

L: 11 10 7ank'



KERESKEDELMI MINŐSÉGELLENŐRZŐ INTÉZET

Budapest, VIII., József körút 6.

Előadó: Deák.....

III. Főosztály

Tárgy:

Gépjármű és Mezőgépipari

osztály

11 768/1/1967. szám

(8. sz. posta.) Postafiók: 20 — Telefonszámok 334-360-62-69-ig

Hiv. sz.:

Sné.

Melléklet:

Csepel Kerékpár és Motorkerékpár Nk.V.

B u d a p e s t

Tárgy: Jawa 90 cm³-es kismotorkerékpárok tartóssági próbájának befejezése.

Előadó:	Peter
Erkezett:	1969. DEC - 7.
..... szám:	22051

Előzmény:

A fenti kismotorkerékpárokat állóhelyzeti vizsgálat és a rövidtávú próba alapján 1968. március 15-én kelt azonos iktatószám alatt kiadott mintegy 20 gépelt oldal terjedelmű "Szakvélemény"-ben foglaltak alapján már véleményeztük. A jelen levelünkben az azóta végzett hosszútávú próba tapasztalatait közöljük, melyek mintegy nyomtatékosan alátámasztják a vizsgálati eredmények azon megállapításait, hogy jelen minőségükben a Jawa 90 cm³-es motorkerékpárok a rendeltetésszerű használat követelményeit nem elégitik ki.

A Cross típusváltozat 768^{km} megtétele után üzemképtelenné vált sebességváltó meghibásodás miatt, így a felsorolt észrevételek a Roadsterre vonatkoznak.

A./ A hosszútávú próba során előfordult hibák fontossági sorrendben a következők voltak:

1. A hátsó kerék fékkitámasztó csapja 480 km lefutása után eltörött, a törés fáradásos jellegű, amint az a mellékelt fényképen látható.

/a kereket kicseréltük a próba folytatása céljából/



2. A világítás izzói gyakran kiégnek túlfeszültség következtében /a motor felpörgésekor azonnal/.
3. Nedves uton, esőben, mosás után a gyújtás üzemképtelen, csak teljesen száraz állapotban indul be a motor. Esős időben nem lehet használni egyáltalán, a villamos gyújtóberendezés kuszóáramai gyújtáskimaradást okoznak ha nedvesség kerül rájuk /transzformátor, gyertyakábel, pipa, stb./
4. 1500 km után a tengelykapcsoló csuszásra hajlamossá vált, hamarosan teljes ráállítás esetén is csuszott hirtelen gázadásnál vagy nagyobb motor fordulatszámánál.
A lamellákon mérhető kopás nem volt, de a műanyag lemezek felülete sima, fényessé csiszolóódott.
A csuszás 5000 km után már olyan mérvűvé vált, hogy csak nehezen lehetett elindulni, a motor használatát gátolta az állandó nagymérvű csuszás.
5. 3900 km után a jobboldali lábtartó a menet tövéénél letörött, a töret fáradásos jellegű.
6. A bal első teleszkóp lökés gátló dugattyurudjának végén lévő menet 4000 km alatt lemaródott, a lökés gátló háttástalanná vált, olajfröcskölés lépett fel a felső szabaddá vált furaton rugózáskor. A hiba helyét a fényképen nyil mutatja.



7. Az I. és a III. sebességi fokozatot gyakran kidobja.
8. 3000 km után a tengelykapcsoló bowden elszakadt.
9. A gyújtáskulcs rögzítése bizonytalan, könnyen kiesik.
10. 7000 km alatt 5 gyertya ment tönkre a motorban /PAL 14-8 R, illetve 14-7 R és 14-9 R/.
11. 4100 km után a hátsó sárvédő hosszában berepedt. A csavarok 100 km-enként újra és újra kilazulnak /rezonancia miatt.
12. A motorállvány biztosító sasszege 800 km után elnyíródott, az állvány tengelye menetközben kiesett.
13. A láncvédő gumiburkolat nem olaj és hőálló, 1200 km alatt szétmállott. Alul nem tud a helyére felfeküdni a motorblokk tartó csavarok miatt, ezért a lánc könnyen lehuzza és széttépi.
14. A fényszóróizzó szigetelését a km-spirál 1500 km alatt elkoptatta, zárlat keletkezett.
15. A bal pótlábtartó csapszegperem deformálódása miatt a lábtartó lelazult 4000 km lefutása után.
16. Rossz uton a fényvető tükör a házból előre kibukott.
17. Mosásnál víz került a forgattyusházba és a porlasztó uszójába.

18. A benzincsap szivárog.
19. A gázkar a rögzítőcsavar lazulása miatt fennakadt.
20. 3000 km alatt eltömődött a kipufogócső olyannyira, hogy a motor teljesítménye jelentősen csökkent.
21. A hátsó gumitömlő szelepe mellett kifujt, cserélni kellett.
22. A kipufogó a csavarcsatlakozásoknál kifujt, az azbeszt alátétek az első levételnél szétmállottak.
23. A porlasztó állandóan szivárog, elhelyezése következtében a kifolyó olaj szennyezi a vezető ruháját, lábát.

B./ Az üzemeltetéssel kapcsolatos észrevételek, menettulajdonságok:

1. Indíthatósága megfelelő.
2. Alapjáratú fordulatszám a szokásosnál magasabb, kemény, csattogó.
3. A motorzaj a próba során egyre erősödött, a csattogás a többi motorkerékpártípusénál jóval erősebb.
4. A jármű stabilitása a magas - terepmotorozást is lehetővé tevő - építés ellenére jó, megfelelő utviszonyok között a motor a lábtartó felütközéséig bedönthető a kanyarban. /A 2,75° x 18" Pirelli köpenyek rendkívül jó tapadásúak./
Országuton a rugózás megfelelő, azonban rossz, gödrös uton túl keménynek bizonyul, az utazás fárasztóvá válik. Tapasztalatunk szerint a rugókat cross versenyzésre méretezték, ilyen jellegű használat során a legszélsőségesebb terepen is megfelelő.
5. A váz és a villák rendkívül erősek, a legerősebb igénybevételt is alakváltozás és csavarodás nélkül elviselik.
6. Az ülések, valamint a kormány, a lábtartók és a kezelőkarok jó elhelyezése következtében hosszabb ut sem fárasztja el a vezetőt.
7. A fékek az egyébként is könnyű járműnek jó lassulást biztosítanak, bár nagyobb sebességnél hatásosságuk valamelyest csökken.
8. Az öt sebességi fokozat, a nagy teljesítmény, ill. nyomaték és a kis önsúly a járműnek rendkívül jó gyorsulást és kapaszkodóképességet biztosít. Egyszemélyes terheléssel gyorsítókészsége a hasonló - és nála jóval nagyobb - hengerűrtartalmú motorkerékpároknál is jobb.

9. A motor végsebessége V. sebességi fokozatban 60 kp-os vezetővel ülő testtartással 85 km/óra, utazósebesség kétszemélyes terheléssel kb. 70 km/óra.
10. Normál országuti használatban az átlagfogyasztás 3,0 l/100km,
" városi " " " 3,2 l/100km
sportszerű " esetén az " 3,5 l/100km

Ö s s z e f o g l a l á s

A hosszútávú futópróba során bekövetkezett súlyos üzeme-
lést gátló meghibásodások miatt /tengelykapcsoló állandó
csuszása, fékkítámasztócsap törés, nedves uton teljes ü-
zemképtelenség, egyes sebességfokozatok használhatatlan-
sága /crossnál a II. és IV.; Roadsternél az I. és III./,
lábtartó törés, lengésgátló csavarmenet tönkremenése, stb./
az egyébként igen fürge, korszerű és erős építésű, kis
fogyasztású motorkerékpár behozatalát jelen minőségében
nem javasoljuk. A törések nagyrésze fáradásos jellegű volt,
ami rossz anyagminőségre, ill. hibás méretezésre enged kö-
vetkeztetni. A két mintát Megbízónak időközben már vissza-
adtuk, elszállításra kerültek.

Levelünk másolatát tájékoztatás céljából a Bk.M. Iparcikk
Kereskedelmi Főosztálynak, és a Pannonia Külkereskedelmi
Vállalatnak megküldjük.

B u d a p e s t , 1968. december 4.



[Handwritten signature]

Béla/
osztályvezető