

ЕВСЕЕВ Д.





**Руководство по эксплуатации,
ремонт и регулировка мотоциклов
Ява (Jawa) 350/638.**



JAWA 350 - 638

Содержание

[Предисловие](#)

[ЧАСТЬ I. Руководство по эксплуатации](#)

[Внимание!](#)

[Условия продажи, гарантии и рекомендации](#)

[Технические данные](#)

[Описание мотоцикла](#)

[Описание электрооборудования](#)

[Движение](#)

[Карта смазки мотоцикла](#)

[Позиции ключа зажигания](#)

[Пуск двигателя](#)

[График профилактических работ](#)

[Регулировочные операции](#)

[Амортизатор передней вилки](#)

[Демонтаж и монтаж](#)

[Хранение мотоцикла в зимний период](#)

[ЧАСТЬ II. Регулировка и ремонт](#)

[Смена фильтрующего элемента на всасывании](#)

[Контроль и замена свечей зажигания](#)

[Рекомендуемые смазки](#)

[Диски сцепления и цепь передней передачи](#)

[Демонтаж и монтаж картера двигателя](#)

[Регулировка полуавтоматического сцепления](#)

[Технические данные и регулировка карбюратора](#)

[Демонтаж и монтаж цилиндров и головок цилиндров](#)

[Контроль и регулировка опережения зажигания](#)

[Сервисный инструмент](#)

[ЧАСТЬ III. Каталог запчастей для Jawa-350](#)

Предисловие

В 1948 году «Ява» произвела свой первый мотоцикл с двухцилиндровым двухтактным двигателем объемом 350 см³. Эта модель затем постепенно развивалась, причем никогда не вносились коренные изменения, а делались лишь небольшие улучшения. Однако, такая стратегия в конце концов привела к тому, что нынешняя модель 350 см³ — тип 638.5 уже лишь в некоторых деталях похожа на свою почти сорокалетнюю предшественницу.

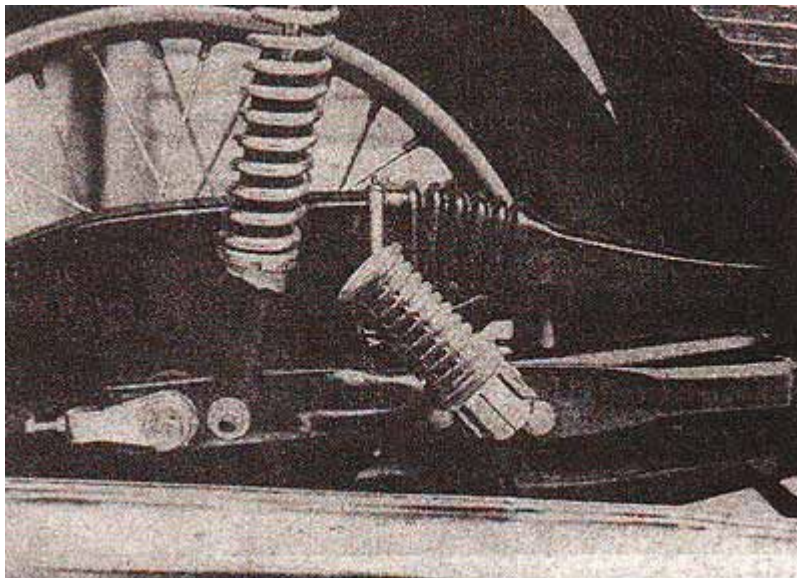
Тип 638.5 разработан на базе типа 634, который ввели на рынок в 1974 году. Наиболее бросаются в глаза изменения дизайна. На нынешней модели установлены новые бак, седло и кожухи, благодаря чему мотоцикл приобрел более привлекательный вид. Топливный бак стал более угловатой формы. Надпись, раньше очень скромная, заменена почти диагонально размещенной, которая уже издали обращает внимание на марку мотоцикла. По обе стороны размещаются резиновые опоры колен, соответствующие форме седла, оснащенного сзади выступом.



Многочисленные усовершенствования

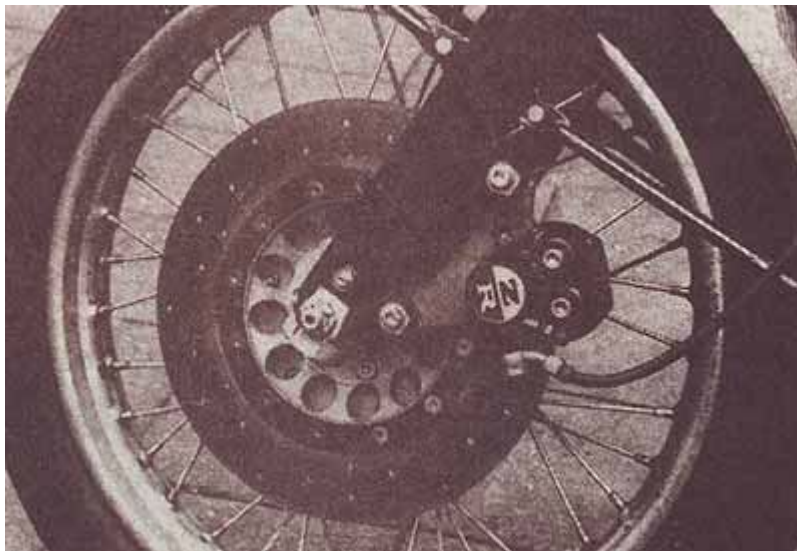
Пожалуй, менее бросающимися в глаза, однако, несомненно не менее важными являются изменения силового агрегата. Цилиндры двигателя «Явы» снова выполнены из легкого металла с чугунными гильзами. Объем цилиндров не изменился — 343,47 см³ при диаметре и ходе 58x65 мм. Отношение сжатия повысилось с 9,2:1 до 10,2:1, мощность двигателя равна 19 кВт, т. е. 25,8 л. с. (ДИН) при 5 500 об/мин, следовательно, на 3 л. с. больше чем раньше. Максимальный крутящий момент — раньше 31,4 Нм при 4 500 об/мин теперь повысился до 33 Нм при 5 250 об/мин.

Диаметр диффузора карбюратора «Йиков» изменился с 26 мм на 28 мм. А также, теперь карбюратор оснащен удобным пусковым устройством (обогастителем), так что перчатки, пропитанные бензином — дело прошлого.



Машина смазывается моторным маслом, добавляемым в бензин в отношении 1:40. В электрооборудовании заменен генератор постоянного тока 6 В генератором переменного тока 12 В, что положительно сказывается на силе света передней фары. В коробке передач заменены бронзовые втулки игольчатыми подшипниками. Корзина сцепления, теперь большего диаметра, снабжена пятью прижимными пружинами взамен прежних трех. Передаточные отношения в коробке передач в отличие от общего передаточного числа не изменены. Общее передаточное число теперь несколько ниже вследствие применения зубчатого колеса, у которого на один зуб меньше. Блок двигателя на новой модели на 8 кг легче, что достигнуто главным образом благодаря применению цилиндров из легкого металла.

Модель 638.5 оснащена сокращенной передней вилкой с резиновыми манжетами. Подвижные трубы вилок на 4 мм толще прежних, их размер теперь 36 мм.



Крупные изменения

В качестве дополнительного оборудования модель 350 см³ можно оснащать дисковым тормозом, разработанным немецкой фирмой «ВИВО». Дисковый тормоз, как утверждает изготовитель, значительно лучше устанавливаемых серийно барабанных тормозов. Диск размещен на стандартной головке, так что, в принципе, следует приспособлять лишь нижнюю часть вилки и механизм привода.

С незапамятных времен мотоциклы «Ява» заводятся с помощью общего рычага пуска и переключения передач. Однако теперь холодный двигатель запускается после нескольких прокручиваний, а теплый - после одного нажатая на педаль.

Полуавтоматическое сцепление «Явы» выключается, при движении рычага переключения передач. Для тех, кто пользуется рычагом сцепления, это вызывает необходимость сразу же отпустить рычаг, как только включается соответствующая передача. Привыкнув к этому несколько своеобразному вождению, легко привыкнуть к переключению передач. Данной машине неплохо было бы иметь пять передач, так как у нее нет достаточно широкого диапазона нужного числа оборотов. Для достижения хорошего ускорения при разгоне приходится пользоваться повышенным числом оборотов. Лучший крутящий момент двигателя находится между 3 000 и 5 250 об/мин. Однако, вплоть до скорости 90 км/ч мотоцикл разгоняется наравне со средним автомобилем. Максимальная скорость мотоцикла по паспорту — около 120 км/ч, но на хорошо обкатанном мотоцикле не трудно развить скорость 130 км/ч. Машина лучше всего себя ведет на скорости 110-115 км/ч, хотя во время движения немного вибрирует и эти вибрации чувствуются на подножках. Расход топлива около 1 литра на 16 км, так что по отношению к объему бака (17 литров) «Ява» имеет достаточный запас хода.

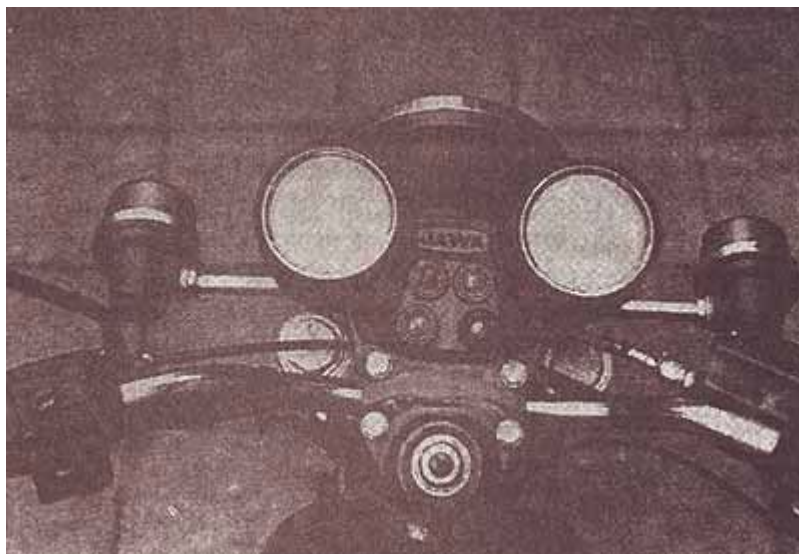


Поведение машины на ходу

Мотоцикл имеет очень хорошие ходовые свойства. Он чрезвычайно устойчив и им легко управлять даже на плохих дорогах. Хорошие ходовые свойства частично достигаются благодаря передней вилке, которая довольно жестка и хорошо выдерживает неровности дороги. Хотя надо заметить, что шины «Барум», рассчитанные на весь срок службы мотоцикла, не обладают нужным сцеплением, и поэтому приходится прибегать к соответствующему стилю езды.

В городе «Ява» зарекомендовала себя, как хорошо управляемое транспортное средство, причем этому положительно содействует снаряженная масса 166 кг.

По уровню комфорта эта модель мотоцикла «Ява» находится на достаточно высоком уровне для мотоцикла своего класса. Довольно жесткое седло даже при длительных поездках не вызывает жалоб на какую-либо боль. Как уже было сказано, передняя вилка жестка, но отлично компенсирует большие и малые удары. Настраиваемые амортизаторы сзади позволяют преодолевать неровности дороги даже при большой нагрузке. Благодаря своим размерам мотоцикл идеально подходит для двух человек.



Что касается приборов, то на «Яве» имеется все, что должно быть на мотоцикле, в т. ч. и тахометр, который уже длительное время входит в стандартный набор приборов. Стрелки приборов, в сравнении с прежними, достаточно большие, что значительно улучшает их восприятие. Сигнальные лампы между приборами хорошо видны даже при слабом свете.

Седло снимается легко, но его установка требует ловкости и терпения. Работая неосторожно, можно повредить лак кожуха.

Полностью закрытая цепь даже в настоящее время — очень полезное устройство, хотя необходимость такой конструкции при применении цепей с горообразными кольцами уже не столь злободневна как раньше.

ЧАСТЬ I Руководство по эксплуатации.

Внимание!

Изготовитель оставляет за собой право на внесение изменений и дополнений в модель, в результате чего возможны некоторые несоответствия с изображениями или описаниями, приведенными в настоящей инструкции.

Неописанные разборочные и сборочные работы по двигателю нуждаются не только в специальном сервисном инструменте, но и в необходимом опыте ремонта, а поэтому изготовитель рекомендует обращаться со сложными видами ремонта исключительно в специализированные мастерские.

Вся гарантия (считая аккумулятор) находится в гарантийном бланке мотоцикла. В случае замены неисправного аккумулятора нужно обращать внимание на то, чтобы магазином был заполнен отдельный гарантийный бланк аккумулятора.

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 обязана бесплатно производить 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 12 месяцев. Рекламация подлежит удовлетворению в том случае, если пробег мотоцикла в гарантийный период не превысил 10000 км.

4. Гарантия не распространяется на мотоцикл, вышедший из строя в связи с невыполнением условий эксплуатации или технического обслуживания, изложенных в заводской инструкции.

5. В гарантийный период подлежат удовлетворению рекламации (подтвержденные 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.

Предпродажная подготовка

1. Мотоцикл распаковать, удалить консервацию, установить отдельно поставляемые детали, проверить комплектность.

2. Проверить соответствие номера рамы и двигателя с указанными в документах.

3. Вынуть аккумулятор, залить электролит (при этом соблюдать требования инструкции), установить аккумулятор на место, присоединить клеммы.

4. Проверить уровень масла в коробке передач, в случае необходимости дополнить.

5. Проверить работу всех электроприборов.

6. Отрегулировать шаг рычагов и ход троса включателя стоп-сигнала.

7. Залить прибл. 1 л смеси бензина с маслом в пропорции 1:33. Завести двигатель.

8. После прогрева двигателя проверить и при необходимости отрегулировать холостой ход. Подтянуть ганки фланцев труб выпуска и головок цилиндров.

9. Проверить и подтянуть болтовые соединения.

Перечень работ при первом гарантийном обслуживании

1. Замена масла в коробке передач.

2. Контроль и подтяжка болтовых соединений оси передней вилки и болтов крепления двигателя.

3. Проверка установки момента зажигания, регулировка опережения, зачистка контактов прерывателей.

4. Проверка свечей зажигания, регулировка зазора электродов.

5. Регулировка механизма выключения сцепления.

6. Проверка натяжения и смазка цепи.
7. Замена масла в передней вилке.
8. Подтяжка гаек головок цилиндров (крут, момент 22 Нм).
9. Контроль и в случае необходимости подтяжка головки рулевого управления.
10. Контроль и регулировка карбюратора.
11. Проверка аккумулятора.

Перечень работ при втором гарантийном обслуживании

1. Регулировка карбюратора для режима после обкатки.
2. Замена масла в коробке передач.
3. Замена масла в передней вилке.
4. Проверка установки момента зажигания.
5. Проверка натяжения цепи.
6. Регулировка механизма выключения сцепления.
7. Проверка регулировки тормозов.
8. Проверка аккумулятора.
9. Проверка регулировки фары.

Исходя из международных форм ИСО, для обозначения мотоциклов ЯВА вводится идентификационный номер транспортного средства VIN (VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER)

Пример обозначения серийного мотоцикла: TU638000ET000126

Европа - T

ЧССР - L

Изготовитель ЯВА - J

Тип - 638

Исполнение - 0

Отклонение - 00

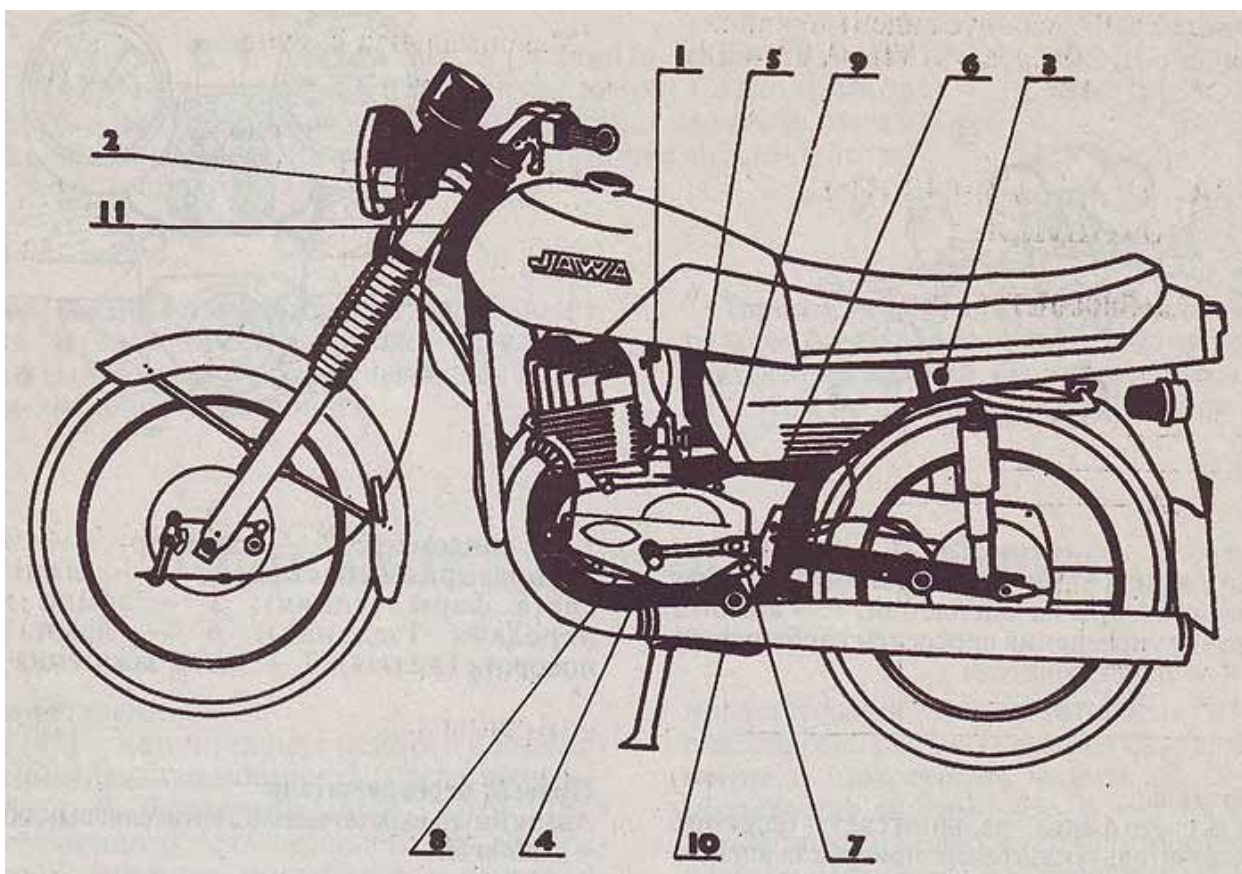
Год выпуска - Е
Сборочный завод - Т
Порядковый № типа - 000126

У мотоциклов ЯВА опознавательный номер состоит из знаков напечатанных на паспортной табличке и выбитых знаков.

Технические данные.

Основные технические данные

Двигатель - двухтактный с воздушным охлаждением
Количество цилиндров - 2
Диаметр цилиндра - 58 мм
Ход поршня - 65 мм
Рабочий объем цилиндров - 343,47 см³
Степень сжатия - 10,2: 1
Карбюратор - 2928 ЦЕ
Зажигание - батарейное
Максимальная мощность двигателя при 5500 мин/1 - 19 кВт (26 л.с.)
Частота вращения коленчатого вала при максимальной мощности - 33 Нм — 83 с-1
Объем топливного бака - 17 л
Расход топлива на 100 км при скорости 80 км/ч - 6,5 л
Максимальная скорость (сидя/лежа) - 120/128 км/ч
Максимальный преодолеваемый подъем на первой передаче при полной нагрузке - 47%
Ход передней вилки - 150 мм
Ход задней вилки - 80 мм
Задняя цепная передача - 128 звеньев (включая соединительное)



1 — топливный кран; 2 — замок рулевого управления; 3 — замок седла; 4 — рычаг переключения передач; 5 — номер двигателя; 6 — номер рамы; 7 — маслостмерный винт; 8 — сливной винт масла; 9 — заправочный винт масла; 10 — подставка; 11 — заводская табличка.

Габариты мотоцикла

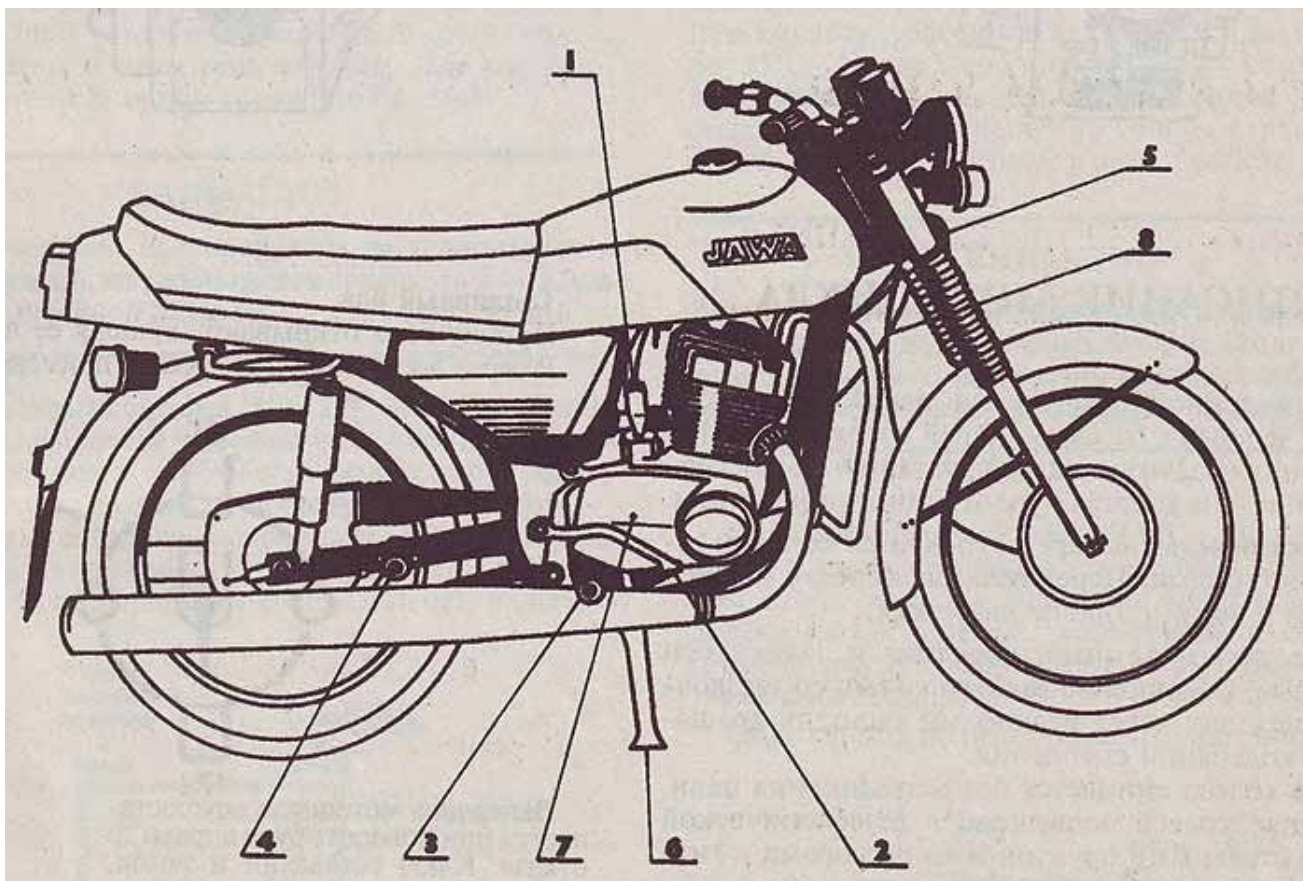
Длина – 2110 мм
 Высота – 1070 мм
 Ширина – 750 мм
 Сухой вес – 156 кг
 Снаряженный вес – 170 кг
 Полезная нагрузка – 180 кг

Максимальная нагрузка

Передняя ось – 106 кг
 Задняя ось – 246 кг

Общее передаточное отношение

1 передача – 1 : 15,69 – 47%
 2 передача – 1 : 9,32 – 25%
 3 передача – 1 : 6,61 – 16%
 4 передача – 1 : 4,96 – 10%



1 — карбюратор; 2 — педаль тормоза; 3 — подножка водителя; 4 — подножка пассажира; 5 — звуковой сигнал; 6 — подставка; 7 — регулировочный винт сцепления; 8 — регулировочный винт троса сцепления.

Тормоза

Передний с двумя кулачками - D160 мм/35 мм

Задний с одним кулачком - D160 мм/35 мм

Колеса - размеры ободов

Переднее колесо - 2,15 Б x 18"

Заднее колесо - 2,15 Б x 18"

Размер шин

Переднее колесо - 3,25 x 18"

Заднее колесо - 3,25 x 18"

Описание мотоцикла.

Мотоцикл предназначен для перевозки одного или двух человек с багажом общей нагрузкой до 180 кг. Мотоцикл рассчитан на эксплуатацию на шоссейных дорогах и на дорогах с уплотненным покрытием.

Коробка передач четырехступенчатая со скользящими шестернями. Переключение передач ножное от педали с левой стороны двигателя.

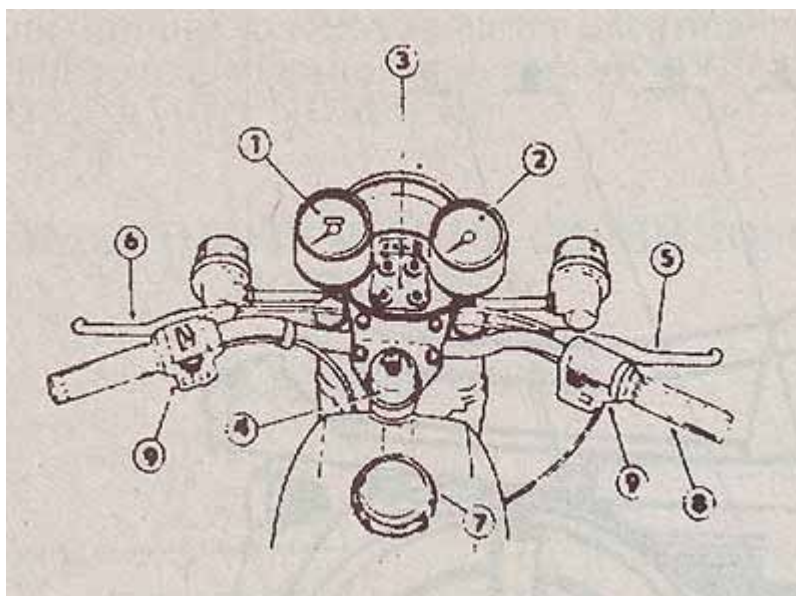
Колеса легко съемные, передняя и задняя оси выдвижные. Соединение заднего колеса со звездочкой происходит через резиновый гаситель вращательных колебаний сцепления.

Заднее колесо снимается без разъединения цепи.

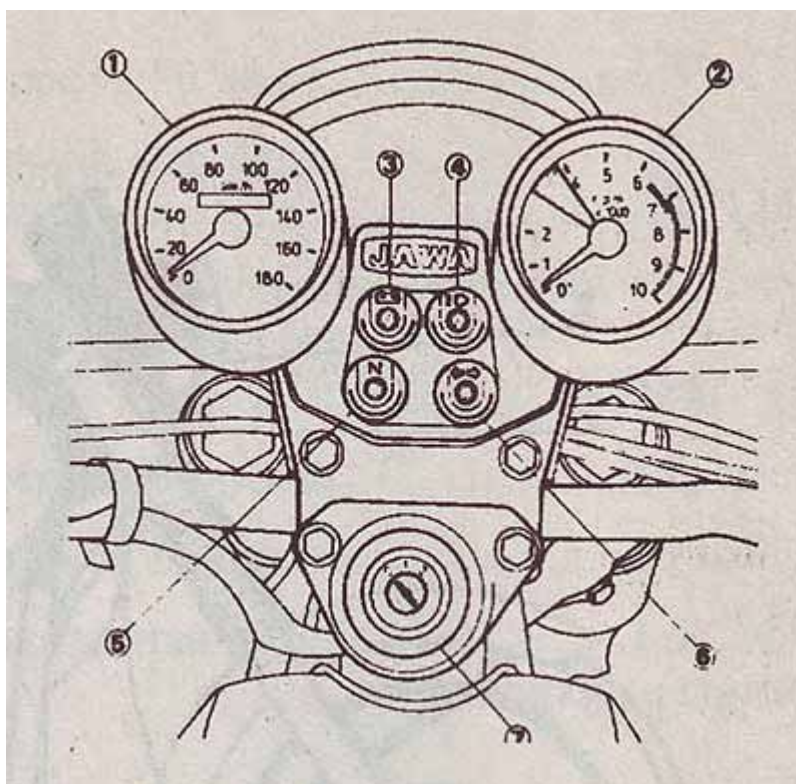
Переднее колесо подвешено в телескопической вилке со стальными пружинными рессорами и гидравлическими амортизаторами с ходом 150 мм.

Заднее колесо подвешено в двух рессорах с гидравлическими амортизаторами.

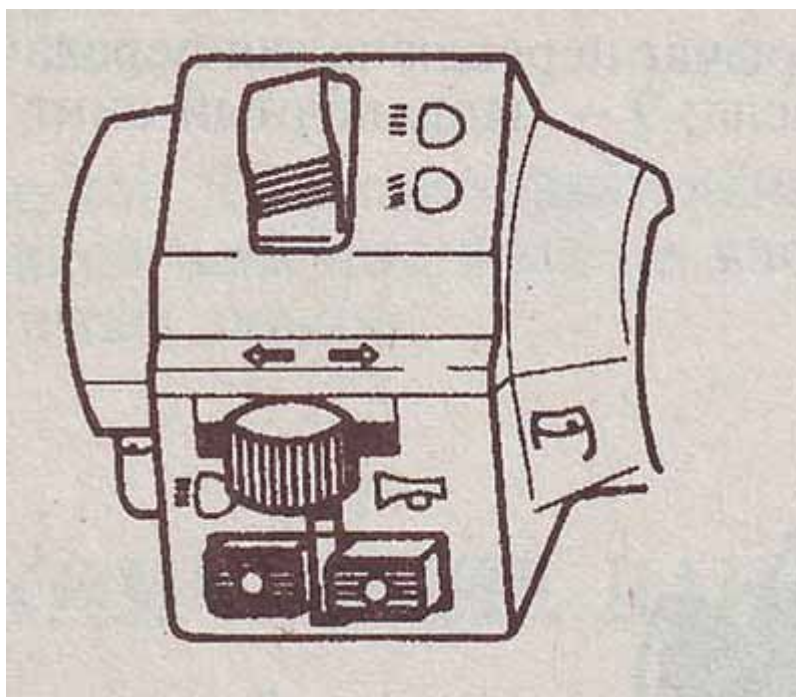
Задняя маятниковая вилка не требует особой смазки, так как опирается на самосмазывающиеся подшипники.



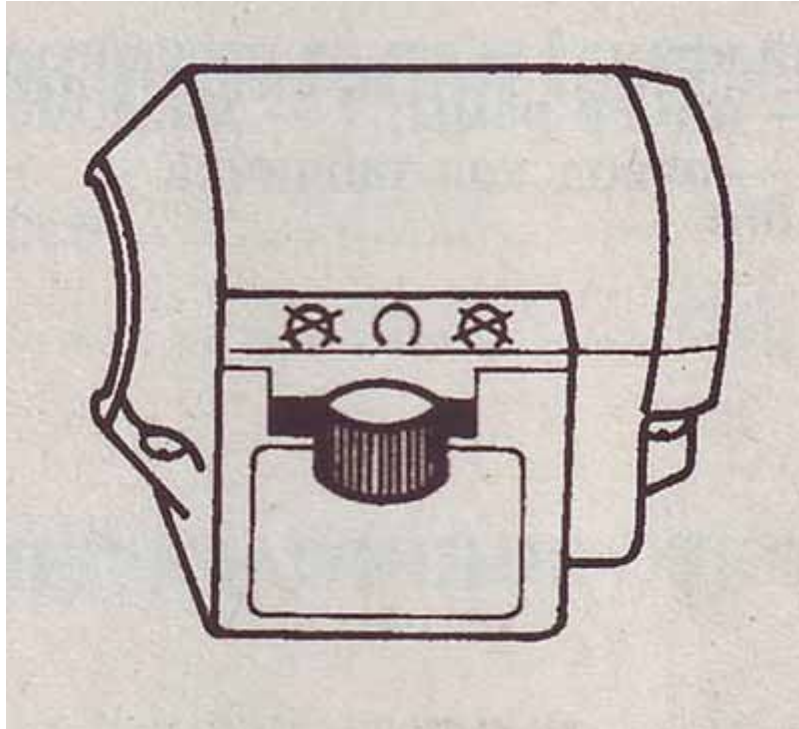
1 — спидометр; 2 — тахометр; 3 — панель с сигнальными лампами; 4 — замок зажигания; 5 — рычаг переднего тормоза; 6 — рычаг сцепления; 7 — крышка бензобака; 8 — ручка управления дросселем карбюратора (ручка «газа»); 9 — переключатели.



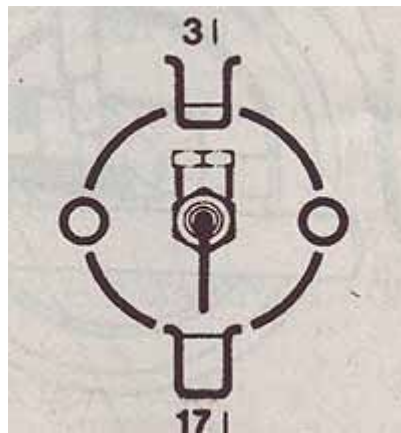
1 — спидометр; 2 — тахометр; 3 — лампа работы генератора (красная); 4 — лампа дальнего света фары (синяя); 5 — лампа нейтральной передачи (зеленая); 6 — лампа указателей поворота (желтая); 7 — замок зажигания



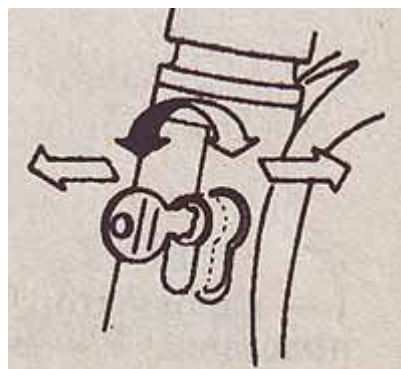
Левый переключатель: 1 - переключатель света фары: - дальний свет; - ближний свет; 2 - переключатель указателей поворота: влево -вправо; 3 - световой сигнал — звуковой сигнал.



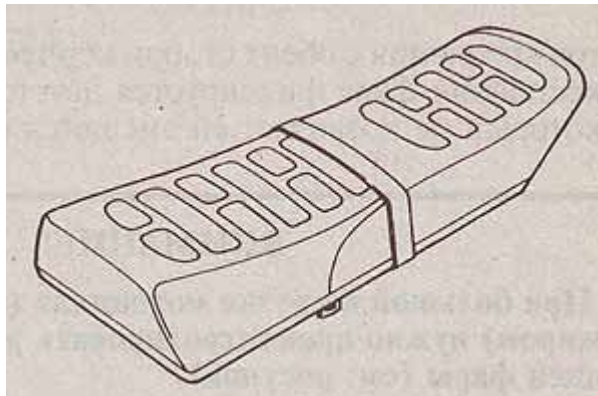
Правый переключатель. Аварийный выключатель двигателя: выключен - включен - выключен.



Топливный бак. Пробку бака открывают, вращая ее влево. Резерва достаточно для пробега примерно 30-40 км.



Запирание мотоцикла осуществляется при повороте руля вправо до отказа. Ключ вставляют в замок, поворачивают его вправо и одновременно вставляют замок в головку рамы. Ключ поворачивают влево и вынимают из замка. Тем самым система рулевого управления заперта. Замок отпирают в обратной последовательности.



Седло — съемное. Для снятия седла вставить ключ в замок, повернуть его вправо и одновременно вынуть замок. Седло приподнять с левой стороны примерно на 10-15 см вверх, и нажимая от себя выдвинуть седло из захвата на раме. При установке седла действовать в обратной последовательности.

Отсеки под седлом становятся доступны после снятия седла. Правый отсек закрывает регулятор напряжения и выпрямитель тока. Левый отсек предназначен для хранения инструмента.

Тормоза механические колодочные. Рычаг переднего тормоза находится с правой стороны руля и управляется правой рукой. Педаль заднего тормоза находится справа от двигателя и управляется правой ногой.

Описание электрооборудования.

Зажигание - батарейное.

Генератор — источник переменного напряжения и тока, номинальная мощность (после выпрямления) 15 А/14 В. Это трехфазный синхронный генератор переменного тока независимого возбуждения. Ток от генератора к потребителям направляется через выпрямитель с 6 кремниевыми диодами.

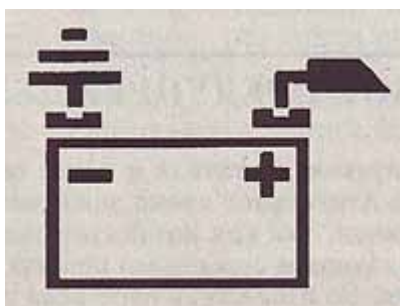
Выпрямитель — преобразует переменный ток в постоянный.

Полупроводниковый реле-регулятор — поддерживает постоянное выпрямленное напряжение генератора в сети при переменных оборотах и нагрузке. Также подключает зарядку аккумуляторной батареи при достижении двигателем 1000 об/мин.

Разъединительное реле — действует на контрольную лампу зарядки. Полупроводниковый регулятор с выпрямителем и разъединительным реле расположены в правом боковом отсеке под седлом.

Внимание! Ввиду применения полупроводниковых элементов в системе зарядки, не разрешается запускать двигатель без аккумуляторной батареи.

Аккумуляторная батарея (10) 12 В, 5 Ач — находится в подседельном отсеке и соединена с «массой» отрицательным полюсом (-). Вблизи от аккумулятора расположена коробка с плавким предохранителем 15 А.



Эта аккумуляторная батарея закрытой конструкции с баком из прозрачного полипропилена. Крышка снабжена шестью пробками с системой центрального проветривания, она изготовлена из непрозрачной пластмассы. Выводы свинцовые, одинакового исполнения с отверстиями диаметром 5,5 мм. Клеммы обозначены знаками «+» и «—» на крышке. Вывод проветривания находится на стороне отрицательной клеммы. На прозрачной стенке аккумуляторной батареи минимальный и максимальный уровни электролита обозначены линиями.

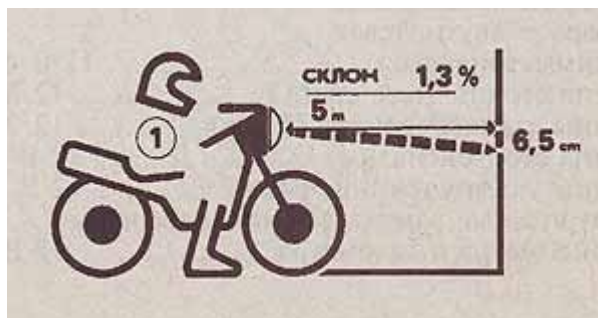
Аккумуляторная батарея поставляется в предзаряженном состоянии. Она соответствует чехословацким государственным стандартам ЧСН 36 4316 и ЧСН 36 4318, а также международным стандартам СЭВ 165-75. Каждую банку аккумулятора следует наполнить электролитом до уровня верхней метки. Электролит представляет собой разведенную серную кислоту с плотностью 1,28 г/см³ при температуре 25°С. После заполнения аккумулятора нужно подождать 20 мин. для пропитывания пластин и опять долить электролит до уровня верхней метки. После этого аккумулятор готов к работе.

Внимание! Все прочие операции по эксплуатации и уходу — такие же, как и у других аккумуляторных батарей. Воздухоотводной шланг должен быть расположен правильно и без зажатия. Зарядка аккумулятора производится током 1,2 А.

Выключатель стоп-сигнала — совместный для обоих тормозов, прикреплен снаружи на подседельном отсеке между глушителем шума всасывания и подседельным отсеком. Управляется от отдельного гибкого троса, соединенного с рычагом переднего тормоза и с педалью ножного тормоза с левой стороны.

Фару можно регулировать при ослаблении винтов крепления с обеих сторон корпуса. В месте винтов крепления фара фиксируется двусторонним упором, который не позволяет ей смещаться вверх от оси.

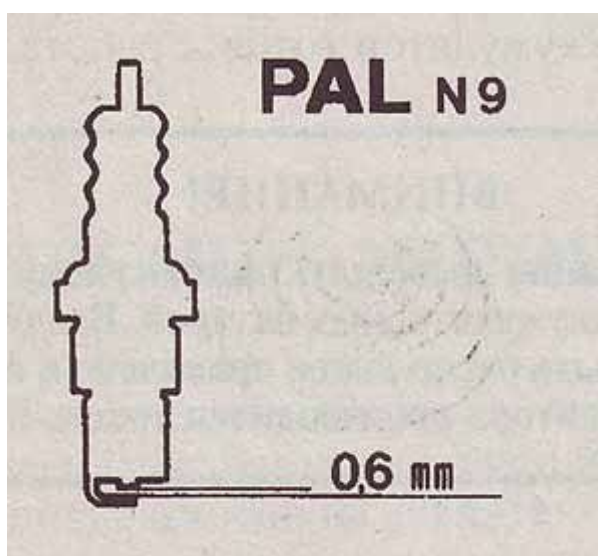
Внимание! При большой нагрузке мотоцикла (при езде с пассажиром) нужно проконтролировать регулировку передней фары (см. рисунок).



Реле указателей поворота 12 В - 2х21 Вт прикреплено в отсеке под седлом.



Свечи зажигания. PAL - №9 Super. Контроль и замена свечей зажигания описывается в разделе «Регулировка и ремонт» на стр. NNN.



Плавкий предохранитель, 15 А находится в отсеке под седлом. При замене ставят исключительно предохранитель 15 А.

Лампы накаливания:

В фаре — двух нитевая асимметрическая - 12 В-45/40Вт

Лампа стоячного света - 12 В - 4 Вт

Лампы заднего фонаря (2 шт.) - 12 В - 4 Вт

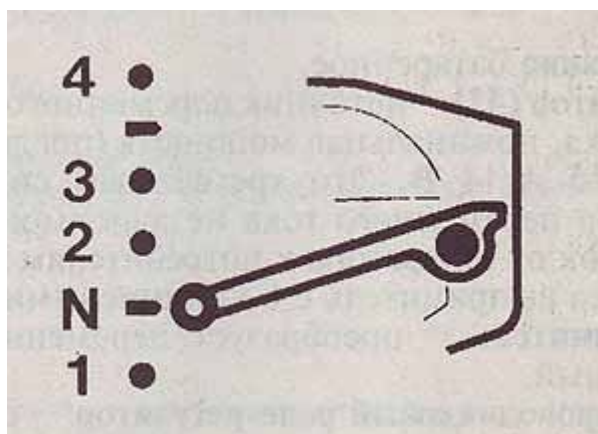
Лампа стоп-сигнала - 12 В - 21 Вт

Лампы указателей поворота - 12 В - 21 Вт

Контрольные лампы и лампы освещения спидометра и тахометра - 12 В - 2 Вт

Движение.

Никогда не стойте с включенной передачей и выключенным сцеплением в течение длительного времени, например при ожидании на перекрестках, так как это приводит к быстрому износу дисков сцепления.



Предупреждение! Между 1 и 2, а также между 3 и 4 передачами находятся нейтралы. Контрольная лампа на пульте приборов загорается только при включении нейтралы между 1 и 2 передачами. Обе нейтральные передачи включаются когда педаль находится в половине своего хода. При переключении передач одновременно срабатывает полуавтоматическое выключение сцепления, которое при правильном обращении позволяет переключать передачи без пользования ручным рычагом выключения сцепления. В таком случае после включения первой передачи необходимо медленно возвращать педаль в исходное положение для обеспечения плавного старта с места. При остановке сбросьте газ, сведите скорость до минимума и еще в ходе езды постепенно переключайте передачи на низшие вплоть до нейтралы между 1 и 2 передачами. Только после этого торможением остановите мотоцикл.



Особое предупреждение! Перед пуском двигателя и после остановки не оставляйте на длительное время зажигание во включенном состоянии, так как возникает опасность разрядки аккумулятора и серьезного повреждения катушек зажигания. Во избежании перегрева двигателя не оставляйте его работать на высоких оборотах на месте — двигатель охлаждается только во время езды!

Карта смазки мотоцикла.



АС 9,5 (МС 20)	Смазка двигателя.
ТС - 14,5 с ГОСТ 4003	Коробка передач, оси рычагов тормоза и сцепления, оси коромысел прерывателя, тормозные кулаки, оси подставок, гибкие тросы.
ЛИТОЛ 24 (ЛСЦ-15) ШРБ-4 (УТ-1/На-2/3)	Подшипники колес, подшипники задней звездочки, кулачок полуавтоматического выключения сцепления.
Солидол 2 смазка АМ	Поворотная рукоятка подачи топлива (ручка «газа»).
Смазка УСсА	Вторичная цепь.
Велосит вазелиновое	Передняя вилка.

Позиции ключа зажигания.

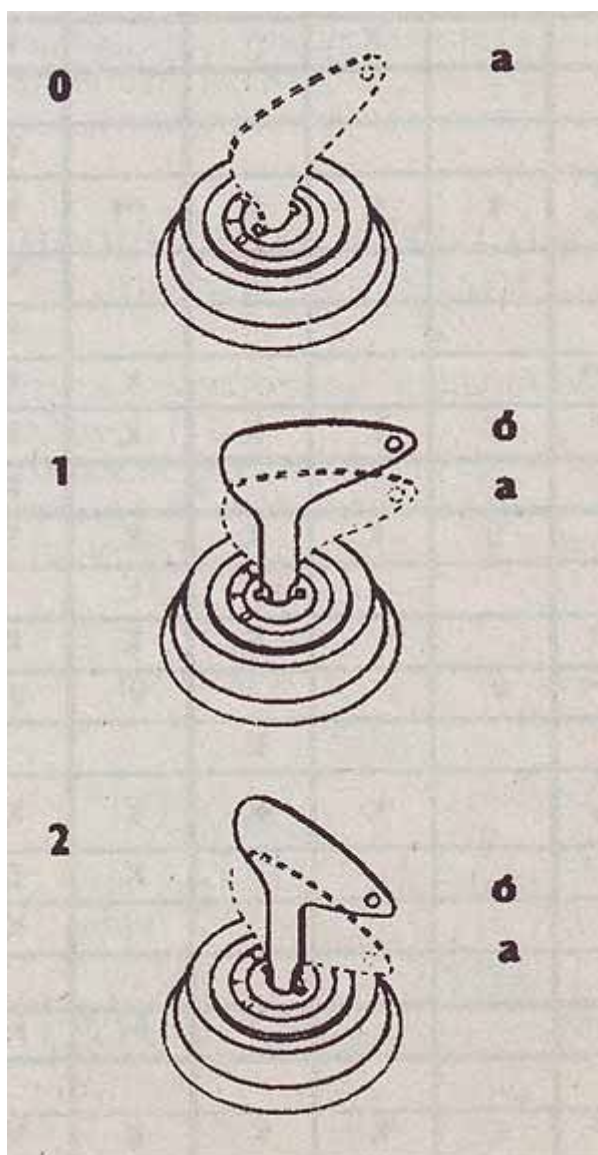
Световой и звуковой сигналы включены постоянно!

Б) Ключ вставлен на половину

0. Выключено все, кроме постоянно включенных звукового и светового сигналов.
1. Выключено: зажигание, указатели поворота. Включено: стояночный и задний фонари.
2. Выключено: зажигание, указатели поворота. Включено: главная фара, стояночный и главный фонари.

А) Ключ вставлен полностью

0. Включено: зажигание, указатели поворота.
1. Включено: зажигание, указатели поворота, стояночный и задний фонари.
2. Включено: зажигание, указатели поворота, главная фара, стояночный и задний фонари.



Пуск двигателя.

1. Откройте топливный кран и включите пусковое обогатительное устройство.
2. Слегка нажимая на боковую поверхность ступицы педали переключения передач подведите педаль к двигателю и одновременно поверните ее в пусковое положение.
3. Прокачайте два раза.
4. Вставьте ключ в замок зажигания (позиция «О») до упора (загораются красная и зеленая контрольные лампы — генератор и нейтраль соответственно);
5. Резко нажмите на педаль ногой и незамедлительно после пуска двигателя освободите ее — педаль автоматически вернется в горизонтальное положение.



Двигатель в случае необходимости можно завести при включенной передаче, если сцепление выключено вручную.

Дайте двигателю немного прогреться на низких оборотах (высокие обороты вредны для холодного двигателя), а затем выключите пусковое обогатительное устройство.

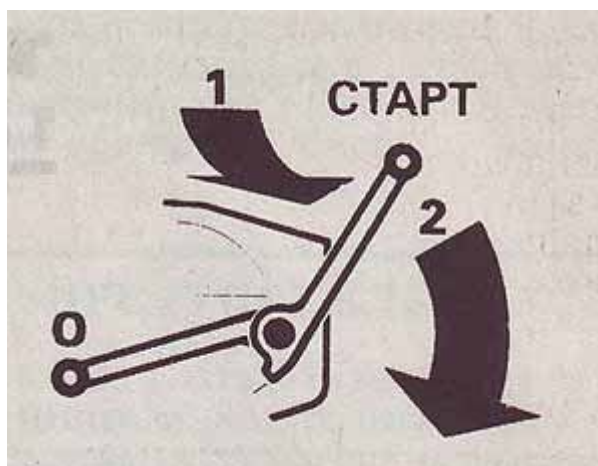


График профилактических работ.

		500 км	1500 км	2500 км	5000 км	10000 км	15000 км	20000 км	25000 км	30000 км
1	***	V	к	V	к	V	к	V	к	V
2	**	K	K	K	K	к	к	KV		к
3				S						
4	***			к	к	V	к	к	V	
5			K			к	м			
6										
7						V'		к		
8	****	K	K	к	м	к	V	к	к	к
9						м				
10						к				
11	****				к	к	к	к	к	к
12	**	K	K	к	к	K	к	к	к	V
13						к		K		
14		S	к	к	к	S				
15					с		V			V
16	***			к	к	к	к	к	к	к
17	****	V'			V'	V'	V'	V'	V'	V'
18				к						
19	****		к	к	к	к	к	к	к	к
20	****				к	D	к	к	к	V''
21						к		к		
22										V
23	****				м	м	м	м	м	м
24										
25	***	к	к	к	к	к	к	к	к	к

1. моторное масло
2. сцепление
3. карбюратор
4. фильтрующий элемент воздушного фильтра
5. головка рулевого управления
6. передняя вилка
7. задняя подвеска
8. цепь задней передачи
9. подшипники колес и задняя подвеска
10. тормоза — тормозные накладки
11. гибкие тросы и валы
12. аккумуляторная батарея
13. генератор
14. отрыв и опережение зажигания
15. свечи зажигания

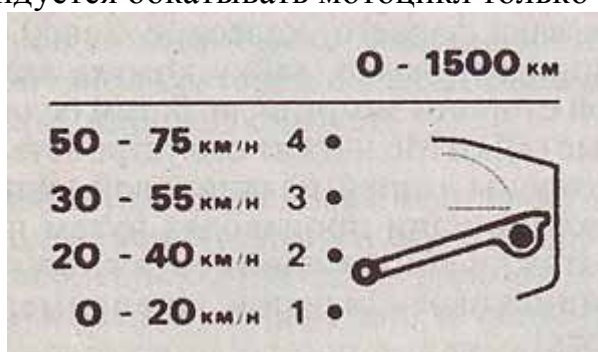
- 16. оси коромысел прерывателя
 - 17. передняя вилка — замена масла
 - 18. колеса — натяжение спиц
 - 19. оси рычагов тормозов, сцепления, выключателя стоп-сигнала, вращающаяся рукоятка «газа», смазочный фитиль кулачка прерывателя
 - 20. глушитель выхлопа
 - 21. поршни, поршневые кольца, канавки поршней
 - 22. передняя вилка — втулки
 - 23. задняя вилка
 - 25. болты, гайки и прокладки
- К – необходимый контроль; прочистка, регулировка и при необходимости замена
С – чистка
S – регулировка
М – смазка
V – замена
D – удаление нагара (декарбонизация)
- * по потребности
 - ** через каждые 1000 км
 - *** через каждые 2500 км
 - **** через каждые 5000 км
 - ***** через каждые 10000 км
 - + замена масла
 - ++ диффузоры выхлопов

После пробега:

- 25 000 — замена первичной (передней) цепи.
- 30 000 — контроль состояния подшипников, шатунов; контроль или замена подшипников в головке руля, замена уплотнительных колец (сальников) коленчатого вала и колеса со ступицей; контроль износа цилиндров, при необходимости — расточка.

Предупреждение!

До пробега первых 1500 км старайтесь не выходить за указанные значения минимальных и максимальных скоростей для отдельных передач (см. рисунок). Также не рекомендуется обкатывать мотоцикл только на низких оборотах.

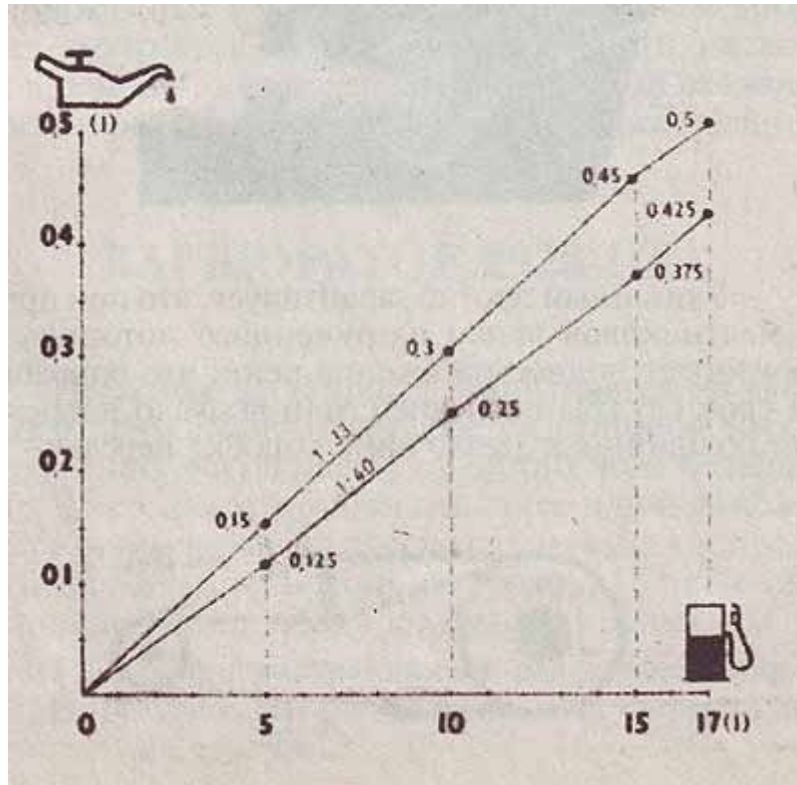


Примечание:

Максимально допустимые скорости не означают длительные скорости, ими стоит пользоваться лишь кратковременно для разгона.

Длительная (крейсерская скорость) — 105 км/ч.

Во время обкатки заправляйте мотоцикл смесью бензина с октановым числом 90-93 и масла для двухтактных двигателей из расчета 1:33. После обкатки пользуйтесь смесью бензина и масла из расчета 1:40.



Чистка мотоцикла

Для мойки мотоцикла рекомендуется пользоваться исключительно химикатами для мойки транспортных средств.

Примечание:

Бензин, керосин и масло разрушают материал шин, рукояток руля, подножек, седла, заднего фонаря и т. п. Поэтому старайтесь предотвратить попадание топлива на указанные части.

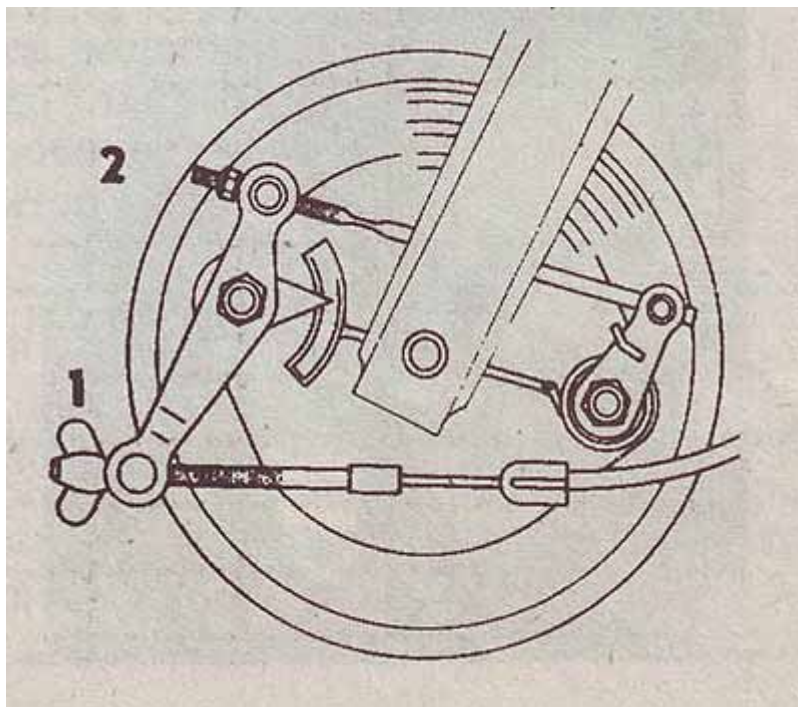
Регулировочные операции.

Регулировка тормозов

На тормозных кулаках имеются индикаторы износа колодочных накладок. В случае износа до крайнего положения, необходимо заменить накладки.

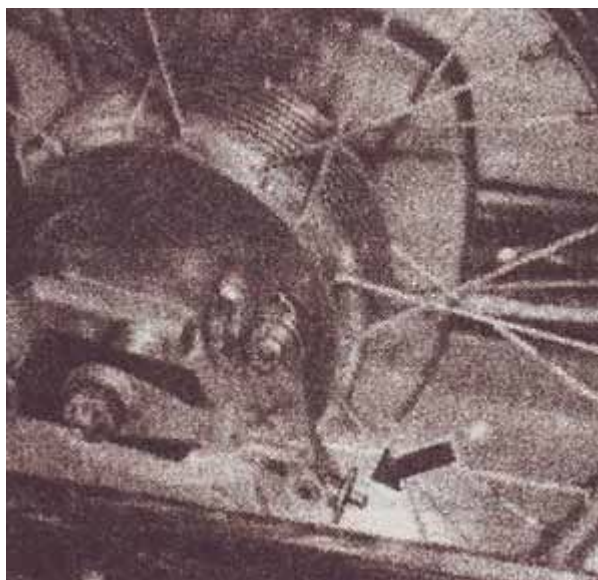
Регулировка переднего тормоза с двумя кулаками

- 1) Ослабить в достаточной степени крыльчатку гибкого троса (1).
- 2) Ослабить соединительную тягу обеих колодок (2).
- 3) Затягивать крыльчатку до тех пор, пока колодка не начнет тормозить. Затем ослабить ее на 1,5 витка.
- 4) Гайку соединительной тяги (2) затягивать до начала трения колодок при вращении. Затем на 1,5 витка ослабить. В заключение отрегулировать рычаг ручного тормоза путем вращения крыльчатки.



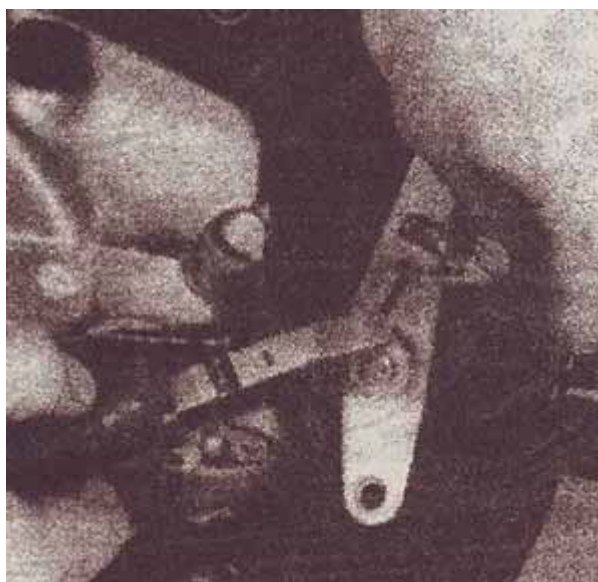
Регулировка заднего тормоза

Задний тормоз регулируют путем вращения крыльчатки. Затягивать крыльчатку до тех пор, пока колодка не начнет тормозить. Затем ослабить ее на 1,5 оборота. Правильная регулировка заднего тормоза является условием для правильной работы стоп-сигнала.



Регулировка стоп-сигнала

1. Извлеките шплинт вильчатого наконечника гибкого троса, с помощью которого наконечник прикреплен к рычагу заднего тормоза.
2. Путем перестановки вильчатого наконечника гибкого троса найдите положение, при котором выключатель срабатывает при начале нажатия рычага ручного или педали ножного тормоза, а также при котором выключатель хорошо возвращается в выключенное положение.
3. Требуемое положение зафиксируйте разгибом шплинта.



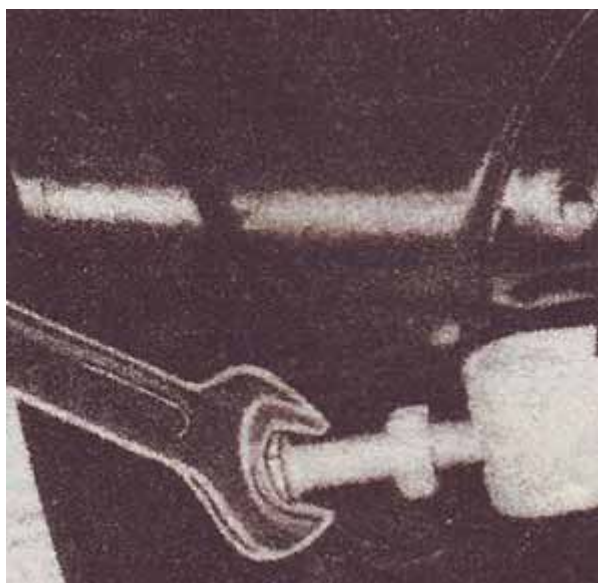
Замена выключателя стоп-сигнала

Снять седло, и топливный бак. Отсоединить гибкий трос переднего тормоза у кулака на тормозной крышке и наконечник гибкого троса на рычаге руля; рычаг, вывернув крепежный винт, также снять. Вывести гибкий трос выключателя стоп-сигнала из рычага. Отсоединить выключатель стоп-сигнала от

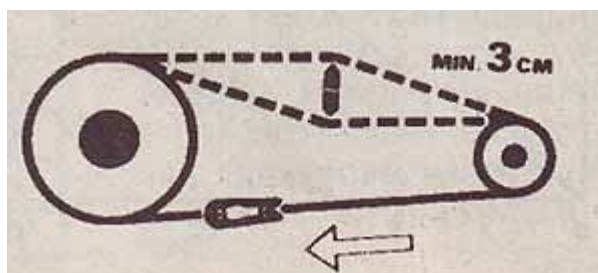
подседельного отсека, выжав пластмассовую заклепку, отсоединить от нее провода и ослабить ленту прикрепляющую гибкий трос к трубе рамы. Расшплинтовать крепление троса к рычагу на оси педали заднего тормоза. Тем самым гибкий трос включая выключатель стоп-сигнала ослаблен и его можно заменить. Монтаж производят в обратной последовательности. После монтажа выключатель необходимо отрегулировать.

Регулировка натяжения цепной передачи

- 1) Мотоцикл поставить на подставку, ослабить гайку вала заднего колеса с левой стороны мотоцикла и, далее, гайку кожуха звездочки с правой стороны мотоцикла. Затем ослабить стопорные гайки М6 натяжного устройства цепи по обе стороны задней маятниковой вилки.
- 2) Натяжение цепи производят путем постепенной затяжки винтов обоих натяжных устройств на одинаковое значение (например на 1/2 оборота).
- 3) Цепь должна быть натянута таким образом, чтобы при поднятии пальцем верхнего резинового кожуха свободный прогиб составлял не менее 30 мм, на расстоянии 130 мм от оси заднего колеса, ненагруженного мотоцикла.



Указанный прогиб гарантирует, что при прогибе маятниковой вилки нагруженного мотоцикла не произойдет полное натяжение цепи, что сокращало бы срок службы последней, или вызвало повреждения подшипника звездочки в коробке передач.



Сцепление и регулировка сцепления

Подробная инструкция по регулировке сцепления приведена в разделе «Регулировка и ремонт», ниже по оглавлению.

- 1) Снять правую крышку двигателя.
- 2) Регулировочный винт гибкого троса сцепления (на гибком тросе под головкой рамы) завернуть (сократить гибкий трос), в результате чего ослабляется рычаг сцепления. Одновременно, ослабить винт наконечника гибкого троса у рычага выключения сцепления.
- 3) Зазор между кулачком ножного выключения сцепления и роликом выключения сцепления регулируют с помощью регулировочного винта М8 таким образом, чтобы указанные части слегка соприкасались.
- 4) С помощью регулировочного винта гибкого троса сцепления отрегулировать механизм ручного выключения таким образом, чтобы рычаг сцепления на руле имел перед срабатыванием небольшой запас свободного хода (примерно 0,5 мм).
- 5) Кулачок автоматического выключения и рычаг выключения сцепления слегка смазать консистентной жировой смазкой.

В том случае, если диски сцепления заело (при длительном неиспользовании мотоцикла) рекомендуется ослабить их следующим образом:

- 1) Включить первую передачу и подвигать мотоцикл вперед и назад при выключенном сцеплении. 2) Если не ощущается сопротивление заднего колеса (сцепление не заело), следует включить нейтраль между 1 и 2 передачами.

Замена дисков сцепления

Замену дисков производят после слива трансмиссионного масла и снятия левой крышки картера двигателя.

Вывернуть 5 винтов М6 и извлечь их вместе с шайбами и прижимными пружинами. Сцепление насчитывает 5 дисков с фрикционными накладками и 4 прижимных металлических диска. Новые диски перед монтажом следует слегка смазать маслом. После замены дисков необходимо каждый раз заново регулировать механизм выключения сцепления.

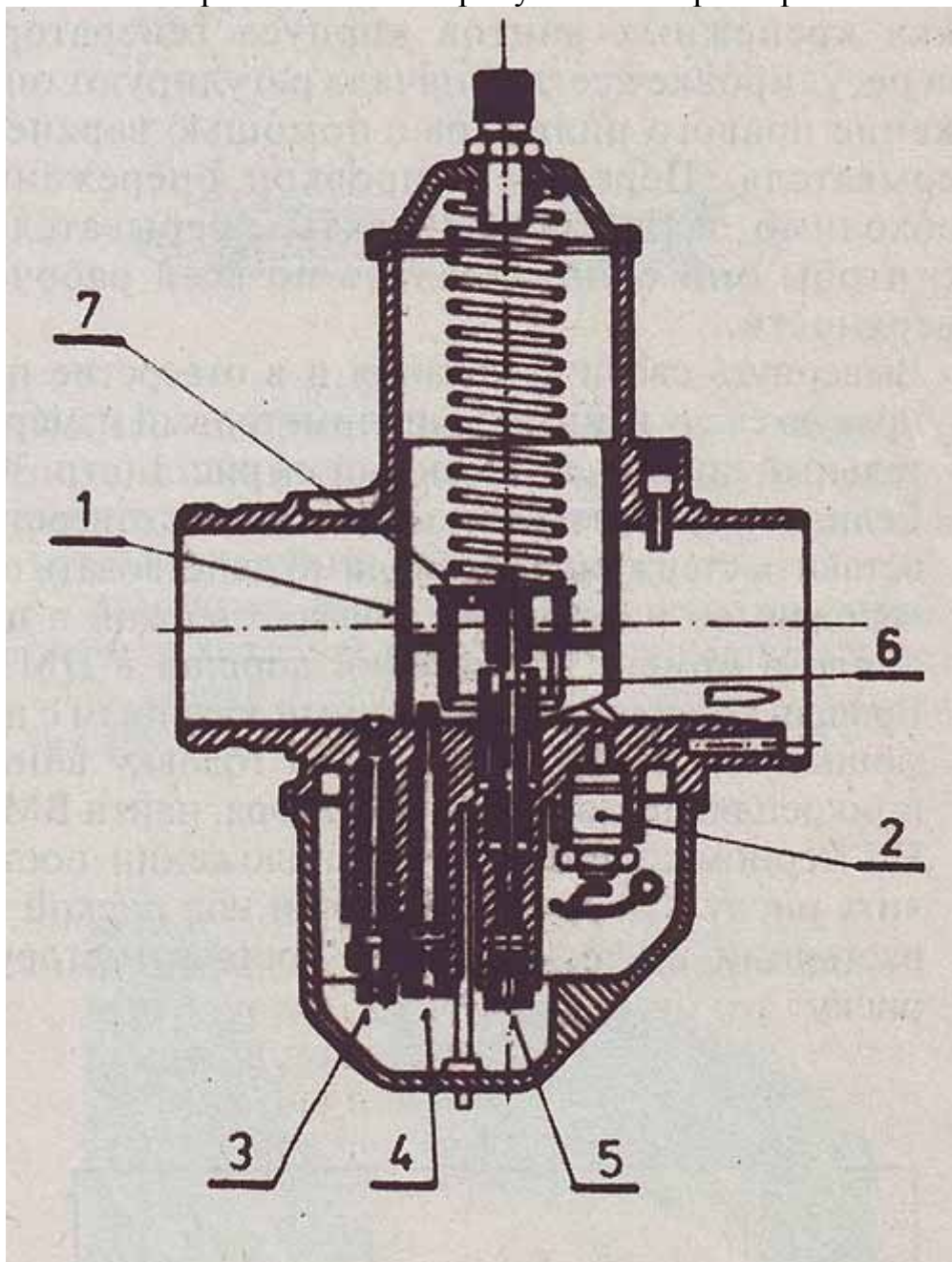
Карбюратор 2928 ЦЕ

Исходная регулировка выполняется на заводе-изготовителе, игла размещается во втором вырезе сверху. Винт регулировки холостого хода ослаблен на $1 \pm 0,5$ об. Высота уровня топлива в поплавковой камере, измеряемая от плоскости разъема корпуса и поплавковой камеры, при давлении 1,837 кПа (250 мм топливного столба) составляет 11 ± 1 мм.

Подробная инструкция по регулировке карбюратора приведена в разделе «Регулировка и ремонт», ниже по оглавлению.

Технические данные карбюратора 2928 ЦЕ

Наладка карбюратора определяется по результатам испытаний. Установленные жиклеры обозначены пропускными параметрами Сомет-Йиков.



Жиклер главный - 92

Жиклер дополнительной системы - 72

Возд. жиклер дополнит, системы - 120

Жиклер экономайзера - 50

Жиклер пусковой - 85

Жиклер холостого хода - 40

Жиклер выхода холостого хода - 80

Болт регулировки холостого хода для обкатки - $1 \pm 0,5$ об.

Положение иглы - 1-ый вырез сверху

Игольчатый клапан - D2 мм

Карбюратор 2928 ЦЕ

- 1 - золотник в сборе;
- 2 — игольчатый клапан (Ж2 мм) в сборе;
- 3 — жиклер холостого хода (40);
- 4 — жиклер дополнительной системы (72);
- 5 — жиклер главный (92);
- 6 — игла золотника;
- 7 — фиксатор иглы.

Внимание!

Наладка карбюратора определяется по результатам испытаний. Установленные жиклеры обозначены пропускными параметрами Сомет-Йиков.

Отводное отверстие, соединяющее полость картера двигателя под карбюратором с полостью под правой крышкой двигателя, не должно быть забито грязью.

Уход за зарядной системой

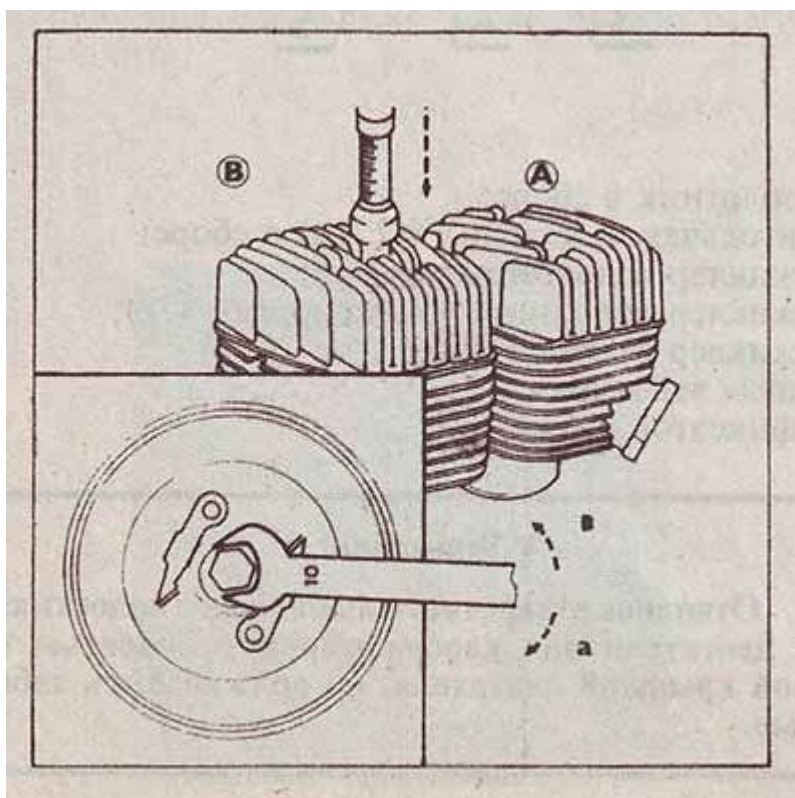
Регулярно проверять, не ослабились-ли конекторные соединения на генераторе, выпрямителе и реле-регуляторе.

После пробега 10000 км проверить износ щеток генератора. Длина выделяющейся из камеры части щетки должна быть не менее 2 мм. Если износ окажется больше, следует полностью заменить щеткодержатель.

Регулировка опережения зажигания

Ниже приведена процедура регулировки опережения зажигания, которой советуем придерживаться изготовитель. Мы советуем Вам проводить эту операцию в соответствии с инструкцией приведенной в разделе «Регулировка и ремонт».

Прежде всего необходимо проверить затяжку крепежных винтов корпуса генератора. При регулировке всегда сначала регулируют опережение правого цилиндра с помощью верхнего прерывателя. Перед регулировкой опережения необходимо зачистить контакты прерывателей так, чтобы они соприкасались по всей рабочей поверхности.



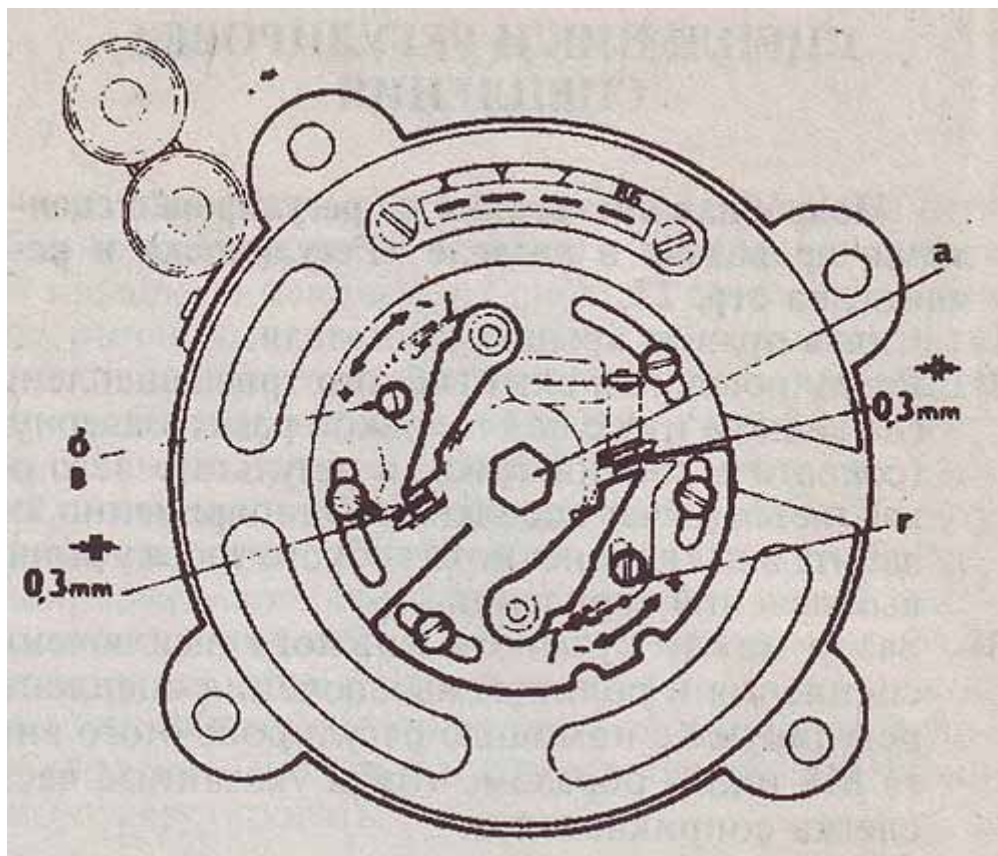
1) Вывернуть свечи зажигания и в отверстие под правую свечу ввинтить миллиметровый измерительный прибор, показанный на рис. 1. Если такового нет, можно в свечное отверстие вставить стержень (необходимо действовать осторожно во избежание провала стержня в цилиндр в момент нахождения поршня в НМТ). Вращая кривошипно-шатунный механизм с помощью ключа 10, надетого на головку винта, прикрепляющего ротор генератора, найти ВМТ. На мерном стержне в этом положении поставить риску. Стержень извлечь и над риской на расстоянии $2,5+0,3, -0,2$ мм поставить вторую риску.

2) В этом положении измерить расстояние между контактами прерывателя щупом, прилагаемым к набору инструмента. Тонкий щуп (0,3 мм) проходит между контактами вплотную, а более толстый (0,4 мм) не проходит вовсе. В случае неправильного расстояния, последнее отрегулировать после ослабления неподвижного контакта. После операции регулировки винт снова затянуть.

3) Если зазор между контактами меньше или больше, необходимо ослабить оба винта крепления основания прерывателя (А) на корпусе и поворотом основания вправо (зазор уменьшается) или влево (зазор увеличивается) отрегулировать зазор 0,05 мм. После регулировки винты опять затянуть.

4) При регулировке опережения зажигания второго (левого) цилиндра последовательность работ та же, но с той лишь разницей, что в случае необходимости регулировки не следует трогать основание (как у правого цилиндра), а поворачивать только пластину нижнего прерывателя (В).

5) Затянув винты крепления пластинок прерывателей, производится заключительная повторная проверка, так как при затягивании могли произойти изменения установленных зазоров.

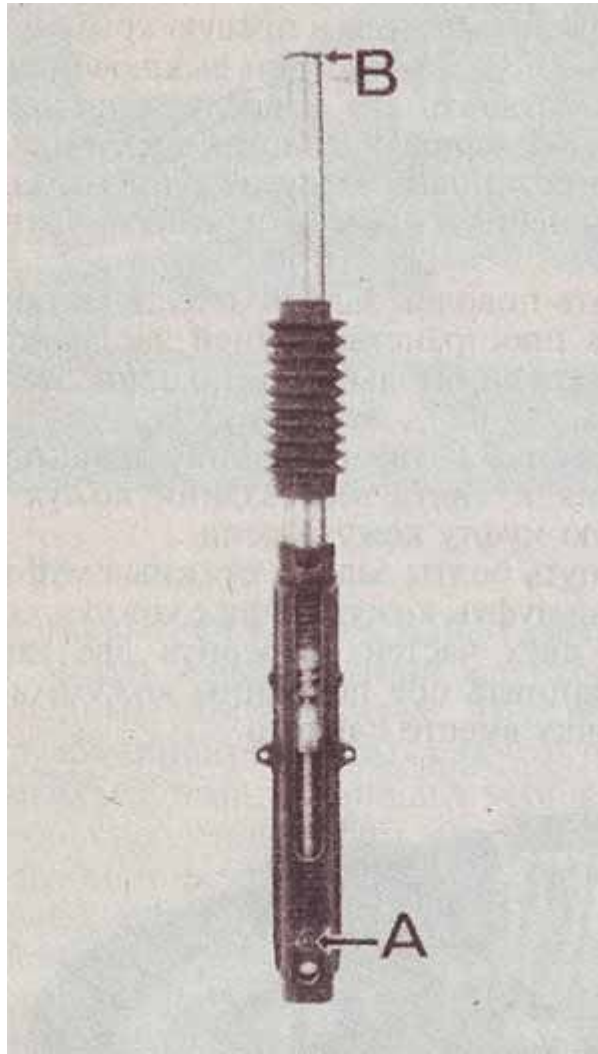


Амортизатор передней вилки.

В качестве заполнителя применяется масло с вязкостью SAE 10 W/30. Общая заправка обоих амортизаторов составляет примерно 400 см³ масла, то есть 200 см³ для каждого плеча. Помимо амортизаторного эффекта масло предназначается одновременно для смазки втулок подвижных труб. Перед первой заменой, после слива масла, рекомендуется промыть оба амортизатора промывочным маслом.

Впервые заменять масло следует после пробега первых 500 км, далее после каждых 5000 км.

Последовательность работ при замене амортизаторной жидкости в передней вилке



- 1) Снять переднее колесо; под плечо вилки подложить сосуд для амортизаторной жидкости и с внешней стороны подвижной трубы вывернуть сливной винт (А).
- 2) Для ускорения слива масла из амортизатора вывернуть верхнюю заливную гайку (В).
- 3) После полного слива амортизаторной жидкости прополоскать амортизатор промывочным маслом.
- 4) Проверить исправность уплотнительных шайб под головкой сливных винтов, а затем завернуть их.
- 5) Заправить оба амортизатора амортизаторной жидкостью.

Демонтаж и монтаж.

Снятие переднего колеса

1. Отсоединить гибкий трос возле тормозного рычага.
2. Отвернуть гайку вала колеса, снять пружинную шайбу.
3. Ослабить стяжной болт на правом наконечнике подвижной трубы, вал выдвинуть и снять колесо.

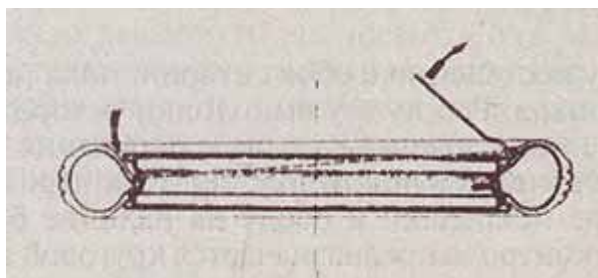
При монтаже следить за тем, чтобы вал был абсолютно чистым с тонким слоем консистентной жировой смазки. После вставления вала в колесо навернуть гайку и затянуть ее до отказа. Несколько раз прокачать переднюю вилку и лишь после этого затянуть болтом правый наконечник подвижной трубы. Закрепить гибкий трос и отрегулировать тормоз.

Снятие заднего колеса

1. Вывернуть крыльчатку гибкого троса заднего тормоза.
2. Отвернуть гайку вала, снять пружинную шайбу и извлечь вал в правую сторону.
3. С левой стороны снять захват реакции тормоза, распорку и извлечь колесо из поводка. Наклонить мотоцикл вправо и снять колесо.

При монтаже действовать в обратной последовательности. Вал должен быть абсолютно чистым с тонким слоем консистентной жировой смазкой. Проверить регулировку натяжения цепи, подтянуть гайку вала. В заключение подключить и отрегулировать тормоз заднего колеса.

Демонтаж шины



1. Выверните уплотняющую втулку клапана шины, спустите остаток воздуха, ослабьте гайку прикрепляющую клапан к ободу, проденьте клапан в отверстие и ослабьте шину по всему периметру обода.
2. Колесо положите таким образом, чтобы в подшипники не попала грязь. Край покрышки с противоположном клапану месте вдавите в углубление обода.

3. С помощью монтировочных лопаток переоденьте край покрышки в месте клапана через край обода. Следите за тем, чтобы не была защемлена и повреждена камера.

4. Переодев покрышку по всему периметру, через край обода выньте камеру и замените исправной, а также удалите предмет, вызвавший прокол.

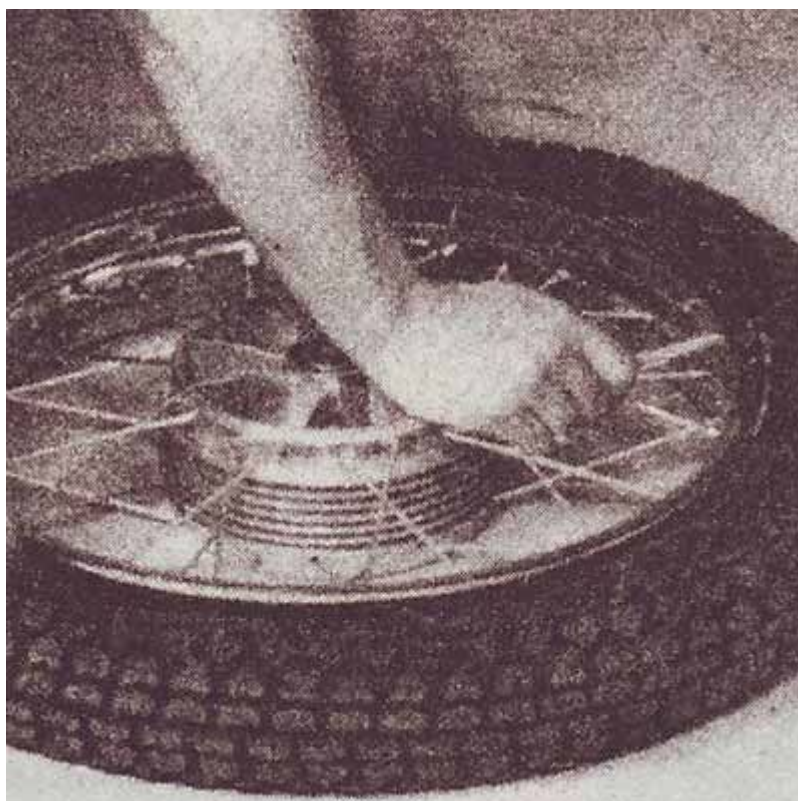


Монтаж шины производят следующим образом:





Камеру частично накачивают, вкладывают в покрышку, которая одним краем осталась в ободу, продевают клапан в отверстие обода и фиксируют гайкой (не затягивая). Затем надевают край покрышки сначала в месте противоположном клапану через край обода внутрь, придерживают его в углубленном месте обода и монтировочной лопаткой надевают покрышку постепенно с обеих сторон, пока не доходят до клапана.



Работу эту выполняют осторожно во избежание повреждения камеры и попадания посторонних предметов в покрышку. Далее контролируют прилегание покрышки к ободу на наличие биения. Для этого контроля предназначается круговой выступ по бокам покрышки, который должен быть по всему периметру одинаково удален от обода.

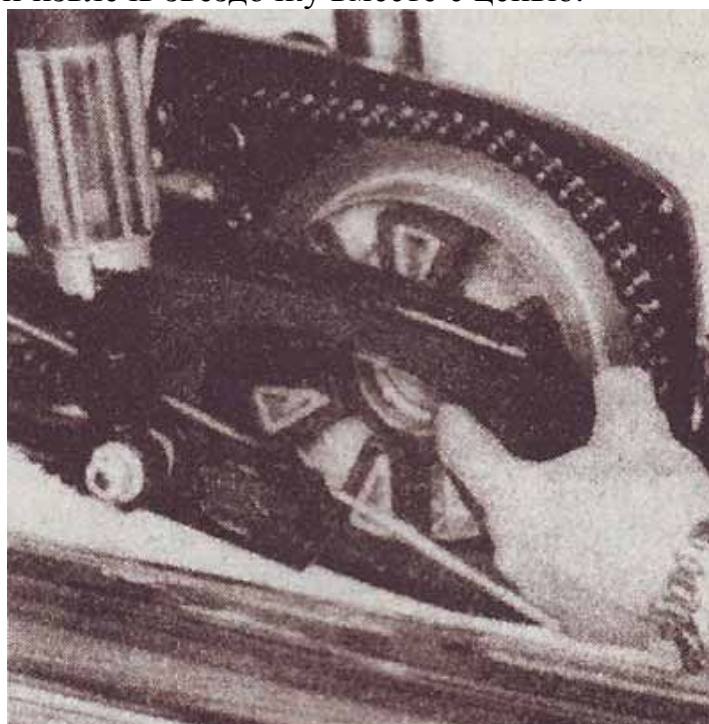


Давление в шинах

	 130 kPa	 160 kPa
	130 kPa	200 kPa

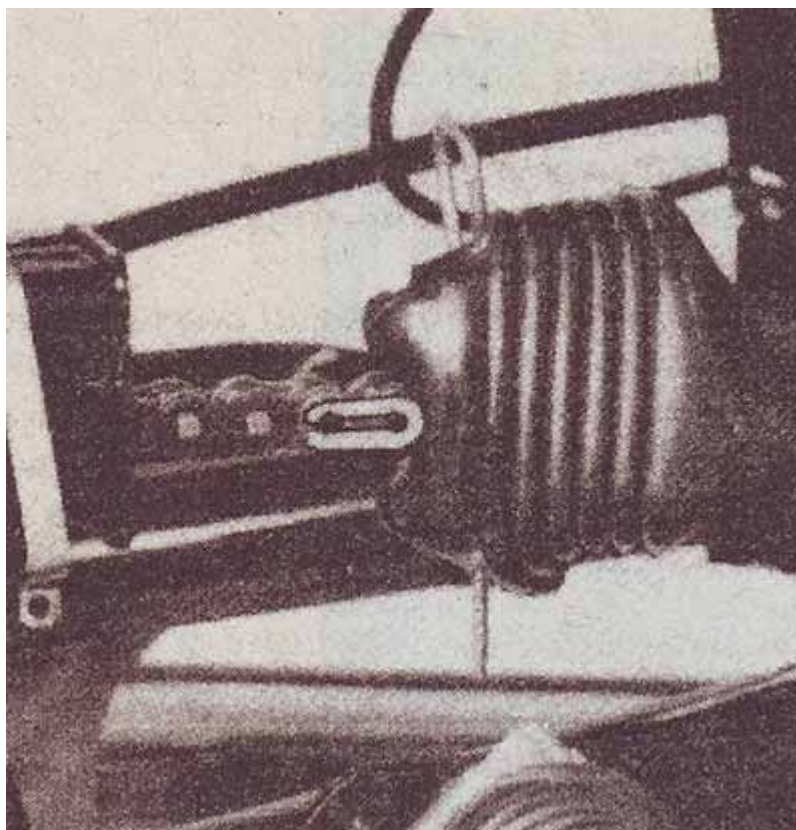
Демонтаж задней цепной передачи, кожуха цепи и преобразователя

- 1) Снять заднее колесо и правую крышку двигателя. Отвернуть кронштейн выключения сцепления и оставить его в висячем положении на тросе сцепления. Расцепить передние стяжные муфты резиновых кожухов (упругое сцепление кожуха цепи) и извлечь переднюю часть кожуха цепи.
- 2) Вращать поводок задней звездочки до тех пор, пока в пространстве задней звездочки не появится соединительное звено цепи; звено разъединить.
- 3) Ключом на 32 отвернуть гайку заднего преобразователя и снять весь задний кожух включая упругую муфту кожуха цепи.
- 4) Отвернуть болты задних стяжных муфт и снять упругие муфты кожуха цепи с кожуха, состоящего из двух частей. Отвернув две гайки М5, разъединить обе половины кожуха и извлечь звездочку вместе с цепью.



Монтаж задней цепной передачи

- 1) Во внешнюю часть заднего кожуха вставить звездочку и надеть на нее цепь. Приложить внутреннюю часть кожуха и затем обе половины соединить болтами М5.
- 2) С помощью толстой проволоки загнутой на конце продеть цепь сквозь обе упругие муфты кожуха цепи, концы которых одеть на опору заднего кожуха и зафиксировать муфтами.
- 3) Верхний конец цепи с соединительным звеном надеть на ведущую звездочку. На плечо маятниковой вилки надеть натяжное устройство цепи и одновременно надеть ступицу звездочки. Навернуть на ступицу гайку 32 мм. Ослабить натяжное устройство цепи так, чтобы цепь образовала большой прогиб и ее можно было легко соединить в нижней части у задней звездочки.
- 4) Перед закрытием кожуха задней звездочки всю цепь смазать консистентной жировой смазкой или цепным распылителем. После закрытия надеть оба конца резиновых кожухов и зафиксировать их муфтами. Установить кронштейн выключения сцепления. Затем убедиться в исправном функционировании сцепления (см. «регулировка сцепления»).
- 5) Установить заднее колесо и отрегулировать натяжение цепи согласно разделу «Натяжение цепи»; отрегулировать задний тормоз и при необходимости стоп-сигнал.

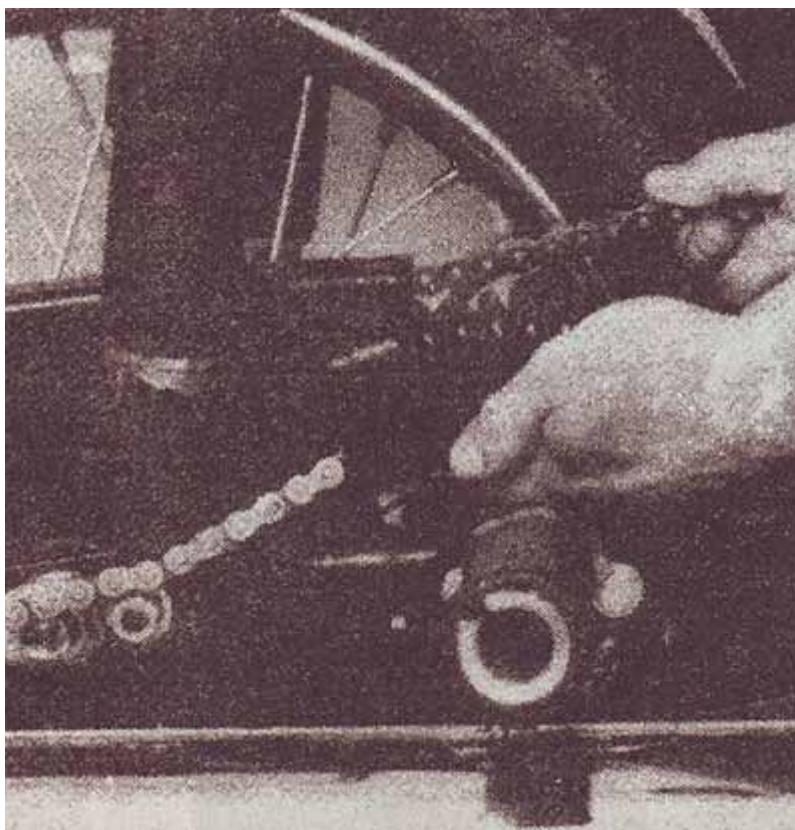


Предупреждение!

Замок цепного звена должен быть всегда зевом направлен против движения цепи!

Замена и установка задней цепной передачи без демонтажа закрытого кожуха

- 1) Ослабить гайку вала заднего колеса и гайки преобразователя; ослабить натяжные устройства цепи и заднее колесо сместить вперед как можно дальше.
- 2) Отвернуть задние верхние муфты резинового кожуха и снять их. Снять верхний резиновый кожух.
- 3) Вращать заднее колесо до тех пор, пока на цепи (в пространстве снятого резинового кожуха) не появится соединительное звено. Чтобы после разъединения соединительного звена левый конец цепи не провалился в металлический кожух, его необходимо заранее зафиксировать, продев между роликов цепи поближе к соединительному звену тонкую отвертку или стержень. Нажав на резиновый кожух зафиксировать также правый конец цепи.
- 4) Соединительное звено разъединить и с его помощью присоединить конец новой цепи к правой стороне старой цепи.
- 5) Извлечь предмет, фиксирующий правый конец старой цепи, приподнять заднее колесо и при равномерном вращении и потягивании за левый конец старой цепи (действовать осторожно во избежание повреждения лакированных или хромированных частей) надеть новую цепь на обе звездочки. После протяжки отсоединить старую цепь и новую соединить соединительным звеном.



Снятие топливного бака

Закрывать топливный кран и отсоединить шланг. Сняв седло, вывернуть полностью болт М8 заднего резинометаллического шарнира бака. Бак в задней части приподнять и притягивая к продольной оси мотоцикла извлечь бак из передних резинометаллических шарниров, прикрепленных к раме мотоцикла.

Снятие левой крышки двигателя

- 1) Слить масло из двигателя.
- 2) Ослабить и перевернуть левую подножку.
- 3) Рычаг переключения передач перевести в пусковое положение, вывернуть стяжной болт М7 и педаль снять со шлицевого вала.
- 4) Вывернуть болты крышки и снять ее.

Хранение мотоцикла в зимний период.

1. В том случае, если Вы не будете часто использовать мотоцикл в зимний период, следите за тем, чтобы он хранился по возможности в сухом и теплом помещении. Самым важным является то, чтобы перед хранением мотоцикл был хорошо прогрет и тем самым был защищен от возникновения конденсации воды на внутренних - деталях двигателя.

2. Если Вы совсем не будете использовать мотоцикл в зимний период, рекомендуется сделать следующее:

- а) помыть и почистить мотоцикл;
- б) прогреть двигатель на рабочую температуру;
- в) на немного повышенных холостых оборотах снять соединительную резиновую муфту (между карбюратором и глушителем подсосывания), масленкой впрыскивать масло в карбюратор до тех пор, пока двигатель не заглохнет, затем резиновую муфту установить обратно;
- г) вынуть аккумулятор;
- д) поставит мотоцикл на подставку.

ЧАСТЬ II Регулировка и ремонт

Смена фильтрующего элемента на всасывании.

Глушитель шума всасывания с фильтрующим элементом является неотъемлемой составной частью карбюратора. Всасываемый воздух сквозь него проходит не совсем свободно. Фильтрующий элемент создает определенное сопротивление протеканию воздуха, что, разумеется, оказывает влияние на разрежение в карбюраторе, которое является основным фактором для образования топливной смеси при всех режимах работы двигателя. Из этого следует, что основная регулировка карбюратора, рекомендуемая изготовителем, представляет собой результат длительных испытаний и измерений комплексной системы всасывания, что, иначе говоря, обозначает, что изменение формы и размера глушителя шума всасывания или фильтрующего элемента влечет за собой полную разрегулировку карбюратора. Поэтому не рекомендуем заменять изношенный оригинальный фильтрующий элемент элементом другого типа.

Фильтрующий элемент воздуха на мотоцикле «Ява-350 см³ — 638» цилиндрической формы улавливает загрязнения специальной сложенной в виде гармоник микрофильтрующей бумагой. Засорение элемента можно определить, с одной стороны, по внешнему виду (отложения пыли на фильтрующей бумаге), с другой стороны, по ходу двигателя, так как в результате повышения сопротивления протеканию воздуха увеличивается разрежение в смесительной камере карбюратора, которое вызывает обогащение топливной смеси. Ход силового агрегата становится неуклюжим, двигатель теряет свою динамичность, а все это находит отражение в повышенном расходе топлива.



Изготовитель рекомендует сменять фильтрующий элемент на всасывании после пробега каждые 2 500 километров. В случае эксплуатации в запыленной среде рекомендуется сменять элемент после более короткого пробега. Смена фильтрующего элемента на мотоцикле «Ява-350 — 638» довольно проста. Сначала следует отпереть замок седла, последнее устранить, опрокинув его на правую сторону. Глушитель шума всасывания находится в пространстве под седлом. Он состоит из двух пластмассовых прессованных частей, крепящихся друг к другу двумя болтами М6. Вывернуть эти болты отверткой, сняв правый жестяной ящик под седлом (ящик крепится к верхней трубке рамы специальным болтом с большой головкой, позволяющей поворачивать болт от руки), и снять правую часть глушителя шума всасывания.

Фильтрующий элемент установлен горизонтально; его можно вынуть рукой из уступа у всасывающего отверстия в левой части глушителя шума всасывания. Обращаем внимание на то, что засоренный элемент ни в коем случае не следует промывать или же другим образом очищать. Многие мотоциклисты ошибочно думают, что пыль можно выбивать из элемента или выдувать струей воздуха. Прилипшие в порах микрофильтрующей бумаги частицы пыли нельзя полностью устранить и поэтому нужно всякий раз заменять засоренный элемент новым.

При каждой смене фильтрующего элемента рекомендуется вытирать внутреннюю полость глушителя шума всасывания чистой тряпкой. Необходимо уделять внимание также тому, чтобы в глушитель не попал посторонний предмет, который мог бы попасть в двигатель и причинить ему повреждения. Прежде чем производить монтаж после смены элемента, рекомендуется убедиться в хорошем уплотнении элемента по окружности в месте соприкосновения в уступе всасывающего отверстия.



Контроль и замена свечей зажигания.

Замену свечей зажигания производят, как правило, после пробега каждых 15 000 километров. В более короткие интервалы желательно производить контроль состояния электродов и расстояния между ними, которое у свеч «ПАЛ Супер №9», устанавливаемых на заводе-изготовителе, должно составлять 0,6 мм. В случае, если нужно регулировать расстояние до заданного значения, вставить между электродами щуп для проверки зазора (0,6 мм) и наружный электрод загнуть небольшим усилием с помощью пригодного предмета (например, концом отвертки) к щупу.

Для выворачивания свечей пользоваться только торцовым накладным ключом из набора инструмента, который входит в стандартные принадлежности каждого мотоцикла. Загрязнения — осадения из масла, прилипающие к искровому промежутку свечи, необходимо устранять тонкой мягкой проволочной щеткой. При монтаже свечи в головку цилиндра ни в коем случае не прибегать к грубой силе. Дотягивать свечу к уплотнительной прокладке с чувством, но до отказа, чтобы полностью уплотнить камеру сгорания. Разумеется, что оригинальные свечи можно заменить изделиями других марок того же теплового значения. Изготовитель рекомендует для обычной эксплуатации, например, свечи ПАЛ №8; №7 (зимой), а также свечи отечественного производства серии А23.

Рекомендуемые смазки.

	Чехия	Россия
1	ОА-PP90	ТС-14,5 с ГОСТ 4003
2	ОА-М2Т	АС 9,5 (МС20)
3	М3 АД	Велоситвазелиновое Т
А	Т-А00	Солидол 2 Смазка АМ
5	РМ-НН2	Литгол24 (ЛСЦ- 15)
6	РМ-АК2	ШРБ-4 (УГ-1)
7	Т-А00 + 3% аквадаг	Смазка УСсА

В приведенной таблице указываются смазки, которые рекомендуются изготовителем для отдельных узлов и подузлов мотоцикла.

- 1) коробка передач, цапфы рычажков тормоза и сцепления, оси коромысел прерывателей, кулаки тормозов, цапфы подставки, тросы
- 2) смазка двигателя
- 3) передняя телескопическая вилка
- 4) поворотная ручка управления дросселем карбюратора (ручка «газа»)

- 5) подшипники задней звездочки, кулачок полуавтоматического выключателя сцепления, подшипники колес
- б) смазка подшипников.

Диски сцепления и цепь передней передачи.

Сначала напомним, что передняя передача размещается в левой части картера двигателя. Передняя передача обеспечивает посредством двойной втулочной цепи передачу крутящего момента от коленчатого вала сцеплению, осуществляющему включение и выключение соединения между ведущими и ведомыми узлами мотоцикла. Передача крутящего момента в сцеплении происходит в результате взаимного сжатия 5 ведущих (фрикционных) и 4 ведомых стальных дисков. Ведущие диски с пробковой опорной поверхностью оснащены на своей окружности выступами, посредством которых они заходят в шлицевые вырезы ковша сцепления. После пробега 40 000 — 50 000 километров эти диски изнашиваются (утончаются) и их следует сменить. Срок службы цепи передней передачи гораздо короче. Изготовитель рекомендует сменять ее после пробега 25 000 километров, однако, во многих случаях следует производить эту смену раньше.

Демонтаж и монтаж картера двигателя.

Разъем двигателя пополам производится в целях смены поврежденных или изношенных деталей внутри картера и требует уже некоторых более глубоких технических знаний и ремонтной сноровки. Тот, у кого их нет, пусть лучше обратится в фирменный центр техобслуживания или к специалисту. Прежде чем описать операцию разъема пополам, хотелось бы обратить внимание на неизбежность абсолютной чистоты силового агрегата, которая является первостепенной предпосылкой для удобных и качественных работ по демонтажу и монтажу.

1. Слив масло из двигателя, закрепить последний за нижнюю часть картера в губках тисков таким образом, чтобы предоставить доступ к левой стороне силового агрегата. Нужно отметить, что после демонтажа двигателя из рамы, уже сняты правая крышка картера двигателя, автоматическое выключающее устройство сцепления и звездочка цепи задней передачи, включая внутренний листовой кожух.
2. Снять с двигателя корпус карбюратора, головки цилиндров, цилиндры и поршни. Известным способом затем снять левую крышку двигателя и всю переднюю передачу, включая пусковой вал. Вал повернуть рукой влево и слегка выдвинуть из посадки, ослабив тем самым пусковой сегмент вместе с пружиной.

3. Освободив кулачок полуавтоматического выключения сцепления (кулачок на пусковом и копирном вале фиксируется стальным штифтом, который можно легко выбить небольшим молотком и тонким стержнем), вставить между сектором переключения передач и защелками поводка держатель защелок из сервисного инструмента, а копирный вал с поводком и защелками осторожно вынуть из посадки в картере двигателя. Защелки поводка можно придерживать пальцами.

4. Повернуть двигатель на себя правой стороной. Отсоединить все провода от клеммной коробки генератора. Отверткой вывернуть четыре крепежных болта М6 статора генератора и статор осторожно рукой вынуть так, чтобы не повредить прерыватели. Вывернуть ключом средний крепежный болт М6 ротора генератора и кулачка, по которому откатываются рычажки прерывателей. Двумя отвертками среднего размера отделить кулачок от ротора генератора. В резьбовое отверстие ротора ввернуть съемник из комплекта специального инструмента, таким образом, чтобы его конец упирался в шейку коленчатого вала. Затем взять левой рукой ротор в месте его максимального диаметра и съемником повернуть еще немного вправо. Оторвать ротор от конического уступа шейки коленчатого вала. Затем вывернуть съемник и снять ротор. Не рекомендуется производить демонтаж ротора без съемника, потому что это, как правило, вызывает серьезное повреждение шатунной шейки. Положение ротора генератора определяется штифтом на шейке коленчатого вала и пазом в ступице ротора.

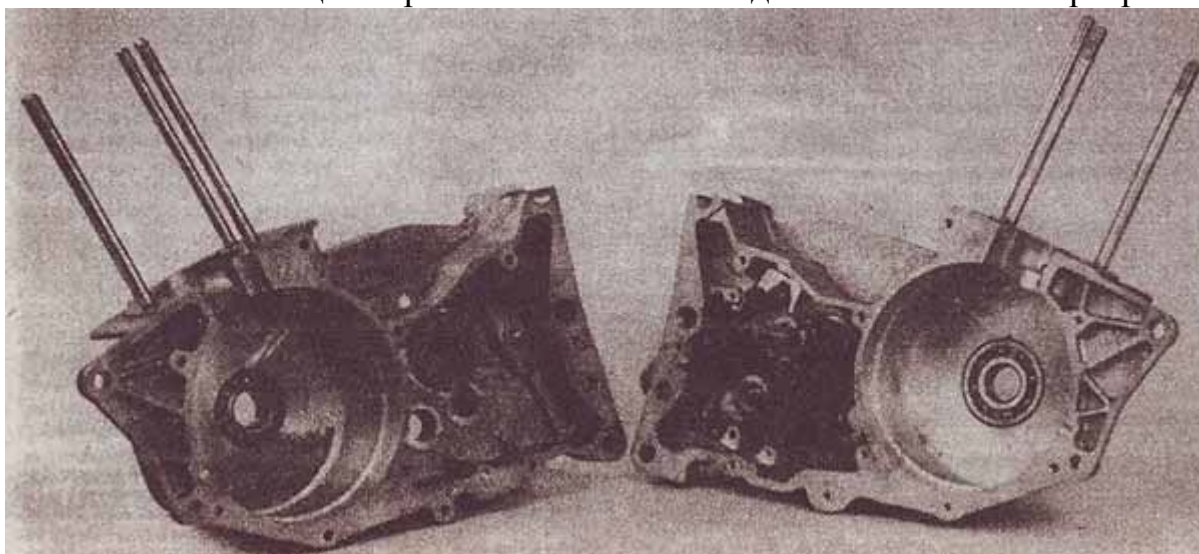
5. Точное взаимоположение обеих половин картера двигателя фиксируется центрирующим штифтом, находящимся в задней части картера. Этот центрирующий штифт нужно выбить при демонтаже небольшим молотком и подходящим стальным стержнем из левой стороны картера на правую сторону.

6. Установить двигатель на ровную поверхность правой стороной вверх. Затем отверткой вывернуть десять болтов М6, скрепляющих друг с другом обе половины картера двигателя. Для последующего демонтажа нужен съемник из комплекта сервисного инструмента. Ввернуть его болты в резьбовые отверстия крепежных болтов статора генератора. Ввинчивать шпindel съемника вниз до тех пор, пока он не упрется в правую шейку коленчатого вала. В результате последующего поворачивания шпинделя обе половины картера двигателя отделяются друг от друга. Одновременно необходимо обращать внимание на то, чтобы правый шатун находился в своей верхней мертвой точке и легко проходил сквозь средний вырез в картере. В случае, если в ходе демонтажа правая половина картера двигателя встанет поперек, осторожно постучать деревянным или резиновым молотком по задней части картера или же повернуть вал, на котором находится звездочка задней передачи. Таким образом обеспечивается равномерный съём. Частично удалив друг от друга обе части картера, вынуть средний вкладыш, расположенный между цилиндрами. Завершить съём и осторожно снять правую половину картера двигателя. В левой части картера

остались кривошипно-шатунный механизм, коробка передач в сборе и держатель с сектором переключения передач. В этой стадии демонтажа двигателя можно проводить ремонт коробки передач, включая механизм переключения передач без необходимости выдавливания кривошипно-шатунного механизма из второй половины картера.

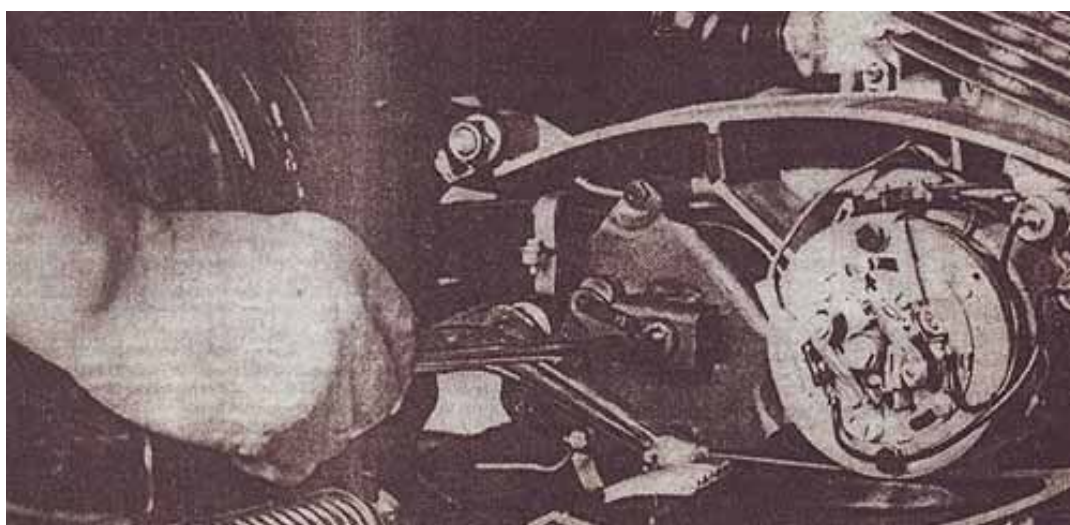
7. Для контроля коробки передач и механизма переключения передач извлечь стержень вилки переключения передач, вилки, промежуточный вал и шестерни передач. В подшипнике картера продолжает оставаться лишь главный вал коробки передач. Последний можно легко выбить слабым ударом деревянного молотка. Держатель с сектором переключения передач крепится внутри картера четырьмя болтами М5 с утопленной головкой. Эти болты, фиксирующиеся кернером, вывернуть отверткой и, соответственно повернув, извлечь сектор из картера.

8. Для полного извлечения кривошипно-шатунного механизма необходимо опять пользоваться съемником из спец инструмента. С его помощью вытеснить левую шатунную шейку из коренного подшипника в левой половине картера. На этот раз привинтить съемник двумя болтами М8 в резьбу под болты картера. Подшипники вставлять обратно таким образом, чтобы они были наравне с обработанной поверхностью под маховики кривошипно-шатунного механизма. Уплотнительные кольца собрать только после соединения половин картера.



Регулировка полуавтоматического сцепления.

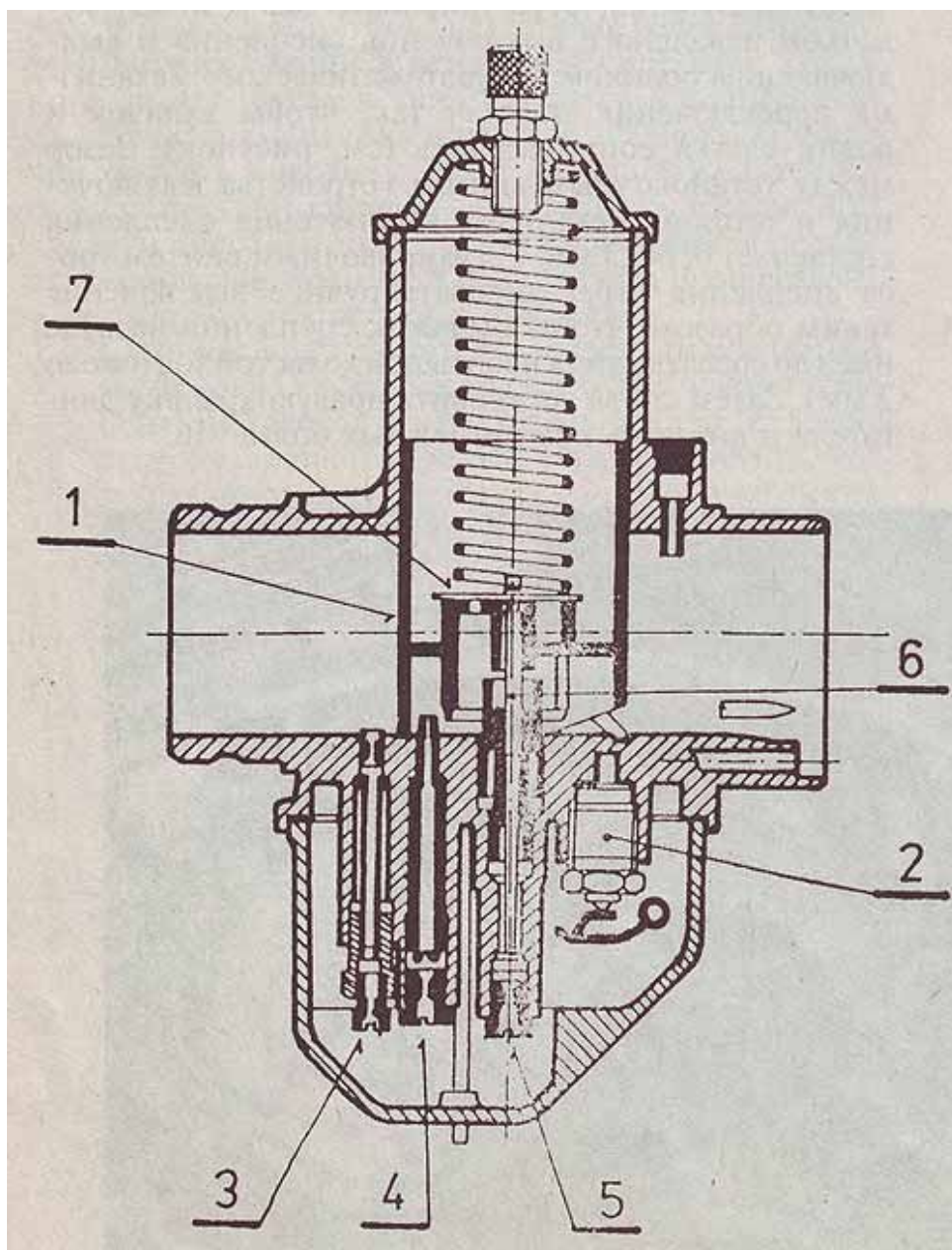
К этой операции прибегают, как правило, в том случае, если затруднено переключение отдельных передач или же если сцепление выключается при отпускании рычажка на руле в процессе разгона только в верхнем положении рычажка. Сама наладка достаточно проста. Сначала необходимо вывинтить два болта М6, крепящих правую крышку двигателя, и снять крышку. За генератором перед цепной звездочкой задней передачи находится устройство выключения сцепления с установочным винтом М8 в середине. Сократить трос сцепления, ввернув регулировочный винт троса, который находится под рулевой головкой, в результате чего ослабляется винт наконечника троса в рычажке выключения сцепления на левой стороне руля. Потом отверткой, поворачивая установочный винт устройства выключения сцепления, отрегулировать зазор между кулачком педального выключения сцепления и выключающим роликом полуавтоматического механизма переключения передач так, чтобы кулачок и ролик слегка соприкасались (см. рисунок). Зазор между установочным винтом устройства выключения и штоком механизма выключения сцепления составляет 0,1 - 0,3 мм. Регулировочным винтом троса сцепления отрегулировать ручное выключение таким образом, чтобы рычажок сцепления на руле имел до срабатывания небольшой холостой ход (около 2 мм). Затем снова установить правую крышку двигателя и дотянуть оба крепежных болта М6.



Технические данные и регулировка карбюратора.

Мотоцикл «Ява-350 см³ — 638» оснащен карбюратором «Йиков 2928 СЕ» с центральной поплавковой камерой и пусковым устройством для легкого пуска двигателя. Карбюратор в разрезе показывается на рисунке ниже, где отдельные позиции обозначают:

- 1 цилиндрический золотник;
- 2 игольчатый клапан;
- 3 жиклер холостого хода;
- 4 жиклер дополнительной системы;
- 5 главный жиклер;
- 6 игла золотника;
- 7 предохранитель иглы.



Настройка карбюратора определяется согласно результатам длительных испытаний, а именно таким образом, чтобы при требуемой мощности двигателя и минимальном расходе топлива содержание СО в выхлопных газах не превышало 4,5%. Из этого следует, что нежелательно, чтобы владелец мотоцикла менял в ходе эксплуатации после обкатки основную настройку карбюратора, установленную изготовителем.

Основная настройка карбюратора и оснащение жиклерами

Главный жиклер - 92

Жиклер дополнительной системы - 72

Воздушный жиклер дополнительной системы - 120

Жиклер пускового устройства - 85

Жиклер эконостата - 50

Жиклер холостого хода - 40

Жиклер холостого хода - 80

Положение иглы золотника - на первом пазе сверху

Игольчатый клапан - D2 мм

Винт холостого хода - вывернут на 1,5 оборота

Высота уровня топлива в поплавковой камере (измерено от плоскости разъема корпуса поплавковой камеры при давлении 1,837 кПа — 250 мм столба топлива) - 11 ± 1 мм.

На новом мотоцикле игла золотника карбюратора фиксируется жестяным упругим предохранителем, который вставлен во второй паз иглы. Игла проходит сквозь бобышку в днище золотника и входит в точно калиброванное отверстие в эмульсионной трубке. Ее предохранитель фиксируется как формой бобышки, так и возвратной витой пружиной золотника, которая прижимает предохранитель иглы к бобышке золотника. В середине предохранителя проходит трос газа, наконечник которого крепится снизу золотника в фиксирующую выемку.

Положение иглы меняет соотношение смешивания топлива и воздуха при частичной нагрузке силового агрегата. Из вышеприведенного и значений наладки карбюратора следует тот факт, что после обкатки нового мотоцикла (примерно после пробега 1 500 — 2 000 километров) необходимо вставить предохранитель иглы в первый паз сверху. Для этой цели взять обеими руками весь корпус карбюратора и осторожно его повернуть примерно на 20° вокруг горизонтальной оси. Потом, вывернув отверткой два болта М6, крепящих крышку золотниковой камеры, выдвинуть золотник вместе с пружиной и иглой. Вдавить руками золотник против крышки камеры, в результате чего освобождается цилиндрический наконечник троса газа из выемки в нижней части золотника. Одной рукой взять отдельный золотник с иглой, а второй отодвинуть в сторону свободную пружину. Затем осторожно выдвинуть иглу с предохранителем из золотника, двумя пальцами снять предохранитель и

вставить его в заданный первый паз сверху. Очистить иглу чистой тряпкой и задвинуть ее в золотник таким образом, чтобы жестяной предохранитель упирался в бобышку золотника. Потом рекомендуется очистить поверхность золотника кистью, смоченной в техническом бензине. Ни в коем случае нельзя очищать золотник наждачной бумагой!

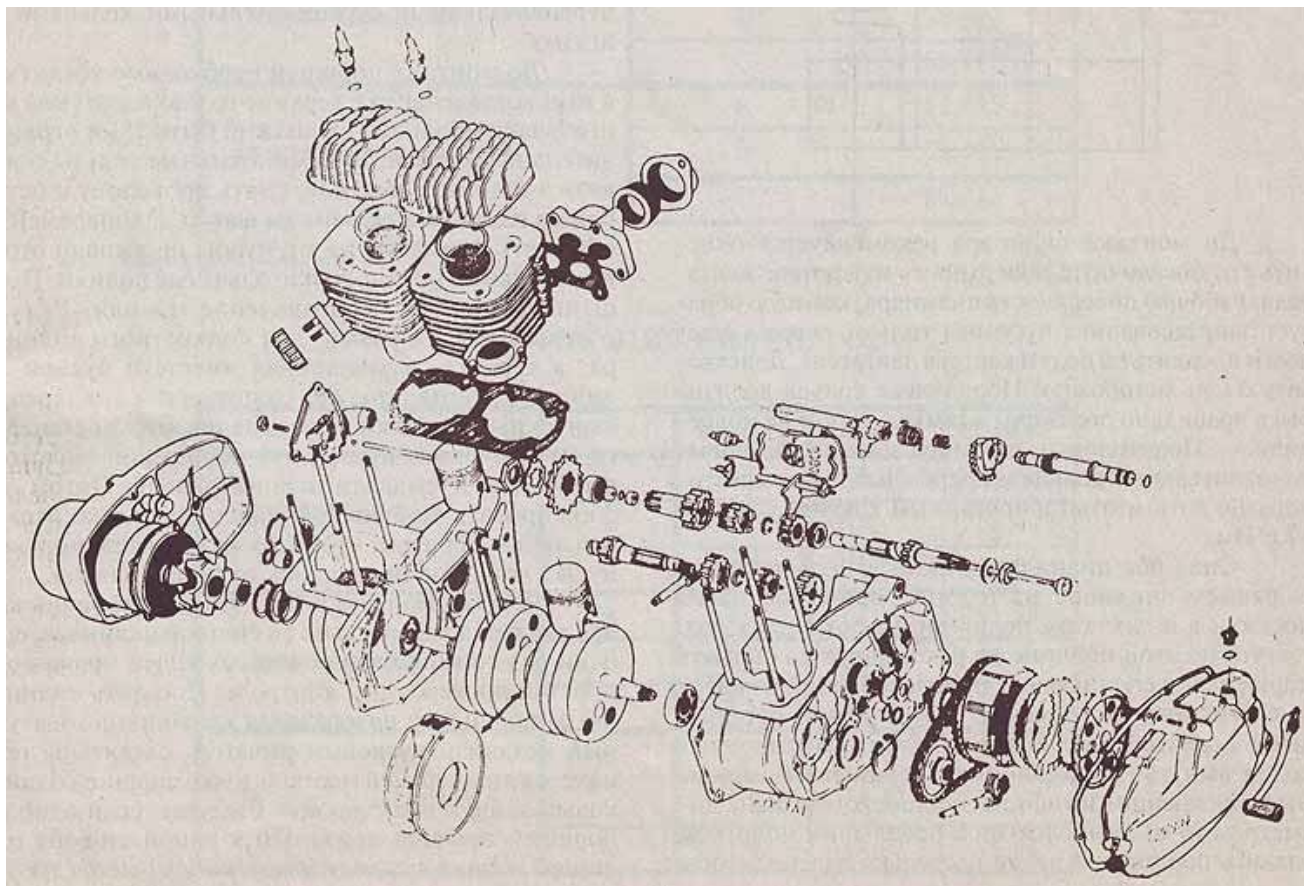
Затем сквозь золотник снова продеть трос подачи топлива с прижимной пружиной и его наконечник закрепить в фиксирующую выемку. Комплект осторожно вставить в золотниковую камеру, обращая внимание на то, чтобы продольный паз на золотнике направлялся против нижней части опорного направляющего винта, который ввернут в отверстие на наружной стороне корпуса карбюратора. При введении золотника в камеру игла в большинстве случаев зацентрируется в правильном положении в эмульсионной трубке, и поэтому не нужно применять грубую силу при этой операции, так как это почти всегда влечет за собой деформацию иглы. Деформированную иглу нельзя больше выравнивать, а следует заменить ее новой. Затем снова посадить крышку золотниковой камеры, затянуть ее крепежные винты и повернуть карбюратор в первоначальное вертикальное положение.

Лишь немногие неисправности, которые могут появиться в карбюраторе и которые устраняются, можно назвать ремонтом. В большинстве случаев это неисправности, причиненные загрязнениями, которые попали в жиклеры. Чаще всего засоряются главный жиклер или жиклер холостого хода. Их можно отверткой вывернуть из карбюратора, опрокинув его в сторону (операцию выполнять также двумя руками, поворачивая карбюратор почти на 45°) и вывернув четыре винта М4, крепящих нижнюю крышку карбюратора, в которой находится поплавковая камера. Для этого нужно отсоединить от карбюратора шланг подачи топлива и совершить описанный выше демонтаж золотника с пружиной и крышкой.

Ни в коем случае нельзя очищать жиклеры проволокой или аналогичным инструментом, который мог бы повредить, оцарапать или деформировать точно калиброванное отверстие в жиклере.

Жиклер достаточно продувать воздухом или промывать в техническом бензине. Во время монтажа жиклеров следить за точностью посадки уплотнения под нижней крышкой карбюратора. Повернув карбюратор в первоначальное положение, проверить, правильно ли посажена резиновая муфта между карбюратором и пластмассовым глушителем шума всасывания. Неправильная посадка муфты вызывает всасывание побочного воздуха в двигатель, который не очищен и обедняет топливную смесь во всем диапазоне работы карбюратора. В ходе работы двигателя эта неисправность может вызвать даже заклинивание двигателя!

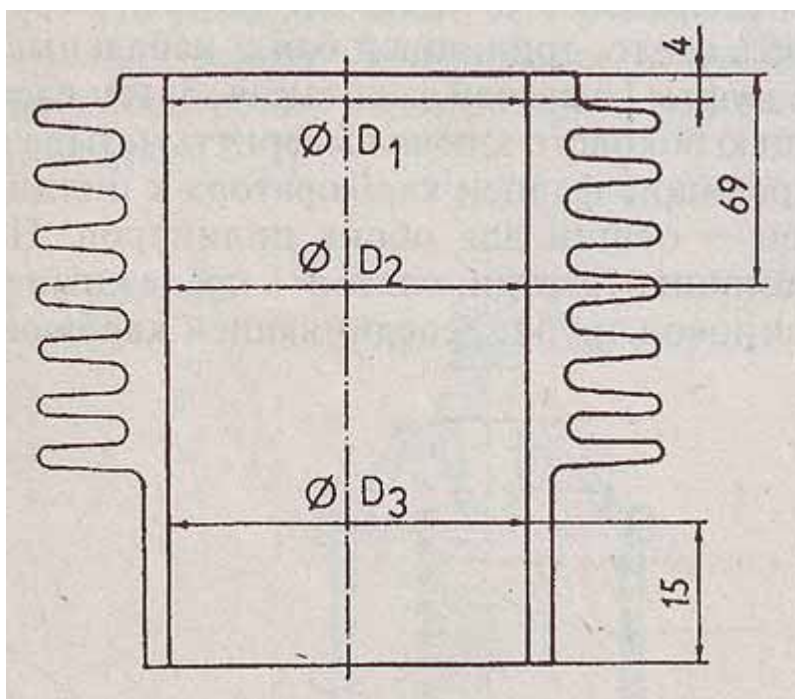
Демонтаж и монтаж цилиндров и головок цилиндров.



Демонтаж и монтаж цилиндров и головок цилиндров производится, как правило, в случае их смены или в случае замены изношенных поршней новыми. Прежде чем начать демонтаж, необходимо снять седло, топливный бак и кабельные концевые муфты со свечей зажигания. Затем следует с помощью бокового ключа вывернуть четыре гайки М8, крепящие фланец карбюратора к цилиндрам. Фланец — общий для обоих цилиндров. Потом, при помощи отвертки, ослабить крепежные ленты на резиновой трубке, соединяющей карбюратор с глушителем шума всасывания. Снять трубку, а карбюратор с фланцем отсоединить от цилиндров. Теперь нужно вывернуть гайки М8, крепящие к цилиндрам алюминиевые фланцы выхлопных патрубков. Отодвинуть в стороны патрубки. Топливный бак можно снять только после снятия седла. Закрывать топливный кран, отсоединить шланг от карбюратора. С помощью торцевого ключа вывернуть болт М8 из заднего захвата в отверстии поперек трубки верхней части рамы. Бак сзади приподнять и, подтягивая назад, выдвинуть из переднего захвата.

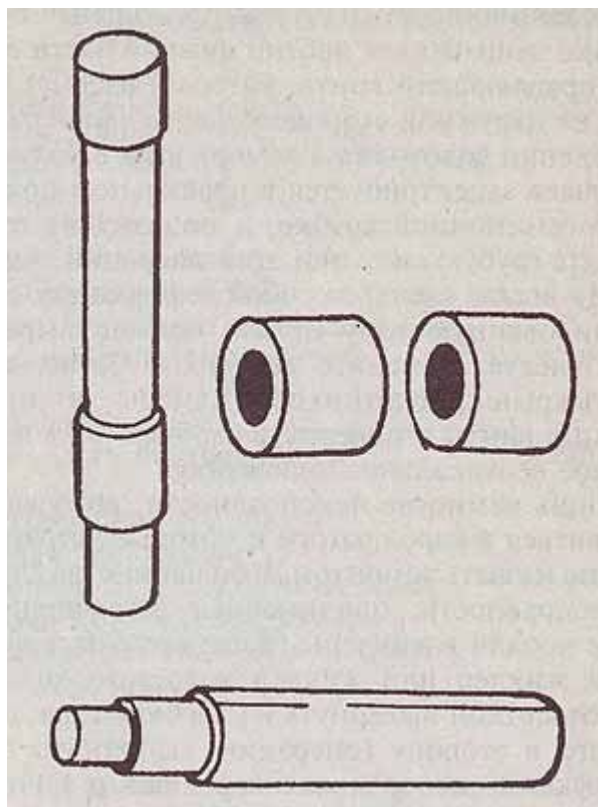
Торцевым ключом сначала ослабить, а затем вывернуть 8 гаек М10, которые крепят цилиндры и головки цилиндров к картеру двигателя. Снять головки цилиндров и пусковым рычагом повернуть кривошипно-шатунный механизм до

того, чтобы поршень цилиндра, подлежащего демонтажу, находился в нижней мертвой точке. Затем снять цилиндр и в образовавшееся отверстие положить чистую тряпку, чтобы предотвратить попаданию грязи или посторонних предметов в пространство картера.



До монтажа цилиндра рекомендуется очистить его посадочную поверхность на картере двигателя. Рабочую поверхность цилиндра, которую образует запрессованная чугунная гильза, смазать маслом и посадить на болты картера двигателя. Действовать очень осторожно! Поршневые кольца должны быть правильно посажены в замках, чтобы не повредились. Под головки цилиндров вставить новые уплотнительные кольца и крепежные гайки крестообразно затягивать тарированным ключом усилием 17,6 Нм.

Сняв оба цилиндра, можно вынуть поршни. Обращаем внимание на то, что поршневой палец посажен в игольчатом подшипнике без сепаратора, так что по этой причине не рекомендуется снимать поршень без специальных приспособлений из набора сервисного инструмента. Сначала снять поршневые кольца и специальными клещами для стопорных колец вынуть предохранители поршневого пальца. Выдавливающим штифтом поршневого пальца диаметром 16 мм, выколоткой и небольшим молотком вдавить поршневой палец настолько далеко, чтобы уступ выдавливающего штифта находился на уровне отверстия поршня. Затем вставить в отверстие поршня вспомогательную гильзу, вставить в нее выдавливающий штифт, который также вставить в отверстие до уступа. Вынув штифт и поршневой палец, снять поршень с верхней головки шатуна. Вспомогательную гильзу, оставшуюся между иглами в головке шатуна, зафиксировать проволокой вместе с обоими первоначальными ограничительными кольцами за иглами.



До монтажа поршней необходимо убедиться в том, вставлены ли в верхние головки шатунов все игольчатые ролики (их должно быть 28) и ограничительные кольца. Вспомогательные гильзы оставить в головках шатунов, снять проволоку и осторожно надевать поршень на шатун. Одновременно обращать внимание на то, чтобы не выпали ограничительные кольца или игольчатые ролики. Поршень должен иметь обозначение «L» или «P» («L» — левый, «P» — правый) для конкретного цилиндра, а стрелка, размещенная вместе с буквой на днище поршня, должна направляться вперед к выпускным каналам. Для вдавливания поршневого пальца опять применить небольшой молоток, выколотку и выдавливающий штифт. Потом зафиксировать поршневой палец предохранителями, таким образом, чтобы их незначительно изогнутые концы направлялись от торца пальца.

Чтобы убедиться в том, что поршни в цилиндре движутся параллельно со стенкой цилиндра, еще один раз до монтажа поршневых колец произвести простой проверочный контроль. Посадить цилиндры на поршни и, поворачивая кривошипно-шатунный механизм пусковым рычагом, следить за тем, имеется ли в верхней мертвой точке поршней одинаковый зазор в обе стороны. В случае, если один из поршней остается прижатым к одной стороне цилиндра и даже после отжатия возвращается на эту сторону, необходимо вынуть цилиндр и шатун с поршнем осторожно изогнуть на противоположную сторону. Эта операция называется регулировка угла шатуна. У правильно отрегулированного шатуна во время контроля должен быть одинаковый зазор поршня с обеих сторон цилиндра.

Поршневые кольца необходимо заменять в том случае, если их зазор в замках превышает 0,8 — 1 мм. Этот зазор определяется следующим образом: снятое кольцо осторожно вставить в верхнюю часть цилиндра и с помощью штангенциркуля измерить расстояние концов кольца. Таким образом можно измерить и новые кольца. У последних зазор в замках должен быть в пределах 0,2 — 0,3 мм. В случае меньшего зазора рекомендуется опилить концы поршневых колец надфилем. В случае, если кольца не сменяются, необходимо, чтобы они попали в первоначальные пазы, причем важное значение имеет также сохранение их прежнего положения — блестящая уплотнительная поверхность кольца должна быть повернута вниз.

И еще один совет: для облегчения демонтажа и монтажа поршневых колец рекомендуется пользоваться тремя тонкими стальными пластинами, подкладывая их в середине и на обоих концах кольца.

В случае монтажа, новых поршней сначала убедиться в их соответственной классификации А, В и С по отношению к отдельным цилиндрам. Размеры поршней и цилиндров указываются ниже в таблицах.

И наконец еще одно важное предостережение. Завод-изготовитель поставляет запасные цилиндры исключительно лишь в основных размерах нормального состояния. В приведенной ниже таблице даются размеры для шлифовки цилиндров, которую производит специальная мастерская. После шлифовки нужно изменить маркировку цилиндра на верхней поверхности. Не рекомендуется проводить эти работы без специальных знаний и соответствующего машинного и инструментального оборудования.

Классификация поршней

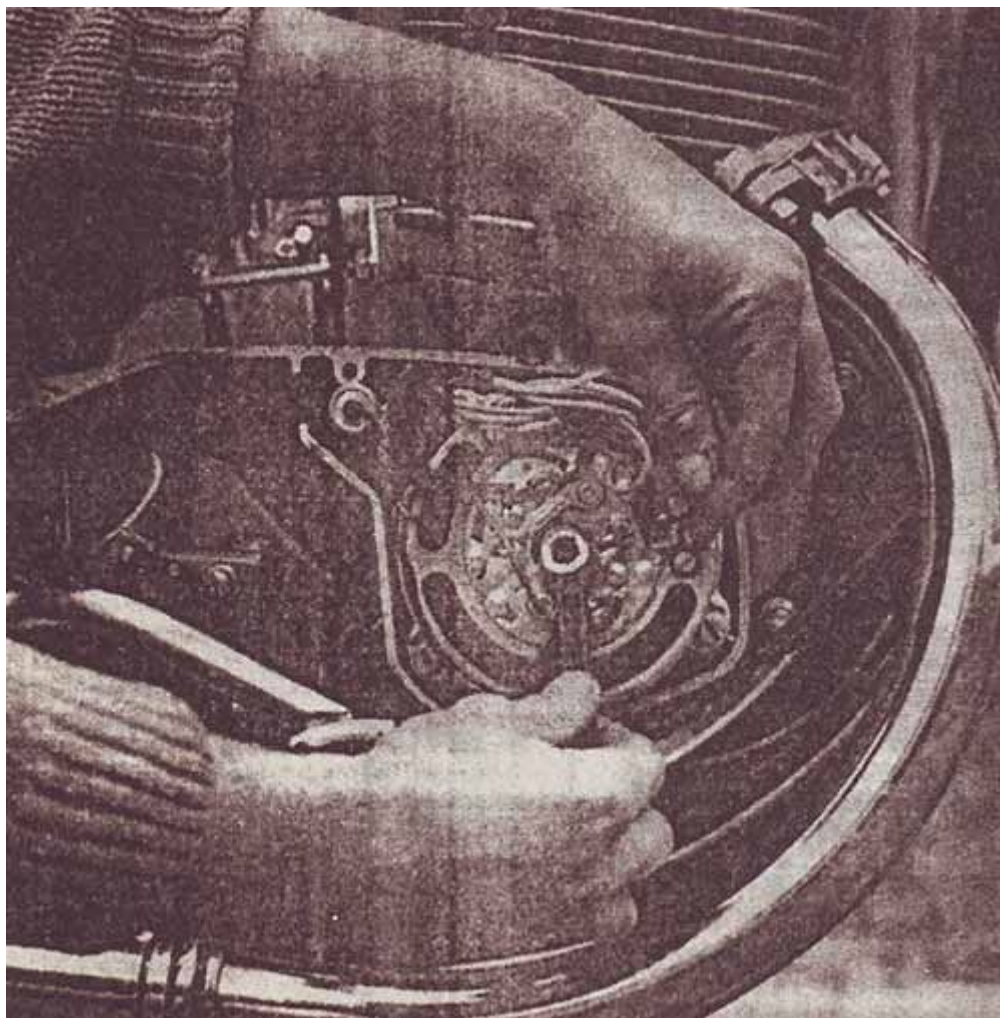
	Класс	D-0,01
Нормальное состояние	A	57,895
	B	57,905
	C	57,915
	D	57,925
Первая шлифовка	A	58,395
	B	58,405
	C	58,415
	A	58,895
Вторая шлифовка	B	58,905
	C	58,915

D — диаметр поршня в мм

Классификация цилиндров

	Класс	D1+0,01	D2+0,01	D3+0,02
	A	58,00	58,00	58,00
Нормальное	B	58,01	58,01	58,01
	C	58,02	58,02	58,02
	A	58,50	58,50	58,50
Первая шлифовка	B	58,51	58,51	58,51
	C	58,52	58,52	58,52
	A	59,00	59,00	59,00
Вторая шлифовка	B	59,01	59,01	59,01
	C	59,02	59,02	59,02

Контроль и регулировка опережения зажигания.



Контроль и регулировку опережения зажигания на мотоцикле «Ява 350/638» можно считать одной из основных регулировочных операций. Напомним лишь, что под опережением понимается определенный момент перед окончанием такта сжатия, в который зажигается топливная смесь в камере сгорания цилиндра.

Регулировка опережения зажигания представляет собой две основные операции, а именно: настройку заданного отрыва обоих прерывателей, расположенных на верхней части генератора, и регулировку момента зажигания топлива. Для этого применяются, как правило, щупы проверки зазоров входящие в стандартное оборудование мотоцикла и специальный измерительный прибор из комплекта сервисного инструмента, который поочередно вкручивается в отверстия под свечи зажигания правого и левого цилиндров. Этот измерительный прибор представляет собой цилиндрическое тело (с резьбой М14х1,25 на одном конце), сквозь которое проходит стержень с рисками по окружности на расстоянии 1 мм друг от друга. Для более точного измерения

можно применять также микрометр с резьбой на конце.

Порядок работ при контроле и регулировке

Сняв правую крышку картера двигателя, сначала проверить, правильно ли затянуты крепежные болты статора генератора и центральный винт кулачка. В случае надобности дотянуть их отверткой и накидным ключом на 10.

Проверить состояние контактов прерывателей, при необходимости подравнять надфилем или наждачной бумагой их опорные поверхности. В случае обнаружения их износа или обгорания сменить коромысла и контакты. Контакты в замкнутом состоянии должны прилегать друг к другу всей поверхностью.

Вывинтить свечи зажигания и в отверстие под правую свечу вернуть показанный на рис. 1 (стр. 30) специальный миллиметровый измерительный прибор. Не дотягивать измерительный прибор, а оставить примерно 1 мм до опорной поверхности, чтобы при последующем измерении можно было точно установить исходное положение. Сначала устанавливается опережение зажигания правого цилиндра верхним прерывателем, и только затем опережение зажигания левого цилиндра нижним прерывателем.

Сначала необходимо проконтролировать и при необходимости установить правильный отрыв. Под отрывом понимается максимальное расстояние между неподвижным контактом прерывателя и контактом рычажка прерывателя, когда рычажок максимально поднят кулачком на роторе генератора. На центральный винт кулачка (см. рисунок) наложить плоский или накидной ключ на 10 и поворачивать по часовой стрелке. Положение, в котором рычажок прерывателя максимально поднят кулачком, необходимо отметить на миллиметровом измерительном приборе. Его стержень находится в высшем положении, это означает, что поршень правого цилиндра находится в верхней мертвой точке. Расстояние, имеющееся теперь между обоими контактами прерывателя, представляет собой его отрыв, который должен составлять 0,3 мм. Этот размер проверяется щупами для измерения зазора. В комплекте принадлежностей мотоцикла имеется двойной измерительный щуп, состоящий из двух пластин: 0,3 мм и 0,4 мм. Тонкая пластина (0,3 мм) щупа должна проходить между контактами прерывателя, а более толстая пластина проходить не должна. В случае, если расстояние не соответствует заданному значению, ослабить отверткой крепежный винт держателя неподвижного контакта.

Затем сместить держатель контакта либо к рычажку прерывателя, либо от него так, чтобы отрегулировать отрыв до желаемого значения 0,3 мм. Немного затянуть винт держателя контакта прерывателя, а отрегулированный размер отрыва снова измерить щупами. Если все в порядке, полностью дотянуть винт.

Если правильно отрегулирован отрыв прерывателя, следует проверить и при необходимости отрегулировать опережение зажигания. Для этого нужно проверить, находится ли поршень правого цилиндра все еще в верхней мертвой точке. Затем повернуть цилиндрический корпус измерительного прибора настолько, чтобы риска подвижного стержня совпала с контрольной кромкой корпуса. Повернув кривошипно-шатунный механизм против часовой стрелки, снизить положение поршня на заданное значение опережения зажигания $2,7 \pm 0,2$ мм перед верхней мертвой точкой. В этом положении должно находиться начало отрыва. Это момент, когда контакты прерывателя начинают удаляться друг от друга и между ними имеется зазор порядка 0,05 мм. Как известно, топливная смесь в цилиндре зажигается как раз в тот момент, когда разъединяются контакты прерывателя.

Для определения момента отрыва применяется полоса тонкой фольга или сигаретной бумаги, которые вставляются между контактами прерывателя. Поворачивая кривошипно-шатунный механизм, как сказано выше, слегка смещать фольгу между контактами до тех пор, пока не почувствуется ее сжатие контактами в искомом положении. Однако, следует отметить, что правильный момент может искажаться в зависимости от того, каким усилием продевается полоса фольги или бумаги, и, следовательно, когда она считается сжатой. Угловое поворачивание кривошипно-шатунного механизма и, таким образом, смещение поршня при этом могут быть довольно большими и тем самым может искажаться измерение. Поэтому рекомендуем для определения точного момента разъединения или соединения контактов прерывателя пользоваться обычной электрической лампочкой на 12 В (лучше всего мощностью 3 Вт), в патроне к которому прикрепляются два провода с зажимами на концах. Один зажим подключают к клемме прерывателя, регулируемого цилиндра, а другой на массу (см. рисунок).

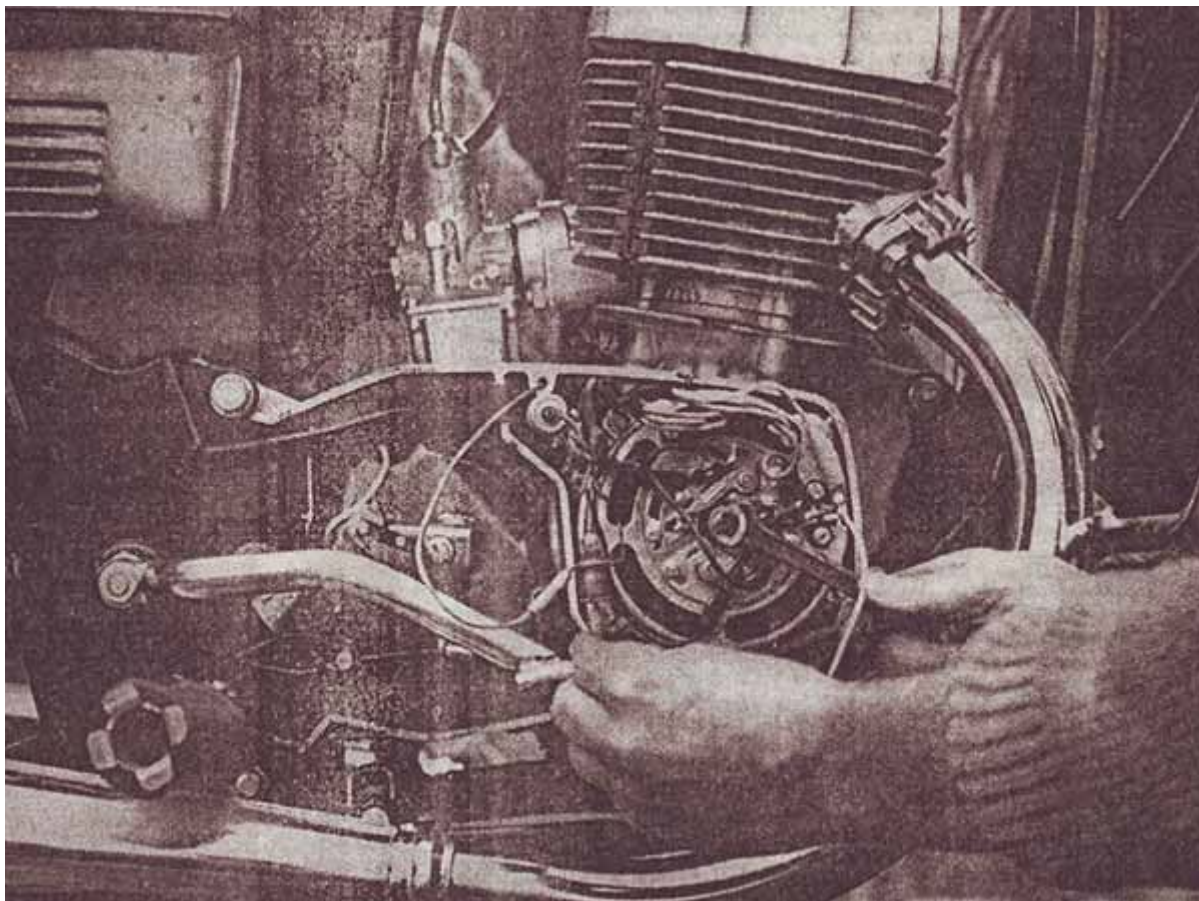
Если при таком соединении контакты прерывателя разомкнуты и если одновременно в замке зажигания ключ находится в положении «зажигание включено», то первичная цепь зажигания разомкнута, и контрольная лампа горит, потому что ток может протекать только по вновь подключенной цепи. Лампа гаснет только в разыскиваемый нами момент, когда соединяются контакты прерывателя.

Если лампа гаснет или же если фольга (или бумага) полностью сжимается между контактами до понижения положения поршня на $2,7 + 0,2$ мм от верхней мертвой точки, то следует увеличить опережение зажигания. И наоборот, его следует уменьшить, если после заданного снижения положения поршня лампа продолжает гореть или контрольная фольга свободно проходит.

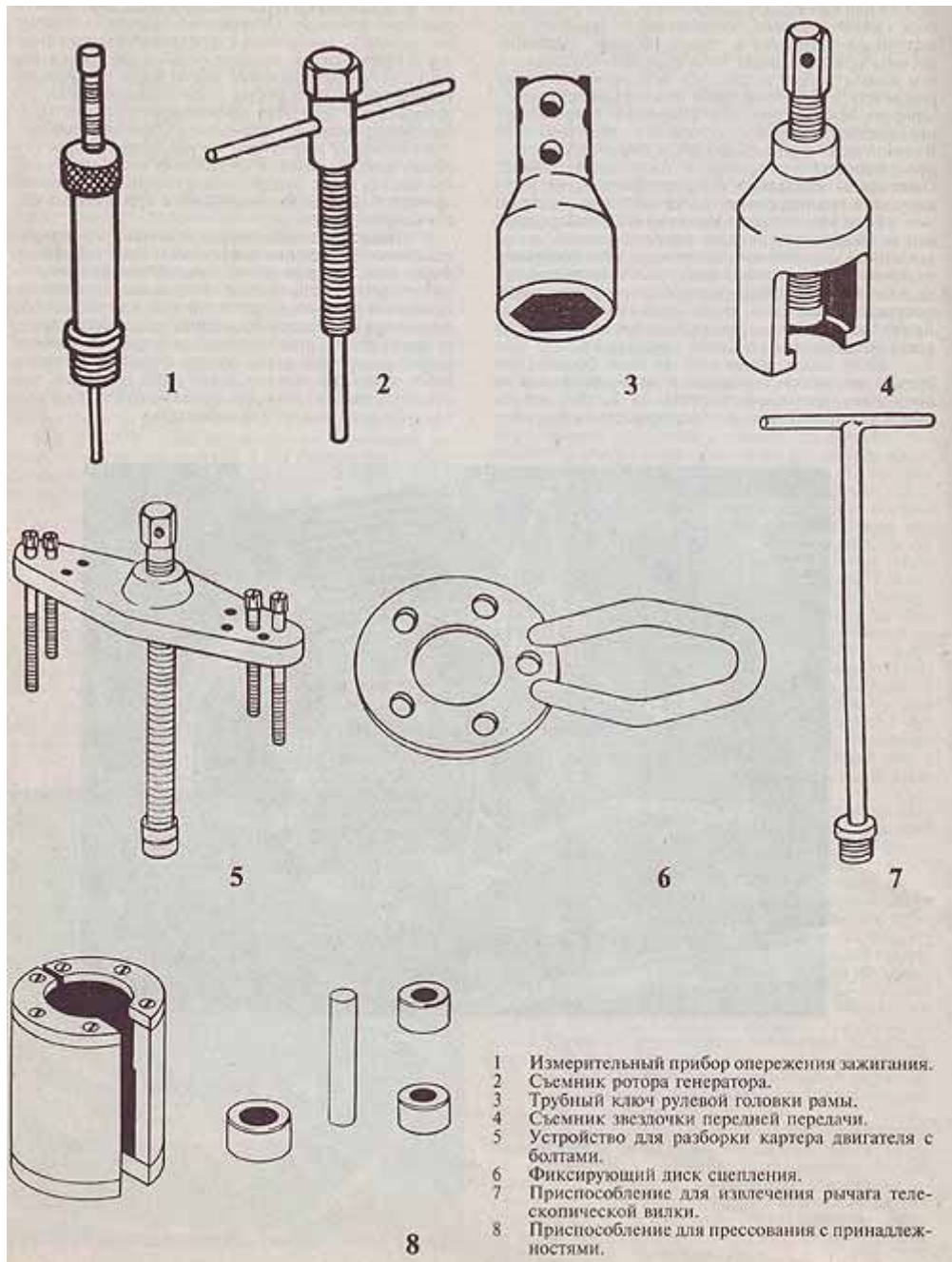
Опережение зажигания следует регулировать, поворачивая фундаментную круговую плиту прерывателей, немного ослабив два крепежных винта. При поворачивании плиты влево опережение увеличивается и, наоборот, при поворачивании по направлению вращения кривошипно-шатунного механизма опережение уменьшается. Отрегулировав расстояние между контактами прерывателя, которое отвечает моменту начала отрыва, отверткой затянуть оба

крепежных винта фундаментной плиты. Потом снова проверить опережение зажигания и при необходимости исправить.

Названный выше порядок цилиндров при регулировке опережения зажигания следует соблюдать ввиду того, что в результате установки фундаментной плиты настраивается опережение зажигания правого цилиндра, а затем на ней как на основе смещается и настраивается плита прерывателя левого цилиндра. Из этого вытекает, что при регулировке опережения зажигания левого цилиндра порядок работ совпадает, однако, с той лишь разницей, что следует поворачивать не фундаментную плиту, а только плиту нижнего прерывателя.



Сервисный инструмент



- 1 Измерительный прибор опережения зажигания.
- 2 Съёмник ротора генератора.
- 3 Трубный ключ рулевой головки рамы.
- 4 Съёмник звездочки передней передачи.
- 5 Устройство для разборки картера двигателя с болтами.
- 6 Фиксирующий диск сцепления.
- 7 Приспособление для извлечения рычага телескопической вилки.
- 8 Приспособление для прессования с принадлежностями.

Часть III. Каталог запчастей для Java-350

353/04, 559/04, 559/07, 623/01, 354/04, 354/06, 360/00, 633/01, 634/4,
638

[Седло](#)

[Ящики](#)

[Педали, подставка](#)

[Защитные рамы](#)

[Передний грязевой щиток](#)

[Задний грязевой щиток](#)

[Двигатель](#)

[Картер двигателя](#)

[Правая половина двигателя](#)

[Левая половина двигателя](#)

[Кривошипный механизм](#)

[Цилиндр с головкой](#)

[Карбюратор](#)

[Глушитель подсосывания](#)

[Топливный бак](#)

[Глушитель выпуска](#)

[Сцепление](#)

[Поводок с подшипником в сборе](#)

[Коробка передач](#)

[Механизм переключения передач](#)

[Крышки](#)

[Кожух цепи](#)

[Рама](#)

[Задняя вилка](#)

[Передняя вилка](#)

[Задняя подвеска](#)

[Переднее и заднее колесо](#)

[Переднее колесо](#)

[Заднее колесо](#)

[Руль](#)

[Крышка с колодками](#)

[Педали, подставка](#)

[Схема электрооборудования](#)

[Кабели](#)

[Кабели, звуковой сигнал, замок зажигания, переключатель света фары, переключатель указателей поворота](#)

[Генератор](#)

[Указатель поворотов](#)

[Катушка зажигания](#)

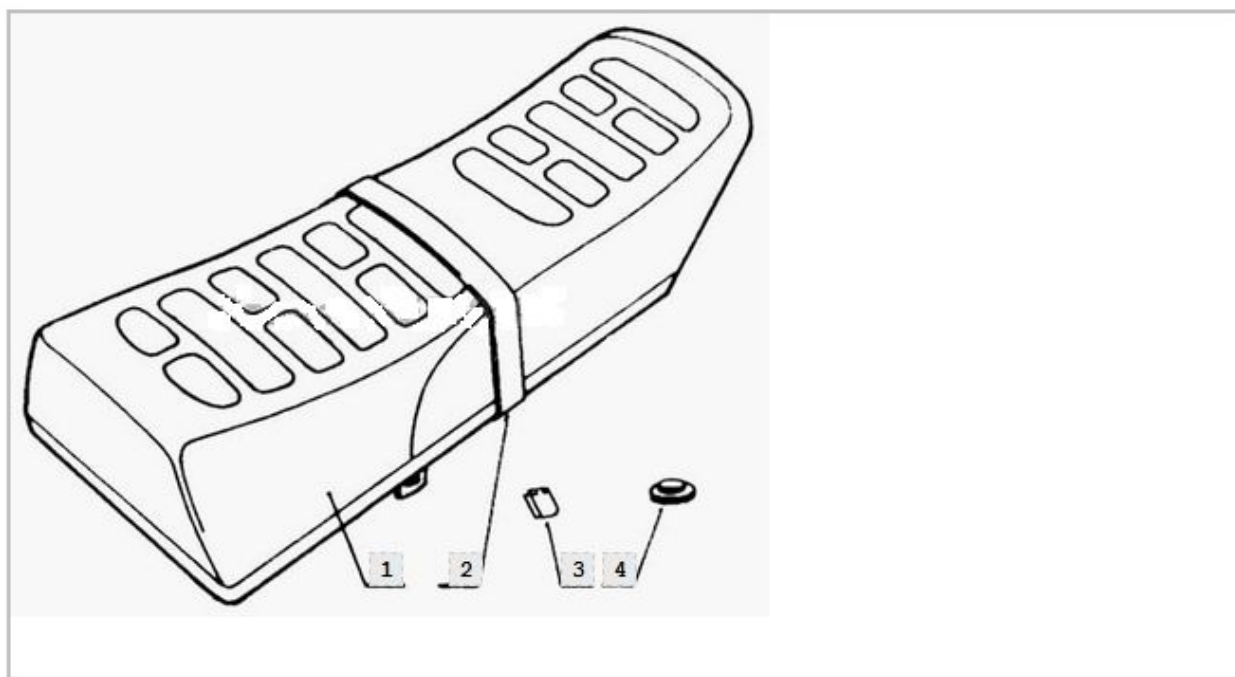
[Фара](#)

[Задний фонарь, аккумуляторная батарея](#)

[Двух приборная панель](#)

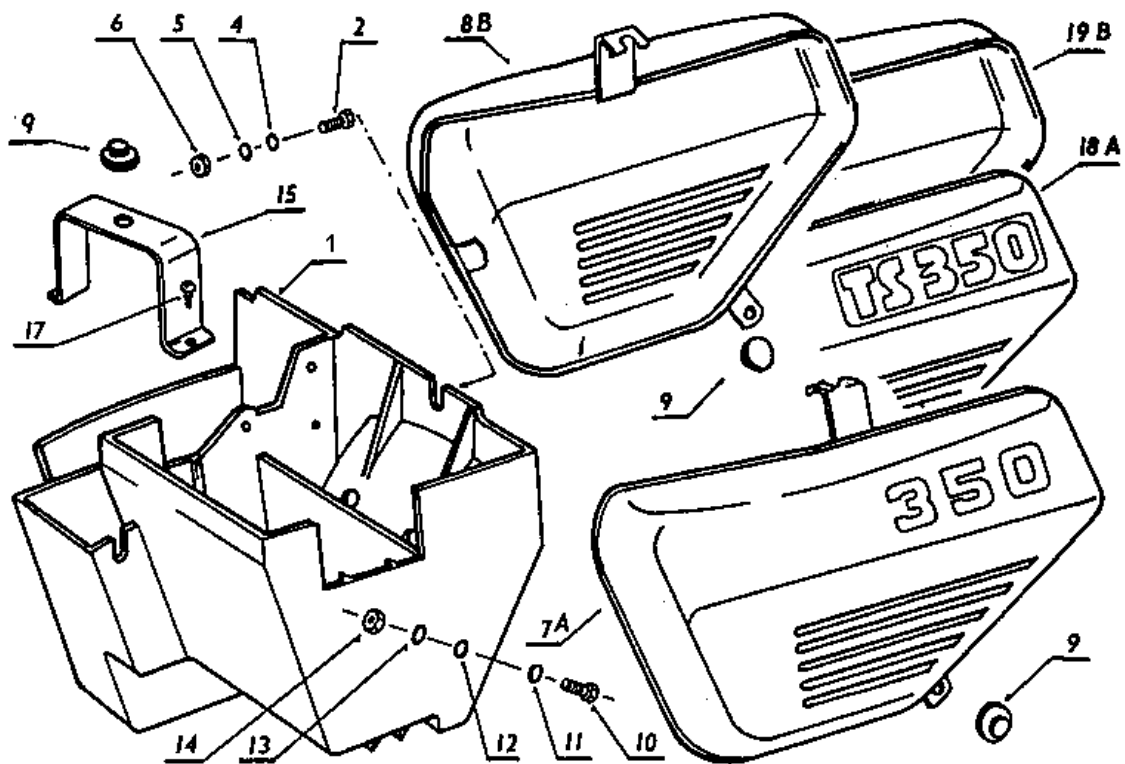
[Инструмент и принадлежности](#)

Седло

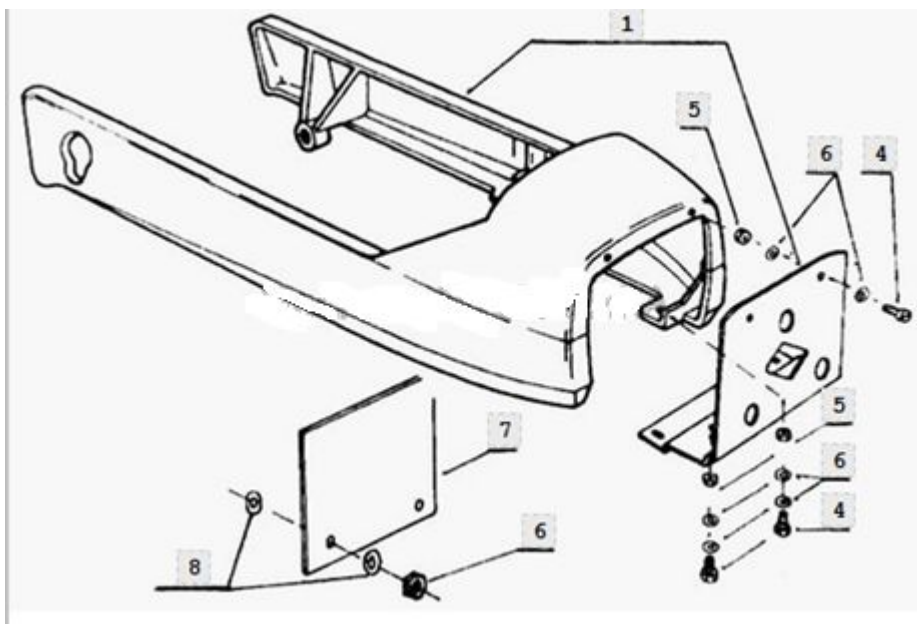


№	Номер детали	Наименование
1	451963834050	Седло
2	451963834030	Лента
3	451935334015	Скобка
4	273141012130	Опора

Ящики

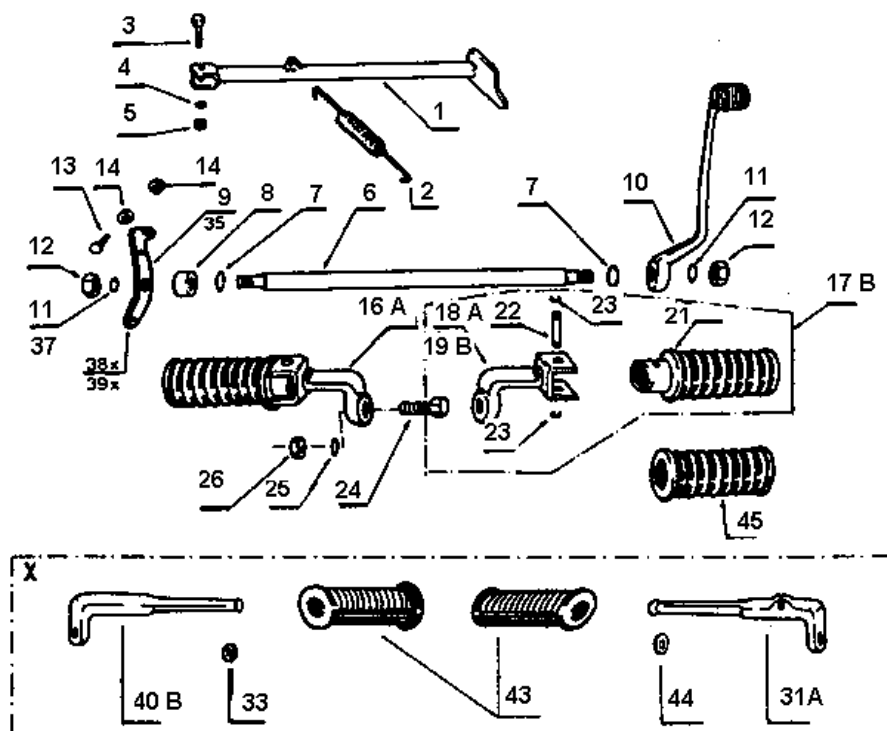


№	Номер детали	
1	321811003136	Ящик
2	309203140616	Болт М6х20
4	311212611064	Подкладка 6,4
5	311213511064	Крестообразно изогнутая шайба 6,4
6	311100114060	Гайка М6
7	451963836010	Кожух левый
8	451963836030	Кожух правый
9	273141012130	Опора
10	309503140615	Болт М6х18
11	311210211064	Подкладка 6,4
12	311212611064	Подкладка 6,4



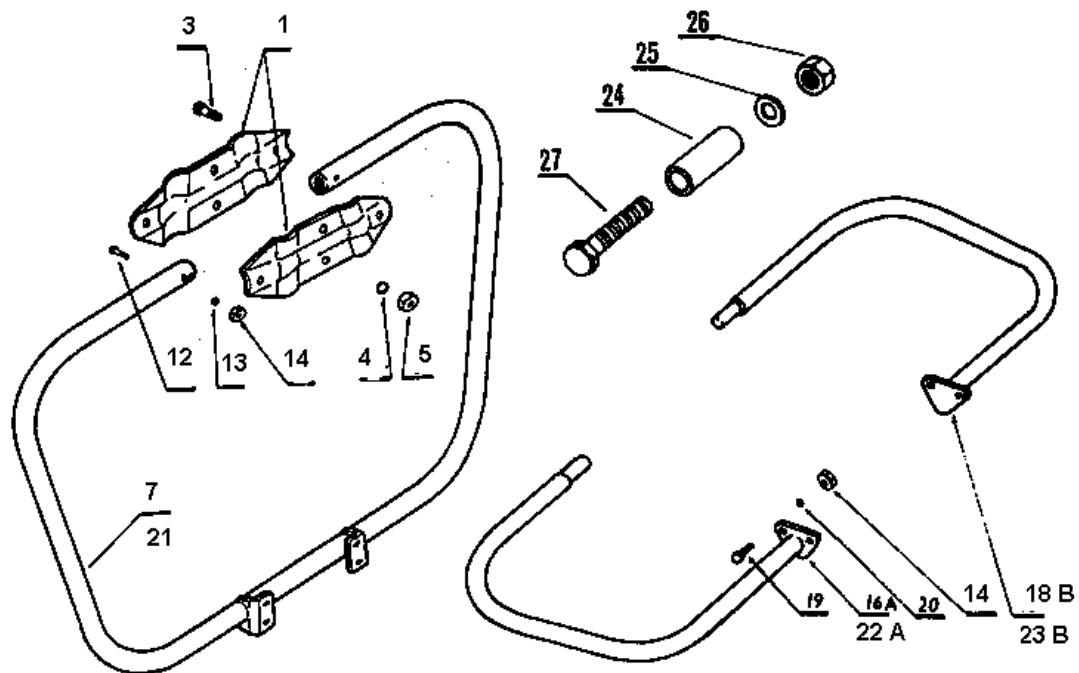
	№	Номер детали	
	1	451963836045	Кожух задний
	4	309203140511	Болт М5х12
	5	311120114050	Гайка М5
	6	311210211053	Подкладка 5,3
	7	321891003138	Пленда
	8	311212610053	Подкладка 5,3

Педали, подставка



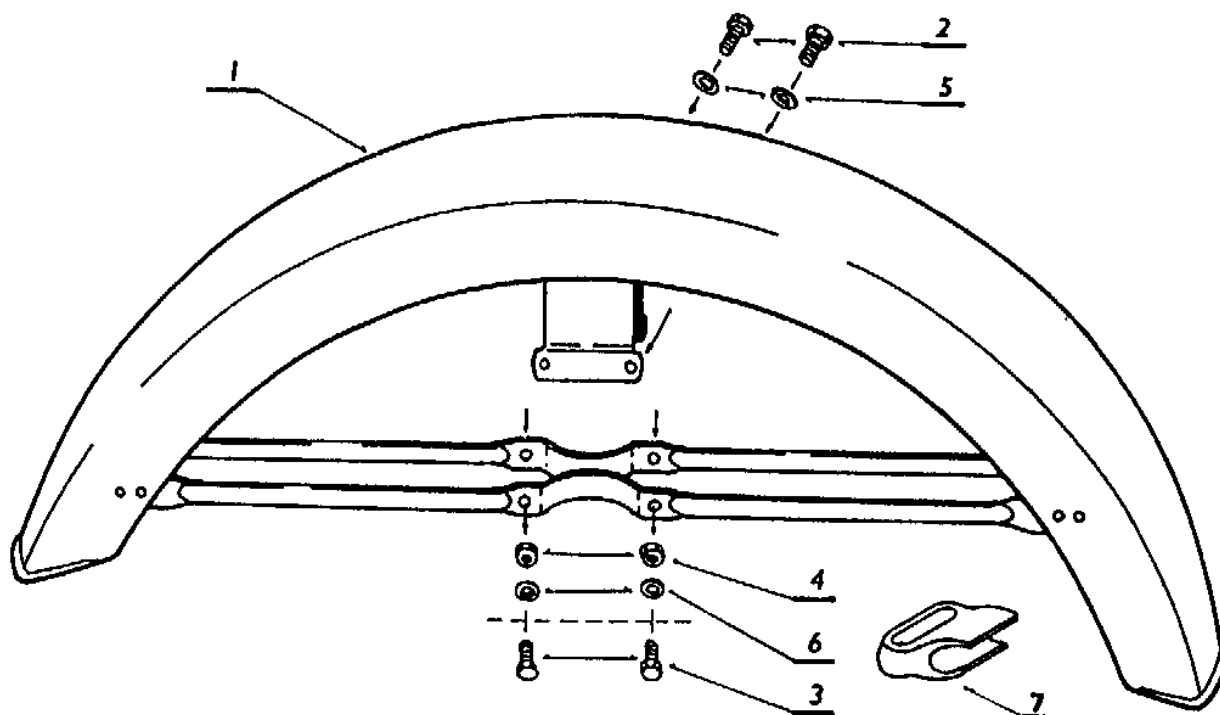
№	Номер детали	
1	451963437235	Дежурная подставка
2	451935337209	Пружина
3	451963437131	Болт
4	311214011082	Подкладка 8,2
5	311120314080	Гайка M8
6	451963437088	Вал педали тормоза
7	685713410007	Уплотнительное кольцо
8	451963437089	Распорная втулка
9	451963437095	Коромысло тормозной педали
10	451963437010	Педаль тормоза
11	311214010102	Пружинная шайба 102
12	311120315100	Гайка M10x1,25
13	309203140514	Болт M5x16
14	311120314050	Гайка M5

Защитные рамы



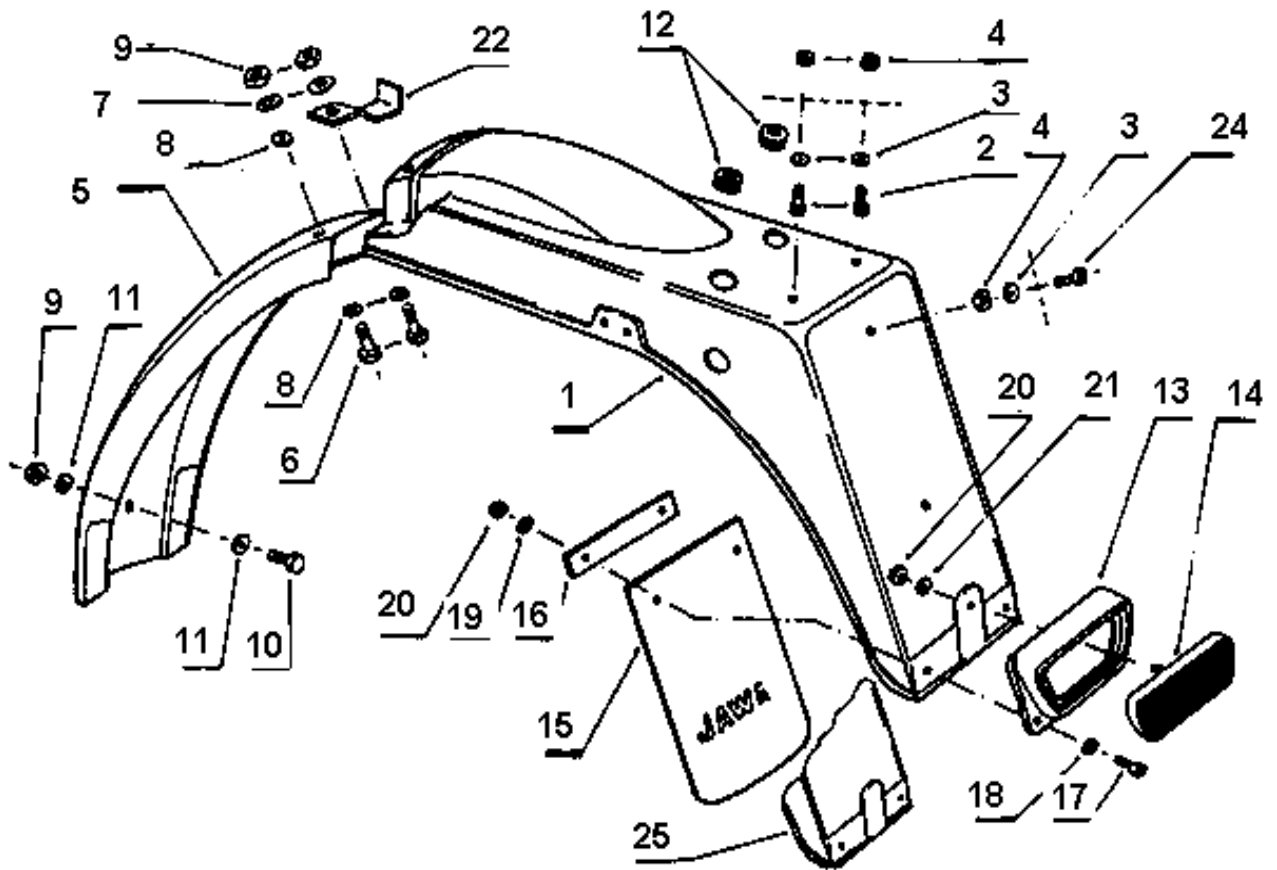
№	Номер детали	
1	451963474016	Кронштейн верхний передний
3	309201140822	Болт М8х35
4	311214011082	Подкладка 8,2
5	311120114080	Гайка М8
7	451963474075	Защитная рама передняя
12	309246140622	Болт М6х35
13	311213511064	Крестообразно изогнутая шайба 6,4
14	311100114060	Гайка М6
16	451963874050	Защитная рама задняя левая
18	451963874060	Защитная рама задняя правая
19	309201156617	Болт М6х22
20	311212611064	Подкладка 6,4

Передний грязевой щиток



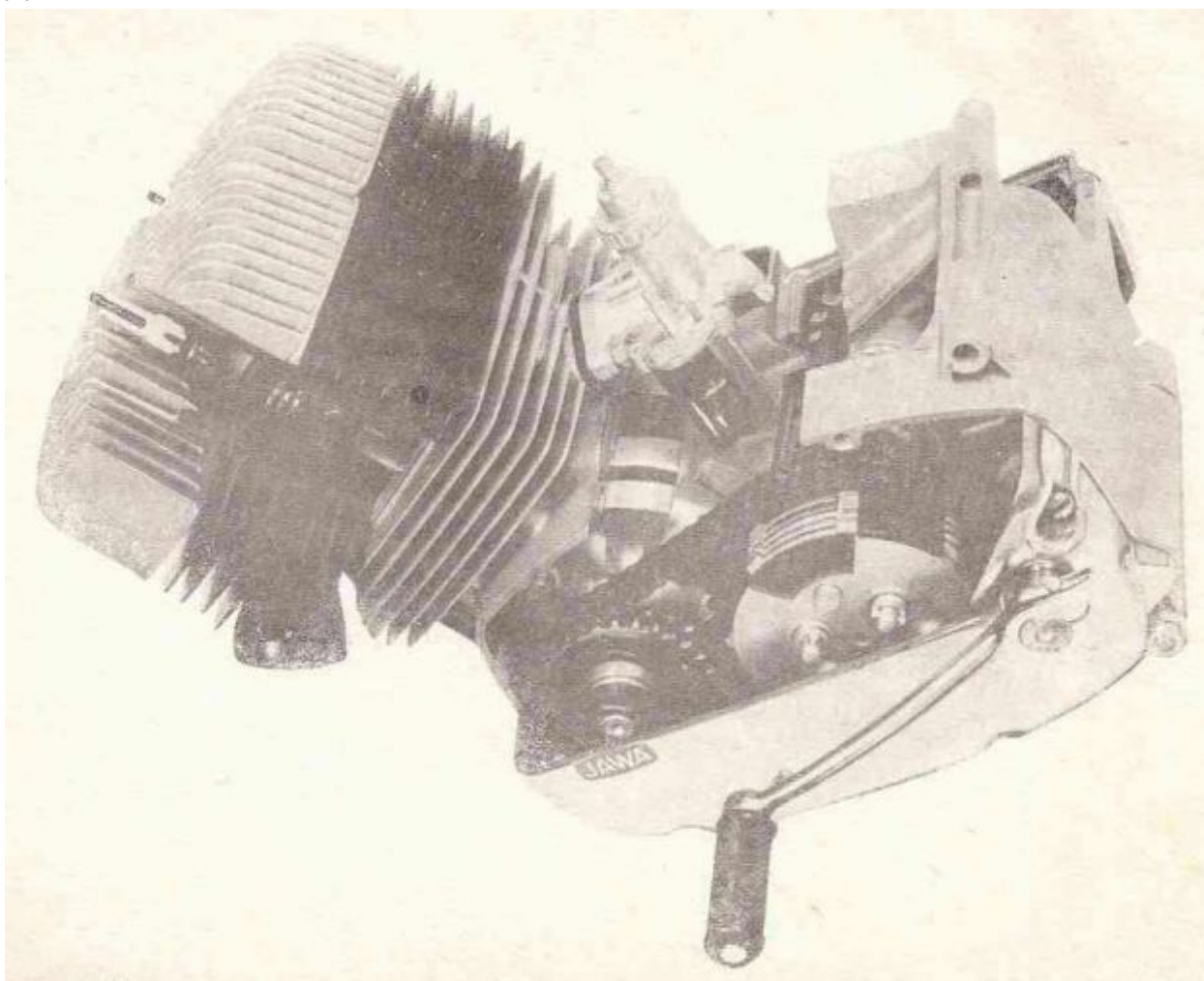
№	Номер детали	
1	451963843001	Передний грязевой щиток
2	309203140816	Болт М8х20
3	309203140614	Болт М6х16
4	311201140604	Гайка М6
5	311214011082	Подкладка 8,2
6	311214011061	Подкладка 6
12	451963808033	Опора

Задний грязевой щиток



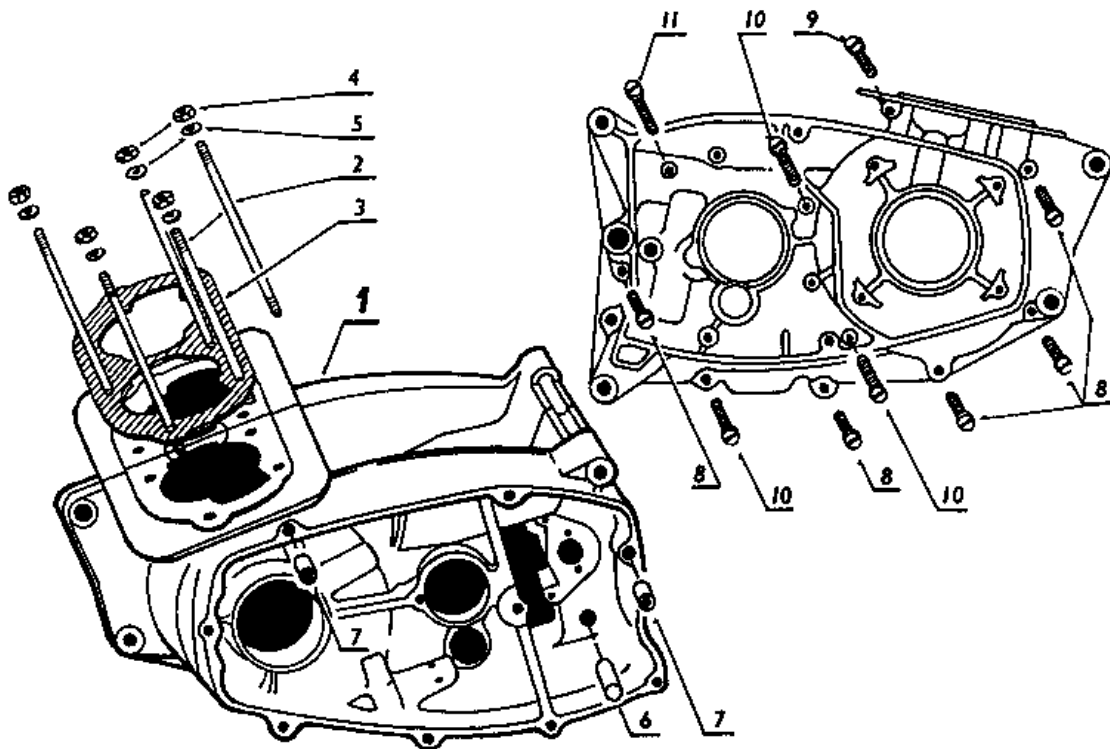
№	Номер детали	Наиме
1	451963833011	Задний грязевой щиток
2	309201150516	Болт ВМ5х20
3	311213511053	Крестообразно изогнутая шайба 5,3
4	311100114050	Гайка М5
5	451963830030	Внутренний щиток
6	309203140611	Болт М6х12
7	311213511064	Крестообразно изогнутая шайба 6,4
8	311212611064	Подкладка 6,4
9	311100114060	Гайка М6
10	309203140611	Болт М6х12
11	311214141064	Подкладка 6,4
12	451963436011	Проходной изолятор
13	451963833016	Рамка
14	321821815309	Катафот
15	321891003137	Грязеуловитель
16	451963833014	Накладка
17	309231148515	Болт М5х18
18	311210211053	Подкладка 5,3
19	311213511053	Крестообразно изогнутая шайба 5,3
20	311100114050	Гайка М5
21	311214011051	Подкладка 5,1
22	451963808024	Захват
24	309231510512	Болт ВМ5х14

Двигатель



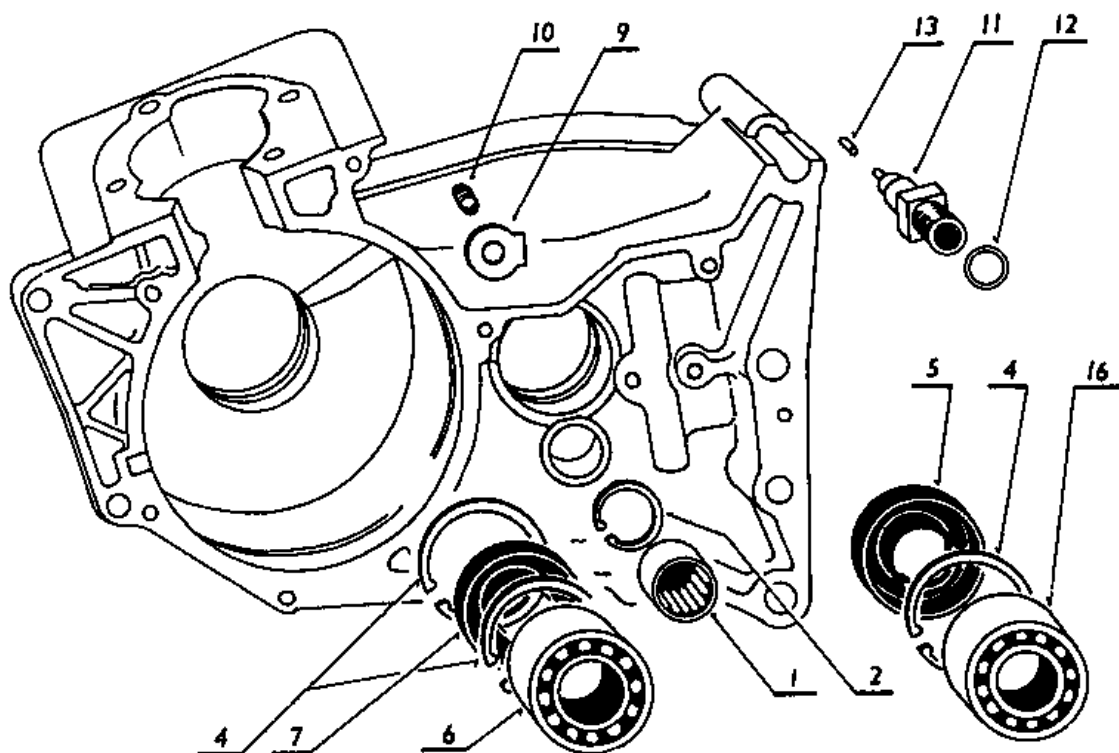
	№	Номер детали	
1		451963810053	Двигатель
2		451963810055	Двигатель для мотоцикла с коляской

Картер двигателя



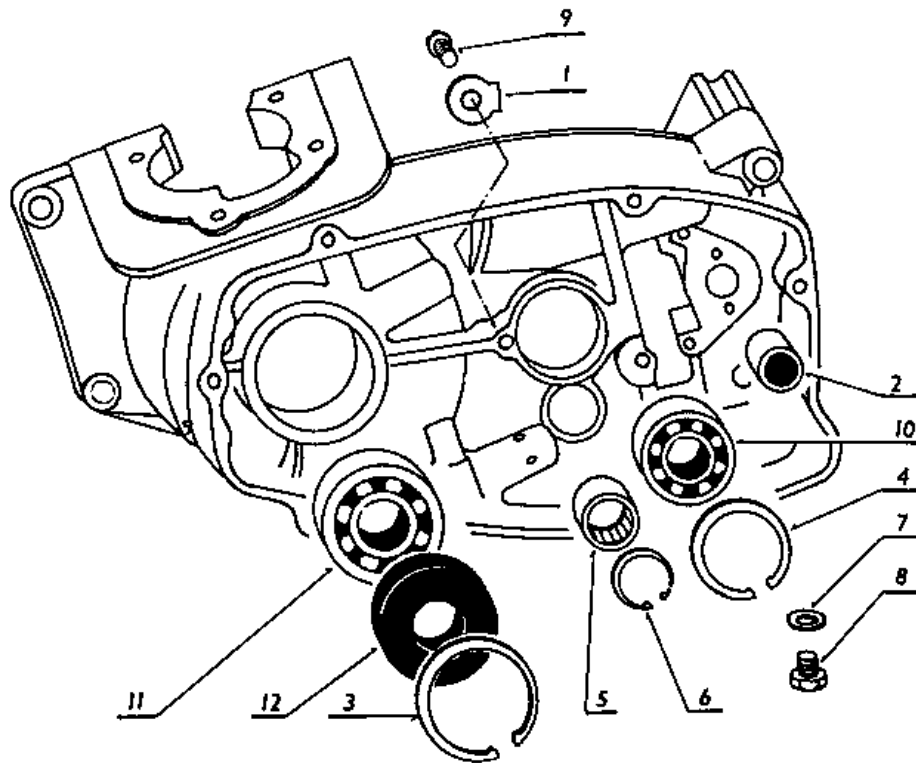
№	Номер детали	
1	451963811136	Картер двигателя
2	451963811023	Шпилька
3	627838293080	Уплотнение
4	311120214100	Гайка М10
5	311210310105	Подкладка 10,5
6	451962311018	Палец
7	451915011005	Втулка
8	309231150617	Болт ВМ6х22
9	309231150620	Болт ВМ6х30
10	309231150628	Болт ВМ6х50
11	309231150630	Болт ВМ6х55

Правая половина двигателя



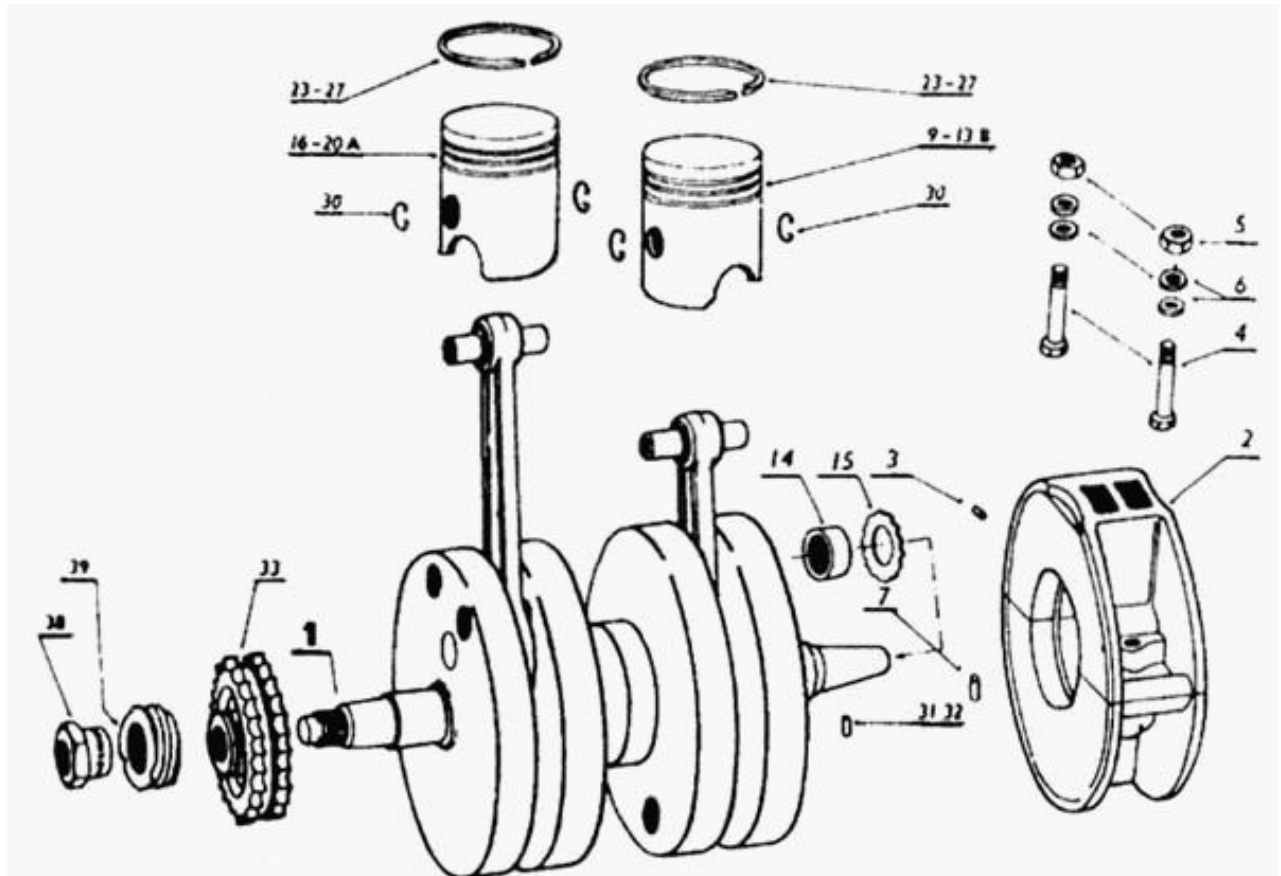
№	Номер детали	На
1	324594049900	Игольчатый подшипник
2	311733100220	Стопорное кольцо 22
4	451945011212	Стопорное кольцо
5	273521008617	Уплотнительное кольцо 30x52x10
6	324232054803	Подшипник UR 3205 CC3
7	273521008517	Уплотнительное кольцо 30x52x8
9	451963811212	Накладка правая
10	309251010614	Болт ВМ6x16
11	451945011110	Контакт нейтрального положения
12	451935511151	Уплотнительное кольцо
13	309131140305	Болт М3x5
16	324232054800	Полшпинники UR 3205 С

Левая половина двигателя



№	Номер детали	
1	451963311312	Накладка левая
2	451915011028	Втулка
3	451945511212	Стопорное кольцо
4	451945011152	Стопорное кольцо
5	451963811115	Игольчатый подшипник
6	311733100220	Стопорное кольцо 22
7	451963211018	Прокладка 10x16
8	309103421014	Болт М10x16
9	309251010614	Болт ВМ6x16
10	324163035900	Подшипник 6303
11	324163058308	Подшипник 6305 С36
12	273521000917	Уплотнительное кольцо 25x62x8

Кривошипный механизм



КРИВОШИПНЫЙ МЕХАНИЗМ

Поршни

9.B	* Поршень правый (4519063812050) $\varnothing 58$	1
11.B	* Поршень правый 2-го ремонтного размера (451 9638 12 162) $\varnothing 58.5$	1
13.B	* Поршень правый 4-го ремонтного размера (451 9638 12 166) $\varnothing 59$	1
16.A	* Поршень левый (451 9638 12055) $\varnothing 58$	1
18.A	* Поршень левый 2-го ремонтного размера (451 9638 12 172) $\varnothing 58.5$	1
20.A	* Поршень левый 4-го ремонтного размера (451 9638 12 176) $\varnothing 59$	1

Поршневые кольца

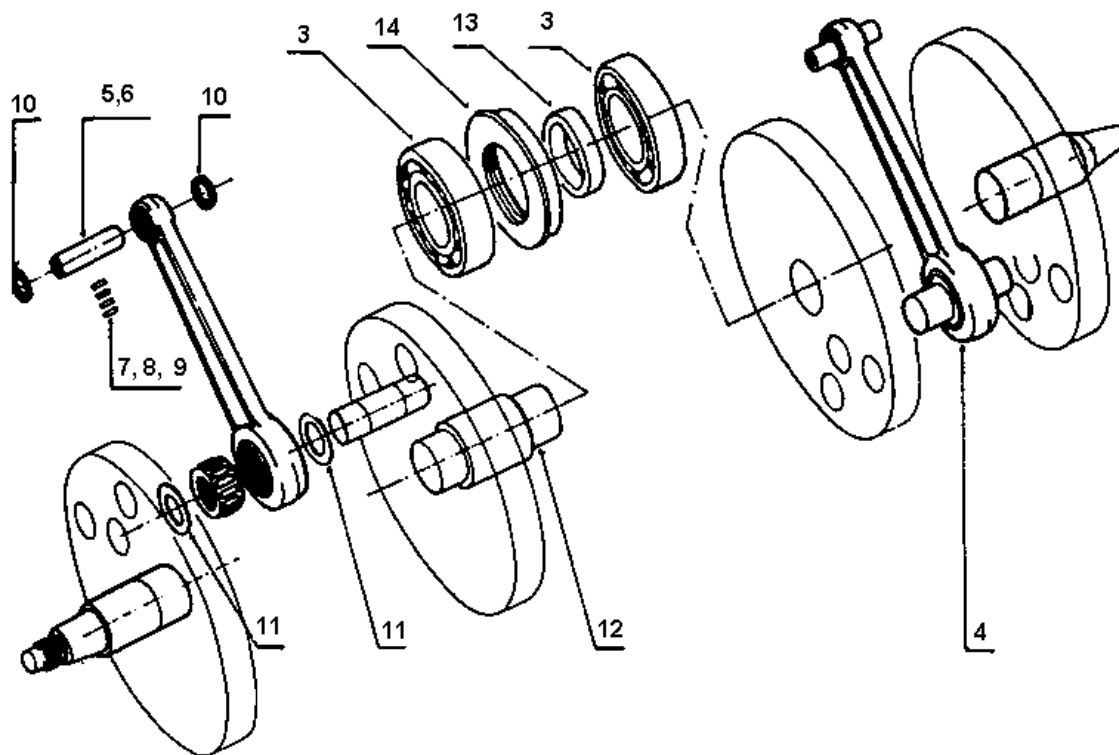
23.	* Поршневое кольцо $\varnothing 58 \times 2$ (326971031340)	6
25.	* Поршневое кольцо 2-го ремонтного размера	6
27.	* Поршневое кольцо 4-го ремонтного размера	6

КРИВОШИПНЫЙ МЕХАНИЗМ

* Для обеспечения необходимых зазоров поршневой палец и иглы подбираются по цвету верхней головки шатуна согласно таблице.

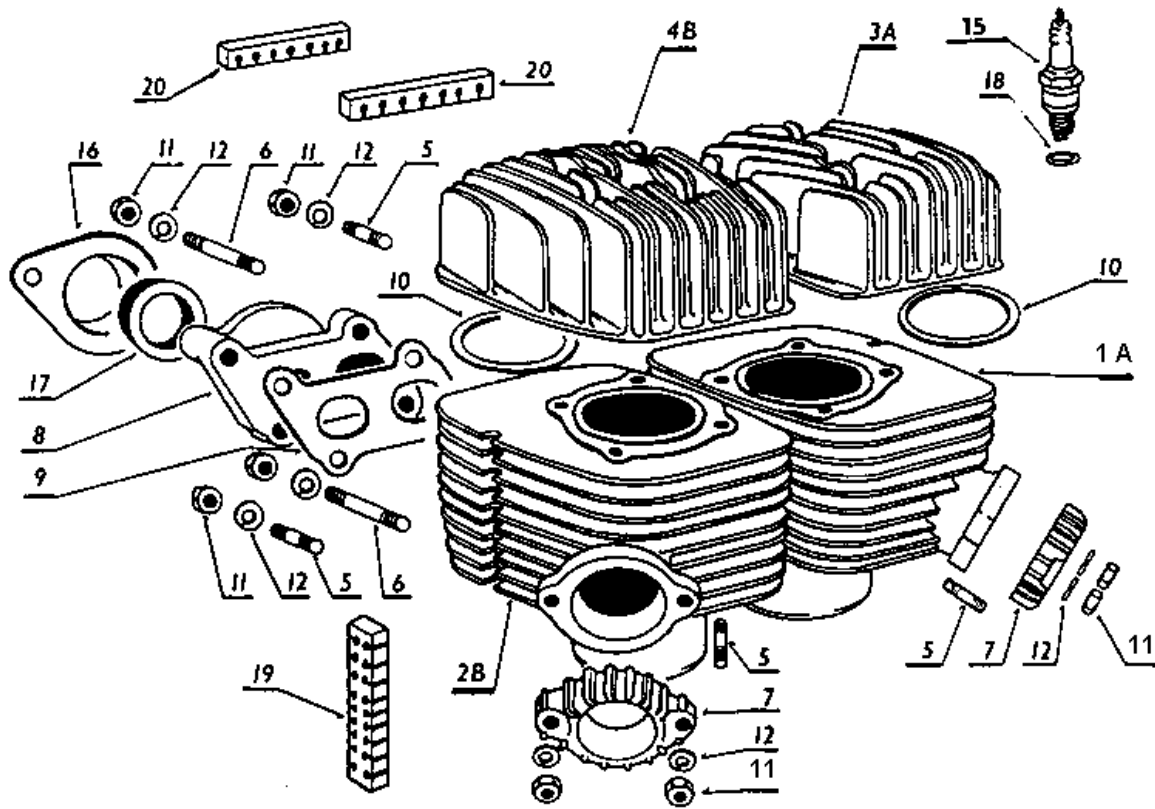
Верхняя головка шатуна	Поршневой палец	Иглы
красная	синий	-4-6; -5-7
синяя	красный	-4-6; -5-7
	синий	-2-4; -3-5
белая	красный	-2-4; -3-5
	синий	-2-4; -3-5
желтая	красный	0-2; -1-3

№	Номер детали	Наименование
1	451963812105	Коленчатый вал
2	451963812155	Корпус подшипника
3	451963312134	Втулка
4	309206700824	Болт М8х4С
5	311120270080	Гайка М8
6	311213511084	Подкладка
7	311517302010	Штифт 2х10
9	319231011560	Поршень правый диаметр 58
11	319231011562	Поршень правый диаметр 58,5
13	319231011564	Поршень правый диаметр 59
14	451963812018	Кольцо
15	451957212013	Пружинная шайба
16	319231011570	Поршень левый диаметр 58
18	319231011572	Поршень левый диаметр 58,5
20	319231011574	Поршень левый диаметр 59
23	326971031340	Поршневое кольцо диаметр 58х2
25	451963812065	Поршневое кольцо диаметр 58,5х2
27	451963812067	Поршневое кольцо диаметр 59х2
30	311732800160	Кольцо 16
31	451935312012	Ролик диаметр 4х6 (взаимозаменяемый с 32)
32	451935512033	Штифт (взаимозаменяемый с 31)
33	451963812012	Звездочка
38	451963112013	Гайка
39	321851003115	Зубчатое колесо (451963112019)



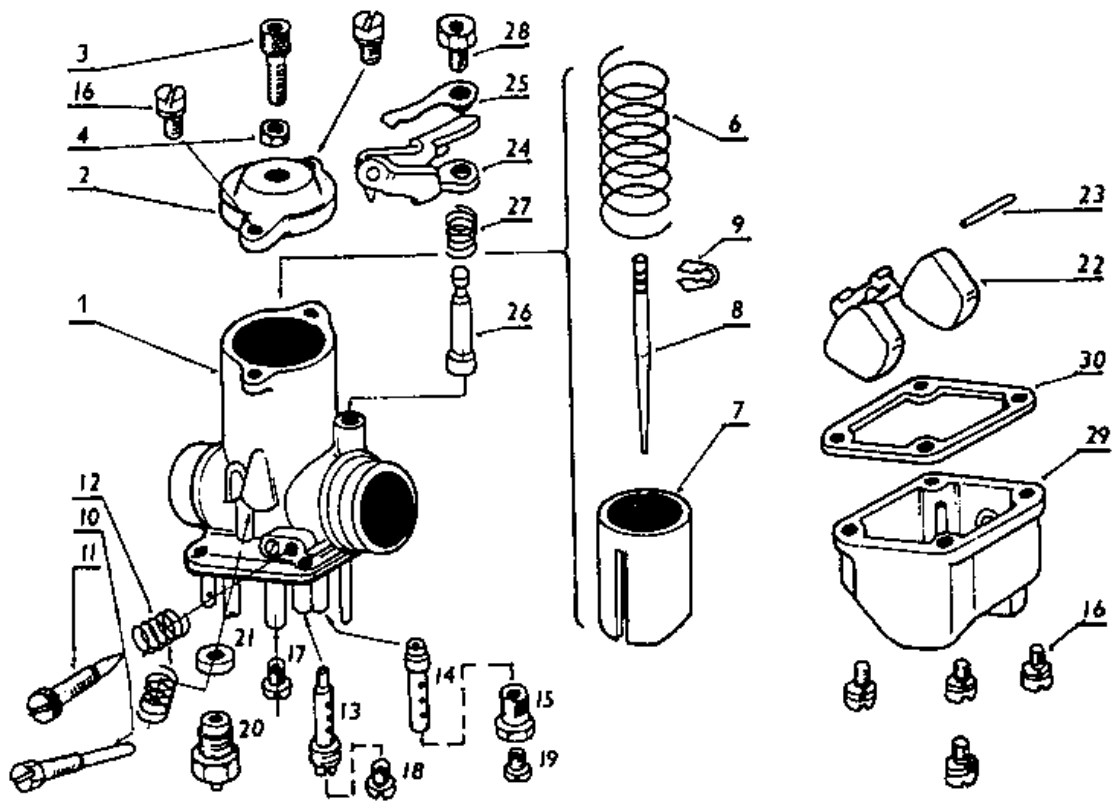
№	Номер детали	
3	324162065908	Подшипник UR 6206 AC 36
4	451963812140	Шатун в сборе
5	451963812028	Поршневой палец (красный) 1. группа
6	451963812029	Поршневой палец (синий) 2. группа
7	451963312066	Игла (красная) 0,000-0,003
8	451963312055	Игла (синяя) 0,002-0,005
9	451963312056	Игла (белая) 0,004-0,007
10	451963312067	Шайба
11	451963812119	Прокладка
12	451963812151	Палец средний
13	451963812152	Распорное кольцо
14	451963812153	Крышка

Цилиндр с головкой



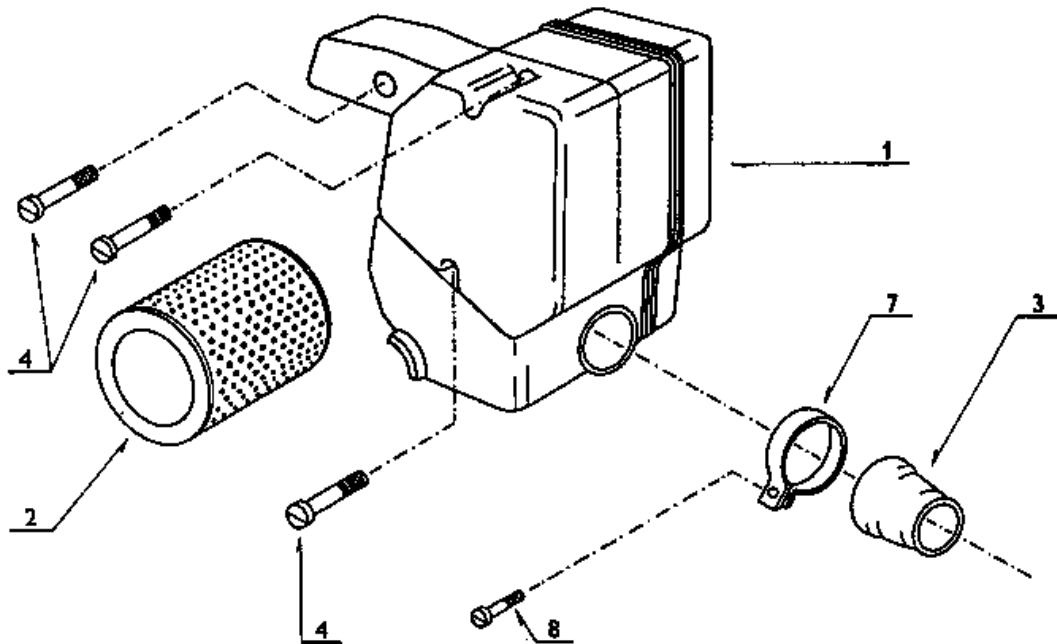
№	Номер детали	
1	451963813168	Цилиндр левый
2	451963813173	Цилиндр правый
3	451963813091	Головка левая
4	451963813096	Головка правая
5	309278140818	Шпилька 8x25
6	309278140830	Шпилька 8x55
7	451963813034	Фланец
8	451963813064	Фланец
9	278432615065	Уплотнение
10	451963813013	Уплотнение
11	311120114080	Гайка М8
12	311211110082	Подкладка 8
15	443221420962	Свеча ЦАЦ Н 9
16	451963810011	Фланец
17	273112998234	Вкладыш
18	443942001007	Подкладка для свечи
19	273199005285	Вкладыш
20	273199005295	Вкладыш

Карбюратор



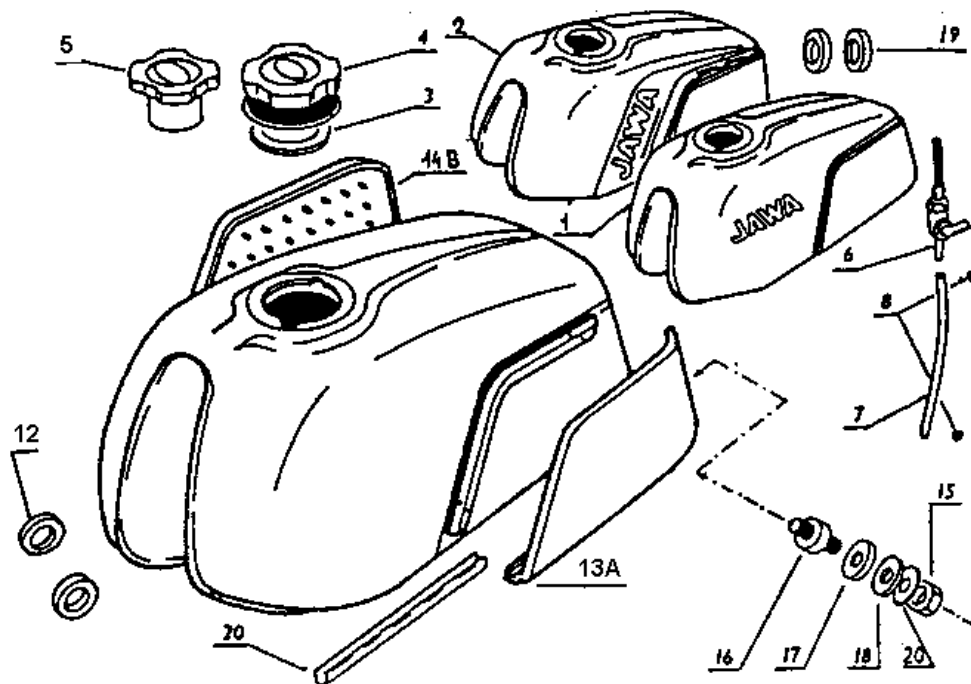
№	Номер детали	
	443752283800	Карбюратор 2928 CE
1	443919741719	Корпус карбюратора
2	443915560938	Крышка
3	443911033604	Направляющая тросика
4	443911300115	Гайка
6	315116097570	Пружина золотника
7	443919374304	Золотник
8	443912091704	Игла золотника
9	443916013704	Защелка иглы
10	443911013503	Опорный болт
11	443911014902	Регулировочный винт
12	315116095070	Пружина
13	443913062302	Добавочная эмульсионная труба
14	443913060702	Эмульсионная труба холостого хода
15	443911036002	Запорный болт
16	309231140411	Болт М4х12
17	443911124092	Жиклер главный
18	443911124072	Жиклер добавочной системы
19	443911122040	Жиклер холостого хода
20	443989300308	Игольчатый клапан
21	722923110101	Уплотнение
22	443919460150	Поправок
23	443912034903	Ось
24	443919344702	Рычаг обогатителя
25	443916449615	Пружина
26	443919300314	Клапан обогатителя
27	315116169090	Пружина обогатится
28	443911031112	Болт обогатителя
29	443919370930	Поплавковая камера
30	443916256401	Уплотнение

Глушитель подсосывания



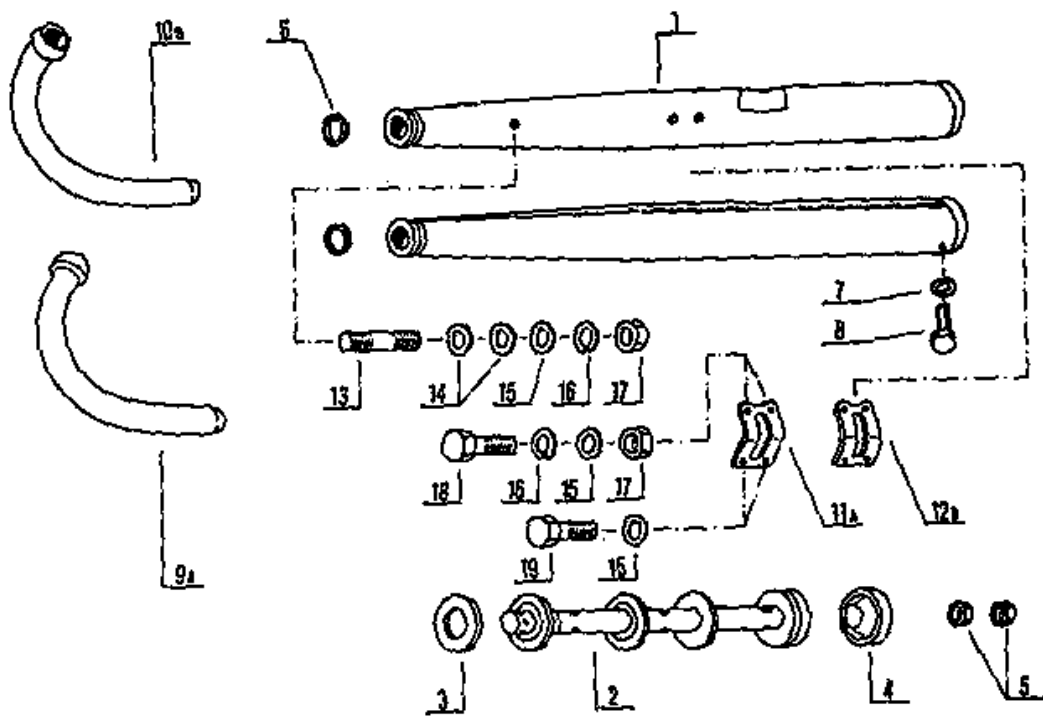
№	Номер детали	
1	451963804005	Корпус глушителя подсосывания
2	627961124203	Воздушный фильтр
3	321831003147	Муфта
4	311411505030	Шуруп 5x30 с
7	451963804090	Обойма склепываемая 054
8	309231140311	Болт М3х12

Топливный бак



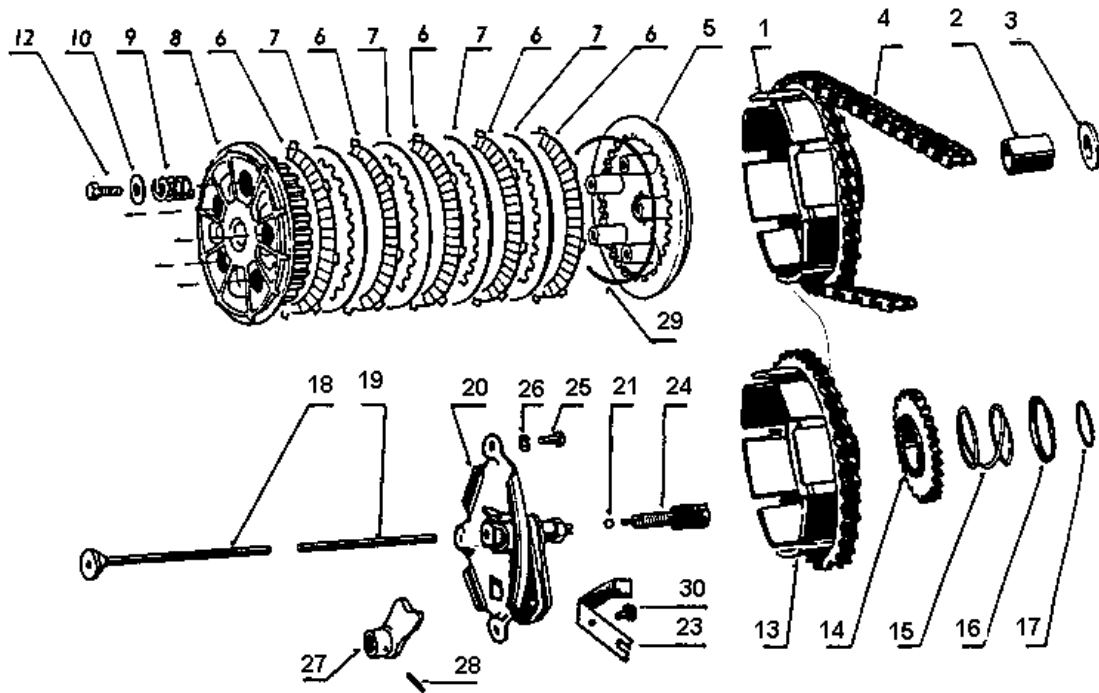
№	Номер детали	
1	451963838262	Топливный бак
3	273221953954	Уплотнительное кольцо
4	451963838030	Крышка бака
6	443761284800	Бензокраник
7	451963838046	Шланг
8	451963439026	Клемма
9	451963838029	Запонка
10	309255150406	Болт ВМ4х6
11	451963830042	Подвес
12	273211220512	Вкладыш (451963830043)
13	321811003125	Накладка левая
14	321811003126	Накладка правая
15	311120114080	Гайка М8
16	451963830018	Штифт
17	273211211414	Кольцо 10х30х5
18	273111361694	Подкладка
19	273144993632	Подкладка
20	451963430018	Подкладка

Глушитель выпуска



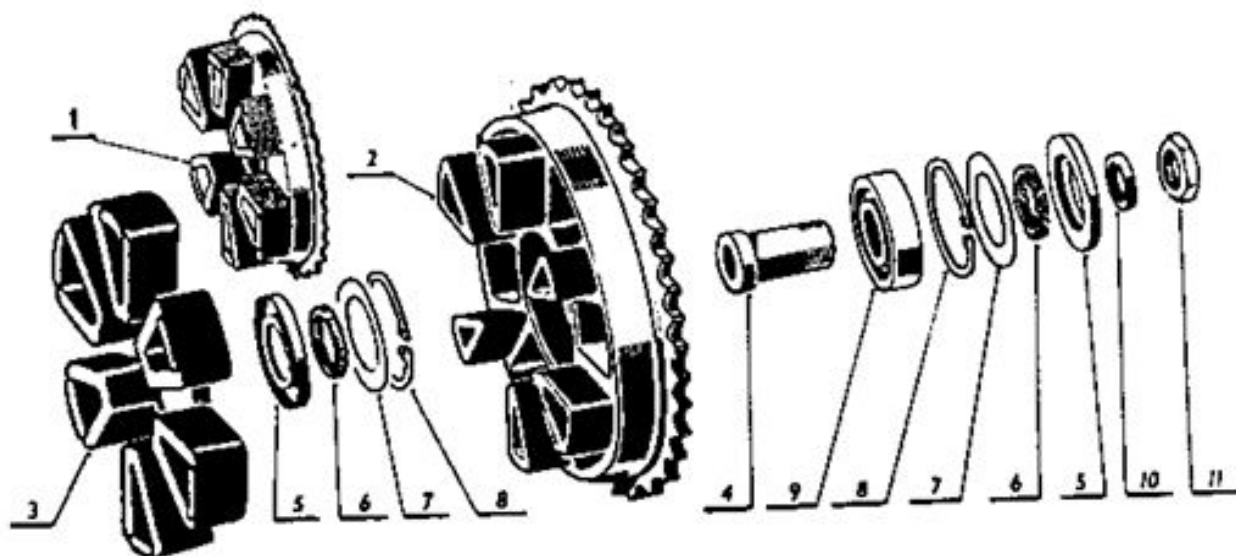
№	Номер детали	
1	451963801171	Глушитель с внутренней трубой
2	451963801150	Внутренняя труба глушителя
3	278431320008	Вкладыш (4519 634 01271)
4	451963401273	Кожух
5	311120114050	Гайка М5
6	451960301326	Уплотнительное кольцо
7	311213510043	Подкладка 4,3
8	309203140408	Болт М4х8
9	451963801032	Выпускная труба левая
10	451963801033	Выпускная труба правая
11	451963401221	Кронштейн глушителя левый
12	451963401321	Кронштейн глушителя правый
13	309274710814	Болт М8х16
14	278421410001	Подкладка (4519 353 01502)
15	311214011082	Подкладка 8,2
16	311120114080	Гайка М8
17	309203710814	Болт М8х16
18	309203140816	Болт М8х20
19	311210211084	Шайба 8,4

Сцепление



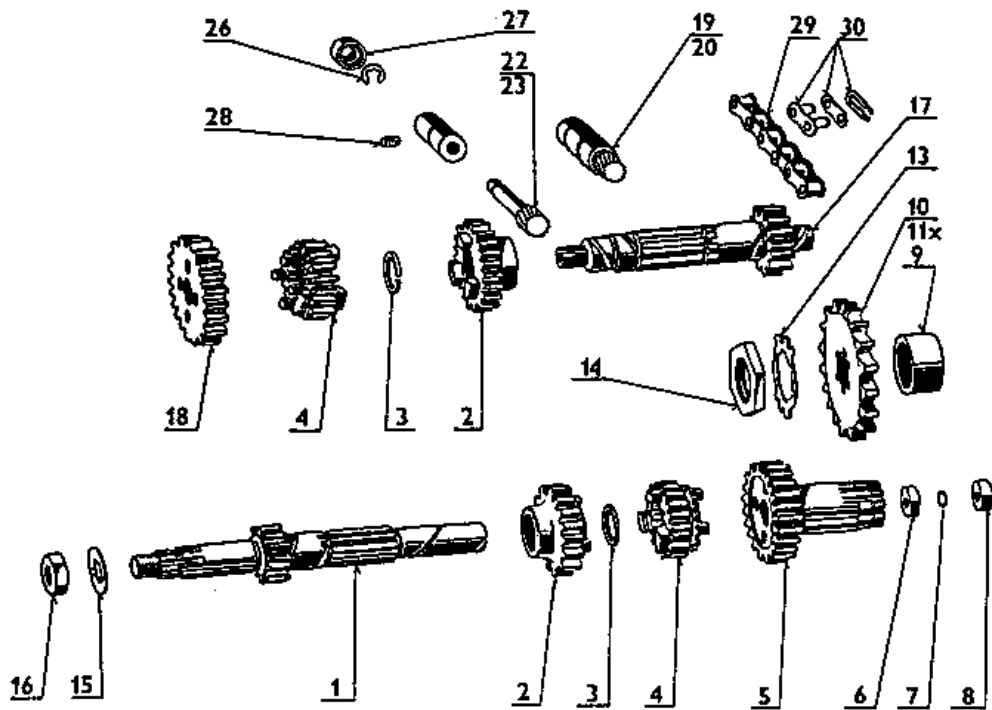
№	Номер детали	
1	451963828010	Наружный барабан с шестерней стартера
2	451963828029	Втулка
3	451935328012	Накладка
4	318312011066	Цепь 66 зв. 2х9, 525х477 (451963328025)
5	451963828016	Внутренний барабан
6	451963828025	Диск в сборе
7	451963828032	Диск
8	451963828031	Поводок внутренний
9	315114516300	Пружина
10	451963828028	Подкладка
11	311214000061	Подкладка 6
12	309503790615	Болт М 6х 18
13	451963828011	Наружный барабан
14	451963828010	Наружный барабан с шестерней стартера
15	315114574370	Пружина
16	451963828042	Опора
17	311733000360	Запорное кольцо
18	451955928045	Штанга в сборе
19	451915028045	Стержень
20	451963828150	Выключатель сцепления
21	324914010452	Шарик 6,35
23	451955928133	Пружина
24	451955928136	Болт VM8x30
25	309503790614	Болт M6x16
26	311213511064	Крестообразно изогнутая шайба 6,4
27	451955928035	Кулак

Поводок с подшипником в сборе



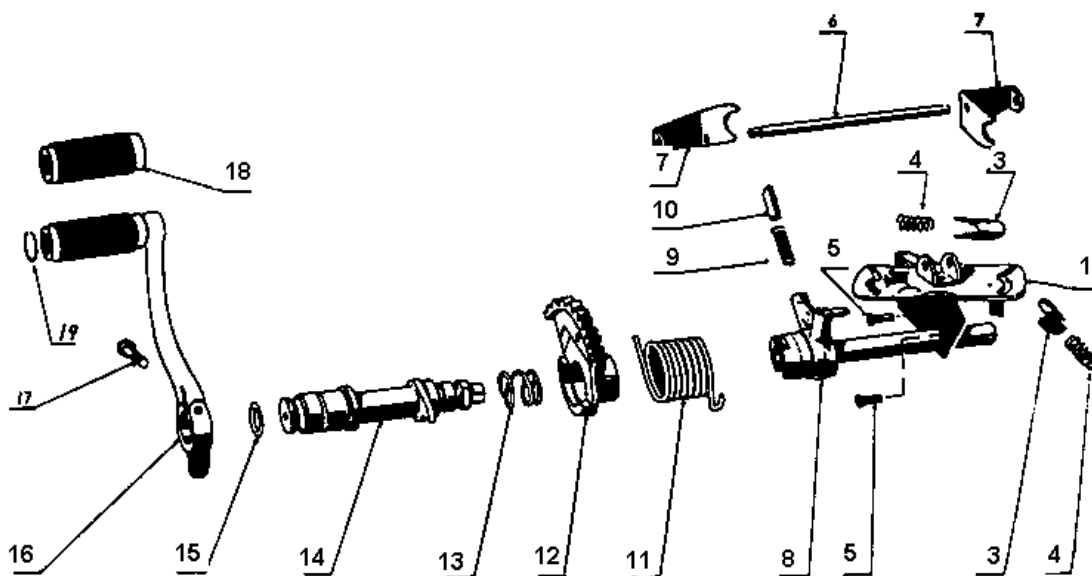
№	Номер детали	
1	451963456200	Поводок с подшипником в сборе
2	451960256210	Поводок
3	273136010011	Блок резиновый
4	451963456212	Втулка
5	451962056422	Упорная шайба
6	451962056427	Сальник
7	451935356423	Шайба
8	451945011212	Стопорное кольцо
9	324162050000	Подшипник 6205
10	451963456213	Распорная втулка
11	451935356041	Гайка M25×1,5

Коробка передач



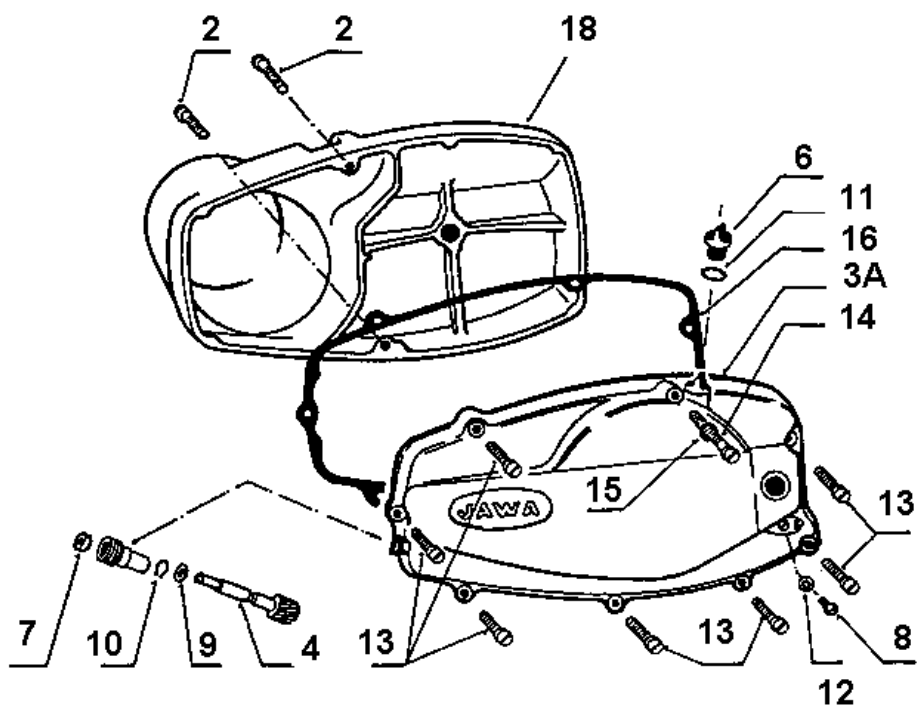
№	Номер детали	
1	451962322033	Первичный вал
2	451962322036	Шестерня 193
3	451945022027	Запорное кольцо
4	451963322012	Шестерня 163
5	451963822055	Шестерня с втулкой
6	451947722014	Сальник
7	273111010024	Кольцо 9x5
8	451935322038	Пробка
9	451963322022	Распорное кольцо
10	451957322037	Звездочка 173
11	451957322039	Звездочка 153
12	451963822019	Распорное кольцо
13	451915122023	Предохранительная шайба
14	451955922012	Гайка
15	451915122021	Предохранительная шайба
16	311120304120	Гайка M12x1,25
17	451963822057	Промежуточный вал
18	451963822058	Шестерня 24 з.
19	451963822065	Первичный привод спидометра
20	451963822045	Первичный привод спидометра (коляска)
22	451963822066	Червяк 14 з.
23	451963822031	Червяк 15 з.
26	311732900070	Кольцо 7
27	273521000317	Уплотнительное кольцо 8x16x7
28	309283700508	Болт M5x8
29	318141112126	Цепь 1x12,7x7,75 - 126 звеньев
30	318914111020	Соединительное звено

Механизм переключения передач



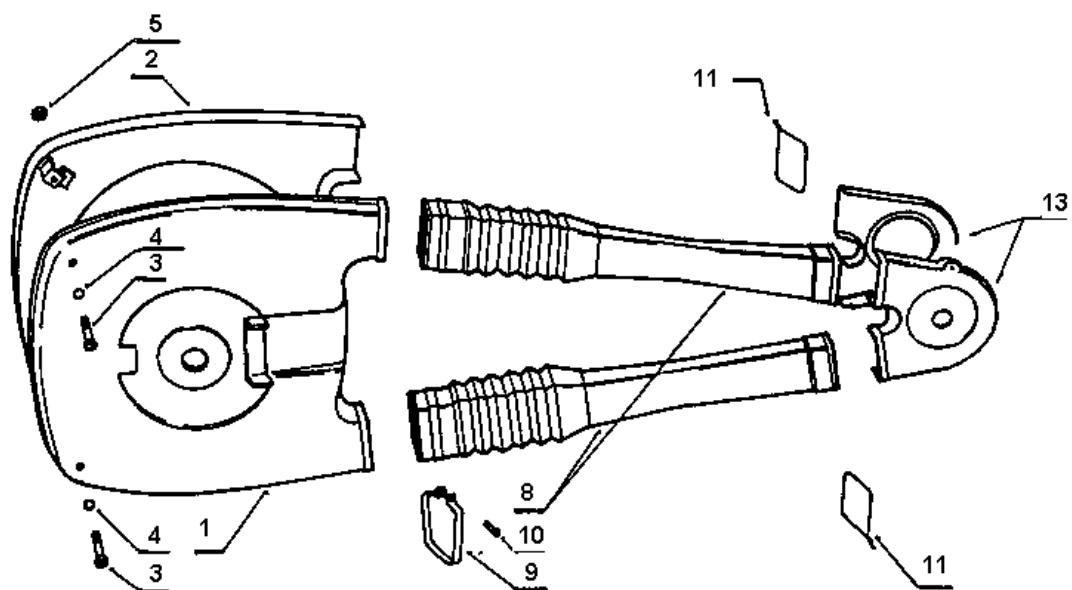
№	Номер детали	
1	451963324150	Кулиса
3	451915024049	Лист
4	451915024050	Пружина
5	309251000511	Болт М5х12
6	451915124037	Ось вилок
7	451962324010	Вилка
8	451962324020	Вал с поводом
9	451963324032	Пружина
10	451963324030	Защелка со штифтом
11	315817073600	Пружина
12	451962324015	Сегмент
13	451955924017	Пружина
14	451935424011	Вал
15	273112213034	Уплотнение
16	451963324020	Рычаг с резиной
17	309506140720	Болт М7х30
18	321831008039	Резина рычага
19	451945024138	Кольцо
20	451963324012	Вилка

Крышки



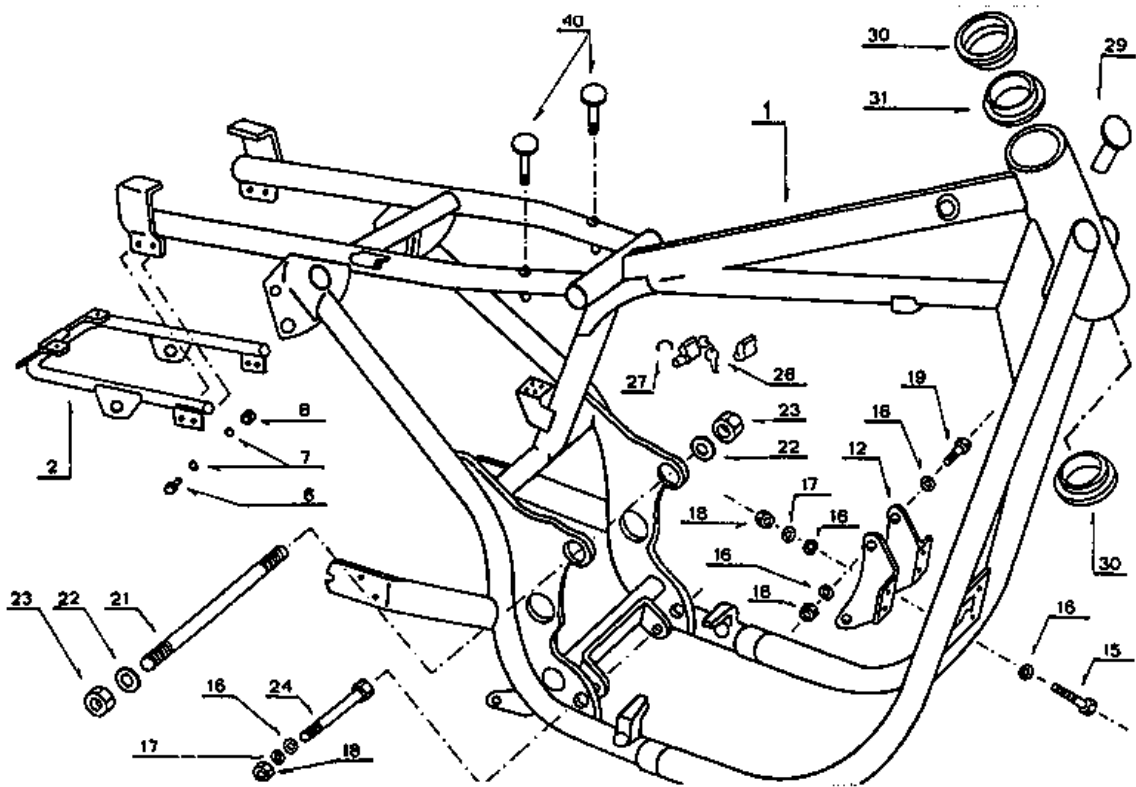
№	Номер детали	
1	451963811015	Крышка правая
2	309231430626	Болт ВМ6х45
3	451963811021	Крышка, левая
4	451963111035	Шестерная
5	451915822065	Подкладка
6	321841002088	Пробка (451947211057)
7	451935311295	Уплотнение
8	309246180610	Болт ВМ6х10
9	311210301084	Подкладка 8,4
10	311732900060	Кольцо 6
11	273111010084	Кольцо 16х12
12	451963211017	Уплотнительное кольцо 6х10
13	309235150824	Болт ВМ8х40
14	309235150836	Болт ВМ8х70
15	451963211017	Уплотнительное кольцо 6х10
16	278432610163	Прокладка

Кожух цепи



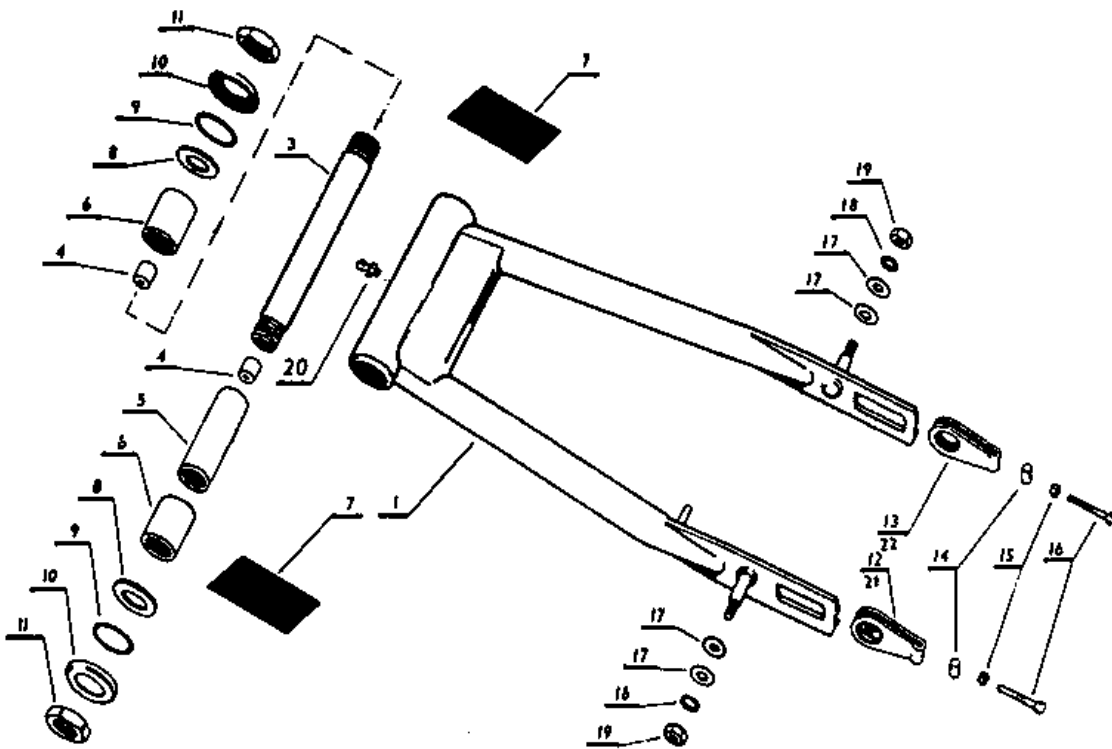
№	Номер детали	Н
1	451963403010	Кожух задней звездочки наружный
2	451960303060	Кожух задней звездочки внутренний
3	309235140524	Болт М5×40
4	311213511053	Крестообразно изогнутая шайба 5,3
5	311100114050	Гайка М5
8	273125990774	Чехол цепи 4519 634 03 063
9	451963403020	Хомут задний
10	309231140310	Болт М3×10
11	451963408093	Хомут
13	321811002089	Кожух передней звездочки (внешний и внутренний)

Рама



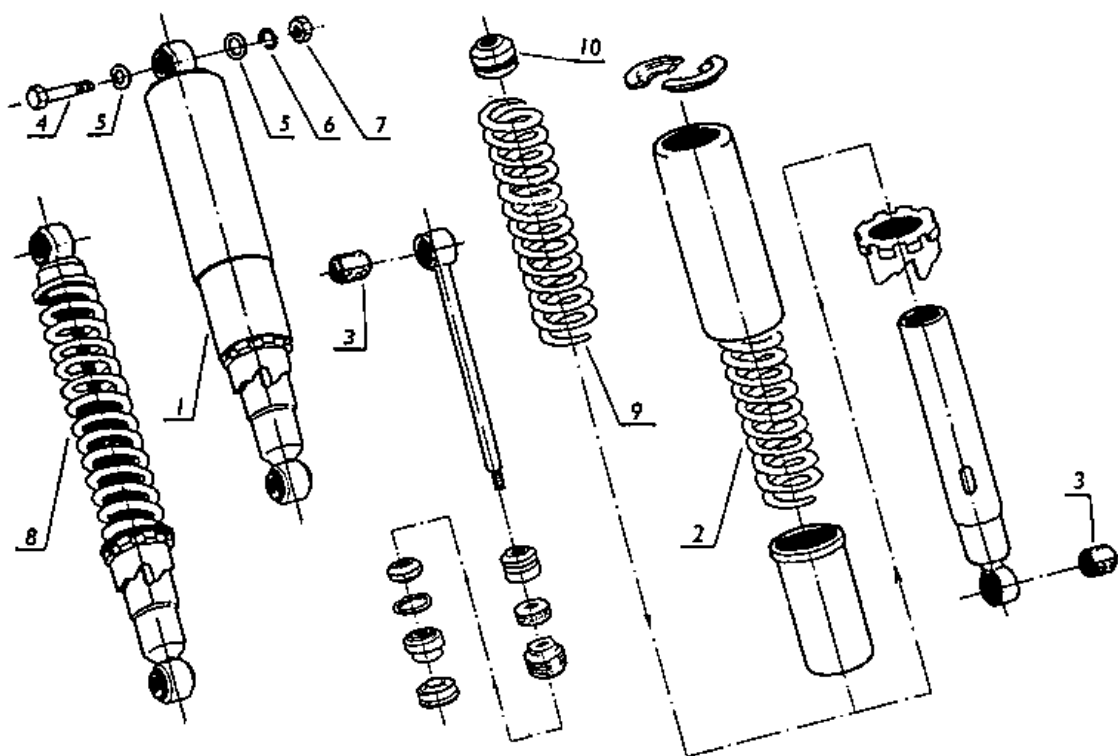
№	Номер детали	На
1	451963474016	Кронштейн верхний передний
3	309201140822	Болт М8х35
4	311214011082	Подкладка 8,2
5	311120114080	Гайка М8
7	451963474075	Защитная рама передняя
12	309246140622	Болт М6х35
13	311213511064	Крестообразно изогнутая шайба 6,4
14	311100114060	Гайка М6
16	451963874050	Защитная рама задняя левая
18	451963874060	Защитная рама задняя правая
19	309201156617	Болт М6х22
20	311212611064	Подкладка 6,4

Задняя вилка



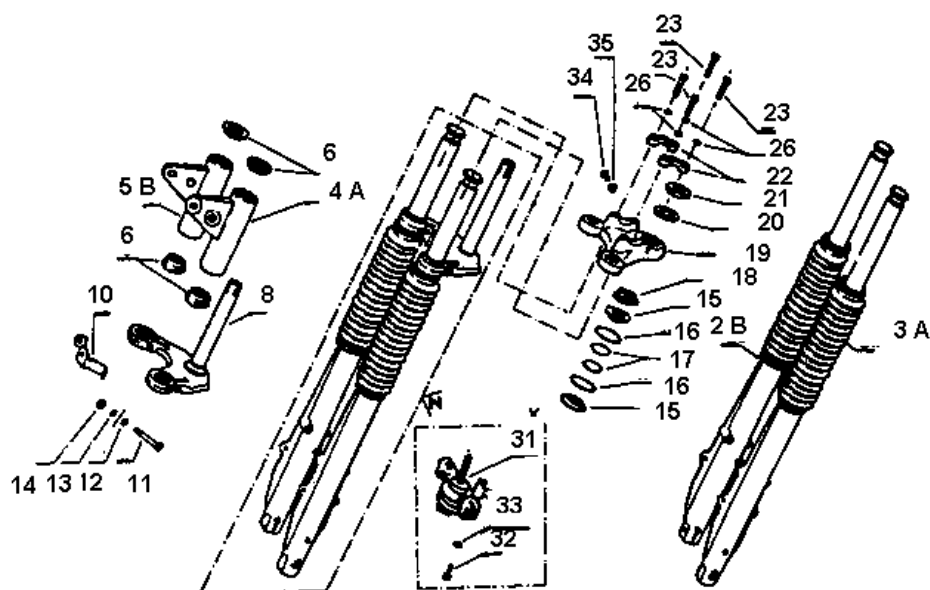
№	Номер детали	
1	451963431350	Задняя вилка
3	451963431015	Штырь задней вилки
4	321841003077	Втулка штыря
5	451963431331	Распорная трубка
6	451963431336	Распорный палец
7	451963431334	Прокладка
8	451963431343	Шайба
9	273111010224	Кольцо 40x32
10	451963431342	Чашка
11	451963431024	Гайка штыря
12	451963408050	Натяжитель цепи левый
13	451963408055	Натяжитель цепи правый
14	451963408042	Опора
15	311100114060	Гайка М6
16	309203140624	Болт М6x40
17	451960330091	Шайба
18	311214011102	Шайба 10,2
19	311120114100	Гайка М10
20	425111213025	Масленка

Задняя подвеска

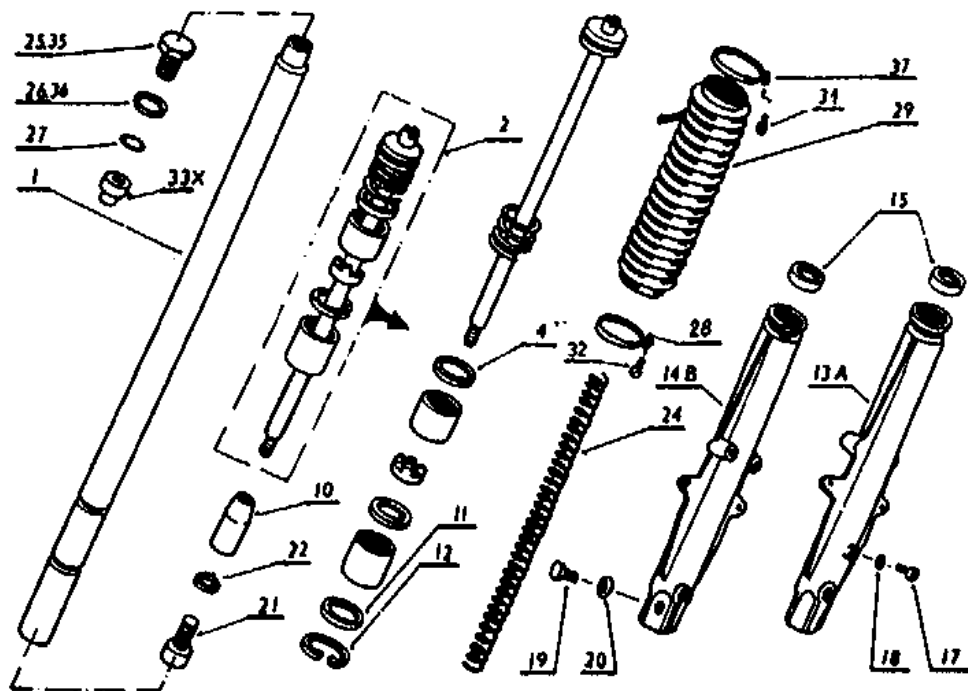


№	Номер детали	
1	443622419800	Задний амортизатор
2	315121901680	Пружина
3	443990627001	Буфер
4	309201141236	Болт М12х70
5	451960330091	Шайба
6	311214013122	Подкладка 12,2
7	311120114120	Гайка М12

Передняя вилка

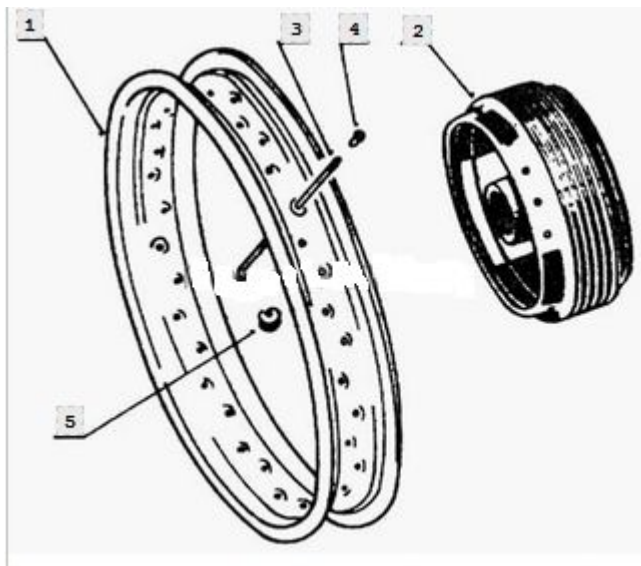


№	Номер детали	
2	451963841150	Перо вилки правое
3	451963841100	Перо вилки левое
4	451963841010	Балка левая
5	451963841020	Балка правая
6	451963841042	Уплотнительное кольцо
8	451963841035	Траверса нижняя
10	451963841038	Кронштейн звукового сигнала
11	309501141036	Болт М10х70
12	311210211105	Подкладка 10,5
13	311214011102	Шайба 10,2
14	311120214100	Гайка М10
15	451915041003	Чашка
16	321811003086	Уплотнительное кольцо
17	324914010452	Шарик 6,35
18	451915641163	Гайка нижняя
19	451963841041	Траверса верхняя
20	451936141024	Контрольная шайба
21	451915641164	Гайка верхняя
22	451963440012	Скоба
23	309203140824	Болт М8х40
26	311210212084	Подкладка 8,4
31	451963441200	Амортизатор управления
32	309203140612	Болт М6х14
34	309203140510	Болт ВМ5х10
35	311213511053	Крестообразно изогнутая шайба 5,3



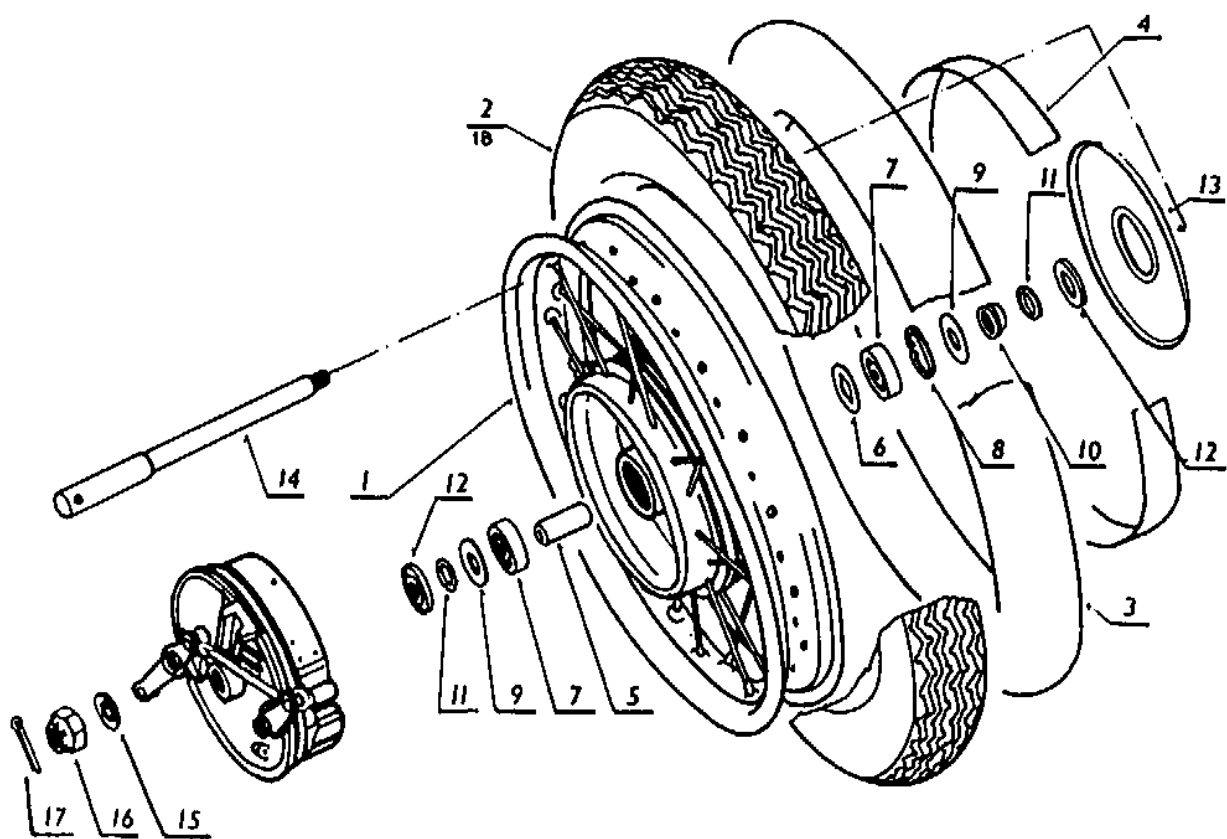
№	Номер детали	
1	451947241503	Трубка несущая
2	451947241540	Тяга
4	321841002085	Кольцо (451947241420)
10	451947241548	Распорная трубка
11	451947241547	Подкладка
12	311733100280	Уплотнительное кольцо 28
13	451947241566	Труба нижняя левая
14	451947241446	Труба нижняя правая
15	273526001317	Уплотнительное кольцо 36x47/6,5-10
16	451947241487	Уплотнительное кольцо
17	409231140508	Болт М5x8
18	319419520120	Уплотнительное кольцо 5x9
19	309101141026	Болт М10x45
20	311210211105	Подкладка 10,5
21	309543101016	Болт М10x20
22	273111515054	Уплотнение (451945041179)
23	451945041180	Подкладка
24	315114437840	Пружина
25	451947241391	Пробка
26	451947241492	Подкладка
27	273111014104	Кольцо 25x2
28	451963804090	Обойма склепываемая 054
29	451963841125	Резиновая манжета
30	321811003122	Втулка (451963841051)
31	309231140316	Болт М3x20
32	309231140311	Болт М3x12
33	451963841032	Вкладыш
37	451963841170	Обойма склепываемая диаметр 47

Переднее и заднее колесо



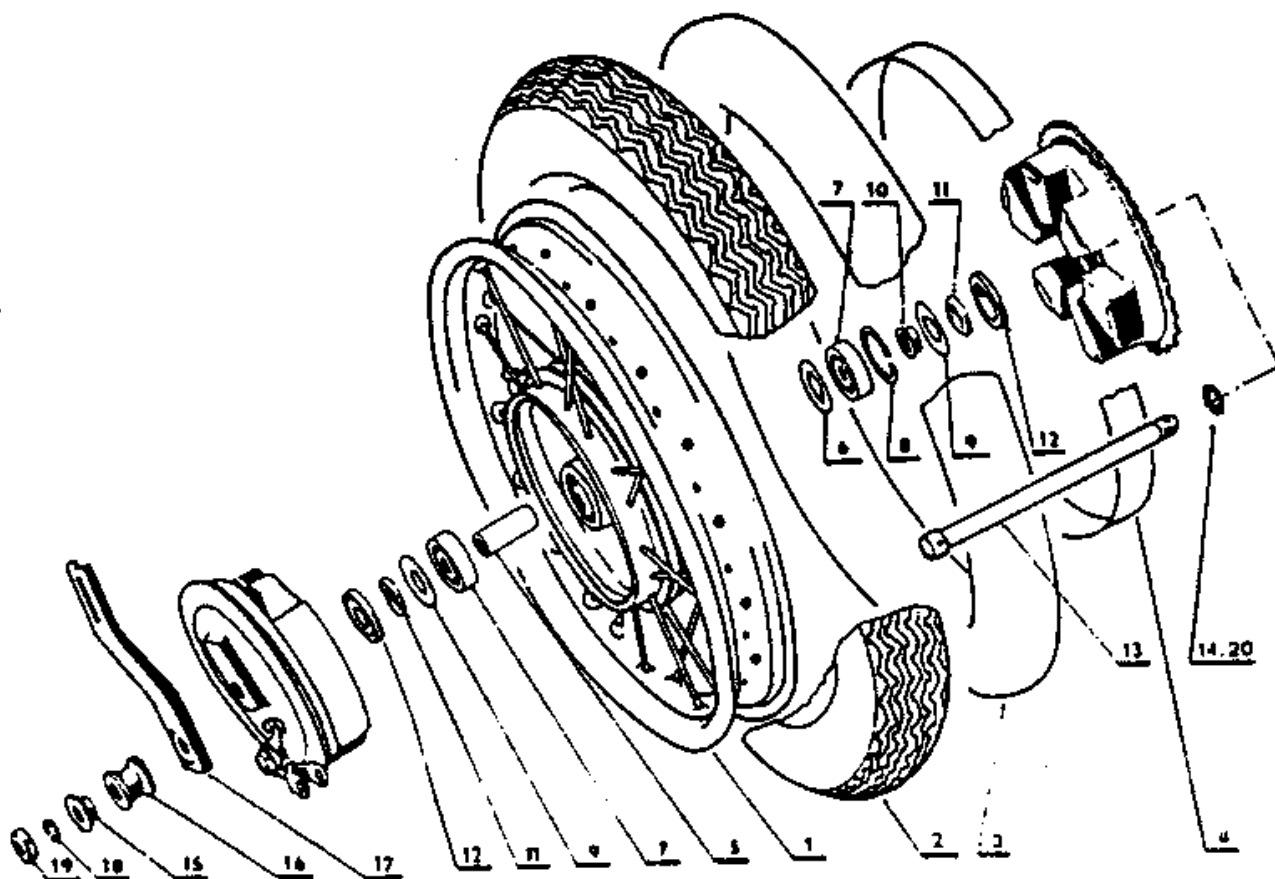
№	Номер детали	
1	451962256116	Обод 2,5x18
2	451962056121	Тормозной барабан
3	451960251117	Спица диаметр 4x144
4	311945302040	Гайка
5	451963451018	Балансировочный грузик (14 грамм)

Переднее колесо



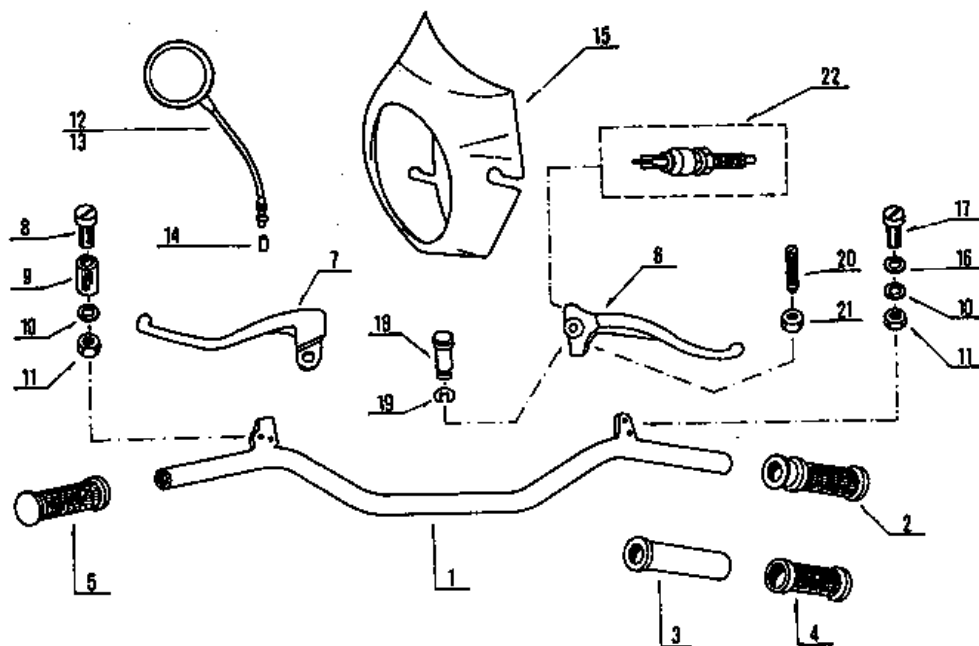
№	Номер детали	
1	451962251110	Переднее колесо с подшипниками
2	274123261271	Шина 3,25x18" M9
3	274423261111	Камера 3,25x18"
4	274612141100	Ободная лента 18"
5	451963456017	Распорная втулка
6	451963456034	Шайба
7	324163028300	Лодшипник6302
8	311733100420	Предохранительное кольцо 42x1,75
9	451962051124	Шайба
10	451962051123	Прокладка
11	685713434580	Сальник
12	451962051125	Упорная шайба
13	451962051127	Колпак
14	451947251025	Ось
15	311214011142	Пружинная шайба
16	311121215140	Гайка M14x1,5
17	311338163028	Шплинт 3,2x28

Заднее колесо

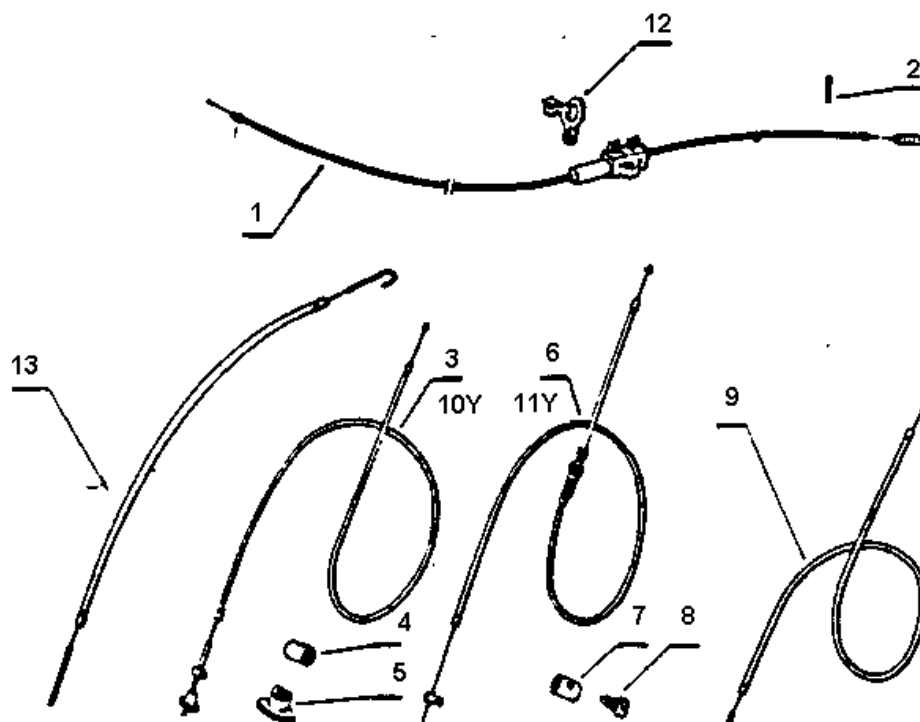


№	Номер детали	
1	451963456110	Заднее колесо с подшипниками
2	274123281271	Шина 3.50x18" M9
3	274424271111	Камера 3.50x18"
4	274612141100	Ободная лента 18"
5	451963456017	Распорная втулка
6	451963456034	Шайба
7	324163020000	Подшипник 6202
8	311733100420	Предохранительное кольцо 42x1,75
9	451962051124	Шайба
10	451963456122	Распорная втулка
11	685713434580	Сальник
12	451962051125	Упорная шайба
13	451963456014	Ось
14	451963456016	Шайба
15	451963456013	Втулка
16	451963456012	Распорная втулка
17	451963456022	Упорный рычаг
18	311214001142	Подкладка 14,2
19	311120315140	Гайка M14x1,5

Руль

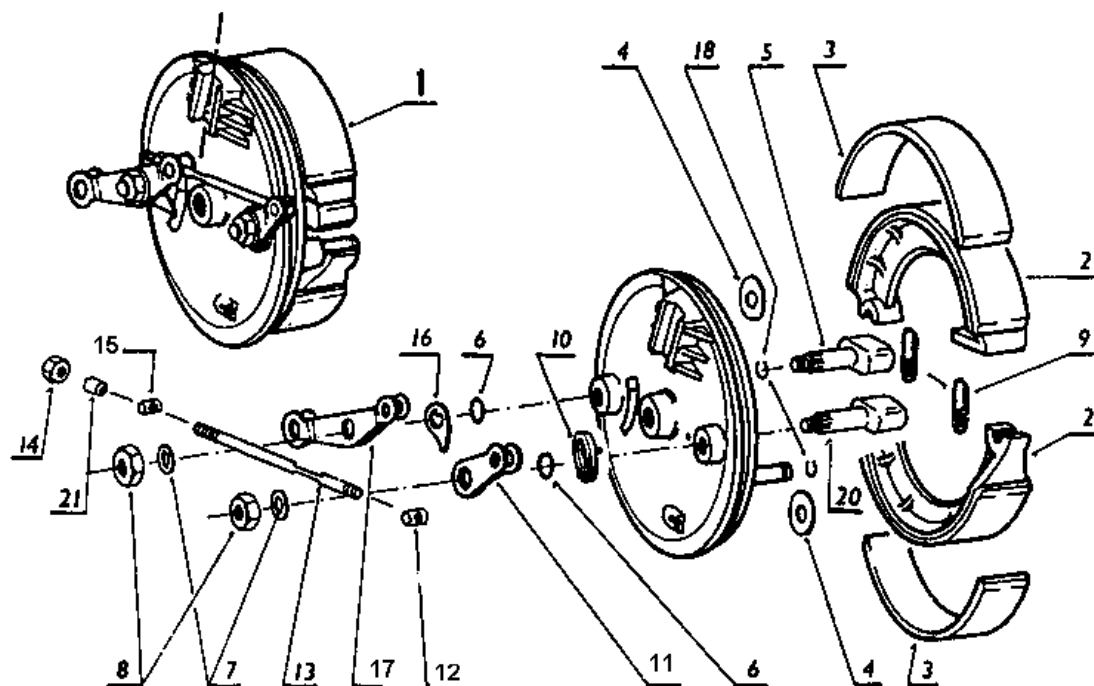


№	Номер детали	
1	451963846020	Руль (без тросов)
2	451963846030	Вращающаяся рукоятка
3	451963846031	Поводок
4	321831003116	Ручка правая
5	321831003117	Ручка левая
6	451963846025	Рычаг правый
7	451963846042	Втулка
8	451963846035	Рычаг левый
9	451963846012	Болт упорный
10	309235140515	Болт М5х18
11	311213511053	Крестообразно изогнутая шайба 5,3
12	311120114050	Гайка М5
13	451963446275	Фиксатор переднего тормоза (коляска)
14	309235141017	Болт М10х22
15	311214010082	Подкладка 8,2
16	451963846037	Втулка
17	311120114080	Гайка М8
26	443332135860	Зеркало заднего вида М 104

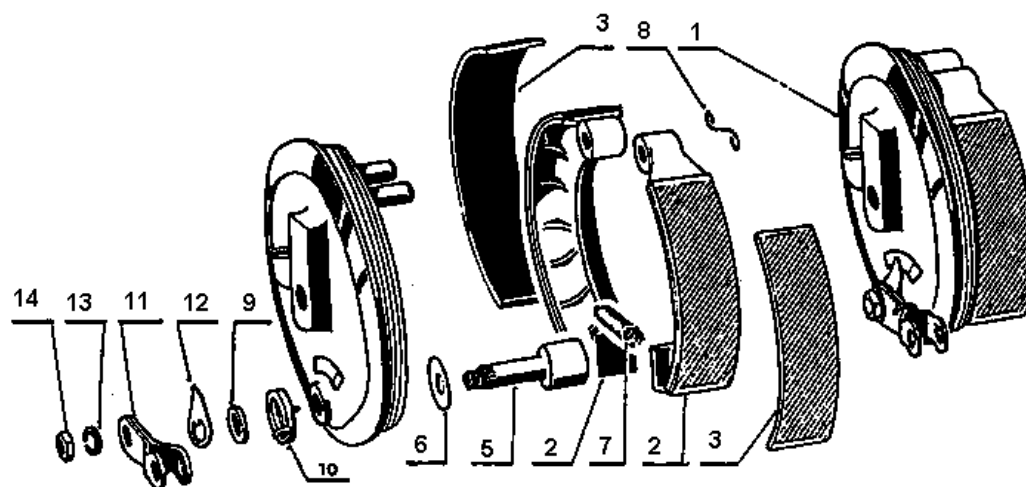


№	Номер детали	
1	451963846210	Трос с выключателем стоп-сигнала
2	311328155018	Шплинт 2,5х18
3	451963846260	Трос тормоза
4	451935337063	Наконечник
5	451935346024	Гайка
6	451963446240	Трос сцепления
7	451959046071	Опора
8	451915049030	Болт
9	451963446010	Трос газа
12	451963430061	Опора

Крышка с колодками

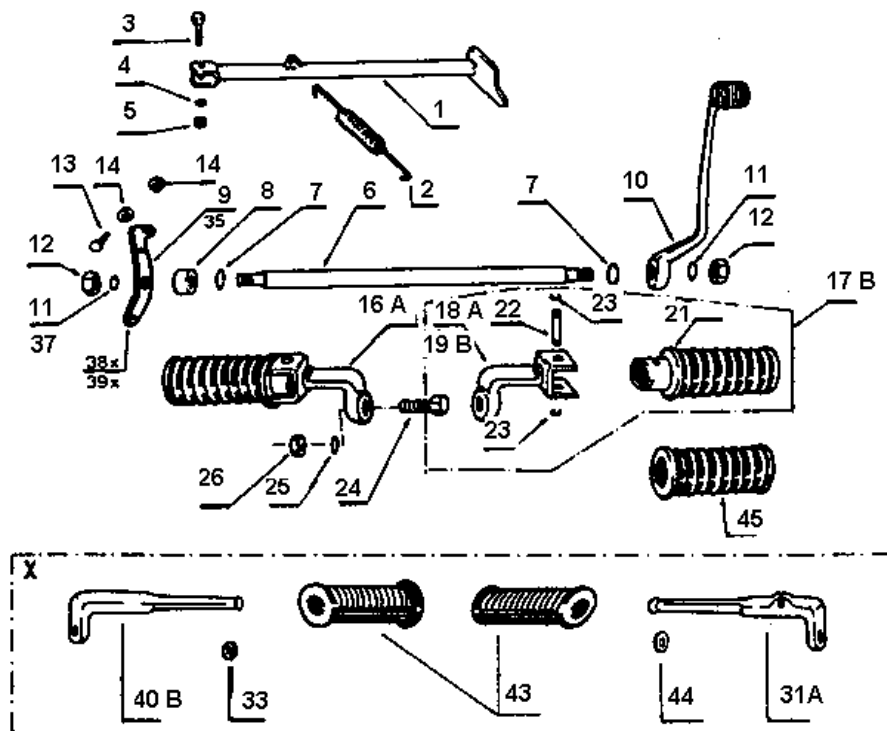


№	Номер детали	
1	451947251260	Крышка с колодками
2	451963451260	Колодка
3	278622021003	Накладка
4	451963451262	Шайба
5	451963451216	Кулачок
6	273111010084	Кольцо 16x12
7	311214141084	Подкладка 8,4
8	311120315080	Гайка М8x1
9	315115001450	Пружина
10	451963451278	Пружина
11	451963451270	Рычаг
12	451963451274	Опора
13	451963251273	Тяга
14	311129214050	Гайка М5
15	451963451276	Наконечник
16	451947751062	Указатель износа
17	451963451265	Коромысло
18	311732500120	Кольцо 12
19	311693003010	Заклепка 3x10
20	451962051223	Кулачок
21	451963451281	Распорная втулка



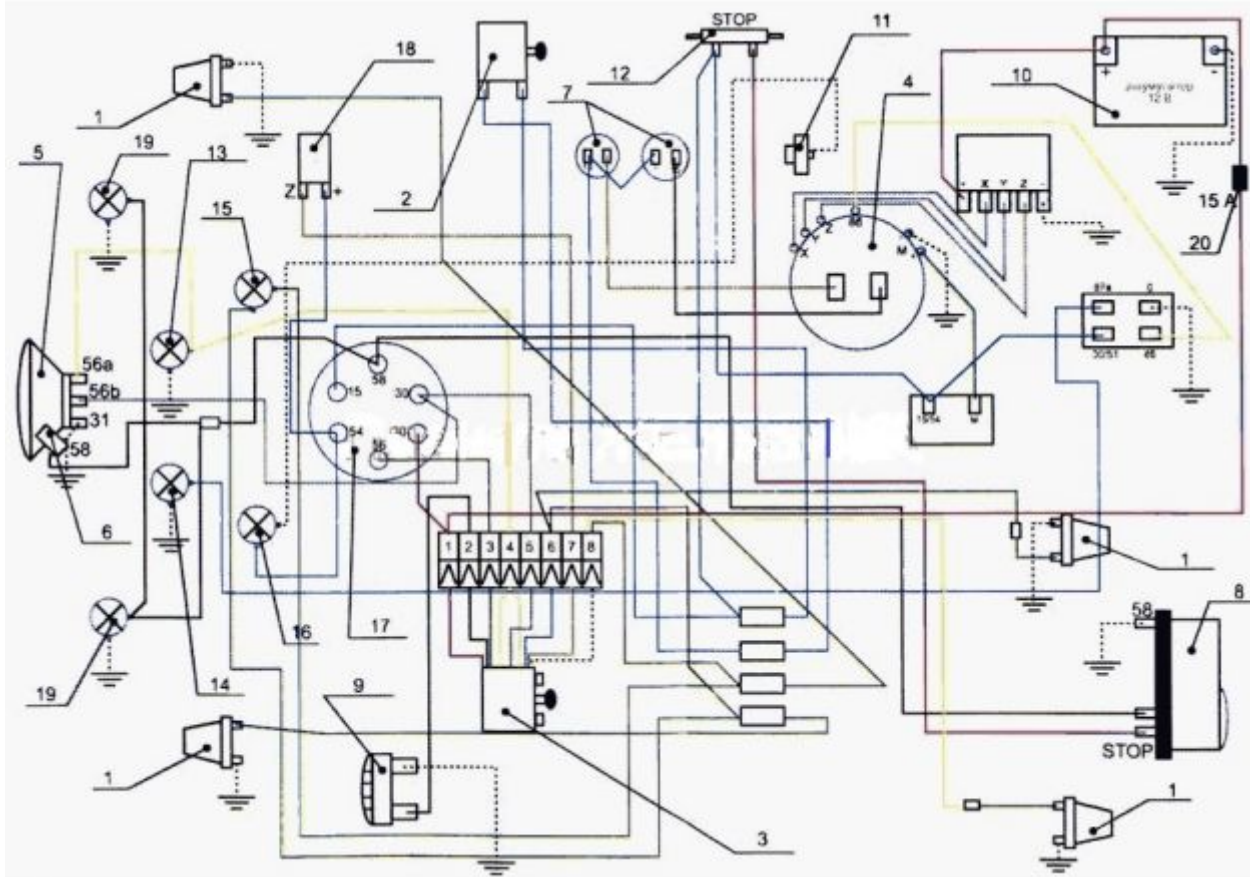
№	Номер детали	
1	451963456420	Крышка с колодками
2	451962051220	Колодка
3	278622021003	Накладка
4	311693003010	Заклепка 3x10
5	451963451216	Кулачок
6	451915051068	Шайба
7	315115001450	Пружина
8	451960051224	Защелка
9	451960051225	Сальник
10	451935351445	Пружина
11	451935356263	Рычаг
12	451963456366	Указатель износа
13	311214401084	Шайба 8,4
14	311120315080	Гайка М8x1

Педали, подставка



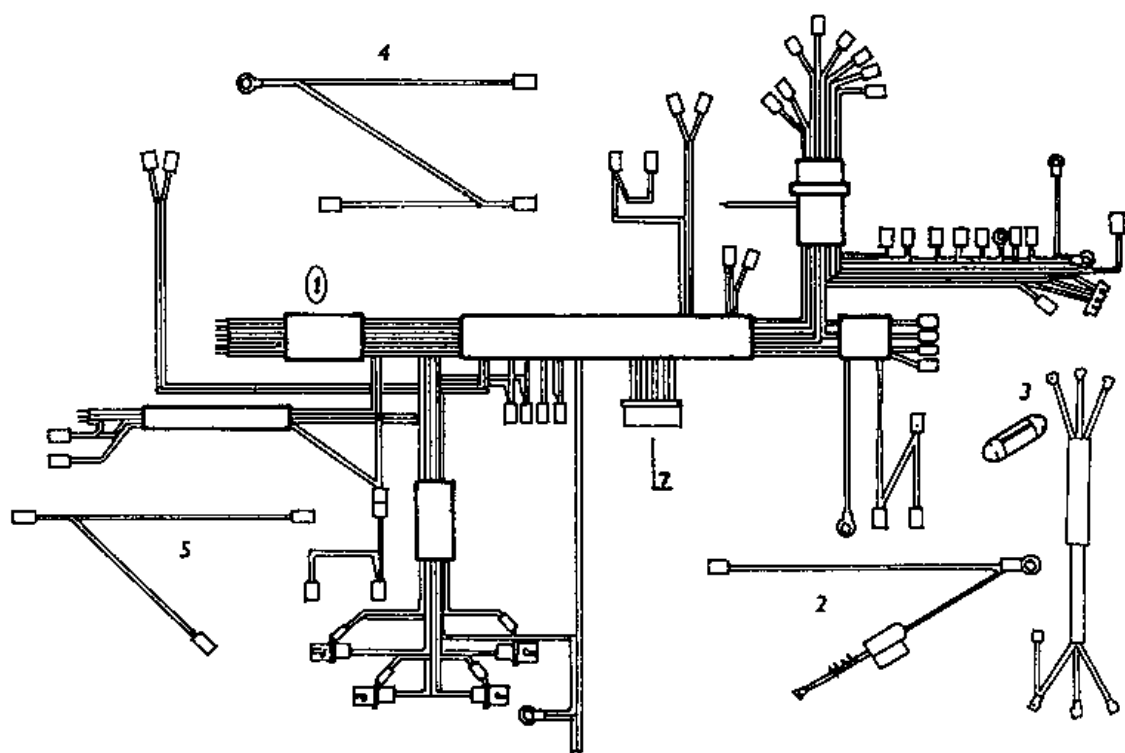
№	Номер детали	
1	451963437235	Дежурная подставка
2	451935337209	Пружина
3	451963437131	Болт
4	311214011082	Подкладка 8,2
5	311120314080	Гайка М8
6	451963437088	Вал педали тормоза
7	685713410007	Уплотнительное кольцо
8	451963437089	Распорная втулка
9	451963437095	Коромысло тормозной педали
10	451963437010	Педаль тормоза
11	311214010102	Пружинная шайба 102
12	311120315100	Гайка М10х1,25
13	309203140514	Болт М5х16
14	311120314050	Гайка М5

Схема электрооборудования



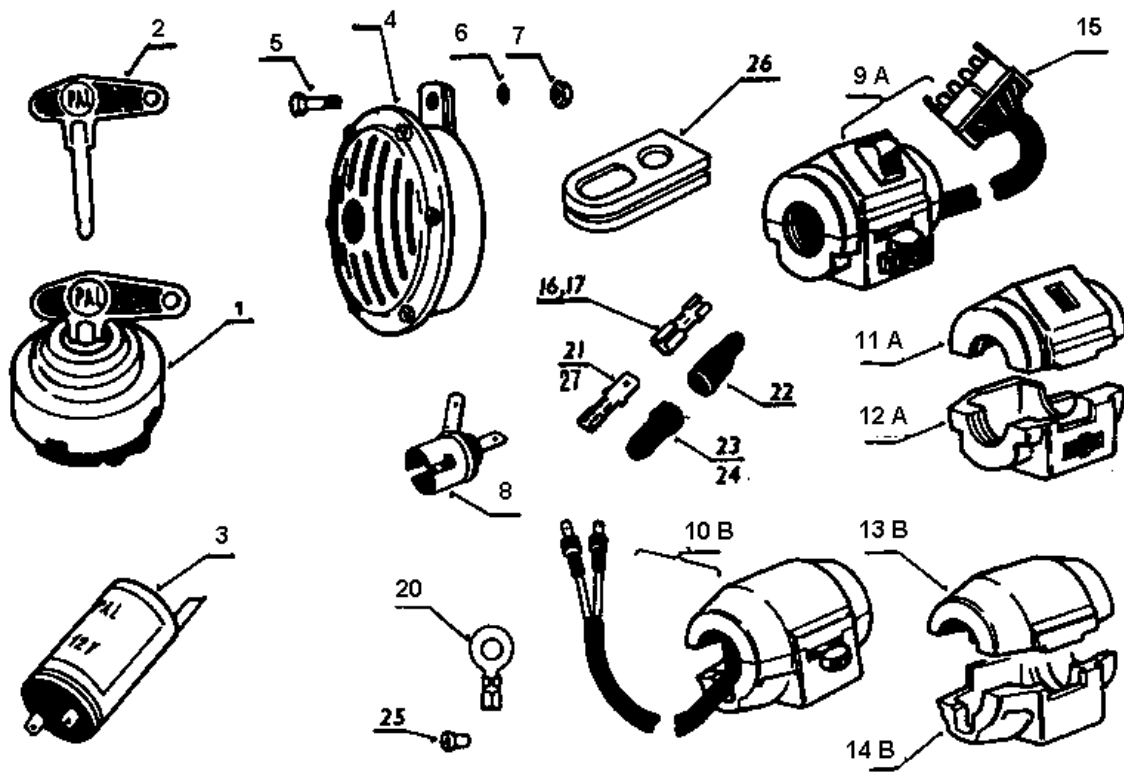
№	Номер детали
1	Указатели поворота
2	Правый переключатель
3	Левый переключатель
4	Генератор
5	Фара
6	Лампа стояночного света
7	Катушки зажигания
8	Задний фонарь
9	Звуковой сигнал
10	Аккумулятор
11	Включатель нейтрали
12	Включатель стоп-сигнала
13	Лампа дальнего света
14	Лампа работы генератора
15	Лампа включения указателей поворота
16	Лампа включения нейтрали
17	Замок зажигания
18	Реле указателей поворота
19	Лампы подсветки приборов
20	Плавкий предохранитель 15 А

Кабели



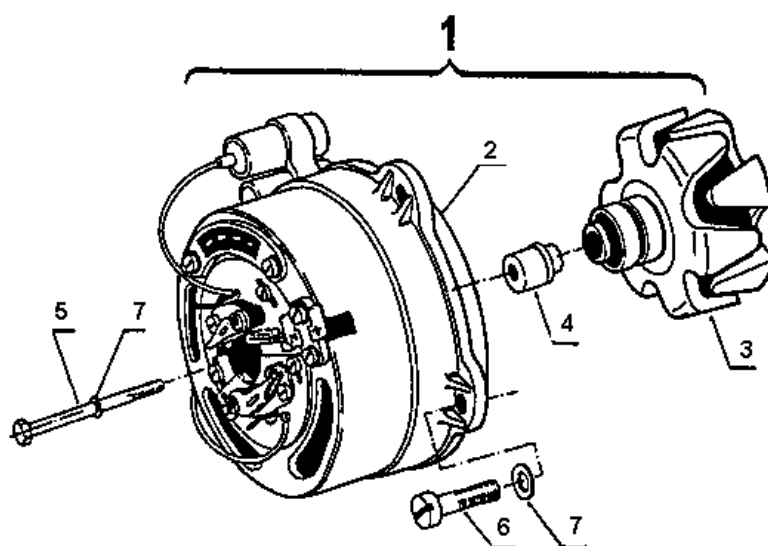
№	Номер детали	Наименование детали
1	451963860652	Главный пучок проводов
2	451963860565	Провод+полюс диод. блоку+полюс аккумуля.
3	443859022814	Предохранитель 15 А
4	451963860370	Провод заземления передних указателей поворотов а уземление панели
5	451963860375	Провод заземления подсветки приборов
7	443857049078	Штепсельная розетка

Кабели, звуковой сигнал, замок зажигания, переключатель света фары, переключатель указателей поворота

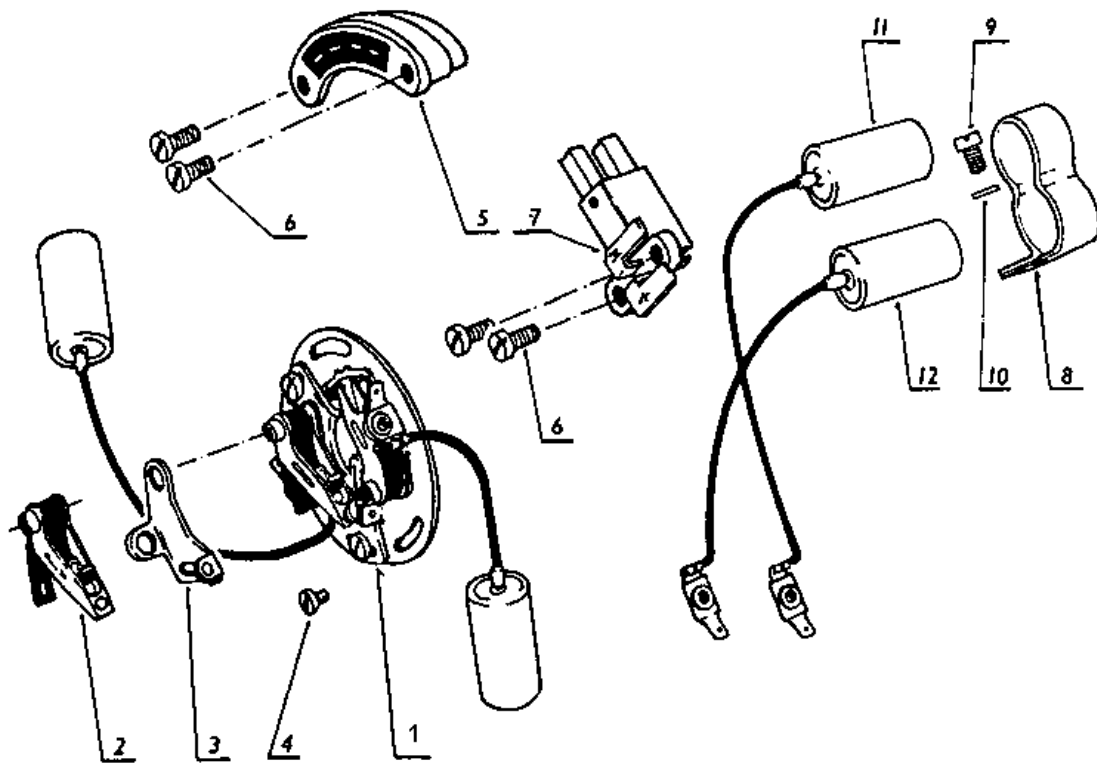


№	Номер детали	Наимено
1	443861440060	Замок зажигания
2	443930860300	Ключ
3	443319604001	Прерыватель указателя поворотов 12 В - 2х21 Ватт
4	443321607000	Звуковой сигнал
5	309203140815	Болт М8х18
6	311214011082	Подкладка 8,2
7	311120114080	Гайка М8
8	443429098061	Патрон лампочки Ба 9С - 2 вывода
9	451963865083	Переключатель с кабелями левый
10	451963865093	Переключатель с кабелями правый
11	451963865065	Кожух левый верхний
12	451963865066	Кожух левый нижний
13	451963865068	Кожух правый верхний
14	451963865069	Кожух правый нижний
15	443857040078	Восьмиполюсный штепсель
16	443858019032	Контактная гильза с языком
17	443858020030	Контактная гильза 6,3
20	451935369012	Петля кабеля
21	443858026021	Контактный штифт 6,3
22	321811002124	Наконечник изоляционный для штифта (451947260813)
23	321811002122	Наконечник изоляционный - 1 вывод (451947260811)
24	321811002123	Наконечник - 2 вывода (451947260812)
25	548243100052	Наконечник кабеля
26	273121994114	Накладка (451915065017)
27	443858021022	Контактный штифт

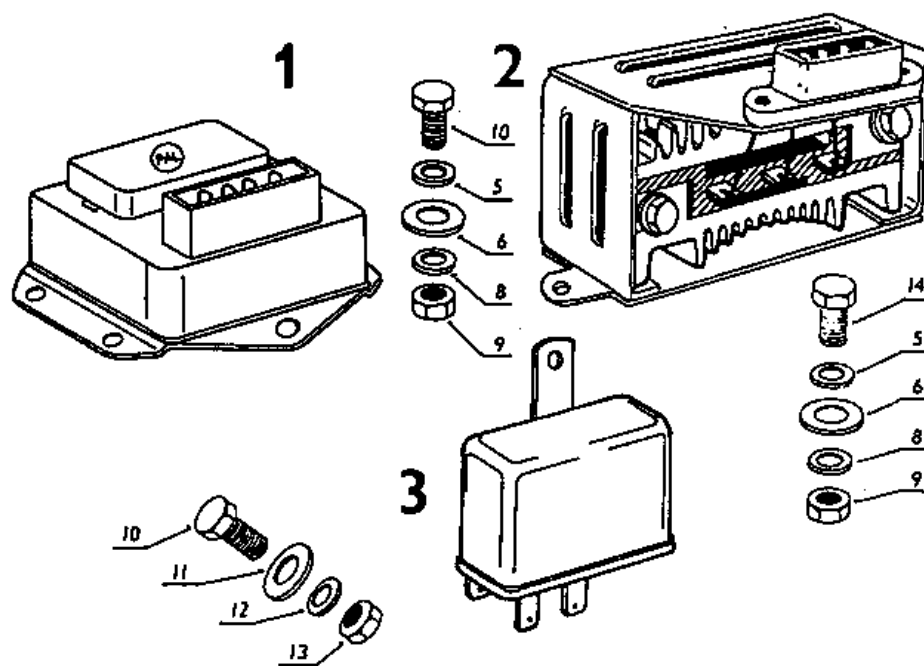
Генератор



№	Номер детали	
1	443113514112	Генератор 14В 15А
2	443930133581	Статор
3	443930133541	Ротор
4	443896016540	Кулачок
5	309501390636	Болт М6х70
6	309231215616	Болт ВМ6х20
7	311210210064	Подкладка 6,4

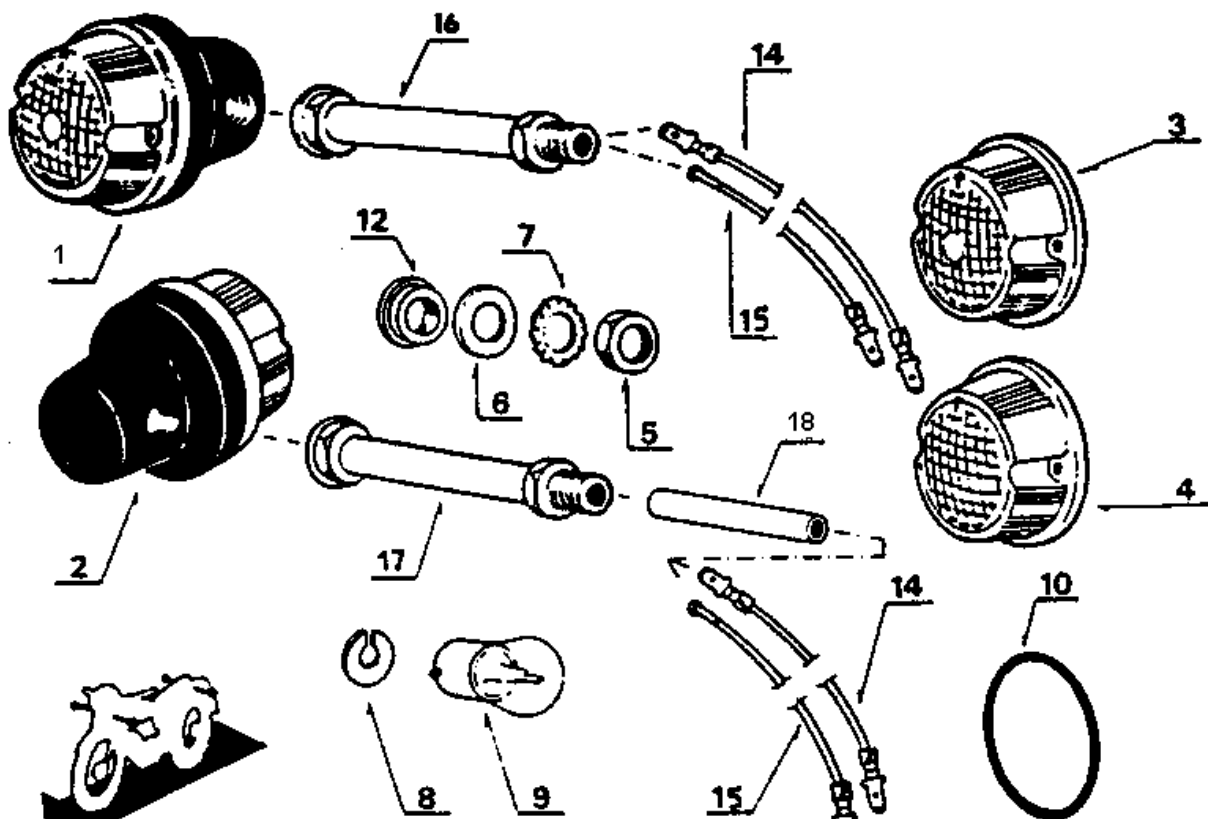


№	Номер детали	
1	443930133510	Прерыватель в сборе
2	443930230010	Подвижный контакт
3	443930230020	Неподвижный контакт
4	443932262020	Болт М4х9
5	443930133560	Клеммник
6	309231140410	Болт М4х10
7	443930133570	Держатель угольных щеток
8	443935229460	Хомут конденсатора
9	309231140408	Болт М4х8
10	311213300043	Подкладка 4,3
11	443930133460	Конденсатор
12	443930133450	Конденсатор



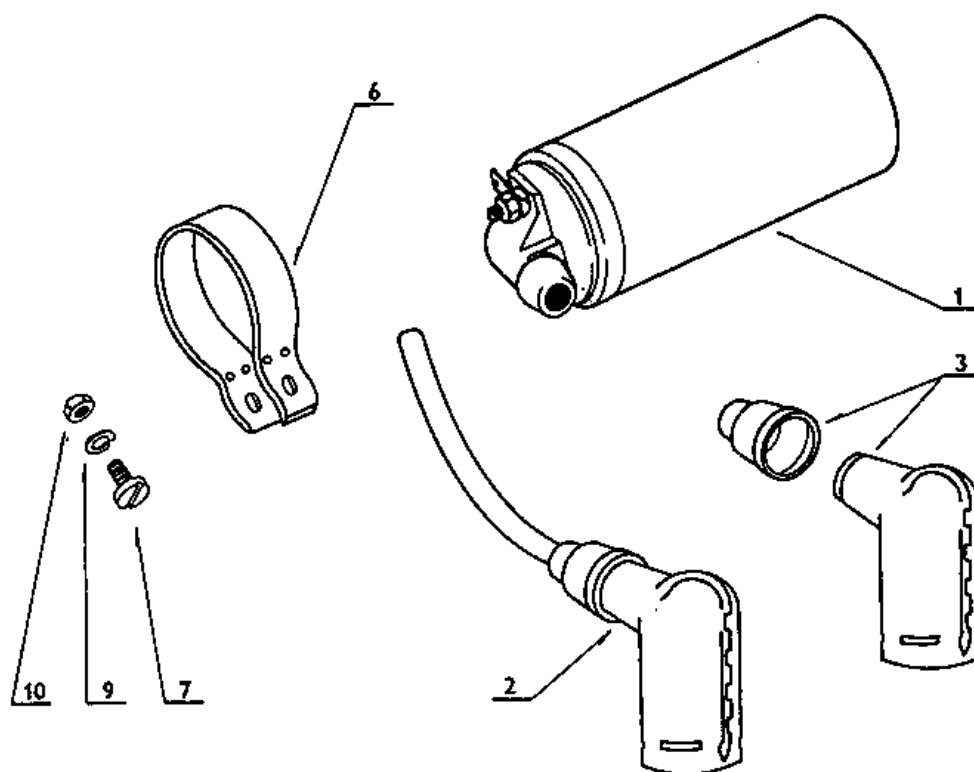
№	Номер детали	
1	443116419071	Полупроводниковый регулятор
2	443113510000	Выпрямитель в сборе
3	443811445800	Электромагнитное реле 12В 6А
5	311210210053	Подкладка 5,3
6	311212710055	Подкладка 5,5
8	311213511053	Крестообразно изогнутая шайба 5,3
9	311120114050	Гайка М5
10	309203140612	Болт М6х14
11	311212610064	Подкладка 6,4
12	311213511064	Крестообразно изогнутая шайба 6,4
13	311120114060	Гайка М6
14	309203140512	Болт М5х14

Указатель поворотов



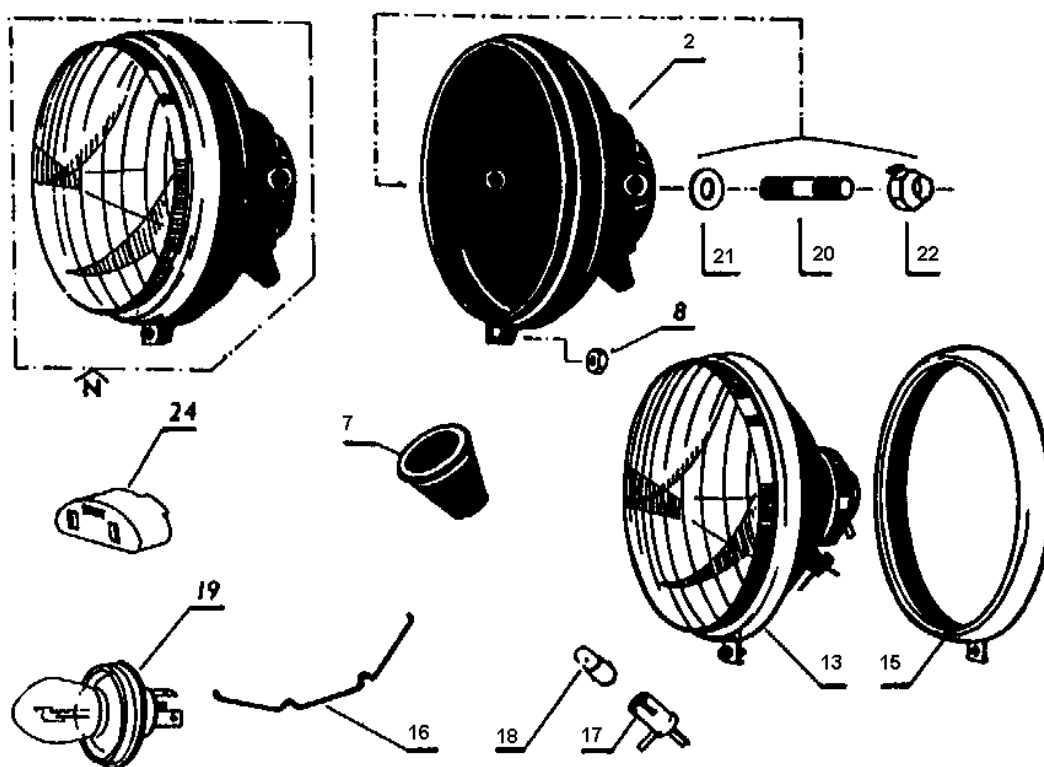
№	Номер детали	
1	443312167101	Фонарь указателя передний
2	443312168101	Фонарь указателя задний
3	321821015313	Кожух фонаря переднего (стекло)
4	321821015312	Кожух фонаря заднего (стекло)
5	311120215140	Гайка M14x1,5
6	443953203001	Подкладка
7	311214110140	Подкладка 15
8	451963408044	Подкладка
9	347223252240	Лампа 12В - 21Вт
10	273442030003	Уплотнительное кольцо
14	451963862030	Провод фонарь указателя передний и задний
15	451963862035	Провод фонаря указателя передний и задний
16	451963462311	Трубка передняя
17	451963462312	Трубка задняя
18	451963862021	Предохранительная труба

Катушка зажигания



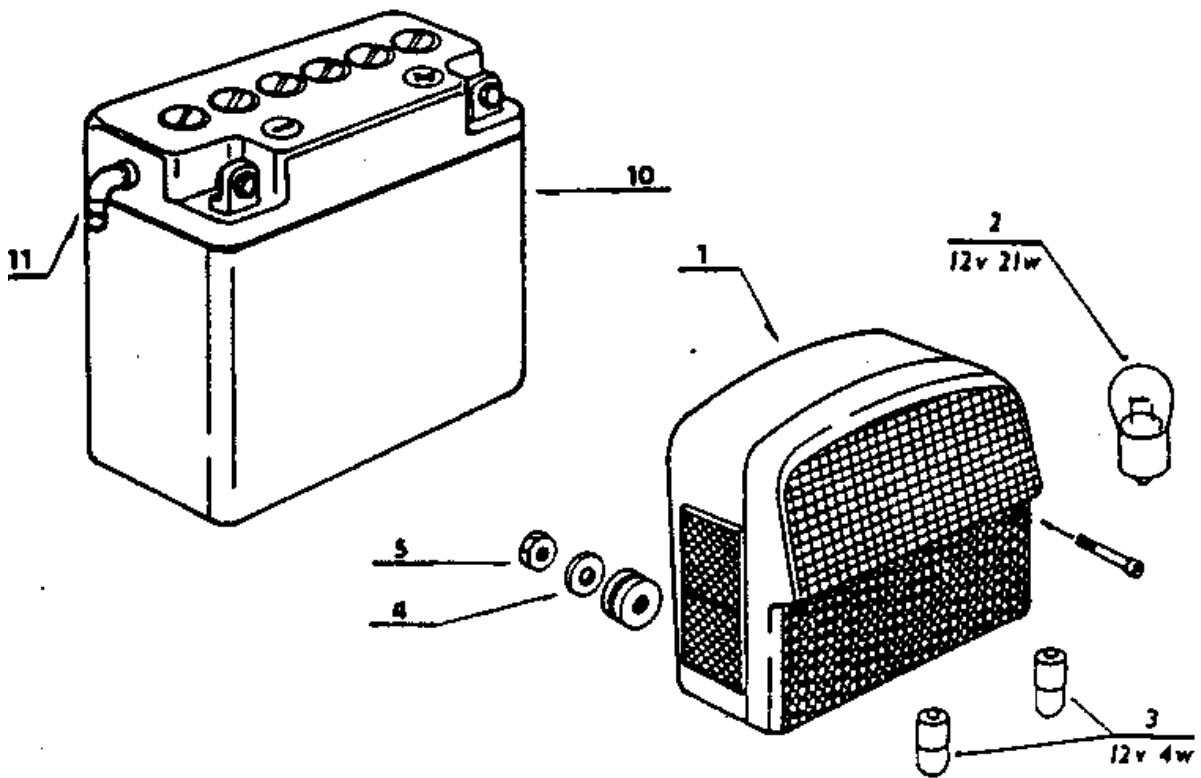
№	Номер детали	
1	443212214102	Катушка зажигания 12В
2	451963866011	Провод высокого напряжения в сборе
3	371511221432	Наконечник
6	451963808057	Шпилька
7	309231140624	Болт М6х40
9	311213510064	Пружинная шайба 6,4
10	311100114060	Гайка М6

Фара



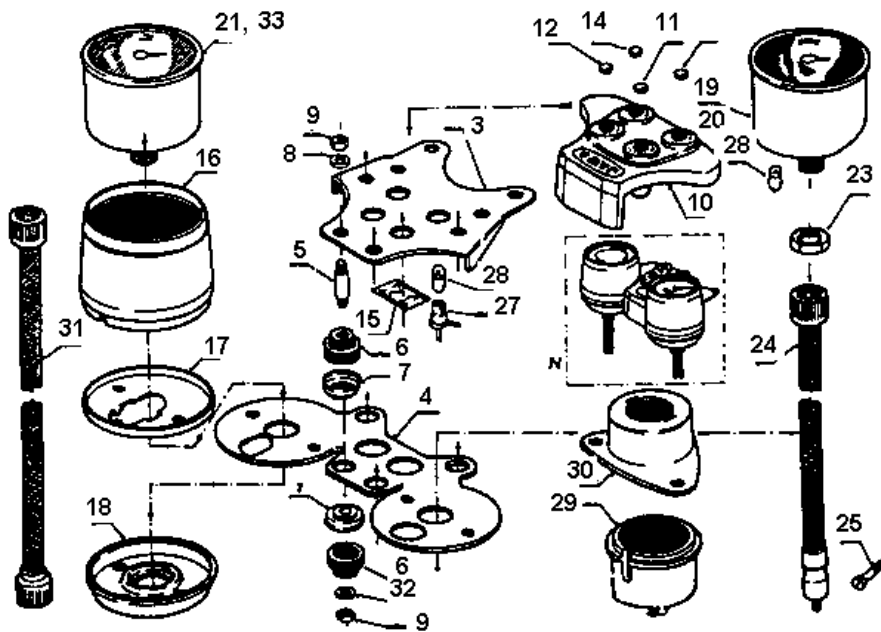
№	Номер детали	
2	451963867030	Кожух фары
7	321811003087	Проходной изолятор (451963460542)
13	443311770101	Оптический элемент с рамкой
15	443958112013	Ободок фары
16	443954500004	Защелка
17	443429098061	Патрон лампочки Ба 9С - 2 вывода
18	347224255440	Лампа 12 В-4 Ватт
19	347222255380	Лампа 12 В-45/40 Ватт
20	309203140815	Болт М8х18
21	311210211084	Шайба 8,4
22	451963467041	Резиновая подкладка
23	311421705013	Шуруп 5х13
24	443319900800	Клеммник
26	451963867035	Кожух фары

Задний фонарь, аккумуляторная батарея



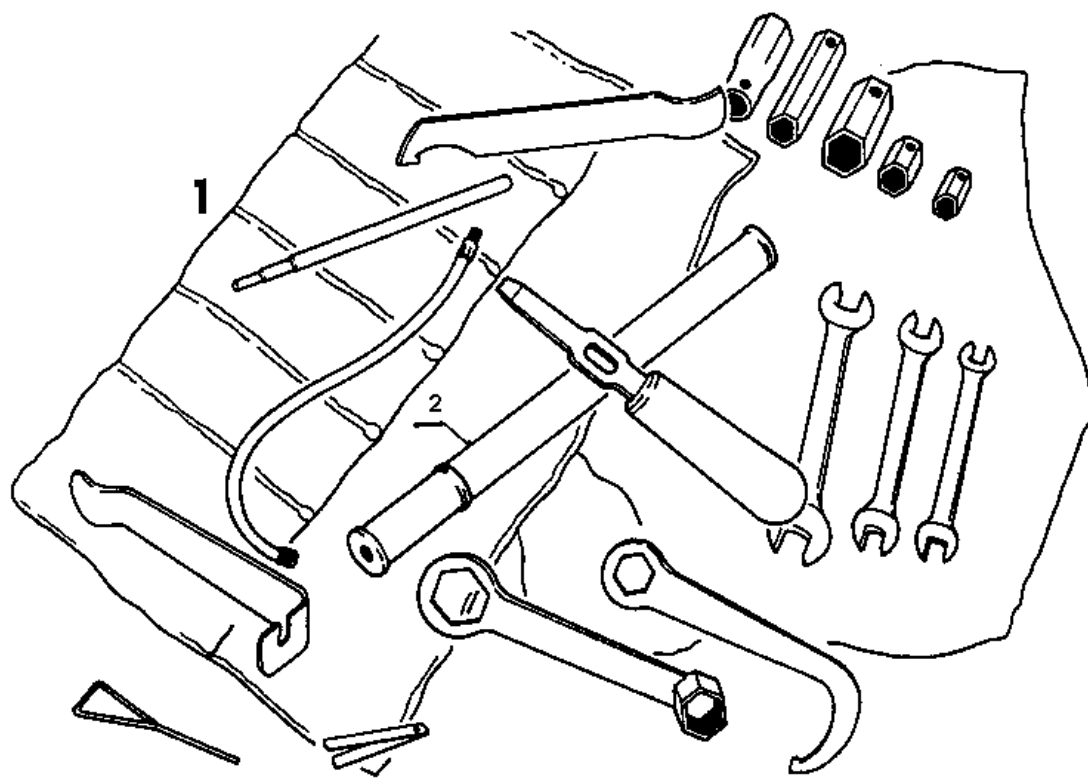
№	Номер детали	
1	443312218101	Задний фонарь
2	347223252200	Лампа 12В - 21 Ватт
3	347229216216	Лампа 12В - 4 Ватт
10	346215906012	Аккумуляторная батарея
11	451963869013	Колено

Двух приборная панель



№	Номер детали	
3	451963440311	Балка
4	451963440314	Держатель
5	451963440277	Болт
6	451963440274	Эластичный элемент
7	451963440273	Крышка
8	311213511053	Крестообразно изогнутая шайба 5,3
9	311100114050	Гайка М5
10	451963840085	Крышка с абажурами
11	321821003101	Абажур (красный) (451963440267)
12	321821003102	Абажур (синий) (451963440268)
14	321821003104	Абажур (зеленый) (451963440283)
15	451963440316	Предохранитель
16	451963440317	Втулка
17	451963440121	Крышка
18	451963440116	Дно
19	443411135000	Спидометр 180 км
21	443412144000	Тахометр
23	443922620020	Гайка М18х1,5
24	443441254043	Валик привода спидометра
25	309231140620	Болт М6х30
27	443429098061	Патрон лампочки Ба 9С - 2 вывода
28	347225232640	Лампа 12 В – 2 Вт
29	321811003079	Дно замка зажигания
30	451963440109	Кожух замка зажигания
31	443441228040	Валик привода тахометра
32	311212611053	Подкладка

Инструмент



№	Номер детали	
1	451963471300	Инструмент в сумке
2	413531035001	Воздушный насос