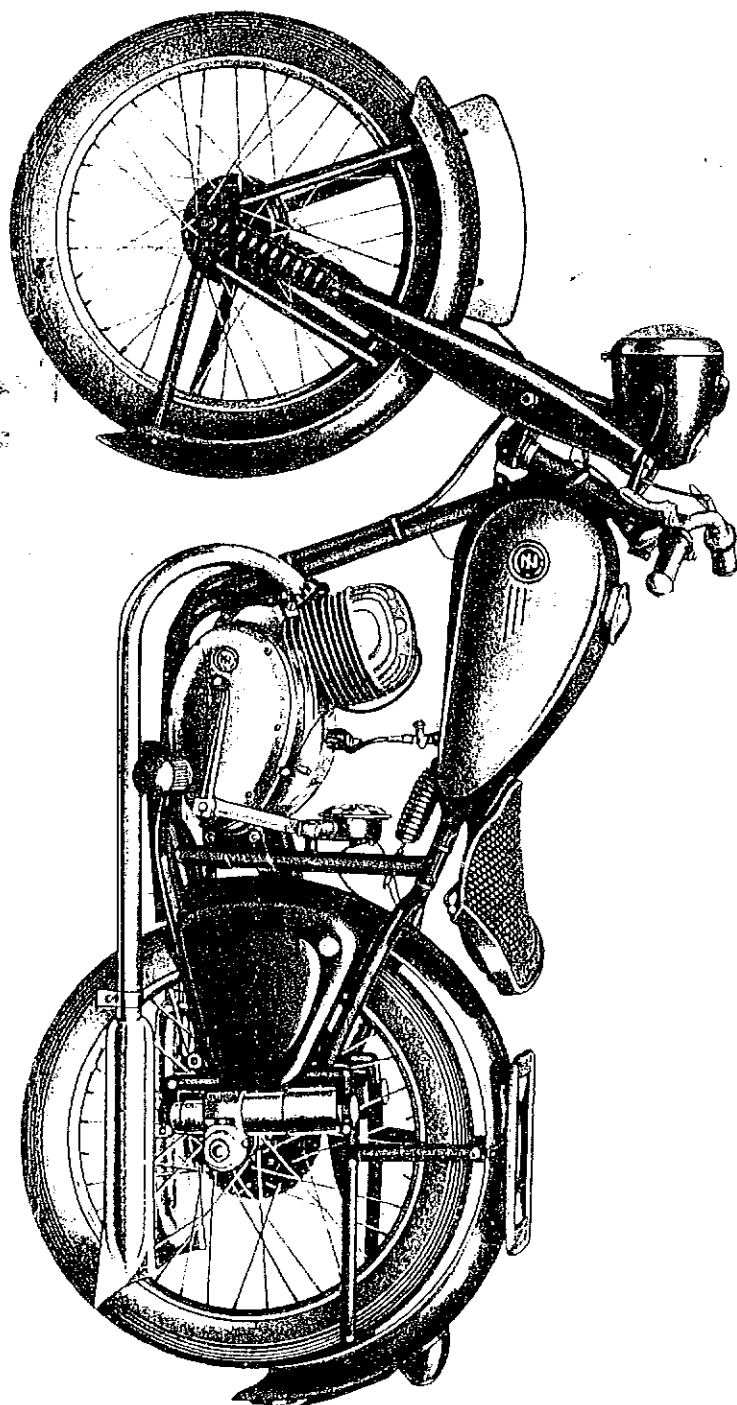


TECHNICKÝ POPIS A NÁVOD K OBSLUZE
NOVÉHO MODELU MOTOCYKLU

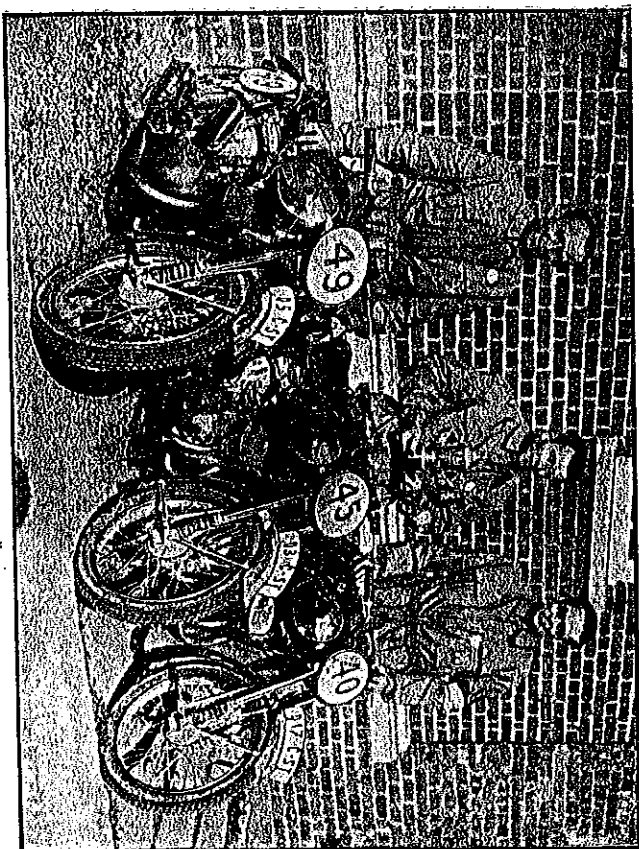
ČZ 125 a 150 c



ČESKÁ ZBRŮJOVKA STRAKONICE
NÁRODNÍ PODNIK



CELKOVÝ POHLED MOTOCYKLU ČZ 125 C, 150 C.



Vítěz Silver Vase FICM 1949
Československý tým B (Bláha, Marha, Krčmář) na strojích CZ 125 cm model 1950
ve XXIV. mezinárodní motocyklové šestidenní soutěži v Anglii.

Úvodem

Zepíáte se snad, co je třeba vědět o motocyklu?

Není toho mnoho. Pro první dobu postačí, když si pročtete první kapitoly naší příručky. Nečiníme nárok na podrobné studium celého obsahu. Ponechte to na dobu vhodnější, až Vám přiléháště potřebné počasi a dlouhé večery poskytnou potřebný čas.

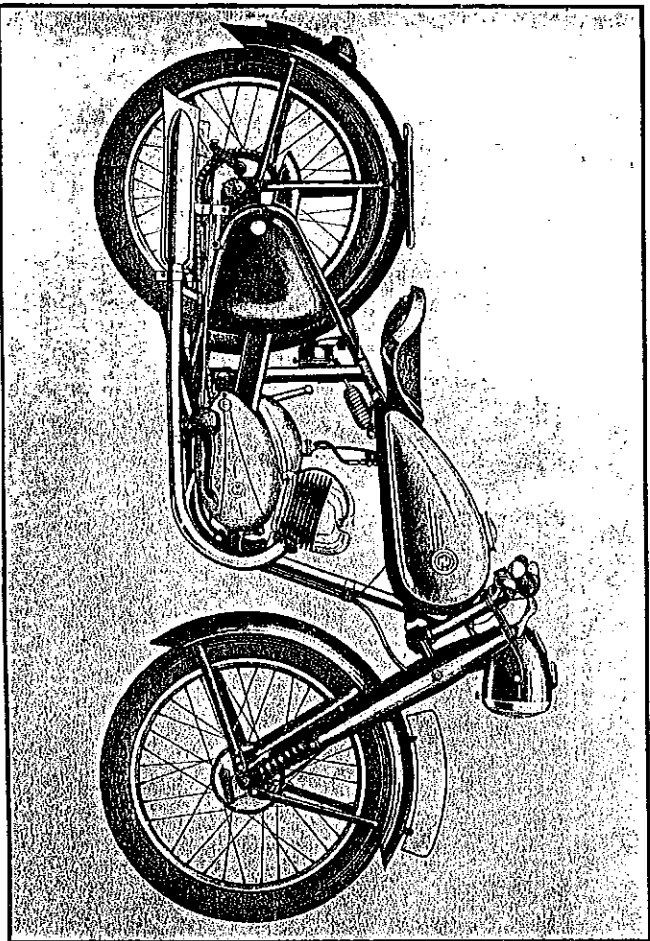
Nemějete žádné obavy. Dobrý motocykl vyžaduje poměrně málo péče. A my se snažíme, aby naše motocykly byly dobré. Máme dostatek zkušeností, stavíme motocykly, zejména lehké, již od roku 1932. Mnohé z těch prvních jezdí dodnes.

Připomínáme jen, svůj motocykl můžete ošetřovat, čistit, seřizovat, pokud Vás to baví a zajímá. Rozebírání motocyklu, zejména jeho motoru Vám nedoporučujeme. Pokud to bude kdy nutné, světe to opravářům. Rozumní tomu dokonale a jsou na to zřízení. Přijde to nakonec levněji.

Obsah

I. Jak správně ovládat motocykl (Kapitoly pro začátečníky)	
Před každou jízdou	9
a) Nastartování motoru	9
b) Zastavení převodových stupňů	11
c) Jízda do kopce	12
d) Brzdění	13
e) Zastavení motoru	14
f) Zajištění nového motocyklu	14
g) Jízda v noci	15
II. Ošetřování motocyklu	
a) Čištění motocyklu	16
b) Mazání motocyklu	18
c) Ošetřování řetězů	18
d) Naplnění řetězu	20
e) Vyjímání kol	21
f) Ošetřování a seřízení brzd	22
g) Ošetřování pneumatik	24
III. Demontáž a opravy	
a) Vyjmutí motoru z rámu	26
b) Sejmutí levého víka motor. skříně	39
c) Sejmutí pravého víka mot. skříně	40
d) Dekarbonisace a výměna kroužků	40
Tabulky poruch motoru	42
Tabulky mazání motocyklu CZ 125 c	42
a CZ 150 c	46
Řez motoru	46
h) Teleskopická vidlice a její ošetřování	28
i) Karburátor JIKOV 2918 HC	30
j) Vyjmutí karburátoru	32
k) Spojka	34
l) Magdynamo a elektrické zařízení	35
m) Akumulátor	38
n) Kabely elektrického zařízení a zapalovací svíčka	39

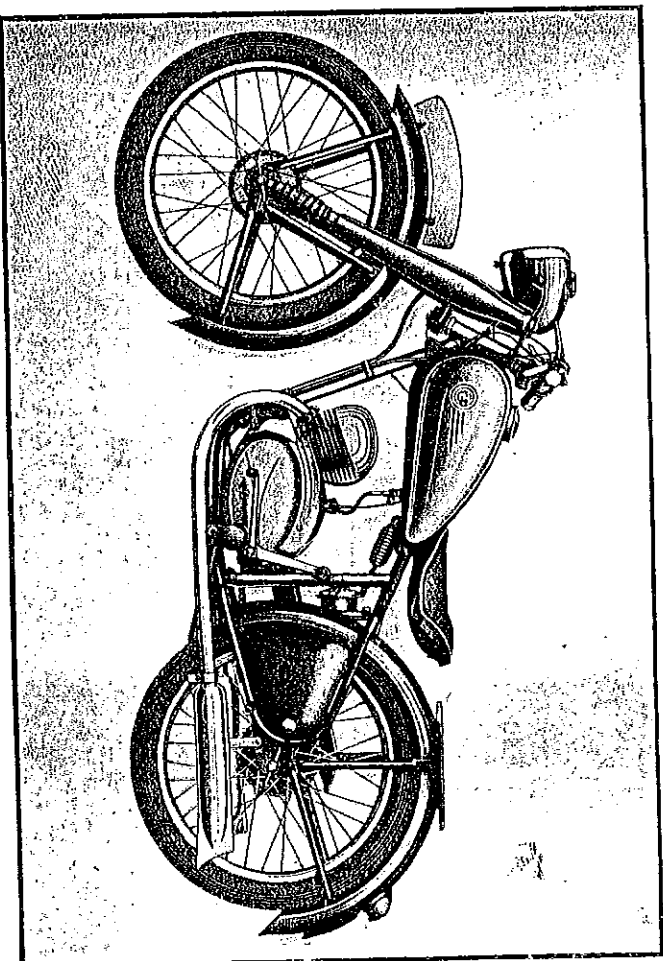
Pohled s pravé strany



6

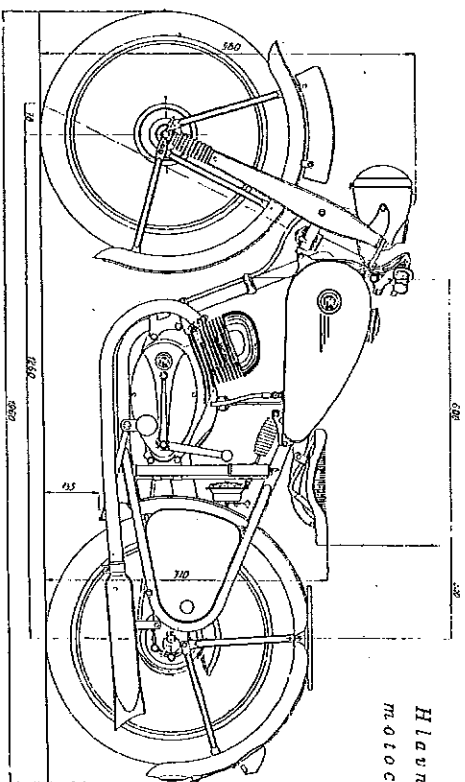
Obz. 1.

Pohled s levé strany

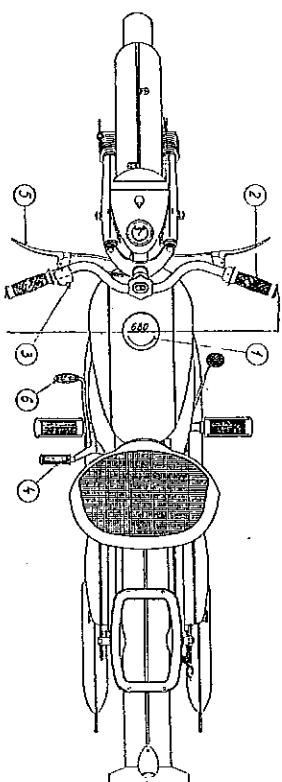


Obz. 2.

7



Hlavní rozměry
motocyklu



Obr. 3.

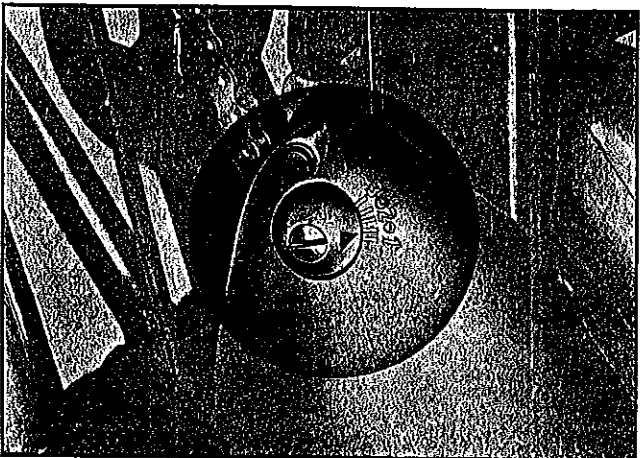
1. Jak správně ovládat motocykl

Kapitoly pro začátečníky

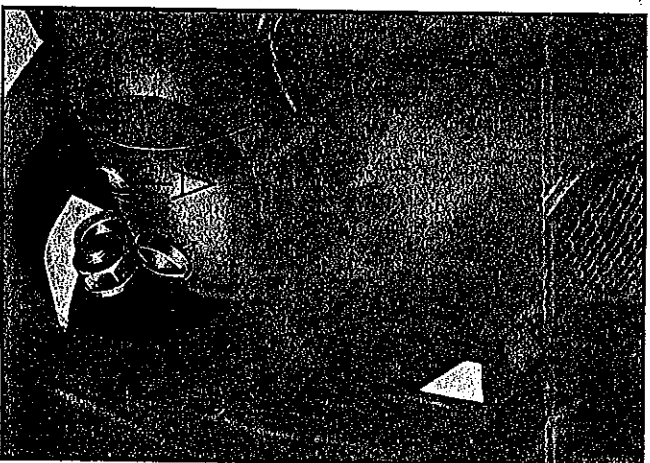
Před spuštěním každého nového motoru a motoru, který byl delší dobu mimo provoz, vymontujte zapalovací svíčku a otvorem nalejte do válce asi 2 lžičky motorového oleje. Počím svíčku opět zašroubujte a teprve za několik minut motor spustíte.

Před každou jízdu

1. Přesvědčte se o zásobě paliva (výška 1 obr. 3 nádrže se otevírá otočením vlevo).
Před každým plněním nádrže dobře olej s benzinem promíchejte, a to:
pro prvních 500 km v poměru 1:16 (na 5 l benzínu $\frac{1}{3}$ l oleje),
pro dalších 1000 km v poměru 1:20 (na 5 l benzínu $\frac{1}{4}$ l oleje),
pro zbytek motocykl v poměru 1:25 (na 5 l benzínu $\frac{1}{5}$ l oleje).
 2. Překontrolujte, zda světlé a signální zařízení je v pořádku.
 3. Přezkoušejte nahuštění pneumatik (přední 1,2 atm., zadní 1,5—2 atm., podle zařízení).
 4. Před nastartováním motoru se přesvědčte, zda je zasunuta neutrální poloha v převodové skříni. (Ukazovatel rychlosti je na 0, viz. obr. 4.)
- Občas přezkontrolujte stav oleje v převodové skříni a doplňte jej vždy na předepsanou hladinu. Výšku hladiny určuje kontrolní otvor, uzavřený šroubem A (viz obr. 5). Nalévání oleje — (viz kapitolu: »Mazání motocyklu«).



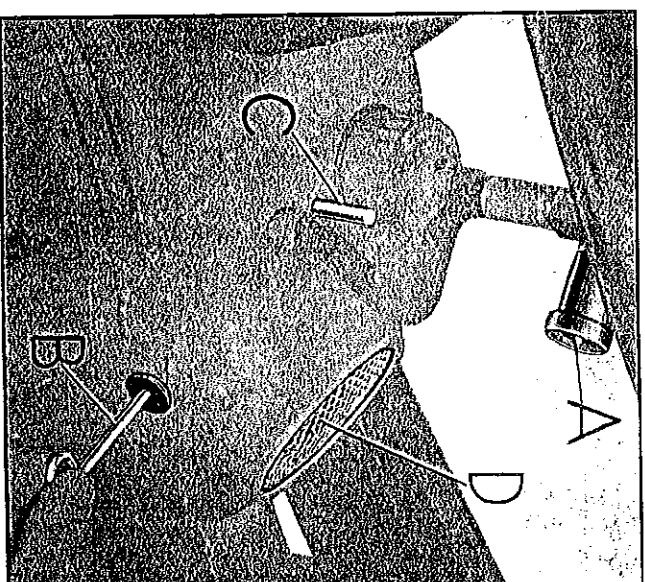
Obr. 4. Ukazovatel rychlosti
10



Obr. 5. Kontrolní otvor hladiny oleje
v převodové skříni.

a) Nastartování motoru

1. Otevřete přívod benzínu vytážením pístku kohoutku (A — obr. 6).
2. Uzatvřete klapku přívodu vzduchu vytážením táhla (B — obr. 6).
3. Stiskněte lehoe (asi na 5 vteřin) tlačítko C — obr. 6., procházející krytem karburátoru, aby se zvýšila hladina v plovákové komoře.
4. Pootočte rukojeť plynu (2 obr. 3) asi o $\frac{1}{4}$ směrem k sobě.
5. Rázáním sešlápnutím starterové páky nastartujte motor. Dobře seřízený motor naskočí zcela lehce již při druhém či třetím sešlápnutí. Jakmile motor naskočí, zasuňte táhlo klapky přívodu vzduchu a rukojeť plynu přivírete. Při správně seřízeném karburátoru má motor běžeti ve volných obřátkách.



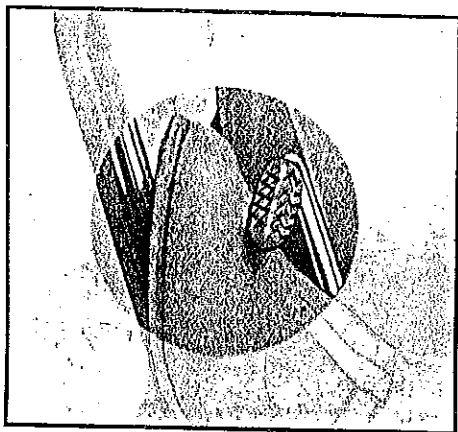
Obr. 6. Obsluha karburátoru

Při opětovném nastartování již zahřátého motoru není třeba uzavírat klapku přívodu vzduchu, ani přepínat karburátor.

b) Zastavení převodových stupňů

Stisknete páku spojky (5 — obr. 3) a přidáte ji. Špičkou levé nohy seslápněte páku nožního řazení (6 — obr. 3) až k dolnímu dorazu a uvolněte ji. (Páka se ihned vrací do původní polohy.) Páku spojky pomalu a plynule uvolňujete (zejména v poslední třetině zdvihu, kdy motor již zatáhne). Současně přidávejte motoru plyn natáčením otočné rukojeti směrem k sobě. Motoocykl se rozjede. Jakmile dosáhne motoocykl rychlosti asi 15 km, zařadíme druhý rychlostní stupeň tímto postupem.

Za současného stisknutí páčky spojky uberte plyn. Špičkou levé nohy nadvedněte páku nožního řazení (viz obr. 7) až k hornímu dorazu a opět ji uvolněte. Povolte páčku spojky za současného přidávání plynu. Oba pohyby proveďte rychleji nežli při rozjíždění. Třetí stupeň zařadíte obdobným způsobem, a to po dosažení rychlosti asi 35 km.



c) Jízda do kopce

Když motor při zařazení třetí rychlosti ztrácí při jízdě do surmějšího kopce obrátky, je nutno zařadit stupeň nižší. Stane se tak při rychlosti asi 35 km, zvláště tenkrát, když stoupání je dlouhé, případně stále strmější.

Toto zpětné řazení provede se opět při vypnuté spojnici (stisknutí páky) a přivřeném plynu (nezavírat tentokrát úplně) rychlým seslápnutím páky nožního řazení, opět k dorazu. Připomínáme, že řazení zpět je nutno provádět rychleji, než řazení vyšších stupňů, protože ve stoupání ztrácí motoocykl po vypnutí motoru spojkou ihned rychlost. První rychlostní stupeň v případě abnormálního stoupání, nebo těžko sjezdné cesty (kdy je nutno jeti opatrně) řadí se shodným způsobem jako druhý, když rychlost klesne pod 20 km.

Páku nožního řazení lze ovládat velmi lehce, pohybům nadvednutím špičkou nohy. Páka kvyne při seslápnutí neb nadvednutí vždy až k dolnímu nebo hornímu dorazu, s výjimkou řazení *neutrální* polohy (značka ukazovatele na „0“ — obr. 4). Pak je zdvih páky *pouze poloviční!*

Řazení rychlostí nožní pákou je snadné a bezpečné (není třeba použít ruku se řídket) vyžaduje pouze trochu cviku. Je nutno si pamatovat, že při řazení stupně vyššího, motor po přetazení rychlostního stupně pracuje v nižších obrátkách, pokud se rychlost jízdy motoocyklu nezvyšší. Naopak při řazení stupně nižšího je nutno, aby obrátky motoru byly zvýšeny. Proto při řazení zpět ponecháváme otočnou rukojet řazení plynu pootevřenou, aby motor byl udržen ve vyšších obrátkách.

Přidáváním a ubíráním plynu (otočnou rukojet) řídíme libovolně rychlost jízdy v jemnějších mezích. Zařazením vhodného rychlostního stupně pak v hrubých mezích.

Níže převod řadíme zásadně tehdy, když na př. ve stoupání motor více nereaguje na přidání plynu a rychlost klesá, nebo v místech, kde nelze pro špatnou sjezdnost cesty jeti takovou rych-

losi, kdy motor běží měkce a bez škubání, tedy minimální rychlosti pro jednotlivé stupně, jak bylo uvedeno na začátku této kapitoly.

Na *brádkou dobu* lze na místě přerazení na nižší stupeň snížit rychlost jízdy pohybem ubráním plynu a lehkým povelům spojky. Stane se tak při přejíždění nerovného terénu, výšola, nebo vyhýbání se širokým vozidlům a na nepřehledných místech. Smekání spojkových kotoučů, které nastane po uvolnění spojky, dovolí přechodné snížení rychlosti jízdy, aniž by motor škubal při neúměrně nízkých obrátkách. Spojka je pak silněji namáhána a třeba že její nespasitelné kotouče snesou i toto zatížení, není vhodné používat této metody po delší dobu, protože mazací olej, cirkulující v převodové skříně a spojkové skříně, se zvýšenou teplotou rychle znehodnocuje.

d) Brzdění

Při jízdě s kopce, nebo v případě, kdy hodláme zastavit nebo snížit rychlost jízdy, použijeme brzdy, především nožní (na pravé straně stroje), za současněho uzavření plynu. Pokud není náhlavě potřeba náhleho zabrzdění, není nutné sešlápnout pedál brzdy příliš energicky. Příliš silným zabrzděním zablokování kolo je méně účinné, než brzdění sice energické, avšak takové, kdy zadní kolo se ještě otáčí. Přední brzdy (ruční páka na pravé straně řídítek) používáme rovněž, avšak převážně k doplnění účinnosti nožní brzdy, zejména pak na dlouhých svazích, kdy neustálé brzdění jednou brzdou by způsobilo její přílišné zahřívání. Na kluzkém terénu brzdíme velmi opatrně a měkce, abychom zabránili blokování kol a tím i možnosti smyku.

e) Zastavení motoru

Při zastavování motocyklu uberte plyn, stiskněte páčku spojky, zabrzděte a pákou nožního řazení zasuněte neutrátní polohu mezi I. a II. převodovým stupněm (viz obr. 4). Teprve potom povelte páčku spojky.

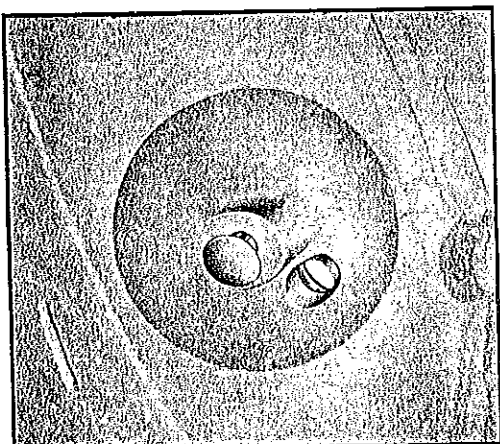
Motor zastavíte zatlacením tlačítka vypínače zapalování na pravém víku motorové skříně (viz obr. 8). Zastavíte-li na delší dobu, uzavřete vždy přívod benzínu. Po ukončení denní jízdy nechte motor běžet po uzavření benzínu v miných obrátkách tak dlouho, až se palivo v karburátoru spotřebuje, protože olej, obsažený v pohonné směsi se usazuje v plovákové komoře a může ucpat trysku, což způsobuje obtížné nastartování.

f) Zajždění nového motocyklu

Nový motocykl potřebuje vždy určitý počet km, nežli může být plně využito jeho výkonu. Svědomitým a opatrným zajžděním prodloužíte životnost hlavních součástí motoru, a proto se řiďte následujícími pokyny:

1. Míchejte pohonnou směs v předepsaném poměru. (Viz kapitolu „Před každou jízdou“.)
2. Do prvních 500 km nepřekročujte maximální rychlost:
 - I. stupeň — 15 km/hod.
 - II. stupeň — 35 km/hod.
 - III. stupeň — 60 km/hod.
3. Při zastavování na křižovatkách nechte motor běžet jen ve volných obrátkách.
4. Občas překontrolujte všechny šrouby a matky, zda nejsou uvolněny.

Obr. 8. Vypínač zapalování

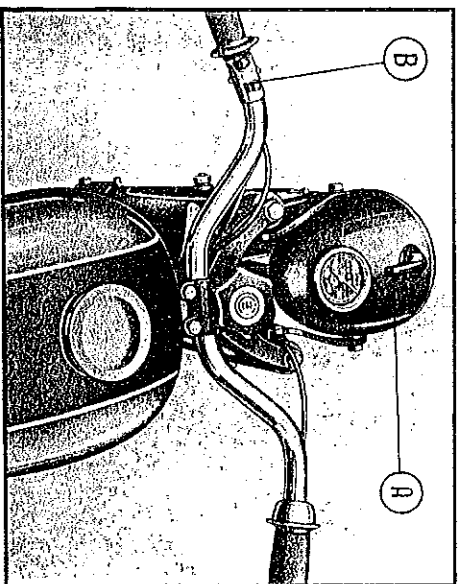


e) Jízda v noci

Při jízdě za tmy otočíte páčkou A (obr. 9) na reflektoru vlevo. Tím zapnete hlavní světló, které je v této poloze páčky napájeno z magnety.

Dálkové a klopené (polkávací) světló přepínáte páčkou přepínače B (obr. 9) na levé straně řídítek.

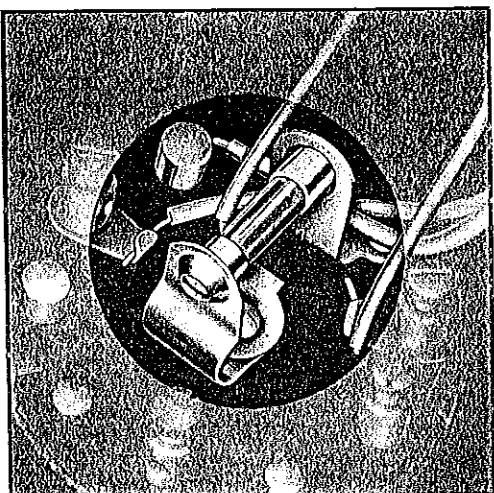
Parkovací světló zapnete dalším otočením páčky A na reflektoru vlevo. V této poloze páčky A můžete také páčkou B zapojit hlavní světló, ale používejte jej pouze v nejnuitnějších případech (nejdelší doba jízdy $\frac{3}{4}$ hodiny), protože v této poloze jsou žárovky reflektoru napájeny z akumulátoru, který by se dlouhodobým zapojením hlavněho světla příliš vybil.



Obr. 9. Přepínání světel

Akumulátor se nabíjí z magnety přes tlumičku, selenový usměrňovač a pojistku. Pojistka (viz obr. 10) chrání selenový usměrňovač a akumulátor před poškozením. Světlo svítí, i když je pojistka vadná. Proto ji očesá prohlédněte, zda není přepálená (vnitř skleněného válečku je drátek přetržen), neboť při přerušené pojistce se akumulátor nenabíjí. Při výměně pojistky nepoužíjte nikdy pojistky silnější než 1 A.

Obr. 10. Pojistka v reflektoru



II. Ošetřování motocyklu

a) Čištění motocyklu

Motocykl umyjete vodou, a to houbovou (lakované a chromované části). Místa znečištěná olejem omývejte petrolejem nebo benzínem.

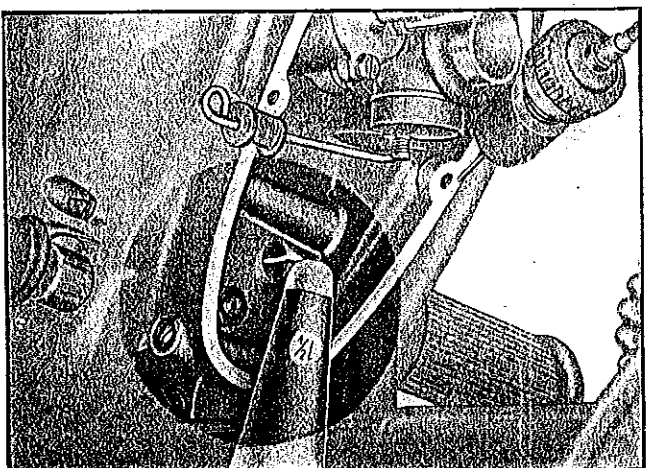
Po umytí osušte lakované a chromované části motocyklu flanellem nebo jelení kůží. Vodu ze žeběr válce odstraňte nejlépe nastartováním motoru po jehož zahřátí se voda vypaří.

Benzín nebo petrolej, stejně jako olej nesmí přijít do styku s gumou (pneumatiky, rukojeti řídtek, supáčky), neboť ji rozpouští a činí lepkavou.

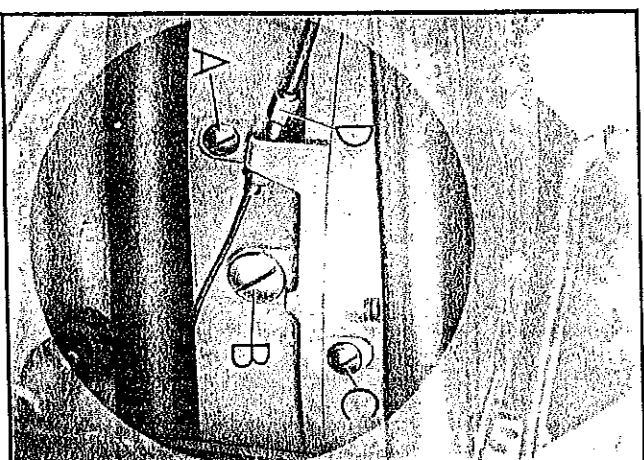
b) Mazání motocyklu

O mazání motoru je postaráno přiměsením oleje do benzínu. Pist a jeho čep, ojníční ložisko a ložiska kliková jsou tímto olejem mazána dostatečně. Usaďte-li se v motorové skříni příliš mnoho oleje, který je pravidelně již znehodnocen, vypusťte se po *výpusťné šroub A*, obr. 12, který pak musí být opětně dobře zašroubován.

V převodové skříni je náplň oleje (cca $\frac{1}{2}$ l), k určení správné hladiny slouží *kontrolní otvor*, (A obr. 5), *uzavřený šroubem*. K vypouštění opotřebovaného oleje jsou na spodní části motorové skříně výpusťné šrouby (B a C, obr. 12). Pro převodovou skříň užíváme téhož oleje jako pro motor. První výměnu oleje provedeme po ujetí cca 1000 km, další výměnu pak vždy po cca 3000 km. Všechna místa motocyklu, opatřená čepy pro mazání, promazáme konsistencním tukem pomocí tlakové maznice. Každý čep před mazáním očieme, po vtláčení tuku očieme všechna místa, kde tuk pronikl navenek. Kulčková ložiska v kolech motocyklu promazá se ložiskovým tukem po rozebrání jedné kříže do roka. Tuto práci doporučujeme svěřit odborné dílně.



Obr. 11. Nalévání oleje



Obr. 12. Výpusťné šrouby oleje a stavěcí šroub boudy spojk

Ložiska ručních pécék, čepy páček brzd, šlapky starteru, čep sedla a čep stojánku, horní a dolní ložisko sloupku řízení, namažeme vždy po ujetí 400–500 km několika kapkami oleje. Ohřevný hřídel rychloměru a bowdenová lanka mezi se olejem, zředěným benzinem asi po 1000 km.

c) Ošetřování řetězů

Přední řetěz je zcela zapouzdřen a dostatečně mazán olejem, cirkulujícím v převodové skřini. Nevyžaduje žádné péče. Po delší době užívání motocyklu, kdy bylo zjištěno opotřebování řetězu vytažením, provede výměnu odborná dílna.

Řetěz sekundární je vystaven nepříznivým vlivům povětrnosti, dešti, prachu a bláta. Jest proto nutno věnovat mu více pozornosti, aby dlouho vydržel. První podmínkou jest správné napnutí. Má být takové, aby lehkým tlakem mohl být řetěz vychýlen z polohy o 15–20 mm. Řetěz příliš napnutý se rychleji opotřebuje, příliš volný řetěz tlučé do krytu a může i vyskočit z ozubení kol. Vždy po ujetí cca 800–1000 km řetěz rozepneme tímto způsobem:

Otočime zadním kolem, až spojovací článek je pohodlně přístupný. (Nělépe, když je na ozubení zadního řetězového kolečka.) Šroubovákem uvolíme pojistku, vyjmeeme spojovací článek a řetěz tím rozpojíme (obr. 13). Řetěz pak vytáhneme za jeden konec z motorového bloku. V převodové skřini musí být zasunut neutrál, ježto při zasunutí rychlosti se nemůže otáčet přední řetězové kolečko, přes které řetěz běží.

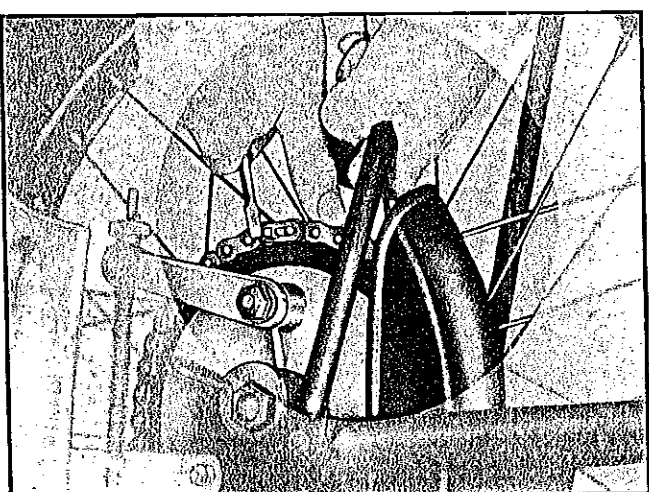
Řetěz dobře očistíme v petroleji štětcem. Řetěz, který nebyl delší dobu ošetřen, ponecháme v petroleji několik hodin. Po vyjmutí opeteme ještě řetěz v benzínu, aby i zbytky petroleje byly vyplaveny a řetěz rychleji oschl. Pak vložíme řetěz do lázně z dobrého oleje s přimísením jemně rozemletého grafitu. Pak necháme řetěz okapat, otřeme s povrchu přebytek oleje a namontujeme jej na motocykl.

Přibližně po 3000 km použijeme k mazání místo oleje buď speciální mazadla na řetězy s příměsí jemného grafitu, nebo lůj, do kterého jsme grafit přimísili. Husté mazadlo musí být ohřáto, až je lehce tekuté, aby vniklo mezi články řetězu. Řetěz má být ponechán v lázni as 1 hod., aby tuk s grafitem vnikl i do článků. Nutno pamatovat, aby taková lázeň nebyla příliš horká. Vysokou teplotou mohou být kalené součásti řetězu vybířaty. Po vyjmutí řetězu z lázně otřeme všechny přebytečný tuk s povrchu řetězu, kde nemá žádný mazací účinek. Po napnutí řetězu nutno dbát, aby řetězová pojistka směřovala po nasazení svým výřezem proti směru pohybu řetězu.

d) napínání řetězu

Po povelu matice osy zadního kola povolte matici brzdičho bubnu a patřičným navo-

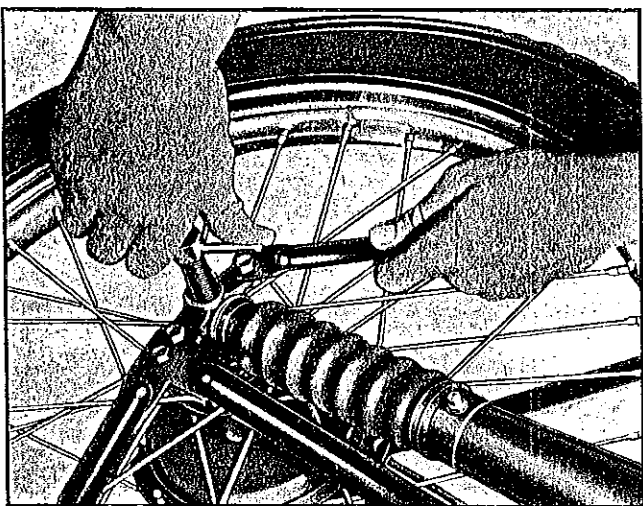
Obr. 13. Rozepnutí řetězu



ním excentrických kotoučů posuníte zadní kolo do vhodné polohy, aby bylo možno řetěz vychýlit lehkým tlakem o 15-20 mm. Oba excentry mají být natočeny o stejný stupeň, aby ráfek kola byl přesně uprostřed obou spodních rámových vzpěr. Teprve potom pevně dotáhněte matci brzdícího bubnu i matku osy zadního kola. Správná poloha zadního kola zaručuje snadnou ovladatelnost motocyklu.

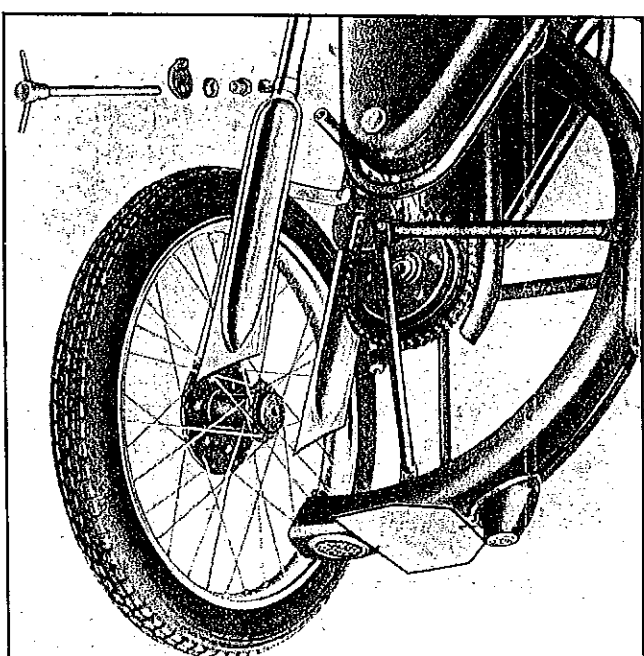
e) Vyjímání kol

Přední kolo: Vyšroubujte osu předního kola — LEVÝ ZAVIT (viz obr. 14) a mírným vzpříčením kolo vyjměte. Při nasazování kola dbejte, aby oka písní vidlice byla v jedné rovině. Osu dobře dotáhněte.



Obr. 14. Osa předního kola

Zadní kolo: Vyšroubujte matici osy zadního kola a osu vytáhněte. Vyjměte dislanční vložku, čímž uvolníte zadní kolo a po sejmutí s čepů brzdícího bubnu jej můžete při naklonění motocyklu z rámu snadno vyjmouti. (Viz obr. 15.)

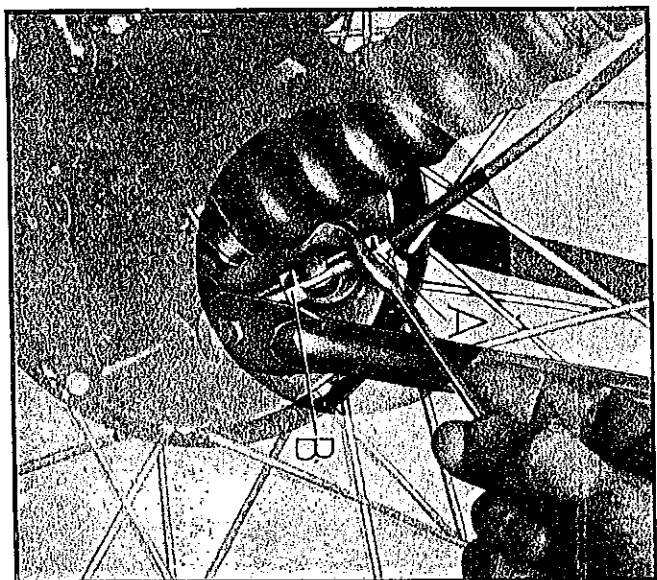


Obr. 15.
Vyjímání zadního kola

1) Ošeiřování a seřizení brzd

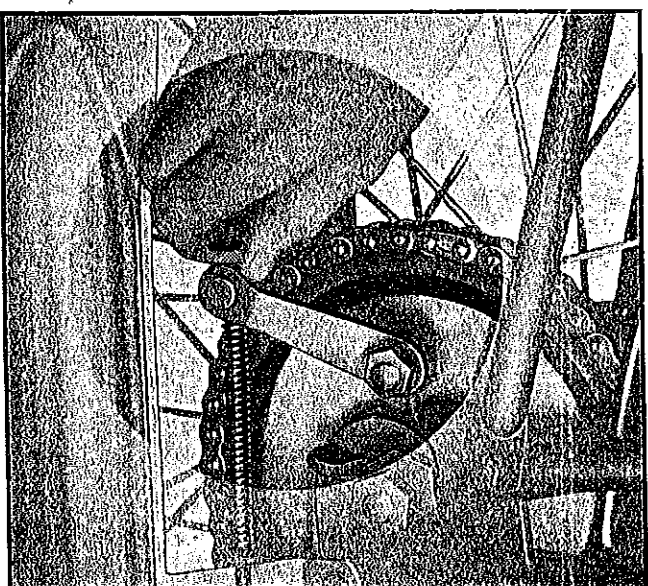
Brzdy motocyklu jsou dostatečně dimenzovány a dobře kryty proti vnikání vody, která by jejich účinnost snížila. Vyžadují jen občasné seřizování, když je obložení čelisti ponechud opotřebeno a když vykazují nožní páka, nebo ruční páčka větší vůli.

Přední brzdu seřídíme po uvolnění pojistné matice B povýšováním sřavěho šroubu A, až se vůle brzdové páčky sníží. Pak pojistnou matici doláhneme (viz obr. 16). Zadní brzdu seřizujeme otáčením koncové matice táhla brzdy (obráz. 17). Zadejované brzdy (když mazadlo nevhodné kvality vytéklo z ložisek do brzdového bubnu) nutno vyčistit, ježto jsou jinak málo účinné.



Přední brzdu vyčistíte, když po vyjmutí kola a sejmutí víka brzdy vypláchnete benzínem mazadlo a nečistotu, jak z brzdového bubnu, tak i z brzdových čelistí. Po osazení víka můžete kolo opět namontovat. Vyčištění zadní brzdy nebo výměnu opotřebeného obložení světlé odbořné dříve.

Obr. 17. Seřizování zadní brzdy



g) Ošetřování pneumatik

Pokud pneumatiky drží správný tlak, nevyžadují péče. (Pro jízdu solo: v předu 1 atm., vzadu 1,2 atm., pro jízdu v tandemu vzadu přihnouti na 1,5–2 atm.)

Klesne-li tlak, zejména v krátké době, pak buď netěsní ventil, nebo je duše propíchnuta, nejčastěji hřebíkem, který pronikl pláštěm kola.

Netěsnosti ventilu zjistíme po odšroubování čepičky ventilu a jeho navlhčením. Když se tvoří vzduchové bublinky, vzduch uniká ventilem. V tom případě dotáhneme kuželku ventilu (k tomu slouží čepička ventilu, opatřená výřezem). Když toto opatření nesíci, všroubujeme kuželku ventilu a nahradíme ji novou. (Doporučujeme opatřit do zásoby 1–2 kusy.)

Poškozenou duši opravíme zalepením. Za tím účelem sejme plášť z ráfku tímto postupem:

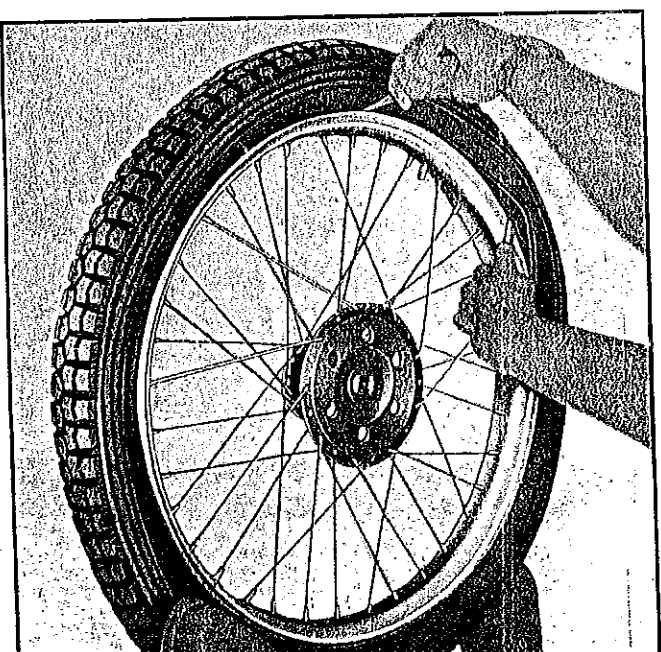
Všroubujeme kuželku ventilu a vypustíme i zbytek vzduchu.

Matičku, upevňující ventil k ráfku, sešroubujeme. Kolo položíme a okraj pláště v místě proti lehlému ventilu, vtláčíme do prohlubňiny ráfku. Pomocí montážních pák převlékneme okraj pláště přes okraj ráfku (obr. 18). Je nutno při tom dbát, aby nebyla neopatrností přiskřípnuta a poškozena duše. Když byl plášť po celém obvodu převlečen přes okraj ráfku, vtláčíme ventil zcela do ráfku a vyjme duši. Po všroubování kuželky do ventilu a mírném nahuštění duše zjistíme, nejlépe ponořením do vody, v kterém místě je duše poškozena. Místo si označíme, (i třeba tužkou), duši osušíme a opravíme tímto způsobem:

V místě poškození duši lehce zdrtíme pomocí kousku skelného papíru. Zdrtné místo potřeme lepidlem na gumu. Teprve, až lepidlo poněkud oschne, přilepíme záplatu, kterou jsme předtím zbavili ochranného polepu. Záplata musí být dobře přitisknuta, zejména na okrajích. Celé místo zaprášíme klončkem, aby se duše v místech, kde byla natřena lepidlem, nepřilepila na vnitřní slénu pláště. Plášť dobře prohlédneme a hřeb, který případně v plášti zůstal, odstraníme pomocí

kleští. Pak duši nepatrně nahustíme, vložíme do pláště, který jedním okrajem zůstal v ráfku, převlékneme ventil otevřením ráfku a zajistíme matičkou (nedotahovat!). Pak přesuneme okraj pláště, nejprve v místě proti ventilu přes okraj ráfku dovnitř, přidržíme jej v prohlubněném místě ráfku, nejlépe rukou neb sešlápnutím, a pomocí montážních pák přesouváme postupně po obou stranách, až dojdeme k ventilu. Tuto práci provádíme opatrně, abychom nepoškodili duši přiskřípnutím mezi okraj pláště a ráfek.

Obr. 18.
Správná montáž pneumatik



Zalepení duše je práce provisorní, nutná na cestě, kdy byl sebrán pláštěm náhodný hřebík. Třavou opravu provede nejlépe vulkanizační dílna (oprava pneumatik) navulkanisováním záplaty. Rovněž plášť poškozený o ostrý kámen nebo rozbité sklo, dílna dobře opraví.

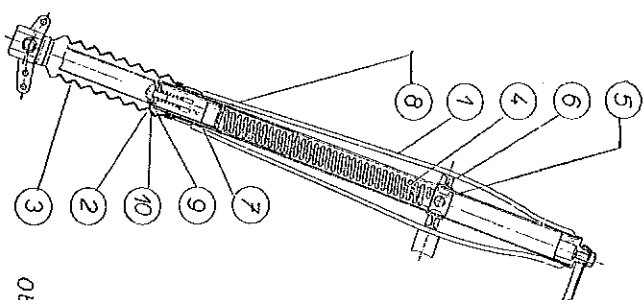
h) Teleskopická vidlice CZ a její ošetrování (obr. 19)

Teleskopická vidlice sestává ze dvou navzájem spojených trubkových postranic (1), ve kterých se pohybují v pouzdrech (2) ze speciální hmoty dva trubkové písky (3). Tyto dva písky opatřené dole oky, spojeny jsou pevně osou předního kola a horní částí opírají se o tlaková pera (4) zavěšená na svorníku (5), spojující obě postranice. Do horního závěsu tlakové pružiny (6) zakotveny jsou pevně vodič tyče (7), které prochází dolním závěsem pružin (8) do trubkových písků a ukončeny jsou na svém dolním konci gumovými pístečky (9). Úkolem těchto pístečků je stlačení vzduchu vytvoření odpor při zasunutí trubkových konců vidlice. Tento tlak při dorážení pístečku proude stoupající, pomáhá nejen nosným pružinám, ale i účinně tlumí všechny nárazy při přejezdu překážek.

Třecí plochy pohybujících se písků jsou proli znečištění prachem a blátem chráněny gumovými měchy (10).

Na okách písků vidlice je pomocí vzpěr připraven blátník, který kmitá zároveň s předním kolem. Reflektor s rychlometrem je připraven pomocí dvou držáků na pevně uložených postranicích vidlice.

Doporučujeme po ujetí každých 500 km dolní písky přimazati pomocí tlakového lisu a to dohrým tukem, který neobsahuje pryskyřic a má bod skápení alespoň 80° C. Plynou pozornost věnujte též gumovým ochranným krytům, hlavně za deště. Jejich nešetrnost se Vám projeví fou-



Obr. 19. Teleskopická vidlice

káním z otvorů vzniklých proražením, neb špatným utahčením spojky, když vidlici na místě rozkmitáte prudkým stlačováním. Když však i přes správné promazání pohyblivost dolních konců se zhoršila a písky chodily zruha aneb se zadřely, nechte si vidlici ihned prohlédnouti. Demontáž i montáž teleskopické přední vidlice je velmi snadná a rychlá, ale doporučujeme, abyste si ji po prvé nechal provést v odborné dílně.

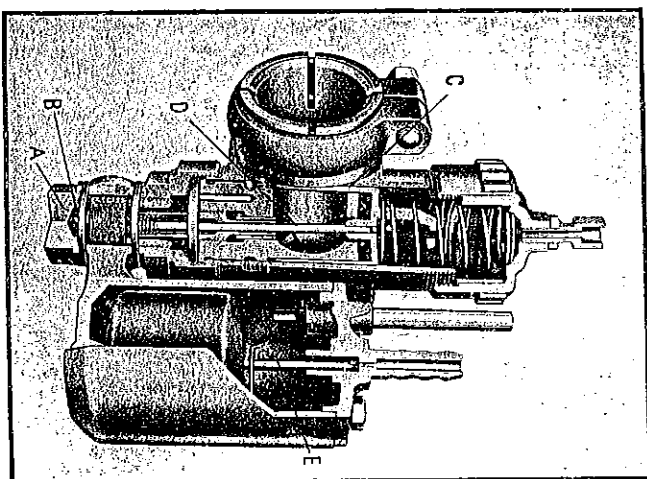
1) Karburátor JIKOV 2918 HC

Karburátor (obr. 20), pokud nenasadla porucha chodu motoru ucpáním trysky, nebo čističe vzduchu, nevyžaduje téměř žádnou péči mimo občasného vyčištění. Čistič D (obr. 6) je vsazen do víka karburátoru a je nutno jej vždy po ujetí 1000—1500 km důkladně vyprat v pohonné směsi. Jeho úkolem je odstranit z nasávaného vzduchu prach, při čemž působí zároveň jako tlumič sání.

Z benzínové nádrže přivádí se palivo do plovákové komory potrubím. Kohout (pod nádrží) je opatřen sítím. Povytažením pístu kohoutu otevírá se přítok paliva ke karburátoru. Natočením pístu kohoutu vlevo a dalším jeho povytažením otevírá se rezervní zásoba paliva v nádrži. Mimo tuto rezervu zůstává v nádrži ještě určité množství paliva, které využijeme v době nouze, kdy i po otevření rezervy bylo opomenuto doplnit u nejbližšího benzínového čerpadla nádrž. Přelití zbytku paliva do té části nádrže, která je opatřena kohoutem, provedeme nakloněním motocyklu na bok. Karburátor pracuje tímto způsobem:

Proud motorem nasávaného vzduchu protéká značnou rychlostí kolem trysky a odšavá z ní palivo ve formě mlhoviny. Množství směsi vzduchu a rozprášeného paliva a tím i výkon motoru, řídíme otevřením a přivíráním šoupátka *c*, s jehlou *d*, jehož pohyb je ovládán bowdenovým lanem a otočnou rukojíť plynu.

Karburátor je vždy seřazen již z továrny. Nedoporučujeme, aby bylo jeho seřízení měněno, zejména pak poloha jehly a velikost trysky. Občasné seřízení volnoběhu provádíme tehdy, když motor zhasíná, nebo když běží příliš rychle při zavřeném plynu. Po uvolnění pojistné matice seřídíme napínacím bowdenového lanka ohrádky motoru co nejnižší. Toto seřízení je nutno provádět, když je motor teplý. Kontrolujeme též, zda karburátor nepřetéká při otevření kohoutku. Pak je buď



- A šroub s čističem
- B tryska hlavní
- C šoupátko
- D jehla šoupátka
- E jehla plováku

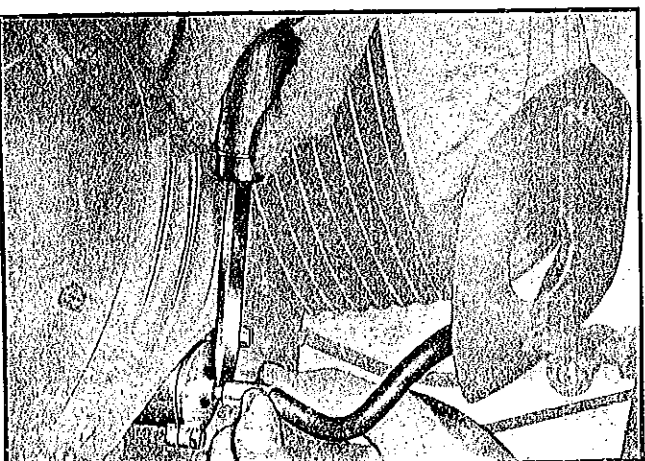
Obr. 20. Karburátor JIKOV 2918 HC

něstota pod *ploutkovou jehlou*, e, (obr. 20), nebo nastalo poškození sedla jehly. Když přeploveme úmyslně karburátor při startování studeného motoru, není přetékání paliva závadou. Nepřeplovuje však přesnějiš.

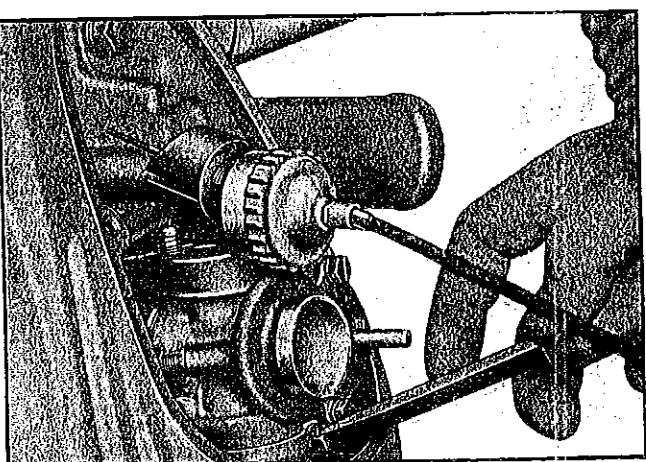
Občas vyčistíte celý karburátor (při normální jízdě asi po 3000 km). Všechny díly omýjíte v čisté benzínu.

j) Vymění karburátoru

1. Vyšroubujete 2 šrouby víka karburátoru a víko po vysunutí k benzinovému kohoutku opřete o hlavu válce (aby nepřekáželo při další demontáži — viz obr. 21).
 2. Odpojte trubku přívodu benzínu (viz obr. 21).
 3. Povolte šroub objímky hrdla karburátoru (viz obr. 22) a karburátor vyjměte. Upevnou trysku vyčistíte, když po vyjmutí karburátoru vyšroubujete šroub *A* a trysku *B* (viz obr. 20), kterou proložíte, nebo protože snadno můžete jemný otvor trysky poškodit. Jiných tvrdých předmětů, protože snadno můžete jemný otvor trysky poškodit. Jestliže karburátor nelze seřadit tak, aby motor běžel ve volnoběhu v malých otáčkách, je zanesena volnoběžná tryska, která je vytvořena otvorem 0,5 mm ve vložce šoupačkové komory.
- Vložku šoupačkové komory vyjmete následovně:
1. Vyjměte karburátor.
 2. Odpojte plovákovou komoru.
 3. Vyšroubujte matici, která přitahuje vložku šoupačkové komory.
 4. Vytlačte vložku šoupačkové komory.
- Vyčistíte tryskový otvor.



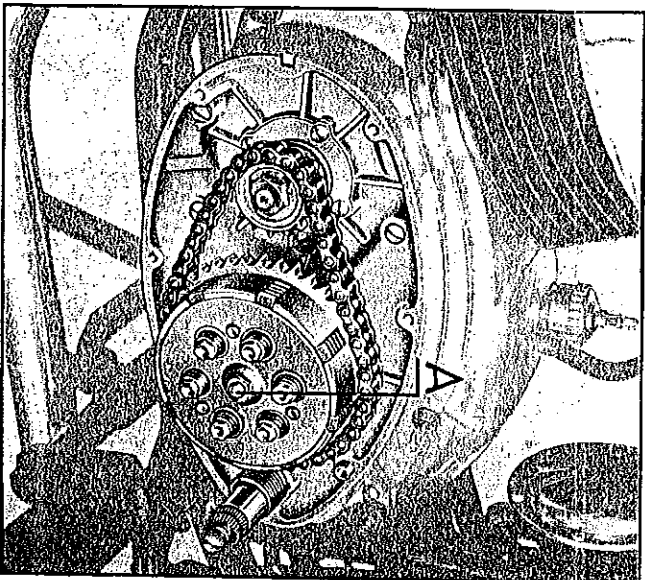
Obr. 21. Odpojení trubky přívodu benzínu



Obr. 22. Povolování objímky karburátoru 33

k) Spojka

Spojkou přenášejeme spojení motoru s převodovou skříní. Spojka je sestavena z řady plochých kotoučů, přiláčených k sobě ocelovými pružinami. — Skušnutím spojové páčky na levé straně uvolní se kotouče, začnou se smekati a spojení s motorem je přerušeno. Spojku vypínáme při řízení rychlostních převodů, aby ozubení koleček v převodové skříní bylo chráněno před nárazy. Spojka běží v olejové lázni a nevyžaduje, mimo seřízení vůle v bowdenovém lanku, téměř žádné péče. Páčka spojky musí být vždy volná. Časem se však lanko spojky vytáhne a vůle páčky se zvětšuje. Vymezíme ji po uvolnění pojistné matice stavečního šroubu (na levé spodní části motorového bloku), staveční šroub D (obr. 12) vyšroubujeme o jed-



Obr. 23. Primerní převod

nu, nebo dvě oločky, překousíme vůli ruční spojové páčky a dotažením pojistné matice pak pojistíme novou polohu stavečního šroubu. Když došlo k značnému opotřebení lamel spojky, seřízení vůle stavečním šroubem je nedostatečné, provede se seřízení šroubem A v přiláčeném kotouci spojky po sejmutí levého víka motorové skříně. (Viz obr. 23.)

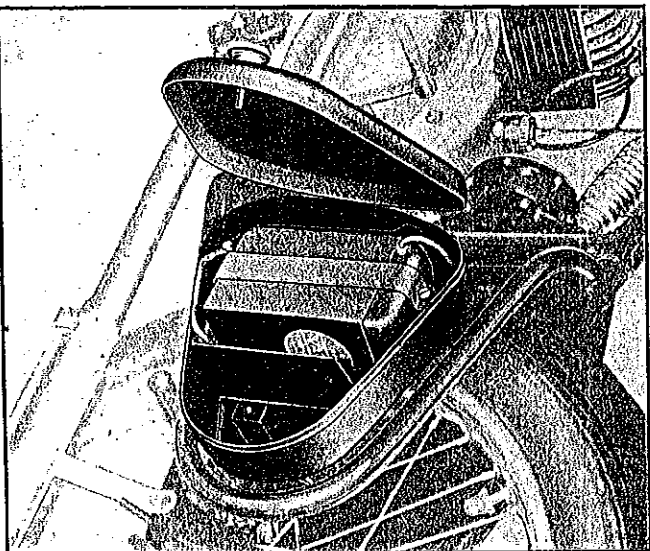
l) Magdynamo u elektrické zařízení

Setravníkový magnet CZ dodává elektr. proud o vysokém napětí pro zapalování a sňídací proud o napětí 6 V pro elektr. osvětlení. Současně nabíjí akumulátor prostřednictvím usměrňovače, zamontovaného v relektronu. Náboj věnce magnetu, tvořícího setravníček, je vytvořen jako vačka, která při otáčení nadzvedává páčku odhovače, kterým je řízen okamžik zážehu sláčených benzinových par ve válci. Výkon motoru je závislý na správném seřízení zapalování, a proto mu věnuje největší péči.

Seřízení zapalování: Otáčejte setravníčkem vlevo, až je největší odruh na přerušovači. Po uvolnění upevňovačního šroubu kovadlinky, pomocí excentru šroubovákem (obr. 24) nastavte vzdálenost kontaktů tak, aby odruh byl 0,4 mm. Po nastavení upevňovací šroubek kovadlinky opět dotáhněte. Otáčejte setravníčkem vlevo, až se přerušovač objeví ve výřezu setravníčku. Mezi kontakty přerušovače vložte proužek slabého papíru (cigaretového) nebo kovovou folii 0,05 mm silnou. Povolna otáčejte setravníčkem doleva, za současného slabého tahu papírku, nebo folie mezi kontakty. Jakmile se papírek uvolní, v tom bodě nastavte odruh. Správný předstih je 4,5 mm. Je to vzdálenost mezi polohou pístu, v níž nastane odruh a horní úvratí pístu. Mějte ji dlevo u lyčinkou, kterou vložte do otvoru svíčky. Není-li předstih správný, musíte sejmutí setravníček dynamu a po povolení 3 šroubů kotvy, nastavte natočením kotvy dynamu do správné polohy. Šrouby opět dotáhněte a namontujte setravníček dynamu.

m) Akumulátor

(Je umístěn v levé skřínce - viz obr. 26). Obsluha akumulátoru je jednoduchá. Dbejte jen, aby hladina kapaliny (která se časem vypařuje) byla vždy 10 mm nad horním okrajem desek. *Doplňuje ji pouze destilovanou vodou.* V případě, kdy byla kapalina vyлита, doplňte akumulátor zředěnou kyselinou sírovou. Správná hustota je 28—30° Bé (specifická váha 1,24—1,26). Správná hustota má vliv na nabíjení a chrání v zimě akumulátor před zmraznutím. Vždy po 3 měsících dejte si v odborné dílně přezkontrolovat stav akumulátoru. Nežadíte-li delší dobu, vyjměte a uložte akumulátor v suché místnosti. Po 4 týdnech jej vždy doplňte destilovanou vodou a dejte dobít. Alespoň jednou za 2 měsíce má být akumulátor nabit (1,8 V pro jeden článěk) a znovu nabit na plnou hodnotu. — Kontakty akumulátoru udržujte čisté. Lehký náter vazelínou ochrání vývody před poškozením kyselinou.



Obr. 26. Akumulátor

n) Kabely elektrického zařízení a zapalovací svíčka

Kabely, kterými jsou jednotlivé části elektr. zařízení spojeny, občas prohledáme, poškození izolace, na př. prodřením, musí být ihned opraveno kouskem izolační tkanice. Jinak by v prodřeném místě mohlo nastat spojení na kostru stroje. Zapalovací svíčku občas vyšroubujeme a zkontrolujeme stav kontaktů. Musí být čisté. Usazený karbon opatrně seškrábeme, olej, který z přemazaného stroje se dostal do kontaktů, odstraníme opláchnutím v benzínu. Správná vzdálenost kontaktů svíčky je 0,5 mm.

III. Demontáže a opravy.

Před každou demontáží dokonale očistěte motorcykl. Všechny práce, které vyžadují použití speciálních nástrojů, světe vždy odborné dílně.

a) V y j m a n í m o t o r u z r á m u

1. Odpojte přívod benzínu.
2. Vyšroubujte šoupátko karburátoru.
3. Odpojte kabel světelného vývodu z magnety.
4. Odpojte výfukové roury a tlumiče (povoláním šroubů objímek u válce a vyšroubováním šroubů, které připevňují držáky tlumičů na zadní vidlici rámu).
5. Vyšroubujte slavné šrouby bowdennu spojky (na spodní levé části motorové skříňe).
6. Vyšroubujte matku ramene pravé stupáčky a stupáčku sejměte. Po vyjmutí SEGER pojistky odložte páku nožní brzdy (aby nepřekážela při snímání pravého válce).

7. Vyšroubujte 3 šrouby pravého víka a víko opatrně sejměte.
8. Sejměte kryt řetězu (šroub na pravé části motorové skříně a na zadní vidlici rámu).
9. Sejměte řetěz (po vyjmutí spojky řetězu).
10. Vyšroubujte 4 šrouby připevňující motor v rámu a motor vyjměte.

b) Sejmoutí levého víka motorové skříně

Před sejmutím víka vypustěte olej otvorem C (obr. 12).

Levé víko motorové skříně sejměte, když potřebujete seřadit stavecí šroub příslušného kotouče spojky A (obr. 23) nebo vyměnit lamely spojky.

1. Povolte matku ramene levé stupáčky a stupáčku sejměte.
2. Vyšroubujte šrouby páky nožního řazení a páky starterní. Páky stáhněte dvěma šroubováky.
3. Vyšroubujte 6 šroubů levého víka a víko opatrně sejměte (vypáčením dvěma šroubováky, které zasadíte do výřezů levého víka).

c) Sejmoutí pravého víka motorové skříně

Pravé víko motorové skříně sejměte, když potřebujete seřadit zapalování, opravit náhon rychlostního, nebo přístup k řetězovému kolečku.

1. Vyšroubujte matku ramene pravé stupáčky a stupáčku sejměte.
2. Po vyjmutí SEGER pojistky odlehčete páku nožní brzdy tak, aby nepřekážela při snímání pravého víka.
3. Vyšroubujte 3 šrouby pravého víka a víko opatrně sejměte.

d) Dekarbonisace a výměna kroužků

Na pístu, hlavě válce a ve výfukových kanálech usazují se zbytky spálené směsi (karbon), které po ujetí asi 3000—5000 km odstraňte, neboť snižují výkon motoru a způsobují přílišné jeho zahřívání.

Při demontáži motoru za účelem dekarbonisace postupujte takto:

1. Odpojte kabel svíčky.
 2. Vyšroubujte 4 matky hlavy válce.
 3. Povolte starterní motor, čímž se karbonem přilepená hlava odtrhne a můžete ji potom snadno sejmouti.
 4. Odpojte výfukové roupy (povolením šroubů objímek u válce a vyšroubováním šroubů, které připevňují držáky tlumičů na zadní vidlici rámu).
 5. Posuňte píst do dolní polohy a vysunutím sejměte válec.
 6. Proveďte opatrným oškrábáním dekarbonisací hlavy válce, výfukových kanálů a pístu (aby nenapadal karbon do motorové skříně při očišťování pístu, obalte ojnici kusem čistého hadru, kterým zakryjete hrdlo motorové skříně).
- Při současně odstranění karbonu z drážek pístních kroužků, aby se mohly volně pohybovat. Při opětovném nasazování kroužky dejte do drážek drážek jak byly před sejmutím. Povrch čistých ploch nesmíte poškodit. Po oškrábání karbonu všechny části můžete hladce vyčistit velkým jemným smirkovým plátnem. Jsou-li písmí kroužky příliš opotřebované, a je-li spára mezi konci kroužku větší než 1 mm (správná šířka spáry je 0,2 mm), musíte kroužky vyměnit. Šířku spáry zjistíte vložením kroužků do válce. Při montáži dejte vždy pod válec a pod hlavu válce nové těsnění. Matky hlavy válce stejnoměrně dotahujte.

Tabulky poruch motoru

Priznaky poruchy	Zjištěná závada	Způsob odstranění
Motor nemá správný chod (motor klepe)	motor přehřát kontakty svíčky žhaví velký předstih výfuková hrdla válce a hlava zaneseny karbonem	nechat vychladnout, nechat do přilís vysokých otáček svíčka vadná, vyměnit předstih seřídit karbon vyčistit
Motor vnechává (jiskra správná)	voda nebo olej v karburátoru dochází nativě občasné krátké spojení kabelu svíčky odvzdušňovací otvor ve vřetnu nádrže ucpan špatně seřízený karburátor (příliš chudá nebo příliš bohatá směs)	karburátor vyčistit otevřít rezervu, znovu plnit vadné místo vyhledat, osadit izol. tkanici nebo kabel vyměnit otvor vyčistit karburátor seřídit

Priznaky poruchy	Zjištěná závada	Způsob odstranění
Motor vnechává (jiskra nepravidelná)	nehodná svíčka zaolejovaná svíčka velká vzdálenost kontaktů svíčky kontakty přerušovače znečištěny kontakty přerušovače uvolněny	svíčku vyměnit svíčku vyčistit upravit přitnutí na 0,5 mm kontakty očistit detašovat pojistovací matici, před sím zkoumat kabel izolovat tkanici, nebo vyměnit
Motor nelze spustit (jiskra správná, komprese správná, karburátor nelze přeplovit)	přívod benzínu ucpan	přívod vyčistit

Priznaky poruchy	Zjištěná závada	Způsob odstranění
Motor nelze spustit (jiskra správná, komprese správná, karburátor lze přeplavit)	ucpaná tryska karburátor netěsní na válci lanško plynu přetíženo chudá směs, jehla trysky v ne- správné poloze	trysku vyčistit karburátor správně nasadit, šroub svorky dotáhnout lanško vyměnit seřadit polohu jehly
Karburátor trvale přetéká	jehla plováku ohnuta děravý plovák nečistota pod sedlem plovákové jehly sedlo jehly vylučeno	jehlu vyměnit plovák zaletovat nebo vyměnit odšroubovat víko plovákové komory, komoru a víko vyčistit vyměnit víko plovákové komory, případně i jehlu

Priznaky poruchy	Zjištěná závada	Způsob odstranění
Karburátor v pořádku, (komprese správná, žádá jiskra)	kontakty přerušovače opáleny kondensátor probit zapalovací cívka probita krátké spojení ve vývodu zapalovacího kabelu	kontakty vyčistit, proužkem jemného smítk. plátne, případně vyměnit kondensátor vyměnit cívku vyměnit (provede odh. dílna) vývodu vyměnit
Výkon motoru nedostatečný (karburátor v pořádku, jiskra správná, komprese motoru malá)	svíčka urovněna zlomený písní kroužek píst a kroužky opotřebený	svíčku dotáhnout, těsnící podložku vyměnit kroužek vyměnit přebrous válece, nový píst a kroužky (provede odh. dílna)

Tabulky mazání motocyklu ČZ 125 c a ČZ 150 c

Ujeté km	Místo mazání	Počet míst	Mazadlo	Poznámka
500	čepy vidlice	2	vaselina	mazacím lísem
	páčka přední brzdy	1	olej	několik kapek
	páčka spojky	1	olej	několik kapek
	páka nožní brzdy	1	olej	několik kapek
	klíče přední a zadní brzdy	1	olej	několik kapek
1.000	šlapka startu	1	olej	několik kapek
	stojánek	1	olej	několik kapek
	převodová skříň	1	olej	první výměna oleje (jen u nového motocyklu)
	ohledný hřídel rychloměru	1	olej	nakapat olej po odšroubování
	lanka spojky, brzdy, plynu soukolí rychloměru	3	olej vaselina	několik kapek vyšroubovat zátku, naplnit dutinu vazelínou a zašroubovat

Ujeté km	Místo mazání	Počet míst	Mazadlo	Poznámka
3.000	převodová skříň	1	olej	vyměnit olej (v zimě olej Arctic)
	řetěz	1	tuk s grafitem	vypat a napustit dle návodu
10.000	hlava řízení	1	vaselina	po demontáži
	ložiska kol		vaselina	po demontáži