

Nejdůležitější

pokyny

k obsluze

MOTOCYKLU

SAROLÉA

Uvedení motoru v chod: Je-li benzinová i olejová nádržka naplněna, otevři kohoutky u obou těchto nádržek a přeplň karburátor benzinem tím způsobem, že stlačíš jehlu v plovákové komoře, až počne benzin odkapávat. Pak otevři plynovou páčku karburátoru na pravé straně řídítek (delší, spodní) asi na $\frac{1}{3}$ jejího pohybu a uzavři vzduchovou páčku karburátoru (kratší, vrchní). Předstih zapalování nastav asi na $\frac{2}{3}$ plného předstihu, po př. i více, malou páčkou na levé straně řídítek. Přesvědč se, zda-li rychlostní páka je na volnoběhu. Pak stiskni páčku dekompresoru u levé rukojeti řídítek, sešlápní s dostatečnou prudkostí kickstarter, avšak dříve ještě než dosáhne noha nejnižší polohy, uvolni opět rychle páčku dekompresoru.

Jestliže se motor neuvedl v chod na první sešlápnutí, opakuj spouštění popsáním způsobem znovu, při čemž možno po případě poněkud změnit shora předepsané polohy plynové, předstihové, příp. i vzduchové páčky a vyzkoušet tak pro daný stroj nejvýhodnější polohu těchto páček, při které se nejsnáze uvede v chod.

V chladném počasí, aneb nebyl-li stroj po delší dobu v chodu, možno nastříknouti do válce několik kapek benzínu, u cestovních strojů pomocí nastříkovací trubičky na spodu benzinové nádrže a kohoutku na hlavě válce, který nutno ovšem před dalším spouštěním opět uzavřítí.

Jestliže ani po několikerém sešlápnutí kickstarteru při zachování shora uvedených předpisů nelze uvést motor do chodu, bývá závada většinou pouze ve špatném nebo nevhodném benzinu, znečištěném a ucpaném karburátoru aneb v zaolejované, znečištěné, po př. i vadné svíčke; také může být závada v nesprávné vzdálenosti pólů na svíčke, která má být asi 0.6 mm, aneb v přívodném kabelu.

Konečně může být nesnadné spouštění motoru způsobeno nesprávnou vzdáleností kontaktů přerušovače magnetu (má

býti asi 0.4 mm), příliš opotřebovanými kontakty přerušovače, které nutno pak vyměnit, aneb nesprávně postaveným magnetem, takže zapaluje v nevhodném okamžiku. Předpokládá se ovšem, že motor je jinak v úplném pořádku, t. j. má přiměřenou kompresi a ventily správně otvírají a zavírají.

Jakmile motor počne běžeti, otevři vzduchovou páčku karburátoru nejméně na $\frac{2}{3}$, po př. i na plno a současně přivři plynovou páčku tak, aby motor neběžel příliš rychle; rovněž i předstih zapalování možno poněkud zmenšiti.

Je-li stroj úplně nový aneb po delší nečinnosti, nutno jej před uvedením v chod namazati jednou neb dvakrátě ruční pumpou.

Jízda: Je-li motor v chodu, stiskni páčku spojky (na levé straně řídicíků ve předu) tak, aby rychlostní páku na pravé straně stroje bylo možno lehce zasunouti do zářezu první rychlosti (u většiny strojů k sobě, proti směru jízdy, nahoru). Nelze-li zasunouti provésti úplně lehce a rychle, nepoužívej nikdy násilí, nýbrž povol na okamžik spojku, aby se kolečka ve skřínce mohla natočiti do jiné polohy, a po opětém vypnutí spojky zkoušej znovu zasunouti. Po zasunutí první rychlosti zrychli poněkud chod motoru větším otevřením plynové páčky a současně zvolna povoluj páčku spojky tak, aby se stroj bez trhnutí hladce rozejel; prudké rozjíždění škodí motoru, spojce, pneumatikám i ostatním součástem stroje.

Po rozjetí zrychli stroj přiměřeným otevřením plynové páčky až asi na rychlost 15—20 km v hod., pak přivři rychle plynovou páčku (po př. při jízdě do kopce zmenši také předstih zapalování), stiskni páčku spojky a současně přesuň rychlostní páku do zářezu druhé rychlosti; po zasunutí uvolni opět páčku spojky a zvětšuj dále rychlost stroje otevřením plynové páčky, příp. i přidáváním předstihu zapalování. Jakmile stroj dosáhl rychlosti asi 30—35 km v hod. a ještě stále se zrychluje, přesuň stejným způsobem jako prve rychlostní páku do zářezu třetí rychlosti, načež stačí řídit rychlost stroje již jen plynovou, příp. i předstihovou a vzduchovou páčkou.

Během jízdy má býti vzduchová páčka co možno nejvíce otevřena, plynová páčka naopak co nejméně, předstih zapalování co možno největší, ovšem vždy přiměřeně k rych-

losti stroje, ke stoupání silnice a s ohledem na správný chod motoru. Jakmile by motor klepal (jasný, kovový zvuk uvnitř válce), nutno ihned zmenšiti předstih zapalování, příp. i uzavřítí přiměřeně vzduchovou páčku tak, aby klepání motoru ustalo; jestliže klepání ani po zmenšení předstihu a přivření vzduchové páčky neustává, je motor při dané rychlosti přetížen a nutno zasunouti nižší (druhou neb i první) rychlost a rozjeti stroj na dostatečné obrátky, při nichž klepání ustane. Trvalé klepání může však býti také způsobeno velkým množstvím spálenin oleje ve válci (karbon), které nutno pak odstraniti aneb konečně nadprůměrně opotřebovanými vnitřními součástmi motoru (pístem, kroužky, čepy atd). Mírné klepání ventilů aneb mírný hluk celého ventilového rozvodu není nijakou zvláštní závadou.

Jestliže při jízdě do kopce se stroj zpomaluje (ztrácí obrátky), nutno poněkud zmenšiti předstih zapalování a přivřítí také vzduchovou páčku; klesá-li však rychlost stroje při téměř plně otevřené plynové páčce i dále a stroj namáhavě táhne, nutno včas přesunouti rychlostní páku na nižší, druhou neb i první, rychlost; při přesunování je vždy opět nutno vypnouti spojku, příp. zmenšiti předstih zapalování, aneb i na okamžik přivřítí plynovou páčku.

Nikdy nejezdi se strojem na příliš malé obrátky motoru, t. j. hlavně ne příliš pomalu na třetí rychlost, ani na rovině. Jakmile se rychlost stroje značně sníží, zasuň ihned druhou, příp. i první rychlost, aby se motor odlehčil, neboť je stavěn proto, aby se točil, a trpí nejvíce pomalou jízdou na třetí rychlost.

Pokud je stroj nový, nezaběhnutý nutno jej více mazati než později, tak, aby motor slabě kouřil. Při tom nesmí se stroj nijak přetěžovati a nesmí se od něj žádati plný výkon, t. j. jezdit na nejvyšší možné obrátky a nejvyšší možnou rychlost. Teprve po ujetí nejméně 500—1000 km je stroj zaběhnut, takže možno využití jeho plného výkonu. Doporučuje se, aby po zaběhnutí byly cylindr, píst a ventily vyčištěny od usazených spálenin oleje, načež možno také již méně mazati.

Při první, po př. i druhé jízdě s novým strojem mají se několikrátě prohlédnouti a podle potřeby utáhnouti veškeré šrouby a matky, neboť u nového stroje se mohou snadněji uvolnit a ztratiti.

Motor: Trvanlivost a výkonnost motoru možno zvýšiti používáním prvotřídního oleje. Na podkladě dlouholetých zkušeností můžeme plně doporučiti pro všechny stroje olej Stermol WW, příp. pro sportovní stroje Stermol TT a pro závodní s nadprůměrně zvýšenou kompresí Rici-Stermol Super Racing. Při nedostatku oleje Stermol možno použiti jiného oleje, avšak vždy podobné prvotřídní jakosti. Za účelem zlepšeného mazání zvláště u strojů velmi namáhaných a strojů sportovních a závodních, doporučuje se přidávati do benzínu nepatrné množství (asi ½%) speciálního oleje, na př. »Magikoyl«, který maže horní část pístu a ventilová vedení, takže zvýší se trvanlivost těchto součástí a výkonnost motoru, příp. sníží spotřeba benzínu.

Automatická olejová pumpička na motoru je obvykle již z továrny seřízena pro normální chod; po zaběhnutí stroje možno ji obvykle poněkud přivřítí. Za účelem regulace automatické pumpičky nutno nejprve povolití oba šroubky na jejím víčku, aby bylo možno regulačním víčkem, opatřeným šipkou, otáčeti: natáčí-li se šipka k nápisu »Off«, mazání se zavírá, natáčí-li se šipka k nápisu »On«, mazání se otvírá, t. j. pumpička dodává více oleje do motoru.

Na automatické pumpičce je připevněna kontrola v podobě nastavku; při chodu motoru musí se kontrolní knoflík vysunouti ven z tohoto nastavku, jestliže pumpička správně pracuje; zůstane-li však knoflík i při dostatečně rychlém chodu motoru zasunut, je buď přírodní olejové potrubí ucpano, aneb pumpička v nepořádku, příp. poškozena, předpokládaje ovšem, že vlastní kontrolní ústrojí je v pořádku.

Při jízdě do delšího kopce aneb vůbec při velkém zatížení stroje, na př. dvěma těžkými osobami neb delší jízdou na plnou rychlost, nutno motor ještě občas přimazávatí poloautomatickou ruční pumpičkou, ovládanou páčkou na pravé straně řidiček, která se za účelem mazání stiskne, chvíli podrží a pak opět pustí. Je-li pampa v pořádku a tlačí-li olej do motoru, vrací se páčka zvolna do původní polohy. Nedostatek oleje nebo ucpané potrubí způsobí rychlý návrat páčky. — (Ruční pampa v nádržce musí se po vytažení rovněž chvíli podržeti, aby se olej nassál a pak teprve pustiti, příp. stlačiti zpět.)

U starších strojů, kde mazání obstarává pouze jediná olejová ruční pumpička, nutno mazati u cestovních strojů přibližně

za každých 8 km, u sportovních strojů asi za 5 km, při větším zatížení i častěji.

Používá-li se předepsaného prvotřídního oleje, možno mazati poněkud méně a docíliti značné úspory oleje.

Vyjma dobrého mazání nutno u motoru dbáti toho, aby byla stále zachována přiměřená vůle mezi ventily a jejich zvedáky; regulace této vůle provede se snadno příslušným šroubem a matkou na zvedáku a má obnáseti asi 0.1—0.2 mm. U stroje Supersport 500 ccm usnadní se regulace výfukového zvedáku, jestliže se nejprve vyjme zvedáková tyčinka ssacího ventilu, k čemuž nutno ventilové péro přiměřeným nástrojem stlačiti.

Karburátor nevyžaduje zvláštní obsluhy, vyjma občasného vyčištění od usazených nečistot a dobrého utážení všech těsnících součástí.

Magnet potřebuje pouze zcela nepatrné mazání několika kapkami řídkého oleje asi po 1500 km do příslušné maznice, uzavřené víčkem, př. kuličkou. Některé značky magnetů vyžadují mazání až teprve při celkovém rozebrání a čištění, které lze doporučiti vždy asi po 15.000 km a musí býti svěřeno odborné dílně. Kromě mazání dbáti toho, aby vůle mezi kontakty přerušovače magnetu byla stále asi 0.4 mm a její kontrola, příp. regulace provádí se speciál. magnetovým klíčkem.

Má-li motor bezvadně pracovati, musí magnet zapalovati alespoň v přibližně vhodném okamžiku, t. j. je-li píst motoru v nejvyšší mrtvé poloze při kompresi (oba ventily zavřeny) a páčka předstihu zapalování postavena na nejmenší možný předstih (příp. pozápal), počínají se kontakty přerušovače právě oddalovati. U strojů sportovních a závodních může býti předstih přiměřeně větší, t. j. kontakty přerušovače počnou se vzdalovati, při nejmenším nastavitelném předstihu, ještě dříve, než píst ve válci dosáhl horní mrtvé polohy při kompresi.

Rychlostní skříňka: Rychlostní skříňka maže se nejlépe tím-těž olejem jako motor, případně může býti olej o něco hustší. Olej nalévá se do skříňky otvorem, který je uzavřen šroubovou zátkou s nápisem »Oil«. Jestliže stojí stroj rovně, má býti skříňka tak naplněna, aby olej sahal právě k okraji plnicího otvoru. Jedna náplň oleje stačí obvykle na několik tisíc kilometrů, správný stav oleje má se však občas kontrolovati a podle potřeby olej doplniti.

Nezapomeň nikdy, že stroj má tři rychlosti, které jsou určeny k tomu, aby jich bylo používáno a ulehčily tak práci motoru. Při zasunování a měnění rychlostí neopomeň nikdy vypnouti spojku.

Spojka nevyžaduje obvykle nijaké zvláštní pozornosti, nutno pouze dbáti o to, aby vypínací kabel byl stále správně vyregulován tak, aby přiměřeným stisknutím páčky na řidítkách se spojka vždy úplně vypnula; naopak však zase při jízdě nesmí spojka klouzati. Regulace provádí se snadno stavěcím šroubkem a matickou na konci kabelu u rychlostní skříňky.

Řetězy: Přední řetěz je mazán z motoru, k mazání zadního stačí občas několik kapek oleje. Nutno dbáti toho, aby řetězy byly stále správně napnuty, při čemž velikost rozkvyvu řetězu uprostřed mezi oběma krajními kolečky má být asi 2 cm. Přední řetěz napíná se posunutím rychlostní skříňky, zadní řetěz posunutím zadního kola pomocí stavěcích šroubků ve vidlici u osy kola.

Kola: Náboje kol mažou se buď olejem pomocí střední maznice asi po 1000 km aneb nejlépe tím způsobem, že při rozebrání a čištění naplní se náboj vaselinou (konsistenčním tukem), kterážto náplň stačí pak obvykle na několik tisíc kilometrů.

Pneumatiky nutno udržovati stále přiměřeně napumpovány tak, aby pod tíhou jezdce a stroje se jen málo prohnuly (balonové pneumatiky mohou být ovšem značněji prohnuty). Jestliže plášť pneumatiky je poškozen, na př. guma proříznuta (třebas jen na povrchu), aneb proražen hřebíkem a p., má být co možno nejdříve odborně opraven, neboť jinak je vystaven brzké zkáze. Pneumatiky mají být chráněny před olejem, který gumu rozežírá, před přílišným vlhkem a před přílišným teplem.

Brzdy: Vyžadují pouze občasné přitažení přiměřeným zkrácením táhla, příp. kabelu. Výměna brzdícího špalíku u starších strojů neb obložení vnitřních čelistí u nejnovějších strojů je nutné obvykle až po mnoha tisících kilometrech.

Přední vidlice: Maznice přední vidlice plní se občas vaselinou (konsistenčním tukem), příp. hustým olejem.

Pérování přední vidlice reguluje se tím způsobem, že povolí se nejprve matky na čepch vidlice po levé straně (ve směru jízdy), pak se čepy pomocí svých hlav po pravé straně vidlice podle potřeby přiměřeně utáhnou neb povolí, načež zajistí se provedená regulace opětným utážením matek na levé straně, při čemž nutno ovšem čepy přidržovati v žádané poloze. Pérování má být pokud možno snadno pohyblivé (měkké) a nikdy nesmí být úplně utaženo.

Kabely: Musí být vedeny tak, aby nikde netvořily příliš ostrý záhyb. Mají být mazány častěji několika kapkami oleje, které se vpraví do vnější spirály na konci u páček na řidítkách. Délku kabelů (příp. jejich tah) lze v malých mezích regulovati stavěcím šroubkem a matickou na jejich konci.

Elektrické osvětlení: Veškeré kontakty ve vedení musí být udržovány čisté a dobře utaženy. Sběrací kartáčky a kolektor dynamy mají být občas odborníkem očištěny a seřizeny tak, aby měly stále správný dotyk. Koncové ložisko kotvy dynamy má se mazati několika kapkami řídkého oleje asi po 1500 km. Celý osvětlovací a zapalovací aparát má být asi po 15.000 km v odborné dílně prohlédnut, seřizen a vyčištěn, při čemž nutno také veškerá ložiska znovu naplniti tukem.

Batterie akumulátorů vyžaduje největší péče. Musí být stále dostatečně naplněna kyselinou tak, aby tato sahala asi ½ cm nad horní kraj desek; jestliže kapaliny ubyde, nutno ji doplniti destilovanou vodou, příp. zředěnou kyselinou sírovou [25° Bé]. Batterie nesmí se mechat nikdy úplně vybití a jestliže se delší dobu nejezdí, nutno baterii vyjmouti a mimo stroj vždy za několik neděl po částečném vybití znovu nabíjeti. V každém případě, má-li být trvanlivost batterie prodloužena, doporučuje se, aby vždy asi za 6—8 neděl byla po částečném vybití znovu úplně nabita mimo stroj. Nabíjení batterie mimo stroj musí prováděti vždy odborná a k tomu účelu zvláště zařízená dílna. Při zasílání stroje drahou nemůže být batterie naplněna kyselinou, takže je nutno po obdržení ji svěřiti odborné dílně k naplnění a nabití. Pokud není batterie správně nabita a do vedení patřičně zapojena, nesmí se elektrického osvětlení používati a lze doporučiti, aby se strojem nebylo raději prozatím vůbec ježděno; musí-li však

býti se strojem jezděno bez batterie, nutno její spojení s nabíjecím dynamem patřičně izolovati, příp. u osvětlení zn. Lucas vyjmouti kartáčky dynamu.

U elektrického osvětlení zn. Lucas musí býti zapínací kotouč na reflektoru při jízdě nastaven v poloze označené »C« (Charge — nabíjení) a při klidu stroje v poloze označené »Off« (vypnuto), vždy, jestliže se nesvítil. V poloze označené »L« svítí reflektor slabě, v poloze »H« silně. Jestliže elektrické osvětlení nepracuje správně a není snad vada ve vnějším vedení aneb v kontaktech, může býti příčina poruchy většinou jen v baterii akumulátorů aneb v regulátoru (relais) napětí, umístěném pod postranním víkem dynamu, který nutno pak dáti opravit nebo vyměnit. Také může býti chyba v zaolejovaném kolektoru a kartáčcích dynamu.

Náhradní součásti: Při objednávce součástí nutno udati vždy typ stroje a číslo motoru, příp. i číslo rámu. Má-li býti objednávka vždy úplně přesně vyřízena, je nejlépe zaslati na vzor starou součást.

Náhradní součásti vydávají se pouze proti hotovému zaplacení aneb zasílají se výhradně na dobírku.



1926

NÁKLADEM FIRMY

Ing. JIŘÍ FORMÁNEK

PRAHA-VRŠOVICE

VINOHRADSKÁ 7



Patisk zakázán