOPAL Nový Jičín
obsah/náplň	0,8/směs dest. voda + Fridex
poměr	4:1-+20°C+40°C 3:1- 0° C +20° C 2:1 - 0° C -20° C

Základní údaje pro seřizování

Zapalování - předstih	MOTOPLAT - 1,3-0,2 mm
	PAL - 1,0-0,2 mm
Zapalovací svíčka	PAL X 17 (217)
náhrada	CHAMPION L3G

Motor

Píst - vůle základní	0,05-0,07 mm
Píst - limit opotřebení	0,15 mm
Pístní kroužek (vůle zámků)	0,4 - 0,5 mm
Ojnice - pístní čep	
stranová vůle	0,8 - 1,0 mm
Ojnice - ojniční čep	
stranová vůle	0,15- 0,5 mm

Motor - spojka:

Síla lamely	3,4 mm
min	3,0 mm
Dovolené opotřebení	0,4 mm
Volná délka pružiny spojky	43,5 mm

Podvozek:

Přední brzda kotouč. ø	ø 240/1450
Síla destičky	7 mm
Max. opotřebení	3,0 mm
Zadní brzda kotoučová ø	ø 190/1450
Síla destičky	7 mm
Max. opotřebení	3,5 mm

Hodnoty dotažení	Matice Šroub	Dotahovací Moment (N m)
Hlava válce	M 8	17,65
Spojkový koš	M 14	50
Kolo primeru	M 12	74,6
Rotor zapalování	M 6x30	6,8
Válec k motorové skříni	M 8	17,8
Držák páčky na řídítkách	M 6x20	6,8
Páčka v objímce	M 6x20	6,8
Šrouby upínací objímky	M 8x35	15,7
Šrouby nosníku	M 8x45	15
Osa předního kola	M 14x1	90
Osa zadního kola	M 20x1,5	100
Matice zadní kyvné vidlice	M 20x1,5	118
Šrouby centrální pruž. jednotky	M 12x1,25	75
Šrouby dotažení motoru	M 8	17,8

Značení motocyklu:

Číslo rámu je vyražené na pravé straně rámu

obr.1 číslo rámu 519 0 000000

Číslo motoru je vyraženo

obr.1 číslo motoru 519 0 000000 (na motor)

na typ štítek TLZ 519 000 LS 000000

Upozornění!
Prvá tři čísla jsou označení typu, čtvrté číslo značí provedení, páté a šesté číslo značí odchylku, posledních šest čísel značí výrobní číslo.

TLZ - světový kód pro ČZ, L rok výroby, S Strakonice.

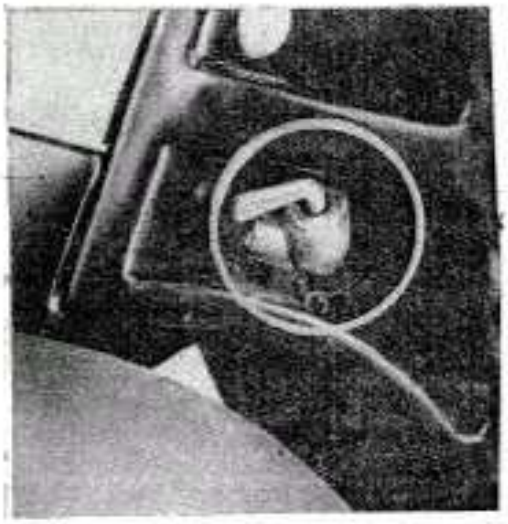
Číslo motoru a rámu je shodné.

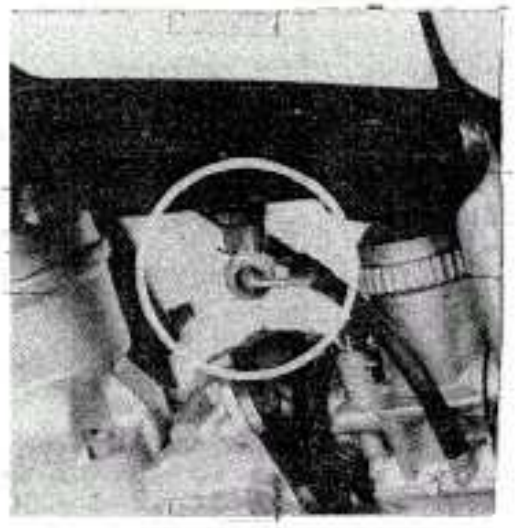
obr. 1-číslo motoru

Kontrola funkcí :

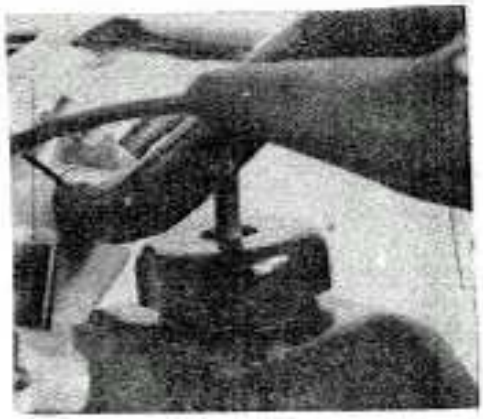
Palivová nádrž - benzinový kohout

Palivová nádrž je zadní částí zasunuta na rám do gumového bloku,v přední části upevněna šroubem přes pryžovou vložku na hlavu rámu. V pravé polovině v přední části je umístěn jednocestný vertikální kohout, v levé části nádrže ve spodní části je umístěn druhý jednocestný vertikální benzinový kohout, oba jsou propojené přes spojku a gumové hadičky s karburátorem. Benzinový kohout je otevřen v poloze nahoru a dolu, uzavřen ve vodorovné poloze vpravo a vlevo. Uzavírací víčko je z plastiku a na hrdlo nádrže se šroubuje. Ve středu víčka je odvzdušňovací hadička





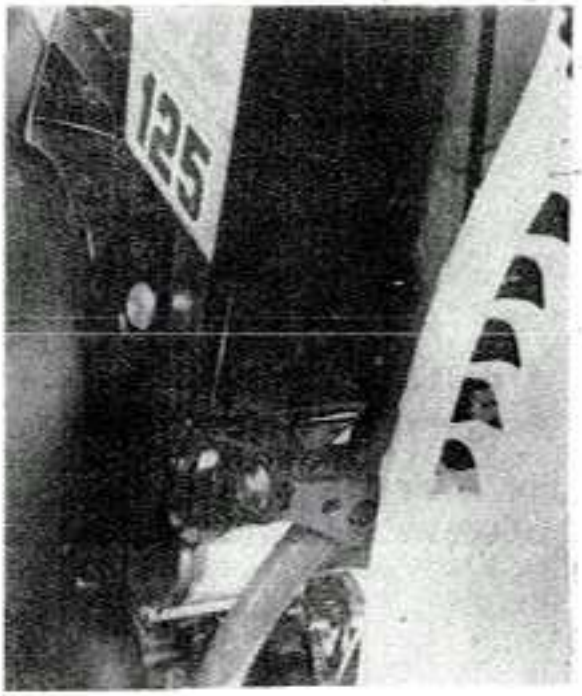
obr. 2 benzin. kohout - pravá, levá strana



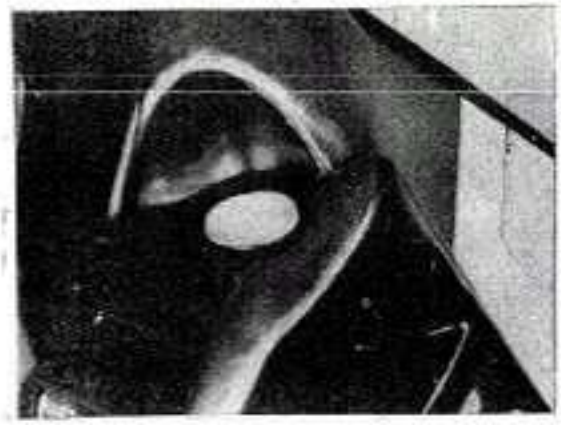
obr. 2a uzávěr nádrže

Chlazení:

V přední části je dělený hliníkový chladič s žaluziemi pro náběh vzduchu. Jednotlivé části chladiče jsou samostatně



obr. 2b chladič motoru



obr. 2c uzávěr chladiče

přišroubovány přes gumové průchodky z přední části rámu a vzájemně jsou spojeny gumovou hadicí. Další tři hadice propojují chladič s válcem motoru a vodním čerpadlem. V levé části je plnící otvor chladiče, který se plní destilovanou vodou a Fridexem v poměru dle teploty

Ovládací prvky:

Páčka přední brzdy

Je na pravé straně řídítka. Přední brzda je kotoučová ovládaná páčkou přes hydraulickou pumpičku, umístěnou společně s nádobkou na brzdovou kapalinu na pravé straně řídítek.

Záchyt. - držák přední diskové brzdy

Je umístěn na levý kluzák přední vidlice.

Pedál zadní brzdy

Je umístěn na pravé straně rámu nad pravou stupačkou. Zadní brzda je kotoučová ovládána hydraulicky přes pumpičku umístěnou v zadní části rámu ovládanou pedálem ze zadní brzdy. Držák kotoučové brzdy je umístěn na záchytu, který je posuvný na zadní kyvné vidlici. Brzdová kapalina pro pumpu je v přídavné průhledné hadici s uzávěrem.

Páčka spojky

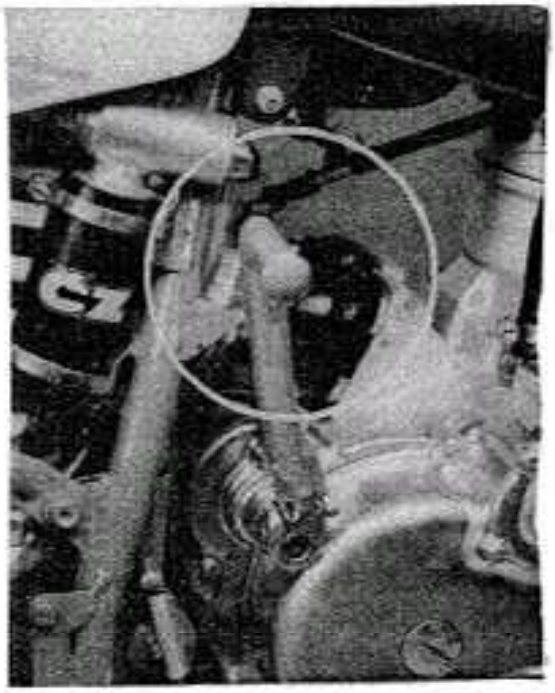
Je umístěna na levé straně řídítka. Při jejím zmačknutí se vypíná spojka.

Plynová rukojeť

Navíjí plynové lanko a je umístěna na pravé straně. Teflonové půlkulaté vedení je umístěné v objímce rukojeti, aby nedocházelo k lámání plynového lanka.

Startovací páka

Je umístěna na pravé straně motoru. Startování motoru se provádí po jejím natočení o 90° a sešlápnutím nohou směrem dozadu.



obr. 3 startování motocyklu

Páka nožního řazení

Je umístěna na levé straně motoru před levou stupačkou. Nohou řadíme 6 převodových stupňů. První převodový stupeň řadíme sešlápnutím řadící páky, směrem dolů, 2. - 6. převodový stupeň řadíme špičkou boty směrem nahoru.

II. UVEDENÍ DO PROVOZU

Před uvedením motocyklu do provozu zkontrolujte následující:

1. brzdy - kontrola funkce seřízení (brzdová kapalina)
2. spojka - kontrola funkce seřízení
3. palivová nádrž - naplnit benzinem a olejem v poměru 1:33
   - 1:40 (str.)
4. převodovka - kontrola oleje (hladina, výměna, je-li nutná)
5. sekundární řetěz - kontrola souběžnosti, napnutí, mazání (sprey)
6. zapalovací svíčka - dle potřeby
   doržet tep. hodnotu
7. plynová rukojeť - volný chod bowdenu
8. vzduchový filtr - papírový filtr - vyfoukat nečistoty a mazat čelní stěny.

9. kola a pneumatiky - kontrola tlaku (házivost, dotažení drátů, dotažení matice osy.)
10. šroubové spoje kontrolovat a dotáhnout podle potřeby (motor, řídítka, vidlice, sedlo, bočnice, výfuk).

Poznámka:
Kontrola před každým použitím motocyklu pro závod se provádí v krátkém čase a zajistí bezpečnost provozu motocyklu při závodě.

Palivo

Doporučujeme používat benzin SUPER BA 96 s oktanovým číslem 96 a mísit s olejem MS 20 v poměru 1:40.

Vždy pužívat benzin shodného typu výrobce!
(Zahraniční olej SHELL Super M Castrol A 747, Castrol TTS/A 545 poměr směsi 1:33)
Upozornění: olej s benzínem řádně promísit.

Olej

1. Pro směs doporučujeme olej: MS 20 - 1:40
   Shell Super M 1:33
   Castrol A 747 1:33
   Castrol TTS/A545 1:33

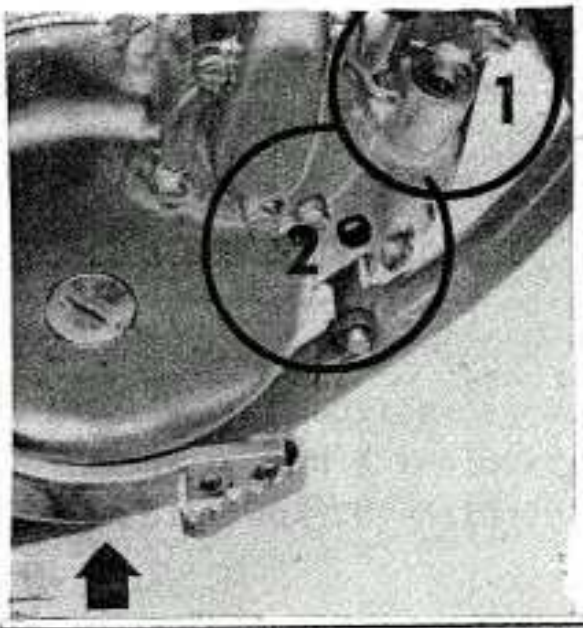
Při použití jiného oleje je nutné, aby použitý olej měl zajištěnou kvalitu výrobcem a mazací hodnoty odpovídající doporučenému oleji.

Vždy dodržujte předepsaný mísící poměr.

2. Převodový olej

Doporučujeme olej: mot. olej M 5 AD Cizí oleje odpovídající SAE 10 W/30 SAE 10 W/40

Plnící zátka oleje je umístěna na pravém víku v přední části, ve spodní části motoru je výpustný šroub. Při výměně oleje demontujeme výpustný šroub a po opětném uzavření kontrolujeme dotažení a těsnost šroubu. Potom naplníme olej do převodovky plnícím otvorem ve víku dle předepsaného množství. Dotažení výpustního šroubu - 7,5 Nm.



obr. 4 výpustní šroub,
nálevní šroub 1,
kontrolní šroub 2

Obsah oleje v převodní skříni 0,7 l.

Kontrolu hladiny oleje provádíme - kontrolním šroubem (motor v klidu) na motoru po 3-4 hodinách na pomocném stojanu, který zajišťuje kolmou polohu motocyklu. Výměnu převodového oleje provádíme po každém 2. závodě.

Poznámka: K vypláchnutí převodovky nepoužívejte žádných vyplachovacích olejů, které by mohly mít vliv na prokluzování spojky.

Upozornění:

Pro používání motocyklu

1. Před použitím motocyklu se důkladně seznamte s ovládacími prvky.
2. Tento motocykl je konstruován výhradně pro terénní závody a nemůže být používán na veřejných komunikacích.

3. Dodržujte předpisy pro zajíždění, abyste zamezili mechanickým závadám.

Pokyny pro zajíždění:

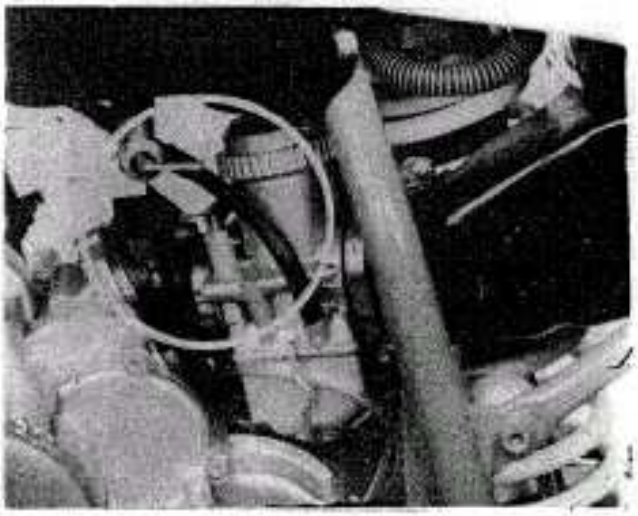
1. Před prvním startem naplňte nádrž palivovou směsí, tj. benzin/olej v poměru 1:40 - 1:33 při použití zahr. olejů
2. Překontrolujte náplň chladiče, případně doplňte chladící kapalinu směsí destilované vody + FRIDEX v poměru dle teploty
3. Po naplnění směsí a přezkoušení ovládacích prvků s ohledem na kapitolu "Studený start" nastartovat motor.
4. Nechte ohřát motor a přezkoušejte chod motoru na volnoběh.
5. Projeďte motocykl na nižší rychlost na dobu 5-10 minut a proveďte seřízení plynové rukojeti. Překontrolujte stav zapalovací svíčky, bude ukazovat bohatější směs v průběhu zajíždění.
6. Po ochladnutí motoru opakujte předchozí zajíždění 15 min. Velmi krátce zařaďte vyšší rychlost, tj. 5.-6. stupeň a překontrolujte, jak motor reaguje na plyn. Znovu překontrolujte zapalovací svíčky.
7. Po ochladnutí motoru opakujte předchozí zajíždění po dobu 15 min. Krátce zajíždějte na vyšší rychlost a plný plyn, vyvarujte se však stálé jízdy na plný plyn. Překontrolujte stav zapalovací svíčky.
8. Nechte ochladnout motor. Demontujte hlavu válce, zkontrolujte stav pístu, odstraňte zbytky spalin ze dna pístu. Po očištění smontujte.
9. Překontrolujte vzduchový filtr, dotažení všech šroubů a matic.
10. Znovu nastartujte motor a překontrolujte chod v celém rozsahu otáček. Po vypnutí motoru překontrolujte stav svíčky, motor nastartujte a po 20-30 minutách jízdy je motocykl připraven k závodu.

Poznámka:

Upozorňujeme, že pro správné zajíždění je nutné dodržet pokyny pro zajíždění. Prodloužení jednotlivých intervalů zajíždění není na závadu.

Startování studeného motoru

Nejprve otevřete benzivoné kohouty, zvedněte páčku sytiče. Motor nastartujete sešlápnutím startovací páky při mírném pootevření plynové rukojeti. Motor musí mít při nastartování zařazen neutrál mezi 1.-2. převodovým stupněm. Po naskočení motoru sytič zavřete.



obr. 4a ovládání sytiče

Startování teplého motoru

Při startování teplého motoru nepoužíváme sytič, startujeme sešlápnutím startovací páky při mírném pootočení plynové rukojeti.

Zahřívání motoru

Nechte motor běžet po nastartování a střídavém zvyšování a snižování otáček do provozní teploty motoru. Během této doby přezkoušejte, jak motor reaguje na otevření plynové rukojeti. Tento proces trvá 1-2 min.

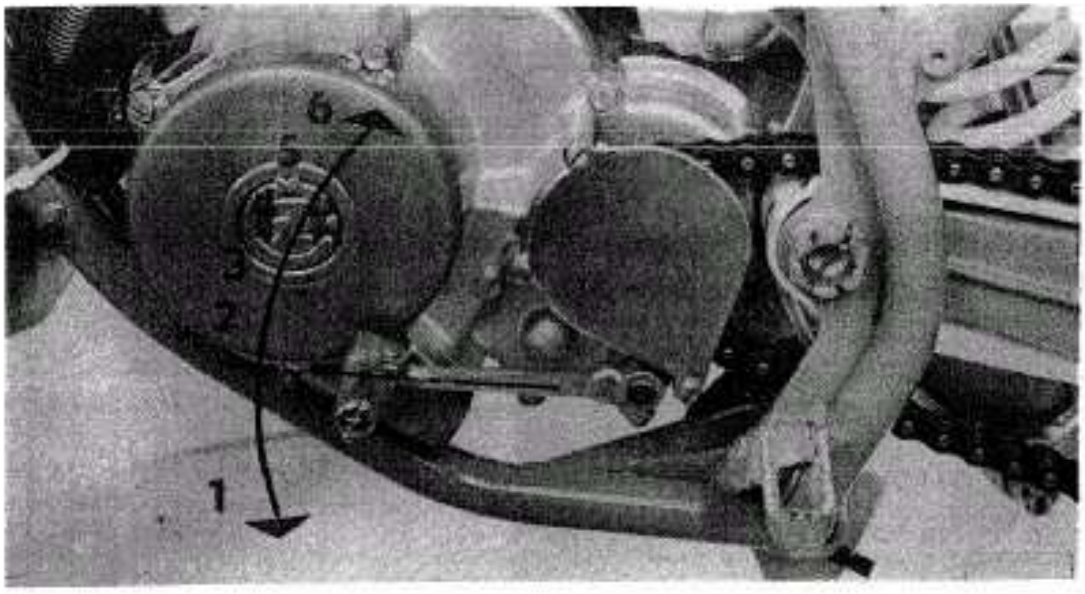
Upozornění: Nepřehřívejte motor do extrémních teplot!

Řazení

U motocyklu je použita šestistupňová převodovka. 1. převodový stupeň se řadí směrem dolů, řazení je postupové se zařazením 6. stupně v nejhořejší poloze.

Neutrál je umístěn mezi 1. a 2. převodovým stupněm. Řadící mechanismus je západkového typu jako u většiny motocyklů. Poloha převodových stupňů je zajištěna aretací válečku po-

mocí vačky a aretačního šroubu v pravé polovině skříně. Při řazení nechte řadící páku vrátit do výchozí polohy před řazením dalšího stupně.



obr. 5 řazení rychlostí 1-6

Neutrál je možno zařadit buď stlačením nebo zvednutím řadící páky mezi 1. a 2. převodovým stupněm. Při motoru v chodu a zařazení neutrálu zmačkněte páčku spojky a sešlápněte řadící páku a po zařazení 1. stupně uvolněte řadící páku, aby se vrátila do výchozí polohy. Současně plynovou rukojetí zvyšujte otáčky motoru a uvolněte páčku spojky. Ostatní rychlosti řaďte stejným postupem směrem nahoru. Spojku používejte při řazení všech převodových stupňů.

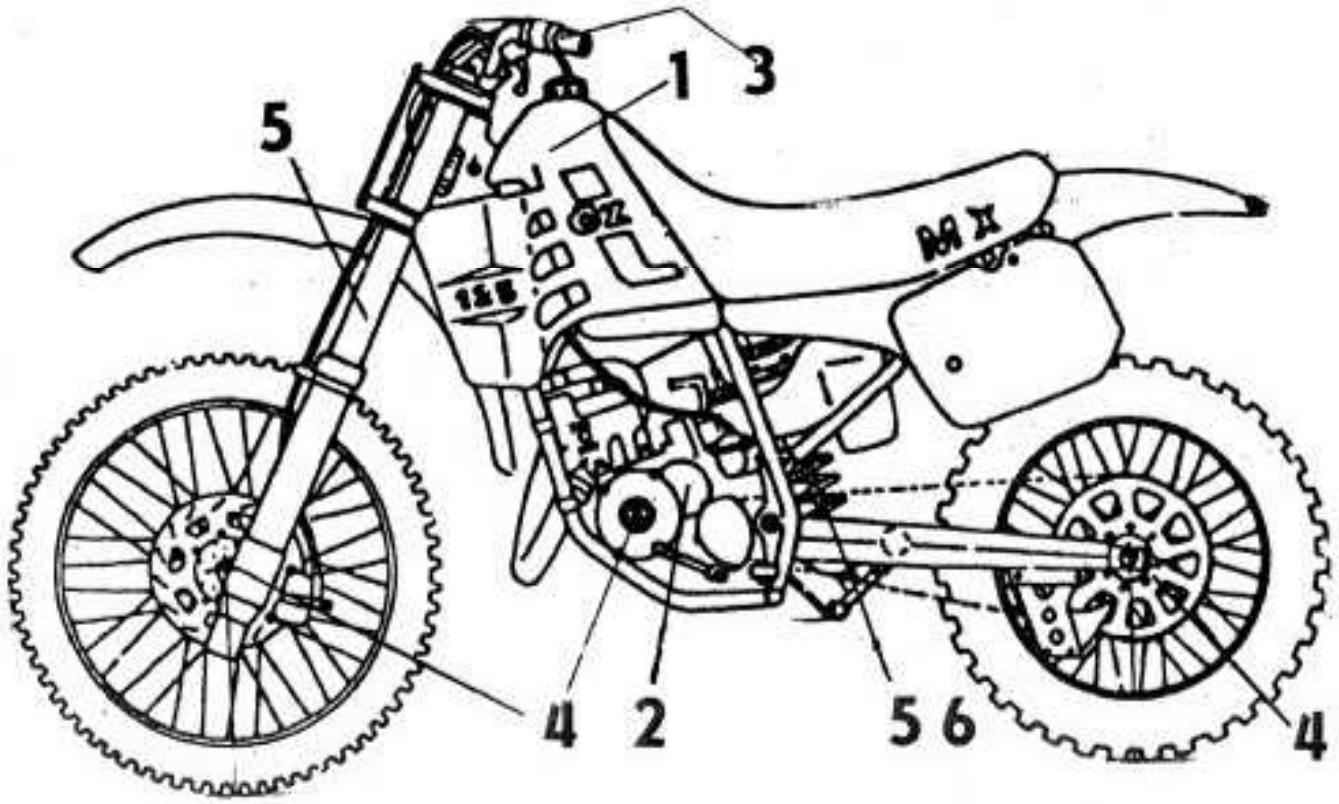
Periodické prohlídky - menší opravy

údržba a mazací plán musí být přísně dodržován a slouží jako vodítko pro celkovou údržbu a mazací intervaly. Dodržení předepsané údržby a mazacího plánu může ovlivnit počasí, terén, geografické umístění a jiné individuální použití motocyklu. Jestliže motocykl je soustavně používán v oblasti s vysokou vlhkostí, pak všechny díly musí být mazány a ošetřovány častěji než doporučuje mazací plán, aby se zabránilo korozi a jejich poškození.

Doporučené oleje a tuky:

1. Do benzinu olej	MS 20 1:40
	SHELL SUPER 1:33

	CASTROL A 747 1:33
	CASTROL TTS/A545 1:33
2. Olej pro převodovku	M5AD 0,7 l
	SAE 10W/30, SAE 10W/40
3. Tuk A 00	CASTROLEASE CL
	BP ENERGREASE FG1
	SHELL MYTTLUS
4. Tuk A V2	CASTROLEASE LH2
	BP ENERGREASE LS2
	SHELL ALMANIA 2
5. Tlumičový olej	SHOOK OIL
	DAMPER OIL
	DONAX AL
6. Tuk A 00+3% grafit	CASTROL OL+3% of collid a graphite



ÚDRŽBA A MAZACÍ PLÁN

Název	Počet závodů						
	Doporučené mazadlo	Každý závod	Každý II. závod	Každý III. závod	Po každé rozjíždce	Po 6 ti měs. závodění	Podle potřeby
PÍST							
+ prohlídka		x					
+ čistit		x					
+ výměna							x
PÍSTNÍ KROUŽEK							
+ výměna							x
VÁLEC							
+ prohlídka		x					
+ čistit		x					
+ výměna							
+ dotažení šroubů hlavy					x		x
SPOJKA							
+ seřízení		x					
+ výměna lamel							x
PŘEVODOVKA							
+ výměna oleje	č.2			x			
+ prohlídka převodovky						x	
+ výměna ložisek						x	
+ prohlídka řadících vidliček						x	
SKŘÍNĚ							
+ dotažení šroubů víka skříně		x					
MEMBRÁNOVÝ VENTIL							
+ kontrola		x					
+ výměna planžety							x
SACÍ HRDLA							
+ kontrola		x					

Název	Počet závodů						
	Doporučené mazadlo	Každý závod	Každý II. závod	Každý III. závod	Po každé rozjíždce	Po 6 ti měs. závodění	Podle potřeby
LOŽISKA MOTORU + výměna						x	
OJNICE + kontrola ložisek + výměna dolního oka (ložisko) + výměna horního oka (ložisko)		x					x x
KARBURÁTOR + kontrola, seřízení, dotažení + čistit a prohlídka		x			x		
PÍSTNÍ ČEP + prohlídka + výměna		x					x
VÝFUKY + prohlídka					x		
MATICE ROTORU + dotažení momentovým klíčem		x					
STARTER + prohlídka starterového kola + výměna						x	x
PŘÍRUBA VÝFUKOVÉHO KANÁLU + kontrola ovládacího mechanismu + seřízení		x					

Název	Počet závodů						
	Doporučené mazadlo	Každý závod	Každý II. závod	Každý III. závod	Po každé rozjížď.	Po 6ti měs. závodění	Podle potřeby
Rám + výměna							x
BOWDENY + seřízení + promazání (pouze bowden plynu) + výměna	č.1	x			x		x
BRZDY + čistit, kontrola, seřízení + výměna		x			x		x
KOLA A GUMY + tlak + házivost + kontrola výpletu + kontrola ložisek a náboje + výměna ložisek	č.4	x x			x x		x
HLAVA ŘÍZENÍ + čistit + mazat	č.4			x	x		
ZAPALOVÁNÍ + kontrola spojů					x		
ČISTÍCÍ VLOŽKA + čistit a mazat čelní stěny + výměna	č.3	x					x
PÁKOVÝ MECHANISMUS PÉROV. + kontrola + mazání	č.4	x					
ČEP KYVNÉ VIDLICE + mazání	č.4	x					

Název	Počet závodů							
	Doporučené mazadlo	Každý závod	Každý II. závod	Každý III. závod	Po každé rozjíždce	Po 6 ti měs. závodění	Podle potřeby	
ZAPALOVACÍ SVÍČKA + výměna							x	
SEKUNDÁRNÍ ŘETĚZ + čistit a konzervovat + napnutí a soucosost + výměna	č.6	x			x		1)	
NÁDRŽ + čistit (vypláchnout) + čistit benzinový kohout,		x x						
PŘEDNÍ VIDLICE + vypuštění a výměna náplně + výměna těsnění + kontrola tlaku	č.5				x	x	x	
PÁČKY + mazání	č. 2	x						
BRZDOVÝ PEDÁL, PÁKA STARTERU + mazání	č.2	x						
PLYNOVÁ RUKOJEŤ + mazání	č.3	x						
ŠROUBOVÉ SPOJE + kontrola dotažení					x			
ZADNÍ PÉROVÁNÍ + kontrola tlaku + výměna olej. náplně						x x		

1). Výměna řetězu po 4 závodech, výměna spojovacího článku po 2 závodech

SPECIÁLNÍ NÁŘADÍ

Speciální nářadí je určeno pro takové druhy nutných oprav, které nejsou uvedeny v předchozí tabulce oprav. Proto uvádíme seznam speciálního nářadí.

1. venkovní mikrometr 0 - 25 mm
2. venkovní mikrometr 25 - 50 mm
3. venkovní mikrometr 50 - 75 mm
4. držák indikátoru (magnetický)
5. měřidlo válců 50 - 100 mm
6. posuvné měřítko 0 - 150 mm
7. momentový klíč
8. odměrka 0 - 250 cm^3
9. indikátorové hodinky
   (prodloužená jehla indikátorových hodinek 56 mm)
10. listové měrky
11. měrka předstihu

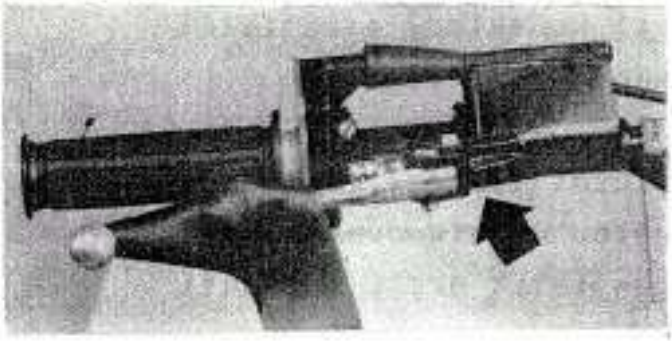
12 měrka nastavení rozvodu	519 71 011 dodá ČZ
13 roztahovák skříní	519 71 025
14 pomocná lamela	519 71 035
15 klíč hlavy řízení	519 71 040

Kontrola před závodem

Před každým závodem provedeme následující kontrolu:

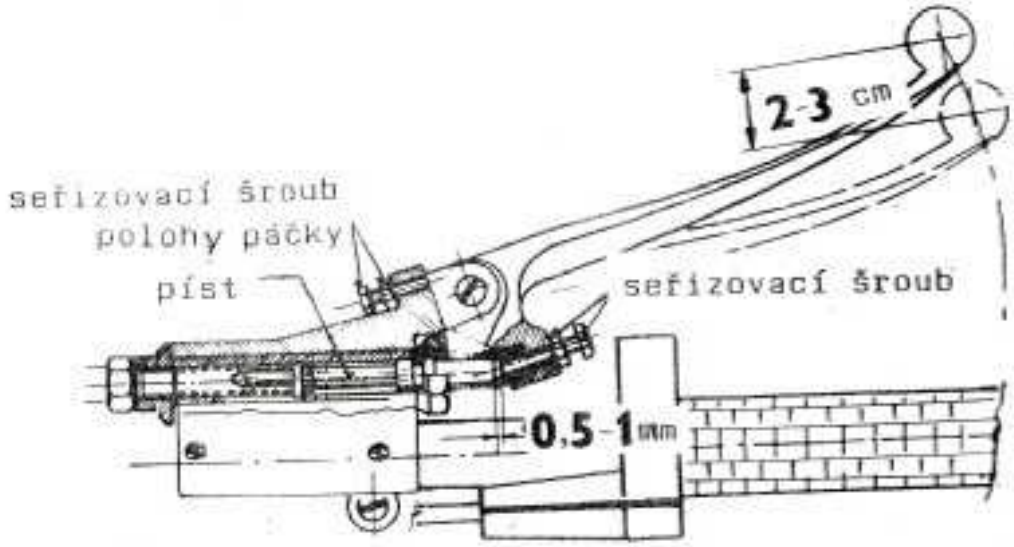
- zapalovací svíčka - její stav, případně provést její výměnu za novou (stav izolátoru, vzdálenost elektrod)
- koncovku zapalovací cívky - je nutné provést kontrolu, aby koncovka na svíčce držela a neprobíjela
- olej v převodové skříni - kontrola oleje v převodové skříni, jeho stav, případně provést výměnu
- tlumič sání - vložka čističe - kontrola čisticí vložky, vyfoukat vzduchem, namazat dosedací plochy vložky tukem, překontrolovat těsnost, v případě poškození vložku vyměnit

- plynová rukojeť, bowden plynu - promazat tukem plynovou rukojeť, lanko plynu promazat olejem, seřídit na předepsanou vůli
- elektrické kabely - překontrolovat konektory a zajistit izolační páskou proti vodě
- šrouby motoru - dotáhnout
- těsnění hlavy, válce - překontrolovat těsnění, dotáhnout hlavu a válec na stanovenou sílu
- zapalování - kontrolu nastavení zajistit proti vniknutí vody, kontrola předstihu.
- karburátor, klapka - provést kontrolu a seřízení
- seřízení spojky - kontrolu lanka,
- promazat vahadla - centrální pérování, zkontrolovat dotažení matic
- kontrola stupaček - případně provést jejich úpravu podle potřeby jízd
- doplnit brzdovou kapalinu - do nádobky pro přední brzdu, do PVC hadice zadní brzdové pumpičky
- vodní čerpadlo - kontrola funkce
- přívěra výfukového kanálu - kontrolu ovládacího mechanismu
- brzdy - kontrola, seřízení
- přední vidlice - kontrolą funkce, dotažení šroubů nosníku, seřízení podle potřeby jezdce, vizuální kontrola těsnosti
- centrální přužící jednotka - seřízení podle potřeby jezdce, vizuální kontrola těsnosti
- ložisko řízení - kontrola, promazat, seřídit podle potřeby
- dráty kol - kontrola, dotáhnout, případně provést výměnu
- celková kontrola všech spojů - výfuk, bočnice, sedlo, osy kol
- chlazení - překontrolovat náplň chladiče, upevnění chladiče na rám, spojovací hadice (spony)



obr. 6 seřízení páčky přední brzdy

obr. 6a seřízení - výkres



Přední brzda

Přední brzda má být seřízena podle potřeby jezdce s minimální vůlí páčky přední brzdy 5-8 mm.
Seřizování se provádí pomocí seřizovacího šroubu a zajišťovací matice na držáku páčky.
Na páčce přední brzdy je seřizovací šroub, kterým se nastavuje zdvih pro ovládání tlakového válce, páčka je vrácena do základní polohy pružinou.

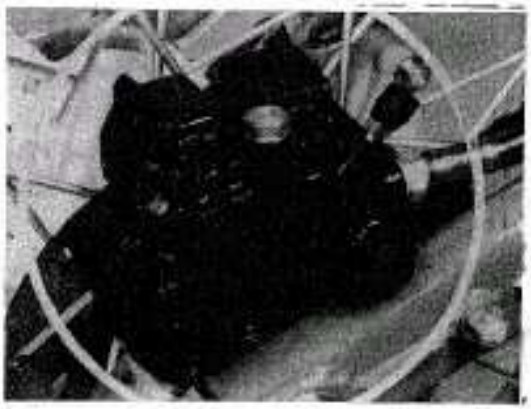
obr. 7 přední kotoučová brzda

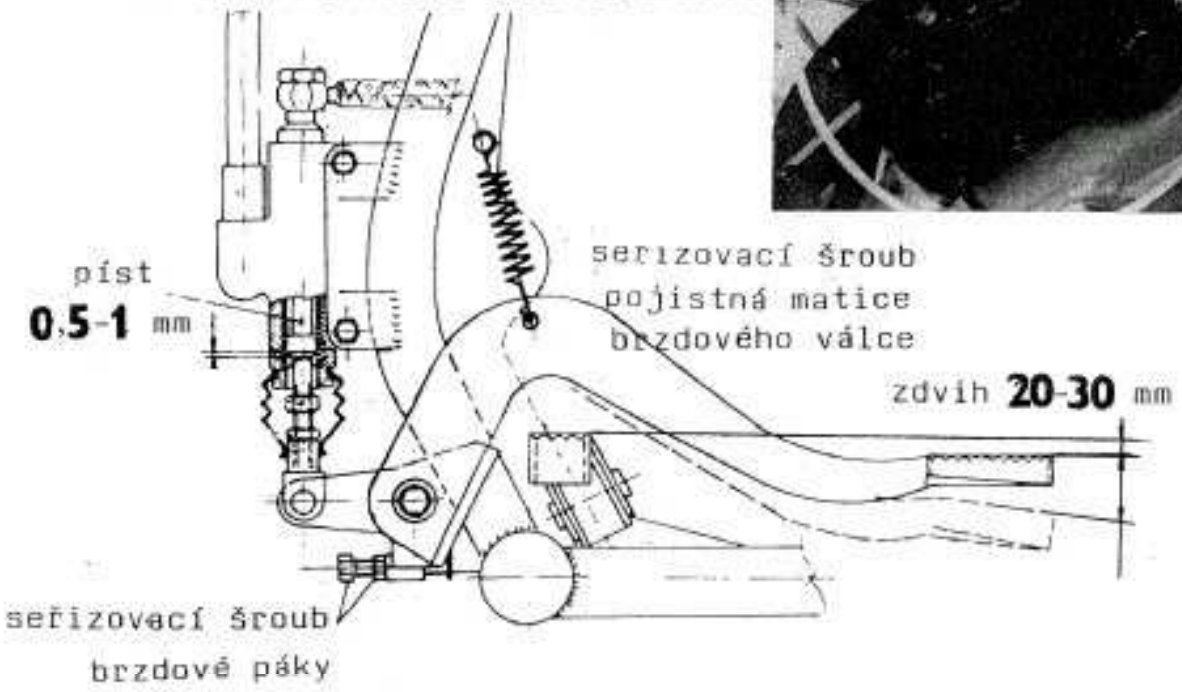
Zadní brzda

Podmínkou správné funkce je nastavení vůle na brzdovém válci 0,5-1 mm.

Seřídit zdvih pedálu nožní brzdy na 20-30 mm.

Postup seřizování: seřizování zadní brzdy - individuální poloha pedálu nožní brzdy se nastaví seřizovacím šroubem na brzdové páce. Páka zadní brzdy se vrací do původní polohy tažnou pružinou zavěšenou na rámu. Předepsaná vůle na brzdovém válci se seřídí seřizovacím šroubem pod gumovou manžetou.



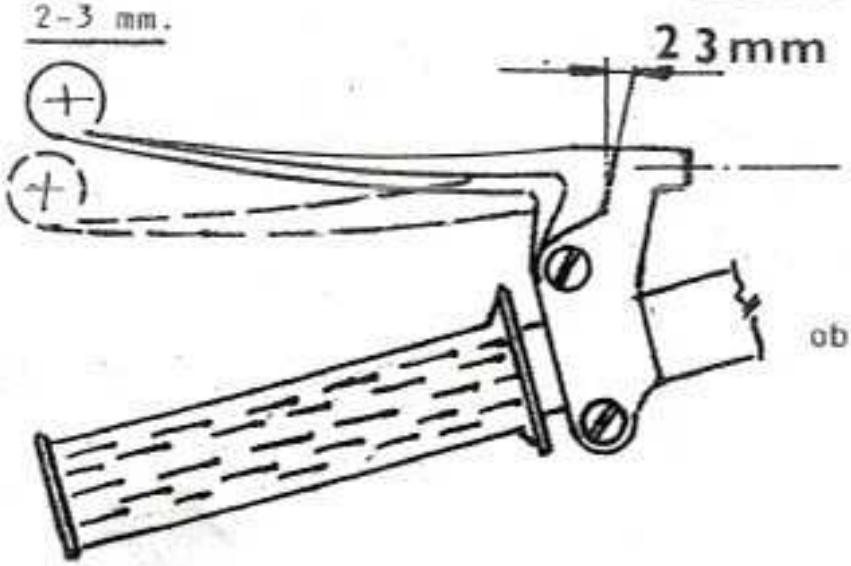


obr. 8 zadní brzda-seřízení obr. 8a seřízení-výkres

Seřizování spojky

Seřizování spojky se provádí seřizovacím šroubem na držáku páky a seřizovacím šroubem na spojkovém mechanismu. Seřizovací šroub na bowdenu se používá na vymezení vůle bowdenu spojky pro správnou funkci při různých podmínkách jízdy. Seřizovací šroub spojkového mechanismu se používá k seřízení zdvihu spojky. Při správném seřízení spojkového mechanismu se provádí pouze seřízení vůle bowdenu a páčky spojky.

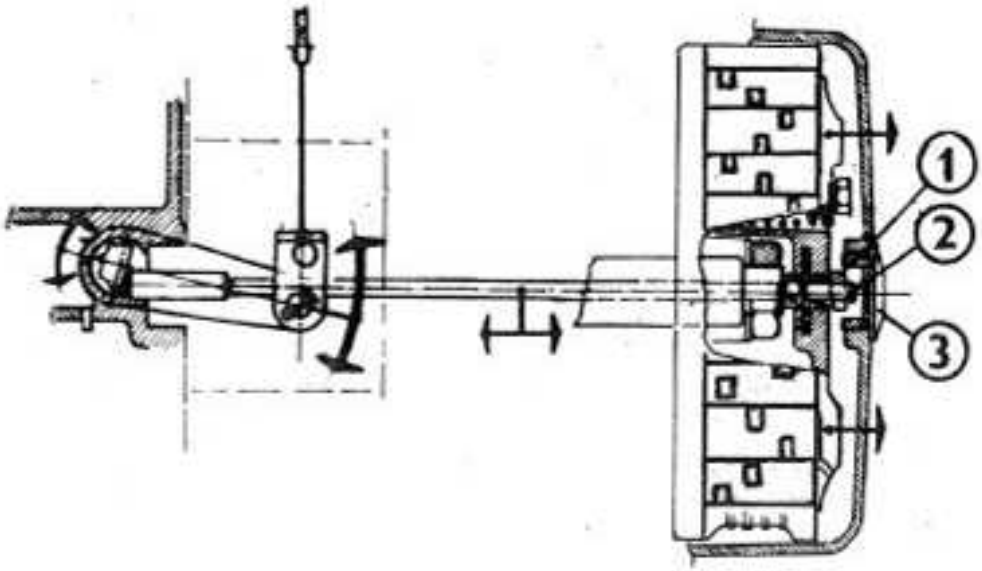
1. Seřízení vůle bowdenu a páčky spojky provádíme seřizovacím šroubem na držáku páčky spojky, vůle páčky spojky má být 2-3 mm.



obr. 9 ovládání spojky - páčka

2. Seřízení vůle spojkového mechanismu
   a) uvolňete bowden spojky na páčce vypínání spojky
   b) vyšroubujte zátku z víčka spojky (3)
   c) povolte zajišťovací matici (1)
   d) vypínací páčku otočte směrem do krajní polohy (zadní)
   e) zašroubováním nebo vyšroubováním vypínacího šroubu (2) nastavíte zdvih spojkového mechanismu.

obr. 9a seřízení vůle spojkového mechanismu



f) zdvih volného chodu kontrolujeme na vypínací páčce spojky a má být 2-3 mm

g) po nastavení zdvihu zajistíme vyp. šroub. maticí

h) zašroubujeme zátku (pozor na těsnění)

ch) po nasazení bowdenu spojky na vypínací páčku seřídíme vůli bowdenu spojky

obr. 9b spojka - víčko pro seřízení

Poznámka:

Při seřizování spojkového mechanismu je nutné sejmout víčko zapalování, které současně zakrývá vypínací páčku, do které se zavěšuje spojkové lanko.

Sekundární řetěz

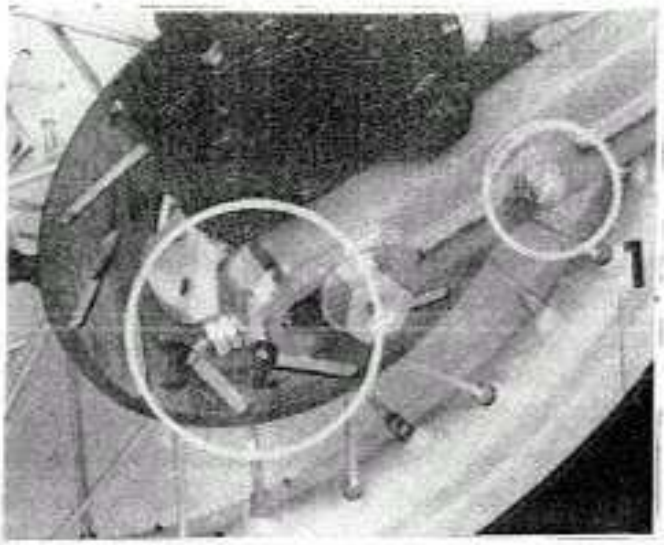
Napínání řetězu se provádí následovně:

1. Uvolněte matici zadní osy
2. Uvolněte matici M8 a držák třmenu zadní diskové brzdy
3. Zatížíme motocykl jezdcem a rovnoměrně dotahujeme postup. pravý a levý napínák kyvné vidlice tak, aby průhyb řetězu v horní a dolní poloze dosáhl maximálně 25-35 mm. Tuto vůli kontrolujeme v polovině spodní větve řetězu.
4. Dotáhneme matici zadní osy
5. Dotáhneme matici M8 držáku třmene zadní diskové brzdy

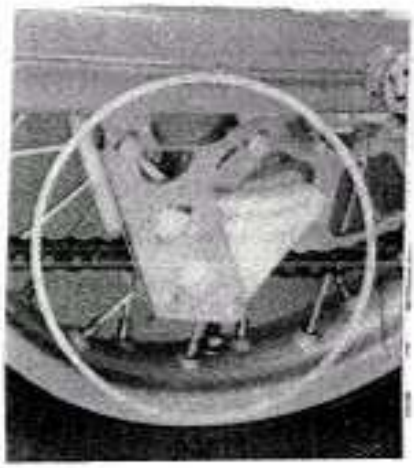
Upozornění:

Vždy při demontáži zadního kola nebo napínání řetězu překontrolujeme:

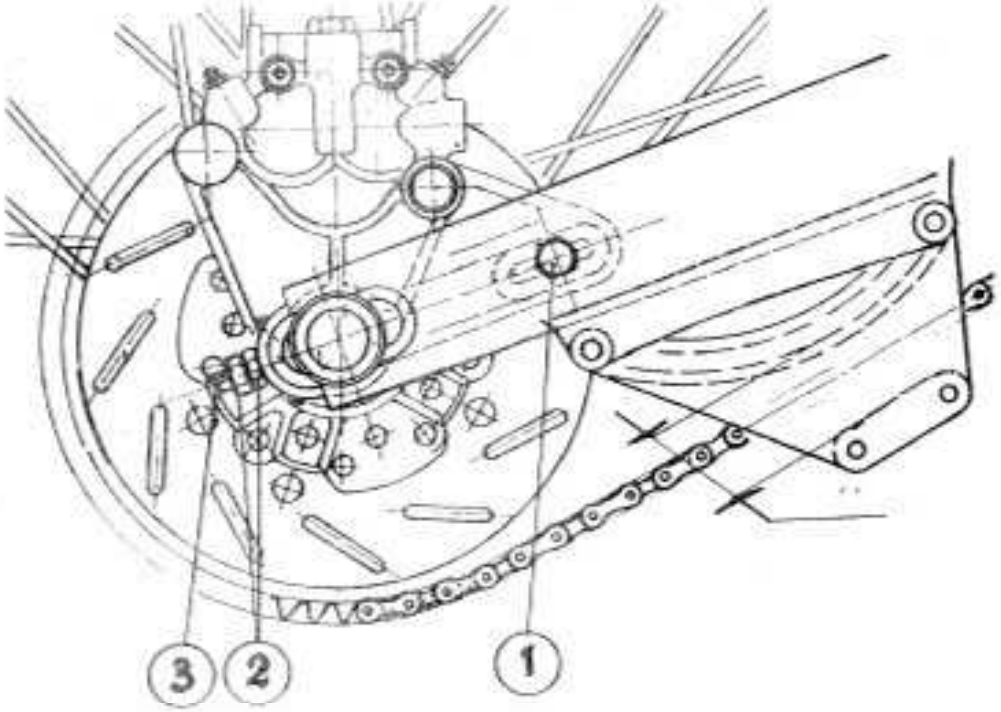
1. stopu zadního kola s předním
2. zda se kolo točí volně
3. promazat řetěz



obr. 10 napínání řetězu



obr. 10b vodítko řetězu



obr. 10a napínání - výkres

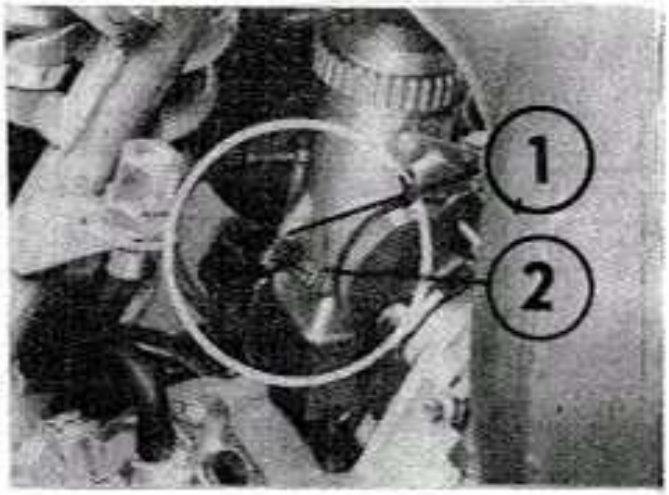
Karburátor

Při normálních jízdních podmínkách je pouze dvojí seřízení, které se na karburátoru provádí:

1. Seřízení bowdenu plynu:
   Přezkoušejte vůli bowdenu plynu při krajních polohách řízení. Vůle bowdenu plynu má být cca 3 mm u objímky plynové rukojeti. Po seřízení uvolněte matici na seřizovacím šroubu u karburátoru a seřiďte vůli bowdenu. Dotáhněte matici seřizovacího šroubu.

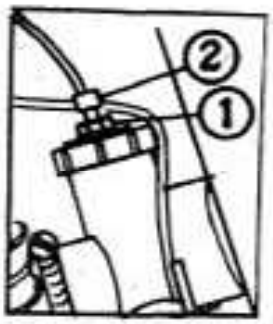
2. Seřízení volnoběhu a vzduchového šroubku.

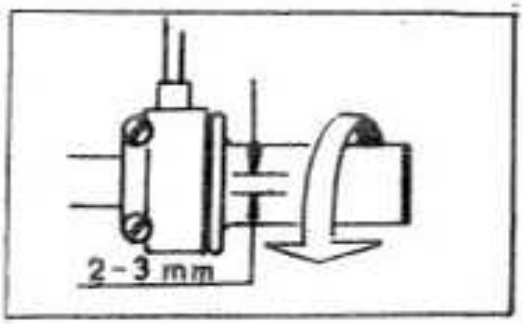
Karburátor je nutno nejprve seřídit podle tab. vlivem nad. výšky a teploty.
Nastartovat motor, ohřát na provozní teplotu.
Prudkým přidáváním plynu zkontrolujeme, zda motor plynule akceleruje.
Jestliže motor zakopává, je chudý, přitahujeme šroub vzduchu tak dlouho, až se začne motor plynule vytáčet.
Jestliže se motor pomalu vytáčí, má snahu se ulévat, povolujeme šroub vzduchu, až se začne plynule vytáčet bez zakopnutí.
Jestliže motor nelze seřídit šroubem vzduchu, proveďte seřízení volnoběžnou tryskou; při chudé směsi namontováním větší TV, při bohaté směsi menší TV.
Po seřízení vzduchového šroubu nastavíme volnoběh pomocí šroubu volnoběhu.



obr. 12 seřízení-vzduchový 2 šroub, šroub volnoběhu 1

obr. 11 seřizovací šroub karburátoru-bowden plynu



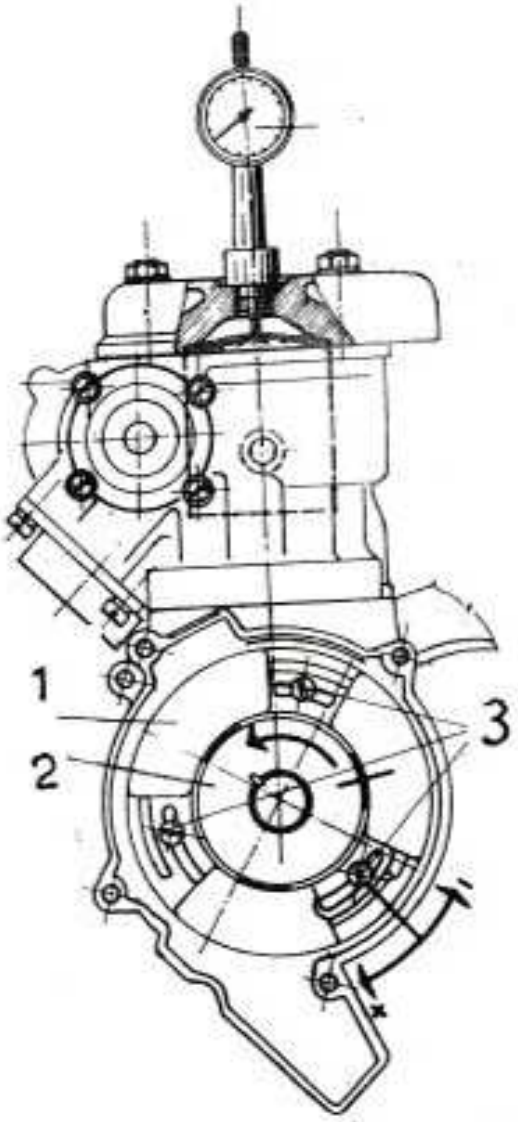


obr. 11a plynová rukojeť

Poznámka:
Seřizovací šroub vzduchu a seřizování volného chodu motoru má být provedeno tak, aby se motor správně vytáčel při otevírání plynové rukojeti.

Seřízení předstihu

Seřízení musí být provedeno pomocí indikátorových hodinek (zajištění horní polohy pístu).



Postup seřízení:

1. Demontovat zapalovací svíčku a do otvoru po svíčce zašroubovat indikátorové hodinky s držákem.
2. Sejměte víko zapalování.
3. Otáčejte rotorem, až indikátorové hodinky ukáží horní mrtvou polohu pístu, nastavte nulu na indikátoru.
4. Otočte rotorem o 1/4 otáčky zpět, abyste zjistili, zda jehla indikátoru sleduje píst.
5. Z mrtvé polohy pístu otáčejte rotorem proti směru otáčení motoru až na indikátorových hodinkách bude hodnota 1,3-0,2 mm-MOTOPLAT Hodnota předstihu 1,0-0,2 mm-PAL
6. Zjistěte, zda značka pro předzápal na rotoru je v rovině proti značce na statoru. K seřízení uvolněte tři šrouby na statoru a otáčejte statorem, až se kryjí rysky na rotoru a statoru. Dotáhněte šrouby.

obr. 13 seřízení předstihu

7. Vyjměte indikátorové hodinky a našroubujte zapalovací svíčku. Zapalovací svíčka 25-30 N/m.
8. Namontujte víčko zapalování.

Zapalovací svíčka

Zapalovací svíčka je důležitou součástí motoru a její kontrola je snadná.

Stav zapalovací svíčky může ukázat na stav motoru.

Bílá střední elektroda může ukázat na sání falešného vzduchu

nebo nesprávné seřízení karburátoru. V tomto případě se obraťte na odbornou dílnu.

Je třeba pravidelně kontrolovat zapalovací svíčku, protože teplota a zbytky spalin můžou být příčinou poruchy zapalování. Jestliže úbytek elektrod je značný nebo zbytky karbonu jsou značné, je nutné zapalovací svíčku nahradit jinou odpovídajícího typu.

Zapalovací svíčka PAL X17 náhrada CHAMPION L-3G

Před montáží svíčky změřte vzdálenost elektrod (podle výrobce).

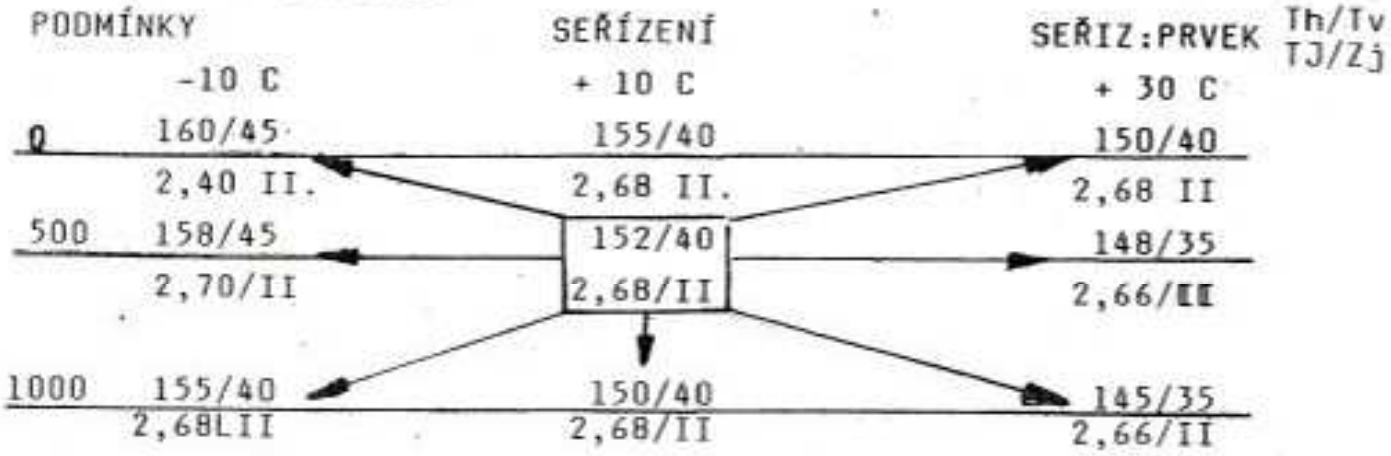
Zapalovací svíčka PAL X17 vzál. elektrod - 0,4 mm (0,6 mm).

Před montáží svíčky očistěte dosedací plochu pro svíčku, závit v hlavě a namontujte podsvíčku nové těsnění.

Zabarvení zapalovací svíčky	
Normální - tmavohnědá až světlá barva izolátoru	
Přehřátá - šedá až světlá barva izolátoru	směs chudá
Mokrá - vlhký a černý izolátor	směs bohatá

Vliv nad. výšky a teploty na seřízení motocyklu.

Uvedené hodnoty je nutné brát jako informativní. Motocykl je notné seřídit individualně.



Th trska hlavní Tv tryska volnoběžná Tj tryska jehly
Zj zářez jehly s hora

Čistič vzduchu

Je umístěn pod sedlem

1. Vyjmutí čističe vzduchu
   a) povolite matici, sejmete kovovou a pryž. podložku
   b) vyjměte čistič vzduchu
2. Čistění čističe vzduchu
   a) z papírového filtru vyfoukáme nečistoty vzduchu

b) silně znečistěnou vložku vyměníme
c) dosedací plochu čističe vzduchu potřeme vrstvou vazelíny
d) nasuneme čistící vložku do tlumiče sání utáhneme matici.

Poznámka:

K zajištění správné funkce čističe vzduchu je nutné, aby vložka byla natřena ve spodní části vazelinou před montáží do tlumiče sání.

Poznámka:

Vždy při každé kontrole čističe vzduchu překontrolujte současně pryžovou spojku mezi karburátorem a tlumičem sání, přírubou sací klapky, aby nedocházelo k falešnému sání vzduchu. Dotáhněte všechny spoje, aby bylo zabráněno přístupu nefiltrovaného vzduchu do motoru.

Upozornění:

Nikdy nestartujte motor se sejmutou čistící vložkou, neboť tato zabraňuje vstupu nefiltrovaného vzduchu do motoru, jeho rychlému opotřebení, případně poškození.
Start motoru bez čistící vložky a současného otryskování karburátoru dodává chudou směs a dochází k přehřívání motoru.

IV ÚDRŽBA MOTORU A MALÉ OPRAVY

Následující kapitoly dávají pokyny pro demontáž, odstranění poruch a údržbu různých skupin motoru a motocyklu.
Podud nemáte potřebné speciální nářadí a odborné znalosti, upusťte od navržených oprav.
Použití nesprávného nářadí nebo nestandartních dílů může být příčinou poškození motoru nebo vyšších nákladů na opravu.
K správnému pochopení funkce jednotlivých celků prostudujte tuto příručku. Předpokládáme, že zároveň budete konzultovat opravu s odbornou dílnou.

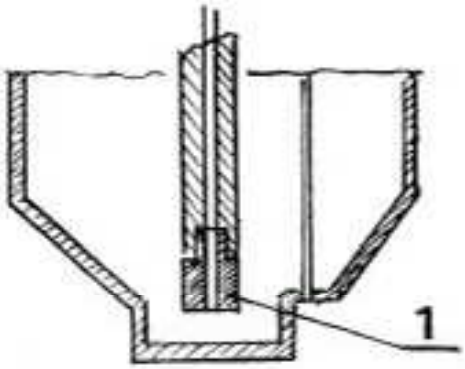
Karburátor

1. výměna hlavní trysky
   a) uzavřete benzinový kohout

b) sejměte hadičku, která propojuje nádrž s karburátorem
c) povolte spony u gumových spojek
d) natočte karburátor, aby byl přístup k hlavní trysce
e) demontujte plovákovou komoru, hlavní tryska je umístěna přímo pod plovákovou komorou.

Upozornění:
Odstraněním plovákové komory se vypustí benzin z plovákové komory, proto nedemontujte pojistku, jestliže je motor horký. Umístěte hadr pod karburátor, abyste zabránili polití motoru. Demontáž provádějte v dobře větraném prostoru, nedemontujte v blízkosti otevřeného ohně, osušte motor pro demontáž.

f) demontujte hlavní trysku, změňte podle potřeby a provozních podmínek, namontujte plovákovou komoru a montujte obráceným způsobem.



obr. 14 hlavní tryska (1)

Důležité: karburátor CD-S 2936

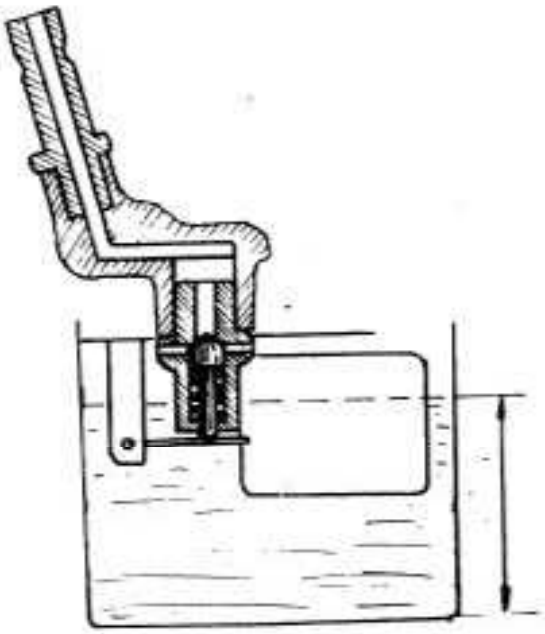
Karburátor CD-S 2936 je seřízen pro normální nadmořskou výšku. Standartní seřízení je na str. ..... . Je výsledkem testů a obyčejně nevyžaduje změn, ale v případě změny atmosférického tlaku nebo těžkého terénu (písek, bláto) můžeme provést změnu HT. jestliže karburátor požaduje jiné seřízení s ohledem na jiné podmínky jako je nadmořská výška, vlhkost vzduchu, počasí, atd., musí být změny provedený s velkou pozorností.

Nespravné seřízení karburátoru může být příčinou malého výkonu a poškození motoru. Při extrémních podmínkách je nutné seřízení HT a jehly šoupátka.
Při chudé směsi dochází ke zvonění motoru. Jestliže motor zvoní v režimu 1/4 až 3/4 otáček, obohacujeme směs přestavováním jehly do vyšší polohy. Jestliže zvoní motor při plném otevření plynové rukojeti v maximálních otáčkách, obohacujeme směs zvětšením HT.

2. Kontrola

a) přezkoušejte těleso karburátoru a průchody paliva. Je-li zapotřebí, omyjte karburátor v technickém benzinu Nepouživejte jiné čistící roztoky. Vyfoukejte všechny kanály a trysky stlačeným vzduchem.

b) překontrolujte jehlový ventil a sedlo na opotřebení nebo znečistění. Vyměňte tyto díly jako sadu.

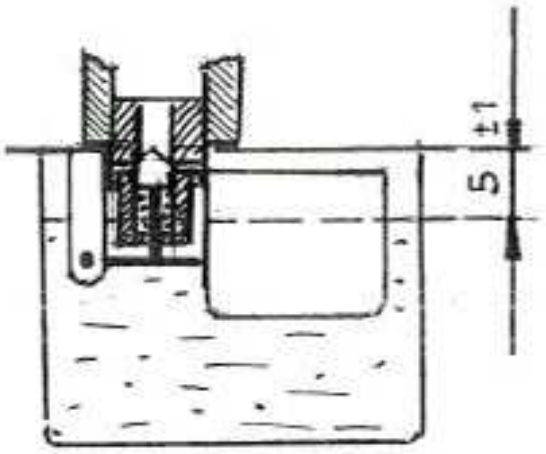


obr. 15 jehlový ventil
sedlo ventilu

3. Seřízení

a) Hladina paliva

Měřit hladinu od dosedací plochy plovákové komory. Ohněte doraz záchytu plováku, jestliže je zapotřebí seřídit hladinu paliva, oba plováky musí být ve shodné výšce. Jestliže je hladina příliš vysoká, je dodávána bohatá směs palivo / vzduch výsledkem příliš nízké hladiny je chudá směs.

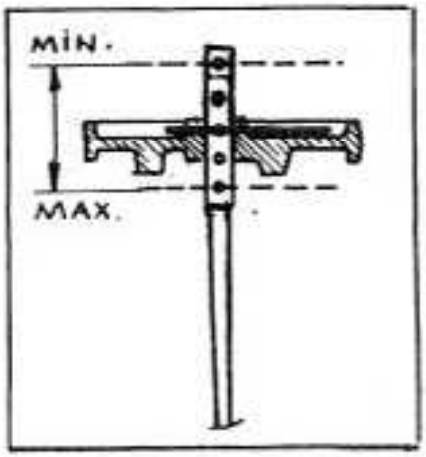


obr. 16 výška hladiny plováku

b) Seřízení jehly

Střední rozsah směsi vzduch/palivo je zajištěn pozicí jehly v trysce jehly. Jestliže je nutné změnit charakteristiku stroje poměrem směsi vzduch/palivo, je nutné změnit pozici jehly. Posunutím jehly do horního otvoru drážky je směs chudší, do dolního otvoru drážky je směs bohatší.

jestliže se nedosáhne optimálního seřízení pomocí jehly, zvolíme pro obohacení větší trysku jehly, pro ochuzení menší trysku jehly.



obr. 17 držák jehly

4 Odstranění závad

Motocrosový stroj požaduje bezprostřední reakci plynu v širokém rozsahu otáček. Kanály válce, kompresní prostor, časování zapalování, časování přívěry výfuku, konstrukce tlumiče výfuku, velikost karburátoru a výběr a volba ostatních celků, to vše zajišťuje požadavky.

Ale různé tepelné rozdíly, rozdíly ve vlhkosti a nadmořské výšce, to vše ovlivňuje spalování a výkon motoru.

Následující přehled udává všechny hlavní složky, je-li nutná změna seřízení karburátoru za účelem požadavku zvýšení výkonu. Jestliže nejste obeznámen s teorií splynování, předpokládáme, že upustíte od uskutečňování změn. Velmi často je problém výkonu zapříčiněn jinými ovlivňujícími složkami, jako výfukový systém, časování zapalování nebo spalovací prostor.

Poznámka:
Viz. mechanické seřízení pro případné seřízení karburátoru

a) Vzduchový šroub volnoběhu

ovlivňuje poměr vzduchu v palivu ve volnoběžném okruhu. Dotažením šroubu se snižuje a je dodávána bohatší směs.
Operační rozsah nejvíce účinný při tomto seřízení:
jedna otáčka šroubu při otevření plynu od 0 do 1/4

b) Volnoběžná tryska

ovlivňuje bohatost směsi volnoběžného okruhu. Změnou trysky za jinou s vyšším číslem je dodáváno více směsi do volnoběžného okruhu a je dodávána bohatší směs.
Nejvíce účinný operační rozsah trysky je při otevření plynu od 0 do 1/2.

c) Šoupátko

šoupátko má svůj podíl (účinek) na dodávce vzduchu do emulzní trubice. Větší výřez šoupátka (v zadní partii) tvoří chudší směs

d) Jehla šoupátka

jehla je upevněna na šoupátku karb. Kuželové zakončení jehly je zapuštěno do emulzní trubice. Pootevření jehly umožňuje palivu vytékat emulzní trubicí a dodávat bohatší směs. Na vrcholu jehly jsou 4 otvory pro pojistku.
K obohacení směsi je možné posunout jehlu z prvého nejvyššího otvoru až na čtvr. nejnižší otvor, čímž zajistíme příslušné obohacení směsi.
Nejvíce účinný operační rozsah jehly je při otevření plynu od 1/4 do 3/4 otevření rukojeti.

Poznámka:
Změny při osazování hlavní trysky mohou mít nepříznivý vliv na výkon motoru.

Upozornění:

Poměr směsi paliva se vzduchem má hlavní vliv na pracovní teplotu motoru. Jakékoliv změny na seřízení karburátoru musí být provázeny sledováním vlivu seřízení na stav zapalovací svíčky.

Válec, hlava válce, tlumič výfuku

1. Hlava válce, tlumič výfuku - demontáž

   a) po uvolnění dvou šroubů M6 v zadní části sedla sedlo odklopíme a vysuneme přední část ze záchytu na nádrži
   b) demontujeme zajišťovací šroub nádrže, šrouby krytu chladiče
   c) po odpojení benzinových hadiček vysuneme nádrž směrem dozadu a vyjmeme
   d) sejmeme pravý boční kryt
   e) demontujeme šroub výfuku v přední a zadní části rámu
   f) demontujeme válcové pružiny upevňující výfuk k válci a sejmeme výfuk a tlumič

obr. 18 demontáž pružin výfuku

   g) odpojíme hadice chladiče
   h) sejmeme kabel svíčky, uvolníme, ale nedemontujeme zapalovací svíčku
   ch) demontujeme matice zajišťující hlavu (5 matic) sejmeme hlavu válce, vyjmeme těsnící kroužky z válce (⌀0")

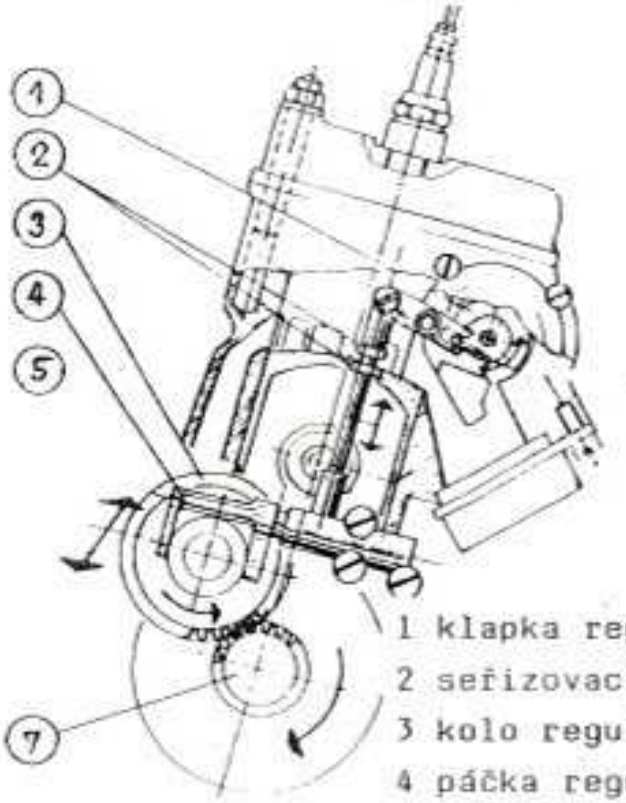
Poznámka: uvolněte každou matici před demontáží o 1/4 otáčky

2. Demontáž válce a pístu

a) uvolníme 4 matice, které upevňují válec k motorové skříni

b) sejmeme víčko ovládací klapky výfuku na pravé straně válce (4 šrouby M5)

c) demontujeme šroub táhla, sejmeme válec z motorové skříně a těsnění válce (pozor na otočení táhlem, toto by zapřičinilo špatné seřizení klapky)



obr. 19 demontáž táhla
šroub M6

1 klapka reg. výfuku
2 seřizovací matice táhla
3 kolo regulátoru
4 páčka regulátoru
7 pohon od klikového mechanismu

d) do otvoru motorové skříně dáme čistý hadr, aby se zabránilo vniknutí prachu nebo cizích těles do prostoru skříně

e) vyjměte pojistky pístního čepu z pístu
vytlačte pístní čep
vyjměte píst

poznámka: nejde-li pístní čep vytlačit, použijte vytlačovač pístního čepu. Pístní čep nevyrážejte kladivem, mohla by se poškodit ojnice, píst a ojniční ložisko.

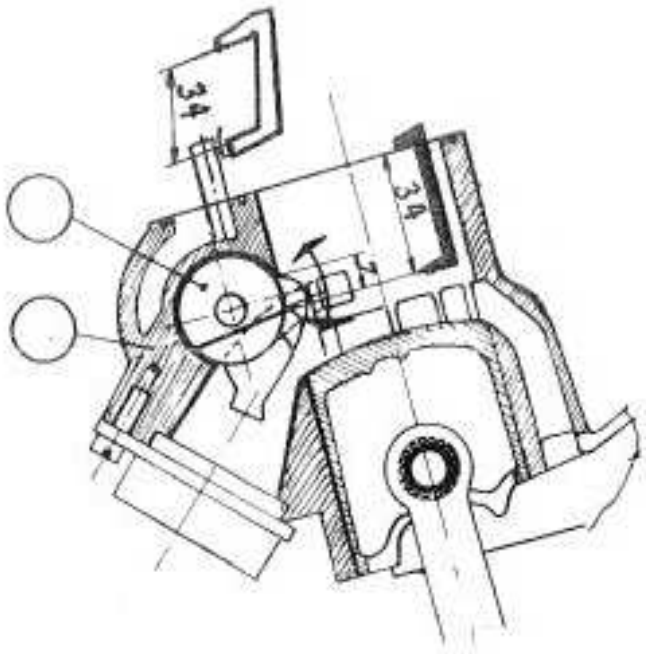
Demontáž výfukové klapky

a) demontujeme **2** šrouby M5 - vyjmeme pravou vložku výfukové klapky

b) na levé straně demontujeme **2** šrouby M5 a vyjmeme levou vložku výfukové klapky
demontáž vlastní klapky provedeme po vyšroubování šroubu M5x50 z levé strany klapky. Klapka je sesazena na dva středící kolíky 5x20.

Upozornění:
U výfukové klapky provádíme pouze dekarbonizaci. Podle potřeby provedeme před zpětnou montáží klapky do válce výměnu jehlových ložisek HK 1612 INA v obou vložkách. Současně provedeme výměnu těsnících kroužků 40x2 na obou vložkách, v pravé vložce pak vyměníme těsnící gufero G 12x16x3 INA.
Nastavení polohy výfukové klapky provádíme na sestaveném motoru (33 mm podle měrky).

Při seřizování klapky regulace vložíme měrku do válce tak, aby její výřez se opíral o dosedací plochu pro hlavu (těsnící gumičky vyjmeme) a vývrt. Opěrná část je zastrčena do výfukového kanálu. Pootočením páčky klapky směrem dolů se opře klapka o měrku. V této poloze páčku přidržíme, nasuneme horní koncovku táhla na páčku regulace a zašroubujeme šroub táhla. (Otvory proti sobě nastavíme pootočením táhla při povolené pojistní matici). Potom vymezíme vůli mechanismu otáčením táhla směrem doprava při současném přidržení páčky klapky v původní poloze (klapka je dosedlá na měrku). Nakonec utáhneme pojistnou matici horní koncovky.
Při demontáži válce dát pozor na pootočení táhlem, protože bychom museli provést celé seřízení znovu. Jinak toto se provádí pouze při zevrubní kontrole mechanismu, nebo výměně součástí regulace válce, případně výměně jeho těsnění.

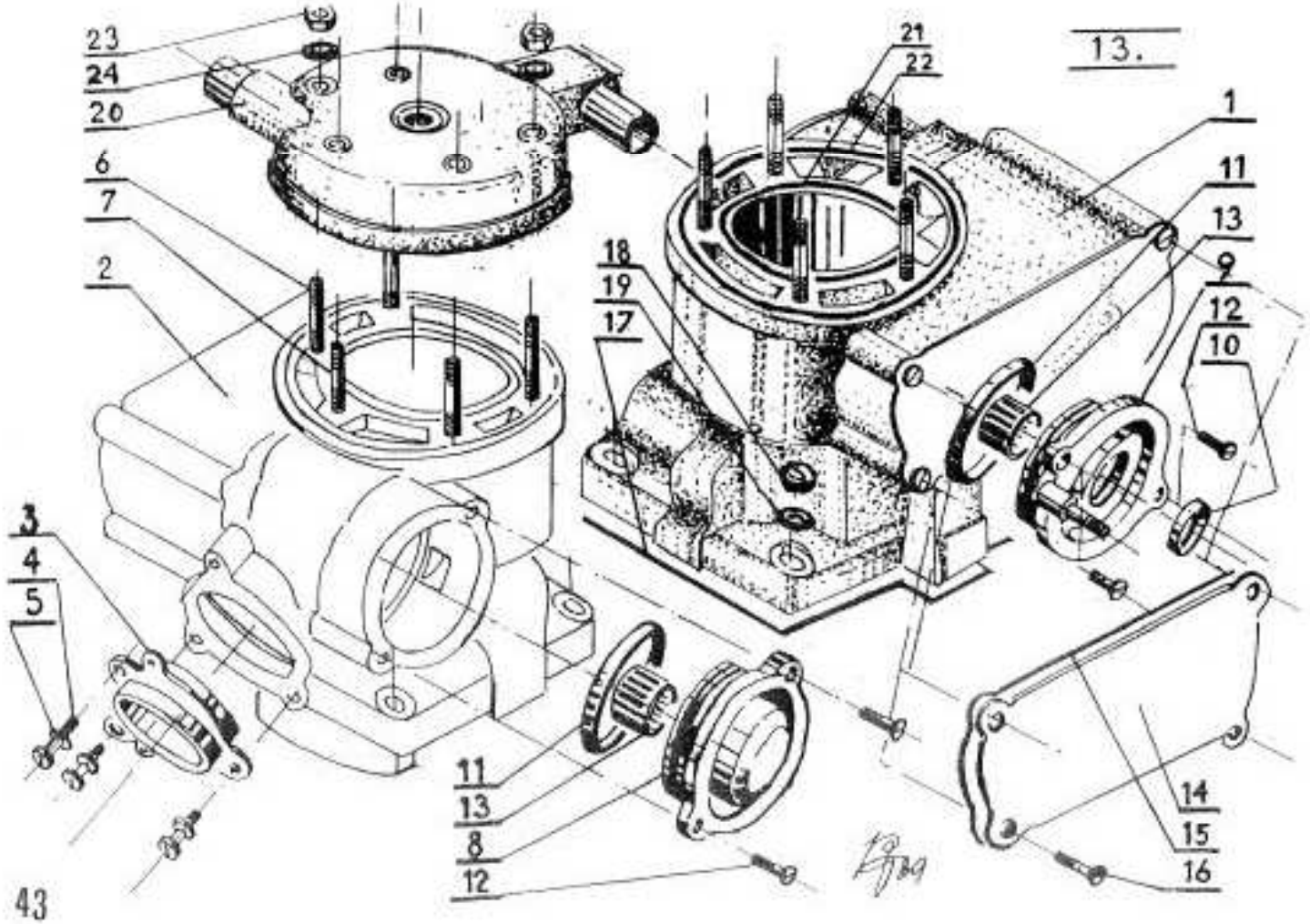


obr. 19a nastavení výfuk. klapky

Poznámka: Při výměně válce za nový doporučujeme použít válec včetně nové klapky.

3. Údržba výfukového otvoru

a) K odstranění karbonu z výstupního otvoru výfuku použijte půlkulatý škrabák, překontrolujte stav výfukové příruby, její těsnost ve výfukovém kanálu válce.



4. Údržba tlumiče výfuku

a) K odstranění karbonu ze vstupního otvoru výfukové trubky použijte půlkulatý škrabák, překontrolujte stav těsnění výfukové trubky.

b) Zbytky karbonu z tlumiče výfuku se odstraní lehkým poklepem na vnější obal tlumiče gumovou paličkou a vyfoukáním stlačeným vzduchem. K odstranění zbytků karbonu použijte silného drátu, pracujte pozorně, aby nedošlo k poškození.

c) Koncovku tlumiče - zbytky karbonu odstraníme z trubky koncovky lehkým poklepem gumovou paličkou. Podle potřeby provedeme výměnu celé koncovky.

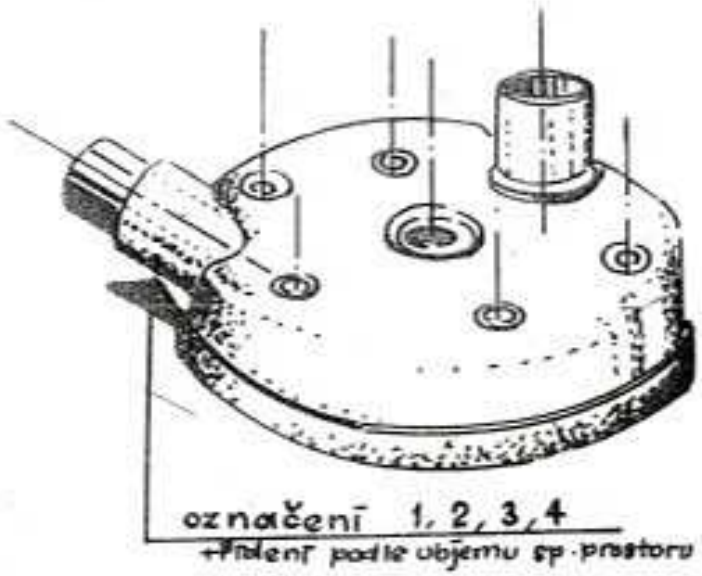
5. Údržba hlavy válce

Za použití půlkulatého škrabáku odstraňte zbytky karbonu ze spalovacího prostoru. Pracujte pozorně, abyste nepoškodili závit zapalovací svíčky.
Nepoužívejte ostrých nástrojů. Dbejte, abyste nepoškodili dosedací plochu.
Překontrolujte hlavu, zda v prostoru, kde prochází chladící kapalina, nejsou trhliny.

Upozornění: hlavy jsou tříděny do 4 skupin podle objemu spalovacích prostor. Označení třídící značkou se provádí na spodní části hlavy u výstupu chladící kapaliny.

Tabulka třídění (podle objemu spal. prostoru)

označení	rozměr "x"	objem cm^3
1	$0,1 \pm 0,1$	11,20 - 11,80
2	$0,3 \pm 0,1$	11,80 - 12,20
3	$0,5 \begin{smallmatrix} -0,05 \\ +0,1 \end{smallmatrix}$	12,40 - 12,80
4	$0,7 \begin{smallmatrix} -0,05 \\ +0,1 \end{smallmatrix}$	12,80 - 13,20

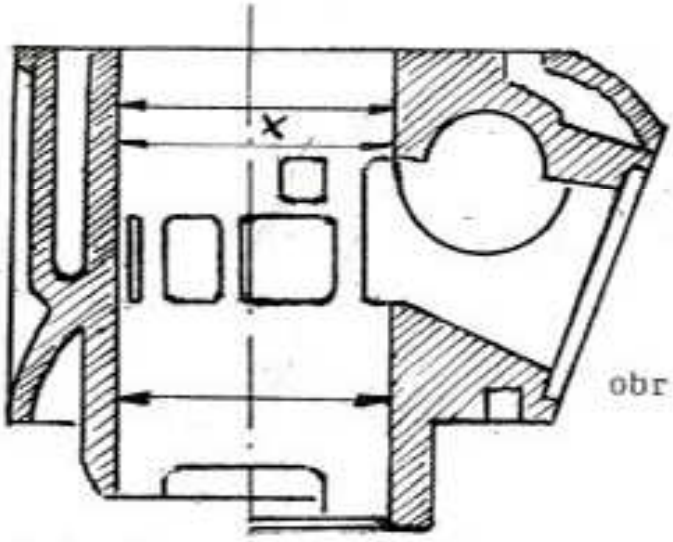


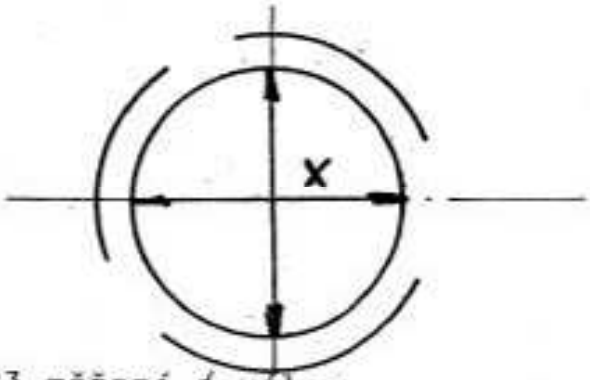
br. 22 třídění hlavy

6. Údržba válce

a) překontrolujte vývrt válce. Přehonováním nebo lapováním válce odstraňte každé drobnější poškození. Nehonujte více než je doporučená vůle pístu.

b) Za použití měřidla na válce seřízeného na standartní vývrt proměřte válec. Měřte odpředu dozadu, ze strany na stranu. V horní, střední a dolní části a zvláště přímo u výfukového kanálu. Podle nejmenšího naměřeného rozměru použijte nový píst podle tabulky třídění





obr. 23 měření ø válce

TŘÍDĚNÍ VÁLCE

X – A	X – B	X – C
ø 55,00 + 0,01	ø 55,01 + 0,01	ø 55,02 + 0,01

Nejvyšší dovolené opotřebení 0,06 mm.

c) Umyjte válec v technickém benzinu
očistěte, natřete stěny válce lehce olejem.

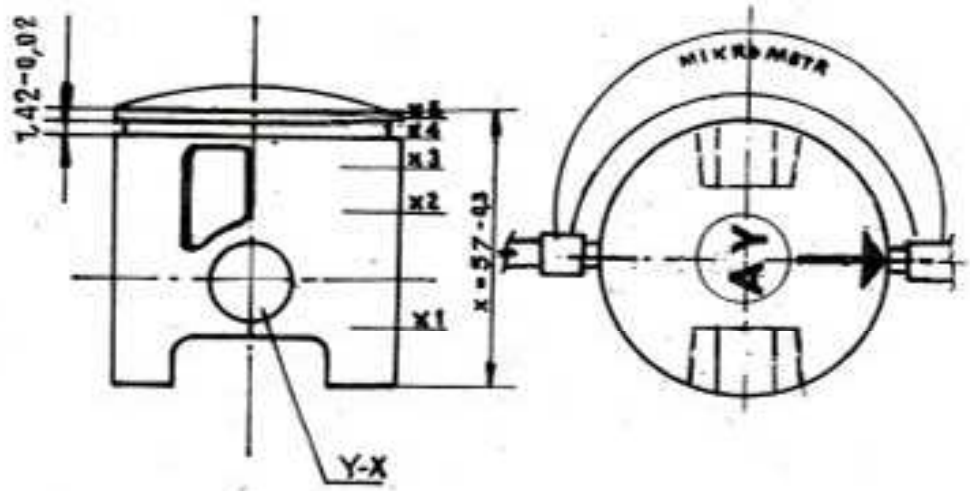
d) Při zpětné montáži použijte vždy nové těsnění válce.

Upozornění: Překontrolujte válec, zda v prostoru, kde prochází chladící kapalina, nejsou trhliny.

7. Údržba pístu

a) Použitím jemného navlhčeného brousku, (hrubost 400-600) odstraňte známky poškrábání a zrcadlových ploch ze strany pístu. Brouskem pohybujte ve tvaru osmy.

b) Za použití venkovního mikrometru změřte průměr pístu. Píst je oválový a kuželový, jediný správný bod pro měření je kolmo k vývrtu pro pístní čep asi 13 mm od spodku pístu. Srovnejte průměr pístu s měřením válce (dvojí měření pístu kolmo k vývrtu otvoru pro pístní čep). Maximální průměr pístu odečtený od minimálního průměru válce dává vůli pístu.



obr. 24 měření pístu mikromet.

Nominální vůle pístu 0,04 mm

Maximální opotřebení 0,1 mm

X	57	A	B	C	tolerance
X 5	56,2	54,778	54,788	54,798	
X 4	52,2	54,778	54,788	54,798	+ 0,005
X 3	46	54,838	54,844	54,854	- 0,015
X 2	37	54,900	54,910	54,920	
X 1	13	54,952	54,962	54,972	- 0,01

c) Při zpětné montáži pístu potřete povrch pístu olejem používaným do směsi

d) Namontujte nové pojistky pístního čepu a přezkoušejte, zda jsou v drážkách.

e) Sledujte, aby při montáži pístu nedošlo k poškození pístu (pístního kroužku) a motorové skříně v místě pro montáž válce. Píst montujte značkami na dně pístu směrem dopředu.

f) Pístní kroužky upravit do zámku před montáží válce.

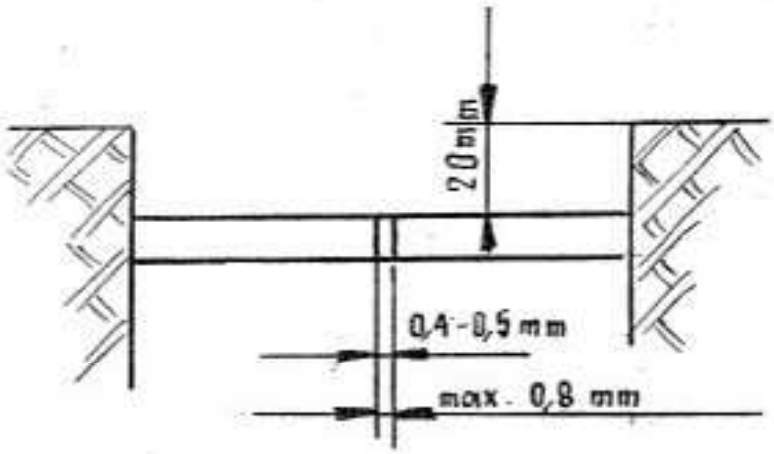
8. Údržba pístních kroužků

a) Pístní kroužek vložit do válce. Dnem pístu zatlačit pístní kroužek asi 20 mm do válce, aby byla zaručena správná poloha kroužku.

Změřit vůli pístního kroužku měrkami, jestliže je vůle větší, je nutné pístní kroužek vyměnit.

Vůle pístního kroužku 0,4-0,5 mm.

Maximální vůle opotřebení pístního kroužku 0,8 mm.



obr. 25 měření vůle

b) Vizuální kontrolou posoudit, zda pístní kroužek dolehá po celé straně válce. Jestliže pístní kroužek nedoléhá na stěnu válce, je nutno změřit ovalitu válce. Jestliže je válec bez ovality je nutno vyměnit pístní kroužek.

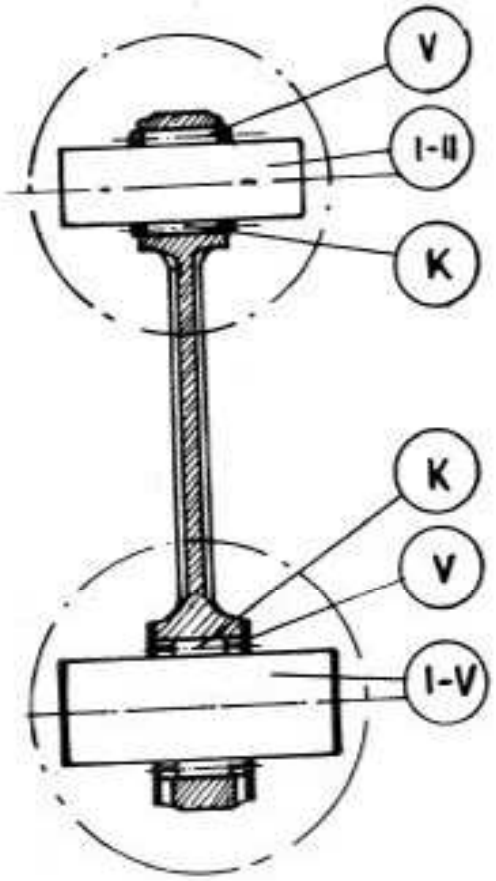
c) Při montáži prověřit, jestliže pístní kroužek je v zámku a drážce pro pístní kroužek. Před montáží válce

namazat pístní kroužek lehce olejem použitým do směsi

9. Údržba pístního čepu, ložiska a ojnice

a) Potřete lehce olejem pístní čep a ložisko pístního čepu. Pístní čep nasaďte do ložiska v ojnici a přezkoušejte vůli. Nemá tam být znatelná radiální vůle. Jestliže zjistíte vůli, proměřte otvor malého oka ojnice na opotřebení. Podle nutnosti vyměňte pístní čep a ložisko, nebo i ojnici podle potřeby.

b) Ojnicí pohněte na čepu klikové hřídele k jedné straně, vkládejte lístkové měrky mezi boční stěnu ojnice a rameno klikové hřídele.



obr. 26 sada ojnice

Změřte stranovou vůli.

Stranová vůle ojnice mezi rameny kliky 0,15- 0,5 mm.
Radiální vůle ojníce max.0,05 mm

Třídění ojnice, jehlové ložisko, klikový čep

Klikový čep	OJNICE								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	klec vůle	klec vůle	K V	K V	K V	K V	K V	K V	K V
I				5-7 25-33	4-6 25-33	3-5 25-33	2-4 25-33	1-3 25-33	0-2 25-33
			6-8 25-33	6-8 27-35	5-7 27-35	4-6 27-35	3-5 27-35	2-4 27-35	1-3 27-35
		7-9 25-33	7-9 27-35	7-9 29-37	6-8 29-37	5-7 29-37	4-6 29-37	3-5 29-37	2-4 29-37
II			5-7 25-33	4-6 25-33	3-5 25-33	2-4 25-33	1-3 25-33	0-2 25-33	- -
		6-8 25-33	6-8 27-35	5-7 27-35	4-6 27-35	3-5 27-35	2-4 27-35	1-3 27-35	0-2 27-35
	7-9 25-33	7-9 27-35	7-9 29-37	6-8 29-37	5-7 29-37	4-6 29-37	3-5 29-37	2-4 29-37	1-3 29-37
III	6-8 25-33	5-7 25-33	4-6 25-33	3-5 25-33	2-4 25-33	1-3 25-33	0-2 25-33	- -	- -
	7-9 27-35	6-8 27-35	5-7 27-35	4-6 27-35	3-5 27-35	2-4 27-35	1-3 27-35	0-2 27-35	- -
	- -	7-9 29-37	6-8 29-37	5-7 29-37	4-6 29 37	3-5 29-37	2-4 29-37	1-3 29-37	0-2 29-37
IV	5-7 25-33	4-6 25-33	3-5 25-33	2-4 25-33	1-3 25-33	0-2 25-33	- -	- -	- -
	6-8 27-35	5-7 27-35	4-6 27-35	3-5 27-35	2-4 27-35	1-3 27-35	0-2 27-35	- -	- -
	7-9 29-37	6-8 29-37	5-7 29-37	4-6 29-37	3-5 29-37	2-4 29-37	1-3 29-27	0-2 29-37	- -
V	4-6 25-33	3-5 25-33	2-4 25-33	1-3 25-33	0-2 25-33	- -	- -	- -	- -
	5-7 27-35	4-6 27-35	3-5 27-35	2-4 27-35	1-3 27-35	0-2 27-35	- -	- -	- -
	6-8 29-37	5-7 29-37	4-6 29-37	3-5 29-37	2-4 29-37	1-3 29-37	0-2 29-37	- -	- -

K ložisko V tolerance 25-33 = 0,025-0,033 mm Klikový čep - I-V

TABULKA třídení píst-pístní čep

značení čepu	čep	píst
bílá -	I - 15,000 - 0,002	Y
černá	II- 14,998 - 0,002	X

TABULKA třídění pístní čep, ojnice, ložisko

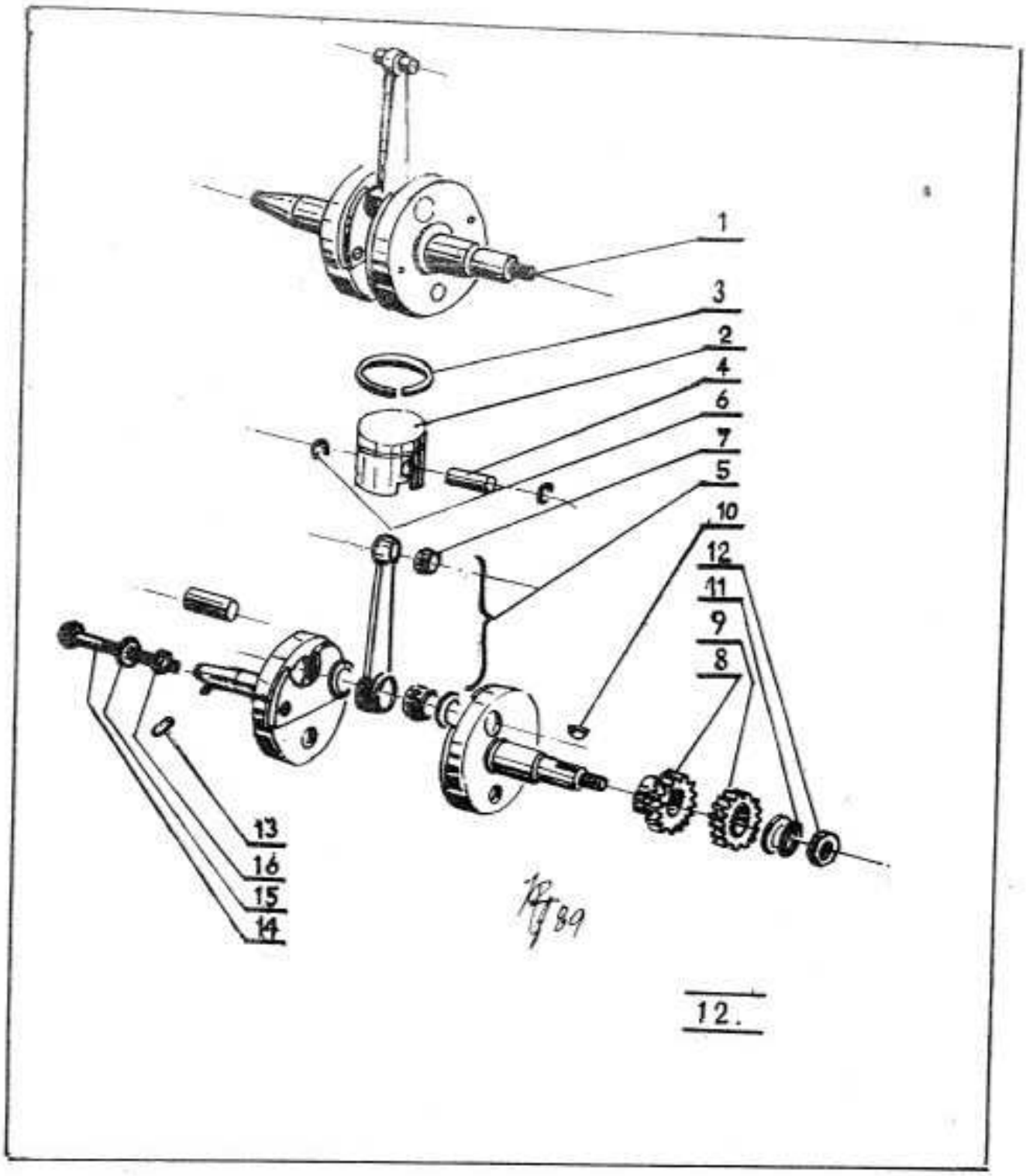
	OJNICE								značení barvou čepu
	1	2	3	4	5	6	7	8	
	K V	K V	K V	K V	K V	K V	K V	K V	
čep I	6-8 6-14	6-8 8-16	4-6 6-14	4-6 8-16	2-4 6-14	2-4 8-16	0-2 6-14	0-2 8-16	bílá
I	7-9 8-16	5-7 6-14	5-7 8-16	3-5 6-14	3-5 8-16	1-3 6-14	1-3 8-16	- -	bílá
čep II	6-8 8-16	4-6 6-14	4-6 8-16	2-4 6-14	2-4 8-16	2-4 6-14	0-2 8-16	- -	černá
II	5-7 6-14	5-7 8-16	3-5 6-14	3-5 8-16	1-3 6-14	1-3 8-16	- -	- -	

K ložisko V tolerance = 6-14 = 0,006 - 0,014 mm Pístní čep I-II

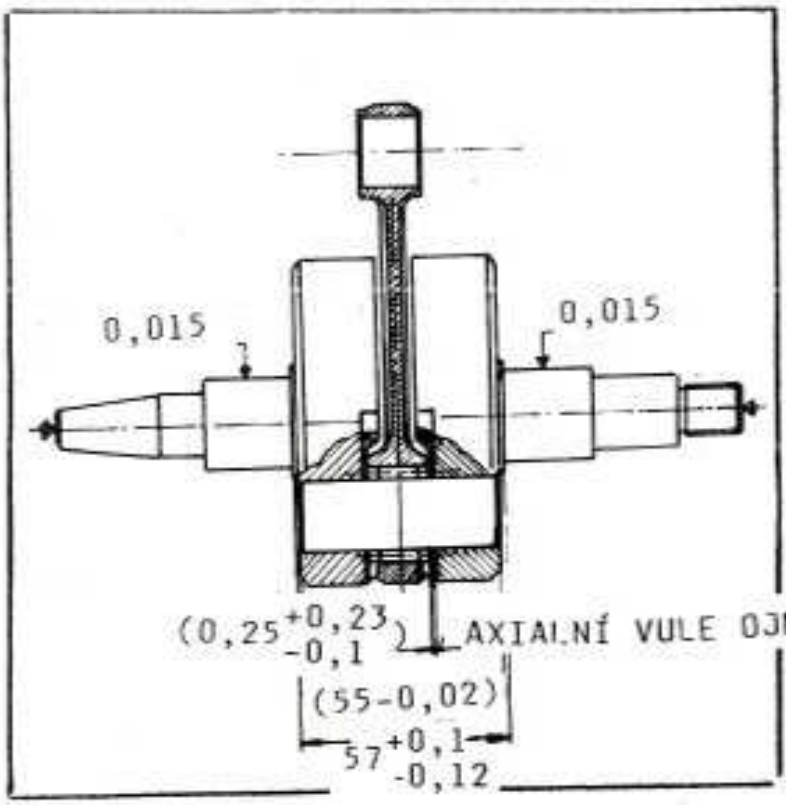
Třídění ojnice - horní oko 1-8
dolní oko 1-9

SK - ø	horní oko	dolní oko
1	18,994 + 0,002	26,009 + 0,002
2	18,996 + 0,002	26,011 + 0,002
3	18,998 + 0,002	26,013 + 0,002
4	19,000 + 0,002	26,015 + 0,002
5	19,002 + 0,002	26,017 + 0,002
6	19,004 + 0,002	26,019 + 0,002
7	19,006 + 0,002	26,021 + 0,002
8	19,008 + 0,002	26,023 + 0,002
9	-	26,025 + 0,002

OJNIČNÍ ČEP	ozn.	rozměr Dø - 0,002
	I	20,000 - 0,002
	II	19,998 - 0,002
	III	19,996 - 0,002
	IV	19,994 - 0,002
	V	19,992 - 0,002



12.



c) Jestliže jedno z uvedených měření překročí toleranci, je nutná úprava klikov. hřídele. Předejte motocykl autorizovované opravě.

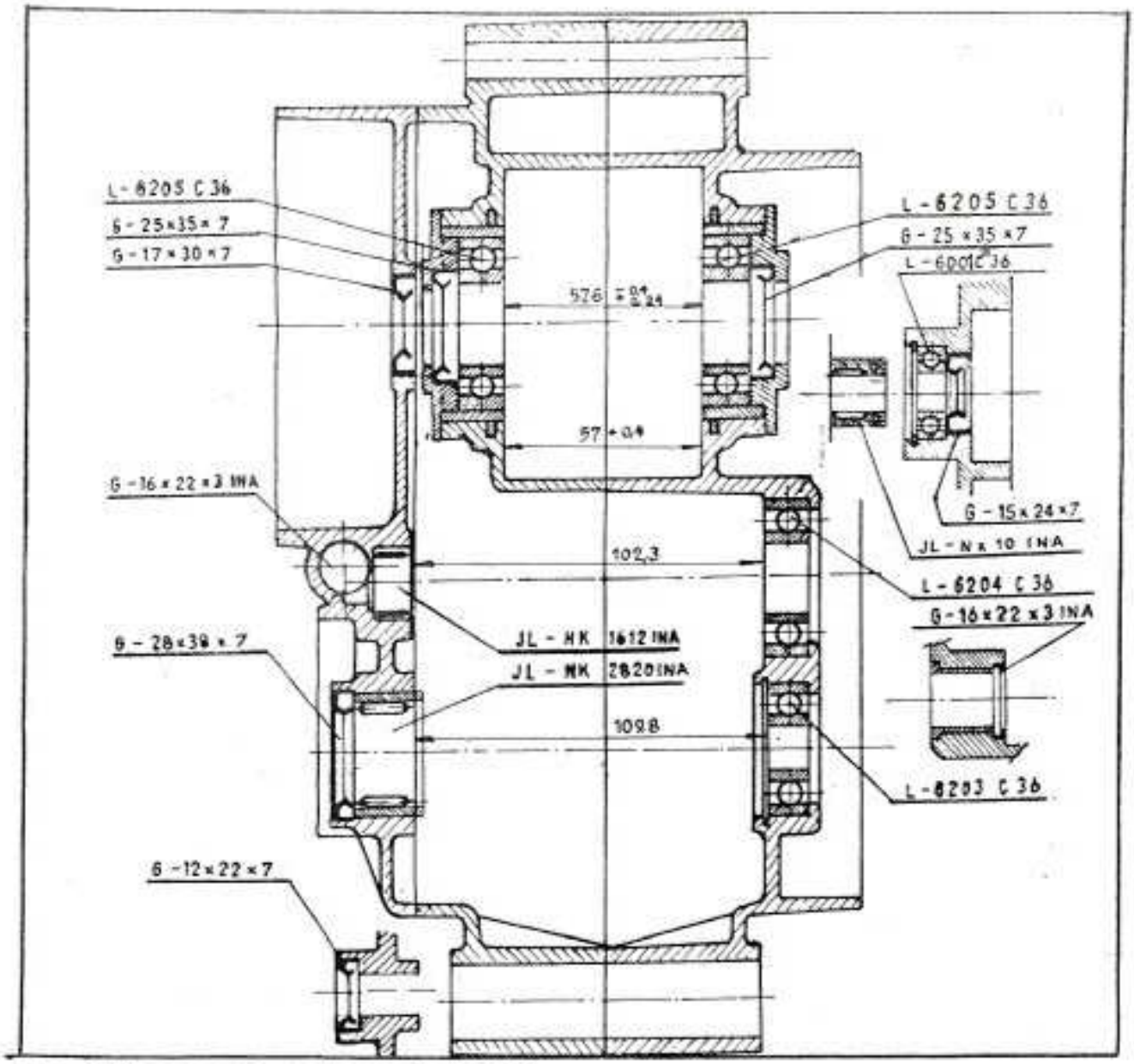
d) V průběhu zpětné montáže namažte dodatečně pístní čep a jeho ložisko. Namažte několika kapkami oleje spodní oko ojnice.

10. Motorová skříň

Motorová skříň se skládá z pravé a levé poloviny,ve kterých je uložen klikový mechanismus.

K levé polovině skříně je připojeno víko skř., které uzavírá převodovou skříň a umožňuje demontáž převodovky bez dělení motorové skříně.

Pro montáž skříně a jednotlivých vík, osazení ložisky a těsnícími kroužky platí obrázek číslo 28.



obr. 28 osazení motorové skříně

ZAPALOVÁNÍ

Zapalování nepožaduje periodickou údržbu.
Opravy a kontrola podle kapitoly -

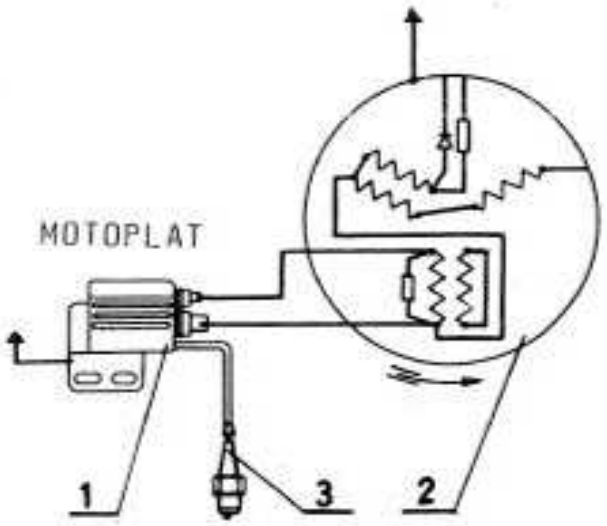
1. Umístění jednotlivých skupin

   Zapalovací systém sestává z magneta a cívky. Magneto je umístěno na levé straně motoru. Cívka je montována pod palivovou nádrží.

2. Odstranění závad

   a) Překontolujte jiskru na zapalovací svíčce. Není-li jiskra, přezkoušejte spoje.
   b) Jsou-li spoje čisté a dotažené, přezkoušejte nastavení předzápalu podle odst. mechanické seřízení. Každé další odstra-

není závad je nutné provést v odborné dílně (výměnu provádět: stator a rotor současně, cívku samostatně).



obr. 29 schéma zapalování - zapojení

V. SPOJKA, STARTER

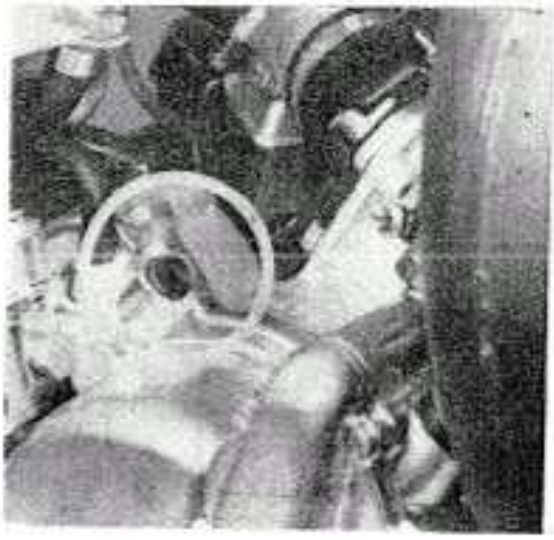
DEMONTÁŽ A MONTÁŽ SPOJKY A STARTERU
Lze provádět s motocyklem v rámu.

Poznámka:
Seřízení spojky je popsáno v mechanickém seřízení.

1. Demontáž - pravé víko spojky

   a) Demontujte olejovou zátku a vypouštěcí šroub (aretační) a vypusťte převodový olej.
   b) Uvolněte pedál zadní brzdy, demontujte startovací páku.
   c) Uvolněte šroub aretace starteru (v horní části víka spojky) obr. 30.
   d) Demontujte přívodní hadice vodního čerpadla (snímá se současně s víkem spojky).
   e) Demontujte šrouby na pravém víku, víko sejměte.

Poznámka:
Při demontáži víka sejmout startovací hřídel s víkem.



obr. 30 šroub aretace starteru

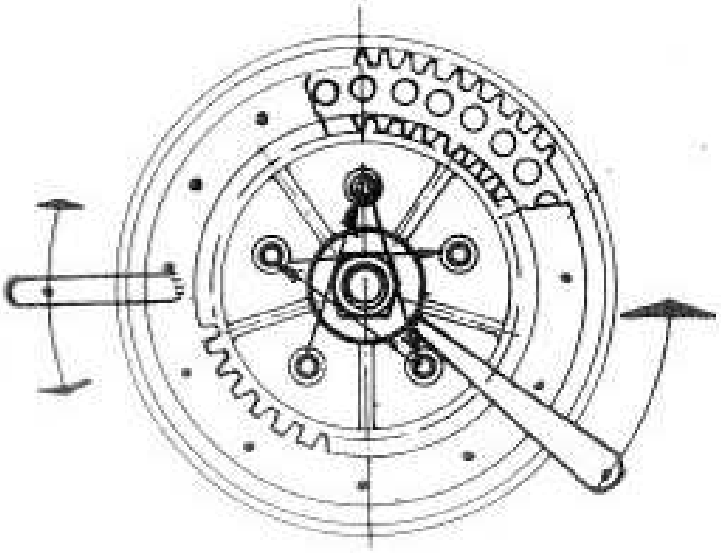
2. Demontáž spojky

a) Demontujte víko spojky.

b) Demontujte 5 šroubů M 5x25 přítlač. kotouče, vyjměte pružiny spojky, přítlačný kotouč a vypínací tyčku (při vyjímání přítlačné lamely pozor na kuličku!). Vyjměte duralové a třecí lamely.

Poznámka:
Při uvolňování šroubů přítlač. kotouče uvolňujte šrouby postupně křížem, aby nedošlo k poškození lamely.

c) Za použití zajišťovací lamely demontujte matici unašeče a zajišťovací podložku. Vyjměte unašeč a bubem spojky s vymezovacími podložkami.



obr. 31 zahuštění spojky zajišť. lamelou

d) Zůstane-li i vzpěrné pouzdro na hřídeli převodovky, vyjměte je.

3. Demontáž starteru (po sejmutí víka)

a) Z motorové skříně vysuneme startovací hřídel se startovacím kolečkem a pružinou.

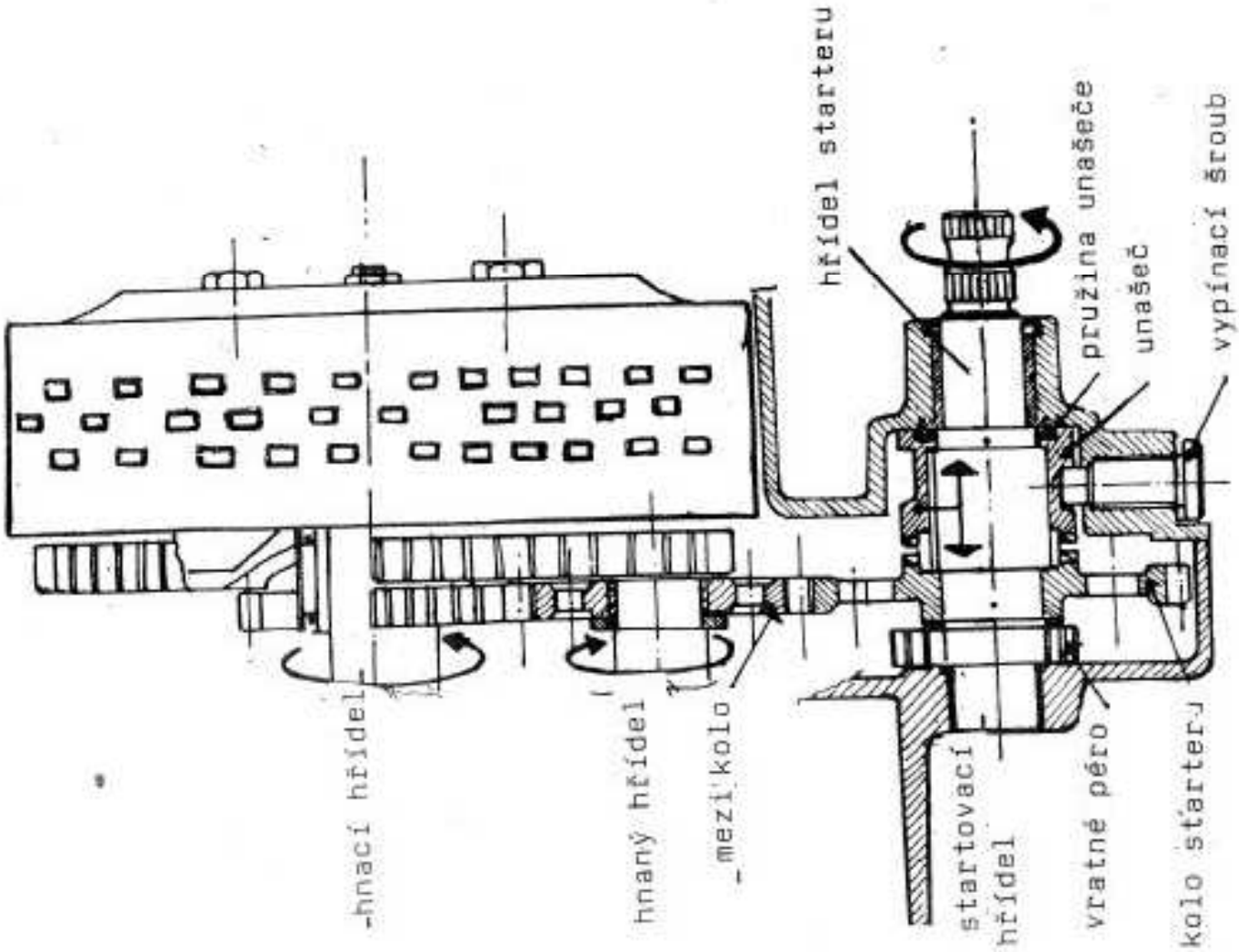
b) Ze startovací hřídele sejmeme vratnou pružinu (z drážky).

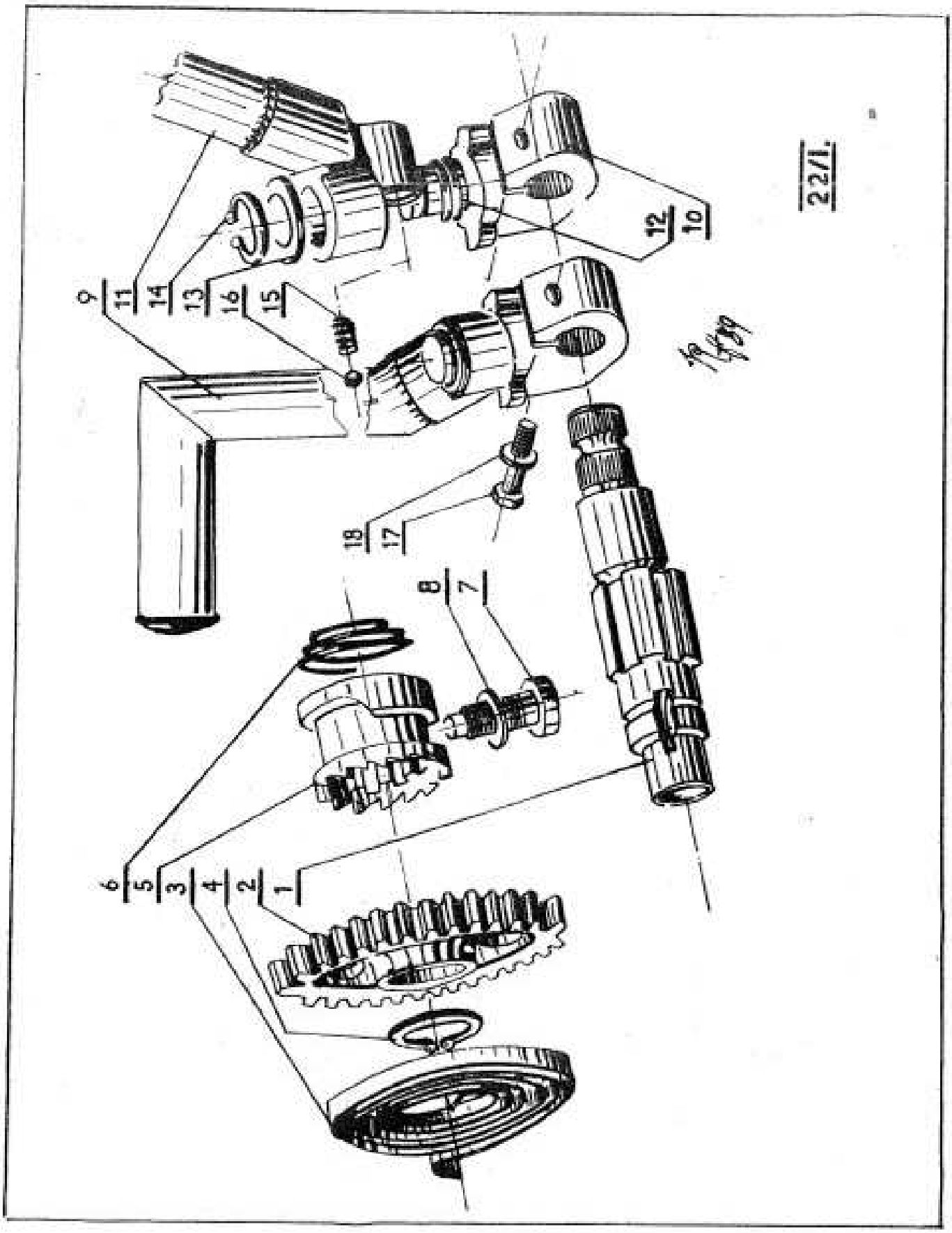
c) Vyjmeme pojistku a sejmeme startovací kolečko a unášeč.

Poznámka:

Před vypnutím startovací hřídele nejprve sejmeme tlačnou pružinu. Současně sejmeme z hnaného hřídele převodovky mezikolo starteru.

obr. 32 vyjmutí hřídele starteru



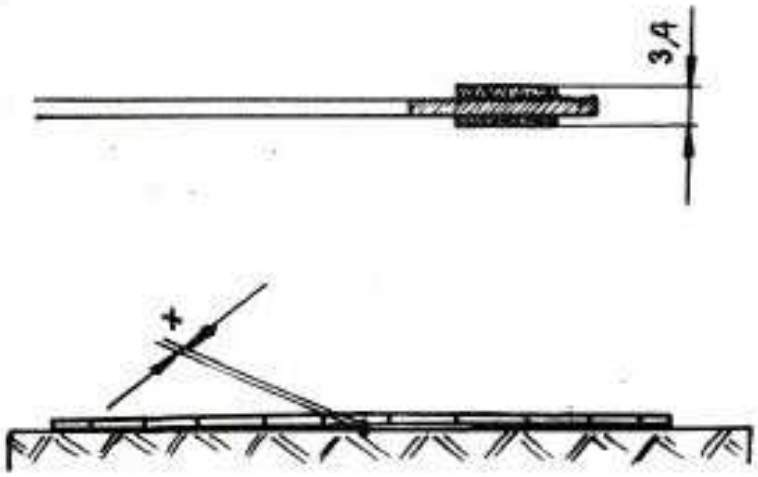


obr. 33 rozložený starter - popis dílů

ODSTRANĚNÍ ZÁVAD SPOJKY

1. Změřte třecí lamely ve 3 nebo 4 bodech. Jestliže minimální tloušťka lamely překročí toleranci, lamely vyměňte.

tloušťka třecí lamely	nová	opotřebená
	3,4 mm	3,0 mm



obr. 34 měření třecí lamely

Poznámka:
Jestliže některá z lamel potřebuje vyměnit, je pro optimální výkon nejlépe vyměnit celou sadu třecích lamel.

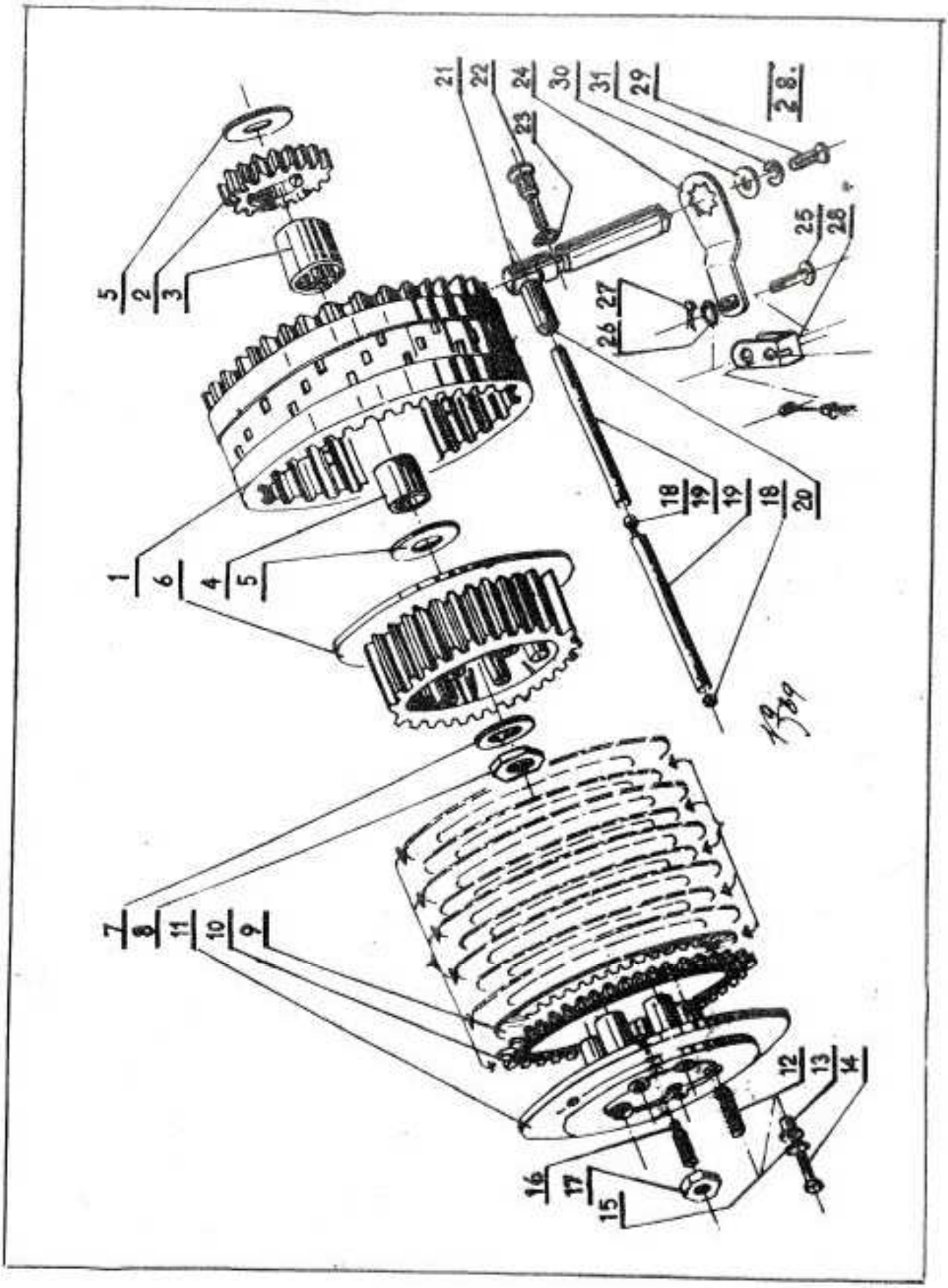
2. Překontrolujte každou lamelu na vyhřátí, případně prohnutí. Položte na rovnou kovovou desku nebo skleněnou tabuli a použijte listové měrky k měření prohnutí lamely. Jestliže prohnutí překračuje toleranci, vyměňte lamelu.
   Tolerance prohnutí X = 0,15 mm

Poznámka:

Minimální tlouš.celé sady lamel může být 24,5 mm. Jestliže síla jednotlivých lamel není menší jak 3 mm, a přesto síla celá sada lamel je menší než 24,5 mm přidejte jednu plechovou lamelu pod přítlačný kotouč.

3. Překontrolujte drážky na koši spojky na opotřebení od zubů lamel spojky. Při hrubším opotřebení vyměňte celý koš spojky.

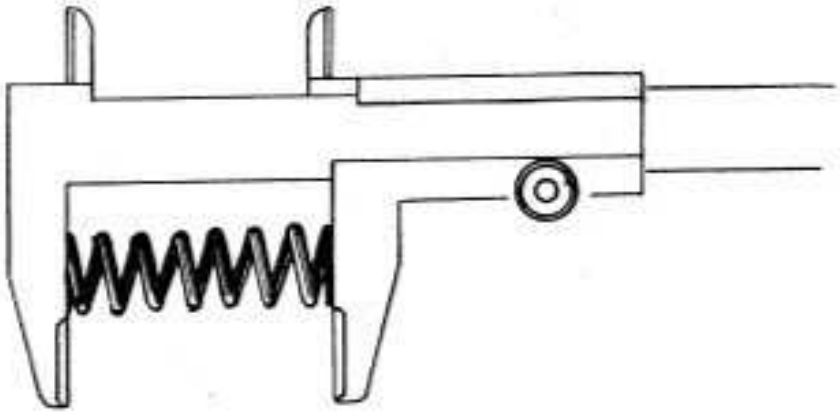
4. Změřte každou pružinu spojky. Překračuje-li toleranci, vyměňte.


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

Volná délka pružiny	nová	min.
	43,5	42

Poznámka:

Pro optimální funkci spojky je nutné vyměnit celou sadu pružin spojky, jestliže některá z nich je vadná.



obr. 35 měření délky pružiny

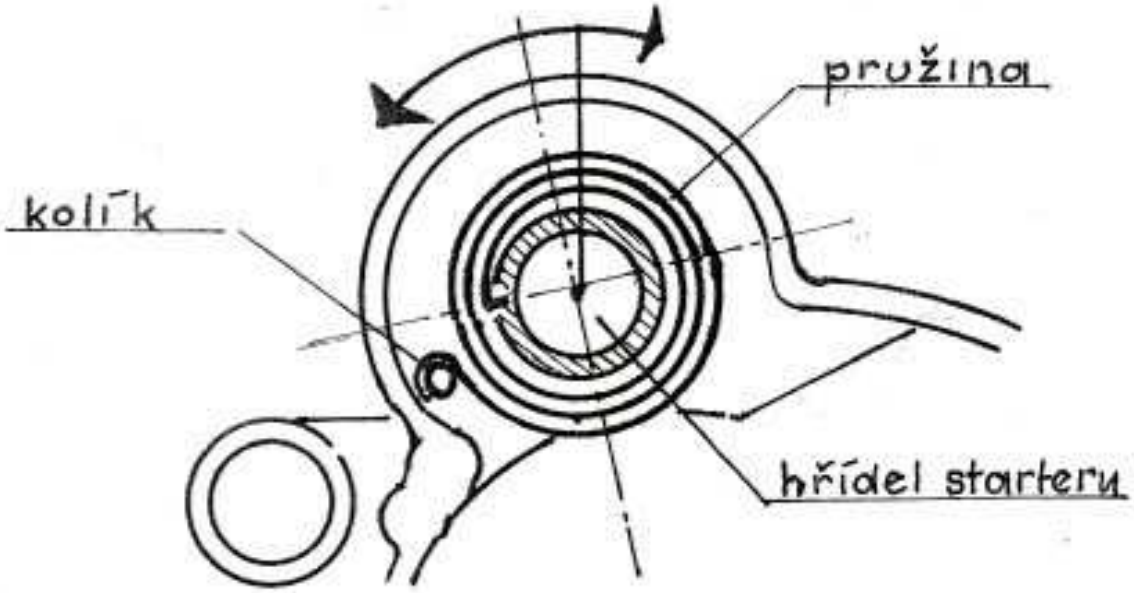
5. Všechny díly spojky montujte po dostatečném namazání motorovým olejem SAE 10W/30.
   Kroutící moment na dotažení matice spojky 50 Nm.

ZPĚTNÁ MONTÁŽ

1. Montáž starteru
   a) Na předlohovou hřídel převodovky nasuneme mezikolo starteru.
   b) Na hřídel starteru nasuneme unášeč, starterové kolo čelním ozubením proti unašeči a zajistíme pojistkou.
   c) Do drážky hřídele starteru nasuneme vratnou pružinu.
   d) Sestavenou hřídel starteru vložíme do motorové skříně (volný konec pružiny nasuneme na kolík).
   e) K unašeči nasuneme tlačnou pružinu.

   Poznámka:
   Přesvěčte se, zda pružina je nasunuta na kolík v motorové skříni.
   f) Přezkoušejte funkci starteru.

g) Namontujte víko spojky, aretační šroub starteru - unašeč a přezkoušejte funkci. Aretační šroub starteru zašroubujte po stlačení startovací páky do polohy startu.
Poznámka:
Styčné plochy pohybujících se částí namažte olejem 10W/30.



obr. 36 pružina starteru ve skříni

2. Montáž spojky

a) Nasaďte příložku na hnací hřídel převodovky, spojkové kolo, rozpěrné pouzdro.
b) Na rozpěrné pouzdro příložku a unašeč spojky.
c) Použijte zajišťovač spojky a dotáhněte matici spojky,

Kroutící moment dotaž. matice spojky 50 Nm.
Poznámka:
Styčné plochy pohybujících se částí namažte oleje 10W/30.

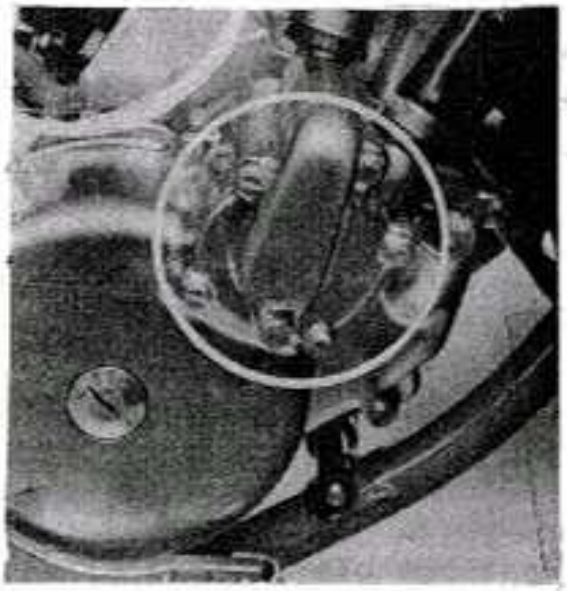
d) Po dotažení matice zkontrolujte, zda se unašeč spojky volně točí.
e) Nasaďte střídavě třecí a duralové lamely s nam anými pracovními plochami olejem 10W/30.
f) Vložte vypínací tyčku a kuličku do hnacího hřídele
g) Před montáží přítlačného talíře nejprve uvolněte seřizovací šroub a vyjměte, aby po nasazení přítlačného talíře bylo možné vložit pod seřizovací šroub kuličku. (Lze vložit kuličku i z druhé strany, ale je nutné ji zajistit před vypadnutím vazelínou.)

h) Přítlačný talíř přitáhněte 5 šrouby M5, šrouby dotáhněte na doraz.

Poznámka:
Nezapomeňte, aby pod každým šroubem přítlačného kotouče byla vložena pérová a plochá podložka pro dotažení pružiny.

VI VODNÍ ČERPADLO

V přední části víka spojky je umístěno vodní čerpadlo pro cirkulaci chladící kapaliny.

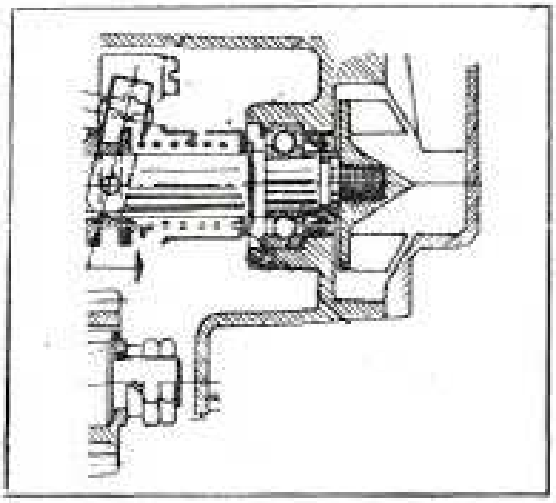


obr. 37 vodní čerpadlo

Pohon čerpadla je pomocí ozubených kol od klikové hřídele. Vlastní hřídel čerpadla je nasunuta do pohonu regulátoru výfukové klapky

Demontáž čerpadla

a) Sejmeme víčko čerpadla. -sejmeme víko spojky
b) Hřídel čerpadla podržíme klíčem 10 a vrtulku povolíme rukou. (Pravý závit)
c) Hřídelku vyrazíme směrem do víka.
d) Z těsnícího kroužku ve víku vyjmeme rozpěrku.
e) Z hřídelky sejmeme těsnící O kroužek.
f) Po demontáži pojistky ve víku vyrazíme ložisko a těsnící kroužek. Překontrolujeme stav ložiska, O kroužku a gufera.



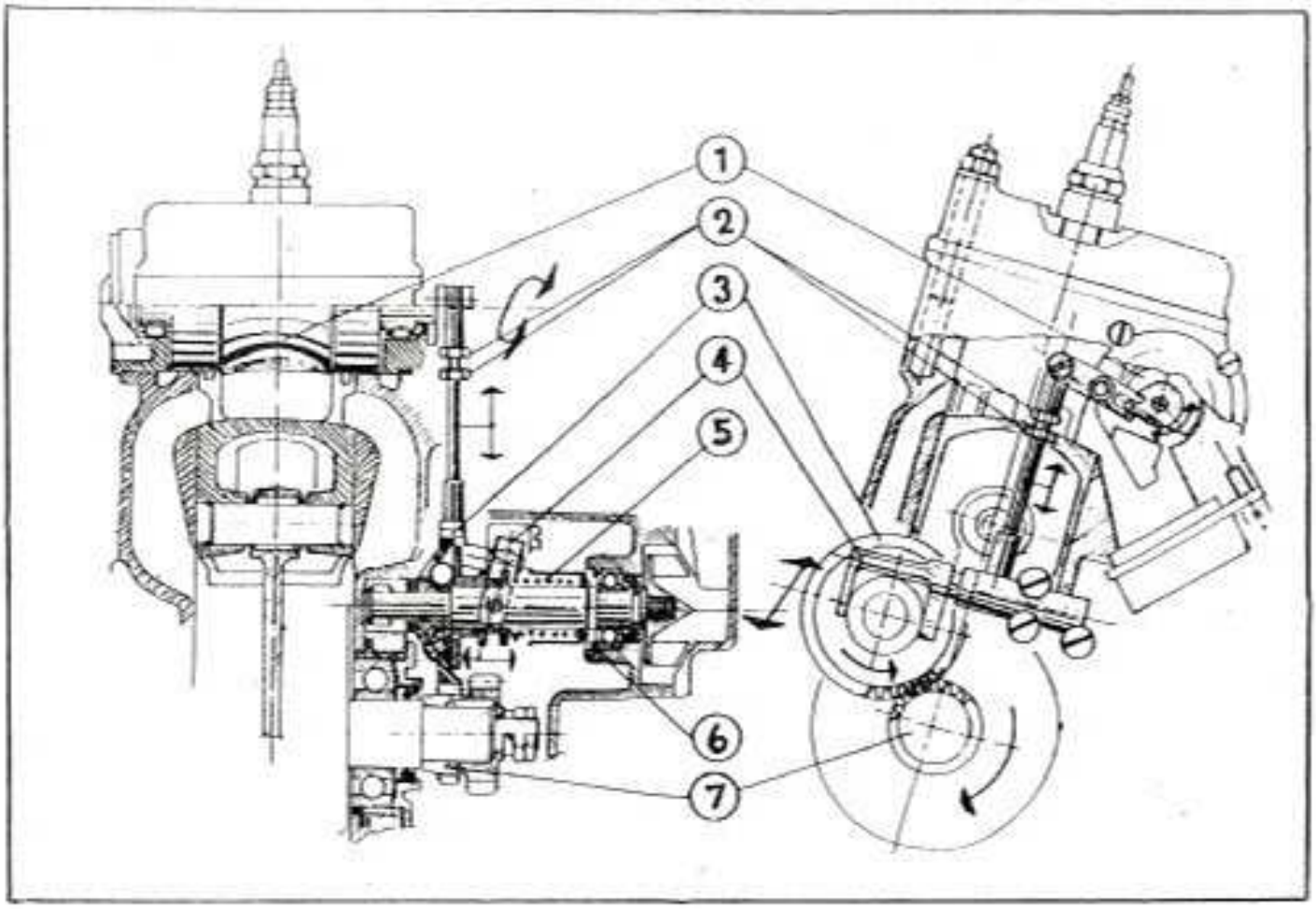
obr. 38 řez vodním čerpadlem

Montáž čerpadla

a) Do víka nalisujeme ložisko z protilehlé strany gufero (břit směrem s víkem).
b) Ložisko zajišťujeme pojistkou.
c) Do ložiska zalisujeme hřídel čerpadla, na který nasuneme nový O kroužek, vložíme do gufera rozpěrku.
d) Hřídel čerpadla podržíme klíčem 10 a na hřídel lehce natočíme vrtulku čerpadla.
   Poznámka:
   Kovové součásti před montáží lehce potřeme olejem 10W/30.
e) Uzavřeme víčko čerpadla.

VII OVLÁDÁNÍ KLAPKY VÝFUKU

V přední části pravé poloviny motorové skříně je umístěn ovládací mechanismus pro ovládání klapky výfuku. Od klikové hřídele ozubeným kolem je pohon kola regulátoru, ve kterém jsou umístěny tři kuličky, které při zvýšených otáčkách motoru se odstředivou silou posunují v drážkách kola regulátoru a odtlačují objímku regulátoru. Z objímky regulátoru je pak pomocí mechanismu přenášen posuv na klapku výfuku a tak dochází k jejímu otevření. Po snížení otáček motoru je objímka tlačena zpět do kola regulátoru pružinou a tím uzavírána klapka výfuku. Celá práce regulátoru je dána otáčkami motoru a silou přítlačné pružiny na objímku regulátoru, aby docházelo včas k otevírání a zavírání klapky.



obr. 39 ovládání výfukové klapky

Demontáž regulátoru

a) Povolíme 3 šrouby M 5x25 s držáku regulátoru a vysuneme regulátor z motorové skříně.
b) Z objímky regulátoru vysuneme ovládací mechanismus.
c) Uvolníme pojistku a sejmeme misku dorazu s přítlačnou pružinou.
d) Sejmeme objímku regulátoru - pozor na kuličky.

Provedeme kontrolu všech součástí. Hlavní pozornost věnujeme u kola regulátoru drážkám, ve kterých se pohybují kuličky regulátoru a plastovým vložkám, které zajišťují polohu kuliček. Pokud kolo regulátoru vykazuje značné opotřebení, vyměníme jej za nové.

Montáž regulátoru

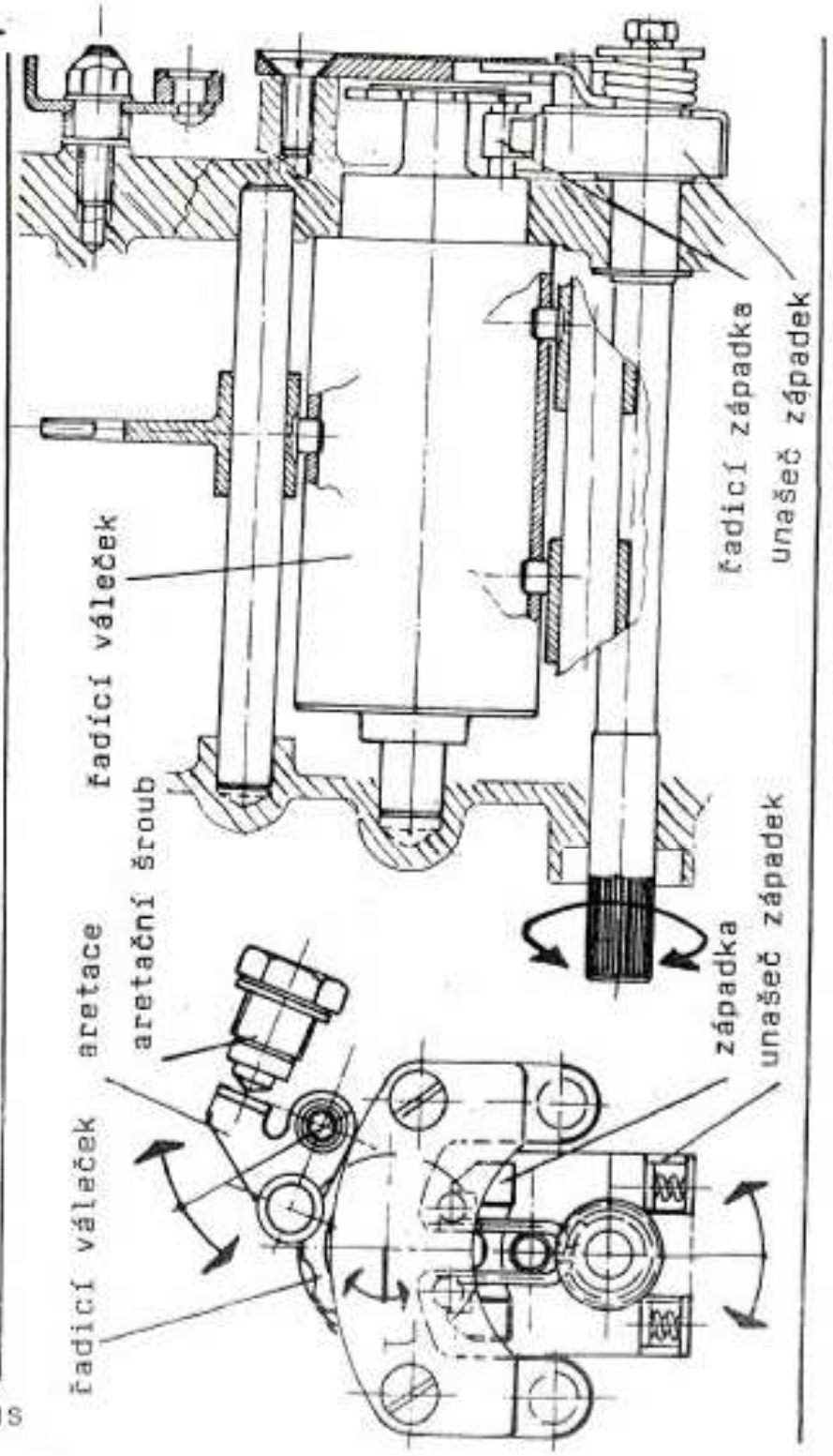
a) Na kolo regulátoru nasuneme objímku regulátoru a mezi vložíme 3 kuličky.

b) Nasuneme pružinu regulátoru s miskou a zajistíme pojistkou.

c) Na objímku regulátoru nasuneme ovládací mechanismus klapky a regulátor nasuneme do ložiska ve skříni.

d) Ovládací mechanismus přišroubujeme k motorové skříni šrouby M 5x25.

VIII ŘADÍCÍ MECHANISMUS

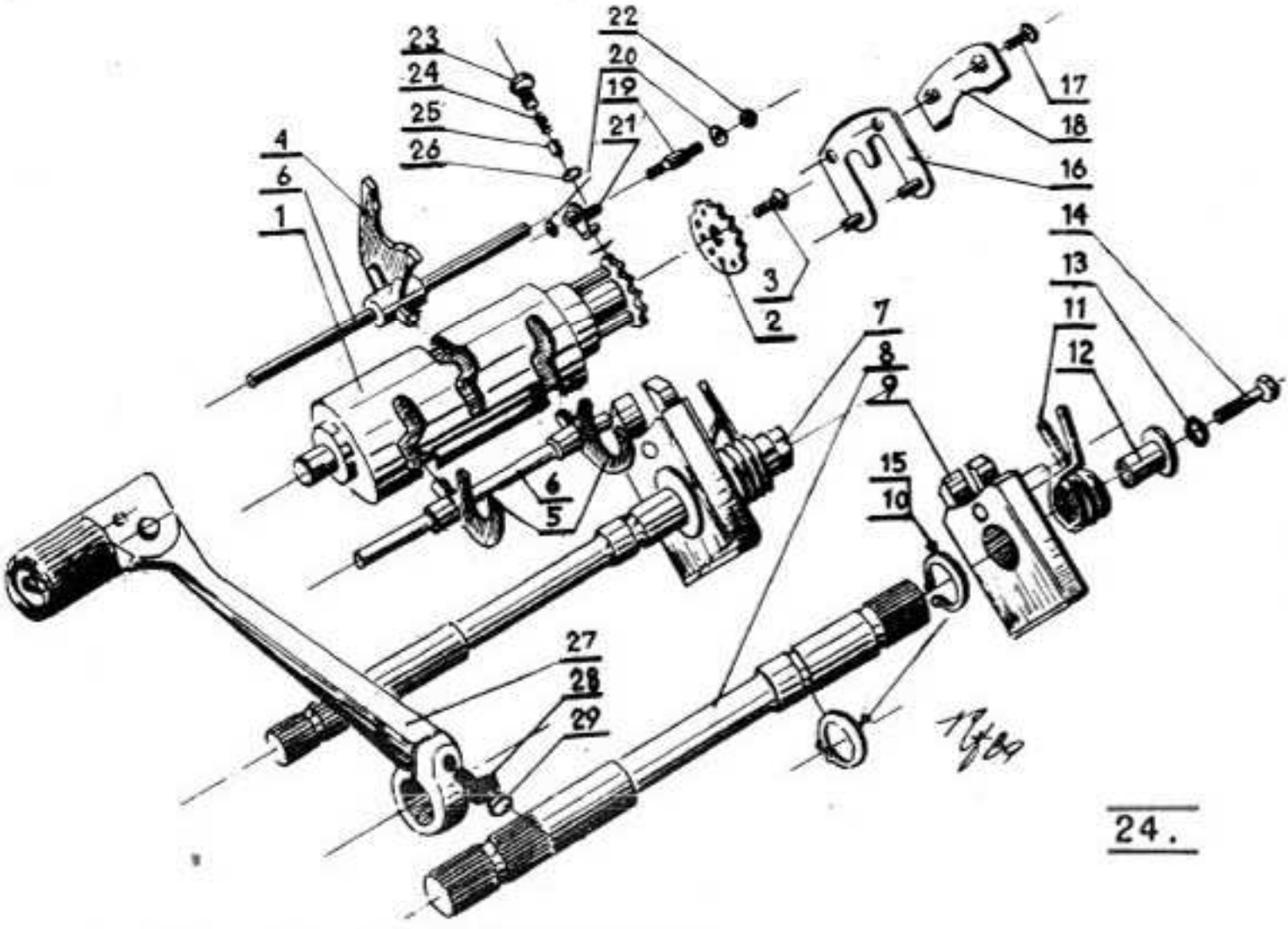


obr. 40 řadící mechanismus

Poznámka:
Údržba může být provedena po demontáži víka spojky.

Řadící mechanismus se skládá z hřídele, řazení se západkou, řadícího válečku a řadících vidliček.
Ve spodní části motorové skříně je umístěn řadící váleček, který je přístupný pouze po demontáži víka motorové skříně. Řadící váleček posunuje tři vidličky.
Motorovou skříní prochází řadící hřídel, na které je mechanismus se západkami a je přístupný po demontáži víka spojky. V pravé polovině skříně je umístěna i aretace řadícího válečku s aretačním šroubem, který je současně vypouštěcím šroubem oleje.

Poznámka:
Drobné opravy řadícího mechanismu lze provádět v pravé polovině skříně. Jedná se o vratné pero řadícího mechanismu, aretaci řazení a aretačního šroubu.



obr. 41 rozložený řadící mechanismus

Demontáž řazení

Provádíme po demontáži víka skříně

a) z pravé poloviny nejprve vysuneme vedení vidliček
b) vysuneme řadící váleček(po zasunutí řadicích západek)
c) vyjmeme řadící vidličky
d) z pravé poloviny skříně uvolníme krytku po vyšroubování 2 šroubů M 6x18
e) uvolníme pojistný kroužek 12, hřídele řazení a hřídel vysuneme
f) po uvolnění matice M 6 uvolníme západku aretace

Demontáž nosiče západek

a) po uvolnění šroubu M 6 sejmeme přílożku a vratnou pružinu
b) vylisujeme čep a po sejmutí krytu vyjmeme západky a pružiny

Poznámka:
Pro správnou funkci řadícího mechanismu je nutný volný pohyb řadících západek, jejich pružin a vratné pružiny řazení.

Provedeme kontrolu jednotlivých součástí řazení. Pokud nelze provést opravu dílu, provedeme výměnu za nový díl.

Poznámka:
U řadícího válečku lze provést výměnu aretační destičky bez vymontování válečku z motorové skříně.

Montáž řazení

a) vložíme řadicí vidličky,malou vidličku na hnací hřídel, 2 velké vidličky na hnaný hřídel
b) do pravé poloviny motorové skříně vložíme řadící váleček
c) do řadících vidliček zasuneme vodící tyčky
d) do otvoru pro hřídel řazení v pravé polovině skříně nasuneme řadící hřídel se západkami
e) hřídel zajistíme pojistným kroužkem z vnitřní strany motorové skříně
f) řadící mechanismus s vratnou pružinou zajistíme krytkou, kterou upevníme k motorové skříni dvěma šrouby M 6x18
g) namontujeme na čep západku aretace a zajistíme maticí M6, našroubujeme aretační šroub

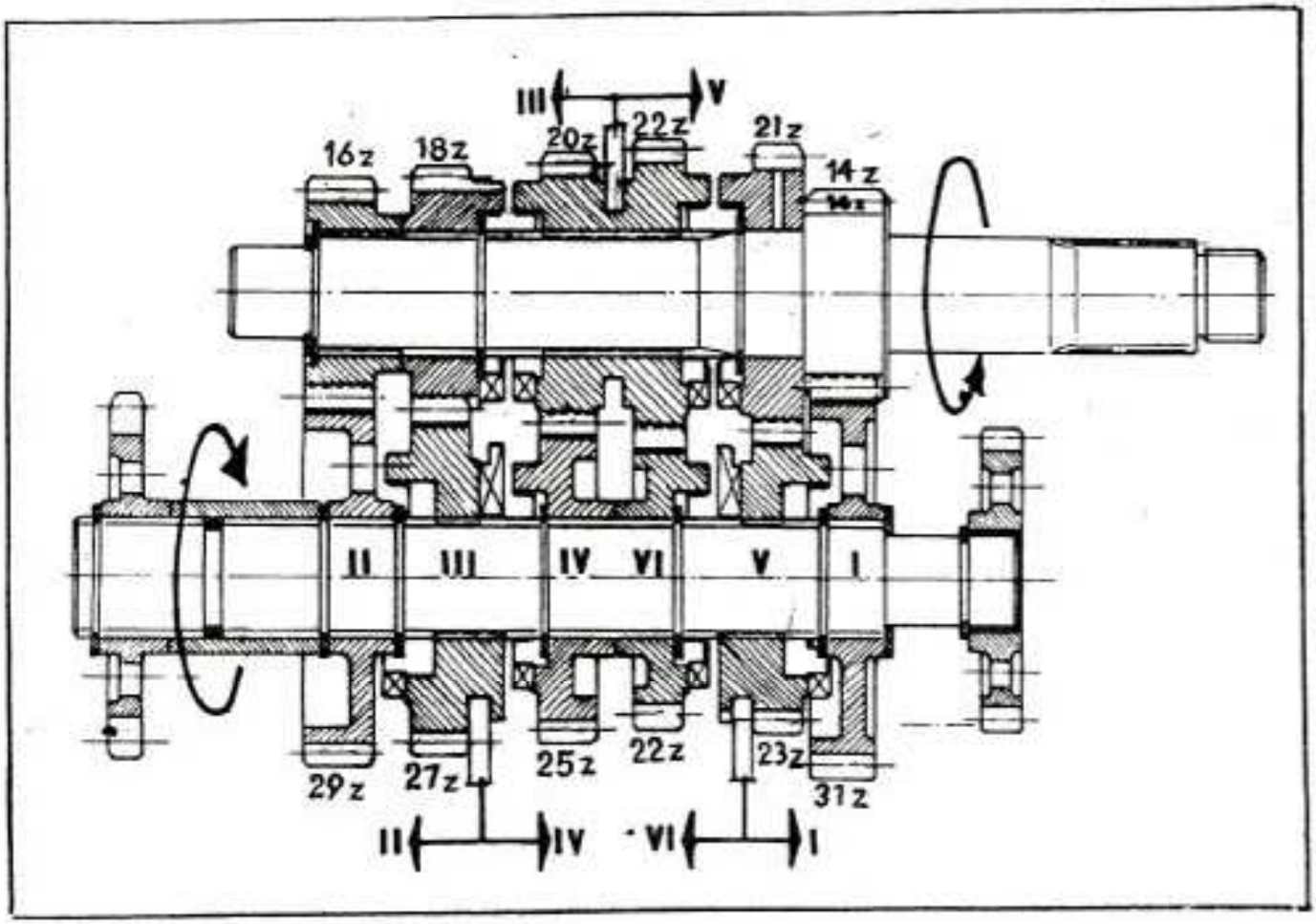
Montáž hřídele řazení

a) do hřídele řazení vložíme západky s pružinami a uzavřeme krycím plechem, do kterého zalisujeme čep

b) namontujeme vratnou pružinu,přílożku a zajistíme šroubem M 6

IX PŘEVODOVKA

Dvouhřídelová, šestistupňová, řazení pomocí řadícího válečku a tří řadících vidliček (jedna vidlička na hnacím hřídeli, dvě vidličky na hnaném hřídeli



obr. 42 osazení převodovky

Demontáž převodovky

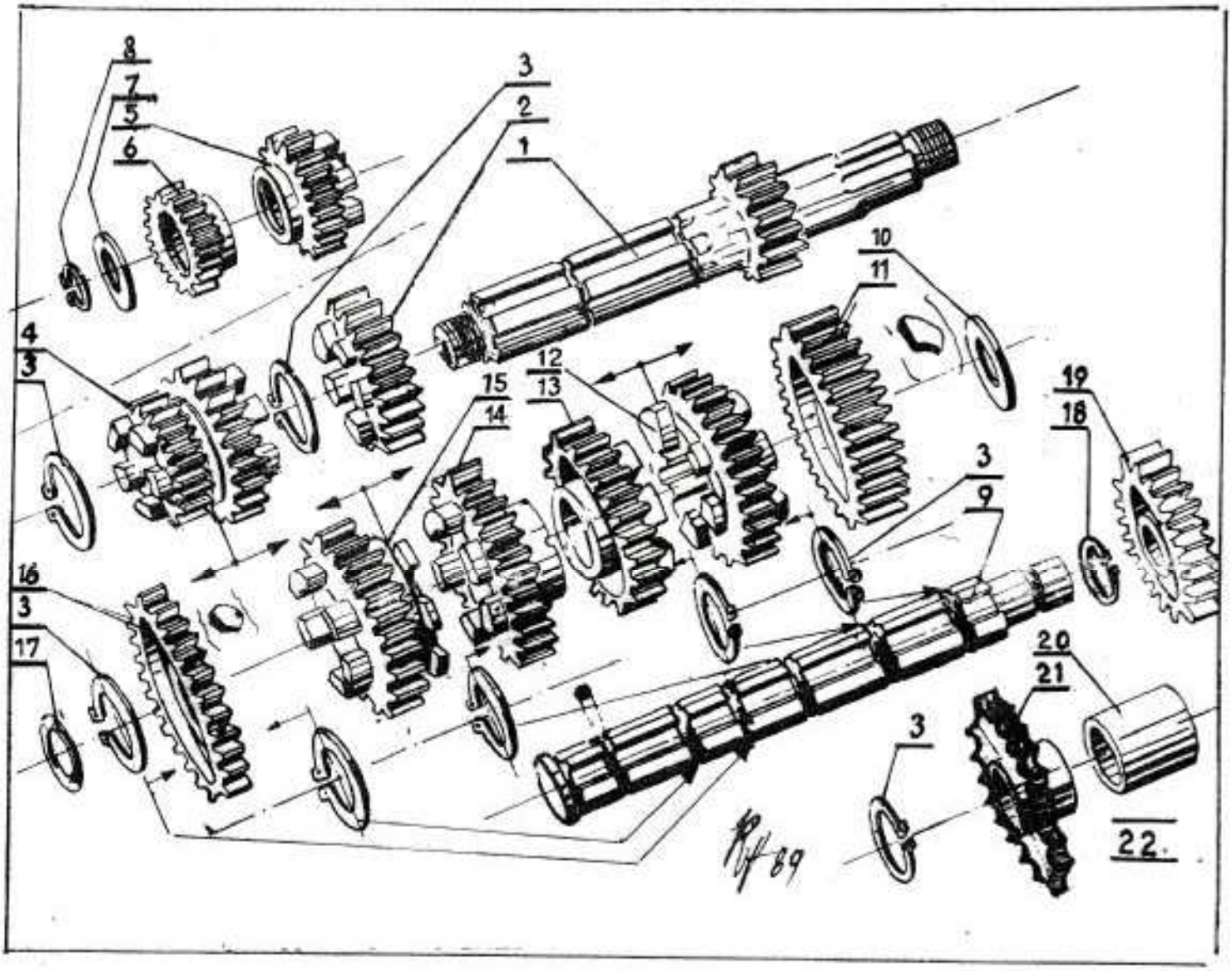
Lze provádět bez demontáže motoru z rámu.

Provádíme po demontáži spojky z pravé poloviny skříně, z levé poloviny skříně provedeme demontáž zapalování a řetězového sekundárního kola (po odstranění pojistky 22) a sejmutí víka motorové skříně.

a) provedeme demontáž víka motorové skříně

b) vyjmeme vodící tyčky vidliček a vyjmeme vidličky

c) vyjmeme současně hřídel hnací a hřídel hnaný (z hnaného hřídele zůstane ve skříni kolo I. rychlosti)



obr. 43 rozložení převodovky

Demontáž hnacího hřídele

a) demontujeme pojistný kroužek 16, přílożku a z hřídele sejmeme kolo II (16z) a III. rychlosti (18z)
b) demontujeme pojistný kroužek 22 a sejmeme dvoukolo IV. a VI. rychlosti (20 a 22z)
c) demontujeme pojistný kroužek 22 a sejmeme kolo V. rychlosti (21z)

Po provedení kontroly jednotlivých dílů dle potřeby provedeme jejich výměnu a obráceným postupem provedeme motntáž hnacího hřídele.

Poznámka:

Před provedením montáže jednotlivé díly namažeme motorovým olejem SAE 10 W/30.

Demontáž hnaného řídele

a) sejmeme rozpěrku za řetězovým kolečkem sekundárního převodu a těsnící kroužek ø 22x18
b) demontujeme pojistku ø 22 a sejmeme kolo II. rychlosti (29z)
c) po demontáži další pojistky ø 22 sejmeme kolo III. rychlosti (27z)
d) po demontáži třetí pojistky ø 22 sejmeme současně dvě kola IV. a VI. rychlosti (25 a 22z)
e) kolo V. rychlosti (23z) lze sejmout po demontáži jednoho pojistného kroužku 22 ze dvou zbývajících na hřídeli
f) kolo první rychlosti (31z) zůstává ve skříni při demontáži hřídele, kolo vyjmeme ze skříně současně s přílożkou

Po provedení kontroly jednotlivých dílů dle potřeby provedeme jejich výměnu a obráceným postupem provedeme montáž hnaného hřídele.

Poznámka:

Před provedením montáže jednotlivé díly namažeme motorovým olejem SAE 10 W/30.

1. Demontáž zapalování

a) sejmeme víčko zapalování
b) rozpojíme kabely zapalování z konektorů
c) uvolníme 3 šrouby M 5x20 a sejmeme stator zapalování s kabely po vysunutí průchodky

d) uvolníme šroub rotoru

e) pomocí stahováku stáhneme rotor

Po provedení kontroly provádíme montáž opačným postupem. Seřízení provedeme podle kapitoly seřízení předstihu.

2 Demontáž karburátoru

a) nejprve uvolníme spojovací pásek v přední části karburátoru

b) uvolníme spojovací pásek v zadní části karburátoru

c) vyšroubujeme víčko šoupátkové komory a z karburátoru vysuneme šoupátko s lankem plynu

d) karburátor vyjmeme z gumového hrdla tlumiče sání a hrdla sací klapky

Montáž provádíme obráceným postupem.

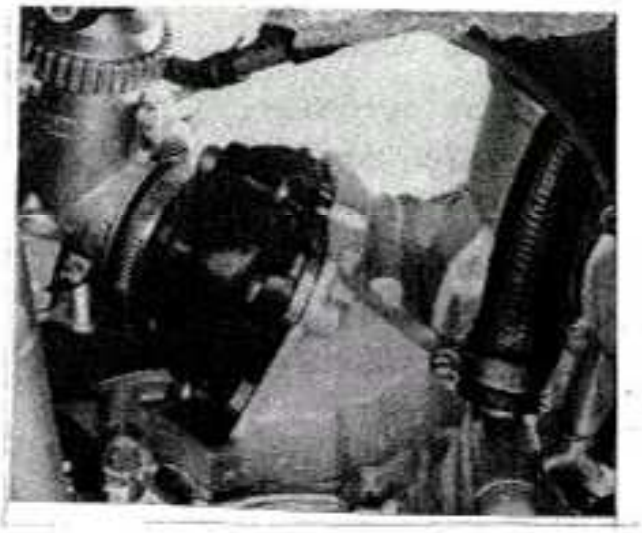
3 Demontáž sací klapky

a) povolíme 5 ks šroubů M 6x20a sejmeme gumové hrdlo klapky

b) ze sacího otvoru motorové skříně vysuneme sací ventil

c) překontrolujeme stav planžet, případně provedeme jejich výměnu

Montáž provádíme obráceným postupem.



obr. 44 hrdlo karburátoru

4 Demontáž víka motorové skříně

Demontáž víka motorové skříně provádíme po demontáži zapalování a demontáži řetězového kolečka a řadící páky

Po sejmutí krytu řetězového kolečka (3 šrouby) uvolníme pojistný kroužek 22 a sejmeme řetězové kolečko.

Ve spodní části víka uvolníme bowden spojky.

Vlastní demontáž víka motorové skříně

a)demontujeme 6 šroubů M 6

b)sejmeme víko skříně

c)překontrolujeme stav těsnících kroužků (klik. mechanismus, řetězové kolečko), stav jehlových ložisek (hnací hřídel, hnaný hřídel),podle potřeby provedeme výměnu

d)překontrolujeme dělící rovinu víka skříně

Podle potřeby provedeme přelapování aby nedocházelo k tečení dělící roviny.

Ovládání vypínání spojky uvolníme po vyšroubování šroubu M6 s čepem.

Poznámka:

Před nalisováním jehlových ložisek předehřejeme víko skříně.

Montáž víka motorové skříně

a)nejprve předehřejeme skříň a zalisujeme jehlové ložisko pro hnací a hnaný hřídel

b)zalisujeme gufero pro klikový mechanismus a gufero pro hnaný hřídel

c) zasuneme ovládání spojky a zajistíme šroubem M6 s čepem (lepit ALDURIT 100)

5 Demontáž klikového mechanismu

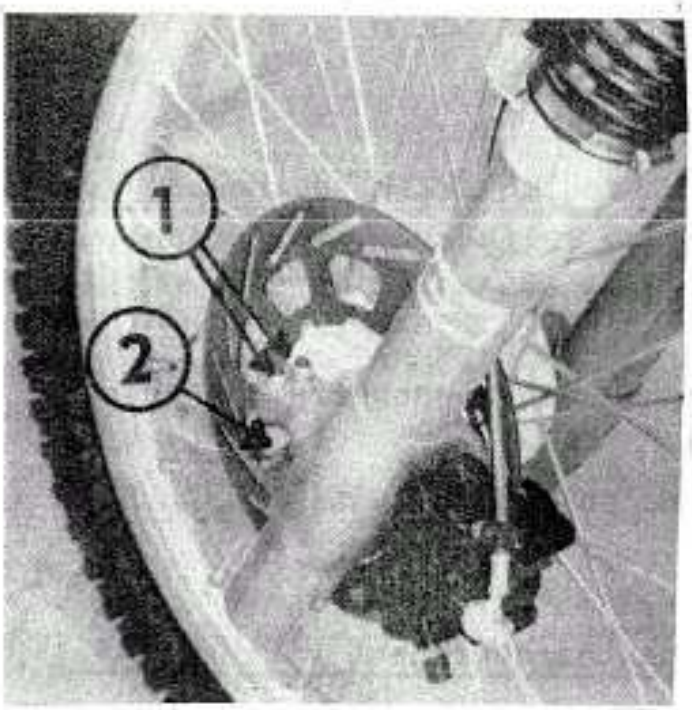
a)z levé poloviny motorové skříně vyšroubujeme 6 šroubů M6 a stáhneme levou polovinu pomocí stahováku

b)demontujeme víčko s guferem v levé polovině skříně

c)povolíme matici M 12x 1,25 lev.záv. a z pravé strany klik., sejmeme 2 ozubená kola, kolo primeru a kotoučové péro regulátoru a podložky

d)demontujeme víčko s guferem

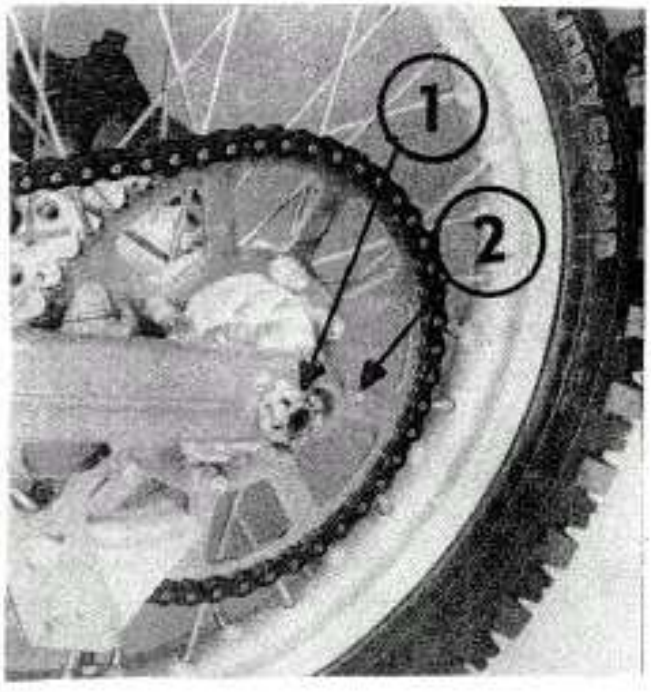
e)pomocí stahováku vytlačíme klik. mechanismus z pravé poloviny



obr. 45 náboj př. kola
1 osa kola

Demontáž předního kola

a) zdvihneme předek stroje a posadíme stroj na stojánek nebo bednu
b) demontujeme matici předního kola
c) povolíme matice M8 u obou kluzáků zajišťujících osu předního kola
d) pootáčením hřídele vyjmeme hřídel předního kola
e) vyjmeme přední kolo



obr. 46 náboj zad. kola
1 osa kola

Demontáž zadního kola

a) postavíme motocykl na stojánek nebo na bednu
b) povolíme a demontujeme matici zadního kola
c) povolíme napínáky řetězu zadního kola
d) povolíme šroub v záchytu diskové brzdy a posuneme kolo směrem k přední části
e) pootočením kola shodíme řetěz z převodníku
f) pootáčením hřídele vyjmeme hřídel zadního kola
g) nahneme stroj doleva a vyjmeme zadní kolo

Montáž kol

Při montáži kola se řiďte obráceným postupem a dejte pozor na následující body:

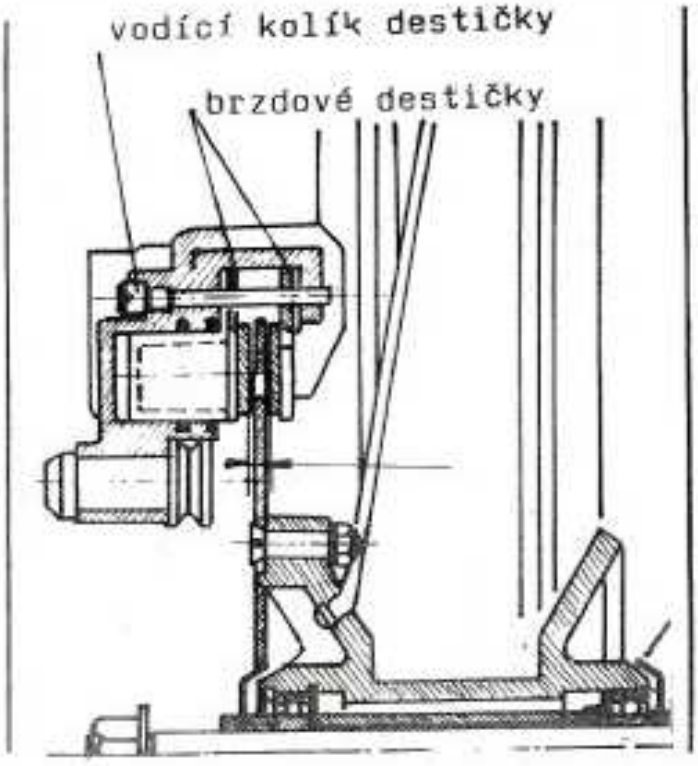
a) překontolujte, zda záchyt brzdy je upevněn na kyvné vidlici
b) zajistěte správné dotažení matic hřídelí předního a zadního kola (u předního kola dotažení matic M8 u kluzáku).

Kroutící moment dotažení matice před. kola	90 Nm
dotažení matice zad. kola	100 Nm

Demontáž brzdových destiček

a) z držáku kotouč. brzdy vyšroubujeme 2 vodící čepy a vyjmeme brzdové destičky
b) při výměně těsnících kroužků brzdového válečku vyjmeme nejprve brzdový váleček

Síla brzdové destičky	7 mm	nová	4 mm max. opotřebená

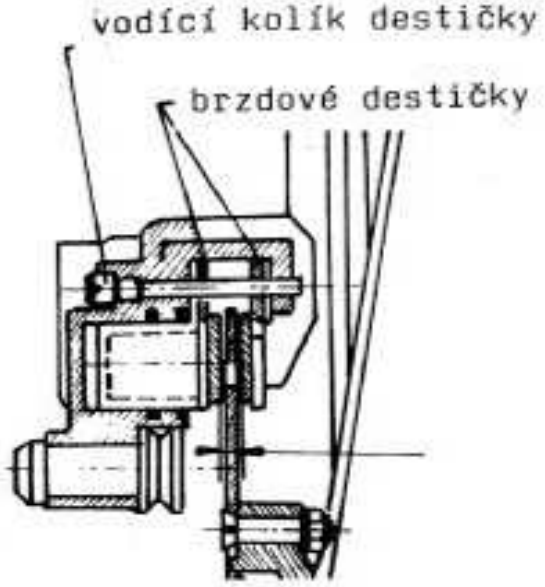


obr. 47 kotouč. brzda-řez

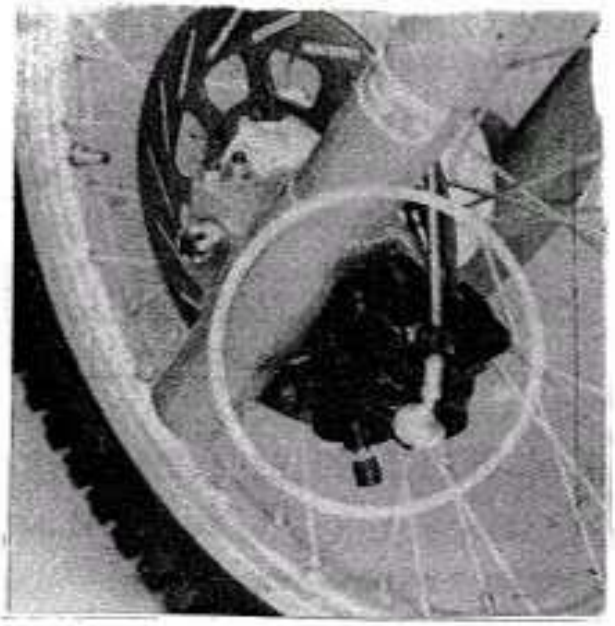
Při montáži postupujeme opačným postupem.

Poznámka:
Při výměně těsnících kroužků u brzdového válečku dojde k zavzdušnění brzdy. Proto na odvzdušňovací šroub navlékneme hadičku, kterou ponoříme do nádobky s brzdovou kapalinou a po nalévání brzdové kapaliny do nádobky (u zadní brzdy do trubice) současně mačkáme na přední brzdovou páčku (u zadní brzdy na pedál) a vymačkáváme opětným pohybem vzduch z brzdy . Po odvzdušnění uzavřeme odvzdušňovací šroub.

Upozornění:
Každý váleček diskové brzdy odvzdušňujeme zvlášť.



obr. 48 brzd. destička-opotř.



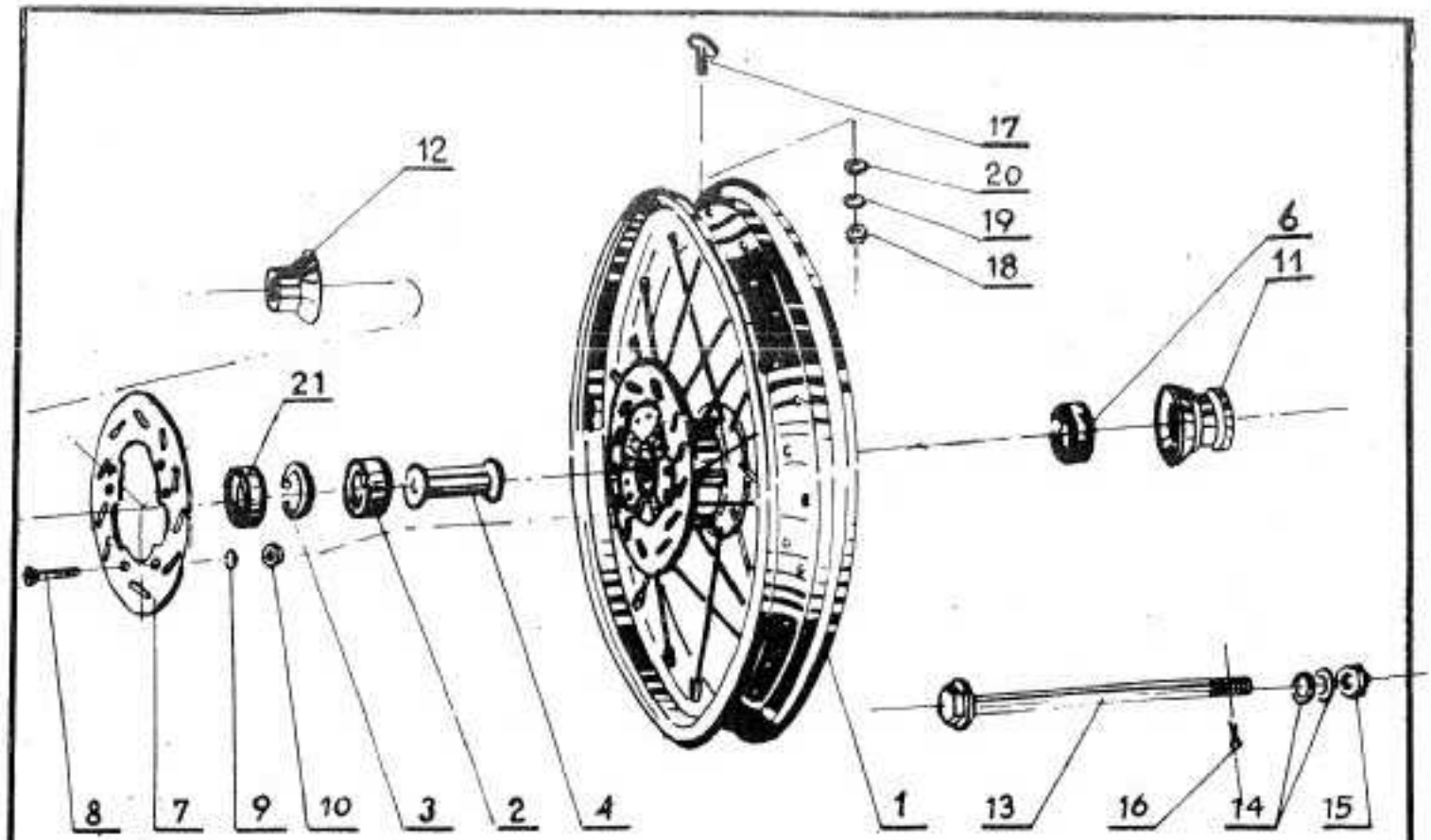
obr. 49 přední kotouč brzda
obr. 49a zadní disk. brzda

Kotoučové brzdy

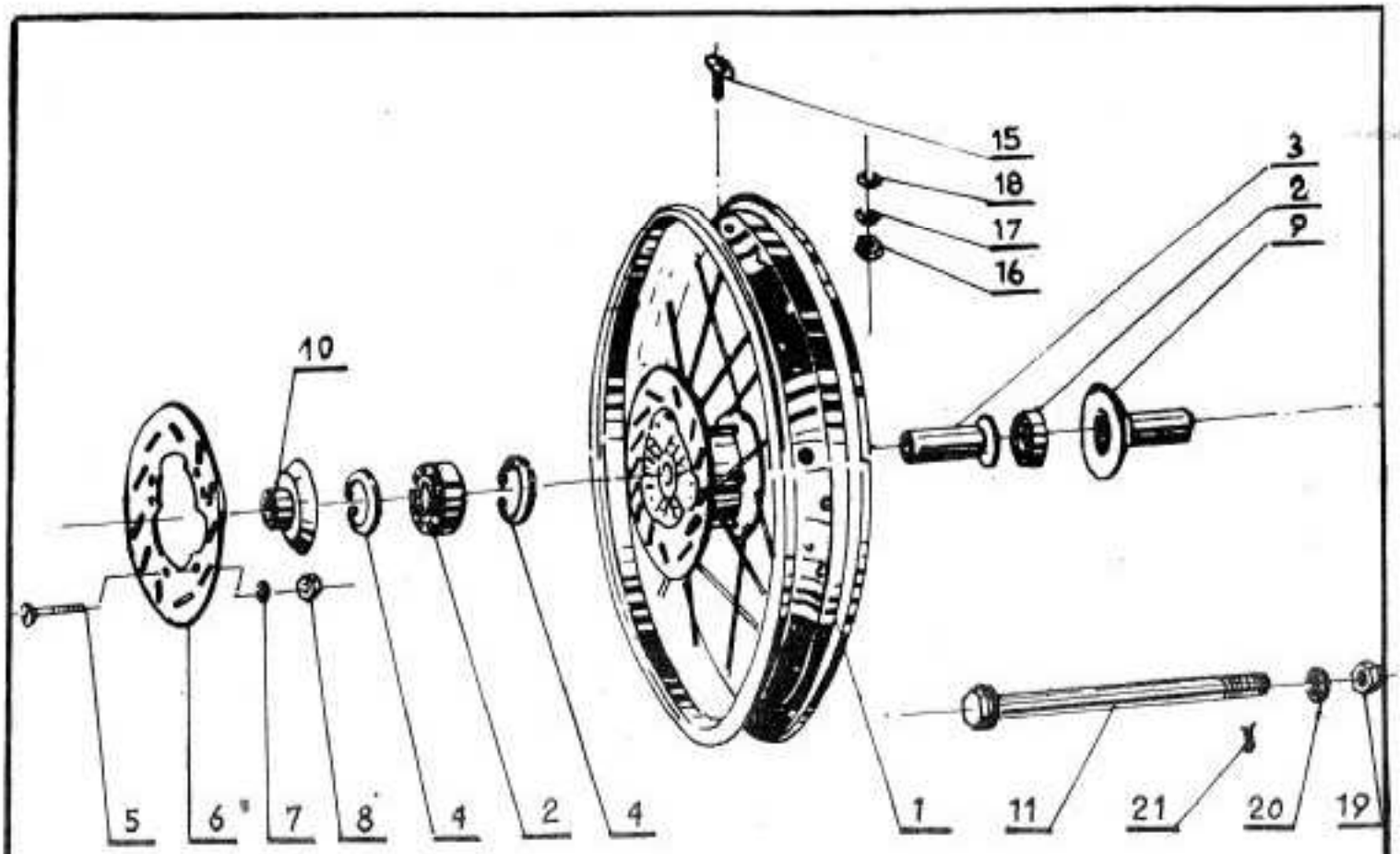
Olej nebo poškozené vnitřní plochy brzdících destiček snižují brzdící účinek. Odstraňte olej umytím hadrem v řídkém rozpouštědle. Očistěte brzdový kotouč.

Výměna ložisek kol

Jestliže ložiska vykazují velkou vůli nebo se kola volně netočí, proveďte výměnu ložisek kol. Výměna ložisek nepožaduje speciální nářadí.



obr. 50 rozložení zad.kola - popis



obr. 50a rozložení před.kola - popis

Kontrola výpletu

Jestliže jsou dráty volné nebo ohnuté, dotáhněte je nebo vyměňte. Dráty mají být kontrolovány před každým použitím stroje.

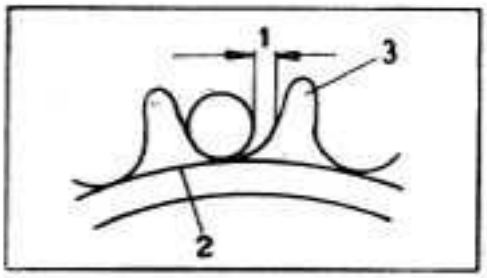
Retězová kola

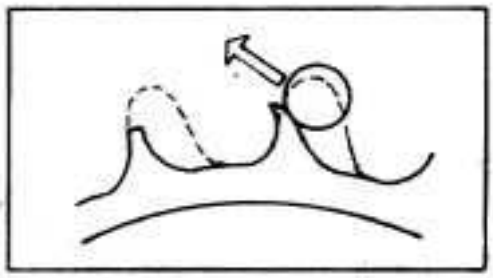
Poznámka:

Prohlédněte si tabulku údržby a mazání pro další informace:

a) překontrolujte opotřebení řetězových kol, vyměníme, jestliže opotřebení překročí výšku zubů k bodu odpovídajícímu středu válečků

b) vyměníme, jestliže opotřebení zubů odpovídá opotřebení podle následujících obrázků.





obr. 51 opotřebení ozub. limit obr. 52 možnost spadnutí řetězu

Dotažení šroubu zadního kola 45 Nm

Řetěz

Poznámka:

Viz tabulka údržby a mazacích intervalů pro další informace:

a) překontrolujte řetěz na zatvrdnutí článků. Jestliže jsou články nehybné, umyjte řetěz, očistěte jej drátěným kartáčem a vyfoukejte stlačeným vzduchem. Namočte řetěz do olejové lázně a nechte okapat. Jestliže jsou články nadále neohebné, vyměňte řetěz.

b) překontrolujte vnitřní destičky na vnitřní opotřebení. Překontrolujte, zda řetěz nemá zvýšenou vůli mezi čepy a válečky. Překontrolujte poškození válečků. Vyměňte podle potřeby.

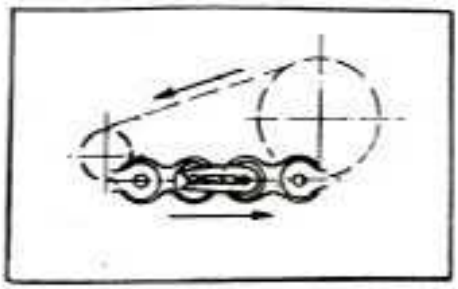
c) při zpětné montáži musí být uzavřený konec pojistky spojky ve směru otáčení.

Poznámka:

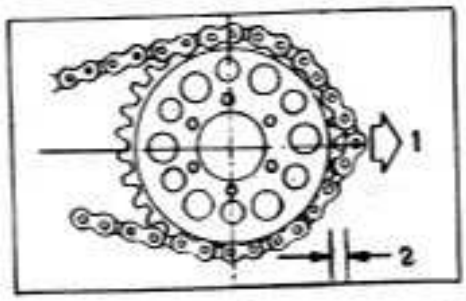
Řetěz musí být promazán po každém použití stroje.

odstranování závád

Při namontování řetězu na motocykl může být opotřebení řetězu lehce zjištěno odtažením namontovaného řetězu od převodníků. Odtáhneme-li řetěz od převodníku o více než polovinu výšky zubu převodníku demontujeme řetěz a vyměníme. Vykazuje-li některá část řetězu znaky poškození nebo řetězová kola mají znaky většího opotřebení, demontujte a vyměňte.



obr. 53 montáž spojky řetězu



obr. 54 kontrola řetězu na přev.

XI. PŘEDNÍ VIDLICE

U tohoto stroje je použita nová teleskopická vidlice s regulací pružení, s hydraulickým tlumičem, ocelovými pružinami a doplňujícím pneumatickým pružením. Nosná trubka je vybavena uzavírací zátkou s ventilem, kterým se vytváří a seřizuje vnitřní tlak doplňujícího pneumatického pružení s různou charakteristikou. Hlavní ocelová pružina je uvnitř nosné trubky.
Mezi propouštěčem nosné trubky a pístnicí pod pístem je pružina zpětného dorazu. V kluzáku je tlumičový olej a ve spodní části kluzáku je regulace pro jeho škrcení a tím seřízení pružícího účinku vidlice.
Vlastní tlumení je dosaženo pomocí škrtícího ventilu a přepouštěče nosné trubky. Změnou jeho rozměru je možné měnit i velikost útlumu vidlice při roztahování.
Vidlice je opatřena regulací pružení t.j. možností změny tuhosti pružení při stlačování, které se provádí seřizovacím šroubkem regulace tuhosti pružení v dolní části kluzáků.
Pružení je možno regulovat změnou hustění a změnou množství olejové náplně.

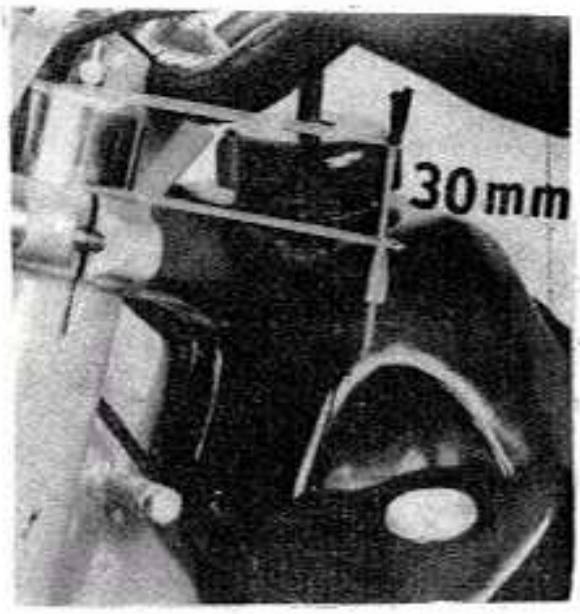
Pro zvýšení tuhosti vidlice je provedena nová konstrukce horního a dolního nosníku jako jednoho celku.
Při montáži na hlavu rámu se nejprve nasune nosník a spodní částí se prostrčí sloupek řízení a sešroubuje se na hlavě rámu. Zajištění sloupku se provede šrouby. Nosné trubky po nasunutí do nosníku se zajistí stažením 2 šroubů v dolní a horní části nosníku. Nosné trubky po nasunutí přesahují nad nosník o 30 mm podle obrázku. Změnou vysunutí nosných trubek je možné měnit stopu před. kola a tím ovlivňovat jízdní vlastnosti mtc.
Přednost pérování:

1. Regulace pružení dává možnost optimálního nastavení funkce vidlice podle druhu terénu a váhy jezdce.
2. Seřízení tlakem vzduchu dává možnost volby charakteristiky odpružení.
3. Seřízení změnou množství náplně dává možnost volby změny tuhosti při maximálním stlačení a umožňuje jezdci klidnou jízdu a snižuje jeho únavu.

Výměna oleje a seřízení hladiny

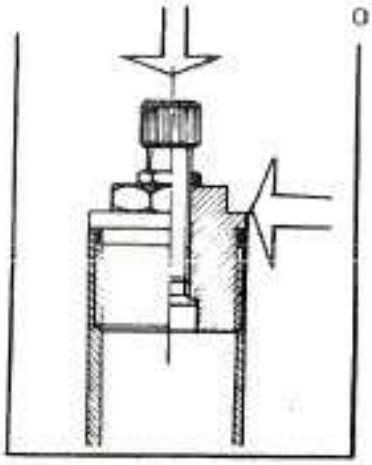
a) Motocykl dát na vhodný stojan a přední kolo zvednout z podlahy
b) Sejměte čepičku a uzávěr ventilu
c) Použijte rozříznutý šroubovák, stlačte ventil a držte jej otevřený více než 5 sekund, aby vzduch byl vypuštěn z vnitřní trubky.

Poznámka:
Vzduch má být vypuštěn z trubek po částech. Při delším



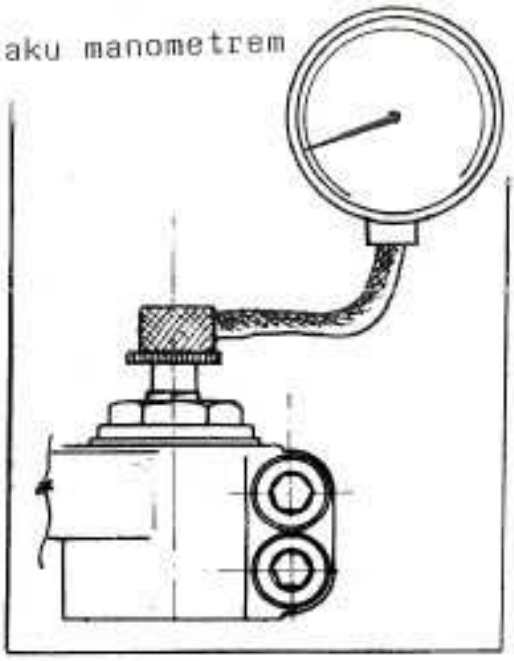
obr. 55 ventil vidlice-nastavení nosné trubky

stlačení ventilu stoupá olej zároveň se vzduchem a může vás postříkat.



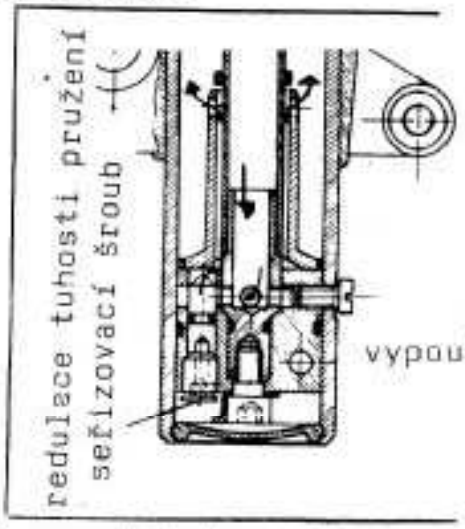
obr. 55a zátka nosné trubky s ventilem pro huštění

obr. 59 měření tlaku manometrem



d) Vyjměte uzavírací šroub

e) Vyjměte vypouštěcí šroub z každého kluzáku a vypusťte olej do nádoby.



obr. 56 vypouštěcí šroub oleje z ramene

f) Po vypuštění většiny oleje pomalu pohybujte kluzákem nahoru a dolů, aby vytekl zbývající olej.

g) Zatočte vypouštěcí šrouby.

Poznámka:

Zkontrolujte těsnění, staré vyměňte.

h) Odměřte správné množství oleje a nalijte do každé nosné trubky.

Doporučený olej:olej M 3 AD (10W/30) zahr.olej 10 W/30
Základí množství oleje : 550 + 5 cm^3

Jiný speciální olej pro přední vidlici,různé hodnoty pro různé podmínky.Max.množ. 500 cm^3,min.množ. 550 cm^3

Poznámka:
Zvolte hustotu oleje, která odpovídá určení podmínkám a Vašemu předpokladu (řidší pro menší tlumení, hustší pro větší tlumení).

i) Po naplnění propérujte vidlici, aby došlo k rozdělení oleje.

j) Zkontrolujte O kroužek na uzavíracím zátce , při poškození jej vyměňte.

k) Namontujte uzavírací zátky .
Kroutící moment 25 Nm

Seřízení tlaku vzduchu

Pro správný účinek pružení musí být tlak vzduchu udržován podle následujících údajů. Obě strany musí mít shodný tlak.

a) Postavte motocykl na pohotovostní stojan (montážní), aby přední kolo bylo zdviženo ze země. Nezatěžujte přední kolo.

b) Použijte ruční pumpu k naplnění vzduchu.
Maximální tlak vzduchu 0,1 MPa
Tento tlak nepřekračujte, mohlo by dojít k poškození těsnění.

UPOZORNĚNÍ
Huštění vidlice provádíme pouze podle potřeby.Obsah vzduchu v rameni plní funkci přídavné hydropneumatické pružiny.

c) Pro měření tlaku vzduchu použijte manometru.

d) Rozdíl mezi pravou a levou trubkou vidlice nesmí překročit 0,01 MPa.

Vidlice funguje i bez tlaku vzduchu.

Způsob huštění a měření tlaku u pružící jednotky

Pružící jednotky se hustí ventilkem umístěným v zátce přídavné nádobky. Pro huštění je třeba zdroj tlakového vzduchu s tlakem větším než 1 MPa nebo speciální hustika pro dosažení tohoto tlaku vzduchu. Měření tlaku se provádí tlakoměrem odpovídajícím rozsahem měřeného tlaku (nad 1 MPa). Je však nutné mít na zřeteli i to, že objem vzduchu v jednotce je velmi malý a že malé uniklé množství vzduchu znamená velký pokles tlaku. Proto je vhodné použít upraveného tlakoměru. Úprava je provedena výměnou původního pryžového těsnění na těsnění vyšší, aby při přiložení tlakoměru k ventilu došlo nejprve k dolehnutí těsnění na okraj ventilku a potom teprve k otevření ventilku.

Regulace tuhosti pružení

Obě ramena vidlice jsou opatřena v dolní části kluzáku seřizovacím šroubkem regulace tuhosti pružení. Tato regulace umožňuje zvětšení tuhosti pružení při maximálních zdvizích t. j. v oblasti maximálního stlačení vidlice, čehož lze využít na tratích s častými prudkými a vysokými terenními nerovnostmi.
V oblasti malých zdvihů nebo malých nerovností se regulace neprojevuje.

Nastavení regulace

Nastavení regulace pružení se provádí seřizovacím šroubkem.
Při max. zašroubování t.j. zatažení seřizovacího šroubku je tuhost pružení největší.
Povolením se tuhost pružení zmenšuje. Rozsah účinné regulace jsou 4 otáčky seřizovacího šroubku, to znamená, že max. tuhost se nastaví mírným zatažením šroubku, minimální tuhost jeho povolením o 4 otáčky. Dalším povolením se tuhost nemění.
Obě ramena musí mít seřizovací šroub regulace nastavený stejně. Šroub regulace je přístupný po vyjmutí pryžové krytky ze dna kluzáku. Krytka chrání regulační šroub proti znečistění.
Šroub regulace je přístupný po vyjmutí pryžové krytky ze dna kluzáku, která je volně nastrčena v obvodové drážce. Krytka chrání regulač. šroub proti znečištení.

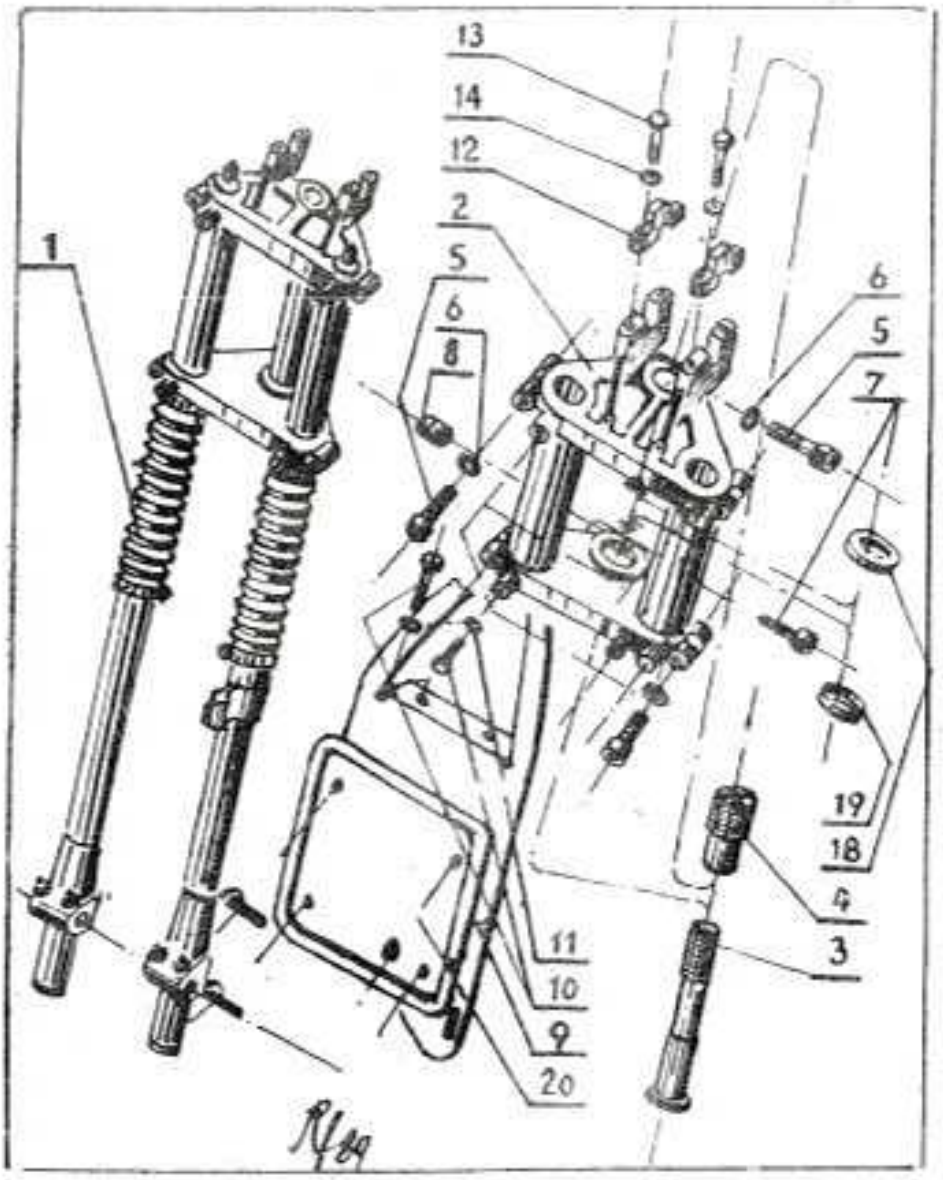
Upozornění:

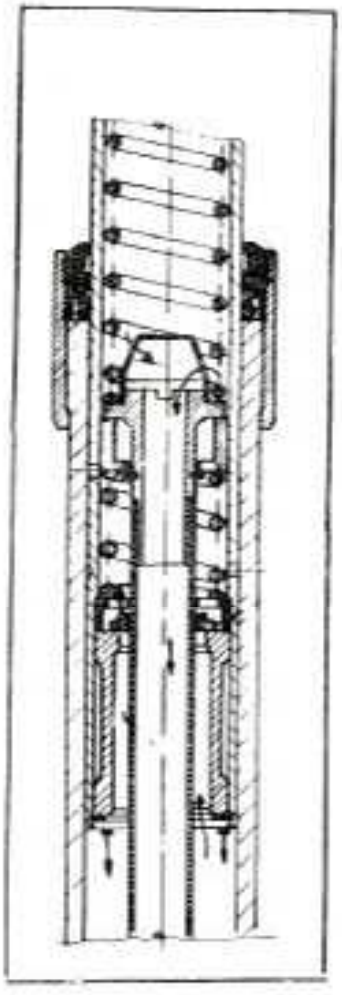
Základní nastavení pružení je nutno provést kombinací hustění vidlice a množstvím náplně. Teprve jemné nastavení - "doladění" pružení podle okamžité povahy terénu se operativně provede seřizovacím šroubkem regulace.

Poznámka:

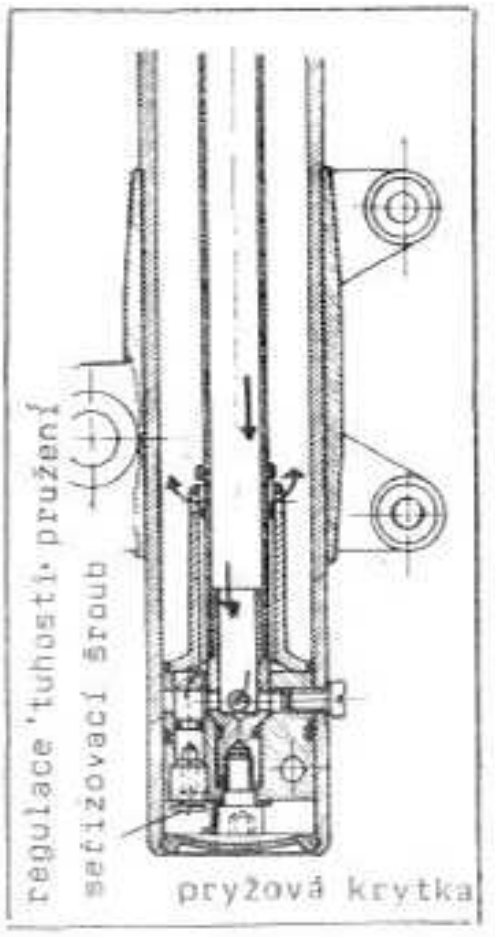
Změnu tlumení vidlice lze provést pouze změnou rozměru útlumového ventilu - člunku, což přepokládá celkovou demontáž vidlice, vyjmutí uvedeného ventilu - viz. obr. 58a a úpravu t.j. zvětšení či zmenšení otvoru ventilu.
Změnu lze provést pouze v odborné dílně po konsultaci s odborným pracovníkem.

obr. 57 přední vidlice





útlumový ventil-změnou
jeho otvoru se provádí
změna velikosti
tlumení vidlice



obr.58. řez nosnou trubkou a kluzákem

Seřízení sloupku řízení

a) Při zvednutém předním kole uchopte vidlici za kluzáky a zkoušejte vůli sloupku řízení, nesmí tam být při této zkoušce znatelná vůle.

b) K seřízení vůle uvolněte nejprve šroub M 8 s maticí v horní části nosníku.

obr. 60 zkouška vůle řízení

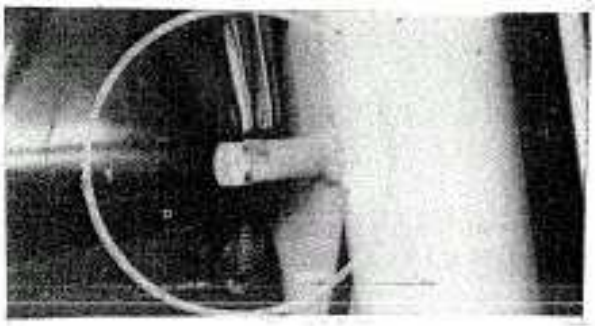
c) Demontujte řidítka.

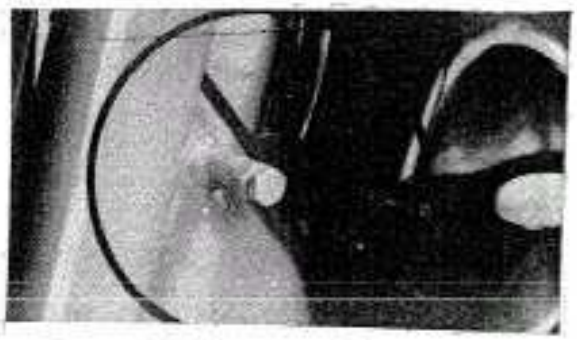
d) Použijte klíč na dotažení řízení a dotáhněte matici. Dotáhnout až je vůle řízení vymezena.

e) Dotáhněte šroub M 8 s maticí v horní části nosníku.

f) Překontrolujte dotažení šroubu M 10 s maticí v dolní části nosníku.

g) Namontujte zpět řidítka.





obr. 61 šrouby dorazu řízení
pravá a levá strana

g) Na hlavě rámu jsou umístěny šrouby dorazu řízení obr. 61.

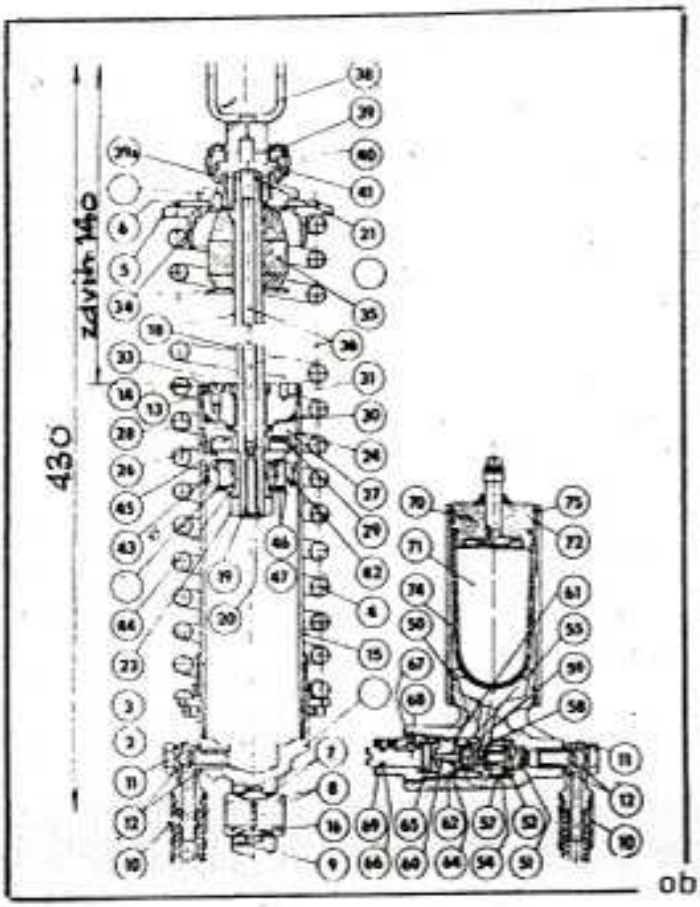
XII Zadní pérování - kyvná vidlice

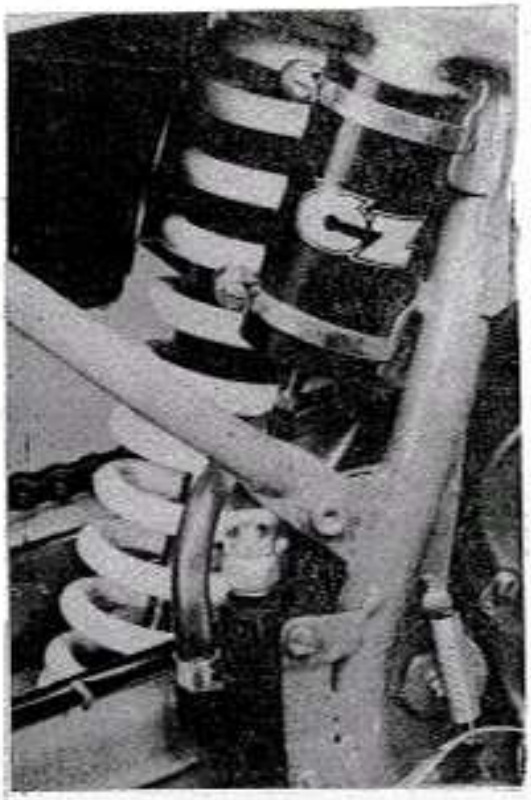
Upozornění:
Centrální pružící jednotka obsahuje vysoce stlačený vzduch. Nutno přečíst a porozumět následujícím údajům před montáží tlumiče.

1. Nedeformujte nebo nepoškoďte nikdy pracovní válec. Poškození válce má za následek malý tlumící výkon.
2. Pracujte opatrně, abyste nepoškodili píst nebo pístnici, což může být příčinou výtoku oleje.

Poznámka:
Vzduch musí být před rozložením tlumiče vypuštěn plnícím ventilem.

Centrální pružící jednotka je umístěna ve středu rámu a spojena převodním mechanismem se zadní kyvnou vidlicí.
Pomocná nádobka se seřizovacím šroubkem útlumu na stlačení je pak upevněna na rámové trubce tak, aby i u ní bylo možné provádět regulaci bez demontáže z rámu.
Centrální jednotka je opatřena oboustrannou regulací útlumu, t.j. při stlačování a roztahování tak, aby bylo možné provádět její seřízení přímo na motocyklu bez demontáže.
Útlum při roztahování se seřizuje regulačním kolečkem na pístnici, útlum při stlačování regulačním šroubkem na pomocné tlakové nádobce.





obr. 62 centrální pružící jednotka

Demontáž centrální pružící jednotky

Nejprve sejmeme stahovací pásky z tlakové nádobky, po sejmutí sedla, odklopíme (po uvolnění) zadní část rámu s blatníkem a tlumičem sání. Pak můžeme uvolnit po vytočení šroubu M 12x1,25 tlumící jednotku z rámu. Po uvolnění stejného šroubu M 12x1,25 ve spodní části převodního mechanismu vysuneme centrální jednotku z prostoru rámu.

Poznámka:

Před demontáží nejprve odjistíme závlačky.

Při zpětné montáži dotahujeme centrální jednotku 25 Nm.

Plnění tlumícího oleje do centrální jednotky provádíme přes pomocnou nádobku, přímo do tlumiče.

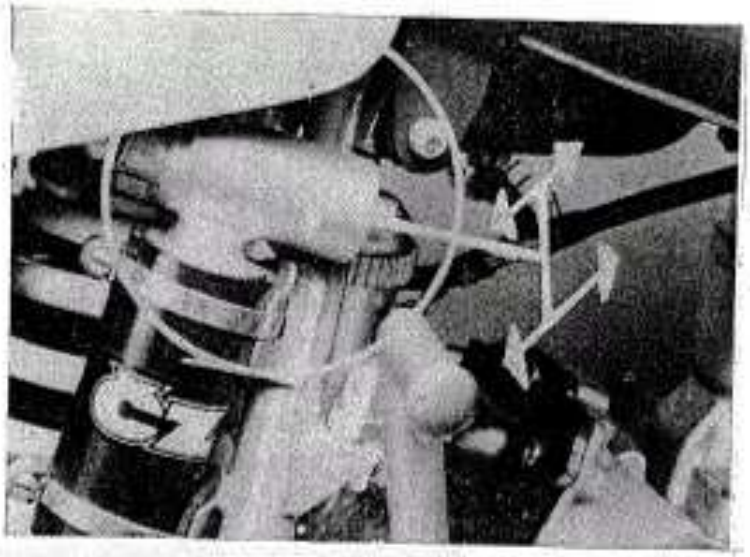
Náplň hydraulického tlumiče je 330 ccm tlumičového oleje.

Princip regulace útlumu

Oboustranná regulace nám umožňuje optimální nastavení tlumícího účinku zad. pérování dle druhu a povahy terénu v závislosti na nastaveném pružení.

Jako prvotní je nutné nastavení optimálního pružení, kde se provádí změnou předpětí hlavní pružiny, resp. změnou tuhosti této pružiny.

K nastavenému pružení se pak regulací upravuje útlum jak na stlačení, tak především na roztažení.



obr. 63 seřízení útlumu

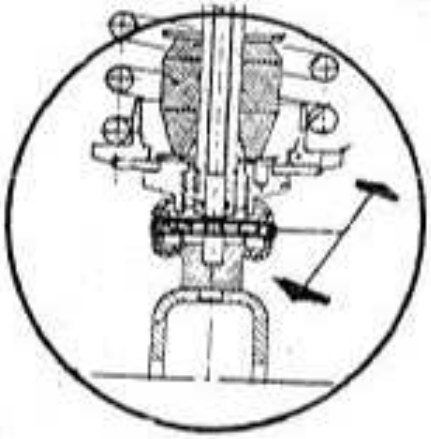
Regulace a seřízení tlumení

a) Pomocí seřizování matice na pístnici centrální jednotky nastavujeme potřebnou velikost tlumení při roztahování. Na pístnici ve spodní části centrální jednotky pootočením matice (ovládá škrtící jehlu v pístnici) vpravo zašroubováním zvětšujeme útlum, pootočením matice vlevo povolením útlum zmenšujeme na roztažení pístnice pružící jednotky.

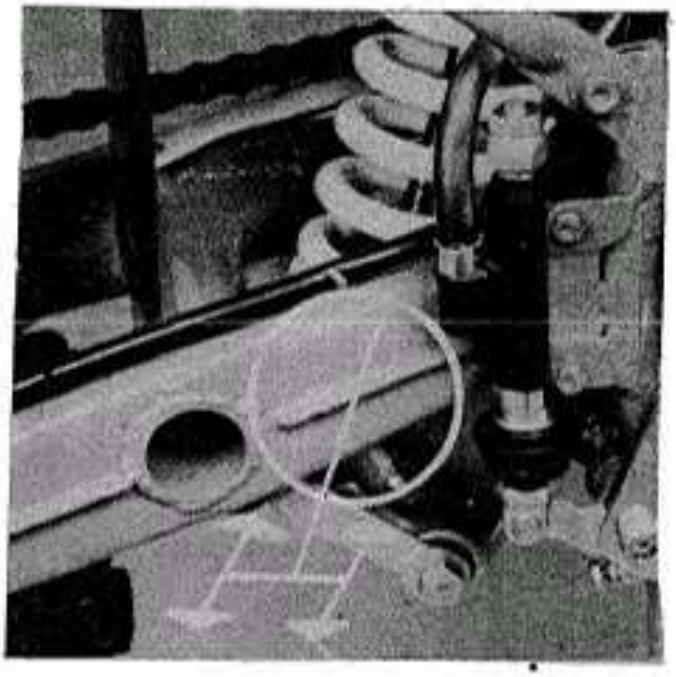
b) Seřizovacím šroubkem na pomocné nádobce seřizujeme útlum na stlačení pruž. jednotky. Zatáčením matice útlumu zvětšujeme, při vytáčení (povolení) matice útlum zmenšujeme.

Poznámka:
Pokud máte kompresor, můžete pérování dohustit na tlak 1 MPa.

Upozornění:
Větší opravy svěřte odborné dílně.

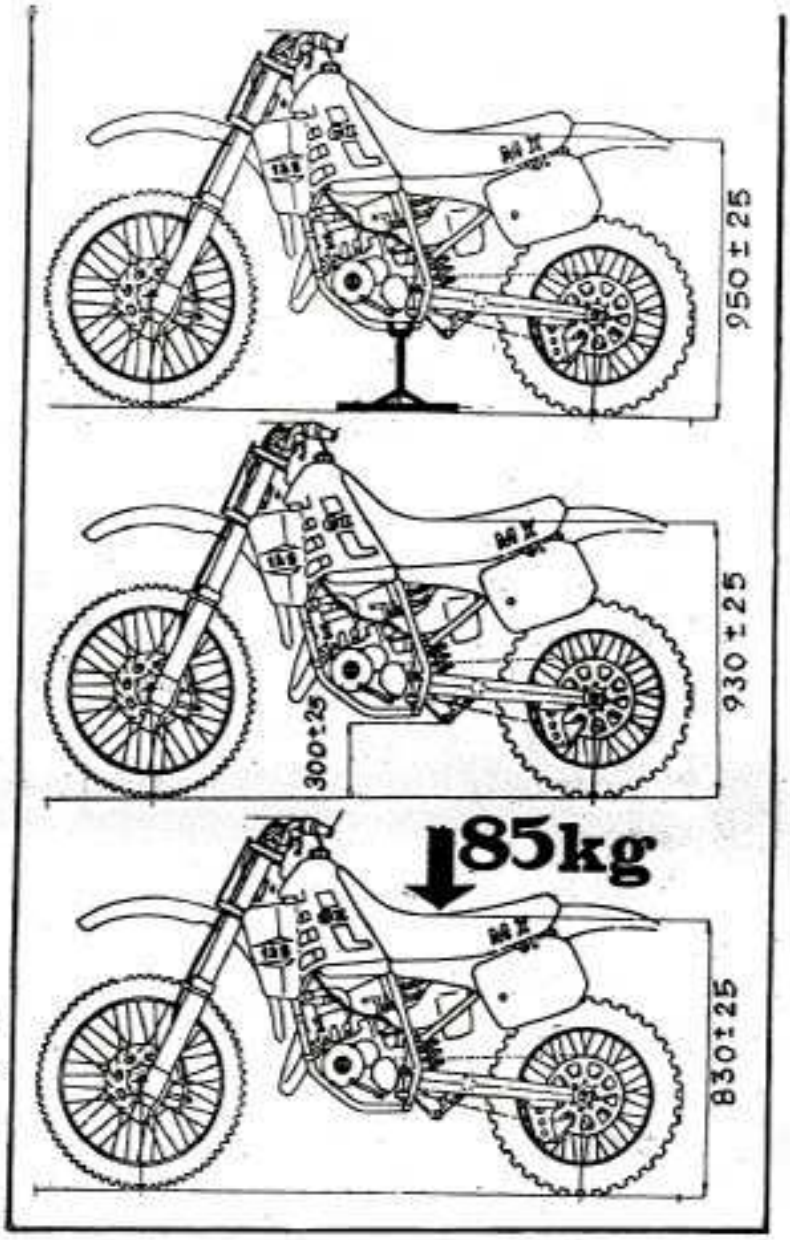


obr. 64 seřizovací matice útlumu při roztahování



Nastavení předpětí hlavní pružiny zadního pérování

Předpětí hlavní pružiny se u centrální jednotky provádí manipulací t.j. šroubováním nebo povolováním maticové opěrky na pracovním válci. Před povolením opěrky je nutné povolit "kontra" matici viz. obr.62.



obr. 65 Nezatížený na stojanu
Nezatížený bez jezdce
Zatížený s jezdcem

Kontrola zadní kyvné vidlice

Kontrola kyvné vidlice

1. Při vyjmutém zadním kole a zadního tlumiče uchopte kyvnou vidlici a zkoušejte pohybem doleva a doprava vůli vidlice.

Vůle kyvné vidlice: 0 - 1 mm

2. Je-li vůle vyšší, demontujte kývačku a vyměňte pouzdra.

XIV. ZÁKLADNÍ DÍLY PRO PROVOZ

Pro provoz motocyklu je nutné udržovat základní sadu potřebných dílů:
Proto doporučujeme:

- Zapalovací svíčky - sada
- Čistící vložka - (filtr)
- Karburátor + sada trysek

- Řetěz + spojka
- Vodítko řetězu + kladky
- Brzdové destičky
- Startovací číselné tabulky
- Řídítka, otočnou rukojeť, páčky
- Lanko plynu, spojky
- Brzdový pedál zadní brzdy
- Dráty, niple, pro přední a zadní kolo
- Různé matice, šrouby, podložky, závlačky a drobné těsnění
- Řetězové kolo, převodníky

Díly výběrové:
- Kotoučová brzda - (kotouč, držák)
- Kolo přední a zadní s pneumatikou
- Lamely spojky
- Převodový olej, olej do přední vidlice, olej do zad. pérování
- Kompletní koncovka výfuku
- Chladič s hadicemi
- Žaluzie - L, P
- Stupačky
- Přední a zadní brzdová hadice
- Sedlo
- Zapalování
- Těsnění přední vidlice - Gufera
- Těsnění tlumiče jednotky - těsnící kroužky pístnice + prac. válce

Dále doporučujeme nářadí
- pro běžnou údržbu
- speciální, pro montáž

ČISTĚNÍ A USKLADNĚNÍ

Čistění

Častější čistění motocyklu nemá pouze význam udržovat vzhled motocyklu, ale prodlužuje životnost mnohých celků.

1. Před čistěním stroje uzavřete zakončení výfuku a koncovku zásobní hadice brzd. kapaliny sáčkem PVC nebo gumou, aby do výfuku a zásobníku nemohla voda.
2. Jestliže motorová skříň je značně mastná, použijte odmašťovač a štětec. Nepoužívejte odmašťovač na řetěz, řetězová kola nebo hřídele kol.
3. Hadicí s vodou očistěte prach a odmašťovač. Vysoký tlak vody může být příčinou vniknutí vody do ložisek kol, přední vidlice a těsnění převodovky. Mnohé drahé opravy jsou výsledkem používání vysokého tlaku vody. Nejvhodnější jsou umývárny automobilů.
4. Převážná část prachu se odstraní použitím teplé vody a jemného šamponu. Starý zubní kartáček nebo kartáč na boty je vhodný k odstranění nečistot.
5. Po umytí bezprostředně osušte stroj jemným hadrem.
6. Po umytí bezprostředně odstraňte z řetězu a brzdových kotoučů vlhkost a řetěz namažte, aby se zabránilo rzi.
7. Osušte potah sedla, aby se zachoval měkký.
8. Použijte vosk na auta k ochraně barevných a chromovaných ploch. Nepoužívejte leštěnek a vosku, poškozuje lak.
9. Po skončení nastartujte motor a nechte jej několik minut běžet na volnoběh.

Uskladnění

Delší uskladnění (30 dní nebo více) Vašeho motocyklu vyžaduje některá preventivní opatření. Po očistění motocyklu připravte uskladnění následovně:

1. Vypusťte palivovou nádrž a plovákovou komoru.
2. Vyjměte zapalovací svíčku, dejte asi polévkovou lžíci oleje SAE 10W/30 do otvoru zapalovací svíčky a nemontujte svíčku zpět. Několikrát motor protočte při spojeném VN kabelu s kostrou, aby stěny válce byly nakonzervovány.

3. Sejměte sekundární řetěz. Proveďte očistu s konzervací řetězu podle předchozích odstavců. Řetěz zabalte do fólie z PVC a přitáhněte k rámu, aby se zachoval řetěz čistý.
4. Namažte bowden plynu.
5. Podložte rám, aby pneumatiky neseděly na podlaze.
6. Dejte sáček PVC přes tlumič výfuku, aby se zabránilo vniknutí nečistot.
7. Je-li skladovací prastor vlhký nebo v prostředí se slaným vzduchem, nakonzervujte všechny exponované kovové plochy lehkým potřením oleje.
   Nedávejte olej na gumové díly a potah sedla.