DANUVIA

125

köbcentiméteres motorkerékpár  
használati és kezelési utasítás



Danuvia Szerszámgépgyár

Budapest XIV., Angol u. 10-20. Tel: 297-310

## Műszaki leírás

Motor: Egyhengeres, kétütemű, hurkos (schnürle), lapos dugattyús motor, a sebességváltóval egy blokkba építve. A forgattyústengely golyóscsapágyakkal, a hajtókar görgőscsapággyal csapágyazott.

Furat és löket 54 mm

Hengerűrtartalom 123 cm3

Kompresszióviszony 1:6,5

Teljesítmény 5,5 LE

Fordulatszám 4800 ford/perc

Porlasztó Egyfúvókás, tűzszabályozós, elzárható levegőszűrővel

Gyújtóberendezés Lendkerékmágnes AVF GV4—25/6

Világítás 6 Volt, 25 Watt

Fényszóró 130 mm átmérőjű fényszóró 6 V, 25,25 wattos égővel, a kormányra szerelt biluxkapcsolóval, a fényszóróba szerelt kilométerórával

Jeladó berendezés Egyenáramú elektromos kürt

Erőátvitel A motorblokkban edzett, korrigált fogaskerekekkel, a hátsó kerékre lánchajtással

Áttételek Első sebesség 1:23,54, második sebesség 1:11,64, harmadik sebesség 1:7,84

Sebességkapcsolás Félautomatikus, lábkapcsolóval a bal oldalon

Indítás Berúgóval a bal oldalon

Váz Kettős bölcsőváz

Első villa Teleszkóp rendszerű hosszú tekercsrugóval

Hátsó villa Lengővilla tokozott tekercsrugókkal, 3 állású hidraulikus lökésgátlóval

Nyereg Kettős sportnyereg laticel gumival, műbőr bevonattal

Gumiabroncsok Elöl-hátul 2,75 x 19"-os levegőnyomás első kerékben: 1,3 atm, hátsó kerékben egy személynél: 1,9 atm, hátsó kerékben két személynél: 2,3 atm

Hajtólánc 1/2" x 1/4" 96 tag

Benzintartály Sport kivitel gumiba ágyazva, kb. 17 liter, ebből tartalék 2 liter. Háromállású, vízzsákos benzincsap

Szerszámtáska Kétoldalt a borítólemezben elhelyezve

Önsúly Üzemanyag nélkül 95 kg

Utazósebesség 55—60 km óránként

A motor végsebessége 85 km/óra

Üzemanyag-fogyasztás 2,5—3,2 liter/100 km utazási viszonyoktól függően

Kerék és fék Cserélhető kerekek, gumiba ágyazott erőátviteli csapokkal. 160 mm átmérőjű teli fékdobok hűtőbordákkal, 40 mm szélességű fékpofákkal, mechanikai működtetéssel

Keréktávolság 1250 mm

Összhossz 1980 mm

Max. szélesség / magasság 730 mm / 1000 mm

Legalacsonyabb szabad magasság 220 mm

Nyeregmagasság terheletlenül 770 mm

## A motorkerékpár helyes használata

A Danuvia 125 cm3-es motorkerékpár kényelmes utazás biztosítása céljából elöl teleszkopikusan rugózott villával, hátul lengővillával, ballongumival és kettős sportnyereggel van ellátva.

Közúti forgalomban csak a biztonságos közlekedésnek megfelelő járművel szabad közlekedni, ezért motorunkkal csak abban az esetben induljunk útnak, ha az mind a rendészeti, mind a műszaki előírásoknak teljes mértékben megfelel! A motor beindítása előtt meggyőződünk a sebességváltó üres állásáról, kinyitjuk a benzincsapot és az úszóház fedelén levő úsztatógombot néhányszor lenyomjuk. A slusszkulcs benyomása után a berúgókart erőteljesen lenyomjuk, mire a motor beindul.

Hidegben a motor beindítását megkönnyíthetjük azáltal, hogy a porlasztó levegőszűrőjét (részben vagy teljesen) mindaddig elzárjuk, amíg motorunk üzemi hőmérsékletre fel nem melegszik. Ha felmelegedett motort zárt szűrővel járatunk, ez a motor leállását vonja maga után.

Meleg motornál tartózkodjunk az úsztatógomb lenyomásától, mert ez túlszívást eredményez! Túlszívott motort a motor kifúvatásával hozhatunk üzemképes állapotba.

A kifúvatást a gyertya és a forgattyúteret elzáró csavar — ez a forgattyús tengely alatt a ház alján van elhelyezve — kicsavarása után a berúgókar többszöri erőteljes lenyomásával végezhetjük el.

A motor beindítása után a nyeregben kényelmesen elhelyezkedve indulunk. A Danuvia 125 cm3-es motorkerékpár indítása a többi motorkerékpár indításával megegyezően a következő módon történik:

Bal kezünkkel behúzzuk a tengelykapcsoló emeltyűt (kuplungot), bal lábunkkal lenyomjuk a sebességváltókart, ezáltal bekapcsoljuk az első sebességet, majd a tengelykapcsoló emeltyű lassú kiengedése és a gázfogantyú magunk felé csavarása után a motorkerékpár megindul.

A sebesség növelése ezután a gázadagolással, a fogantyú további csavarása útján történik kb. 10—15 km óránkénti sebesség eléréséig. A sebesség további növelését a második, majd a harmadik sebesség kapcsolása biztosítja. A második, ill. harmadik sebesség kapcsolásakor jobb kezünkkel magunktól ütközésig elcsavarjuk a gázfogantyút, ezzel csaknem egyidőben behúzzuk a tengelykapcsoló-emeltyűt és bal lábunkkal erőteljesen ütközésig felhúzzuk a sebességváltókart. Ezzel a második 30—40 km/óra sebesség elérése után a harmadik sebességet is bekapcsoljuk. Haladás közben a sebesség további változását a gázszabályozó-fogantyú elcsavarásával változtathatjuk. Fékezésnél a gázszabályozó-fogantyút magunktól ütközésig elcsavarjuk (elvesszük a gázt), majd a tengelykapcsoló-emeltyű behúzása után jobb lábunkkal óvatosan rátaposunk a fékpedálra. Fékezésnél használjuk az első kerékre ható kéziféket is!

A korszerűsítés következményeként a parkírozásnál való biztosítást motorkerékpárjainkon az Elzett Vasárugyár által gyártott kormányzár bevezetésével tettük lehetővé. A kormányzártartót a váz elülső részén, a kormánytok bal oldalán helyeztük el, mely alatt a kormány 37°-os balra fordításával, alsó villafej furatával együttesen biztosítja a kormányzár dugórészének behelyezését.

## Bejáratás

Új, illetőleg generáljavított motor bejáratására nagy gondot kell fordítanunk, mert ez a motor teljesítményét és élettartamát nagymértékben befolyásolja. A bejáratást sík úton csak egy személlyel terhelve végezzük! Új motorral elővigyázatosan haladjunk! Bejáratáshoz 1: 15 keveréket használjunk kb. 3000 km útszakasz megtételéig (tehát 1 liter olajat keverjünk 15 liter benzinbe)! Nem előírás szerinti bejáratás esetén a motor túlmelegedése következik be, és a dugattyú megszorulhat a hengerben, ekkor azonnal be kell húznunk a tengelykapcsolót, és pár percre meg kell állnunk és csak a motor lehűlése után folytathatjuk utunkat. Nagyobb mérvű és többszöri megszorulás vagy rendellenesség esetén forduljunk kivizsgálás végett a szervizhez!

500 km után az első szervizvizsgálatnál a sebességváltóházban levő olajat ki kell cserélni.

Bejáratásnál 1500 km-ig a következő sebességeket tartsuk be:

I. sebesség 15 km/óra

II. sebesség 30 km/óra

III. sebesség 40 km/óra

1500—3000 km-ig:

I. sebesség 15 km/óra

II. sebesség 35 km/óra

III. sebesség 50 km/óra

Üzemanyag keverési aránya 3000 km-től 1 :20

Bejáratott motornál ajánlható sebességek:

I. sebesség 20 km/óra

II. sebesség 40 km/óra

III. sebesség 60 km/óra

## Tüzelőanyag és kenés (olajozás)

A motor tüzelőanyaga benzin és olaj keveréke 15: 1, illetőleg 20:1 keverési arányban. Javasoljuk az Arol 2T jelű olaj használatát. A keverési arány betartása fontos, mert olajban szegény keverék használata a csúszófelületek erős kopását idézi elő, sőt azok berágódásához vezet.

A benzint és az olajat az előírásnak megfelelően minden esetben a tartályba öntés előtt külön kannában kell összekeverni, és csak szűrőn keresztül szabad a tartályba tölteni. Arol 2T jelű kétütemű olaj használata esetén a keverést nem kell elvégezni. A tüzelőanyagba kevert olaj a motorba jutva kicsapódik, és automatikusan keni a motor belső részeit.

A sebességváltó fogaskerekeit jó minőségű MM 60 motorolajjal kenjük! Minden 3000—5000 km megtett út után kenőolajat kell cserélni. A sebességváltó-szekrény feltöltéséhez kb. 0,7 liter olaj szükséges. A leeresztést a ház alsó részén elhelyezett furatokon keresztül végezzük! A töltést elvégezhetjük a motorház bal oldali fedelén levő nagy zárócsavaron keresztül.

A sebességváltó-olaj szintjét (nívóját) a fedél zárócsavarjának kicsavarása után tudjuk ellenőrizni, mert az olajnak a menetes furat alsó szintjéig kell érnie.

A hátsó lengővillatengelyt 2000 km-enként zsírzópumpával kell utánakenni.

A kormány golyós támcsapágyait 5000 km-enként kenjük.

1000 km-enként olajozni kell az első féket, tengelykapcsolót és porlasztót működtető bowdenokat. Az első és hátsó kerekek csapágyainak, valamint a fékemelő kulcstengelynek a zsírozását nem szabad túlzásba vinnünk, mert ez utóbbinál a fékfelületre kerülő zsír a fékek csúszását idézi elő. A lendkerékmágnes megszakítókalapácsának akadálytalan működése érdekében a kenőfilcet legalább félévenként zsírral telíteni kell. A zsírozáshoz Zs-100 minőségű gépzsírt használjunk!

## Tisztítás és kormozás

Motorkerékpárunkat tartsuk mindig tisztán! A lakkozott felületekre száradt sarat megnedvesített puha ruhával töröljük le! Az olajos részeket petróleumos ecsettel mossuk tisztára! Vízsugárral történő tisztításnál óvjuk a porlasztót és az elektromos részeket a vízsugártól, mert a gépre sugárban zúduló víz üzemzavart és a rozsda ellen nem védett részek megrozsdásodását idézi elő. Az elektromos részekbe jutott víz zárlatot, illetőleg gyújtási zavarokat okoz.

Használat közben a henger károsterében a dugattyú felső felületén, a kipufogócsatornában, -csőben és a hangtompító dobban korom rakódik le. Ez a hengerben öngyulladást és a csatornák, valamint a dob eltömődése miatt teljesítménycsökkenést idéz elő. A korom kitisztításáról minden 3000 km után gondoskodni kell. A tisztítás a következő módon történik: a hengerfej leszorító anyáinak lecsavarása után mindkét kezünkkel a hengerfej alá nyúlva lehúzzuk a hengerfejet, majd a hengert. A rárakódott koromréteget nem túl éles szerszámmal eltávolítjuk, vigyázva arra, hogy a felületeket ne sértsük meg. Ugyanígy tisztítjuk meg a dugattyú felső felületét is. A dugattyú palástjára rakódott koromréteget nem szabad letisztítani. Ha a dugattyúgyűrűk kerületüknek nagy részén feketék, akkor azokat ki kell cserélni, mert már rosszul tömítenek. Kicserélés szükséges akkor is, ha a gyűrűvégek közötti légrés 1,00 mm-nél nagyobb. Az új gyűrűk beszerelésénél a végek közötti hézagnak 0,1—0,2 mm-nek kell lennie. A dugattyúgyűrűk mérete Ø 54x2,5 mm.

A kipufogócső kormozása 6—8000 km-es üzem után válik szükségessé.

A hengerfej és a henger felhúzódásánál, a kipufogócső felszerelésénél új tömítések szükségesek.

## Forgattyúház (karter)

A forgattyús hajtómű, a sebességváltómű, a kapcsoló automata, a tengelykapcsoló és a lendkerékmágnes egy négyrészes könnyűfém házba van beépítve. A forgattyúsház két középső részébe van beágyazva a forgattyústengely és a sebességváltó a kapcsoló automatával. Ez a két középső darab (függetlenül a tengelykapcsolót, lendkereket és a lánckereket borító fedéltől) alkotja a motor törzsét, és külön is össze van csavarozva. A kétütemű motor jó működésének alapfeltétele a tökéletes karterkompresszió. Ennek biztosítása céljából a fedéldarabok között papírtömítést, a forgattyústengely csapjainál rugós tömítőgyűrűt (simmering) alkalmaztunk. A tömítések megsérülése esetén azokat feltétlen ki kell cserélni, mert a sérült tömítés kifújást idéz elő, ami a motorteljesítmény csökkenését vagy teljes üzemképtelenséget von maga után.

Minthogy a forgattyúsház szétszereléséhez különleges keréklehúzók szükségesek, ezért azt nem ajánlatos házilag elvégezni.

## Sebességváltó és tengelykapcsoló (kuplung)

A motor forgásának átvitele a hátsó kerékre a tengelykapcsolón, a sebességváltó különböző fokozatain és a láncon keresztül történik (erőátviteli szervek).

A sebességváltó arra szolgál, hogy a motor teljesítőképessége — egy fogaskerékpár helyzetváltoztatása révén — mindig kedvezően kihasználható legyen, és ezáltal a menet közben fellépő ellenállások (pl. emelkedők) leküzdhetők legyenek. A sebességváltó a forgattyúsházba van beépítve. Indulástól az utazósebesség eléréséig három fokozaton keresztül biztosítja a zökkenőmentes, sima felgyorsulást. A sebességváltó különböző fokozatainak használatakor a motor és a hátsó kerék közti áttételt változtatjuk meg.

A tengelykapcsoló rendeltetése, hogy a motor és az erőátviteli szervek (sebességváltó, lánc, hátsó kerék) között gyorsan oldható kapcsolatot létesítsen, és esetenként (indulás, sebességváltás, lassítás, megállás), ha arra szükség van, azt megszüntesse. A tengelykapcsoló lehetővé teszi, hogy a motor forgató ereje a motorkerékpár indításánál fokozatosan az erőátviteli szerveknek átadható és menet közben — ha szükséges — megszüntethető legyen. A tengelykapcsoló a motor bal oldalán levő fedéllel lezárt térben olajfürdőben van elhelyezve. A tengelykapcsoló parafázott és sima tárcsáit nyolc húzórugó szorítja össze a tengelyek kapcsolat állapotában. A tengelykapcsoló-emeltyű behúzásakor (kuplungozás) megszüntetjük a tárcsák egymás közti kapcsolatát. A tengelykapcsoló helyes, csúszásmentes beállítása a bal fedélen levő nagy zárócsavar kicsavarása után az állítócsavar segítségével végezhető el. A tengelykapcsoló-emeltyűt holtjátékkal kell beállítani. A holtjáték az elméleti út ¼-énél több nem lehet.

A holtjáték beállítása a forgattyúsházban (karter), a hengertőnél elhelyezett állítócsavarral történik.

## Sebességváltó automata

A Danuvia 125 cm3-es motorkerékpáron a sebességkapcsolást félautomatikus váltó biztosítja. Az automata a forgattyúsházban a sebességváltóval közös térben van elhelyezve. A sebességek kapcsolását a motor bal oldalán levő kar ütközésig való le- vagy felhúzásával végezzük. Az egyes kapcsolások után a kar visszatér középállásba. A sebességváltót üresjáratba úgy állítjuk, hogy az I., illetőleg a II. sebességről a kart röviden felhúzzuk vagy lenyomjuk.

## Lánc

Az erőátviteli szervek legjobban igénybe vett része, ezért annak karbantartására nagy gondot fordítsunk! Minden 1000 km után petróleumba mártott ecsettel mossuk le, majd 70—80°-ra melegített grafitos faggyúban (60 dkg faggyú, 15 dkg grafitpehely) 10 percig mozgatva főzzük! A faggyúból kiemelve felakasztjuk, és a felesleget lefolyatjuk.

A lánc helyes beállítását gondosan végezzük el, mert a túl feszes lánc rongálja a lánckereket, sok energiát emészt fel, és így a motor teljesítőképessége csökken! A laza lánc verődik és rángatása folytán töréseket idézhet elő.

A lánc akkor van helyesen beállítva, ha egyik ágát 15—20 mm mélyre ujjunkkal be tudjuk nyomni.

## Porlasztó

Az égéshez szükséges üzemanyag a porlasztón keresztül jut a motorba. Szívásnál a porlasztón keresztül áramló levegő apró benzincseppeket ragad magával, amelyek elpárologva, benzingőz alakjában kerülnek a forgattyús térbe.

A benzinben levő olaj a forgattyús térben lecsapódik, és a futófelületeket keni.

A keveréklevegő helyes keverési arányát a fúvóka átmérője és a tolattyú szabályozó tűjének állása határozza meg. A porlasztó 80-as fúvókával van ellátva, ezen nem ajánlatos változtatni.

Melegszik a motor, ha üzemanyagban szegény keveréket kap. Ezen úgy segíthetünk, ha az elzáró tolattyún levő szabályozó tűt egy-két rovátkával feljebb állítjuk.

A porlasztó állandó benzinszintjét tűszeleppel ellátott úszó biztosítja. Az úszóval vezérelt szelep meghibásodása túlfolyást idéz elő. Megszüntetése végett a szelepet ki kell tisztítani, és ha az úszó lyukas, azt ki kell cserélni (meg kell forrasztani), esetleg a szeleptűt fészkével össze kell csiszolni.

A légszűrő használat folyamán eltömődik, ezért azt kb. 1000 km-enként olajos petróleumban ki kell mosni.

## Váz, üzemanyagtartály, nyereg

A Danuvia 125 cm3-es motorkerékpár váza kettős bölcsőváz. A váz hidegen vont acélcsőből készül, erősített kormánytokkal.

Az üzemanyagtartály és a kettős sportnyereg felerősítésére közös csavar szolgál. A kétrészes tartály kb. 17 liter üzemanyag befogadására alkalmas. Ez kb. 650 km-es út megtételéhez elegendő.

## Első teleszkóp

A Danuvia 125 cm3-es motorkerékpár a kényelmes utazás biztosítása végett teleszkóp rendszerű első villával van felszerelve. A villa legnagyobb lengéshossza 100 mm.

A villaszárak kiszerelése a kerék, a sárvédő, a fényszóró levétele után a felső zárócsavar, majd a teleszkópburkolat leszerelését követően történhet meg.

A rugóstagok házi szerelését nem ajánljuk, azok meghibásodása esetén javítás végett forduljunk a szervizhez!

A kormányok összeszerelésekor ügyeljünk arra, hogy a kormány könnyű elfordíthatósága ellenére is a rögzítő anya erősen legyen meghúzva!

## Rugóstag hátsó lengővilla

A motorkerékpár hátsó kereke lengővillás felfüggesztésű. Az alkalmazott szerkezeti kialakítás egy és két személlyel való terhelés esetén is kielégítő rugózást biztosít. A hátsó tengely legnagyobb lengéshossza 65 mm.

A rugózás lengéscsillapítása végett 70 cm3 OT. 35 lökésgátló olajjal kell a rugóstagokat feltölteni.

A különböző terhelések minden igényt kielégítő rugózása végett progresszív rugóval ellátott három állású rugóstagokat alkalmazunk. Egy személy esetén alapállásban, két személy esetén a második állásban a (DV-1081) középső állítóhüvely elfordításával, a harmadik állásban pedig még a (DV-1082) felső állítóhüvely elfordításával érjük el a megfelelő rugó-előfeszítést. A rugóstagban levő olaj mennyisége 70 cm3. Az állítóhüvelyek elfordítását a (V-460) hajtóvassal végezzük.

A rugóstagot a vázhoz, valamint a lengővillához két-két anyával biztosítjuk.

A két-két anya eltávolítása után a rugóstag leemelhető. A rugóstag szétszerelése nagy óvatossággal történjen, mert a rugó előfeszítése miatt szerelésnél szétugorhat! Célszerű esetleges meghibásodás esetén a szervizhez fordulni.

## Az első kerék kiszerelése

A kerék ki- és beszereléséhez a motorkerékpárt állványra állítjuk. Kiemeljük a fékhuzalt, majd a tengelyanyát kulccsal megfogva a szerelőrúd segítségével a tengelyt kicsavarjuk. A tengely kihúzása után a kerék a villákból kiesik.

A visszaszerelés fordított sorrendben történik. Gondosan figyeljünk a fék beállítására!

## A hátsó kerék kiszerelése

A kerék kiszerelése előtt a fékvonórúdon levő állítóanyát eltávolítjuk, majd a fékvonórudat kiemeljük a fékkarból. A tengely fejfuratán keresztüldugott hajtóvassal a tengelyt kicsavarjuk, majd kihúzzuk. Ezek után a kereket a fékfedéllel együtt kivehetjük. A kerék kivétele után a lánckerék a forgórészen marad.

A visszaszerelés fordított sorrendben történik. Gondosan ügyeljünk a fék beállítására!

## A fékek beállítása

A Danuvia 125 cm3-es motorkerékpár fékjei igen hatásosak. A fék helyes beállítására fordítsunk kellő gondot, mert a biztonságos közlekedéshez jól működő fékek szükségesek!

Az első féket a jobb mellső fedélen levő állítócsavar segítségével állítjuk be úgy, hogy az a kerék könnyű elforgása mellett fékezésnél ne idézhessen elő kerékcsúszást. A fékemeltyűt is — megegyezően a tengelykapcsoló emeltyűjével — holtjátékkal kell beállítani. A holtjáték itt sem lehet nagyobb az emelési út negyedrészénél.

A hátsó féket a fék vonórúdján levő állítóanyával állítjuk be úgy, hogy a fékpedál 15—20 mm-es holtjátéka után kezdjen fékezni, és erősebb rátaposással terhelt gépnél a hátsó kerék megcsúsztatható legyen.

A csapágyak túlzott zsírozása miatt a fékdob felmelegedésénél a zsír megolvad és ráfolyik a fékfelületre, és csúszást idéz elő. Ezen a pofák és a dobok gondos megtisztításával segíthetünk. A tisztítást benzinnel végezzük! A fékkulcsokat évenként egyszer Zs-100 zsírral kenjük! Ezt oly módon végezzük, hogy a fékfelületre zsír ne kerüljön!

## Fényszóró

A motorkerékpár az éjszakai közlekedés biztonságosabbá tétele céljából 130 mm átmérőjű, cseppformájú fényszóróval van felszerelve.

A fényszóró parabolatükrében két izzószálú izzó szolgáltatja az országúti és városi világítást, melynek kapcsolását a kormányra szerelt „Bilux"-kapcsoló segítségével eszközölhetjük.

Ezenkívül a bilux lámpa alatt van elhelyezve az akkumulátorról táplált park izzó, melynek kapcsolása ugyancsak a lámpafej kapcsolójával történik. A fényszóró bekapcsolásával egyidejűleg már a rendszámtábla megvilágítását szolgáló hátsó lámpát is bekapcsoltuk.

A fényszóró park izzója 6 V 1.5 W 2676 típ. számú.

A fényszóró bilux izzója 6 V 25/25 W 1514 típ. számú.

A hátsó lámpa két izzóval van ellátva abból a célból, hogy a fékezés alkalmával egy stopkapcsolón keresztül narancssárga színű fényjelzéssel jelezzük fékezésünket a közlekedésben. Ez a stopizzó 6 V 5 W 2615 típ. számú.

A rendszámtábla és a macskaszem megvilágítását pedig 6V 3W 7537 típ. számú szoffita izzó látja el.

## Gyújtó-világító berendezés

A motorkerékpár elektromos áramszolgáltatását (6 V) 25 W teljesítményű váltóáramú (generátor) dinamó szolgáltatja. A generátor az állórészből és lendkerékmágnesből áll. Az állórészen nyer elhelyezést a gyújtó, világító és töltő tekercs az áramsűrítő (kondenzátor) és a megszakító kalapács a wolfram érintkező csavarokkal.

A lendkerék a mágnes szegmenseket magában foglaló lendítő koszorúból és a forgás közben automatikusan vezérlő bütykös agyból áll.

A gyújtásnak a sűrítési ütem alatt a felső holtpont előtt kell megtörténnie.

A generátor által fejlesztett elektromosság kábeleken keresztül jut el az izzókig, illetőleg a gyertyáig.

A Danuvia 125 cm3-es motorkerékpárhoz használható legalkalmasabb gyertya a 14-175. Szikraköz 0,5 mm.

## Gyújtásbeállítás

Használat folyamán a megszakító kalapácson levő wolfram érintkezők elfogynak, ennek következtében a gyújtás elállítódik. A helyes beállítás a következő:

Leszereljük a mágnesvédő fedelet, valamint a hengerfejet, a dugattyút felső holtpontra állítjuk. Ezután a lendkereket a jelölt forgásiránnyal ellentétes irányba fordítva a megszakításnak, illetőleg a kalapácsok nyitáskezdetének a dugattyú 3,6—3,8 mm-es süllyedése után kell megtörténnie. Nyitott kalapácsoknál a wolfram érintkezők között 0,35—0,45 mm-nek kell lennie a hézagnak.

A felső holtpont a lendkerék előre-, majd hátraforgatásával könnyen megkereshető. A pontos megszakítást egy csavarhúzó segítségével az alaplemez megfelelő elcsúsztatásával állítjuk be.

## A gumiabroncs karbantartása és szerelése

A motorkerékpár drótbetétes gumiabroncsainak mérete 2,75 × 19". Az abroncsok felfújásánál figyeljünk arra, hogy az első kerék nyomása 1,3 légkör, a hátsó kerék abroncsa 1,9 (két személynél 2,3) légkör nyomáson legyen! Mind az alacsony, mind a magas nyomás az abroncsok idő előtti elhasználódásához vezet.

Óvjuk gumiabroncsainkat a túlzott melegtől, olajtól és benzintől, mert ezek is ellenségei a guminak.

Az abroncsokat a kerekek kiszerelése után szerelővasak segítségével szereljük.

A leeresztett abroncsot a földre fektetjük, lábunkkal ellentétes oldalon — a szelepnél — a drótbetét alá nyúlva a köpenyt kiemeljük. A kiemelést 6—8 cm-es lépésekkel kezdjük meg, mindkét szerelővasat használva. Óvakodjunk a perem túlzott feszítésétől, mert az a drótbetét elszakadásához vezethet, ami az abroncs tönkretételét jelenti.

A zárósapka és a szelepanya lecsavarása után a tömlő kiemelhető.

A tömlőt a következő módon szereljük vissza:

A gyengén felfújt tömlőt behelyezzük a köpenybe, majd a tömlőszelepet átdugjuk az abroncs szelepfuratán, és egy-két csavarással ráhajtjuk a szelepanyát.

A köpeny alsó peremét — amely már az abroncs mélyágyában a szelepnél elhelyezkedett — szerelővasunkkal több apró fogással átemeljük az abroncs peremén. A felső perem átemelését a szeleppel szemközti helyről kiindulva kezdjük meg. A munkát fakalapáccsal vagy lábbal való betaposással végezzük el! A szerelővas tömlőkicsípést és peremrongálódást idéz elő, ezért annak használatát mellőzzük! Az utolsó kalapácsütésekkel a szelepnél fejezzük be a munkát! Az abroncs felfújása közben a köpeny jó elhelyezkedése végett többször ütögessük a földhöz az abroncsot!

A motorkerékpár alkatrészeit feltüntető táblákban szereplő golyóscsapágyak gazdálkodás alá vont cikkek, beszerezhetők a KERAVILL-nál.

A Simmering gyűrűket, belső és külső rögzítőgyűrűket (seeger gyűrűk) forgalomba hozza az Autó- és Alkatrészkereskedelmi Vállalat.

A szabványos csavart, anya rugósalátétet és sasszegeket forgalomba hozzák a vas- és edényboltok.

A csillaggal megjelölt alkatrészek nem képezik kereskedelmi forgalom tárgyát.