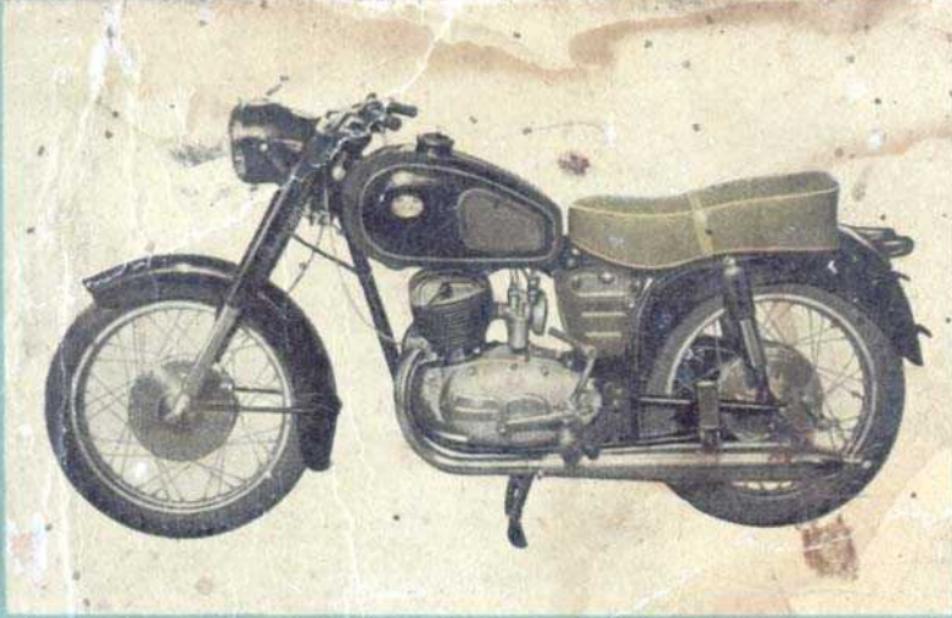




PANNONIA

..250"



ИНСТРУКЦИЯ ПО УХОДУ

МОТОЦИКОЛОВ ТИПА



TL 250/F 2 250/D TL 250/B

ПАННОНИЯ

ВНЕШНЕТОРГОВОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ЧЕПЕЛЬСКОГО
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КОМБИНАТА

БУДАПЕШТ ПОЧТ. ЯЩИК 354

Фамилия, имя и отчество владельца
Местожительство
Номер удостоверения на право вождения автомобиля (шоферского
билета)
Дата экзамена двигателя
Оборотный номер
Номер шасси
Номер двигателя
Номер передней резиновой шины размером 19×3,00
Номер задней резиновой шины размером 19×3,25
Дата I профилактики
Дата II профилактики
Дата III профилактики
Истечение срока гарантии

F. k.: Nagy Dezső. 60.9943 Egyetemi Nyomda mélynyomása, Budapest

ПРЕДИСЛОВИЕ

Венгерское производство мотоциклов имеет свои традиции. Первый тип был выпущен в 1924 году. Целью наших конструкторов было поставлено достижение простоты, надежности в эксплуатации и легкого ухода за мотоциклами. С тех пор производство венгерских мотоциклов проходило большой путь. Сегодня мотоциклы изготавливаются уже в серийном производстве, разной конструкции от 45 см³ до 250 см³, всего 5 типов. Самым облюбленным типом из них является мотоцикл типа ПАННОНИЯ 250 см³. При проектировании машины решающую роль играл опыт, приобретенный на спортивной линии и правильное применение этого опыта. Благодаря этому по всей Европе известные своей большой мощностью наши гоночные мотоциклы типа Мотокросс и в подавляющем большинстве состоят из соответствующих серий деталей.

Производство мотоциклов осуществляется применением самой современной технологии и соответствующих требованиям материалов. Мы имеем уже на больших территориях продажи имеем широко распространенную службу для покупателей. На этих же территориях большие склады обеспечивают снабжение покупателей как гарантированными, так и бесперебойными запасными частями. Станции обслуживания мы снабжаем специальными гарнитурами для лучшего исполнения работ и отделение нашего завода по службе покупателей поддерживает тесную связь с этими территориями.

Ознакомив Вас с вышеуказанными, приветствуем Вас, дорогой покупатель мотоцикла Паннония, и просим Вас, в Вашем интересе прочитать каждую главу инструкций по уходу за машиной и соблюдать эти инструкции в каждом случае. Мы надеемся, что соблюдая наши советы, Вы будете довольны с Вашим мотоциклом.

У двухтактного двигателя имеются такие указания по эксплуатации, соблюдение которых имеет решающее влияние на срок его службы и мощность. Так, например; неправильно избранные смесь и свеча запальная могут причинить большой ущерб и много непрят-

ностей. Само собою, это только один пример, на который мы указываем среди многих необходимых сведений.

Мы составили настоящие инструкции с большой заботливостью с целью того, что соблюдая их, не только Вы, будете довольным владельцем мотоцикла Паннония, но Вы будете популизировать нашу марку и среди Ваших друзей.

Желаем Вам хорошей поездки.

Служба покупателей «Паннония»

ПАННОНИЯ

ВНЕШНЕТОРГОВОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
ЧЕПЕЛЬСКОГО МЕТАЛЛУРГИЧЕС-
КОГО КОМБИНАТА

БУДАПЕШТ

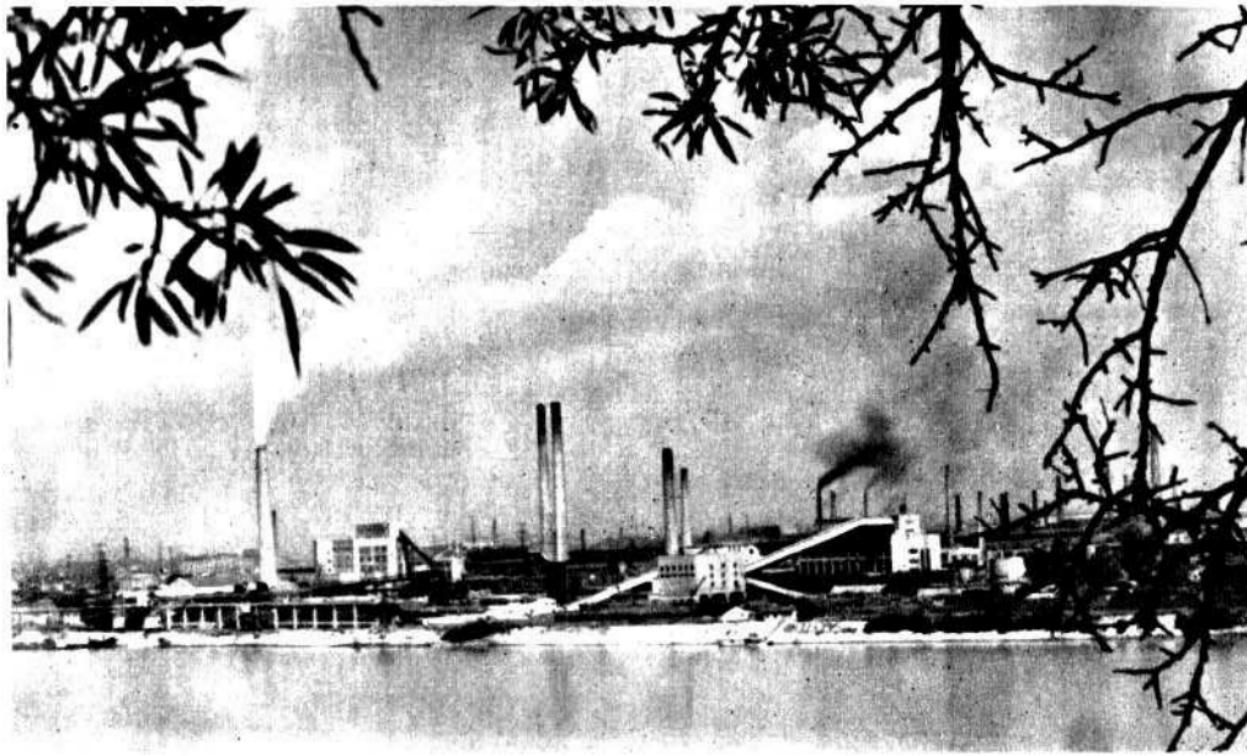


Рис. 1. Вид на завод

О ГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	3
Ознакомление с типами Паннония ..	9
Технические данные	13
Части мотоцикла	22
Работа двигателя	47
Пуск в эксплоатацию	53
Обкатка	54
Уход и заправка	58
Двигатель	58
Муфта сцепления	77
Коробка передач	82
Распылитель	86
Колеса	89
Уход за цепями, монтаж	94
Смазка	98
Коляска	105
Легко исправляемые дефекты и их обнаружение	109
Необходимые знания в связи с эксплоатацией мотоцикла	117
Международные обозначения по государствам и территориям	119
Таблица по уходу и смазке	120

**ОЗНАКОМЛЕНИЕ С ТИПАМИ
ПАННОНИЯ**

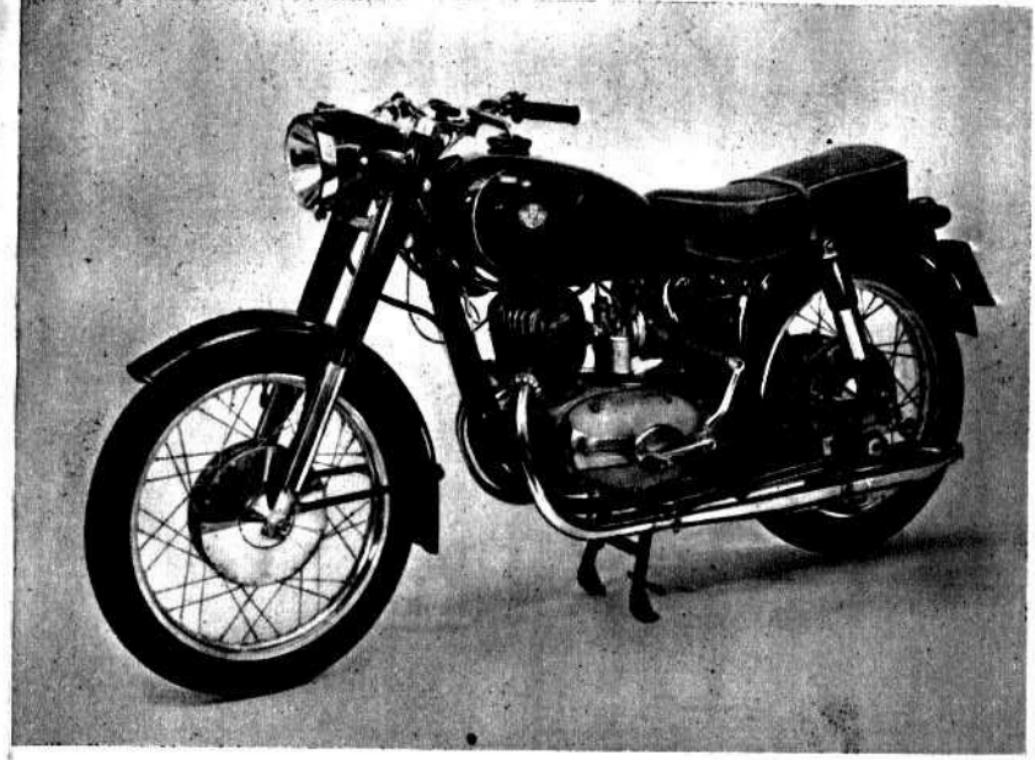


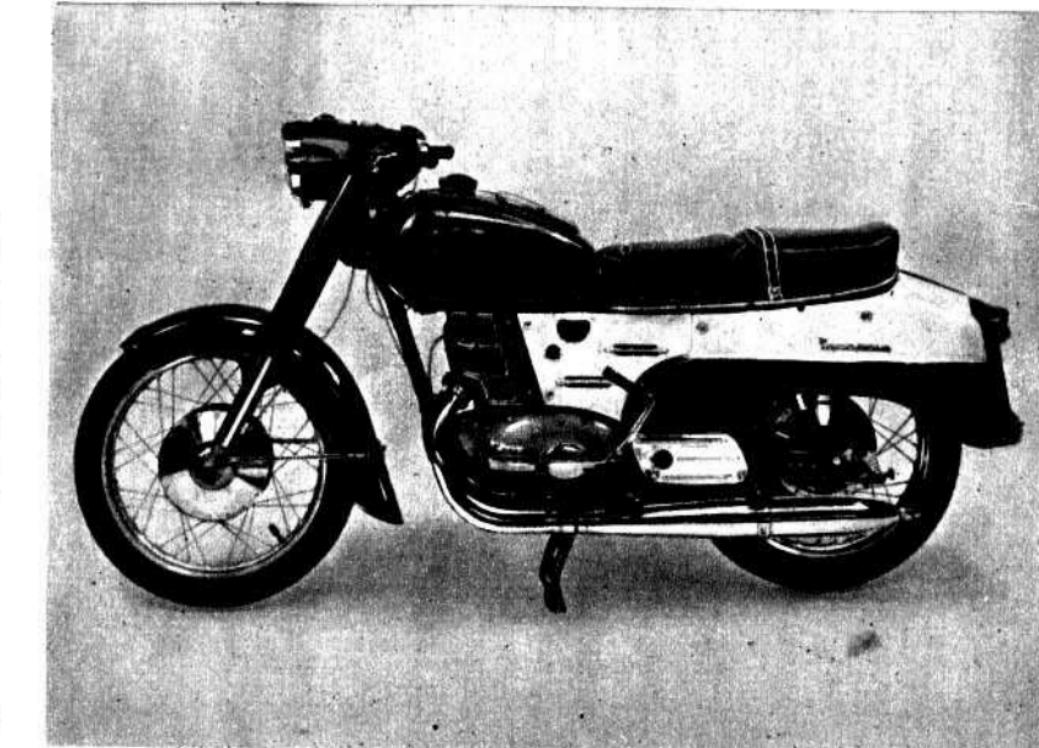
Рис. 2. Вид сбоку TLF

10

Машина типа TL 250/F с маховиковым магнитным зажиганием. В этом же исполнении она изготавливается и с генератором 6/60в с аккумуляторным зажиганием, обозначением типа TL 250/D.

Мотоцикл закрытого типа TD 250/B по конструкции тождественный с мотоциклом типа TL 250/D. Разницей является полное закрытие и другое исполнение головки лампы и задней лампы.

Рис. 3. Закрытый вид сбоку



11



Рис. 4. Вид сбоку
мотокросс

Мотоцикл типа TL 250/MC. Гоночный мотоцикл с двигателем большой мощности, изготавливается только по заказу.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Диаметр цилиндра	68 мм
Ход поршня	68 мм
Рабочий объем цилиндра	246,83 см ³
Степень сжатия	39,8 см ³ 1:7,2
Максимальная мощность при 5100 об/мин	14 л. с.
Максимальный крутящий момент при 4300 об/мин	2,16 кгм

Передача

Общая передача между кривошипным валом и задним колесом:

при I передаче	17,35
при II передаче	10,34
при III передаче	7,81
при IV передаче	5,92

Максимальная скорость: 110 км/час

Электрическое оборудование

- а) Маховиковое магнитное зажигание левостороннее. 6 в 45 вт осветительный отдельно встроенный для зарядочной электрической цепью аккумулятора. Присоединение кабеля зажигания с бакелитовой и резиновой изоляцией, с легко выключаемым пружинным контактом.

- б) Маховиковое генераторное зажигание, оборудование 6 в/60 вт. Оно снабжено с динамо, установленным на конец главной оси, с отдельным регулятором напряжения, с аккумуляторным зажиганием. Трансформатор и регулятор напряжения установлены вместе с генератором под правосторонней крышей двигателя.

Запальная свеча

Теплотворная способность М 14×
×1,25: V 3, Бощ 225 или же соотв-
тствующая этой теплотворной способ-
ности запальной свечи хорошей марки.

Регулировка запала: 2,8—3,2 мм
перед мертввой точкой.

Размеры и весовые данные

Расстояние между колесами	1380 мм
Общая длина	2100 мм
Ширина	680 мм
Общая высота	980 мм
Расстояние между рулем и седлом	650 мм
Высота сидения седла	760 мм
Высота перешагания	130 мм
Вес нетто	146 кг
Объем топливного бака	18 л
4 л запасного топлива с переклю- чательным бензиновым краном, с отстойно-водяным мешком	

Размеры резиновых шин

с передней стороны	19×3,00
с задней стороны	19×3,25
Размеры спиц	4×163 мм 2×36 шт
Общий путь пружины передней телескопической вилки	165 мм

Общий путь пружины заднего пружинного коромысла	75 мм
--	-------

Освещение: прожекторное зеркало диа-
метром 160 мм с лампой
билиюкс 6 в 35/35 вт с лампой
ближнего света 1,5 вт, встро-
енный спидометр со счетчи-
ком километров, осветляемые
с лампами 1,2 вт. Для заднего
освещения монтированы:
осветитель номерной дощеч-
ки, лампа 6 в 3 вт и лампа
тормозного сигнала 6 в 5 вт.

Аккумулятор

6 в 7 а·ч

и их количество:

25×50×10 мм	2 шт у главного вала
28×47×10 мм	1 шт в коробке пере- дач
10×22×8 мм	2 шт в амортизаторе
30×40×7 мм	1 шт в корпусе при- вода

Размеры шариков подшипника:

в рулевой втулке	5,556 мм	40 шт
у стержня муфты		
цепления	6,34 мм	2 шт

Заполнение смазочного
материала и топлива

В коробке передач моторное масло летом	1,5 л
зимой	1,5 л

В заднем амортизаторе мо-
розостойкое некислотное
буферное масло

2×0,8 л

Первая телескопическая вилка, моторное масло $2 \times 0,05$ л
Октановое число бензина 70—75
в пропорции 20:1 перемешивается с моторным маслом хорошего качества

Давление воздуха в резиновой шине:

	сolo (атм.)	с пасса- жиром (атм.)	с коляской (атм.)
спереди	1,3	1,5	1,5
сзади	1,7	1,8	1,9
колесо			
коляски		1,3	

В случае использования коляски мотоцикла пусковое цепное колесо с 16 зубьями надо сменить на цепное колесо с 15 зубьями.

Спидометр со счетчиком:
 \varnothing 80 мм на скорость 0—120 км/час

счетчик Километров:

Способность измерения: до 100 000 км

Размеры жиклеров:

\varnothing 1,05 мм (1,10 мм)

Расход топлива после обкатки:
4 л/100 км при равномерной скорости
60 км/час

Привод распределения:

двуихтактный, одноцилиндровый поршневой перекрестный промывной, системы Шнурле
всасывание-открытие и закрытие от верхней мертввой точки $\pm 68,5^\circ$
перетекание-открытие и закрытие от верхней мертввой точки $\pm 55^\circ$
выхлоп-открытие и закрытие от верхней мертввой точки $\pm 71,5^\circ$

Место листа шасси

Лист шасси установлен на рулевой втулке + каркаса и содержит следующие данные:

Номер двигателя

Номер шасси

Год выпуска

см³



Рис. 5. Место листа шасси



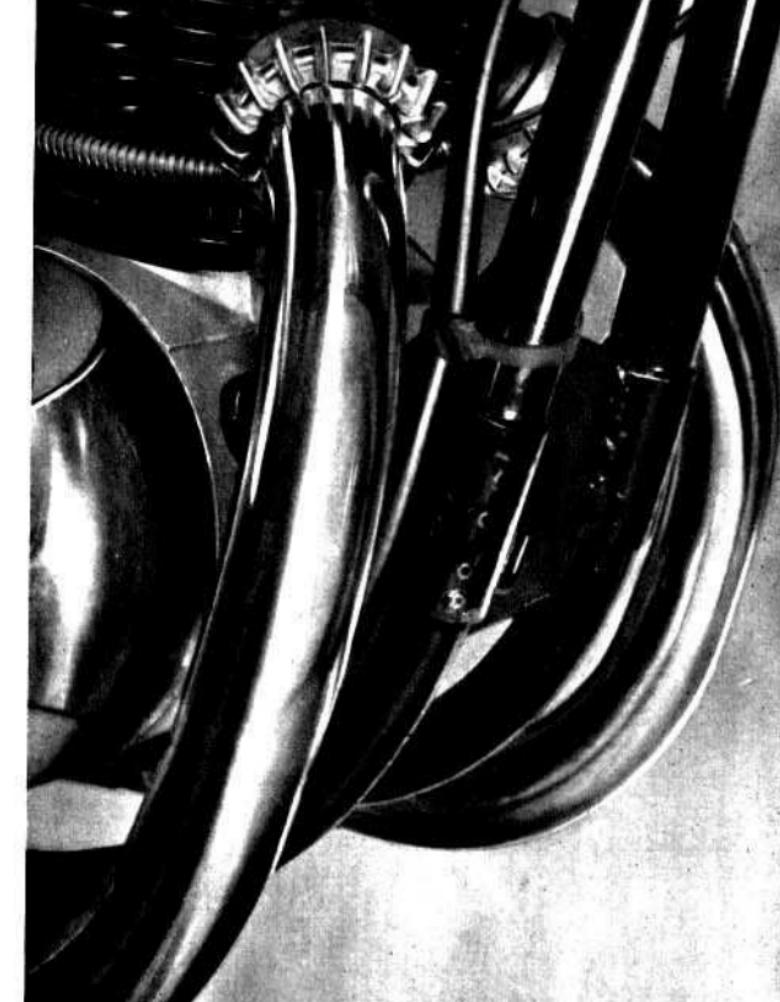
Рис. 6. Место номерной дощечки
(номер мотора)

Номер двигателя, указанный на листе шасси, можно найти на левой нижней части моторного блока между двумя подвесными болтами мотора.



Рис. 7. Место дощечки с номером
шасси

2*



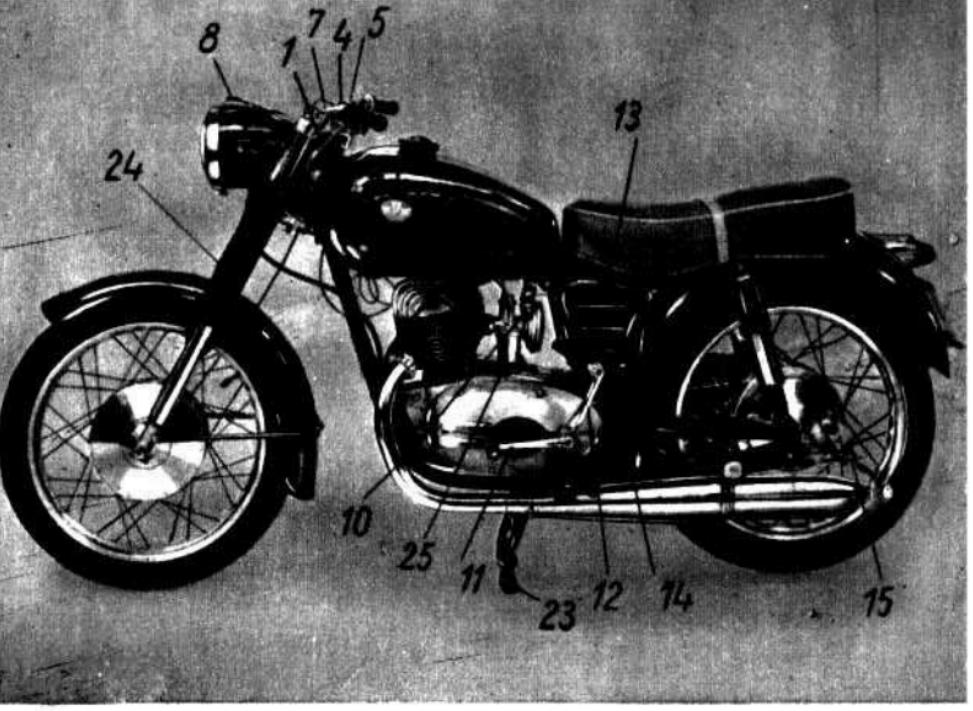
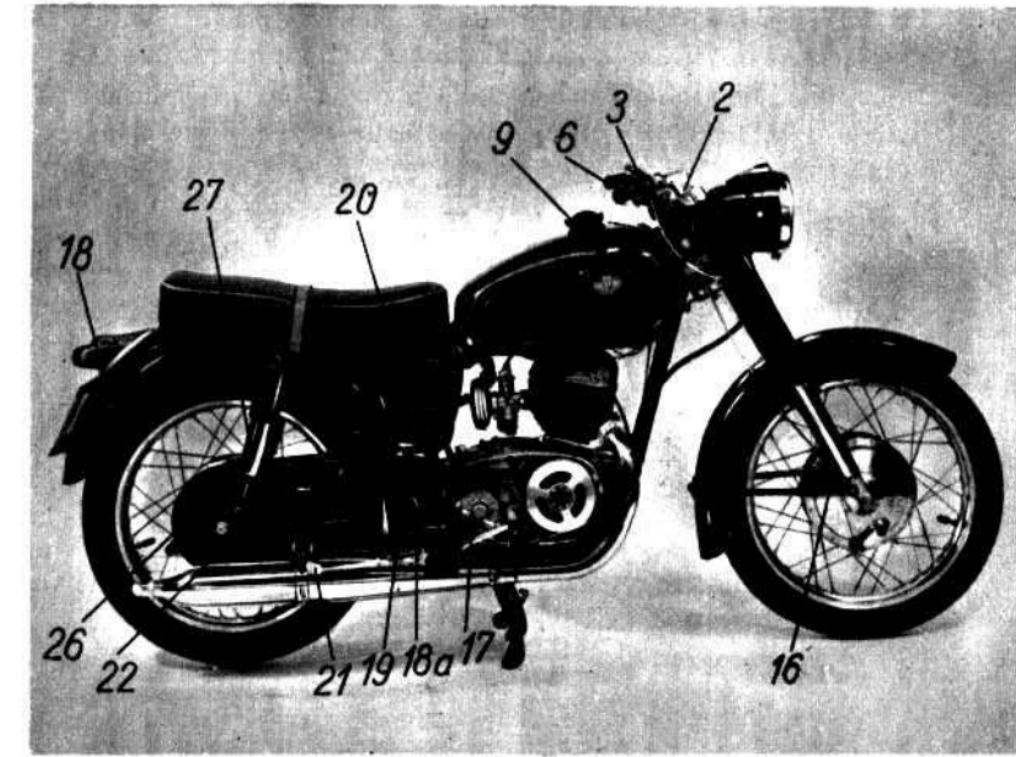


Рис. 8. Вид сбоку

1. Рычаг управления сцеплением
4. Включатель билюкс и кнопка звукового сигнала
5. Рулевой зажим
7. Место замка для рулевого механизма
8. Ключ центрального включателя и пуска
10. Бензиновый кран
11. Рычаг нижнего переключателя
12. Рычаг кикстартера
13. Коробка для инструментов с замком
14. Гайка оси коромысла
15. Установочный винт заднего тормоза
23. Станина двигателя
24. Передний телескоп
25. Распылитель

Рис. 9. Вид сбоку

2. Рычаг тормоза
3. Вращающийся рычаг управления дросселем
6. Рулевые установочные т. е. опорные болты
9. Заправочное отверстие бензина
16. Передний установочный болт тормоза
17. Педаль ножного тормоза
18. Задняя лампа
- 18/a Автомат сигнальной лампы торможения
19. Натяжной болт цепи
20. Коробка аккумулятора
21. Грзоопора
26. Снимаемый конец балансира
22. Отверстие контроля цепи
27. Задний амортизатор



ЧАСТИ МОТОЦИКЛЯ

Рычаг управления сцеплением

Рычаг управления сцеплением (см. рис. 10, обозначение А) через трос пускает в ход подъемный механизм муфты сцепления (купплунга). При регулировке важно, чтобы в форме с которой ознакомим в дальнейших, свободный ход между выключающим рычагом и козлом был 2 мм.

При действии двухтактного двигателя очень важно, чтобы весь подъемный механизм, с точки зрения регулировки, работал безупречно и чтобы проволока была тщательно смазана. Поэтому необходимо тщательное обучение той части инструкций, которая занимается с муфтой сцепления, и точное соблюдение инструкций относительно использования и ре-

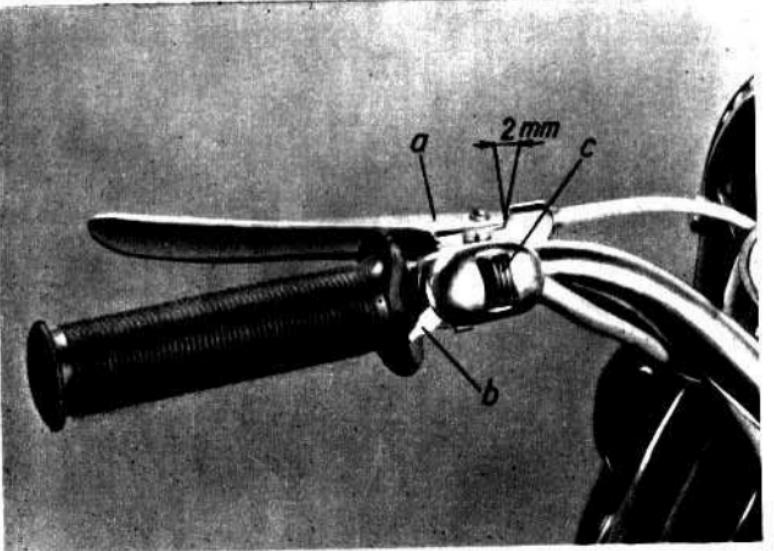


Рис. 10. Рычаг муфты сцепления

гулирования мегафотта. Тщательное обслуживание муфты сцепления имеет большую важность в связи со сроком службы двигателя и коробки передач. Пользоваться ручатом управления сцеплением нужно всегда мягко, вперед также как и при обратном включении необходимо всегда выдвинуть, при пуске или при включении ступеней необходимо пускать обратно соответствующим замедлением.

Регулировка крана ручного тормоза

На правой стороне штурвальной колонки помещается подъемный рычаг ручного тормоза (рис. 11, обозначение В) и вращающийся газовой регулятор. Правильный способ регулировки ручного тормоза следующий:

От ручного подъемного рычага соединением троса направляется через тормозоуста-

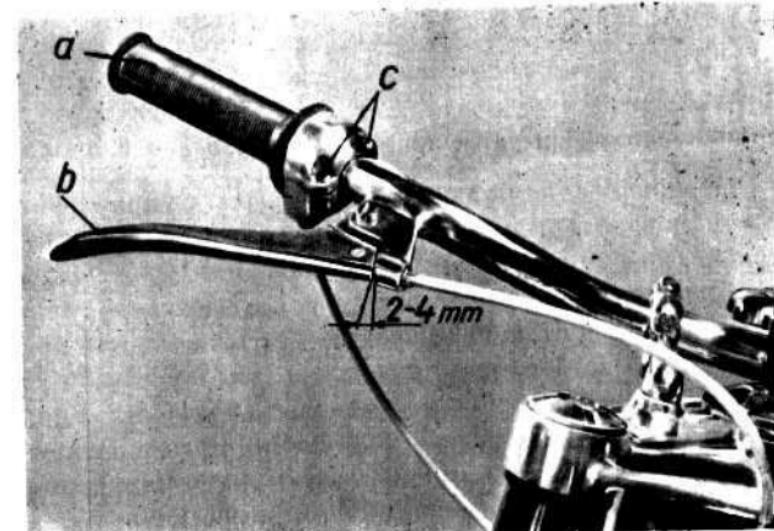


Рис. 11. Передний тормозной рычаг

навливающий ключ две пары тормозных колодок. Укрепление наружного троса осуществляется через козлы, применяемые на крыши тормоза в таком виде, что в отверстие козла гладко помещается резьбовой винт и его контргайка. Если ручной тормоз не является достаточно эффективным (слишком большое качание), то опускаем контргайку регулировочного винта и винт свинчиваем до тех пор, пока не достигнем требуемое качание у подъемного рычага. После этого укрепляем контрайкой положение винта. Правильной является такая регулировка, когда качание подъемного рычага приблизительно 2—4 мм и полный блокирующий тормозной эффект должен наступить после трех-четвертой части пути рычага.

Вращающийся рычаг управления дросселем

Поворачиванием вращающегося рычага управления дросселем мы регулируем деятельность поворотного золотника распылителя, т. е. этим осуществляем подачу газа при ускорении или снятие его при замедлении.

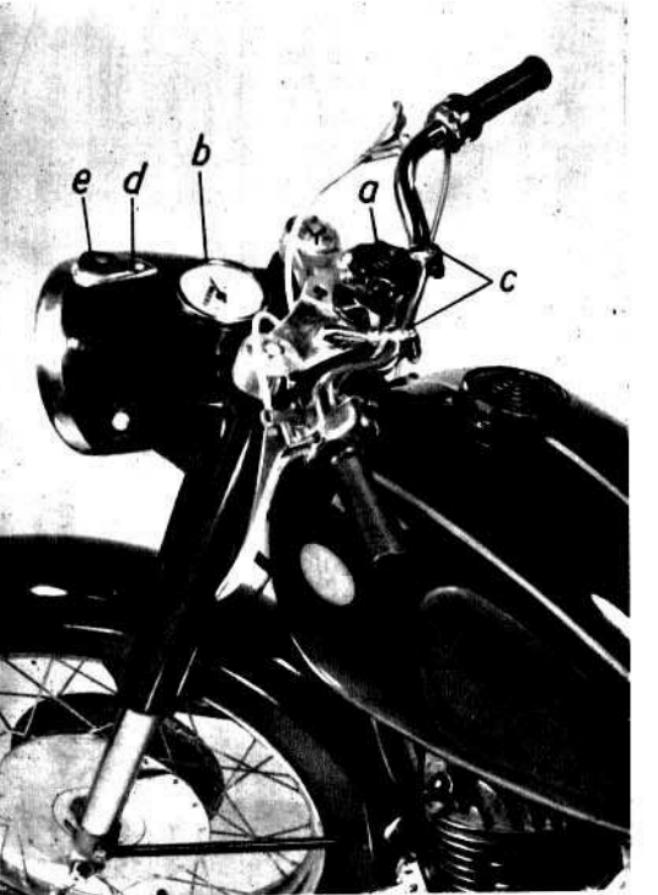
Вращающийся рычаг управления дросселем правильно установлен тогда, если он работает полностью без качания, без нахождения поворотного золотника под подъемом. Впрочем об установлении последнего мы повторно будем говорить в главе о распылителе.

Установление троса вращающегося рычага управления дросселем осуществляется установочным винтом, находящимся на крыше распылителя в подобном виде, как у винта ручного тормоза. На нижней части головки управления дросселем находится регулировочный цилиндрический винт, при помощи которого можно регулировать легкость

поворота рычага управления дросселем. Правильным способом регулировки является то, если винт поворачивается до такой степени внутрь, чтобы рычаг управления дросселем, при размыкании в каждом положении был укреплен без того, чтобы поворачивание стало более тяжелым. Рычаг управления дросселем необходимо в промежутках времени (каждые 3—5000 км) разобрать, вращающиеся детали смазать соответствующим маслом и так монтировать обратно. Разборка осуществляется таким образом, что развинтили два винта, одновременно с вывинчивая нижнюю часть, поддерживаем рукой, после удаления винтов, верхняя часть рычага управления дросселем снимается, нижняя часть станет отдельной и после отцепления головки троса и вращающаяся ручка снимается с руля. Сборка осуществляется в обратном порядке. Необходимо тщательно наблюдать за тем, чтобы трос попал обратно на свое место без излома и пружина упомянутого регулировочного винта также попала на первоначальное свое место.

Включатель билюкса, кнопка звукового сигнала

На левой стороне штурвальной колонки помещены в едином корпусе выключатель билюкса (переключатель света) и кнопка звукового сигнала (рис. 10, обозначение С) так, что во время управления большим пальцем оба могут быть легко обслуживаемы. Лампы «Пан-понии» снабжены соответствующей силой света, и поэтому надо обращать внимание на то, чтобы при вечерней поездке мы не ослепили едущие нам напротив водителей транспортных средств. В каждом случае необходимо затенить свет нашего прожектора, так как с легким движением большого пальца мы во многих случаях можем отстранить аварию, чтобы не ослепить едущих напротив водителей средства сообщения.



Рулевой зажим

Мотоцикл «Паннония» 250 см³ относительно построения шасси и силы двигателя конструирован так, чтобы он был пригодным для монтирования и для эксплоатации коляски. Пользование коляской мотоцикла связано с неизменным условием монтирования на двигателе зажима руля (рис. 12, обозначение *a*). По этой причине все мотоциклы снабжены этим оборудованием.

Рулевой зажим в случае соло эксплоатации в большинстве случаев не используется. При возможном установлении мотоцикла на станину или же в случае плохой дороги рулевым зажимом может хорошо пользоваться тот водитель, который привык ходить с зажимом руля. Начинающему водителю не советуется применение рулевого зажима в состоянии зажима, а при езде всегда содержать его в свободном состоянии.

Рис. 12. Зажим руля

Установочные и опорные болты руля

Руль вместе с его арматурой держат два рычага, укрепленные в головку вилки верхнего телескопа. Концы рычагов исполнены в виде оков и в них помещается руль. Укрепление оков, т. е. руля осуществляется при помощи болтов 12/*a*. Если требуется регулировка руля, то необходимо ослабить гайку четырех болтов, руль легко повернуть в желаемое положение, после этого натяжением всех четырех болтов руль укрепляется.

Замок для рулевого механизма и его место

Головка вилки верхнего телескопа исполнена таким образом, что вместе с этим есть возможность использования замка для рулевого механизма. Замок для рулевого механизма каждому мотоциклу фарично прилагается. Пользоваться замком рулевого механизма регулируется:

Рис. 13. Замок для рулевого механизма



В части замка ключ поворачивается в такое положение, чтобы заграждающая головка попала в одну плоскость с малым винтом с направляющей планкой замка. После этого (13/1) замок помещается в отверстие головки верхней вилки (13/2) и руль держать в таком положении, чтобы замок мог беспрепятственно помещаться через отверстие также и в выполненном поддерживающем глазке каркаса. После этого ключ поворачивается направо и вытягивается из замка, этим самым обеспечен мотоцикл от воровства. Обращаем внимание нашего милого покупателя на то, что ключ рулевого замка идентичен с ключом ящика для инструментов (11/a). Замок ящика для инструментов замыкается в вертикальном положении ключа, а в горизонтальном положении ключ открывает крышку ящика.

Ключ центрального включения и пуска

Центральный включатель помещен в головке лампы так, что через красиво оформленный наружный щит помещением пускового ключа можно двигать центральный включатель. Этот наружный щит снабжен покрышкой и после вынимания ключа закрывается отверстие пускового ключа оттяжкой покрышки (12) для препятствования возможного попадания туда наружной влажности. В головке лампы помещается хорошо освещенный спидометр со счетчиком километров.

Внутренний механизм головки лампы

После вывинчивания болта (5) рама лампы с зеркалом и оправкой вместе отдаляем. Стопорное кольцо (6) воспрепятствует выпадению винта. Вместе с тем при вывинчивании

обеспечивается предварительное напряжение и облегчает снятие рамы. У двигателей снабженных маховиком магнитным зажиганием, выпрямляющий селе (1) монтируется на внутренней части осветительной арматуры. От внутренней стены рамы лампы пружинными кольцами укреплено зеркало лампы (2) и на наружной части лампы находится стекло прожектора, снабженное резиновой изоляцией.

Для смены лампы необходимо отцепить пружину (11), а после ее удаления (12) опрокидывая из головки можно отстранить оправку лампы. Вынимание лампы осуществляется таким образом, что за левой рукой берется оправка и правой рукой слабо нажимается на головку лампы в направлении к оправе, после

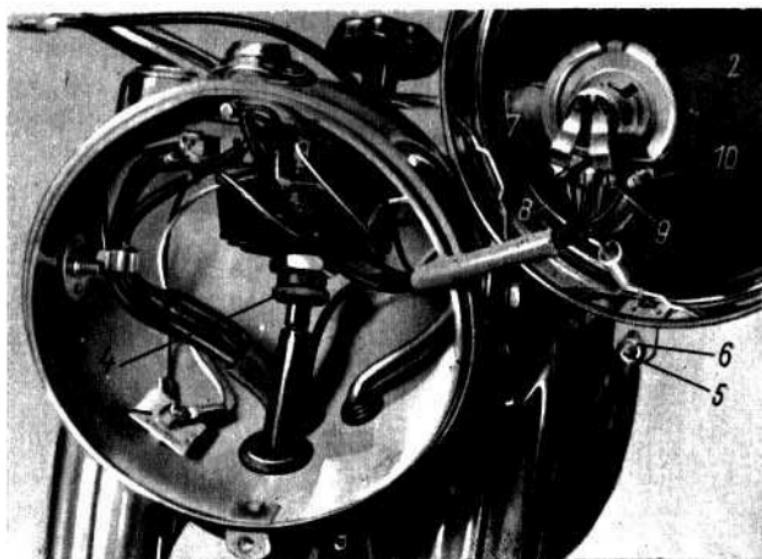


Рис. 14. Внутренняя часть прожектора

этого поворачивается лампой влево к буферу и затем вытягивая лампу удаляется из оправки.

Очередь укрепления кабеля оправки следующая:

- | | |
|----------------------|------------------------|
| 7) Одна нить билюкса | 9) другая нить билюкса |
| 8) городской | 10) земление |

В случае удаления проводов необходимо следить за тем, чтобы их обратное соединение производилось в таком же порядке. Приводную спираль тахометра укрепляем гайкой (4). После каждого 3—5000 км советуем свинтить гайку и в приводную спираль накапливать масло небольшого количества. Если по какой-либо причине хочется вынуть спидометр, то после отвинчивания запорной гайки (13) стягивается укрепительная пластинка (14), гайку (4) заранее отвинчиваем. После этого спидометр легко вынимается из осветительной арматуры. Если по какой-либо причине нарушаются провода центрального включателя, то необходимо тщательно следить за тем, чтобы цифровые обозначения кабелей попали в укрепительные полюсы центрального включателя с соответствующим цифровым обозначением. В этом оказывает помощь прикрепленная к внутренней стене осветительной арматуры схема включения (3).

Заправочное отверстие бензина — Бензиновый кран

Снятие колпака, служащего для покрытия бензовзаправочного отверстия, изготовленного из пласти массы, осуществляется поворачиванием полуоборота влево. Под колпаком резервуара в заправочном отверстии бензина помещен бензофильтр, целью которого

является препятствовать попаданию в бак засоряющих материалов вместе с бензином и он вместе с тем служит для предохранения от возможного взрыва вследствие неосторожности. Ввиду этого при заправке бензина фильтр по возможности не должен быть удален, а заправка горючего должна производиться через фильтр.

Горючее из бака попадает в поплавковую камеру распылителя через бензиновый кран, указанный на рис. 15.

Бензиновый кран снабжен соответствующим водяным мешком (1). Во внутренней части водяного мешка помещается эффективный фильтр, они вместе взятые препятствуют попаданию воды или засоряющих материалов в распылитель. После каждого 1—2000 км необходимо свинтить водяной мешок и очистить фильтр. Это осуществляется следующим образом:

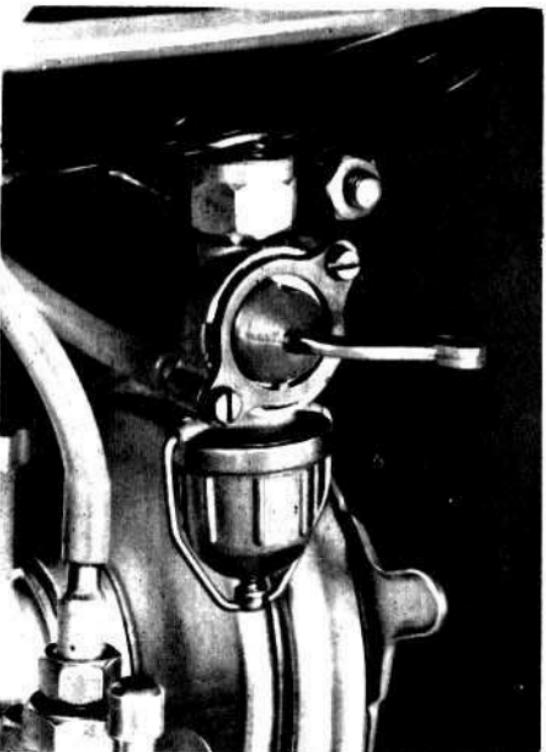


Рис. 15. Вид бензинового крана

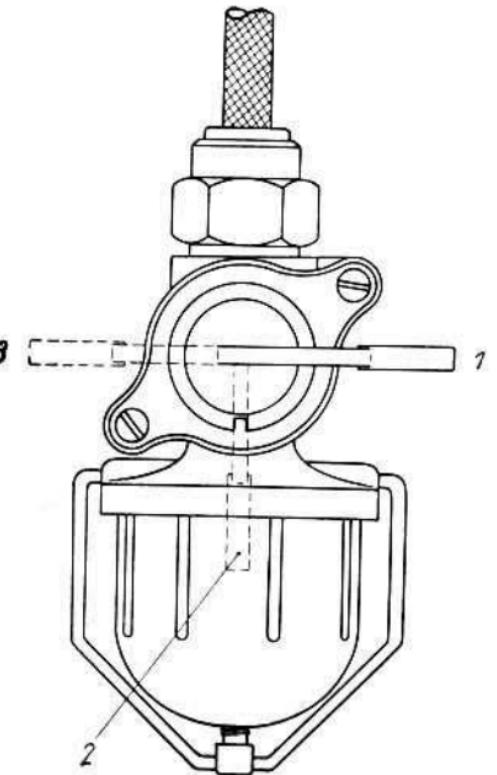


Рис. 16. Рисунок трех положений бензинового крана

Правой рукой поворачивается наружная часть водяного мешка (2) в направление хода часовой стрелки до отказа и затем поднимается водяной мешок и левой рукой отодвигается опорный хомут (3) в боковом направлении. После поворачивания хомута водяной мешок снимается. Во внутренности водяного мешка находится фильтрующее оборудование с пружинным держателем, после очищения последнего водяной мешок кладется обратно на первоначальное свое место в обратном порядке. В случае затыкания, если и после очищения бензин не течет хотя в баке имеется горючее, очищается главный фильтр бензинового крана следующим образом:

С помощью резинового шланга удаляется из бака горючее, или же поворачиванием двигателя в такое положение, чтобы во внутренней части бензинового крана не было горючего. Ключом (19) ссылаются укрепляющая стягивающая гайка (4). После полного отвинчивания последней, бензиновый кран мож-

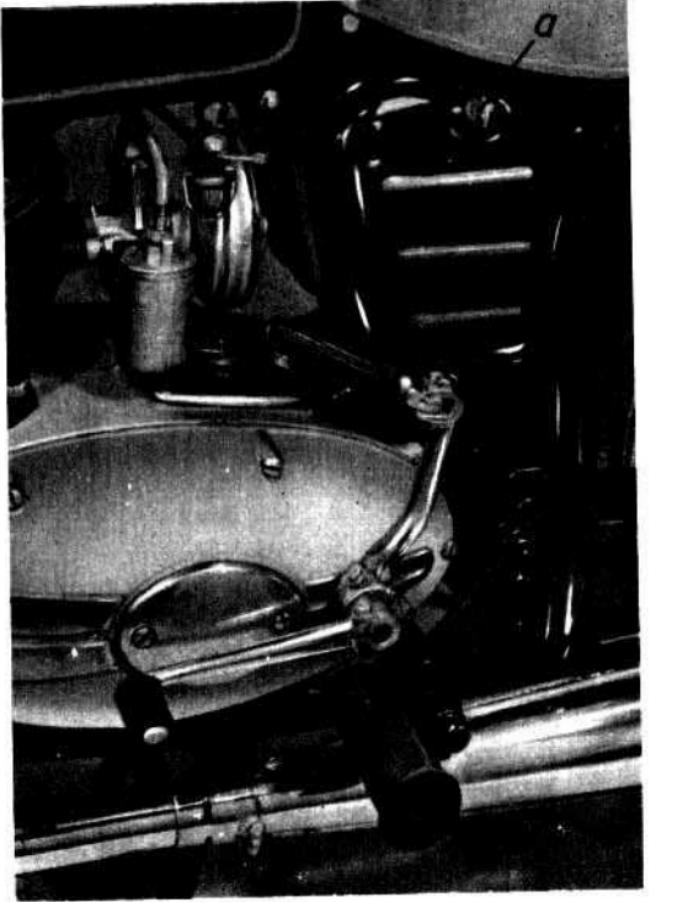
но вынуть из бака и можно произвести очистку. При обратном положении необходимо тщательно следить за тем, чтобы гайка с двойной резьбой перед ввинчиванием в бак со своей левой нарезкой одной-двумя резьбами была навинчена на резьбовую часть бензинового крана и чтобы уплотнение попало обратно на свое первоначальное место.

Бензиновый кран имеет три позиции. При вертикальном положении открыт нормальный бензиновый кран. Поворачивание бензинового крана налево включает запасное количество бензина. Это место обозначено буквой Т. Это положение бензинового крана, после того как кончилось топливо, достаточно для прохождения дальнейшего пути на 20—25 км.

Полное, поворачивание бензинового крана направо с обозначением з, обозначает закрытие бензинового крана. Мы советуем в случае остановления мотоцикла на продолжительное время, в каждом случае закрывать бензиновый кран. Этим самым предохраняется двигатель от всасывания горючего в случае перетечения, в результате чего затрудняется пуск мотоцикла, особенно при теплом двигателе. Этот наш совет предохраняет владельца мотоцикла от многих неприятностей, особенно в летний период времени и это не безразлично также и с точки зрения экономии топлива.

Рычаг кикстартера ножного переключателя

На левой стороне корпуса мотора помещаются на общем вале, ножной переключатель и рычаг кикстартера. Конструкция коробки передач выполнена таким образом, что самое нижнее положение ножного переключателя обозначает положение 0, этим решением для владельца мотоцикла стало более легким перемена передач, т. е. включение холостого положения при изменении скорости. У этого механизма последовательность переключения следующая:



От положения 0 все четыре ступени скорости включаются по направлению вверх х, а при обратном включении после ступени скорости 1, следует при включении вниз положение 0.

При перемене передачи необходимо всегда пользоваться муфтой сцепления, так как пропуская это, может настать серьезный дефект коробки передач. При спуске с горы с выключенным двигателем, передачу ни в коем случае нельзя изменять, а мотоцикл следует остановить и после нормального включения двигателя можем пользоваться коробкой передач. Рычаг перемены передач на валу можно установить по желанию. После ослабления гайки укрепляющего болта, и болт вынимается, то с вала рычаг можно стянуть и двинув обратно в желаемое положение с болтом или с гайкой можно опять укрепить его.

Рис. 17. Рычаги коробки передач и привода

Ножной рычаг кикстартера снабжен шарнирной верхней частью, чтобы управление мотоциклом было более удобное, вместе с тем рычаг не загрязнит штаны водителя. При пуске после изгиба рычага ногой или рукой с сильным движением пускаем в ход двигатель, в каждом случае по возможности таким образом, чтобы обратный пуск рычага заторможением ногой осуществлялся медленно. Этим предохраняем двигатель от происходящих от отбойной силы пружины преждевременных износов и повреждений. Если после истечения определенного времени замечается просачивание масла у вала кикстартера, то в этом случае рычаг ножного переключателя и рычаг кикстартера ставятся в положение, указанное выше. Из коробки передая масло опускается, после чего левосторонние болты, укрепляющие покрышку, вывинчиваются кругом, покрышку осторожно отстраняют по возможности так, чтобы не повредить уплотнение (в случае повреждения необходимо заменить новым). Заменим 2 резиновых кольца, установленных в желобе вала рычага кикстартера, покрышку монтируем братно, после чего рычаг кикстартера и рычаг ножного переключателя ставятся обратно на место. Проведением этой работы течение масла прекращается, однако советуем, если эта работа необходима по возможности дать ее совершить специалисту.

Ящик для инструментов снабжен предохранительным замком идентичным с предохранительным замком руля.

Установление балансира — Натяжение цепи

Установление цепи мотоцикла «Паннония 250 см³» осуществляется центрально и одновременно с установлением цепи нет необходимости в отдельном установлении заднего колеса. Установление осуществляется следующим образом:

После ослабления гайки балансира на ключевое отверстие (рис. 18, обозначение *a*) болта положим торцевой или гаечный ключ (*18/b*), после чего отстраняется запорная пробка и пальцами (*18/c, d*) проверяется ослабление цепи. Ключ поворачивается до тех пор, пока эксцентр всю заднюю качающуюся часть в желаемом направлении двигает до того,

пока шатание цепи вверх и вниз не превышает всего 20 мм, при пружинении на загрузку одного лица. После достижения желаемой ступени установления натяжной болт цепи поддерживается всегда до тех пор, пока стопорная гайка, находящаяся на противоположной стороне не натягивается. После совершения регулировки запорная резиновая пробка устанавливается обратно на свое место в смотровое отверстие.

Рис. 18. Установление цепи



Задний тормоз, установление

Задний тормоз приводится в действие через рычаг педали тормоза. Соединение между рычагом и тормозным кулаком осуществляется с помощью упругого троса. Установление рычага осуществляется следующим образом:

Устанавливающий болт тормоза (рис. 8, обозначение 15) ввинчивается внутрь до тех пор, пока (рис. 9, обозначение 17) у рычага педали тормоза после свободного хода приблизительно 20 мм, не начинается тормозной эффект. Рычаг тормоза также, как и рычаг перемены передач, устанавливаемый по желанию в форме указанной при трактовке рычага перемены передач. Необходимо обратить большое внимание на смазку троса тормоза (после каждого 3—5000 километров) и следить за тем, чтобы наружные тросо-запорные резиновые гармошки плотно легли на своем месте.

Задняя лампа — Автомат сигнальной лампы торможения

Задняя лампа и тормозной фонарь больших размеров из пластмассы в одинаковой степени обеспечивают хорошее освещение номерной дощечки, заднего красного сигнала и интенсивного тормозного сигнала. Осветительная арматура из пластмассы имеет три цвета. Нижняя часть белая, средняя часть рубиново-красная и верхняя сигнальная часть имеет оранжевый цвет. Освещение номерной дощечки осуществляется одной лампой 6 в 3 вт. Освещение тормозного фонаря обеспечивается одной лампой 6 в 5 вт. Тормозной фонарь помещен таким образом, что при торможении через оранжевую арматуру светит вверх и в момент торможения большим светом освещает всю заднюю часть мотоцикла.

Преимуществом которого является, что при торможении возникает интенсивно сильный свет без того, чтобы ослепил едущего за мотоциклом водителя средства сообщения.

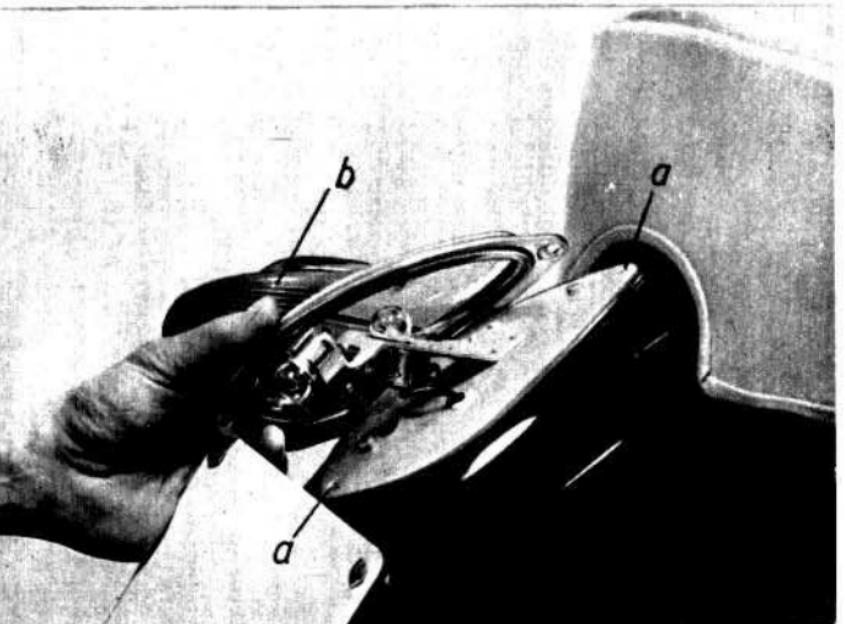
При смене и очистке лампы (рис. 19/а) из отверстий вывинчивается 2 болта, после чего пластмассовую коробку (б) можно легко снять указанным на рис., способом. Органической частью задней лампы с тормозным фонарем является автомат (рис. 9, обозначение 18/а),

который помещается на правой стороне мотоцикла над задней частью корпуса двигателя, и ссыединен с выполнением тормозного рычага пружинным соединителем.

Натяжной болт цепи

Соответствующее установление цепи осуществляется движением болта, о котором будем говорить в дальнейшем.

Рис. 19. Задняя лампа



Аккумулятор и опорный ящик

Мотоцикл поставляется с новым незаполненным аккумулятором и перед пуском в эксплуатацию мотоцикла необходимо заполнение аккумулятора специалистом. Первое наполнение аккумулятора называется формированием, и если это производится с точки зрения специальности неправильно, то аккумулятор может преждевременно выйти из строя. Поэтому этой работой мы должны поверить специальную фирму. Двигатели с системой зажигания магнитным маховиком могут быть переданы в эксплуатацию и без аккумулятора, даже и освещение может быть приведено в действие непосредственно. Единственно звуковой сигнал зависит от эксплуатации аккумулятора. У мотоциклов, снабженных генераторным зажиганием (акку зажигание) положение уже другое, так как основным условием передачи в эксплуатацию является наполнение аккумулятора. Аккумуляторы, поставленные с мотоциклами имеют 7 а·ч и первое наполнение их должно осуществляться на основании ниже следующих указаний:

Камеры необходимо заполнить химически чистой серной кислотой густотой 24 Ве° (аккумуляторная кислота) после стояния в протяжение 10—12 часов беспрерывно необходимо заряжать током 0,7 а в протяжение 24 часов. Зарядку продолжаем до тех пор, пока в камерах начинается равномерное выделение газа и пока в камерах напряжение достигает 2,6—2,7 в, а густоты кислоты достигнет 32 Ве°. Во время наполнения необходимо проверять температуру кислоты. В том случае, когда температура достигает 40°, необходимо снизить силу зарядочного тока на половину или же на одну треть, в этом случае зарядку необходимо производить более продолжительное время.

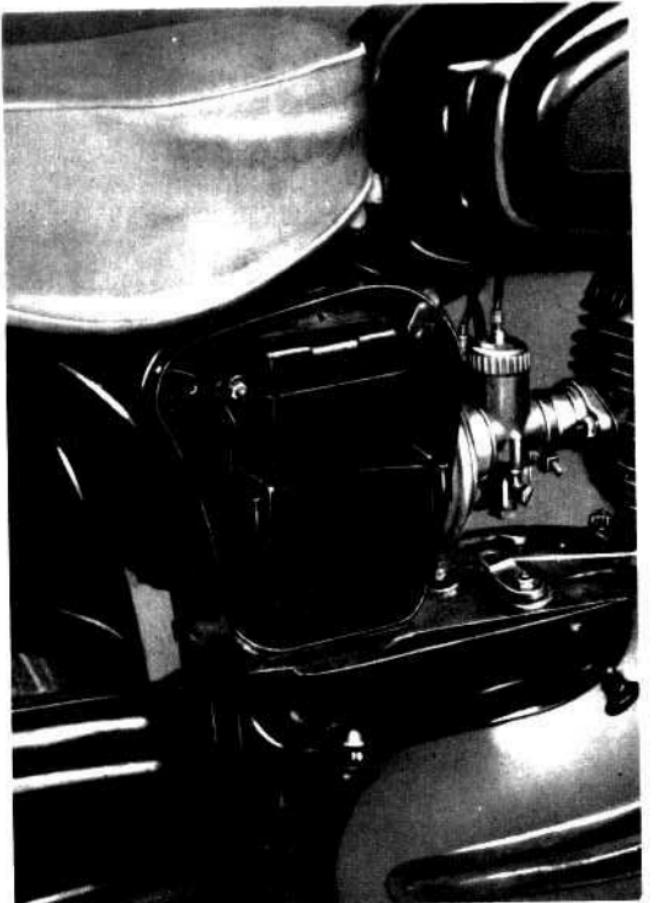


Рис. 20. Вид открытой коробки аккумулятора

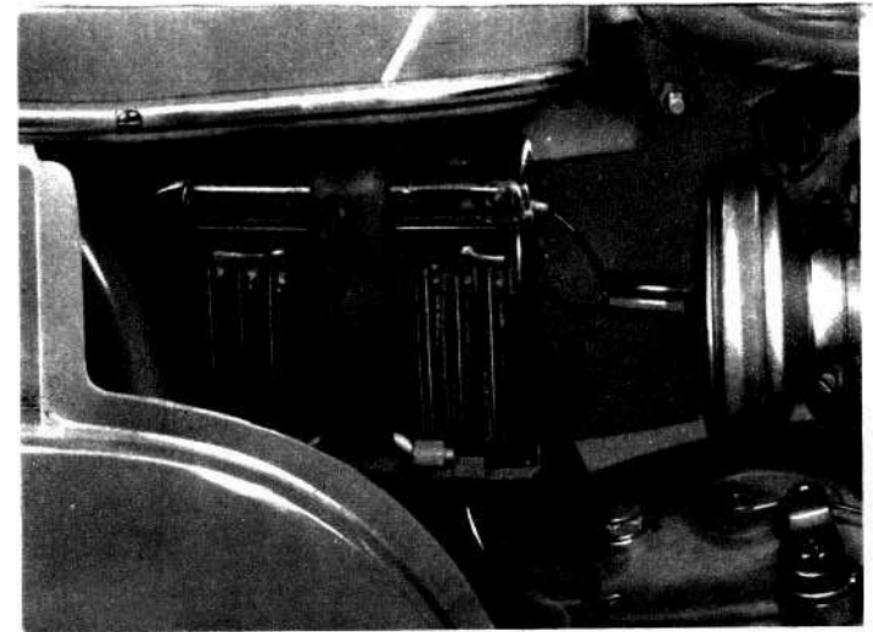
Если обслуживание осуществлялось на основании вышеуказанных и уровень кислоты стоит на 8 мм над верхним краем пластинок, в этом случае после заканчивания зарядки густота кислоты должна быть 32 Be°. Если густота выше этого, часть кислоты необходимо удалить из камеры и дополнить дистиллированной водой. После окончания процедуры за короткое время еще необходимо продолжать зарядку, чтобы кислота и дистиллированная вода хорошо перемешались. После окончания зарядки винтовую пробку заливного отверстия ввинтить на свое место, крышку аккумулятора тщательно вытирая насухо и полюсы смазать кислотостойким жиром. После этого аккумулятор вполне способен для передачи в эксплуатацию. В целях достижения более продолжительного срока службы мы предлагаем, что после первого наполнения

в течение 10 часов силой 2 а ослабить аккумулятор до тех пор, пока напряжение камеры снизится на 1,8 вт, и после этого уже вышеописанным способом зарядится аккумулятор вторично и затем передается в эксплуатацию.

Боковая опора

Мотоцикл Паннония TL 250 продается с боковой опорой двух типов. Первым типом является чугунный рычаг, монтированный под правосторонним болтом подпорки для ног таким образом, что он плотно лежит между подпоркой для ног и опорной частью каркаса и тем самым зажимный болт подпорки для ног укрепляет подпорку для ног вместе с бо-

Рис. 21. Аккумулятор у закрытого двигателя



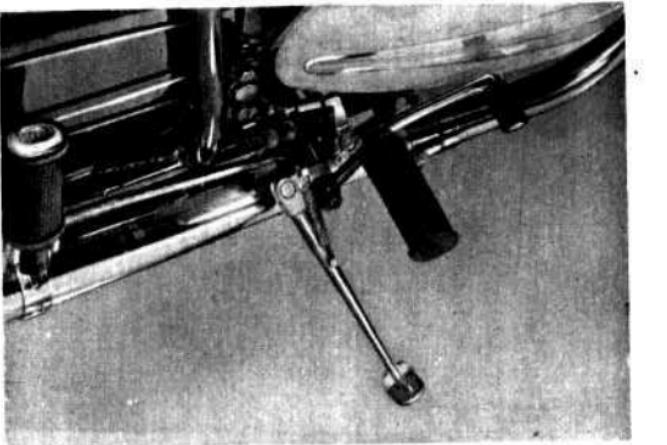


Рис. 22. Боковая опора в открытом виде. Тип 1959

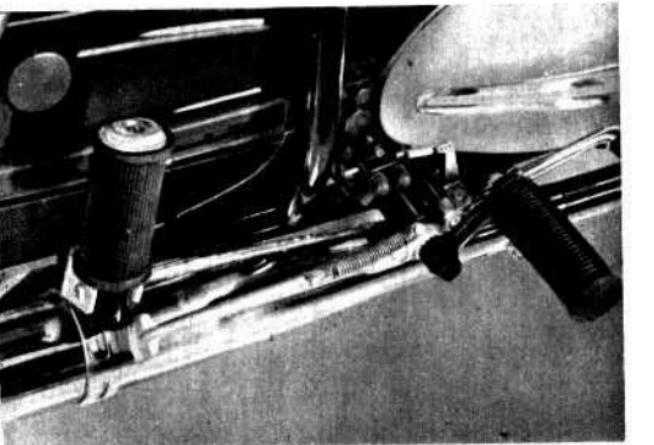


Рис. 23. Боковая опора закрытая. Тип 1959

ковой опорой к каркасу. При установлении необходимо тщательно следить за тем, чтобы боковая опора в спокойном закрытом положении не дотрагивалась ни к выхлопной трубе, ни к каркасу. Боковая опора другого типа монтирована на конце ножной педали в такой форме, что вместо пружины резина ножной педали дает упругое укрепление, необходимое для избежания шумов в закрытом положении. 4 приложенных рисунка: 22—25, изображают боковую опору в спокойном положении подпретой в режиме работы. С помощью маленького рычага, видимого на опоре, т. е. при топтании или поднятии этого рычага приводится в действие боковая опора.

Отверстие контроля цепи

Соответствующее напряжение цепи контролируем через маленькое отверстие, покрытое маленькой резиновой пробкой.

Станина двигателя

Боковую станину употребляем только при быстрых установках. При монтаже дефекта, ремонте в каждом случае поднимаем двигатель на колесную станину, монтированную под корпусом двигателя на каркасе. Способ поднятия следующий: Правой ногой наступаем на рычаг, выступающий на левой стороне двигателя, под выхлопной трубой. Правой рукой берется часть хомута, который ближе всего к руке и одним движением поднимаем двигатель на колесную станину. При снятии двигаем вперед только двигатель,

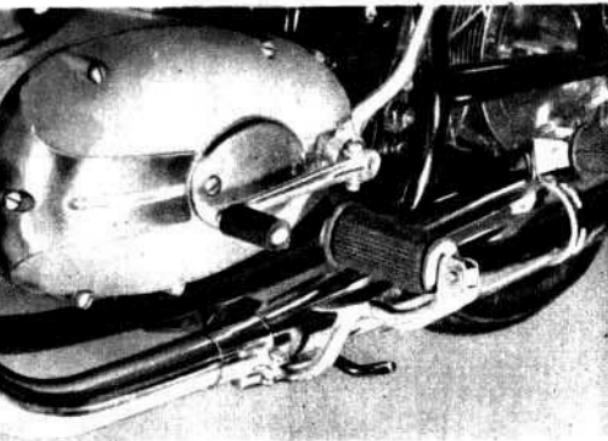


Рис. 24. Боковая опора в открытом виде. Тип 1960

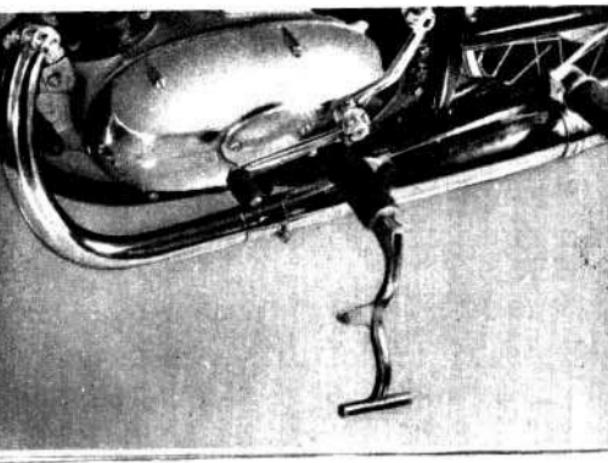
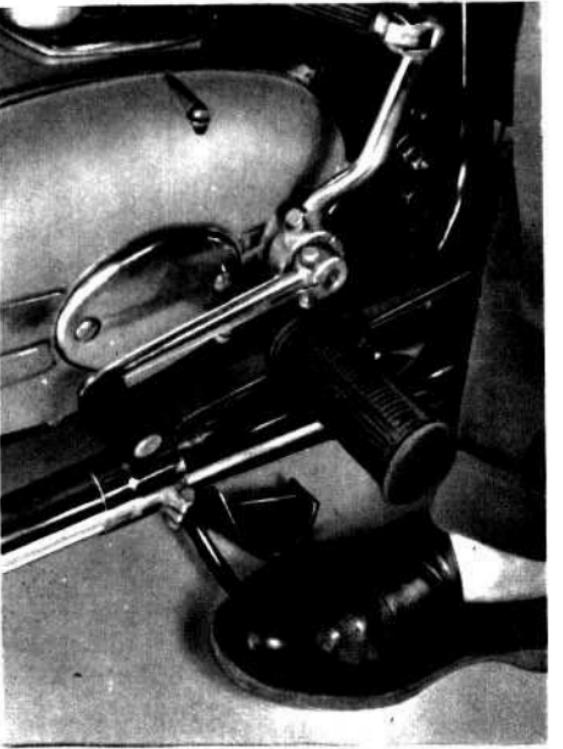


Рис. 25. Боковая опора в закрытом виде. Тип 1960



пружина колесной станины автоматически тянет обратно к станине в положение покоя.

Передняя телескопная вилка

При конструкции передней телескопной вилки гидравлика стала вполне излишней и на двух концах находящиеся пружины совершают пружинение, т. е. в случае надобности также и успокоение. Рисунок 27 наглядно показывает полную переднюю вилку в разобранном виде.

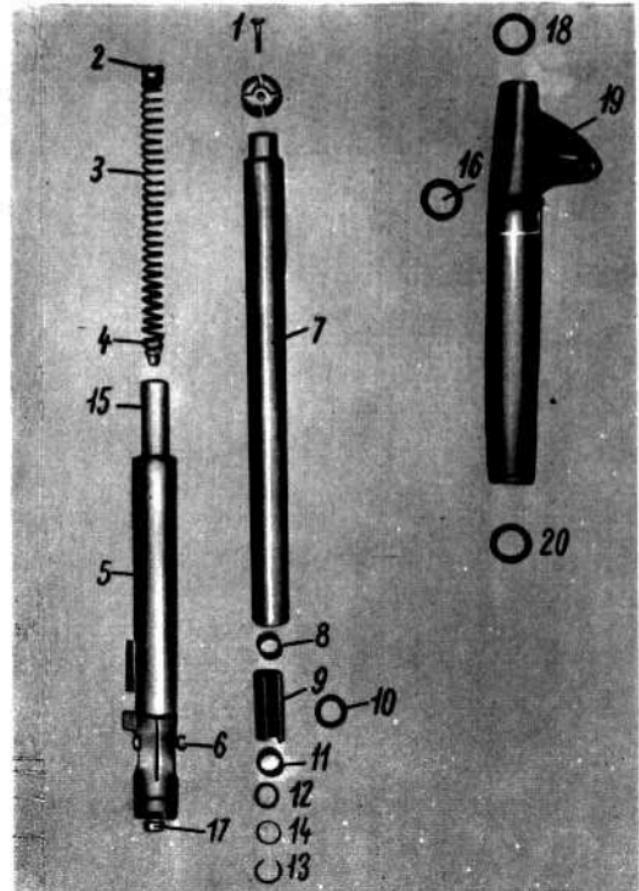
Если по любой причине станет необходимой смена пружины, в этом случае необходимо ослабить, гаечным ключом стопорный болт, укрепляющий конец пружины (1), после чего по возможности радиусным ключом необходимо ослабить находящийся под ним запорный винт (1) с поперечным разом. После демонтажа первого колеса и

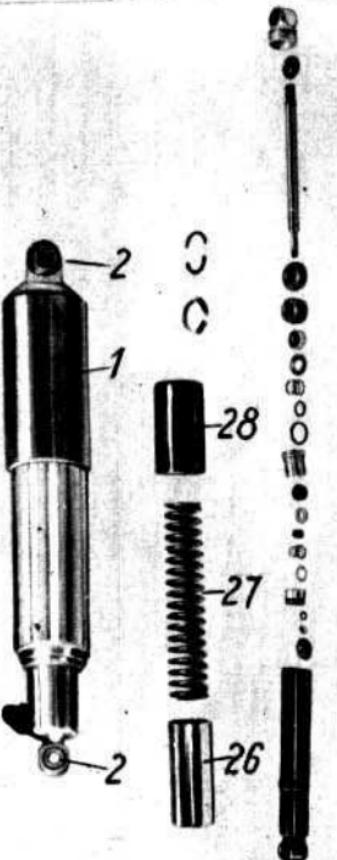
колесного крыла стержень вилки станет подъемным и поворачивая влево пружину телескопа вывинчивается из стержня вилки. После этого натягивая вниз, также и нижний стержень вилки подъемный. При смене обеих пружин мы можем произвести вышеуказанную работу без демонтажа колесного крыла и смены колеса. Для смазки вилочного механизма необходимо влиять по 0,05 л моторного масла на каждый стержень видки в среднюю трубу (15) стержня вилки (7), а также перед сборкой необходимо легко смазать жиром пружины и скользящие поверхности.

Рис. 27 показывает все принадлежности телескопа в порядке монтажа.

Рис. 26. Средняя станина

Рис. 27. Передняя вилка в разобранном виде





Задний амортизатор

Основным условием мягкого пружнения двигателя является амортизатор соответствующей конструкции. У машин с качающейся вилкой, итак у Паннонии также монтируются 2 амортизатора между каркасом и качающейся вилкой. Для избежания шумов, происходящих от возможного износа, амортизаторы укреплены на своих местах установки (2), на соответствующим образом выполненных резиновых блоках. Пружинение обеспечивается пружиной соответствующих размеров и для успокоения возникающей живой силы служит амортизатор (гидравлика), изображенный на рис. 28 в разобранном виде (в очереди монтажа). Гидравлика по своей конструкции одинаково успокаивает амортизацию и пуск в движение. Самым важным фактором хорошего действия по-

следнего является применение соответствующего амортизационного масла. В случае возможного течения масла необходимо тут же сменить уплотнение Симмеринг.

Для обеспыливания амортизатора и для его защиты служат телескопические оболочки.

РАБОТА ДВИГАТЕЛЯ

Двигатель мотоцикла Паннония типа TL 250/59 является двухтактным. Процесс работы, производящийся в цилиндре, происходит в течение одного оборота, т. е. за один ход поршня в верхнем и нижнем направлениях. Оба хода называются тактом, итак за один оборот двигатель совершает по два такта. У двухтактного мотоцикла нет клапанов, нет полного привода газораспределения, масляного насоса и много таких деликатных частей двигателя, которые требуют тщательного установления.

Ход двигателя намного равномернее, чем у четырехтактных двигателей, ввиду того, что на каждый оборот колес попадает по одному рабочему такту. Через равномерный ход и управление легче. У мотоциклов Паннония применяется полоскание с поперечным течением системы Шнюрле, оказавшееся лучшим до сих пор и обеспечивающее высокую производительность и низкий расход топлива современных двухтактных двигателей.

На следующих рисунках мы показываем работу двигателя наглядно, разобрав на фазы.

Двигатель — как это видно на рис. 29 — имеет на стороне привода два кривошипа,

Рис. 28. Задний амортизатор.

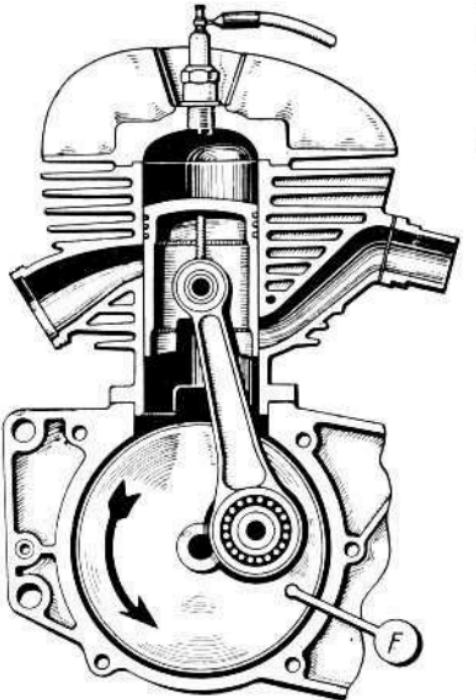


Рис. 29. Поршень движется в верхнем направлении

установленные в два шарикоподшипника (6305) больших размеров. Приводной рычаг с роликовым подшипником (5×6 мм 44 шт). На стороне магнита направляет опять шарикоподшипник больших размеров (6305). Двигатель снабжен по обеим сторонам совершенно закрывающими уплотнениями Симмеринг ($25 \times 50 \times 10$). На стороне магнита уплотнение помещено вне шарикоподшипника, ввиду того, что от магнита необходимо содержать далеко масло. На стороне цепного колеса уплотнение помещается между двумя шарикоподшипниками. Упомянутое уплотнение у двухтактного двигателя играет важную роль, так как двухтактный двигатель во время работы всасывает смесь в первую очередь в коробку кривошипа и только отсюда попадает смесь в цилиндр через пропускной канал.

Если испортится уплотнение со стороны махового магнита, это явно помимо снижения мощности также из того, что и зажигательный магнит станет масляным от смеси, вытекающей во время

такта компрессии. Если испортится уплотнение противоположной стороны, это явно помимо возникшего и здесь снижения мощности из того, что при фазе всасывания поршень пересасывает масло из коробки передач, т. е. из корпуса муфты сцепления и двигатель, получая намного более богатую смесь, сильно дымит. Если недостаток не направим заблаговременно, после всасывания всего количества масла коробки передач можно рассчитывать на дефект коробки передач или муфты сцепления.

После этого переходим на трактовку главнейших тaktов действия двигателя.

1 тakt — во время участка работы, показанного на рис. 29. Поршень движется в верхнем направлении, этим самым увеличивается всасывающая площадь коробки кривошипа F и в последней происходит разрежение.

На рис. 30. поршень приближается к верхней мертвоточке, всасывающий желоб В соединяющий коробку кривошипа с распылителем станет свободным

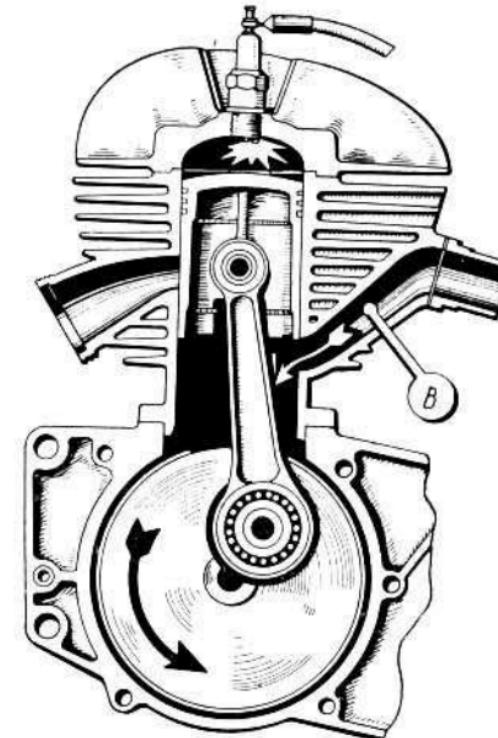


Рис. 30. Поршень движется в верхнем направлении

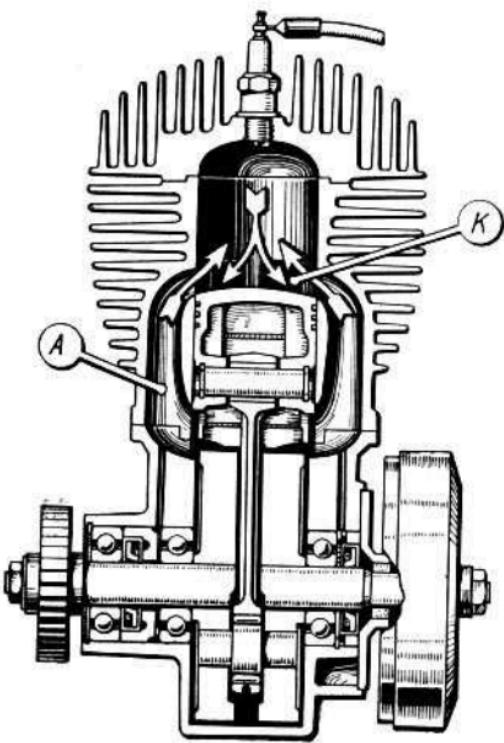


Рис. 31. Поршень двигается в нижнем направлении

и в отсасывающую камеру коробки кривошипа через распылитель влиивается смесь бензина, масла и воздуха. В это же время вследствие движения поршня в верхнем направлении сжимает свежую смесь, находящуюся в цилиндре. На рисунке изображено то положение, при котором поршень по своему пути вверх достиг ступени предварительного зажигания и свеча запальщая зажигает сжатую смесь с электрической искрой большого напряжения. Взрывная сила натяжения смеси с большой силой нажимает на переходящий через мертвую точку и движущийся в нижнем направлении поршень. Естественно, при высоком числе оборотов двигателя только тогда имеется достаточно времени для полного сгорания, если зажигание смеси производится перед верхней мертвой точкой на предписанной степени зажигания (мера предварительного зажигания: 3 мм пути поршня перед верхней мертвой точкой).

II тakt — на рис. 32 поршень движется уже в нижнем направлении, и в это же время закрывает отверстие В и сжимает свежую смесь, находящуюся в отсасывающей камере кривошипа, всасываемую из карбюратора.

На рис. 31 поршень на своем пути в нижнем направлении в близости нижней мертвой точки начинает открывать выхлопное отверстие К.

На рис. 32 выхлопные отверстия остаются открытыми, поршень начинает открывать также и продувочные каналы. Ввиду того, что эти каналы у двигателей системы Шнурле лежат в перпендикулярной плоскости на выхлопной канал, из коробки кривошипа каналы могут быть изображены только в аксиальном разрезе.

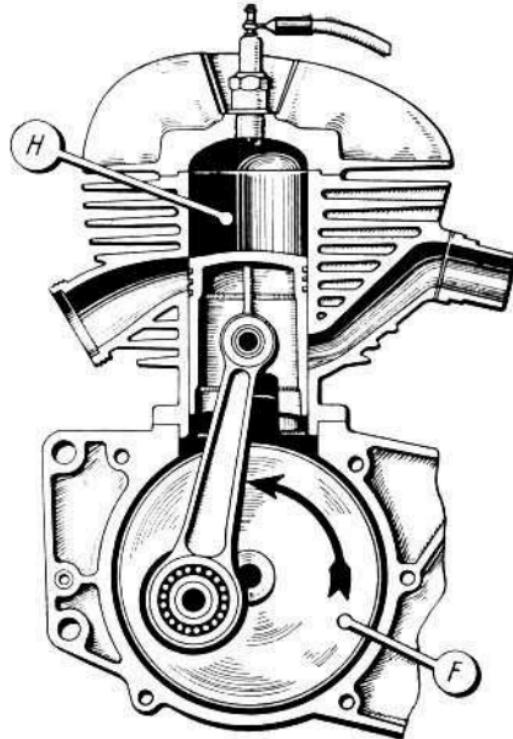
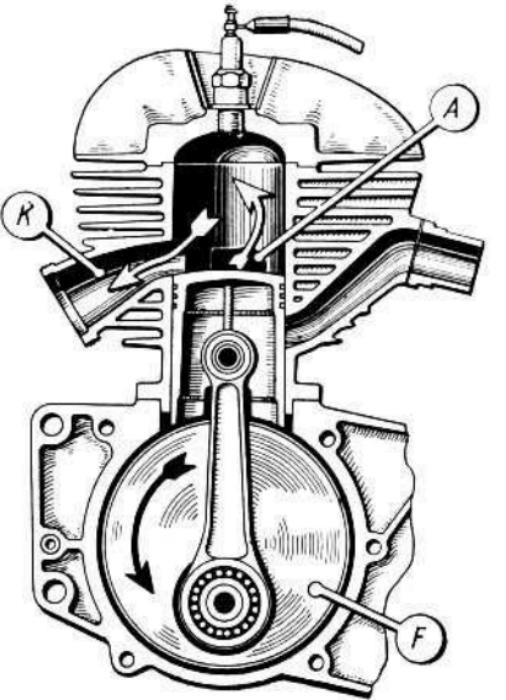


Рис. 32. Поршень двигается в нижнем направлении



У двухтактных двигателей очень важно, чтобы выхлопные отверстия были открыты уже до открытия продувочных отверстий. Если по любой причине уменьшаются размеры выхлопных отверстий до размеров продувочных отверстий, прекращается правильная работа двигателя. Этот случай может возникнуть при осмолении. Поэтому необходимо временное копчение двигателей в зависимости от качества масла и от пропорции смеси.

Смазку всех вращающихся деталей двухтактного двигателя, а также и смазку трущихся на стенке цилиндров поршня, колец, подшипников и т. д. масло, смешанное с бензином производит автоматически, поэтому важно точное соблюдение предписанной пропорции смешивания.

Рис. 33. Нижняя мертвая точка, втекание и вытекание смеси

ПУСК В ЭКСПЛОАТАЦИЮ

Отдельные детали мотоциклов, поставляемых заводом, смазаны анткоррозийным веществом. Поэтому перед пуском в эксплуатацию необходимо полное очищение мотоцикла и отстранение защитного слоя масла, в случае необходимости, полное полирование полированных и хромовых частей. По окончании этой работы необходимо проверить давление в резинах как у переднего, так и у заднего колеса ввиду того, что поставляемые мотоциклы с точки зрения сбережения резины поставляются только с мало нагнетенными резинами.

Перед пуском в эксплуатацию типа машины с аккумуляторным зажиганием, необходимо наполнить аккумулятор способом, указанным в инструкциях использования аккумуляторов. Машина с маховым магнитным зажиганием может быть передана в эксплуатацию также и без аккумулятора, однако ввиду того, что звуковой сигнал постоянного тока и действию которого необходимо наполнение аккумулятора.

После заправки предписанной бензиновой смеси необходимо открыть бензиновый кран указанным способом, затем ставим обогатительный рычаг, монтированный на реле у распылительной части на данное положение, положив на место ключ зажигания, последний зажигается в самое нижнее положение и воздушный фильтр закрывается.

После 1—3 сильных ударов двигатель пущен в ход, по 2—3 минутах хода на месте рычаг обогатителя постепенно двигаем обратно в основное положение и когда действие двигателя станет равномерным, с двигателем можно отправиться на первую пробную поездку, тщательно соблюдая инструкции по пределам скорости и отдельных участках эксплуатации. Естественно, перед отправлением необходимо проверять регулировку зад-

него и переднего тормоза, эффективность, а также и правильный зазор муфты сцепления, звукового сигнала и действие освещения.

ОБКАТКА

С точки зрения срока службы нового двигателя имеет решающее влияние то обстоятельство, чтобы соблюдали все указания инструкций по обкатке и чтобы ни в коем случае не превысили предписанную скорость по километрам. В процессе обработки внутренней поверхности поставляемых двигателей несут на себе небольшие следы обработки и поэтому не может образоваться на нем парманетный масляный слой чрезвычайной тонкости, препятствующий металлическому соприкосновению деталей, движущихся продолжительное время в масле. Значит в первый период времени обкатки скользящие поверхности металлически соприкасаются и поэтому возникает намного более высокая температура, переступающая определенные пределы (вследствие использования сверх инструкций) и может причинить испорчене или другой дефект. Ввиду этого просим Вас, милый владелец мотоцикла Паннония, не откажите в любезности, в Вашем собственном интересе соблюдать нижеследующие правила, которые были составлены на основании практического опыта.

Двухтактный двигатель как и мотоцикл Паннония 250 см³ работает на масляной смеси, смешанной с бензином. Моторное масло, перемешанное с бензином, после всасывания осадится на поверхностях движущихся частей и этим самым обеспечивает постоянную

смазку маслом последних. Непременно важно наружное смешивание масла и бензина перед заправкой. Необходимо избегать нехорошую практику заправки в бак масла и бензина отдельно, потому что результатом может быть осаждение не перемешанного с бензином количества масла на нижней поверхности бака, вследствие чего мотоцикл может выйти из строя. Правильной практикой является принятие горючего из колонки со смешанным топливом, или же масло и бензин в отдельном сосуде смешивается соответствующим образом предписанному количеству и только после этого наливается в бак.

Смесь бензина-масла в первом периоде времени должна быть более густой и поэтому советуем на первые 1500 км смешивать горючее 1:15, что означает, смешивание 1 л масла с 15 л бензина. После первых 1500 км пропорция смеси 1:20, после 5000 км — 1:25, и такая пропорция смеси используется в дальнейшем.

По возможности необходимо употреблять масло хорошей марки! Масло должно соответствовать качеству SAE 30—40. При горючем с октановым числом 70—80 достигается антидетонационная, хорошая мощность. Испытанные на заводе двигатели только на короткое время подвергаются испытанию на мощность, итак с новым двигателем необходимо ездить с соответствующей осторожностью до 1000 км. Если помимо точного соблюдения инструкции испытаем защемление поршня, необходимо непременно обратиться к станции обслуживания или в соответствующий ремонтный цех, так как надувание может быть следствием такого недостатка установления, как например, предварительное зажигание не по предписанию; смесь бедная в бензине; частичное закупорение распылителя и т. д. Явлением защемления является то обстоятельство, что мощность двигателя все более

и более уменьшается, однако при дальнейшей форсировке наступает дребезжащий стук. Если бы форсировался двигатель даже и после этого, тогда могло бы наступать внезапное защемление поршня, что может привести к блокированию заднего колеса. Этого явления нельзя дожидаться, но при утомляющем такте необходимо двигатель остановить, дождаться пока последний немного охладиться и только после этого отправиться в дальний путь. (Во время обкатки советуем в промежутках времени езды на шоссе повторное снятие и прибавление газа.)

Обкатку необходимо производить с нагрузкой одного лица и по возможности на плоской местности, на пути без многих возвышений. По обозначению спидометра со счетчиком километров нельзя превысить следующие скорости даже и в том случае, если двигатель, наклонный к легкому убыстрению, итак, до первых

500 километров

между 1000 и 2000 километрами

передача IV

60 км

передача IV

70 км

передача III

45 км

передача III

50 км

передача II

30 км

передача II

30 км

передача I

20 км

передача I

24 км

За время обкатки необходимо следить за тем, чтобы при замедлениях во время включить обратно на более низкие ступени передач, чтобы двигатель слишком не загрузился. Это обратное включение должно производиться всегда в соответствующее время, чтобы обеспечить беззагрузочную работу двигателя без дергания, естественно, таким образом, чтобы

и при более низких скоростях избежать убыстрение над данным уровнем скорости, что может причинить более маленький эффект охлаждения небольшой скорости ненормальное отопление — ущерб.

Во время обкатки мы советуем при более маленьких нагрузках и небольших скоростях использовать свечи Боша 175—145 с более низкой теплотворной способностью.

После первых 500 км — если нет профилактики, где производится обязательная проверка — необходимо проверить или же дать проверить двигатель, чтобы масло из корпуса двигателя было спущено. После омывания внутренних частей корпус двигатель заполняется со свежим маслом. Обязательно контролируется правильная степень зажигания, вычищается и регулируется распылитель, контролируется зазор муфты сцепления и в случае необходимости установить дополнительно. То же самое относится и к ручному и ножному тормозу. Необходимо контролировать уровень кислоты аккумулятора и в случае необходимости пополнить дистиллированной водой. — Необходимо также контролировать уровень резинового нагнетания и степень затяжения всех болтов.

После полной обкатки свеча запальная сменяется на свечу запальную Боша с теплотворной способностью 225. Тщательно контролируются в предписанной форме все детали мотоцикла, подразумевая здесь уже и пружинение, и после этого можно пользоваться полной скоростью, однако, естественно, в собственном интересе необходимо следить за тем, чтобы без потребности у отдельных ступеней скорости двигатель не вращать слишком сильно, и во время переключить и правильным обслуживанием правильно установленной муфты сцепления производить замену передач таким образом, чтобы нагрузка на сцепляю-

щиеся шестерни была минимальной. После этого очень мало надо заботиться о правильно обкатанном мотоцикле, так как двухтактные двигатели по своей натуре требуют сравнительно простого ухода в том случае, если эксплоатация производится при соблюдении правильной пропорции смешивания.

В дальнейшем мы занимаемся с каждой частью мотоцикла Паннония отдельно и даем все инструкции, необходимые при регулировке, ремонте и работе двигателя.

В первую очередь обращаем внимание милого владельца мотоцикла Паннония на то обстоятельство, чтобы большой ремонт — если бы в этом возникла необходимость — дал производить только профилактической станцией или специальной фирмой, так как сборочные работы, произведенные неквалифицированным лицом, могут причинить большие ущерба, чем сколько дали пользы.

УХОД И ЗАПРАВКА

Двигатель

Конструкционные части двигателя установлены в корпусе из легкого металлического литья (алюминий) высокой прочности, в соответствии с целью разделения на несколько частей.

Средняя часть корпуса двигателя содержит в себе закрытую площадь коробки кривошипа, механизм коробки передач, а также и шарикоподшипники обоих механизмов и уплотнения концов вала.

На левой стороне корпуса мотора установлена приводная часть, муфта сцепления в сборке и пусковой механизм, а также автоматический рычаг и установочные части переделы передач.

На правой стороне корпуса мотора находится в зависимости от выполнения маховой магнит или генератор. Тут помещены также и все оборудование зажигания и освещения. Первая шестерня вторичного привода и связанный с ней тесно спидометр со счетчиком километров также помещаются под правосторонней крышей.

С отдельными частями двигателя мы ознакомим Вас в дальнейших главах, здесь считаем необходимым еще дать нужные указания относительно возможного копчения.

Рабочей характеристикой двухтактных двигателей является то обстоятельство, что служащее для целей смазки горевшее масло на различных наливных соприкасающихся поверхностях оставляет за собой осадки — сажу. Этот сожженный слой в зависимости от периода рабочего времени увеличивается до такой степени, что после приблизительно 10—20 000 км пути (в зависимости от качества масла) может сузить отверстия выхлопного канала и присоединяющийся спуск выхлопной трубы. Естественно, это обстоятельство связано со сильным снижением производительности и возрастание может довести до того, что совсем прекратится работа двигателя.

Если хотели бы отстранить осадки масла (сажу, копоть) с упомянутых выше частей, необходимо демонтаж головки цилиндра, корпуса, советуем — если владелец мотоцикла не владеет соответствующими специальными знаниями — дать производить

эту работу в специальную мастерскую, где с помощью соответствующих инструментов за короткое время легко произведут очистку двигателя от сажи.

Зажигание — маховой магнит

Мотоцикл Паннония типа TL 250/59 изготавливается с двумя зажигательными оборудованием. Одно — до сих пор хорошо известно зажигание махово-магнитное зажигание, другое — аккумуляторное зажигание высокой мощности (снабжено осветительным оборудованием 6 в 61 вт).

Маховой магнит по сущности не что-либо, как генератор переменного тока, вследствие вращения во встроенных обмотках индицируется переменный ток, поэтому подаваемая наполнительным свертком энергия по своей природе может быть использована только путем селена для целей зарядки аккумулятора.

Маховой магнит состоит из двух частей:

a) неподвижная часть

она состоит из следующих частей:

1. Основная плита
2. Овальные укрепительные отверстия (3 шт) для установления зажигания
3. Изолированный пружинный кабельный контакт (для 3 проводов)
- 4—5. Осветительные свертки

6. Наполнительный сверток
7. Сверток зажигания
8. Конденсатор
9. Молоточек прерывателя с подвижным контактом
10. Прерывная контрчасть
11. Установочный эксцентрический болт
12. Смазочные принадлежности

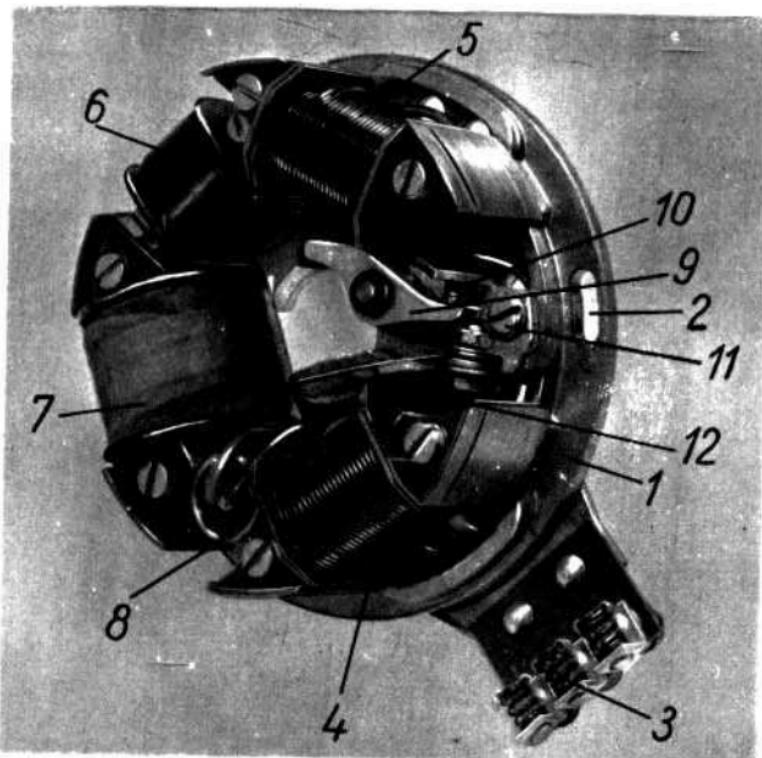
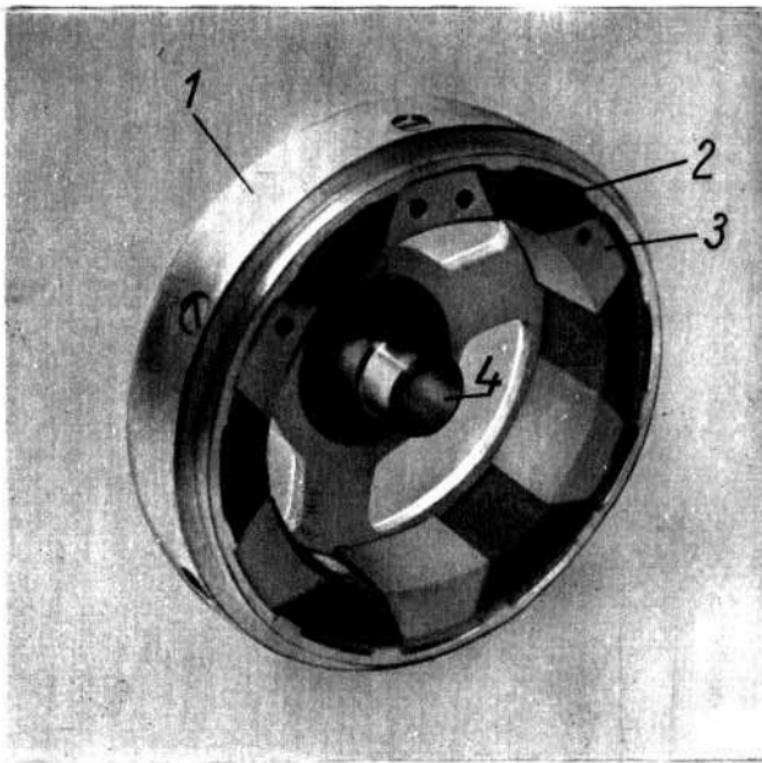


Рис. 34. Неподвижная часть зажигания



б) вращающаяся часть

На вращающейся части внутри алюминиевого корпуса высокой прочности (1) помещаются 6 шт. перманентных магнитов (2) и 6 шт. полюса из мягкого железа (3) и втулочная часть (4) в таком исполнении, что внутренняя ее часть является кулачковой шайбой.

Направление вращения махового магнита — левостороннее, по своей системе на каждый оборот припадает по одному прерыванию и степень зажигания регулируема перестановкой основной платы.

Рис. 35. Вращающаяся часть зажигания

Принимая во внимание вышеуказанные, посмотрим подробно, каким образом обслуживается или демонтируется маховой магнит.

Если станет необходимым демонтирование вращающейся части махового магнита, — ни в коем случае нельзя прикасаться к нему без соответствующего стяжного прибора, так как возможное натягивание вращающейся части может привести к различным повреждениям и в тяжелых случаях может повредить и главный вал. — Рис. 36 наглядно показывает, каким образом нужно демонтировать вращающуюся часть соответствующим стяжным прибором маховика.

Сгибая носовую предохранительную плиту, затем гаечным ключом свинчивается стопорная гайка с левой резьбой. После этого на наружную резьбу надгibtается стяжной прибор маховика, предже берется отделка последнего торцевым ключом соответствующего

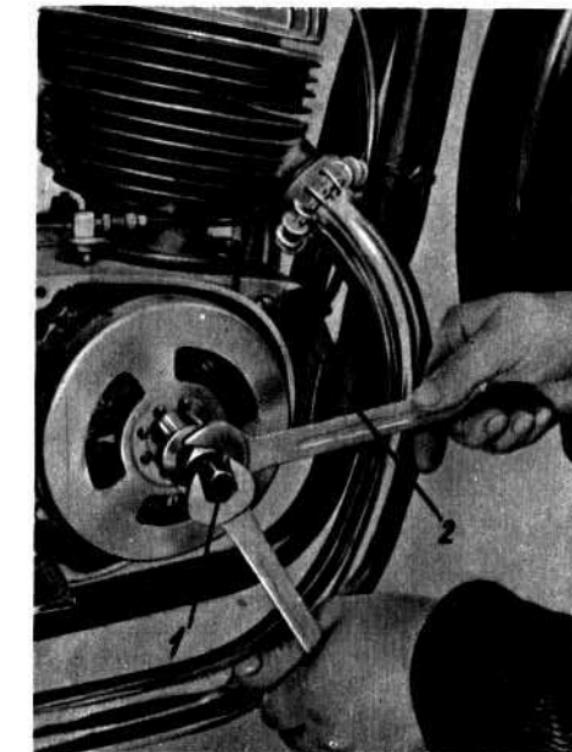


Рис. 36

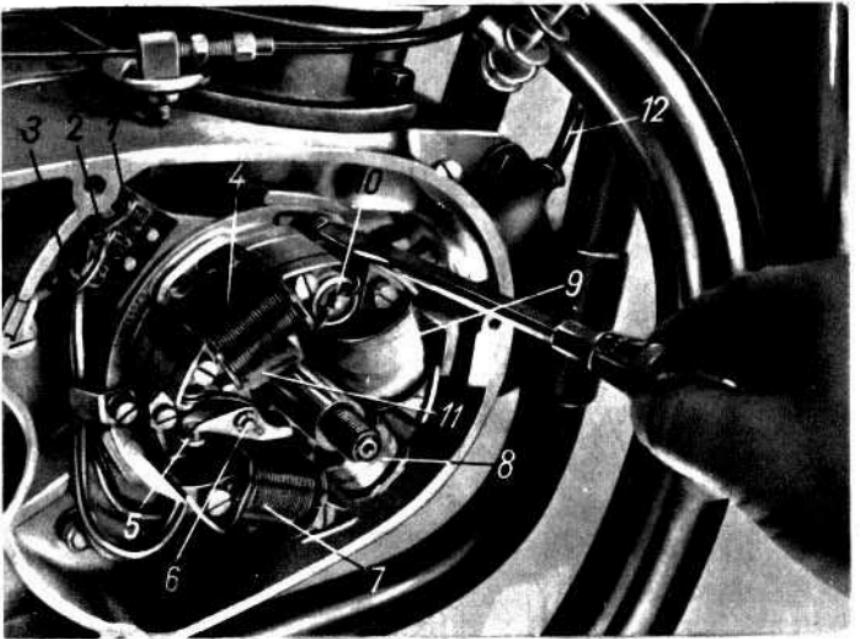


Рис. 37. Детали неподвижной части зажигания:

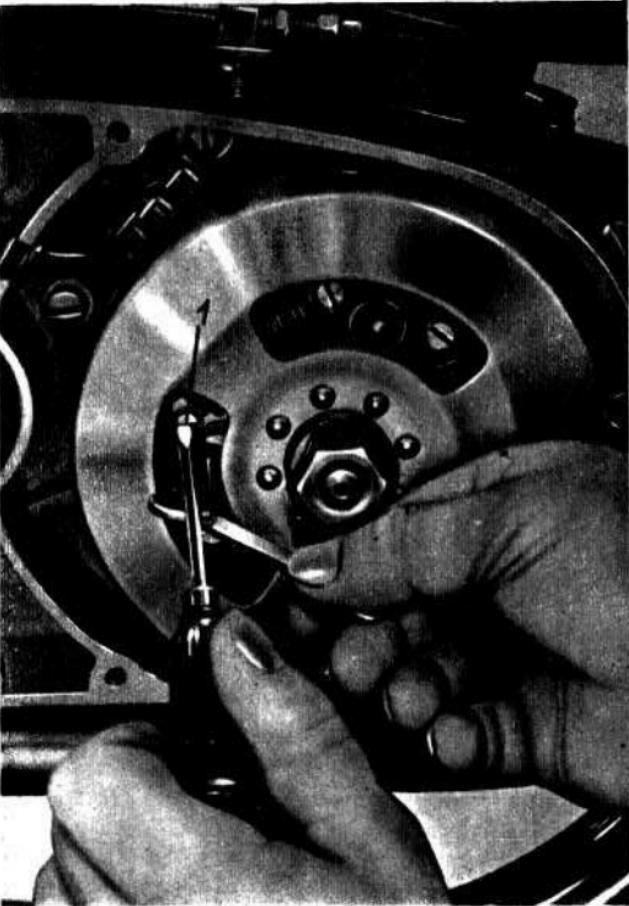
1. под полюсом распределительного щита включен наполнительный стержень,
2. корпус кабеля к центральному включателю,
3. примыкание осветительного кабеля,
4. осветительная катушка,
5. контрчасть прерывателя,
6. молоточек прерывателя,
7. осветительная катушка (вторая),
8. наполнительная катушка,
9. катушка зажигания,
10. конденсатор,
11. смазочный войлок к кулачковой шайбе,
12. выход зажигательного тока с кабелем зажигания,
13. плита укрепления кабеля с болтом,
14. зазор прерывания с установочным болтом,
15. укрепительный болт основы, т. е. установочный болт зажигания

отверстия. Винт стяжного прибора до тех пор поворачивается влево, пока слышится тихий щелчок в знак того, что вращающаяся часть отделилась от патрубка главного вала. Если мы отстриклили вращающуюся часть, то можно находить на основной плате вышеперечисленные свертки и прерыватели.

Если степень зажигания соответствующая, в этом случае ослабляются болты, укрепляющие основную плиту и основную плиту поворачиваем в желаемое направление. Если нужно дать больше предварительного зажигания, то необходимо основную плиту поворачивать направо, в противоположном случае же, налево.

Правильное установление зажигания производится следующим образом: в первую очередь контролируем (рис. 38) правильный отрывной зазор 0,4 мм, если данное расстоя-

Рис. 38. Установление зажигания



ние больше или меньше, ослабляется стопорный винт (1) контрасти отверткой, после чего поворачиванием эксцентрикового крана направо от головки болта устанавливается правильный зазор и опять натягивается стопорный болт. После натяжения опять контролируется, не двинулся ли установочный зазор.

Обращаем внимание на то обстоятельство, что в случае неправильно установленного зазора большой зазор увеличивает, более маленький зазор уменьшает меру предварительного зажигания. После установления зазора свинчивается нижний спускной болт коробки кривошипа обратно, вставляется в отверстие кернер, с соответствующим диаметром, таким образом, чтобы последний достиг маховую массу главного вала. С помощью вращающейся части махового магнита поворачивается кривошип до тех пор, пока находящийся в руке разметочный кернер оказывается в желобе, указывающем положение зажигания. В это время кривошип стоит в положении соответствующем предварительному зажиганию 3,0 мм в угловом положении кривошипа 22° перед верхней мертвой точкой. Если прерывание в этой точке полное, это означает, что наше зажигание установлено правильно, а если указывается большое отклонение, тогда упомянутым уже способом необходимо стянуть вращающуюся часть и основную плиту установить в желаемое направление до тех пор, пока не достигается правильный угол установления.

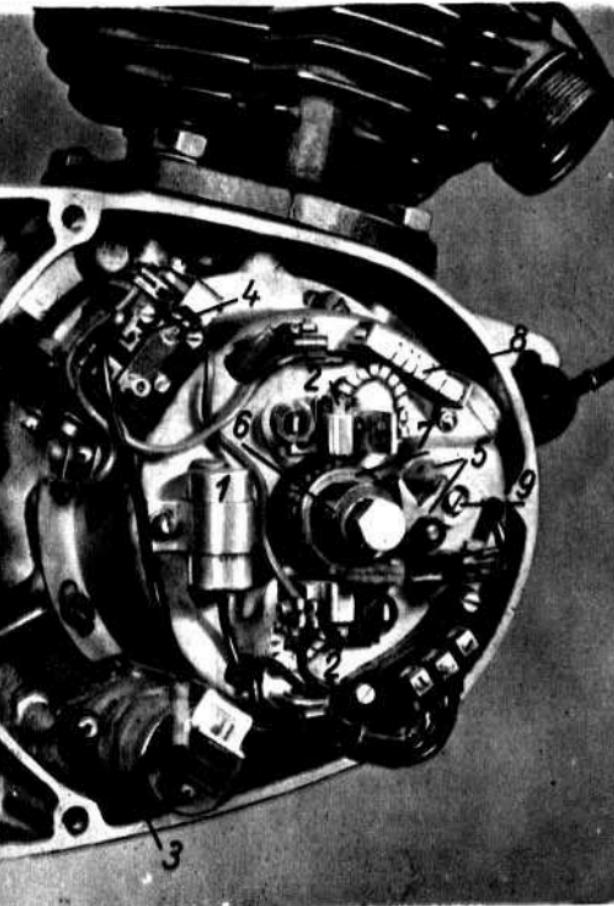
После этого вращающаяся часть махового магнита кладется на патрубок вала, выпрямленная носовая предохранительная плита кладется обратно на свое место и гайка укрепляется с левой нарезкой после натяжения обратным изгибом носовой предохранительной плиты.

Маховое генераторное зажигание

Мотоциклы типа TL/D вместо махового магнита снабжены маховым генератором и посредством последнего по своей конструкции действуют не магнитным, а аккумуляторным зажиганием. Обозначение типа шунтового махового генератора DG 1—60/6. Последний изготовленный к мотоциклу одноцилиндровому двухтактному, 250 см^3 . Генератор исполнен таким образом, что он способен удовлетворить всем электрическим требованиям мотоцикла, и в соответствии с этим, на наружном корпусе помещаются кроме двух щеткодержателей, индукционная катушка, молоточек прерывателя с подвижным контактом, конденсатор и регулятор напряжения. Кулаковая шайба помещена по вращающейся части.

Рис. 39. Монтируем генератора:

1. конденсатор,
2. угольные щетки,
3. катушка зажигания,
4. регулятор напряжения,
5. молоточек прерывателя и контрасть,
6. кулаковая шайба,
7. вращающаяся часть,
8. сопротивление,
9. установочный винт



Индукционная катушка получает ток от аккумулятора и ее электрическую цепь открывает-закрывает молоточек прерывателя с подвижным контактом за каждый оборот раз. Регулятор напряжения содержит напряжение генератора внутри установленной регулировочной полосы на постоянной величине независимо от загрузки и от числа оборотов. Включающая часть регулятора при установленном напряжении включения присоединяет генератор с аккумулятором и этим самым пустится зарядный ток. Если напряжение генератора меньше напряжения включения, тогда под действием возникшего возвратного тока отключает генератор с аккумулятором и таким образом предохраняет аккумулятор от разряжения. Установление регулятора напряжения очень важно дать производить специальной фирмой, так как если производится без соответствующих приборов, то это может привести к заряжению аккумулятора, в более тяжелых случаях к прогоранию регулятора напряжения, а также к прогоранию катушек вращающейся части генератора.

Данные установления регулятора
напряжения:

Напряжение включения	6—6,4 в	Номинальная мощность	60 вт
Напряжение холостого хода	7,6—7,8 в	Номинальное напряжение	6 в
Регулированное напряжение	6,3—5,6 в	Номинальный ток	10 а
Изменение напряжения	0,6 в	Номинальное число оборотов	2000/мин
Загрузочный ток	8 а	Максимальное число оборотов	5000/мин
Возвратный ток	2—6 а	Оборот включения	1200/мин
		Замена угольной щетки	ниже 15 мм/длина щетки

Данные мощности генератора:

Установка и разборка генератора, а также и установление зажигания осуществляются следующим образом:

Монтирование генератора из 4 главных частей:

1. монтированный корпус
2. вращающаяся часть
3. кулачковая шайба
4. вращающаяся часть с подкладкой стопорного болта.

При встроении в первую очередь надо укрепить вращающуюся часть 2 на вале. Однако прежде чем положить вращающуюся часть на вал, необходимо тщательно очистить конические части последних. После этого устанавливается вращающаяся часть на главном вале и стопорным болтом 4 медленно, тщательно натягивая, укрепляем ее. При установлении корпуса 1 в первую очередь необходимо поместить кабель зажигания в часть корпуса двигателя исполненную для этой цели и в вывод воспламеняющего тока. После этого освободив щетки, находящиеся в щеткодержателе, от напряжения пружин, на половину вынимается, а после этого тщательно помещается корпус в соответствующий фланец корпуса двигателя и укрепляется болтами. Желаемую величину предварительного зажигания достигаем перед укреплением корпуса поворачиванием последнего влево или же вправо. После этого пружины щеткодержателя приводятся в первоначальное положение, тщательно соблюдая за тем, чтобы также и угольные щетки попали на свое первоначальное место. Затем нумерированные кабели присоединяются к зацепам с соответствующим номером. Нумерование зацепок: 1, 51, 61.

Разборка осуществляется в обратном порядке с различием, что при снятии врашающейся части кладется в резьбовую часть в первую очередь стопорный болт и затем маленький стерженек из меди диаметром 6×40 мм, стопорный болт опять ввинчивая, врачающаяся часть на главном вале ослабится и этим самым она легко снимается. Между контактами молоточка прерывателя в момент открытия необходимо тщательно установить величину 0,4 мм. Установление осуществляется следующим образом:

Головку болта, укрепляющего врачающуюся часть, гаечным ключом поворачиваем в направление хода часовой стрелки до тех пор, пока дойдет к периоду полного прерывания, после этого эксцентриковый стопорный болт 9 поворачивается в соответствующее

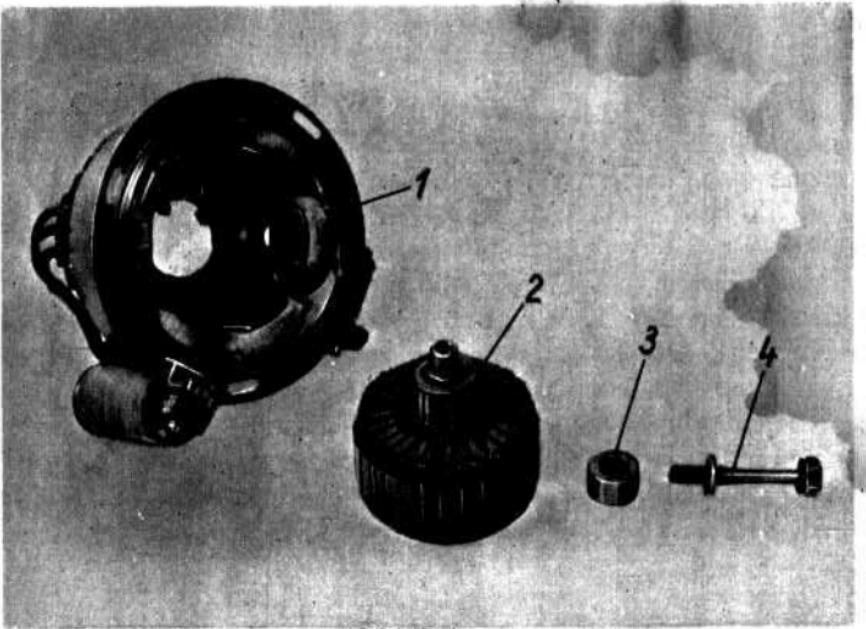


Рис. 40. Генератор, врачающаяся часть

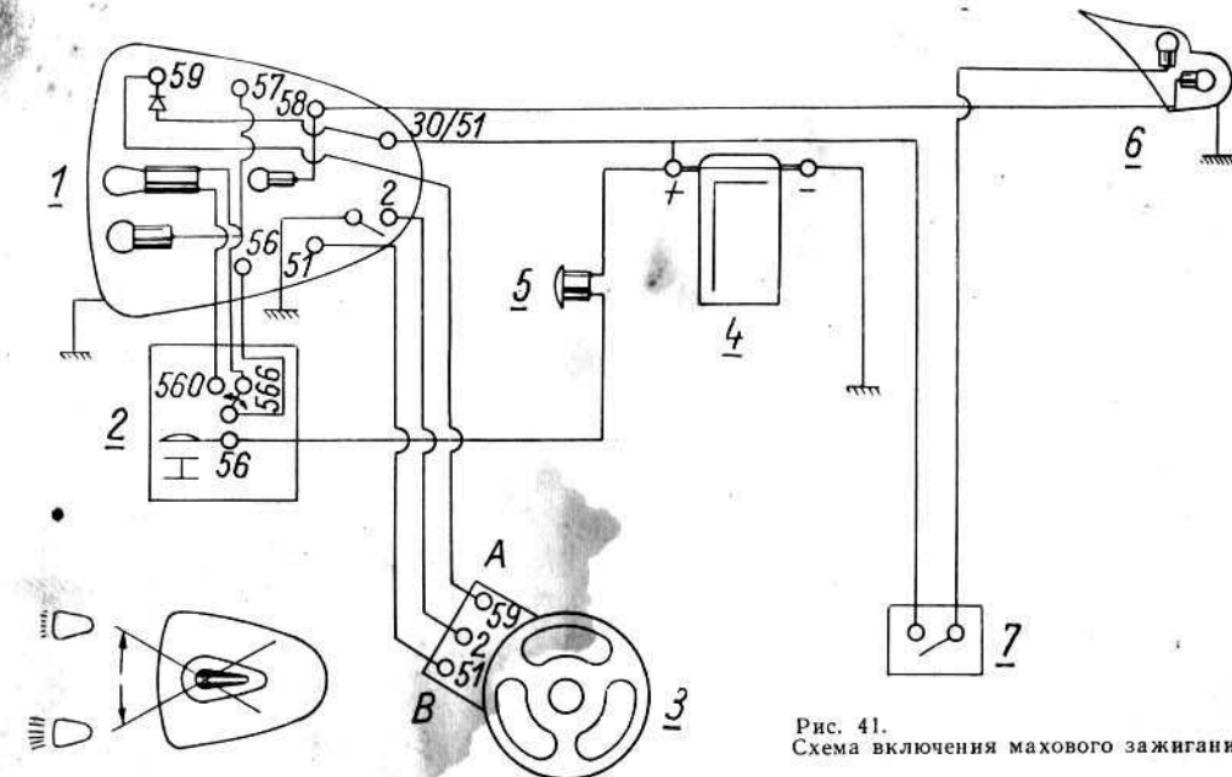
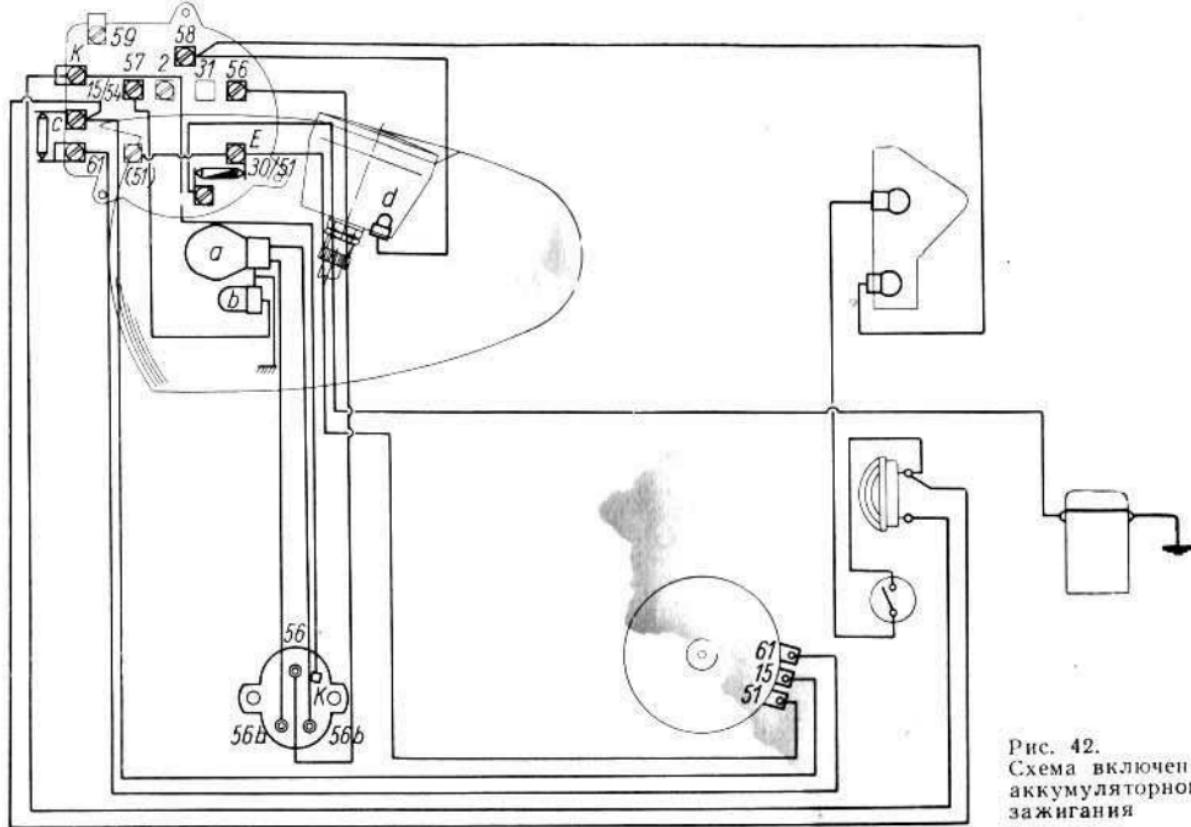


Рис. 41.
Схема включения махового зажигания



направление до тех пор, пока получается данная величина. При установлении зажигания вышеописанным образом устанавливается всегда в первую очередь зазор прерывателя, после этого в известной форме устанавливается зажигание таким образом, чтобы момент прерывания настал на 3 мм, перед верхней мертвой точкой. Соответствующий уход за генератором и содержание его в исправности является залогом бесперебойного рабочего режима в течение продолжительного времени. Зазор прерывателя, состояние щеток, смазочный войлок необходимо контролировать по крайней мере после каждого 3000 км. Уменьшение зазора прерывания является следствием в первую очередь износа кулака прерывания, поэтому очень важно, чтобы смазочный войлок обеспечил постоянную смазку, однако он не должен содержать столько смазочного материала, чтобы последний был во время вращения рассеян кулаком. Угольные щетки со временем изнашиваются и пружинное давление ослабляется. Ниже определенной величины это уже не обеспечивает соответствующий режим работы, т. е. необходимую мощность. Поэтому, если щетки слишком изношены, необходимо их заменить.

Свеча запальная

Самым важным условием рабочего режима двухтактного мотоцикла с соответствующей мощностью является свеча запальная с хорошо избранной теплотворной способностью. К мотоциклам типа TL/B и D соответствующей запальной свечой является свеча запальная с теплотворной способностью Bosch 225/1. Если употребляется свеча запальная меньшей теплотворной способности, мощность двигателя не будет удовлетворительной. При

Рис. 43. Свеча зажигания в случае неправильной установки

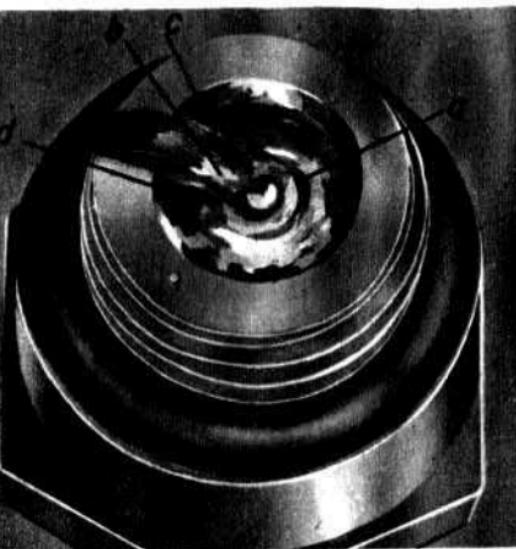
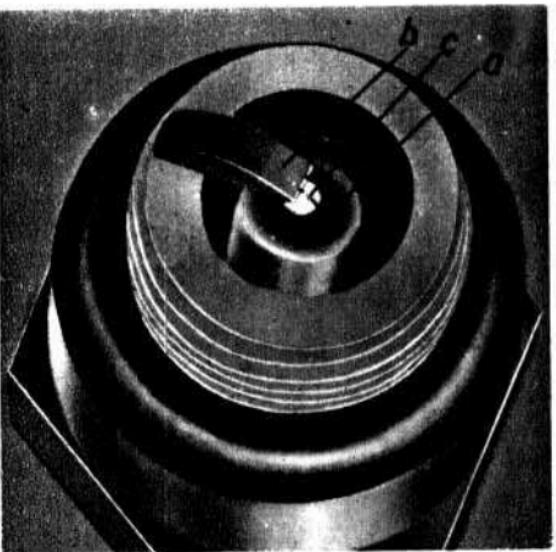


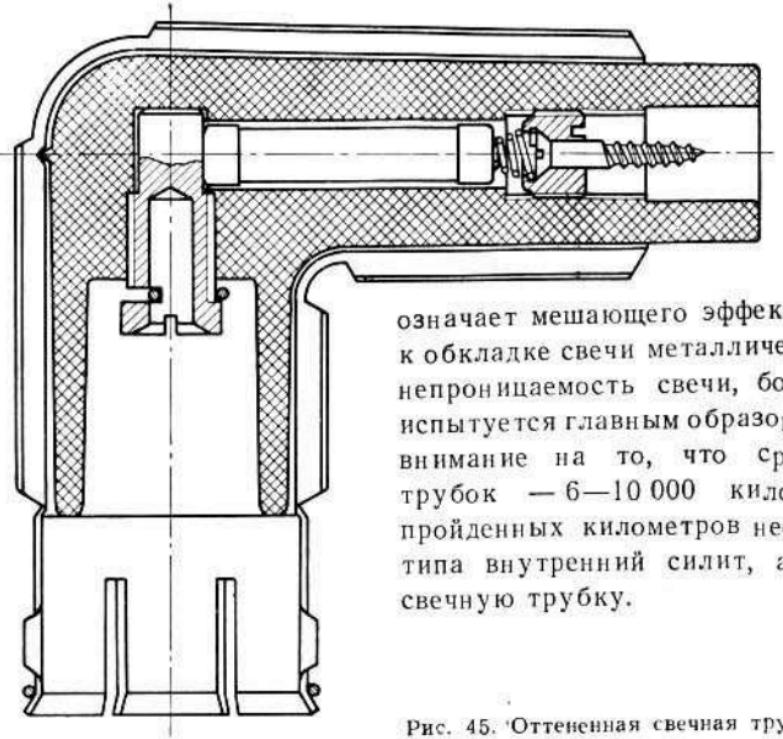
Рис. 44. Свеча зажигания в случае правильной установки

режиме работы в течение продолжительного времени возникают самовозгорания и электроды свечи за короткое время сгорают. Использование запальной свечи более высокой тепловой способности в случае холодного пуска или в случае холодной погоды причиняет много неприятностей.

Если свеча запальная имеет соответствующую тепловорную способность (рис. 43) и степень зажигания правильно установлена и установление распылительной смеси также соответствующее, — то фарфоровая часть электроды (а) имеет цвет шоколада и полюсы не показывают ненормальных следов сгорания (б, с).

На форфоре неправильно применяемой запальной свечи с низкой тепловорной способностью (рис. 44) показываются сильные следы сгорания (а) и ее электроды преждевременно сгорают (б, с), а также и на внутренней стене обкладки свечи видны следы сгорания. Такая свеча может причинить серьезный ущерб, так как через упомянутое уже выше самовозгорание при сильном режиме работы возможно образование острого пламени, и последний может причинить повреждения поверхности поршня или даже прожог поршня.

У правильно избранной свечи необходимо контролировать перед вмонтированием находящийся между двумя полюсами свечи воздушный зазор. Правильным установлением является, если измеритель зазора в 0,6 мм легко может передвигаться между двумя полюсами.



Оттененная свечная трубка

Каждый двигатель снабжен устройством против помех свечной трубкой. Шумоглушитель — свечная трубка служит двойной цели: отчасти, в соответствии с международными предписаниями при приеме телевидения и радио не

означает мешающего эффекта, отчасти примыкающий тесно к обкладке свечи металлический кожух обеспечивает водонепроницаемость свечи, большое преимущество последней испытывается главным образом в дождливую погоду. Обращаем внимание на то, что средний срок службы свечных трубок — 6—10 000 километров, после такого числа пройденных километров необходимо заменить у разборного типа внутренний силит, а у другого типа комплектную свечную трубку.

Рис. 45. Оттененная свечная трубка

Муфта сцепления

Для прекращения или для осуществления включения двигателем и коробкой передач служит несколько муфт сцепления с несколькими плитами, вращающихся в масляной ванне с пробковой прокладкой. Установление муфты сцепления очень важно, так как от этого зависит бесшумный, легкий перемен передач, пуск без дергания и легкое включение коробки передач на положение 0. Установление муфты сцепления производится двояким способом — наружным и внутренним установлением. При наружном установлении дополнительное установление проволоки муфты сцепления производится следующим образом (рис. 46): Ослабить

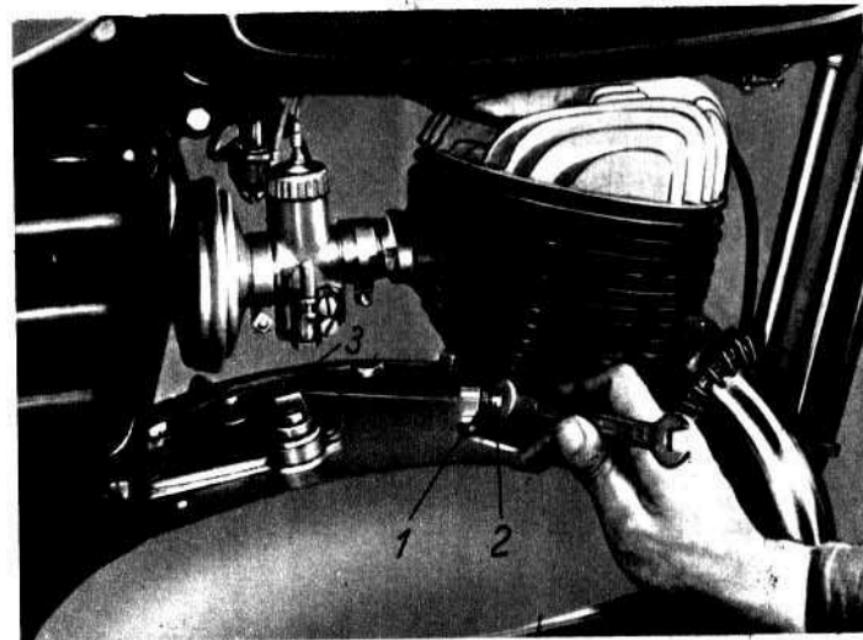


Рис. 46. Установление проволоки муфты сцепления

гайку 1, затем повернуть болт 2 в соответствующее направление — при уменьшении зазора в наружном направлении, при увеличении зазора во внутреннем направлении — до тех пор, пока у ручного рычага достигнем свободной игры 2—3 мм; это означает что после совершения подъемные рычаги 2—3 мм своего пути начинает движение подъемный рычаг, соединенный с нижним концом троса.

Если желаемый зазор нельзя достичнуть этим дополнительным установлением, в этом случае следует упомянутое выше — в качестве второго пункта — внутреннее установление (рис. 47).

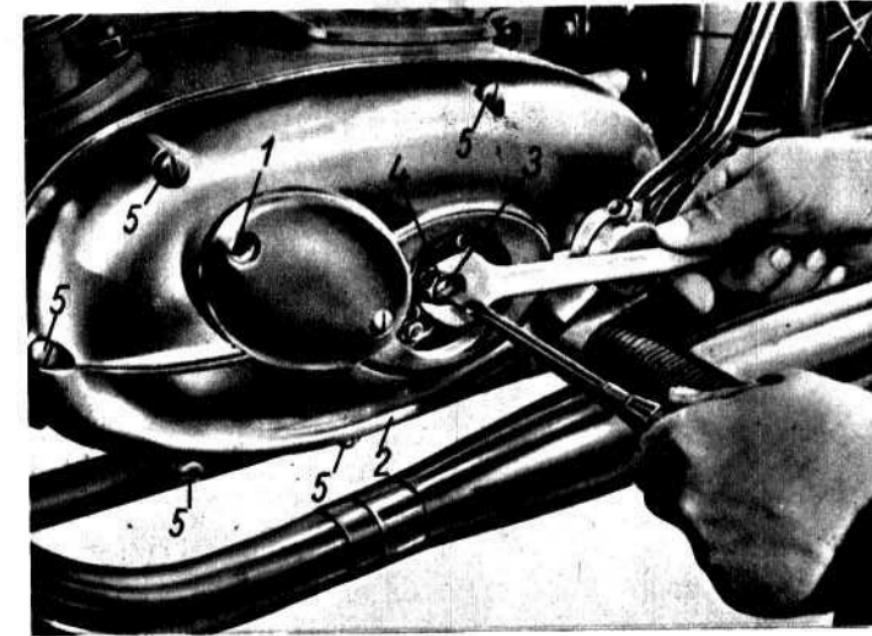
Наружный установочный болт ввинчивается полностью и закрепляется гайкой. Затем отстраняется правосторонний болт маленькой запорной крышки, находящейся на покрышке левостороннего корпуса двигателя и ослабляется левосторонний болт 2. После этого поворачивается способом, указанным на рисунке, запорная крышка. Гайку установочного внутреннего цилиндрического болта муфты сцепления ослабляем самым легким образом так, если двигатель ставится на первую передачу и этим самым воспрепятствуется задержание муфты сцепления. После ослабления гайки установочный болт муфты сцепления поворачивается внутрь до тех пор, пока не достигнется на подъемном рычаге упомянутую уже выше маленькую свободную игру в 2—3 мм. После этого с отверткой обеспечиваем болт от разворота и гайка укрепляется. Изменение зазора после укрепления контролируется. Если зазор не изменился, в этом случае крышка тщательно поворачивается — чтобы паковка не разорвалась — в монтировочное положение, правосторонний болт ввинчивается обратно и после этого оба болта неподвижно затягиваются.

Если степень изнашивания муфты сцепления достигает таких больших размеров, что установлением невозможно достичь свободного от скольжения действия, муфту сцепления необходимо полностью разобрать.

Разборка осуществляется следующим образом:

Из коробки передач через нижний спускной болт спускается масло, после чего отвинчивается стопорный болт нижней подпорки для ног и отстраняется подпорка для ног. После этого демонтируется коробка передач и пусковой рычаг способом, которым уже ознакомились в относящейся главе. Болты с обозначением 5 по рис. 47 вывинчиваются кругом и этим самым станет свободной левосторонняя крышка. Крышку тщательно

Рис. 47. Внутренняя установка муфты сцепления



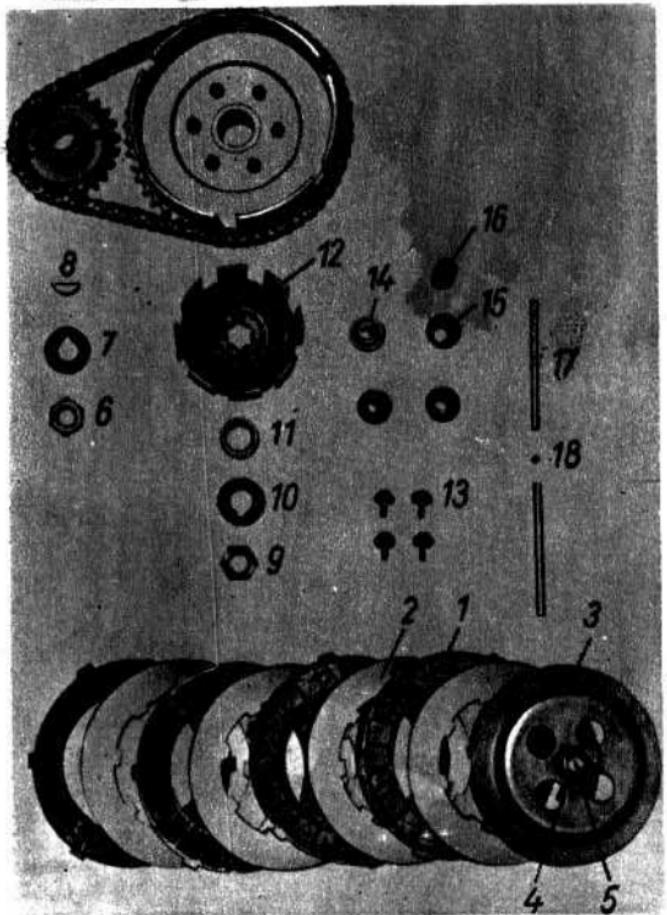


Рис. 48. Муфта сцепления разобранная

стягиваем с двух направляющих штифтов по возможности так, чтобы не прервалось уплотнение (если бы уплотнение разрывалось, необходимо дополнить новым уплотнением). После этого, если требуется замена прокладки, то это производится следующим образом:

Стопорные болты пружины 13 на рис. 48 освобождаются от предохранительной проволоки и вывинчиваются все четыре болта.

После вывинчивания последних нагнетающий диск 3 с пружинами 16 и колодочками для пружин 15 снимаемый. После этого вынимаются внутренние и наружные диски 1 и 2 (ламеллы) из корпуса муфты сцепления, каждый отдельно. В корпусе муфты сцепления находятся всего 4 неподвижных и 4 подвижных диска. Прокладки трения из пробки в том случае должны быть заменены, если толщина пробок меньше 3,5 мм, или же пробки

в следствие продолжительности использования скользящей муфты сцепления обуглились, или же лежат на своем месте неплотно.

Гладкие ламеллы необходимо заменить в том случае, если на их поверхностях образуются полноповоротные канавки или же на их зубках образовались износы больше 0,5 мм.

В отверстии вала коробки передач помещается внутренний рычаг отводки муфты сцепления 17, состоящий из 2 шт с среди них помещен шарик 18. Рычаги выключения отводки заменяются, если из закаленный конец отпустился и вследствие этого шарики истерли в них глубину диаметром более 2 мм. Для отстранения муфту сцепления по любой причине, например, примерная замена цепи. Отстранение производится следующим образом: изгибаются носовые предохранительные плиты 10. После этого ввинчивается стороная гайка 9 и после отстранения последней легко можно стянуть внутреннюю корзинку муфты сцепления с ребристого вала. После этого изгибаются носовая предохранительная плита 7, и после вывинчивания гайки 6, стянутся с патрубка главного вала первое цепное колесо (с 24 зубьями). Обращаем внимание на то обстоятельство, что эту работу необходимо производить съемным приспособлением цепного колеса, возможным насильственным стягиванием повреждается наружный корпус или причиняется повреждение на патрубке главного вала. После ослабления первого цепного колеса корзинку муфты сцепления вместе с цепным колесом и цепью стягиваются. Необходимо обратить внимание, чтобы при обратном монтировании, клин 3 попал на свое первоначальное место в желоб патрубка главного вала. Если приводная цепь слишком растянулась, необходимо ее заменить (размеры цепи $3/8 \times 3/8"$ без ролика). Цепные колеса с 24 зубьями

и с 50 зубьями заменены, если на боковой поверхности их зубьев показывается износ более 0,2 мм. Наружная и внутренняя корзинки муфты сцепления необходимо заменить, если кулаки диска трения причинили износ более 0,5 мм. Обратная установка и регулировка осуществляются в обратном порядке.

Коробка передач

Вал муфты сцепления и находящийся сзади него вал цепного колеса образуют пару вала коробки передач. Два вала коробки передач монтированы шарикоподшипником стандартных размеров. Механизм коробки передач кроме валов состоит из 4 пар шестеренных колес, из которых средние 2 пары передвигаемые с помощью сменной вилки.

Свободно вращающиеся шестерни снабжены плавающей бронзовой втулкой. Включение отдельных ступеней скорости осуществляется при помощи ребер, исполненных на вале, а также при помощи желобов, выполненных в двух крайних свободно бегущих колесах таким образом, что I и IV передачи выполнены соединительным кулаком, II и III передачи выполнены включением ребристого желоба.

Для более удобного изменения передачи, конструкция переводного механизма и автомата выполнены таким способом, что самым нижним положением является холостой ход, т. е. положение 0, и отсюда включаются вверх отдельные ступени передачи.

Это техническое решение означает на практике, что — в противоположность от других двигателей, где положение 0 находится между положениями I и II, — значит надо искать положения выключения, — здесь при повторном нажиме на педаль переводный механизм

попадает в положение 0 и возможное дальнейшее нажимание на педаль не изменяет этого положения. Как мы уже упомянули в предыдущих, все передачи включаются от положения 0 вверх, естественно, таким образом, что рычаг ножного включения должен после каждого включения попасть обратно в среднее положение.

Возвращение рычага производится с помощью автоматического приводного механизма. Воспрепятствовать этому ногой нельзя, так как иначе включение следующей передачи не осуществляется. Впрочем сигнальный рычаг, находящийся над цифрами-показателями скорости на крышке коробки передач, в каждом случае показывает ступень включенной передачи. Вал переводного рычага переходя через ножной вал, на своей верхней части снабжен качалкой, две крайние точки которой могут быть ограничены в своем движении установочными болтами. Итак, ножную силу, происходящую от перевода, воспринимают непосредственно эти ввинченные в литье корпуса кривошипа, снабженные контргайкой, снаружи устанавливаемые болты без того, чтобы возможные повреждения, происходящие от грубого включения, перешли на деликатный механизм перевода. Впрочем, этими установочными болтами можно дополнительно установить глубину включения I и IV передач. Если бы мы приобрели опыт, что при I и II передачах при включении иногда возникают выступы, в этом случае упомянутыми болтами можно произвести дополнительное установление. Однако, эти работы — если в этом указывается необходимость — мы должны произвести профилактической или специальной мастерской.

Трактованная муфта сцепления рассчитанная с запасом (переразмерная) соответствующим образом и дефекты коробки передач при правильном использовании не могут встре-

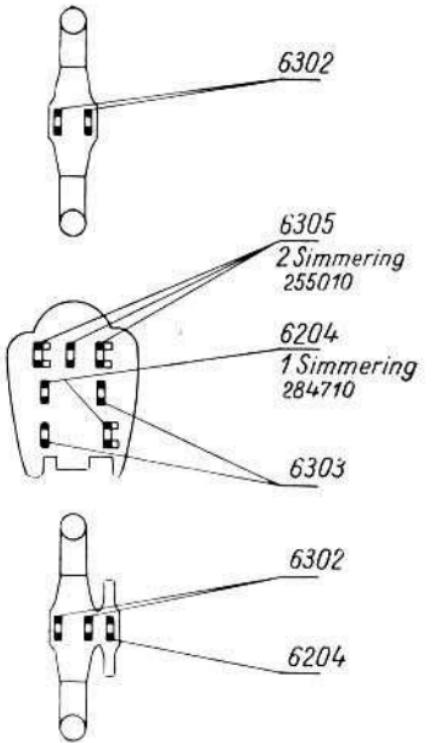


Рис. 49. Рисунок об установлении

чаться. Основой этого соответствующего пользования является то обстоятельство, чтобы муфта сцепления была правильно установлена, необходимо при каждом включении пользоваться рычагом муфты сцепления. По натуре двухтактных двигателей необходимо включение во время и нужно обратить внимание на то, чтобы мы не эксплуатировали наш двигатель IV ступеней передач за 40 км/час. Кроме этого необходимо пользование соответствующим качественным маслом в механизме коробки передач, а также и контроль в определенные промежутки времени уровня масла и совершение замены масла после данного количества километров таким образом, чтобы прежде чем налить свежее масло, хорошо промыть коробку передач продаваемым в торговле маслом для промывки.

Если мы испытываем любую неправильность в механизме коробки передач, необходимо прекратить путь и за самое короткое время отнести мотоцикл Паннония в специальную мастерскую службы Паннония для контроля, т. е., если в этом возникнет необходимость для исправления дефекта.

Чрезвычайно важно, — если мы хотим эксплуатировать мотоцикл с коляской, то заменяется приводное цепное колесо с 16 зубьями на цепное колесо с 15 зубьями с меньшей передачей.

В передних колесах монтираны 2 шт подшипника 6302. Замена подшипников легко производима в том случае, если отстрагиваются два предохранительные кольца сегера и отстрагивается находящиеся под предохранительным кольцом лабиринтное уплотнение, запорный диск и прокладка. Тоже самое относится и к совершенно идентичным между собой заменимым задним колесам.

Замена подшипника 6204, находящегося в ступице цепного колеса рядом с задней ступицей, производится также легко в подобной форме как колесные подшипники.

Монтование подшипников 6303, встроенных в двигателе и применимых при коробке передач 6204 и 6303, а также и монтование 2 шт Симмерингов 25x50x10 и 1 шт 28x47x10 решимо только таким образом, если демонтируем двигатель из каркаса и демонтирование даем производить соответствующими инструментами квалифицированному лицу.

Кроме указанного выше рисунка в задних двух амортизаторах монтираны по 1 шт Симмеринга 22x10x8 в гидравлике, кроме этого в картере привода показателя километров встроена 1 шт Симметрига 30x40x7.



Распылитель

Типы мотоцикла ТЛ 250/В и Д снабжены распылителем с колошниковым отверстием \varnothing 27 мм. Большим преимуществом этого типа распылителей является система пусковой задвижки, которая делает возможным легкий пуск машины в случае холодной погоды и при сильном режиме работы, при езде в гору производите руля более богатое устновление смеси. Распылитель изготавливается из алюминиевого, цинкового сплава, отлитый под давлением.

Распылитель снабжен на заводе жиклером \varnothing 1,10 мм, игольчатым жиклером \varnothing 2,70 мм, жиклером холостого хода \varnothing 0,35 мм и обогатительным жиклером \varnothing 0,70 мм. Замена жиклеров производится легко без отдельной сборки, при помощи отвертки. Жиклер холостого хода и главный жиклер расположены один

Рис. 50 Вид распылителя обогащения. Тип 1960

под другим горизонтально, нижним является главный жиклер и верхним жиклер холостого хода. Жиклер холостого хода получает воздух непосредственно с воздушного фильтра, итак его канава не загрязняется от пыли.

Движение задвижки распылительного оборудования монтированного в обогатителе (рис. 50) осуществляется через монтированный на руле сектор при помощи троса. Двинутное вперед в направление хода положение является основным положением рычага, в этом положении подушка из пластмассы лежащая плотно в донной части задвижки запирает вливание бензина и обогатитель во время режима работы выключается. При пуске машины регулирующий рычаг стянем наполовину и этим своим движением вызовем у регулирующих задвижках такое положение, что большая часть всасываемого воздуха (через воздушный фильтр), проходит через обогатитель и богатая смесь, необходимая к пуску машины, будет обеспечена от первого всасывания двигателем. Если мы постепенно открываем регулирующую задвижку, все меньшее и меньшее количество воздуха проходит через обогатитель и этим самым образование смеси осуществляется через распылитель. После пуска двигателя необходимо выключить обогатитель, т. е. двинуть обратно установочный рычаг в его первоначальное положение.

Зимой, в холодную погоду, если наблюдаются явления бедной смеси, обогатитель можно употреблять во время режима работы на несколько секунд.

Установление распылителя

У новых мотоциклов распылители на заводе устанавливаются на время обкатки. После 1500—2000 км пути необходимое тщательное установление распылителя. Перед началом работы демонтируется распылитель, тщательно очищается каждая его часть, монтируется обратно и после этого пускается в ход двигатель. Двигатель достигнет свою рабочую температуру после 10 километров пути. Эта рабочая температура является основой правильного установления. В первую очередь производится установление холостого хода, что является очень важным также и с точки зрения расхода горючего. Воздушный болт холостого хода из своего полностью ввинченного положения поворачиваем по четверти оборотам в наружное направление до тех пор, пока двигатель и при небольшом газовом состоянии действует бесперебойно, равномерно. После этого опорным болтом задвижки газа устанавливаем основной ход таким образом, чтобы двигатель работал с числом оборотов приблизительно 5—600 об/мин. без правильной подачи газа и чтобы не остановился даже после длительного хода на месте. После установления основного хода способом, описанным выше, необходимо проверить использованную до сих пор свечу запальную. Если внутренняя ее часть цвета шоколада, в этом случае соответствует главным жиклерам. Если на фарфоре и части электрода испытаем выбеление или сгорание, необходимо на одну степень поднять жиклерную иглу. Если свеча сильно закопчена и мы испытаем у концов выхлопных горшков сильное образование дыма, в этом случае необходимо ставить ниже игольчатые жиклеры на одно, или два положения. Естественно, надо обратить внимание на то, чтобы расход горючего ни в коем случае не был ниже 3,8 литра, так как

установленный слишком экономно распылитель через случайно более маленькие возможности смазки может причинить серьезный ущерб на деталях поршня и подшипника.

КОЛЕСА сборка переднего колеса

Двигатель ставится на станину, обращая внимание на то, чтобы двигатель в отношении в дороге стоял сравнительно вертикально. Берется инструмент из левосторонней коробки для инструментов. К демонтажу переднего колеса нужен гаечный ключ 14—17, закрытый ключ 22 и вытяжная захватка, лежащая плотно в поперечном отверстии, находящемся на конце колесного вала. С закрытым ключом 22 ослабляется левосторонняя гайка и после этого она полностью вывинчивается, затем ослабить гайку зажимного болта вала, находящуюся в нижней части обоих вилочных стержней с гаечным ключом 14. После этого в поперечное отверстие конца вала, находящегося на левой стороне вилки ставится вытяжная захватка и поворачивая последнюю немного направо и налево, начинаем вытягивать вал. Если в случае какого-нибудь загрязнения вал не движется, в этом случае немножко ударяем свободный конец вала, находящийся на правой стороне вилки и после этого вал выходит.

Переднюю тормозную проволоку, монтированную к передней тормозной крышке, не надо разобрать, так как после вытяжения вала колесо настолько опускает передние концы выключенного стержня, что передняя тормозная крышка движется с места без разборки, комплектно. При вытяжении вала рукой берется левосторонняя изоляционная прокладка, чтобы она не упала на землю после отстранения вала, так как вследствие падения на землю попавшая в отверстие грязь при сборке причиняет трудности.



Рис. 51. Переднее колесо

При демонтировании колеса в каждом случае необходимо поставить на землю таким образом, чтобы под средней деталью ступицы положить тряпку и этим самым препятствовать попаданию грязи в колесный подшипник. К демонтированию наружной резины приготавляемся таким образом, что во-первых, демонтируем колпак клапана. С колпаком клапана вынимаем прокладку клапана, затем полностью снимаем зажимную гайку коробки клапана.

У лежащего на земле колеса резину топаем вокруг ногами, чтобы освободилась на обеих сторонах от края шины. После этого тщательно протягиваются 2 шт соборочного железа для резины, находящиеся в сумке с инструментами, между наружной резиной и шиной таким образом, — (в каждом случае, начиная эту работу у клапана), — чтобы

внутреннюю резину не прицепить на шине, ни к наружной резине. На стороне противоположной началу сборки ногой продавливаем резину к внутреннему краю шины, это помогает чтобы могли наружную резину без зажигания провода легко демонтировать.

Сборка резины осуществляется так, что в первую очередь монтируется игольчатый клапан, во внутреннюю резину вдувается немного воздуха, после чего ставится кругом в наружную резину таким способом, чтобы клапан перешел через шины.

Гайку 586 резьбами зажимающую клапан ввинчиваем для предохранения от возможного скольжения обратно. Затем начинает обратное положение наружной резины на противоположной клапану стороне. Мы советуем не пользоваться ломиком до тех пор, пока наружная резина — притаптываемая ногой — легкой войдет под край шины. После этого часть уже нажатую на шину вдавливаем ногой еще под более глубокий край шины и последнюю часть наносим при помощи ломика в такой форме, чтобы ни ломик, ни попавший на свое место кожух не повредили резиновый рукав.

После сборки устанавливая колесо, — рукой держа спицы колес таким образом, что большим пальцем нажимаем во внутреннем направлении резиновый рукав, — контролируем кругом, если резиновый рукав находится на месте, или нет.

После окончания сборочных работ описанным выше способом, резина накачивается на давление соответствующее предписаниям в такой форме, что в полутвердом состоянии ее еще раз ударяем вокруг боковые части кожуха и этим самым обеспечиваем правильное расположение кожуха внутри края шины.

После окончания накачивания резины ввинчивается гайка крепящая клапан на свое



Рис. 52. Заднее колесо

место и необходимо убедиться в том, что у правильно ввинченного клапана нет проникновения воздуха, после этого ввинчиваем на свое место колпак клапана. После этого следует обратное монтажирование колеса в обратном порядке демонтажу, тщательно обращая внимание на то, чтобы соответствующим образом были натянуты как гайка стопорного болта, так и гайка конца вала.

Ввиду того, что неосторожное монтаживание обратно может причинить несчастный случай, необходимо обращать большое внимание на обратную установку колеса.

Сборка заднего колеса

Демонтаж заднего колеса станет необходимым более часто, чем демонтаж переднего колеса, так как опыт подтвер-

ждает, что более часто встречается дефект заднего колеса, чем переднего. Демонтаж колеса производим следующим образом:

Мотоцикл ставится на станину и после этого вывинчивается гайка и отстраняется прокладка. Затем ослабляются гайки, укрепляющие вал и установкой захватки с противоположной стороны (в поперечное отверстие вала) возвратно-поступательным движением вытянем вал. После вытяжения вала опорный рычаг тормоза легко снимается. После этого из повернутой крышки тормоза вынимается задний тормозной трос — после окончания указанных выше рабочих процессов с правой стороны двигателя машину, стоящую на станине и на переднем колесе, поворачиваем немного в направлении к себе, нагибаемся над хомутом, в то время как машина опирается о наши два колена и поворачивая немного колеса направо и налево снимаем они с пальца хомутика, после чего легко опрокидываем из-под колесного крыла.

Демонтированные колеса в интересах защиты шарикоподшипников нельзя спустить непосредственно на землю, а необходимо положить под них какую-либо чистую тряпку или бумагу.

Обратная установка колес производится в обратном порядке, и здесь обращаем внимание на то, как и у переднего колеса, — натяжение болтов имеет большую важность с точки зрения безопасности.

Уход за цепями, монтирование

Мотоцикл Паннония снабжен двумя цепными приводами, примерная цепь, т. н. первая цепь бежит в закрытой площади картера кривошипа в постоянной масляной ванне. Она не нуждается в специальной смазке. Срок службы ее также значительно больше, чем у задней цепи. Здесь замена может стать необходимой в определенные промежутки времени только по причине растяжений, вследствие естественного износа или формирования. Это на основании опыта обычно производится после каждого 10—20 000 км в зависимости от загрузки.

Другое положение у задней (секундной) цепи, которая совершает свою работу при тяжелых обстоятельствах, при плохих возможностях смазки и за постоянного качания.

Рис. 53. Смазывание цепи маслом



После каждого 800—1000 км советуем ослабить два болта запорной части заднего кожуха цепями и после снятия полукруговой запорной части при двигателе поднятием на колесную станину медленным поворачиванием тщательного омывать каждое звено цепи кистью с керосином, после этого способом, указанным на рис. 45, также медленным поворачиванием тщательно смазывается маслом обе стороны цепи, там, где скобы присоединяются друг к другу.

Если задняя цепь изнашивается до такой степени, что установителем напряженности цепи мы не можем по вышеуказанному способу напрягать цепь до желаемой степени, то задача следующая:

Цепенатяжное устройство устанавливается обратно на самое внутреннее положением там, где цепь станет самой неплотной, нарушаются патентное звено цепи, снимается задняя цепь и укорачивается цепь отстранением ползунка или по надобности отстранением целого звена, и устанавливается обратно цепь на свое место. Если станет необходимым вынимание ползунка, в том случае производится обратная установка цепи дополнением удлинителя, получаемого в торговле, и цененатяжное устройство устанавливается до такой степени, как это указано в предписании. Заднюю цепь советуем выпарить в графитовой консистентной мазки после каждого 3—4000 километров. Способ выпаривания следующий:

Моторное масло густотой 50 дкг отеплим приблизительно до 50—70°. Растопить в нем приблизительно 20—30 дкг консистентной мазки, примешать 10 дкг графитового пуха. Смесь снимается с огня и она кладется в цепь. Если смесь остынет до такой степени, что

руку можно вспнуть в нее, — эту температуру обеспечиваем в течение приблизительно 10 минут, — затем цепь вынимается из жира и излишок даем истечь с цепи. Таким образом все края цепи будут наполнены твердым веществом и вследствие этого на продолжительное время увеличивается срок службы цепи.

Установка цепи производится следующим образом:

Снимается правосторонняя крышка (крышка корпуса двигателя), затем весится цепь, на более прочную проволоку длиной в 60—70 см, согнутой на конце, диаметром в 3—3,5 мм и двигается вперед на нижней части цепного кожуха таким образом, чтобы могли установить на маленьком цепном колесе (под крышкой корпуса двигателя), затем на верхнем конце с этой же самой проволокой предохранительной цепи вспунется рука до первого цепного колеса. Прицепляется отверстие последнего звена цепи и медленно тянется обратно, тщательно обращая внимание на то, чтобы цепь не соскользнула с маленького цепного колеса. Зажимая оба конца цепи, устанавливается на заднее цепное колесо и петельное звено с внутренней стороны просунуть через отверстие последних концевых звеньев, после чего положить ремень, защищающий петельное звено и оканчивая процесс соединения, устанавливается предохранительная пружина петельного звена, обращая внимание на то, чтобы открытая часть пружины попала в направление противоположное езде.

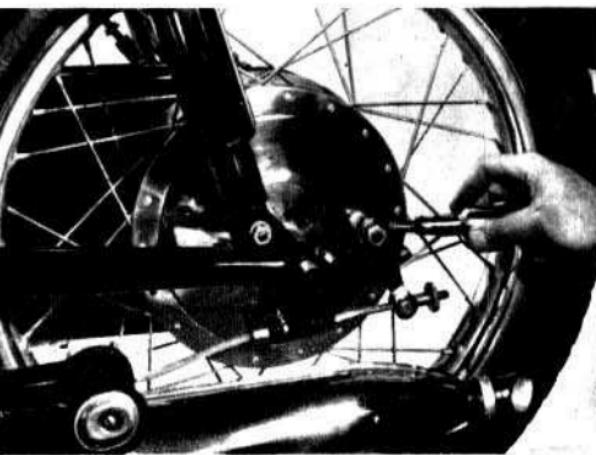
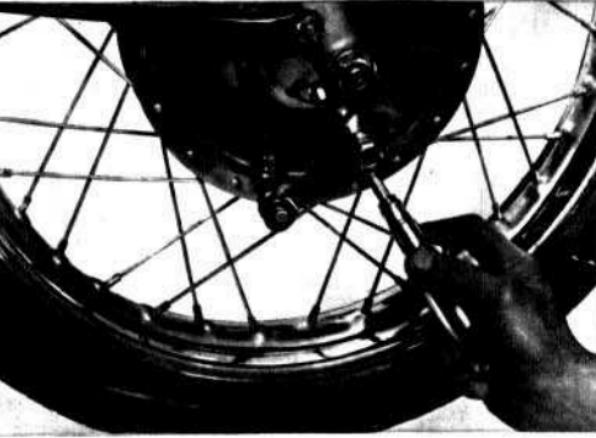
После этого натягивается цепь способом, указанным выше.

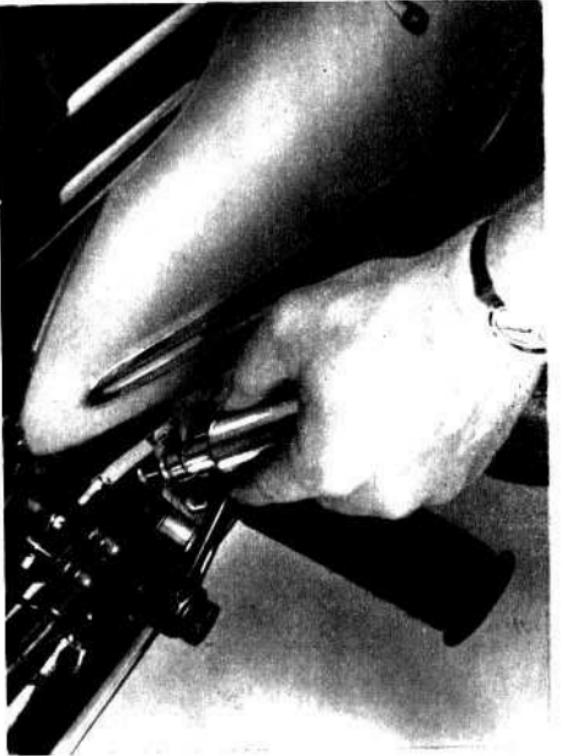
При замене новой цепи этот сравнительно длинный процесс не нужен. Практика такова: после снятия задней закрывающей части колеса поворачивается до тех пор, пока не попадет в руки петельное звено. Петельное звено открывается осторожно, чтобы оба конца

цепи остались в руках. К одной половине цепи присоединяется петельным звеном одну половину новой цепи, затем оставшийся свободным конец старой цепи натягивается до тех пор, пока старая цепь, тянув за собой новую цепь, поместится среди зубьев цепного колеса. После этого снимается вытянутая уже старая цепь с конца новой цепи, и два конца новой цепи на заднем цепном колесе закрываются петельным звеном. Обращаем внимание на то, что напряжение внутренней цепи привода муфты сцепления не устанавливаемое и петельным звеном не открываемое. Этого мы и не должны пробовать, так как возможное прерывание цепи может привести к серьезным повреждениям, так как если подвес первой цепи превышает глубину 1 см, ее надо заменить непременно новой ($3/8 \times 3/8$ без ролика).

Рис. 54. Консистентная смазка переднего тормозного кулака

Рис. 55. Консистентная смазка заднего тормозного кулака





Смазка

В интересах продления срока службы мотоцикла непременно содержать его в исправности соответствующим образом.

В нижеследующих даем инструкции относительно того, какие детали необходимо смазывать маслом или жиром.

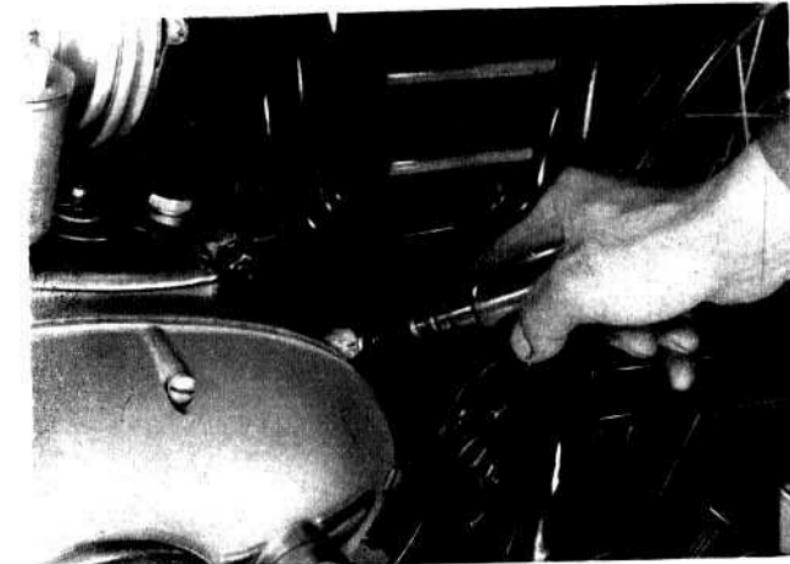
В первую очередь надо говорить о том, что связано с сохранностью жизни и имущества — смазывании тормозных кулаков монтированных в передней и задней крышки тормоза. Эти две точки наиболее загрязняются на пыльных, грязных дорогах, закупоряются и в случае простоя двигателя в течение возможно нескольких месяцев могут заржаветь. Советуем смазывать жиром указанные выше две точки по рис. 56. после каждого 1000 километров пробега.

Рис. 56. Консистентная смазка вала тормоза

Подобным образом легко засорится тормозной вал, приводящий задний тормоз, смазывание которого советуем произвести также после каждого пройденных 1000 километров, способом указанным на рис. 56.

В заднем коромысле установлены 4 шт втулок различных размеров, которые не видны снаружи, однако их смазывание является также очень важным. Если не проведется смазывание заднего коромысла, может возникнуть опасность того, что две втулки, совершающие отдельные функции, заедают с пустотелым валом или с валом коромысла и настанет заедание серьезных размеров, которое может привести к возможному простою коромысла. Здесь также необходимо провести смазку после каждого 1000 километров способом, указанным на рис. 57.

Рис. 57. Консистентная смазка корпуса качалки



Кроме вышеперечисленных на мотоцикле имеется еще одна смазочная головка, которая служит для смазывания километрового приводного корпуса. Эта смазочная головка может быть доступной, если снимется правосторонняя крышка корпуса двигателя и в конце вала цепного колеса станет видным корпус привода. На этом месте советуем смазку после каждого пройденных мотоциклом 2500—3000 километров. Впрочем положение смазочной головки наглядного показывает рис. 58.

Указанные выше смазочные работы проводятся с помощью нагнетательной прессмасленики, находящейся в комплекте инструментов. Кроме этого к смазочным работам принадлежит смазка скользящих и движущихся поверхностей (смазку которых нельзя решить смазыванием жиром), последние необходимо смазывать маслом. Первой важной

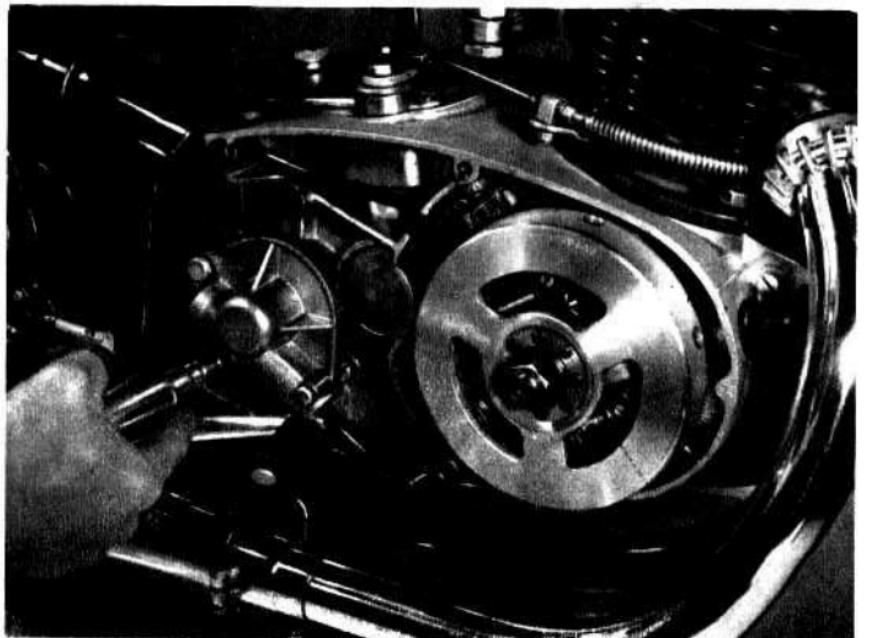


Рис. 58. Консистентная смазка километрового приводного корпуса

такой работой является смазывание маслом направляющих тросов (муфта сцепления, ручной тормоз, газ, трос заднего тормоза). Эта работа совершается правильно таким образом, если отцепляется во время работы провод одного троса, держа последний в вертикальном положении, и накапливается немного подогретого масла или масла соответствующей тонкости между частями внутреннего и наружного буедена. Этот процесс повторить несколько раз и затем положить трос обратно на свое первоначальное место. Кроме этого необходимо смазывать маслом движущиеся части подъемных рычагов, внутренние части троса соединенные с буедновским рычагом и шарнирных точек паяльных концов. Эти работы необходимо совершить после прохождения мотоциклом расстояния в 1000 километров.

Рис. 59. Смазывание троса маслом

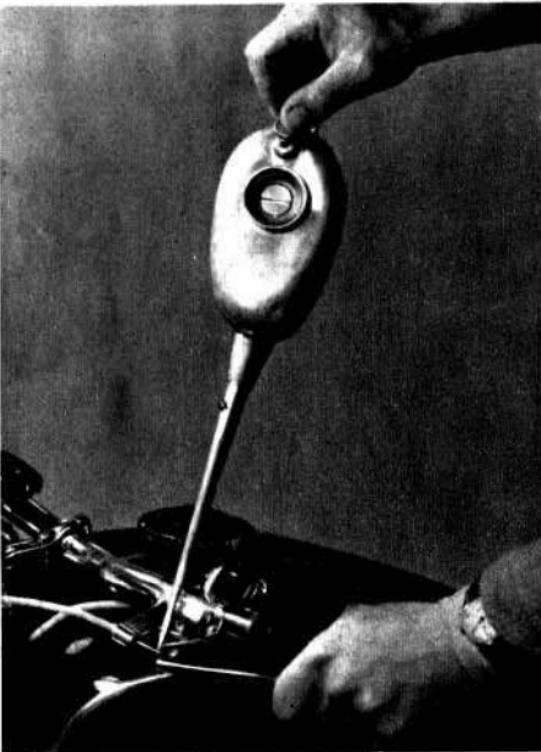




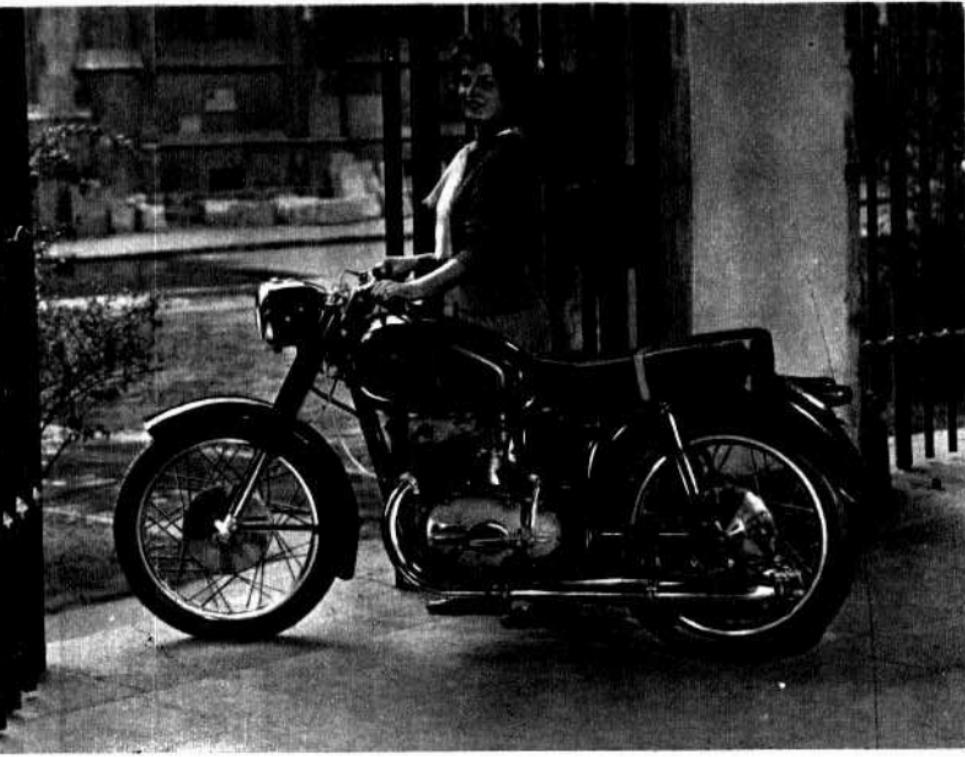
Рис. 60. Пополнение масла в передней вилке

В передних телескопических вилках необходимо контролировать количество масла и после прохождения мотоциклом каждого 5000 километров. После промывания первого телескопа нужно налить свежего масла в соответствующем количестве по каждому стержню.

После прохождения каждого 10 000 километров необходимо наполнить свежим жиром опору руля. К этому нужно разобрать первую вилочную головку в форме, указанной в относящейся главе, и в промытую чашку подшипника установить обратно промытые шарики и подачей соответствующей смазки провести обратную установку. Этот процесс наглядно показан на рис. 61.



Рис. 61. Консистентная смазка подшипника руля



104

Рис. 62. Счастливого пути

Кроме указанных выше инструкций заключающей частью настоящей книги является таблица с указанием всех работ по смазке и содержанию в исправности. Эта таблица наглядно показывает все пределы километров, связанные со смазочными работами и содержанием в исправности. Соблюдение этих километровых пределов в большей степени обеспечивает эксплуатационную надежность.

КОЛЯСКА

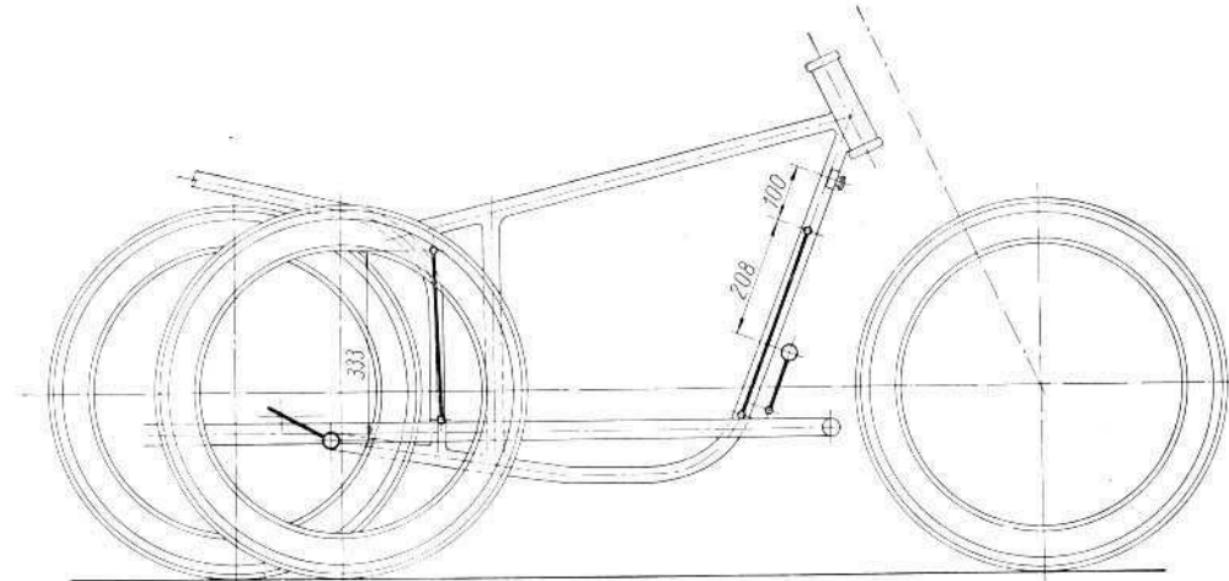


Рис. 63. Рисунок установления коляски мотоцикла в продольном направлении

Мотоцикл типа TL/59 250 см³ можно эксплуатировать также и с коляской. Вес коляски не должен превысить 70 кг. Наиболее соответствующим типом является коляска производства «Дуна» из алюминия с торсионным пружинением. Ввиду того, что этот тип коляски был конструирован к мотоциклам Паннония, легко можно к ней монтировать. Естественно, с

соответствующим изменением соединений к мотоциклу Паннония можно монтировать коляску любого легкого типа, соответствующего вышеуказанныму весу. Непременно важно, чтобы коляска была монтирана только по обкатке мотоцикла, после прохождения мотоциклом 4—5000 км. Перед монтированием, необходимо заменить приводное цепное колесо с 16 зубьями на поставленное заводом цепное колесо с 15 зубьями.

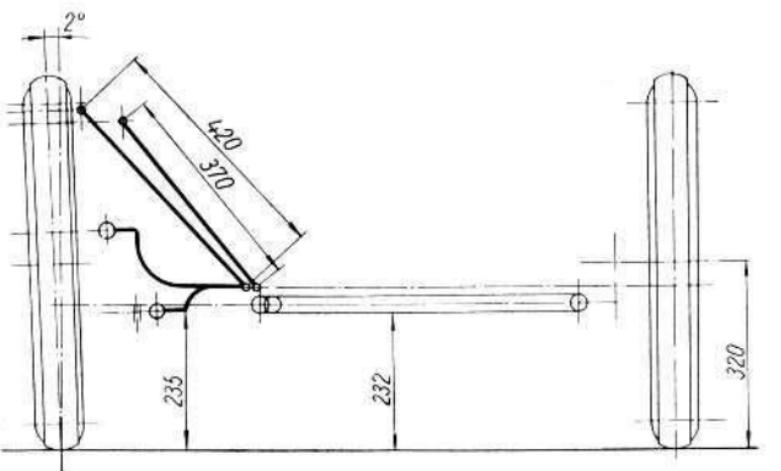


Рис. 64. Рисунок установления коляски мотоцикла в поперечном направлении

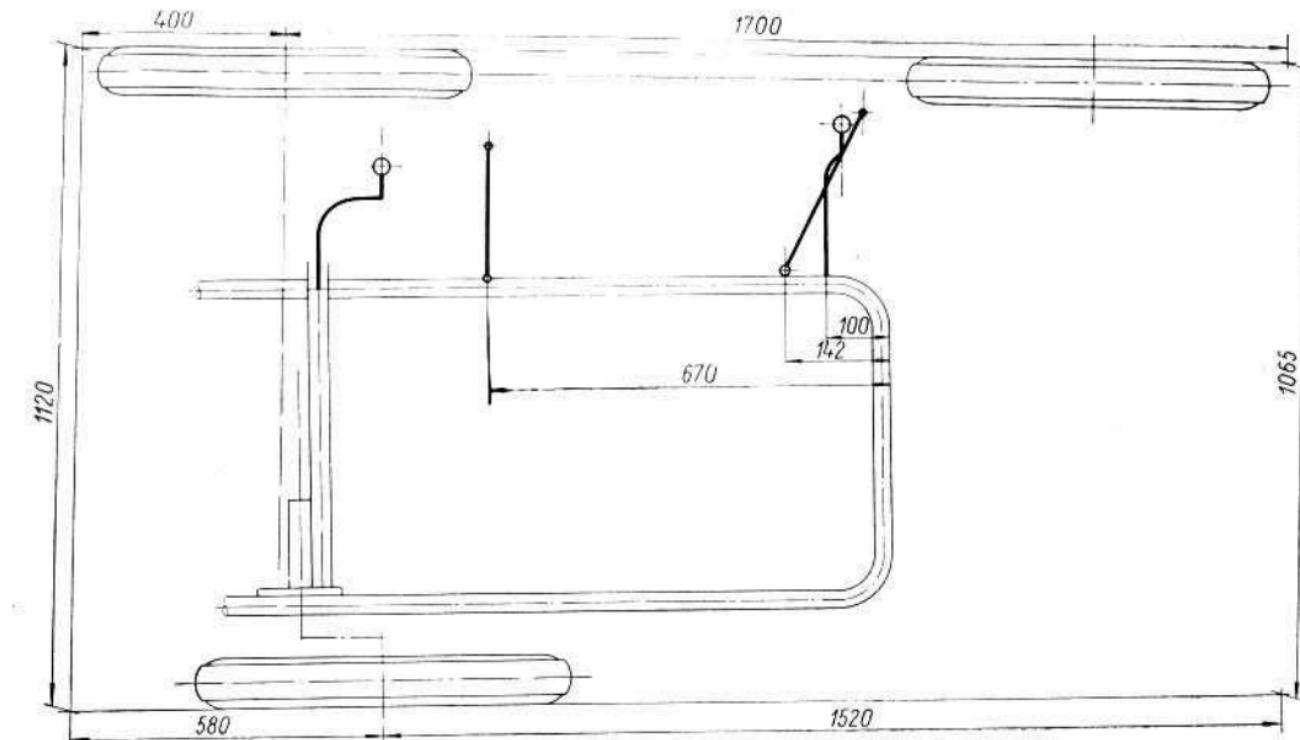


Рис. 65. Установление колеса коляски мотоцикла

Конечная скорость мотоцикла с коляской двумя пассажирами + загрузка пакетов приблизительно в 15—20 кг между 85—95 км. Эксплоатационная скорость 70—80 км.

Правильное установление коляски наглядно показано на рис. 63—65.

Основным правилом при установлении является, чтобы вал коляски стоял приблизительно на 160 мм перед валом заднего колеса. Расстояние между колесами мы можем установить наиболее простым способом, если рядом с колесами мотоцикла и колесами коляски мотоцикла ставим прямые дощечки соответствующей длины таким образом, чтобы они соприкасались в обоих точках с резиновыми шинами колес. Измерим расстояние двух дощечек непосредственно сзади заднего колеса, после этого ставим коляску в отношении к соло мотору таким образом, чтобы этот размер перед передним колесом был меньше на 50—55 мм. Этот процесс наглядно показан на рис. 65.

Боковой наклон колес коляски в наружном направлении 2°, установленный уже у каждой коляски, поэтому, если монтируется наша коляска согласно предписаниям и положение шасси попадает совсем в горизонталь, одновременно с этим и колесо коляски получит необходимый угол наклона.

Обращаем внимание на то, что в случае эксплоатации коляски мы должны пользоваться зажимным аппаратом руля в каждом случае натяжением до соответствующих размеров во избежание возможного шимми руля частого ярления при эксплоатации коляски.

ЛЕГКО ИСПРАВЛЯЕМЫЕ ДЕФЕКТЫ И ИХ ОБНАРУЖЕНИЕ

Дефект	Источник дефекта	Исправление
Двигатель не заводится.	Засорение бензина.	Если в поплавке камеры нет бензина, то необходимо вычистить бензиновый кран или впускную часть поплавковой камеры. В противоположном случае необходимо очищение жиклера.
	Загрязнение воздушного фильтра.	Фильтр надо демонтировать, после основной промывки бензином, просаченным масляным бензином установить обратно.

Дефект	Источник дефекта	Исправление
Двигатель не заводится.	Перетечение, ввиду бокового наклона двигатель всасывал больше, необходимого из топлива.	После вывинчивания свечи зажигания несколько раз сильно поворачивая кругом пуском в движение, свечу зажигания установить обратно.
Нет зажигания.	У зажигательного магнита прекратился зазор прерывания или же загрязнился. Вывод тока треснул. Замыкание свечи запальной.	После снятия правосторонней крыши установление зазора прерывания, очистка контакта. Отстроено из корпуса двигателя опять заменить. У разбираемой свечи чистить в разобранном виде, у другой-очистка щеткой, бензином, выжигание не рекомендуется. Перед ввинчиванием контролировать искру.

Дефект	Источник дефекта	Исправление
Нет зажигания.	Зажигательная катушка перегорела. Замыкание кабеля зажигания. Конденсатор пробивает. Перегорел сплит шумоглушителя свечи.	Стянуть вращающуюся часть маховика, замена катушки. Заменить кабель. Конденсатор заменить новым. Заменить прокладку или комплект свечи с трубкой.
Двигатель нагревается.	Бедная смесь. Запаздывание зажигания двигателя	Ставить в распылитель большой жиклер. Установить соответствующее зажигание (3 мм).

Дефект	Источник дефекта	Исправление
Двигатель нагревается.	<p>Получает неверный воздух.</p> <p>Васыивание воздуха между цилиндром и корпусом двигателя.</p> <p>Зазоры между охлаждающими ребрами цилиндра затыкались грязью.</p> <p>Выходные желобы цилиндра, труба и барабан закопчены.</p> <p>Тормозы плохо установлены.</p> <p>Муфта сцепления скользит.</p>	<p>Контролировать Симмеринг, возможно заменить новым.</p> <p>Затянуть гайки, если дефект и после этого существует, заменить уплотнение ножки цилиндра.</p> <p>При помощи отвертки очистить от грязи полностью до стены цилиндра.</p> <p>Демонтировать трубу, желобы очистить в соответствующем положении поршня.</p> <p>Дополнительно установить по предписаниям.</p> <p>Установить соответствующую свободную игру.</p>

Дефект	Источник дефекта	Исправление
Двигатель дает дребезжащий стук.	<p>Слишком большое предварительное зажигание.</p> <p>Смесь не соответствует предписаниям.</p> <p>Коробка передач включается с трудом.</p> <p>Управление неопределенное, во время езды из вилочной головки дребезжащий стук.</p> <p>Сильное пружинение двигателя, задняя часть сильно качается.</p> <p>При торможении плачущий голос, плохой эффект торможения.</p>	<p>Установление зажигания.</p> <p>После полного спуска горючего из бака наполнение соответствующим горючим.</p> <p>Установление боудена, в случае необходимости разборка, чистка.</p> <p>Дополнительное установление чашек по предписаниям.</p> <p>Демонтировать и разобрать амортизаторы, смазать маслом по предписаниям.</p> <p>Заклепка новых тормозных прокладок.</p>

Дефект	Источник дефекта	Исправление
При торможении плакучий звук плохой эффект торможения.	Изнашивались прокладки, заклепки соприкасаются с барабаном	Заклепывать новую прокладку.
Гремучий голос с левосторонней части корпуса мотора.	У слабого тормозного эффекта без звука, маслянистость прокладки.	Прокладки демонтированных тормозных щек промыть бензином, чистить дополнительно проволочной щеткой.
После вытяжения ключа зажигания двигатель не прекращает действие.	Приводная цепь, изношенная и соприкасается с корпусом двигателя.	Заменить цепь таким образом, как это указано при трактовке цепи.

Дефект	Источник дефекта	Исправление
У двигателя с маховым зажиганием в неподвижном состоянии городское освещение, сигнальный гудок не действует.	Аккумулятор иссяк, недостаток в кислоте.	Наполнить аккумулятор, в случае необходимости исправить, дополнительно наполнить кислотой.
Одновременно с вышеописанным явлением при действии двигателя освещение красное, не дает белого света.	Замыкание в осветительных проводах, в головке лампы, задней лампе, в автомате стоп-сигнала.	Контролировать все части, дополнить изоляцию.
У двигателя с аккумуляторным зажиганием освещение прекратилось, зажигание прекратилось.	Аккумулятор иссяк, замыкание.	Исправление такое же, как выше, временный пуск, коробку передач включаем на 1, после установление ключа зажигания придвигаем двигатель и пускаем с током возбуждения.
После пуска двигатель остается на основном обороте.	Разорвался газовый трос.	Если разорвался паяльный конец, дополнить, если внутренний трос, заменить комплектно.

НЕОБХОДИМЫЕ ЗНАНИЯ В СВЯЗИ С ЭКСПЛОАТАЦИЕЙ МОТОЦИКЛА

Дефект	Источник дефекта	Исправление
Прекратилось действие счетчика километров.	Разорвалась приводная спираль, сломалась шестерня корпуса привода.	Контролировать приводную спираль, заменить шестерню.
Во время езды двигатель дергает, сильный шум в заднем кожухе цепи.	Изнашивалось одно из цепных колес. Во время натяжения цепь перескакивает.	Заменить шестернию или цепь.
При пуске и снятии газа металлический стук из заднего колеса.	Износились резиновые прокладки поводковых пальцев.	Демонтировать заднее колесо и дополнить 4 шт резиновых прокладок.
Щелкающий трущийся голос из одного из колес.	Излом подшипника.	Колесо демонтировать способом, указанным в относящейся главе, заменить подшипник (6302).

Как мы уже упомянули, мотоцикл типа TL 250/59 монтирован со спортивным двигателем высокой мощности. Эта высокая мощность вместе с тем означает и большую скорость. Езда с большой скоростью означает для нас большие возможности в эксплоатации, но вместе с тем и опасность. В случае любого препятствия наша безопасность зависит в определенной степени от состояния тормозов мотоциклов. Поэтому мы должны содержать наши тормоза всегда в состоянии, описанном в инструкциях, этого требует от нас наша собственная безопасность и безопасность других людей. Для поддержки этого в нижеследующих сообщаем в маленькой таблице тормозные расстояния (тормозные пути) в отношении к определенным скоростям на плоской дороге, принимая во внимание средние возможности торможения.

В случае скорости 20 км/час	3 м
В случае скорости 40 км/час	7 м
В случае скорости 50 км/час	19 м
В случае скорости 60 км/час	27 м

Естественно, эти данные действительны после начания торможения полной силой. Решающую важность имеет время, т. е. тот момент, когда мы узнаем воспрепятствующее явление. Это зависит от многих факторов. Сила освещения, мешающие моменты окружения, внимание водителя, его телесная кондиция, эти факторы все в сильной степени влияют на время распознания препятствующего явления. Это, естественно, может продолжаться несколько секунд, из чего яствует, что вместе с распознанием препятствия все еще одновременно не начинается торможение. В нижеследующих в таблице даем пройденный путь за время решения при различных скоростях.

Пройденный путь 20 км/час	5,55 м	+	торм. путь	3	м всего	8,55 м
Пройденный путь 30 км/час	8,52 м	+	торм. путь	7	м всего	15,32 м
Пройденный путь 40 км/час	13,8 м	+	торм. путь	10,12 м	м всего	23 м
Пройденный путь 50 км/час	14,9 м	+	торм. путь	19	м всего	33,9 м
Пройденный путь 60 км/час	16,45 м	+	торм. путь	27,0	м всего	43,45 м

Из этого видно, что путь, пройденный до начала торможения, во многих случаях удваивается, во многих случаях даже превышает, тормозное расстояние.

Необходимо еще упомянуть скользкие, заснеженные пути зимой, которые являются большим врагом мотоциклов.

Помимо этого, с мотоциклом, снабженным содержанными в хорошем состоянии колесами, с резиной соответствующего профиля можно и зимой безопасно ездить на мотоцикле по льду или в снегу. Для зимней езды на мотоцикле необходимо безупречное состояние всех деталей мотоцикла и самого двигателя. С мотоциклом же содержанным в хорошем

состоянии мы не должны даже попытаться ездить, так как — если упомянем только одно обстоятельство — изношенными поршневыми кольцами, с двигателем без компрессии в зимнее время даже пуск мотора связан с большими трудностями.

Как в случае летней, так и в случае зимней езды на мотоцикле является одинаково правилом, — после истечения определенного промежутка времени, однако после прохождения большого пути в каждом случае чистить мотоцикл, смазать, опять наполнить и таким образом оставить его в нерабочем положении, чтобы мы могли наш новый путь начать надежно.

Международные обозначения по государствам и территориям

Aus	= Австралия	TR	= Турция	I	= Италия
B	= Бельгия	Y	= Югославия	L	= Люксембург
BG	= Болгария	D	= Германия	N	= Норвегия
Cs	= Чехословакия	H	= Венгрия	S	= Швеция
F	= Франция	A	= Австрия	SZU	= Советский Союз
IND	= Индия	CB	= Бельгийское Конго	GB	= Англия
IL	= Израиль	RCH	= Чили	R	= Румыния
BL	= Ливан	DK	= Дания	USA	= Соединенные Штаты Америки
NL	= Голландия	SA	= Саарская область		
PL	= Польша	CH	= Швейцария	IR	= Иран

ТАБЛИЦА ПО УХОДУ И СМАЗКЕ

	Положение счетчика километров:				
	500 км	1000 км	3000 км	5000 км	10 000 км
1. Контролировать уровень масла в коробке передач	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx
2. Замена масла в коробке передач	xxxxx xxxxx		xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx
3. Контролировать действие муфты сцепления, установить игру	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx
4. Проверить запальную свечу, контролировать зажигание	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx
5. Заменить запальную свечу			xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx
6. Смазать пропитанную маслом войлочную подушку кулачковой шайбы	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx

	Положение счетчика километров:				
	500 км	1000 км	3000 км	5000 км	10 000 км
7. Очистить от закопчения выхлопной горшок					xxxxx xxxxx
8. Проверка колец поршня возможно замена					xxxxx xxxxx
9. Смазать привод изменителя скорости			xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx
10. Чистить водяной мешок бензинового крана и фильтр	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx
11. Чистить бензиновый кран в демонтированном состоянии	xxxxx xxxxx		xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx
12. Чистить распылитель		xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx
13. Промыть воздушный фильтр, смазывать		xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx
14. Контролировать игру опоры руля, установить её	xxxxx xxxxx			xxxxx xxxxx	xxxxx xxxxx

	Положение счетчика километров				
	500 км	1000 км	3000 км	5000 км	10 000 км
15. Смазать тросы		xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx
16. Смазать подъемные рычаги муфты сцепления и тормоза		xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx
17. Вращающийся регулятор газа контролировать в разобранном виде, смазать			xxxxx	xxxxx	xxxxx
18. Контролировать износ втулок телескопической вилки, пополнить маслом				xxxxx	xxxxx
19. Замена масла в заднем амортизаторе			xxxxx	xxxxx	xxxxx
20. Смазка и установление приводной цепи	xxxxx		xxxxx	xxxxx	xxxxx
21. Контроль давления шин			через 500 км		
22. Смазка ступицы цепного колеса, подшипников колес			xxxxx	xxxxx	xxxxx

	Положение счетчика километров				
	500 км	1000 км	3000 км	5000 км	10 000 км
23. Контролировать резиновые прокладки в задней ступице					xxxxx
24. Контролировать тормоза, дополнительно установить их	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx
25. Проверять тормозные прокладки, в случае необходимости заменить их	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx
26. Смазка вала тормозной педали					xxxxx
27. Проверить опору (подшипники) качающейся вилки, смазать её				xxxxx	xxxxx
28. Проверить напряжение на клеммах (на зажимах) аккумулятора, проверить уровень кислоты, очистить соединения, смазать их		xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx
29. Контроль действия электрического оборудования					xxxxx
30. Контроль электрических проводов, в случае необходимости их замена					xxxxx

	Положение счетчика километров				
	500 км	1000 км	3000 км	5000 км	10000 км
31. Чистка рычага прерывателя, дополнительное установление его			xxxxx	xxxxx	xxxxx
			xxxxx	xxxxx	xxxxx
32. У типа с динамо очистка коллектора, в случае необходимости замена угольных щеток				xxxxx	xxxxx
				xxxxx	xxxxx
				xxxxx	xxxxx
33. Подтягивание всех болтов, гаек	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx
	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx