



moto cross



CESKÉ ZAVODY MOTOCYKLOVÉ • STRAKONICE • CSSR

125 см³ тип 984
250 см³ тип 980
400 см³ тип 981

Издание 1975

РУКОВОДСТВО
ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ
МОНТАЖНОЕ
РУКОВОДСТВО

тип	984.9	980.5	981.8
число цилиндров	1	1	1
объем цилиндров	123,4 см ³	246,2 см ³	381 см ³



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОТОЦИКЛОВ

Мотокроссовые мотоциклы ЧЗ с рабочим объемом двигателя 125 см³ типа 984, ЧЗ с рабочим объемом двигателя 250 см³ типа 980 и ЧЗ с рабочим объемом двигателя 400 см³ типа 981 представляют собой довольно мощные машины, относящиеся к классу легких мотоциклов и предназначенные исключительно для мотокроссов.

1. Технические данные мотокроссового мотоцикла ЧЗ:

	125 см ³ типа 984,7	250 см ³ типа 980,8	400 см ³ типа 981.5
двигатель	двухтактный с воздушным охлаждением		
число цилиндров	1		
диаметр цилиндра	55 мм	70 мм	82 мм
ход поршня	52	64	72
рабочий объем цилиндра	123,4 см ³	246,2 см ³	381 см ³
степень сжатия	13:1	10,5:1	
макс. мощность двигателя л. с. = 10 %/об. = 200	22 л. с.	32 л. с.	42 л. с.
емкость топливного бака	10 000 об/мин	6800 об/мин	6600 об/мин
габаритные размеры мотоцикла:	8 л		
наибольшая длина	2100 мм		
наибольшая ширина	840 мм		
наибольшая высота	1090 мм		
колесная база	1420 мм		
дорожный просвет минимальн.	180 мм		
Вес машины без топлива	95 кг	99,5 кг	100,5 кг
с топливом	102,5 кг	102 кг	108 кг
грузоподъемность	90 кг		
макс. ход передней вилки	200 мм		
макс. ход задней качающейся вилки	90 мм		
карбюратор	JIKOV 2934 CD** JIKOV 2936 CD** JIKOV 2932 CE JIKOV 2933 CE		
регулировка	2800	2804**	2803**
колеса — размеры ободов: впереди	1,60" × 21"		
взади	1,85" × 18"		
размеры шин: впереди	2,75" × 21"		
взади	4,25" × 18"		
зажигание	маховое, напряжение 6 в		
свеча	ПАЛ 14/15		
первичная передача	шестернями		
вторичная передача	цепью 5/8" × 1/4"		
передаточные отношения —			
первичная передача	23/53		
вторичная передача (сменная)	13:62	13:52	13:52
	14:62	14:52	14:52
	15:62	15:52	15:52
1-ая передача	9:8	11:27	13:24
2-ая передача	12:26	13:24	14:20
3-ья передача	14:23	15:22	18:19
4-ая передача	16:21	17:21	20:17
5-ая передача	18:20	18:20	—
общая передача заводного устройства	5,12:1	4,08:1	
тормоза колодочные	∅ 180 мм × 25 мм		
тормозной путь при скорости 40 км/час и при торможении обоими тормозами	11 м		

** действительно с 1. 11. 1974

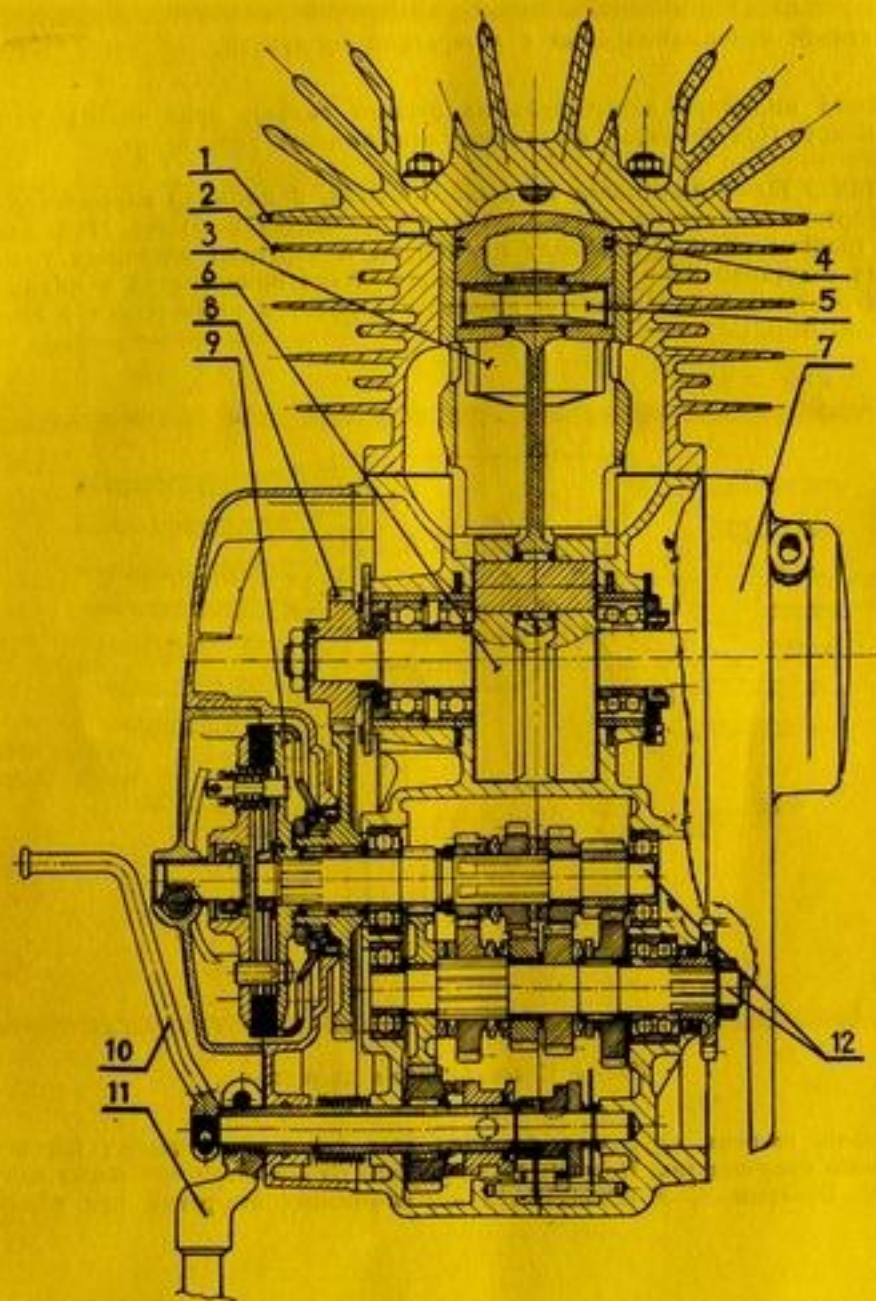
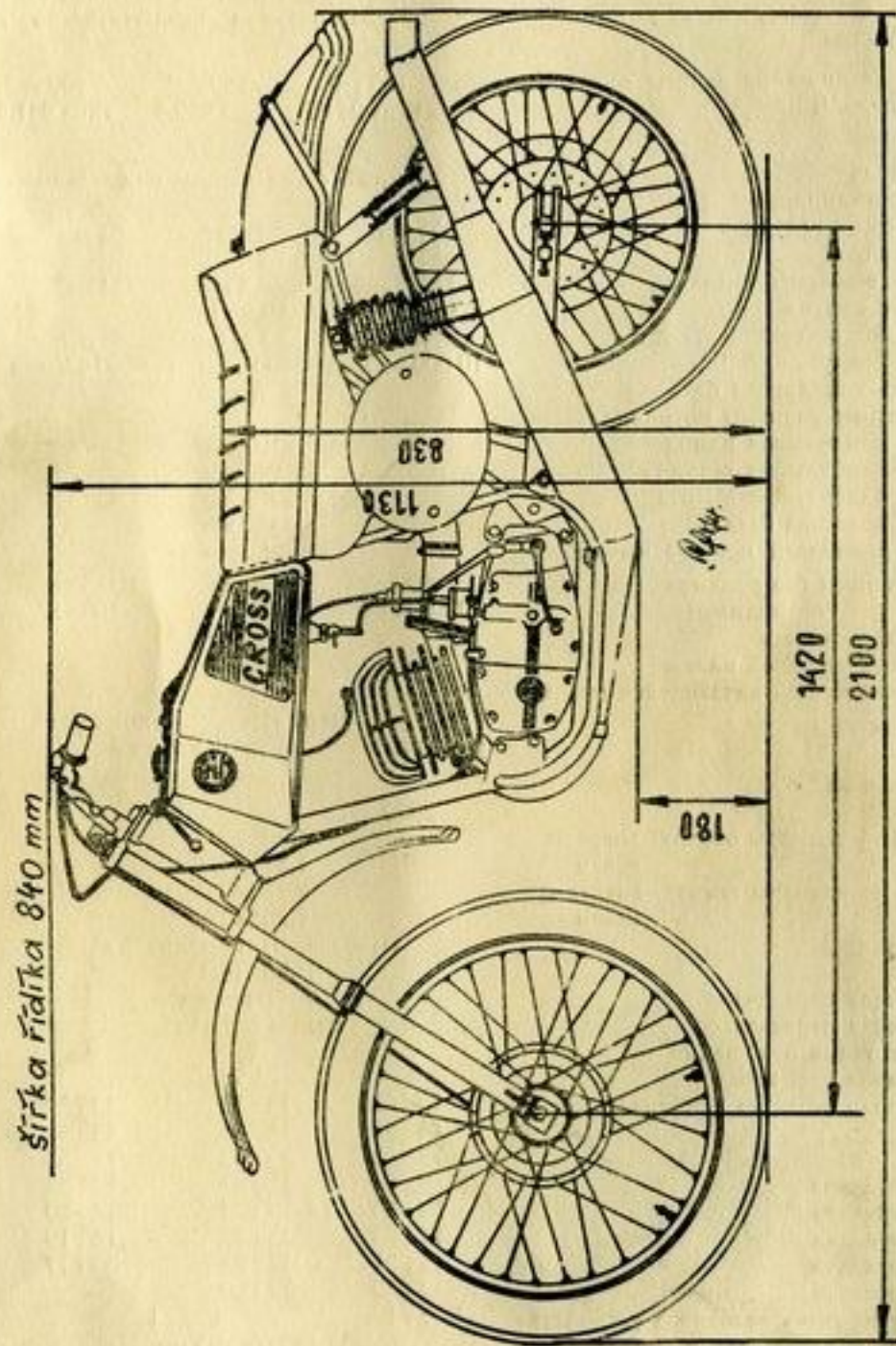


Рис. 3

1. головка цилиндра	7. магнето
2. цилиндр	8. первичная передача
3. поршень	9. сцепление
4. поршневое кольцо	10. пусковой вал
5. коренной палец	11. переключатель передач
6. кривошипный механизм	12. коробка передач

1. ДВИГАТЕЛЬ

двухтактный, одноцилиндровый с возвратной продувкой.

1. Головка цилиндра изготовлена из легкого сплава, прикреплена 5 болтами к цилиндру. Под головкой поставлено алюминиевое уплотнение.

2. Цилиндр также изготовлен из легкого сплава. В цилиндр впрессована гильза из легированного чугуна. В верхней части находится 6 болтов М 8 для крепления головки цилиндра. Между цилиндром и картером находится уплотнение Сведожа толщиной 0,5 мм. Горловина карбюратора прикреплена к цилиндру четырьмя болтами М 8. Цилиндры классифицируются в соответствии с диаметром на группы А, В, С.

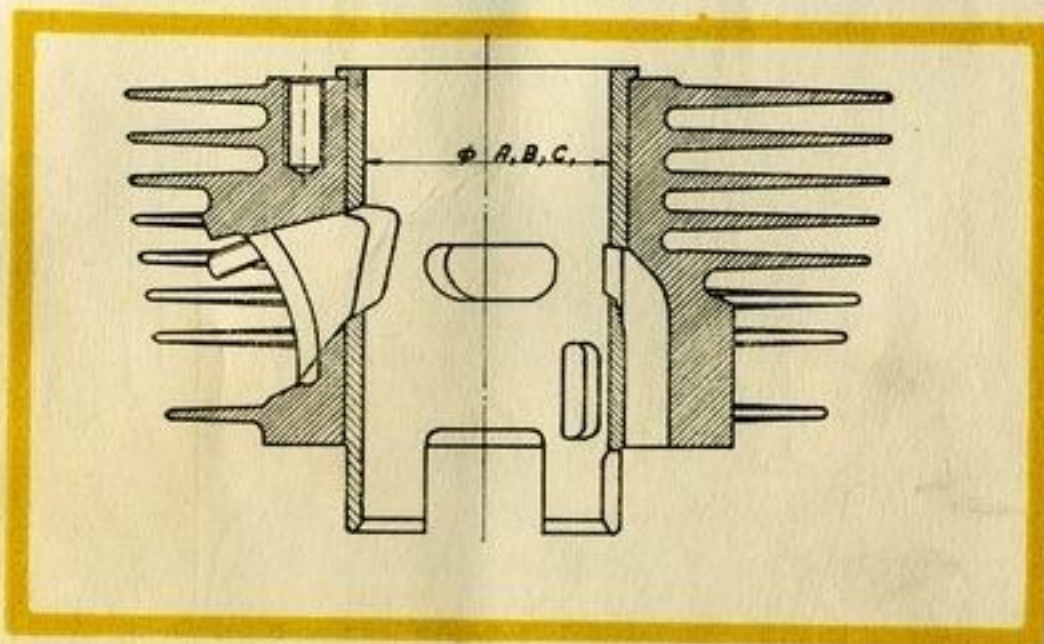


Рис. 4 Классификация цилиндра

3. Поршень поковка из сплава А1. Для всех типов применяются поршни отечественного производства. Поршни группируются по диаметру «d» также на группы А, В, С. Буквами Х, У обозначается классификация отверстий для поршневого пальца.

4. Поршневые кольца формы □ Минимальный зазор в замках поршневых колец (при вкладывании в цилиндр около 20 мм от верхнего края) 0,4—0,6 мм.

Размеры поршневых колец

Тип	Нормальный	1-ая расточка	2-ая расточка	3-ья расточка
980	∅ 70 мм	∅ 70,25	∅ 70,50	∅ 70,75
981	∅ 82 мм	∅ 82,25	∅ 82,50	∅ 82,75
984	∅ 55 мм	∅ 55,25	∅ 55,50	∅ 55,75

5. Поршневой палец плавающий, а в шатуне покоится в игольчатом подшипнике. По диаметру группируется на I и II. Обозначение наносится краской на внутреннюю часть поршневого пальца. Поршневой палец I устанавливается в поршень с обозначением У. Поршневой палец II устанавливается в поршень с обозначением Х.

I — белая краска
II — черная краска

Группировка верхнего отверстия шатуна, иглы, поршневой палец

Поршневой палец	Шатун															
	1		2		3		4		5		6		7		8	
	К	V	К	V	К	V	К	V	К	V	К	V	К	V	К	V
•	6-8	6-14	6-8	8-16	4-6	6-14	4-6	8-16	2-4	6-14	2-4	8-16	0-2	6-14	0-2	8-16
•	6-8	8-16	4-6	6-14	4-6	8-16	2-4	6-14	2-4	8-16	2-4	6-14	0-2	8-16	—	—

К — сепаратор INA V — зазор 8-16 = 0,008—0,016 6-14 = 0,006—0,014

Поршневой палец для монтажа с иглой/чатом подшипником группируется на три группы, обозначенные •, ••.

Обозначение группировок шатуна

Обозначения верхнего отверстия: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
Обозначения нижнего отверстия: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Группировка нижнего отверстия шатуна, сепаратора и пальца.

Шатуны	Шатун																	
	1		2		3		4		5		6		7		8		9	
	К	V	К	V	К	V	К	V	К	V	К	V	К	V	К	V	К	V
I.	—	—	6-8	23-31	6-8	25-33	6-8	27-35	4-6	25-33	4-6	27-35	2-4	27-35	2-4	27-35	2-4	27-35
II.	6-8	23-31	6-8	25-33	6-8	27-35	4-6	23-31	4-6	27-35	2-4	23-31	2-4	27-35	2-4	27-35	0-2	27-35
III.	6-8	25-33	6-8	27-35	4-6	25-33	4-6	27-35	2-4	25-33	2-4	27-35	0-2	25-33	0-2	27-35	—	—
IV.	6-8	27-35	4-6	25-33	4-6	27-35	2-4	23-31	2-4	25-33	2-4	27-35	0-2	25-33	0-2	27-35	—	—
V.	4-6	25-33	4-6	27-35	2-4	25-33	2-4	23-31	2-4	27-35	0-2	25-33	0-2	27-35	—	—	—	—

К — сепаратор INA

V — зазор

23-31 = 0,023—0,031 25-33 = 0,025—0,033

27-35 = 0,027—0,035

6. КРИВОШИПНЫЙ МЕХАНИЗМ

Щеки кривошипа изготовлены из одной штуки как поковка. На левом пальце имеется резьба для крепления первичной шестерни. На правом пальце имеется конус и резьба для крепления маховика с магнето. Правый палец представляет одно целое с кулачком прерывателя. Шатуны изготовлены как поковка из легированной стали. Оба диаметра шатуна обозначены арабскими цифрами по группам, в соответствии с которыми производится группировка и монтаж верхнего и нижнего подшипников.

7. Картер двигателя изготовлен из легкого сплава. Отверстия для подшипников кривошипного механизма выложены стальной втулкой. В верхней части картера прикреплены болтами направляющие планки для кулисы переключения передач.

Обзор подшипников в двигателе.

№№ п.п.	Маркировка подшипника	Размер	Применение	Примечание
1	3204 СЗ ЧСН 02 4665	∅ 47/20×20,6	правая сторона цепочной звездочки	подбор с рад. зазор. 10÷20
2	3205 СЗ ЧСН 02 4665	∅ 52/25×20,6	правая сторона кривошипного мех.	подбор с рад. зазор. 10÷20
3	6302 СЗ ЧСН 02 4637	∅ 42/15×13	1 шт. правая сторона глав. вала 1 шт. левая сторона глав. вала	
4	6204 СЗ ЧСН 02 4636	∅ 47/20×14	левая сторона главного вала	
5	6205 СЗ ЧСН 02 4636	∅ 52/25×15	левая сторона кривошип. механизма	

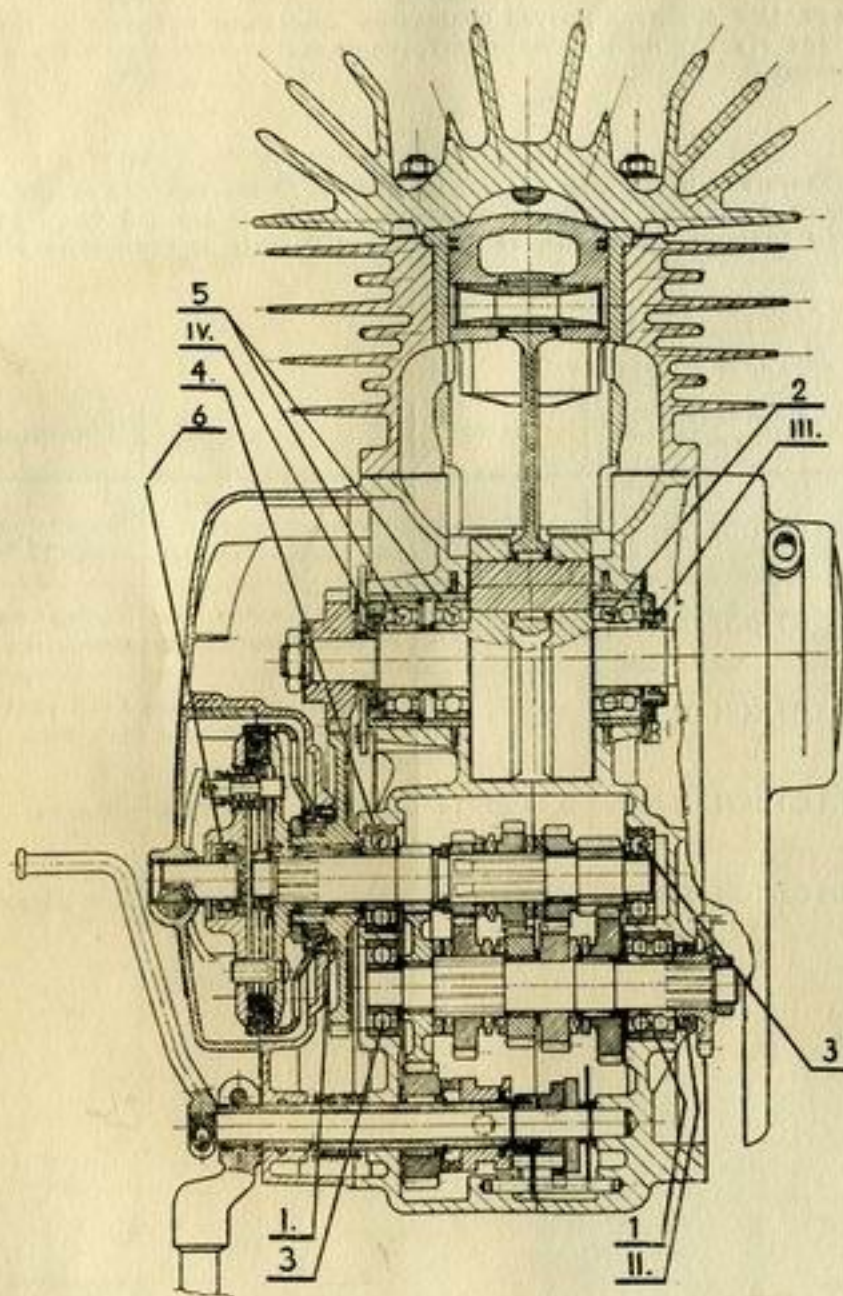


Рис. 5

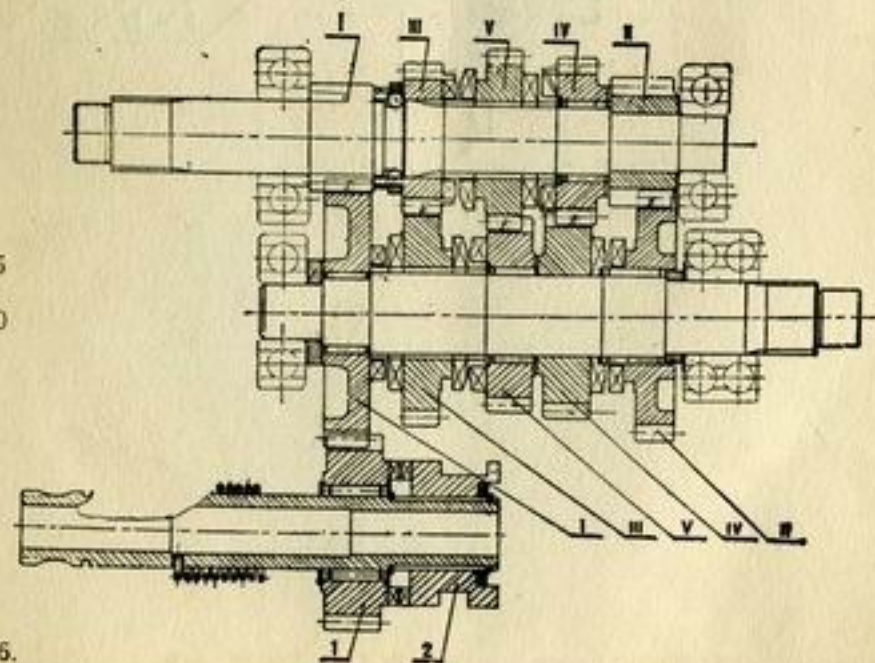
Перечень уплотнительных колец

№№ п./п.	Обозначение	ЧСН	Применение
I.	50×65×8	УН 02 9401.0	левая крышка
II.	28×38×7	УН 02 9401.0	цепочная звездочка — правая половина
III.	25×40×10	УН 02 9401.0	кривошипный механизм — правая половина
IV.	30×40×7	УН 02 9401.0	кривошипный механизм — левая половина

8. Первичная передача — зубчатая передача. Шестерня первичной передачи при помощи конической вставки стянута на коленчатом валу. Шестерня сцепления поворотно установлена на главном валу на двух игольчатых подшипниках.

9. Левая крышка двигателя отделяет уплотнительным кольцом сцепление от масляной ванны коробки передач и первичной передачи.

10. Сцепление состоит из внешнего барабана, надетого на шлицевую втулку шестерни сцепления первичной передачи. Втулка сцепления установлена на шлицевом конце главного вала. Соединение внешнего барабана с втулкой (со ступицей) сцепления обеспечивается 4 фрикционными пластинами и 3 стальными пластинами. В нажимном диске находится 5 прижимных пружин. Аксиальность выключения сцепления.



для ЧЗ 125

для ЧЗ 250

Рис. 6.

для ЧЗ 400

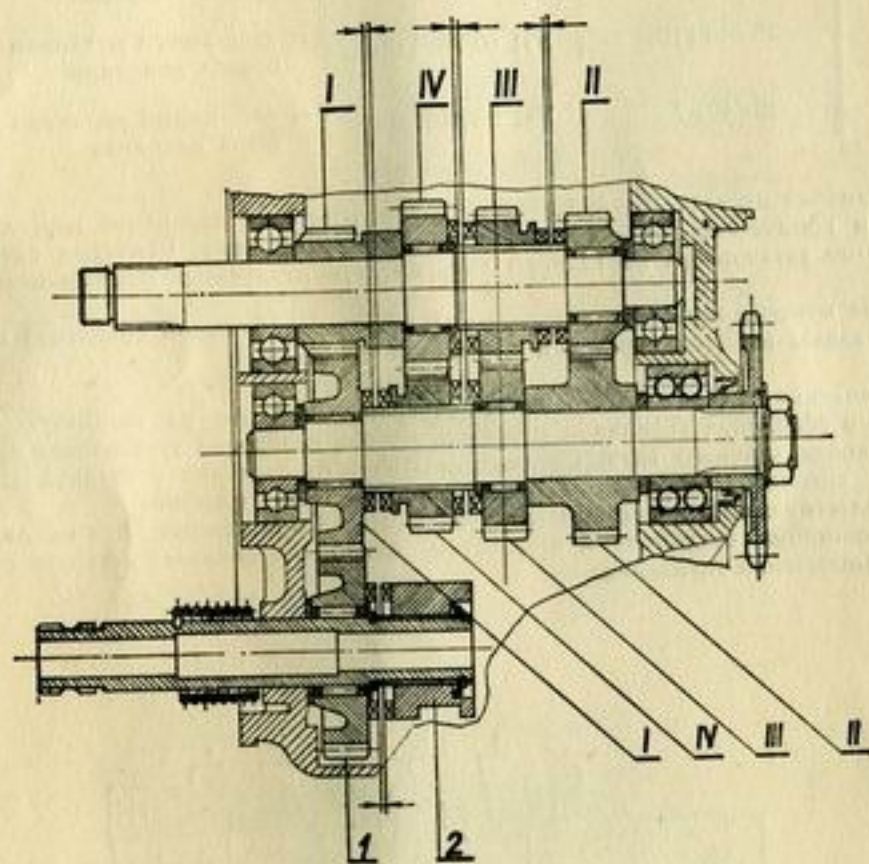


Рис. 7

11. Крышка сцепления облегчает доступ к сцеплению. В крышке находится палец выключения сцепления с рычажком.

12. КОРОБКА ПЕРЕДАЧ — четырехступенчатая, для ЧЗ 400 типа 981.8, пятиступенчатая для ЧЗ 125 типа 984.9 и ЧЗ 250 типа 980.5.

13. ПУСКОВОЕ УСТРОЙСТВО состоит из стартера и пускового рычага. На левом конце пускового вала закреплен пусковой рычаг. На правом конце на шлицах подвижно размещен поводок пусковой шестерни. Положение и упор поводка ограничены винтом в коробке. Пусковая шестерня установлена на игольчатом подшипнике и находится в постоянном зацеплении с рестерней 1-ой передачи.

14. ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ПЕРЕДАЧ состоит из рычага ножного переключения, комплектного вала переключения передач, из кулисы и двух вилок, которые размещены подвижно на валу.

Принцип переключения передач — движение с вала переключения передач передается при помощи шатуна на кулису передач, которая движется в направляющих планках. При помощи вырезанных канавок в кулисе передается движение на вилки переключения.

15. КАРБЮРАТОР 2932 SE для ЧЗ 125, 2933 SE для моделей мотоциклов ЧЗ 250, ЧЗ 400 мотокросс.

Карбюратор состоит из корпуса карбюратора и поплавковой камеры, которая к корпусу привинчена в нижней части при помощи двух винтиков.

На левой стороне карбюратора размещен подвод топлива и карбюратор. На правой стороне корпуса карбюратора находится винтик воздушного жиклера, жиклер холостого хода и упорный винт золотника. Главный жиклер находится в эмульсионной трубке, последняя выходит прямо в поплавковую камеру. Иголка золотника имеет 5 вырезов для перестановки.

16. ЗАЖИГАНИЕ от магнето, изготовлено в ЧЗМ. Якорная доска прикреплена тремя болтами к правой крышке. На якорной доске закреплены прерывающие контакты и конденсатор.

17. КАТУШКА ЗАЖИГАНИЯ размещена на раме под топливным баком.
18. ОДНА СВЕЧА ЗАЖИГАНИЯ ПАЛ S 14/15 ЧСН 30 4141 в головке цилиндра. Из числа зарубежных свечей соответствует Лодже R 49.
19. ГЛУШИТЕЛЬ ПОДСОСА снабжен микроэлементом, применяемым в автомобилях Шкода 1000 МВ.
20. ГЛУШИТЕЛЬ ВЫХЛОПА проходит внизу с левой стороны.

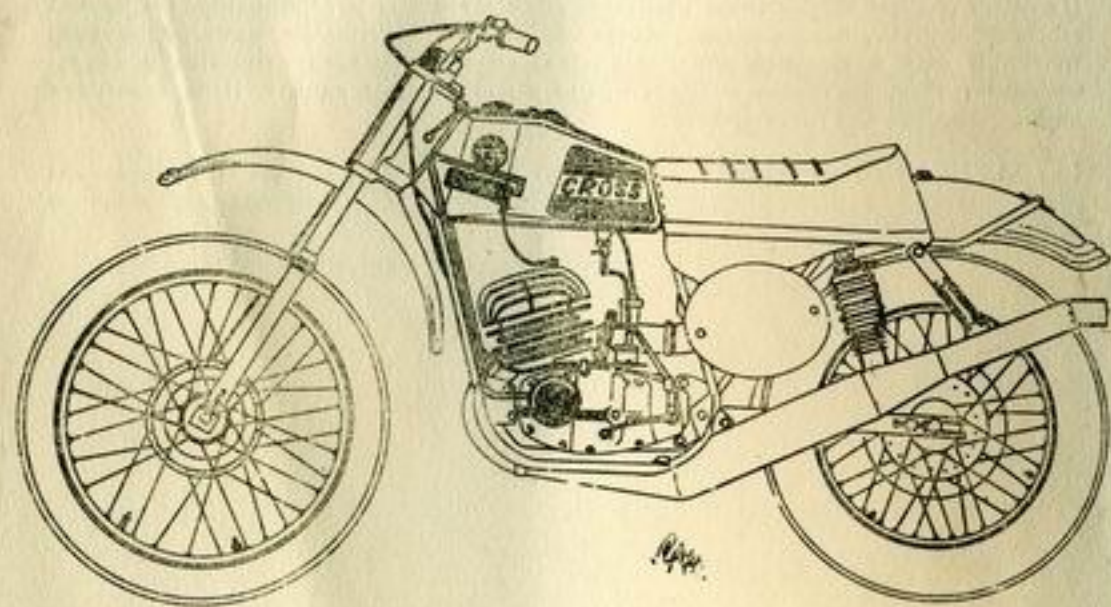


Рис. 8 Электрическая проводка мотоцикла

II. РАМА

1. РАМА трубчатая, сварная, закрытого типа, под седлом и двигателем раздвоена для широкой подвески задней маятниковой вилки.
2. ТОПЛИВНЫЙ БАК. Топливный бак закреплен ремнем через резиновую прокладку к раме.
3. СЕДЛО обтянуто кожаменителем и легким паралоном. Впереди прикреплено зажимом, а в задней части притянуто двумя гайками к заднему грязевому щитку.
4. ПОДНОЖКИ откидные.
5. ЗАДНИЙ ГРЯЗЕВОЙ ЩИТОК состоит из двух частей.
6. ПЕРЕДНЯЯ ВИЛКА с гидравлическими амортизаторами и ходом 200 мм. Подвеска по прямой двумя цилиндрическими пружинами, которые размещены в отверстиях несущих трубок. В нижней части несущей трубки находится корпус гидравлического амортизатора, поршневой щток которого прикреплен болтом М 8 к плунжеру вилки. Рабочее пространство передней вилки уплотнено тремя уплотнительными кольцами. Телескопический амортизатор создает прогрессивное гашение по направлению вниз и эффективное гашение вверх. В каждом телескопе заправлено 230 см³ жидкого моторного масла.
7. РУЛЬ — трубчатый монолитный с креплением. Рукоятка газа имеет короткий ход, а рычажки заканчиваются шариком \varnothing 20 мм.
8. ПЕРЕДНИЙ ГРЯЗЕВОЙ ЩИТОК представляет собой штампованное изделие, прикреплен двумя болтами.
9. ПЕРЕДНЕЕ КОЛЕСО — обод стальной размером 21". Передняя ступица — из электронной отливки с впрессованной чугуиной втулкой для переднего тормоза. Управление передним колодочным тормозом при помощи рычажка на правой стороне руля.

ЗАДНЕЕ КОЛЕСО — размер обода 18". Ступица заднего колеса также из электролитического сплава с ирицированным стальным барабаном и цменным переключателем. Управление задним колодочным тормозом производится правой рукой — рычагом и регулируемой тягой. В обоих колесах по 36 спиц диаметром 3,5, резьба М 4

10. ЗАДНЯЯ МАЯТНИКОВАЯ ВИЛКА находится на широком валу вилки, в нее вставлены бронзовые втулки. Распорка маятниковой вилки образует одновременно крепление двигателя. Ось вилки полая, с заглушками, после монтажа наполняется маслом.

11. ГИДРОПНЕВМАТИЧЕСКАЯ ПРУЖИНЯЩАЯ ЕДИНИЦА состоит из двух телескопических цилиндров, верхний из которых подвешен на рессорной массе мотоцикла. Верхний цилиндр — стальной сварной, покрытый слоем твердого хрома на внешней трущейся поверхности, в верхней части он оснащен наполнительным воздушным клапаном, в нижней части ввинчен корпус клапана с клапаном. Внешняя рабочая поверхность защищена от повреждения резиновым мехом. Нижний цилиндр — дуралюминиевый, на поверхности оснащенный оребрением, обеспечивающим интенсивное охлаждение всей пружинящей единицы и при самых тяжелых условиях.

В нижней части этого цилиндра закреплен шток с поршнем, на верхней части ввинчен патрон с уплотнительными манжетами. Шток — переменного разреза, и тем самым в единице создана определенная программа затухания. Во дне внешнего ребристого цилиндра находится выпускное отверстие.

Рис. 9.
Переднее
колесо

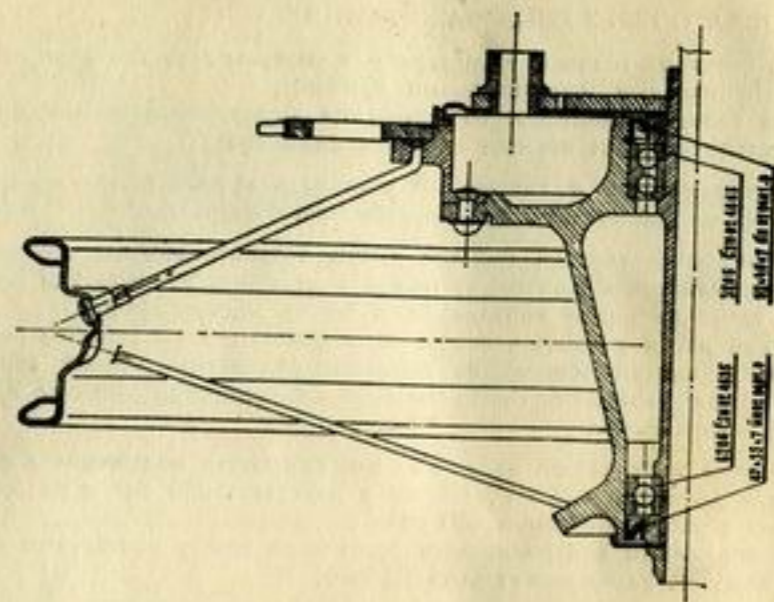
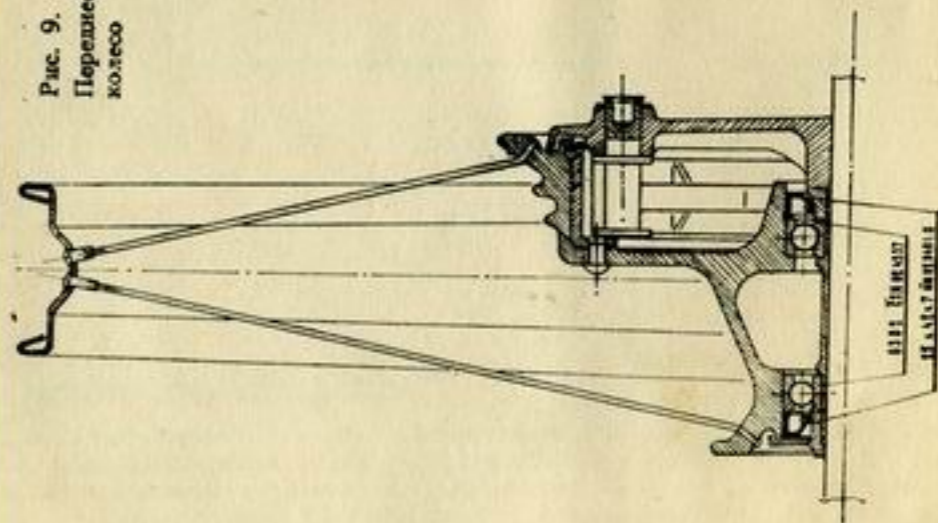
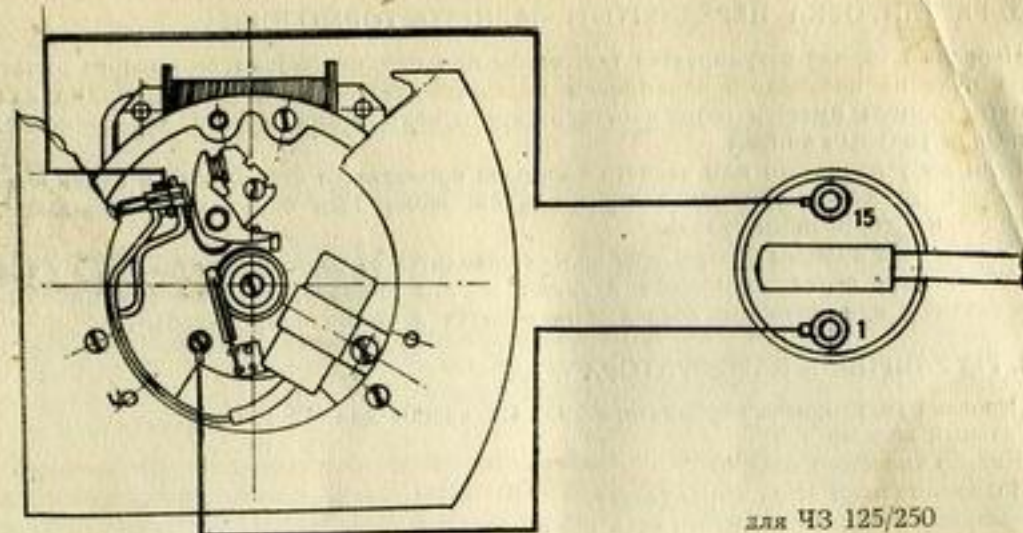


Рис. 10. Заднее колесо в разрезе

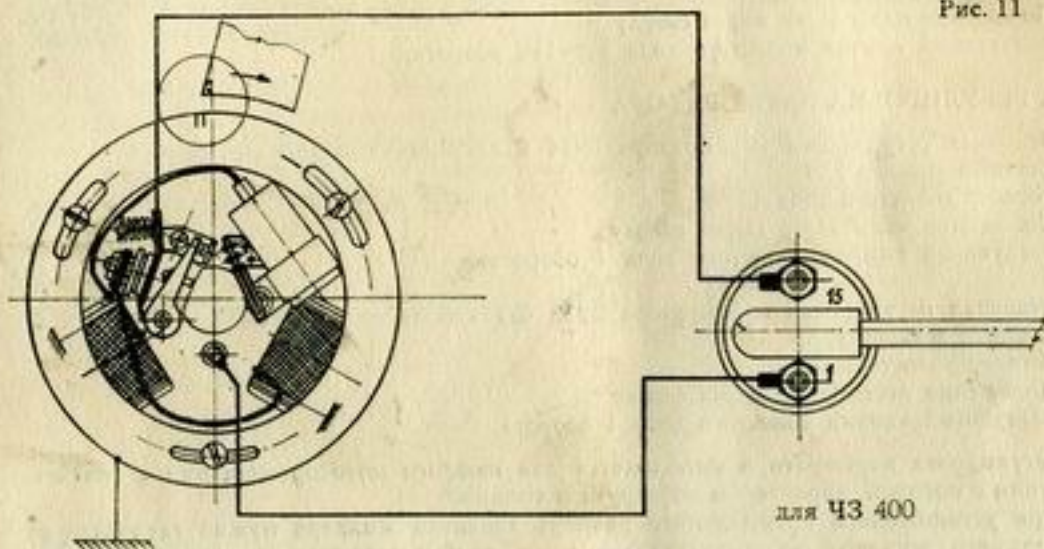
III. НАЛАДКА МОТОЦИКЛА

1. РЕГУЛИРОВКА ОПЕРЕЖЕНИЯ ЗАЖИГАНИЯ

- а) Выдвинуть свечу из головки цилиндра и в отверстие вставить линейку или винтить специальный измерительный прибор. Если снята головка цилиндра, то измерения выполняются штангенциркулем, то есть местонахождение поршня от грани цилиндра.
- б) Снять крышку магнето и ключом 10 повернуть кривошипный механизм до тех пор, пока не найдете верхнюю мертвую точку поршня.
- в) После установления верхней мертвой точки ослабить винтик прочного контакта и отрегулировать расстояние между контактами прерывателя до 0,3 мм. (Шуп 0,3 проходит между контактами, а 0,4 не должен пройти). Перед регулировкой удалить с контактов жировые осадки (чистым бензином) и при необходимости обогреть контакты подчистить тонкой абразивной пластинкой или напильником. Контакты при выравнивании должны прилегать всей своей поверхностью.
- г) Путем поворота коленчатого вала влево снижастся положение поршня на 1,8—2 мм у двигателя 125 см³, 3,2 мм у двигатель 250 см³ и на 3,8—4 мм у двигателя с рабочим объемом 400 см³. В данном положении контролируется расстояние между контактами прерывателя, наибольший зазор может быть 0,05 мм.
- д) В том случае, когда опережение меньше или больше, нужно ослабить 3 винта на якорной доске и путем поворота якорной доски вправо опережение уменьшается, и путем поворота влево опережение зажигания увеличивается. При регулировке в момент отрыва прерывателя стрелка на маховике должна указывать на место между двумя рисками на якорной доске. В данном положении получается искра наиболее интенсивная.
- е) После окончания регулировки затянуть все болты и винты и еще раз проверить наладку опережения зажигания, так как при затягивании винтов может произойти смещение якоря.



для ЧЗ 125/250



для ЧЗ 400

Рис. 11

2. РЕГУЛИРОВКА СЦЕПЛЕНИЯ

Трос для выключения сцепления заканчивается винтом с гайкой. Путем ослабления или притягивания гайки регулируется зазор рычага выключения на руле. Отрегулированное сцепление еще раз проверить, не пробуксовывает ли. В том случае, когда сцепление пробуксовывает, нужно разобрать сцепление и вновь установить пластины, а также и пружины. Если нет новых пружин, то достаточно того, что повернете прокладку пружины на мелкий прорез.

3. РЕГУЛИРОВКА ПЕРЕДНЕГО И ЗАДНЕГО ТОРМОЗОВ

Передний тормоз регулируется так, чтобы при полном сжатии тормозного рычага на руле не получалось блокировки переднего колеса. При регулировании заднего тормоза имеется возможность отрегулировать минимальный ход тормозной педали упорным винтом.

Если же у переднего или заднего тормозов прокатывается стремление к блокировке колеса, то нужно спилить ленту шириной около 3 мм с накладки набегающей колодки у тормозного кулака.

Набегающая колодка у переднего колеса находится за тормозным кулаком, а у заднего колеса перед тормозным кулаком — это колодка, которая фрикционным действием при повороте колеса прижимается к тормозному барабану.

4. РЕГУЛИРОВКА КАРБЮРАТОРА — СЕ

Основная регулировка карбюратора 2932 СЕ «2800» для ЧЗ 125 см³.

Главный жиклер 125.

Жиклер холостого хода 40.

Положение иглы II-ой вырез сверху.

Воздушный винтик холостого хода 1½ оборота.

Основная регулировка карбюратора 2933 СЕ «2799» для ЧЗ 250 см³, ЧЗ 400 см³.

Главный жиклер 125.

Жиклер холостого хода 40.

Положение иглы II-ой вырез сверху.

Воздушный винтик холостого хода ¾ — 1½ оборота.

4. РЕГУЛИРОВКА КАРБЮРАТОРА — СD

Основная регулировка карбюратора 2934 СD «2804» для 250 см³.

Главный жиклер 135

Жиклер холостого хода 45

Положение иглы II-ой вырез сверху

Воздушный винтик холостого хода 1 оборота.

Основная регулировка карбюратора 2936 СD «2803» для 400 см³.

Главный жиклер 158

Жиклер холостого хода 58

Положение иглы II-ой вырез сверху

Воздушный винтик холостого хода 1 оборота.

Регулировка карбюратора выполняется для каждого мотосоревнования в соответствии с погодой, характером маршрута и топлива.

При установлении оптимального размера главного жиклера нужно следовать от большего жиклера по направлению вниз, чтобы избежать возможного задира двигателя.

IV. СМАЗКА МОТОЦИКЛА

1. ДВИГАТЕЛЬ смазывается автоматически в результате добавления масла в топливо в соотношении 1 : 20.

Рекомендуемое масло SAE 50 Grand Prix.

2. ЗАПРАВочная ЕМКОСТЬ — в коробку передач приблизительно 0,6 л CASTROL SAE 80 или SHELL SPIRAX.

3. ПЕРЕДНЯЯ ВИЛКА заправляется маслом CASTROL XL SAE 10W/30 а летом также CASTROL XL (SAE 30), при использовании других марок масла нужно обращать внимание на соответствующие показатели. Заправляется около 230 см³ в каждый амортизатор.

Эффективность гашения передней вилки можно регулировать путем подбора амортизаторного масла. Норму заправки 230 см³ в одной трубке оставить, изменять только качество масла. При мотокроссах в теплую погоду лучше всего показало себя масло CASTROL SAE 30, весной и осенью CASTROL SAE 20.

Указанное количество заправки не является обязательным, но рекомендуется. Можно испытать и другой размер заправки по желанию мотоциклиста. Масло CASTROL зарекомендовало себя в биду плоской характеристики вязкости в зависимости от температуры.

4. ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА. Основной заряд — 190 см³ масла АМГ 10, а давление воздуха — 3 атм. Наполненные таким образом единицы назначены для выпускаемых с октября 1974 г. мотокроссовых мотоциклов ЧЗ (выдвинутое вперед нижнее крепление). Для старших мотоциклов (не выдвинутое вперед нижнее крепление) мы рекомендуем заряд 166 см³ масла АМГ 10 и давление воздуха 2,5 атм.

V. СМЕНА МАСЛА

1. Смена масла в коробке передач производится после нагрева двигателя (коробки передач) следующим образом:

- а) Отработанное масло слить, отвинтив для этого винтовую пробку в нижней части коробки передач.
- б) Выпустив все масло вернуть винтовую пробку и вывернуть воздухоотводной винт с трубкой, находящийся на левой стороне коробки передач.
- в) В коробку передач влить промывочное масло, которое после пуска двигателя снова слить.
- г) Вывернуть контрольный винт из левой крышки и коробку передач заправить предусмотренным маслом (0,6 л).

2. Смена масла в передней вилке:

- а) После демонтажа оси переднего колеса и стяжных болтов вывернуть винт М 8, находящийся в нижней части плунжера, и слить масло.
- б) При помощи отвертки снять пробку в верхней части несущей трубки, а после ввертывания нижнего винта заправить в каждое плечо рекомендуемое масло (230 см³).

3. Смена масла в заднем телескопическом амортизаторе:

Заряд единицы зависит от способа применения и от индивидуальных требований ездока.

VI. ПОДГОТОВКА МОТОЦИКЛОВ ЧЗ 125, ЧЗ 250 и ЧЗ 400 см³ К МОТОКРОССУ

Перед первым кроссом мотоциклист должен сначала тщательно ознакомиться со свойствами машины в пересеченной местности, приспособить для себя руль и подножки.

Внимание!

Не рекомендуется вмешательство в каналы цилиндра, форму камеры сгорания в головке, увеличивать степень сжатия или изменять выхлопной трубопровод и глушители выхлопа. Все это было испытано заводом-изготовителем, регулировка всех механизмов мотоцикла одинакова с мотоциклами для заводских мотоциклистов и подает оптимальные величины. А также изменение опережения зажигания не дает улучшений; нужно обращать внимание на контроль состояния и расстояний между контактами прерывателя.

Перед каждым мотокроссом нужно контролировать мотоцикл по отдельным узлам следующим способом:

1. **ЦИЛИНДР И ПОРШЕНЬ** — цилиндр с поршнем, главным образом, оказывают решающее влияние на успехи или неуспехи в соревновании. Правильность подготовки перед соревнованием заключается в основном в проверке прочности на задиры. Проверяется только обкатанный и отрегулированный двигатель, мотокроссовый мотоцикл, однако, не испытывается на шоссейных дорогах, так как для такой езды нет у него соответствующей передачи. Кроссовый мотоцикл испытывается при тренировочной езде по пересеченной местности, когда нужно стремиться ехать на максимальную мощность.

Испытание прочности на задиры имеет главное значение в том, что при возможном задиры остановите и исправите цилиндр с поршнем без последующих затруднений и спортивное соревнование проходите с хорошо подготовленной машиной. Запасной цилиндр с поршнем после монтажа нужно тщательно испытать при тренировках. Новый цилиндр с поршнем должен пройти обкатку не менее чем на 300 км, в случае небольшого задира поршня цилиндр снять и отремонтировать поршень. Потом полагается, в большей части, устанавливать новые кольца и снова подвергнуть обкатке не менее чем 150 км.

2. КРИВОШИПНЫЙ МЕХАНИЗМ.

Перед монтажом нужно контролировать зазор шатунного подшипника.

3. КАРБЮРАТОР.

После тщательной регулировки обернуть карбюратор кроссового мотоцикла игелитовой пленкой, которую прикрепить резинками.

4. ЗАЖИГАНИЕ.

Притянуть гайку маховика и проверить состояние контактов прерывателя. Наиболее внимательно нужно регулировать расстояние между контактами и величину опережения зажигания, что оказывает существенное влияние на ход и мощность двигателя.

5. СЦЕПЛЕНИЕ.

Внимательно отрегулировать выключение сцепления и проверить, нет ли склонности у сцепления к пробуксовыванию.

6. РАМА.

На раму нового мотоцикла не нужно обращать особого внимания. У машин, которые уже несколько раз участвовали в трудных соревнованиях, нужно перед новым кроссом снять топливный бак и внимательно осмотреть верхнее крепление, приваренное к головке рамы. При обнаружении трещины, что бывает в исключительных случаях, лучше всего заменить раму. Ремонт может произвести только настоящий специалист электрической сваркой.

7. ЗАДНИЙ ГРЯЗЕВОЙ ЩИТОК.

У кроссовых мотоциклов иногда при вставании на дыбы обламывается задняя часть выноса, который выходит за трубки рамы.

8. СЕДЛО.

У седла нужно, время от времени, осматривать обивку и крепление, которые переносят большой напор при кроссовых соревнованиях.

9. ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА.

Гидропневматические пружинящие единицы наполняются и налаживаются на заводе-производителе на предписанные значения и не надо их разбирать. Подходящей комбинацией взаимоотношения масла — воздух каждый езлок может наладить себе характеристику пружинения по индивидуальным требованиям. Действительно принцип, что чем менее масла, тем медленнее прирост силы, а чем ниже давление, тем ниже предварительное напряжение единицы. Однако, одновременно необходимо заботиться о том, чтобы количество масла никогда не понизилось под 155 см³. У новых пружинящих единиц проявляется легкое просачивание масла сквозь манжеты, позже это явление исчезает. Мы рекомендуем контроль количества масляного заряда приблизительно после 5 эксплуатационных часов при легком просачивании масла. Во время характеристического тока масла через манжеты необходимо сменить уплотнительные манжеты или стальной цилиндр.

10. ПОДНОЖКИ — ОТКИДНЫЕ

Длина подножек должна быть как можно меньше, чтобы последние не мешали езде по пересеченной местности.

11. ТОПЛИВНЫЙ БАК.

Топливные баки кроссовых мотоциклов новых типов надежные. Подготовка к соревнованию заключается, главным образом, в тщательной промывке бензином, чтобы удалить все возможные загрязнения. А еще контролируется плотность зазора, при необходимости заменяется новым.

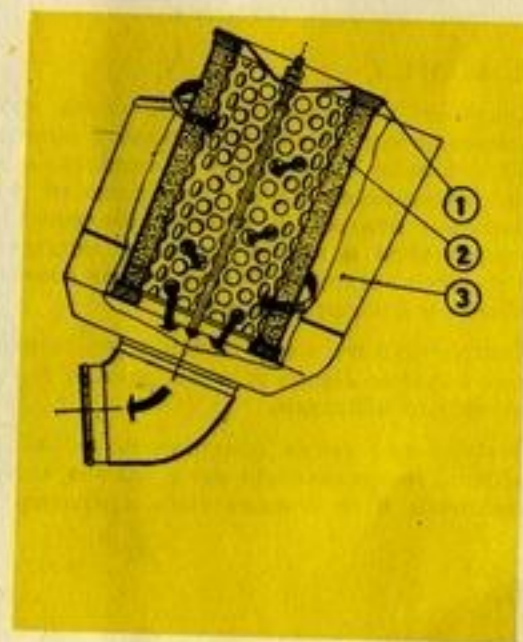


Рис. 12

12. ГЛУШИТЕЛЬ ПОДСОСА.

Перед каждым кроссом вынуть микроэлемент, выбить задержанные загрязнения и продуть воздухом. Продувка выполняется насосом, а еще лучше с осторожностью, при помощи компрессора. Из камеры подсоса удалить вытиранием все загрязнения, а микрофильтр уплотнить на прилегающей поверхности автомобильной смазкой. Старый или отсыревший микрофильтр заменить новым.

После приведения в порядок микрофильтра проверить плотность резиновой горловины между глушителем подсоса и карбюратором.

13. ПЕРЕДНЯЯ ВИЛКА.

Передняя вилка последних типов кроссовых мотоциклов ЧЗ обладает исключительно высокими свойствами, однако и уходу за ней нужно уделить внимание. Прежде всего, это будет регулировка зазора в головке рулевого управления и контроль всех винтов, болтов и гаек.

Проверить, не вытекает ли масло из передней вилки. Данный недостаток можно устранить путем демонтажа нижних плунжеров для замены уплотнительных колец (Гуфего $\varnothing 47 \times \varnothing 35 \times 7$).

Другие дефекты у вилки еще практически не встречались. Пружины изготовлены из высококачественного материала, также как и установка плунжера в бронзовых втулках из хромированной поверхности несущих трубок размерность приспособлена в широком масштабе. Поврежденную масляную манжету можно легко заменить.

14. РУЛЬ.

Деформированный руль выправляется в нормальное положение. При этом тщательно нужно осмотреть все тросы Боудена и тяги, которые и при незначительном изломе заменяются новыми. Все тросы Боудена старательно смазать.

15. ВЫХЛОПЫ.

Выхлопной трубопровод оказывает решающее влияние на мощность двигателя, а поэтому нужно содержать его в полном порядке. Забитую нагаром трубку нужно выжечь пламенем автогенной горелки, причем, однако, уничтожается хромирование, лучше всего трубку заменить новой. Помятые выхлопные трубы также снижают мощность двигателя.

16. КОЛЕСА.

Контролю и подготовке колес перед кроссом нужно уделять на много больше внимания чем это бывает обычно у мотоциклистов. Колеса кроссовых мотоциклов ЧЗ довольно прочные, но к сожалению много молодых мотоциклистов выходит из соревнования из-за неисправности колес. Действует один принцип: колеса выдержат безотказно тяжелые соревнования только тогда, когда они точно сбалансированы и центрированы, с неповрежденными спицами и когда все спицы одинаково натянуты. Поврежденные колеса перед кроссом нужно обеспечить новым ободом и новыми спицами.

Контролировать также зазор подшипников колес и состояние накладок тормозных колодок. Перед кроссом должен быть еще в достаточной мере толстый слой тормозной обкладки.

Внимательно также осматривать зубья цепочных звездочек, направляющие цепи и цепь. Направляющая цепи должна вести цепь точно к центру задней цепочной звездочки и не должна быть изношена.

17. ЦЕПЬ.

Никогда не устанавливайте перед соревнованием совершенно новую цепь, которая при обкатке сначала значительно вытягивается. Цепь безотказно выдержит 5 кроссовых соревнований или 2 соревнования с преодолением глубоких заболоченных участков.

18. ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ ШИНЫ.

Особое внимание нужно уделять пневматическим шинам, не ставить шины со сработанным рисунком или отремонтированные камеры. В качестве примера приводим, что заводские мотоциклисты участвуют в более важных соревнованиях на заболоченной местности с совершенно новой задней шиной, острые грани которой обладают лучшим сцеплением с грунтом, хотя частая замена шин стоит довольно дорого. У кроссовых мотоциклов проверяется правильность положения вентиля и затягивание держателя захвата.

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ

КРОССОВЫХ МОТОЦИКЛОВ ЧЗ — ТИПА 980, 981 И 984

Настоящее руководство предназначено в качестве пособия при ремонте мотокроссовых мотоциклов ЧЗ с рабочим объемом двигателя 250 см³ типа 980 и ЧЗ с рабочим объемом двигателя 400 см³ типа 981 и ЧЗ 125 см³ типа 984. В руководстве рассматривается последовательность монтажа и демонтажа отдельных узлов и деталей при помощи универсального и специально приспособленного инструмента.

Ввиду того, что данные мотоциклы не имеют подставки, прилагаем эскиз-чертеж данной подставки. Не упоминаем здесь об отдельных операциях и уходе, что подробно описано в технической характеристике.

А. ДВИГАТЕЛЬ

- I. Демонтаж в раме.
- II. Демонтаж после вынутия двигателя из рамы.
- III. Демонтаж кривошипного механизма.
- IV. Карбюратор.
- V. Глушитель подсоса.

Б. ШАССИ

- I. Передняя вилка.
- II. Задняя вилка.
- III. Амортизатор задней подвески.

В. КОЛЕСА

- I. Переднее колесо.
- II. Демонтаж цепи.
- III. Заднее колесо.

Д. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

(Катушка возбуждения, катушка зажигания, конденсатор, держатель контакта, рычажок [кулачок] прерывателя, схема электрической проводки).

Ф. МОНТАЖНЫЙ СПЕЦИНСТРУМЕНТ

Поставляется только по особому заказу.

Г. МОНТАЖНАЯ ПОДСТАВКА

А. ДВИГАТЕЛЬ

1. ДЕМОНТАЖ ДВИГАТЕЛЯ В РАМЕ.

1. Снятие бака.
2. Снятие выхлопной трубки, глушителя выхлопа.
3. Снятие карбюратора.
4. Демонтаж головки цилиндра.
5. Демонтаж цилиндра.
6. Демонтаж поршневых колец.
7. Демонтаж поршневого пальца, поршня (игольчатый подшипник).
8. Демонтаж сцепления.
9. Демонтаж левой крышки, первичной передачи.
10. Демонтаж вторичной цепочной звездочки.
11. Вынимание магнита, якорной доски.
12. Снятие уплотнения коленчатого вала.
13. Демонтаж кулисы переключения передач.
14. Демонтаж вала переключения передач.
15. Демонтаж вилок переключения передач.

1. СНЯТИЕ БАКА — ослабить закрепляющий ремень. Отсоединив силовую трубку можно бак снять.

2. СНЯТИЕ ВЫХЛОПНОЙ ТРУБКИ — снять выхлопную трубку из цилиндра, после ослабления пружины и ослабив болт М 7 гаечным ключом 11, который находится на глушителе выхлопа. Разобрать глушитель выхлопа (болт М 8 в задней части глушителя и 2 болта М 8 с муфтой).

3. СНЯТИЕ КАРБЮРАТОРА — ослабить гайки М 8 карбюратора, карбюратор снять у ЧЗ 125, у ЧЗ 250 — 400 снятие карбюратора после разбедняти крепления.

4. ДЕМОНТАЖ ГОЛОВКИ ЦИЛИНДРА — отвинтить 6 гаек М 8 торцовым ключем 12, снять головку цилиндра. Будьте осторожны с уплотнением из алюминиевой фольги.

5. ДЕМОНТАЖ ЦИЛИНДРА — вынуть цилиндр, вывернув 4 гайки М 10 гаечным ключем 14, и уплотнение между цилиндром и картером. (Следите, чтобы не попала грязь в полость картера).

6. **ДЕМОНТАЖ ПОРШНЕВЫХ КОЛЕЦ** — снять поршневые кольца специальными клещами.

7. **ДЕМОНТАЖ ПОРШНЕВОГО ПАЛЬЦА** — вынуть фиксаторы поршневого пальца, палец выдвигать при одновременном вставлении вспомогательного ролика (игольчатый подшипник). Вынуть поршень, вспомогательный ролик закрепить изоляцией, чтобы не выпадал.

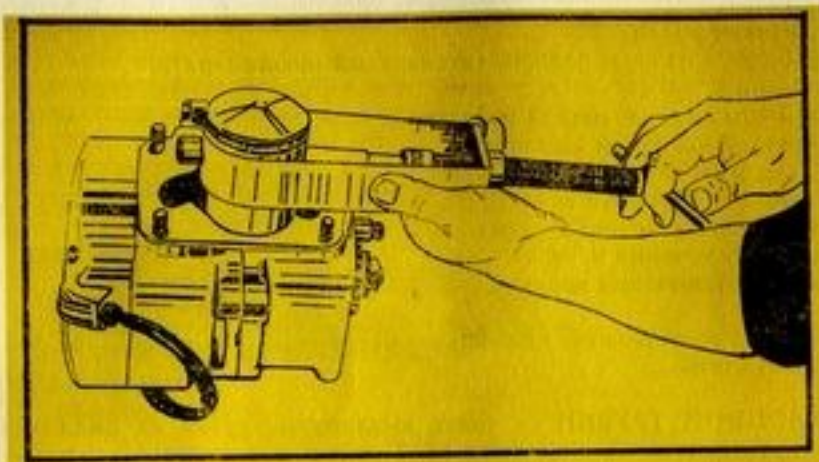


Рис. 13
Демонтаж поршневого пальца

8. **ДЕМОНТАЖ СЦЕПЛЕНИЯ** — вынуть крышку сцепления (4 болта М 6).

- а) вынуть прижимные пружины сцепления,
- б) вынуть пластины (3 металлических, 4 с обкладкой),
- в) ослабить гайки втулки сцепления (гайки М 16 + 22, шайба),
- г) стянуть картер сцепления при помощи съемника.

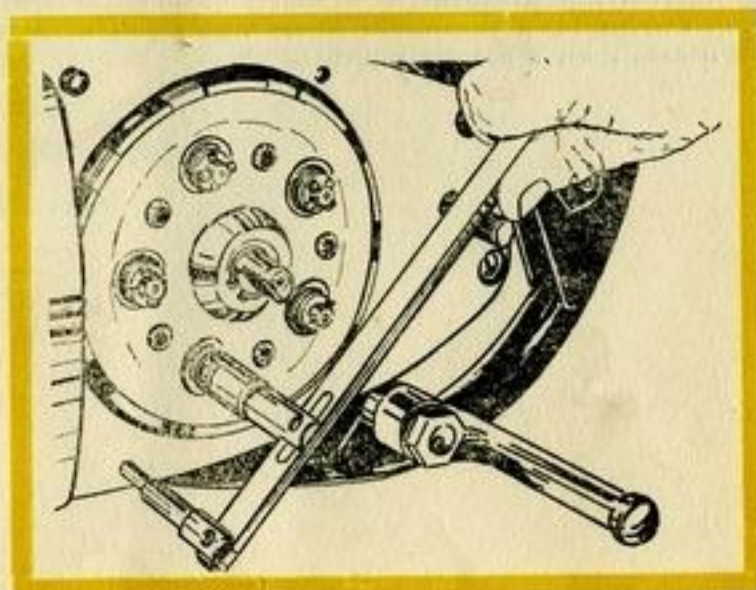


Рис. 14 Вынимание прижимных пружин

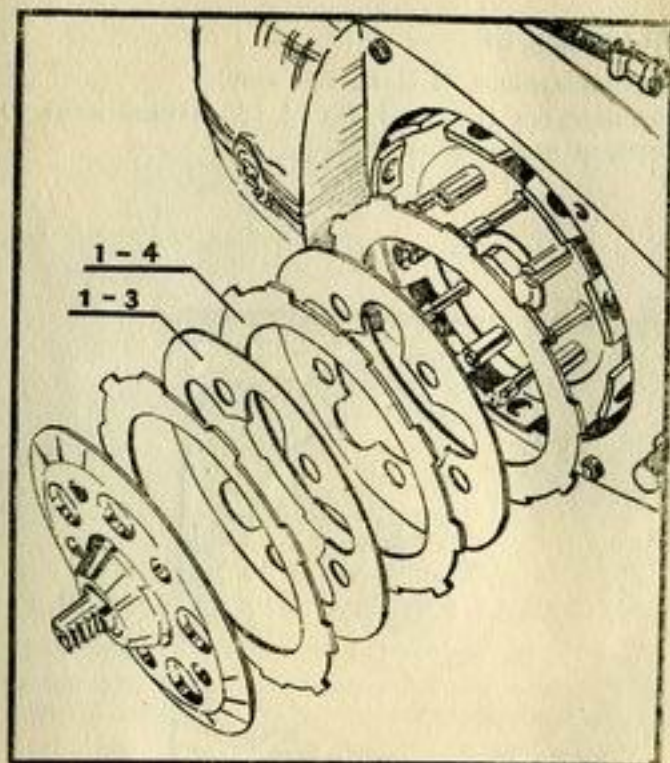


Рис. 15
Сцепление — пластины



Рис. 16

Рис. 17 Демонтаж сцепления



9. ДЕМОНТАЖ ПЕРВИЧНОЙ ПЕРЕДАЧИ

- а) вынуть колесо сцепления (установленное на шлицевом валу).
- б) вынуть шестерню первичной передачи (шайба, гайка М 18, гаечный ключ 30) при помощи съемника; шестерня насажена на клин.

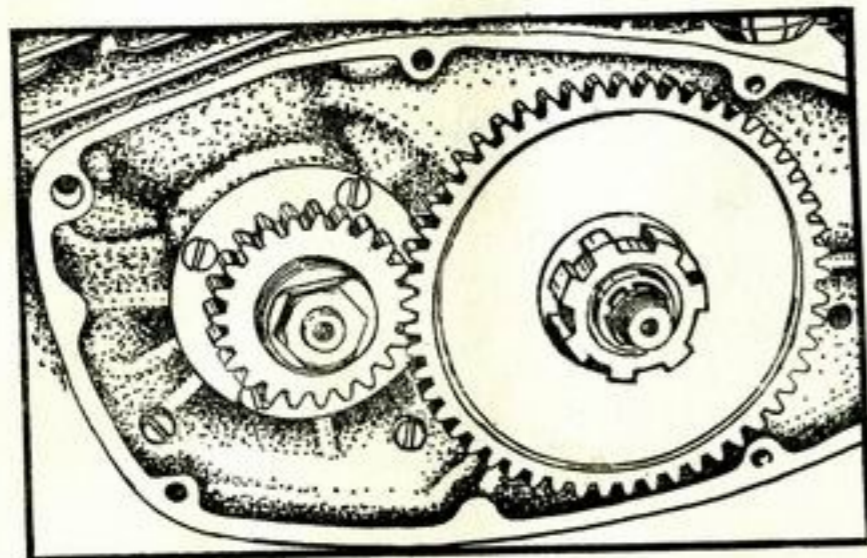


Рис. 18
Первичная
передача

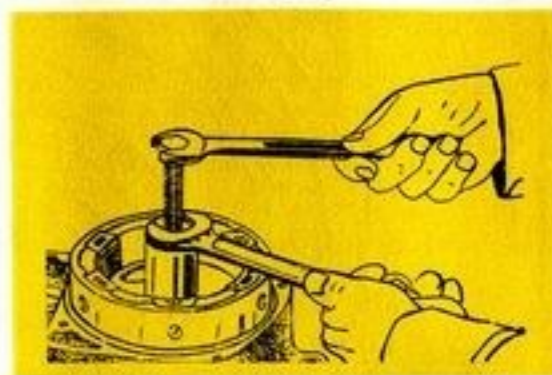
10. ДЕМОНТАЖ ЦЕПОЧНОЙ ЗВЕЗДОЧКИ ВТОРИЧНОЙ ПЕРЕДАЧИ

Снять вторичную цепочную звездочку (шайба, гайка М 16, гаечный ключ 21). Предварительно разъединить цепь.



Рис. 20 Стягивание цепочной звездочки вторичной передачи

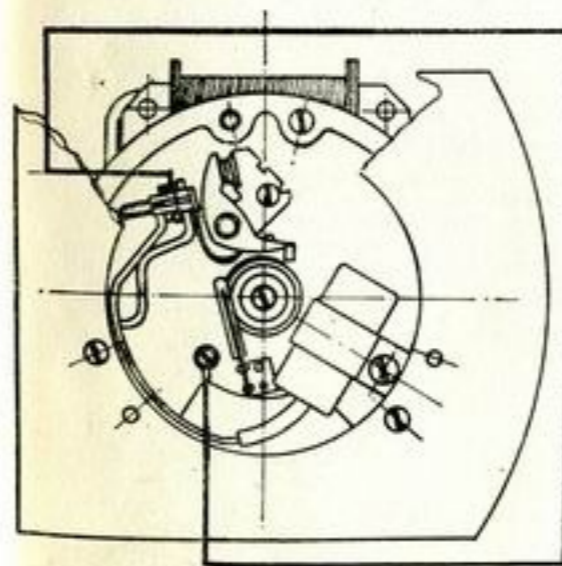
Рис. 21 Демонтаж ротора светомagnesного



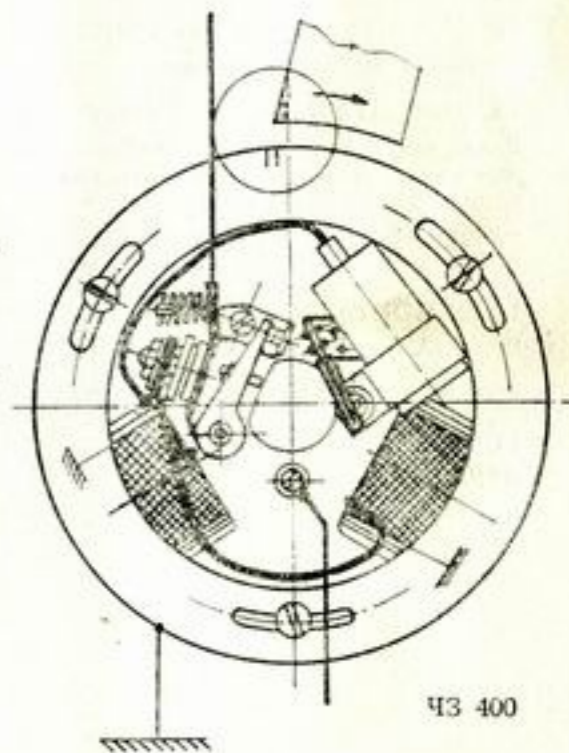
11. ВЫНИМАНИЕ СВЕТОМАГНЕТО, ЯКОРНОЙ ДОСКИ

- а) снять крышку вместе с якорной доской (4 болта М 6),
- б) выравнять предохранительную шайбу и завернуть гайку М 18 гаечным ключем 27, выпрессовать ротор специальным съемником.

Рис. 22 Зажигание



ЧЗ 250-125



ЧЗ 400

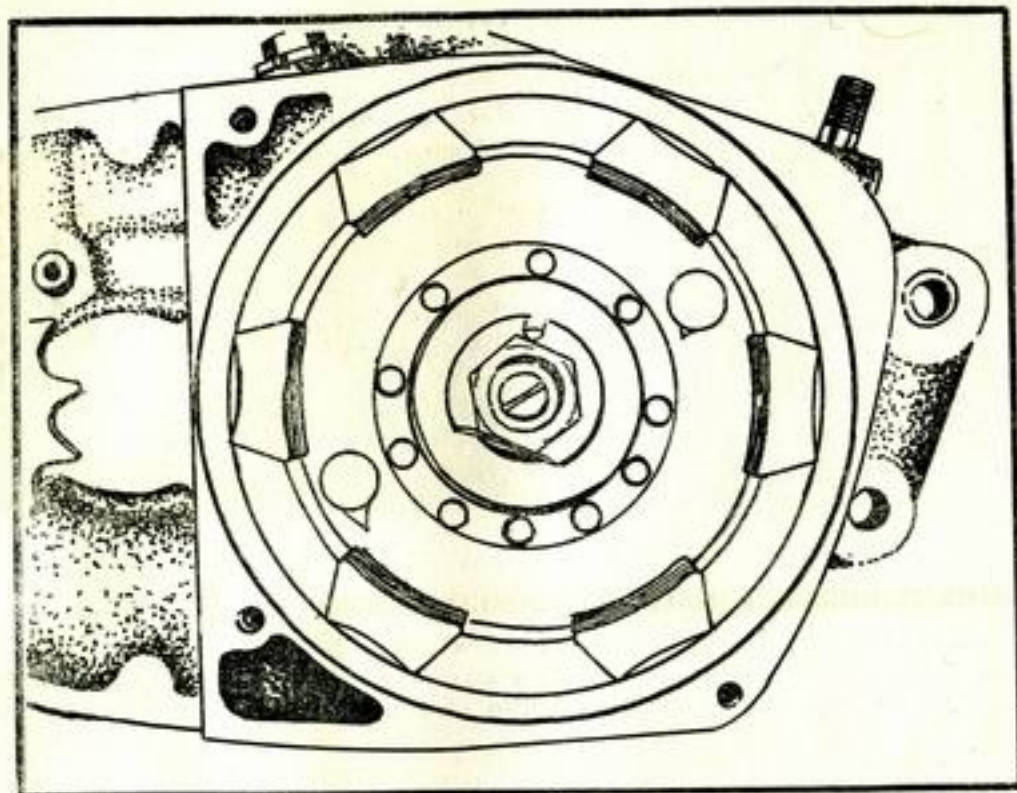


Рис. 23 Вид на ротор магнето ЧЗ 400

12. ВНИМАНИЕ УПЛОТНЕНИЯ КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА

Вытянуть валик вилок переключения передач

13. ДЕМОНТАЖ КУЛИСЫ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ

Разобрать кулису переключения передач (можно выполнить без демонтажа цилиндра и двигателя), сняв крышку переключения (уплотненную герметиком), которая притянута 6 винтами М 6.

Кулиса насажена на стержни крышки переключения.

14. ДЕМОНТАЖ ВАЛА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ

Вытянуть валик вилок переключения передач.

15. ДЕМОНТАЖ ВИЛОК ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ

Вынуть вилки переключения передач.

II. Демонтаж частей после вынута двигателя из рамы. —

Демонтаж картера.

1. Снять бак, двигатель вынуть из рамы, отсоединить электропровода, снять катушку и карбюратор, ослабив 4 болта М 8 имбусным ключом.
2. Снять головку цилиндра, цилиндр, левую крышку, сцепление, первичные шестерни (звездочки) на левой стороне, на правой стороне крышку с магнето, цепочную звездочку, крышку переключения и кулису переключения передач (см. раздел А1 — А15). Первичную цепочную звездочку разбирать только в случае выпрессовки кривошипа.
3. Выбить направляющие втулки при помощи выталкивающего приспособления.

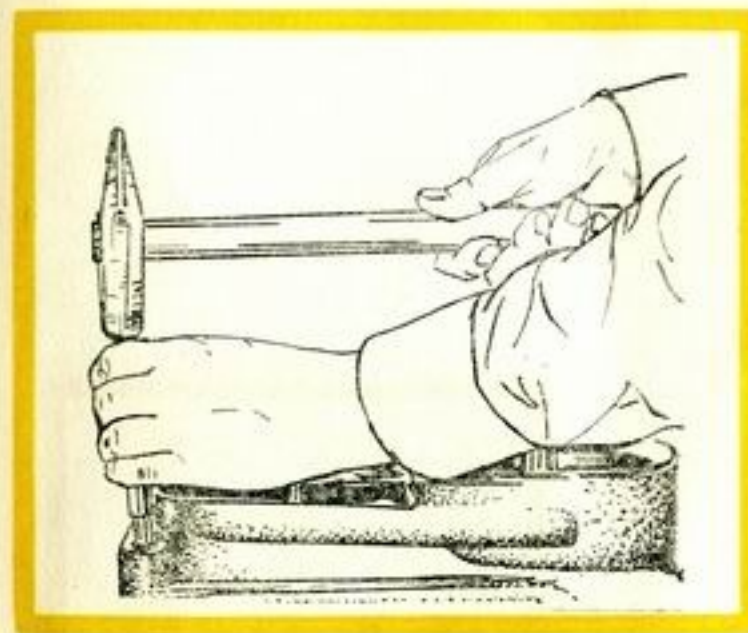


Рис. 25
Выбивание
центрирующих
втулок

4. Вынуть уплотнение на правой стороне коленчатого вала.
5. Разъединить коробки при помощи разъединителя — следить, чтобы отходили равномерно.

6. Выдвинуть автомат переключения передач. С главного и промежуточного валов снять ограничительные прокладки и обозначить их положение.
7. Выбить промежуточный и главный вал одновременно с левой стороны картера.
8. Выпрессовать подшипники обоих валов из картера после раскрепления прокладок Сегера.
9. Высвободить пружину пускового рычага в левой половине картера.
10. Ослабить упорный винт пускового вала на нижней части картера.
В и м а н и е ! Левосторонняя резьба.
11. Вынуть пусковой вал с шестерней поводка, который можно снять после раскрепления прокладок Сегера.



Рис. 26 Разъединение картера

III. Демонтаж кривошипного механизма

1. Вынуть коленчатый вал из левой половины картера (только в неотложном случае, когда повреждены или заменяете подшипники). Это выполняется при помощи специального съемника кривошипа 980-71-040.
2. Выбить подшипники из левой половины картера. Одни подшипник по направлению к кривошипному механизму, второй в обратном направлении. (**В и м а н и е !** Предохранители Сегера между подшипниками). Перед выталкиванием подшипников картер подогреть.
3. Демонтаж самого кривошипного механизма произвести при помощи прессы с силой давления 3500—5000 кг. Перед разборкой обозначить взаимное положение кулаков рисками.
4. Выпрессовать шатунную шейку, вынуть шатун (игольчатый подшипник).



Рис. 27 Выпрессовка кривошипного механизма

Монтаж кривошипного механизма

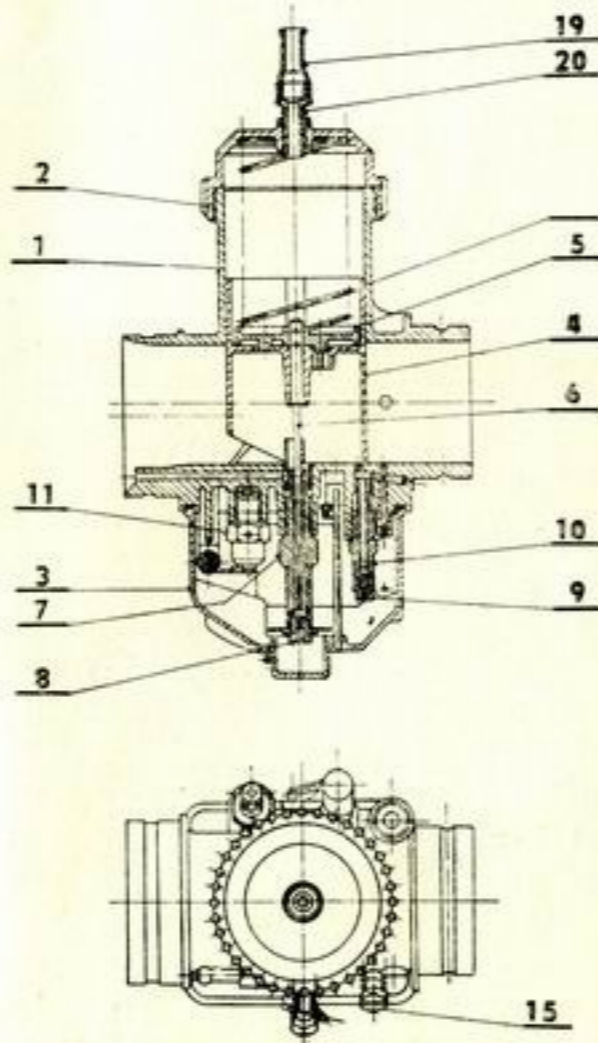
- Впрессовать подшипник в обе половины картера (картер подогреть).
- Проконтролировать биение на пальцах кривошипа. Не должно превышать 0,01 мм.
- Впрессовать кривошипный механизм в левую половину картера (не прибегать к насилью, чтобы не нарушить центровку кривошипного механизма).
- Установить правую половину картера, притянуть болтами.
- Установить уплотнительные кольца на коленчатый вал.
- После сборки провести контроль при помощи оправки \varnothing перпендикулярность верхнего ушка шатуна к прилегающей поверхности цилиндра.

IV. КАРБЮРАТОР 2934 — 2936 CD

Рис. 28. Карбюратор

8. Главный жиклер.

9. Жиклер холостого хода.



IV. Карбюратор 2932 CE — 2933 CE

Монтаж и демонтаж можно выполнять согласно приложенному рисунку разобранного карбюратора. Показатели и установка жиклеров указаны подробно в техническом описании. Главный жиклер (форсушка) (6) находится в эмульсионной трубке, доступна после удаления двух винтиков (9) и снятия поплавковой камеры (13). На правой стороне находится жиклер холостого хода (4), воздушный винтик (5) и упорный винт золотника (3).

Привод топлива в поплавковую камеру закрывает игольчатый клапан (17) и поплавок (16). Игла золотника (26) имеет пять выреза для фиксации. Золотник (27) можно вынуть, предварительно вывернув крышку золотниковой камеры (24).

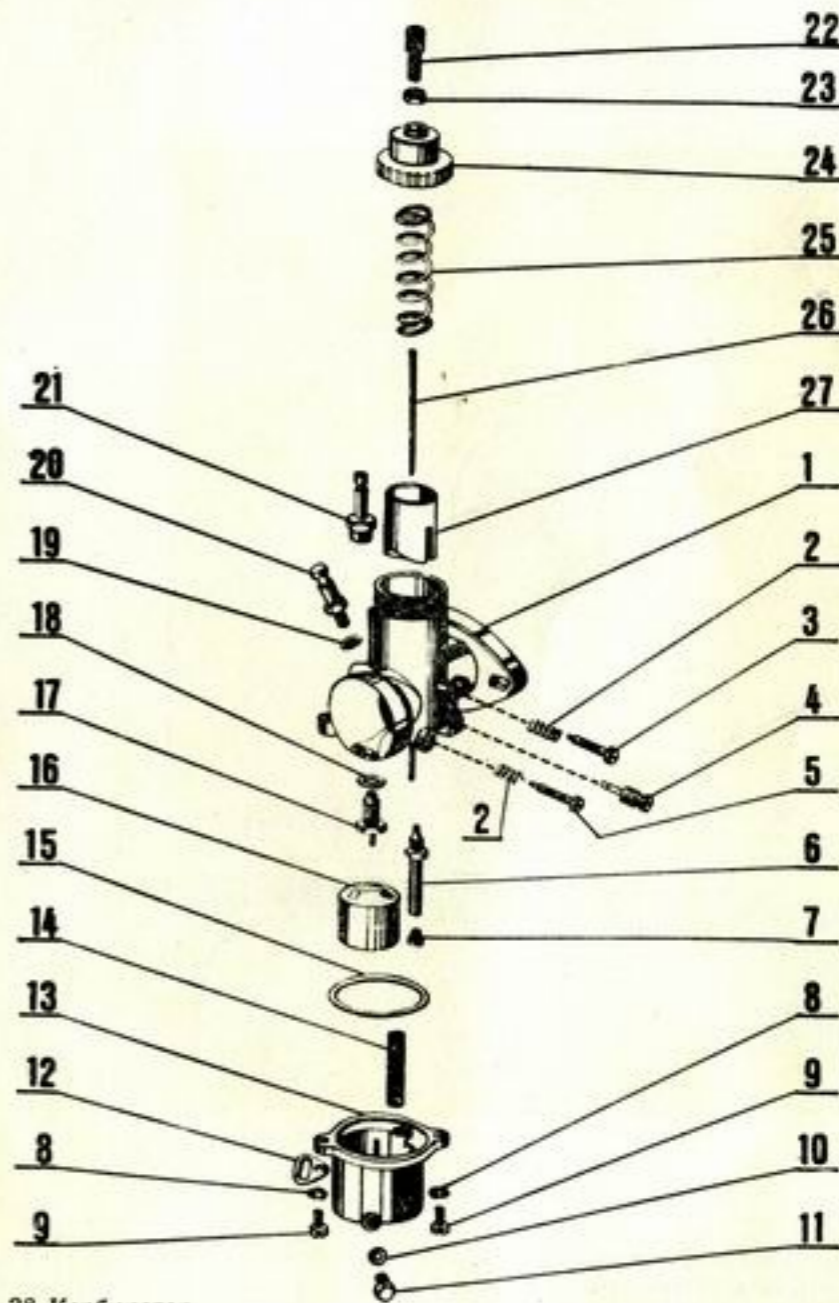


Рис. 28 Карбюратор

V. Глушитель подсоса (впуска) — демонтаж микрофильтра

1. Вынуть седло (гайка М 8 гаечным ключем 14).
2. Вынуть микрофильтер (гайка М 6×10).



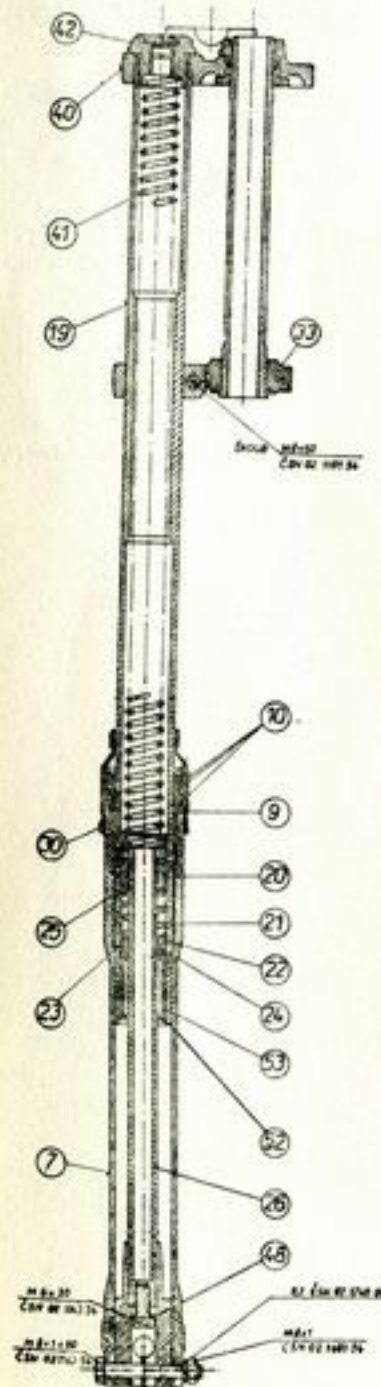
Рис. 29 Вынимание микрофильтра

Микрофильтр нужно прочищать только сжатым воздухом, ни в коем случае не пользоваться бензином или керосином, что привело бы к повреждению бумажного элемента.

Б. ШАССИ (ХОДОВАЯ ЧАСТЬ)

1. Передняя вилка, демонтаж

Рис. 30



1. Отвернуть гайки 42 (с пробкой) на верхней части вилки гаечным ключем 36, вставить главную пружину 41.
2. Ослабить болт М 8×60 в нижнем мостике 33 гаечным ключем.
3. Вытянуть несущую трубку 19 из верхнего мостика 40 и нижнего мостика 33.
4. Отвернуть болт М 8×20 (фибровая шайба 48) имбусным ключем 8 и освободить ленту крепления 30.
5. Вынуть несущую трубку 19 из плунжера 7 вместе с манжетой 29.
7. Вынуть 3 штуки колец Гуферио 10.
8. Снять стопорное кольцо 9.
9. Отфиксировать предохранитель 52 на нижней части несущей трубки 19.
10. Вынуть пружину обратного упора 21, вытолкнуть втулку упора амортизатора 53, втулку 24, прокладку клапана 23, клапан 22, пружину обратного хода 21, предохранитель 25, втулку 20 и корпус амортизатора 26.

ЗАМЕНА УПЛОТНЕНИЯ.

- а) Отвернуть болт М 8×20 (имбусным ключем) и выпустить амортизаторное масло.
- б) Выпрессовать плунжер 7 с несущей трубки 19.
Замена несущей пружины 41 — см. пункт 3.
Последующие операции см. пункты 6--7, раздел Б.

ПЕРЕДНЯЯ ВИЛКА — МОНТАЖ.

1. Собрать амортизатор — корпус амортизатора 26, втулка 20, предохранительное кольцо 25, пружина обратного упора 21, клапан 22, прокладка 136, втулка 24 и втулка упора 53.
2. Установить собранный амортизатор в несущую трубку 19 и закрепить фиксатором 52.
3. Впрессовать направляющую 8, фиксатор 9, 3 штуки колец Гуфери 10.
4. Собрать несущую трубку 19 с плунжером 7, завинтить болт М 8×20 имбусным ключем 8 в несущую трубку 19, поставить манжету 29, притянуть нижнюю ленту крепления 30.
5. Вставить главную пружину 41.
6. Наполнить вилку амортизаторным маслом по 230 см³ для каждого пера.
7. Установить вилку до верхнего мостика 40 и нижнего мостика 33, завинтить гайку 42.
8. Затянуть болты М 8×60 в нижнем мостике 33.

II. ЗАДНЯЯ ВИЛКА — демонтаж

1. Снять тормозной рычаг.
2. Отвернуть пробку М 14×1.
3. Выбить цапфу алюминиевым приспособлением.

Сборка производится в обратном порядке. Перед сборкой наполнить стержень маслом!

III. РАЗБОРКА ПРУЖИНЯЩЕЙ ЕДИНИЦЫ:

1. Снять резиновый мех, выпустить воздух через клапан (осторожно перед брызгающей масляной пеной!), вывинтить конус клапана, переменным нажатием и растягиванием выпустить часть масляного заряда.
2. Вывинтить выпускной винт из дна ребристого цилиндра и выпустить остаток масла.
3. Слегка зажать единицу при помощи двух площадок на нижнем ребре внешнего цилиндра и ключом 19 вывинтить нижнее ушко.
4. Зажать нижнее ушко, в поперечное отверстие $\varnothing 5$ в штоке всунуть штангу и вывинтить шток из нижнего ушка.
5. Зажать единицу за верхнее ушко и снять ребристый цилиндр.
6. Вывинтить корпус клапана и вынуть вместе с штоком и поршнем из цилиндра.
7. Вывинтить гайку ключом 19, снять прокладку и поршень со штока и высунуть шток из корпуса клапана.
8. Из корпуса клапана вынуть стопорное кольцо, кольцо с шестью отверстиями и клапан.
9. Резиновые уплотнительные манжеты сменяются путем свинчивания обоймы с верхней части ребристого цилиндра.

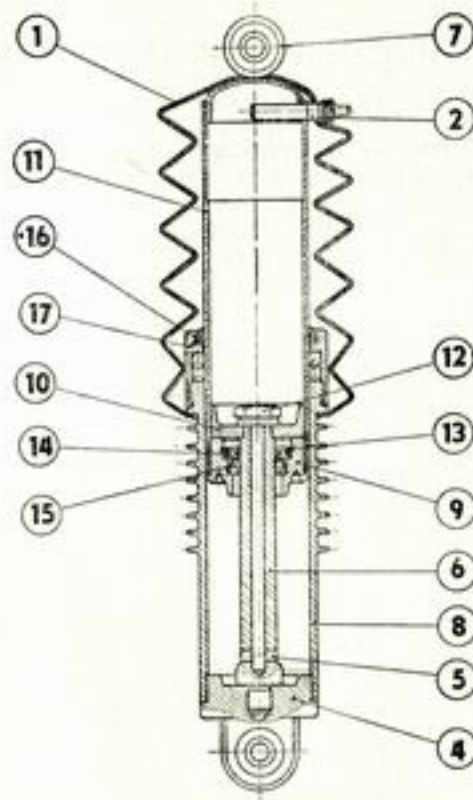
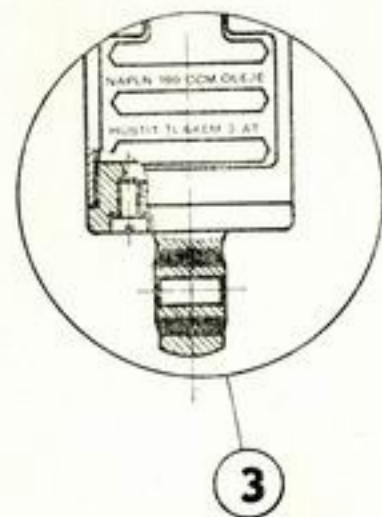


Рис. 31



СБОРКА ПРУЖИНЯЩЕЙ ЕДИНИЦЫ:

1. В корпус клапана вложить клапан большим диаметром к седлу, кружок с шестью отверстиями вметкой в виде кругового кольца к клапану и стопорное кольцо, которое должно быть хорошо вставлено в пазу. После сборки проверить, свободно ли подвижен клапан в корпусе и имеет ли он осевой зазор приблизительно 0,5 мм.
2. В собранный корпус клапана всунуть шток, на шток насадить поршень, прокладку и гайку. После подтяжки гайки поршень на штоке должен остаться свободно подвижным. Гайку зафиксировать против самопроизвольного ослабления двумя нарезками.
3. В стальной цилиндр всунуть шток с поршнем, завинтить конус клапана и подтянуть спецключом моментом 4,5 кпм.
4. Насунуть ребристый цилиндр, проверить, оба цилиндра ли взаимно свободно подвижны. В случае застревания проверить, не деформирован ли нижний конец стального цилиндра.
5. На шток навинтить нижнее ушко и подтянуть моментом 1,5 кпм.
6. Ребристый цилиндр слегка зажать за площадки на нижнем ребре, навинтить нижнее ушко и подтянуть моментом 2,5 кпм.
7. Вывинтить конус клапана, через отверстие во дне ребристого цилиндра наполнить собранную единицу предписанным количеством масла и завинтить наполнительное отверстие винтом с уплотнением и хорошо подтянуть.
8. Накачать единицу на предписанное давление, навинтить шапку и надеть резиновый мех.

С. КОЛЕСА

I. Переднее колесо — демонтаж

1. Высвободить трос буюдена переднего тормоза
2. Ослабить гайку М 12 (ключ 22) на правой стороне.
3. Вывернуть 2 гайки М 8.
4. Выдвинуть ось переднего колеса.

Тормоз переднего колеса регулируется после сборки гайкой. После высвобождения тормоза колесо должно свободно поворачиваться.

Замена подшипников — переднее колесо

- a) Снять крышку, оба уплотнения, высвободить фиксаторы, вставку.
- b) Выпрессовать распорку и подшипники.

Сборка производится в обратном порядке, подшипники смазать вазелином.

II. Демонтаж цепи

1. Установить нейтральное положение.
2. Разъединить соединительное звено цепи (пассатижи).
3. Вынуть соединительное звено и цепь вытянуть.

Сборка производится в обратном порядке.

Установленный обратно фиксатор (соединитель) должен быть направлен своим замкнутым концом по направлению поворота колеса.

III. Заднее колесо — демонтаж

1. Высвободить тягу заднего тормоза (ролик, гайка-барашек).
2. Высвободить захват реакции (болт М 8, ключ 14).
3. Отвернуть крепежную гайку М 16 (гаечный ключ 22).
4. Выдвинуть ось заднего колеса, снять колесо (ограничительная прокладка).

Сборка производится в обратном порядке.

Тормоз регулируется после окончания сборки гайкой-барашком М 6.

Проверить ход тормозного рычага.

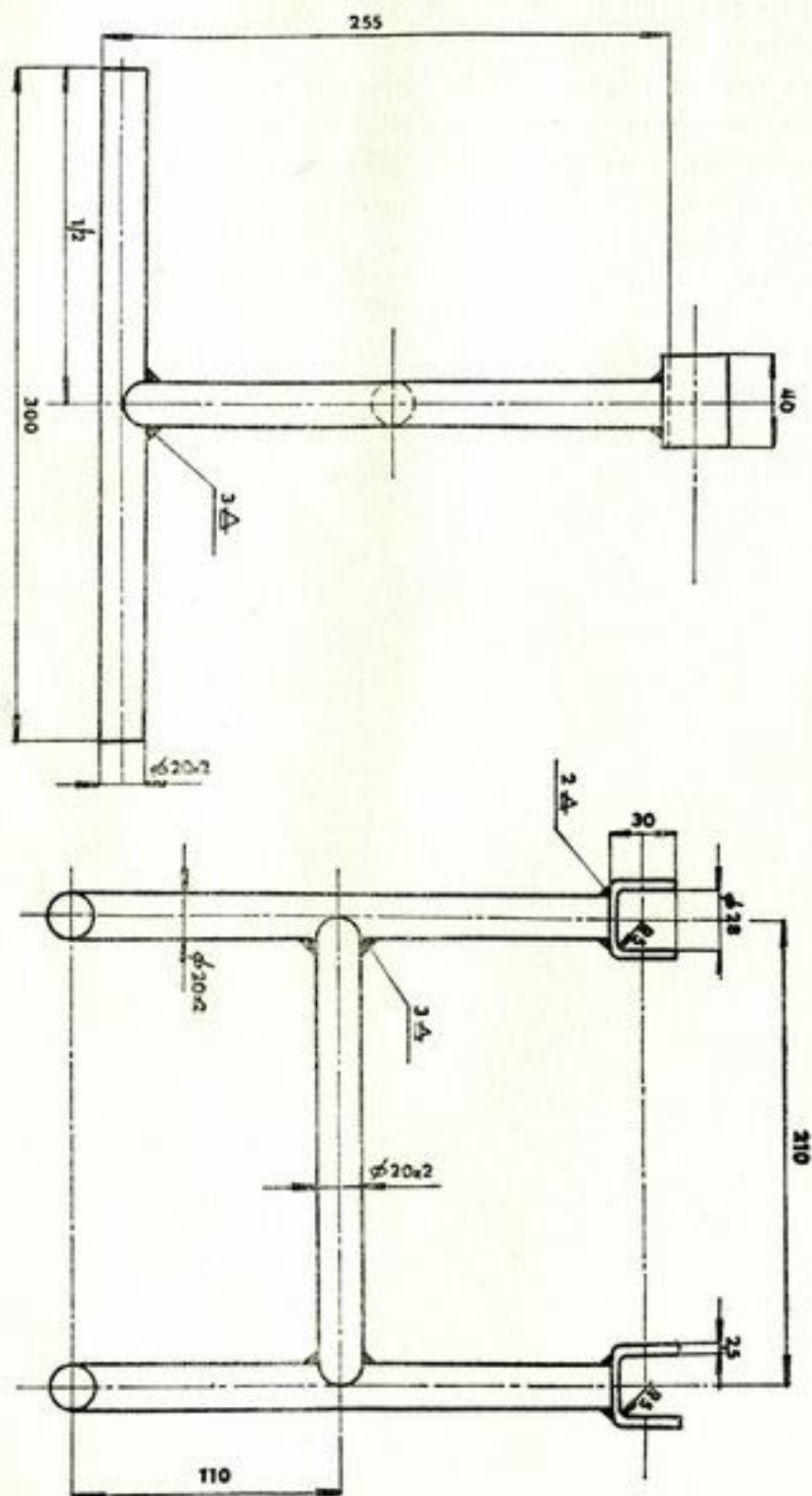
Колесо должно поворачиваться свободно.

Замена подшипников — заднее колесо

- a) Снять крышку тормоза.
- b) Вынуть крышку, распорку, уплотнение, стопорные кольца.
- c) Выпрессовать распорку, подшипник.

Сборка производится в обратном порядке, подшипники смазать вазелином.

Г. МОНТАЖНАЯ ПОДСТАВКА



Д. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

1. Вынуть кулачок прерывателя, сняв фиксатор. Плоскую пружину выдвинуть, кулачок вынуть.
2. Контактдержатель вынуть, ослабив винт М 4.
3. Катушки возбуждения и освещения можно вынуть путем вывинчивания винта М 4.
4. Конденсатор вынимается путем ослабления винта М 4.
5. Катушки зажигания с конденсатором вынимаются в результате вывинчивания винтов М 6 \times 10.

Любые электроприборы можно вынуть не прибегая к помощи паяния, так как они обеспечены наконечниками, которыми закрепляются.

Ф. МОНТАЖНЫЙ СПЕЦИНСТРУМЕНТ

Данный инструмент поставляется только по особому заказу. Состоит из следующих частей:

Наименование	№ инструмента	Применение
2. Винт съемника	968-71-011	универсальное
7. Ключ имбусный	6 ЧСН 23 0710.1	рулевое управление
9. Вспомогательная пластина	980-71-035	сцепление
10. Съемник кривошипа	980-71-040	кривошип
11. Ключ рулевой головки	971-71-012	рулевое управление

JCT 1-20330-75