



MOTOCYKL WSK 125 „KOS”

Instrukcja obsługi
i uprawnienia gwarancyjne

WYTWÓRNIA SPRZĘTU KOMUNIKACYJNEGO
„PZL – ŚWIDNIK”
21-045 Świdnik

MOTOCYKL WSK 125 „KOS”

Instrukcja obsługi
i uprawnienia gwarancyjne

WYDAWNICTWA PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO „WEMA”
WARSZAWA 1981

UPRAWNIENIA GWARANCYJNE

Departament Komunikacji Drogowej Ministerstwa Komunikacji dopuszcza do ruchu na drogach publicznych motocykle WSK o pojemności:

- 125 ccm — zaświadczenie KKD-4-104 D/78
- 175 ccm — zaświadczenie KKD-4-105 D/78

Przeglądy i naprawy gwarancyjne na obszarze PRL wykonują bezpłatnie autoryzowane Stacje Obsługi po okazaniu niniejszej gwarancji.

GWARANCJA nr 257-755.85.10

na motocykl klasy 125 ccm, nazwa KOS

Nr silnika 454876 Nr opony 1985 7072 2

Nr ramy 3458245 Nr opony

Data wydania motocykla z fabryki

STACJA SERWISU KOMUNIKACYJNY
"P. J. Świdnik"
Pracownia Serwisowa, Fabryczna
12-016 8111000 (pieczęć)

Właściciel motocykla J. Jankowski

Motocykl sprzedano dnia 25.10.1986

Gwarancja ważna do dnia 30.10.1987

Gminna "SAMOPOMOCY" CHŁOPSKA
Sklep (podpis sprzedawcy)
Dobre Miasto, ul. Pieczęć (pieczęć)

Prosimy sprawdzić obecność plomb fabrycznych i kompletność wyposażenia oraz dokładnie zapoznać się z treścią niniejszych uprawnień gwarancyjnych.

W przypadku zagubienia lub zniszczenia dowodu gwarancyjnego duplikat nie będzie wydany.

Producent gwarantuje nabywcy dobrą jakość i sprawne działanie pojazdu pod warunkiem, że motocykl będzie użytkowany zgodnie z przeznaczeniem i w normalnych warunkach eksploatacji określonych instrukcją obsługi i użytkownika.

W przypadku ujawnienia, w ustalonym gwarancją terminie, wad technicznych w motocyklu Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego zobowiązuje się bezpłatnie usunąć usterki w jak najkrótszym czasie, w ramach udzielonej gwarancji, za pośrednictwem autoryzowanej Stacji Obsługi, wg załączonego wykazu.

Wymiana silnika może być dokonana w porozumieniu z producentem motocykla, tj. z WSK-Świdnik.

W wykonaniu Zarządzenia Ministrów: Gospodarki Materialowej oraz Handlu Wewnętrznego i Usług z dnia 17.10.1978 r. (Mon. Pol. nr 34/78, poz. 131) liczbę napraw w okresie gwarancyjnym, po dokonaniu których nabywcy przysługuje prawo do wymiany motocykla na nowy, gdy nadal występują w nim wady, określa się na cztery. Za naprawę gwarancyjną motocykla WSK, zaliczoną do rachunku czterech napraw, uważa się: naprawę głównych zespołów motocykla, tj. silnika zablokowanego ze skrzynią biegów, ramy i kompletnego przedniego zawieszenia, które wymagają wymontowania ich z pojazdu i rozebrania podczas naprawy. Następne niesprawności motocykla według wyżej podanych kryteriów upoważniają nabywcę do żądania od sprzedawcy wymiany motocykla na nowy tego samego typu.

Po naprawie motocykla przez autoryzowaną Stację Obsługi w okresie gwarancyjnym użytkownik powinien sprawdzić mocowanie plomb, a w przypadku ich naruszenia — żądać założenia nowych.

Uwagi autoryzowanej Stacji Obsługi o sposobie eksploatacji motocykla przez użytkownika w okresie gwarancyjnym.

.....

.....

.....

Uwagi producenta w przypadku wprowadzonej zmiany warunków gwarancyjnych oraz inne informacje.

.....

.....

.....

WARUNKI GWARANCJI

§ 1. Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku udziela gwarancji na sprawną pracę motocykla w okresie 12 miesięcy użytkowania z przebiegiem nie większym niż 12 000 km, licząc od daty sprzedaży. Koszty gwarancyjne w tym czasie pokrywa producent. W przypadku dokonania naprawy gwarancyjnej po 24 miesiącach od daty wydania motocykla z fabryki koszty gwarancyjne pokrywa handel.

Po przeglądzie gwarancyjnym za następne regulacje — gaźnika, elementów sterujących, iskrownika i prądnicy płaci użytkownik.

§ 2. Gwarancja obejmuje bezpłatnie:

a) naprawy i wymianę części motocykla, jeżeli uszkodzenie nastąpiło wskutek wad materiałowych, wykonawczych lub konstrukcyjnych;

b) wykonanie przeglądu po przebiegu 300—500 km.

Koszt zużytych materiałów pędnych i smarów ponosi użytkownik. Przeprowadzenie przeglądu w SO nie jest koniecznym warunkiem zachowania ważności gwarancji. Przeglądu może dokonać właściciel motocykla we własnym zakresie. Fakt ten powinien odnotować na kuponie przeglądowym. Użytkownik we własnym interesie powinien przeprowadzać konserwację pojazdu zgodnie z instrukcją obsługi.

§ 3. Wszelkie usterki i uszkodzenia motocykla w okresie gwarancyjnym należy zgłaszać do najbliższej Stacji Obsługi, która w przypadku niemożności doprowadzenia niesprawnego motocykla do stacji wskaże środki transportu i pokryje koszt transportu. Przewóz może być dokonany tylko państwowymi środkami lokomocji.

§ 4. Czynności gwarancyjne nie będą wykonane w razie:

- a) upływu terminu ważności uprawnień gwarancyjnych,
- b) wypadku,
- c) niefachowej obsługi, złego magazynowania i uszkodzeń w czasie transportu,
- d) nieprzestrzegania zasad prawidłowej eksploatacji i konserwacji, szczególnie w okresie docierania,
- e) braku plomb,
- f) jakiegokolwiek przeróbki lub zastosowania części nietypowych dla motocykli WSK,
- g) udziału motocykla w imprezach sportowych i szkoleniowych.

§ 5. Gwarancji nie podlegają: łańcuchy, świece, łańcuch napędowy, akumulator (w przypadku zaskarczenia) i inne uszkodzenia powstałe z winy użytkownika.

§ 6. Termin gwarancji ulega przedłużeniu; jeżeli wymieniono wadliwy motocykl na nowy; wówczas gwarancja jest udzielona od nowa. Po wymianie całego zespołu (silnik, rama) gwarancji udziela się od początku. W innych przypadkach gwarancja na cały pojazd będzie przedłużona o okres, w jakim użytkownik był pozbawiony korzystania z motocykla, licząc od dnia zawiadomienia o uszkodzeniu.

§ 7. Stacja obsługi dokona dalszej naprawy gwarancyjnej pod warunkiem, że przegląd gwarancyjny był wykonany przez SO lub użytkownika w sposób podany w § 2, pkt b).

§ 8. Za zaginięcie lub zniszczenie motocykla w czasie, kiedy znajduje się on w naprawie odpowiedzialność ponosi Stacja Obsługi wykonująca usługę gwarancyjną.

Czynności podczas obsługi serowej motocykla

mające na celu doprowadzenie pojazdu do stanu prawidłowego, zapewniającego jego normalną i bezpieczną eksploatację. Należy sprawdzić:

- dokręcenie nakrętek, śrub i wkrętów,
- regulację hamulców,
- regulację sprzęgła i układów zasilania,
- regulację łańcucha napędowego i instalacji elektrycznej,
- prawidłowość ciśnienia powietrza w ogumieniu,
- prawidłowość założonych plomb fabrycznych,
- stan lakieru (bez uszkodzeń magazynowych); drobne uszkodzenia usunąć przez zamalowanie.

Potwierdzenie

dokonania przeglądu serowego

Prace wg wykazu czynności wykonała

placówka handlowa *WASK BT*

Data *8.1.85*

(podpis / pieczęć)

Nr

Naprawa gwarancyjna, protokół nr

Treść reklamacji

.....

Zgłoszono dnia Przebieg km

WYMIENIONO CZĘŚCI

Nr katalogowy	Nazwa części	Liczba sztuk
1.
2.
3.
4.
5.
6.

Wykonano dnia

Podpis użytkownika Podpis i pieczęć SO

Nr

Naprawa gwarancyjna, protokół nr

Treść reklamacji

.....

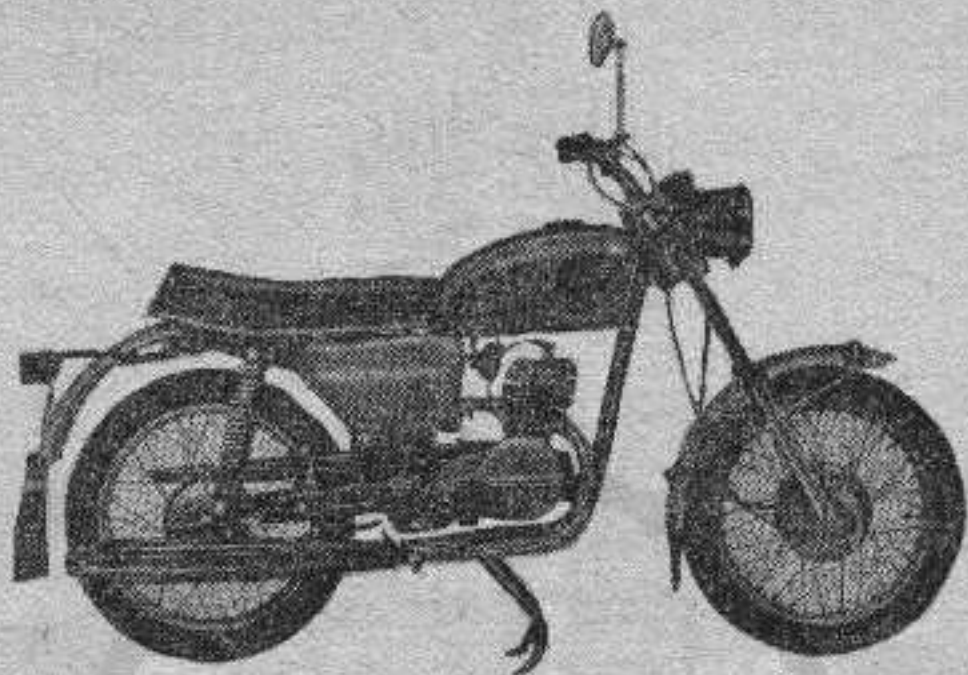
Zgłoszono dnia Przebieg km

WYMIENIONO CZĘŚCI

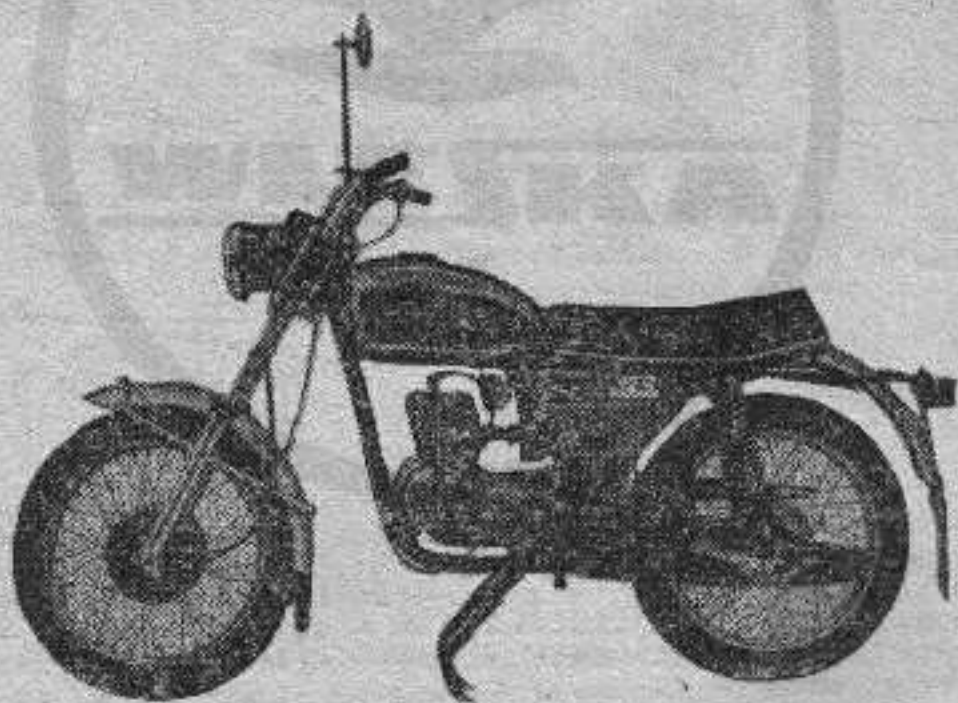
Nr katalogowy	Nazwa części	Liczba sztuk
1.
2.
3.
4.
5.
6.

Wykonano dnia

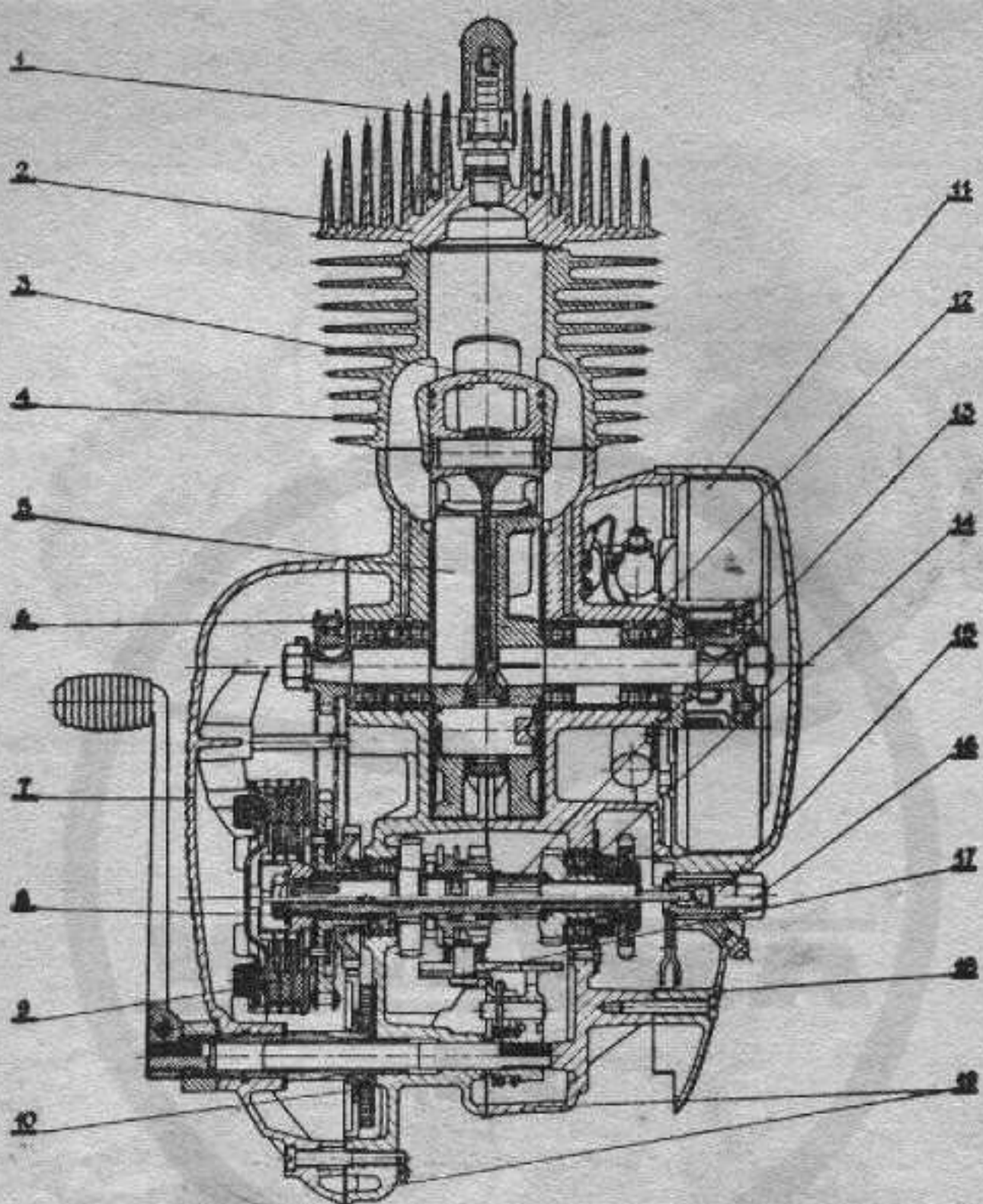
Podpis użytkownika Podpis i pieczęć SO



Rys. 1. Strona prawa motocykla

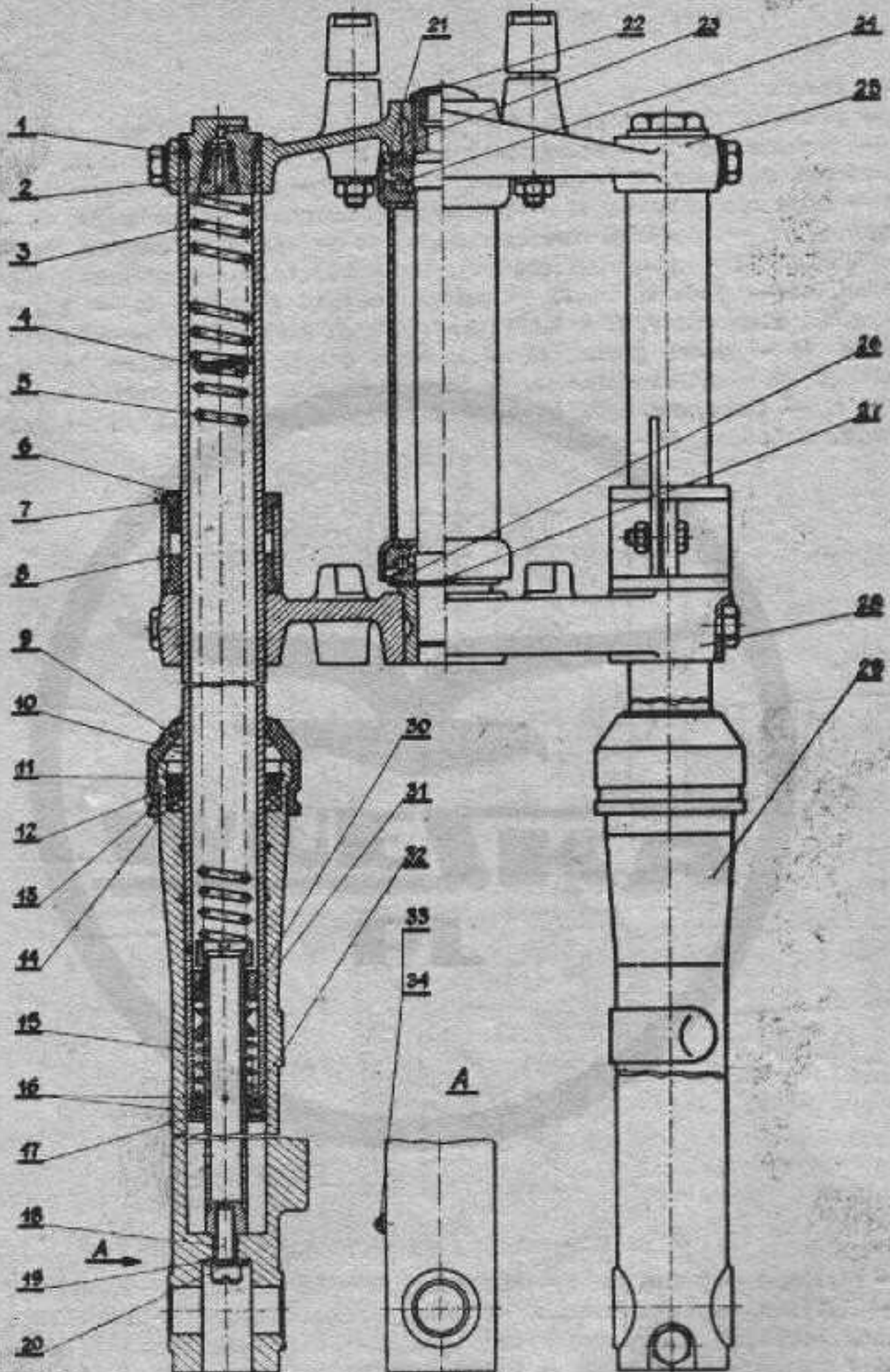


Rys. 2. Strona lewa motocykla



Rys. 3. Przekrój silnika

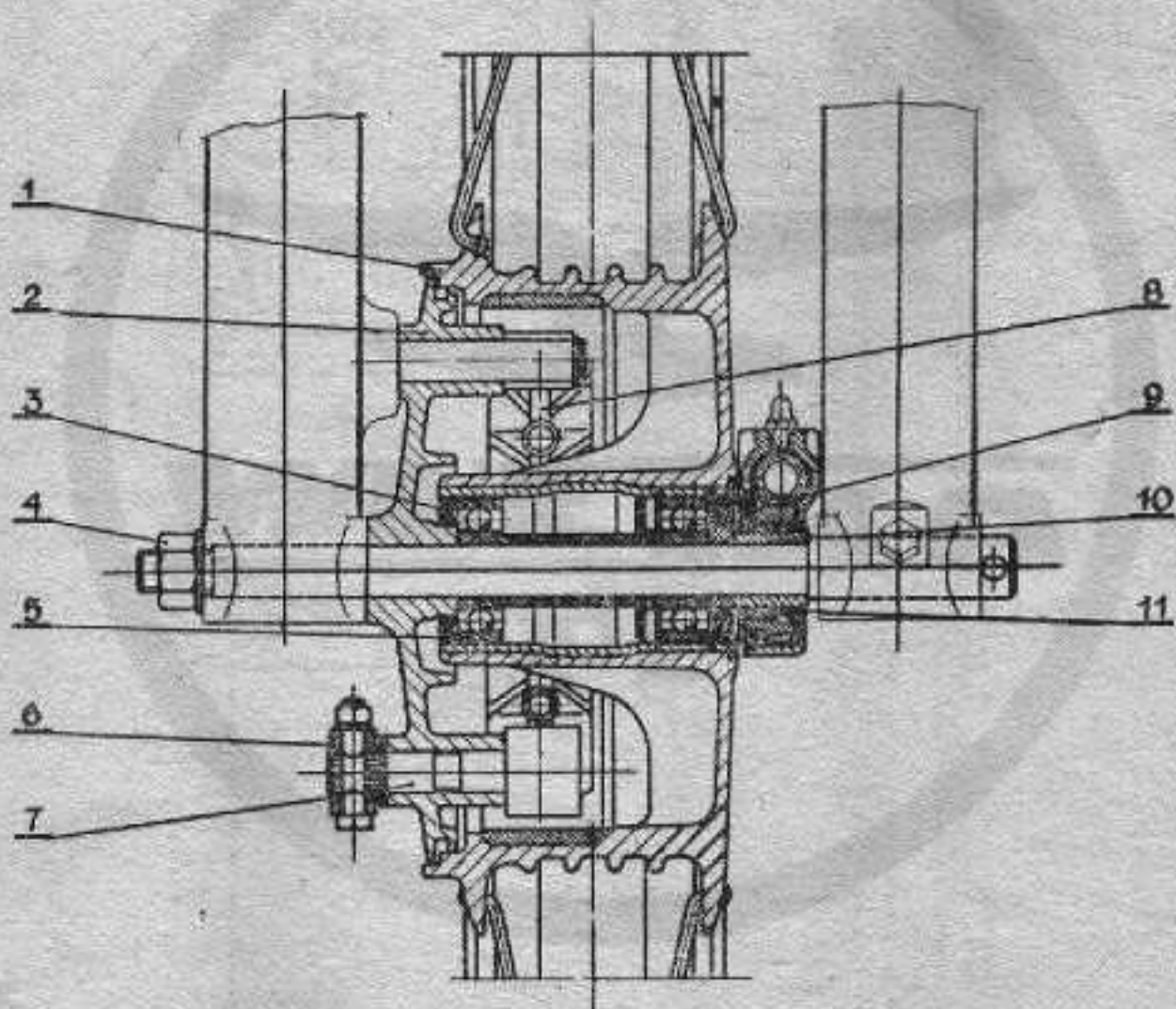
1 — świeca zapłonowa, 2 — głowica, 3 — tłok, 4 — cylinder, 5 — wał korbowy, 6 — łańcuch sprzęgłowy, 7 — lewa pokrywa silnika, 8 — łożysko kulkowe 6202, 9 — sprzęgło, 10 — rozrusznik, 11 — iskrownik-prądnicą, 12 — łożysko kulkowe 6203, 13 — skrzynia biegów, 14 — łożysko kulkowe 6004, 15 — wkręt regulacyjny sprzęgła, 16 — nakrętka ustalająca wkręt regulacyjny, 17 — mechanizm zmiany biegów, 18 — prawa pokrywa silnika, 19 — obudowa silnika.



Rys. 4. Przekrój zawieszenia przedniego

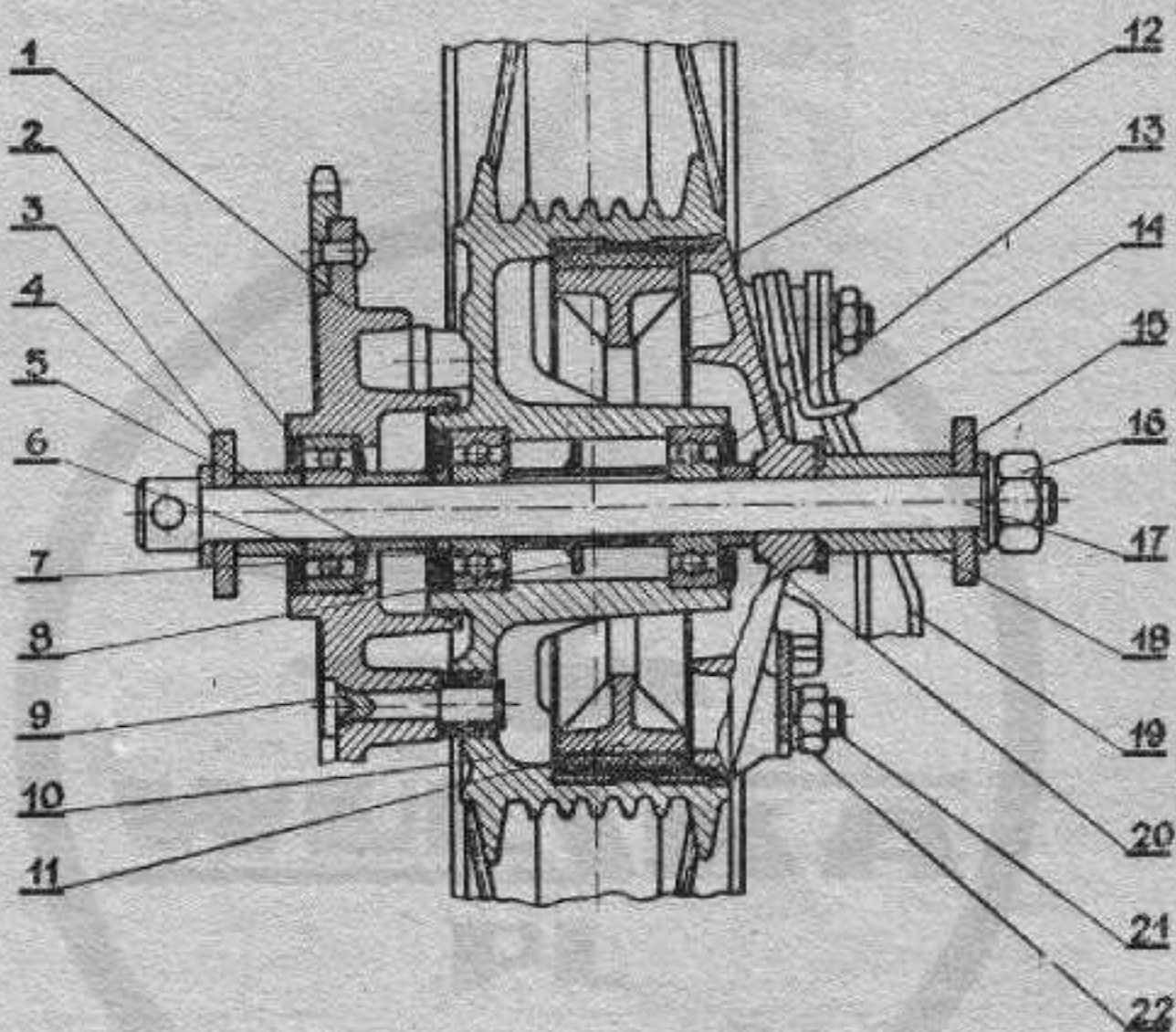
(cd. podpisu do rys. 4)

1 — pierścień uszczelniający, 2 — nakrętka, 3 — sprężyna pomocnicza, 4 — przekładka, 5 — sprężyna główna, 6 — blaszka masująca, 7 — pierścień gumowy, 8 — wspornik lampy, 9 — pierścień zgarniający, 10 — noga nieruchoma, 11 — pierścień osady, 12 — uszczelka, 13 — obejma, 14 — pierścień uszczelniający, 15 — sprężyna odbicia, 16 — podkładka, 17 — pierścień osady, 18 — wkret, 19 — podkładka skórzana, 20 — podkładka, 21 — osłona łożyska górnego, 22 — korek, sworznia kierownicy, 23 — nakrętka sworznia kierownicy, 24 — łożysko górne, 25 — półka górna, 26 — łożysko dolne, 27 — osłona łożyska dolnego, 28 — półka dolna, 29 — noga ruchoma, 30 — pierścień tłokowy, 31 — tłoczysko kpl., 32 — podkładka uszczelniająca, 33 — podkładka skórzana, 34 — wkret.



Rys. 5. Przekrój koła przedniego

1 — piasta, 2 — pokrywa, 3 — uszczelka łożyska piasty, 4 — nakrętka, 5 — łożysko kulkowe 6302, 6 — dźwignia hamulca, 7 — rozpięrcz szerek hamulca, 8 — szczęka hamulca, 9 — tuleja dystansowa, 10 — napęd szybkościomierza, 11 — tuleja dystansowa.

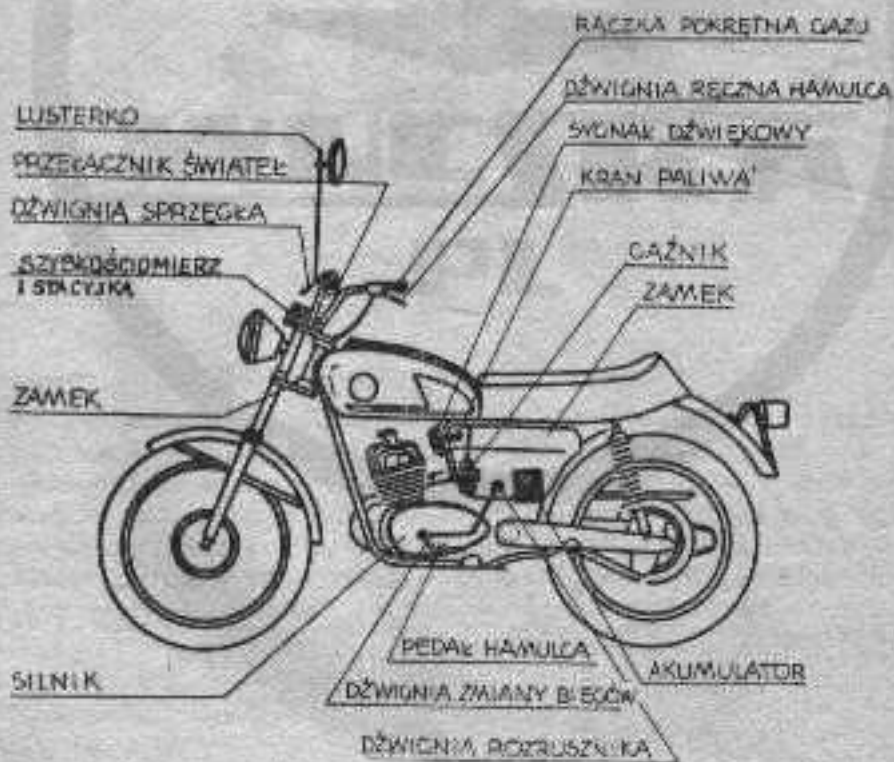


Rys. 6. Przekrój koła tylnego

1 — zabierak z zębatką, 2 — osłona uszczelki, 3 — prawe ramię wahacza, 4 — tuleja dystansowa, 5 — tuleja dystansowa, 6 — łożysko kulkowe 6202, 7 — łożysko kulkowe 6302, 8 — tuleja dystansowa, 9 — tuleja gumowa, 10 — piasta, 11 — szczeka hamulca, 12 — pokrywa, 13 — osłona uszczelki, 14 — sprężyna powrotna hamulca, 15 — lewe ramię wahacza, 16 — nakrętka, 17 — oś koła, 18 — tuleja dystansowa koła, 19 — ramię hamulca, 20 — tulejka dystansowa, 21 — nakrętka, 22 — blokator.



Rys. 1. Zawieszenie koła przedniego — wzelnik zużycia okładzin ciernych



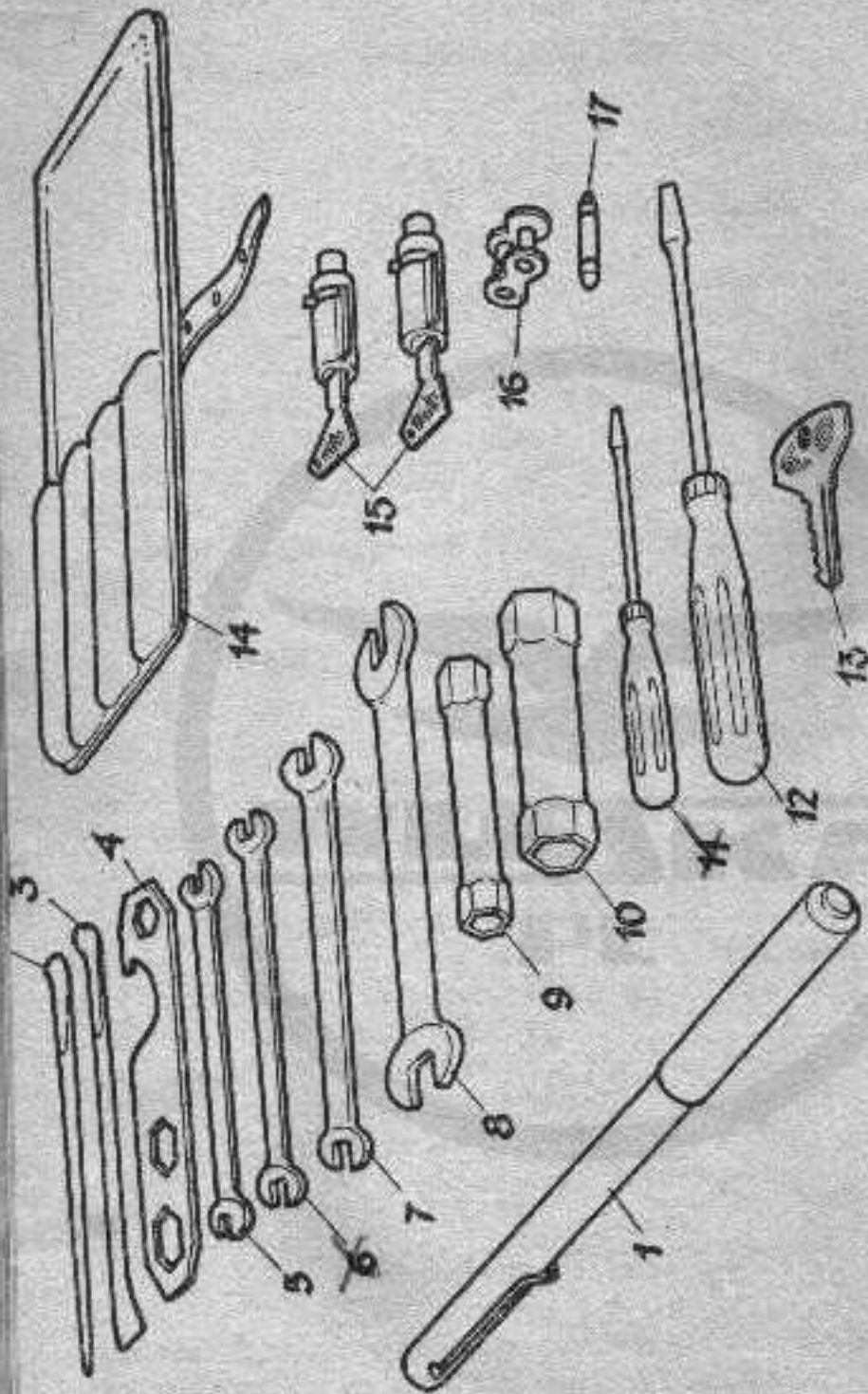
Rys. 2. Punkty sterowania

DANE TECHNICZNE

Masa pojazdu w stanie suchym	100 kg
Dopuszczalne obciążenie użytkowe	150 kg
Prędkość maksymalna	80 km/h
Średnie zużycie paliwa	2,8 l/100 km
Pojemność zbiornika	10,5 l
Typ silnika	051 — dwusuwowy, gaźnikowy z przepłukiwaniem zwrotnym
Moc efektywna	5,36 kW przy 5300 obr/min (7,3 KM)
Moment obrotowy	9,81 Nm przy 4600 obr/min (1,0 kGm)
Stopień sprężania	7,8:1
Średnica cylindra	52 mm
Skok tłoka	58 mm
Pojemność skokowa	123 cm ³
Smarowanie	mieszankowe
Gaźnik	G20M—2A
Zapłon	iskrownikowy
Akumulator	6 V, 8 Ah
Świeca zapłonowa	F80 lub 240 wg Boscha
Napięcie znamionowe	6 V
Skrzynia biegów	3-stopniowa—przełożenia: I bieg — 2,93 II bieg — 1,49 III bieg — 1,00
Sprzęgło	3-tarczowe, mokre
Hamulce	bębnowe

WYPOSAŻENIE NORMALNE

Wyposażenie normalne motocykla znajduje się w puszcze narzędziowej pod siodełkiem. Puzskę otwiera się po wyjęciu zamka.



Rys. 9. Wypożyczenie normalne

1 — pompka, 2 — łyżka do opon, 3 — łyżka do opon, 4 — klucz oczkowo-pazurkowy, 5 — klucz płaski dwustronny 7x8, 6 — klasec płaski dwustronny 10x12, 7 — klucz płaski dwustronny 13x17, 8 — klucz płaski dwustronny 19x22, 9 — klucz nasadowy 10x11, 10 — klucz nasadowy 19x21, 11 — wkręt montażowy mały, 12 — wkręt montażowy duży, 13 — kluczyki do stacyjki, 14 — pokrowiec, 15 — komplet zamków, 16 — ogniwo łączące łańcucha, 17 — bezpiecznik 3 A.

CZYNNOŚCI NIEZBĘDNE PRZY PIERWSZYM URUCHOMIENIU MOTOCYKLA

PRZYGOTOWANIE AKUMULATORA DO EKSPLOATACJI

Podczas uruchamiania motocykla niezbędna jest sprawna instalacja elektryczna. Główne jej elementy, to: iskrownik, akumulator, prostownik, lampy, sygnał i przewody łączące.

W motocyklu „Kos” stosowany jest akumulator sucholadowany. Uruchomienie tego akumulatora jest następujące:

- odciąć końcówkę zasklepionego wężyka,
- napęlnić akumulator elektrolitem (wodny roztwór kwasu siarkowego akumulatorowego) o ciężarze właściwym $1,26 \pm 0,01$ G/cm³,
- po upływie 0,5 godziny uzupełnić poziom elektrolitu i wkręcić korki komorowe.

Akumulator może być eksploatowany bez ładowania tylko wówczas, jeżeli w ciągu najbliższej doby motocykl, w którym jest on zamontowany, odbędzie dłuższą jazdę. W przeciwnym przypadku należy go naładować prądem o natężeniu 0,5 A w ciągu 10 godzin.

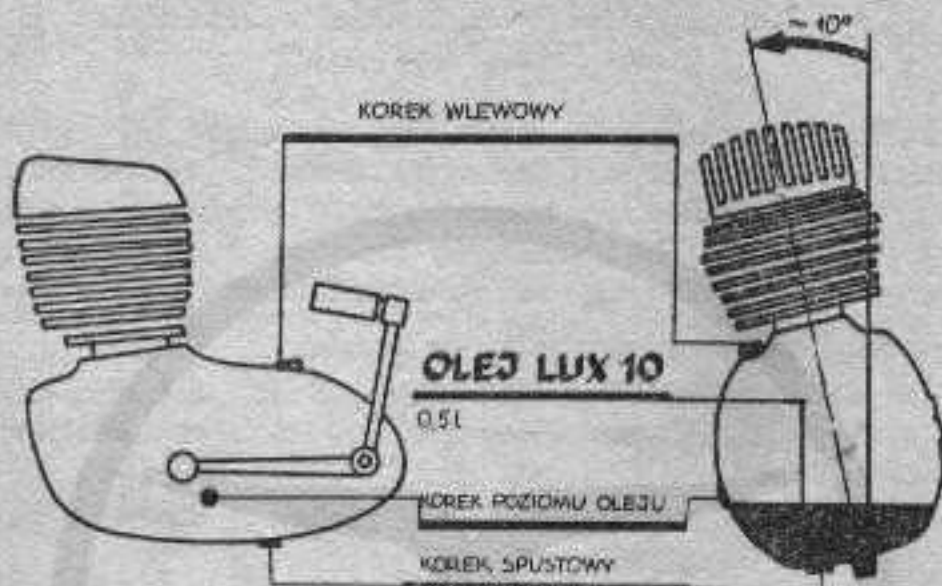
Akumulator sucholadowny, którego okres magazynowania przekroczył rok, należy ładować zgodnie z instrukcją obsługi dla akumulatorów sucholadownych, która jest dołączana do instrukcji obsługi motocykla.

Po przeprowadzeniu wymienionych czynności instalacja elektryczna motocykla jest przygotowana do eksploatacji.

SPRAWDZENIE CIŚNIENIA W OGUMIENIU

Ciśnienie powietrza w kole przednim powinno wynosić 0,127 MPa (1,3 at), a w kole tylnym: podczas jazdy bez pasażera 0,147 MPa (1,5 at); podczas jazdy z pasażerem 0,186 MPa (1,9 at).

SPRAWDZENIE POZIOMU OLEJU W SKRZYŃCE BIEGÓW



Rys. 10

Przy wykręcaniu korka poziomu oleju i przechyleniu motocykla na lewą stronę o około 10° z otworu powinien wypłynąć olej. W przeciwnym wypadku ilość oleju należy uzupełnić do właściwego poziomu.

SPRAWDZENIE STOPNIA NASYCENIA OLEJEM FILCOWEGO JEZYCZKA PRZERYWACZA

Jeżeli języczek jest suchy, należy go w miejscu styku z wałkiem nasycić 1–2 kroplami oleju Lux 10. Nadmierne nasycenie języczka może spowodować zamoczenie przerywacza i zakłócenia w układzie zapłonowym.

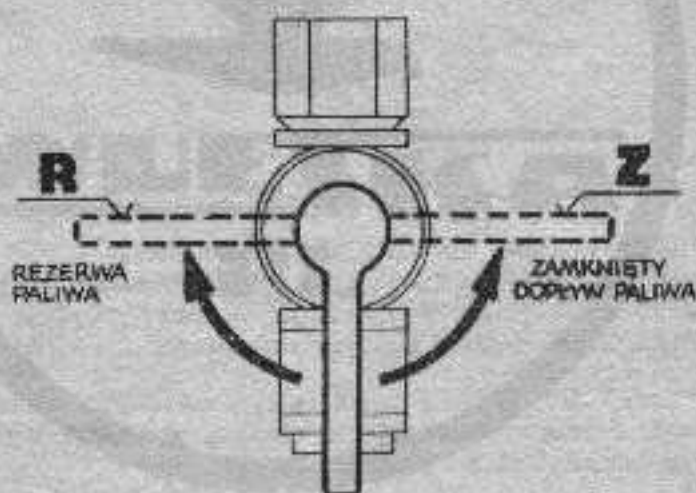
PRZYGOTOWANIE MIESZANKI PALIWOWEJ

Mieszankę przygotowuje się z benzyny o liczbie oktanowej nie mniejszej niż 78 i oleju Lux 10 w stosunku 20:1. Po przebiegu 1500 km mieszankę przygotowuje się w stosunku 30:1.

URUCHOMIENIE SILNIKA

W celu uruchomienia silnika należy:

- zestawić motocykl na koła;
- przez pchnięcie motocykla do przodu sprawdzić, czy włączony jest bieg jałowy; ruch motocykla powinien odbywać się bez większych oporów;
- otworzyć kran paliwa (rys. 11);



OTWARTY DOPŁYW PALIWA

Rys. 11. Kran paliwa

Jeżeli silnik jest zimny, naciskać w czasie 2 sekund popychacz przelewu paliwa:

- nacisnąć do oporu 2—3 razy dźwignię rozrusznika;
- włączyć zapłon (rys. 12);



Rys. 12. Stacyjka

UWAGA

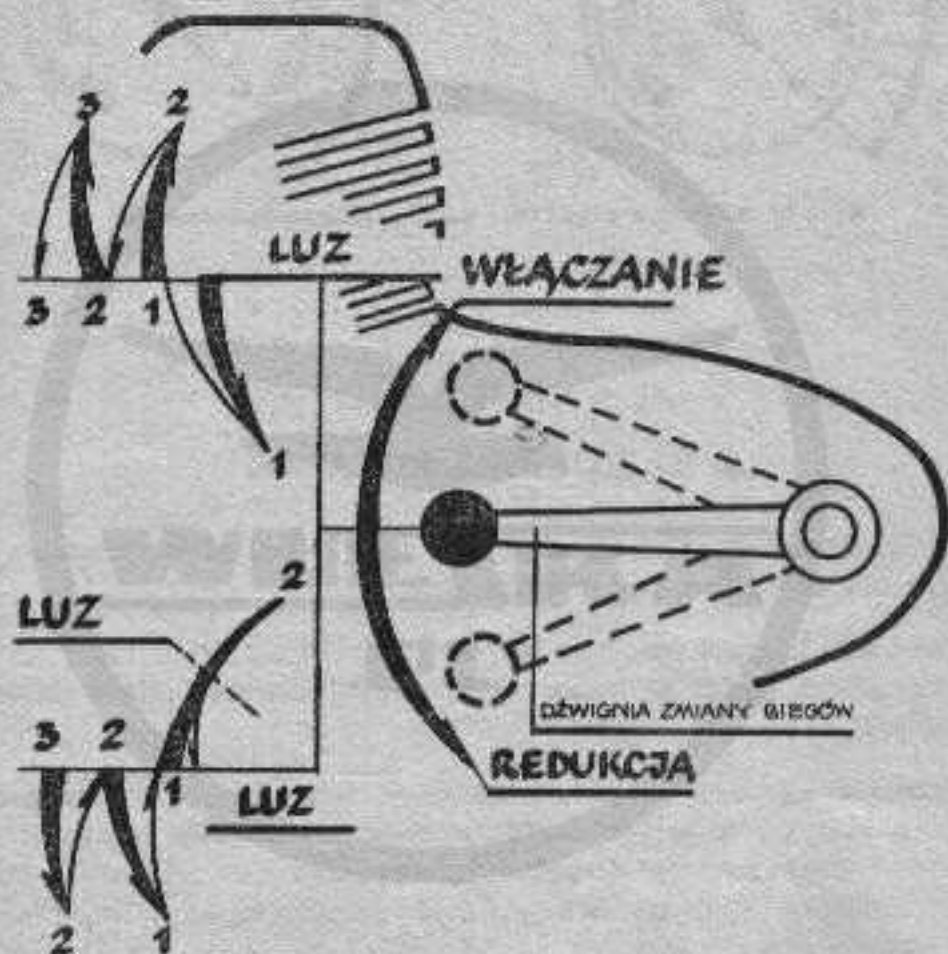
Kluczyk należy wkładać do stacyjki w położeniu 1. W celu pozostawienia tylko świateł pozycyjnych należy wyjąć kluczyk z położenia 3, a w celu wyłączenia świateł pozycyjnych należy włożyć kluczyk w położenie 3 i wyjąć z położenia 1.

Niedopuszczalne jest dłuższe przetrzymywanie kluczyka w stacyjce, w położeniu 1, 2 przy niepracującym silniku, ponieważ wpływa to na przedwczesne rozładowanie akumulatora.

- obrócić rączkę gazu o około 1/4 pełnego obrotu;
- nacisnąć energicznie dźwignię rozrusznika — silnik powinien zapalić.

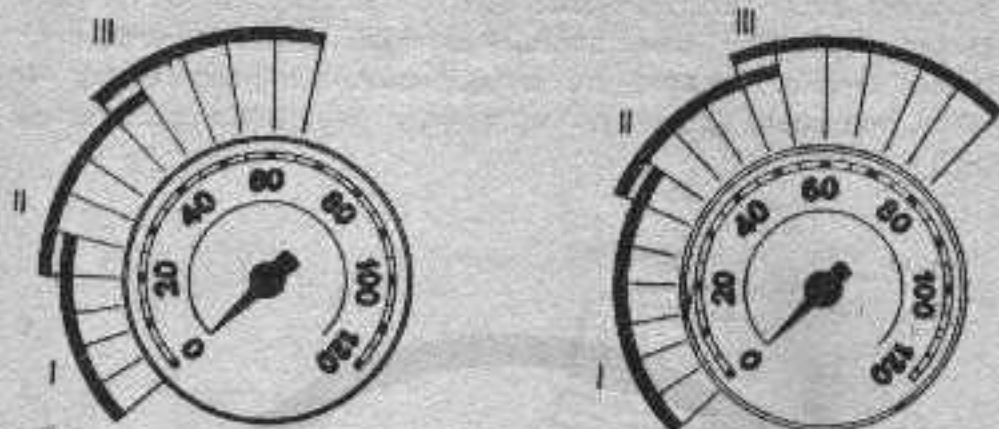
W przypadku trudności w uruchomieniu silnika na skutek zalania należy przy zapalaniu pochylić go nieco na lewą stronę

! ponowić próbę uruchomienia. Gdy silnik zacznie równomiernie pracować przy pozostawionej swobodnie ręczce gazu oraz płynnie będzie reagował na szybkie otwarcie przepustnicy — można rozpocząć jazdę po uprzednim włączeniu pierwszego biegu (rys. 13).



Rys. 13. Dźwignia zmiany biegów

Należy przestrzegać zalecanych prędkości na poszczególnych biegach.



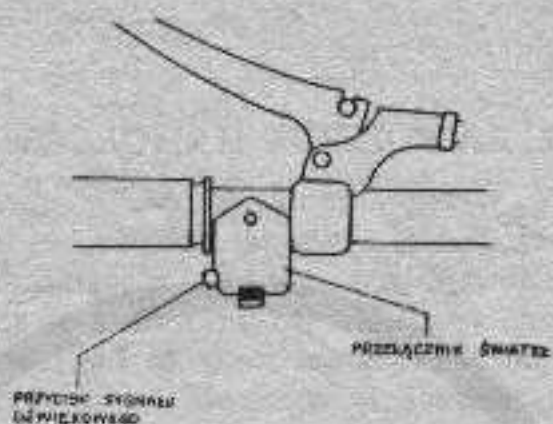
Rys. 14. Zalecane prędkości na poszczególnych biegach

SPRAWDZENIE ŚWIATEŁ

Sprawdzenia świateł dokonuje się przy pracującym silniku. Kolejność czynności jest następująca:

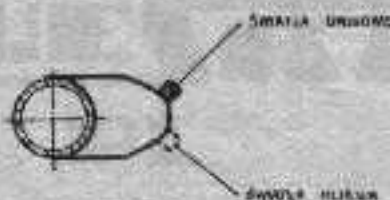
- ustawić kluczyk w stacyjce, w położeniu 1 (rys. 12) i nacisnąć na pedał hamulca — powinno zaśwycić się światło STOP;
- obrócić kluczyk w położenie 2 — powinna zaśwycić się żarówka oświetlająca szybkościomierz i światło pozycyjne tylne oraz światło drogowe lub mijania (w zależności od ustawienia przełącznika świateł głównych i tylko przy pracującym silniku);
- po naciśnięciu na pedał hamulca powinno zaśwycić się światło STOP;
- obrócić kluczyk w położenie 3 — powinna zaśwycić się żarówka szybkościomierza oraz światła pozycyjne przednie i tylne.

LEWA STRONA KIEROWNICY



Rys. 15

PRZEŁĄCZNIK ŚWIATEŁ



Rys. 16

Po naciśnięciu na pedał hamulca powinno zaświecić się światło STOP.

- po wyjęciu kluczyka ze stacyjki z położenia 2 pozostaje światło pozycyjne tylne i oświetlenie szybkościomierza,
- po wyjęciu kluczyka z położenia 3 pozostają światła pozycyjne przednie i tylne oraz oświetlenie szybkościomierza.

Uwaga Po wyjęciu kluczyka z każdego położenia silnik przestaje pracować

SPRAWDZENIE SYGNAŁU DŹWIĘKOWEGO

Przy włączonym zapłonie nacisnąć przycisk sygnału (rys. 15) — powinien zabrzmieć sygnał.

SPRAWDZENIE HAMULCÓW

Prawidłowość wyregulowania hamulców sprawdza się na poziomej, suchej, czystej i twardej nawierzchni (najlepiej betonowej lub asfaltowej), przy pełnym obciążeniu motocykla (kierowca i pasażer), co należy przeprowadzić w sposób następujący: po osiągnięciu prędkości jazdy 30 km/h należy zamknąć przepustnicę i nacisnąć jednocześnie na dźwignię ręczną hamulca (hamowanie koła przedniego) oraz na pedał hamulca nożnego (hamowanie koła tylnego). Motocykl powinien zatrzymać się na odcinku drogi nie większym niż 7,5 m.

Po ponownym rozpedzeniu motocykla do prędkości 30 km/h należy zamknąć przepustnicę i nacisnąć tylko na pedał hamulca. Motocykl powinien zatrzymać się na odcinku drogi nie większym niż 10,5 m. Jeżeli odcinki drogi w czasie próby hamulców były dłuższe od podanych, hamulce należy wyregulować.

ZABEZPIECZENIE MOTOCYKLA NA POSTOJU

W celu zabezpieczenia motocykla na postoju należy włożyć i zamknąć zamek kierownicy oraz sprawdzić, czy jest zamknięty zamek siodła.

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE OBSŁUGI I REGULACJI ELEMENTÓW MOTOCYKLA

UKŁAD ZASILANIA

Sprawna praca silnika zależy w dużym stopniu od czystości, układu zasilania (zbiornik paliwa z kranem, gaźnik, filtr powietrza). Siatkę filtra w kranie paliwa, w razie potrzeby, na-

leży myć benzyną. Podczas czyszczenia gaźnika należy zwrócić szczególną uwagę na to, aby nie uszkodzić dyszy paliwa.

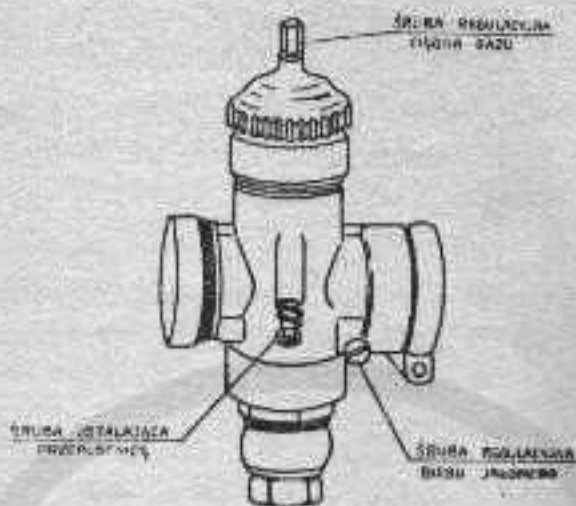
Regulację gaźnika należy przeprowadzić po sprawdzeniu rozwarcia styków przerywacza oraz odległości między elektrodami świecy, po uprzednio ustawionym prawidłowo zapłonie.

Regulację w zakresie biegu jałowego przeprowadza się przy pracującym i nagrzanym do normalnej temperatury silniku przez regulowanie śrub biegu jałowego i przepustnicy. Należy przy tym wykonać następujące czynności:

- wkręcić śrubę regulacyjną ciągu gazu;
- wkręcić do oporu śrubę regulacyjną biegu jałowego;
- wkręcić do 3/4 długości śrubę ustalającą przepustnicę;
- wykręcić śrubę ustalającą przepustnicę, aż do wystąpienia zakłóceń w pracy silnika. Wówczas, wykręcając powoli śrubę regulacyjną biegu jałowego, wyrównuje się pracę silnika. Powtarza się te czynności, aż do osiągnięcia najniższego położenia przepustnicy, które zapewnia równomierną pracę silnika przy najmniejszej liczbie obrotów. Następnie należy wkręcić śrubę regulacyjną ciągu gazu, aż do wyeliminowania luzu i zabezpieczyć ją nakrętką.

Regulacja gaźnika na średnich obrotach polega na odpowiednim ustawieniu iglicy przepustnicy względem utrzymującej ją zapinki. W okresie docierania silnika wskazane jest ustawienie iglicy w 3 kanalku od góry, po okresie docierania — w kanalku 2. Położenie iglicy przepustnicy należy zmieniać, przesuwając ją każdorazowo tylko o jeden kanalek.

Regulację gaźnika przy pracy silnika na średnich obrotach sprawdza się na podstawie spostrzeżeń czynionych w czasie eksploatacji pojazdu. Gaźnik jest wyregulowany prawidłowo, jeżeli silnik płynnie przechodzi z niższych obrotów na wyższe i jeżeli się nie grzeje zbyt mocno, a kolor izolatora świecy zapłonowej jest jasnobrązowy i zużycie paliwa utrzymuje się w normie.

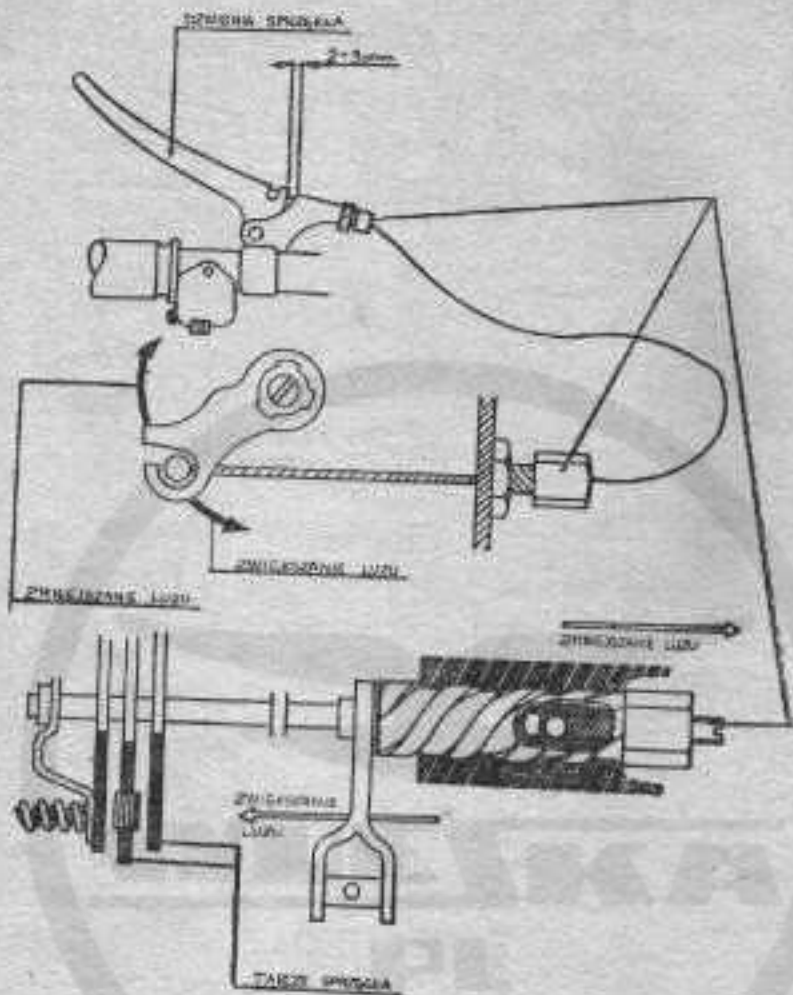


Rys. 17. Regulacja gaźnika

HAMULCE

Warunkiem prawidłowego działania hamulców jest zachowanie odpowiedniego luzu między okładzinami ciernymi szczęk hamulca na obwodzie kół oraz należytej czystości okładzin.

Jeżeli długość drogi hamowania jest większa od podanej (10,5 lub 7,5 m) lub stwierdzi się nadmierne nagrzewanie się piast kół podczas jazdy, należy dokonać niezbędnej regulacji hamulców wg rys. 18.



Rys. 19. Regulacja sprzęgia

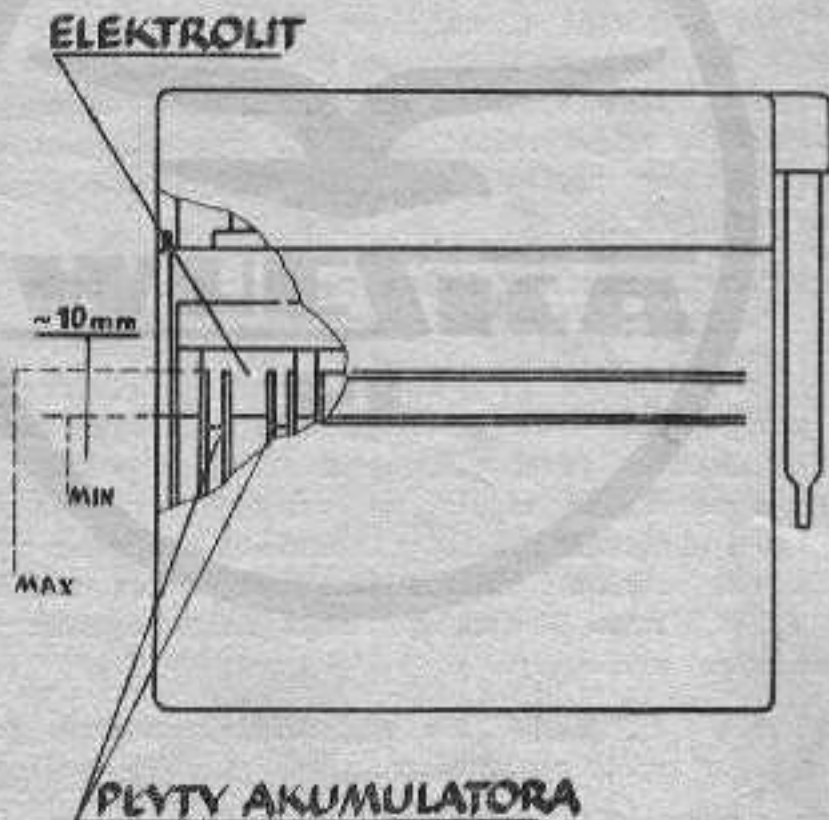
dzic, opierając motocykl z uruchomionym silnikiem przodem o przeszkodę. Jeżeli podczas ruszania z miejsca na pierwszym biegu silnik nie zgaśnie, to znaczy, że sprzęgło ma poślizg i regulację należy przeprowadzić ponownie.

AKUMULATOR

Eksploatacja

Nie wolno pozostawiać akumulatora w stanie wyladowania.

W stanie bezczynności akumulator należy co miesiąc doładować prądem o natężeniu nie przekraczającym wartości podanej w tabelicy 1, znajdującej się w Instrukcji akumulatorów kwasowych motocyklowych, lub prądem niższym, aż do osiągnięcia stanu pełnego naładowania.



Rys. 26. Akumulator

Okresowo (co 2 tygodnie latem i co 4 tygodnie zimą) należy sprawdzać poziom elektrolitu, a w przypadku jego obniżenia dodać wody destylowanej. Akumulator należy utrzymywać w czystości. Zaciski lekko smarować wazeliną oraz okresowo sprawdzać drożność otworów w korkach wentylacyjnych, a w przypadku braku drożności korek przedmuchać sprężonym powietrzem (np. za pomocą pompki rowerowej).

INSTALACJA ZAPŁONOWA

Bardzo istotną rolę w pracy silnika spełnia stan świecy zapłonowej, stan kondensatora, stan rozwarcia styków przerywacza, a także prawidłowe ustawienie zapłonu.

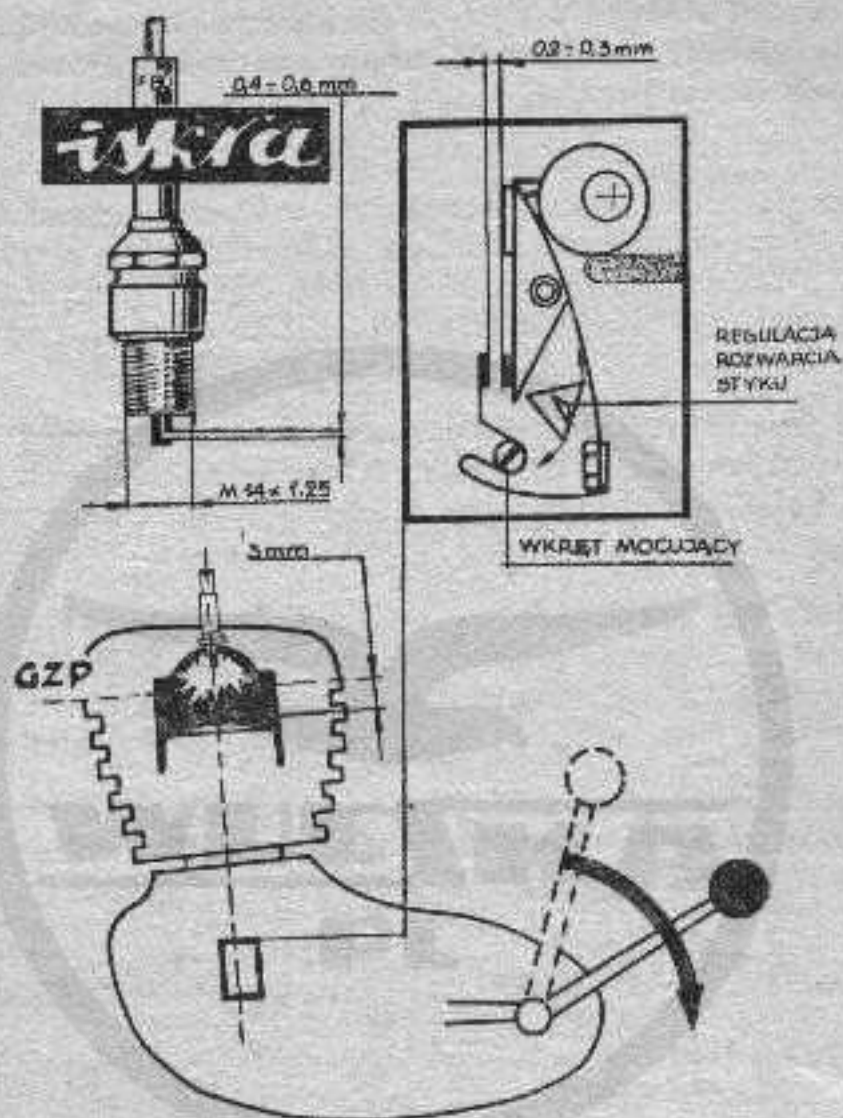
Najczęściej przyczyną niewłaściwej iskry na świecy jest uszkodzony kondensator. Widocznym objawem tego uszkodzenia jest „pełna”, niebieska iskra na stykach przerywacza i słaba różowa iskra między elektrodami świecy. Odstęp między elektrodami świecy reguluje się przez odgięcie lub dogięcie elektrody zewnętrznej.

Zanieczyszczoną nagarem świecę regeneruje się przez piaskowanie. Można ją też oczyścić drucianą szczotką.

Po zdjęciu prawej pokrywy silnika sprawdza się rozwarłość styków przerywacza, obracając w tym celu wirnik prądniccy — iskrownika najlepiej przez pokręcenie go ręką. W razie potrzeby rozwarcie styków reguluje się przez zluzowanie wkrętu ustalającego i obrócenie podstawy kowadelka tak, żeby przerwę między młoteczką i kowadelką przerywacza ustalić na wymiar 0,2—0,3 mm. W tym położeniu dokręcić zluzowany uprzednio wkręt ustalający.

Sprawdzanie i regulację kąta wyprzedzenia zapłonu przeprowadza się w sposób następujący:

— wykręcić świecę zapłonową oraz wkręcić przyrząd do ustawiania zapłonu,



Rys. 21. Elementy instalacji zapłonowej

- obracając kołem magnesowym, ustalić położenie tłoka w GMP (górnym martwym punkcie zwrotnym),
- na kole magnesowym i obudowie silnika wykonać znaki (punkty) leżące naprzeciwko siebie,

- podłączyć żarówkę 6 V 15—25 W jednym biegunem do „+” akumulatora, a drugim do zacisku gaszenia silnika w obudowie silnika (czarny),
- włączyć zapłon,
- obracać wolno kołem magnesowym w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż tłok przesunie się o 3 mm od GMP w dół; naznaczyć obudowę dwoma punktami na przeciw uprzednio naniesionych znaków na kole magnesowym,
- obracając nieznacznie kołem magnesowym sprawdzić, czy następuje przygaszenie lub rozjaśnienie żarówki kontrolnej, co świadczy o rozwieraniu lub zwieraniu styków przerywacza.

Jeżeli żarówka kontrolna przygasa po ominięciu dwóch punktów na obudowie przez punkt na kole zamachowym poruszającym się zgodnie z ruchem zegara (stator), iskrownik należy zlizować i obrócić nieco w lewo, czyli zapłon przyspieszyć.

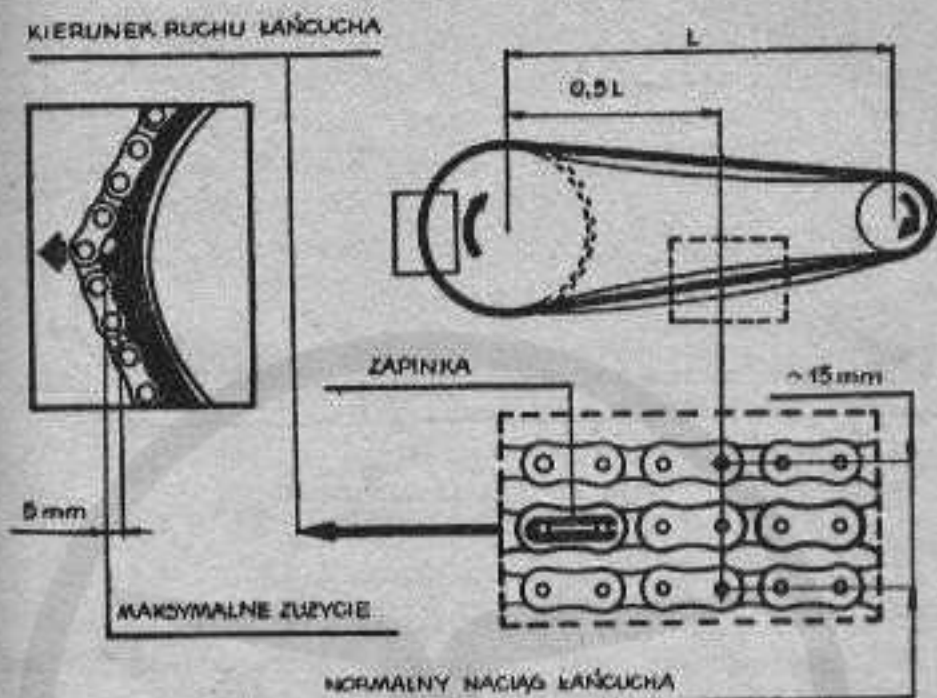
Jeżeli żarówka przygasa przed spotkaniem się punktu na kole magnesowym z dwoma punktami na obudowie, stator należy obracać odpowiednio w prawo.

Zgranie punktu na kole magnesowym z dwoma punktami na obwodzie, z jednoczesnym przygasaniem żarówki, świadczy o właściwym ustawieniu zapłonu.

ŁAŃCUCH

Zwis łańcucha sprawdza się zgodnie z rys. 22 przy obciążeniu pojazdu kierowcą.

Zbyt duży naciąg łańcucha może doprowadzić do przedwczesnego zużycia łańcucha i łożysk przekładni łańcuchowej.



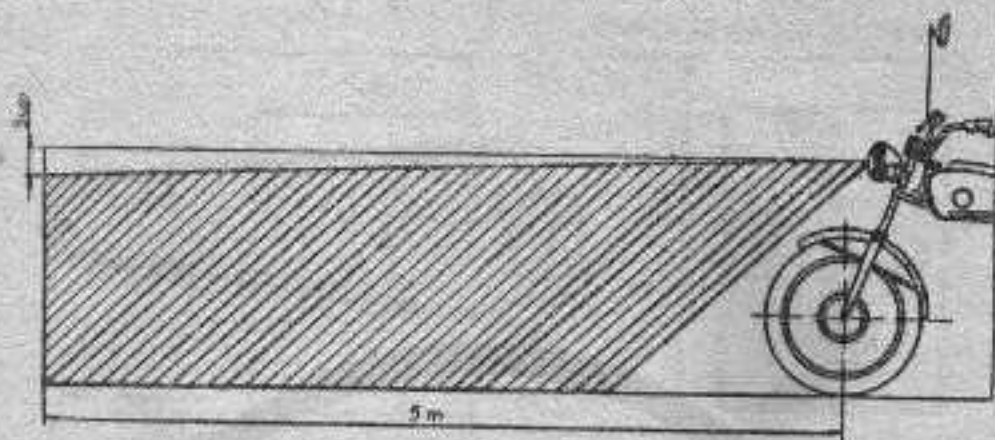
Rys. 22. Regulacja łańcucha

ŚWIATŁA LAMPY PRZEDNIEJ

Prawidłowe ustawienie świateł jest podstawowym warunkiem bezpiecznej jazdy w różnych warunkach drogowych.

Ustawienie świateł przeprowadza się następująco: motocykl obciążony kierowcą i pasażerem należy ustawić poziomo w odległości 5 m od pionowej ściany, odmierzając na ścianie wysokość położenia osi lampy od powierzchni podstawy i zaznaczyć poziomo linię 5 cm poniżej tej wysokości. Uruchomić silnik i włączyć światło mijania. Górna granica jasności światła mijania musi leżeć na tej linii i nie może przebiegać ukośnie.

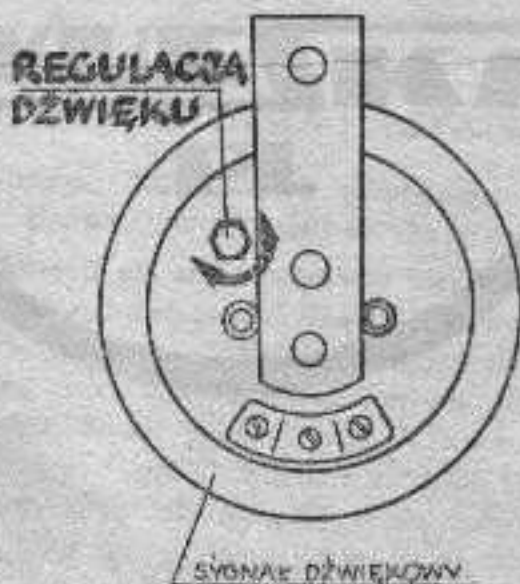
W przypadku, gdy jest inaczej, należy poluzować śruby mocujące lampę ze wspornikiem lampy, ustawić lampę właściwie i dokręcić mocno śrubami.



Rys. 23. Ustawienie świateł

SYGNAŁ DŹWIĘKOWY

Regulację przeprowadza się po uprzednim sprawdzeniu stopnia naładowania akumulatora.



Rys. 24. Regulacja dźwięku

Czynności regulacyjne są następujące:

Po ustawieniu kluczyka w stacyjce w położeniu 1 należy nacisnąć przycisk sygnału dźwiękowego i obracając śrubę regulacyjną sygnału, znajdującą się na tylnej ściance, wyregulować jego dźwięk do czystego donośnego brzmienia.

KONSERWACJA MOTOCYKLA PRZED DŁUGIM POSTOJEM

1. Oczyszczyć i wymyć dokładnie cały motocykl.
2. W skrzyni biegów wymienić olej na świeży.
3. Wyjąć akumulator z motocykla i doładować prądem stałym do jego pojemności znamionowej oraz przechowywać w pomieszczeniu o temp. 5—30°C. Doładowywanie akumulatora należy powtarzać co 4—6 tygodni do stanu całkowitego naładowania.
4. Opróżnić zbiornik paliwa, cały układ zasilania przemyć benzyną, a wewnątrz zbiornika pokryć cienką warstwą oleju Lux 10.
5. Zdjąć łańcuch napędowy, wymyć go i nasmarować smarem grafitowym lub roztopionym łożem z dodatkiem grafitu (90% łożu + 10% grafitu) w stosunku wagowym.
6. Wykręcić świecę, wlać do cylindra około 30 cm³ oleju Lux 10 i rozprowadzić go po gładzi, kilkakrotnie naciskając dźwignię rozrusznika, wkręcić świecę.
7. Nasmarować wszystkie punkty zgodnie z tablicą smarowania.
8. Obniżyć ciśnienie w ogumieniu do około 0,49 MPa (0,5 at).
9. Ustawić motocykl na drewnianej podstawie tak, żeby nie stał swobodnie na kołach.

URUCHOMIENIE MOTOCYKLA PO DŁUGIM POSTOJU

Przed przystąpieniem do ponownej eksploatacji należy:

- zamontować akumulator,
- usunąć olej z cylindra; w tym celu należy wlać do cylindra nieco benzyny i nacisnąć kilkakrotnie na dźwignię rozrusznika,
- wkręcić świecę i uruchomić silnik, utrzymując podwyższone obroty do czasu wypalenia się mieszanki ze zwiększoną zawartością oleju.

W dalszym ciągu należy postępować tak, jak podano w rozdziale „Czynności niezbędne przy pierwszym uruchomieniu motocykla”.

NIEKTÓRE NIESPRAWNOŚCI MOGĄCE WYSTĄPIĆ W CZASIE EKSPLOATACJI MOTOCYKLA ORAZ SPOSOBY ICH WYKRYWANIA I USUWANIA

SILNIK NIE DAJE SIĘ URUCHOMIĆ

Zamknięty dopływ paliwa.

Gaźnik nie przelany (niska temperatura, zimny silnik).

Zablokowana dysza.

Brudna i pokryta mokrym nalotem świeca.

Zwarte elektrody świecy.

Rozregulowany zapłon.

Rozregulowany gaźnik.

Otworzyć kran paliwa.

Naciskać w czasie 2—3 sekund zatapacz w komorze pływakowej.

Wykręcić śrubę od spodu gaźnika i oczyścić dyszę.

Oczyścić świecę.

Oczyścić elektrody i wyregulować odstęp na 0,4—0,6 mm. Ustawić przerwę, oczyścić styki, wyregulować wyprzedzenie zapłonu.

Dokonać regulacji wolnych i średnich obrotów gaźnika.

SILNIK NIE ROZWIJA PEŁNEJ MOCY

Zabrudzony gaźnik i zatkana dysza główna.

Zatkany nagarem układ wydechowy.

Brudny filtr ssania.

Odkręcić śrubę od spodu gaźnika, odkręcić dyszę i oczyścić ją.

Oczyścić wkładkę tłumika wydechu.

Przemyć i zalać olejem filtr powietrza.

SILNIK „STRZELA” W GAŹNIK

Świeca o zbyt niskiej wartości cieplnej.

Świeca utraciła wartość cieplną.

Gaźnik dostarcza do silnika zbyt ubogą mieszankę.

Zastosować świecę o wartości cieplnej 240 wg Boscha lub F80.

Wymienić świecę.

Wyregulować gaźnik, np. dokręcić śrubę wolnych obrotów, podnieść iglicę o jeden rowek.

SILNIK „STRZELA” W RURĘ WYDECHOWĄ

Zła regulacja gaźnika (mieszanka zbyt bogata).

Uszkodzona instalacja zapłonowa.

Chwilowe „mostkowanie” świecy.

Zbyt późny zapłon.

Uszkodzony kondensator.

Wyregulować gaźnik.

Wymienić świecę.

Oczyścić świecę.

Ustawić zapłon.

Wymienić kondensator.

SILNIK GAŚNIE PO WŁĄCZENIU ŚWIATEŁ

Złe połączone przewody na silniku lub stacyjce.

Zbyt mała przerwa na przerywaczu.

Zbyt duża odległość między elektrodami świecy.

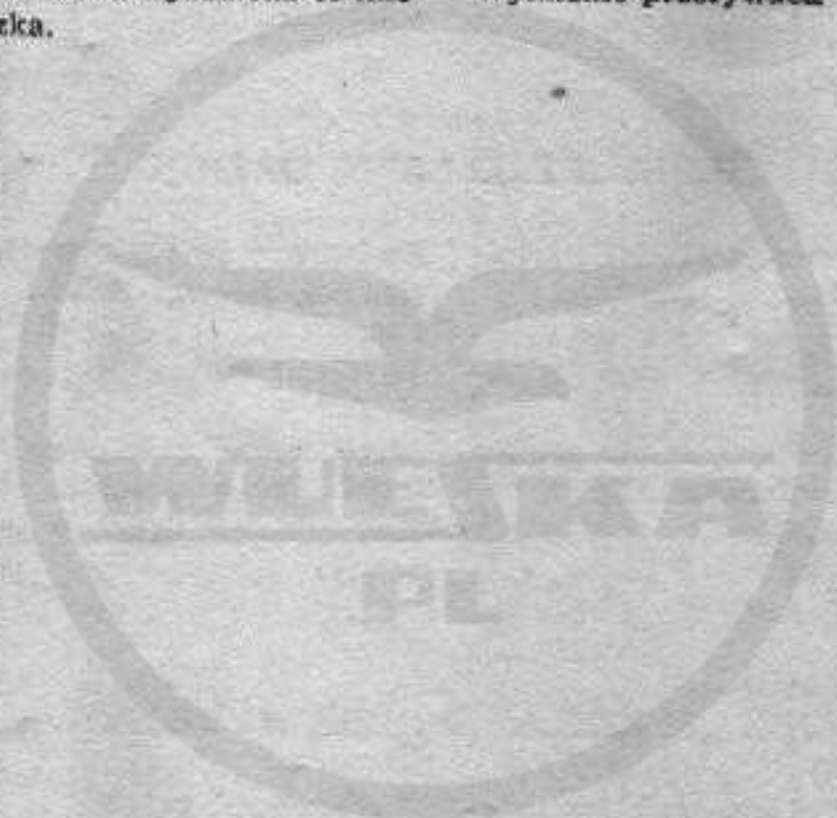
Nadmiernie wyrobiona oś młoteczka.

Połączyć przewody zgodnie ze schematem.

Wyregulować przerwę na wymiar 0,2—0,3 mm.

Ustalić odległość na wymiar 0,4—0,6 mm.

Wymienić przerywacz.



WSK
Swidnik

**SWIADECTWO
Kontr. Jakości**

Motocykl 125 cc M06B3

109

85/10

Motocykl 175 cc M21W2

Silnik nr

154976

Rama nr

2153215

Został przyjęty przez Kontrolę Jakości zgodnie z obowiązującymi normami i warunkami technicznymi

UWAGA

Stwierdzenie obciążenia jest ostateczne

data

Skontrolowany na zgodność z normą określającą poziom zakłóceń radioelektrycznych.

WSK-S zam. 316 31.01.04 — 40.000

PAMIĘTAJ!

w celu ekonomicznego eksploataowania motocykla należy:

1. Przestrzegać nastawów regulacyjnych motocykla zgodnie z instrukcją obsługi (gaźnik, przerwa na przerywaczu, wyprzedzenie zapłonu).
2. Likwidować wszelkiego rodzaju nieszczelności w układzie zasilania.
3. Utrzymać właściwe ciśnienie w ogumieniu.
4. Eksploatować motocykl tylko z czystym filtrem i oczyszczonym tłumikiem wydechu.
5. W trakcie jazdy unikać gwałtownych przyspieszeń i opóźnień.
6. Prędkości na poszczególnych biegach dobierać w taki sposób aby nie dopuścić do pracy silnika na maksymalnych obrotach.

Ekonomiczna prędkość motocykli o pojemności 125 cm³ wynosi 60 km/h.

Jednostkowe zużycie paliwa w motocyklach o pojemności 125 cm³ wynosi 128 $\frac{g}{MJ}$; $\left(340 \frac{g}{Kmh}\right)$ a w motocyklach o pojemności 175 cm³ 121 $\frac{g}{MJ}$; $\left(320 \frac{g}{Kmh}\right)$

INSTRUKCJA

obsługi akumulatorów motocyklowych

1. Podstawowe dane techniczne:

№	Typ akumulatora	Jedn. miary	Parametry			
			3M1s	3M2s	3MB3	3MA3
1	2	3	4	5	6	7
1	Napięcie znamionowe	V	6	6	6	6
2	Pojemność znamionowa 20-godzinna	Ah	8	16	10	8
3	Natężenie prądu ładowania eksploatacyjnego	A	0,8	1,6	1,0	0,8
4	Maksymalne natężenie prądu wyladowania	A	6	12	7,5	6
5	Masa właściwa elektrolitu w ogniwie naładowanym	g/cm ³	1,28 ± 0,01			
6	Masa akumulatora bez elektrolitu (około)	kg	2,0	2,8	1,8	1,5
7	Natężenie prądu ładowania uruchamiającego	A	0,5	1,0	0,625	0,5
8	Natężenie prądu wyladowania treningowego	A	0,4	0,8	0,5	0,4

2. Uruchomienie:

- Akumulator napełnić czystym wodnym roztworem kwasu siarkowego akumulatorowego o masie właściwej 1,34 g/cm³ do poziomu 10 mm ponad płyty. Po 3—4 godz. uzupełnić poziom.
- Ładować tylko prądem stałym. Zacisk dodatni akumulatora połączyć z zaciskiem dodatnim źródła prądu, a ujemny z ujemnym.
- Pierwsze ładowanie przeprowadzić co najmniej przez 50 godz. prądem podanym w lp. 7 tablicy. Maksymalna temperatura elektrolitu podczas ładowania nie może przekroczyć 45°C.
- Pod koniec ładowania w razie potrzeby, skorygować masę właściwą kwasu do wartości 1,28 g/cm³ przez ujęcie kwasu z ogniwa: a) dodanie kwasu o d. 1,30 g/cm³ — gdy masa właściwa za niska, b) dodanie wody destylowanej — gdy masa właściwa za wysoka.
- Akumulator jest naładowany, jeżeli w ciągu ostatnich dwóch godz. ładowania przestanie wzrastać masa właściwa kwasu (po ostygnięciu 1,28 g/cm³ przy temp. 25°C) jak i napięcie, które powinno wynosić 7,8 do 8,1 V na akumulator.
- Przed oddaniem akumulatora do eksploatacji (po ładowaniu uruchamiającym) zaleca się poddać akumulator wyladowaniu treningowemu prądem podanym w lp. 8 tablicy, do napięcia 5,25 V (1,75 V na ogniwo) i ponownemu ładowaniu.

3. Uruchomienie akumulatora sucholadowanego 3MA3

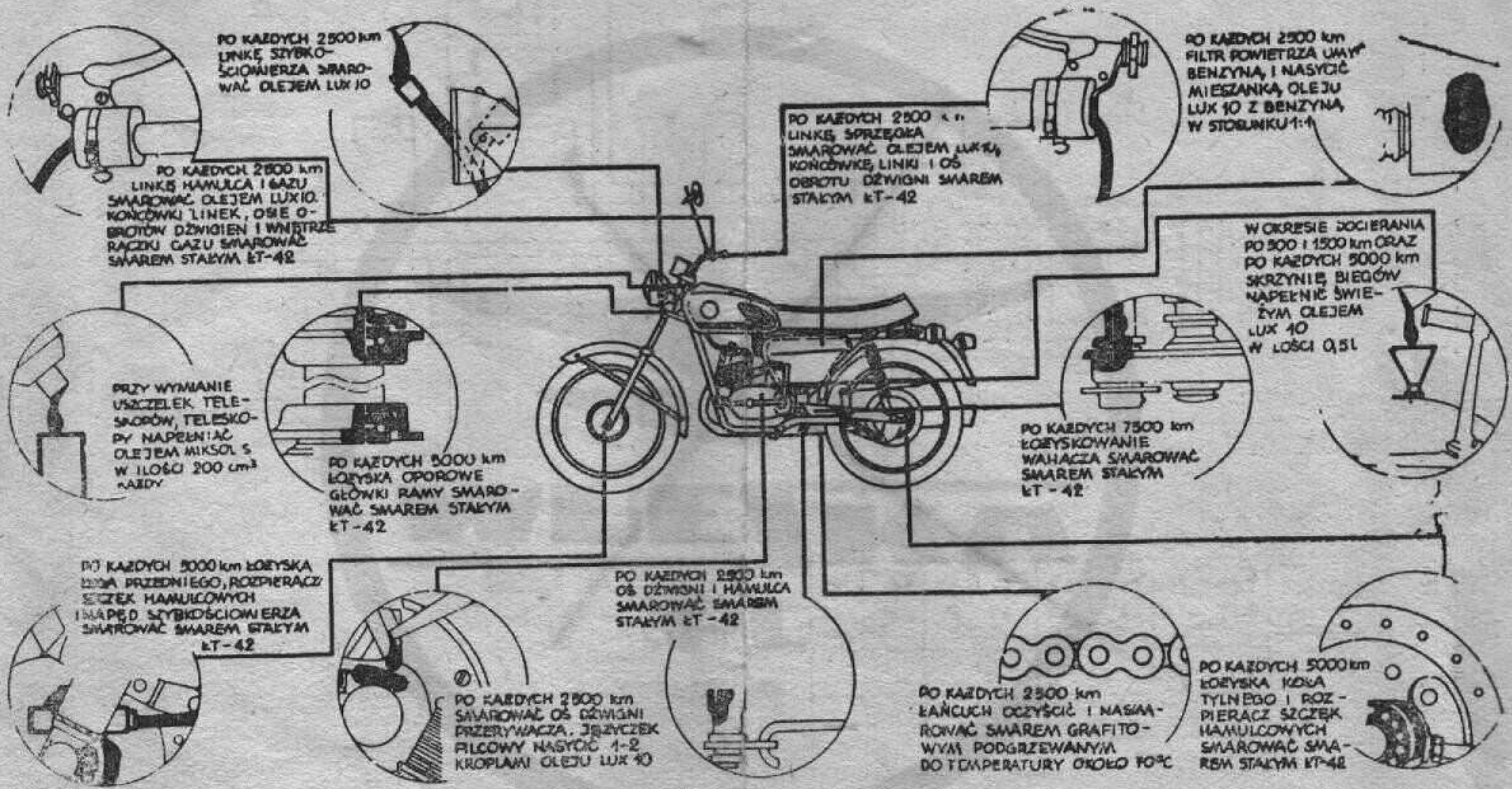
- Przed uruchomieniem sucholadowanego akumulatora*
- Akumulator napełnić roztworem kwasu siarkowego akumulatorowego o masie właściwej 1,26 g/cm³. Po upływie 0,5 godz. uzupełnić poziom elektrolitu i zakręcić korki.
 - Akumulator może być bez ładowania eksploatowany, jeżeli w ciągu najbliższej doby motocykl, w którym jest zamontowany odbędzie dłuższą jazdę. Jeżeli akumulator nie będzie zaraz eksploatowany należy go podładować przez 10 godz. prądem o natężeniu 0,5 A.
 - Akumulator sucholadowany, którego okres magazynowania przekroczył 1 rok, należy ładować według warunków podanych w punkcie 2.

4. Eksploatacja

- Nie pozostawiać akumulatora w stanie wyladowanym. Ładować prądem podanym w lp. 3 tablicy do oznak pełnego naładowania.
- Poziom kwasu w ogniwach uzupełnić wodą destylowaną.
- Zaciski biegunowe smarować lekko wazeliną techniczną.

5. Rekojmia

- Okres rekojmi dotyczący akumulatorów wynosi 18 miesięcy, z czego na magazynowanie przypada 6 m-cy, a na eksploatację 12 m-cy. W razie stwierdzenia wady akumulator należy wyrazić w punkcie sprzedaży lub zwrócić wytwórcy (adres na odwrocie). Wytwórca uzna reklamację dotyczącą wad występujących mimo należytego użytkowania akumulatora. Przed ewentualnym zwrotem akumulatora należy wylać z niego kwas.
- Nie będą uznawane reklamacje tych akumulatorów, w których



Rys. 26. Tablica smarowania

SPRAWDZANIE ŚWIATEŁ

Sprawdzenia świateł dokonuje się przy pracującym silniku. Kolejność czynności jest następująca :

- ustawić kluczyk w stacyjce w położeniu 1 i nacisnąć na pedał hamulca - powinny zaświecić się światła "STOP"
- obrócić kluczyk w położenie 2 - powinny zaświecić się światła pozycyjne przednie i tylne, żarówka oświetlająca szybkościomierz oraz światło drogowe lub światło mijania /w zależności od ustawienia przełącznika świateł głównych i tylko przy pracującym silniku/, po naciśnięciu na pedał hamulca powinno zaświecić się światło "STOP"
- obrócić kluczyk w położenie 3 - powinna zaświecić się żarówka szybkościomierza oraz światła pozycyjne przednie i tylne, silnik powinien przestać pracować.



Uwaga:

KŁUCZYK NALEŻY WKŁADAĆ DO STACYJKI W POŁOŻENIU 0. W CELU POZOSTAWIENIA TYLKO ŚWIATEŁ POZYCYJNYCH NALEŻY WYJĄĆ KŁUCZYK Z POŁOŻENIA 3. W CELU WYŁĄCZENIA ŚWIATEŁ POZYCYJNYCH NALEŻY WŁOŻYĆ KŁUCZYK W POŁOŻENIU 3 I WYJĄĆ W POŁOŻENIU 0.