

**ТЕХНИЧЕСКОЕ
ОПИСАНИЕ И РУКОВОДСТВО
ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ**

ČZ 350

ТИП 472.5

ИЗДАНИЕ 1983

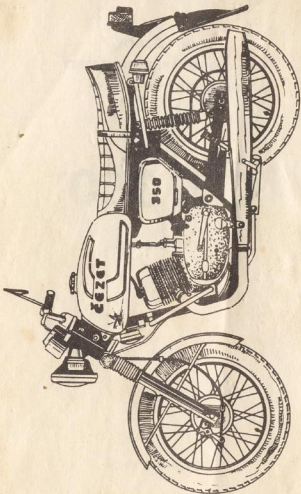


Рис. 1 — ЧЗ 350 см³ — тип 173.5.

Уважаемый товарищ!

Покупая мотоцикл чехословацкого производства, Вы становитесь владельцем изделия, которое по своим качествам относится к лучшим мировым маркам. Докладательством широкой популярности чехословацких мотоциклов является тот факт, что они поставляются более чем в сто стран мира.

С удовлетворением констатируем, что при выборе марки мотоцикла Вы учли высокое качество машин чехословацкого производства. В целях полного удовлетворения Ваших интересов мы считаем своим долгом следить за состоянием мотоцикла в процессе его эксплуатации и оказывать Вам помощь в устранении возможных дефектов. Выполнение этой задачи возложено на сеть гарантийных ремонтных мастерских, организованных на территории Советского Союза в городах, где имеются магазины по продаже этих изделий.

Гарантийные ремонтные мастерские бесплатно устраняют дефекты, возникшие в Вашем мотоцикле в течение гарантийного срока в том случае, если причина возникновения дефекта будет отвечать действующим гарантийным условиям. В задачу этих мастерских входит также консультация покупателей по эксплуатации и ремонту мотоциклов.

По всем вопросам, касающимся эксплуатации Вашего мотоцикла, обращайтесь исключительно в гарантийную ремонтную мастерскую, где имеются специально подготовленные работники. Завод-изготовитель не имеет возможности содержать специальный аппарат для ответов на многочисленные письма владельцев чехословацких мотоциклов.

К сведению сообщаем, что журнал «За рулем» на своих страницах публикует материалы по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту мотоциклов ЧЗ. Следите за выходом из печати этого журнала.

Хотим обратить Ваше внимание на то, что с нашей стороны не могут быть также удовлетворены Ваши просьбы относительно поставки запасных частей, специальных мотоциклов, колесок и мотоциклам и т. д., которые Вы направляете в адрес заводо-изготовителей в ЧССР.

Для Вашего сведения приводим подробные условия продажи и гарантии чехословацких мотоциклов, согласно которым Вы можете требовать произвести ремонт Вашего мотоцикла в мастерских гарантийного ремонта, адреса которых указаны ниже:

СПИСОК

мастерских по техническому обслуживанию и ремонту чехословацкой мототехники

1. г. Москва, ул. Напримановская, 4, СТО № 11 тел. 169-40 44
2. г. Ленинград, Большой пр., 88, Производство № 3, тел. 32-14-13
3. г. Минск, Мотель, Бретское шоссе, 726 км. СТО легковых автомобилей, тел. 296-82-36
4. г. Волгоград, ул. Р.Крестьянская, 4, тел. 44-08-02
5. г. Краснодар, ул. Кузнечная, 21, тел. 5-04-38
6. г. Ростов-на-Дону, Доломановский пер., 183 „6“, СТО № 2, тел. 6-81-15; 6-43-62
7. г. Киев, ул. Павловская, 28, СТО № 4, тел. 74-69-82; 74-02-58
8. г. Саратов, 3-я Дачная, 52, тел. 328-52
9. г. Днепропетровск, ул. Каруна, 9, СТО № 5, тел. 23-25-94
10. г. Кривой Рог, ул. Тесенская, 16 СТО № 2, тел. 50-32-01
11. г. Запорожье, ул. 9. Мая, 14; тел. 97-07-45
12. г. Донецк, ул. Дмитрия Гулиф, 3; тел. 5-81-40
13. г. Ворошиловград, ул. Аккумуляторная, 1 СТО № 2, тел. 4-34-87
14. г. Симферополь, Киевская ул., 146, тел. 2-34-22

15. г. Винница, ул. Первомайская, 68; тел. 6-59-04
16. г. Харьков, Доляниковский пер., 4; тел. 22-30-64
17. г. Одесса, ул. Промышленная, 20. СТО № 2, тел. 3-01-45
18. г. Львов, ул. Калинина, 134
19. г. Ужгород, ул. Советская, 164. СТО № 2, тел. 3-43-34
20. г. Ивано-Франковск, ул. Советская, 210, тл. 2-49-02
21. г. Кишинев, Проспект Кантемира, 110 СТО № 1, тел. 4-51-82
22. г. Исцава, ул. Кирова, 1 СТО № 3, тел. 41-138
23. г. Каунас, ул. Статибинаку, 7; тел. 3-17-88; 3-36-00
24. г. Таллин, ул. Везреши, 54; тел. 55-65-79; 5-74-97
25. г. Куйбышев, ул. Нереконская, 9, тел. 63-19-96

По вопросу приобретения запасных частей к мотоциклам чехословацкого производства после гарантийного срока Вам следует обращаться только в торговую сеть по месту покупки мотоцикла или направлять заказы в адрес специализированной базы Посылторга: г. Москва, Ж-211, Овчинниковская набережная, 8, обязательно указав марку, модель и год выпуска приобретенного Вами мотоцикла. Владельцев мотоциклов, проживающих в г. Москве, база не обслуживает. Они могут приобрести запасные части в специализированном магазине «Мотолюбитель».

УСЛОВИЯ ПРОДАЖИ, ГАРАНТИИ И РЕКОМЕНДАЦИИ

1. При продаже мотоцикла представитель магазина обязан в присутствии покупателя проверить комплектность мотоцикла, работу его узлов и агрегатов на ходу.
2. На мотоцикл установлен гарантийный срок, в течение которого гарантийная мастерская бесплатно производит ремонт мотоцикла, замену его деталей и агрегатов, вышедших из строя по вине завода-изготовителя.
3. Гарантийный срок исчисляется со дня продажи мотоцикла покупателю и действует в течение 6 месяцев. Рекламация подлежит удовлетворению в том случае, если пробег мотоцикла в гарантийный период не превысил 6000 км.
4. Гарантия не распространяется на мотоцикл, вышедший из строя в связи с невыполнением условий эксплуатации, технического обслуживания, изложенных в заводской инструкции.
5. В гарантийный период подлежит удовлетворению рекламация (подтвержденная актом ГАИ и гарантийной мастерской) на мотоцикл, потерпевший аварию по вине завода-изготовителя.
6. Рекламация на мотоцикл в гарантийный период подлежит удовлетворению только при наличии рекламационного акта, оформленного гарантийной мастерской.

ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЕ

Обращаем Ваше внимание на необходимость правильной зарядки аккумулятора и ухода за ним во время эксплуатации; его описание находится в инструкции по обслуживанию. Вследствие невыполнения требований инструкции аккумулятор может выйти из строя или из него будет вытекать электролит, попадая на ящик и глушитель.

**ЭТОТ МОТОЦИКЛ НЕ ДОПУСКАЕТСЯ
ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ С БОКОВЫМ ПРИЦЕПОМ**

Мотоцикл 43-350 модель 4725 предназначен для экспорта, отвечает требованиям, предъявляемым к транспортным средствам в СССР и условиям ГОСТ, следующих уровней:
193 58 — уровни шума моторных средств
6253 — 71 — методы испытания — мопеды, мотоциклы, мотороллеры.

СПИСОК

магазинов в СССР по продаже запасных частей к чехословацким мотоциклам

Город	Наименование магазинов	Адреса магазинов
РСФСР		
1. г. Москва,	123448 проспект Маршала Жукова, 49	— магазин № 11
2. г. Волгоград,	ул. Советская, 23	— магазин № 11
3. г. Волжский	Волгоградской обл., пр. Ленина, 30	— магазин № 20
4. г. Камышин	Волгоградской обл., ул. Воронежская, 26	— магазин № 38
5. г. Ленинград,	пр. Смирнова, 12	— магазин № 18
6. г. Ленинград,	Трамвайный пр., 2	— магазин № 22
7. г. Ростов-на-Дону,	ул. Наримановская, 72/1	— магазин № 9
8. г. Краснодар,	ул. Новороссийская, дом 158	— магазин № 6
9. г. Крототкин,	Красная, 83	— магазин № 4
10. г. Армавир,	Линия, 82	— магазин № 14
11. г. Майкоп,	Жуковского, 19	— магазин № 1
12. г. Геленджик,	Луначарского, 63	— магазин № 80
13. г. поселок	Джубга Туапсинского р-на	— магазин № 23
14. г. Сочи,	К. Лубкихта, 2	— магазин № 41
15. г. Новороссийск,	Советов, 7	— магазин № 23
16. г. Саратов		— магазин № 18 Спорткультурга
ЭССР		
17. г. Таллин,	200010, ул. Пикк, 22	— магазин № 80
18. г. Тарту,	202400, ул. Ваксали, 7	— магазин филиала «Динамо»
19. г. Пярну,	203600, Таллинское шоссе, 17	— магазин «Техника»
20. г. Кохтла-Ярве,	202020, Нарвское шоссе, 64	— магазин «Динамо»
21. г. Нарва,	202000, проспект Героев, 5	— магазин «Мототовары»
22. г. Раквере,	202100, ул. Койдула, 11	— магазин «Динамо»
23. г. Вилянди,	202900, ул. Кингисепа, 20	— магазин «Спорт»
Латвийская ССР		
24. г. Рига,	226009, ул. Вагону, 35, код 6642	— специализированное предприятие «Автосервис»
25. г. Рига,	226066, ул. Московская,	— Торговое предприятие «Старт»
Литовская ССР		
26. г. Вильнюс,	ул. Чарно, 10а,	— филиал № 2, магазин № 105
27. г. Каунас,	ул. К. Петраускас, 13	— магазин № 138
28. г. Клайпеда,	ул. Парижской Коммуны, 24а	— магазин № 73
29. г. Шяулай,	ул. Лубнос, 2	— магазин № 74
30. г. Наневежис,	ул. 4-х коммунаров, 10	— магазин № 49

Молдавская ССР

31. г. Кишинев, Летная, 3а
 32. г. Кишинев, Центральный рынок
 33. г. Тирасполь, Одесская, 90
 34. г. Бельцы, Хмельницкого, 19
 35. г. Бендеры, Суворова, 90
 36. г. Сороки, Коммунистическая, 3
 37. г. Рыбница, Куйбышева, 4
 38. Оргевский горторг
 39. г. Унгены, Ленина, 67
 40. г. Кагул, Паланица, 23
 41. г. Днестровский, Строителей, 33

Белорусская ССР

42. г. Минск, ул. Денисовская, 41
 43. г. Молодечно, ул. Юбилейная, 14
 44. г. Брест, ул. Советская, 16
 45. г. Барановичи, ул. Горького, 4
 46. г. Битобск, ул. Ленина, 3
 47. г. Полоцк, ул. К. Маркса, 25
 48. г. Орша, ул. Герцена, 19
 49. г. Гомель, ул. Советская, 6
 50. г. Магилы, ул. Первомайская, 29
 51. г. Бобруйск, ул. К. Маркса, 43
 52. г. Гродно, ул. Белуша, 39

Украинская ССР

53. г. Винница, ул. Киевская, 99
 54. г. Винница, пр. Коцюбинского, 32
 55. г. Винница, ул. Келецкая, 74
 56. г. Могилев-Подольский, ул. Мельника, 9
 57. г. Жмеринка, пер. Вилинского, 9
 58. г. Ладжижи, ГРЭС
 59. г. Винница, ул. Чехова, 1
 60. г. Тульчин, с. Нестеравка
 61. г. Ворошиловград, ул. Советская, 36
 62. г. Северодонецк, пр. Советский, 47
 63. г. Лисичанск, пр. Ленина, 145
 64. г. Красный Луч, ул. Котовского, 23

- магазин № 15
 — магазин № 19
 — магазин № 12/3
 — магазин «Старт»
 — магазин № 116
 — магазин
 — магазин № 13
 — магазин «Спорт»
 — универмаг
 — магазин № 13
 — магазин № 5

- магазин № 33
 — магазин «Запчасти»
 — магазин «Космос»
 — магазин «Спорт»
 — магазин № 59
 — «Автолюбитель»
 — магазин «Турист»
 — магазин «Старт»
 — универмаг
 — универмаг
 — магазин «Космос»
 — магазин
 — «Автолюбитель»

- магазин № 1
 — «Турист»
 — магазин № 2
 — «Старт»
 — магазин № 7
 — «Спорттовары»
 — магазин № 4
 — «Спорттовары»
 — магазин № 9
 — «Спорттовары»
 — магазин № 10
 — «Спорттовары»
 — магазин № 8
 — «Автомобилей»
 — магазин № 11
 — «Автомобилей»
 — магазин № 14
 — «Старт»
 — магазин № 6
 — «Олимп»
 — магазин № 8
 — «Спорттовары»
 — магазин № 9
 — «Автомобилей»

65. г. Рубежное, пр. Кирова
 66. г. Ровеньки, ул. Ленина, 46
 67. г. Свердловск, ул. З. Космодемьянской, дом 15
 68. г. Коммунарск, ул. Липовенко, 18
 69. г. Кировск, ул. Борисова, 14
 70. г. Кадиевка, пр. Ленина, 27
 71. г. Краснодон, кв. Титова, 5
 72. г. Днепрпетровский, ул. Днепрпетровская, 20
 73. г. Днепрпетровский, Центральный рынок
 74. г. Днепрпетровский, ул. Калиновская
 75. г. Енакиеве, ул. Первомайская, 2
 76. г. Артемовск, Горбатова, 57
 77. г. Краматорск, ул. Шкадинова, 88
 78. г. Донецк, Б. Шевченко, 81
 79. г. Жданов, Комсомольский пр., 6
 80. г. Тореа, ул. Парижской коммуны, 92
 81. г. Горловка, ул. Пушкина, 32
 82. г. Макеевка, квартал 763, 2
 83. г. Харцызск, ул. Вокзальная, 60
 84. г. Унгород, ул. Советская, 146
 85. г. Мукачево, ул. Габермана, 4
 86. г. Берегово, ул. И. Франко, 11
 87. г. Виноградово, ул. Мира, 28
 88. г. Хуст, ул. Ленина, 187
 89. г. Токмак, ул. Шевченко, 54
 90. г. Бердянск, ул. Люмина, 56
 91. г. Запорожье, ул. Космическая, 120
 92. г. Запорожье, ул. Победы, 95
 93. г. Мелитополь, ул. 4-ая Продольная
 94. г. Ивано-Франковск, бульвар 50 лет СССР, 4
 95. г. Калуш, ул. Ватутина, 3
 96. г. Долина Ивано-Франковской области
 97. г. Житомир, ул. Советов, 19
- магазин № 11
 — «Спорттовары»
 — магазин № 15
 — «Спорттовары»
 — магазин № 16
 — «Турист»
 — магазин № 18
 — «Опитек»
 — магазин № 22
 — «Спорттовары»
 — магазин № 13
 — «Автоматозапчасти»
 — магазин № 24
 — «Автоматозапчасти»
 — магазин № 7
 — «Опитек»
 — магазин № 9
 — «Спорттовары»
 — магазин № 11
 — «Орленок»
 — магазин № 6
 — «Буревестник»
 — магазин № 11
 — магазин № 9
 — «Автоматозапчасти»
 — магазин № 15
 — «Автомобилей»
 — магазин № 20
 — «Спорттовары»
 — магазин № 23
 — «Спорттовары»
 — магазин № 25
 — «Автоматозапчасти»
 — магазин № 38
 — Юбилейный
 — магазин № 41
 — «Зенит»
 — магазин № 2
 — «Велосипеды»
 — магазин № 10
 — «Велосипеды»
 — магазин № 7
 — «Велосипеды»
 — магазин № 13
 — «Велосипеды»
 — магазин № 3
 — магазин № 4
 — магазин № 11
 — магазин № 13
 — магазин № 18
 — магазин «Турист»
 — магазин № 4
 — «Динамо»
 — магазин № 5
 — «Динамо»
 — магазин № 2
 — «Спорттовары»

98. г. Киев, ул. Милютенко, 34
 99. г. Чернигов, ул. Полудренко, 24
 100. г. Кировоград, ул. Инцидатная, 14
 101. г. Александрия, ул. Кирова, 2а
 102. г. Кривой Рог-73, ул. Кармелюка, 31
 103. г. Симферополь, ул. Киевская, 117
 104. г. Феодосия, ул. Свердлова, 20
 105. г. Евпатория, ул. Колхозная, 45
 106. г. Ялта, ул. Найденова, 31а
 107. г. Керчь, ул. Ленина, 36
 108. г. Львов, ул. Суворова, 44
 109. г. Червоноград, ул. Терешковой, 35
 110. г. Дрогобыч, ул. Самборская
 111. г. Стрый, Колхозный рынок
 112. г. Николаев
 113. г. Первомайск
 114. г. Вознесенск
 115. г. Одесса, ул. Якира, 37
 116. г. Одесса, ул. Привозная, 78
 117. г. Белград, Колхозный рынок
 118. г. Рени, Космолевская, 145
 119. г. Измаил, Колхозный рынок
 120. г. Киля, Колхозный рынок
 121. г. Ильичевск, Строительная, 1
 122. г. Полтава, Киевское шоссе
 123. г. Полтава, ул. Маршала Бирюзова, 10
 124. г. Кременчуг, ул. Чапаева, 50
 125. г. Лубны
 126. г. Харьков, ул. Косиора, 126
 127. г. Харьков, Стадионный проезд
 128. г. Н-Каховка, Первомайская, 41
 129. г. Херсон, ул. Ушакова, 58
 130. г. Черкассы, ул. Пастеровская, 110

- магазин № 19
 «Спорттовары»
 — магазин
 «Спорттовары»
 — магазин «Сигнал»
 — магазин
 «Автозапчасти»
 — магазин № 5
 «Турист»
 — магазин № 10
 «Мотоциклы —
 велосипеды»
 — магазин № 14
 «Спорттовары»
 — магазин № 5
 «Спорттовары»
 — магазин № 6
 «Спорттовары»
 — магазин № 4
 «Спорттовары»
 — магазин № 9
 «Мотоциклы»
 — магазин № 13
 — магазин № 23
 — магазин № 19
 «Спорттовары»
 — магазин № 5
 «Турист»
 — магазин № 4
 — магазин № 3
 — магазин № 3
 «Восход»
 — магазин № 12
 — магазин № 8
 — магазин № 10
 — магазин № 13
 — магазин № 20
 — магазин № 22
 — магазин № 14
 «Турист»
 — магазин № 15
 — магазин № 3
 «Спартак»
 — магазин № 7
 «Спорттовары»
 — магазин № 6
 «Спартак»
 — магазин № 12
 «Чемпион»
 — магазин № 7
 «Запчасти»
 — магазин № 1
 «Турист»
 — магазин № 2
 «Автозапчасти»

Примечание:

1. В случае отсутствия запасных частей в перечисленных выше магазинах по вопросам их приобретения следует обращаться в Московскую специализированную базу «Посылторг» г. Москва, Овчинниковская набережная 8. Заказы должны быть оформлены на специальных бланках «Посылторга», которые имеются во всех почтовых отделениях связи.

2. Вопросами заказа на поставку запчастей и их распределением по магазинам занимаются республиканские и областные Спортторги и Культторги. Другие организации вопросами продажи запасных частей владельцам мотоциклов не занимаются.

ПЕРЕЧЕНЬ ИНСТРУМЕНТА И ПРИНАДЛЕЖНОСТЕЙ.

ключ двухсторонний 8/10	4СН 23 0610
ключ двухсторонний 13/17	4СН 23 0610
насос для накачки шин компл.	477—71—040
ключ двухсторонний 7/9 сотцулом	4СН 30 7855
ключ 32 с крючком	477—71—011
рычаг для монтажа шин. свар.	450—71—011
рычаг для монтажа	471—71—100
отвертка двойная	151—67—014
отвертка 3 мм	477—71—020
рукоятка	477—11—015
ключ трубчатый 17	353—71—016
полотенце	472—71—014
сумка для инструмента	353—71—018
замок управления	355—71—015
замок для седла	
ключи к замкам	472—71—051

СОДЕРЖАНИЕ

I. ОПИСАНИЕ И РУКОВОДСТВО ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ	Стр.
1. Техническая характеристика	13
2. Описание мотоцикла	15
3. Описание электрооборудования	18
4. Руководство по обслуживанию	21
5. Чего нужно избегать	24
6. Пояснение к данным о максимальной скорости мотоцикла	25
II. УХОД	26
1. План работы по техническому обслуживанию	26
2. Смазка мотоцикла	30
3. Мойка мотоцикла	35
4. Регулировка тормозов	35
5. Пневматические шины	36
6. Регулировка фары	37
7. Натягивание цепи	37
8. Щелпление и регулировка его	39
9. Карбюратор	40
10. Уход за электрооборудованием	42
11. Декарбонизация	45
12. Хранение мотоцикла зимой	46
III. ДЕМОНТАЖ И МОНТАЖ БЕЗ СПЕЦИНСТРУМЕНТА	
1. Снятие переднего колеса	47
2. Снятие заднего колеса	47
3. Замена вращичной цепи	48
4. Снятие задней звездочки	48
5. Замена шарикоподшипников колес	48
6. Демонтаж головки цилиндра и самого цилиндра	48
7. Замена поршневых колец	49
8. Демонтаж карбюратора	49
9. Демонтаж сцепления	49
10. Снятие фары	49
11. Демонтаж спидометра	50
12. Руль — поворотные рукоятки	50
13. Снятие седла	50
14. Снятие аккумуляторной батареи	51
15. Демонтаж топливного бака	51
16. Снятие правой и левой крышки двигателя	51
17. Снятие двигателя из рамы	51
IV. НЕИСПРАВНОСТИ И СПОСОБЫ ИХ УСТРАНЕНИЯ	53

I. ОПИСАНИЕ И РУКОВОДСТВО ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

	350 см ³ тип 472.5
Двигатель	двухтактный, воздушного охлаждения
Число цилиндров	2
Диаметр цилиндров	58 мм
Ход поршня	65 мм
Рабочий объем цилиндров	343,3 см ³
Степень сжатия	1:9,2
Зажигание	батарейное
Макс. мощность двигателя	23 лс/5250 об/мин. (17 квт)
Макс. крутящий момент	3,2 кгм/4700 об/мин.
Расход топлива при скорости	80 км/час
	прибл. 4,7 л/100 км
Емкость топливного бака	13 л
Макс. скорость (с мотоцикломистом в наклоне)	120—125 км/час
Преодолеваемый подъем макс.	50 %
Габариты мотоцикла: длина	2010 мм
высота	1010 мм
ширина	715 мм
Вес мотоцикла	158 кг
Вес мотоцикла с топливом и оснащением	171 кг
Грузоподъемность	160 кг
Первичная передача при помощи двухрядной цепи 06 С-2 ЧСН 02 3321.1	64 зв.
Вторичная передача цепью $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$ включая муфту	126 зв.
Передаточные отношения:	
— первичная	47/29 1:1,62
— вторичная	52/18 1:2,89
1-ая передача	19/12 \times 24/12 1:3,17
2-ая передача	19/12 \times 19/16 1:1,88
3-ья передача	19/12 \times 16/19 1:1,33
4-ая передача	1:1 прямое зацепление
Общие передаточные отношения:	
1-ая передача	14,8
2-ая передача	8,78
3-ья передача	6,23
4-ая передача	4,68
Общая передача	2,77
Передача привода спидометра	5/12 зуб.
Колодочные тормоза	\varnothing 160 мм/35 мм
Макс. ход на оси колеса:	
передняя вилка	160 мм
задняя маятниковая вилка	80—100 мм
Карбюратор	2926 SBDь
Колеса — размер ободов: передние	2,15 В — 18"
задние	2,15 В — 18"
— размеры шин: передние	3,25 \times 18"
задние	3,50 \times 18"

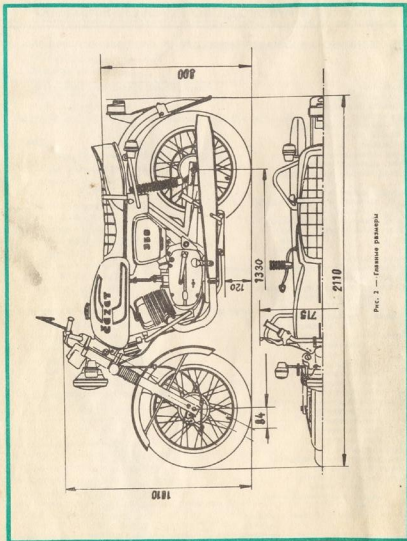


Рис. 2 — Главные размеры

4. ОПИСАНИЕ МОТОЦИКЛА

Двигатель — моноблочный, так как картер двигателя отлит из легкого сплава совместно как для самого двигателя, так и для сцепления и коробки передач. Цилиндры из серого чугуна, головки цилиндров из легкого сплава. Поршни из легкого сплава, они в цилиндрах улотнены 3 компрессионными кольцами. Поршневые пальцы в поршнях зафиксированы проволочными стопорами. Шатуны кованые, стальные, профиля I. Кривошипно-шатунный механизм спрессован из маховика и пальцев.

Сцепление многодисковое, диски стальные и с пробочными накладками. Оно работает в масляной ванне. Управление рычагом на левой стороне рулевых рукояток, автоматическое при переключении ступеней передач.

Коробка передач — четырехступенчатая, промежуточная. Переключение передач производится ногой при помощи рычага, находящегося с левой стороны двигателя. Выключение сцепления при переключении передач производится автоматически.

Пуск двигателя производится тем же самым ножным рычагом как и переключение передач, повернув для этого рычаг в положение для пуска, т. е. после вдавливания ее внутрь крышки блока двигателя и поворота ее немного вверх. После пуска двигателя рычаг автоматически возвращается в горизонтальное положение и подготовлен для переключения передач.

Для первичной и вторичной передач использованы цепи. Первичная цепь в 64 звена (двухрядная) закрыта левой крышкой и движется в масляной ванне. Вторичная цепь снабжена простым конусом.

На двигателя выбит на левой стороне картера двигателя.

На рамы выбит на правой стороне головки рамы. Типовая бирка находится в передней части головки рамы. Рама трубчатая, в нижней части раздвоена, с широкой посадкой задней маятниковой вилки.

Топливный бак штампован из листовой стали, пробка $\varnothing 60$ мм, со сливным краем и фильтром, который хранит резерв топлива, достаточный для пробега приблизительно 30 км.

Сплицевые колеса легко вынимаются, установлены на шарикоподшипниках, передняя и задняя оси выдвижные. Заднее колесо соединено с цепочной звездочкой через посредство резинового амортизатора захвата. Заднее колесо вынимается без разъединения цепи.

Тормоза механические, колодочные, $\varnothing 160 \times 35$ мм. Задний тормоз приводится в действие правой ногой. Оба тормоза отличаются высокой эффективностью, отрегулировать их можно без помощи инструмента.

Сдвоенное седло приспособлено анатомически и отличается большим удобством. Наряду с задним пружинением создаст приятную езду для водителя и пассажира. Седло снабжено замком, одкидное, прикрывает глушитель впуск.

Ящики в полости правого ящика размещены инструменты, в левом же ящике можно хранить камеру. Доступ к ним открывается из пространства под седлом, для чего нужно отвинтить два винта крепления.

Подножки — переставные.

Руль — спортивного типа.

Переднее колесо подвешено на телескопической вилке со стальными спиральными пружинами внутри несущих трубок и с гидравлическими амортизаторами, ход которых 160 мм. Все детали подвески полностью закрыты. Процесс амортизирующей силы телескопов подобран так, чтобы вилка реагировала на незначительные неровности дороги и эффективно поглощала сильные толчки.

Заднее колесо подвешено на маятниковой вилке, которая имеет два пружинящих элемента с ходом 90—100 мм. Пружинящие элементы представляют собой винтовые пружины с центральными гидравлическими амортизаторами. Прогрессивную подвеску можно устанавливать.

Задняя маятниковая вилка с широкой опорой, которая обеспечивает надлежащее восхождение мотоцикла, особенно по мокрым и скользким дорогам.

Защита от кражи мотоцикла — на левой стороне головки рамы находится патентованный замок. Запереть замок можно при полном повороте руля направо до угла. Ключ вставляется в замок и поворачивается направо, при этом выдвигается ключ и замок в головку рамы. Потом ключ немного повернуть налево и вынуть его из замка. На этом рулевое управление замкнуто. Открывание замка производится в обратном порядке.

Примечание:

Завод ЧЗМ не поставяет и не изготовляет запасные ключи ни к замку седла, ни к замку рулевого управления. Поэтому старательно оберегайте резервный комплект ключей, а в случае потери одного из них закажите изготовить новую копию по оставшимся ключам.

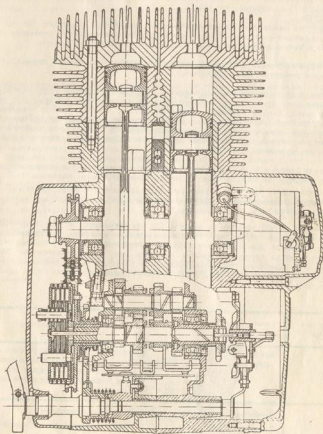


Рис. 3 — Двигатель в разрезе

3. ОПИСАНИЕ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ

Зажигание — батарейное. Генератор шестиполосный, марки ЯВА. Номинальная мощность генератора 75 вт, напряжение 6 в.

Статор генератора закреплен двумя болтами М6 к картеру двигателя. На нем прерыватели, поворачиваемые на 16° (для регулировки опережения), угольные щетки, конденсаторы и катушка сопротивления. Регулятор размещен под седлом.

Ротор генератора поставлен на колечком валу, притянут болтом М6 совместно с кулачком, который действует на прерыватель.

Реле-регулятор с автоматическим включением представляет собой такой прибор, который поддерживает правильное напряжение тока и соединяет генератор с аккумуляторной батареей. Любое неумелое вмешательство в данный прибор запрещается, ни завод изготовитель мотоциклов, ни регуляторы не гарантируют работу генератора и регулятора, если у последних было изменено первоначальное регулирование. Необходимо регулировку может производить только специализированная мастерская, оснащенная необходимыми приборами.

Аккумуляторная батарея 6 в, 14 а. ч. со свинцовыми пластинками и электролитом размещена под седлом и подключена к массе отрицательным полюсом (-). Недалеко от аккумуляторной батареи находится втулкодержатель с предохранителем 15 А. Аккумуляторная батарея оснащена центральным газоотводом с трубкой, которая выходит под мотоциклом.

Замок зажигания (ПАЛ) встроив в панель. Он распределяет ток от генератора или аккумуляторной батареи в приборы. На панели находятся четыре контрольные лампы 6 в — 2 вт. Красная контрольная лампочка загорается при включении зажигания и гаснет тогда, когда генератор начнет подавать ток в аккумуляторную батарею. Синяя контрольная лампочка горит при включении дальнего света, оранжевая лампочка горит при включении холостого хода, зеленая лампочка горит при включении указателей поворотов.

Положения ключа	Ключ вставлен наполовину	Ключ вставлен полностью
0	Все приборы выключены	Выключено зажигание. (В случае неисправности или вынимания аккумуляторной батареи включить 2-ую передачу и мотоцикл завести толканием.)
1	Выключено зажигание. Включен стояночный и концевой свет.	Включено зажигание. Включен стояночный и концевой свет.
2	Выключено зажигание. Включены главный, стояночный и концевой свет	Включено зажигание, главный, стояночный и концевой свет.

Ключ зажигания можно вынуть в любом положении.

Совместный переключатель находится на левой стороне руля. Он переключает дальний и ближний свет. Кроме того на нем расположена кнопка звукового сигнала, дальнего света и переключатель указателей поворота. На правой стороне руля находится кнопка выключателя двигателя.



Рис. 4 — Положение ключа в замке зажигания

Примечание: звуковой сигнал и стоп-сигнал согласно чехословацким нормам транспортного движения постоянно включены и не зависят от положения ключа в замке зажигания. Выключатель (Стоп-сигнала) расположен под тормозной pedalю.

Соединения приборов осуществлены кабелями. На концах кабелей поставлены концевые наконечники или паяные наконечники. Кабели генератор-замок зажигания, замок зажигания-переключатели света, переключатели света-главная лампочка, кабели от аккумулятора и кабели свечей сечением 1,5 мм², сечение остальных кабелей 1 мм². Для облегчения ориентировки в них кабели отличаются по цвету, цветное различие их обозначено на рисунке схемы электропроводки.

Потребители электроэнергии

В фару вставлена дуэинтевая лампочка 6 в 35/35 вт. Стояночная лампочка 6 в/4 вт. Лампочка концевой фары 6 в/5 вт и «Стоп-сигнала» 6 в/15 (21) вт, указателей направления 6 в/15 (21) вт.

Звуковой сигнал во время бездействия мотоцикла питается от аккумуляторной батареи и включается кнопкой на переключателе на руле.

Свечи зажигания: у типа 350 см³ установлены незащищенные от помех свечи ПАЛ-14-н 9R с данными свечам устанавливаются незащищенные наконечники кабелей картушек зажигания.

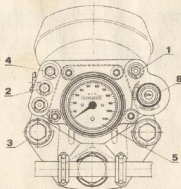


Рис. 4а — Штук приборов

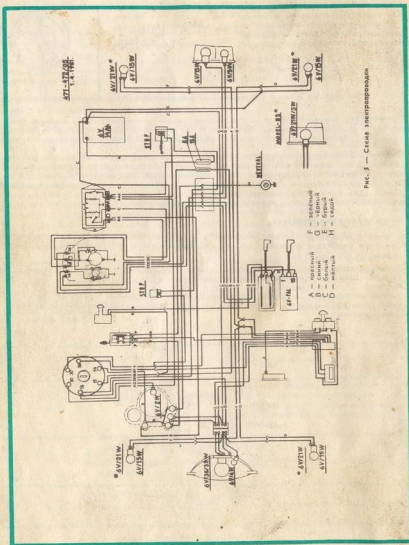


Рис. 8 — Схема электропроводки

4. РУКОВОДСТВО ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ

А. ОБКАТКА НОВОГО МОТОЦИКЛА

После приобретения нового мотоцикла рекомендуем покупателю проверить оснащение мотоцикла и проверить, есть ли в коробке передач масло. Высоту уровня масла в коробке передач определяет контрольное отверстие, закрытое винтовой пробкой М6. Заправка масла — см. главу «Смазка мотоцикла». От том достаточно ли масла в амортизаторах можно убедиться следующим образом: постепенно надавить на переднюю, а потом заднюю часть мотоцикла как можно больше и после быстрого опускания следить, притормаживается ли амортизатором обратное движение без толчка. Это нужно повторить несколько раз, так как вполне понятно, что во время бездействия мотоцикла масло из амортизатора стекло в резервуары и должно быть заранее всосано в полость самого амортизатора. По возможности можно прокатиться на мотоцикле на коротком пути с неровностями и проверить, не качается ли, не упирается ли до упора, не издает ли шум или не стучит ли вилка или задняя подвеска.

Обращаем внимание покупателя на то, что у данного типа мотоцикла удобство езды зависит, прежде всего, от правильности работы масляных амортизаторов. Новый мотоцикл нуждается в старательной обкатке, что является основным условием длительного срока службы мотоцикла. Только при такой обкатке можно тонко приработать поверхности соприкасающихся частей так, чтобы не доходило до местного перегрева трения поверхностей и их возможного повреждения. Из того исходит, что основным требованием хорошей обкатки является условие неперегрева двигателя и соблюдение ограничения скорости согласно ниже приведенной таблице, для чего ещё нужно руководствоваться следующими указаниями:

- а) До пробега 1500 км не превышайте эти самые низкие и самые высокие допустимые скорости на отдельных передачах:

	350 см ³
1-ая передача	0—20 км/час
2-ая передача	20—35 км/час
3-ья передача	28—50 км/час
4-ая передача	40—70 км/час

В это время используйте смесь топлива бензин АИ 93 с маслом АС В (АСп 10) и соотношении 1:30.

- б) При пробеге 1500—2500 км не превышайте следующие допустимые скорости при включении 4-ой передачи: 350 см³ 90 км/час

- в) Минимальные и максимальные допустимые скорости на отдельных передачах после обкатки мотоцикла:

	350 см ³
1-ая передача	0—35 км/час
2-ая передача	15—60 км/час
3-ья передача	25—85 км/час
4-ая передача	40—125 км/час

В это время заправляйте смесь топлива, состоящую из бензина АИ 93 и масла АС 8 (АСп 10) в соотношении 1:30.

- г) После пробега первых 500 км, а потом 1500 км проверить все болты и гайки, не ослабли ли, в случае необходимости подтянуть их. Особенно обращаем внимание на необходимость подтягивания всех болтов крепления двигателя.
- д) После пробега первых 500 км нужно сменить масло в коробке передач. Вторая замена масла производится после пробега 1500 км. Последующие замены масла — см. часть 2, глава «Смазка мотоцикла».

Примечание

Указанные максимальные допустимые скорости не означают скорость постоянную, ими пользуются только вначале короткое время. При езде по шоссе и на дорогах рекомендуется немного, время от времени, сбросить, а потом снова увеличить газ. На время обкатки карбюраторы отрегулированы на смесь, которая немного богаче. Поэтому после окончания обкатки мотоцикла нужно с учетом расхода топлива и соответствующей мощности мотоцикла перевести иглу золотника и регулировочный винт воздуха холостого хода в соответствии с таблицей, приведенной в части «Карбюратор».

У мотоциклов ЧЗ оставлены высокоэффективные глушители впуска и выхлопа, которые снижают общий уровень шума мотоцикла так, чтобы соответствовал действующим требованиям транспортного движения. В таком состоянии нельзя никоим образом предостеречь то, чтобы все механические шумы при заглушенном впуске и выхлопе не оказались на много слышнее и заметнее по сравнению с тем, как это был раньше, когда шум впуска и выхлопа перекрывал их. Об этом обстоятельстве нужно помнить при оценке механических шумов, которые у двигателей внутреннего сгорания воздушного охлаждения с повышенной мощностью нельзя целиком подавить.

К данным механическим шумам, источником которых, как правило, бывает движение поршня в цилиндре (его поворот в верхней мертвой точке), прибавляется ещё шум от горения топлива в цилиндре, который по мере повышения мощности двигателя также нельзя целиком устранить, возможно только в определенной степени смягчить. Так как в данном случае речь идёт о небольшом механическом шуме, для их объективного определения ещё нет надежных технических средств, о нем может судить только опытный специалист двигателей, который способен определить их источник и уровень. Шумы такого характера не являются вредными и нельзя их считать как недостаток двигателя. Это только необходимое сопроводительное явление двигателей внутреннего сгорания высшей мощности и с высоким глушителем шума впуска и выхлопа.

Повышение шума зависит также от загрязнения глушителей выхлопа и от забивки микрофильтра глушителя впуска. Поэтому нужно, чтобы выхлоп был всегда чистым. В связи с этим также обращаем внимание на то, что любое вмешательство в глушители впуска или выхлопа не допускается, хотя при этом механический шум кажется снижается, но общий уровень мотоцикла увеличится и выйдет из пределов, определенных правилами транспортного движения, и органы дорожной инспекции могут привлечь к ответственности мотоциклиста.

Б. ПЕРЕД ВЬЕЗДОМ

Проверьте, есть ли в баке топливо. Крышка бака открывается поворотом налево. Для мотоциклов без масляного насоса смешивать топливо бензин АИ 93 с маслом АС 8 (АСп 10) в соотношении 1:30 (после обкатки мотоцикла). См. «Смазка мотоцикла».

Нужно, чтобы топливо в баке тщательно перемешалось. В топливном баке встроена сплиевый рычажный клапан. В данном кране держится запас топлива, достаточный для пробега примерно 30 км, (данный, указатель зависит от состояния дороги и скорости).

Проверить давление воздуха в шинах. В передней шине давление должно равняться 0,13 МПа, в задней 0,15 МПа (при езде с пассажиром увеличить давление в задней шине до 0,2 МПа).

В. ПУСК ДВИГАТЕЛЯ

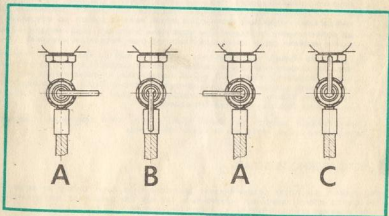
В том случае, когда мотоцикл долго стоит без действия или стоит на улице в мороз, диски сцепления сбиваются маслом. Поэтому рекомендуем сцепление перед пуском двигателя ослабить а именно так: включить первую передачу и толкать мотоцикл на колесах вперед и назад с выключенным сцеплением. Если же не чистается сопротивление в заднем колесе (сцепление уже не склеено), включить нейтральное положение между 1-ой и 2-ой передачами.

Открыть топливный кран (рычаг вниз) и переполнить карбюратор, нажав для этого на утопитель поплавка.

Потом слегка нажимая ногой на ступку рычага переключения передач принять рычаг по направлению к двигателю и одновременно повернуть его в положение для пуска. На рычаг нажать примерно 3 раза, в результате чего двигатель получит необходимую смесь.

Вставить ключ в замок зажигания и вдавить его в нижнее положение. Если же аккумуляторная батарея в исправности, загорится красная контрольная лампочка (налево). Потом нажатием на рычаг двигателя завести его. Когда двигатель сработает, отпустить рычаг, который автоматически возвратится в горизонтальное положение.

Рис. 6 — Положение безжигового вала



зонтальное положение. (В случае необходимости можно завести двигатель при включенной скорости, выключив для этого ручную сцепление.) Дать возможность двигателю прогреться на низких оборотах (высокие обороты для холодного двигателя вредны).

Примечание:

Теплый двигатель не переобогащать, так как этим затрудните пуск (двигатель мог бы захлебнуться смесью). Если же это случится, закройте подачу топлива и двигатель при полностью открытом золотнике карбюратора (полный газ) и выключением зажигания несколько раз проверните пусковым рычагом и завести. Иногда приходится вынимать и очищать свечи. В том случае, когда двигатель гаснет и не набирает обороты, рекомендуем мотоцикл немного наклонить на левую сторону, в результате чего снизится уровень топлива в карбюраторе и этим избавите двигатель от захлебывания.

Г. ЕЗДА

- а) При трогании с места выжать левой рукой рычаг сцепления, ногой включить 1-ую передачу, перемещая рычаг ножного переключения передач вниз до угора (всегда при минимальных оборотах двигателя), а потом рычаг отпустить. Рычаг сцепления теперь, равномерно добавляя газ, медленно ослабить. Выключив передачу, сразу же тронуться с места, никогда не стойте с выключенной передачей и выключенным сцеплением более долгого времени (это относится и к остановкам на перекрестках), так как при длительном проскальзывании можно бы дойти до стирания накладок дисков. В случае обрыва троса сцепления можно тронуться с мотоциклом таким образом, что после включения 1-ой передачи отпустить рычаг переключения передач медленно вверх. Когда скорость увеличится до 15 км/час, убавить газ, приподнять рычаг переключения передач вверх, включить 2-ую передачу и снова добавить газ. Следующая передача включается таким же образом. При обратном переключении передач нажимать педаль (рычаг) переключения передач вниз. Рекомендуем сначала включать сцепление ручным рычагом, пока не накопите опыт, при какой скорости можно включать низшие передачи без управления вручную. Помните, что между 1-ой и 2-ой, 3-ей и 4-ой передачами находится нейтральное положение. Оба нейтральных положения включаются путем нажима рычага до половины хода переключения передачи. При включении холостого хода между 1—2 коробики передач горит оранжевая лампочка (при включении ключика).
- б) При пуске убавить газ, уменьшить скорость и ещё во время езды переключать постепенно передачи с учетом снижения скорости вплоть до нейтрального положения между 1-ой и 2-ой передачами и только потом мотоцикл затормозить и остановить. При торможении применяйте и тормоз переднего колеса, но только при прямой направленности езды и осторожно, чтобы не получилось буксования переднего колеса.

После поездки закрыть топливный кран, вынуть ключ зажигания и запорить мотоцикл на замок, чтобы его не увели чужие лица.

3. ЧЕГО НУЖНО ИЗБЕГАТЬ

Перед пуском или после останавливания двигателя ни в коем случае не оставляйте более долгое время зажигания включенным, так как это разряжает аккумуляторную батарею и может вредно отразиться на катушке зажигания.

Для двигателя вредно и то, когда его оставите долгое время работать на высоких оборотах на месте, так как он не охлаждается как при езде. Не оставляйте излишне долго выключенным сцеплением, так как накладки дисков изнашивались бы преждевременно. При подъемах в гору никогда не помогайте двигателю такими образом, что оставите сцепление «проскальзывать», а нужно своевременно включить с горы с выключенными передачами и неработающим двигателем нужно потом завести пусковым рычагом, так как иначе грозит опасность повреждения коробки передач. Вообще же нужно ездить на соответствующей ступени передач, так как двигателю и другим деталям вредна езда, прежде всего, с рывками или перегруженным двигателем. Поэтому рекомендуем своевременно переключать соответствующие ступени передач.

6. ПОЯСНЕНИЕ К ДАННЫМ О МАКСИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ МОТОЦИКЛА

Величина максимальной скорости, указанная в настоящем руководстве, является верхним пределом наибольшей скорости, которую мотоцикл может развить при оптимальных условиях. Определение фактической скорости можно произвести только при помощи хронометра при езде по ровному шоссе, как правило, в обоих направлениях, чтобы исключить влияние ветра и отклонений от горизонтальной трассы.

Решающими факторами помимо мощности двигателя являются: положение и одежда мотоциклиста, состояние всей машины и давление воздуха в шинах.

При условии, что выше перечисленные факторы являются благоприятными, мотоцикл 350 см³ может развить скорость до 120 км/час, если мотоциклист сидит, и 125 км/час, если мотоциклист согнется.

II. УХОД

ПЛАН РАБОТ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

(* — рекомендуется производить в специализированной мастерской)

Новый мотоцикл (если не производился осмотр после прибытия на базу)

- Проверка комплектности принадлежности
- Проверка уровня масла в коробке передач
- Проверка зарядки аккумуляторной батареи
- Проверка света фар и фонаря
- Проверка указателей поворота
- Проверка электрического звукового сигнала
- Проверка регулировки выключателя стоп-сигнала
- Проверка регулировки тормозов
- Проверка давления воздуха в шинах
- Проверка затяжки гаек осей колес (гайки переднего колеса зашлифовать!)
- Проверка затяжки болтов крепления двигателя и др.
- Проверка натяжения цепи

Перед каждым выездом

- Проверка уровня топлива в баке
- Проверка фары и фонаря
- Проверка указателей поворота
- Проверка эл. звукового сигнала
- Проверка регулировки выключателя стоп-сигнала
- Проверка регулировки тормозов
- Проверка давления воздуха в шинах

После пробега первых 500 км

- Проверка уровня масла в коробке передач
- Проверка затяжки осей колес и звездочки, болтов крепления двигателя, болтов и гаек вилки и крыльев
- Проверка начала разрыва контактов прерывателя и очистки контактов
- Проверка опережения зажигания
- Снятие свечей зажигания и очистка их электродов
- Проверка регулировки сцелления
- Проверка натяжения цепи

1000 км пробега

- Смена масла в передней вилке
- * Проверка затяжки головки руля

2500 км пробега

- Регулировка карбюратора после обкатки
- Проверка натяжения спиц в колесах
- Проверка плоскостности колес
- Смена масла в коробке передач
- Проверка опережения зажигания и начала разрыва контактов

5000 км пробега

- Смена масла в передней вилке
- Добавление консистентной смазки в кожух цепи
- Очистка свечей зажигания и проверка зазора между электродами

10 000 км пробега

- Смена масла в коробке передач
- * Смена масла в амортизаторах задней подвески
- Регулировка начала разрыва контактов и опережения зажигания
- Проверка состояния тормозных накладок
- Проверка длины щеток генератора
- * Проверка и регулировка подшипников головки руля
- Удаление нагара с головки цилиндра, дна поршней, с поверхности выпускных каналов цилиндров и из труб системы выпуска
- Проверка износа поршневых колец, в случае необходимости их смена
- Проверка глубины рисунка покрышки заднего колеса (при глубине меньше 1 мм покрышку сменить)
- Смазка подшипников колес и звездочки

15 000 км пробега

- Смена масла в передней вилке
- Смена микрофильтрующего элемента в глушителе шума выпуска
- Смена цепи задней передачи и смена смазки
- Смена свечей зажигания
- Добавление смазки и подшипники головки руля
- Проверка глубины рисунка покрышки переднего колеса (при глубине меньше 1 мм покрышку сменить)

20 000 км пробега

Смена масла в коробке передач

Проверка и в случае необходимости смена дисков сцепления

- * Проверка генератора, регулятора напряжения, конденсатора

Регулировка начала разрыва контактов и опережения зажигания

Проверка износа поршневых колец, в случае необходимости их смена

25 000 км пробега

- * Проверка работы амортизаторов задней подвески, смена масла и изношенных частей
- * Смена цепи передней передачи

30 000 км пробега

Смена масла в коробке передач

Смена аккумуляторной батареи

- * Проверка состояния подшипников шатунов и цепи передней передачи
- * Проверка и в случае необходимости смена подшипников в головке руля
- * Смена сальников коленчатого вала (у шестерни со ступицей)
- * Проверка износа цилиндра и в случае необходимости замена или расточка

Проверка и в случае необходимости смена элементов глушителей шума впуска

Смена микрофильтрующего элемента глушителя шума впуска

Смена свечей зажигания, проводов высокого напряжения и наконечников

После каждых 1000 км пробега

Проверка уровня электролита в батарее

Проверка регулировки и натяжения цепи

Проверка регулировки сцепления

Смазка осей рычагов переднего тормоза и сцепления

Проверка уровня масла в коробке передач

После каждых 2500 км пробега

Проверка чистоты микрофильтрующего элемента глушителя шума впуска (при работе в пыльной среде нужно производить чаще)

Смазка осей рычагов прерывателя

Смазка войлока кулачка прерывателя

Проверка затяжки болтов крепления двигателя, гаек осей колес и т. п.

Проверка состояния инструмента

После каждых 5000 км пробега

Очистка цепи и смена смазки в кожухе цепи

Очистка и смазка тросов в оболочке переднего тормоза, сцепления, ножного тормоза, вращающейся рукоятки, тормозных кулаков и осей подставки, очистка элементов в глушителе впуска

СМАЗКА МОТОЦИКЛА

Двигатель смазывается: автоматически в результате добавления в топливо масла. Во время обкатки в соотношении 1:30, при применении масла АС 8 (АСп 10) и не превышении скорости 80 км/час.

Рис. 6 — Контрольный и заправочное отверстие

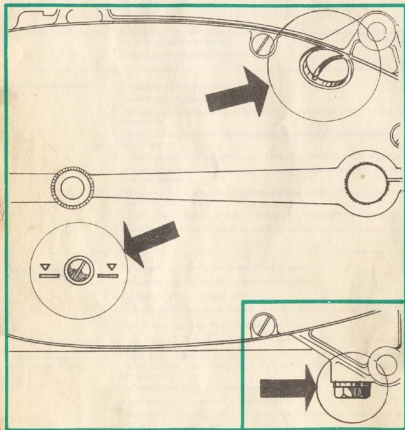


Рис. 7 — Сливная пробка масла

Коробка передач: масло в коробке передач после обкатки сменяется раз в год и лучше всего в конце сезона. Для зимней и летней эксплуатации можно применять одинаковый сорт трансмиссионного масла. Вместимость 1 литр. Сливная винтовая пробка находится в нижней левой части картера двигателя. Перед заправкой свежего масла нужно промыть коробку маслом так: через заправочное отверстие налить в коробку передач около $\frac{3}{4}$ л промытого масла и включить двигатель минут на 5—10 на низких оборотах (можно проехать на нем небольшое расстояние или поставить мотоцикл на подставку). Переключит поочередно все передачи. Потом промывочное масло слить в чистый сосуд, дать ему отстояться, так что чистое масло можно использовать при следующей промывке. Ни в коем случае не промывайте керосином или дизельной нефтью — остатки их испортили бы свежее масло. Правильный уровень масла в коробке передач определяет контрольный винт. Через отверстие для винта время от времени нужно проверить уровень масла и при необходимости дополнить его.

Щепление и первичная цепь работают в масляной ванне (масло из коробки передач) о поэтому их не нужно смазывать.

Смена масла в передней вилке: переднюю вилку заправлять в соотношении 21,7 % трансформат. маслом и маслом АС 8 (АСп 10) 78,3 %. Емкость одного плеча 200 см³. Общая вместимость передней вилки 400 см³. Масло в передней вилке служит для амортизации, а также как смазка для скользящей втулки.

- Первая смена производится после 500 км пробега.
- Последующие смены масла производятся регулярно через каждые 5000 км пробега.

Процесс демонтажа при смене масла:

- После демонтажа переднего колеса вывинтить два сливных винта в нижней части плунжеров.
- В верхней части передней вилки вывернуть пробки, чтобы масло быстрее стекло.
- После выпуска амортизаторного масла можно промыть переднюю вилку промывочным маслом.
- Оба сливных винта осторожно завернуть. Поврежденные прокладки (шайбы) винта заменить новыми.
- В каждое плечо передней вилки влить предусмотренное количество масла и завинтить верхние пробки.

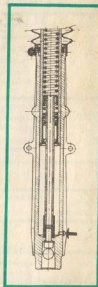


Рис. 9 — Передняя вилка в разрезе

ГРАФИК СМАЗКИ

Пробег в км	Точка смазки	№ месте смазки	Кол-ч. смаз. мест	Сорт смазки
500 км	стержни рычагов (передний тормоз, сцепление)	1	2	СОЛИДОЛ Ц - 201
	передняя телескопическая вилка	13	2	масло АС 8 (АСп 10) - 78,3% + трансфор. масло 21,7%
1000 км	коробка передач (дополнение)	2	1	масло АС 8, АС 10, АСп 10 МС - 20
	задняя маятниковая вилка	6	2	смазка Ц - 201, литол - 24
2000 км	вторичная цепь (не закрытая)	3	1	смазка Ц - 201 + 3% графит коллоид
3000 км	стержни качалок прерывателя	4	1	масло АС 8, АС 10, АСп 10
	войлок прерывателя	5	1	смазка Ц - 201 ЛИТОЛ 24
	прибор спидометра	14	1	масло АС 8, АС 10, АСп 10
5000 км	тормозные кулачки	7	2	масло АС 8, АС 10, АСп 10
	ось подставки	8	2	масло АС 8, АС 10, АСп 10
	тросы боуден	9	4	масло АС 8, АС 10, АСп 10
	поворотная рукоятка газа	10	1	смазка Ц - 201
	передняя телескопическая вилка	13	2	масло АС 8 (АСп 10) - 78,3% + трансфор. масло 21,7%
8000 км	колеса — подшипники	11	2	
	подшипники задней цепочной звездочки	12	1	
	шарики в головке рулевого управления	15	2	смазка Ц - 201, ЛИТОЛ 24
по потребности	задняя подвеска	16	2	АС - 8 = 30 % + трансфор. масло = 70 %
1 : 30	в бензин			масло АС 8 (АСп 10)
Раз в год	коробка передач (смена)	2	1	масло АС 8, АС 10, АСп 10 МС - 20

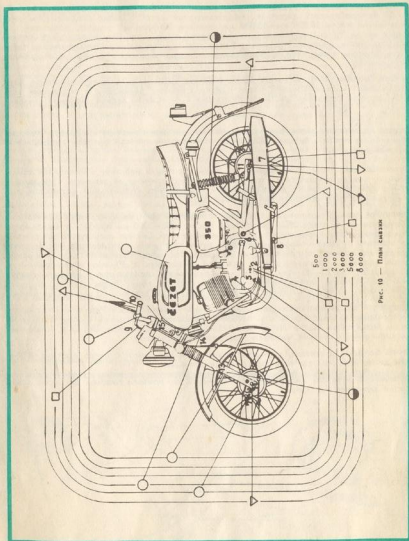


Рис. 10 — План смазки

Задний амортизатор обладает высокой эффективностью амортизации и устроен так, чтобы не требовалось доплатить амортизаторное масло. Однако рекомендуем сменить масло после 10 000 км—15 000 км пробега. Возможный ремонт, промывку или смену масла (75 см³) рекомендуем произвести в специальной мастерской. В случае необходимости, главным образом, у более старых мотоциклов можно увеличить твердость пружины путем перемещения ступором, расположенных под пружинной, а верную канавку.

Колесо [подшипники] смазывать после 8000 км пробега, сняв пылеуплотнители, подшипниковым маслом. Смазать после предварительного демонтажа и подшипник задней цепочной звездочки (см. часть III, раздел 4 — «Снятие задней цепочной звездочки»).

Задняя маятниковая вилка: ось задней маятниковой вилки смазывать с правой стороны вилки после пробега каждые 2000 км ручной пресс-масленкой, которая заправляется смазкой для осей.

Первичная цепь полностью закрыта крышкой коробки и работает в масляной ванне. Поэтому она не нуждается в уходе. В случае износа нужно её заменить. При замене нужно разобрать сцепление (рекомендуем это поручить специальной мастерской, где имеются для этого необходимые инструменты).

Вторичная цепь. У мотоциклов, снабженных кожухом цепи, не нуждается в техническом обслуживании — после 2000 км пробега. После 6000—8000 км пробега в зависимости от состояния цепи рекомендуем цепь заменить новой. Снятую цепь лучше всего можно омыться от механических загрязнений путем промывки в тетрахлориде или бензине, доведя до полного выплывания их из шарниров цепи. Промытую цепь высушить, потом вложить в нагретую смазку для осей, смешанную с 3%ным коллоидным графитом минут на 20—30. Или же можно использовать специальную графитовую смазку для цепей. Смазка разогревается косвенно в кипящей воде. Потом цепь вынуть, дать возможность выкапаться, вытереть поверхность так, чтобы осталась на ней тонкая пленка.

Генератор: после пробега около 3000 км снять правую крышку двигателя и смазать несколькими каплями масла ось качалок прерывателя. Смазывать нужно осторожно, чтобы избыточное масло не разбрызгивалось на контакты прерывателя. Войлочный маслоочиститель кулачка пропитать подшипниковой смазкой.

Тросы Бюдена сцепления, переднего тормоза и газа смазать после пробега 3000—5000 км несколькими каплями трансмиссионного масла.

Поворотную рукоятку смазать после 5000—8000 км пробега смазкой для осей после снятия рукоятки на руле.

3. МОЙКА МОТОЦИКЛА

Простые формы мотоцикла ЧЗ позволяют легко мыть его. Загрязненные детали нужно мыть водой или же автошампунем. Загрязненный двигатель вымыть тетрачлоридом или керосином. При применении горючих средств для мытья и чистки металлических (нелакированных) частей мотоцикла (керосина, нефти и т. п.), нужно быть особенно осторожными. При мытье мотоцикла нужно помнить о том, чтобы не допустить попадания воды в карбюратор, фару и тормоза. Хромированные и лакированные части высушить и отполировать фланелью. Лакированные части мотоцикла можно также полировать полировочной пастой для лака. Вода с ребер цилиндра устранилась лучше всего в результате пуска двигателя, после нагрева вода быстро испаряется.

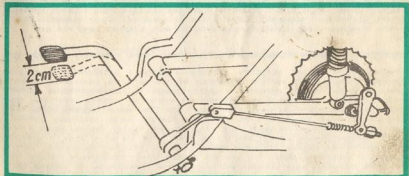
Во время морозов ни в коем случае не выезжайте непосредственно после мытья мотоцикла, а нужно его поставить в теплое помещение на такое время, чтобы как следует просохли тросы Бюдена. После выезда нужно сначала проверить действие тормозов. Смазочные тормозные барабаны высохнут на коротком пути движения с затормаживанием.

Примечание: бензин, керосин и масло растворяют резину (шины, рукоятки руля, подшипники). Поэтому нужно защищать резиновые детали от соприкосновения с этими жидкостями. Также задний фонарь, который изготовлен из полистирола, нужно особенно хранить от воздействия указанных жидкостей.

4. РЕГУЛИРОВКА ТОРМОЗОВ

Тормоза мотоцикла сделаны с хорошим расчетом и прикрыты от попадания воды, которая могла бы снизить их эффективность. Они нуждаются иногда в регулировке, когда накладки колодок немного износятся, что проявляется в увеличении хода тормозных рычагов. Тормоза регулируются при помощи гаек-барашков. После окончания регулировки проверить колеса (должны свободно поворачиваться). У заднего тормоза вместе с тем проверить наладку включателя «Стоп-сигнала».

Рис. 11 — Регулировка заднего тормоза



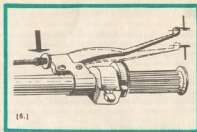
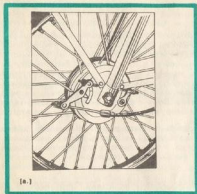


Рис. 11 — Регулировка переднего тормоза

5. ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ ШИНЫ

Выносливость покрышки шины зависит от давления воздуха в камере с учетом нагрузки, которой подвергается шина. Слабо накаченных шин ломаются кордные ао-локна по бокам покрышки, чрезмерно накачанная шина искажает действие дру-жинуевия и колесо склонно к заносам.

Рекомендуется начинать насосом в переднюю шину под давлением 0,13 МПа, в зад-нюю 0,15 МПа. При езде с пассажиром заднюю шину подкачать до 0,2 МПа. Давление ре-комендуем контролировать манометром. Общеизвестно, что давление в шинах при длительных поездках летом в жару повышается. Ещё раз обращаем внимание, что для шин вредны масло, бензин и палящее солнце. Время от времени нужно осмотреть шины и удалить предметы, застрявшие и рисунки покрышки (острые камни, стеклянки и т. п.). Неплотност вентилях можно обнаружить так: снять колпачок и смочить вен-тиль. Если же на нем образуется воздушный пузырь, значить через вентиль уходит воздух. В таком случае нужно подтянуть конус вентиля (для этого служить колпачок вентиля, снабженный вырезом). Когда и это не поможет, нужно вывинтить конус вентиля и заменить его новым. Рекомендуем держать в запасе один или два.

Поврежденную камеру отремонтировать. Для этого снять покрышку с обода так: вывинтить конус вентиля, выпустить оставшийся воздух и ослабить шину по всей окружности обода. Гайку, которая закрепляет вентиль на обода, вывинтить и вентиль вдавить в углубление обода. При помощи монтажных лопаток перетянуть край покрышки на месте вентиля через край обода. При этом нужно следить, чтобы из-за неосторожности не зацепить и не повредить камеру. Когда покрышка окажется снятой по всей окружности через край обода, вынуть камеру. Винтики конус в вен-тиль и накавав камеру определите, лучше всего погрузив её в воду, в котором месте камера повреждена. Это место нужно пометить (хотя бы карандашом), камеру вытереть и отремонтировать. При ремонте заплату нужно приваривать, только при-клеивание заплат в виду высокой эксплуатационной температуры не считаем удач-

ным, Покрышку хорошенько осмотрите и гвозди, который мог в покрышке остаться, вынуть. Ремонт лучше всего поручить мастерской, которая произведет вулканизиро-вание. Также и мелкие повреждения покрышки об острый камень или разбитое стекло мастерская надежно исправит.

Монтаж шины на свое место:

Камеру немного накачать воздухом, вложить в покрышку, которая в одном краю осталась на обода и закрепить гайкой (не подтягивать). Потом перетянуть край покрышки сначала **напротив вентиля** через край обода **внутри**, поддерживая его в углубленном месте обода и монтажной лопатой **заправлять** постепенно на обеих сто-ронах вплоть до самого вентиля. Это нужно делать с большой осторожностью, чтобы не повредить камеру прищемливанием между краем покрышки и обода. Также проверить, хорошо ли покрышка расположена в обода, это значит, не отходит ли. Для такого контроля служит центрочный круговой выступ на боковинах покрышки, который по всей окружности должен находиться на одинаковом расстоянии от обода.

6. РЕГУЛИРОВКА ФАРЫ

Для регулировки фары нужно ослабить два винта ± 14 и наклони-ть всю фару.

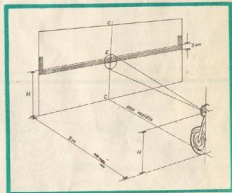


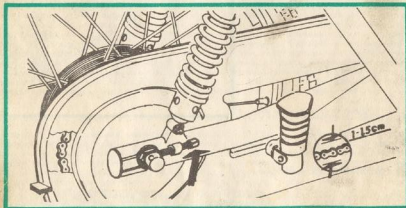
Рис. 13 — Регулировка фары

7. НАТЯГИВАНИЕ ЦЕПИ

На действие и срок службы цепи оказывает решающее влияние уход за ней и ре-гулировка её. Главным условием этого является то, чтобы в каждом положении маят-никовой вилки у цепи был необходимый люфт, это значит, что ни в одном из по-ложений маятниковой вилки не должно доходить до полного натягивания цепи. Ре-гулируется натяжение цепи следующим образом:

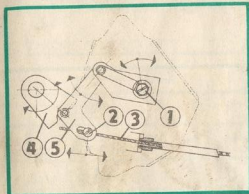
- а) мотоцикл поставить на подставку, ослабить гайку оси заднего колеса (на левой стороне мотоцикла) и также гайку втулки цепочной звездочки (на правой стороне мотоцикла). Потом ослабить заднюю стопорную гайку каждого натягивающего устройства цепи (на правой и левой стороне мотоцикла).
- б) Непосредственное натягивание цепи производится путем постепенного затягивания обоих натягивающих устройств в одинаковом размере (например, на полоборота).
- в) Цепь должна быть натянута так, как это необходимо для того, чтобы её приподнимание пальцем проходило свободно — см. рис. — хотя бы на 10—15 мм. Такое свободное провисание обеспечивает, что при пружинении маятниковой вилки нагнущего мотоцикла не дойдёт до полного натягивания цепи, что в обратном случае сокращало бы срок её службы или могло бы даже повредить подшипники цепочной звездочки в коробке передач.
- г) Далее нужно следить за тем, чтобы заднее колесо при регулировании цепи не отклонилось из продольной плоскости мотоцикла, т. е. чтобы обе колеса находились в одной плоскости. Для измерения плоскости колес применяется приспособленная планка. Неправильная плоскостность колес (т. е. когда заднее колесо не совпадает с колесом переднего колеса) оказывает вредное влияние на ходовые свойства мотоцикла.
- д) Наладив люфт цепи и выравняв колеса в одной плоскости подтянуть сначала гайку втулки цепочной звездочки, а потом гайку вала. Люфт цепи и плоскость колес снова проверить и подтянуть обе стопорные гайки натягивающих устройств цепи.

Рис. 14 — Натягивание цепи



СЦЕПЛЕНИЕ И РЕГУЛИРОВКА ЕГО

Примечание: Ввиду того, что ваш мотоцикл оснащен комбинированным ручным и автоматическим выключением сцепления, необходимо регулировке данного выключения уделять надлежащее внимание, так как при езде с неправильно налаженным выключением снижается срок службы коробки передач и могло бы вызвать серьезные неисправности сцепления и коробки передач. Поэтому не позже чем после каждых 1500 км пробега проверить регулировку, а у нового мотоцикла первый контроль производится после пробега первых 500 км.



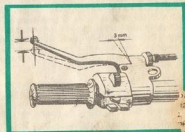
Контроль и возможная регулировка выполняются так:

- а) Снять крышку двигателя.
- б) Регулировочный винт троса Бюудена сцепления (на тросе Бюудена под головкой рамы) почти целиком закрутить (укоротить трос), в результате чего ослабнет ручной рычаг сцепления. Если же трос Бюудена нельзя больше укоротить регулировочным винтом, нужно высвободить трос у наконечника в рычаге выключения автомата. После регулировки винт наконечника троса снова закрутить.

Рис. 15 — Регулирование сцепления

- в) Вычистить при помощи бензина или керосина грязь с кулачка (4) автоматического выключения и с рычага выключения (5).
- г) Пальцами левой руки взяться за рычаг выключения (5) и перемещать его и кулачок и обратно.
- д) Если же рычаг не двигается, это значит, что у выключения сцепления нет необходимого зазора и грозит пробуксовывание сцепления, а в результате этого стирание накладок. В таком случае регулировочным винтом 1 повернуть влево (вывинчивать) до тех пор, пока не определим, что между рычагом (блоком) и кулачком возник зазор. Зазор в необходимом размере устанавливается так, что сначала данный зазор аннулируется путем осторожного притягивания регулировочного винта вправо (завинчивание), а потом ослабить (влево) винт на 2/6 поворота (2 лыски 6 — граница головки болта). После установки убедиться передвинутым рычагом, что у последнего небольшой зазор (прибл. на 0,1—0,3 мм). Если же у рычага увеличен зазор, это ухудшает действие выключения сцепления и грозит опасностью повреждения шестери в коробке передач.

Рис. 15а — Тонкое регулирование сцепления



- в) Кулак автоматического выключения (4) и рычаг выключения (5) слегка смазать смазкой в месте соприкосновения рычажка с кулачком.
 ж) Регулировочным винтом на руле отрегулировать ручное выключение так, чтобы рычаг сцепления на руле обладал перед захватом небольшим ходом вхолостую (не более 2 мм).

Примечание: Если же при езде обнаружим, что сцепление пробуксовывает, в большинстве случаев данная неисправность устраняется таким способом, что регулировочный винт автоматического выключения сцепления в отверстии правой крышки поворачивается на 1/6 или 2/6 влево. После возвращения из поездки производится контрольную регулировку таким способом, как было описано выше.

9. КАРБЮРАТОР

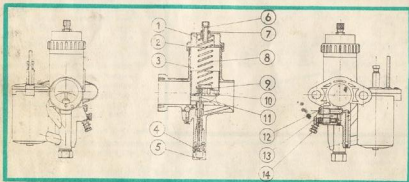


Рис. 16 — Карбюратор

Карбюратор выходит с завода в состоянии, рассчитанном для обкатки, поэтому после 2000—2500 км пробега нужно вновь отрегулировать его в соответствии с приведенной таблицей. Регулировка производится так, что после вынимания золотника и после отсоединения троса газа переставляется стопор иглы золотника в соответствующий вырез. Регулировочный винт холостого хода установить так, что винт винтит полностью в корпус карбюратора, а потом ослабить на соответствующую величину. Самыми важными частями карбюратора, которые оказывают влияние на состав смеси, подаваемой в двигатель, являются:

- а) главный жиклер (4) — влияет на состав смеси при большом открытии золотника. Доступ к нему открывается после снятия карбюратора и вывинчивания нижнего запорного винта (5). Если же он забит грязью, двигатель не работает, или же может быть заведен, но сразу же гаснет и не тянет;
 б) игла золотника карбюратора (11) — от её положения зависит состав смеси при среднем открытии золотника. Она находится в золотнике, вводит своим конусом в трубу карбюратора и при поднимании золотника открывает постепенно боль-

ший проход топливу в диффузор. В золотнике игла вертикально переставляется при помощи стопора и вырезов. Если же стопор находится в нижних вырезах, то смесь получается богаче, если же в верхних вырезах — смесь бедная;

- в) жиклер холостого хода (12) — положение регулировочного винта холостого хода (13) влияет на состав смеси на холостом ходу двигателя и при небольшом открытии золотника. Регулировочный винт холостого хода регулирует сечение воздушной канавки, через которую вводится дополнительный воздух на холостом ходу двигателя. При затягивании винта смесь богаче, при ослаблении — смесь беднее;
 г) дроссельный золотник — управление им производится при помощи троса газовой рукояткой, он открывает или закрывает доступ смеси в двигатель.

РЕГУЛИРОВКА КАРБЮРАТОРА

Тип машины	Карбюратор	Главный жиклер	Жиклер холост. хода	Положение иглы	Поворот регулировоч. винта холостого хода
350 см ³	2926 SBDb для обкатки	105	55	3-ий вырез сверху	1/2 оборота налево
350 см ³	2926 SBDb после обкатки	105	55	2—3-ий вырез сверху	1/2—1 1/2 оборота налево

В карбюратор не рекомендуем вносить какие-либо изменения, за исключением промывки его в бензине и регулировки согласно таблице. Отклонения от исходной регулировки можно вносить с учетом состояния мотоцикла и применения его в различных климатических условиях и с учетом применяемого топлива только по указаниям специализированного магазина или мастерской. Холостой ход двигателя работает на низких оборотах при полностью закрытой рукоятке газа) отрегулировать (зазор троса оставить около 1,5 и 2 мм). После окончания процесса регулирования фиксирующую гайку подтянуть. Карбюратор лучше всего вымыть, если его разложить на отдельные детали и промыть их в чистом бензине. Все поврежденные и износившиеся части заменить новыми. Канавку холостого хода прочистить продувкой. Для прочистки жиклера не применяйте ни проволоку, ни другие твердые предметы, так как можете легко повредить точное отверстие (изменить его проходимость) и тем самым изменить показатели работы.

Воздушный фильтр (микрофильтр)

Он установлен в глушитель выпуска под седлом мотоцикла, можно его вынуть следующим образом:

- а) После отклонения седла вывинтить 4 винта и листовой кожух 1 снять.
 б) Снятием и поворотом пружин снять крышку микрофильтра 2.
 в) После вытягивания станики 6 можно вынуть микрофильтр, который прочистится снятым воздухом изнутри.

После 8000—15 000 км пробега (в зависимости от условий эксплуатации) нужно заменить микрофильтр. Если же ездить в пыльной среде, рекомендуем чистить микрофильтр и внутреннюю полость чаще чем было указано.

Помните: загрязненный микрофильтр приводит к увеличению расхода топлива, детонациям и существенному снижению мощности.

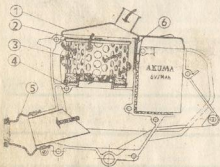


Рис. 17 — Фильтр впуска в разрезе

Внимание!

Время от времени нужно проверить, не забито ли грязью отверстие, которое соединяет полость картера двигателя под карбюратором с полостью под правой крышкой двигателя, в случае необходимости прочистить его. Топливо, которое вытечет из карбюратора при пересыщении, должно иметь возможность стока.

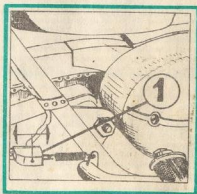
10. УХОД ЗА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕМ

Включатель стоп-сигнала

В том случае, когда после нажатия ногой на тормозную педаль не загорится стоп-сигнал (при условии, что предохранитель и лампочка на переборках), отрегулировать включатель стоп-сигнала.

- а) Отверткой ослабить винт крепления корпуса включателя стоп-сигнала;
 - б) Нажать на тормозную педаль и корпус сдвигать влево, пока не загорится стоп-сигнал.
 - в) В этом положении подтянуть винт крепления корпуса.
- После реставрирования стоп-сигнал должен гаснуть.

Рис. 18 — Регулировка включателя стоп-сигнала



Вели нужно время от времени осматривать, при обнаружении поврежденной изоляции нужно кабель заменить.

При заглаживании нужно иногда очищать, нагар осторожно соскрести, при необходимости отрегулировать контакты на расстоянии 0,6—0,7 мм (у свечей ПАЛ), осторожно пригибая контакт на корпусе свечи. После 15 000 км пробега рекомендуем свечу заменить новой.

Предохранитель в бакелитовой втулке, расположен в пространстве под седлом. При замене устанавливайте только предохранитель 15 А.

Уход за генератором: после пробега первых 500—1000 км проверить и при необходимости отрегулировать опережения (см. раздел «Регулировка опережения»). После 10 000 км пробега проверить износ угольных щеток. Если они окажутся короче 8 мм, нужно заменить их. Пружинный зажим угольных щеток вынимать осторожно, чтобы не сломать бакелитовый выступ щеткодержателя. Если же они не передвигаются без затруднений в направляющей, значит они загрязнены. Вынуть их и вычистить бензином. Трудные поверхности угольных щеток никогда не подпильвать и при установке на место следить за тем, чтобы они были поставлены так, как были раньше. Коллектор очистить тряпочкой, намоченной в бензине. Более крупный ремонт следует поручать специальной мастерской.

Регулировка опережения зажигания

Данную работу трудно выполнить без специальных измерительных приспособлений, а поэтому рекомендуем это сдать в специальную мастерскую. С меньшей точностью эту работу можно произвести также самим, руководствуясь указанными правилами.

В первую очередь нужно проверить прочность всех винтов крепления статора генератора. При регулировке вошло в правило, что опережение правого цилиндра регулируется сначала, а именно при помощи верхнего прерывателя, а опережение левого цилиндра потом нижним прерывателем.



- а) Вывинтить свечи и в отверстие для правой свечи ввинтить миллиметровый измерительный инструмент, если он есть в распоряжении. В том случае, когда такого измерителя не окажется, можно делу помочь тем, что в отверстие вставьте подходящий стержень (следите, чтобы стержень не прошел в нижнюю мертвую точку). Проверив кривошипный механизм ключом 10 за головку винта, крепящего ротор генератора, найдите верхнюю мертвую точку. Карандашом стержень обозначьте это положение и над риской на предусмотренном расстоянии (см. пункт в) нанести вторую риску.

Рис. 19 — Регулировка опережения зажигания

- б) При положении поршня в верхней мертвой точке проверить, чистые ли контакты, при необходимости заронить их прилегающие поверхности тонким напильником так, чтобы при включении касались всей поверхностью. В данном положении измерить расстояние между контактами прерывателя шупом, поставленным в чис. инструмента. Более тонкий лист шупа (0,3 мм) проходит между контактами подвижного, более толстый лист (0,4 мм) не должен проходить. В том случае, когда расстояния между контактами не соответствуют, отрегулировать их после ослабления прочного контакта. После окончания регулировки винтик (1) снова подтянуть.

- а) И снова проверить, занимает ли поршень верхнюю мертвую точку, а попертыая кривошипный механизм налево (обратно) снизить положение поршня у типа 350 см³ на 2,8 мм.
- г) В этом положении контролировать опять расстояние между контактами прерывателя. Максимальный зазор может быть 0,05 мм. Измеряйте стальной пластинкой или папиросной бумагой, которые должны между контактами проходить подлинно.
- д) Если же зазор между контактами меньше или больше, ослабить оба винта (2), крепежные пластинки прерывателя (А) к статору и повернуть пластинку направо (зазор уменьшится) или налево (зазор увеличится), отрегулировать расстояние между контактами до 0,05 мм. После окончания регулировки винты (2) снова подтянуть.
- е) При регулировке опережения второго (левого) цилиндра процесс почти одинаков, разница только в том, что при возможной регулировке опережения не поворачивать уже пластинку основания, как это было у первого цилиндра, а только пластинку нижнего прерывателя (В).

Примечание:

Опережение можно регулировать также в обратном порядке. При верхней мертвой точке поршня, когда контакты открыты, вставить между ними папиросную бумагу. Потом повернуть коленчатый вал налево, когда контакты закроются. Теперь осторожно поворачивать коленчатый вал направо до тех пор, пока папиросная бумага не будет вытискиваем. вынута из контакта. В момент, когда контакты прерывателя начнут расходиться (зазор 0,05 мм), нужно на стержне обозначить данное положение. Потом поворачивать медленно дальше коленчатый вал направо, пока не дойдёт поршень до верхней мертвой точки. Это положение снова пометить на стержне. Разница между обеими обозначенными рисками на стержне должна обозначать предусмотренное опережение. Если опережение больше или меньше, нужно при регулировке руко-водствоваться данными абзаца «д». Ещё раз подчеркнем, что как при первом способе регулировки, так и при втором нужно начать регулировку опережения сначала у правого цилиндра.

Аккумуляторная батарея

Обслуживание аккумуляторной батареи по существу не сложное, однако для правильной работы и увеличения срока службы играет большую роль. Поэтому необходимо соблюдать следующие основные правила:

1. Для заправки аккумуляторной батареи нельзя использовать обычную, так называемую, «техническую серную кислоту», а только кислоту чистую в химическом отношении (или же уже поставляемый электролит для свинцовых аккумуляторов), разбавленную дистиллированной водой до удельной плотности 1,26 (для тропических зон до 1,23). При несоблюдении данного указания получается излишнее образование газа, кипение электролита существенное сокращение срока службы аккумулятора.
2. Аккумуляторную батарею нельзя наливать выше чем до первой стенки над пластинками (см. рис.). В случае наливания большего количества электролита чем нужно при нормальном подключении газоотводного устройства уровень электролита в элементах автоматически приспособится, так как излишний электролит идет при действии аккумулятора под влиянием давления испарений и газов в отводной трубки и потом на улицу вне мотоцикла. Следите за тем, чтобы отводная трубка не была повреждена или забита и её конец расположен так, чтобы вытекающий электролит не повредил детали мотоцикла. Неисправное отводное устройство приводит при утечке электролита к повреждению той части машины, которая придет в соприкосновение с электролитом.

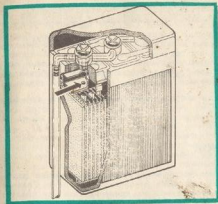


Рис. 20 — Аккумуляторная батарея

4. Аккумуляторную батарею, изъятую из действия (например, на зиму) нужно через каждые 2 месяца заряжать до полной зарядки, так как произвольно разряжается а разряженная батарея химически портится.

При установлении в мотоцикл нужно всегда отрицательный полюс аккумуляторной батареи подключать к массе мотоцикла. Неправильное подключение могло бы привести к повреждению реле-регулятора и даже генератора.

Уход за аккумуляторной батареей

1. Аккумуляторная батарея и наконечники подсоединения должны быть всегда чистыми и сухими. Винты крепления и наконечники кабелей смазать слегка смазкой для защиты от ржавления под действием кислоты.
2. Высоту уровня электролита контролировать при помощи резиновой груши хотя бы раз в месяц, при необходимости добавить дистиллированную воду до предусмотренного уровня, но не больше.
3. Для контроля состояния зарядки аккумуляторной батареи решающим является напряжение каждого элемента и плотность электролита.

11. ДЕКАРБОНИЗАЦИЯ

- а) Снять конец глушителя выхлопа 1 и вынутую вставку 2 на свободном месте облить бензином и поджечь. При горении удаляются остатки нагара, так что потом можно вставку прочистить проволочной щеткой и поставить на свое место.

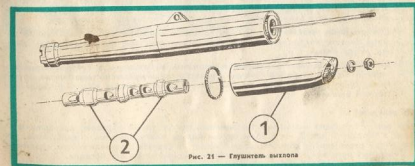


Рис. 21 — Глушитель выхлопа

- 5) После 5000—10 000 км пробега рекомендуем произвести декарбонизацию головок цилиндров и поршней. Отложения остатков горения смеси (карбон) при довольно толстом слое снижает мощность двигателя. Осевший карбон на поршне, в головке цилиндра и в выпускных каналах устраняют путем соскребания. Вместе с тем удалить карбон из пазов поршневых колец (лучше всего старым разломленным кольцом). При соскребании карбона с поршня следите за тем, чтобы соскребеваемый карбон не попал в полость кришкила, а поэтому отверстие нужно прикрыть чистой тряпкой. При сборке деталей на свое место нужно установить кольца а те же канавки, где были перед снятием.

После снятия карбона соскребанием (до сборки) нужно детали промыть в чистом бензине.

2 ХРАНЕНИЕ МОТОЦИКЛА ЗИМОЙ

- Учитывая то, что зимой мотоцикл будет использован нерегулярно, нужно чтобы он по возможности находился в сухом или даже отапливаемом гараже. Главное при этом то, чтобы мотоцикл перед отставлением на хранение был как следует прогрет, что ограничит скопление водяных паров на внутренних частях двигателя и предотвратит главные рабочие части от ржавления.
- В том случае, когда в течение зимнего периода мотоцикл не будет использован долгое время, рекомендуем принять следующие меры:
 - Машину вымыть. При мытье следить за тем, чтобы вода не попала в воздушный фильтр и чтобы при мытье мотоцикла водой под давлением не налить её в глушитель выхлопа или прямо в карбюратор, когда в случае неплотности сцепления между карбюратором и глушителем подсоса вода могла бы попасть прямо в полость кривошипного механизма.
 - После того, как мотоцикл высохнет, завести двигатель и прогреть его до рабочей температуры; снять соединение с горловины карбюратора. Масленку или пистолет наполнить консервирующим маслом в количестве около 1/8 л, которое рассчитано для консервирования шарнироподшипников и т. п. Можно также использовать моторное масло АС 8 [АСп 10]. На ходу двигателя вводить масло небольшими дозами прямо в горловину карбюратора, при этом обороты должны быть немного выше, чтобы не получилось замасливания свечей. Сильное дымление из выхлопа означает, что двигатель тщательно смазан и законсервирован. После расхода дозы закрыть подачу топлива, выключить зажигание и закрепить скобу горловины карбюратора.
 - Лакированные части нужно смазать воском и отполировать, хромированные детали смазать подходящим консервирующим средством (консервирующие смазки, масла, лаки и т. п.).
 - Вынуть аккумуляторную батарею и поставить её отдельно в сухое и защищенное от мороза место. В течение зимы батарею нужно систематически проверять, обслуживать и заряжать так, как указано в абзаце «Уход за аккумуляторной батареей».

Не забудьте!

Что при отставлении мотоцикла на зимнюю спячку таким образом, как было описано в абзаце 1 или 2, ни в коем случае нельзя манипулировать с двигателем, так как и при пуске его на короткое время может на стенках двигателя остаться сырость, в результате чего могут заржаветь подшипники кривошипа и его посадка.

III. ДЕМОНТАЖ И МОНТАЖ БЕЗ СПЕЦИНСТРУМЕНТА

1 СНЯТИЕ ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА

Отсединить трос Боудена тормоза, у рычажка тормозного кулака отвинтить гайку оси колеса и снять пружинную шайбу. Ослабить стяжной болт на правой стороне наконечника плунжера, ось выдвинуть и колесо вынуть.

При сборке вставить ось которая должна быть совершенно чистой, вставить пружинную шайбу (нельзя забыть), ввинтить гайку и прочно притянуть. Несколько раз прокатать переднюю вилку и только потом станут болтом правый наконечник плунжера. Ещё раз прокатать, закрепить трос Боудена и отрегулировать тормоз (колесо должно свободно проворачиваться). Вместе с этим проверить, не давит ли Брызговик о корпус пружины вилки. Если же да, нужно вынуть колесо и ослабить ось гайки стяжных болтов, придерживающих упоры брызговика. Потом вставить в плунжер ось колеса, которая поставит плунжеры в плоскость. Брызговик нужно установить так, чтобы был необходимый боковой люфт, а потом гайки подтянуть.

2 СНЯТИЕ ЗАДНЕГО КОЛЕСА

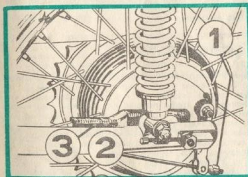


Рис. 22 — снятие заднего колеса

Ввинтить регулировочную гайку (1) тяги заднего тормоза, отвинтить гайку оси (2), снять пружинную шайбу и вынуть ось на правую сторону. С левой стороны снять распорку, захват реакции тормоза (3) и вынуть колесо из повода. После наклона мотоцикла на правую сторону колесо вынуть. Сборка колеса производится в обратном порядке. Перед установлением колеса обратно нужно при сборке захвата реакции тормоза и распорки поставить тягу тормоза в верхнее положение (под ось), иначе нельзя подсоединить тягу к рычагу управления заднего тормоза.

(Внимание — ось должна быть совершенно чистой, нужно её слегка смазкой). Потом не забудьте поставить на место пружинную шайбу, а гайку оси тщательно подтянуть. Проверить тормоз и колесо (колесо должно свободно проворачиваться).

6 ЗАМЕНА ВТОРИЧНОЙ ЦЕПИ

У мотоциклов с открытым кожухом:

Для облегчения демонтажа цепи нужно ослабить в одинаковом размере оба натягивающих устройства цепи, частично ослабить на левой стороне гайку оси и потом на правой стороне гайку цепочной звездочки. Цепь высвободите путем передвижения колеса вперед. Цепь повернуть так, чтобы соединительное звено оказалось на задней цепочной звездочке. Вынуть стопор и соединительное звено цепи.

На разведенную старую цепь подсоединить при помощи соединительного элемента цепь новую. Путем вытягивания старой цепи поставит новую цепь в рабочее положение. Цепь надеть на заднюю цепочную звездочку и оба конца соединить соединительным элементом и закрепить.

(Внимание — стопор должен быть направлен вырезом навстречу движению цепи.) Цепь натянуть так, как было указано в разделе «Натягивание цепи».

7 СНЯТИЕ ЗАДНЕЙ ЦЕПОЧНОЙ ЗВЕЗДОЧКИ

Данный демонтаж производится после снятия заднего колеса. Гайку цепочной звездочки (ключ 27 мм) вывинтить и цепочную звездочку вместе с кожухом данной звездочки вынуть.

8 ЗАМЕНА ШАРИКОПОДШИПНИКОВ КОЛЕС

Вынуть крышку тормозного барабана с колодками и с обеих сторон ступицы колеса осторожно снять пылеуплотнители. Со стороны кожуха тормозного барабана (у переднего колеса снять кожух, вынуть стопор подшипника и с противоположной стороны вбить трубой второй подшипник так, чтобы подшипник, который был высвобожден, выпал. Оставшийся подшипник выбить на другую сторону и вынуть распорную трубку. Новые подшипники прессовать к внешнему кольцу подшипника при помощи трубки. При замене подшипника задней цепочной звездочки соблюдать такую последовательность: сначала снять кожух и выбить распорную трубку. С правой стороны головки цепочной звездочки снять пылеуплотнитель и стопор подшипника. Подшипник выбить трубой со стороны лопатки. Новый подшипник прессовать трубой по диаметру внешнего кольца подшипника. Ни в коем случае не бьвайте за внутреннее кольцо, это вредно для подшипника!

9 ДЕМОНТАЖ ГОЛОВКИ ЦИЛИНДРА И САМОГО ЦИЛИНДРА (не вынимаем двигатель из рамы)

Перед тем как приступить к непосредственному демонтажу головок цилиндров нужно выполнить следующие операции: отсоединить выпускные клапана от цилиндров, выдвинуть их из фланца цилиндра и отклонить так, чтобы не мешали. Отсоединить шланг подачи топлива, снять бак. Вынуть катушки зажигания и отключить кабели от свечей. Вывинтить гайки, крепящие головку к цилиндру, головку снять. Поршень повернуть пусковым рычагом в нижнюю мертвую точку и осторожно снять цилиндры (чтобы не повредить на прокладки под цилиндром).

7 ЗАМЕНА ПОРШНЕВЫХ КОЛЕЦ

Поршневые кольца заменяются тогда, когда их зазор в замке превышает 1 мм. Зазор определить, если вставите снятое кольцо в верхнюю часть цилиндра (примерно на глубину 20 мм) и измерить расстояние между концами колец.

Кольца лучше всего снимать при помощи 3 тонких стальных полосок. Одну полоску вставить посередине, а две у концов поршневого кольца. Такой же способ применяется и при наведении поршневых колец.

8 ДЕМОНТАЖ КАРБЮРАТОРА

- a) Отсоединит шланг подачи топлива у бака.
- b) Отвинтить гайку смесительной камеры и вынуть золотник газа с тросом Бюдене и иглой.
- a) У карбюратора отсоединить резиновую муфту, которая соединяет карбюратор с корпусом глушителя выпуска.
- г) Ключом 14 (13½) вывинтить гайки крепления фланца и карбюратор выдвинуть назад.
- d) Монтаж производится в обратном порядке. Следите за тем, чтобы уплотнение под карбюратором не было повреждено, если окажется поврежденным, нужно его заменить, как так от герметичности выпуска зависит равномерность хода двигателя. При установлении золотника монтаж можно упростить таким способом, что иглу золотника будем центрировать пальцем, вставив его в отверстие диффузора.

9 ДЕМОНТАЖ СЦЕПЛЕНИЯ

Разборка сцепления производится после слива трансмиссионного масла и снятия левой крышки двигателя, при необходимости мотоцикл может быть осторожно положен на правый бок. В таком случае нет необходимости сливать масло из коробки передач, но нужно заранее вынуть аккумуляторную батарею. Для снятия отдельных пружин с прокладкой используйте открытый ключ (10 мм) и тогда можно вынуть штифты, шайбы и пружины. Сцепление у типа 350 см³ из 5 дисков с накладками и 4 (+1 прижимной диск) металлических. Если же накладки износились или ослабли, нужно диски заменить.

10 СНЯТИЕ ФАРЫ

Ослабив винты М4 в нижней части рамки фары можно снять всю фару, отклонив её вперед.

11. ДЕМОНТАЖ СПИДОМЕТРА

Спидометр снимается после демонтажа фары. Путем ослабления накидной гайки отсоединится привод спидометра. Вывинтить гайку держателя и после снятия патрона с лампочкой вынуть спидометр. Рекомендуем сначала снять предохранитель, чтобы при неосторожной разборке не получилось короткого замыкания в замке зажигания.

12. РУЛЬ — ПОВОРОТНЫЕ РУКОЯТКИ

Демонтаж руля:

Отсоединить трос Боудена газа, передний тормоз и сцепление. Разъединить кабели левого и правого переключателей света на руле. Ослабить 4 гайки М6 скобы руля. Скобы вынуть вместе с рулем из верхней стойки.

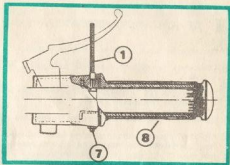


Рис. 23 —
Регулировка азеротной рукоятки

Демонтаж поворотной рукоятки: после разборки выключателя двигателя.

Вынимание замка рулевого управления из гнезда

Сняв защитный предохранитель, выдвинуть замок только в открытом положении при помощи ключа наружу из ступки.

13. ОТМЫКАНИЕ И СНЯТИЕ СЕДЛА

На левой стороне кожуха отпереть патентованный замок и после его выемки отклонить седло и выдвинуть в сторону. При установке седла сначала зацепить седло на правой стороне рамы за захват, потом опустить в горизонтальное положение, ключом вставить замок в отверстие в левом кожухе, седло закрыть и запереть.

14. СНЯТИЕ АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ

Сначала нужно снять седло и для вынимания аккумуляторной батареи нужно снять скобы крепления.

15. ДЕМОНТАЖ ТОПЛИВНОГО БАКА

Закрывать кран и отсоединить шланги подачи бензина. Снять седло. Отвинтить в передней части бака 2 винта М8. Отвинтить гайки М8 сзадиного волта крепления и вынуть его. Топливный бак выдвинуть по направлению вперед в заднюю часть мотоцикла.

16. СНЯТИЕ ПРАВОЙ И ЛЕВОЙ КРЫШЕК ДВИГАТЕЛЯ

Правая крышка снимается тогда, когда нужно отрегулировать сцепление или зажигание. Для этого вывинтить два винта, придерживающие крышку, и осторожно крышку снять. Перед установкой её на место нужно вымыть прилегающие поверхности, винты крепления затягивать равномерно и следить за тем, чтобы передняя часть крышки как следует прилегала (это предотвратит попадание воды в полость генератора).

Левая крышка снимается при демонтаже сцепления (замена дисков) или первичной цепи, при замене пружины пускового сегмента и при замене привода спидометра у двигателя.

При демонтаже необходимо:

1. Слить масло, но в том случае, когда хотите только проверить сцепление и не собираетесь сменять масло, достаточно только снять крышку, мотоцикл при этом должен лежать на правом боку, аккумуляторная батарея должна быть снята заранее.
2. Ослабить и перевернуть подножки.
3. Рычар переключения передач поставить в пусковое положение, вывинтить стальной болт М7. Рычар снять с шлицевого вала.
4. Вывинтить 5 винтов из крышки.
5. Снять крышку (осторожно с уплотнением крышки).

При обратной сборке левой крышки не забудьте осмотреть 2 направляющие ступки, чистоту прилегающей поверхности крышки и коробки и не повреждена ли бумажная прокладка. Винты, болты тщательно подтянуть, чтобы не ушло масло.

17. СНЯТИЕ ДВИГАТЕЛЯ ИЗ РАМЫ

Вынуть предохранитель о батарее. Отсоединить выпускные трубы у цилиндров и наклонить их так, чтобы не мешали при последующем демонтаже. От карбюратора отсоединить резиновое соединение, которое соединяет карбюратор с корпусом глушителя выпуска. Отсоединить шланг подачи топлива. Снять топливный бак. Снять обе катушки зажигания, снять кабели зажигания, разобрать головки цилиндров. Отвинтить крышку карбюратора и вынуть Боуден с золотником и иглой. Отсоединить кабели от свечей. Отсоединить вторичную цепь. Вывинтить винт привода тахометра,

который расположен в левой нижней части картера и привод из картера вытянуть. Вывинтить болты правой крышки и крышку осторожно снять. Отсоединить боуден сцепления от автоматического выключения. От генератора отсоединить электрические кабели и вытянуть резиновый проходной изолятор с пучком кабелей. На переднем держателе двигателя ослабить 2 болта М8, на заднем держателе верхний болт М8, а в нижней части держателя 2 болта М10 × 1,25. Двигатель снять. После обратной сборки проверить, если в коробке передач масло, проверить наладку сцепления и аэричной цепи.

Оговорка!

Мы оставляем за собой право на внесение изменений в результате усовершенствования своих изделий по сравнению с изображениями на рисунках или описанием в тексте настоящей инструкции.

В настоящей инструкции нет описания разборки и сборки двигателя, которые нуждаются не только в специнструменте, но и требуют определенного опыта по ремонту, а поэтому мы рекомендуем, чтобы с вопросами более сложных видов ремонта обращались в специализированные мастерские.

IV. НЕИСПРАВНОСТИ И СПОСОБЫ ИХ УСТРАНЕНИЯ

Признаки неисправностей		Обнаруженная неисправность	Устранение неисправности
Двигатель работает неравномерно	Двигатель стучит	Двигатель перегрет.	Охладить двигатель и не ездить на высоких оборотах.
		Контакты свечи накаляются, плохая свеча. Много нагара в головке цилиндра. Большое опережение. Глушитель выхлопа забит.	Свечу заменить. Снять головку и нагар удалить. Отрегулировать опережение, повернув пластинку прерывателя. Снять глушитель выхлопа, разобрать и прочистить.
Двигатель работает неравномерно — пропускает	Правильное искрение	В карбюраторе масло или вода. В карбюраторе кончается топливо. Время от времени короткое замыкание кабеля на цилиндре. Бедная смесь. Плохо образована смесь из бензина и масла.	Карбюратор прочистить. Открыть топливный кран (запас), дополнить топливо, осмотреть впускной трубопровод и отверстие в затворе бака. Кабель изолировать изоляционной лентой или же заменить. Отрегулировать карбюратор. Смесь перед влиянием в бак тщательно перемешать
		Нерегулярное искрение	Неподходящая свеча. Замаслена свеча. Большое расстояние между контактами свечи. Загрязнены контакты прерывателя. Неправильно установлены контакты прерывателя. Время от времени короткое замыкание кабеля со свечей.

Признаки неисправностей	Обнаруженная неисправность	Устранение неисправности
<p>Двигатель не заводится или останавливается. Карбюратор можно наладить. В двигателе есть смазка. Свеча дает искру.</p>	<p>Карбюратор в исправности</p> <p>Перегрет двигатель.</p> <p>Недостаточно смазки.</p> <p>Трос Бюудена разобран у карбюратора.</p> <p>Плохое уплотнение между карбюратором и картером двигателя.</p> <p>Повреждено уплотнение под генератором.</p>	<p>Двигатель охладить и держать на низких оборотах.</p> <p>Следить за тем, чтобы масло было всегда хорошо смешано с топливом в соотношении 1:30.</p> <p>Трос заменить.</p> <p>Уплотнение заменить.</p> <p>Уплотнение заменить.</p>
	<p>Неисправность в карбюраторе</p> <p>Забит жиклер.</p> <p>Поплавок прохудился.</p> <p>Поплавок заедает.</p> <p>Игла поплавка не закрывает.</p> <p>Вывалилась игла из золотника.</p>	<p>Жиклер вынуть и прочистить.</p> <p>Поплавок запаять или прочистить.</p> <p>Поплавок высвободить.</p> <p>Поврежденную иглу заменить новой или отремонтировать.</p> <p>Иглу правильно подвесить и закрепить.</p>
<p>Двигатель работает неравномерно. Он не развивает достаточную мощность (не тянет)</p>	<p>Временами</p> <p>Частично загрязнен проход топлива.</p> <p>Неправильно отрегулировано зажигание.</p> <p>Не отрегулирован карбюратор, (плохая смесь).</p> <p>Забит глушитель выхлопа.</p> <p>Износился цилиндр манутри и поршень.</p>	<p>Снять трубопровод и прочистить.</p> <p>Отрегулировать расстояние между контактами прерывателя.</p> <p>Отрегулировать холостой ход, положение углы и прочистить.</p> <p>Глушитель выхлопа разобрать и удалить нагар (карбон).</p> <p>Сделать новую расточку цилиндра, поставить новый поршень и кольца, определить износ поршня, пальца и т. п. (в специальной мастерской).</p>

ЗАМЕЧАНИЯ

	Обнаруженная неисправность	Устранение неисправности
<p>Постоянно</p> <p>Двигатель работает неравномерно. Он не развивает достаточную мощность (не тянет).</p>	<p>Двигатель подсосывает второстепенный воздух (неплотность между половинками картера или горловиной карбюратора).</p> <p>Неисправная катушка.</p> <p>Неисправный конденсатор.</p> <p>Частично повреждено уплотнение под генератором.</p>	<p>Отделить половинки картера, очистить прилегающие поверхности и нанести замазку и прочно соединить. Уплотнение под горловиной карбюратора заменить.</p> <p>Катушку заменить.</p> <p>Конденсатор заменить.</p> <p>Уплотнение заменить.</p>
	<p>Временами</p> <p>Частично засорена подача топлива или фильтр.</p> <p>Трос бюудена газа заедает.</p> <p>Неисправная свеча.</p> <p>Много нагара в цилиндрах, головке, выпускных отверстиях и глушителях выхлопа.</p> <p>Загрязнен микрофильтр.</p>	<p>Подачу топлива или фильтр прочистить.</p> <p>Трос смазать или же заменить.</p> <p>Свечу заменить.</p> <p>Снять головку, цилиндр, при необходимости и выпускной трубопровод, карбон удалить.</p> <p>Вставку прочистить или заменить.</p>
<p>Двигатель не заводится или останавливается. Карбюратор можно наладить. Свеча не дает искры.</p>	<p>Не конце кабеля искра</p> <p>Замаслена свеча.</p> <p>Повреждена изоляция свечи.</p> <p>Короткое замыкание между электродами свечи.</p> <p>Большое расстояние между электродами свечи.</p>	<p>Свечу вынуть и прочистить.</p> <p>Свечу очистить или заменить.</p> <p>Электроды отделить на расстояние 0,6—0,7 мм и очистить.</p> <p>Электроды приблизить на расстояние 0,6—0,7 мм.</p>
	<p>Красная контрольная лампочка не горит.</p> <p>Не вставлен ключ в замок зажигания.</p> <p>Перегорел предохранитель у аккумуляторной батареи.</p>	<p>Ключ вставить и повернуть в нужное положение.</p> <p>Предохранитель заменить.</p>

Признаки неисправностей	Обнаруженная неисправность	Устранение неисправности	
Двигатель не заводится или останавливается. Карбюратор можно мыть.	Загрязнены контакты прерывателя.	Очистить контакты тряпкой, вытереть и держать в бензине.	
	Неисправные контакты прерывателя.	Контакты заменить на хорошие.	
	Кабель свечи порван или ослаб.	Кабель заменить или соединить и обвить изоляционной лентой.	
	Повреждена изоляция кабеля.	Кабель обвить изоляционной лентой и как можно раньше заменить.	
	Поврежден конденсатор.	Заменить новым.	
На конце кабеля нет искры. Красная контрольная лампочка на зарядки горит.	Вода в прерывателе.	Воду вынуть, протереть и оставить просохнуть.	
	Неисправная катушка.	Катушку заменить.	
	Свеча дает искру. В двигателе нет слышно.	Пригорели поршневые кольца.	Снять, очистить и снова поставить на место.
		Слабо притянута головка цилиндра.	Головку тщательно притянуть.
		Повреждено уплотнение под головкой цилиндра.	Уплотнение заменить.

ЗАМЕЧАНИЯ

ЧЕШСКИЕ ЗАВОДЫ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ
торгово-техническая служба
СТРАКОНИЦЕ