

Saroléa

HERSTAL-LIÈGE

Návod k obsluze



Saroléa

Návod k obsluze

Poznatky ku způsobu používání

I. ODJEZD

PŘEZKOUŠENÍ

Jako první před nastartováním motoru jest třeba naplniti benzinem a olejem tento. Pro naše turistické motocykly doporučujeme nalíti řídký olej dobré kvality. Pro naše sportovní motocykly jest nejlepší Castrol R. Benzin se má bráti značkový, mající 71% specifickou váhu. Zároveň jest třeba přesvědčiti se o tom, zda dobře funguje brzda a jsou řádně napumpovány duše.

UVEDENÍ MOTORU V CHOD

Skříň motoru musí míti vždy tolik oleje, kolik odpovídá 4x ručnímu napumpování. Jest třeba přesvědčiti se před nastartováním, zda tam toto množství oleje jest. Otevře se kohoutek na levé straně pod nádržkou, aby benzin měl přístup do splynovače. Vyčnívající část plováčku na splynovači se na krátký okamžik zmáčkne, aby splynovač nassál benzin, nesmí však býti přeplavován. Potom dá se šaltovací páka na volný běh. Pootevře se trochu plynová páka. Vzduchová přívěra (luftheft) nechá se zavřená. Přidá se trochu časnějšího zapalování pákou zapalování. Startovací páka sešlápne se dolů, aby se vystihl nejvyšší bod komprese bez otevření výfuku, z tohoto bodu vrátí se klika nahoru. Zatáhne se za páku dekompressoru. Sešlápne se silně startovací páka směrem dolů a nechá se zapnutý dekompressor až téměř do konce našlápnutí, aby bylo dosaženo rychlého točení motoru. Nechá se běžeti motor co nejméně a především nedává se hned plného plynu.

ZAPÍNÁNÍ SPOJKY

Když motor běží, zmáčkne se spojka a šaltpáka dá se na první běh. Pouští se spojka a přitom se přidává plyn. Nejlepší jest nechatí první rychlost pouze na co nejkratší dobu.

II. ŘAZENÍ

ŘAZENÍ VYŠŠÍCH PŘEVODU

Ubere se trochu plyn. Zmáčkne se spojka a zařadí se vyšší stupeň. Ihned se pustí spojka a přidá se více plynu. Stejně tak se postupuje, aby se z druhé rychlosti přešlo na třetí.

ŘAZENÍ DOLU

Vymáčkne se lehce spojka, zatáhne se řadící páka do rychlosti a poté pustí se spojka. Všechny tyto úkony musí být prováděny bez prudkosti, ale též bez váhání.

III. OBSLUHA MOTORU

Motor musí být vždy obsluhován s patřičnou opatrností a jemností. Nesmí se při vysokém stupni jeti příliš pomalu, právě tak při nízkém stupni příliš rychle.

ZPLYNOVÁNÍ

Vzduchová přívěra musí být nařízena tak, aby umožnila nejlepší zplynování. Obvykle vynechává-li motor a rychlost se zpomalí, to znamená, že zplynovač dostává příliš mnoho neb příliš málo vzduchu. Vzduchovou páku jest pak třeba natolik otevřít, až je schopnost motoru přijímat vzduch co nejlepší. Předstih zapalování musí vždy odpovídati rychlosti otáček motoru. Příliš velký předstih způsobuje klepání, malý přehřívání motoru a neobvyklou spotřebu pohonných látek a oleje. Musí se tedy předstih dáti zpět a opět kupředu, podle toho jak rychlost motoru stoupá. Jestliže jste ve stoupání a motor zpomaluje, dá se menší předstih a zmenší se přívod vzduchu, aby tento neklepal. Když motor zpomalí, zařadí se nižší stupeň. V žádném případě nepomáhá se prokluzováním spojky, aby se zabránilo klepání motoru. Jest jistě lepší toto, než nechat obnoviti korkové obložení spojky. S trochou cviku získá i začátečník rychle nutnou šikovnost prstů k nejlepší obsluze vzduchové, plynové a zapalovací páčky.

MAZÁNÍ

Mazání motoru jest základní otázkou pro jeho životnost a dobrý chod. Motor jest dobře mazán, když při běžícím motoru vychází lehce modrý kouř z výfuku. Hustý modrý kouř prozrazuje přesycení olejem. Černý kouř značí příliš bohatou směs (při správném seřízení olejové pumpy-viz stať mazání motoru). Před značným stoupaním jest dobře pomoci ruční pumpy přidati půl náplně této. Je-li stoupaní příliš dlouhé, opakuje se toto každé 3-4 km. Příliš mnoho oleje znečišťuje motor, příliš málo znamená nebezpečí zadření. Jest lehčí a prospěšnější nechat motor zadřeti, než ho pak nechat opravovati. Proto jest lépe dáti raději trochu více než méně mazání.

IV. OBSLUHA BRZD

Nejlepší brždění a také nejúčinnější jest obsluha obou brzd současně, aniž by se blokovala kola. Na blátivém terénu, mokřem asfaltu, sněhu neb ledu, šterku neb listí obsluhují se brzdy opatrně kvůli zamezení skluzu, což jest patrně spíše vzadu než vpředu. Při zpomalování ubere se plyn a brzdí. Nezvykejte si používatí přední brzdy samostatně. Tato jest stejně účinná jako brzda zadní. V případě nebezpečí jest pak možno ji použítí instinktivně. Brždění nesmí býti nikdy prudké, ale pevné.

RADY K UDRŽOVÁNÍ MOTOCYKLU

I. MOTOR

MAZÁNÍ

K prodloužení života vašeho motocyklu jest třeba dáti mu vždy prvotřídního oleje. Doporučujeme Vám Castrol XI nebo Gargyle Mobiloil - v létě BB a v zimě A, aneb Kervoline TT. Pro závodní motory Castrol R. Automatická pumpa umístěná na našich strojích jest při opuštění našeho závodu nařízena na neutrál. Jest tedy třeba upravovati mazání podle toho, jak jest stroj namáhán, buď přidáním neb ubráním. Krajinu a klima, ve kterém se stroj nalézá a jeho zátěž jest rovněž nutno bráti v úvahu. K seřízení automatické B-L pumpy uvolní se oba šrouby A a B u regulátoru a nastaví se tento buď na OFF-málo neb ON-více oleje. Poté se šrouby opět utáhnou. Stálým zasouváním a vysouváním pístového "Kontroloru" na automatických B-L pumpách jest možno na jejich práci při jízdě dohlížeti. Nejpoužívanější normální seřízení je to, když ukazovatel stupňů jest na čtvrté neb páté čárce. Nejnověji vyrábíme Pilgrim pumpu, jejíž seřízení se děje velkým šroubem. Nový stroj potřebuje prvních 250-300 km bohatě mazat. Jest nutno používatí ruční pumpy k přidavnému mazání.

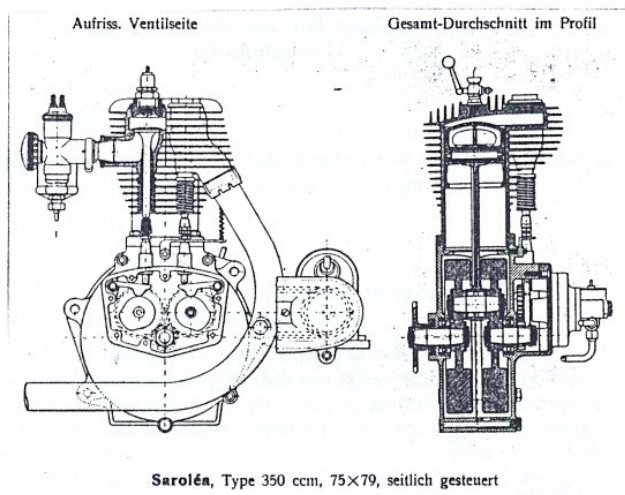
VYPRAZDŇOVÁNÍ A ČIŠTĚNÍ

Po prvních 300 km vypustí se špinavý olej tak, že se uvolní olejová zátka, která se nachází u paty skříně a také dolní šroub na víku vačkového rozvodu. Načež nakloní se stroj na jednu a druhou stranu. Poté zašroubuje se vše opět na své místo a 4x napumpuje se pomocí ruční pumpy čistého oleje. Takto jest nutno počínati si každých 600-800 km. Toto opatření jest nutno, aby byl stále olej ve stroji prost kovových částic, karbonu a benzínu - látek, které kvalitu mazání značně ovlivňují. Před vypouštěním oleje nechá se motor chvilku běžeti, aby olej byl tekutější a šel dobře vylíti.

Obr. SAROLEA typ 350, 75x79, spodem řízená

Nárys ventilové strany

Celkový průřez v profilu



NASTAVENÍ MOTORU

Převodové kolečko (pastorek) motoru a vačková kola mají každý své kontrolní značky (důlky). Jestliže se z nějakého důvodu vačky demontují, musí se při dávání zpět dáti pozor aby značky stály proti sobě.

VAHADLA (VRCHOVÉ STROJE)

Tato vahadla běží ve válečkových ložiskách a nevyžadují zvláštní pozornosti. Jest potřeba přibližně každých 2000 km namazati příslušná místa konzistentním tukem. Čas od času dá se také trochu oleje na hlavu zdvihátek.

VÁLEC A HLAVA VÁLCE

K sejmutí válce se řiďte návodem:

1. Sundají se následující díly: výfuk, karburátor, tyče zdvihátek a zdvihátka (vrchové stroje), svíčky, kompresní kohoutek a přívod oleje.
2. Odšroubují se 4 šrouby dole na válci.
3. Dá se píst do dolní polohy.
4. Zdvihne se válec nahoru, přičemž se pokládá dozadu. Otvor skříně se ucpe čistým hadrem, aby se zamezilo případnému odpadnutí nečistoty dovnitř.

K sejmutí hlavy válce se řiďte tímto:

1. Odšroubují se zároveň 4 svorníky a matky
2. Nechá se hlava zmáčknutím zdvihátek ventilů vytlačit, dá se celkem lehce uvolnit. Zůstane-li však přece jen seděti, poklepá se kolem dokola.

Abyste nepoškodili těsnění nezarážejte nikdy šroubovák neb podobný nástroj mezi válec a hlavu. Po sejmutí hlavy a válce seškrabají se a vyčistí pečlivě všechny špinavé plochy použitím škrabky, nebo není-li tato po ruce, tedy šroubovákem a nakonec se vyleští smirkem. Poté se očistí všechny díly benzinem, aby zmizely stopy po smirku. Očistění usazenin jest důležité, neboť zašpiněný motor vaří, ztrácí výkon a brzy klepe. Po odstranění hlavy válce jest třeba se přesvědčiti, zda těsnění je v dobrém stavu. Když není, vymění se. Jest třeba dáti pozor, aby byl po obou stranách těsnící kroužek čistý. Zkontrolují se též ventilová vahadla. Po nasazení ventilové hlavy mějte na paměti hlavně, aby čtyři svorníky s matkami byly dotaženy zároveň, aby tlak na těsnění byl správně rozložen.

VENTILY

Máte-li nový stroj, jest dobré dáti čas od času několik kapek oleje na drčky ventilů, totéž dělá se při každém vyjmutí ventilů. Případná ventilová vůle mezi ventilem a vahadlem jest třeba vymeziti.

Obr. Nákres (s částečným průřezem strany karburátoru)

Horní pohled v základní sestavě

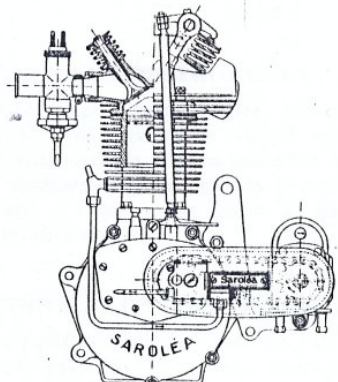
Sarolea 350 - 75x79 se shora řízenými ventily

Obr. Řez celkové sestavy

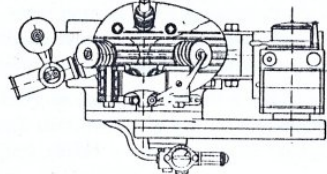
Schéma vačkové komory

Pohled shora na předešlé schéma

Sarolea 350 - 75x79 vrchem řízená

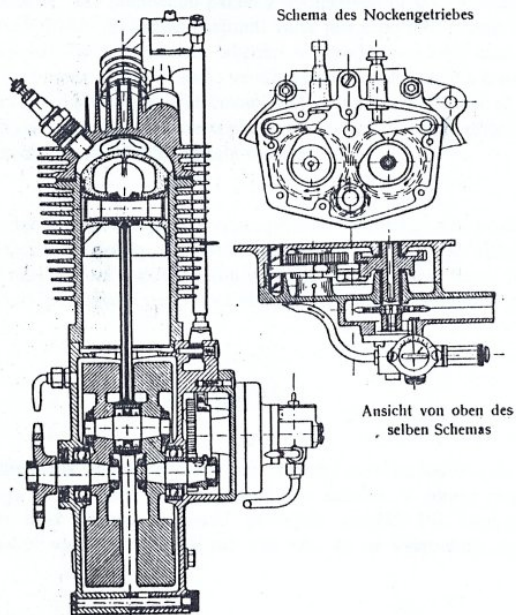


Ansicht im äusseren Grundriss



Sarolfa 350 ccm 75 x 79
von oben gesteuerte Ventile

Schnitt durch den Gesamt-Aufriss



Schema des Nockengetriebes

Ansicht von oben des
selben Schemas

Sarolfa 350 ccm. 75 x 79

SESTAVA VENTILŮ U SPODEM ŘÍZENÉHO STROJE

V tomto případě odšroubuje se uzávěr ventilu z válce. Na ventilový talíř se položí buď dřevěný nebo kovový klín. Potom zašroubuje se uzávěr opět tak, aby ventil seděl pevně na místě. Šroubovákem, který nasadí se na nehlubším místě chladicího žebra válce, zdvihne se miska ventilového pera natolik, aby se mohl vytáhnouti klínek z ventilového osazení. Ventil se uvolní a jest možno jej lehce po odšroubování ventilové zátky a odstranění klínu vyjmouti.

SESTAVA VENTILOVÉHO PERA U VRCHEM ŘÍZENÉHO MOTORU

K sejmutí ventilových per sundají se napřed zdvihací tyčky a svička a píst se dá do horní polohy. Pomocí nějaké páky, která se nasadí na spojovací díl držáku vahadel, zdvihne se raménko vahadla aniž by se ohnulo tak, aby obě pera byla dostatečně stisknuta a mohla dosednouti na ventilové talířky. Odstraní se páka a dva klínky, které drží ventil. Tím se mu umožní pomocí pístu dopadnouti do válce. Potom se sundá vahadlo a vyšroubuje se střední svorník. Při vyndávání obou per, která jsou stisknuta mezi obě poloviny misek nástroje se postupuje dle návodu:

Vezme se speciální čep, který se nachází v nářadí a nasadí se na velkou podložku. Zastrčí se čep mezi stisknutá pera, položí se naň malá podložka a utáhnou se matice tak, aby se ještě trochu pera stiskla a sundají se obě misky. Nyní se opět matky odšroubují a pera jsou volná.

K tomu, abyste je opět napnuli do misek se postupuje následovně:

Zavedení per na ventil se děje opačně než u jejich rozebrání. Vytáhne se ventil pomocí pístu opatrně nahoru a upevní se obě půlkulaté svorky. Nasadí se zase spojovací část vahadel a zmáčknou se pera pomocnou pákou z uvolněných misek. Ventily musí na svých místech pevně držeti. Při každém sejmutí válce jest zapotřebí je prohlédnouti a jest nutno je zabrousiti. Za tímto účelem odstraní se svorky ventilové misky pera a zdvihne se ventil ve vedení. Přetře se sedlo ventilu jemnou směsí oleje a brusné pasty. Otáčí se ventilem vpravo a vlevo za přitlačování. Pokračuje se tak dlouho, až dosedací plocha jest bez škrábanců a čistá. Jest třeba pracovati pečlivě. Využijte příležitosti kdy jsou ventily venku, aby se řádně očistila celá soustava.

PÍST

Čistění pístu provádí se podobně jako u válce, přičemž jest nutno dáti pozor, aby se nepoškodil kov. Očistí se drážky pro kroužky a otvory pro olej. K získání dobré komprese nesmí míti kroužky příliš velkou vůli (vakl) v drážkách. Pistní čep nesmí míti nerovný povrch (poškrábání nebo opotřebování) ani nesmí přecházeti do modra (příliš málo oleje).

II. ZAPALOVÁNÍ

MAGNET

Magnet nepotřebuje příliš velkou péči, dvě neb tři kapky oleje na 1000km do 2 otvorů postačí. Kontroluje se průběžně seřízení okamžiku zážehu. V tomto případě jest zapotřebí sundati dekl pomocí odsunutí pérových svorek. Při kontrole stavu platinových kontaktů vyjme se přerušovač ven tak, že se vyšroubuje speciálním

klíčem uprostřed se nacházející šroub. Jsou-li platinové kontakty nestejně opotřebované, zabrousí se velmi jemným smirkem. Přitom se snažíme odstranit co nejméně kovu. Celek se očistí čistým hadrem napuštěným benzinem. Vše se sestaví dohromady a seřídí se správně odtrh. Když se kotouč, jenž slouží jako kryt přerušovače přestane točit a raménko vahadla jest bez pohybu, sundá se kotouč také a vyčistí se hadrem. Navlhčí se trochou velocipédového oleje a přimáčkne se lehce a rovně, aby se neházel. Zároveň jest nutno přesvědčiti se, zda jest vodič proudu v pořádku: Sundá se magnetová část, na které jest zapalovací kabel přidělán. Když uhlíky přiléhají a jsou v dobrém stavu a měděné kontakty jsou hladké, jest vše v pořádku. Jest možno pak hadrem namočeným v benzinu jen odstraniti uhelný prach, který třeba zůstal na kotouči. Nikdy nezapomínáme, že voda, olej a prach jsou rušivým elementem pro magnet.

Nařízení magnetky a motoru:

Při poruchách odšroubuje se svíčka neb ventilová záklopka a otáčí se motorem ve směru chodu. Po uzavření sacího ventilu točí se dále až jest píst v horní úvratí (konec komprese). Nařídí se zapalovací páčka na pozdní zážeh (zpět). Otočí se osou magnetky ve směru chodu až magnet začne odtrhovati, čili až k okamžiku, kdy fibrový díl držáku přerušovače dotkne se konečku zapalovacího zakončení. Poté se posadí magnetové kolečko s položeným řetězem na osu magnetu, připevní se zde lehkým úderem dřevěného kladívka a utáhne se matka. Jest třeba přesvědčiti se, že po přitáhnutí matky jsou motor a přerušovač ve správném vztahu. Jen odborník může magnet rozebírat.

SVÍČKY

Když má míti motor dobrý chod, musí býti svíčky bezvadně čisté. Vzdálenost elektrod činí 5-6 desetin mm. Přeoilejování zašpiní svíčky a způsobuje poruchu. V tom případě očistí se svíčky tvrdým štětcem napuštěným v benzinu a potom oba konce elektrod velmi jemným skelným papírem.

III. KARBURÁTOR

Plováková komora musí státi úplně kolmo. Karburátor musí býti dobře připevněn na nassávací rouře motoru, aby se zabránilo přístupu falešného vzduchu. Čas od času zkuste sáhnouti prstem do ssání karburátoru, jestli jde šoupátko vzduchu úplně otevřít. Když ne, tak se dá bowden pomocí příslušného šroubu znovu do správné polohy. Otrě se šoupátko hadrem napuštěným olejem, očistí se několikrát komora, místo pod plovákovou jehlou a přívod benzínu. Karburátor jest předáván z továrny nařízen a opatřen - při normálním námaze - normálním difuzérem. Chcete-li ušetřiti palivo, může se zasaditi tenčí hubice. V tom případě ale motor dává menší výkon, snáze se přehřeje a má horší startování (hůře naskakuje). Správná tryska jest ta, která na rovně vyvine při největší rychlosti motoru, plném otevření plynu, 1/4 otevření přívěry vzduchu a správném zapalování nejlepší chod. Při tomto pokusu pozná se, zda jest tryska příliš malá (při přiškrčení vzduchu se rychlost zvětší), nebo velká (když přiškrčením plynu se rychlost zvětší).

IV. PŘEVODOVKA

Nová převodovka Sarolea jest konstruována dle základních pravidel jako většina momentálně na trhu se nacházejících převodovek, které se již dříve osvědčily svou upotřebitelností. Tři předloková kola jsou ve stálém záběru. Do sebe zapadající posuvná kola, která kloužou po drážkách na hřídeli uvádějí se v činnost vidlicí s obloukem. Záběr kol jest umožněn velkým nálitkem. Páka posunu s polotuhým převodem má zajišťovací a zadržovací pera. Celé toto zařízení má tu přednost, že dosahuje rychlého a snadného přechodu v chodu a zajišťuje a zmenšuje nebezpečí zlomení zubů a pák na minimum. Oba hřídele běží na dvojítech kuličkových ložiskách.

KICKSTARTER

Start. pedál jest montován na segmentu, který sahá bezprostředně na hlavní hřídel. Tím se docílí lehkého startu při malém vynaložení námahy. Start. osa jest nalisována ve skřini a zajištěna klínem.

SPOJKA

Spojka jest lamelová s mnoha kotouči. Čtyři spojkové kotouče mají korkové obložení. Pět mezikotoučů jest z kovu. Toto uspořádání má přednost silného tření spojkové plochy na nejmenším prostoru. Korek má značně větší přenosovou schopnost nežli jakékoliv jiné materiály. To dovoluje použití lehčích pružin, čímž docílí se lepší obsluhy ruční spojky. Řazení jako takové jest pak snazší. Je-li však stroj více namáhán, často a bezohledně se startuje a mnoho řadí, dodáváme na přání kotouče s Ferodo materiálem, které předpokládají použití silnějších per.

SPOJKOVÁ PÁKA

Spojka musí býti tak seřízena, že páka má trochu vůle než zabere. Tak jest si člověk vždy jist, že spojka zabírá. Dovolena vůle má býti asi 8 mm. Na druhé straně musí se také dbáti, aby byla vždy plně zapnutá a zadní kolo se nehnulo při zařazené rychlosti.

Kryt spojky jest přitlačován čtyřmi pery, která stlačují spojkové kotouče. Tato čtyři pera musí míti vždy stejné napětí. Ke kontrole tohoto napětí nechá se stroj na stojánku běžeti nepřilíš vysokým počtem obrátek a zmáčkne se spojka při zařazeném stupni. Kryt spojky se nesmí točiti.

ŘAZENÍ RYCHLOSTÍ

Řadící páka jest přidělena na nádrži. Jest lehce přístupná a dá se bez námahy ovládati. Každá rychlost jest aretována, stejně tak chod naprázdno. Spojovací tyč musí býti tak seřízena, aby při volném běhu mezi prvním a druhým během řadící páka zapadla na značce O. Takto seřízené řazení bude ve všech rychlostech uspokojivě pracovati.

MAZÁNÍ

Doporučujeme Gargoyle Mobiloil C černý hustý, nebo CC zelený hustý, nebo Kervolin Z. Zvláště radíme nikdy nepoužívatí konzistentního tuku (Staufferova mazání).

Převodová skříní musí býti až do výšky hlavního hřídele naplněna, postačí každých 1000 km tento stav kontrolovati a doplňovati. Současně kontroluje se převod řadící páky.

Každých 5000 km vyprázdní se skřín, vypláchne se petrolejem a nalije čistý olej až po horní hřídel.

V. BRZDY

Rychlý stroj musí mít bezpodmínečně spolehlivé brzdy. Na našich strojích zabudované boční brzdy jsou vysoce výkonné, ale na tuto vlastnost musíte dát pozor, hlavně aby se nedostal olej na jejich obložení. Mějte brzdy vždy dobře seřízeny a čistěte je příležitostně suchou cestou. K vyrovnání opotřebených brzdových paken upraví se bowden přední brzdy přitážením šroubu a tyče zadní brzdy seřizovacím šroubem. Jestliže brzdy vykazují takové opotřebení Feroda, že klíče při zabrzdění nevrátí se zpět, vyrovná se velká vůle vložením speciálních dílů, které jsou pro tento účel zvláště určené. Tyto díly dodá náš zástupce i s návodem. U ráfových brzd jest nutno vyměnití fibrový špalíček jakmile se zjistí, že spodek na drážce je holý-obroušený. Brzdový pedál jest posuvný, nastavte si jej tak, aby vám nejlépe vyhovoval. V tom případě uvolní se matka pedálové osy brzdy, posune se pedál, upevní se pevně matka a buď zkrátí nebo prodlouží brzdová tyč kloubovým šroubem.

VI. ŘETĚZY

Řetězům musíme věnovati péči. Mnozí motocyklisté je zanedbávají a výsledek jest ten, že i s nejlepší značkou docílují jen prostředních výkonů. K řádnému mazání řetězů musí býti tento v první řadě důkladně umytý v petroleji, přičemž jest silně máchán v lázni, kvůli odstranění bláta a špíny a pak nechá se oschnouti. Poté naplní se nějaká nádoba směsí konzistentního tuku a mazadla Gredy a ponoří se do ní řetězy. Zahřívá se až do rozpuštění směsi, nechá se 5 minut státi aniž by se zvyšovala teplota, poté řetězy se vyndají, nechají se okapatí a vychladnouti. Po utření a osušení se zase nasadí. Takto jest nutno počínati si každých asi 1000 km. Jinak čistí se čas od času tukem nebo olejem zvenku. Řetězy musí dobře pružiti, nesmí býti ani příliš napnuté, ani příliš volné. Průhyb řetězů mezi ozubenými koly a to 20 mm u zadního kola, 10 mm u převodového a 5 mm u magnetového jest přiměřeno. Příliš volné - řetěz sebou mrská a opotřebává se. Příliš pevné - vytahuje se, kazí ložiska a vyskakuje.

Řetěz zadního kola se utahuje utahováký v zadním kole, převodový řetěz posunutím převodovky a magnetový posunutím magnetu. K prodloužení, zkrácení nebo opravě řetězů používají se řetězové spojky příslušné řetězové rozteče.

Po znovunasazení řetězů jest zapotřebí nasaditi zajišťovací pera řetězových spojek a to tak, aby se jejich zadní otvor nacházel proti směru běhu řetězu.

VII. KOLA A ORÁFOVÁNÍ

KOLA

Časem se kontroluje, zda nejsou vyboulené či prasklé ráfky a zda nejsou uvolněné dráty. Též zda kola (v první řadě přední) nemají přílišnou vůli, v tom případě udělá se následující:

Uvolní se osová matka na brzdovém bubnu. Na protější straně ležící kónus utáhne se speciálním klíčem natolik, že chod kola jest volný a vůle sotva patrná. Pak se opět

matka utáhne a zjistí se, zda kolo jde lehce otáčeti o celou otáčku bez váznutí i bez úderů. Ložiska se mažou přibližně každých 2000 km. K vytáhnutí zadního kola sundá se řetěz a uvolní se brzdová tyč. Uvolní se osové matky a kolo se sundá. U předního kola uvolní se osové matky, sundá se svorník brzdového bubnu a kolo se vytáhne. Při opětovném nasazení dobře se vycentrují kola.

ORÁFOVÁNÍ

Pláště musí býti dobré kvality a pečlivě ošetřované. Nikdy se nepumpují příliš tvrdě, zvláště ne napřed, jest to na škodu dobrého sezení na silnici. Dobře napumpování jest takové, když nárazy na pláště probíhají bez proražení pláště. Příliš napumpované pláště se rychle opotřebují. Objeví-li se natržení pláště, nechá se vulkanizovati a zesíliti uvnitř plátnem.

Každé ostré brzdění, řazení dolů a náhlý start zaplatíte kouskem opláštění, které necháte na silnici.

Když praskne plášť může se ještě několik kilometrů jeti, dá-li se na trhlinu kožená záplata a vnitřní strana zalepí se gumovaným plátnem.

V zimě, když se stroj nepoužívá natírají se pláště čistou vazelinou, aby se zabránilo jejich pukání. Chraňte se stroj nechati s nenapumpovanými koly, raději ho postavte na stojan. Dále dejte pozor, aby nevnikla voda do ráfků - rezivějí a mají pak ostré hrany, vyboulují se a uhnívají.

DUŠE

Duše musí míti stejné rozměry. Dejte si čas na to, aby při lepení duše zalepená místa byla důkladně očištěná od gumového roztoku a byla oschlá. Dále při čištění nasype se do pláště mastek. Před úplným napumpováním jest nutno přesvědčiti se, že duše není pokroucená a do dutiny pláště jest dobře zapadlá. To jest velmi důležité k zamezení vzniku trhlin v duši. Také se častěji podívejte, zda matka držící ventil na ráfku jest náležitě dotažena. Nezapomeňte si nikdy vzít sebou materiál na správký.

VIII. VIDLICE, HLAVA ŘÍZENÍ A BOWDENY.

Svorník vidlice maže se často naplněním a přitážením Staufferovy maznice, až tuk na konci kloubu jde ven. Stroje s mazničkami Tecalamite nechají se promazati u benzinové stanice nebo si opatřete tlakovou maznici. K zamezení vůli ve vidlici uvolní se svorníkové matky s kontramatkami, pevně se utáhnou, poté se dají o 1/2 otáčky zpět a kontramatky se utáhnou. O účinku tlumiče vidlice jest možno přesvědčiti se tím, že pera vidlice silným tlakem na oba konce řídítek se stlačí, při rychlém puštění řídítek musí se vidlice celkem zvolna a bez nárazu vrátiti do normální polohy, neb tlumič má za účel zadržeti příliš silný zpětný náraz na vidlici a pera. Tlumič se seřizuje přitážením nebo povolením příslušných vidlicových čepů. Vůle v ložiskách hlavy řízení se vyrovnává přitážením horního závitu na vidlicové rouře a tím stažením dosedací plochy ložisek hlavy. Vůle pozná se lehkým zdvižením řídítek stroje, až jest slyšet lehké trhnutí.

BOWDENY

Bowdeny musí býti dobře olejovány. Toho docílí se tak, že kápne se několik kapek oleje na konce bowdenů a pohybuje se příslušnou pákou. Bowdeny musí býti vedeny v

širokých obloucích. Příliš ostré úhly vyžadují větší sílu, což zapříčiňuje poruchu a zlomení.

IX. VYBAVENÍ A PŘÍSLUŠENSTVÍ

ŘIDÍTKA

Řidítka jsou posuvná, stačí lehce uvolnit upevňovací šrouby a nastaví se do libovolné polohy. Pak se šrouby samozřejmě opět utáhnou.

SEDLO

Sedlo se dá seříditi dopředu, dozadu a do výšky. Uvolní-li se oba šrouby sedlových svorek na rámových rourách, může se sedlo podle přání posunouti dopředu neb dozadu. Nastaviti ho vzhůru: k tomu jest potřeba uvolnit kontramatky na sedlových podpěrách pod pery, zdvihnouti sedlo a vyzdvihnouti podpěry nahoru z per, poté zašroubovati matky, které zůstaly na podpěrách tak, aby dostal se stejný počet obrátek nahoru neb dolů. Poté dá se sedlo na jeho místo a utáhnou se kontramatky. U sedel, která jsou připevněna kolíky a sanici v sedlových rourách stačí uvolnit matku na kolíku a sanici posunouti dozadu neb dopředu.

NÁŘADÍ

Nářadí a náhradní díly dobře zabalené hadrem máme míti pevně umístěné v tašce na nářadí.

Vezmeme si pokud možno s sebou:

Úplnou sadu nastříhaných kousků duše na udělání manžety, plátno na podložení, gumový roztok, krabičku s mastkem, nějaké jehly, dratev, několik gumových spojovacích hadiček na opravy zlomených benzinových neb olejových vedení, ventily do duše, duši zabalenou do mastkem vysypaného voskovaného plátna, montpáky, dobrou pumpu a trhač řetězu. V malých, pilinami vyplněných schránkách: čepy, šrouby, matky a řetězové články. V prázdných tubách od holicího mýdla: ve vatě 2 zapalovací svíčky. Dále úplný ventil, roli isolační pásky, 2 nebo 3 špulky drátu různé síly a malou dosu s konzistentním tukem.

Brašna na nářadí jest dodána s každým strojem.

PŘEHLED UDRŽOVACÍCH PŘEDPISŮ PRO MOTOCYKL

Kontrola před jízdou

Stav oleje a benzínu - tlak vzduchu v pneumatikách - brzdy a světla - mazání.

Po prvních 300 km.

Vnitřní čištění motoru - mazání díků ventilů - seřízení vůle zdvihátek ventilů - seřízení brzd - napnutí řetězu.

Každých 500 km

vyprázdnění motoru
namazání bowdenů
seřízení tlumiče nárazů
napnutí řetězů
namazání řetězů

Každých 1000 km

vnitřní čištění motoru
namazání magnetky
-"- vedení ventilů
-"- hlav zdvihátek
-"- převodů
údržba sekundárního řetězu

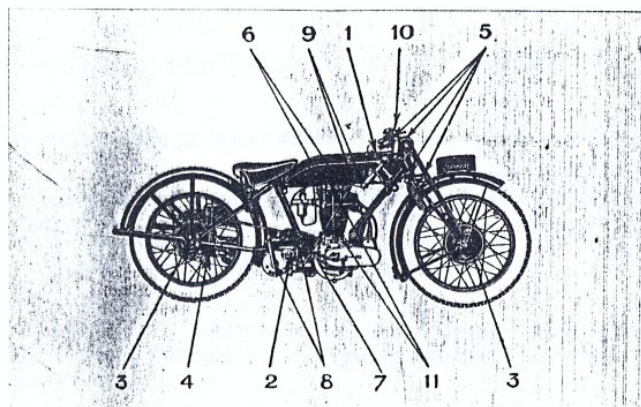
Každých 2000 km

mazání ventilových vahadel
kontrola kontaktů a přerušovače
čištění karburátoru
vnitřní výplach převodovky a spojky
kontrola brzd
utažení šroubů a matek.

Na konci sezóny neb příležitostně odkarbonování motoru a zabroušení ventilů.

MAZÁNÍ MOTOCYKLU SAROLEA

1. olejová nádrž (mazání motoru) - středně tekutý olej
2. převodovka - hustý olej
3. osy kol - hustá vaselina
4. řetěz -"-
5. bowdeny -"-
6. vahadla ventilů -"-



7. ovládání brzd - polotekutý olej
8. startovací klika a pedál brzdy -"
9. osy řadících pák -"
10. páčky na řídítkách -"
11. zdvihátka -"

LOKALISACE PORUCH A HLEDÁNÍ PŘÍČIN ŠPATNÉ PRÁCE MOTORU

Dobře seřízený, dobře udržovaný a dobře řízený stroj nevykazuje poruchy.

Začátečník se nesmí nechat odradit následujícím výčtem, protože jestliže se motor zastaví, tak jest to v mnoha případech proto, že došel benzin, zanesly se svíčky, aneb jest příliš velký odtrh.

I. MOTOR NENASKOČÍ

Karburace

Benzinová nádrž prázdná - kohoutek zavřený - vedení ucpané - tryska zanesená - příliš vzduchu - přívod směsi uzavřen - těžký benzin - karburátor přeplavený - jehla ohnutá - voda v benzínu

Zapalování

Svíčky zašpiněné - velký odtrh mezi elektrodami - svíčky zakarbonované - zapalovací kabel porušený - přerušovač špatně nastavený neb blokuje kladívko - uhlíky opotřebované - kontakty zašpiněné - krátké spojení v magnetu

Motor

Ventil utržený - ventil ohnutý - vačkový řetěz přetržen - řetěz magnetky přetržen - není komprese - zdvihátka špatně našteloaná - motor se zadřel - kroužky jsou natvrdo - na talíři ventilu jest tvrdá usazenina, která brání dosednutí ventilu.

II. MOTOR VYSAZUJE

Karburace

Tryska nebo vedení ventilu částečně ucpano - bohatá neb chudá směs - benzin špatné kvality - síto karburátoru zanesené.

Zapalování

Zanesené svíčky - špatný odtrh elektrod - izolátor proražený - zapalovací kabel pokažený - zapal.kabel špatně upevněný - přerušovač neseřizovaný - uhlíky zašpiněné - děšť, bláto a prach zapříčiňují krátké spojení - přerušovač znečištěný.

Motor

Ventily špatně zavírají - zdvihátka špatně seřizena - ventilové dřívky vydřené

III. MOTOR NETÁHNE NORMÁLNĚ

Karburace

Bohatá neb chudá směs

Zapalování

Malý předstih

Motor

Špatná komprese - opotřebované pístní kroužky - ventily špatně dosedají - svíčky aneb těsnění kompresního kohoutu netěsní dobře - trhlina v hlavě neb válci - slabá ventilová pera - nedostatečné mazání - špatný olej - ztracený tlak oleje.

IV. MOTOR JEST PŘEHŘÁTÝ

Karburace

Příliš velký přívod benzínu

Zapalování

Malý předstih.

Motor

Nedostatečné mazání - motor zašpiněný - špatný olej.

V. MOTOR KLEPE

Karburace

Chudá směs

Zapalování

Velký předstih

Motor

Zakarbonovaný kompresní prostor - opotřebovaná klika hřídele.

VI. MOTOR ZŮSTAL STÁTÍ

Karburace

Není benzínu více - benzinové vedení přerušené - tryska ucpaná - nečistota neb voda v karburátoru - přetržený bowden plynu

Zapalování

Zanesené svíčky - přerušovaný zapalovací kabel - proražená izolace - voda v magnetu - přerušovač má ustřížený klínek - kontakty zašpiněné - bláto a prach v přerušovači.

Motor

Utržený ventil - přetržené ventilové pero - ustřížený klínek vačky neb magnetového kolečka - vážná porucha motoru

RECEPTY Z PRAXE

Těsnění

Nepotírejte těsnění mastkem, protože ho po krátkém použití nebudete moci sejmuti. Ponořte těsnění do lněného oleje.

K uvolnění příliš utáhnuté matky

Zahřejte ji, kápněte na ni trochu oleje a ubezpečte se, že klíč dobře pasuje, otočte zpět neb klepněte na klíč. Používejte samozřejmě pokud možno velkého, nejlépe speciálního klíče.

K uvolnění měděného šroubu

Nalijte trochu petroleje na závit a uchopte šroub silně ohřátými kleštěmi. Zkuste ho silně zašroubovatí a pak zas šroubujte na druhou stranu.

K vyšroubování svíčky

Jestliže je svíčka ve ventilové zátce pevně utažena, stává se, že se vyšroubuje zároveň s ní. Nejjednodušší prostředek, aby se tomu zabránilo jest ten, že vezme se plochý pilník neb dostatečně široký šroubovák a vmáčkne se mezi obě ventilové zátky.

Oprava trubkového vedení

Zlomí-li se trubka v dostatečné vzdálenosti od spojovacího místa, může se opravití kouskem gumové hadice. Často se ale zlomí úplně blízko spojníku. Radíme tedy mít vždy s sebou kousek vedení a prostě ho na zlomené místo nasadití a oba konce trubkového vedení spojití gumovou hadicí.

Ucpání uvolněného přívodu benzínu

Trocha mýdla, které necháte chvíli uschnoutí udrží utěsnění na 20-30 km. V nejhorším to můžete tak dlouho opakovatí, než dojedete domů.

Mazání bowdenů

Upevněte konec kousku hadičky na uzávěr olejničky, druhý na konec bowdenového obalu. Stačí několikrát zmáčknoutí na pravidelný chod každých 2000-3000 km.

Nasazení malého šroubku

Známe beznadějně pokusy zastrčiti šroubek, který sotva cítíme v prstech. Tato práce bývá ještě namáhavější, když zmíněné místo jest těžko přístupno. Nejlepší řešení jest v tom případě - aniž bychom se museli báti, že šroubek vyklouzne - že jej prostrčíme kouskem tuhého papíru neb papundeklu. Jakmile šroubek v závitě sedí odstraníme obal aneb ho přitlačíme pevným nasazením šroubováku. Papír neb lepenka zamezí uvolnění při nárazech.

Náhrada zničeného uhlíku

Když nemáte rezervní, pomůžete si kouskem tužky na obou koncích ořezané.

Pomoc při zlomení ventilového pera

Zlomené pero může dále sloužiti, vložíme-li dva patřičně seříznuté kousky plechu mezi oba zlomené kusy pera.