

JAWA 207. 500 moped



GÉPKÖNYVE

JAWA 207.500

MOPED

GÉPKÖNYVE

Gyári szám:

Gyártási év:

Gyártotta: ZVL Povazské Strojárne, Povazska Bystrica, Koncern-
vállalat, Csehszlovák Szocialista Köztársaság

Forgalomba hozza:

MINŐSÉGI TANÚSÍTVÁNY

A 3/1976. (X. 29.) KGM—BkM sz. együttes rendelet szerint

JAWA 207.500 TÍPUSÚ

segédmotoros kerékpár főbb műszaki adatai és tartozékai

Hengerűrtartalom:	49 cm ³
Névleges teljesítmény:	1,32 kW (1,8 SAE LE) 4500 fordulat/perc-nél
Kompreszió viszony:	1:7,5
Előírt üzemanyag minősége:	86 oktánszámú benzín és AROL 2 T olaj 1:33 arányú keveréke
Üzemanyagfogyasztás:	1,7 l/100 km 27 km/ó sebességnél
Legnagyobb tartós sebesség:	9,7 m/s (35 km/ó)
Megengedett legnagyobb sebesség:	10,6 m/s (38 km/ó) ±5%
Súly:	440 newton (90 kp)
Teherbíró képesség:	90 newton (90 kp)
Szállítható személyek száma:	1 fő
Gumiabroncsok típusa:	2 1/4×16" drótpéremes
Gumiabroncsok terhelhetősége:	1340 newton (134 kp)

Normál felszerelés és tartozékok

Hatsó prizma:	1 db
Csengő:	1 db
Festék:	2 doboz
Pumpa:	1 db
Szersámítások szerelő szerszámokkal	1 db
Kormányzár (2db kulccsal):	1 db
Tartalék izzó hátsó lámpához:	1 db
Visszapillantó tükör:	1 db
Magyar nyelvű gépkönyv:	1 db
Jótállási jegy:	1 db

TARTALOMJEGYZÉK

1. Bevezetés	5
2. Műszaki adatok	6
3. Műszaki leírás	7
3.0 A moped kezelésére szolgáló elemek	7
3.1 Motorblokk	8
3.2 Forgattyús hajtómű	10
3.3 Henger és hengerfej	11
3.4 Szívócső	12
3.5 Porlasztó (karburátor)	12
3.6 Kipufogó	15
3.7 Tengelykapcsoló	15
3.8 Áttételek	16
3.9 Pedáltengely	17
3.10 Vázszerkezet	18
3.11 Kerekek	20
3.12 Mellső villa	22
3.13 Kormány	23
3.14 Fedelek, tartály, ülés	23
3.15 Generátor	27
3.16 Fényszóró	27
3.17 Gyújtás és kábelek	30
3.18 Hátsólámpa	31
4. A moped üzemeltetése	32
4.0 Új gép bejáratása	32
4.1 Hideg motor beindítása	32
4.2 Az üzemeltetési körülmények változása és a moped teljesítménye közötti kapcsolat	33
4.3 Fékezés és megállás	33
4.4 A mopeden mint kerékpáron való közlekedés	33
4.5 Nyereg és kormány magasságának beállítása	34
4.6 Fékek beállítása	34

4.7 Lánc beállítása	34
4.8 Dekompresszor beállítása	37
4.9 Karburátor	37
4.10 Gyjtás	37
5. Műszaki karbantartás	39
Karbantartási terv	40
Kenési táblázat	41
6. Üzemzavarok elhárítása	42
7. A moped hatása környezetére. Biztonsági előírások	46
8. Szállítás és tárolás	46
9. Normál tartozékok	47
10. Javasolt tartalékalkatrészek	48

BÉVEZETŐ

A Jawa 207 500 típusú moped jellemzői alapján, a közlekedésrendészeti előírások szerint, segédmotoros kerékpárnak minősül.

Ennek következtében használata közben nem kötelező a bukósisak viselése és forgalmi rendszám nélkül vehet részt a közúti forgalomban. Vezetéséhez nem kell gépjárművezetői jogosítvány, elegendő KRESZ vizsgát tenni.

A moped vezetéséhez csak néhány kezelőszerv működtetését kell megtanulni, ami rövid gyakorlással elsajátítható gyermekek és idősebbek számára is. Mindezek mellett széles rétegek számára szinte az egyetlen motorizált jármű, s annak megfelelően sokoldalú felhasználási lehetőséget biztosít.

Városi és vidéki helyi utazásokra, kisebb távolsági túrázashoz és kirándulásokhoz, mindennapi munkába járásra, bevásárlásra jól használható és különösen ott nélkülözhetetlen, ahol a tömegközlekedés ritkasága miatt kerülőt, s ezzel idővesztést okozhat.

A Jawa mopedet a Povazské Strojárne, Považská Bystrica Vágmenti Gépgyár készíti, a Csehszlovák Szocialista Köztársaságban.

A mopedre a forgalombahozó vállalat 12 havi jótállást vállal, a külön mellékelt Jótállási jegy szerint. A moped legfontosabb jellemzőit a mellékelt Minőségi Tanúsítvány foglalja össze.

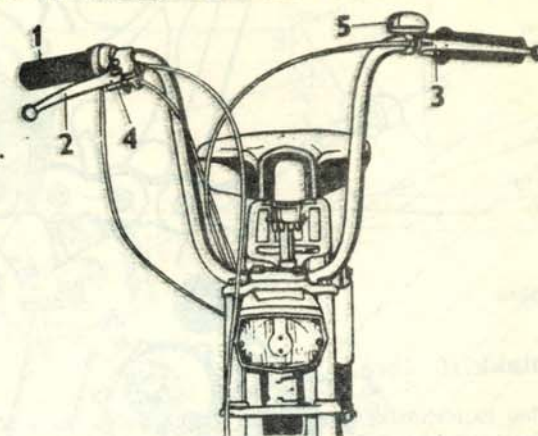
A Gyártómű folyamatos fejlesztési munkát végez, ennek következtében egyes szerkezetek vagy egységek változhatnak. Ha a változások a felhasználó számára a használat módjában, vagy a karbantartás, kezelés végzésében is változást jelentenek, egy új Gépkönyvet adunk ki az új típusú mopedhez. Ha a szerkezetek változása a használat módját nem változtatja meg, csak a javító vállalatokat értesítjük.

2. MŰSZAKI ADATOK

Motor:	kétütemű, egyhengeres, léghűtésű
Lökettérfogat:	49 cm ²
Furat/lökét:	39×41 cm
Kompresszió arány:	1:7,5
Előírt üzemanyag és motor kenés:	80 oktánszámú normál benzin és AROL 2T kétütemű motorolaj 33:1 arányú keveréke Bejáratásnál (1500 km-ig) az arány 25:1
Teljesítmény:	1,32 kW (1,8 SAE LE) 4500 t/p
Tengelykapcsoló:	automatikus, röpsúlyos száraz súrlódókapcsoló
Sebességváltó:	egyfokozatú
Motor teljes áttétele a hátsó kerékig:	1:14,82
Pedálhajtás áttétele a hátsó kerékig:	1:0,693
Motor indítása:	pedálokkal
Első és hátsó villa rugóstagjai:	spirálrugós, lengéscsillapítás nélkül
Rugóút elöl és hátul:	60 mm
Első és hátsó fékek:	85×20 mm-es dobfék
Gumiabroncsok:	2 1/4×16"
Gumiabroncs nyomása elöl:	1,75 kp/cm ²
Gumiabroncs nyomása hátul:	2,25 kp/cm ²
Jármű tömege:	44 kg
Teljesítmény:	900 newton (90 kp)
Tartós sebesség:	9,7 m/s (35 km/ó)
Legnagyobb sebesség:	10,6 m/s±5% (38 km/ó)
Üzemanyagfogyasztás:	1,7 lit/100 km 27 km/ó sebességnél
Üzemanyagtartály űrtartalma:	3 liter, tartalék 0,5 liter
A jármű legnagyobb kapaszkodóképessége:	10%
Motor zajszintje:	73 dB
Gyújtás:	elektronikus
Gyújtógyertya:	PAL N5R
Fényvető lámpa izzó:	6V, 21 W
Hátsó helyzetjelző izzó:	6V, 5W

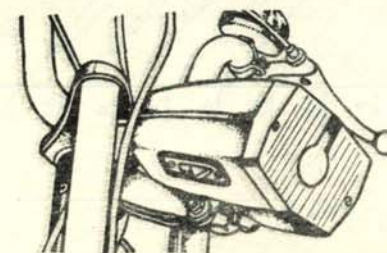
3. MŰSZAKI LEÍRÁS

3.0 A moped kezelésére az alábbi alkatrészek szolgálnak:



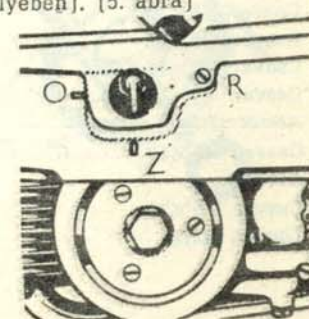
1. ábra

1. Forgatható gázfogantyú, melynek elfordításával automatikusan kikapcsolódik a tengelykapcsoló, a gáz adagolásának a növelésével vagy csökkentésével.
 2. Az elsőfék fogantyúja a jobboldali szarvon,
 3. és a hátsófék fogantyúja a baloldali szarvon.
 4. A dekompresszor fogantyúja a jobboldali szarvon, mellyel a motort lehet leállítani, vagy meg lehet könnyíteni a beindítást.
 5. Csengő.
- Világításkapcsoló (a fényvető lámpaház alján). Az első, valamint a hátsó világítást csak a motor járása közben lehet működésbe hozni. (2. ábra)
- Üzemanyagcsap baloldalon a burkolat kivágásában. (3. ábra)
- A levegő elzárásának nyomógombja a henger fölött bal oldalon. (4. ábra)
- Lámpedal.
- Motor kikapcsoló (a kislánckerék tengelyében). (5. ábra)



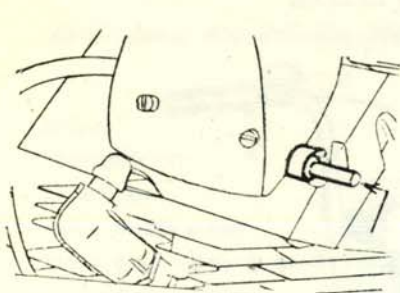
2. ábra

Üzemanyagcsap állása
O = üzemanyag főbevezetés

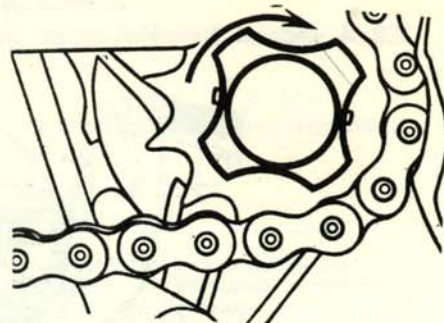


3. ábra

R = tartalék üzemanyag bevezetés
Z = üzemanyag zárva



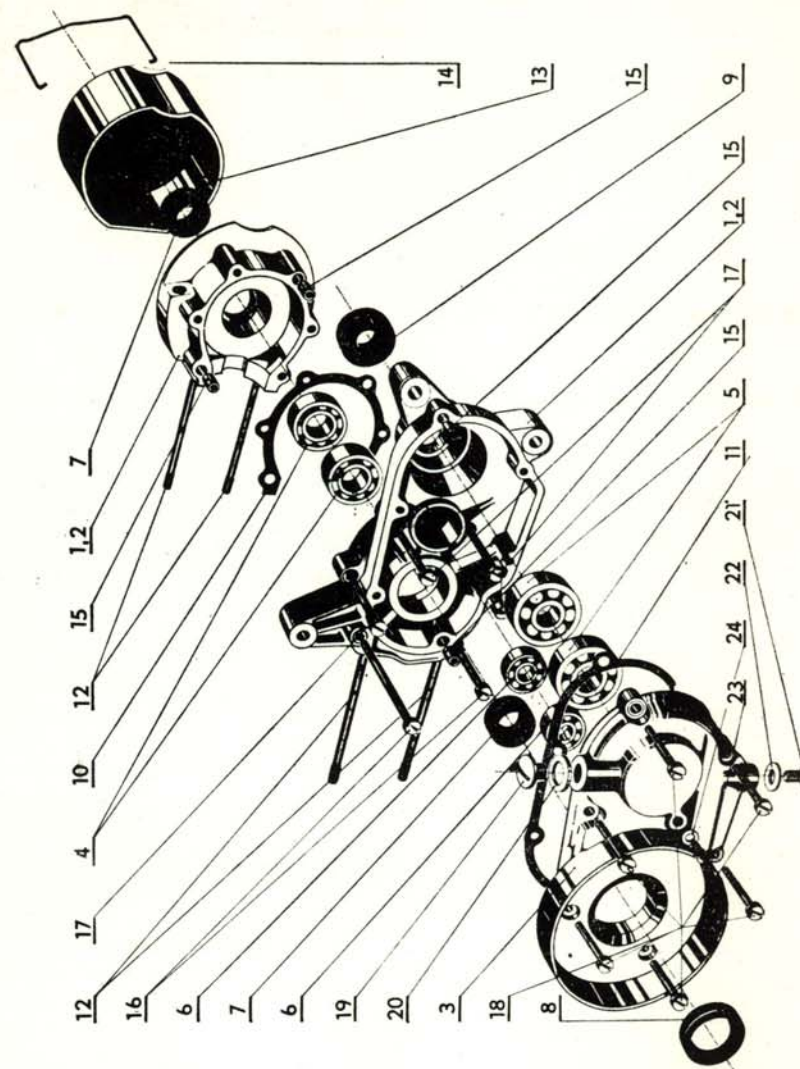
4. ábra



5. ábra

3.1 Motorblokk (6. ábra).

1. Jobb és bal motorházfal hüvelyeivel, csapágyaival és a tömítőgyűrűivel
2. Jobb és bal motorházfedél a centirozó hüvelyeivel
3. Bal fedél
4. Csapágy 6203/C3
5. Csapágy 6004/C3
6. Csapágy 6001/C3
7. Tömítőgyűrű $28 \times 38 \times 7$
8. Tömítőgyűrű $28 \times 38 \times 7$
9. Tömítőgyűrű $20 \times 30 \times 7$
10. A házfelek közötti tömítés
11. A bal fedél alatti tömítés
12. Süllyesztett csavar
13. A gyújtás fedele
14. Rugó
15. Centirozó hüvely
16. Csavar $M6 \times 45$
17. Csavar $M6 \times 35$
18. Csavar $M6 \times 25$
19. Csavar
20. Alátét (fiber)
21. Csavar $M8 \times 12$
22. Alátét
23. Csavar $M5 \times 10$
24. Tömítő alátét

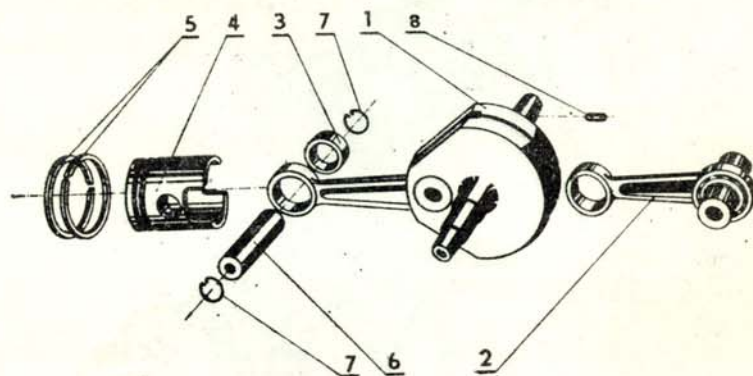


6. ábra

A motor leszerelése a keretről

- Leszereljük a motor védőtakarót
- Lekapcsoljuk a gyertya kábelét, a benzinvezetést és gázbowdent.
- Lekapcsoljuk a dekompresszor bowdenjét
- Lekapcsoljuk a láncot a kerékről
- Lekapcsoljuk a kipufogót a hengerről
- A motort felszabadítjuk és kihúzzuk a keretből

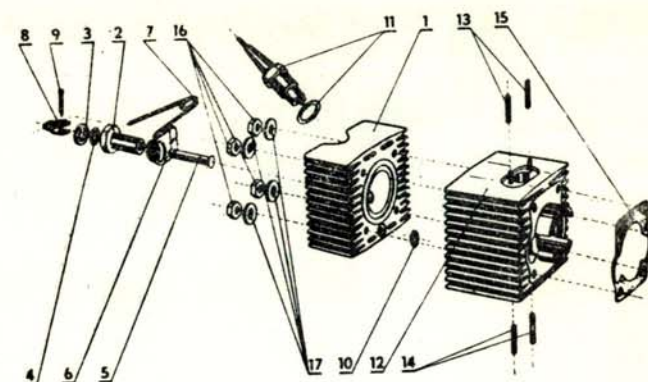
3.2 Forgattyús szerkezet (7. ábra)



7. ábra

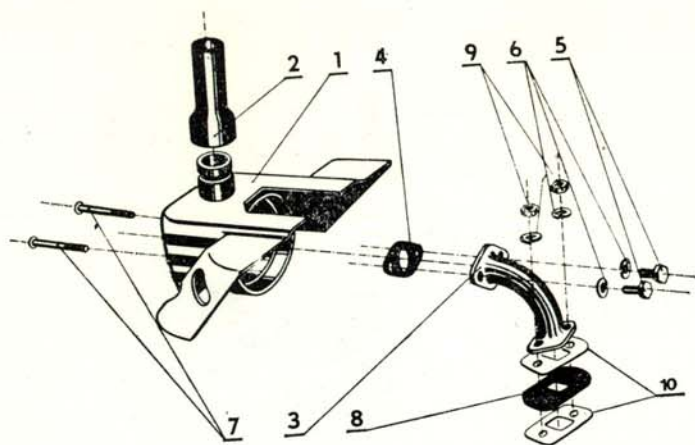
- Forgattyús szerkezet a dugattyú nélkül
- Hajtórúd a csapjaival, a görgőivel és a kalitkájával
- Felső hajtórúdfej hüvelye
- Dugattyú
- Dugattyúgyűrű
- Dugattyúcsap
- Biztosítógyűrű
- Szeg

3.3 Henger és hengerfej (8. ábra)



8. ábra

- Hengerfej
- Dekompresszortest teljes
- Alátét
- Tömítőgyűrű 8×4
- Szelep
- Támasztó
- Rugó
- Szelep rögzítője
- Sasszeg 1,6×10
- Tömítő gyűrű 8×2
- Gyertya 14—15 az alátétjével
- Henger teljes
- Süllyesztett csavar
- Süllyesztett csavar
- Tömítés a henger alatt
- Anyacsavar M6
- Alátét 6,4



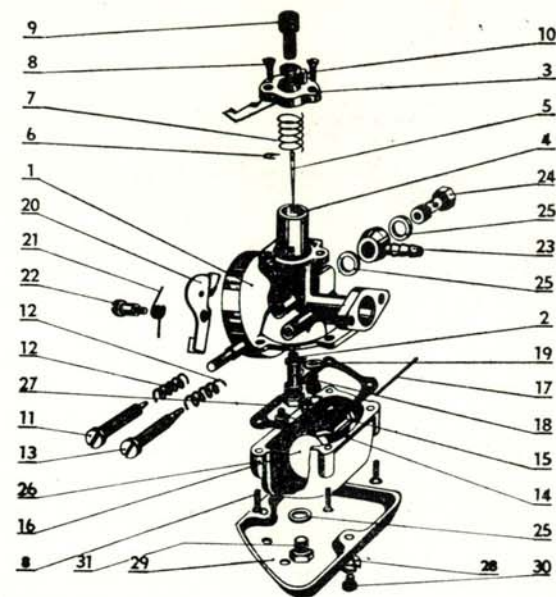
9. ábra

3.4 Szívócső (9. ábra)

1. Szívócsőnk
2. Csővezeték
3. Szívócsővezeték
4. Tömítés a karburátor alatt
5. Csavar M5×12
6. Alátét 5,1
7. Csavar M4×25
8. Szigetelő alátét
9. Anyacsavar M5

3.5 Karburátor (10. ábra)

1. Karburátortest teljes
2. Keverőcső
3. Fedél teljes
4. Tolóka
6. Biztosító
5. Tolókatű
7. Tolóka rugója
8. Lencsefejú csavar
9. Huzalvezeték
10. Anyacsavar
11. Tolóka ütköző csavarja
12. Rugó
13. Szabályozó csavar
14. Főfűvőka
15. Üresjárat



10. ábra

16. Kettős úszó teljes
17. Akasztó tengely
18. Tűszelep teljes
19. Tömítés
20. Szűrő
21. Szűrő rugója
22. Szűrő csavarja
23. Benzibevetetés csatlakozócsonk
24. Csonkrögzítő csavar
25. Tömítés
26. Úszókamra
27. Úszókamra tömítés
28. Alátét 4,1
29. Cseppfogó tálca
30. Hengerfejú csavar M4×8
31. Rugós alátét

A Jawa motoros kerékpáron JIKOV 2912 DC karburátor van, melynek muszaki adatai a következők:

A főfűvőka jelzése	63
Az üresjárati fűvőka	35
A tolóka tüje	II bevágásban felülről

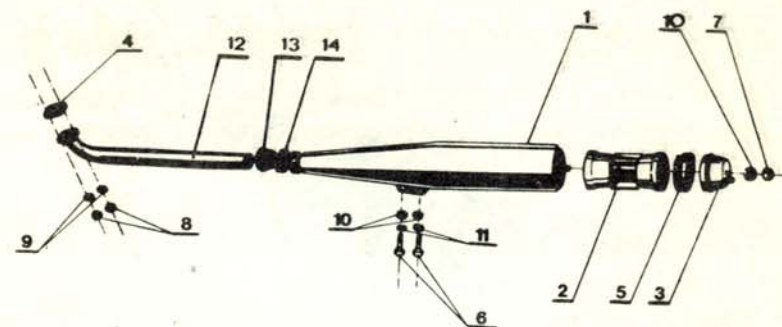
A keverék dűsságának szabályozócsavarja 1/4—1/2 fordulatot nyitott a teljes becsavarástól.

A karburátor karbantartása a leszerelésből, a tiszta benzinnel való átöblítésből és sűrtített levegővel való atűvásából áll. A fűvőkákat csak benzinnel és levegővel tisztítjuk. Drótokat vagy kemény tárgyat nem szabad használni, hogy a fűvőkák kalibrálását meg ne sértsük.

A karburátor alaposabb felűlvizsgálatánál a következő elvek szerint kell eljárni:

1. Leszerelni a karburátort a motorról, szétszedni és az egyes alkatrészeket alaposan megtisztítani.
2. A kopott alkatrészeket eltávolítani és újakkal helyettesíteni.
3. Ellenőrizni, hogy a perem síma-e és ha nem volna az akkor az egyenetlenségeket csiszolólapra helyezett csiszolóvásznon kiegyenlíteni.
4. A karburátor házat átciszolás után ismét alaposan kiöblíteni benzinnel.
5. A beszerelt elemeket ellenőrizni, hogy megfelelnek-e az előírt értéknek.
6. A karburátor összeszerelése után ellenőrizzük a tűszelep tömítését. A hajtóanyag bevezetéséhez hozzákapcsoljuk a tömlőfűvő (kompresszor) csővét és a karburátort elfordítjuk, úgy, hogy a tűszelep bezáruljon. Be kell állítani a 0,4 kg/cm² értéket. A legnagyobb magengedett nyomáscsökkenés 5 mp alatt 0,5 kg/cm².
7. A tolóka tüjét és keverék dűsítő csavarják a II. vájatba, ill. 1/4—1/2 fordulatra beállítani.
8. A karburátort felszereljük a motorra. Indítunk, a motort felmelegítjük és a keverékdűsságot a levegőcsavar segítségével beállítjuk. Az üresjárati fordulatszámot az ütközőcsavarral beállítjuk, a tolókát és a markolat hénagját a huzalvezetéssel elhatároljuk. A keverékdűsság szabályozócsavarját úgy állítjuk be, hogy a teljes becsavarástól kifelé csavarjuk addig, kb. 1/4—1/2 fordulat) amíg a motor járása gyorsulni nem kezd. Innen 1/8 fordulatot visszacsavarjuk, ha itt egyenletesen jár, és hirtelen gázadásra a motor azonnal felpörög, a beállítással elkészülünk.

3.6 Kipufogó (11. ábra)

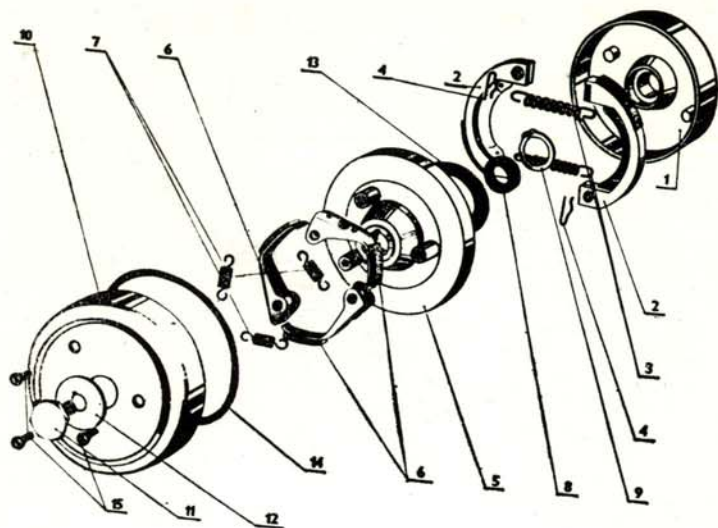


11. ábra

- Kipufogó tompító teljes
- | | |
|------------------------|---------------------|
| 1. Hegesztett kipufogó | 12. Kipufogocső |
| 2. Betét teljes | 13. Fogantyú |
| 3. Zárófedél | 14. Tömítés Ø 2×350 |
| 4. Tömítés | |
| 5. Tömítés 2×180 | |
| 6. Csavar M 6×12 | |
| 7. Csavaranya M 6 | |
| 8. Csavaranya M 5 | |
| 9. Alátét Ø 5,1 | |
| 10. Alátét Ø 6,4 | |
| 11. Alátét Ø 6,1 | |

3.7 Tengelykapcsoló (12. ábra)

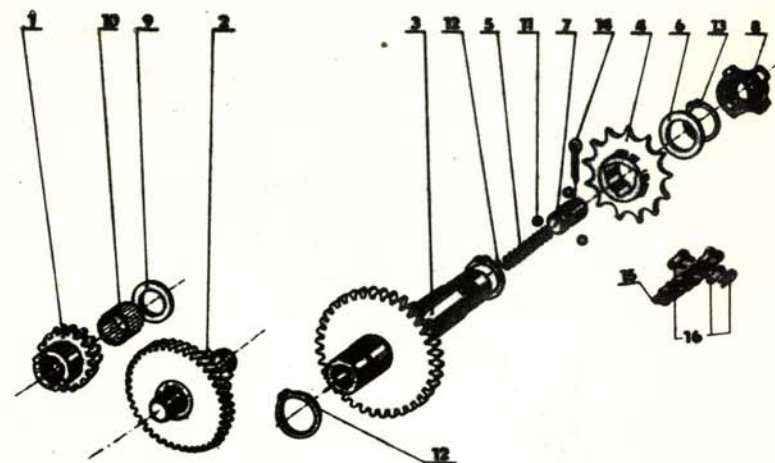
1. Tengelykapcsoló dob
2. Tengelykapcsoló betét teljes
3. Összehúzó rugó
4. Rugós biztosító
5. Vezetőtárcsa
6. Indítási betét
7. Indítási betét rugója
8. Simmering 15×24×7
9. Biztosító gyűrű
10. Lendítőkerék
11. Csavar
12. Biztosító alátét
14. Tömítőgyűrű Ø 100×5
15. Csavar M 5×10
13. Gyűrű



12. ábra

3.8 Áttételek (13. ábra)

1. Fogaskerék
2. Fogaskerékek
3. Tengely
4. Fogaskerék 12 f
5. Rugó
6. Alátét
7. Kikapcsoló csap
8. Vezérléskerék

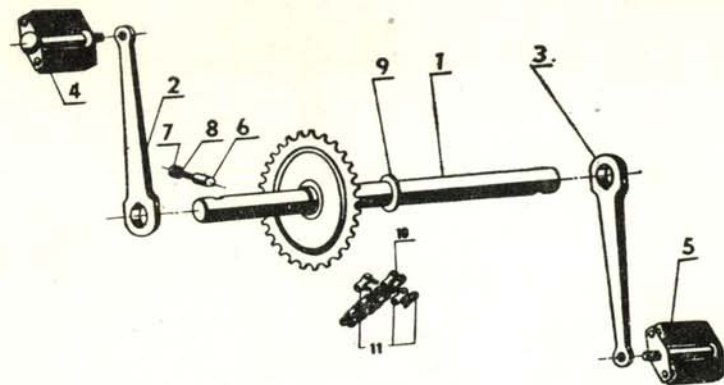


13. ábra

9. Alátét
10. Tű $\varnothing 2 \times 12$
11. Golyó $\varnothing 5$
12. Biztosítógyűrű 19
13. Biztosítógyűrű 18
14. **Sasszeg**
15. Lánc 97 szem
16. Szem 086-1

3.9 Pedáltengely (14. ábra)

1. Pedáltengely
2. Bal hajtókar
3. Jobb hajtókar
4. Bal pedál
5. Jobb pedál
6. Ék
7. Anyacsavar M6
8. Alátét 6,4
9. Alátét 17
10. Lánc 87 szem
11. Szem 081



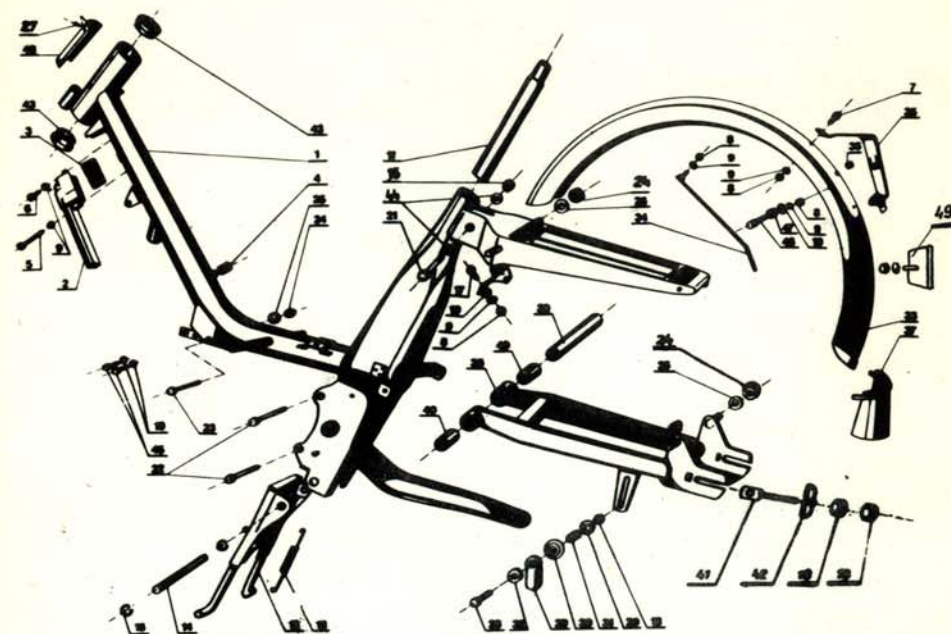
14. ábra

3.10 Vázszerkezet (15. ábra)

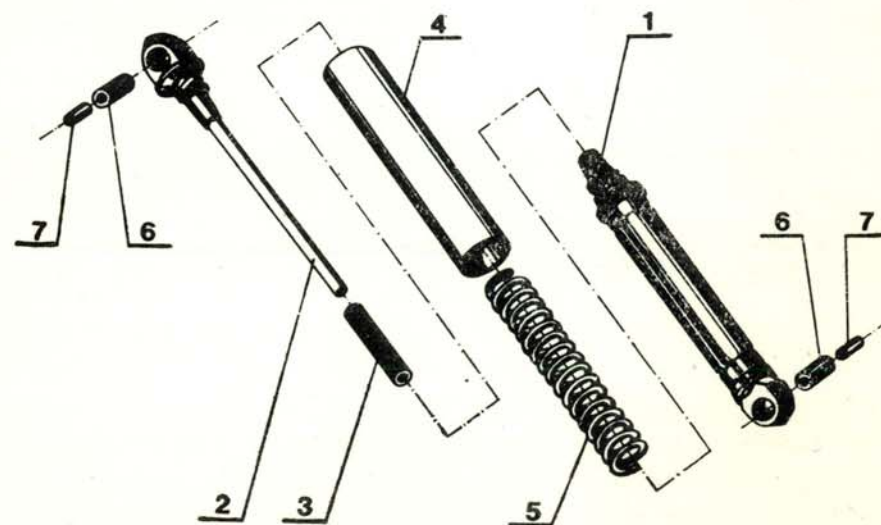
— Váz lengővillával

1. Hegesztett váz
2. Szívás zajtompító fedél
3. Szűrőszövet
4. Üzemanyagtartály támasztó
5. Csavar M 5×40
6. Csavar M 5×10
7. Csavar M 5×10
8. Csavaranya M 5
9. Alátét Ø 5,1
10. Alátét Ø 5,3
11. Nyeregülés csőve
12. Tartóállvány (hegesztett)
13. Tartóállvány rugója
14. Tartóállvány csapszeg
15. Csavaranya M 10
16. Biztosítógyűrű
17. Csavar M 5×12
18. Csavaranya M 6
19. Alátét Ø 6,1
20. Alátét Ø 6,4
21. Csavar M 10×55
22. Csavar M 8×60
23. Csavar M 8×45
24. Csavaranya M 8
25. Alátét Ø 8,2

26. Alátét Ø 3,4
27. Szegecs Ø 3×6
28. Csavar M 6×30
29. Láncfeszítő vezető
30. Görgő
31. Persely
32. Feszítő
33. Hátsó sárvédő
34. Sárvédőtartó
35. Hátsó lámpatartó
36. Átvezető
37. Sárvédőgumi
38. Lengővilla
39. Csapszeg
40. Persely
41. Oldali láncfeszítő
42. Láncfeszítő alátétel
43. Persely
44. Alátét Ø 10,5
45. Csavar M 6×12
46. Felfogócsavar
47. Távtartócsésze
48. Adattábla
- 49.



15. ábra



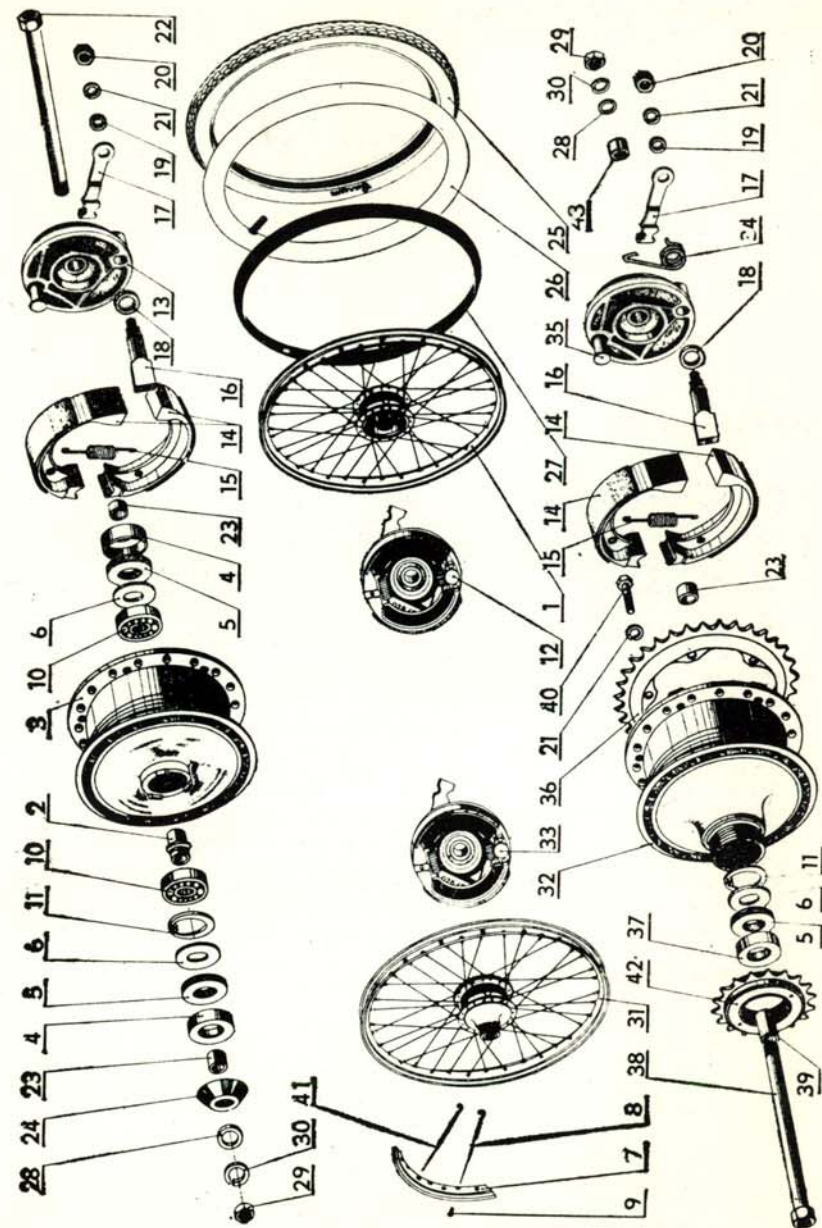
15. A ábra

Hátsó lengéscsillapító (15 A ábra)

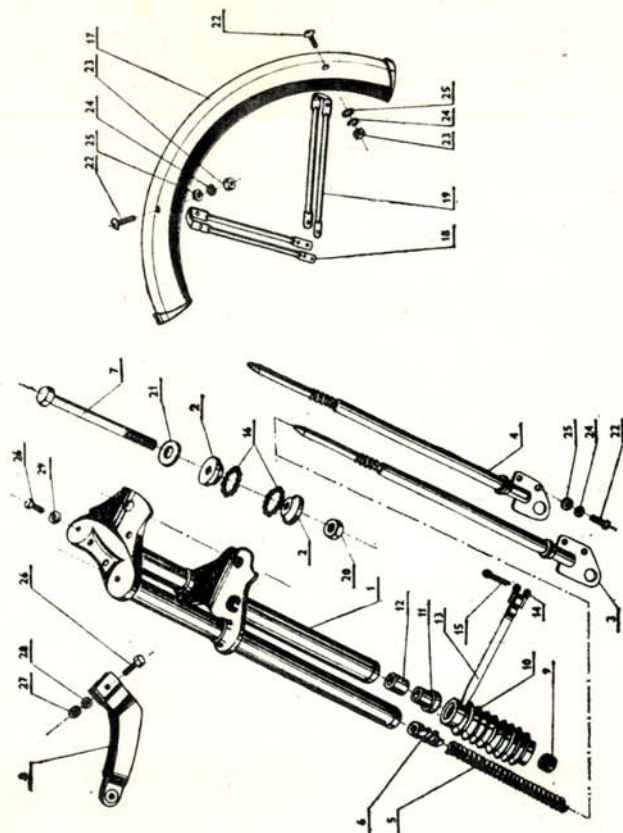
- Hátsó teleszkóp teljes
1. Teleszkóp alsó befogó
2. Teleszkóp felső befogó
3. Gumiütköző
4. Felső védőlemez
5. Rugó
6. Persely
7. Feszítőbetét

3.11 Kerekek (16. ábra)

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| 1. Első kerék a pántjával | 23. Állítócső |
| 2. Feszítő persely | 24. Gyűrű |
| 3. Első kerékagy | 25. Gumiabroncs 2 1/4×16" |
| 4. Tömítőgyűrű csészéje | 26. Tömlő 2 1/4×16" |
| 5. Tömítőgyűrű | 27. Belét |
| 6. Alátét | 28. Alátét 13 |
| 7. Pánt 2 1/4×16" | 29. Anyacsavar M12×1,5 |
| 8. Küllők M3×160 | 30. Alátét 12,2 |
| 9. Anyacsavar M3 | 31. Hátsó kerékagy a pántjával |
| 10. Csapágy 6001 | 32. Hátsó kerékagy |
| 11. Gyűrű 28 | 33. Hátsó fékfedél teljes |
| 12. Elsőfék fedele teljes | 34. Rugó |
| 13. Fékfedél | 35. Fékfedél |
| 14. Fékpofa teljes | 36. Lánckerék |
| 15. Fékrugó | 37. Tömítőcsűrű csészéje |
| 16. Fékkuics | 38. Hátsó kerék tengelye |
| 17. Kikapcsolókar | 39. Feszítő persely |
| 18. Alátét 10,2 | 40. Csavar M6×16 |
| 19. Alátét 6,4 | 41. Küllők M3×160 |
| 20. Anyacsavar M6 | 42. Üresjárat fogaskerék 18 fogú |
| 21. Alátét 6,1 | 43. Feszítő |
| 22. Elsőkerék tengelye teljes | |



3.12 Mellső villa (17. ábra)



17. ábra

1. Első villaszár teljes
2. Persely
3. Bal csúszódarab
4. Jobb csúszódarab
5. Rugó
6. Felső rugómegefogó

7. Kormányrúd csavar
8. Fényszórótartó
9. Ütköző
10. Pervédő
11. Alsó persely
12. Vezető persely

13. Szalag
14. Billincs
15. Sasszeg
16. Golyókosár
17. Első sárvédő
18. Felső tartó (a sárvédőhöz)
19. Alsó tartó (a sárvédőhöz)
20. Csavaranya M 12
21. Alátét Ø 13

22. Csavar M 5×10
23. Csavaranya M 5
24. Alátét Ø 5,1
25. Alátét Ø 5,3
26. Csavar M 6×14
27. Csavaranya M 6
28. Alátét Ø 6,1
29. Alátét Ø 6,4

3.13 Kormány (18. ábra)

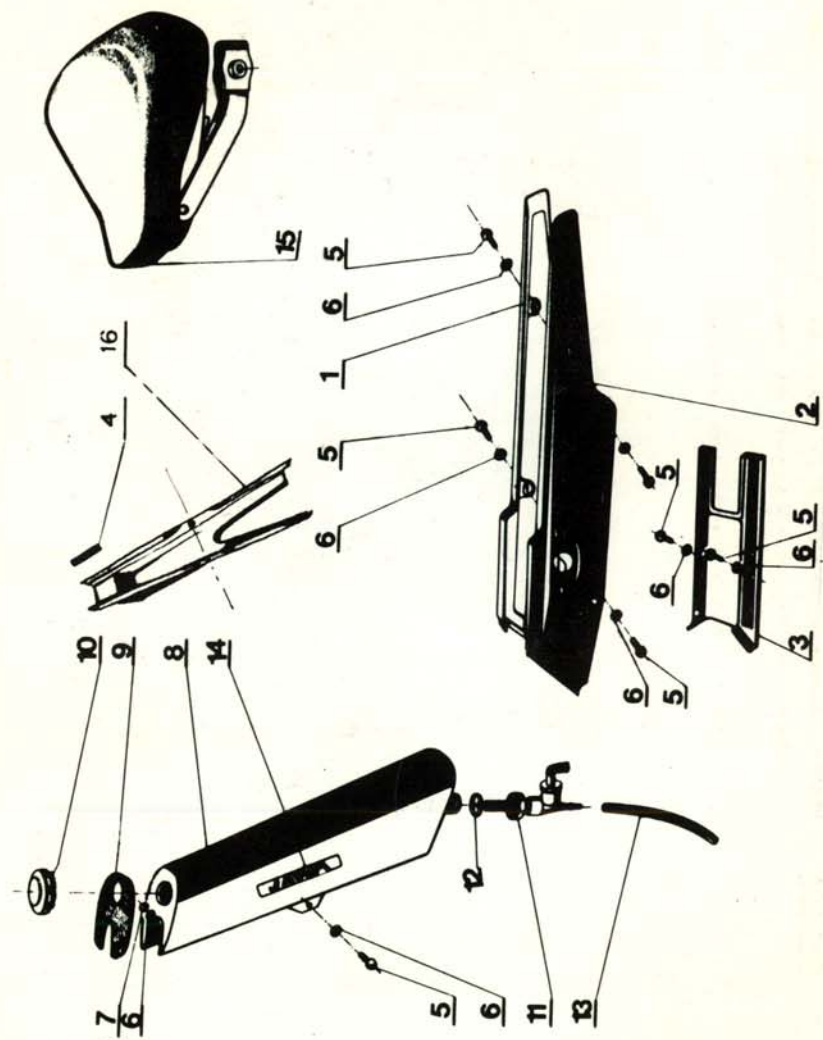
1. Kormánykar
3. Jobb oldali emeltyűtartó
4. Bal oldali emeltyűtartó
5. Emeltyű teljes
6. Forgatható fogantyú
7. Fogantyú csőve
8. Fogantyú foglalat
9. Záródugó
10. Dekompresszor kar
11. Dekompresszor tartó
12. Feszítőpersely
13. Bal oldali fogantyú
14. Gázbowden teljes
15. Hátsó fékbowden teljes
16. Támaszték
17. Első fékbowden teljes
18. Rugó

19. Dekompresszor bowden teljes
20. Bowden végrögztítő
21. Bowden végrögztítő csavar
22. Bowden csapszeg
23. Biztosítógyűrű
24. Csengő
25. Visszapillantó tükör
26. Hernyócsavar M 6×5
27. Csavar M 5×10
28. Csavar M 5×20
29. Csavar M 5×40
30. Csavaranya M 5
31. Alátét Ø 5,1
32. Alátét Ø 5,3
33. Csavar M 6×25
34. Alátét Ø 6,1

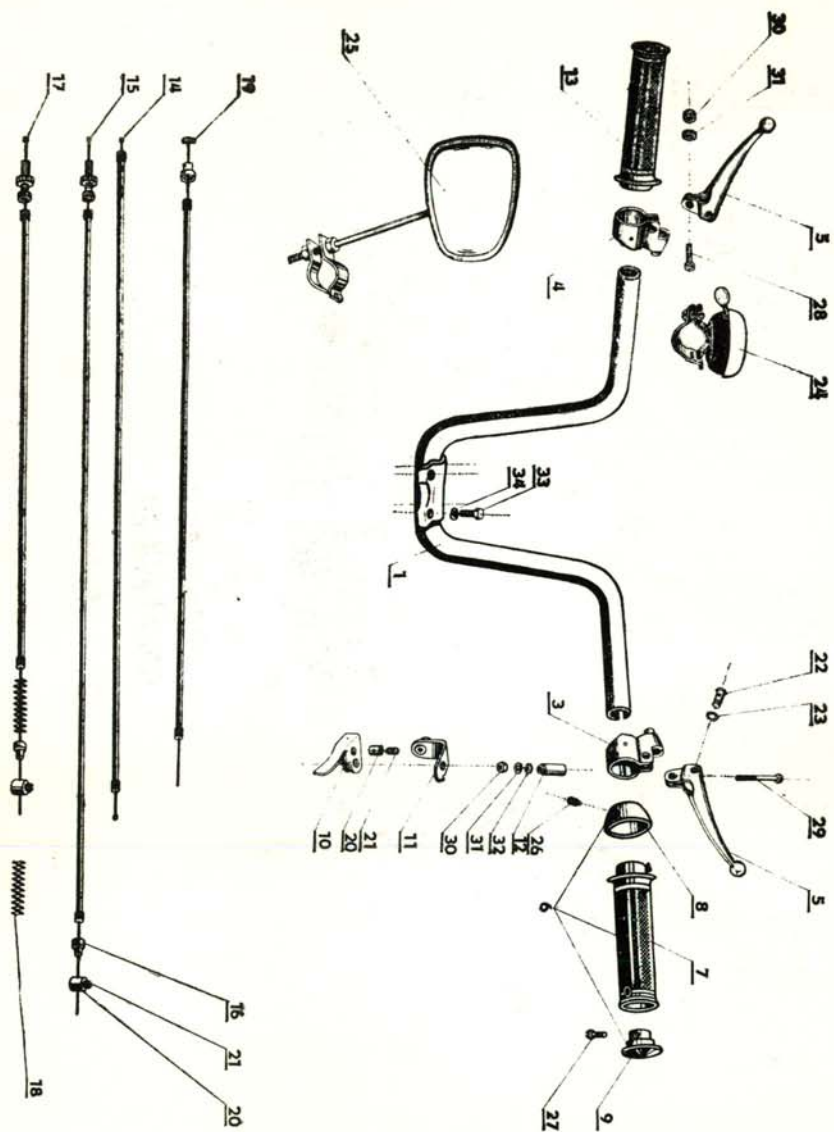
3.14 Fedelek, tartály és ülés (19. ábra)

1. Jobb fedél
2. Bal fedél
3. Felső fedél
5. Csavar M5×10
6. Alátét 5,3
7. Anyacsavar M5
8. Tartály
4. Perburkolat

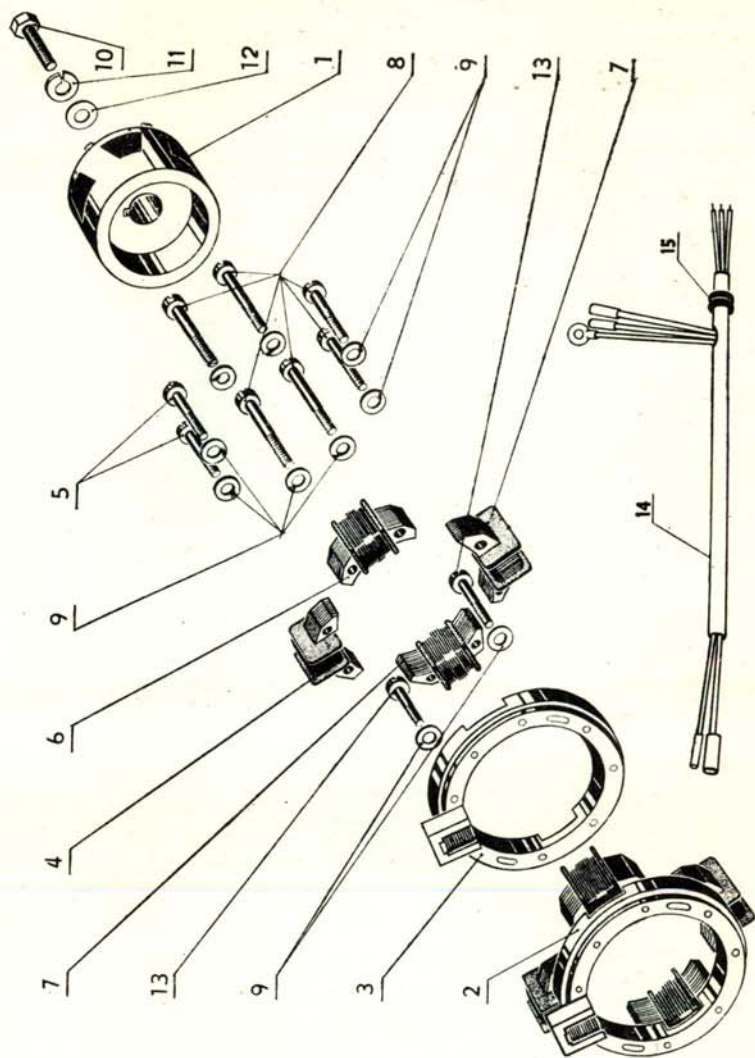
9. Borító
10. Dugó
11. Leengedő csap
12. Tömítés 14k
13. Tömlő
14. JAWA tábla
15. Ülész
16. Benzintartály alsó burkolatja



19. ábra



18. ábra



20. ábra

3.15 Generátor (20. ábra)

1. Forgórész
2. Állórész
3. Állórész tartója
4. Gyújtótekercs
5. Csavar M4×14
6. Világító tekercs I.
7. Világító tekercs II.
8. Csavar M4×30
9. Alátét 4,1
10. Csavar M5×25
11. Alátét 5,1
12. Alátét 5,3
13. Csavar M4×22
14. Kábelköteg
15. Átvezető gumigyűrű

Az elektromos áram forrása építőköve elv szerint ferrit-alapon készített, hatpólusú váltakozóáramú generátor. Magában a gyújtórendszerben nincsenek kontaktusok. A megszakítókar szerepét a váltakozóáramú generátor állórészének karjában elhelyezett kapcsolótekercs helyettesíti.

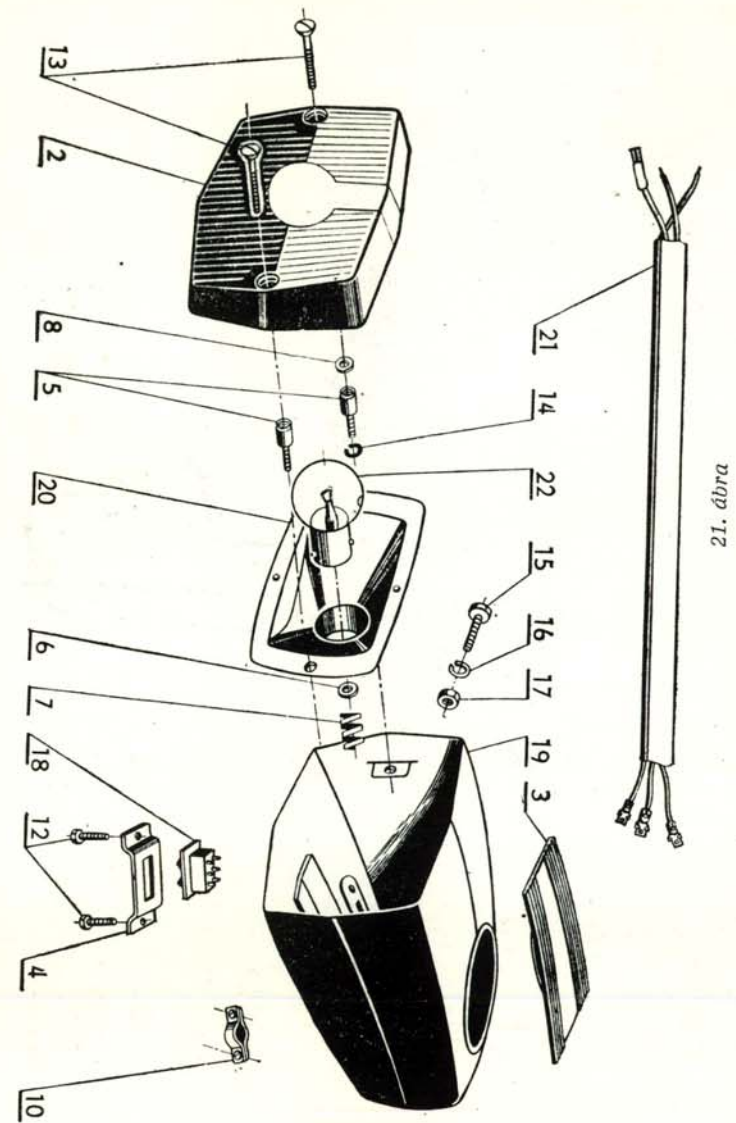
A váltakozóáramú generátor egyes áramkörei:
az első áramkör: a gyújtás táplálópólusa és a megszakító impulzus átvivője;

a második áramkör: a főmegvilágítás táplálópólusa;
a harmadik áramkör: a zárófény táplálópólusa.

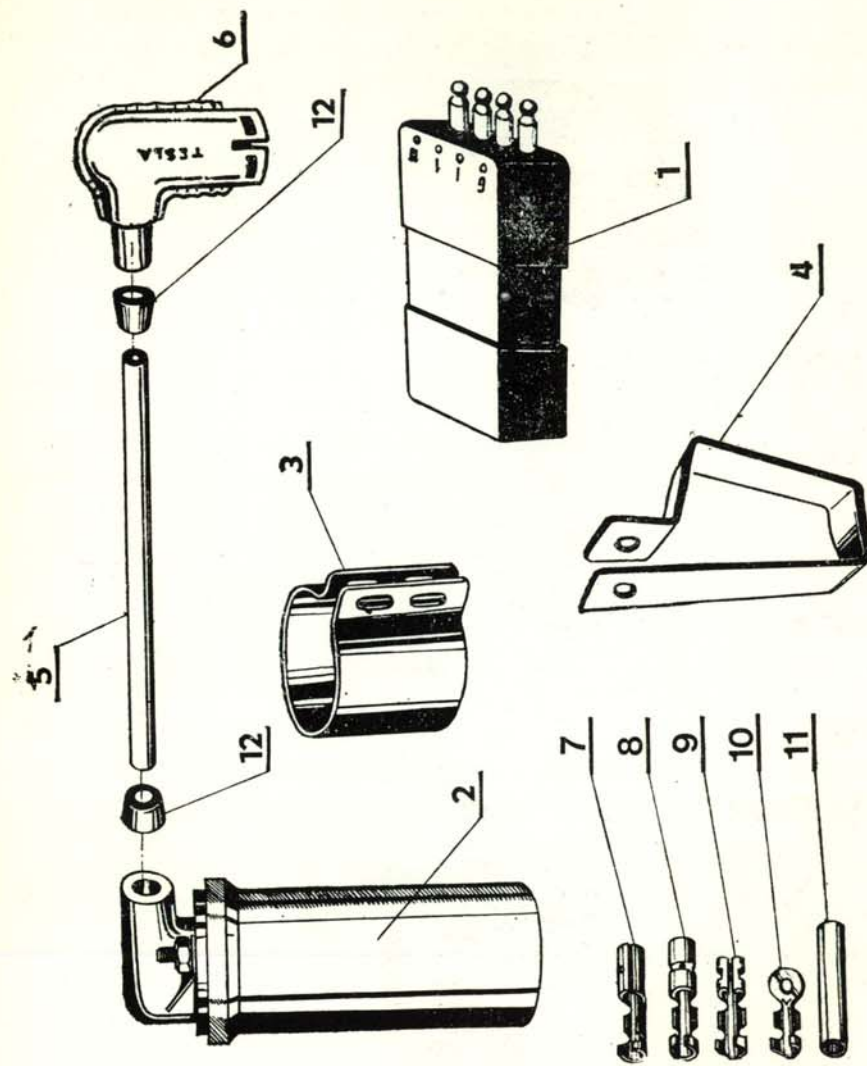
Égők: 1 db 6 V/21 W Ba 15s
1 db 6 V/5 W, S 8,5

3.16 Fényszóró (21. ábra)

- | | |
|-------------------------|----------------------------|
| — Fényszóró | 17. Anyacsavar |
| 2. Burkolat | 18. Megszakító |
| 3. Fedél | 19. Persely |
| 4. Toldat | 20. Paraboliikus tükör |
| 5. Belső menetes csavar | 21. Kábel |
| 6. Szigetelő alátét | 22. Izzó Tungstam 6 V/21 W |
| 7. Nyomó rugó | |
| 8. Biztosítóalátét | |
| 10. Felfogókengyel | |
| 12. Csavar M3×6 | |
| 13. Csavar M4×16 | |
| 14. Alátét | |
| 15. Csavar M6×16 | |
| 16. Alátét | |



21. ábra

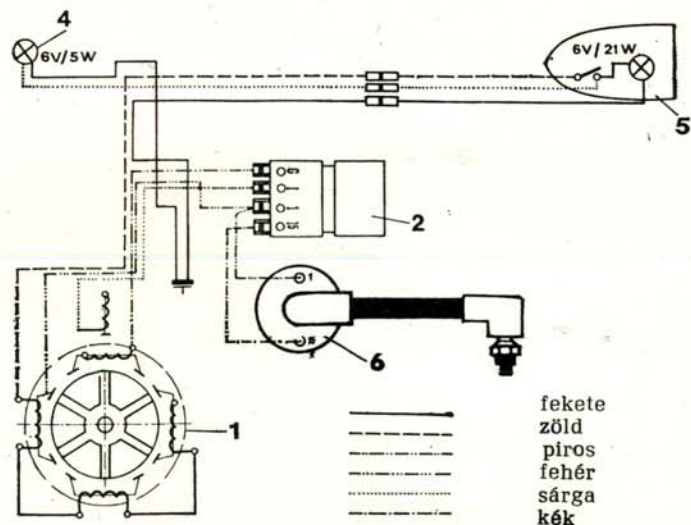


22. ábra

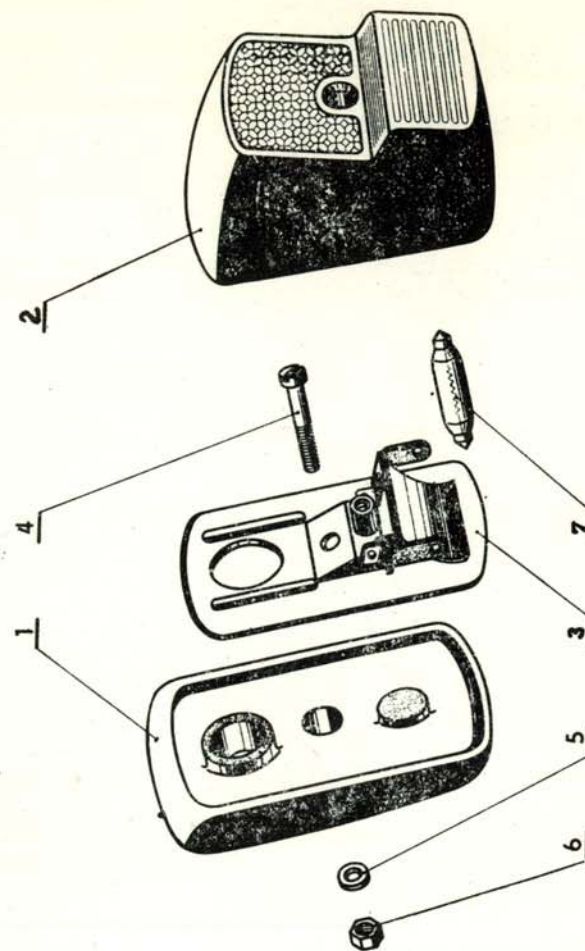
3.17 Gyújtás és kábelek (22. ábra)

1. Félvezető egység
2. Indukciós tekercs
3. Tekercstartó bilincs
4. Tartóállvány
5. Gyújtókábel
6. Gyújtógyertyapipa
7. Hengeres kábelvég
8. Hengeres kábelvégcsatlakozó
9. Lapos kábelvég
10. Kábelsaru
11. Szigetelőcső (PVC)
12. Védőfedél

1. Generátor
2. Félvezető egység
4. Hátsó fény
5. Első fény
6. Gyújtótekercs



23. ábra



3.18 Hátsólámpa (24. ábra)

1. Alaktömítés
2. Fedőbúra
3. Alaptest
4. Csavar M5×20
5. Alátét 5,3
6. Anyacsavar M5
7. Izzó C11

4. A MOPED ÜZEMELTETÉSE

4.0 Új gép bejáratása (kb. 1500 km-ig)

Az új gép bejáratása befolyásolja annak teljesítményét, fogyasztását és tartósságát. A bejáratás folyamán figyelembe kell venni a következőket:

- Üzemanyag: AROL 2 T jelű olajat a 80 okt. sz. benzinnel 1:25 arányban összekeverni.
- Kb. 500 km-ig a gázmarkolatot maximálisan 1/2 fordulatra nyitni.
- Hosszabb utazásnál ajánljuk a motort „átkenni”, időnként teljes gázadással (kb. 5 percenként egy gázfröccs). Hegyről lefelé utazásnál nem ajánljuk a motorfékezés alkalmazását, inkább fékezzük a motorkerékpárt a hátsófék segítségével.
- Megállásnál hagyjuk a motort üresjáratban járni egy kis ideig, azután állítsuk le.

4.1 Hideg motor beindítása

Ki kell nyitni az üzemanyag csapját, ezután be kell nyomni a porlasztón a levegő elzárásának a nyomógombját, egészen az ütközésig (ennek benyomása után a pecek kiugrik, azonban a levegő lezárva marad).

Télen néhányszor lépünk rá a pedálra a benzincsap kinyitása előtt, hogy a szerkezetek felmelegedjenek, az olaj megtörjön a hajtóműben. Ennél az átforgatásnál a dekompresszort végig tartjuk nyitva, hogy könnyebb legyen a pedál lenyomása.

a) Az állványon való beindítást (25. ábra) oly módon kell elvégezni, hogy a mopedet az állványra állítják, le kell nyomni a dekompresszor kart, pedált kb. 30°-ra állítjuk be a teljes függőlegeshelyzettől előre, hirtelen rá a gázfogantyút el kell forgatni elforgatási terjedelmének felére, a lábapozíciót a lábpedálra és a lábpedálnak az alsó fordulópontba való érése előtt elengedjük a dekompresszor kart. A motor beugrik. Szükség esetén ezt a műveletet többször megismételjük. A beindítás után szükséges a motort hagyni felmelegedni, felmelegedése után a gázfogantyút el kell fordítani az ütközésig, minek következtében kinyílik a karburátor levegő elzárójának a csappantyúja. Ezzel a motor elő van készítve az utazáshoz. A járművet le kell emelni az állványról a kerekére és gáz adagolásával elindítani.

b) Pedálozással való elindítás:

A járművet a kerekére kell állítani és be kell nyomni a levegő elzárásának nyomógombját a karburátoron, a kormányom levő dekompresszor kart be kell húzni, és el kell fordítani a gázfogantyút 1/2 állásra. A járművet ráülve pedálozással kell mozgásba hozni és amikor a jármű a megfelelő sebességet (kb. 10 km/6) elérte, akkor el kell engedni a dekompresszor kart, a motor beugrik. A gáz adagolását óvatosan végezzük (ne adjunk teljes gázt), mert ha a gázkart teljesen elfordítjuk kinyílik a légelező csappantyúja (melyet kis kattánás jelez), és a hideg motor leállhat.

c) Mielőtt motor beindítása (az utazás néhány perces megszakítása után). Nem kell a karburátor légelezőjét benyomni, egyébként ugyanúgy történhet mint a) vagy b) alatt leírtuk. Ha a motor túlszívás miatt nem indul (pl. véletlenül benyomott légelezővel indítottunk), akkor benűzött dekompresszorral ki kell szellőztetni. Menet közben meredekebb dombra történő felmenetelnél segíteni kell a motornak pedálozással.

4.2 Az üzemeltetési körülmények változása és a moped teljesítménye közötti kapcsolat

A motor legnagyobb teljesítményét csak üzemlelő állapotban adja le. Indítása után az üzemi hőmérsékletet a külső hőmérséklettől és a terheléstől függően 5—25 perc alatt nagyjából eléri a motor és a hajtómű.

Túlmelegedés esetén a motor teljesítménye csökken a termikus és mechanikus hatások csökkenése következtében. A túlterhelt és kevésbé hűtött (alacsony sebességgel emelkedőn tartósan felfelé haladó) motor hőegyensúlya megromlik, a dugattyú súrlódási vesztesége egyre nő (egyre kisebb a leadott teljesítmény) s ha a motort ilyenkor nem állítjuk le, a dugattyú hőtoka annyira megemelkedhet, hogy megszorul a hengerben.

A motor túlterhelését nemcsak nehéz teher hosszú emelkedőn való felvitelére, vagy nagy sebességgel való mozgására, tehát hasznos munkavégzés okozhatja, hanem meddő munkavégzés, azaz rossz mechanikai hatások is, melyek közül a leggyakoribbak: az előírtnál alacsonyabb guminyomás, túl feszes vagy kenetlen lánc, olajhiány a hajtóműben, túl kevés az üzemanyagban az olaj, kenetlen kerékcsoportok, súrlódó fék, rosszul beállított bowden vagy egyéb hiba miatt (csúszó tengelykapcsoló, stb.).

A motor nyers (bejáratás alatti) állapota, a súrlódási veszteség magasabb értéke miatt szintén egy bizonyos túlterhelést jelent a motornak, ezért kell eleinte kis terheléssel és kis sebességgel üzemeltetni, és csak fokozatosan, több ezer km alatt egyre nagyobb terheléshez hozzászoktatni.

Csak attól a motortól várhatjuk el a gyár által előírt teljesítményjellemzőket, amelyen a motor optimális üzemet biztosítottuk, a gyár által előírt beszállítási és karbantartási előírások betartásával, a motor bejáratott és az üzemeltetési szabályokat betartjuk.

4.3 Fékezés és megállás

Az első, valamint ha szükség van a fékezésre vissza kell engedni alapállásba a gázfogantyút és a fékkarok enyhé meghúzásával fékezni kell. Ugyanúgy kell eljárni a jármű megállításánál is. A fordulatszám csökkenésével kikapcsol a tengelykapcsoló és a motor üresjáratban fut. Az út folytatása esetében a gáz adagolásával a tengelykapcsoló újból bekapcsol és a jármű elindul. Az utazás befejezése után a motort a dekompresszor kar lenyomásával és az üzemanyag bevezetőcsap elzárásával állítjuk le. Ne hagyjuk a motort őrízetlenül járni, mert rázkódástól felborulhat, és kigyulladhat. A nyeregből leszállva azonnal zárjuk el a benzincsapot, a motort még a nyeregben ülve állítsuk le a dekompresszorral.

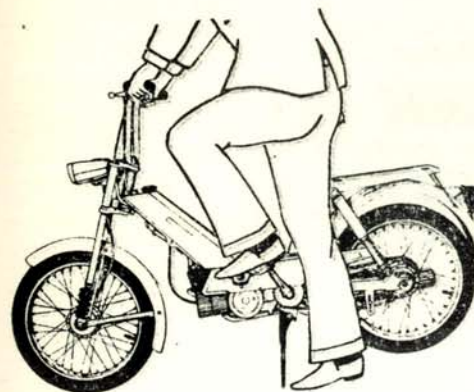
4.4 A mopedon mint kerékpáron való közlekedés

Amennyiben a mopedet kerékpárként kívánjuk használni, pl. üzemanyag kifogyása esetén, akkor be kell nyomni a motor kikapcsolás csillag alakú csavaranyáját a kislánckerék tengelyében, a motor irányába és jobbra

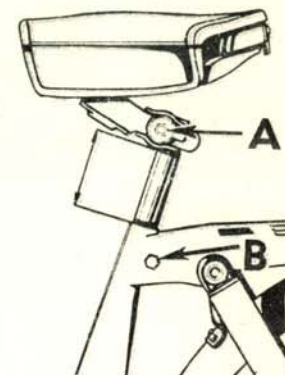
keli elfordítani. A csavarany ebben a helyzetben besüllyedve marad és a motor ki van kapcsolva. A motor ismét bekapcsolódik, ha újból megnyomjuk a csillag alakú csavaranyát a motor irányába és balra elfordítjuk.

4.5 Nyereg (ülés) magasságának beállítása

A nyeregülés magasságát a használója igénye szerint lehet beállítani. A nyereg hajlásszögét az „A” nyeregbillincs csavaranya fellazítása után lehet beállítani. 26. ábra. A csavaranya meghúzását időnként ellenőrizni kell, hogy kilazulása esetén meg ne rongálja a tartórúd fogazatát. A nyereg magasságát a vázon levő „B” csavaranya meglazítása után lehet beállítani. Az állítási tartomány 120 mm. A nyereg beállítása után a csavarokat alaposan meg kell húzni. Ne húzzuk ki jobban a nyeregcsövet mint a megengedett 120 mm, mert a cső letörése, kifordulása miatt baleset keletkezhet!



25. ábra



26. ábra

4.6 A fékek beállítása

Az első, valamint a hátsó fék beállításához a kormányon levő csavarokat kell felhasználni (28. ábra). A beállításnál fel kell lazítani a nagyobbik recézett csavaranyát és a kisebbik csavar elcsavarásával be kell állítani a holtjátékot oly módon, hogy a fékkar, behúzása után a fogantyútól 20–30 mm távolságra legyen. Amennyiben a fékeket már nem lehet a kormányon levő csavarokkal beállítani, akkor azokat a fékkulcson kell beállítani, a fékhuzalok utánhúzásával (29. és 30. ábra). Ezután a fékek beszabályozását a kormányon levő csavarokkal kell elvégezni.

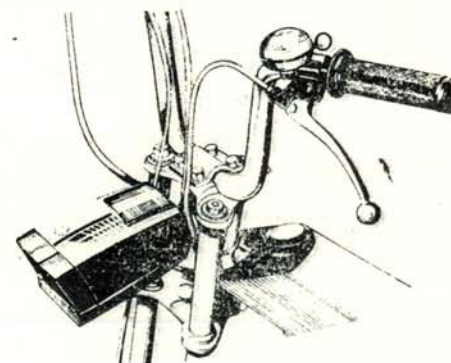
A fékek beállítása után ellenőrizni kell azt, hogy nem lettek-e túlságosan meghúzva. Ezt a mopednek az állványra történő felhelyezése után a kerekek megforgatásával végezzük el, megállapítva azt, hogy kerekek szabadon, dörzsölés nélkül forognak-e.

A jármű mosása esetén a fékdobokba víz hatolhat be, és ezáltal a fékpofák benedvesednek. Ugyanez előfordulhat nedves időben történő üzemeltetésnél is. A fékpofák benedvesedésével a fékhatás bizonyos mértékig csökkenhet. Ez a gépjárműveknél általában ismeretes jelenség könnyen kiküszöbölhető a következő módon: mosás után vagy nedves időben mindkét féket indulás után 100 m-t mérsékelten fékezzék. Ezáltal a fékbatét és a fékdob gyorsan kiszárad, és így menetközben a fékek továbbra is kellőképpen működhetnek.

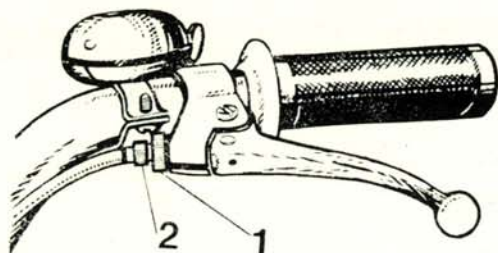
4.7 A lánc beállítása

A motor láncának beállítását a tengely csavaranyájának fellazítása után lehet elvégezni (30. ábra 3-al jelölve). A váz mindkét oldalán levő láncfeszítő [2-el jelölve] meghúzásával a láncot annyira kell megfeszíteni, hogy kb. 15 mm belógása legyen. A lánc beállítása után ellenőrizni kell a kerekek nyomvonalát egy egyenes lécc segítségével és azután a tengely csavaranyáját megfelelően meg kell húzni.

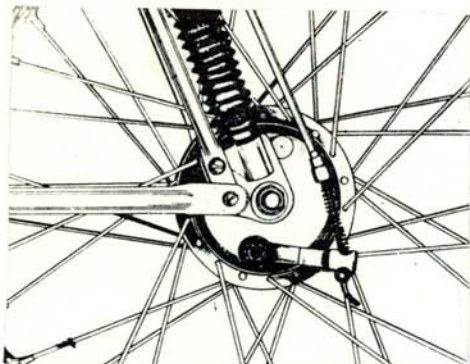
A túl feszes lánc komoly károkat okozhat. A lábpedálok láncát excenter feszítőtárcsa segítségével kell beállítani, a moped baloldalán.



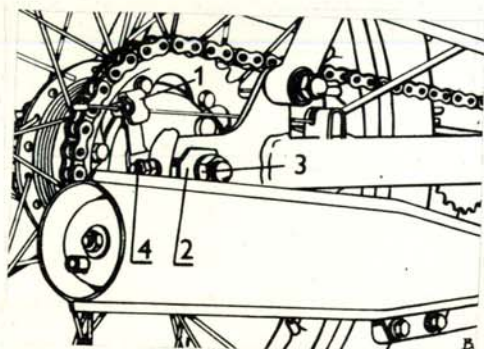
27. ábra



28. ábra



29. ábra



30. ábra

3.15 Generátor (20. ábra)

A dekompesszort a működtető fogantyúján levő csavar fellazítása után lehet bálíltani a dekompresszor kallantyúján. A huzalt annyira kell fellazítani, hogy a bowden holtjátéka a motor felőli végén 1–1,5 mm legyen. A huzal holtjátékának beállítása után a csavart alaposan meg kell húzni (31. ábra).

A huzal holtjátékának meg kell legyen az előírt értéke, mivel a túlfeszített huzal esetén bekövetkezne a dekompesszor szelepének elégeése. Laza huzal esetében viszont a dekompesszor nem működne.

4.9 Karburátor

A fúvókákat csak benzinnel és sűrített levegővel szabad tisztítani. A JI-KOV 2912 DC típusjelű karburátornak a következő a beszbályozása JAWA mopednél való alkalmazása esetén:

- fő fúvóka jele, **63**
- üresjárat fúvóka, **35**
- a tolattyú beállítva felülről a II. rovátkába:
- az üresjárat keverék keverési arányának szabályozó csavarja visszafelé csavarva az ütközéstől 1/4 — 1/2 fordulattal. (32. sz. ábra 3-as jelű csavar).

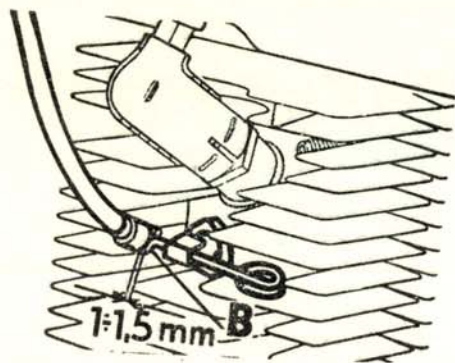
A gázfogantyú ütközési csavarjával (32. ábra 2-es jelű csavar) az üresjárat fordulatszámot lehet beállítani. A fordulatszám növelését a csavar becsavarásával, csökkentését a csavar kicsavarásával lehet elérni. A rajzon 1-el van jelölve a légelező gombja, mely a gázfogantyú „teljes gáz” állásba forgatásakor kis kattantást halatva teljesen kinyit (ha előzőleg benyomtuk).

4.10 Gyújtás

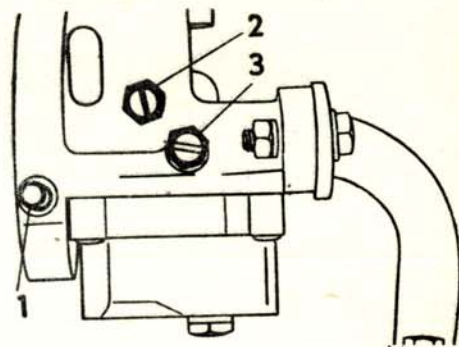
A mopedet félvezető gyújtással látták el, mely a gyújtógyertyák időnkénti kitisztításán kívül nem igényel semmiféle kezelést és karbantartást. Nincs szükség az előgyújtás beállítására sem, mivel ennél nem fordulhat elő semmiféle mechanikus elhasználódás. Az előgyújtás csak abban az esetben kell beállítani, ha az állórész csavarjai meglazulnak vagy leszerelése esetében. Ezért azt ajánljuk, hogy ne nyúljanak a gyújtás beállításához és esetleges üzemzavar esetén forduljanak a szakosított javítóműhelyhez.

Az előgyújtás beállításánál a forgórészt addig kell elforgatni jobbra, amíg a forgórész karcjele nem fedi pontosan az állórész karcjelét (33. ábra). A gyújtógyertya nyílásába indikátor vagy mélységmérőt kell behelyezni és meg kell mérni a betolódás mélységét. Ezután tovább kell a forgórészt forgatni jobbra egészen a dugattyú felső helyzetéig. Az indikátoron levő távolságnak a karcjelek fedésétől a felső fordulópontig 1–1,5 mm-nek kell lenni. Amennyiben ez az érték nagyobb ennél, akkor fel kell lazítani az állórészt rögzítő két csavart (E) és az állórészt el kell forgatni jobbra; amennyiben az előgyújtás 1 mm-nél kisebb, akkor az állórészt balra kell elforgatni (34. ábrán D irányba).

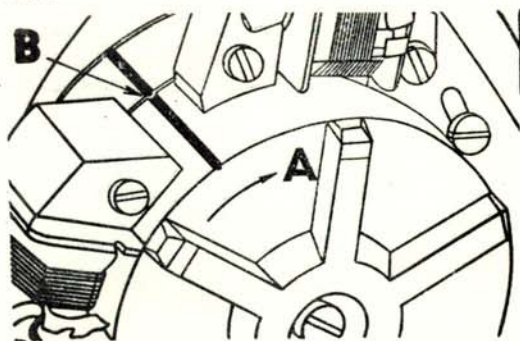
A beszbályozás után a csavarokat jól meg kell húzni és újra ellenőrizni kell a beállítás helyességét.



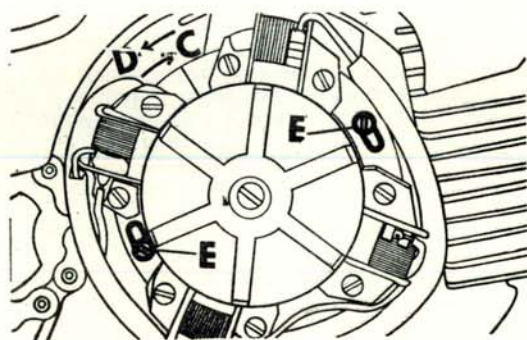
31. ábra



32. ábra



33. ábra



34. ábra

5. MŰSZAKI KARBANTARTÁS

A moped lakkozott és krómozott alkatrészeinek tisztításánál minden esetben vizet és samponokat kell alkalmazni. A lakkozott és krómozott részeket — azok lemosása után — száraz szarvasbőrrel kell letörölni.

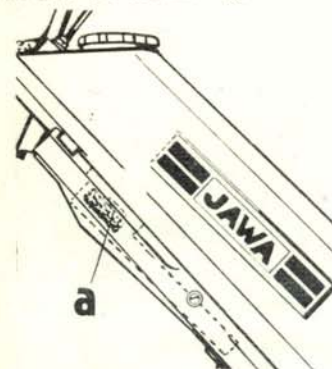
A műanyag és gumi alkatrészeket csak vízzel szabad lemosni. A lakkozott és gumi alkatrészeket sohasem szabad mosni petróleummal, benzinnel, vagy másfajta oldóanyaggal, mivel ezek megkárosítanák az alkatrészeket.

A légtisztító betéjtét időnként benzinnel kell kimosni (35. ábra).

A kipufogó hangtompítójának a tisztántartásánál, fapálcikával kell megtisztítani a nyílást a lerakódásoktól. A teljesítmény nagyobb mervű csökkenésénél ellenőrizni kell azt, hogy a kipufogó hangtompítója nincs-e betömődve. A kipufogó végdarabját a csavaranya lecsavarása után lehet kicserélni (36. ábra). Ellenőrizze gyakran, hogy a csavarok és anyák kellően meg vannak-e húzva.

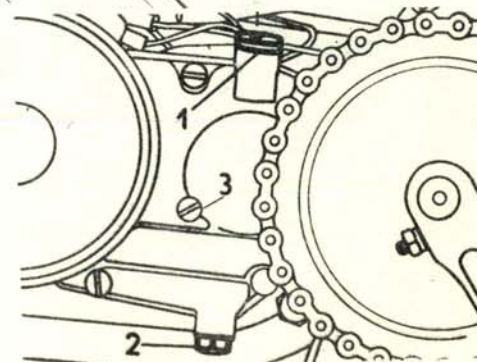
A hajtómű szekrényben az olajat csak közlekedés után szabad kicserélni akkor, amikor úgy a motor, mint az olaj még meleg. A motor alsó részén ki kell csavarni a „2” leeresztő csavart (36. ábra).

Az „1” töltőnyíláson kell beönteni az új hajtómű olajat melyet egészen a „3” ellenőrző nyílásig kell feltölteni. Hetente ellenőrizzük az olajszintjét a hajtóműszekrényben a „3” nivócsavar kicsavarásával, és szükség szerint fel kell azt tölteni ugyanazzal az olajminőséggel, amellyel eredetileg volt.



35. ábra

36. ábra



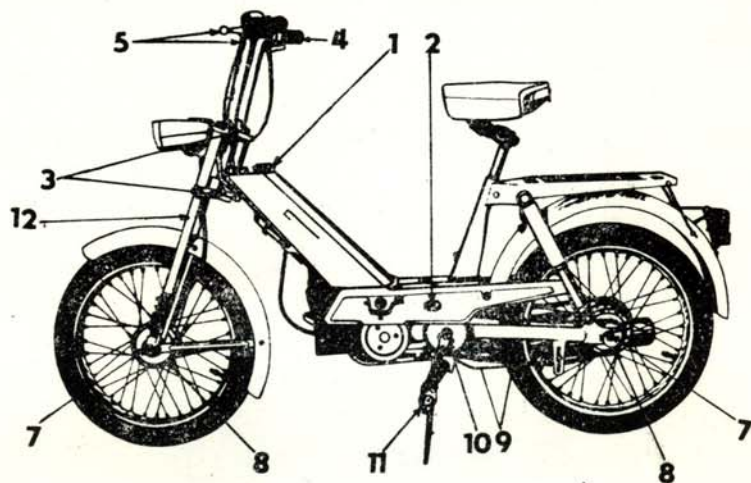
Karbantartási terv

Az első 800 km után ki kell cserélni a sebességváltóban levő olajat. Be kell állítani és ki kell tisztítani a karburátort. Meg kell húzni a hengerfej csavaranyáit, ellenőrizni kell az összes csavar meghúzását. Be kell állítani és meg kell kenni a láncot, be kell állítani a fékeket.

Az első 2000 km után: ki kell cserélni a sebességváltóban levő olajat, ki kell tisztítani a karburátort. Ki kell mosni benzinben a légszűrő betétjét. Be kell állítani és meg kell kenni a láncot, be kell állítani a fékeket. Ellenőrizni kell és után kell húzni a csavarokat, anyákat és küllőket.

Minden 6000 km után:

Ki kell tisztítani és ellenőrizni kell a gyújtógyertyát. Ki kell cserélni az olajat a sebességváltó szekrényben, ki kell tisztítani a karburátort. Ki kell mosni a légszűrő betétjét, be kell állítani és meg kell kenni a láncot. Be kell állítani a féket. Ellenőrizni kell és után kell húzni a csavarokat. El kell végezni a jármű kenését a kenési táblázat szerint. A kipufogót ki kell tisztítani. A jármű további karbantartását szükség szerint kell végezni.



37. ábra

Kenési táblázat

(lásd a 37. ábrát)

Ábra. sz.	A kenés helye	A kenőanyag	Megjegyzés
1. Motor		AROL 2 T kétütemű motorokhoz rendszeresített olaj.	Tartós kenés: az olaj és a benzin keverési aránya 1:33, 1500 km-ig 1:25
2. Hajtómű szekrény		Motorolaj MDC agyestíft	öltésmennyiség: 0,13 l.
3. Kormányszerkezet		Csapágy kenőzsír	Leszerelésnél le kell mosni és be kell kenni.
4. A gáz forgatható fogantyúja		Kenőzsír	
5. A fékek és a dekompresszor kallantyúi		MDC motorolaj	
6. Bowdenek		Híg gépolaj, orsóolaj	Megmosása után be kell kenni a csapágyaknak.
7. Kerekek csapágjai		Csapágy kenőzsír	Bowdenekbe beeresztelni.
8. A fékkulcs csapja, kulcsok, a fékpofák csapjai		Konőzsír	• Fel kell tölteni a csapágyakat.
9. A láncok		Grafitos olaj, vagy kenőzsír	Fel kell tölteni a csapágyakat.
10. Az állvány csapja		MDC motorolaj	A megtisztítás után vékony rétegekben kell megkenni.
11. Pedál csapja		MDC motorolaj	Megtisztítani és szükség szerint megkenni.
12. Első teleszkóp		MDC motorolaj	
13. Szabadon futó fogaskerék		MDC motorolaj	

6. ÜZEMZAVAROK ELHÁRÍTÁSA

	Megállapított működési zavar	Kiküszöbölés módja
Köpopog a motor	A motor túlhevült. A gyújtógyertya elektródjai túlhevültek. Sok a karbonlerakódás a hengerfejen és a kipufogó csatornában. Nagy vagy kicsi az előgyújtás. A kipufogó hangtompítójába betömődött. Víz vagy olaj van a karburátorban. A karburátorba kevés üzemanyag érkezik.	Ki kell hagyni hűlni és nem kell nagy fordulatszámmal nűködtetni. Ki kell cserélni a gyújtógyertyát. Le kell emelni a hengerfejet és le kell szerezni a kipufogót. A karbonlerakódást el kell távolítani. Be kell szabályozni az előgyújtást. Le kell szerezni a hangtompítós és ki kell tisztítani. Ki kell tisztítani a karburátort. Teljesen ki kell nyitni az üzemanyagcsapot (esetleg fel kell használni a tartalékot; után kell tölteni az üzemanyagot, meg kell vizsgálni az oda vezető csővezetékét, ki kell tisztítani a légző nyílást a tartály záródugaszán. Ellenőrizni kell a fogantyúszekrény tömítettségét és szűkség szerint ki kell cserélni a tömítést. Be kell állítani a karburátort, ki kell tisztítani a fűvókákat. Fel kell keverni az üzemanyagot.
Berobbanások vannak	Rosszul vagy összekeverve a benzint az olajjal. Rossz (átüt) a gyújtógyertya. Olajos a gyújtógyertya. A tartályban nincs üzemanyag.	Ki kell csavarni a gyújtógyertyát és ki kell tisztítani. Ki kell nyitni a tartalék üzemanyagcsapját.
Kihagy a motor, de a szikra megfelelő	Motor nem indul, vagy leáll, de szikra van	

	Megállapított működési zavar	Kiküszöbölés módja
Motor nem indul, vagy leáll, nincs szikra	Az üzemanyag csapja a bevezető vezetéken le van zárva, vagy nincs teljesen kinyitva. Eltömődött az üzemanyag tisztító szűrője a csap felett. Eltömődött a csővezeték vagy a karburátorban levő szűrő. Eltömődött az üzemanyag tartály záródugóján a légzőnyílás. Eltömődött a karburátor fűvókája. Kilyukadt az úszó. Nem zár a tűszelep. Beolajozódott a gyújtógyertya. Mégse került a gyújtógyertya szigetelésére. Rövidzárlat van a gyújtógyertya elektródái között. Nagy a gyújtógyertya elektródái között levő távolság. A gyújtógyertya átüt a vázra a sár és víz következtében. A kábel szigetelése elégett. Mégse került a gyertyapipa. Meghibásodott a Tirisztor egység vagy csak a Tirisztor. Eltört a dugattyú gyűrű.	Ki kell nyitni rendesen az üzemanyagcsapját. Ki kell venni az üzemanyagcsapot és a tisztító szűrőt kitisztítani. Le kell szerezni a csővezetékét és a karburátort is ki kell tisztítani, valamint a fűvókákat is át kell fuvatni. Ki kell tisztítani a légző nyílást. Ki kell csavarni a fűvókát és kitisztítani. Be kell forrasztani vagy ki kell cserélni. Piszkos vagy megsemmisített a szelep, ezért ki kell cserélni vagy tisztítani. A gyújtógyertyát ki kell tisztítani vagy cserélni. Ki kell cserélni a gyújtógyertyát. Az elektródákat be kell állítani egymástól kb. 0,7 mm-re. Meg kell igazítani az elektródákat 0,7 mm egymásközi távolságra. A gyújtógyertya pipát, valamint a kábelt meg kell tisztítani és szárazítani. A kábelre szigetelőszalagot kell tekerni és minél előbb kicserélni. Ki kell cserélni a pipát. Ki kell cserélni a Tirisztor egységet vagy csak magát a Tirisztor. Le kell húzni a hibás dugattyúgyűrűt a dugattyúról és ujjal kell pótolni.
A motornak nincs kompressziója		

Megállapított működési zavar	Kiküszöbölés módja
Besült a dugattyú gyűrű.	Le kell húzni a dugattyógyűrűt meg kell tisztítani a hornyokat és gyűrűket a koksztól.
A gyújtógyertya alatti tömítés átenged.	A tömítést újjal kell kicserélni.
Berágódott a dugattyú.	Szét kell szedni, megjavítani vagy kicserélni.
Túlhevült a motor.	A motort le kell hagyni hűlni, és csak kis fordulatszámmal működ-tetni.
Nem elegendő a kenés.	Ügyelni kell arra, hogy az olaj és a benzín keverés mindig megfelelő arányban történjen és jól legyen össze-szekeverve.
Elszakadt a gáz huzala.	Ki kell cserélni vagy meg kell toldani a huzalt.
Rossz a tömítés a karburátor és a henger között.	A tömítést ki kell cserélni és a szívócsontot jól kell rögzíteni.
Sok a karbonlerakódás a hengerfejen, a hengerben és a kipufogó tömítőben.	Le kell szerelni a hengerfejet a hengert és a kipufogót és a lerakódott karbont el kell távolítani.
Részben eltömődött az üzemanyag vezetéke.	Le kell szerelni az üzemanyagcső vezetéket és kitisztítani.
Rosszul van beállítva a gyújtás.	Be kell állítani az üresjáratot.
Rosszul van beszabályozva a karburátor.	Be kell állítani az üresjáratot, a tűszelep helyzetét, s ki kell tisztítani a levegő tisztítót.
Beakadt a karburátor tolattyúja.	Szabaddá kell tenni a tolattyút s be kell azt állítani.
Eltömődött a kipufogó hangtompítója.	Ki kell tisztítani a hangtompítót.
Elkopott a henger belseje és a dugattyú.	Úrja kell kőszörűteni a henger, új dugattyút és dugattyúgyűrűket kell adni és meg kell állapítani a dugattyú csapágyának elhasználódását.

Megállapított működési zavar	Kiküszöbölés módja
A motor hamis levegőt szív be (a szekrény egyik fele vagy a karburátor szívócsontja nem jól tömít).	A szekrény felét el kell választani, az érinkező felületeket alaposan meg kell tisztítani, fel kell helyezni a tömítőanyagot és szorosan össze kell szerezni. A szívócsont alatti tömítést is cserélni kell.
Magsérült a tömítőgyűrű.	Ki kell cserélni a tömítőgyűrűt.
A hengerfej nem tömít rendesen.	Be kell csiszoltani.
Eltömődött a légtisztító.	Ki kell tisztítani.
Részben eltömődött az üzemanyag vezeték, vagy a szűrő az üzemanyag-csapban esetleg a karburátorban.	Az üzemanyag vezetéket vagy a szűrőket ki kell tisztítani.
A gázhuzal akadozik.	A huzalt le kell kenni, esetleg cserélni.
Hibás a gyújtógyertya.	Ki kell cserélni a gyújtógyertyát.
Túlhevült a motor.	A motort hagyni kell kihűlni, és alacsony fordulatszámon kell működ-tetni.
Kiesett a tűszelep biztosítója a karburátorban.	Új biztosítót kell betenni.
Beszennyeződtek a tengelykapcsoló súrlódó pofái.	Meg kell tisztítani a súrlódó pofákat. Ellenőrizni kell a tengelykapcsoló tömítését.

A tengelykapcsoló csúszik

7. A MÓPED HATÁSA KÖRNYEZETÉRE BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

A motor kipufogógáza bármely fordulatszámon az előírt porlasztóbeállítás-nál a 23/1975. KPM—BM sz. rendeletben előírt max. 4,5-tf% CO-nál keve-sebb mérgező szénmonoxidot tartalmaz. A kipufogógáz tartós belegzése azonban mindenképpen kedvezőtlen az emberi szervezetre, ezért zárt helyen a motort ne járassuk egy percnél tovább.

A motor zajsintije gyári kipufogó és szívászajcsökkentővel a KPMSZ 50.7034 sz. szabvány szerint mérve nem haladja meg a 23/1975. KPM—BM. sz. rendeletben segédmotors kerékpárokra maximált 75 dBA hangnyomást (73 dBA).

A moped háromállású üzemanyagszállítóval rendelkezik, melyet a motor leállításkor el kell zárni, nehogy az esetleg fennakadt úszó miatt kiömlő benzint tűzveszélyt okozzon. A motor beindítása előtt győződjünk meg a benzincső helyes porlasztóra és benzincsapra csatlakozásáról, és a motor száraz állapotáról, mert a benzinnel szennyezett motor beindítása tüzet okozhat.

A hajtómű és a porlasztó környékén olajfilm keletkezik az üzemelés közben. Ezt időnként célszerű letörölgetni a tűzveszély és szennyeződés elkerülésére.

A gyújtószikra emberi életre veszélytelen, de a motoron kívüli keletkezése tüzet okozhat, ezért indítás előtt ellenőrizzük a gyújtókábel helyes csatlakozását.

A mopedet őrizetlenül hagyni járó motor esetén tilos!

8. SZÁLLÍTÁS ÉS TÁROLÁS

A mopedet szállítani gépkocsival vagy vasúton üzemi nyomásra felfűjt kerekeire állítva, eldőlés ellen kikötve, vagy kitámasztva lehet. Gyári új mopedeket rekeszbe rögzítve szállítják, villás emelővel mozgatható.

Az üzemanyagot teljesen le kell engedni szállításkor. A mozgáskor ne állítsuk a kipufogócső szabad végével felfelé a motort, mert kifolyik a váltóból az olaj és víz folyhat a hengerbe. Emeléskor a kormányszarvat, a hátsóvillát fogjuk.

Rövidebb ideig tartó raktározásnál a moped különleges kezelést nem igényel, tisztán, üzemkészén tárolhatjuk.

A moped tartósítása és tárolása téli viszonyok között

A moped tartós tárolására való elkészítésének sorrendje:

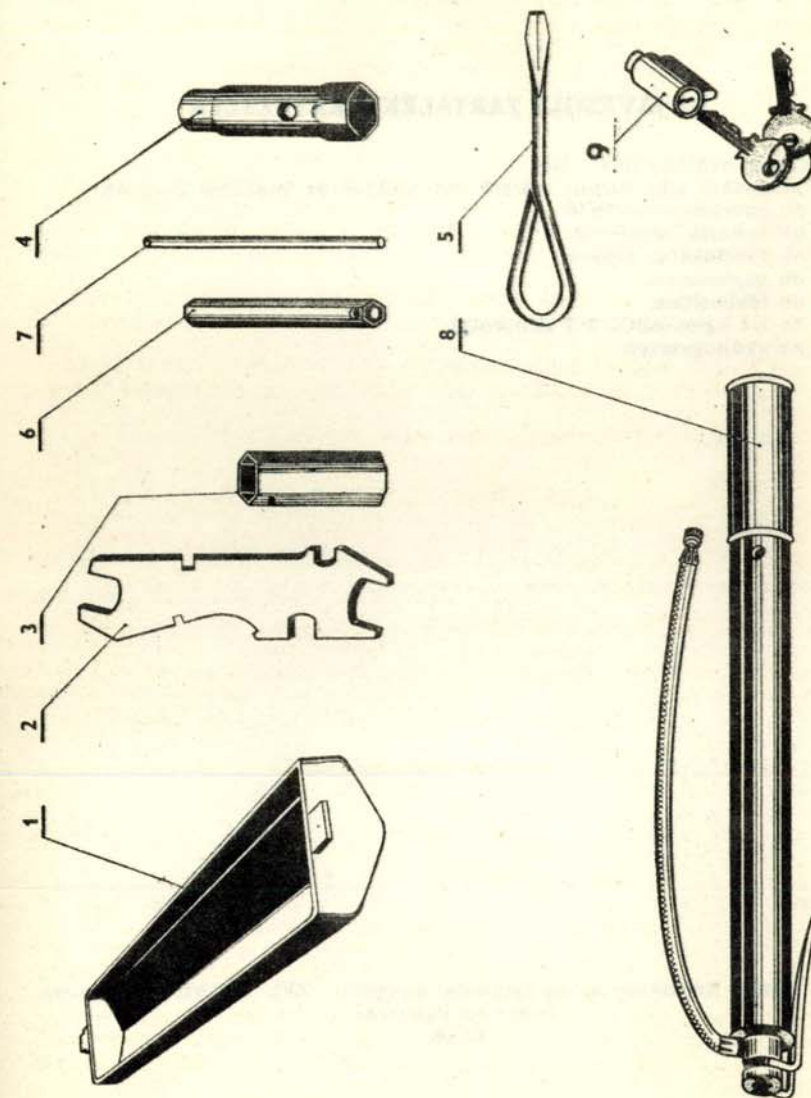
1. Gondosan mossuk le a mopedet.
2. A tartályból és a porlasztóból ürítsük ki a tüzelőanyagot, a tartályt öblítsük ki olajjal.
3. A moped krómozott részeit vonjuk be savmentes vazelinnal.
4. A gyújtógyertya nyíláson keresztül töltünk 20—30 g motorolajat és néhányszor forgassuk meg a motor forgattyústengelyét.

Ha a mopedet olyan helyiségben tároljuk, amelyben a hőmérséklet nem alacsonyabb $+5^{\circ}\text{C}$ -nál, a gumiabroncs légnyomását $0,5\text{ kp/cm}^2$ -re kell csökkenteni és a mopedet kitémasztóra állítani.

Ha a mopedet nem fűthető helyiségben tároljuk, ajánlatos a gumiabroncsokat leszerelni, a tömlőket kissé felfújt állapotban a köpenybe helyezni és olyan helyiségben tárolni, ahol a hőmérséklet nem alacsonyabb +5 °C-nál.

1. Szerszámtáska
2. Kombináltkulcs
3. Gyertyakulcs
4. Csőkulcs
5. Csavarhúzó

6. Csőkules
7. Csőkules fordítótüske
8. Légpumpa
9. Kormányváz



10. JAVASOLT TARTALÉKALKATRÉSZEK

- minden izzólámpából 1 db,
- a mopednél alkalmazott méretű csavarokból és anyákból 2—2 db,
- 1 db gumiabroncs tömlő,
- 1 db tartalék benzincső
- 1 db gyújtókábel pipával,
- 1 db gázbowden,
- 1 db fékbowden,
- 1 db 1/4 kg-os AROL 2 T motorolaj,
- 1 db gyújtógyertya.

Kiadó: Kereskedelmi és technikai szolgálat ZVL Považské strojárne,
Považská Bystrica.
CSSR



ZVL POVAŽSKÉ STROJÁRNE
POVAŽSKÁ BYSTRICA

Czechoslovakia