

Uživatelská příručka



M.C.F. cz, s.r.o.
Pod Veselou 690
Slušovice 763 15

tel.: 734 259 059
e-mail: motorky@mcf.cz
www.mcf.cz

**DŮLEŽITÉ**

PŘED POUŽITÍM SVÉHO MOTO ČZ BYSTE MĚLI ČÍST TENTO MANUÁL.
OBSAHUJE MNOHO INFORMACÍ A RAD, KTERÉ JSOU UŽITEČNÉ PŘI ÚDRŽBĚ A PROVOZU
A UČINÍ JE MNOHEM SNADNĚJŠÍMI.

MĚLI BYSTE ZEJMÉNA DBÁT VAROVÁNÍ OZNAČENÁ ZPŮSOBEM ZNÁZORNĚNÝM DOLE:

**NEBEZPEČÍ**

NEDODRŽENÍM TĚCHTO VAROVÁNÍ RISKUJETE ŽIVOTY!

**VAROVÁNÍ**

NEDODRŽENÍM TĚCHTO VAROVÁNÍ RISKUJETE POŠKOZENÍ DÍLŮ MOTOCYKLU NEBO JEJ
ČINÍTE NEBEZPEČNÝM V PROVOZU.

Prosím zaznamenejte si sériová čísla motocyklu do rámečků dole.

V případě, že byste museli kontaktovat ČZ kvůli náhradním dílům, změně objednávky nebo při oznámení problémů,
zmiňte model, objem válce, rok výroby a především číslo rámu a číslo motoru.

ČÍSLO RÁMU**ČÍSLO MOTORU****ČÍSLO KLÍČE****RAZÍTKO AUTORIZOVANÉHO DEALERA**

ČZ si vyhrazuje právo na změny bez předchozího upozornění. Specifikace se mohou měnit v závislosti na zemi prodeje.
Za chyby v tisku neručíme.

Milý ČZ zákazník,

Chtěli bychom Vám poblahopřát ke zvolení ČZ motocyklu.

Vaše ČZ je konkurenceschopný a moderní motocykl se kterým budete vysoce spokojeni, pokud jej budete udržovat podle informací z tohoto manuálu. **Před prvním nastartováním svého ČZ motocyklu si pečlivě přečtěte tento manuál abyste pochopili všechna pravidla užívání a vlastnosti svého nového motocyklu.**

Jen tímto krokem se seznámíte se seřízením motocyklu, přizpůsobíte jej co nejvíce svým osobním charakteristikám a zabráníte zranění. Tento manuál také obsahuje důležité informace ohledně údržby vašeho nového motocyklu.

Tento manuál je založen na nejnovějších informacích o výrobcích dostupných v době tisku manuálu. Je však možné, že došlo k pozdějším vývojovým změnám u dalších variant.

Tento manuál je nedílnou součástí motocyklu, musí být předán zákazníkovi v okamžiku prodeje a musí být uchováván spolu s motocyklem v případě jeho dalšího prodeje.

Prosím vezměte na vědomí, že úkony označené (A) v sekci „Údržba rámu a motoru“ musí být provedeny specializovaným servisem ČZ. Pokud by byly tyto úkony nezbytné při soutěžích, musí být provedeny kvalifikovaným mechanikem.

Pro Vaše vlastní bezpečí používejte pouze originální náhradní díly a příslušenství ČZ.

ČZ nenese zodpovědnost za použití jiných výrobků ani za škodu způsobenou používáním těchto výrobků.

Doporučujeme bedlivě dodržovat dobu záběhu, doby pravidelných kontrol a dobu pravidelné údržby. Jen plné dodržení těchto nařízení prodlouží životnost vašeho motocyklu. Generální a jiné opravy musí být provedeny pouze specializovaným servisem ČZ.

Pro další informace a žádosti kontaktujte specializovaný servis ČZ, který je podpořen importérem ČZ. Nezapomeňte, že spousta údajů a technických informací ohledně ČZ motocyklů jsou přístupné na: www.mcf.cz.

Jezdění na motocyklu je nádherný sport, který si budete moci užít s vaším ČZ motocyklem.

Vždy respektujte životní prostředí a ostatní lidi. Motocykl používejte obezřetně, je v zájmu nás všech, abychom ochránili budoucnost našeho sportu.

Užijte si chvíle s vaším ČZ motocyklem!

**M.C.F. cz, s.r.o.
Pod Veselou 690
Slušovice 763 15**

M.C.F. CZ, S.R.O. SI VYHRAZUJE PRÁVO MĚNIT NEBO PROVÁDĚT ÚPRAVY, POVAŽUJE-LI TO ZA NEZBYTNÉ.

Důležité upozornění ohledně právní a obchodní záruky

ČZ sportovní motocykly byly navrženy a sestrojeny tak, aby byly konkurenceschopné na poli mezinárodních závodů. Závodní motocykly jsou v souladu se současnými nařízeními jednotlivých kategorií u většiny významných mezinárodních motocyklových federací.

Důrazné dodržování kontrol, údržby a ladění motoru a šasi zdůrazněné v tomto manuálu jsou nezbytné pro správný chod a pro předejití předčasného opotřebenosti dílů motocyklu.

Nesprávné seřízení motoru nebo šasi může také ohrozit vaši bezpečnost i bezpečnost druhých osob.

Úkony údržby, popsané v sekci „Údržba a mazání“ musí být provedeny specializovaným servisem ČZ v předem předpokládaných časech, jinak dojde k zániku záruky.

Při kontaktu svého ČZ dealera kvůli objednávce náhradních dílů, změně objednávky, či oznámení problému, uveďte model, objem válce, rok výroby a především číslo rámu a sériové číslo motoru.

Paliva a maziva musí odpovídat těm, uvedeným v tomto manuálu a musí být užita do doby další údržby. Výrobky jiných značek mohou být používány po dobu, po kterou si udržují stejné vlastnosti.

V případě přímého či následného poškození v důsledku špatné manipulace či úprav motocyklu zaniká záruka.

Použití motocyklu v extrémních podmínkách, např. na blátivém a velmi vlhkém povrchu, může vést ke zvýšenému opotřebenosti komponent, jako jsou převodová ústrojí či brzdy. Je tedy možné, že údržba, či výměna bude nutná před vypršením doby další údržby naplánované předem v údržbovém programu.

MODEL Y MX A SMX NESMÍ BÝT POUŽÍVÁNY NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH.

Modely 250 a 450 ve verzích END, SMR a SMM mohou být použity na veřejných komunikacích jen v případě nepozměněné schválené (omezené) varianty. **Bez tohoto výkonového omezení mohou být tyto varianty použity pouze v terénu, tj. mimo veřejné komunikace.**

Modely XC byly navrženy pro terénní vytrvalostní soutěže (Enduro) a nejsou tedy vhodné pro Motocross.



Seznam

Důležité údaje o motocyklu	2
Důležité upozornění ohledně právní a obchodní záruky	4
Seznam.....	5
Umístění sériového čísla.....	8
Číslo rámu.....	9
Číslo motoru.....	9
Ovládací prvky	10
Páčka spojky	11
Páčka dekompresoru.....	11
Páčka přední brzdy	11
Kontrolky	11
Digitální tachometr	12
Výběr módu a resetování.....	12
Programování digitálního tachometru	12
Programování hodin	13
Nastavení počítadla ujetých kilometrů.....	13
Digitální tachometr s podsvíceným displejem	13
Tlačítko vypínání motoru	14
Kombinovaný přepínač.....	14
Kombinovaný přepínač spojený s podsvíceným digitálním tachometrem	14
Startovací tlačítko a nouzové vypnutí motoru.....	15
Víko palivové nádrže.....	15
Palivový kohoutek – přívod paliva	15
Sytič (pro studené starty).....	16
Ochuzovač (při horkém motoru)	16
Nastavení volnoběhu	16
Řadící páka	17
Startovací páka	17
Boční stojan.....	17
Upevnění bočního stojanu při jízdě terénem	18
Spínač zapalování.....	18
Nastavení vidlic – stlačení-komprese.....	18
Nastavení vidlic – roztažení-útlum	19
Nastavení zadního tlumiče – stlačení-komprese.....	19
Nastavení zadního tlumiče – roztažení-útlum	20
Zámek řízení	21
Rady a obecná doporučení pro provoz motocyklu.....	22
Pokyny před prvním nastartováním	23
Instrukce zajíždění motocyklu	23
Návod k použití.....	26
Před každým startem zkontrolujte	27
Startování za studena.....	28
Startování zahřátého motoru	28
Zaplavení motoru palivem.....	29
Začínáme s motocyklem.....	29
Řazení rychlostí, zrychlování, zpomalování	29
Brzdění	31
Zastavování a parkování	31



Palivo	32
Tabulky údržby a mazání.....	34
Tabulky mazání a údržby – ROAD/HOBBY	35
Tabulky mazání a údržby – Závodní účely.....	36
Zběžná kontrola a údržba prováděná řidičem	37
Kontrola motoru – Závodní účely.....	38
Kontrola motoru – ROAD/HOBBY	39
Údržba rámu a motoru	40
Kontrola ložisek řízení a nastavení vůle (A)	41
Ventilační šroub teleskopické vidlice.....	42
Čistění prachovky vidlice.....	42
Základní kalibrace motocyklových částí.....	43
Kalibrace tlumiče a kontrola pružiny	43
Statické prověšení zadního tlumiče	43
Prověšení tlumiče v jezdecké poloze	44
Kontrola základní kalibrace teleskopické vidlice.....	44
Variace předepnutí teleskopické vidlice.....	44
Výměna pružin vidlic	45
Variace předpětí zadní pružiny	45
Mechanické spojení zadního závěsu	45
Kontrola napnutí řetězu	46
Nastavení napnutí řetězu (všechny modely mimo SMM).....	46
Nastavení napnutí řetězu (model SMM)	47
Údržba řetězu	47
Opotřebení řetězu.....	48
Základní údaje o ČZ kotoučových brzdách.....	48
Nastavení vůle páčky přední brzdy	49
Kontrola hladiny brzdící kapaliny.....	50
Doplňování brzdové kapaliny přední brzdy (A).....	50
Kontrola předních brzdových desek	50
Výměna předních brzdových desek (A)	51
Úprava pozice pedálu zadní brzdy (A).....	52
Kontrola hladiny brzdící kapaliny zadní brzdy	52
Doplňování brzdové kapaliny zadní brzdy (A).....	52
Kontrola zadních brzdových desek	53
Výměna zadních brzdových desek (A)	53
Demontáž a montáž předního kola	53
Demontáž a montáž zadního kola (všechny modely mimo SMM).....	54
Demontáž a montáž zadního kola (model SMM)	55
Kontrola napětí paprsků kol	55
Pneumatiky, tlak pneumatik	56
Kontrola nastavení magnetového snímače ujeté vzdálenosti (A).....	56
Baterie	56
Nabíjení baterie	57
Nabíjecí pojistka.....	58
Hlavní pojistka.....	58
Výměna čelního světla, parkovacího světla.....	58
Výměna čelního světla, parkovacího světla – Cyclops	59
Výměna žárovky zadního brzdového světla a světla osvětlení SPZ.....	59
Výměna žárovky směrového světla.....	59



Chlazení.....	60
Kontrola hladiny chladicí kapaliny	61
Vyprazdňování, napouštění a odvzdušnění chladicího systému	61
Výměna tlumícího materiálu výfuku.....	61
Čistění vzduchového filtru.....	62
Kontrola nastavení ručního dekompresoru (A)	62
Nastavení lanka plynu.....	63
Nastavení výchozí pozice páčky spojky	63
Kontrola hydraulické spojkové kapaliny	63
Odvzdušnění spojky	63
Karburátor, nastavení volnoběhu (A)	64
Základní známky opotřebení karburátoru.....	64
Kontrola hladiny paliva (A)	65
Vyprazdňování plovákové misky	65
Mazací okruh	65
Kontrola hladiny motorového oleje	66
Motorový olej.....	66
Výměna motorového oleje (A).....	66
Plán údržby pro ČZ 125/144 CC 2T	69
Plán údržby pro ČZ 250/300 CC 2T	70
Odstraňování závad	71
Čistění.....	73
Opatření pro zimní provoz	73
Úschova	73
Technické údaje – motor	75
Nastavení karburátoru	77
Utahovací momenty.....	78
Motorový olej - poznámka.....	78
Technická data – motocykl.....	79
Schéma elektroinstalace.....	81

UMÍSTĚNÍ SÉRIOVÉHO ČÍSLA



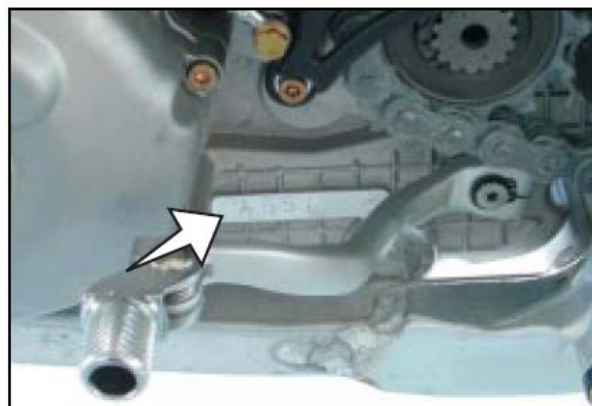
ČÍSLO RÁMU

Číslo rámu je vyraženo na pravé straně trubky hřídele řízení. Číslo si poznamenejte na straně 3 do příslušného rámečku. U modelů XC, SMR, SMM je toto číslo také na plechové destičce na levé straně, viz. obrázek.



ČÍSLO MOTORU

Číslo motoru je vyraženo na levé straně motoru pod ozubeným kolem řetazu. Číslo si poznamenejte na straně 3 do příslušného rámečku.

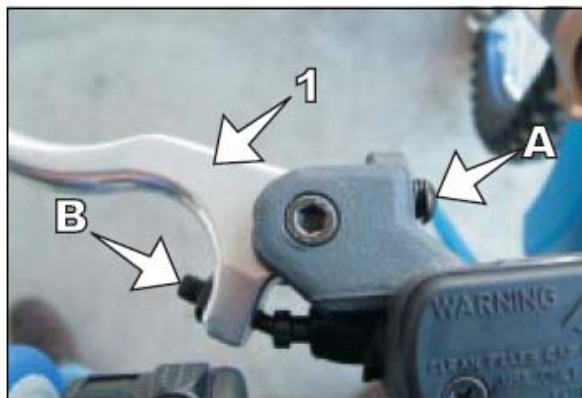


OVLÁDACÍ PRVKY



PÁČKA SPOJKY

Páčka spojky (1) je namontována na levém řídítku. Pozice páčky k ručce může být upravována pomocí stavitelných šroubů (A) (viz. úkony údržby). Stavitelné šrouby (B) slouží k nastavení rozpětí spojky po seřízení pozice páčky, slouží k tomu, aby se páčka mohla po nastavení volně pohybovat.



PÁČKA DEKOMPRESORU (VŠECHNY MODELY 530 A 660CC.)

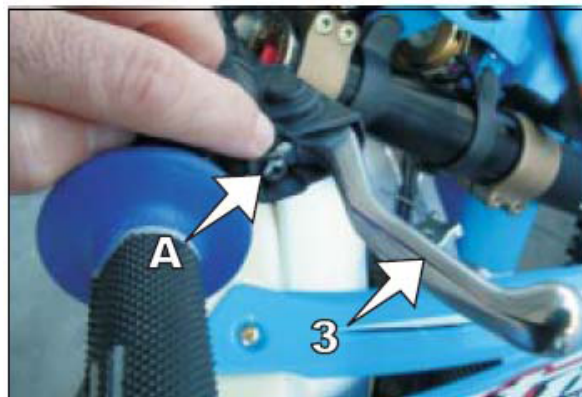
Páčka sytiče (2) je na levé straně řidítek a slouží ke startu motoru po pádu či po přehřátí. Motor je těžké nastartovat, je-li zahřátý. Ke zchlazení motoru zmáčkněte páčku při startu.

Páčka musí mít vždy doraz 10mm, měřeno mezi páčkou a oporou, než začne otevírat výfukové ventily. Čas otevření lze poznat podle velkého odporu páčky (viz. část *Údržba rámu a motoru*).



PÁČKA PŘEDNÍ BRZDY

Páčka přední brzdy (3) je na pravém řídítku a spouští mechanismus přední brzdy. Poloha brzdové páčky může být upravena stavitelnými šrouby (A) (viz. „Údržba rámu a motoru“).



KONTROLKY (END/SMR/SMM)



Zelená kontrolka směru (1) se rozsvítí a bliká po dobu, kdy je zapnuta.



Modrá kontrolka dálkového světla (2).





DIGITÁLNÍ TACHOMETR

Digitální tachometr je vždy zapnut.

Digitální tachometr je napájen baterií SR44 1,5 voltu, (D357) 11.6 x 5.4 mm.

Baterii vyměňte každé dva roky v případě, že je tachometr málo čitelný.

K výměně baterie otevřete uzávěr na zadní straně, odšroubujte jej šroubovákem a vyjměte baterii.

Vložte novou baterii tak, že vidíte kladný pól zvenku a zavřete kryt.

Před vyjmutím baterie si poznamenejte WS (obvod kol) a DST (celkový počet najetých kilometrů).

Tyto hodnoty budou znovu naprogramovány po výměně baterie.



VÝBĚR MÓDU A RESETOVÁNÍ (XC/SMR/SMM)

Digitální tachometr také umožňuje zobrazení následujících funkcí:

TRP denní počet ujetých kilometrů

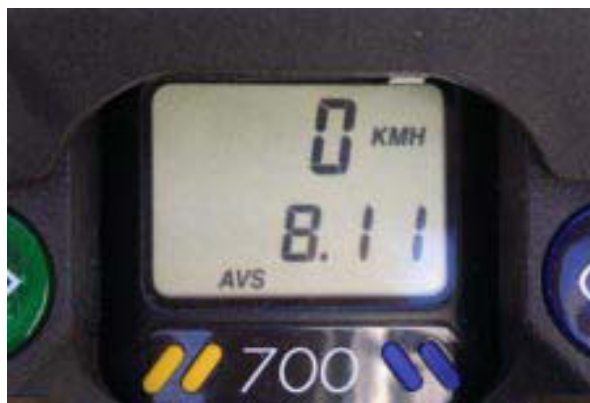
AVS průměrná rychlost (po 10 hodinách či 1000 km zmáčkněte RESET)

STP časoměr (spouští se a zastavuje automaticky, nejdéle po dobu 10 hodin)

MAX maximální dosažená rychlost (po předchozím měření zmáčkněte RESET)

DST celkový počet najetých kilometrů (do 99.999 km)

CLK hodiny



K resetování TRP, AVS, STP a MAX zmáčkněte vpravo modré tlačítko.

Zvolte funkci a zmáčkněte levé žluté tlačítko asi po dobu 5 sekund.

Zvolené hodnoty budou vymazány.

PROGRAMOVÁNÍ DIGITÁLNÍHO TACHOMETRU (XC/SMR/SMM) (JEN PO VÝMĚNĚ BATERIE)

Vyjměte konektor na zadní straně přístroje. Zmáčkněte šedé tlačítko na zadní straně přístroje po dobu 5 sekund. Objeví se 4 čísla, ze kterých první je blikající. Nahoře vpravo bliká také WS (velikost kola). Nyní v pořadí zmáčkněte levé žluté tlačítko, abyste změnili hodnotu prvního blikajícího čísla.

Zmáčkněte pravé modré tlačítko, abyste přepnuli na druhou číslici a stlačte levé žluté tlačítko dokud nebude ukazovat požadovanou hodnotu.

Postup opakujte u dalších číslic dokud se nezobrazí údaj o velikosti kola v mm. (Tyre diam. in mm x 3,14).

Závěrem, při stále blikající čtvrté číslici, změňte jednotky z Kmh na Mph, zmáčkněte pravé tlačítko a Kmh a levé tlačítko pro Mph.

Programování ukončíte zmáčknutím šedého tlačítka na zadní straně přístroje po dobu 1 sekundy.





PROGRAMOVÁNÍ HODIN

(XC/SMR/SMM)

Vyjměte konektor umístěný na zadní straně přístroje.

Zvolte funkci CLK zmáčknutím pravého modrého tlačítka.

Zmáčkněte šedé tlačítko na zadní straně přístroje po dobu 5 sekund a poté se objeví blikající nápis CLK (Clock) spolu s blikajícími číslovkami.

Stlačte levé žluté tlačítko a nastavte hodiny.

Poté stlačte pravé modré tlačítko a nastavte desítky minut levým tlačítkem, pokračujte stejným způsobem k nastavení minut.

Programování ukončíte stisknutím šedého tlačítka na zadní straně přístroje.



NASTAVENÍ POČÍTADLA UJETÝCH KILOMETRŮ (XC/SMR/SMM) (POUZE PO VÝMĚNĚ BATERIE)

Hodnoty najetých kilometrů se znovu vkládají pouze v případě výměny baterie. Na display se objeví pět nul, z nichž první bliká spolu s nápisem DST. Zmáčkněte pravé modré tlačítko a čtyři číslovky začnou blikat, stlačte levé žluté tlačítko pro uložení stavu najetých km. Operaci opakujte dokud nebudou nastaveny všechny čísla. Nastavování ukončíte stlačením šedého tlačítka na zadní straně přístroje po dobu 1 sekundy.



DIGITÁLNÍ TACHOMETR S PODSVÍCENÝM DISPLEJEM (VOLITELNÝ PRO MODELY XC/SMR/SMM)

Jako alternativa standardního přístroje pro modely s baterií a elektrickým startérem může sloužit velký podsvícený displej se čtyřmi kontrolkami. Na horní straně se nachází kontrolka levé směrovky (2), potkávacího světla (3), dálkového světla (4) a pravé směrovky (5).

Uvnitř displeje je zobrazen tachometr (6), počítadlo ujetých kilometrů za výjezd (7) a počítadlo celkem ujetých kilometrů (8).

Na spodní straně se nachází dvě tlačítka, SET (uložit) (9) a MODE (mód) (10).



Počítadlo ujetých kilometrů za výjezd může být vynulováno jedním zmáčknutím tlačítka SET.

Počítadlo celkem ujetých kilometrů se vynuluje automaticky po přesažení 99.999 najetých kilometrů.

Přístroj se automaticky zapne při sepnutí a zatlačení červeného tlačítka směrem ven umístěného blízko ručky plynu. Vypne se při sepnutí a zatlačení tlačítka směrem dovnitř.



TLAČÍTKO VYPÍNÁNÍ MOTORU (MX/SMX)

Nachází se vedle ručky na levém řídítku. Motor se vypíná stlačením tlačítka, to zastaví zapalování, které přestane dodávat jiskru do válce. Tlačítko přidržejte dokud motor nezhasne, poté uvolněte.



KOMBINOVANÝ PŘEPÍNAČ (XC/SMR/SMM)

Nachází se vedle ručky levého řídítka.

Přepínač světel má tyto 4 pozice:

(A) = světla vypnuta

(B) = parkovací světla zapnuta

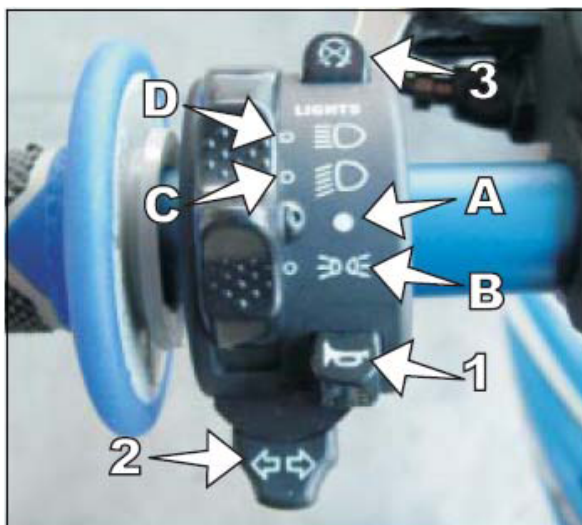
(C) = parkovací a potkávací světla zapnuta

(D) = parkovací a dálková světla zapnuta

Tlačítko (1) spouští klakson.

Přepínač (2) spíná ukazatele směru. Při změně směru vlevo přepněte přepínač doleva a naopak. Po dokončení manévru vraťte přepínač do středové polohy.

Tlačítko (3) slouží k vypnutí motoru v případě, že motocykl nemá baterii. Tlačítko nefunguje, je-li baterie přítomna.



KOMBINOVANÝ PŘEPÍNAČ SPOJENÝ S PODSVÍCENÝM DIGITÁLNÍM TACHOMETREM (XC/SMR/SMM)

Na motocyklech s digitálním podsvíceným displejem se nachází tento kombinovaný přepínač zobrazený na obrázku (1).

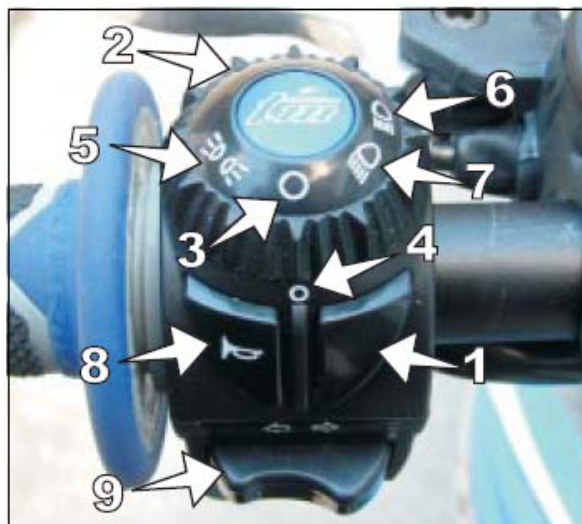
Když je symbol (3) na otočném prstenci srovnán s rýskou (4) na těle přepínače, jsou světla vypnuta.

Abyste zapnuli světla otočte prstencem (2) proti směru hodinových ručiček dokud se symbol (5) nesrovná s rýskou (4).

K zapnutí potkávacích světel (7) a dálkových světel (6) postupujte obdobně.

Klakson spíná tlačítko vlevo (8).

Směrovky se spínají pomocí kolébkového přepínače směrem vlevo a vpravo podle požadovaného směru jízdy.





STARTOVACÍ TLAČÍTKO A NOUZOVÉ VYPNUTÍ MOTORU (XC/MXE.S./SMXE.S./SMR/SMM)

Modely s baterií a elektrickým spouštěčem jsou vybaveny dvoutlačítkovým spouštěčem, který se nachází na straně ručky plynu. Jedno tlačítko je červené, druhé černé.

Červené tlačítko (1) může být nastaveno do dvou poloh. Stlačeno, kdy přerušuje kontakt baterie, čímž vypne proud ve všech zařízeních a zabrání i nastartování motoru startovací pákou.



Na těchto modelech tato pozice vypne motor.

Je doporučeno ponechat přepínač v této poloze dokud se motor znovu nenastartuje, jinak by se baterie mohla vybit.



Nestlačené tlačítko uzavírá okruh baterie, umožní použití všech zařízení, včetně elektrického startéru. Proto nikdy nenechávejte tlačítko v této poloze při vypnutém motoru, zapalovací jednotka odebírá proud i při vypnutém motoru a může vybit baterii.



Černé tlačítko (2) nastartuje motor. Stlačte tlačítko a uvolněte jej po nastartování motoru. Tlačítko nedržte déle než 8-10 sekund, pokud motor nenaskočí, vyčkejte několik sekund a zkuste nastartovat znovu.

Nezkoušejte nastartovat více jak 3-4x po sobě, pokuste se najít možnou závadu.

Toto tlačítko nikdy nemačkejte, je-li motor v chodu!

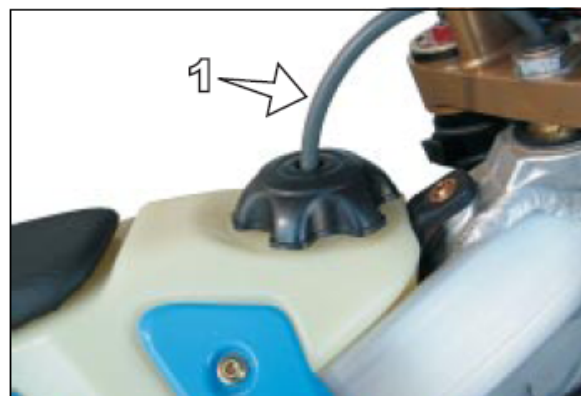
VÍKO PALIVOVÉ NÁDRŽE

Nachází se na vrchní straně palivové nádrže.

Otevírání: otočte víkem proti směru hodinových ručiček

Zavírání: položte víko na závit a upevněte otočením po směru hodinových ručiček

Nastrčte zpět odvodušňovací hadičku (1), přičemž dejte pozor, aby se nezlomila, či neohnula. Ujistěte se, že je vložena správně.



PALIVOVÝ KOHOUTEK – PŘÍVOD PALIVA

Nachází se na pravé spodní straně nádrže.

OFF zavřený

ON otevřený, při jízdě přepněte do této polohy, nádrž se bude vyprazdňovat dokud nedosáhne stavu rezervy

RES rezerva, při doplnění paliva nezapomeňte přepnout zpět do polohy ON

Kapacita nádrže u všech modelů je 8 litrů a 1 litr rezervy.





SYTIČ (PRO STUDENÉ STARTY)

Umístěn na levé straně motocyklu.

Karburátory MIKUNI

Úplným vytažením táhla (1) se otevře prostor v karburátoru, kterým může motor sát větší množství paliva, čímž se dosáhne bohatší směsi paliva a vzduchu, která je nutná k nastartování studeného motoru. K zastavení sytiče zatlačte táhlo do původní polohy.

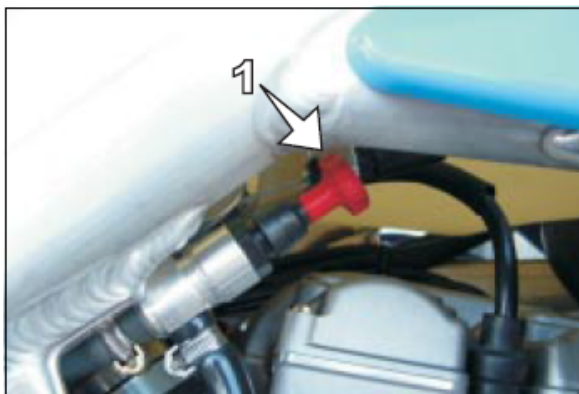
Karburátory KEIHIN

Vytáhněte táhlo a zajistěte jej otočením po směru hodinových ručiček. K zastavení sytiče otočte táhlem proti směru hodinových ručiček.



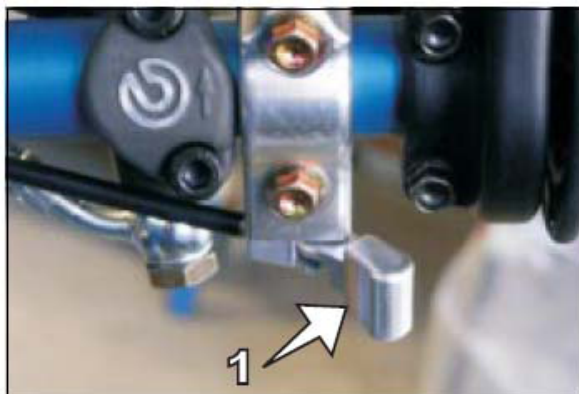
OCHUZOVAČ (PŘI HORKÉM MOTORU) (VŠECHNY MODELY S ELEKTRICKÝM STARTÉREM)

Nachází se na pravé straně motocyklu. Úplným vytažením táhla (1) dopředu se otevře otvor v sací trubici a motor může přisávat vzduch, výsledkem je ochuzená směs. Tato směs je zapotřebí ke startu motoru přeplněného palivem, či přehřátém motoru. Jakmile motor naběhne zatlačte táhlo zpět do původní polohy.



OCHUZOVAČ (PŘI HORKÉM MOTORU) (VŠECHNY MODELY SE STARTOVACÍ PÁKOU)

Přepínač se nachází na pravém řídítku vedle ručky řídítka. Přepnutím páčky (1) se otevře otvor v sací trubici a motor může přisávat vzduch, výsledkem je ochuzená směs. Tato směs je zapotřebí ke startu motoru přeplněného palivem, či přehřátém motoru. Jakmile motor naběhne zatlačte táhlo zpět do původní polohy.



NASTAVENÍ VOLNOBĚHU

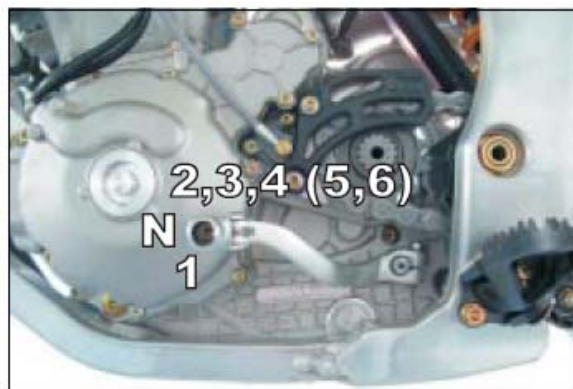
Nachází se na levé straně motocyklu. Otáčením knoflíku přizpůsobíte výšku otáček volnoběhu. Při otáčení ve směru hodinových ručiček zvýšíte otáčky a naopak. Běžné otáčky volnoběhu při zahřátém motoru jsou mezi 1600 a 1800 otáčkami za minutu.





ŘADÍCÍ PÁKA

Nachází se na levé straně motoru. Pozice jednotlivých rychlostí jsou zobrazeny na obrázku. Neutrál se nachází mezi první a druhou rychlostí.



STARTOVACÍ PÁKA

Nachází se na pravé straně motoru. Páku vyklopte ven a po nastartování ji vraťte do původní polohy.



BRZDOVÁ PÁKA

Nachází se před pravým pedálem. Poloha může být upravena podle polohy sedla (viz. údržba).



BOČNÍ STOJAN

Nohou vyhněte stojan směrem k zemi a motocykl o něj opřete. Motocykl odkládejte jen na zpevněném povrchu a ujistěte se, že je motocykl na stojanu stabilní.





UPEVNĚNÍ BOČNÍHO STOJANU PŘI JÍZDĚ TERÉNEM

Když jezdíte s motocyklem v terénu můžete stojan připevnit gumičkou (2).



SPÍNAČ ZAPALOVÁNÍ

U modelů SMR a SMM se nachází na levé straně přístrojové desky. Otočením klíče ve směru hodinových ručiček uzavřete elektrický obvod a po stlačení (červeného) startovacího tlačítka, které uzavírá obvod s baterií, je možné použít elektrický startér.

Při vypnutí motoru nezapomeňte přepnout (červené) startovací tlačítko do pozice vypnuto, čímž rozpojíte elektrický obvod a poté otočte klíčkem proti směru hodinových ručiček.

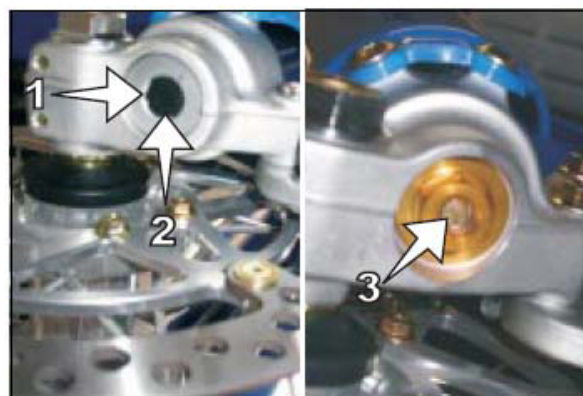


NASTAVENÍ VIDLIC – STLAČENÍ-KOMPRESSE

Hydraulický brzdící systém určuje chování vidlice v jejím kompresním zdvihu v tlaku. Stupeň brzdění zdvihu může být nastaven v závislosti na potřebách řidiče nebo tvrdosti použité pružiny.

Paioli USD vidlice (standardní)

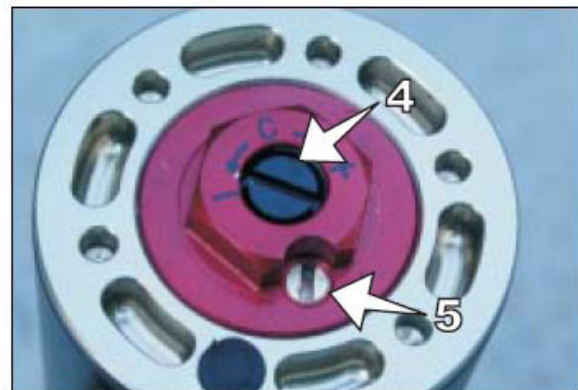
Sejměte gumovou čepičku (1) na spodní straně vidlice a pomocí šroubováku otočte seřizovací šroubem (2). Otočením po směru hodinových ručiček zesiluje brzdění, v opačném směru zeslabuje brzdění. Celkem je k dispozici 26 pozic.



Marzocchi USD vidlice (standardní)

Seřizovací šroub je umístěn na horní straně čepičky vidlice (4). Použitím šroubováku upravíte tuhost, otočením po směru hodinových ručiček se brzdění zesiluje, v opačném směru se brzdění zeslabuje. Celkem je k dispozici 28 pozic.

Nikdy neotáčejte pozičním šroubem (5).



⚠ VAROVÁNÍ

Nejprve doporučujeme šroub utáhnout ze „standardní“ pozice do pozice „úplně zataženo“ a spočítat počet zářezek, abyste mohli kdykoliv šroub vrátit do standardní pozice.

Pro sjednocení jsou zářezky uváděny od pozice „úplně zataženo.“

Obě vidlice musí mít stejné nastavení.



NASTAVENÍ VIDLIC - ROZTAŽENÍ-ÚTLUM

Hydraulický brzdý systém při odlehčeném kole určuje chování odrazu vidlice. Stupeň hydraulického brzdění může být nastaven v závislosti na potřebách řidiče nebo tvrdosti použité pružiny.

Paoli USD vidlice (standardní)

Seřizovací šroub je umístěn na horní straně čepičky vidlice (4). Otočení po směru hodinových ručiček zesiluje brzdění, v opačném směru zeslabuje brzdění. Celkem je k dispozici 28 pozic.

Marzocchi USD vidlice (standardní)

Seřizovací šroub je umístěn na spodní straně vidlice (8). Použitím šroubováku upravíte tuhost, otočením po směru hodinových ručiček se brzdění zesiluje, v opačném směru se brzdění zeslabuje. Celkem je k dispozici 28 pozic.

⚠ VAROVÁNÍ

Nejprve doporučujeme šroub utáhnout ze „standardní“ pozice do pozice „úplně zataženo“ a spočítat počet zářezek, abyste mohli kdykoliv šroub vrátit do standardní pozice.

Pro zjednocení jsou zářezky uváděny od pozice „úplně zataženo.“

Obě ramena musí mít stejné nastavení.

⚠ VAROVÁNÍ

Další informace ohledně standardních a volitelných vidlic najdete v manuálu výrobce vidlic, který je dodáván spolu s motocyklem.

NASTAVENÍ ZADNÍHO TLUMIČE - STLAČENÍ-KOMPRESIE

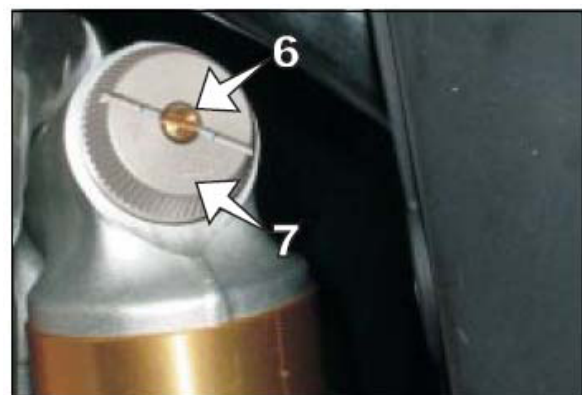
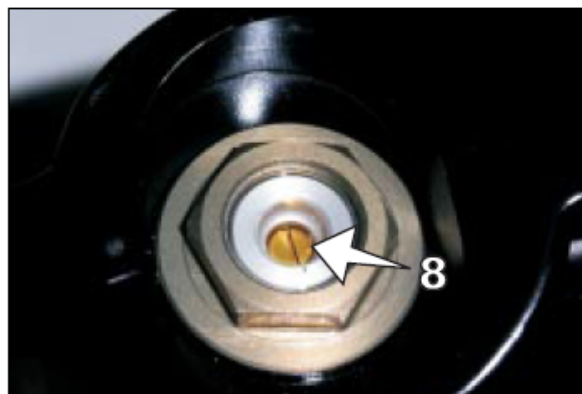
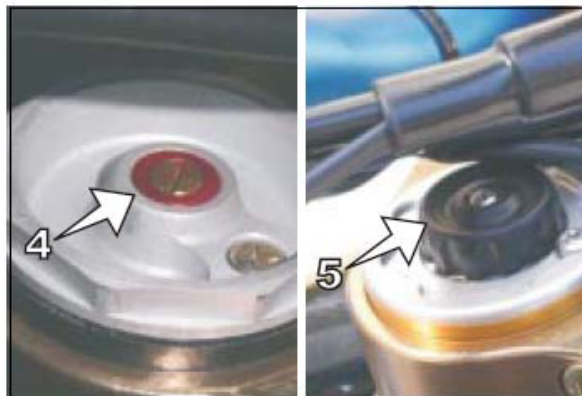
Hydraulický systém brzdění tlaku určuje chování kompresního zdvihu tlumiče v tlaku. Hydraulické brzdění může být přizpůsobeno podle požadavků řidiče, nebo tuhosti přítomné pružiny.

Standardní i volitelné tlumiče montované na TM motocykly nabízejí dvojí nastavení pro rychlou a pomalou rychlost. Pomalá a rychlá rychlost představují rychlost pohybu tlumiče, ne rychlost motocyklu.

Sachs tlumiče (standardní)

Pomalá rychlost – stavící šroub (6) se nachází na vrchní straně plynové tlumičové nádoby. Použijte šroubovák abyste otočili po směru hodinových ručiček, čímž brzdění zesílíte, nebo proti směru, čímž brzdění zeslabíte. Celkem je k dispozici 24 pozic.

Vysoká rychlost – stavící kolečko (7) je umístěno okolo stavícího šroubu pomalé rychlosti. Ručně otočte po směru hodinových ručiček pro zesílení brzdění, proti směru k zeslabení brzdění. Celkem je k dispozici 20 pozic.





Ohlins tlumiče (volitelné)

Pomalá rychlost – stavící šroub (1) se nachází na vrchní straně plynové tlumičové nádoby. Použijte šroubovák abyste otočili po směru hodinových ručiček, čímž brzdění zesílíte, nebo proti směru, čímž brzdění zeslabíte. Celkem je k dispozici 25 pozic.

Vysoká rychlost – stavítka má šestihrannou kruhovou matku (2), ta je umístěna okolo stavícího šroubu pomalé rychlosti. 17 mm šestihranným klíčem otočte po směru hodinových ručiček pro zesílení brzdění, proti směru k zeslabení brzdění. Celkem jsou k dispozici 4 pozice.



⚠ VAROVÁNÍ

Nejprve doporučujeme stavítka utáhnout ze „standardní“ pozice do pozice „úplně zataženo“ a spočítat počet zarážek, abyste mohli kdykoliv šroub vrátit do standardní pozice.

Pro sjednocení jsou zarážky uváděny od pozice „úplně zataženo.“

NASTAVENÍ ZADNÍHO TLUMIČE - ROZTAŽENÍ-ÚTLUM

ROZTAŽENÍ-ÚTLUM Hydraulický brzdný systém při odlehčeném kole určuje chování odrazu. Stupeň hydraulického brzdění může být nastaven v závislosti na potřebách řidiče nebo tvrdosti použité pružiny.

Sachs tlumič (standardní)

Stavitelný šroub (3) se nachází na větvi tlumiče (na straně mechanického spojení). Šroubovákem otočte po směru hodinových ručiček, abyste zesílili účinek brzdění, proti směru, abyste zeslabili brzdění. Celkem je k dispozici 40 pozic.



Ohlins tlumič (volitelný)

Stavitelný kolečko (4) se nachází na spodním konci tlumičové tyče. Ručně otočte po směru hodinových ručiček (pohled zespodu nahoru), abyste zesílili brzdný účinek, proti směru zeslabíte účinek.

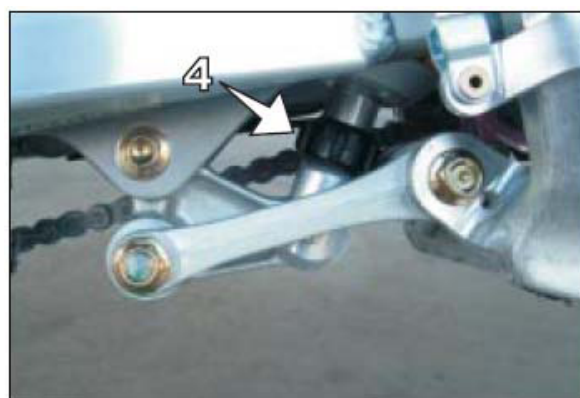
⚠ VAROVÁNÍ

Nejprve doporučujeme stavítka utáhnout ze „standardní“ pozice do pozice „úplně zataženo“ a spočítat počet zarážek, abyste mohli kdykoliv šroub vrátit do standardní pozice.

Pro sjednocení jsou zarážky uváděny od pozice „úplně zataženo.“

⚠ VÝSTRAHA

Plynová nádoba tlumiče je naplněna stlačeným dusíkem. Nikdy se nepokoušejte tlumič rozebrat nebo provádět údržbu bez pomoci profesionálních techniků, mohlo by dojít k poškození součástí a zranění osob.





ZÁMEK ŘÍZENÍ

Nachází se na levé straně trubky rámu řízení. Zamezuje pohybu řídítek a tím zabraňuje řízení motocyklu. K zamknutí řízení vytočte řídítka do plně pravé polohy, vložte klíč, otočte doleva, zatlačte, otočte doprava a vyjměte.

VAROVÁNÍ

Klíč nikdy nenechávejte v zámku. Otočení řídítek by mohlo dojít k jeho poškození.



RADY A OBECNÁ DOPORUČENÍ PRO PROVOZ MOTOCYKLU

**POKYNY PŘED PRVNÍM NASTARTOVÁNÍM**

- ujistěte se, že všechny předprodejní úkony provedl TM dealer
- před první jízdou si řádně pročtete instrukce
- seznamte se se všemi ovládacími prvky
- nastavte páčky spojky a přední brzdy a pedál zadní brzdy tak, aby vám vyhovovala jejich pozice
- dříve, než vyjedete na delší vyjížďku se naučte řídit na prázdném parkovišti, nebo na povrchu, na kterém je jednoduché motocykl řídit
- nejezděte na vyjížďky, které přesahují vaše řidičské schopnosti a zkušenosti
- na cestě držte řídítka oběma rukama a nohy mějte zapřené ve stupačkách
- ujistěte se, že při jízdě nestojíte na brzdovém pedálu. Pokud neuvolníte pedál, dochází k neustálému tření brzdových destiček a přehřátí brzdy
- neupravujte motocykl a vždy používejte pouze originální TM díly. Díly vyrobené jinými výrobci mohou ohrozit bezpečnost motocyklu
- motocykly jsou citlivé na rozložení váhy. Pokud vezete zavazadla, upevněte je co nejblíže středu motocyklu a váhu rozložte rovnoměrně mezi přední a zadní kolo
- dodržujte instrukce k zajíždění motocyklu

INSTRUKCE Z ZAJÍŽDĚNÍ MOTOCYKLU

Přestože povrchy dílů nového motocyklu procházejí přesným zpracováním, jejich povrch není tak hladký jako u motocyklů, které již byly zajety, proto je nutné zajet nový motor. Optimálního usazení dílů můžeme dosáhnout pouze postupným přidáváním výkonu k maximu.

Z těchto důvodů je možné během prvních 3 hodin (1 hodiny závodu) využít motor maximálně na 50%. Přičemž otáčky nesmí přesáhnout 7000 ot./min.

Během dalších 5 hodin (1 hodiny závodu) může být motor použit na 75%. Snažte se střídát povrchy jízdy (cesta, lehký terén). Nepodnikajte dlouhé cesty, kdy neubíráte plyn.

Dodržením těchto nařízení dostanete maximální účinnost a výdrž motocyklu v průběhu času.

 VAROVÁNÍ

Modely 250/450/530 END/MX/SMX byly vyvinuty bez kompromisu pro provoz na veřejných komunikacích.

Přestože je Enduro schváleným typem pro provoz na silnici, dbejte opatrnosti při použití na cestě. Ze všeho nejvíce se vyhněte prodlužovanému zrychlování a držení plynu v jedné poloze na dlouhých tratích, raději jemně plyn přidávejte a ubírejte.

**⚠ VÝSTRAHA**

- vždy si oblečte vhodné oblečení. Správní řidiči používají schválenou přilbu, boty, rukavice a bundu, nezáleží na tom, jestli je to dlouhá nebo krátká cesta
- ochranné oblečení by mělo být světlé barvy, aby vás mohli vidět ostatní účastníci provozu
- vždy zapínejte potkávací světlo, aby vás ostatní účastníci viděli včas
- před jízdou nepožívejte alkohol
- používejte pouze originální Tm příslušenství. Např. přední kryty mohou negativně ovlivnit chování motocyklu při jízdě na cestě a vysokých rychlostech, nebo mohou negativně působit na rozložení váhy motocyklu
- přední a zadní kolo musí mít stejný typ profilu
- po prvních 30 minutách zkontrolujte napnutí paprsků kola, na nových kolech napnutí klesá velice rychle, pokud budete jezdit na měkkých paprscích, mohou se zlomit a způsobit nestálost řízení (viz. Zkontrolujte napnutí paprsků kola)
- závodní modely byly vytvořeny a připraveny pouze pro jednu osobu, proto je zakázáno vozit spolupasážera
- respektujte předpisy, řiďte opatrně, abyste byli schopni rozpoznat nebezpečí co nejdříve
- rychlost přizpůsobte podmínkám na silnici a vašim schopnostem
- na neznámých cestách a terénu jezděte obezřetně
- při jízdě v terénu by vás měl vždy doprovázet přítel/-kyně s druhým motocyklem, abyste si mohli vzájemně vypomoci v případě nouze
- po určité době vyměňte hledí, nebo čočky brýlí. Pokud bude hledí poškrábané, mohli byste být oslněni (oslepeni) slunečním světlem
- pokud je nastartovaný motor, nenechávejte motocykl bez dozoru

⚠ VÝSTRAHA

- MX a SMX nejsou schválenými typy k použití na silnicích a dálnicích
- při ježdění na motocyklu si uvědomte, že nadměrný hluk obtěžuje vaše okolí

NÁVOD K POUŽITÍ



PŘED KAŽDÝM STARTEM ZKONTROLUJTE

Pro bezpečné použití motocyklu je dobré jej udržovat v dobrém stavu. Před každým startem je vhodné udělat běžnou kontrolu.

Tato kontrola zahrnuje položky:

Hladina oleje

K zajištění důkladného mazání musí být hladina mezi vyznačenými limity. Používání motoru s menším než minimálním množstvím vede k nadměrnému opotřebování a následnému poškození a riziku zranění řidiče.

Palivo

Pokud nemá motocykl průhlednou nádrž, otevřete víko nádrže a zkontrolujte množství paliva. Znovu uzavřete nádrž a ujistěte se, že odvodušňovací trubice není ohnutá a nebrání přístupu vzduchu.

Řetěz

Řetěz musí být správně napnut a mazán. Uvolněný řetěz klepe a mohl by opustit ozubené kolo. Příliš utažený řetěz se brzy opotřebuje a může způsobit opotřebení a poničení důležitých převodových dílů.

Pneumatiky

Zkontrolujte poškození. Pneumatiky se zářezy, nebo nabobtnalé pneumatiky (s vyvýšeninami) musí být vyměněny. Zkontrolujte hloubku vzorku, ta musí odpovídat vyhláše (ČR 1,6 mm). Zkontrolujte také tlak v pneumatikách, v případě nutnosti jej porovnejte s hodnotami v tabulce. Opotřebovaný vzorek a špatné nahuštění pneumatik zhorší jízdní vlastnosti a mohou způsobit ztrátu kontroly nad motocyklem a vážná zranění.

Brzdy

Zkontrolujte správnou funkčnost. Zkontrolujte množství brzdové kapaliny. Zásobník umístěný nad páčkami je zkonstruován tak, aby při normálním opotřebení brzdových destiček nebylo nutné doplňovat brzdovou kapalinu. Pokud hladina klesne pod minimální rysku, znamená to, že došlo k úniku kapaliny, nebo k úplnému opotřebení brzdových destiček. V tomto případě musí být brzdový systém zkontrolován specializovaným TM servisem, jinak hrozí nefunkčnost brzd. Je také třeba zkontrolovat ohebnost brzdových hadic a sílu brzdových destiček. Zkontrolujte vůli a odpor páčky přední brzdy a pedálu zadní brzdy.

Ohebnost brzdových hadic

Zkontrolujte ohebnost a funkci všech lanových táhel.

Chladicí kapalina

Za studena zkontrolujte množství kapaliny. Pokud je nutné, doplňte typ kapaliny podle tabulky.

Elektronika

Při nastartovaném motoru zkontrolujte přední světlomet, přední a zadní směrovky, zadní brzdové světlo, přední a zadní parkovací světla, kontrolky a klakson.

Zavazadla

Zkontrolujte, zda jsou všechna zavazadla řádně upevněna





STARTOVÁNÍ ZA STUDENA

Otevřete kohoutek přívodu paliva (1)

Sesaďte motocykl ze stojanu

Zařaďte neutrál

Sepněte sytič (2), který se nachází na levé straně motocyklu

Bez přidávání plynu jednou, nebo dvakrát sešlápněte startovací páku až dolů, nebo použijte elektrický startér

Jemným přidáváním plynu zahřívejte motor asi po dobu 30 sekund, poté vypněte sytič (2)

⚠ VÝSTRAHA

Vždy při startování motocyklu používejte pevné motocyklistické boty, abyste předešli zranění. Mohla by vám uklouznout noha, nebo by mohlo dojít ke zpětnému rázu motoru a prudkému udeření páky do nohy.

při sešlapávání páky nikdy nepřidávejte plyn. Slabé sešlápnutí, nebo sešlápnutí s přidáním plynu zvyšuje riziko zpětného rázu motoru motor nespouštějte v uzavřených prostorech a motocykl v těchto místnostech nenechávejte bez dozoru. Výpary z výfuku jsou jedovaté a mohou vést ke ztrátě vědomí a smrti. Při běhu motoru vždy zajistěte dostatečnou ventilaci

před startem se vždy ujistěte, že je zařazený neutrál, pokud je zařazená jiná rychlost, motocykl poskočí kupředu

⚠ VAROVÁNÍ

Startér přidržte maximálně po dobu 5 sekund, vyčkejte dalších 5 sekund, než budete pokus opakovat

při studených startech ihned nevytáčejte motocykl do vysokých otáček, mohlo by dojít k poškození motoru. Píst se zahřeje a rozpíná rychleji než hlava válce, která je vodou hlazená. Vždy motor zahřejte na místě, nebo ze začátku pojeďte na malé otáčky

STARTOVÁNÍ ZAHŘÁTÉHO MOTORU

Otevřete kohoutek přívodu paliva (1)

Sesaďte motocykl ze stojanu

Zařaďte neutrál

Sepněte sytič (2), který se nachází na levé straně motocyklu

Bez přidávání plynu jednou, nebo dvakrát sešlápněte startovací páku až dolů, nebo použijte elektrický startér

⚠ VAROVÁNÍ

Startér přidržte maximálně po dobu 5 sekund, vyčkejte dalších 5 sekund, než budete pokus opakovat





ZAPLAVENÍ MOTORU PALIVEM

v případě pádu může určité množství paliva uniknout z karburátoru a vniknout do hlavy válce, dojde k zaplavení. K nastartování použijte knoflík pro „horký start,“ nebo přepněte páčku pro „horký start“ (1) Bez přidávání plynu rázně sešlápněte startovací páku až dolů, nebo použijte elektrický startér. U modelů s manuálním dekompresorem odstraníte přebytečné palivo zatáhnutím za páčku manuální dekomprese, poté 5-10x sešlápněte startovací páku, respektive 2x použijte elektrický startér po dobu 5 sekund. Pokud motor nelze nastartovat, vyjměte žhavicí svíčku a osušte ji.

⚠ VAROVÁNÍ

Karburátor obsahuje akcelerační pumpičku. Pokaždé, když přidáte plyn, ať je motor v chodu či ne, je určité množství paliva rozprášeno v sacím kanálu. Pokud dochází k přidávání plynu s vypnutým motorem, dochází k zaplavení hlavy motoru a soustavným problémům se startem, a také k nebezpečné koncentraci paliva.

JE-LI MOTOR VYPNUT, NIKDY NEPŘIDÁVEJTE PLYN, POKUD TO NENÍ NEZBYTNĚ NUTNÉ. POKUD K TAKOVÉ SITUACI DOJDE, UDĚLEJTE TO POUZE JEDNOU A POSTUP NEOPAKUJTE!

ZAČÍNÁME S MOTOCYKLEM

Zmáčknete spojku, zařadíte jedničku, jemně pouštějte spojku a zároveň pomalu přidávejte plyn.

VÝSTRAHA

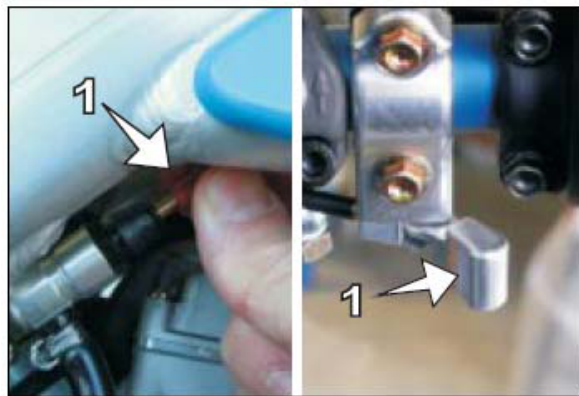
Před vyjetím se vždy ujistěte, že jste sklopili stojan. Pokud by došlo ke kontaktu stojanu se zemí, mohli byste ztratit kontrolu nad motocyklem.

ŘAZENÍ RYCHLOSTÍ, ZRYCHLOVÁNÍ, ZPOMALOVÁNÍ

Jednička je první rychlost která by měla být zařazena, je to rychlost pro rozjíždění a stoupací rychlost. Pokud vám podmínky dovolují zvýšit rychlost (rychlostní omezení, dopravní ruch, svažování vozovky), zařadíte vyšší rychlostní stupeň. Abyste přeřadili, povolte plynovou rukojeť, zmáčknete spojku a zařadíte následující rychlost, povolte spojku, zrychlete na půl plynu a poté zařadíte další rychlostní stupeň, postup opakujte dokud nedosáhnete požadované rychlosti, dbejte však přitom rychlostních omezení.

Postupné přidávání plynu přispívá k opatrnému ježdění a snižuje spotřebu. Zvykejte si na reakci plynu a naučte se udržovat motocykl v rychlosti, kterou požadujete.

Ke zpomalení povolte plynovou rukojeť, brzděte a podřadte přidržením spojky a zařazením nižšího rychlostního stupně. Pomalu uvolněte spojku, znovu zrychlete, nebo změňte rychlostní stupeň. Vždy přeřazujte jen o jeden rychlostní stupeň!



**Poznámka**

Ne všechny ČZ modely mají ventilátor chladiče, rozměry chladiče byly navrženy tak, aby byl vyvážen poměr pevnosti a váhy.

Chladicí systém je dostačující pro turistické a sportovní použití. Pokud hodláte použít přídavný chladicí ventilátor, kontaktujte ČZ autorizovaného dealera.

- motocykl může být kdykoliv znovu nastartován startovací pákou, nebo elektrickým startérem. Pokud hodláte nechat motocykl v klidu na stojanu po dobu více jak 2 minuty vypněte motor

⚠ VÝSTRAHA

- po každém pádu je nutno motocykl znovu zkontrolovat jako na začátku při startu
- ohnutá řídítka musí být vždy vyměněna. Nikdy řídítka nenarovnávejte, ztratily by svoji pevnost

⚠ VAROVÁNÍ

- vytáčení motoru do vysokých otáček po studeném startu negativně působí na životnost motoru. Před plným výkonovým zatížením motocyklu je vhodné jej zahřát při jízdě přiměřenou rychlostí. Motor dosáhne své běžné teploty, je-li chladič horký
- nikdy nepodřazujte bez předešlého brzdění. Motor by se dostal do nadměrných otáček a došlo by k poškození ventilů a ostatních součástí. Mohlo by se také zablokovat zadní kolo, což by vedlo ke ztrátě kontroly nad motocyklem
- pokud během jízdy dochází k abnormálním vibracím, zkontrolujte utažení šroubů
- pokud jsou při chodu motoru slyšet zvláštní zvuky, okamžitě vypněte motor a kontaktujte autorizovaného ČZ dealera.





BRZDĚNÍ

Uberte plyn a postupně brzděte přední a zadní brzdou. Podle rychlosti podřadte. Na prašných, vlhkých, nebo klzkých površích brzděte a podřazujte opatrně tak, aby nedošlo k zablokování kol. Zablokování kol vede k vychýlení či pádu.

Pokud sjíždíte táhlý kopec využijte brzdící schopnost motoru. Podřadte na první či druhý rychlostní stupeň bez přílišného zvýšení otáček. Poté nebudete nuceni tolik brzdít.

VÝSTRAHA

- v dešti, po umytí motocyklu, po jízdě v hluboké vodě, nebo při jízdě po mokré zemi může být brzdňý účinek zpomalen díky zašpinění či navlhnutí povrchu brzdňých kotoučů. Musíte tedy několikrát zmáčknout brzdu, aby se vysušil brzdňý kotouč
- brzdňý účinek může být také zpomalen na prašných cestách, nebo na posolených cestách. Několikrát zmáčkněte brzdu abyste kotouč očistili
- pokud jsou kotouče špinavé, dochází k většímu opotřebení brzdňých destiček a kotoučů
- při používání se kotouče, destičky, třmeny a brzdová kapalina zahřívají. Čím jsou tyto části teplejší, tím je brzdňý účinek menší. Při přehřátí může dojít k selhání brzd
- pokud je odpor páčky brzdy nebo pedálu brzdy minimální, mohlo by jít o selhání brzdňého okruhu. V tomto případě je vhodné nechat motocykl zkontrolovat v autorizovaném ČZ servisu

ZASTAVOVÁNÍ A PARKOVÁNÍ

Zastavte motocykl a zařadte neutrální. Vypněte motocykl, při nízkých otáčkách přidrže tlačítko k vypnutí motoru, dokud se motor nezastaví, nebo zmáčkněte červené tlačítko nouzového vypnutí motoru. V tomto případě je dobré nechat červené tlačítko ve stejné poloze, dokud nebudete znovu chtít motor nastartovat. Uzavřete kohoutek přívodu paliva, zaparkujte na pevném terénu a zamkněte řízení.

VÝSTRAHA

Motocykly vyzařují hodně tepla. Motor, chladič, výfuk, brzdové kotouče stejně jako tlumiče se mohou silně rozehrát. Nikdy se těchto částí nedotýkejte při jízdě, ani těsně po ní, motocykl zaparkujte tak, aby se o něj kolemjdoucí chodci nemohli popálit.

VAROVÁNÍ

- nikdy nevypínejte motor pomocí tlačítka dekompresoru, použijte tlačítko pro vypnutí motoru, nebo nouzové tlačítko pro vypnutí motoru
- vždy, když zaparkujete motocykl, zavřete přívod paliva. Pokud není přívod uzavřen, může dojít k uniknutí paliva z karburátoru a vtečení paliva do motoru a jeho následnému zaplavení
- motocykl nenechávejte zaparkovaný s běžícím motorem a neparkujte na místech, kde by mohlo dojít k požáru zapálením hořlavých materiálů jako například suchá tráva

**Poznámka k bočnímu stojanu**

Stojan zatlačte co nejvíce dopředu dokud se nezastaví, nakloňte motocykl na stranu stojanu. Ujistěte se, že je terén pod motocyklem pevný a parkovací pozice stabilní. Pro větší bezpečnost zařaďte první rychlostní stupeň.

⚠ VAROVÁNÍ

Boční stojan je konstruován pouze na váhu motocyklu. Pokud stojí motocykl na stojanu nikdy na něj nesedejte, stojan by se mohl poškodit a motocykl spadnout.

**PALIVO**

Motocykl vyžaduje bezolovnatý benzín s minimem 95 oktanů.

⚠ VAROVÁNÍ

Nádrž naplňte bezolovnatým benzínem s oktanovým číslem minimálně 95 oktanů. Nepoužívejte benzín s nižším oktanovým číslem, tento benzín by poškodil motor.

⚠ VÝSTRAHA

Palivo je vysoce hořlavé a toxické. Nakládejte s ním opatrně. Nádrž neplňte blízko ohně a hořících cigaret. Při čerpání paliva vždy vypněte motor. Nikdy nelijte palivo na motor, nebo výfuk. Pokud dojde k nechtěnému potečení těchto částí, okamžitě je osušte hadrem. V případě, že dojde ke spolknutí paliva či jeho vstříknutí do očí vyhledejte lékařskou pomoc.

Benzín se při zahřátí rozpíná, proto nikdy neplňte plnou nádrž při vysokých okolních teplotách.



TABULKY ÚDRŽBY A MAZÁNÍ



Tabulka údržby a mazání		250/450/530	XC/SMR/SMM	ROAD/HOBBY	použití
Čistý motocykl umožňuje rychlejší a tím pádem také levnější inspekce				první údržba po 3 hodinách NEBO 15 litrech paliva	každých 30 hodin NEBO po 150 litrech paliva
Motor	Výměna motorového oleje, olejového filtru	•			•
	Vyčištění síťového olejového filtru a vyčištění jímky magnetu/výpust'ový šroub	•			•
	Kontrola stavu a zlomení gumových trubek	•			•
	Kontrola rozvodového řetězu				•
	Kontrola utažení závitů motoru	•			•
Karb- urátor	Kontrola upevnění karburátoru k motoru a filtru				•
	Kontrola volnoběhu	•			•
	Kontrola stavu a zlomení odvodušňovací trubky	•			•
Servis	Kontrola úniku chladicího systému a chladicí kapaliny	•			•
	Kontrola úniku oleje a šroubů výpustě oleje				•
	Kontrola stavu, hladkosti chodu, zlomení všech trubek a kabelů, lanek plynu a dekompresoru	•			•
	Kontrola hladiny kapaliny brzdy a spojky	•			•
	Čistění filtru a vzduchového filtru				•
	Kontrola stavu a zlomení lanek				•
	Kontrola nastavení pozice předního světla				•
Brzdy	Kontrola elektrického systému (přední světlo, výška světlometu, brzdové světlo, směrovky, klakson, bezpečnostní tlačítko, knoflík	•			•
	Kontrola hladiny kapaliny brzdy, síly destiček, kotoučů	•			•
	Kontrola stavu brzdové hadice	•			•
	Kontrola funkčnosti, nastavení, hladkosti pohybu a vůle brzdové páčky a pedálu	•			•
Části motocyklu	Kontrola upevnění šroubů brzdové hadice	•			•
	Kontrola těsnosti gufer tlumičů	•			•
	Čistění prachového filtru				•
	Prosakování vidlicové trubky				•
	Kontrola zadního tlumení, mechanické spoje, pevnost šroubů				•
	Kontrola a nastavení ložisek řízení	•			•
Kola	Kontrola utažení šroubů šasi (svorky na vidlici, tyče vidlice, šrouby a matky os kol, osa zadní vidlice, tlumič)	•			•
	Kontrola tuhosti špic kola a ráfku				•
	Kontrola stavu a tlaku pneumatik	•			•
	Kontrola opotřebení řetazu, článků, ozubených kol, napětí řetazu	•			•
	Mazání řetězu	•			•
Kontrola vůle ložisek v kolech	•			•	
Další důležité úkony údržby doporučené každý rok					
Kompletní údržba vidlic					•
Kompletní údržba tlumičů					•
Čistění a promazání ložisek řízení a podobných těsnících prvků					•
Čistění a ladění karburátoru					•
Výměna tlumícího materiálu výfuku					•
Ošetření elektrických kontaktů a přepínačů kontaktním sprejem					•
Ošetření spojů baterie kontaktní pastou					•
Výměna spojkové hydraulické kapaliny					•
Výměna brzdové kapaliny					•



Tabulka údržby a mazání 250/450/530 XC/SMR/SMM - 660 SMX ZÁVODNÍ ÚČELY

Čistý motocykl umožňuje rychlejší a tím pádem také levnější inspekce		první údržba po 2 hodinách NEBO 12 litrech paliva	každý závod
Motor	Výměna motorového oleje, olejového filtru	•	•
	Vyčištění sít'ového olejového filtru a vyčištění jímky magnetu/výpust'ový šroub	•	•
	Kontrola stavu a zlomení gumových trubek	•	•
	Kontrola rozvodového řetězu		•
	Kontrola a nastavení vůle ventilů		•
	Kontrola utažení závitů motoru	•	•
Karb- urátor	Kontrola upevnění karburátoru k motoru a filtru		•
	Kontrola volnoběhu	•	•
	Kontrola stavu a zlomení odvodušňovací trubky	•	•
Servis	Kontrola úniku chladicího systému a chladicí kapaliny	•	•
	Kontrola úniků a upevnění celého výfukového potrubí		•
	Kontrola stavu, hladkosti chodu, zlomení všech trubek a kabelů, mazání lanek	•	•
	Výměna tlumícího materiálu výfuku		•
	Kontrola hladiny spojkové kapaliny v zásobníku	•	•
	Čistění filtrové skříně a vzduchového filtru		•
	Kontrola stavu a zlomení lanek		•
	Kontrola nastavení pozice předního světla		•
	Kontrola elektrického systému (přední světlo, výška světlometu, brzdové světlo, směrovky, klakson, bezpečnostní tlačítko, knoflík	•	•
Brzdy	Kontrola hladiny kapaliny brzdy, síly destiček, kotoučů	•	•
	Kontrola stavu brzdové hadice	•	•
	Kontrola funkčnosti, nastavení, hladkosti pohybu a vůle brzdové páčky a pedálu	•	•
	Kontrola upevnění šroubů brzdové hadice	•	•
Části motocyklu	Kontrola úniků a pracování tlumičů a vidlic	•	•
	Čistění prachového filtru		•
	Prosakování vidlicové trubky		•
	Kontrola zadního tlumení, mechanické spoje, pevnost šroubů		•
	Kontrola a nastavení ložisek řízení	•	•
Kola	Kontrola utažení šroubů šasi (svorky na vidlici, tyče vidlice, šrouby a matky os kol, osa zadní vidlice, tlumič)	•	•
	Kontrola tuhosti špic kola a ráfku		•
	Kontrola stavu a tlaku pneumatik	•	•
	Kontrola opotřebení řetazu, článků, ozubených kol, napětí řetazu	•	•
	Mazání řetazu	•	•
Kontrola vůle ložisek v kolech	•	•	
Další důležité úkony údržby doporučené každé 3 závody			
Kompletní údržba vidlic			•
Kompletní údržba tlumičů			•
Čistění a promazání ložisek řízení a podobných těsnících prvků			•
Čistění a ladění karburátoru			•
Výměna tlumícího materiálu výfuku			•
Ošetření elektrických kontaktů a přepínačů kontaktním sprejem			•
Ošetření spojů baterie kontaktní pastou			•
Výměna spojkové hydraulické kapaliny			•
Výměna brzdové kapaliny			•

**Zběžná kontrola a údržba prováděná řidičem**

	před každým startem	po každém mytí	po ježdění v terénu
Kontrola hladiny motorového oleje	•		
Kontrola hladiny brzdové kapaliny	•		
Kontrola opotřebení brzdových destiček	•		
Kontrola světel (pokud jsou přítomny)	•		
Kontrola klaksonu (pokud je přítomen)	•		
Mazání a nastavení lanek		•	
Tečení trubek vidlic			•
Rozklad a čištění prachových krytů			•
Čištění, mazání a kontrola napětí řetězu		•	•
Čištění filtrové skříně a vzduchového filtru			•
Kontrola tlaku pneumatik a jejich opotřebení	•		
Kontrola hladiny chladicí kapaliny	•		
Kontrola palivového přívodu a jeho tečení	•		
Čištění karburátoru a trysek od špíny a výplach vody		•	
Kontrola hladkosti chodu všech lanek	•		
Kontrola brzdného efektu	•	•	
Ošetření všech lesklých dílů antikorozními prostředky (vyjma brzd a výfuku)		•	
Ošetření zapalovacího přepínače/zámku řízení kontaktním sprejem		•	
Kontrola správného utažení šroubů, matek a spon			•

VAROVÁNÍ K PŘEDCHOZÍM DVĚMA STRANÁM

Překročení intervalu údržby by nemělo činit více jak 2 hodiny či 15 litrů paliva.

Údržba prováděná ČZ autorizovaným dealerem nenahrazuje kontroly a údržbu prováděnou řidičem.



Kontrola motoru modelů 250/450/530 XC/MX/SMX - 660 SMX ZÁVODNÍ POUŽITÍ

15 hodin provozu se rovná asi 100 litrům projetého paliva	30 hodin 200 litrů	45 hodin 300 litrů	60 hodin 400 litrů	90 hodin 600 litrů	120 hodin 800 litrů	135 hodin 900 litrů
Kontrola opotřebení válce a pístu		•		•		•
Kontrola pístního čepu (vizuální)		•		•		•
Kontrola opotřebení vačkového hřídele a zvedátek ventilů (vizuálně)		•		•		•
Kontrola podpěr vačkového hřídele		•		•		•
Kontrola rozvodového řetězu (vyjma kontroly před každým závodem)	•	•	•	•	•	•
Kontrola vůle ventilů a její nastavení		•		•		
Kontrola délky ventilových pružin		•		•		
Kontrola opotřebení horních a dolních držáků pružiny		•		•		
Kontrola závlaček ventilů a kmenů ventilů		•		•		
Kontrola opotřebení vodítek ventilů		•		•		•
Kontrola utěsnění ventilů		•		•		•
Kontrola funkčnosti automatického dekompresoru		•		•		•
Kontrola povrchu hlavy a válce		•		•		•
Kontrola vůle klikové hřídele		•		•		•
Výměna ojnicí sady		•		•		•
Kontrola zabarvení/poškození pokovování užšího konce ojnice		•		•		•
Kontrola olejového čerpadla a mazacího oběhu		•		•		•
Výměna hlavních ložisek		•		•		•
Kompletní kontrola převodovky, včetně bubnu a větvení	•	•	•	•	•	•
Kontrola opotřebení spojkového talíře		•		•		•
Kontrola délky spojkových pružin	•	•	•	•	•	•

Varování

Pokud se při kontrole zjistí nadměrné opotřebení jednotlivých dílů, musí tyto díly být vyměněny.

Doporučujeme instalaci počítáče hodin.

Výše uvedené kontroly musí být provedeny autorizovaným ČZ servisem.



Kontrola motoru modelů 250/450/530 XC/SMR/SMM ROAD/HOBBY použití

20 hodin provozu se rovná asi 100 litrům projetého paliva	60 hodin 300 litrů	90 hodin 450 litrů	120 hodin 600 litrů	180 hodin 900 litrů	240 hodin 1200 litrů	270 hodin 1350 litrů
Kontrola opotřebení válce a pístu			•		•	
Kontrola pístového válečku (vizuální)			•		•	
Kontrola opotřebení vačkového hřídele a zvedátek ventilů (vizuálně)			•		•	
Kontrola podpěr vačkového hřídele			•		•	
Kontrola rozvodového řetězu (po první kontrole po 30 hodinách)	•	•	•	•	•	•
Kontrola vůle ventilů a její nastavení	•		•	•	•	
Kontrola délky ventilových pružin			•		•	
Kontrola opotřebení horních a dolních držáků pružiny			•		•	
Kontrola závlaček ventilů a kmenů ventilů			•		•	
Kontrola opotřebení vodítek ventilů			•		•	
Kontrola utěsnění ventilů			•		•	
Kontrola funkčnosti automatického dekompresoru		•	•		•	•
Kontrola povrchu hlavy a válce			•		•	
Kontrola vůle klikové hřídele			•		•	
Výměna ojnicí sady			•		•	
Kontrola zabarvení/poškození pokovování užšího konce ojnice			•		•	
Kontrola olejového čerpadla a mazacího oběhu			•		•	
Výměna hlavních ložisek			•		•	
Kompletní kontrola převodovky, včetně bubnu a větvení			•		•	
Kontrola opotřebení spojkového talíře	•		•	•	•	
Kontrola délky spojkových pružin	•		•	•	•	

Varování

Pokud se při kontrole zjistí nadměrné opotřebení jednotlivých dílů, musí tyto díly být vyměněny.

Doporučujeme instalaci počítáče hodin.

Výše uvedené kontroly musí být provedeny autorizovaným ČZ servisem.

ÚDRŽBA RÁMU A MOTORU



⚠ VÝSTRAHA

Veškerá údržba a seřizování označené (A) vyžadují technické schopnosti. Je tedy ve vašem zájmu a v zájmu vaší bezpečnosti, abyste tyto úkony přenechali výhradně specializované ČZ dílně kde váš motocykl bude udržován v optimálním stavu profesionálně školeným personálem.

⚠ VAROVÁNÍ

- pokud je možné, nepoužívejte k mytí vysokotlaké vodní pistole, voda by mohla proniknout do ložisek, karburátoru, elektroniky, atd.
- při převozu se ujistěte, že je motocykl dobře zajištěn pomocí pásů nebo jiného mechanického jištění a je ve vzpřímené poloze, ujistěte se také, že je přívod paliva uzavřen, pokud by došlo k pádu motocyklu a přívod nebyl uzavřen, palivo by mohlo uniknout z karburátoru či nádrže
- k upevnění ochranné plachty k nádrži použijte pouze speciální šrouby se správnou délkou a závitem, pokud použijete jiné šrouby, nebo příliš dlouhé šrouby, mohlo by dojít k poškození nádrže a jejímu tečení
- pod upevňovací šrouby motoru nepoužívejte vroubkované ani pérové podložky, mohly by se zařezat do rámu a povolit, použijte samosvorné matky
- motocykl nechejte před údržbou zchladit, předejdete tak případným popáleninám
- s oleji, mazadly, filtry, palivem, čistidly, atd. zacházejte dle regulací vaší země o likvidaci těchto materiálů
- likvidujte správně použitý olej, nikdy jej nevylévejte do kanálu a řečišť!

KONTROLA LOŽISEK ŘÍZENÍ A NASTAVENÍ VŮLE (A)

Pravidelně kontrolujte vůli ložisek řízení. Pro kontrolu zvedněte přední kolo a trhněte vidlicí dopředu a dozadu. K nastavení uvolněte čtyři M8 šrouby (1) a matky (2) hlavy vidlice a upravte prstencovou matku (3), utahujte tak dlouho, dokud zde nebude žádná vůle, matku však nepřitahujte více, mohli byste poškodit ložiska. Utáhněte matku hlavy vidlice a poté čtyři M8 šrouby na 20 Nm. Zkontrolujte jemnost řízení.

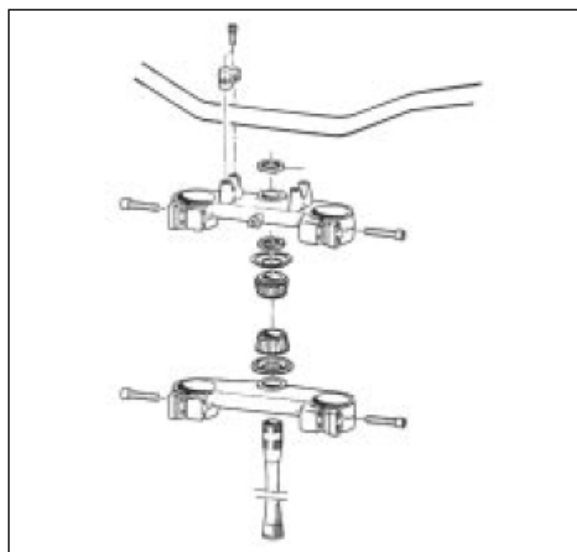
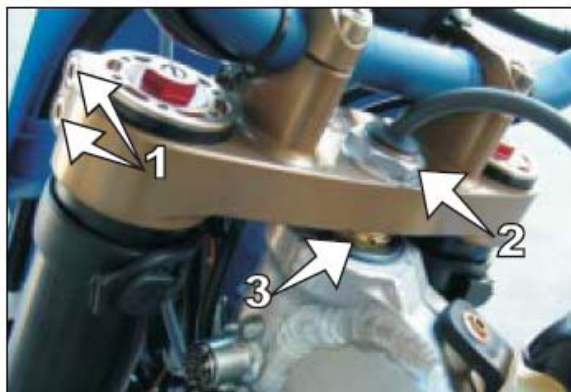
⚠ VÝSTRAHA

Pokud nemají ložiska správný prostor pro pohyb, reakce při jízdě budou nerovnoměrné a mohli byste ztratit kontrolu nad motocyklem.

⚠ VAROVÁNÍ

Dlouhými cestami se špatným nastavením ložisek riskujete poškození ložisek a jejich lůžek.

Ložiska by měla být promazána alespoň jednou ročně.



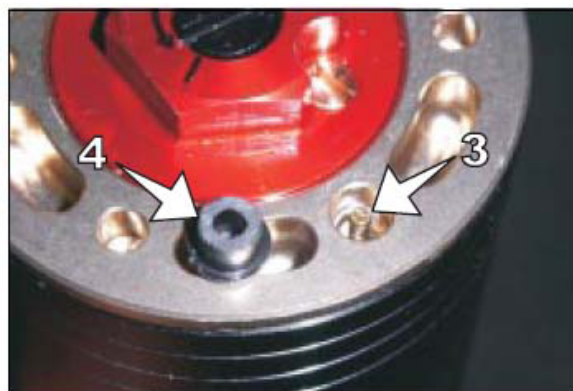
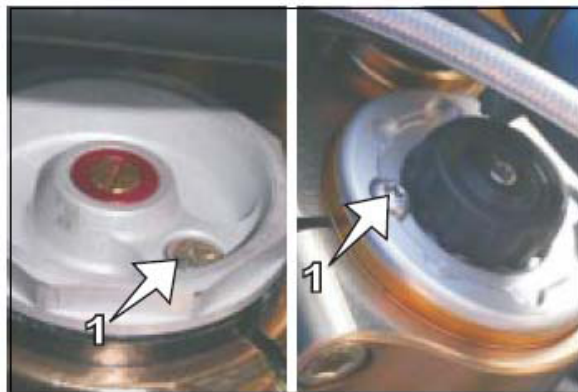
VENTILAČNÍ ŠROUB TELESKOPICKÉ VIDLICE

Každých 5 hodin použití při soutěžích uvolněte ventilační šroub (1) o několik otáček, čímž uvolníte tlak uvnitř vidlice. Marzocchi vidlice má namísto šroubu ventilek (3) chráněný gumovou koncovkou (4). Odejměte koncovku a jemně zmáčkněte stopku ventilků.

Před uvolněním šroubu či zmáčknutím ventilků zvedněte motocykl na podstavec tak, aby se přední kolo nedotýkalo země. Pokud je motocykl užíván převážně na cestách, tuto údržbu postačí provádět v rámci pravidelné údržby.

VAROVÁNÍ

Vysoký tlak uvnitř vidlice může způsobit tečení vidlice. Pokud objevíte únik, před výměnou těsnění uvolněte šrouby.



ČISTĚNÍ PRACHOVKY VIDLICE

Prachovka (2) stírá prach a špínu z vidlice. Po určitém čase se však špína může dostat pod prachovku, pokud nedojde k vyčištění špíny, může dojít k úniku oleje z částí, které jsou za prachovkou.

Pomocí šroubováku vypáče prachovku z vnější strany ramena a zatlačte dolů.

Opatrně vyčistěte prachovku, venkovní stranu ramena a vidlici. Naolejujte je silikonovým sprejem nebo motorovým olejem. Nakonec vraťte prachovku zpět na vnější rameno.





ZÁKLADNÍ KALIBRACE MOTOCYKLOVÝCH ČÁSTÍ NA ZÁKLADĚ VÁHY ŘIDIČE

Abyste dosáhli optimálních vlastností motocyklu a předešli poškození vidlic, zadního tlumiče, kyvné vidlice a rámu je nutné nastavit závěsy motocyklu podle vaší váhy. Při dodání jsou terénní motocykly ČZ nastaveny na váhu (včetně kompletního ochranného oblečení) 70-80 kg. Pokud vaše váha není v tomto intervalu, musíte adekvátně nastavit kalibraci závěsů. Drobné váhové odchylky mohou být vykompenzovány předepnutím pružiny. U větších odchylek je nutné použít jinou tvrdost.

KALIBRACE TLUMIČE A KONTROLA PRUŽINY

To, zda je zadní pružina vhodně nastavená na vaši váhu zjistíte, pokud na motocykl nasednete. Předtím, než provedete seřízení jezdecké poloze ale musíte správně provést měření prověšení na místě (statické).



STATICKÉ PROVĚŠENÍ ZADNÍHO TLUMIČE

Statické prověšení by mělo činit 35 mm. Odchylky o více jak 2 mm mohou značně ovlivnit řízení motocyklu.

Postup:

- motocykl postavte na stojan tak, aby bylo zadní kolo ve vzduchu
- změřte vzdálenost mezi osou zadního kola a pevným bodem (např. rýskou na bočním panelu), přičemž dbejte toho, aby osy měření byly na sebe co nejvíce kolmé, zapište si hodnotu A
- sesadte motocykl zpět na zem
- požádejte pomocníka aby vám motocykl přidržel ve vertikální pozici
- znovu změřte vzdálenost mezi body, zapište hodnotu B
- statické prověšení je rozdíl hodnot A a B



Příklad:

Motocykl na podpěře (hodnota A).....	600 mm
Motocykl na zemi bez řidiče (hodnota B)	- 565 mm
Statické prověšení	35 mm

Pokud je statické prověšení menší, musíte snížit předepnutí zadní pružiny. Pokud je statické prověšení větší, musíte zvýšit předepnutí zadní pružiny.

Viz. kapitola *Variace předepnutí zadní pružiny*.

PROVĚŠENÍ ZADNÍHO TLUMIČE V JEZDECKÉ POLOZE

- s pomocí osoby, která drží motocykl, se na motocykl posadíte plně oblečený/-á, nohy položte na stupačky a několikrát se na motocyklu zhoupněte, abyste usadili nastavení zadního závěsu.
- třetí osoba pak musí změřit vzdálenost mezi stejnými body jako před nasazením na motocykl a poznačí si hodnotu C
- prověšení v jezdecké poloze je rozdíl hodnot A a C



Příklad:

Motocykl na podpěře (hodnota A).....	600 mm
Motocykl na zemi s řidičem (hodnota C)	- 510 mm
Prověšení v jezdecké poloze	90 mm

Prověšení v jezdecké poloze by mělo být mezi 90-105 mm. Pokud je prověšení méně než 90 mm je pružina příliš tvrdá (poměr pružiny příliš vysoký). Pokud prověšení pružiny přesáhne 105 mm, pružina je příliš měkká (poměr pružiny příliš nízký). Poměr pružiny je znázorněn na vnější straně pružinového drátu. Při montáži nové pružiny je nutno znovu provést statické prověšení a nastavit ho na 35 mm (± 2 mm).

Dle našich zkušeností může zůstat úroveň pružení ve stlačení nezměněná. U měkčích pružin může být úroveň pružení v útlumu snížena o několik zarážek, u tvrdších pružin zvýšena o několik zarážek.

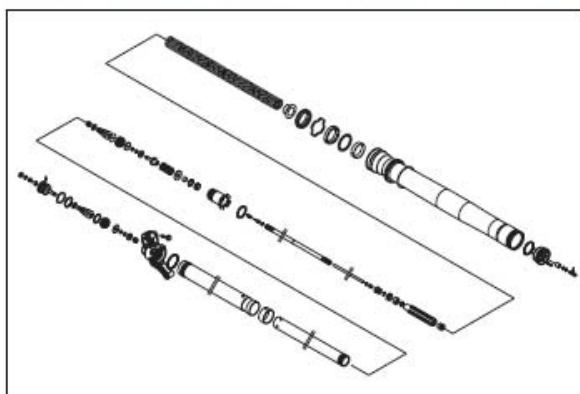
KONTROLA ZÁKLADNÍ KALIBRACE TELESKOPICKÉ VIDLICE

Z jistých důvodů nelze určit přesné prověšení v jezdecké poloze. Malé odchylky však mohou být vyváženy, stejně jako u zadní pružiny, pomocí předepnutí. Pokud se však vaše teleskopické vidlice noří úplně, je nutné použít vyšší poměr pružení pružiny vidlice, abyste zabránili poškození vidlice a rámu.



VARIACE PŘEDEPNUTÍ TELESKOPICKÉ VIDLICE

Abyste změnili předepnutí pružiny teleskopické vidlice musíte vidlici rozložit na části (viz. speciální manuál k vidlicím instalovaným na vašem motocyklu). Je možné přidat předpínací rozpěry. Vidlice však může být předepnuta maximálně na 20 mm.





VÝMĚNA PRUŽIN VIDLIC

Pokud vážíte méně než 70 kg, nebo více než 80 kg, musíte adekvátně nastavit vidlice. Pokud máte pochyby, nebo potřebujete informace, zavolejte autorizovanému ČZ dealerovi.

Dle našich zkušeností může úroveň tlumení ve stlačení - kompresi zůstat nezměněna. U měkčích pružin může být úroveň tlumení v roztažení – útlumu snížena o několik zářezek, u tvrdších pružin naopak o několik zářezek zvýšena.

⚠ VAROVÁNÍ

Pro další a více podrobné informace o standardních a volitelných vidlicích prostudujte návod výrobce vidlice, přiložený k motocyklu při prodeji.



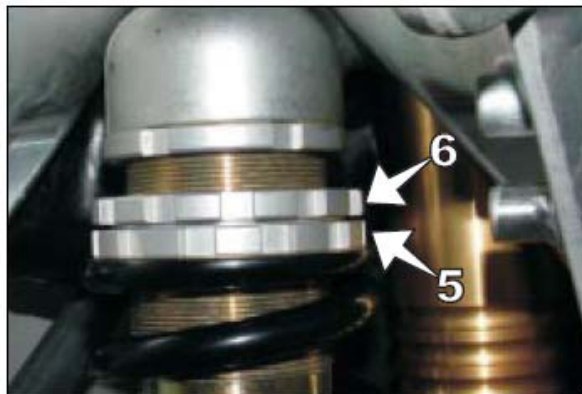
VARIACE PŘEDPĚTÍ ZADNÍ PRUŽINY

Předpětí může být upraveno otočením stavící matky (5). Před nastavováním doporučujeme odmontovat tlumič a vyčistit ho.

Poznámka:

- před úpravou předpětí pružiny byste si měli poznačit základní nastavení, např. tak, že spočítáte počet závitů nad stavící matkou.
- jedním otočením prstence (5) se předpětí změní o 1,5 mm

Uvolněte bezpečnostní matku (6) a otočte stavící matkou. Otáčením po směru hodinových ručiček (viděno shora) se předpětí zmenší, proti směru hodinových ručiček se předpětí zvětší. Po úpravě přitáhněte bezpečnostní matku (6).



MECHANICKÉ SPOJENÍ ZADNÍHO ZÁVĚSU

Zadní závěs všech terénních motocyklů má spojovací tyč a kolébku, která postupně mění poměr páky mezi kolem a zadním tlumičem. Tento mechanismus funguje díky ložiskům, které je nutno čistit a mazat v předem určených intervalech aby se zachovalo správné fungování tlumení. Pokud čistíte motocykl vysokotlakou pistolí nikdy nemiřte přímo na mechanické spojení závěsu.

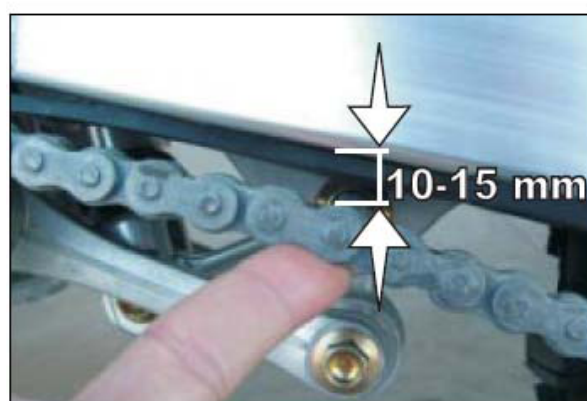
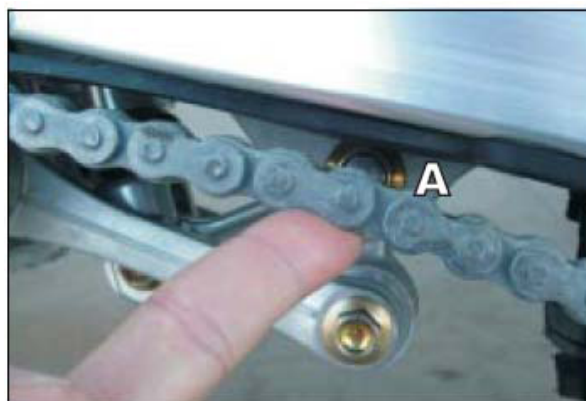


KONTROLA NAPNUTÍ ŘETĚZU

Motocykl posaďte středem na podložku. Nadzvedněte řetěz dokud ho nenapnete vodítku řetězu. Horní strana řetězu (A) musí být pevná (viz. obrázek). Vzdálenost mezi řetězem a zadní vidlicí musí být 10-15 mm. Pokud je nutné, upravte napětí.

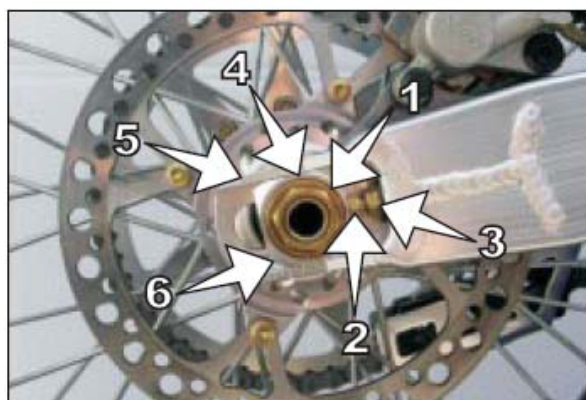
⚠ VÝSTRAHA

- pokud je řetěz příliš napnutý, koncové převodové díly (řetěz, převodovka a ložiska zadního kola) jsou nadměrně zatěžovány a dochází k jejich předčasnému opotřebení, v extrémních případech může dojít ke roztržení řetězu či hnací hřídele
- pokud je naopak napnutí nedostatečné, mohlo by dojít k vyvlečení řetězu z ozubeného kola a zablokování zadního kola, či poškození motoru
- v obou případech je možné lehce ztratit kontrolu nad motocyklem



NASTAVENÍ NAPNUTÍ ŘETĚZU (VŠECHNY MODEL Y MIMO SMM)

Povolte matku osy kola (1), povolte kontramatice (2) a otočte stavíacími šrouby (3) doleva a doprava tak, aby byly na stejné úrovni. Ke zvýšení napětí řetězu šrouby povolte. Ke snížení napětí je víc přitáhněte. Najděte optimální pozici. Pro správné seřízení zadního kola jsou zde značky (4) na pravé a levé straně seřizovacího šroubu, které musí být sladěny vzhledem k pomocným zářázkám (5). Utáhněte kontramatice. Před utáhnutím matice osy kola zkontrolujte, zda jsou seřizovací matky (6) usazeny na hlavičkách stavitelných šroubů a že je zadní kolo v rovině s předním. Utáhněte matku osy zadního kola na 80 Nm.



⚠ VAROVÁNÍ

- pokud nevládněte momentový klíč, tak si co nejdříve nechejte zkontrolovat pevnost utážení v ČZ specializované dílně
- uvolněná osa zadního kola může způsobit nestabilitu motocyklu



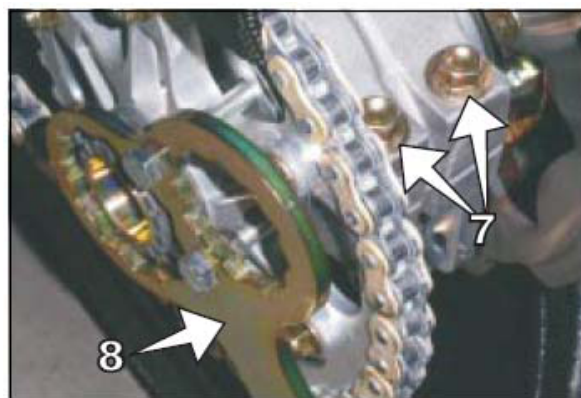
NASTAVENÍ NAPNUTÍ ŘETĚZU (MODEL SMM)

Uvolněte oba utahovací šrouby (7) excentrického náboje tak, aby se náboj mohl otáčet kolem své osy. Pomocí správného ČZ nástroje (8) - kód F50806, otáčejte nábojem dokud nedosáhnete požadovaného napnutí řetězu. Upevněte dva utahovací šrouby na 30 Nm. Jde o excentrickou soustavu, tudíž nedochází ke změně zarovnání kola a není potřeba žádného dalšího nastavení. Otáčením náboje zároveň může dojít k jemné odchylce výšky zadní osy kola a tím také ke zdvihnutí zadní části motocyklu. Ke kompenzaci tohoto jevu změňte horní upnutí vidlic v horních brýlích.

Například, pokud došlo napnutím řetězu o zvýšení zadní části motocyklu o 5 mm, doporučuje se, snížit výška vidlic o 5 mm aby se docílilo původního vyrovnání motocyklu.

⚠ VAROVÁNÍ

- pokud nemáte dostatečné zkušenosti, doporučujeme, aby tuto operaci provedla speciální dílna ČZ



ÚDRŽBA ŘETĚZU

Výdrž řetězu závisí ze všeho nejvíce na údržbě.

Řetězy bez O-kroužků musí být pravidelně čištěny petrolejem a poté namočený v teplém řetězovém oleji nebo ošetřeny sprejem na řetazy.

Údržba řetězů s O-kroužky je zmenšena na minimum. Nejlepší metodou je použití velkého množství vody. Nikdy nepoužívejte kartáče nebo rozpouštědla. Když řetěz vyschne, použijte sprej na řetězy vhodný pro řetězy s O-kroužky.

⚠ VAROVÁNÍ

Zabraňte mazadlu, aby se dostalo na povrch zadní pneumatiky či brzdného kotouče, mohlo by dojít ke značnému snížení přilnavosti a zeslabení brzdného účinku a k lehké ztrátě kontroly nad motocyklem.

⚠ VÝSTRAHA

Při uzavírání rozpojovacího článku řetězu musí být zavřená část ve směru pohybu.

Vždy zkontrolujte opotřebení ozubených kol motoru a na zadním kole, a také vodítko řetězu. V případě nutnosti tyto díly vyměňte.





OPOTŘEBENÍ ŘETĚZU

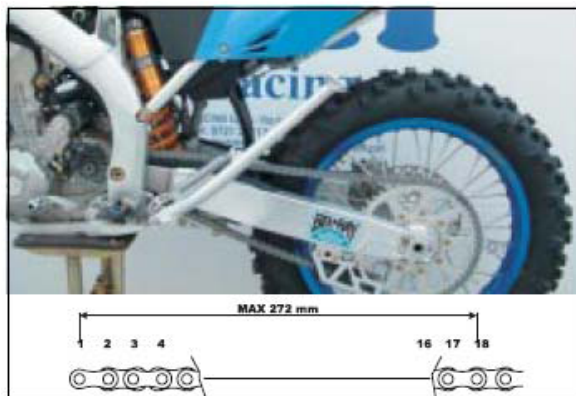
Ke kontrole opotřebení řetězu následujte tyto instrukce: Zařaďte neutrál, zatáhněte za horní část řetězu směrem nahoru vahou 10-15 kg (viz. obrázek). Změřte vzdálenost 18 spojů na dolní části řetězu. Pokud vzdálenost přesáhne 272 mm doporučujeme vyměnit řetěz. Řetězy se vždy neopotřebovávají rovnoměrně, proto musíte provést měření na různých částech řetězu.

Postup

Pokud je nainstalován nový řetěz, doporučujeme také vyměnit ozubená kola v motoru a na konci kola. Nový řetěz se opotřebovává rychleji na starých a opotřebovaných ozubených kolech.

⚠ VAROVÁNÍ

Při výměně ozubených kol se doporučuje vyměnit samosvorné matky a utáhnout je do kříže. Utáhněte na 35 Nm.



ZÁKLADNÍ ÚDAJE O TM KOTOUČOVÝCH BRZDÁCH

Brzdové třmeny

Upevnění třmenů je plovoucí, to znamená, že nejsou pevně spojeny s jejich oporou. Boční vyrovnávání umožňuje nejefektivnější tlak desek na kotouč. Upevňovací šrouby třmenů musí být upevněny pomocí Loctite 243 na 25 Nm. Výjimku tvoří třmeny typů SMR/SMM/SMX které mají pevné třmeny.

Brzdové desky

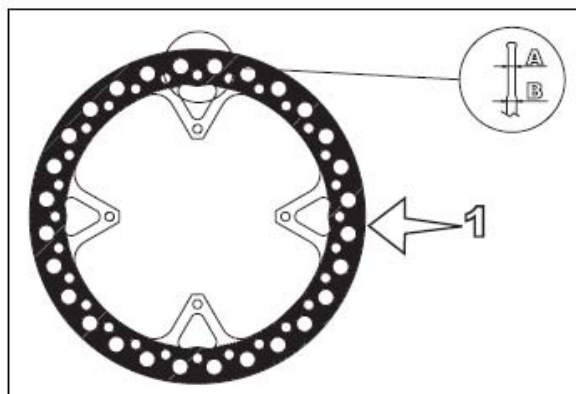
Minimální síla desek nesmí být méně než 1 mm. V případě výměny doporučujeme použití originálních ČZ dílů.

Brzdové kotouče

S opotřebením se síla kotoučů snižuje v kontaktním místě s deskami (1). V nejužším bodě (A) může opotřebení činit maximálně 0,4 mm v porovnání s původní silou. Původní síla může být změřena v bodě (B), která je mimo kontaktní místo. Opotřebení zkontrolujte na několika místech.

⚠ VAROVÁNÍ

- kotouče, jejichž opotřebení přesahuje 0,4 mm představují riziko bezpečnosti, po dosažení tohoto opotřebení ihned vyměňte kotouče
- brzdový systém musí být opraven autorizovanou ČZ dílnou





Zásobníky brzdové kapaliny

Přední a zadní zásobník brzdové kapaliny jsou zkonstruovány tak, aby nebylo nutné doplňování brzdové kapaliny ani při opotřebení brzdových desek. Ve skutečnosti při opotřebení desek kapalina v trubicích zaplní místo po brzdných pístcích, které se pohnuly tak, aby přilnuly ke kotouči. Pokud hladina brzdové kapaliny klesne pod minimální hodnotu, značí to únik brzdové kapaliny, nebo úplné opotřebení brzdových desek.

⚠ VAROVÁNÍ

Brzdovou kapalinu nechejte vyměnit minimálně jednou ročně. Pokud často motocykl umýváte, měli byste brzdovou kapalinu měnit častěji. Brzdová kapalina vsřebává vodu, proto je může u staré kapaliny dojít k tvoření bublinek páry i při nízké teplotě a brzdový systém pak nefunguje správně.

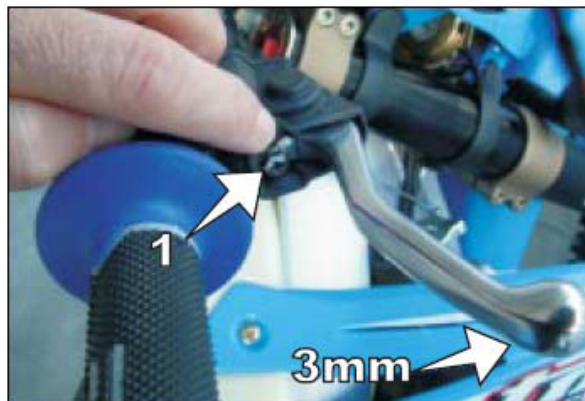


NASTAVENÍ VŮLE PÁČKY PŘEDNÍ BRZDY

Vůle páčky přední brzdy může být upravena pomocí stavitelného šroubu (1). Díky tomu může být bod tlaku (odpor, který je cítit při zmáčknutí páčky když dochází k tření desek o kotouče) nastaven na jakoukoliv velikost ruky.

⚠ VAROVÁNÍ

Vůle páčky musí být nejméně 3 mm. Jedině tak vznikne tlak na píst předního čerpadla (je cítit větším odporem páčky). Pokud vůle chybí, v brzdícím systému vznikne tlak, který následně může zapříčinit nesprávné fungování přední brzdy způsobené přehřátím nebo zablokováním předního kola.





KONTROLA HLADINY BRZDÍCÍ KAPALINY PŘEDNÍ BRZDY

Zásobník je částí čerpadla přední brzdy, je umístěn na řídítku a má kontrolní okénko. Při vodorovné poloze zásobníku nesmí hladina kapaliny klesnout pod středovou linku kontrolního okénka.

Výjimku tvoří modely SMR/SMM/SMX, které mají samostatný průhledný zásobník, i v tomto případě nesmí dojít k poklesu hladiny pod polovinu zásobníku.

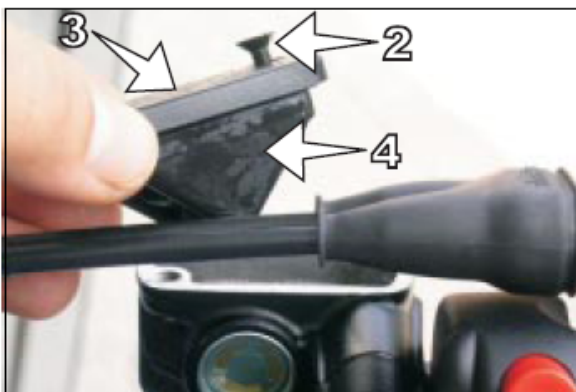
⚠ VAROVÁNÍ

Pokud klesne hladina kapaliny pod minimální úroveň znamená to, že došlo k úniku brzdové kapaliny, nebo k úplnému opotřebení brzdových desek.



DOPLŇOVÁNÍ BRZDOVÉ KAPALINY PŘEDNÍ BRZDY (A)

Odšroubujte šrouby (2) a odejměte víčko (3) a membránu (4). Umístěte čerpadlo do vodorovné polohy a doplňte brzdovou kapalinu tak, aby zůstalo 5 mm před horním okrajem volných. Znovu smontujte membránu, víčko a šrouby. Vylitou kapalinu omyjte vodou. Tam, kde je samostatný zásobník odšroubujte víčko a vyjměte membránu. Doplňte kapalinu podle pokynů uvedených výše. Vylitou kapalinu omyjte vodou.



⚠ VÝSTRAHA

- brzdovou kapalinu uchovávejte mimo dosah dětí
- brzdová kapalina může dráždit pokožku, zabraňte kontaktu s kůží či očima, pokud dojde k nechtěnému rozprášení do očí, oči řádně propláchněte a vyhledejte lékařskou pomoc

⚠ VAROVÁNÍ

- zabraňte kontaktu brzdové kapaliny s natřenými díly, brzdová kapalina koroduje nátěr
- používejte pouze čistou brzdovou kapalinu z hermeticky uzavřené nádoby



KONTROLA PŘEDNÍCH BRZDOVÝCH DESEK

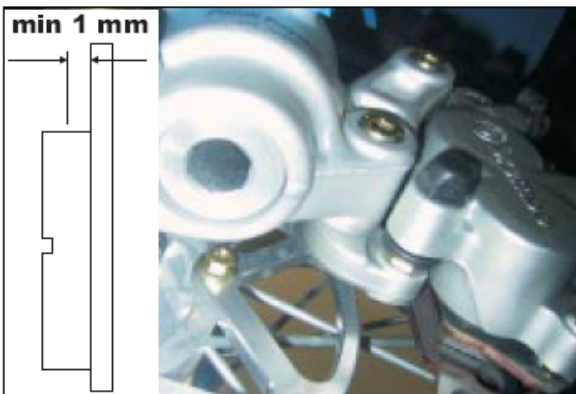
Brzdové desky mohou být zkontrolovány ze spodní strany. Síla třecího materiálu desek nesmí být menší než 1 mm.

⚠ VÝSTRAHA

Síla třecího materiálu desek nesmí být méně než 1 mm, jinak by mohlo dojít k selhání brzd. V zájmu vaší bezpečnosti nechejte brzdové desky vyměnit včas.

⚠ VAROVÁNÍ

Pokud jsou desky vyměněny příliš pozdě, a již došlo k jejich úplnému opotřebení, ocelové části desek dřely kotouč, tím došlo k zjevnému snížení brzdícího účinku a poškození kotouče.



VÝMĚNA PŘEDNÍCH BRZDOVÝCH DESEK (A)

PRO VŠECHNY MODELY S PLOVOUCÍMI TŘMENY (END/MX)

Zatlačte třmen směrem ke kotouči tak, aby jste zatlačili pístky do výchozí pozice. Odejměte bezpečnostní svorku (1), vytáhněte váleček (2) a vyjměte desky ze třmene. K pročištění třmene a jeho opory použijte stlačený vzduch. Zkontrolujte zda nejsou poškozeny těsnění pístků a pokud je to nutné, tak je promažte.

Vložte pravou desku a zajistěte ji válečkem, poté nasadte levou desku a zatlačte váleček dokud se nezastaví. Znovu instalujte bezpečnostní svorku. Během instalace se ujistěte o správném usazení krycího ocelového potahu v opoře třmenu a listové pružiny.

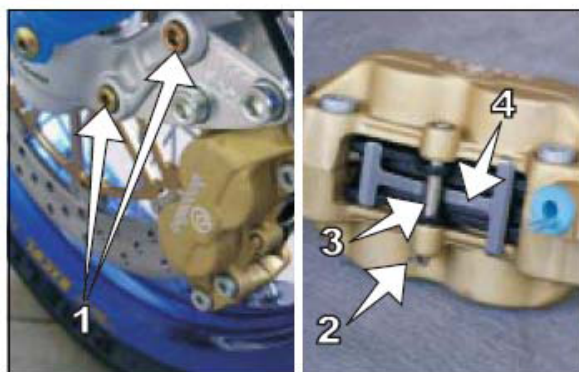


PRO VŠECHNY MODELY S PEVNÝMI TŘMENY (SMR/SMM/SMX)

SMR/SMM – odšroubujte dva M8 šrouby (1) a vyjměte třmen. Rozepněte desky tak, abyste zatlačili pístky do výchozí polohy, poté vyjměte bezpečnostní váleček (2), vytáhněte ho ven (3) a poté vyjměte i desky. Při vyjímání desek dejte pozor na laminátovou pružinu (4). Vložte nové desky, laminát, váleček a bezpečnostní závlačku, namontujte třmen a utáhněte M8 šrouby na 25 Nm.



SMX – odšroubujte dva M10 šrouby (10) a vyjměte třmen z vidlicové patky. Zatlačte dva háčky jeden po druhém (8) abyste uvolnili závlačkové válečky (9). Rozepněte desky, abyste zatlačili pístky do výchozí polohy. Vyjměte opotřebované desky a vložte nové. Postup zopakujte u druhého páru desek. Háčky zatlačte zpět a vraťte závlačkové válečky na původní místo, ujistěte se, že jsou plně zatlačeny, mají vůli otáčení a jsou správně upevněny. Namontujte třmen a utáhněte M10 šrouby na 40 Nm.

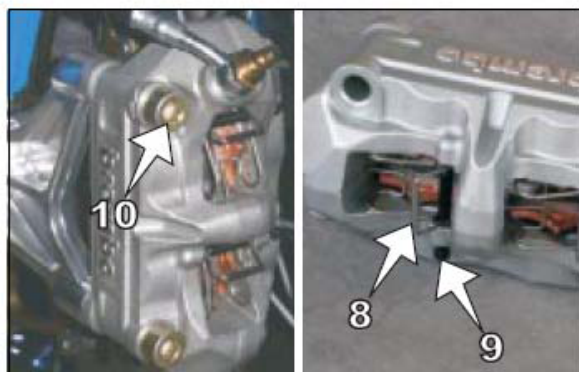


⚠ VAROVÁNÍ

Pro všechny modely: když jsou pístky třmene zatlačeny zpět do výchozí pozice (do jejich sedel) aby uvolnily místo pro nové desky, ujistěte se, že kapalina v zásobníku má místo k expanzi. Nepracujte však bez uzavřeného víka zásobníku, jinak by mohlo dojít k rozlití kapaliny a poškození částí motocyklu.

⚠ VÝSTRAHA

- brzdový kotouč nesmí být nikdy zanesen olejem nebo jiným mazadlem, jinak by mohlo dojít ke značnému snížení brzdného efektu
- po namontování se ujistěte, že jsou všechny bezpečnostní prvky správně zajištěny, po každém zásahu do brzdného systému zmáčkněte páčku přední brzdy a pedál zadní brzdy aby desky přilehly ke kotouči a mohli jste nastavit správnou vůli



ÚPRAVA POZICE PEDÁLU ZADNÍ BRZDY (A)

Výchozí pozice pedálu zadní brzdy může být upravena tímto způsobem: povolte kontra matici M6 (1), otočte stavícími šrouby pomocí šestihřanné hlavice (2). V momentě, kdy dosáhnete optimální pozice, utáhněte kontra matici.

Vůle pedálu je dána dopadem pístku čerpadla, zkontrolujte, zda je vůle přibližně 1,5 cm před tím, než začne brzdit.

⚠ VAROVÁNÍ

Pokud nenecháte žádnou vůli pedálu, vyvine se tlak v brzdícím systému a zadní kolo bude neustále brzdit. Brzdící systém se přehřeje a v extrémním případě přestane pracovat úplně.

KONTROLA HLADINY BRZDÍCÍ KAPALINY ZADNÍ BRZDY

Modely XC/MX/SMX

Nádržka pro zadní kotoučovou brzdu je začleněna do zadního čerpadla. Když je motocykl ve vzpřímené pozici, hladina kapaliny musí ukazovat alespoň polovinu kontrolního okénka (3) umístěného na boku čerpadla.

Modely SMR/SMM

Nádržka (4) pro zadní kotoučovou brzdu je průhledná a je umístěna v pravém trojúhelníku rámu. Hladina musí vždy být mezi maximem (*Upper*) a minimem (*Lower*) zobrazenými na nádržce.

⚠ VÝSTRAHA

Pokud hladina kapaliny poklesne pod minimum, znamená to, že došlo k úniku kapaliny nebo k úplnému opotřebení brzdových desek.

DOPLŇOVÁNÍ BRZDOVÉ KAPALINY ZADNÍ BRZDY (A)

Modely XC/MX/SMX

Když hladina kapaliny poklesne na půlku kontrolního okénka, musí být doplněna. Odšroubujte dva šrouby (5) a odejměte víčko. Doplněte brzdovou kapalinu DOT 4 až po vrchol kontrolního okénka. Znovu nasadte víčko a utáhněte šrouby.

Modely SMR/SMM

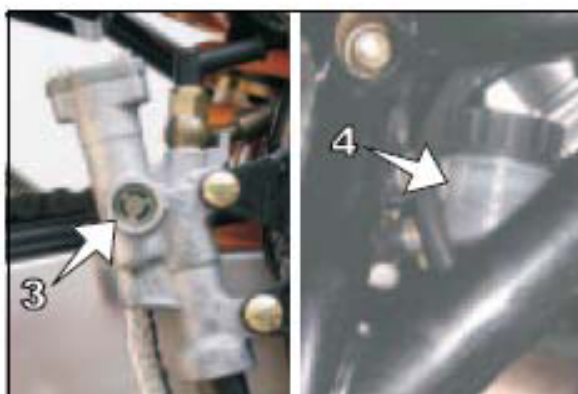
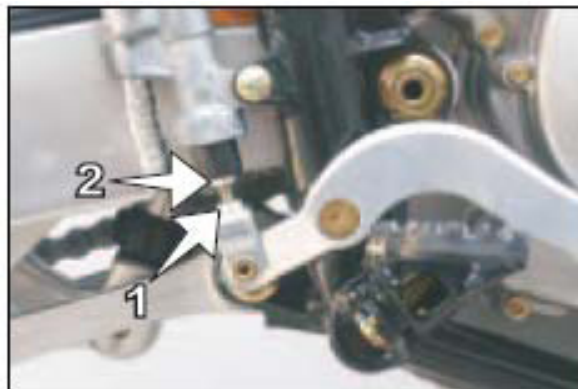
Když hladina kapaliny dosáhne minimální rysky (*Lower*), musí být doplněna. Odšroubujte víčko (6) s gumovým těsněním. Doplněte brzdovou kapalinu DOT 4 až po maximální rysku (*Upper*). Znovu nasadte víčko s těsněním. Rádně utáhněte. Rozlitou kapalinu popřípadě omyjte vodou.

⚠ VÝSTRAHA

- nikdy nepoužívejte kapalinu DOT 5, je to fialová silikonová olejově založená kapalina, která vyžaduje speciální těsnění a trubice
- brzdovou kapalinu uchovávejte mimo dosah dětí
- brzdová kapalina může podráždit pokožku, zabraňte kontaktu s pokožkou či očima, při rozprášení kapaliny do očí, omyjte oči a vyhledejte lékařskou pomoc

⚠ VAROVÁNÍ

- zabraňte kontaktu kapaliny s natřenými díly, brzdová kapalina koroduje nátěr
- použijte pouze čistou brzdovou kapalinu z hermeticky uzavřené nádoby





KONTROLA ZADNÍCH BRZDOVÝCH DESEK

Desky musí být zkontrolovány ze zadní strany. Síla třecího materiálu musí být nejméně 1 mm.

⚠ VÝSTRAHA

Nejtenčí bod síly třecího materiálu desek musí být nejméně 1 mm, jinak by mohlo dojít k selhání brzd. V zájmu vaší bezpečnosti vyměňte desky včas.

⚠ VAROVÁNÍ

Pokud jsou desky vyměněny příliš pozdě, dojde k úplnému opotřebení brzdícího materiálu, ocelové části desek vydřou kotouč, což vede k značnému snížení brzdného efektu a poškození kotouče.

VÝMĚNA ZADNÍCH BRZDOVÝCH DESEK (A)

Všechny modely s plovoucími třmeny (XC/MX/SMR/SMX)

Zatlačte třmen (1) směrem ke kotouči dokud nedosáhnou pístky výchozí pozice. Sejměte svorku (2) pomocí šroubováku. Vyšroubujte váleček (3) a vysuňte desku ven. Dejte pozor na plechy (4) umístěné mezi deskami, ty musí být smontovány přesně. Třmen očistěte stlačeným vzduchem a zkontrolujte, zda nejsou sedla válečku poškozena.

Namontujte nové desky, přičemž dejte pozor na správné umístění plechů, vložte váleček, zašroubujte jej a utáhněte. Pomocí šroubováku znovu vložte svorku. Dobře utáhněte.

Všechny modely s pevnými třmeny (SMM)

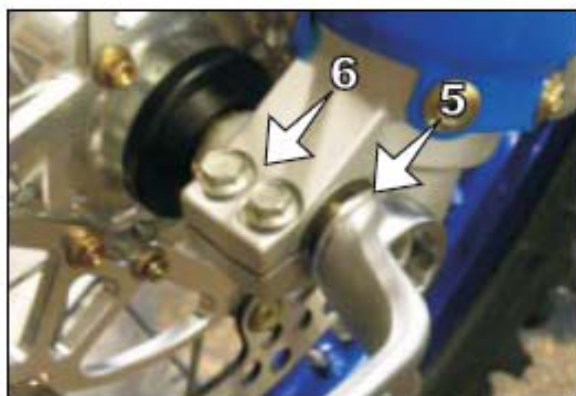
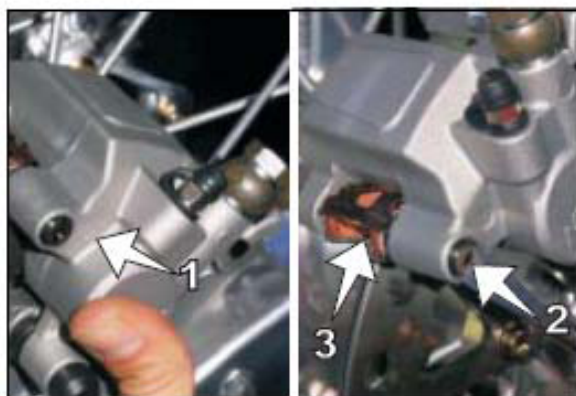
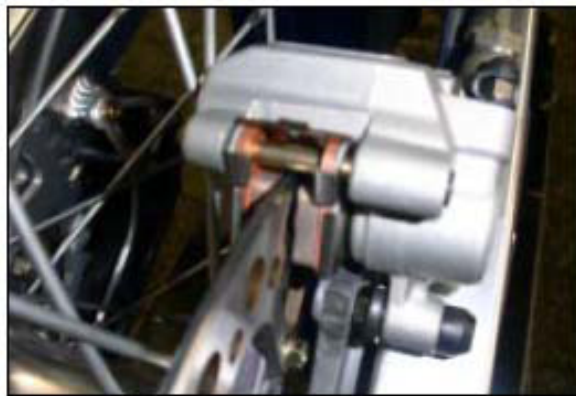
Vyjměte bezpečnostní kroužek a vyklepejte váleček pomocí tyčky o průměru 4 mm na stejné straně, na které byl kroužek.

⚠ VAROVÁNÍ

- brzdové kotouče musí být vždy dokonale čisté, zbavené oleje a mazadel, jinak dojde ke značnému zmenšení brzdného účinku
- po smontování se ujistěte, že jsou bezpečnostní svorky správně usazeny
- po každém zásahu do brzdového systému zmáčkněte páčku přední brzdy a pedál zadní brzdy aby desky přilnuly ke kotouči a seřídíte jejich vůli

DEMONTÁŽ A MONTÁŽ PŘEDNÍHO KOLA

Umístěte motocykl na podstavec tak, aby se přední kolo nedotýkalo země. Uvolněte přírubovou matku (5), uvolněte šrouby na patce levé a pravé vidlice, dokončete odšroubování přírubové matky. Přidrže přední kolo ve stabilní poloze a vysuňte osu předního kola ven (7). Pokud je to nutné, použijte k vysunutí osy kola úder paličkou (kladivo s pružnými konci) na straně závitového konce. Popřípadě použijte normální kladivo před které vložte kousek dřeva. Nikdy nepoužívejte kladivo přímo na osu, riskujete tím nenávratné poškození osy. Kolo opatrně sejměte z vidlice.



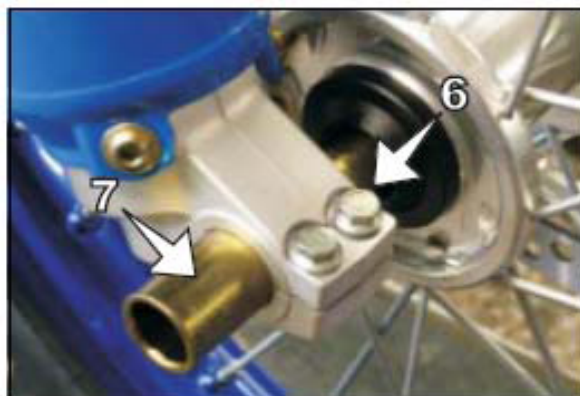
**⚠ VAROVÁNÍ**

- při demontáži předního kola nikdy nemačkejte páčku přední brzdy
- kolo vždy pokládejte tak, aby byl brzdový kotouč vždy nahoře, předejdete tím poškození

K montáži předního kola jej vložte zpět do vidlice, přičemž dejte pozor na správné vložení kotouče mezi brzdové desky tak, aby nedošlo k jejich poškození. Správně jej nastavte a vložte osu kola. Lehce přišroubujte a dočasně přitáhněte přírubovou maticí (5) dokud se nezastaví kolová podložka, utáhněte šrouby na levé vidlici na 12 Nm. Znovu uvolněte šrouby na pravé patce vidlice, sesadte motocykl z podstavce, přidržte páčku přední brzdy a několikrát stlačte vidlice směrem dolů abyste srovnali tyče. Zakončete konečným utažením šroubů na patce pravé vidlice na 12 Nm.

⚠ VÝSTRAHA

- pokud nevlastníte momentový klíč, nechejte si zkontrolovat utážení co nejdříve ve specializované dílně ČZ, uvolněná osa může způsobit nestabilní řízení
- po opětovné montáži předního kola několikrát zmáčkněte páčku přední brzdy dokud desky nepřilnou ke kotouči
- kotouč musí být vždy dokonale čistý, zbavený oleje a mazadel, jinak dojde ke značnému snížení brzdného účinku

**DEMONTÁŽ A MONTÁŽ ZADNÍHO KOLA (VŠECHNY MODELY MIMO SMM)**

Umístěte motocykl na podstavec tak, aby se zadní kolo nedotýkalo země. Odšroubujte přírubovou maticí (1), přidržujte motocykl a vyjměte osu kola (2), vyjměte stavíci destičku napínání řetězu (3), sejměte řetěz z ozubeného kola, sundejte třmen s oporou a opatrně vyjměte zadní kolo z kyvné vidlice. Dejte pozor na tenkou destičku na straně ozubeného kola a silnější destičku na straně brzdy.

⚠ VAROVÁNÍ

- nestláčejte brzdový pedál, pokud je zadní kolo demontováno
- vždy pokládejte kolo tak, aby byl brzdový kotouč směrem vzhůru abyste zabránili poškození
- při demontáži osy kola musí být závity osy a závity přírubové matice pročištěny, abyste zabránili zadření, závity znovu promažte

K montáži vložte tenkou destičku (strana ozubeného kola) do náboje, nastavte napínače řetězu, vložte kolo do kyvné vidlice a při přidržování kola vložte třmen s oporou, nasadte řetěz na ozubené kolo. Ze strany ozubeného kola nasadte do půlky osu kola, abyste umožnili umístění silnější destičky (brzdová strana). Dokončete zasunutí osy, vložte destičku napínače řetězu, zašroubujte maticí a utáhněte na 80 Nm. Před utáhnutím přírubové matice zatlačte kolo dopředu, dokud se napínače řetězu nedotýkají hlaviček stavících šroubů.

⚠ VÝSTRAHA

- pokud nevlastníte momentový klíč, nechejte si zkontrolovat utážení co nejdříve ve specializované dílně ČZ, uvolněná osa může způsobit nestabilní řízení
- kotouč musí být vždy dokonale čistý, zbavený oleje a mazadel, jinak dojde ke značnému snížení brzdného účinku
- po opětovné montáži zadního kola několikrát stlačte pedál zadní brzdy dokud desky nepřilnou ke kotouči
- utáhněte přírubovou maticí s nastaveným utážením (momentovým klíčem), uvolněná osa kola může vést k nestabilnímu řízení



DEMONTÁŽ A MONTÁŽ ZADNÍHO KOLA (MODEL SMM)

Umístěte motocykl na podstavec tak, aby se zadní kolo nedotýkalo země. Přeřízněte bezpečnostní svázání (6), sejměte sponu (7) a odšroubujte matici kola M50x1,5 (8). Přičemž dejte pozor na kuželovitou vložku (9), která se nachází mezi maticí a prstencem. Opatrně vyjměte kolo.

⚠ VAROVÁNÍ

- při demontáži matice kola musí být závity osy a matice řádně pročištěny, abyste zabránili zadření, závity znovu promažte

K montáži postupujte opačným směrem, utáhněte matici kola M50x1,5 na 185 Nm. Znovu nasadte sponu a obnovte svázání.

⚠ VÝSTRAHA

- nezapomeňte znovu svázat svorku
- pokud nevládníte momentový klíč, nechejte si zkontrolovat utažení co nejdříve ve specializované dílně ČZ, uvolněná osa může způsobit nestabilní řízení
- kotouč musí být vždy dokonale čistý, zbavený oleje a mazadel, jinak dojde ke značnému snížení brzdného účinku
- po opětovné montáži zadního kola několikrát stlačte pedál zadní brzdy dokud desky nepřilnou ke kotouči



KONTROLA NAPĚTÍ PAPRSKŮ KOL

Správné napětí paprsků kol je velmi důležité pro stabilitu kola a tím také pro bezpečnost na silnici. Nedostatečné napětí paprsků vede k nevyváženému chodu kola a k rychlé ztrátě napětí ostatních paprsků. Proto pravidelně kontrolujte napětí, zvláště u nových motocyklů. Krátce přejeďte po paprsku koncem šroubováku (viz. obrázek), paprsek by měl vydat čistý zvuk. Pokud je slyšet dutý zvuk, paprsky jsou povoleny. V tomto případě musíte nechat paprsky seřadit ve specializované dílně. Kolo také musí být vycentrováno.

⚠ VÝSTRAHA

- pokud budete pokračovat v jízdě s povolenými paprsky, mohlo by dojít k jejich zlomení a tím k problémům se stabilitou
- příliš napnuté paprsky mohou prasknout díky nadměrnému zatížení jednoho místa





PNEUMATIKY, TLAK PNEUMATIK

Typ, stav a tlak pneumatik určují chování motocyklu na cestě a musí být zkontrolovány před každou cestou.

- rozměry pneumatik jsou zmíněny v části *Technické údaje* a v technickém průkazu
- stav pneumatik musí být zkontrolován před každou cestou, zkontrolujte, zda nejsou pneumatiky pořezány, nemají zabodnuté hřebíky nebo jiné ostré předměty, respektujte nařízení ohledně minimální hloubky vzorku, pneumatiku doporučujeme vyměnit nejpozději při hloubce vzorku 2 mm
- tlak pneumatik musí být kontrolován pravidelně a vždy „za studena,“ správný tlak zajišťuje pohodlí, stejně jako maximální výdrž pneumatiky

⚠ VÝSTRAHA

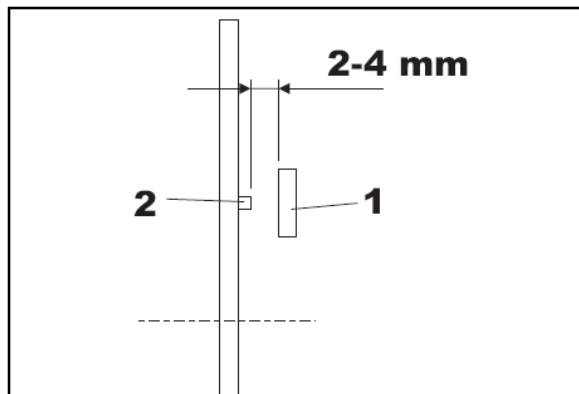
- používejte výhradně pneumatiky schváleného typu a rozměrů, čili pneumatiky určené ČZ, jiné pneumatiky mohou negativně ovlivnit chování motocyklu na cestě a mohou být příčinou pokut z důvodů porušení silničních nařízení Vaší země
- nadměrně opotřebené pneumatiky negativně ovlivňují chování motocyklu, zejména na mokřích površích
- nesprávný tlak vede k nerovnoměrnému opotřebení a přehřívání pneumatiky

KONTROLA A NASTAVENÍ MAGNETOVÉHO SNÍMAČE UJETÉ VZDÁLENOSTI (A)

Vzdálenost mezi magnetem (2) a snímačem (1) musí činit 2-4 mm. Jinak může dojít k nepravdělné funkci tachometru.

U modelu XC je magnet umístěn na zadním kole, zatímco u modelů SMR a SMM je na předním kole.

TYRE PRESSURE		
	FRONT	REAR
Off-road Terén	1.1 bar	1.1 bar
Road, rider only Silnice, pouze řidič	1.7 bar	1.7 bar
	Přední	Zadní



BATERIE (END/MX/SMR/SMM/SMX) (VŠECHNY MODELY S EL. STARTÉREM)

K vyjmutí baterie je nutné vyjmout sedlo. Baterie nevyžaduje údržbu. Není proto nutné kontrolovat elektrolyt, nebo doplňovat vodu. Dbejte pouze toho, aby byly póly baterie čisté, popřípadě je trochu promažte mazadlem, které neobsahuje kyseliny.

Vyjmutí baterie:

- nejprve odejměte záporný a pak kladný pól baterie
- odpojte pružné pásky (1)
- vyjměte baterii
- při opětovném vkládání ji vložte póly směrem nahoru (viz. obrázek), nejprve pak zapojte kladný a poté záporný pól





⚠ VÝSTRAHA

- pokud by nějakým způsobem došlo k úniku elektrolytu (kyseliny sírové), buďte velice opatrní, elektrolyt může způsobit vážné popáleniny
- při kontaktu s kůží dobře místo opláchněte
- pokud dojde ke vniknutí kapek elektrolytu do očí, oči vymývejte minimálně po dobu 15 minut vodou a vyhledejte lékařskou pomoc
- přestože je baterie zapečetěná, může dojít k úniku výbušných plynů, zabraňte kontaktu baterie s jiskrami či plameny
- poškozené baterie uchovávejte mimo dosah dětí a zlikvidujte správným způsobem



⚠ VAROVÁNÍ

- uzavírací pruh (2) nesmí být sejmут, jinak dojde k poškození regulátoru-usměrňovače proudu
- baterie musí být nainstalována s póly nahoru (viz. obrázek), pokud je instalována naopak, může dojít k úniku elektrolytu

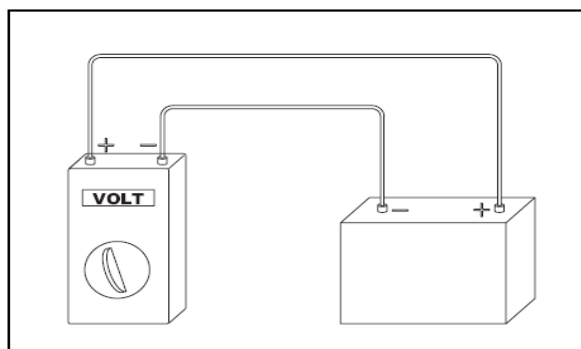
Skladování

Pokud je motocykl v nečinnosti po delší dobu, vyjměte baterii a nabijte ji. Baterii skladujte při teplotách 0-35°C mimo přímý sluneční svit.

NABÍJENÍ BATERIE

Vyjměte baterii a zkontrolujte, zda je nabitá. Ke změření napětí mezi póly použijte voltmetr při nastavení zbytkové napětí. Abyste dosáhli správného měření, baterie nesmí být nabíjena ani vybíjena alespoň 30 minut před začátkem měření.

Pokud není možné zjistit nakolik je baterie nabitá, můžete baterii nabíjet maximálně po dobu 10 hodin při 0,5 Ampérech a maximálně 14,4 Voltech.



⚠ VAROVÁNÍ

- uzavírací pruh nesmí být odejmut, došlo by k jeho poškození
- při nabíjení nejprve baterii připojte k nabíječce, poté teprve nabíječku zapněte
- při nabíjení v uzavřených prostorech zajistěte dobrou ventilaci, baterie během nabíjení vytváří výbušné plyny
- pokud je baterie nabíjena po příliš dlouhou dobu, či je nabíjena při příliš velkém napětí, může dojít k úniku elektrolytu skrz ochranné víčka a baterie ztrácí kapacitu
- vyhněte se rychlonabíjení

REST VOLTAGE	STATE OF CHARGING	DUR. OF CHARGING	CHARGING VOLTAGE
VOLT	%	AT 0.5 A	
>12.7	100	-	Max. 14.4 V
~12.5	75	4 hours	
~12.2	50	7 hours	
~12.0	25	11 hours	
~11.8	0	14 hours	

Zbytkové napětí (Volty)	Stav nabití	Doba nabíjení (při 0,5 A)	Nabíjecí napětí

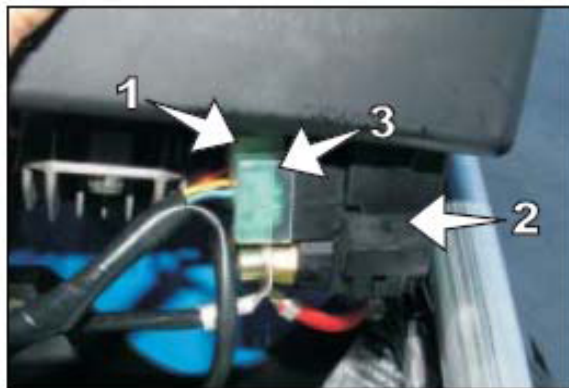
NABÍJECÍ POJISTKA (VŠECHNY MODELY S EL. STARTÉREM)

Pojistka (1) se nachází v relé elektrického startéru (2) pod pravým bočním panelem. Přístup k pojistce je možný po sejmutí pravého bočního panelu a ochranného víka. Pojistka má kapacitu 30 Ampérů.

Tato pojistka chrání:

- nabíjecí systém
- baterii

Náhradní 10 Ampérová pojistka se nachází ve startovacím relé (3).



HLAVNÍ POJISTKA (VŠECHNY MODELY SE SVĚTLY)

Pojistka je umístěna v příslušném gumovém pouzdře (4), které se nachází pod levým bočním panelem (u modelů SMR a SMM je pod pravým bočním panelem). Po sejmutí levého bočního panelu (u modelů SMR a SMM pravého) a otevření pouzdra je možný přístup k pojistce. Pojistka má kapacitu 7,5 Ampéru.

Tato pojistka chrání:

- systém osvětlení
- směrová světla
- zvukové výstražné zařízení



Spálená pojistka musí být výhradně vyměněna stejnou pojistkou. Pokud dojde ke spálení nové pojistky ihned po vložení, kontaktujte specializovanou dílnu ČZ.

⚠ VAROVÁNÍ

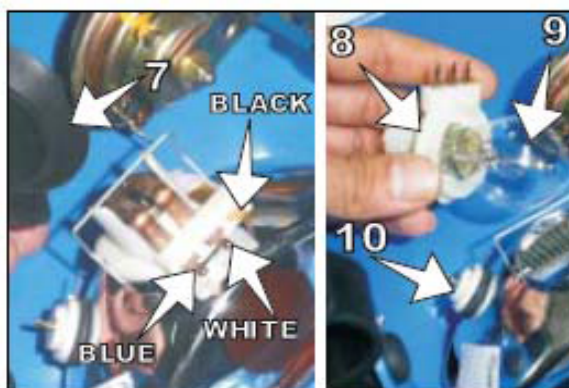
Nikdy nepoužívejte pojistky s větší kapacitou, ani se nepokoušejte pojistky opravovat. Nevhodný zásah do systému může způsobit poškození celého elektrického systému.

VÝMĚNA ČELNÍHO SVĚTLA, PARKOVACÍHO SVĚTLA (STANDARDNÍ MODELY SE SVĚTLEM - XC/SMR/SMM)

Sejměte oba pružné pásky a vyhněte masku držáku světla směrem dopředu.

Čelní světlo se dvěma žárovkami

Odpojte modrý, černý a bílý drát a sejměte gumovou ochranu (7). Uvolněte zábranu a opatrně vyjměte držák žárovky (8). Vyměňte žárovku (9). Navraťte držák, gumovou ochranu a dráty podle zobrazeného návodu.



Parkovací světlo

Vyjměte držák žárovky (10) z paraboly, vyměňte žárovku. Navraťte držák žárovky.

Nasad'te masku držáku světla a zajistěte ji pružnými pásky.

VÝMĚNA ČELNÍHO SVĚTLA, PARKOVACÍHO SVĚTLA (U „CYCLOPS“ VOLITELNÉHO SVĚTLA - XC/SMR/SMM)

Sejměte oba pružné pásky a vyhněte masku držáku světla směrem dopředu.

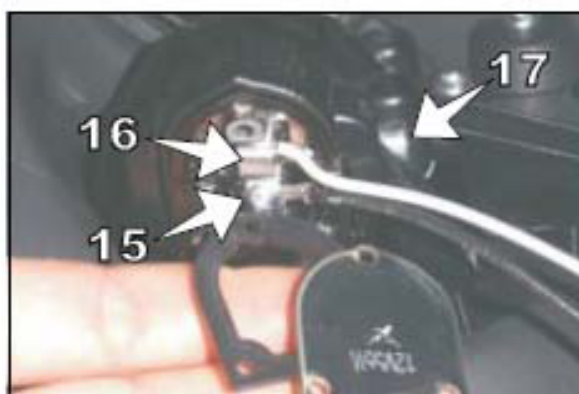
Čelní světlo

Odpojte svorku, sejměte kryt (13) a těsnění (14). Odšroubujte šrouby (15) a sejměte svorku (16). Povolte imbusový šroub (17) a opatrně vyjměte žárovku (18). Vyměňte žárovku za stejný typ, utáhněte imbusové šrouby, správně nasadte svorku a upevněte šroubem, přičemž dbejte abyste vložili očko koncovky vypínání motoru pod hlavu šroubu. Nasadte kryt s těsněním a zapněte svorku.



Dálkové světlo

Sejměte gumovou ochranu (19), odšroubujte šrouby (20) a opatrně vyjměte žárovku (21). Vyměňte žárovku za stejný typ. Znovu nasadte svorku ve správné pozici a zajistěte ji šroubem, přičemž dbejte abyste vložili očko koncovky vypínání motoru pod hlavu šroubu. Nasadte gumovou ochranu.



Parkovací světlo

Vyjměte držák žárovky (22) z paraboly, vyměňte žárovku (23). Znovu nasadte držák žárovky. Navraťte masku držáku světla a zajistěte ji pružnými pásky.

⚠ VAROVÁNÍ

Nikdy se nedotýkejte žárovky, mohli byste zanechat stopy mastnoty. Pro ujištění o správnosti vyměněné žárovky zkontrolujte část *Technické údaje*.

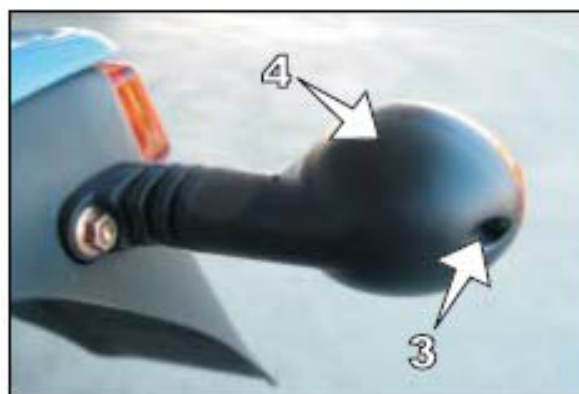
VÝMĚNA ŽÁROVKY ZADNÍHO BRZDOVÉHO SVĚTLA A SVĚTLA OSVĚTLENÍ SPZ (XC/SMR/SMM)

Odšroubujte šrouby (1) a sejměte kryt (2). Vyměňte žárovku za stejný typ. Znovu nasadte kryt a utáhněte šrouby. Žárovka je dvojitá a provádí všechny výše zmíněné funkce.



VÝMĚNA ŽÁROVKY SMĚROVÉHO SVĚTLA (XC/SMR/SMM)

Odšroubujte šrouby (3) a sejměte kryt (4). Vyměňte žárovku za stejný typ. Znovu nasadte kryt a utáhněte šrouby.



CHLAZENÍ

Vodní čerpadlo (1) umístěné v motoru vytváří nucenou cirkulaci chladicí kapaliny. Chladicí systém nepoužívá termostat, proto je nutné držet „studený“ motor při nízkých otáčkách a nízké rychlosti. Nechejte uplynout alespoň 5 minut při polovičním plynu a pomalejším tempu, abyste motoru dovolili dosáhnout provozní teploty. Chlazení funguje na bázi proudění vzduchu kolem žeber chladiče, čím je rychlost nižší, tím méně se motor chladí. Zašpiněné žebra chladiče snižují jeho chladicí schopnost.

Tlak, vytvořený vysokou teplotou kapaliny, je regulovaný ventilem na víku chladiče (2). Bezproblémově je možné dosáhnout teploty až 120°C.



VÝSTRAHA

- za studena zkontrolujte množství chladicí kapaliny, pokud musíte odejmout víčko chladiče když je motor horký, přikryjte víčko hadrem a otevírejte jej pomalu, abyste dovolili úniku tlaku, varujeme před možnými popáleninami!
- hadice chladiče neuvolňujte pokud je motor horký, chladicí kapalina a pára mohou způsobit těžké popáleniny
- pokud dojde k popálení, vložte popálenou část pod studenou tekoucí vodu
- chladicí kapalina je jedovatá, uchovejte ji mimo dosah dětí
- pokud dojde ke spolknutí chladicí kapaliny, vyhledejte ihned lékařskou pomoc
- pokud dojde k rozprášení kapaliny do očí, ihned oči vypláchněte a vyhledejte lékařskou pomoc



Chladicí kapalina je směs nemrznoucí směsi (40%) a vody (60%). Nemrznoucí bod musí být alespoň -25°C. Tato směs nabízí ochranu proti zmrznutí, stejně jako dobrou ochranu proti korozi, proto by směs neměla být nahrazována čistou vodou.

VAROVÁNÍ

- po vypuštění chladicí kapaliny je při opětovném plnění nutné chladicí kapalinu odvzdušnit (viz. další strana)
- vždy používejte jen kvalitní výrobky, zabráníte tím korozi a zpěnění
- při extrémně horkém počasí či při provozu s častými zastávkami může dojít k přehřátí, tento problém lze vyřešit instalací sady s elektrickým ventilátorem, který je dostupný pro všechny modely s elektrickým startérem (informujte se u autorizovaného dealera ČZ)

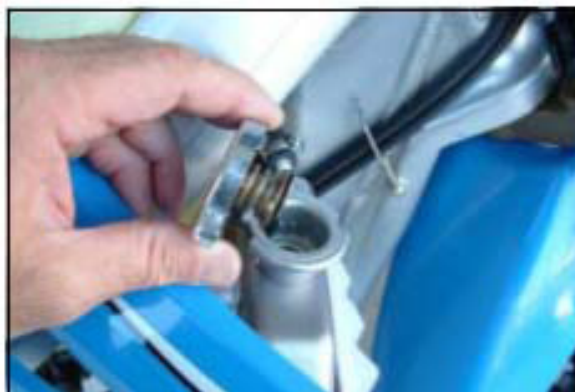


KONTROLA HLADINY CHLADÍČÍ KAPALINY

Když je motor studený, kapalina musí překrývat kanálky alespoň o 10 mm. V případě vypuštění okruhu jej okamžitě naplňte a odvzdušněte.

⚠ VAROVÁNÍ

Po vyprázdnění kapaliny je nutné při opětovném napuštění kapalinu odvzdušnit.



VYPRAZDŇOVÁNÍ, NAPOUŠTĚNÍ A ODVZDUŠNĚNÍ CHLADÍČÍHO SYSTÉMU

Chladicí kapalina může být vypuštěna pomocí odšroubování šroubu (5) z krytu vodního čerpadla na pravé straně motoru. Připravte si vhodnou nádobu, do které vypustíte kapalinu. Pro vypuštění kapaliny je nutné otevřít plnicí víčko. Po vypuštění zašroubujte šroub zpět a utáhněte na 12 Nm.

K naplnění chladicího okruhu naplňte kapalinu vstupním otvorem dle tabulky *Technické údaje motoru*. Uzavřete plnicí víčko a na pár sekund nastartujte motor. Znovu otevřete víčko a zkontrolujte množství kapaliny, v případě nutnosti přilijte kapalinu. Po kratší vyjíždce znovu zkontrolujte množství kapaliny.



VÝMĚNA TLUMÍČÍHO MATERIÁLU VÝFUKU

Hliníkové tlumiče jsou vyplněny materiálem pohlcujícím zvuky (skelná vata). Díky vysokým teplotám výfukových plynů má skelná vata tendenci se pálit, což vede ke snížení tlumících vlastností a zároveň ke snížení výkonu.

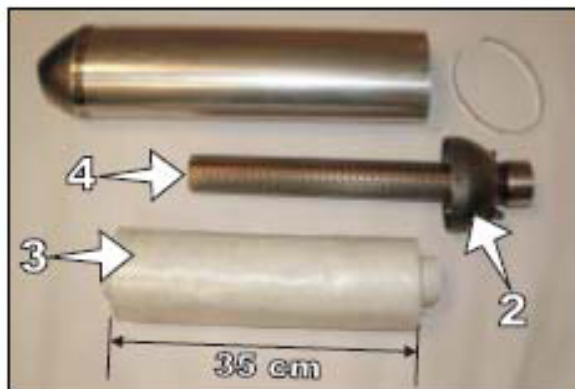
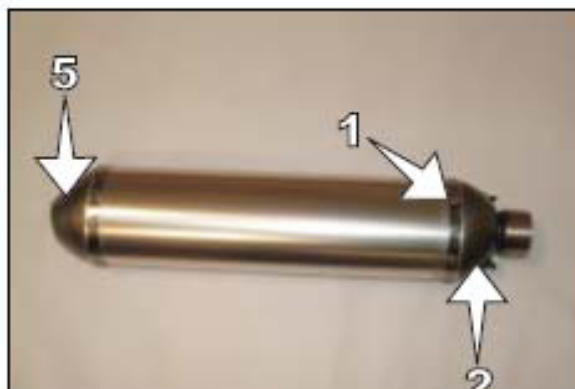
K výměně skelné vaty odmontujte tlumič z motocyklu, odstraňte nýty, které drží přední víko (1, 2) a vyjměte přízi k výměně.

U modelů XC/SMM/SMR musí být skelná vata (3) nařezána na délku asi 35 cm (vážit 350 gramů), kdežto u ostatních modelů se vkládá celá. Skelnou vatu vložte do děrované trubice (4) a celý komplet zatlačte do tlumiče. Přidržte svorku a obnovte nýty. **Nikdy nerozkládejte zadní víko (5), není to zapotřebí a riskujete tím poškození tlumiče.**

⚠ VÝSTRAHA

Při běhu motoru je výfuková soustava velmi horká. Proto s ní pracujte pouze po jejím zchladnutí, předejdete tím popáleninám.

Pro usnadnění montáže tlumiče namažte konce trubek. Připevněte také zádržnou pružinu mezi trubkou a tlumičem. Po startu motoru je vidět bílý kouř, ten je způsoben promazanými částmi, díky vysokým teplotám se mazadlo taví.



**⚠ VAROVÁNÍ**

Náplň skelné vaty vyměňte za novou o stejné váze, nebo ji kupte od ČZ autorizovaného dealera.

ČISTĚNÍ VZDUCHOVÉHO FILTRU

Špinavý vzduchový filtr ohrožuje cirkulaci vzduchu, snižuje výkon motoru a zvyšuje spotřebu. V některých případech může dojít ke vniknutí prachu do motoru a způsobení vážného poškození. Proto by měla být údržba filtru prováděna pravidelně.

Pro přístup k filtru vyjměte sedlo. K vyjmutí filtru odšroubujte křídlový šroub umístěný na středu filtru a opatrně vyjměte filtr z pouzdra.

⚠ VAROVÁNÍ

- pěnový filtr nečistěte benzínem ani petrolejem, mohly by filtr zkorodovat, pro správnou údržbu používejte prostředky pro čištění a mazání
- motocykl nikdy nespustíte bez filtru, mohlo by dojít k nasátí prachu a špíny, čímž by došlo k nadměrnému opotřebení či poškození

Opatrně filtr omyjte speciálním kapalným prostředkem a dobře vysušte, jemně filtr zmáčkněte, ale nezkrúte ho. Vyčistěte také pouzdro a zkontrolujte, zda je gumový paprsek, spojující karburátor s pouzdem filtru, správně umístěn. Znovu nasadte vzduchový filtr tak, aby byl správně usazen na všech místech tak, aby konce nebyly nadzvednuty či jiná část nepřiléhala k povrchu. Znovu zašroubujte křídlový šroub a přiměřeně jej přitáhněte.

**KONTROLA NASTAVENÍ RUČNÍHO DEKOMPRESORU (A)
(VŠECHNY MODELY 530 A 600CC.)**

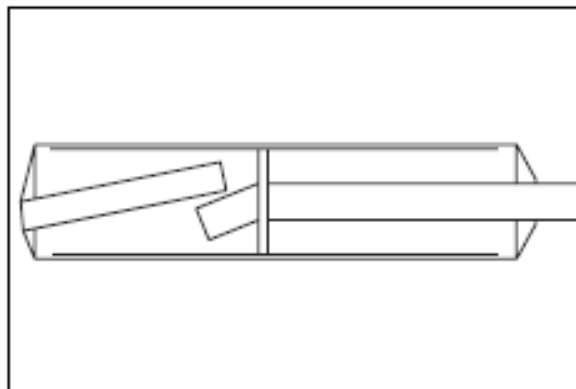
Nastavte klikovou hřídel do horní úvratě při zavřených ventilech a spusťte ruční dekompressor. Při zmáčknutí musí být cítit vůle asi 5 mm. Rozmezí vůle lze pocítit větším odporem páčky, která otevírá pravý výfukový ventil. Pokud je to nutné, seříd'te vůli. K seřízení vůle sejměte ochrannou krytku směrem dozadu, uvolněte kontra matici (1) a přitáhněte či povolte stavící šroub (2). Utáhněte kontra matici a nasad'te ochrannou krytku.

⚠ VAROVÁNÍ

Pokud není na páčce dekompresoru žádná vůle, může dojít k poškození motoru.

Poznámka

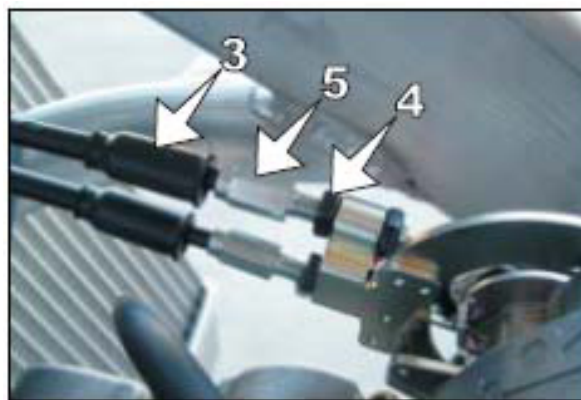
Automatický dekompressor nevyžaduje žádné seřizování.



NASTAVENÍ LANKA PLYNU

Ručka plynu by měla vždy mít vůli 3-5 mm. Při zatáčení navíc nesmí docházet ke změně otáček, ani při plném vytočení řidítek. K nastavení vůle vyjměte sedlo a nádrž spolu s kryty chladiče. Zatlačte ochrannou krytku směrem dozadu (3), povolte kontra matici (4) a přitáhněte či uvolněte stavící šroub (5). Zašroubováním se vůle zvětší a naopak. Utáhněte kontra matici a zkontrolujte hladkost chodu ručky plynu. Znovu nasadte nádrž a sedlo.

Pokud motor neběží, neotáčejte ručkou plynu víc jak 1-2x, po každém otočení dochází k činnosti akcelerační pumpy a mohlo by dojít k zaplavení motoru.



NASTAVENÍ VÝCHOZÍ POZICE PÁČKY SPOJKY

K nastavení výchozí pozice použijte stavící šroub (1). Díky tomuto nastavení můžete najít optimální pozici pro jakoukoliv velikost ruky. Pokud otáčíte šroubem po směru hodinových ručiček, páčka se přibližuje rukojeti a naopak. Stavící šroub (2) se používá k nastavení rozmezí chodu páčky po seřízení pozice páčky.

VAROVÁNÍ

Rozmezí nastavení je omezeno, stavícím šroubem otáčejte pouze rukou bez vynaložení nadměrné síly.



KONTROLA HYDRAULICKÉ SPOJKOVÉ KAPALINY

Nádržka je součástí čerpadla umístěného na řidítku a má kontrolní okénko. Když se nádržka nachází ve vodorovné poloze, hladina kapaliny nesmí klesnout pod středovou rysku, a také nesmí přesáhnout horní okraj. Pokud je nutné kapalinu doplnit, odšroubujte dva šrouby (2) a poté vyjměte kryt (3) s gumovým těsněním (4). Při nádržce v horizontální poloze doplňte brzdovou kapalinu DOT 4.

⚠ VAROVÁNÍ

- pro ovládání spojky používejte pouze DOT 4 brzdovou kapalinu, nikdy nepoužívejte DOT 5 nebo jiné kapaliny
- nedovolte, aby brzdová kapalina přišla do kontaktu s natřenými částmi motocyklu, kapalina koroduje nátěr
- používejte pouze čistou brzdovou kapalinu z hermeticky uzavřené nádoby



ODVZDUŠNĚNÍ HYDRAULICKÉ SPOJKY

K vypuštění je nutno sejmout kryt čerpadla spojky. Odšroubujte šrouby (2) a sejměte kryt (3) spolu s gumovým těsněním (4). Vypouštěcí hlavička válečku (5) na motoru musí být napojena na sací zařízení, v momentě, kdy je toto zařízení v provozu, povolte výpusťovou hlavičku. Pokračujte, dokud neunikne všechen vzduch a hadičkou nezačne proudit olej. Utáhněte hlavičku. Odpojte sací zařízení. Během úkonu se vždy ujistěte, že je v nádržce dostatek kapaliny, abyste zabránili nasátí vzduchu do okruhu. Pokud je to nutné, doplňte DOT 4 brzdovou kapalinu.

⚠ VAROVÁNÍ

- pro ovládání spojky používejte pouze DOT 4 brzdovou kapalinu, nikdy nepoužívejte DOT 5 nebo jiné kapaliny
- nedovolte, aby brzdová kapalina přišla do kontaktu s natřenými částmi motocyklu, kapalina koroduje nátěr
- používejte pouze čistou brzdovou kapalinu z hermeticky uzavřené nádoby



KARBURÁTOR, NASTAVENÍ VOLNOBĚHU (A)

Nastavení volnoběhu značně ovlivňuje startování motocyklu, což znamená, že motocykl se správně nastaveným volnoběhem bude jednodušší nastartovat. Volnoběh se nastavuje pomocí stavitelného kolečka (1) a šroubu nastavení směsi (2). Stavitelné kolečko je nastavuje pozici škrtkové klapky. Šroub nastavení směsi se používá k nastavení směsi při volnoběhu. Otočením po směru hodinových ručiček se množství paliva zmenšuje (chudší směs), otočením proti směru hodinových ručiček se množství paliva zvětšuje (bohatá směs).

Ke správnému nastavení volnoběhu proveďte následující úkony:

1. zašroubujte šroub nastavení směsi (2) dokud se bez nadměrné síly nezastaví, pak jej pomalu povolujte dokud nedosáhnete základního nastavení doporučeného ČZ (viz. *Technické údaje motoru*)
2. zahřejte motor
3. použijte stavitelné kolečko (1) k nastavení otáček volnoběhu (1600-1800 otáček za minutu)
4. pomalu otáčejte šroubem nastavení směsi (2) po směru hodinových ručiček dokud se otáčky nezačnou snižovat, tuto pozici si zapamatujte a nyní pomalu otočte šroubem nastavení směsi proti směru hodinových ručiček dokud se otáčky nezačnou znovu snižovat. Zvolte tu pozici mezi těmito body, kde jsou otáčky nejvyšší. Pokud dochází k nadměrnému zvyšování otáček, snižte otáčky pomocí stavitelného kolečka (1) a opakujte úkon od začátku bodu č. 4. Řidiči, používající motocykl pro čisté závodní účely zvolí chudší směs, asi $\frac{1}{4}$ otáčky (po směru hodinových ručiček) s ohledem na vyšší zahřívání motoru.

Poznámka:

Pokud se postupovalo podle popsaných metod a stále není možné dosáhnout uspokojivých výsledků může být příčinou nevhodná velikost trysky pro volnoběh.

- a) pokud je šroub nastavení směsi zašroubován úplně vpravo beze změny otáček volnoběhu je nutno použít menší trysku volnoběhu
- b) pokud se motor vypíná se šroubem nastavení směsi povoleným na dvě otáčky musí být použita větší tryska volnoběhu

Po výměně trysky je nutno zopakovat seřízení od začátku.

5. nyní pomocí stavitelného kolečka nastavte požadované otáčky volnoběhu
6. v případě velkých rozdílů venkovní teploty a nadmořské výšky je nutné volnoběh znovu seřídit

K seřízení šroubu nastavení směsi budete možná potřebovat velmi krátký šroubovák. Zářezy na rukojeti šroubováku by mohly být užitečné.

ZÁKLADNÍ ZNÁMKY OPOTŘEBENÍ KARBURÁTORU

Škrtková klapka, jehla trysky (když je přítomna) a plovoucí jehlový ventil jsou nesmírně opotřebovávány díky vibracím motoru. Následkem může být špatná funkce karburátoru (např. obohacení směsi). Tyto části tudíž musí být kontrolovány každých 200 hodin.



KONTROLA HLADINY PALIVA (ÚROVEŇ PLOVÁKU) (A)

Demontujte karburátor a sejměte plovákovou misku. Otočte karburátor vzhůru nohama a nechte jej nakloněný tak, aby se plovák opíral o ventilovou jehlu, ale přitom netisknul pružinu svou vahou. V této pozici změřte vzdálenost mezi vrcholem těla plováku a hranou plovákové misky (viz. obrázek).

V případě nutnosti zjistíte správné hodnoty v části *Technické údaje*. V případě nutnosti upravte výšku jemným ohnutím plovákového stavicího plátu (4).

Pokud je možné, zkontrolujte také těsnost a opotřebení kuželu ventilové jehly, pokud si nejste jisti, vyměňte ventil a mosazné sedlo. Znovu nasadte plovací misku, sestavte karburátor a seřídte volnoběh.

VYPRÁZDŇOVÁNÍ PLOVÁKOVÉ MISKY

Po mytí, či řízení v mokřém prostředí (řečiště, atd.) by měla být plovací miska karburátoru vyprázdněna aby se vyplavila voda, která mohla vniknout do karburátoru. Voda v plovací misce způsobuje problémový chod. Úkon proveďte při studeném motoru. Zavřete přívod paliva a pod karburátor vložte nádobu která zachytí unikající palivo. Otevřete šroub (1) abyste vypustili vodu a palivo. Znovu zašroubujte šroub, otevřete přívod paliva a zkontrolujte těsnost okruhu.

⚠ VÝSTRAHA

- palivo je vysoce hořlavé a jedovaté, s palivem zacházejte opatrně, nikdy neprovádějte úkony spojené s palivem v blízkosti plamenů či hořících cigaret
- vždy nechejte motor zchladnout, k utření přetékaného paliva použijte hadru, látky potřísněné palivem jsou také vysoce hořlavé, pokud dojde ke spolknutí paliva, či ke kontaktu s očima, ihned vyhledejte lékařskou pomoc
- palivo likvidujte dle nařízení platných ve Vaší zemi

MAZACÍ OKRUH

Výtlačné čerpadlo (3) saje olej skrz síťový filtr (4) z olejové vany. Olej je pod tlakem tlačěn skrz trubku (5) k olejovému filtru, kde se zbaví všech částic, poté část do klikové hřídele, část do rozvodů a část do převodovky.

Olej tlačенý do klikové hřídele vstupuje skrz sousou trubku do šachty a nakonec promaže hlavu ojnice a ložisko (6).

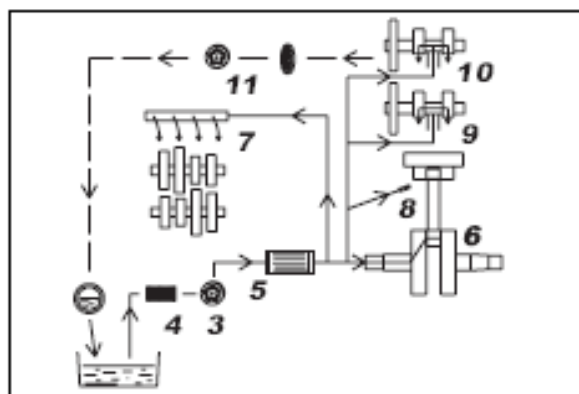
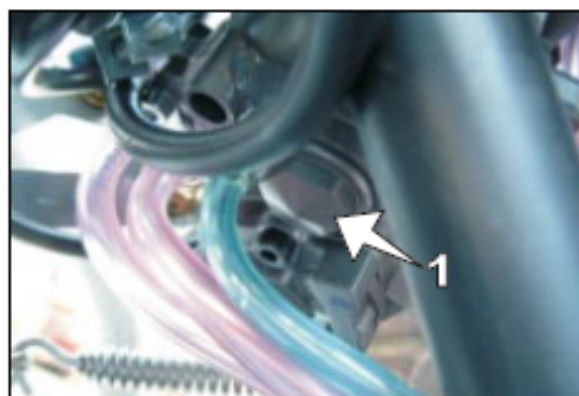
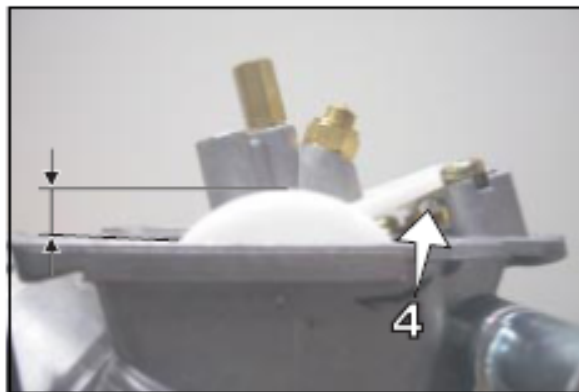
Olej je tlačен nahoru k horní straně výlisku klikové hřídele a před vstupem do válce se znovu dělí.

Část je hnána skrz rozvaděč (7) do oběhu a do převodů, kde maže jednotlivé zuby kol.

Jiná část oleje protéká kolem vstřikovací trysky směrem k malému konci ojnice (8) a maže pístní čep. A konečně zbytek oleje je hnán okolo válce a skrz odpovídající otvor k ložiskům vačkového hřídele a do kontaktní oblasti mezi výstupky vačky a zdvihadly ventilů (9 a 10).

Veškerý stlačený olej rozvedený do různých částí se vrací stékáním a kanálky k místu, kde se nachází odtokové čerpadlo (11), které saje olej a tlačí jej do olejové vany.

Všimněte si, že olejová vana je oddělená od pohyblivých částí motoru (suchá jímka) ale včleněná do výlisku klikové hřídele. Olejový oběh zajišťují pouze kanálky uvnitř motoru bez použití dalších venkovních trubic.





KONTROLA HLADINY MOTOROVÉHO OLEJE

Kontrolu motorového oleje provádějte za chodu motoru. Na rovném podkladu nastartujte motocykl a udržujte jej ve svislé pozici (ne na bočním stojanu). Nastartujte motor a udržujte jej lehce nad otáčkami volnoběhu, olejová hladina musí zaplňovat $\frac{1}{2}$ až $\frac{3}{4}$ kontrolního okénka na pravé straně motocyklu. Pokud je hladina tak nízká, že není vidět vůbec, okamžitě doplňte motorový olej. Použijte stejného typu, jaký již byl pro tento motor použit.

MOTOROVÝ OLEJ

Používejte pouze prvotřídní, plně syntetické SAE10W-50 oleje, které odpovídají nebo převyšují standardy kvality API – třída SG, nebo SH (označené na obalu nádoby).

⚠ VAROVÁNÍ

Nízká hladina a kvalita oleje, či příliš dlouhé intervaly výměny závažně poškozí motor.

Tabulka doporučení (viz. obrázek vpravo) pro 4 taktní motocykl. Motorový olej Bel-Ray Thumper závodní motorový olej 20W-50. Brzdová kapalina Bel-Ray Super DOT 4. Rám Bel-Ray vodě odolné mazadlo. Filtr Bel-Ray pěnový filtrační olej.

Doporučujeme používat pouze vysokooktanový bezolovnatý benzín (oktanové číslo 98).



	Motor	Trans	Brake	Chassis	Filter
4-Stroke	Bel-Ray Thumper Racing Motor Oil 20W-50	N/A	Bel-Ray Super Dot 4 Brake Fluid	Bel-Ray Waterproof Grease	Bel-Ray Foam Filter Oil

USE ONLY HI OCTANE (98) UNLEADED FUEL
www.belray.com

VÝMĚNA MOTOROVÉHO OLEJE (A)

⚠ VAROVÁNÍ

Při výměně oleje vyčistěte síťový filtr a vyměňte olejový filtr.

Olej musí být vyměněn za provozní teploty motocyklu.

⚠ VAROVÁNÍ

Motor je při provozní teplotě velice horký stejně jako olej uvnitř, proto buďte opatrní, hrozí riziko popálenin.

Motocykl postavte na rovný povrch, povolte a odšroubujte víko (1) na spodní straně motoru a nechejte olej vytéct do připravené nádoby.

Dejte pozor na horký olej!

Dobře vyčistěte víko a magnet. Po kompletním vypuštění oleje vyčistěte těsnící plochu, znovu nasadte víko s těsněním a utáhněte na 20 Nm. Těsnění v případě poškození vyměňte.





Čistění síťového filtru (po vypuštění oleje z motoru)

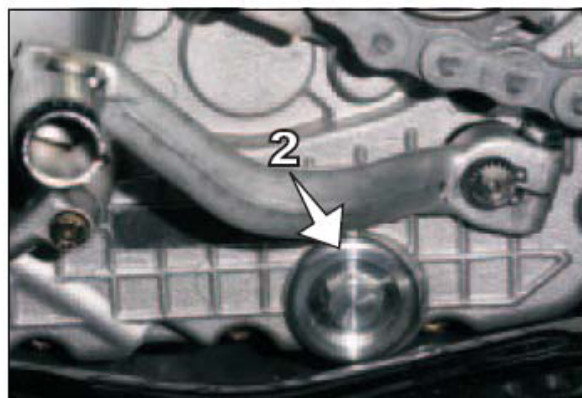
Síťový olejový filtr se nachází na spodní straně motoru a je přístupný skrz víko (2) umístěné na levé straně pod řadicí pákou.

Odšroubujte víko a vyjměte filtr. Omyjte jej benzínem, či jiným rozpouštědlem a nechte vysušit.

Znovu nasadte filtr, ujistěte se, že je správně nasazen a že sedí správně na vodících čepech ve víku. Utáhněte na 20 Nm.

⚠ VAROVÁNÍ

Síťový filtr musí být umístěn opatrně, nesprávné umístění brání čišťení oleje nasávaného výtlačným čerpadlem a tím může dojít k poškození čerpadla a jiných částí motoru.

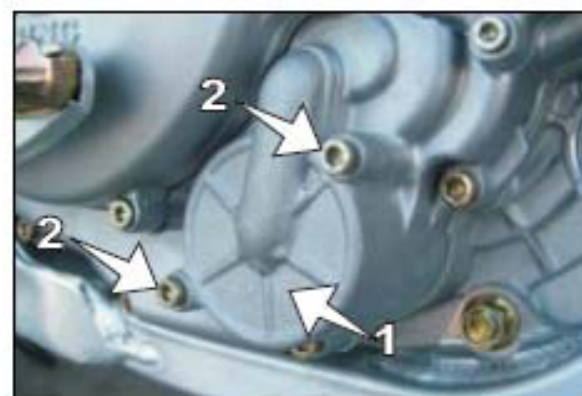


Výměna olejového filtru (po vypuštění oleje z motoru)

Olejový filtr je umístěn na pravé straně motocyklu po krytem (1). Pod motor vložte nádobu, která zachytí unikající olej, který vytéká z komory filtru. Uvolněte dva šrouby (2), sejměte kryt a vyjměte filtr.

Vyčkejte, dokud olej úplně nevyteče, poté očistěte těsnící plochy krytu olejového filtru, zkontrolujte O-kroužek a v případě nutnosti jej vyměňte.

Vložte nový olejový filtr, ujistěte se, že je otevřená strana směrem ven z motoru. Filtr musí zajet do krytu převodovky co nejhlouběji, do svého sedla.





Znovu nasadíte kryt, přičemž dejte pozor na O-kroužek a na správné nasazení vystouplé části do otvoru v olejovém filtru. Promazání O-kroužku menším množstvím mazadla ho napomáhá držet na svém místě při sestavování.

Šrouby utáhněte na 10 Nm.

Olejový filtr nemůže být vyčištěn, musí být vyměněn v předem stanovených intervalech.

Připravte si odměrku 1,4 litru plně syntetického oleje stanoveného typu (viz. *Údaje o motoru*). Odšroubujte víko plnicího otvoru a naplňte asi 0,8 litru. Prozatím zavřete víko, nastartujte motor a nechejte jej běžet po dobu asi 5 sekund. **NENEČEJTE MOTOR BĚŽET DÉLE ABYSTE ZABRÁNILI POŠKOZENÍ MOTORU.**

Znovu otevřete víko a dokončete plnění zbytkem oleje v odměrce. Celkově se jedná o 1,4 litru. Utáhněte víko na 20 Nm.

Nastartujte motor a zkontrolujte těsnost plnicího a vypouštěcího víka, víka síťového filtru a krytu olejového filtru.

Nakonec zkontrolujte hladinu motorového oleje, pokud je nutné, hladinu oleje upravte.



**PLÁN ÚDRŽBY PRO TM 125/144 CC 2T**

TM 125/144cc jsou rozděleny do následujících skupin dle použití:

A= Moto Cross - Enduro

B= Supermotard pro silniční použití

C= Supermotard – Cross- Enduro pro závodní použití

1) Spojka (všechny modely)

Při problémech se spojkou, doporučujeme výměnu O-kroužku na pístku v motoru.

2) Přední vidlice (všechny modely)

POZNÁMKA: Neplatí pro 50 mm MARZOCCHI

Když měníte olej, použijte následující množství:

a. Vidlice 46 mm: 500 to 600 ml.

b. Vidlice 48 mm: 500 to 650 ml.

Možný způsob výměny oleje, bez znalosti přesného množství, je otevřít vidlici, vytáhnout pružinu a udělat následující krok.

Zmáčkněte vidlici do plné komprese a změřte hladinu od hrany kluzáku.

Standardní hladina je mezi 100-120 mm (about 4" - 4.75").

Viskozitu oleje můžete použít od standardní SAE5 až do SAE20.

Tlumičový olej by měl být pravidelně měněn a to v následujících intervalech:

A= (Motocross – Enduro) 2x ročně

B= (Supermotard for street use) 1x ročně

C= (Supermotard – Cross- Enduro pro závodní použití) min.2x ročně, ideálně po 20.hod provozu (nebo při každé repasi)

3) Poměr oleje a benzínu (všechny modely)

A-B-C = 3% nebo 3.5% oleje

95/98/100Oktanů, 100% syntetický 2T olej

4) Zapalovací svíčka (všechny modely)

A-B-C = Měňte každého ½ roku (Pro 125/144 cc dvoutakt použijte svíčku NGK BR9EG)

5) Píst

C= Pokud jezdíte s motocyklem po motokrosově trati nebo závodíte, vyměňte píst nejpozději po 100 litrech benzínu, nebo po 25.hodinách provozu. Upozornění: v závislosti na stylu jezdce a podmínkách provozu je možné měnit píst i v kratších intervalech.

A-B= Pro použití na silnici, vyměňte píst po 350-400 litrech benzínu.

6) Olej v převodovce (všechny modely)

První výměna oleje je předepsaná po 2.hodinách/15.litrech benzínu/ provozu.

Druhá výměna po dalších 4.hodinách/30litrech benzínu/provozu.

Dále pak: A-B= Měňte 2x ročně (použijte olej pro převodovky 2-taktních motocyklů).

C=každý třetí závod, nebo po 8.hodinách/60litrech benzínu/provozu.

Doporučená viskozita oleje: 85W-75, Doporučené množství: 550/650 ml.

7) Vzduchový filtr (všechny modely)

A-B-C= Čistěte vzduchový filtr pokaždé jízdy v terénu. Použijte pouze přípravky určené na tyto filtry. Použijte tyto přípravky k očištění, omyjte vodou a nechte vyschnout, a poté naimpregnujte olejem.

8) Údržba řízení, tlumičů, ovladačů a ložisek:

A-B= Pokud používáte motocykl na silnici je doporučeno mazat tyto místa 2x -3x ročně.

C= Pokud jezdíte s motocyklem po motokrosově trati nebo závodíte je doporučeno mazat tyto věci po 2-3 jízdách.

Řetěz je doporučeno čistit a mazat u všech typů motocyklů po každé jízdě

9) Chladicí kapalina

A-B-C=kontrola před každou jízdou. Výměna každé 2.roky

Tovární záruka v rámci zemí EU platí 30.dnů. Začíná dnem předání zákazníkovi a nevztahuje se na spotřební díly/pneu, náplně, řetěz, lanka, řetězová kola, filtry, těsnění/ a díly poškozené nesprávným použitím.

**PLÁN ÚDRŽBY PRO TM 250/300 CC 2T**

TM 250/300cc jsou rozděleny do následujících skupin dle použití:

A= Moto Cross - Enduro

B= Supermotard pro silniční použití

C= Supermotard – Cross- Enduro pro závodní použití

1) Spojka (všechny modely)

Při problémech se spojkou, doporučujeme výměnu O-kroužku na pístku v motoru.

2) Přední vidlice (všechny modely)

POZNÁMKA: Neplatí pro 50 mm MARZOCCHI

Když měníte olej, použijte následující množství:

a. Vidlice 46 mm: 500 to 600 ml.

b. Vidlice 48 mm: 500 to 650 ml.

Možný způsob výměny oleje, bez znalosti přesného množství, je otevřít vidlici, vytáhnout pružinu a udělat následující krok.

Zmáčkněte vidlici do plné komprese a změřte hladinu od hrany kluzáku.

Standardní hladina je mezi 100-120 mm (about 4"- 4.75").

Viskozitu oleje můžete použít od standardní SAE5 až do SAE20.

Tlumičový olej by měl být pravidelně měněn a to v následujících intervalech:

A= (Motocross – Enduro) 2x ročně

B= (Supermotard for street use) 1x ročně

C= (Supermotard – Cross- Enduro pro závodní použití) min.2x ročně, ideálně po 20.hod provozu (nebo při každé repasi)

3) Poměr oleje a benzínu (všechny modely)

A-B-C = 3% nebo 3.5% oleje

4) Zapalovací svíčka (všechny modely)

A-B-C = Měňte každého ½ roku (Pro 250/300 cc dvoutakt použijte svíčku NGK BR8EG)

5) Píst

C= Pokud jezdíte s motocyklem po motokrosové trati nebo závodíte, vyměňte píst nejpozději po 120 litrech benzínu, nebo po 25.hodinách provozu. Upozornění: v závislosti na stylu jezdce a podmínkách provozu je možné měnit píst i v kratších intervalech.

A-B= Pro použití na silnici, vyměňte píst po 350-400 litrech benzínu.

6) Olej v převodovce (všechny modely)

První výměna oleje je předepsaná po 2.hodinách/15.litrech benzínu/ provozu.

Druhá výměna po dalších 4.hodinách/30litrech benzínu/provozu.

Dále pak: A-B= Měňte 2x ročně (použijte olej pro převodovky 2-taktních motocyklů).

C=každý třetí závod, nebo po 8.hodinách/60litrech benzínu/provozu.

Doporučená viskozita oleje: 85W-75, Doporučené množství: 650-700 ml.

7) Vzduchový filtr (všechny modely)

A-B-C= Čistěte vzduchový filtr pokaždé jízdy v terénu. Použijte pouze přípravky určené na tyto filtry. Použijte tyto přípravky k očištění, omyjte vodou a nechte vyschnout, a poté naimpregnujte olejem.

8) Údržba řízení, tlumičů, ovladačů a ložisek:

A-B= Pokud používáte motocykl na silnici je doporučeno mazat tyto místa 2x -3x ročně.

C= Pokud jezdíte s motocyklem po motokrosové trati nebo závodíte je doporučeno mazat tyto věci po 2-3 jízdách.

Řetěz je doporučeno čistit a mazat u všech typů motocyklů po každé jízdě

9) Chladicí kapalina

A-B-C=kontrola před každou jízdou. Výměna každé 2.roky

Tovární záruka v rámci zemí EU platí 30.dnů. Začíná dnem předání zákazníkovi a nevztahuje se na spotřební díly/pneu, náplně, řetěz, lanka, řetězová kola, filtry, těsnění/ a díly poškozené nesprávným použitím.



Problém	Příčina	Řešení
Startér nemůže nastartovat motor	nesprávný úkon	vypněte přepínač nouzového vypnutí motoru, tam, kde je přítomen klíč, vložte klíč k nastartování
	spálená pojistka	sejměte pravý panel a vyměňte 30 A pojistku ve startovacím relé
	klíč není vložen, nebo není otočen	vložte klíč a otočte po směru hod. ručiček
	vybitá baterie	nabijte baterii a zjistěte příčinu vybití, kontaktujte specializovanou dílnu ČZ
	nízká venkovní teplota	nastartujte pomocí startovacího pedálu
Startér roztočí motor, ale motor nenastartuje (modely s el. startérem)	nedostatek paliva v motoru	otevřete víko nádrže a doplňte palivo, zkontrolujte postup startování (viz. kapitola <i>Návod k použití</i>)
Motor nenastartuje (model se startovací pákou)	motocykl se nepoužíval delší dobu, staré palivo zůstalo v karburátorové misce	nestálé složky paliva se rychle vypaří, pokud motocykl nebyl použit po dobu delší než týden, měli byste vyprázdnit staré palivo z karburátorové misky, v momentě naplnění misky novým palivem motor okamžitě naskočí
	přerušeni přísunu paliva	odpojte hadici přívodu paliva z karburátoru, vložte ji do nádoby a otevřete přívod paliva - pokud vytéká palivo, vyčistěte karburátor - pokud palivo nevytéká, zkontrolujte odvětrání nádrže nebo vyčistěte kohoutek přívodu
	zaplavení motoru	použijte metodu by-pass popsanou v části <i>Ovládací prvky</i>
	zpalovací svíčka je načernalá, nebo mokrá	vyčistěte a vysušte zpalovací svíčku, nebo ji vyměňte
	nesprávná vzdálenost elektrod	nastavte vzdálenost elektrod na 0,8 mm
	poškození krytu zpalovací svíčky nebo poškozená svíčka	sejměte krytku zpalovací svíčky, vyšroubujte svíčku, vraťte krytku zpět na svíčku, držte svíčku za krytku a přiložte závit svíčky na hlavu motoru, natočte motor pomocí elektrického startéru, či pedálu, mezi elektrodami by se měla objevit jiskra - pokud svíčka nevydává jiskru musí být vyměněna - pokud jiskra není stálá, vyjměte krytku svíčky z vysokonapětového kabelu ve svazku, přidržte asi 5 mm od hlavy a spusťte startovací zařízení - pokud je vidět jiskra, vyměňte krytku svíčky - pokud stále není jiskra, nechejte zkontrolovat zapalování - vyměňte svíčku
	poškození lanka vypínání motoru, poškození vypínacího tlačítka či nouzového vypínacího tlačítka motoru	vyjměte sedlo a nádrž, odpojte kabel tlačítka nouzového vypínání motoru nebo tlačítka vypínání motoru a zkontrolujte jiskru, pokud je jiskra, zkontrolujte vedení těchto kabelů
	oxidace zástrčky kontaktů jednotky CDI	vyjměte sedlo, levý panel a nádrž, vyčistěte konektory
voda v karburátoru, nebo ucpané trysky	rozložte a vyčistěte karburátor	



Problém	Příčina	Řešení
Motor nedrží otáčky volnoběhu	ucpaná jehla volnoběhu	rozložte karburátor a vyčistěte jehlu
	pozměněné nastavení šroubů volnoběhu	nastavte šrouby volnoběhu
	poškozená zapalovací svíčka	vyměňte zapalovací svíčku
	selhání zapalování	nechejte zkontrolovat zapalování
Motor není schopen dosáhnout maximální rychlosti	palivo přetéká protože je hladina nastavená příliš vysoko, nebo je příliš špinavá či opotřebovaná jehla plovacího ventilu	rozložte karburátor a zkontrolujte výšku plováku a stav ventilové jehly, jak je popsáno v kapitole <i>Údržba rámu a motoru</i>
	uvolněné trysky karburátoru	utáhněte trysky
	nesprávné časování zapalování	nechejte zkontrolovat časování zapalování
Slabý výkon motoru	dodávka paliva přerušena, nebo zanesený karburátor	vyčistěte a zkontrolujte palivový okruh a karburátor
	plovák prosakuje	vyměňte plovák
	vzduchový filtr je velmi špinavý	vyčistěte, či vyměňte vzduchový filtr, zkontaktujte specializovanou dílnu
	Výfukové vedení netěsní, je zdeformované, nebo je porušená skelná vata v tlumiči	zkontrolujte části výfukového potrubí, vyměňte skelnou vatu v tlumiči
	nedostatečné vyprazdňování	nastavte vyprazdňování ventilů
	ztráta komprese z důvodů nedostatečné vůle ručního dekompresoru	nastavte lanko ručního dekompresoru
nesprávné časování zapalování	nechejte zkontrolovat časování zapalování	
Selhávání motoru nebo zpětné zapálení v karburátoru	chybí palivo	vyčistěte a zkontrolujte palivový okruh a karburátor
	únik vzduchu skrz vstupní paprsek	zkontrolujte vstupní paprsek mezi pouzdem filtru a karburátorem a mezi karburátorem a hlavou a utáhněte svorky
Motor se nadměrně přehřívá	nedostatek chladící kapaliny	doplňte chladící kapalinu (viz. <i>Údržba rámu a motoru</i>), zkontrolujte únik chladícího okruhu
	nedostatečná ventilace	pokračujte při trvalé rychlosti (je možné instalovat přídavný ventilátor)
	vzduch v chladícím okruhu	odvzdušněte chladící okruh
	velmi špinavá žebra chladiče	očistěte žebra chladiče proudem vody
	pěna v chladícím okruhu	vyměňte chladící kapalinu, použijte kvalitní nemrznoucí směs
ohnutá hadice chladiče	zkráťte hadici chladiče, nebo ji vyměňte	
Nadměrná spotřeba oleje	odvzdušňovací trubice je ohnutá	nastavte odvzdušňovací trubici, nebo ji vyměňte
	hladina motorového oleje je příliš vysoká	zkontrolujte a upravte hladinu oleje, pokud je to nutné
motorový olej je příliš řídký (viskozita)		použijte hustší olej (viz. část <i>Motorový olej</i>)
Všechny žárovky zhasnou naráz	porucha regulátoru-usměrňovače	sejměte sedlo a nádrž a zkontrolujte spojení regulátoru napětí, regulátor nechejte zkontrolovat ve specializované TM dílně
Světla, klakson a směrovky nefungují	vyhořela pojistka světel	sejměte levý panel a vyměňte pojistku světel (7,5 A)
Baterie je vybitá	alternátor baterii nedobíjí	sejměte sedlo a zkontrolujte kontakty regulátoru-usměrňovače, alternátor a usměrňovač nechejte zkontrolovat ve specializované ČZ dílně



ČISTĚNÍ

Motocykl omývejte pravidelně, udržujte povrch plastových dílů v dobrém stavu.

VAROVÁNÍ

Motocykl neumývejte vysokotlakými zařízeními nebo silnými proudy vody. Díky vysokému tlaku vody by mohlo dojít ke kontaktu vody s elektrickými součástmi, konektory, ohebnými lanky, ložisky, karburátorem, atd. což by mohlo vést k chybnému fungování či předčasnému zničení těchto dílů.

- před mytím zakryjte výfukový otvor, abyste zabránili vniknutí vody
- k čištění používejte běžně dostupná čisticidla, velmi špinavé části vyčistěte kartáčem
- po řádném omytí motocyklu pomocí jemného proudu vody, vysušte pomocí stlačeného vzduchu a hadry, vyprázdněte karburátorovou misku, poté proveďte krátkou vyjížďku, dokud motor nedosáhne provozní teploty a aktivujte brzdy, teplem se voda v nepřístupných částích brzd vypaří
- po zchladnutí motocyklu, naolejujte a promažte pohyblivé části a ložiska, ošetřete řetaz sprejem a promažte uzávěr přívodu paliva
- abyste zabránili chybám v elektrickém okruhu, ošetřete tlačítko nouzového vypínání motoru, tlačítko vypínání motoru, přepínač světel a konektory kontaktním sprejem

OPATŘENÍ PRO ZIMNÍ PROVOZ

Pokud je motocykl používán v zimě, je nutno vzít v úvahu agresivitu soli na cestách, a proto je nutno použít ochranných prostředků.

- motocykl musí být po použití dobře očištěn a nechejte vyschnout
- ošetřujte motor, karburátor, kyvné rameno a ostatní nablýskané či pokovené části (kromě brzdových kotoučů) pomocí antikoroziv na voskové bázi

VÝSTRAHA

Zabraňte kontaktu antikoroziv s brzdovými kotouči, antikoroziva značně snižují brzdny účinek.

VAROVÁNÍ

Po cestování po solených cestách motocykl dobře omyjte studenou vodou a poté nechejte vyschnout.

ÚSCHOVA

Pokud motocykl nebyl použit po delší dobu, proveďte následující opatření:

- dobře motocykl omyjte (viz. část *Čištění*)
- vyměňte motorový olej a olejový filtr, vyčistěte síťový filtr (starý olej obsahuje nebezpečné nečistoty)
- zkontrolujte nemrznoucí směs a kvalitu chladicí kapaliny
- zahřejte motor, zavřete přívod paliva a počkejte až se motor zastaví, poté otevřete šroub karburátorové misky a vyprázdněte zbývající palivo
- vymontujte zapalovací svíčku a do otvoru svíčky nalijte 5 cc. oleje. 10x sešlápněte startovací pedál abyste rozprostřeli motorový olej po stěnách válce, nasadte svíčku zpět
- píst nastavte do polohy stlačení, aby došlo k zavření ventilů
- vyprázdněte nádrž do připravené nádoby
- upravte správný tlak pneumatik
- promažte ložiska, páčky, stupačky, atd. a také řetěz
- vyjměte baterii a skladujte ji na nabíječi (viz. část *Baterie*), skladujte ji vyjmutou z motocyklu
- místo úschovy by mělo být suché a nemělo by na něm docházet k velkým teplotním výkyvům
- motocykl přikryjte pokrývkou, která dovoluje proudění vzduchu, nepoužívejte materiály které nepropouští vzduch, došlo by k hromadění vlhkosti a mohlo by dojít k zoxidování

**⚠ VAROVÁNÍ**

Nedoporučujeme startovat motor na krátkou dobu. Motor by se dostatečně nezahřál a pára, vytvořená během spalování, by se nesrazila a způsobila by zoxidování výpustových ventilů.

První nastartování po sezónní pauze

- nainstalujte baterii (dejte pozor na správné póly)
- naplňte nádrž novým palivem
- zkontrolujte motocykl jako před každým výjezdem (viz. část Návod k použití)
- proveďte krátkou kontrolní vyjížďku

⚠ VAROVÁNÍ

Před úschovou motocyklu před sezónou zkontrolujte funkci a opotřebení všech dílů. Pokud je potřeba zásah údržby, oprav či úprav, je vhodné provést tyto úkony v zimě (méně zaneprázdněné dílny). Tímto způsobem předejdete dlouhou čekací dobu na začátku jara, kdy začíná sezóna.



Technické údaje - Motor 250 XC/MX/SMX/SMR/SMM - 450 XC/MX/SMX/SMR/SMM 2008

Motor	250 XC	250 MX/SMX	250 SMM/SMR	450 XC	450 MX	450 SMX	450 SMM/SMR
Typ	4 dobý jednoválcový DOHC, vodou chlazený						
Objem	250 cm ³			449 cm ³			
Vrtání a zdvih	77x53,6 mm			95x63,4 mm			
Komprese	13,5:1			11,5:1	12,2:1		11,5:1
Palivo	bezolovnaté palivo o minimálním oktanovém čísle 95						
Rozvody	DOHC 4 ventily poháněné nehučným řetězem						
I/E vačkový hřídel	C2/N2			N2/N3	SM1/C4	N2/N3	
Průměr sacího ventilu	30 mm	30 mm Ti	30 mm	36 mm	36 mm Ti	36 mm	
Průměr výfukového	24,5 mm	24,5 mm Ti	24,5 mm	31 mm	31 mm Ti	31 mm	
Opора klikové hřídele	2 kuličková ložiska						
Ložisko ojnice	postříbřené						
Pokovení malého konce ojnice	pomědění						
Píst	tvrzená lehčená slitina						
Kroužky	2 kroužky a 1 stěrka oleje						
Mazání	dvojitě olejové čerpadlo (výtláčné a odtokové čerpadlo)						
Motorový olej	plně syntetický prvotřídní SAE10W-50 API SG-SH						
Kapacita oleje	1,4 litru						
Primární převod	přímý, ozubenými koly 18/67			přímý, ozubenými koly 20/57			
Spojka	více-talířová v olejové lázni						
Převodovka	5 rychlostí						
Převodové poměry							
1. rychlostní stupeň	14:28	15:27	14:28	14:28	16:27	14:28	
2. rychlostní stupeň	17:25	17:25	17:25	17:25	17:24	17:25	
3. rychlostní stupeň	19:23	19:23	19:23	19:23	16:19	19:23	
4. rychlostní stupeň	21:21	21:21	21:21	21:21	21:21	21:21	
5. rychlostní stupeň	24:19	23:20	23:20	24:19	23:20	23:20	
Zapalování	Kokusan digitální CDI s proměnlivým časováním						
Alternátor	12V 180W	-	12V 180W	-	12V 180W		12V 180W
Alternátor s el. startérem (volitelný)		12V 180W			12V 180W		
Zapalovací svíčka	NGK CR 8E						
Vzdálenost elektrod	0,8 mm						
Chlazení	kapalinou chlazený, 40% nemrznoucí směsí, 60% vody (do -25°C), tlačení okruh hnaný čerpadlem						
Kapacita chladicí	1 litr			1,3 litru			1 litr
Startér	elektrický a páka	páka (el.volitelný)	elektrický a páka	elektrický a páka	páka (el.volitelný)	elektrický a páka	



Technické údaje - Motor 530 END/MX/SMX/SMR/SMM - 660 SMX 2008

Motor	530 XC	530 MX	530 SMM/SMR	530 SMX	660 SMX
Typ	4 doby jednoválcový DOHC, vodou chlazený				
Objem	528 cm ³				657 cm ³
Vrtání a zdvih	98x70 mm				104x77,4 mm
Komprese	11,3:1	11,9:1	11,3:1	12,4:1	12,4:1
Palivo	bezolovnaté palivo o minimálním oktanovém čísle 95				
Rozvody	DOHC 4 ventily poháněné nehlukným řetězem				
I/E vačkový hřídel	N2/N3			SM2/C1	SM1/C1
Průměr sacího ventilu	36 mm	36 mm Ti	36 mm	36 mm Ti	36 mm Ti
Průměr výfukového	31 mm	31 mm Ti	31 mm	31 mm Ti	31 mm Ti
Vyprázdnění sacího	mm. 0,20	mm. 0,20	mm. 0,20	mm. 0,20	mm. 0,20
Vyprázdnění výfukového ventilu	mm. 0,25	mm. 0,25	mm. 0,25	mm. 0,25	mm. 0,25
Opora klikové hřídele	2 kuličková ložiska				1 kuličkové a 1 válečkové
Ložisko ojnice	postříbřené				
Pokovení malého konce ojnice	pomědění				
Píst	tvrzená lehčená slitina				
Kroužky	2 kroužky a 1 stěrka oleje				1 kroužek a 1 stěrka
Mazání	dvojitě olejové čerpadlo (výtlačné a odtokové čerpadlo)				
Motorový olej	plně syntetický prvotřídní SAE10W-50 API SG-SH				
Kapacita oleje	1,4 litru				1,0 litr
Primární převod	přímý, ozubenými koly 21/53				p., oz. koly 22/53
Spojka	více-talířová v olejové lázni				
Převodovka	5 rychlostí				
Převodové poměry					
1. rychlostní stupeň	14:28	16:27	14:28	16:27	16:27
2. rychlostní stupeň	17:25	17:24	17:25	17:24	17:24
3. rychlostní stupeň	19:23	16:19	19:23	16:19	16:19
4. rychlostní stupeň	21:21	21:21	21:21	21:21	21:21
5. rychlostní stupeň	24:19	23:20	23:20	23:20	25:22
Zapalování	Kokusan digitální CDI s proměnlivým časováním				
Alternátor	12V 180W		12V 180W		
Alternátor s el. startérem (volitelný)		12V 180W			12V 180W
Zapalovací svíčka	NGK CR 8E				
Vzdálenost elektrod	0,8 mm				
Chlazení	kapalinou chlazený, 40% nemrznoucí směsí, 60% vody (do -25°C), tlačný okruh hnaný čerpadlem				
Kapacita chladicí	1,3 litru		1 litr	1,3 litru	
Startér	elektrický a páka	páka (el.volitelný)	elektrický a páka	páka (el.volitelný)	



Tabulka TM Racing 4T nastavení karburátoru		modely 2007			22/09/06			rev. 2		
MIKUNI	01/07	02/07	03/07	04/07	05/07	06/07	07/07	08/07	09/07	
	250cc. SMM/SMR	250cc. XC	250cc. XC	450cc. XC	450cc. XC	450cc. SMM/SMR	530cc. XC	530cc. XC	530cc. SMM/SMR	
Typ	závod			závod			závod			
Hlavní tryska	TDMR 38	TDMR 38	TDMR 38	TDMR 40	TDMR 40	TDMR 40	TDMR 40	TDMR 40	TDMR 40	
Tryska volnoběhu	165	170	190	170	180	170	205	205	205	
Tryska jehly	40	45	45	55	55	50	55	55	55	
Tryska jehly	P-5	P-6	P-6	P-6	P-8	P-8	P-5	P-5	P-5	
Jehla trysky	10E1-52	10E1-52	10E1-52	10E1-52	10E1-52	10E1-52	10E1-52	10E1-52	10E1-52	
Pozice spínání	3. odshora	3. odshora	3. odshora	3. odshora	3. odshora	3. odshora	3. odshora	3. odshora	3. odshora	
Škrticí klapka	2,0 žádná díra	2,0 žádná díra	2,0 žádná díra	2,0 žádná díra	2,0 žádná díra	2,0 žádná díra	2,0 žádná díra	2,0 žádná díra	2,0 žádná díra	
Šroub bohatosti směsi	1,5 otáčky	1,5 otáčky	1,5 otáčky	1,5 otáčky	1,5 otáčky	1,5 otáčky	1,5 otáčky	1,5 otáčky	1,5 otáčky	
Vzdušník - vzduchová tryska	120	120	120	120	120	120	120	120	120	
Výška plováku	11 mm	11 mm	11 mm	11 mm	11 mm	11 mm	11 mm	11 mm	11 mm	
Vstříkovací tryska	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	
Délka tyče akcelerační pumpy	84,0 mm	81,0 mm	81,0 mm	85,0 mm	85,0 mm	85,0 mm	84,0 mm	82,0 mm	82,0 mm	
Průmět dorazového šroubu	8,5 mm	13,5 mm	13,5 mm	11,5 mm	12,5 mm	11,5 mm	12,5 mm	11,0 mm	12,5 mm	
Tryska akcelerační pumpy	35	35	35	40	40	40	40	40	40	
KEIHIN										
Typ	20/07	21/07	22/07	23/07	24/07	25/07	26/07	27/07	28/07	
	250cc. MX	450cc. MX	450cc. SMX	450cc. SMX	530cc. SMX	530cc. SMX	530cc. SMX	530cc. SMX	530cc. SMX	
	250cc. SMX	530cc. MX	530cc. SMX	530cc. SMX	530cc. SMX	530cc. SMX	530cc. SMX	530cc. SMX	530cc. SMX	
Hlavní tryska	FCRD39	FCRD41	FCRD41	FCRD41						
Tryska volnoběhu	195	165	195							
Jehla trysky	50	45	45							
Pozice spínání	OBEMQ/ OCEMQ	OBEMN/ OCEMN	OBEMP/ OCEMP							
Škrticí klapka	3.	5.	5.							
Šroub bohatosti směsi	1,5	1,5	1,5							
Výška plováku	1 otáčka	1 otáčka	1 otáčka							
Vstříkovací tryska	3,8	3,8	3,8							
Otevíření akcelerační pumpy	0% plynu	0% plynu	0% plynu							
Zavření akcelerační pumpy	100% plynu	100% plynu	100% plynu							



Utahovací momenty motoru		
Imbusové šrouby klikové skříně, kryt převodu, kryt spojky, kryt zapalování	M6	10 Nm
Víko olejové výpusti	M16x1,5	20 Nm
Víko olejového plnění	M20x1,5	20 Nm
Víko síťového filtru	M28x1,5	15 Nm
Imbusové šrouby víka olejového filtru	M6	10 Nm
Šrouby olejového čerpadla motoru	M6	10 Nm
Matice hlavy válce	M10	40 Nm
Přírubové matice hlavy válce	M8	20 Nm
Přírubové matice hlavy válce	M6	12 Nm
Upevňovací šrouby hlavy válce	M8	20 Nm
Imbusové šrouby víka ložiska vačkového hřídele	M6	12 Nm
Imbusové šrouby víka vačkového hřídele	M6	12 Nm
Imbusové šrouby napínače rozvodového řetězu	M6	10 Nm
Imbusové šrouby krytu vodního čerpadla	M6	10 Nm
Rotor vodního čerpadla	M8	Loctite 243 na 15 Nm
Imbusové šrouby krytu hlavy	M6	10 Nm
Matice pastorku primárního rozvodu	M20x1,25	Loctite 270 na Nm
Matice středu spojky	M18x1,5	Loctite 270 na 80 Nm
Imbusové šrouby pružin spojky	M6	8 Nm
Imbusové šrouby startéru CSK hlavy	M5	Loctite 243 na 6 Nm
Upevňovací imbusové šrouby startéru	M6	12 Nm
Přírubové šrouby pohyblivého řetězu	M6	12 Nm
Imbusové šrouby statoru zapalování	M5	Loctite 243 na 8 Nm
Imbusové šrouby víka zapalování	M5	8 Nm
Imbusové šrouby volnoběžky startéru	M6	Loctite 243 na 10 Nm
Přírubová matice rotoru zapalování	M12x1	60 Nm
Šroub startovací páky	M6	Loctite 243 na 25 Nm
Imbusový šroub řadicí páky	M6	Loctite 243 na 10 Nm
Přírubové matice mnohoúhelníku výfuku	M6	Loctite 243 na 12 Nm
Běžné šrouby/matice	M5	8 Nm
Běžné šrouby/matice	M6	10 Nm
Běžné šrouby/matice	M8	20 Nm

MOTOROVÝ OLEJ

Používejte pouze prvotřídní, plně syntetické SAE10W-50 oleje, které odpovídají nebo převyšují standardy kvality API – třída SG, nebo SH (označené na obalu nádoby).

VAROVÁNÍ

Nízká hladina a kvalita oleje, či příliš dlouhé intervaly výměny závažně poškozuji motor.



Technické údaje - motocykl 250/450/530 XC/MX 2008						
	250 XC	450 XC	530 XC	250 MX	450 MX	530 MX
Rám	Molybden-chromový ocelový					
Přední tlumení	Marzocchi USD/Paioli USD vidlice (popř. Ohlins USD)					
Rozvor kol	300/315 mm					
Zadní tlumení	hliníková kyvná vidlice, postupné mechanické spojení, Sachs tlumič (popř. Ohlins)					
Přední brzdový kotouč	Ø 270 plovoucí třmen					
Zadní brzdový kotouč	Ø 245 plovoucí třmen					
Limit opotřebení kotouče	0,4 mm pod původní sílu kotouče					
Přední kolo	90/90 - 21"					
Tlak do terénu	1,1 baru					
Zadní kolo	120/90 - 18"	140/80 - 18"		100/90 - 19"	110/90 - 19"	
Tlak do terénu	1,1 baru					
Kapacita nádrže	9 litrů					
Konečný převod	13/51	13/50	13/50	13/51	13/49	13/49
Řetěz	O-kroužek 5/8 x 1/4"			5/8 x 1/4"		
Zadní ozubené kolo	48, 49, 50, 51, 52, 53					
Žárovky (model END)	reflektor/dálkové světlo S12V 45/40W BA20d popř. Cyclops H3 12V 55W PK22s přední parkovací světlo T4W 12V 4W BA9s popř. Cyclops T10 12V 5W zadní brzdové světlo/SPZ P21/5W 12V 21/5W BAY15d ukazatel R10W 12V 10W BA15S					
Baterie	12V 6Ah			12V 6Ah (jen s el. startérem)		

Točivé momenty 250/450/530 XC/MX 2007		
Přírubová matice předního kola	M20x1,5	40 Nm
Utahovací šrouby předního třmenu (END/MX)	M8	25 Nm
Utahovací šrouby předního kotouče	M6 cl. 10,9	15 Nm
Utahovací šrouby zadního kotouče	M6 cl. 10,9	15 Nm
Utahovací šrouby horní hlavy vidlice	M8	20 Nm
Utahovací šrouby spodní hlavy vidlice	M8	20 Nm
Utahovací šrouby ramena Paioli vidlice	M6	12 Nm
Utahovací šrouby ramena Ohlins vidlice	M8	12 Nm
Přírubová matice osy zadního kola	M22 x 1,5	80 Nm
Přírubová matice osy kyvné vidlice	M16 x 1,5	80 Nm
Utahovací šrouby čepičky řídítka	M8	20 Nm
Ohebná podpůrná matka řídítka	M10	35 Nm
Matice horního konce tlumiče	M10 x 1,25	40 Nm
Matice dolního konce tlumiče	M10 x 1,25	35 Nm
Matice zadního ozubeného kola	M8	35 Nm
Stavící matice pedálu zadní brzdy	M6	15 Nm
Utahovací šrouby motoru	M10	45 Nm
Běžné šrouby rámu	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Běžné matice rámu	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

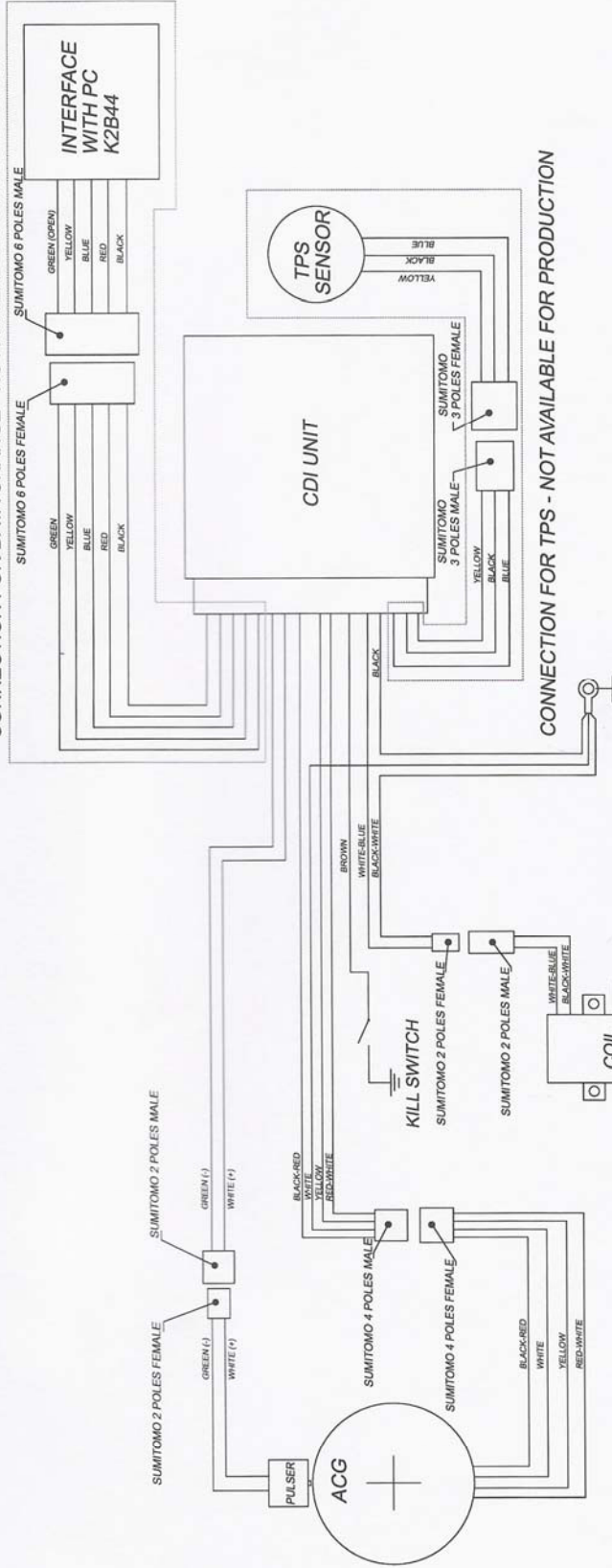


Technické údaje - motocykl 250/450/530 SMR/SMM/SMX - 660 SMX 2008				
	250/450/530 SMR	250/450/530 SMM	250/450/530 SMX	660 SMX
Rám	Molybden-chromový ocelový			
Přední tlumení	Marzocchi USD/Paioli USD vidlice (popř. Ohlins USD)			
Rozvor kol	270/280 mm			
Zadní tlumení	hliníková kyvná vidlice (jednostranná u SMM), postupné mechanické spojení, Sachs tlumič (popř. Ohlins)			
Přední brzdový kotouč	Ø 320 plovoucí třmen, 4 pístkový		Ø 320 plovoucí třmen, 4 pístkový, paprskovitý	
Zadní brzdový kotouč	Ø 240 plovoucí třmen	Ø 220 plovoucí třmen	Ø 245 plovoucí třmen	
Limit opotřebení kotouče	0,4 mm pod původní sílu kotouče			
Přední kolo	120/70 - 17"			
Tlak na vyjížděku	1,7 baru			
Zadní kolo	150/60 - 17"		165/55 - 17"	
Tlak na vyjížděku	1,7 baru			
Kapacita nádrže	9 litrů			
Konečný převod	13/40		14/46	15/47
Řetěz	5/8 x 1/4"			
Zadní ozubené kolo	39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49			
Žárovky (model END)				
reflektor/dálkové světlo	S12V 45/40W BA20d	popř. Cyclops H3 12V 55W PK22s		
přední parkovací světlo	T4W 12V 4W BA9s	popř. Cyclops T10 12V 5W		
zadní brzdové světlo/SPZ	P21/5W 12V 21/5W BAY15d			
ukazatel	R10W 12V 10W BA15S			
Baterie	12V 6Ah		12V 6Ah (jen s el. startérem)	

Točivé momenty 250/450/530 XC/MX 2007		
Přírubová matice předního kola	M20x1,5	40 Nm
Utahovací šrouby předního třmenu (END/MX)	M10	40 Nm
Utahovací šrouby zadního třmenu (SMM)	M8	25 Nm
Utahovací šrouby předního kotouče	M6 cl. 10,9	15 Nm
Utahovací šrouby zadního kotouče (SMR/SMX)	M6 cl. 10,9	15 Nm
Utahovací matice zadního kotouče (SMM)	M8	25 Nm
Utahovací šrouby horní hlavy vidlice	M8	20 Nm
Utahovací šrouby spodní hlavy vidlice	M8	20 Nm
Utahovací šrouby ramena Paioli vidlice	M6	12 Nm
Utahovací šrouby ramena Ohlins vidlice	M8	12 Nm
Přírubová matice osy zadního kola	M22 x 1,5	80 Nm
Přírubová matice osy kyvné vidlice	M16 x 1,5	80 Nm
Utahovací šrouby čepičky řídítka	M8	20 Nm
Ohebná podpůrná matka řídítka	M10	35 Nm
Matice horního konce tlumiče	M10 x 1,25	40 Nm
Matice dolního konce tlumiče	M10 x 1,25	35 Nm
Matice zadního ozubeného kola	M8	35 Nm
Stavící matice pedálu zadní brzdy	M6	15 Nm
Utahovací šrouby motoru	M10	45 Nm
Matice zadního kola (SMM)	M50	185 Nm
Šrouby uzamčení zadního náboje (SMM)	M12 x 1,25	31 Nm
Běžné šrouby rámu	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Běžné matice rámu	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm



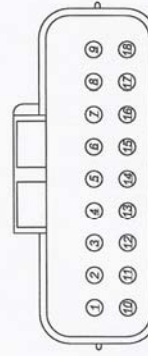
CONNECTION FOR DATA CHANGE - NOT AVAILABLE FOR PRODUCTION



CONNECTION FOR TPS - NOT AVAILABLE FOR PRODUCTION

TERMINAL No	TERMINAL NAME	WIRE COLOR
10	PULSER +	WHITE
11	PULSER -	GREEN
12	TPS 5V	BLUE
13	TPS SENSOR	YELLOW
14	TPS GND	BLACK
15	NMI	GREEN
16	RxD	YELLOW
17	TxD	BLUE
18	12V	RED

TERMINAL No	IGNITION PRIMARY	WIRE COLOR
1	GND	WHITE-BLUE
2	NOT USED	BLACK
3	NOT USED	-
4	NOT USED	-
5	KILL SWITCH	BROWN
6	EXCITER +	BLACK-RED
7	EXCITER -	RED-WHITE
8	NOT USED	-
9	SIGNAL	YELLOW



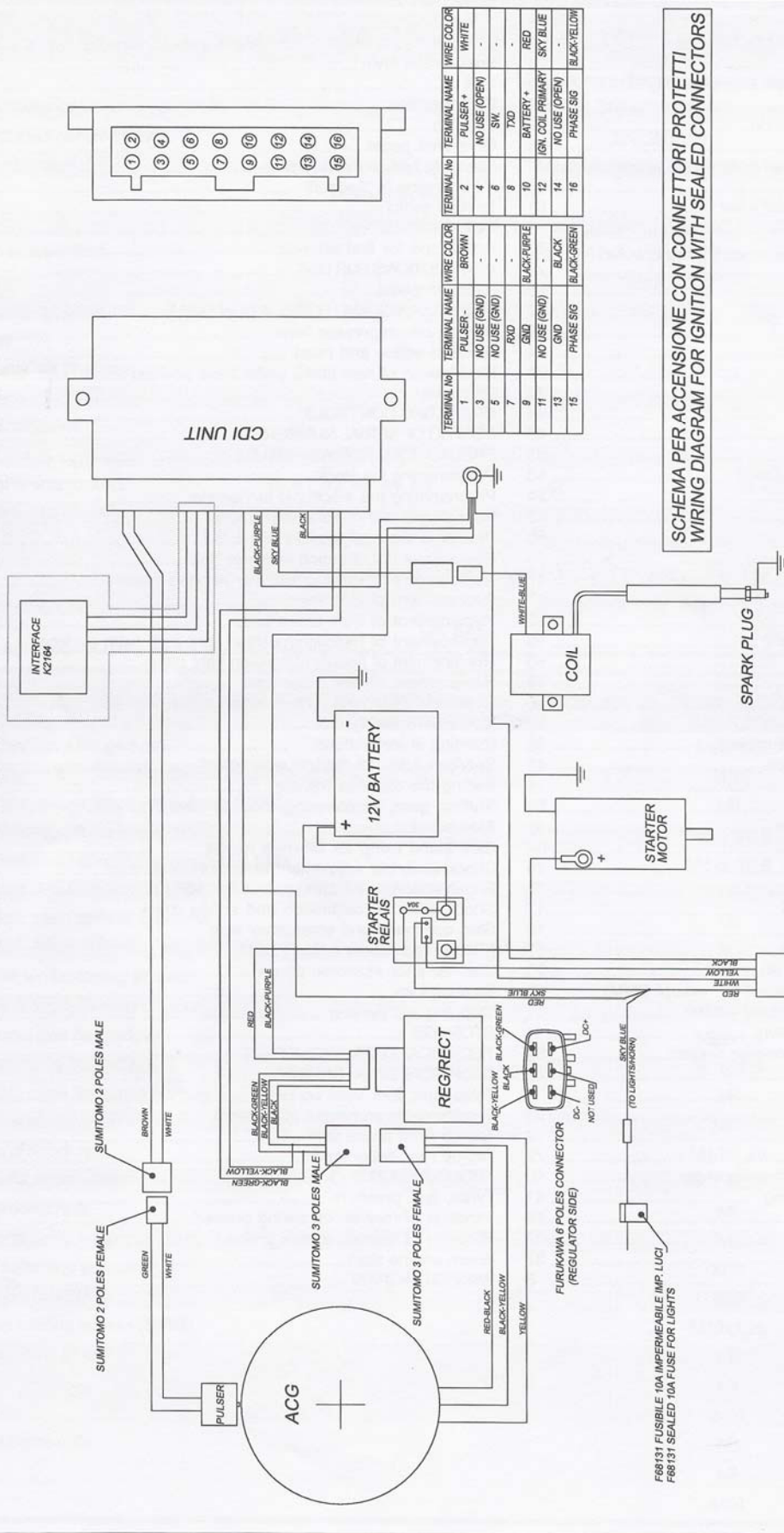
VIEW OF JAE 18 POLES CONNECTOR (CDI BOX SIDE)

		MACCHINA	4 STROKE 4 TEMPI	SOST. IL. N°	
DENOMINAZIONE IGNITION WIRING DIAGRAM MX/SMX 2006 SCHEMA ELETTRICO ACCENSIONE MX/SMX 2006		MATERIALE		TRATTAMENTO	
DIS.	E.ROSSI	STATO		GRUPPO	
VISTO	19/05/05	SCALA		DIS.	F 68135
DATA				PZ	
MODIFICA					

A TERMINE DI LEGGE E' RIGOROSAMENTE VIETATO RIPRODURRE O COMUNICARE A TERZI IL CONTENUTO DEL PRESENTE ELABORATO



CONNECTION FOR DATA CHANGE - NOT AVAILABLE FOR PRODUCTION



TERMINAL N°	TERMINAL NAME	WIRE COLOR	TERMINAL N°	TERMINAL NAME	WIRE COLOR
1	PULSER -	BROWN	2	PULSER +	WHITE
3	NO USE (GND)	-	4	NO USE (OPEN)	-
5	NO USE (GND)	-	6	SW.	-
7	RXD	-	8	TXD	-
9	GND	BLACK-PURPLE	10	BATTERY +	RED
11	NO USE (GND)	-	12	IGN. COIL PRIMARY	SKY BLUE
13	GND	BLACK	14	NO USE (OPEN)	-
15	PHASE SIG	BLACK-GREEN	16	PHASE SIG	BLACK-YELLOW

SCHEMA PER ACCENSIONE CON CONNETTORI PROTETTI
WIRING DIAGRAM FOR IGNITION WITH SEALED CONNECTORS

MACCHINA		SOST. DAL N°	
4 STROKE		4 TEMPI	
DERIVAZIONE			
IGNITION WIRING DIAGRAM E.S. WITH BATTERY			
SCHEMA ELETTRICO ACCENSIONE CON BATTERIA E.S. MOD. 2006			
MATERIALE		TRATTAMENTO	
E.ROSSI		DIS. F 68133	
DIS.	VISTO	DATA	SCALA
	23/05/05		
STATO		FINITURA	
A TERMINE DI LEGGE E RIGOROSAMENTE VIETATO RIPRODURRE O COMUNICARE A TERZI IL CONTENUTO DEL PRESENTE ELABORATO			

F68131 FUSIBILE 10A IMPERMEABILE IMP. LUCI
F68131 SEALED 10A FUSE FOR LIGHTS