

ПАНИОНИЯ

T-5

РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ
И ОБСЛУЖИВАНИЮ



Pannonia T5 Owner's Manual

ПАННОНИЯ Т-5

РУКОВОДСТВО ПО УХОДУ И ОБСЛУЖИВАНИЮ



ПАННОНИЯ ВНЕШНЕТОРГОВОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ ЧЕПЕЛЬСКОГО
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КОМБИНАТА

БУДАПЕШТ 62. ПОЧТ. ЯЩИК 354

25
27
28
31
32
33
34
36
36

3

Содержание

	стр.
Предисловие	5
Техническая характеристика и основные размеры мотоцикла типа ПАННОНИЯ 250 Т-5	7
Техническое описание мотоцикла типа Т-5	10
1. Двигатель	13
2. Рычаг сцепления	14
3. Переключатель света и кнопка звукового сигнала	17
4. Демпфер руля	17
5. Рулевой замок и его место	18
6. Центральный переключатель с замком зажигания	18
7. Бензиновый кран	20
8. Педаль ножного переключения передач	22
9. Рычаг кикстартера	23
10. Ящик инструментов с замком	23
11. Гайка оси качающейся задней вилки	24
12. Регулировочный винт заднего тормоза	25
13. Подставка мотоцикла	25
14. Передняя вилка	27
15. Переднее колесо и тормоз	28
16. Карбюратор	31
Регулировка и очистка	32
а) Проверка главного жиклера	33
б) Регулировка на экономичный режим	34
17. Ручка бензинового корректора	36
18. Рычаг тормоза	36

	стр.
19. Рукоятки дросселя	37
20. Регулировочные и крепежные винты руля	38
21. Безосаправочное отверстие	38
22. Регулировочный винт тормоза переднего колеса	38
23. Педаль тормоза	39
24. Задний фонарь	39
25. Натяжной винт цепи	40
26. Ящик аккумулятора	40
27. Боковой упор	41
28. Отверстие для контроля цепи	41
29. Демонтируемый кожух задней цепи	41
30. Задняя подвеска	43
31. Заднее колесо и тормоз	44
Инструкция по обкатке	46
Инструкция по пуску в эксплуатацию	49
Электрооборудование	50
Освещение	51
Электрозвуковой сигнал	52
Задний фонарь	53
Провода	53
Аккумуляторная батарея	53
Уход за аккумуляторной батареей	54
Опережение зажигания и газор. прерыватель	54
Инструкция по монтажу	57
Демонтаж двигателя	59
Отсоединение электропроводки	60
Смесь поршневого кольца	60
Сцепление	61
Коробка передач и механизм переключения передач	63
Монтаж колески	66
Систематический уход за мотоциклом	70
Определение и ремонт дефектов	70
Советы по вождению мотоцикла	79
Адреса гарантийных мастерских по ремонту мотоциклов	84

ПРЕДИСЛОВИЕ

Приветствуем Вас, дорогой владелец мотоцикла Паннония Т-5. Мы надеемся, что Вы с удовольствием будете пользоваться мотоциклом как в городах, так и на экскурсиях, и выпущенный нами мотоцикл будет Вашим верным другом.

Конструкторы нашего завода разработали настоящий тип мотоцикла на основании длительного производственного опыта и пожеланий, предъявляющихся в ходе эксплуатации. Мотоцикл был выпущен на основании тщательной конструкторской работы, при основательном контроле производства, из высокопрочных материалов с применением современной технологии. Мотоцикл типа Паннония Т-5 не очень требователен, его долговечность максимальна, но Вашим верным другом мотоцикл может быть только тогда, если получит предписанные нами тщательное обслуживание и уход.

Соблюдение предписаний по обкатке, состава смеси горючего и тщательность ухода служат Вашим интересам, и мы уверены в том, что мотоцикл Паннония Т-5 при таких условиях удовлетворит Вашим интересам.

Предлагаем Вам для работ, требующих более высокой квалификации и большего опыта, обратиться в ремонтные мастерские, где имеются специальные инстру-

менты, необходимые для выполнения монтажных работ, и ремонт выполняется высококвалифицированными механиками. Просим тщательно изучить настоящее руководство.

Желаем Вам поездок без дефектов, много приятных экскурсий и развлечений.

ПАННОНИЯ

Внешнеторговое предприятие

Техническая характеристика и основные размеры мотоцикла типа ПАННОНИЯ 250 T-5

Диаметр цилиндра, мм	68
Ход поршня, мм	68
Рабочий объем цилиндра, см ³	247
Камера сгорания, см ³	45
Степень сжатия	7,5
Максимальная мощность, двигателя, л. с.	16
Максимальное число оборотов двигателя	5250
Максимальный крутящий момент, кгм	2,15
Длина хода опережения зажигания, мм	3,5
Калильное число свечи зажигания	225
Топливо	72 октановое
Соотношение смеси (после обкатки)	25 : 1
Марка масла	АКЮ, АК 15 30—40
Зажигание; магнето левого вращения	GVI—45/6V
Диффузор, мм	27

Распылитель, мм	270/100
Главный жиклер, мм	150/100
Жиклер холостого хода, мм	35/100
Жиклер бензинового корректора, мм	75/100
Запасной жиклер, мм	125/100
Компрессорные кольца, мм (2 шт)	68 × 2,5
Размер пальца, мм	18
Размеры цепи передней передачи	3/8 × 3/8" × 16 64 звена
Марка масла в коробке передач	СУ
Количество масла в коробке передач	1,5 л
Силовая передача:	
Передняя цепная передача	2,083
Коробка передач — заднее колесо	3,125
Коленчатый вал — заднее колесо	
1-ая передача	17,35
2-ая передача	10,34
3-ья передача	7,81
4-ая передача	5,92
Число зубьев ведущей звездочки	
при эксплуатации в одиночку	16
при эксплуатации с коляской	15
Размеры колеса переднего	19 × 3,00"
Размеры колеса заднего	19 × 3,25"

Размеры тормозного барабана, мм	160 × 30
Цепь задней передачи, 120 звеньев	1/2 × 5,16"
Аккумуляторная батарея	6 в, 7 а — ч
Лампа накаливания фары	6 а, 35/35 вт
Заправочная емкость бензобака, л	18
Расход топлива на 100 км (80 км/час), л	4,2
Количество запасного топлива (л/км)	2 л = 40 км
Максимальная скорость км/час	115
Глушение дБ	85
Макс. привесимость	0—35 км/ч 12 м/4 сек. 0—60 км/ч 88 м/8,4 сек. 0—80 км/ч 220 м/15 сек. 0—100 км/ч — 25 сек.
Макс. тормозной эффект	100—0 км/ч 68 м/5 сек. 80—0 км/ч 46 м/4,2 сек. 60—0 км/ч 28 м/3,4 сек. 35—0 км/ч 7 м/1,5 сек.
Вес нетто в кг	138 —
Наибольший общий вес с нагрузкой, кг	515
Наибольшая ширина, мм	680
Полная длина, мм	2100
База, мм	1380

Техническое описание мотоцикла типа Т-5

Техническое описание и основные сведения, необходимые для обслуживания мотоцикла даются на основании нумерации рисунков 1—2.

1. Двигатель
2. Рычаг сцепления
3. Переключатель света и кнопка звукового сигнала
4. Демпфер руля
5. Место рулевого замка
6. Центральный переключатель с замком зажигания
7. Бензиновый кран
8. Педаль ножного переключения передач
9. Рычаг кикстартера
10. Ящик инструментов с замком
11. Гайка оси качающейся задней вилки
12. Регулировочный винт заднего тормоза
13. Подставка мотоцикла
14. Передняя вилка
15. Переднее колесо и тормоз
16. Карбюратор
17. Ручка бензинового корректора



Рис. 1.

18. Рычаг тормоза
19. Ручка газа
20. Винт регулировки и крепления руля
21. Отверстие для заправки бензина
22. Регулировочный винт переднего тормоза
23. Педаль тормоза
24. Задний фонарь
25. Натяжной винт цепи
26. Ящик аккумулятора
27. Боковой упор
28. Контрольное отверстие цепи
29. Задний кожух цепи
30. Задняя подвеска
31. Заднее колесо и тормоз

Рис. 2.



1. Двигатель

Рис. 3.



Двухтактный одноцилиндровый двигатель с поршнем с выгнутой головкой и петлевой продувкой. Изготовленный из высокопрочной алюминиевой отливки картер двигателя состоит из нескольких частей.

Средняя часть картера вмещает полость расположения кривошипа и коробку скоростей. С левой стороны картера помещается пусковая часть сцепления, пусковой механизм, передаточная шестерня механизма переключения передач, а также регулирующие их детали.

С правой стороны картера размещены маховичное магнето (основное оборудование зажигания и освещения), первая шестерня задней передачи и механизм привода спидометра.

2. Рычаг сцепления

Рис. 4.

Сцепление масляное, четырехдисковое с пробковыми накладками, четырьмя регулируемыми нажимными пружинами.

Рис. 4.



Рис. 4/а.

жинами. Нажимной диск приводится через шток и шарик валом сцепления и рычагом.

Регулировка сцепления. (Рис. 4/а.)

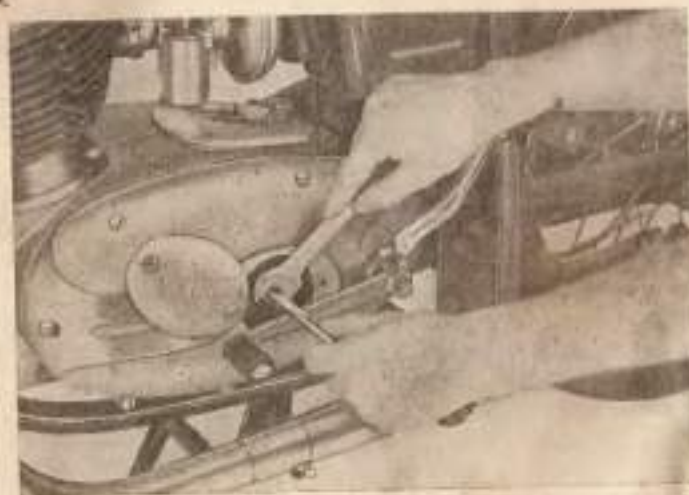
Тщательное обслуживание сцепления является очень важным, так как от него зависит бесшумное, легкое переключение передач, плавный пуск без рывков. Эти оба обстоятельства тесно связаны с безупречной работой сцепления и коробки передач. Работу сцепления можно регулировать наружной и внутренней регулировкой. Под наружной регулировкой понимается подрегулировка троса сцепления следующим образом. Ослабить гайку 1, а затем — поскольку зазор рычага сцепления является чрезмерно большим, т. е. необходимо уменьшить его, — следует вывернуть винт 2, а если сцепление пробуксовывает или же зазор недостаточен, то необходимо вернуть

винт до тех пор, пока у рычага сцепления не получится свободный ход в пределах 2—3 мм.

После длительной эксплуатации мотоцикла может встретиться такой случай, когда подрегулировка подобным образом невозможна. Причиной этого может быть удлинение внутренней проволоки троса, износ отдельных деталей. В этом случае необходимо выполнить внутреннюю регулировку. (Рис. 4/б.)

Сначала следует вернуть до отказа наружный регулировочный винт и застопорить его контргайкой. На крышке левой половины картера ослабить один из винтов малой крышки, а другой винт (1) удалить. После этого повернуть малую крышку. Становится видимым установочный винт 3 сцепления и стопорная гайка 4. Открытый гайчатый

Рис. 4/б.



ключ установить на гайку. Одновременно с этим, придерживая отверткой установочный винт, ослабить гайку. Регулировочный винт сцепления следует вывертывать до тех пор, пока на рычаге сцепления не получится свободный ход в 2—3 мм. Потом натянуть гайку, тщательно следя за тем, чтобы винт остался в первоначальном положении. Убедившись в этом, после закрепления, смонтировать обратно малую крышку. Если прокладка под крышкой повредилась, то — для предотвращения возможного просачивания масла — необходимо сменить ее. После замены, или же без нее параллельно следует натянуть 2 винта.

3. Переключатель света и кнопка звукового сигнала

На левой стороне трубы руля в общем корпусе расположены переключатель света и кнопка звукового сигнала таким образом, который позволяет удобное обращение при вождении.

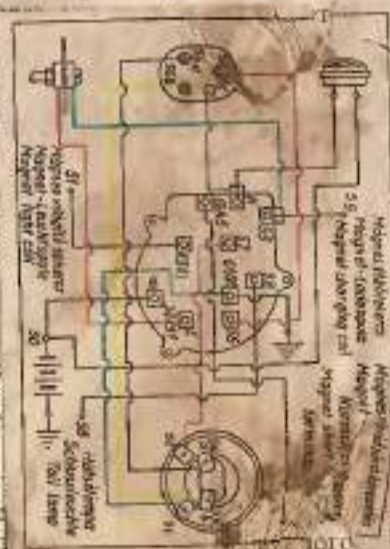
4. Демпфер руля

При эксплуатации с коляской следует обязательно применять демпфер руля, ввиду чего на всех мотоциклах имеется демпфер. При эксплуатации в одиночку следует пользоваться демпфером только при плохих дорожных условиях, в других же случаях, — особенно начинающие водители — должны ехать с ослабленным рулем. При эксплуатации с коляской, в интересах безопасности, обязательно следует пользоваться демпфером руля. Поскольку эффективность демпфера руля снижается, то необходимо менять вкладыши.

5. Рулевой замок и его место

Рулевой замок находится на верхнем мостике передней вилки. Ключ, приложенный к набору инструментов, следует установить в замок в такое положение, чтобы малая винтовая часть находилась в одной плоскости с направляющей частью замка.

Замок установить в отверстие верхнего мостика вилки и руль перевести в положение, при котором замок беспрепятственно проходит в глазок рамы. После за это вынуть из замка. Ключ является и ключом зажигания. метить, что ключ зажигания и подожми закрывает, в открывает. Обращается в ком всегда необходимо уб замка, так как в противном несчастный случай.



6. Центральный переключатель

(Рис. 5)

Центральный переключатель, входящий в корпус при помощи ключа замка и через наружный хромированный шток. Крышка наружного штока защищает от влаги. При повороте ключа влево включается двухнитевая лампа, а при повороте направо, горючей свет. В среднем положении при выдвинутом наполовину состоянии ключа зажигание прекращается, двигатель останавливается.



Рис. 5.

7. Бензиновый кран

Рис. 6.



На мотоцикле Т-5 установлен трехпозиционный бензиновый кран, комбинированный с отстойником. В трех разных положениях бензиновый кран действует согласно нижесказанному:

В вертикальном положении открыт нормальный бензиновый кран. При повороте налево выключается запасное количество бензина (в этой позиции на ушке видно обозначение «Т»).

Эта позиция обеспечивает пробег дальнейших 25—30 км на запасном бензине.

При повороте направо становится видимым знак «Z»,

обозначающий полное перекрытие бензинового крана. При остановке мотоцикла одновременно с изъятием ключа зажигания рекомендуется перестановка на знак «Z», т. е. перекрытие бензинового крана, так как этим предупреждается возможность перелива, причиняющего трудный пуск и возможно даже замыкание свечи. Очистка отстойника производится следующим образом:

Наружную часть 1 вращать в направлении против часовой стрелки до отказа. После этого можно снять стакан отстойника. В стакане отстойника находится фильтр с пружиной опорой. После очистки фильтра следует установить стакан на свое место в обратной последовательности. В случае засорения — поскольку при снятом отстойнике и открытом положении крана не запускается поток бензина (хотя в баке есть бензин) — следует очистить главный фильтр следующим образом. Из бака удалить топливо или же наклонить мотоцикл в положение, при котором во внутренней части бензинового крана нет топлива. При помощи ключа 19 вывернуть гайку крепления 3. Вынув бензиновый кран из бака, прочистить фильтр.

Необходимо обратить внимание на то, что гайка 3 имеет двойную резьбу. Перед обратной установкой следует гайку стороной с левой резьбой завернуть на 1—2 витка на резьбовую часть бензинового крана. Обратить внимание на то, чтобы прокладка попала на свое место. Затем гайку, накрутив на резьбовой участок бака, натянуть до отказа. После обратного монтажа проверить плотность как у гайки, так и у отстойника.

8. Педаль ножного переключения передач

Рис. 7.



Педаль ножного переключения передач находится на общем валу с рычагом кикстартера. Соответственно конструкции коробки передач, нижняя точка педали переключения передач является нейтральным положением, т. е. нулевым положением.

Включение скоростей производится из положения «0» вверх подъемом педали, в каждом случае до упора. При переключении вниз за первой скоростью следует нейтральное положение.

Необходимо обратить внимание на то, что при переключении передач всегда следует пользоваться рычагом сцепления, в противном случае могут произойти серьезные дефекты.

При езде по уклону на холостом ходу с неработающим двигателем строго воспрещается включать первую передачу. Обязательно следует остановить мотоцикл, и после нормального пуска двигателя приступить к пользованию коробкой передач.

Положение педали ножного переключения передач на валу можно регулировать произвольно. После ослабления гайки крепежного болта вынуть болт, после чего можно снять с вала педаль и, установив ее обратно в требуемое положение, застопорить болтом и гайкой.

9. Рычаг кикстартера

При пуске ногой или рукой повернуть шарнирную подножку рычага наружу, и энергичным движением запустить двигатель по возможности так, чтобы при возврате затормозить ногой обратное усилие пружины, этим предотвращается преждевременный износ, повреждение. После пуска двигателя ногой или рукой установить шарнирную подножку в первоначальное положение.

10. Ящик инструментов с замком

Ящик инструментов достаточен для хранения набора инструментов, входящего в комплект мотоцикла. Он имеет центральный замок, открываемый тем же ключом, что и рулевой замок. Замок при горизонтальном положении ключа открыт, а при вертикальном его положении закрыт.

11. Гайка оси качающейся задней вилки

Рис. 8.



Гайка оси качающейся задней вилки имеет большое значение при регулировке цепи. Регулировка цепи мотоцикла Т-5 централизованная, причем нет необходимости в отдельной регулировке заднего колеса, так как весь качающийся узел вместе с колесом движется эксцентрично. Для регулировки цепи следует ослабить гайку 1 оси задней вилки, а затем при помощи гаечного ключа размером 22 повернуть эксцентриковый регулировочный винт до достижения требуемого ослабления или натяжения цепи. Проверка правильности регулировки цепи производится следующим образом: снять резиновую пробку с контрольного отверстия на боку качающегося рычага и через это отверстие проверить, чтобы натяжение цепи

было ок. 20 мм. Вышеописанную операцию производить без нагрузки на мотоцикл, поднятого на подставку. После достижения требуемой величины натяжения придержать натяжной винт цепи и одновременно следует натянуть запорную гайку, находящуюся на другой стороне. После проверки регулировки установить на место пробку контрольного отверстия.

12. Регулировочный винт заднего тормоза

Регулировки тормоза рассматривается более подробно в пункте 31, заглавляющемся задним колесом.

13. Подставка мотоцикла

(Рис. 9.)

Для более надежной установки мотоцикла, при ремонте следует пользоваться подставкой следующим образом:

Правой ногой наступить на рычаг, выступающий из-под глушителя на левой стороне, правой рукой взять расположенную ближе к руке часть рамы или седла.

Придерживая левой рукой руль, поднять одним движением назад и вверх мотоцикл на подставку. При опускании мотоцикла с подставки, пружина подставки возвращает ее в обратное положение.



Рис. 9.

14. Передняя вилка

Рис. 10.



Передняя вилка выполнена без гидравлики с конструкцией, имеющей пружины, закрепленные на двух концах. Поддрессирование и амортизация производятся двумя передними пружинами вилки. Поскольку по какой-либо причине потребуются замена пружин или же разборка вилки, то она должна производиться следующим образом.

Вывернуть винт М8 пружины, потом по возможности при помощи ключа для круглых гаек удалить закрывающие гайки, находящиеся под винтом, с внутренним шестигранником. После за этим, под действием слабого нажима руля две пружины поднимаются вверх, и вра-

цепнем налево можно снять их с нижнего держателя пружины.

Монтаж новой пружины вилки производится в обратной последовательности.

Если необходимо выпустить одно из перьев вилки, то следует заранее демонтировать переднее колесо и передний грязевой щиток.

Рекомендуется параллельно монтажу покрыть тонким слоем консистентной смазки новые пружины и поверхности скольжения.

Если необходимо удлинить нижнюю трубку вилки, то после удаления зажимного винта М8, можно выдвинуть вниз трубку вилки вместе с пружиной.

Необходимо обратить внимание на то, что направляющие втулки, находящиеся в верхней трубе вилки, изготавливаются из прографитированной самосмазывающейся бронзы. Ввиду высокой износостойкости, смена их производится в редких случаях, в случае, если замена необходима, то удаление втулки производится специальным инструментом. Таким образом, эта операция производится специальной ремонтной мастерской.

15. Переднее колесо и тормоз

(Рис. 11.)

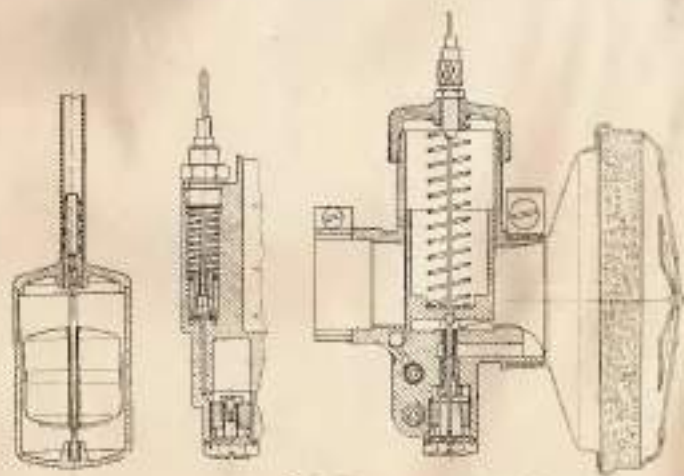
Мотоцикл устанавливается на подставку и при помощи торцового или открытого гаечного ключа 22 мм отвертывается гайка оси. У конца левого пера вилки ось закреплена при помощи гайки М8. Ослабить эту гайку, а затем вороток, входящий в набор инструментов, установить в отверстие конца оси и, двигая налево и направо, выдвинуть ось наружу.



Рис. 11.

После удаления оси диск поршня сходит с опорного пальца тормоза на конце наконечника паравидки. Колесо можно выкатить вперед. После удаления левой крышки следует вынуть диск тормоза из ступицы. Если требуется разборка тормозного механизма, находящегося на тормозном диске, то, отцепив трос от поводка тормоза, при помощи отвертки следует снять тормозные колодки, и после удаления поводка тормоза, можно выдвинуть тормозной кулачок. Если износ поверхности тормозных накладок достиг 1,5—2 мм, то их необходимо заменить. Требуется сменить тормозную колодку с накладками или же сменить старую накладку и закрепить заклепками.

Рис. 12.



16. Карбюратор

(Рис. 12.)

На мотоцикле типа Т-5 установлен карбюратор типа ТМ-ВКЗ-27. Отливка смесительной камеры включает в себя также и поплавковую камеру и бензиновый корректор. Применение бензинового корректора делает излишним утопление поплавка. Корректор обеспечивает богатую смесь при пуске и легкий пуск холодного двигателя зимой.

Работа бензинового корректора.

После открытия бензинового крана ключ зажигания установить на место при помощи ручки корректора, поднять золотник корректора, благодаря чему богатая смесь, требующаяся для пуска, обеспечивается при первом обороте двигателя. После пуска ручку бензинового корректора следует опустить в исходное положение. Благодаря этому пластмассовая подушка в днище золотника прекращает поток бензина, а следовательно препятствует износу состава смеси корректором в ходе работы мотоцикла, и повышению расхода топлива.

Следует, однако, обратить внимание на то, что ручку бензинового корректора необходимо выдвинуть только в момент перед пуском и после нагрева двигателя, что зависит от погоды, в каждом случае опустить ее обратно в исходное положение.

После обкатки мотоцикла требуется точная регулировка карбюратора. Проводить ее следует по возможности в специальной мастерской. Если это невозможно, то тщательно соблюдая нижесказанное, сам владелец может выполнить регулировку, обеспечивающую высокую мощность при низком расходе.

Регулировку производить как правило при погоде, соответствующей общему характеру климата данного района. Для регулировки приготовить главный жиклер 125 или 120, распылитель $\varnothing 2,65$ и инструменты, необходимые для монтажа (открытые гаечные ключи 7, 8, 14—22 мм и отвертку).

Перед регулировкой необходимо демонтировать карбюратор и после его разборки тщательно прочистить все его отверстия и ходы. (То же самое сделать относительно бензинового крана и фильтра-отстойника.) Для очистки жиклеров или распылителя нельзя пользоваться металлической проволокой, так как она может увеличивать отверстие, следует прочищать жиклеры сеткой.

После сборки проверить уровень топлива. Далее поплавковую камеру наполнить смесью бензина и масла при помощи гибкой трубы через впускную трубу. Поступление горючего прекращается, когда поплавок с игольчатым клапаном перекрывает ход. Если карбюратор, придерживаемый рукой наклонить в направлении смесительной камеры на 15° , то в отверстие удаленного винта регулировки воздуха холостого хода должен появиться бензин. Если установить карбюратор в горизонтальное положение, то просачивание бензина должно прекратиться. После проверки уровня горючего вмонтировать винт регулировки воздуха холостого хода вместе с его пружиной и отвернуть на 1,5 оборота из закрытого положения. Вслед за этим вмонтировать форсунку на двигатель и проверить опережение зажигания. Опережение зажигания установить на 3 мм.

а) Проверка главного жиклера

Проехать около 10 км на средней скорости 70—80 км/ч, чтобы двигатель разогрелся до рабочей температуры, затем проехать километр с полным дросселем. Если спидометр показывает скорость в пределах 105—115 км, то главный жиклер является удовлетворительным. Если наблюдается детонация, то следует поменять главный жиклер на 0,05 мм больше. Если проехать 50—60 км на средней скорости большей 80 км/час, и свеча с жиклерным числом 225—240 V3 становится черной, или же после 10 минут сильно дымит выхлопная труба, то главный жиклер необходимо заменить жиклером на 0,05 мм меньше. Если после этого дымит меньше, то двигатель в состоянии достигнуть более высокой скорости. Необходимо быть осторожным, так как после установки меньшего главного жиклера двигатель нагревается больше, его к. п. д. повышается, но требуется не менее 150 км обкатки для того, чтобы мотоцикл с меньшим жиклером мог длительно работать с максимальной подачей топлива. Если на мотоцикле во время обкатки не применяется скорость выше 75—80 км/час, то регулировку нельзя провести при полном дросселе, так как после 3 или 4 километрового пробега, дорискн заклинится. Скорости, предусмотренные для обкатки, не означают максимумы, а соблюдаемую скорость с допуском ± 10 км. Если владелец не желает использовать максимальную мощность двигателя, обкатка проводилась осторожно, то следует производить замену главного жиклера на 125. Если после осторожной обкатки владелец все же желает отрегулировать двигатель для режима с полной подачей топлива, то необходимо произвести дополнительную обкатку в 400—500 км, при которой следует повышать скорость.

очень осторожно и с перерывами, так как опасность заедания поршня больше, чем при обкатке совершенно нового мотоцикла. Это относится не только к мотоциклам Паннония, но и ко всем мотоциклам с двухтактным двигателем.

б) Регулировка на экономичный режим

(регулировка дозирующей иглы и холостого хода)

Дозирующую иглу опустить на одну канавку ниже, затем ехать мотоциклом с равномерной скоростью в 65—75 км. Двигатель должен работать без перебоев, мотоцикл должен набирать скорость немедленно при небольшой даче газа. При резкой даче газа допускается отставание в 1/5 сек. Если при езде со скоростью 80 км/час немного сократить подачу топлива, может случиться, что двигатель начинает работать в четыре такта и зажигание осуществляется только при каждом втором обороте. Это является надежным признаком того, что дозирующую иглу можно установить на канавку ниже. Если игла находится в самом нижнем положении и работа в четыре такта не прекращается, то необходимо заменить жиклер 2,70 на жиклер 2,65, и одновременно установить иглу в самое верхнее положение. Если вследствие замены главного жиклера на более малый размер, при даче газа топливо становится беднее (признаком чего является запаздывание реакции двигателя на увеличение подачи топлива при ускорении), то иглу необходимо установить на одну канавку выше.

Вслед за этим можно приступить к регулировке холостого хода, являющегося очень важным с точки зрения

расхода топлива. Регулировку необходимо производить при двигателе, нагретом до рабочей температуры. Если в ходе монтажа и регулировки двигатель остынет, то его следует нагреть снова. (Между тем следует проверить правильность работы отрегулированных уже деталей главного жиклера, положение иглы). Для регулировки холостого хода необходимо ехать с равномерной скоростью 15—20 км/час на 3-ей передаче. Регулировочный винт качества горючей смеси холостого хода следует вывертывать до тех пор, пока двигатель не работает безупречно даже при такой малой подаче топлива. Регулировка, как правило, удастся, если регулировочный винт качества смеси холостого хода вывинтить на 1—3 оборота. Винт поворачивать всегда на 1/4 оборота, так как чрезмерное вывертывание регулировочного винта качества смеси холостого хода также вызывает работу с перебоями. Если смесь холостого хода отрегулирована таким образом, следует остановиться, и дроссельный золотник опустить в такой мере, чтобы двигатель совершал примерно 500—600 об/мин и наблюдалось 50—60 зажиганий в минуту. После этого снова проверить положение иглы при скорости 50—60 км/час. Если регулировочный винт качества смеси пришлось вывернуть на большое расстояние, вследствие чего смесь обеднилась примерно до 1/3 газа, то возможно, что уже ранее отрегулированную иглу, придется поднять на одну канавку.

При правильно отрегулированном карбюраторе двигатель реагирует даже на малейшую дачу газа и при резко поднятом полном газе он разгоняется с запаздыванием не больше 1/5 сек, мотоцикл может работать с максимальной подачей топлива и расход при скорости 70 км/час составляет ок. 3,8 л на 100 км.

17. Ручка безаварового корректора

Рис. 13.



Ручка служит для пуска двигателя в холодном состоянии. Пользование ей подробно излагается в главе, занимающейся карбюратором.

18. Рычаг тормоза

(Рис. 14.)

Рычаг тормоза служит для привода тормоза переднего колеса. Он работает с боуленовским тросом. Правильная регулировка производится таким образом, что регули-

ровочный винт троса вращают вверх или вниз до тех пор, пока не получится свободный ход рычага тормоза около 2 мм и интенсивное действие тормоза начинается на половине пути рычага.

19. Рукоятка дросселя

Рукоятка дросселя находится на правой стороне трубы руля. Она состоит из трех частей: вращающейся рукоятки, покрытой резиной, корпуса, свинцового из двух половинок.

Рукоятка дросселя имеет фрикционный тормоз, ре-



Рис. 14.

гулируемый установочным винтом. Если этот тормоз отрегулирован правильно, в этом случае он остается в каждом положении поворота, но несмотря на это, может легко поворачиваться. Подачу топлива холостого хода следует регулировать регулировочным и упорным винтом троса на карбюраторе.

20. Регулировочные и крепежные винты руля

Два рычага, закрепленные в верхнем мостике передней вилки, держат руль вместе с аппаратурой, установленной на руле. Труба руля расположена в хомутах этих двух рычагов. При регулировке руля ослабляют 4 винта, после чего можно легко повернуть руль в требуемое положение, следя за тем, чтобы перед закреплением оба конца половины руля находились на одинаковом расстоянии от точки крепления.

21. Бензозаправочное отверстие

Бензозаправочное отверстие закрывается пластмассовой крышкой. Крышка снимается поворотом налево на пол оборота. Под крышкой бензобака располагается фильтр, препятствующий попаданию загрязнения в бак вместе с бензином, и устраняющий одновременно опасность взрыва, вызванного неосторожностью.

22. Регулировочный винт тормоза переднего колеса

Пользование винтом рассматривается в главе о переднем колесе и тормозе.

23. Педаль тормоза

Педаль тормоза приводит тормоз заднего колеса через трос. Регулировка описывается в главе о заднем колесе и тормозе.

24. Задний фонарь

Рис. 15.



Задний фонарь типа VT-3 включает в себя и лампу накаливания стоп-сигнала и лампу накаливания осветительного поперечного знака. Для смены лампы накаливания следует удалить два винта, закрепляющих пластмассовый колпак, после чего можно снять пластмассовый колпак, и произвести замену. Характеристика лампы накаливания приводится в описании электрооборудования.

25. Натяжной винт цепи

Пользование натяжным винтом изложено при описании гайки оси задней качающейся вилки.

26. Ящик аккумулятора

Рис. 16.



Коробка аккумулятора расположена напротив ящика инструментов и является аналогичной с различием в том, что не имеет замка, закрывающегося на ключ.

27. Боковой упор

Боковой упор установлен между подножкой и рамой. Ось подножки прикрепляет подножку вместе с проушиной бокового упора к раме.

При регулировке следует тщательно следить за тем, чтобы боковой упор в нерабочем положении не касался глушителя или рамы.

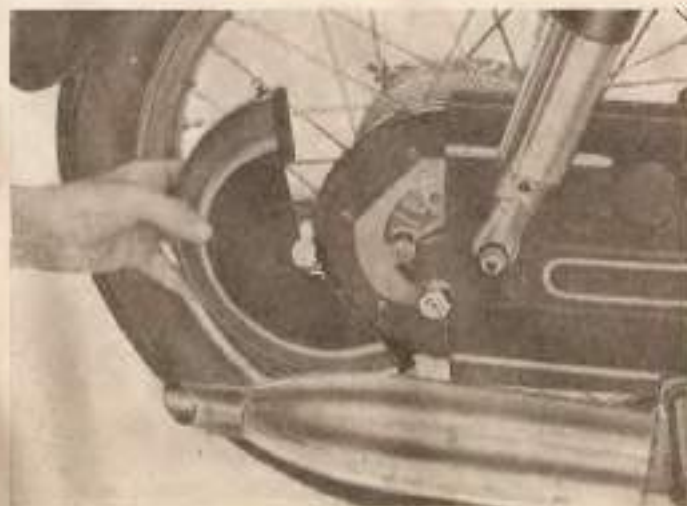
28. Отверстие для контроля цепи

Назначение указано в разделе о регулировке цепи.

29. Демонтируемый кожух задней цепи

Рис. 17.

Цепь задней передачи покрыта кожухом, тесно соединенным с задней вилкой.



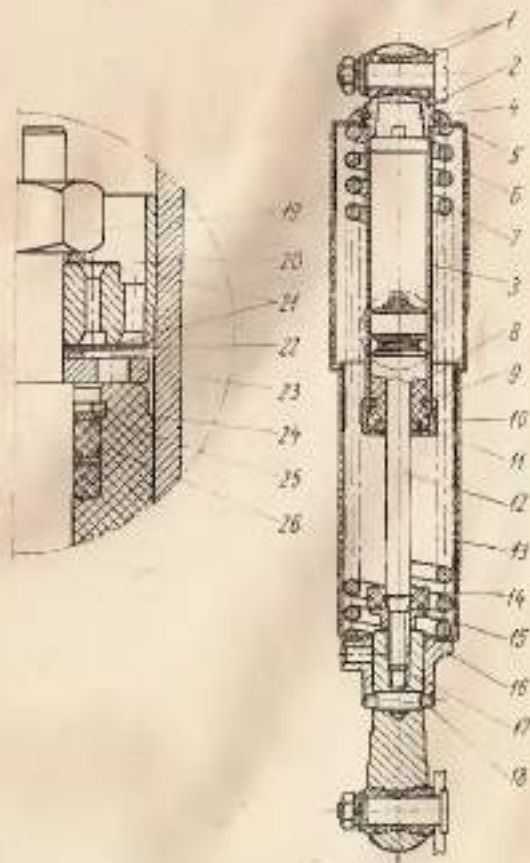


Рис. 18.

Амортизатор поршневой системы. Задние подвески присоединяются к раме задней качающейся вилки через конические резиновые вкладыши.

Демонтаж и смена задней подвески необходимы тогда, когда амортизация неудовлетворительна и вследствие этого, вождение по плохим дорогам становится неуверенным.

Демонтаж производится в нижеследующем порядке. Торцовым ключом 14 мм вывернуть гайку М8, снять пружинные и прочие шайбы, после чего можно снять с соединительных частей заднюю подвеску за наружную половину конической пластмассовой втулки. В случае необходимости замены пружины нижней концы подвески следует нажать в тиски, а затем верхней кожух пружины слегка нажать вверх рукой, благодаря чему можно вынуть разъемное стопорное кольцо, расположенное в верхней части. Отпустив обратно пружину, можно снять кожух опорной тарелки, а затем вынуть и пружину.

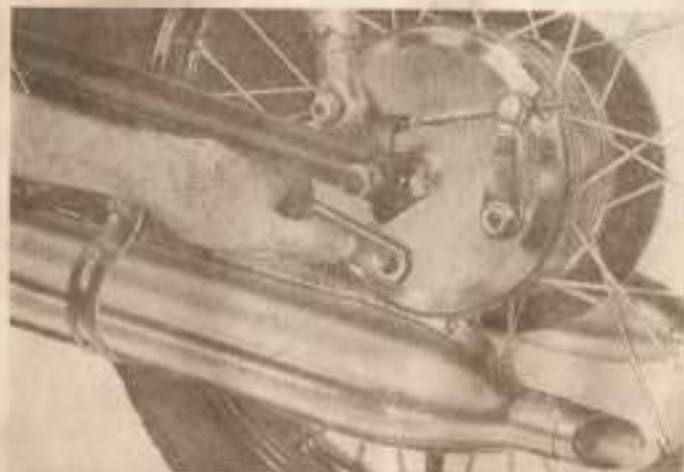
Ремонт гидравлического амортизатора задней подвески поручать только специальной мастерской, так как для ремонта требуются специальные детали и инструменты.

31. Заднее колесо и тормоз

(Рис. 19 и 20.)

Для демонтажа заднего колеса не требуется разъединять цепь и трос тормоза. Сперва необходимо вывернуть ось, ослабить стопорный винт оси на качающейся вилке, выдвинуть ось, отщипнуть стержень крепления тормоза. Вынуть опорный диск тормоза из ступицы колеса и затем отодвинуть колесо влево до освобождения поводковых пальцев. Потом мотоцикл, установленный на подставку, наклонить немного на себя и вынуть колесо из-под грязевого щита.

Рис. 19.



При монтаже колеса следить за тем, чтобы уложенное колесо было задвигнуто от пыли и грязи. Перед укладкой рекомендуется подложить под него бумагу или тряпку.

Монтаж производится в обратной последовательности. Регулировка тормоза производится при помощи тайки на конце троса таким образом, чтобы тормозная педаль имела свободный ход в 3—4 мм; необходимо проверить свободное вращение колеса. При монтаже колеса в каждом случае проверить качество тормозных колодок. В случае износа поверхности тормозных накладок до 1,5—2 мм следует произвести замену комплекта колодок или тормозных накладок также как и у переднего колеса.

Рис. 20.



Инструкция по обкатке

Точное соблюдение инструкции по обкатке и связанных с ней прочих предписаний, умелое выполнение обкатки влияют на срок службы мотоцикла.

Владелец причинит себе ущерб, если начнет эксплуатацию мотоцикла, не выполнив предписания инструкции по обкатке.

С учетом вышесказанного просим тщательно изучить и точно соблюдать инструкцию по обкатке. Пробег обкатки — в зависимости от применяемого топлива и прочих условий — составляет 2000—3000 км.

В период обкатки состав смеси: 1 : 20, т. е. к 20 литрам бензина необходимо прибавить 1 литр масла; практически к 5 литрам бензина 2,5 дл масла.

На заводе мотоциклы подвергаются кратковременным испытаниям, поэтому во время обкатки на новом мотоцикле следует ехать очень осторожно. Обкатку мотоцикла следует производить при нагрузке только 1 человека, избегая горные дороги, на первом этапе — по возможности в прохладную погоду. С учетом стрелки спидометра не следует превышать скорости, указанные в следующей таблице; на предельных величинах в каждом случае следует переключать на следующую передачу, а при замедлении выключать переключения по такой же системе. Переключение на более низкую передачу не менее важно, чем своевременное переключение на более высокую передачу, так как перегрузка двигателя может иметь

место и таким образом, что двигатель работает рывками на более высокой передаче, при более низком числе оборотов.

До 500 километров

IV-я передача	60 км
III-я передача	45 км
II-я передача	30 км
I-я передача	20 км

Между 1000 и 2000 километрами

IV-я передача	70 км
III-я передача	50 км
II-я передача	35 км
I-я передача	24 км

После совершения первых 500 км. следует проверить регулировку зажигания карбюратора, сцепления и тормоза. Спустить масло из картера двигателя, и залить свежее масло.

Летом пользоваться маслом АК-10, а зимой маслом СУ, в зависимости от погоды. Заправочная емкость коробки передач 1,5 л. На крышке левой половины картера ослабить один из винтов малой крышки, а другой винт удалить. После этого повернуть малую крышку. Через отверстие налить 1,5 л масла. Количество масла достаточно, если уровень масла совпадает с нижним краем отверстия. Необходимо подтянуть все винты, а также проверить уровень электролита аккумуляторной батареи и давление воздуха в шинах.

На втором этапе обкатки необходимо постепенно увеличивать, однако, без перегрева двигателя, что может вызвать заедание поршня.

Первые признаки заедания поршня: мощность двигателя несмотря на увеличение подачи топлива, начинает понижаться, а затем появляется грубый металлический

дребезжащий стук. Если в таком случае дальше нагружать двигатель, то скоро появятся заедание поршня, и если не выключить сцепление, то это может привести к полному торможению заднего колеса.

При таких грубых ошибках обслуживания поршень и кольца могут повредиться и выйти из строя. Ввиду этого, ни в коем случае не стоит выжидать этих признаков, и при больших скоростях, наблюдая шум двигателя, следует постоянно держать руку на рычаге сцепления.

Если скорость мотоцикла начинает понижаться, то немедленно следует выключить сцепления и несколько раз подряд дать немного газа. Благодаря этой операции подаваемая свежая горючая смесь охлаждает стенки поршня и цилиндра. Затем необходимо остановить мотоцикл и только после охлаждения продолжать езду.

Необходимо обратить внимание на то, что в ходе передвижения отдых двигателя путем сокращения подачи топлива вызывает обратное действие, так как в таком положении двигатель вращается от заднего колеса. Двигатель не получает топлива, и таким образом, отсутствует как охлаждение, так и смазка. Такую ошибку допускают водители мотоциклов чаще всего при езде под уклон, ввиду чего — поскольку в период обкатки приходится передвигаться и по такому участку дороги — необходимо включить холостой ход и спуститесь таким образом вниз по уклону, чем улучшается охлаждение двигателя.

Если несмотря на вышесказанное застревает поршень, то до возможности следует обратиться в ремонтную мастерскую, так как после разборки головки цилиндра, необходимо проверить состояние поршня и стенки цилиндра. Возможно, что придется отремонтировать поршень или же заменить его.

Необходимо отметить, что повреждения, связанные с серьезным застреванием поршня, нельзя устранить дальнейшей обкаткой мотоцикла, так как в дальнейшем это может оказать влияние на мощность и расход двигателя.

Во время обкатки равномерным передвижением по шоссе необходимо периодически снять и подать газ. При соблюдении инструкции по обкатке после прохождения 2000—3000 км, следует постепенно увеличивать скорость, но с максимальной скоростью ехать в течение более длительного времени рекомендуется после пробега 4000—5000 км.

После полной обкатки следует изменить состав топливной смеси, пользоваться более бедной маслом смесью в пропорции 1 : 25, т. е. к 5 литрам бензина прибавляется масло в количестве 200 г. По возможности пользоваться высококачественным бензином высокого октанового числа, так как этим увеличивается срок службы двигателя и сокращается расход топлива.

Инструкция по пуску в эксплуатацию

Расшированный мотоцикл очистить от антикоррозионных материалов. Приготовить смесь топлива в составе 1 : 20, необходимую для обкатки и залить ее в бензиновый бак — через фильтр, находящийся в бензозаправочном отверстии.

Обратить внимание на то, что смешивание бензина с маслом не должно производиться, заливая отдельно масло в бензин, а всегда необходимо смешать масло с бензином в отдельном сосуде и только после этого залить горючее в бак.

На мотоцикле, установленном на подставку, отрегулировать

ровать соответственно предписаниям передней и задней тормоз и проверить их работу таким образом, что повернуть рукой колеса и убедиться в их легком вращении, затем торможением проверить тормозной эффект.

При заряженном и присоединенном соответственно предписаниям аккумуляторе проверить городской свет, задний свет и работу стоп-сигнала. Убедиться в работе электророзового сигнала. Важной задачей является проверка давления воздуха в пневматических шинах, так как езда с соответствующим давлением пневматических шин повышает устойчивость мотоцикла и безопасность передвижения.

Предусмотренное давление в пневматических шинах, на основании практического опыта:

	1 чел.	2 чел.
Переднее колесо	1,3 ат.	1,3 ат.
Заднее колесо	1,5—1,7 ат.	1,7—1,8 ат.
Колесо боковой коляски	1,5 ат.	

Электрооборудование

В качестве источника энергии применяется маховичное магнето левого вращения высокой мощности. Оно состоит из двух основных узлов: статора и ротора.

Мощность: 6 в, 45 вт

Типовое обозначение: 1—45/6

На основании статора смонтированы две катушки освещения, одна зарядная катушка, одна катушка зажигания, один конденсатор, один прерыватель и фетр для смазки.

Статор установлен с возможностью поворота в правую сторону половины картера (рис. 21). Перечень аппаратуры

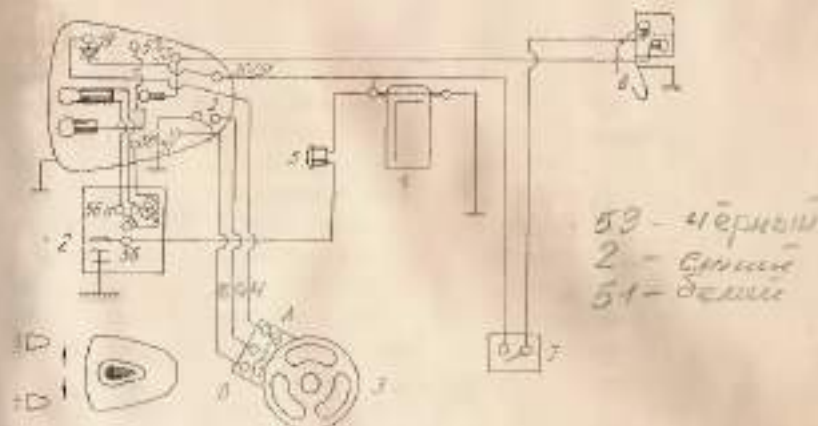


Рис. 21.

статора с пумсражкой.) Ротор смонтирован непосредственно на коленчатом валу. Величина опережения зажигания регулируется в пределах 1,6 и 4,5 мм путем поворота основания.

Вывод тока зажигания смонтирован в правой половине картера. В ней помещается провод высокого напряжения в экранированной трубкой свечи на конце.

Освещение

Фара оборудована рефлектором 160 мм и центральным переключателем с замком зажигания.

Удаление обода, рефлектора и патрона осуществляется путем вывертывания винта с запорным кольцом, находящегося внизу обода. В корпусе фары помещается боленовой выжиматель, а также спидометр с идущим к

нему гибким валом. При необходимости замены лампы накалывания следует отсоединить стопорную пружину, а потом, удалив ее, вынуть из корпуса патрон. После выполнения этой операции двухнитевую лампу или лампу городского света вынимают таким образом, что колбу лампы слегка нажать в направлении патрона, затем повернуть лампу налево до отказа, и вынуть ее, приподняв вверх. Гибкий вал привода спидометра закрепляется гайкой с нарезом. Рекомендуется через каждые 3000—4000 км снять гайку и накапать немного масла в гибкий вал.

Демонтаж спидометра производится таким образом: после удаления гибкого вала вывернуть колпачковую гайку и снять стопорную пластину. Велд за этим спидометр можно легко выдвинуть вверх.

Если по какой-либо причине разъединяют проводку центрального переключателя или же патрона, то следует обратить внимание на то, чтобы кабели были присоединены обратно на свои места в первоначальной последовательности согласно нумерации.

Характеристики ламп накалывания, устанавливаемых в фары:

Дальний и ближний свет (двухнитевая лампа накалывания)	6 в, 35/35 вт
Лампа накалывания городского света	6 в, 1,5 вт
Лампа накалывания для освещения спидометра	6 в, 1,2 вт

Электрозвуковой сигнал

Звуковой сигнал постоянного тока 6 в высокого тона с питанием от аккумуляторной батареи расположен под бензиновым баком.

Типовое обозначение: КУ-1

Задний фонарь

На металлическом основании с крупноразмерным колпачком, комбинацией заднего света и стоп-сигнала. Нижняя часть, служащая для освещения номерного знака, белая, а остальная часть красная. Для освещения номерного знака применяется лампа накалывания 6 в, 3 вт, а для стоп-сигнала лампа 6 в, 10 вт. Лампа стоп-сигнала включается и выключается выключателем, смонтированным с правой стороны мотоцикла над задней частью картера двигателя и соединен с тормозной pedalью через пружину.

Проводка

Проводка с резиновой изоляцией проложена в бесто- и маслостойких пластмассовых трубах. Принципиальная схема проводки показана на рис. 21.

Аккумуляторная батарея

На мотоцикле Т-5 применяется аккумуляторная батарея емкостью в 6 в, 7 а/час. Она помещается в правом ящике в незаправленном электролитом состоянии. Зарядку аккумуляторной батареи по возможности следует поручать специальной мастерской. Рекомендуется следующий процесс зарядки. Аккумуляторы заправить химически чистой серной кислотой плотностью 28° Боме. После выдержки в течение половины суток, произвести зарядку в течение 10 часов постоянным током силой 0,7 а/час. После выдержки в течение часа проверить уро-

вень электродита. По потребности доливать кислоту указанной плотности так, чтобы уровень жидкости превышал пластины на 4—5 мм.

Уход за аккумуляторной батареей

Для пополнения испарившегося в ходе эксплуатации электродита доливать только дистиллированную воду (недистиллированная вода выводит из строя аккумуляторную батарею). Поскольку требуется зарядка аккумуляторной батареи, то проводить ее следует в каждом случае силой тока в 7 а/час.

Для полной зарядки требуется 10 часов. Следует отметить, что при обнаружении неисправности в зарядке батареи необходимо проверить селеновый выпрямитель, находящийся в корпусе фары, и катушку зарядки маховичного магнето, а также соединительные провода.

Опережение зажигания и зазор в прерывателе

Сначала демонтировать правую крышку картера. После вывертывания двух винтов, нажимая педаль тормоза, снять крышку. Регулировка зазора производится через окна маховика. (Рис. 22.)

После ослабления винта крепления основания, 1 зазор между вольфрамовыми контактами изменится путем поворота эксцентрикового пальца с прорезью, находящегося при головке винта. Правильная величина зазора 0,4 мм. После регулировки натянуть стопорный штифт и проверить отрегулированный зазор. Так как регулировка зазора может уменьшить или увеличивать величину

опережения зажигания, то только после выполнения вышеизложенной операции следует приступить к проверке — а при необходимости — к регулировке зажигания. Наиболее выгодное опережение зажигания 2,8—3 мм перед верхней мертвой точкой. Для регулировки требуется снять ротор магнето. Посадка ступицы с конусностью 1 : 10 является самоакклинивающейся, ввиду чего не следует снимать ротор без съемника, так как при этом могут появиться только повреждения, и то время как ослабить ступицу на шпиге коленчатого вала не удается.

После снятия маховичного магнето, сняв ротор, ослабить три винта крепления статора (рис. 23.). Вывернуть свечу зажигания и временно ротор установить обратно. Верхнюю мертвую точку можно отрегулировать совме-



Рис. 22.

шеннем знаков «0», один из которых находится в передней части фланца маховичного магнето, а другой на половине картера. После удаления свечи регулировку можно проверить также и по поршню путем установки оправки в отверстие под свечу. Из верхней мертвой точки двигать маховичное магнето против направления его вращения так, чтобы вышестоящие два знака удалились друг от друга на 29 мм. В этом положении поршень находится на 3 мм перед мертвой точкой. Если регулировка опережения является правильной, то подвижной контакт начинает прерывать ток в этом положении. Момент начала прерывания трудно наблюдать, поэтому рекомендуется между подвижным и неподвижным контактами прерывателя предварительно поместить тонкую бумагу, которая в начале прерывания падает, и таким образом можно точно определить момент прерывания. При желании сделать это более точно, следует включить прерыватель в сеть аккумуляторной батареи и последовательно с ним соединить лампу накаливания



Рис. 23.

6 в, 35 Вт, ослабление света которой показывает начальный момент прерывания тока. При этом к положительному полюсу аккумуляторной батареи, присоединить через провод один из контактов лампы накаливания, а вывод 2 (средний) маховичного магнето присоединить к нижней части цоколя лампы накаливания. Если величина зажигания в каком-либо направлении недостаточна, то после удаления временно установленного ротора, путем поворота основания влево понижают, а поворотом ее направо, увеличивают опережение зажигания. После регулировки в каждом случае следует слегка натянуть стопорные винты и только после достижения точной регулировки натянуть их окончательно, а затем при установке ротора обратить внимание на то, чтобы фиксирующий штифт точно входил в дорожку ступицы. Не забывать, что необходимо установить обратно замочную шайбу под прижимную гайку ротора маховичного магнето и после соответствующего закрепления застопорить колпачковую гайку, отогнув замочную шайбу.

Инструкция по монтажу

При безупречной работе двигателя первой монтажной операцией является, как правило, удаление нагара. Из-за особенностей двухтактного двигателя глушителя, выпускные трубы и цилиндр следует очищать после пробега 10 000—15 000 км. Одним из признаков необходимости очистки является понижение мощности двигателя и дребезжащий стук с образованием нагара из-за увеличения степени сжатия.

Ход работы нижеследующий: при холодном двигателе демонтировать головку цилиндра, обращая внимание на

то, чтобы шпильки ослаблились постепенно в последовательности поперечного расположения. Удалить карбюратор с цилиндра. Пользуясь соответствующим ключом для хвостых гаек, свернуть алюминиевые зажимные гайки выпускной трубы, и демонтировать выпускную трубу и глушитель.

Удалив 4 гайки крепления цилиндра, осторожно переместить вверх цилиндр при нижней мертвой точке поршня и снять с поршня, тщательно следя за тем, чтобы не повредить поршень.

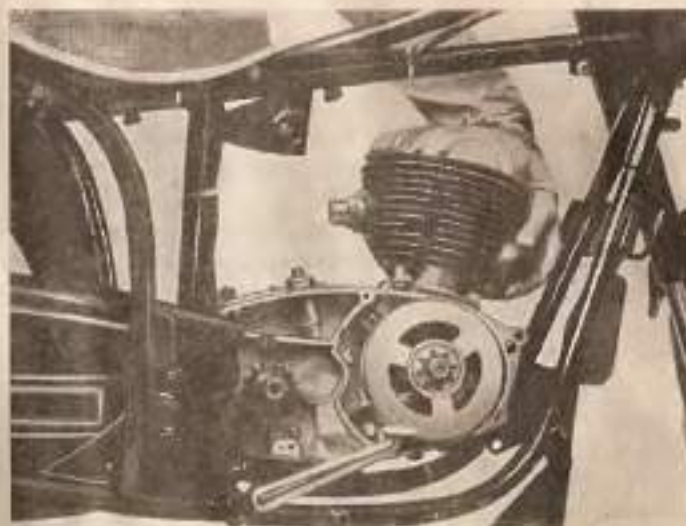
Отверстие картера тщательно прикрепить для предупреждения попадания загрязнений или же какой-то небольшой детали в полость расположения кривошипа. Соскрести нагар с выпускного отверстия цилиндра, головки поршня и поверхности головки цилиндра, где происходит сгорание. Для этого не рекомендуется пользоваться острым инструментом. Из глушителей выдвинуть вставные трубы. Целесообразно при помощи оправки соответствующего диаметра выбить их в направлении конца глушителя. Затем при помощи проволоочной щетки удалить нагар из вставной и выпускной трубы. То же относится и к отверстиям вставной трубы. Тщательно очищенные детали смонтировать в обратной последовательности. Целесообразно все прокладки заменить новыми, для обеспечения плотности.

Шпильки цилиндровой головки натянуть равномерно, натягивая всегда противолежащие шпильки.

Приводится также краткие советы и по выполнению более крупных монтажных работ, но выполнять их следует собственными силами только, если имеются необходимые опыт и инструменты.

Демонтаж двигателя

Рис. 24.



Переднюю и заднюю гайки бензинового бака можно ослабить с помощью торцевого ключа 14 мм. После удаления заднего болта можно снять бензиновый бак. После снятия бензиновой трубы с заднего штуцера патрубка карбюратора монтаж выпускной трубы производится способом, описанным относительно удаления нагара.

До снятия двигателя требуется демонтировать привод спидометра, что производится следующим образом. Винт М8 корпуса механизма привода отвернуть при помощи торцевого ключа, затем можно снять весь корпус и оставить его подвешенным на гибком валу. Заднее

колесо вращать до тех пор, пока не станет видным соединительное звено-замок. Разъединить звено-замок, после чего цепь беспрепятственно вынимается из кожуха.

Отсоединение электропроводки

Наконечник 59—2 и 51 проводов, идущих к маховичному магнету, вынимается путем нажатия зажимов.

Отсоединение троса сцепления. После демонтажа опорного глазка вывернуть гайку М6. Вынув опорные глазки из листового кронштейна, можно отсоединить конец троса из прорезной части рычага сцепления. Гаситель колебаний можно снять после удаления задних зажимных винтов 9 головки цилиндра и винта, приваренного к раме. Перед снятием двигателя необходим демонтаж карбюратора. После удаления четырех болтов крепления двигателя можно одновременно вынуть и удлинить передний кожух цепи. Последний прикреплен к отливке двумя винтами 6. После удаления переднего кожуха цепи можно вынуть двигатель.

Смена поршневого кольца

Поскольку наблюдается ненормальная износ поршневых колец, то их необходимо сменить. При монтаже новых колец сперва следует убедиться в том, что можно ли беспрепятственно установить их в канавки поршня. Перед монтажом установкой в цилиндр проверить, имеется ли у каждого кольца температурный зазор в 0,2—0,3 мм.

Потом установить кольца на их места, следя за тем, чтобы замки колец находились у латунных стоек, препятствующих вращению колец. При наблюдении

дефекта коленчатого вала или коробки передач требуется разборка картера. Условием разборки является демонтаж сцепления маховичного магнета и цепи задней передачи. Понятно, что еще до этого необходимо удалить обе крышки, пусковую педаль, педаль ногового переключения передач. До удаления левой крышки обязательно следует спустить масло из коробки передач. Для снятия крышки необходимо отвинтить 7 винтов М8. Вслед за этим вывернуть натяжные винты пружины сцепления, затем снять нажимной диск вместе с пружинами и штулками. Вынуть из корпуса диски. Если они являются безупречными, то необходимо сохранить последовательность (рис. 24.) при обратном монтаже.

Сцепление

Рис. 25.



При помощи торцового ключа 22 мм вывернуть гайку с левой резьбой колеччатого вала и гайку М14×1,5 сцепления, а затем при помощи отвертки снять внутренний барабан сцепления. Звездочку с 24 зубьями колеччатого вала и звездочку с 50 зубьями сцепления снять вместе с цепью, а потом после наклонения на бок двигателя выпадают шток и шарики.

Выдвинуть червяк выключения сцепления можно только после демонтажа крышки корпуса селектора. Перед обратной установкой проверить сцепление: диски без пробковых накладок должны иметь гладкую поверхность. Сферическое гнездо, образовавшееся вследствие износа шариком на закаленном конце выжимного штока, установленного в отверстие вала, может иметь диаметр макс. 1 мм. Поверхность стального шарика должна быть гладкой, без чешуек. Сильно изношенные детали заменить новыми. Последовательность фрикционных дисков, обгоревших вследствие перегрузки, целесообразно изменить таким образом, чтобы при сборке диск с обгоревшей поверхностью был расположен внутри.

Проверить боковую поверхность внутреннего барабана, присоединяющегося к валу через шлицевую ступицу, на которую опираются зубья фрикционных дисков. Их износ затрудняет переключение передач, включение в нейтральное положение.

Сборку следует производить в последовательности, обратной разборке. При сборке важно, чтобы корпус сцепления имел axialный люфт 0,5 мм. Допускается отклонение расположения двух звездочек в одной плоскости макс. 0,5 мм.

Винтами М5 с полеричными отверстиями необходимо отрегулировать четыре пружины сцепления так, чтобы один из винтов был полностью вверх, а остальные

3 винта необходимо свертывать или заворачивать соответственно параллельному подъему фрикционных дисков. Правильную регулировку сцепления следует проверить таким образом: коробку передач включить на I-ю передачу, потом нажать рычаг сцепления — при этом заднее колесо должно легко вращаться. При двигателе, снятом с ходовой части, необходимо вращать ведущую звездочку. Перед монтажом левой крышки картера следует предохранить проволокой 1 мм винт регулировки пружин сцепления, необходимо затянуть замочные шпильки на грани так, завернутых с необходимым натягом на концы первичного вала коробки передач и колеччатого вала, а затем, очистив уплотнительные поверхности крышки, установить новую бумажную прокладку толщиной 0,3—0,4 мм (может быть изготовлена и дома из бумаги ватман) на поверхность, смазанную тонким слоем герметика, и левую крышку смонтировать при помощи зажимных винтов. Для натяжения зажимных винтов крышки требуется большая отвертка с деревянной ручкой, точно входящая в прорезь винта и открытый лезвийный ключ 9 мм (который устанавливается на соответствующее место отверстия, снабженного лысками). Натяжение следует начинать у винта при вале пускового рычага и продолжать по ходу часовой стрелки снизу влево, а в верхней части крышки — справа.

Коробка передач и механизм переключения передач

Демонтаж механизма переключения передач: после завинчивания гайки М8 поводка выключения сцепления удалить винт с потайной головкой, закрепляющий крышку селектора, а затем можно снять крышку корпуса

селектора вместе со стрелкой (рис. 26). С оси селектора снять пружину возврата и центрирующее кольцо пружины.

При помощи торцового ключа 10 мм вывернуть 4 винта М6 основания корпуса селектора, затем можно снять селектор, смонтированный на основании. Вынимать его следует так: вокруг штока поворачивающейся вилки поворачивают весь механизм налево и тогда селектор может быть вынут в наклонном положении.

Для демонтажа вала педаль ножного переключения передач следует сперва демонтировать сцепление и пусковой механизм. Педаль ножного переключения передач с упором, штоком и вилкой вращения после этого легко могут быть выдвинуты.

Рис. 26.

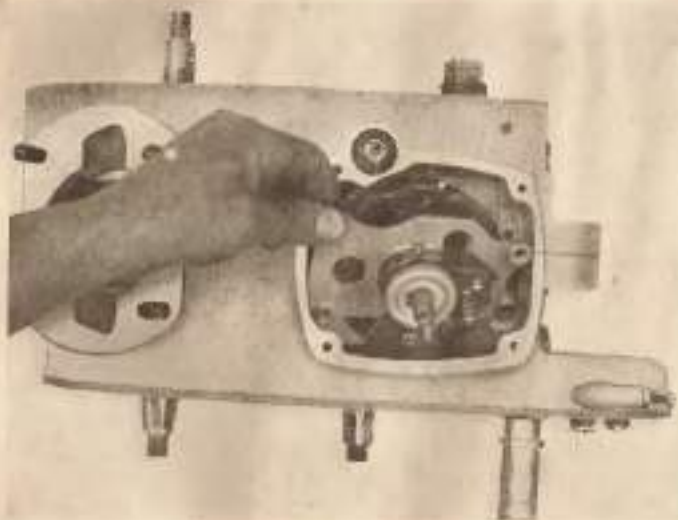


Рис. 27.

Стержень вилки переключения можно вытолкнуть в направлении звездочки. После удаления шплинта на стороне сцепления могут быть вынуты вилки переключения передач. Проверить износ боков вилок переключения передач. При боковом износе более 0,1 мм заменить вилки новыми, следя за тем, чтобы вилка переключения, поставленная на стержень, не натягивалась в фазе передвижения шестерни. Это проверяется нейтральным положением коробки передач путем свободного вращения колеса и проверкой зазора вилок.

Демонтаж коробки передач для демонтажа шестерен и валов коробки передач необходимо разобрать картер на две части. Последовательность разборки: демонтаж

двигателя, демонтаж цилиндра и поршня, демонтаж электропроводки, сцепления, пускового механизма и механизма переключения передач. (Рис. 27.) Соединить кулачки шестерен первой и четвертой передач, благодаря чему устраняется возможность вращения. Затем вывернуть гайку М14×1,5 с левой резьбой, снять звездочку с конуса вала вместе с шестерней привода спидометра при помощи съемника с двумя винтами. Удалить шпонку. Вывернуть болты картера, и после этого можно разжать правый и левый половины картера. Для монтажа картера рекомендуется приобрести специальный монтажный инструмент, поворачиваемый монтажный стенд для картера, и во время монтажных работ уделить большое внимание чистоте. При обратном монтаже следует тщательно промыть в бензине детали, прочистить и смазать маслом кистью в чистом месте. Необходимо обращать большое внимание на чистоту помещения, в котором производится монтаж и на чистоту монтируемых деталей, так как даже невидимые невооруженным глазом частицы пыли, отложившиеся на поверхности скольжения или на подшипниках, могут преждевременно вызвать износ деталей и заедание.

Разборка привода спидометра: после удаления винтов М8, а также винта закрепления конца гибкого вала можно выдвинуть гибкий вал. Необходимо вынуть шплинт 2 мм, а затем из отверстия корпуса можно вытолкнуть вал червяка.

Монтаж коляски

Мотоцикл типа Паннония Т-5 может эксплуатироваться и с коляской. Наиболее подходящей является легкая коляска марки «Дуна» с алюминиевым кузовом.

Учитывая мощность мотоцикла в 250 см³, собственный вес коляски может быть макс. 70 кг. Вторично подчеркивается, что коляску разрешается соединять только с обкатанным мотоциклом. Мотоцикл с коляской, нагруженной в 2 человека + багаж (ок. 20 кг) может развивать скорость 80 км/час. Путевая скорость 70 км/час. До монтажа боковой коляски необходимо заменить малую звездочку с 15 зубьями. Параллельно с этим, если хотим чтобы и спидометр работал правильно при изменяющемся передаточном отношении, следует заменить и валик привода спидометра на 15 зуб.

При установке мотоцикла необходимо установить поворотные шаровые шарниры так, чтобы рама мотоцикла находилась горизонтально как в продольном, так и в поперечном направлениях. Колесо коляски должно находиться примерно на 160 мм оси впереди заднего колеса. Колесо регулировать при помощи прямых шпенок, поставленных возле колес мотоцикла и коляски. Планки должны касаться пневматических шин колес в двух точках. Расстояние между планками при измерении перед первым колесом должно быть на 40—55 мм меньше, чем за задним колесом. Уклон колеса коляски отрегулирован на заводе, ввиду этого, если рама коляски установлена горизонтально, получается необходимый угол уклона колеса. (Рис. 28.)

Центр тяжести мотоцикла Паннония, из-за большого хода амортизатора, находится довольно высоко, ввиду чего следует тщательно отрегулировать угол уклона мотоцикла. Как правило, соответствующим является угол уклона в 3—5°, который может быть легко отрегулирован при помощи регулировочных винтов тит. Обращается внимание на то, что в случае применения боковой коляски демпфер руля всегда должен быть натянут в

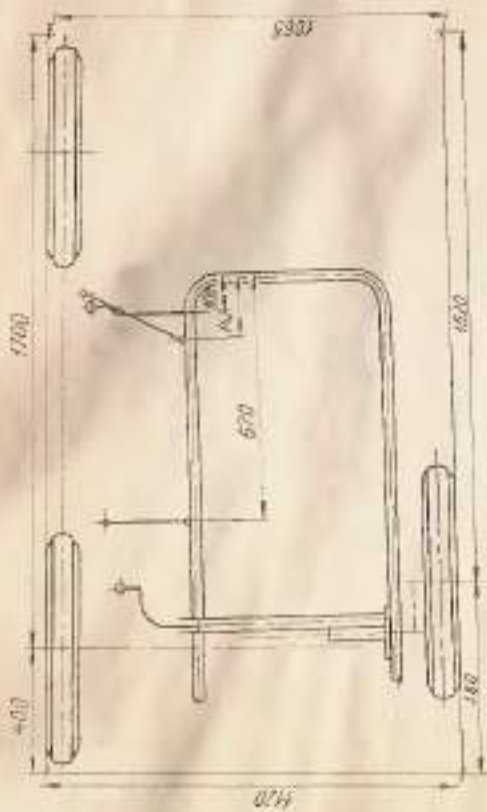


FIG. 28.



FIG. 29.

необходимой мере. Этим предотвращается возможное шиммирование руля, которое встречается часто при эксплуатации с коляской. (Рис. 29.)

Коляска к мотоциклу типа Т-5 прикрепляется в раме при помощи хомута. На мотоцикле выпуска 1967 года прикрепление коляски к мотоциклу будет производиться при помощи глазков, приваренных к трем точкам рамы.

Систематический уход за мотоциклом

Сверх монтажных работ, выполняемых по необходимости, очень важен систематический и добросовестный технический уход. На мотоцикле очень много деталей, периодическая смазка которых является необходимой. Если не производить периодическую очистку, то появляются помехи.

Вследствие резонанса у болтов могут появляться ослабления. Это может вызвать аварию. Для предупреждения вышеизложенного рекомендуется в определенные сроки выполнять операции по уходу, указанные в таблице. Многие неприятности можно избежать, если тщательно выполнять проверку и смазку, предусмотренные после пробегов, указанных в таблице.

Определение и ремонт дефектов

По отдельным признакам возможных помех можно сделать выводы о причинах неисправностей и благодаря этому, легко произвести ремонт.

На основании практического опыта в приложенной таблице дается информация о признаках источников помех и о способах их устранения. Мы надеемся, что эта таблица не понадобится Вам, но если все-таки появятся помехи, она окажет Вам помощь в быстром определении и исправлении дефектов.

	Часы работы, 500 км									
	1 000 км	500	1 000	2 000	4 000	10 000	15 000	20 000	25 000	30 000
* При поездках системно екскурсий										
1. Проверить уровень масла в коробке передач	x									
2. Смазать цепью в коробке передач. Смазать, промывать, заправить (1,5 л моторного масла)		x	x	x	x	x	x	x	x	
3. Проверить работу сцепления, отрегулировать свободный ход			x	x	x	x	x	x	x	x
4. Осмотреть свечи зажигания, промывать зажигание		x	x	x	x	x	x	x	x	x
5. Смазать цепь зажигания						x				x
6. На смазанном подвеске суппорта, проверить клапан, почистить масло			x	x	x	x	x	x	x	x
7. Удалить нагар из выпускной системы и клапана						x	x	x		x
8. Проверить, а возможно сменить поршневые кольца						x	x	x	x	x
9. Проверить и отрегулировать натяжку переднего колеса					x	x	x	x	x	x
10. Проверить, смазать контактной смазкой цепь сцепления			x	x	x	x	x	x	x	x
11. Очистить отложения в фильтре бензинового крана	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
12. Демонтировать датчиковый кран, промывать его, проверить бензиновый кран		x	x	x	x	x	x	x	x	x

	Число км.ж.										
	500 км	1 000 км	500	1 000	3 000	5 000	10 000	15 000	20 000	25 000	30 000
При показании счетчиков километров											
13. Проверить карбюратор и прорегулировать его регулировку											
14. Проверить, смазать воздушный фильтр											
15. Проверить, отрегулировать подшипниковую часть руля											
16. Смазать подшипники вращающихся частей											
17. Смазать маслом ролики сцепления и рычаг тормоза											
18. Разобрать вращающуюся рукоятку дросселя карбюратора, проверить и смазать ее											
19. Проверить наличие и уровень керосинной лампы											
20. Смазать маслом и задний подшипник и залить 20 см ³ моторного масла											
21. Смазать и отрегулировать привалочную шпильку											
22. Проверить натяжение цепи в привалочной шпильке											
23. Проверить и смазать консистентной смазкой подшипники задних звездочек											
24. Проверить регулировку клапанов заднего клапана											

	Число км.ж.										
	500 км	1 000	500	1 000	3 000	5 000	10 000	15 000	20 000	25 000	30 000
При показании счетчиков километров											
25. Проверить и отрегулировать термостат											
26. Проверить и в случае необходимости смазать тормозные колодки											
27. Проверить, смазать консистентной смазкой подшипники колес											
28. Смазать консистентной смазкой вала тормоза											
29. Проверить, смазать консистентной смазкой подшипниковую часть задних звездочек											
30. Проверить напряжение на клеммах аккумуляторной батареи и уровень электролита, проверить, смазать консистентной смазкой подшипники											
31. Проверить работу приборов электрооборудования											
32. Проверить и в случае необходимости обмотать электрические провода											
33. Проверить и подтянуть все болты и гайки											

Признак	Внешность	Ремонт
1. <i>Легко различаются по внешности</i>		
Двигатель не заводится	Загорелся бензиновый насос	Если бензобак в топливной камере, то следует проверить топливную камеру или же проверить часть топливной камеры. В противном случае необходимо очистить баклер.
	Загорелся воздушный очиститель	Демонтировать воздушный очиститель, тщательно промыть его в бензине, а затем промыть масляным бензином, установить обратно.
	Пересох топливный насос	После удаления топливного насоса прокрутить вручную на тугоую петлю, а затем установить обратно насос.
Отсутствует зажигание	Нет зазора в прерывателе или загорелся прерыватель катушки. Трещины на воздушном контакте	После снятия прерывателя определить зазор прерывателя или проверить контакт. Демонтировать из двигателя воздушный контакт и заменить новым.
	Зажигание и свечи зажигания	В случае сбоя свечи разобрать и прочистить ее, свечу проверить тонким прокатом шпатель. Бензином. Бензином не рекомендуется. Перед установкой свечи, проверить искру.
	Перегрев двигателя или катушка	Снять охлаждающую часть двигателя. Сменить катушки зажигания.
	Кабель зажигания пробивает, искра выключается	Сменить кабель.
	Конденсатор пробивает	Установить новый конденсатор.
	Сила искры от розеточной трубки свечи падает	Установить индукционную трубку.
Двигатель нагревается	Смесь бензин бензином	В карбюраторе установить воздушный баклер.
	Двигатель работает с отставанием зажигания	Установить соответствующий опережения зажигания (°-ми)

Признак	Внешность	Ремонт
	Полос воздуха	Проверить карбюраторный клапан, возможно заменить его.
	Между цилиндром и шестерней просачивается воздух	Подложить прокладку, если просачивается прокладочный воздух, то сменить прокладку для цилиндра.
	Промасливание между ребрами цилиндра	При помощи отвертки полностью очистить от грязи клапан до стенок цилиндра.
	Много масла в выпускной трубе, выхлопной трубе и шумит	Демонтировать выпускную трубу, при соответствующем положении поршня прочистить канал.
Тормоза горючего не работают	Сцепление пробуксовывает	Волрегулировать сцепление правильно.
Двигатель стучит, дергается	Чрезмерно большое опережение зажигания	Отрегулировать соответствующий зазор (слабый ход).
	Несогласованная работа смеси бензин и масла	Избегать допускать все топливо и направлять правильной смеси.
Коробка передач переключается туго	Отрегулировать сцепление	Отрегулировать трос, в случае необходимости разобрать, прочистить.
Рулевое управление шумное, из машины идет при этом слышимый шум	Сожать руль осебля	Волрегулировать ступицы руля, соответствующим образом.
Моторчик сцепления шумит, заглох, слышны сильные гудения	В гидравлическом амортизаторе задний колесок мало масла	Демонтировать и снять подшипник, заменить предусмотренным амортизаторным маслом.
При торможении слышится шум, слышны тормозной эффект	Тормозные колодки изношены, накладки стираются с барабана	Привести новые тормозные колодки.
	При слабом тормозном эффекте без шума, накладки износилась маслом	Тормозные колодки демонтировать, колодки промыть бензином и прочистить прокладочной деталью.

Признак	Исправимость	Ремонт
Сильный гул/шум из левой половины агрегата	Проверить натяжение ремня, проверить работу двигателя	Сила натя прорезинерованной шпильки
После холостого прогона двигателя продолжает работать	Детонация, Калильные свечи, выходящая искра, выходящая искра, выходящая искра	Установить свечу, соответствующую тепловому числу 223
	В головке цилиндра и на головке поршня большое отложение нагара	Демонтировать цилиндрную головку, удалить нагар с поршня и в внутренней части цилиндра
	Деформировались контактные группы замка зажигания	Демонтировать замок зажигания, и заменить все регулировки контактов, смонтировать замок обратно
На мотоциклах с зажиганием электронного типа, при включении мотоцикла мотор, свет, зву, сигнал не работают	Аккумуляторная батарея разряжена, недостаточное напряжение	Аккумуляторную батарею необходимо зарядить, а возможно отремонтировать, заменить электроток
	В проводке обрывки, в коробе фар, в датчике фары, и стояночного тормоза	Проверить все узлы, заменить по необходимости
Ослабление с выключением зажигания, когда зажигание работает, освещение мотоцикла слабо, не дает больше света	Параллельно проос	Отрегулировать переключатель зажигания, если поршня внутренней проос, то заменить весь блок/внутренний проос
После пуска двигателя остается на холостом ходу	Поршень ступень головки вето, поджимает клапаны, прооса	Проверить гибкий вал, заменить по необходимости
Спидометр не работает	Одна из звездочек изношена. В ходе работы шестеренки проскакивают	Сила звездочки или шестеренки
При езде мотоцикл идет с рывками, ощущается шум в косяках задних колес	Изнашены резинки, выходящая искра, выходящая искра	Демонтировать заднее колесо и установить 4 новые резинки задним ходом
При повороте и съезде с дуги шум из заднего колеса	Подшипники подшипника	Демонтировать колеса. Смазать подшипники
Треск, шум при езде на холостом ходу		

2. Исправимость электрического зажигания

Признак	Исправимость	Ремонт
Прогаревшая дельта/электронная свеча	Свечи имеют завышенные или низкие	Сменить
	Кабель зажигания короткий, отсоединяется от выключателя или от прожигающего элемента. Выключатель зажигания имеет завышенные. После демонтажа проверить выключатель зажигания	Сменить
	Подсоединение к свече 2 провода с длиной 4 и 15 см длина не превышает 30 см	Предоставить не замыкает, кабель зажигания контакту катушки. Контактный контакт толстого
	На выводе 2 пробынка с длиной 4 мм длина не превышает 30 см	Остаток длины проволоки скрутить или заизолировать. Контактный контакт толстого
	Моторчик не работает, искра не вылетает, или искра отбрасывается боковым выключателем	При отключении провода 2 дефекта устраняются. Деталь с короткими контактами следует сменить
	Конденсатор зажигания имеет завышенные	Сменить
	Провод, идущий к прорывателю, имеет завышенные	Презервать завышенные, заменить выходящий провод, заменить
Прогаревшая дельта/электронная свеча	Внутреннее замыкание	Сменить конденсатор
Двигатель глохнет при повороте газа, задний блок осуществляется с 2 пробынками		Если с выводу 2 подсоединить новый конденсатор, то дефект устраняется

Признак	Неисправность	Ремонт
Двигатель работает только на высоких оборотах и заглохнет только тогда, когда	На низких оборотах искра ослабла. Зазор в прерывателе зажигания большой	Отрегулировать
Зажигание при длительной эксплуатации работает с перебоями, в особенности при высокой частоте оборотов	Зазор в прерывателе зажигания мал; если искра погаснет, то фырканье купается или короткими, вследствие чего бакелитовый контакт сильно изнашивается	Отрегулировать фыр прерывателя, либо, в необходимых случаях, заменить фыр
Зажигание плохо работает с перебоями и является работоспособным только при малой скорости. При сильном износе катушки зажигания кабели зажигания, при подключении свечей к свечному блоку слышатся треск искры	Близко к катушке зажигания пробит, искры проскакивают в жерло магнита	Сменить катушку зажигания
Двигатель нельзя остановить замком зажигания	Обрыв провода 2 (провода 2 и 59 присутствуют)	Сменить
Фара не горит	Провод освещения лампы с лампой зажигания ослаб	Исправить
Фара не горит без лампы	Обрыв или замыкание в проводке	Сменить
Фара не горит без лампы светом	Лампа неисправна	Сменить
Нет зарядки аккумулятора от генератора	Переключатель зажигания лампы зажигания с лампой стоп-сигнала. Замыкание лампы зажигания больше 6 н. 3 в. у.	Сменить
	Сильный износ контактов генератора	Сменить
	Аккумулятор стартовый с неравномерной плотностью	Перезарядить, проверить + — (— = масса)

Советы по вождению мотоцикла

Ознакомив с особенностями мотоцикла, мы хотим предложить несколько практических советов, которые могут оказать Вам помощь при вождении мотоцикла.

Пуск мотоцикла

В холодную погоду легче всего запускать двигатель таким образом, что открывают бензиновый кран (ручка крана повернута вниз), выдвигают ручку бензинового корректора и, без подачи газа, 2—3 раза нажимают на пусковую педаль. Потом устанавливают ключ зажигания в замок до упора, после чего энергичным нажатием пусковой педали и подачей немного газа запускают двигатель. После пуска короткое время разогревают двигатель, потом передвигают обратно ручку бензинового корректора в первоначальное положение и трогаются с места.

При горячем двигателе не пользоваться ручкой бензинового корректора (обратить внимание на то, чтобы после остановки в каждом случае закрыть бензиновый кран). Пуск двигателя в каждом случае должен производиться одним энергичным нажатием пусковой педали. Если бензиновый кран был оставлен открытым и получился передлив бензина в мотоцикле, наклоненном на боковой упор, то мотоцикл следует наклонить на левую сторону

и при полной подаче газа несколько раз нажать пусковую педаль. Если не удастся «проветрить» перелившийся бензин, то, вывернув свечу зажигания, необходимо удалить из камеры сгорания двигателя масляные пары поворачиванием несколько раз.

Вождение

Очень важно пользоваться педалью переключения передач и рычагом сцепления согласованно с рукояткой дросселя карбюратора. При пуске, полностью нажав рукоятку сцепления без подачи газа, однократным подъемом педали ножного переключения передач включить первую передачу, а затем, дав немного газа, медленно отпустить рычаг сцепления, особенно осторожно в том месте, где трение сцепления начинает передавать усилия двигателю. Не резко выжимать сцепление, и не давать чрезмерно много газа. Без пользования сцеплением вообще не переключать передачу.

На 1-ой передаче разгоняют мотоцикл до скорости 15—25 км/час. Потом, сняв газ и заткнув рычаг сцепления, снова повернуть педаль переключения передач до отказа. Рычаг сцепления отпустить при небольшой даче газа.

2-ой передачей пользоваться в пределах скоростей 20—40 км/час, потом переключить на 3-ью передачу, которой соответствует диапазон скоростей 30—60 км/час.

При скорости 50 км/час можно включить 4-ую передачу, на которой можно ехать с любой скоростью. В зависимости от дорожных условий, разумеется, при понижении включить обратно коробку передач в такой же последовательности.

Всегда стремиться к передвижению на наиболее выгодной передаче, нужной для беспрепятственной езды. Необходимо избегать работы двигателя с рывками, так как это понижает срок службы двигателя. При езде с полной подачей топлива не забывать особенностей двухтактного двигателя и снимать газ на короткие периоды (промыть двигатель воздухом).

В случае остановки, при понижении скорости, постепенно включать обратно скорости. Приобретя необходимые навыки, малыми подачами газа можно достичь синхронизации включений, их полную бесшумность.

При остановке у светофоров в каждом случае выполнять переключение в нейтральное положение и только перед отъездом включить первую скорость.

Двигатель, работающий при неподвижном мотоцикле в выключенном сцеплении, может вызвать преждевременный износ механизма выключения сцепления.

Следует упомянуть и о торможении.

Мотоцикл Паннония Т-5 имеет высокоэффективный тормоз. Используя его отличное свойство, можно ездить безопасно и с большими скоростями.

Основное правило: пользоваться совместно обоими тормозами так, что передним тормозом осуществляется дополнительное более мягкое торможение. Это увеличивает эффективность заднего тормоза. Важность вышесказанного обстоятельства подтверждается нижеприведенными данными:

При предполагаемой скорости передвижения 100 км/час	
Тормозной путь при пользовании только ручным тормозом	86 м
При пользовании только ножным тормозом	93 м
При пользовании обоими тормозами	56 м

Следует отметить, что торможение наиболее эффективно не тогда, когда шина уже скользит по дороге, а тогда, когда на границе скольжения имеется полное сцепление по соприкасающейся с дорогой поверхности покрышки.

Важно это и ввиду того, что при резком торможении с отягощенной колес и проскальзыванием их, управление мотоциклом почти не возможно. При езде на высоких скоростях такое проскальзывание может вызвать серьезные несчастные случаи.

Полезный совет. Если на шоссе случайно была превышена скорость, допускаемая на поворотах, то следует тормозить только до начала поворота, а потом, пользуясь сцеплением и подкачкой газа, включить наиболее низкую передачу, сильно опираясь на подножки. Таким способом, можно относительно безопасно брать повороты на относительно большой скорости, но более правильно начинать поворот с более осторожным предварительным торможением.

На стоянке лучше пользоваться боковым упором на правой стороне рамы мотоцикла, но обращается внимание на то, что это не рекомендуется на рыхлых грунтах, так как мотоцикл может опрокинуться, что может привести к утечке бензина и электролита аккумуляторной батареи, а также к повреждению мотоцикла.

Если мотоцикл остается без охраны, то после поворота руля до отказа направо в каждом случае закрыть мотоцикл рулевым замком. На шоссе дорог часто приходится преодолевать крутые подъемы и безопасно спускаться по длинным уклонам. До начала крутого подъема всегда следует включить необходимую передачу. Быстрое переключение на более низкие передачи мотоцикла, катящегося по крутому уклону, затруднительно даже для

обычных водителей, а еще труднее пуск заново остановившегося двигателя.

На трудных и длинных уклонах ускорению мотоцикла препятствовать в первую очередь включением двигателя, т. е. торможением двигателя. Следует пользоваться тормозами только в том случае, если это не достаточно. Общее правило — на длинных уклонах спускаться всегда на той же передаче, которая применялась бы при подъеме на той же местности. Таким образом, можно предотвратить опасный разгон мотоцикла и чрезмерную нагрузку тормозов. По крутым уклонам не разрешается выключать двигатель, так как новое включение двигателя, едущего на большой скорости, может вызвать поломку, а следовательно замедление в таких случаях следует достигать исключительно за счет колесных тормозов.

Однако, эти советы не достаточно для безопасного движения. Если у владельца мотоцикла не имеется достаточного опыта, он должен водить свой мотоцикл с осмотрительностью и осторожностью, до приобретения необходимых навыков и только потом ездить на больших скоростях.

Мы надеемся, что эти инструкции по монтажу и наши советы дадут вам возможность хорошо ознакомиться с вашим мотоциклом и совершать длинные поездки, принимая во внимание особенности, характерные для этого мотоцикла.

Адреса гарантийных мастерских по ремонту мотоциклов

Для Вашей информации прилагаем перечень условий продажи, гарантии и послепродажных, действительные для типов мотоциклов, согласно которым Вы можете требовать проведения гарантийного ремонта Вашего мотоцикла в мастерских гарантированного ремонта, адрес которых мы также приводим!

Адрес мастерской	Наименование	Телефон
1. Москва, проезд Дзержинский, дом 10	Центральный спортивно-технический клуб ВЛСО «1 русский разряд» Цех № 3 Ленинградская	АД 9—83—64
2. Ленинград, Коллонтаевская проезд, 3		Г—2—62—81
3. Библиотека, ул. Гурья Успенского, 79	Валдайская фабрика «Электромонтаж» Мастерская по ремонту мотоциклов	30—93
4. Дзержинский, ул. Коркина, 9	Мастерская по ремонту мотоциклов	52—17
5. Давыдов, Пушкинская, Университетская, 6-а	Мастерская по ремонту мотоциклов, мотоциклов и автомашин	
6. Запорожье, Прованс борет, ул. 7-го мая, 14	Мастерская по ремонту мотоциклов и мотоциклов Автомашин	5 4—69—03
7. Киев, Покровская 28		
8. Крайний Фог, Рудник им. Фрунзе	Мастерская по ремонту мотоциклов и мотоциклов	
9. Давыдов, ул. Академическая Курганская, 17	Специализированная мастерская технического обслуживания мотоциклов	7—34—83 1—75—83
10. Лыткарино, Аккумуляторная, 1	Мотомастерская № 1	
11. Овечья, ул. Бульварная, 30		
12. Свердловская, Училищная ул. 40	Автомастерская	
13. Харьков, Пискаревская, 5	Цех № 2 по ремонту мотоциклов и мотоциклов	1—77—59
14. Минск, ул. Жданова, 1	Минская станция технического обслуживания	4—72—82
15. Вильнюс, проспект Красной Армии, 217	Продвинутая станция технического обслуживания автомобилей	5—32—91
16. Рига, ул. Районная, 49	Мастерская по ремонту мотоциклов	6—38—13
17. Таллин, ул. Койлула, 34	Мастерская гарантийного ремонта мотоциклов	16—63
18. Кашанов, Армянская ул. 51	Копельцевская фабрика Электромеханикоагрегат	37—13

Адрес мастерской	Наименование	Телефон
19. Волгоград, Кавказский рынок	Механическая мастерская Ремонт мотоциклов	44—20—42
20. Красноярск, Кузнецкая ул. 21	Красноярский комбинат Металлообработка	48—13
21. Ростов-на-Дону, Дипломатический пер. 183	Автомастерская	6—41—62
22. Саратов, Астраханский пер. 20	Цех ремонта мотоциклов станция технического обслуживания автомобилей	7—20—24
23. Москва Б—13, Нарвальный пер. 4	Производственный комбинат автомобильных машин Мастерская только для гарантийного ремонта	1—16—036

По вопросу приобретения запасных частей к мотоциклам венгерского производства после гарантийного срока, Вам следует обращаться только в торговую сеть по месту покупки мотоцикла, или же заказы направлять в адрес специализированной базы

Посадитора г. Москва Ж-211, Овчинниковская наб. 8,

при этом обязательно указать марку и год выпуска приобретенного Вами мотоцикла. Владелец мотоцикла, проживающий в Москве, обслуживает специализированный магазин «Мотолюбитель».

69.0574 -- ТИШОПДА БОН КИТАПЪ. ИВАНОВИЧЪ

Pannonia T5 Owner's Manual