

RĪGAS MOTORŪPNĪCA « SARKANĀ ZVAIGZNE »



MOPĒDS « RĪGA - 12 »



МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

РИЖСКИЙ МОТОЗАВОД «САРКАНА ЗВАЙГЗНЕ»

МОПЕД «РИГА-12»

РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

РИГА

1973

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

Мопед «Рига-12» — удобное средство транспорта для деловых поездок, прогулок, а также для небольших туристских путешествий.

Мопед предназначен для езды в одиночку и перевоза груза (на багажнике) до 15 кг.

В отличие от мотоцикла мопед имеет небольшой вес, невысокую максимальную скорость и pedalный привод, используемый для запуска двигателя на месте или с хода, для торможения мопеда и плавного трогания его с места.

Безотказная работа мопеда во многом зависит от правильной эксплуатации и надлежащего ухода за ним.

Особо важной является обкатка мопеда на протяжении первых 1000 км, во время которой происходит приработка рабочих поверхностей сопряженных деталей. В период обкатки не допускаются перегрузка двигателя и превышение скорости, указанные в разделе «Обкатка нового мопеда».

Прежде чем приступить к езде на мопеде, изучите настоящее руководство.

Помните! Езда на чистом бензине приведет к выходу двигателя из строя. При заправке мопеда горючем не забывайте влить в бензин масло в пропорции указанной в руководстве, и тщательно размешать.

Перед каждым выездом проверьте правильность регулировки механизма переключения передач. При необходимости отрегулируйте.

Переключение со второй передачи на первую при скорости движения, превышающей 15 км/час, не допускается.

Завод оставляет за собой право вносить изменения в конструкции указанных в настоящем руководстве деталей, поскольку работа по их совершенствованию ведется непрерывно.

Сдано в набор 15 июня 1972 г. Подписано к печати 28
ноября 1972 г. 3 печ. л. 3.51 усл. печ. л. Отпечатано в
Специализированной типографии Государственного коми-
тета Совета Министров Латвийской ССР по делам изда-
тельств, полиграфии и книжной торговли, г. Рига,
ул. Акас, 5/7. Заказ № 1425. Тираж 17 000 экз.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ МОПЕДА «РИГА-12»

Габариты:

длина	не более 1850 мм
ширина	не более 690 мм
высота	не более 975 мм
База	не более 1250 мм
Сухой вес	не более 52 кг
Максимальная скорость	50 км/час.

* Путь торможения (всеми тормозами) при скорости движения 30 км/час не более 7 м

Емкость топливного бака не менее 5,5 л

Средний расход топлива на 100 км пути не более 2,2 л.

Двигатель Ш-57

Тип двигателя	двухтактный, карбюраторный
Число цилиндров	1
Диаметр цилиндра	38 мм
Ход поршня	44 мм
Рабочий объем цилиндра	49,8 см ³
Максимальная мощность	не менее 2,2 л. с. при 4900—5500 об/мин.
Охлаждение	воздушное, встречным потоком

Тип карбюратора К35В или К-60

Тип воздухоочистителя с бумажным фильтрующим элементом или коробчатый с фильтрующим элементом из капроновой набивки

Степень сжатия 8,2—8,5

Топливо смесь бензина А-76 или А-72 ГОСТ 2084-67 с маслом ГОСТ 1862-63, АКЗп-6 в зимнее время, АКп-10 или АК-15 — летом, в отношении 25:1 для обкатанного двигателя и 16:1 в период обкатки (1000 км).

Электрооборудование и приборы

Система зажигания	маховичный генератор Г-420 с высоковольтным трансформатором Б-300 или Б-302
Свеча	А7,5У или А6БС ГОСТ 2043-54

Фара	ФГ-200Б или ФГ-239
Фонарь задний	ФП-226
Переключатель ближнего и дальнего света с кнопкой сиг- нала	П200
Сигнал	С-34
Спидометр	СП-101 или СП-143

Силовая передача

Сцепление	двухдисковое, в мас- ляной ванне
Коробка передач	двухступенчатая
Первичная передача	косозубыми шестерня- ми
Главная передача	роликовой цепью ПР-12, 7—1800-1 ГОСТ 10947-64

Передаточное число главной пе- редачи	2,5
--	-----

Общие передаточные числа силовой передачи:

на первой передаче	23,8
на второй передаче	11,9
Объем масла в коробке передач	0,40 л

Ходовая часть

Рама	сварная, с трубчатым хребтом
----------------	---------------------------------

Передняя вилка	телескопическая с пружинными амортизаторами
Задняя подвеска	маятниковая с пружинными амортизаторами
Шины	65—405 (2,50—16) ГОСТ 5.825-71

Тормоза	колодочного типа
-------------------	------------------

Диаметр тормозных барабанов	120 мм
-----------------------------	--------

Седло — одноместное или удлинненное	
-------------------------------------	--

Основные данные для регулировки и контроля

Зазор между контактами прерывателя при положении поршня в ВМТ	0,35—0,4 мм
---	-------------

Зазор между электродами свечи	0,5—0,6 мм
-------------------------------	------------

Опережение зажигания	2,6—2,9 мм до ВМТ
--------------------------------	-------------------

Величина максимального свободного провисания цепи	15 мм
---	-------

Свободный ход рукоятки тормоза	5—10 мм
--	---------

Свободный ход рукоятки сцепления	5—10 мм
--	---------

с пружинизатором

пружинизатором

0—16)

ЛТ

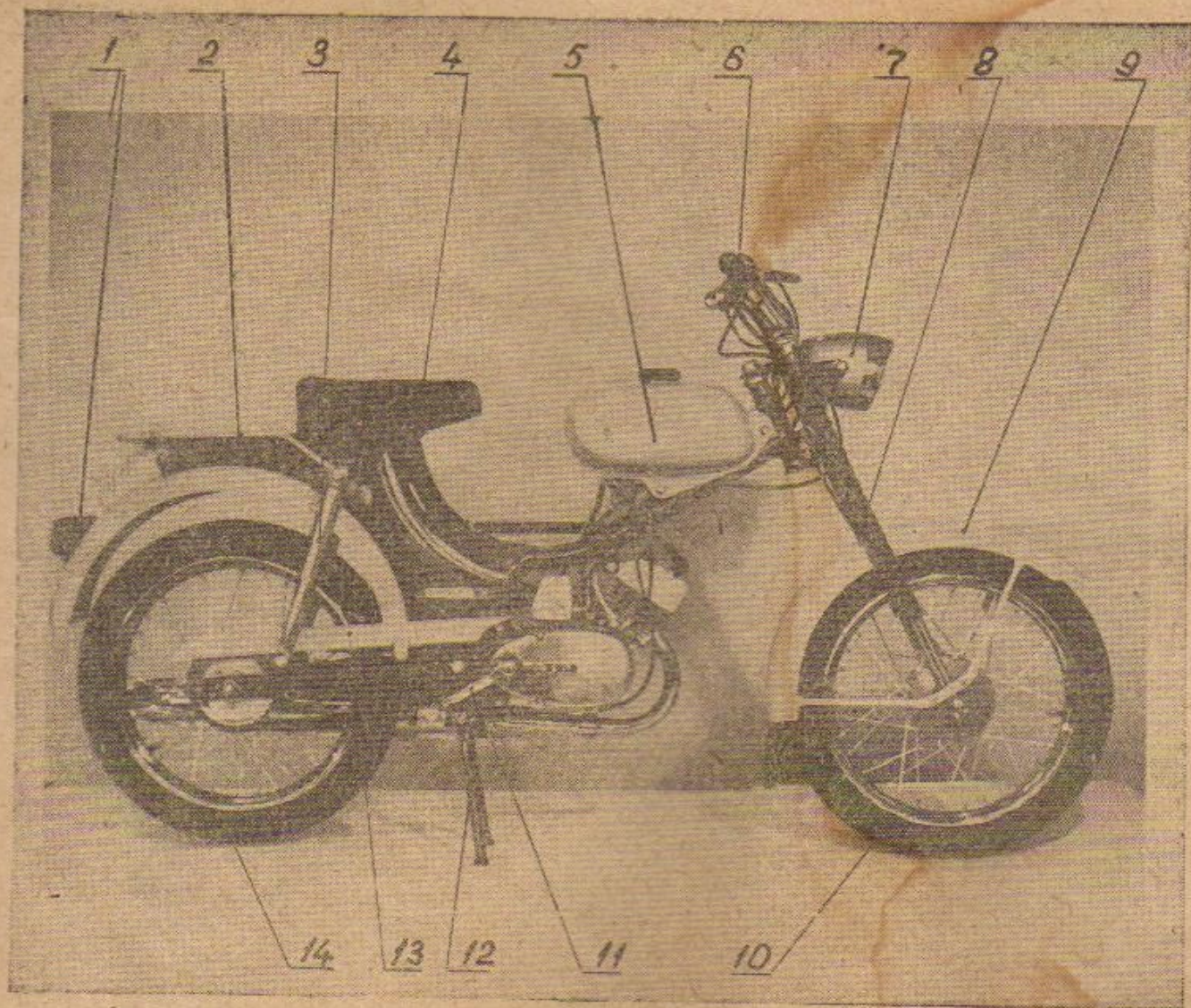
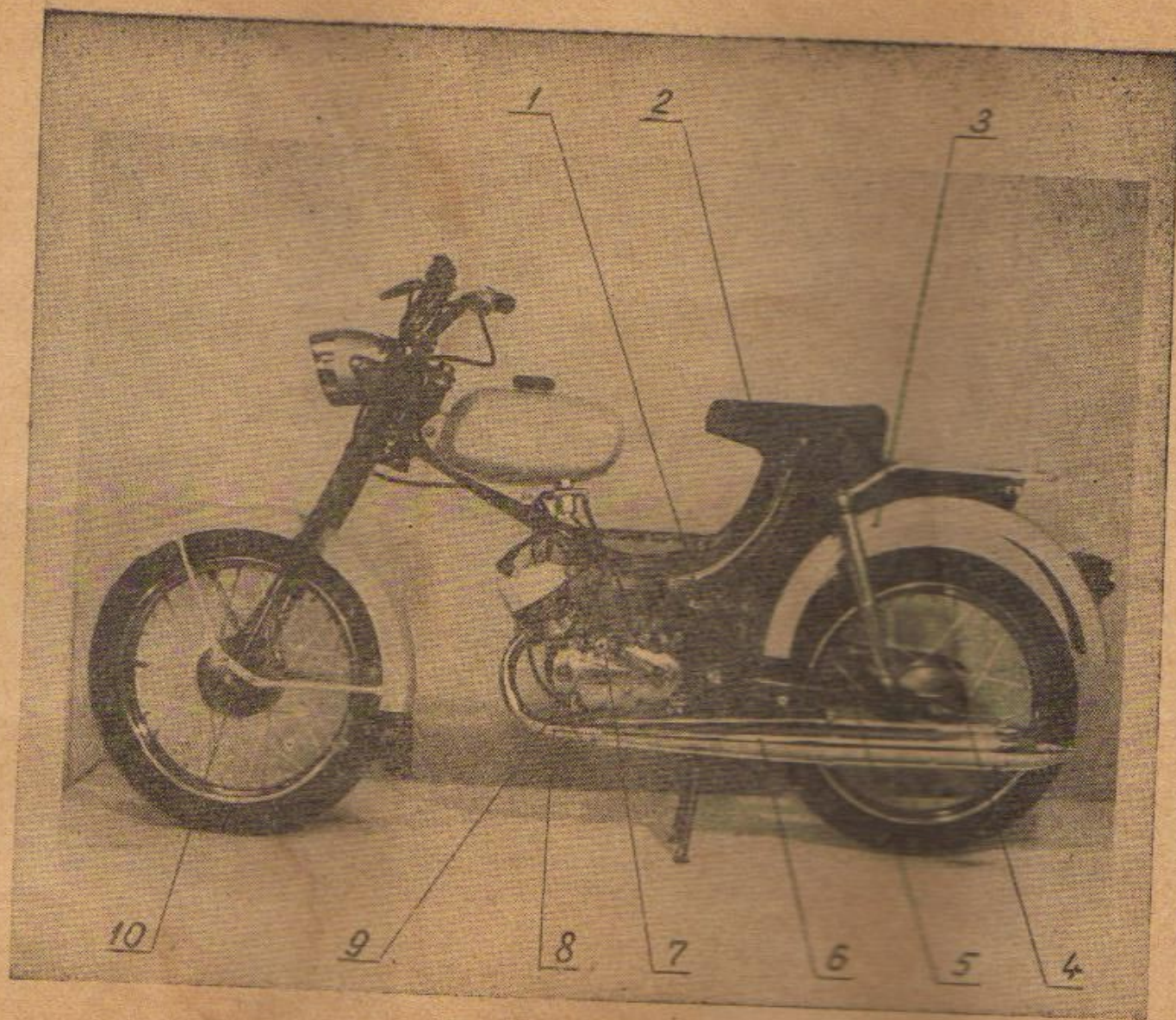


Рис. 1. — Мопед
«Рига—12» (вид справа)

1 — задний фонарь; 2 — багажник; 3 — амортизатор; 4 — седло; 5 — топливный бак; 6 — руль; 7 — фара; 8 — передняя вилка; 9 — передний щиток; 10 — переднее колесо; 11 — педаль правая; 12 — подставка; 13 — щиток цепи; 14 — заднее колесо.

Рис. 2. — Мопед
«Рига-12» (вид слева)

1 — рама; 2 — инструментальный ящик; 3 — щиток задний; 4 — задняя втулка; 5 — задняя вилка; 6 — глушитель; 7 — педаль левая; 8 — труба выхлопная; 9 — двигатель; 10 — передняя втулка.



КОМПЛЕКТНОСТЬ

Мопед должен быть укомплектован набором инструментов,
принадлежностями, запчастями и документацией

Обозначение	Наименование	Количество	Обозначение	Наименование	Количество
Инструмент.					
P1—39.01.105—1	Вороток	1	P1—39.01.106—1	Ключ торцовый двусторонний	1
ГОСТ 2839-71	Ключ 10×12	1	P1—39.01.112	Ключ торцовый 10	1
Ш50—39.01.010	Съемник маховика	1	P4—39.01.004	Ключ торцовый 22	1
P1—39.01.111—1	Лопатка шинная	2	P3—39.01.001	Ключ шпильный	1
P7—39.01.002	Ключ комбинированный	1		Отвертка	1
Принадлежности					
P3—39.01.010—1	Сумка для инструмента	1	B.11.00.10	Педаль правая	1
P3—39.17.000—01	Насос	1	P4—84.05.001—1	Кронштейн номерного знака	1
ГОСТ 5170-65	Мотоаптечка	1	P6—84.03.005	Планка дополнительная	2
B.11.00.09	Педаль левая	1			
Запчасти					
ГОСТ 2043-54	Свеча А7, 5У или АСБС	1		Замок цепи	1
Ш51—10.04.040	Кольцо поршневое	2			
Техническая документация					
	Руководство по эксплуатации мопеда с гарантийными талонами				1

ТРЕБОВАНИЯ ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ

1. При приготовлении топливной смеси и заправке мопеда не разрешается зажигать спички, курить.

2. При работе с этилированным бензином соблюдайте особую осторожность: не проливайте, не допускайте течи, испарения бензина в помещении, не мойте руки бензином (ввиду ядовитого свойства этилированного бензина).

Категорически запрещается засасывать в шланг бензин ртом!

3. Резкое торможение мопеда следует производить только в исключительных случаях. При резком торможении на скользкой дороге возникает опасность заноса мопеда, что может привести к аварии.

С целью обеспечения безопасности эксплуатации на мопеде установлены:

- а) фара с ближним и дальним светом;
- б) фонарь задний — освещает номерной знак и служит сигнальным указателем для сзади едущего транспорта;
- в) звуковой сигнал;
- г) передний и задний тормоза.

УСТРОЙСТВО И РАБОТА ОСНОВНЫХ АГРЕГАТОВ

Мопед имеет следующие основные агрегаты:

1. Двигатель с коробкой передач.
2. Ходовую часть.
3. Органы управления.
4. Электрооборудование.

Двигатель с коробкой передач

Двигатель (рис. 3 и 4) состоит из следующих основных частей: картера, цилиндра, головки цилиндра, кривошипно-шатунного механизма, электрооборудования, системы питания и выхлопа газов.

Картер состоит из левой половины 3 и правой половины 14, стянутых между собой винтами. К левой половине картера винтами прикреплена левая крышка 4. В левую крышку вмонтирован механизм выжима муфты сцепления 6, ведущая и ведомая шестерни редуктора привода спидометра. К правой половине картера винтами прикреплена правая крышка 25, закрывающая маховик генератора 24, ведущую звездочку 22 и рычаг переключения передач.

В головку цилиндра 1 ввертывается свеча 30 и декомпрессор 33.

В цилиндр 2 запрессована чугунная гильза 31. Для лучшего уплотнения между картером и цилиндром устанавливается прокладка из специального картона, а между головкой цилиндра 1 и цилиндром 2 — алюминиевая прокладка.

Порядок снятия головки цилиндра и цилиндра

1. Отсоединить провод свечи, выхлопную трубу и трос клапана декомпрессора.
2. Освободить болт крепления головки цилиндра от рамы мопеда.

3. Отвернуть четыре гайки крепления головки цилиндра и снять головку.
4. Отсоединить карбюратор.
5. Переместить поршень в нижнюю мертвую точку, снять цилиндр и прокладку цилиндра.

Примечание: отверстие в картере во избежание засорения закрыть чистой тряпкой.

Порядок сборки цилиндра:

1. Поставить прокладку цилиндра и надеть цилиндр, следя за правильным положением поршневых колец (концы колец должны упираться в установочные штифты, запрессованные в канавки поршня).
2. Надеть головку цилиндра с прокладкой и затянуть четыре гайки крепления головки перекрестно.
3. Закрепить головку цилиндра двигателя под рамой мопеда.
4. Присоединить карбюратор.
5. Присоединить провод свечи, выхлопную трубу и трос клапана декомпрессора.
6. После прогрева и охлаждения двигателя дотянуть гайки крепления головки цилиндра перекрестно.

Кривошипно-шатунный механизм состоит из поршня 29 с двумя компрессионными кольцами 28, поршневого пальца 27, шатуна коленвала 23.

Примечание: на сферической поверхности поршня выбита стрелка, обращенная в сторону выхлопного отверстия гильзы цилиндра. Для смазки поршневого пальца 27 в верхней головке шатуна 26 прорезан паз. Нижняя головка шатуна вращается на насыпном роликовом подшипнике. Кривошипно-шатунный механизм смазывается маслом, находящимся в топливной смеси.

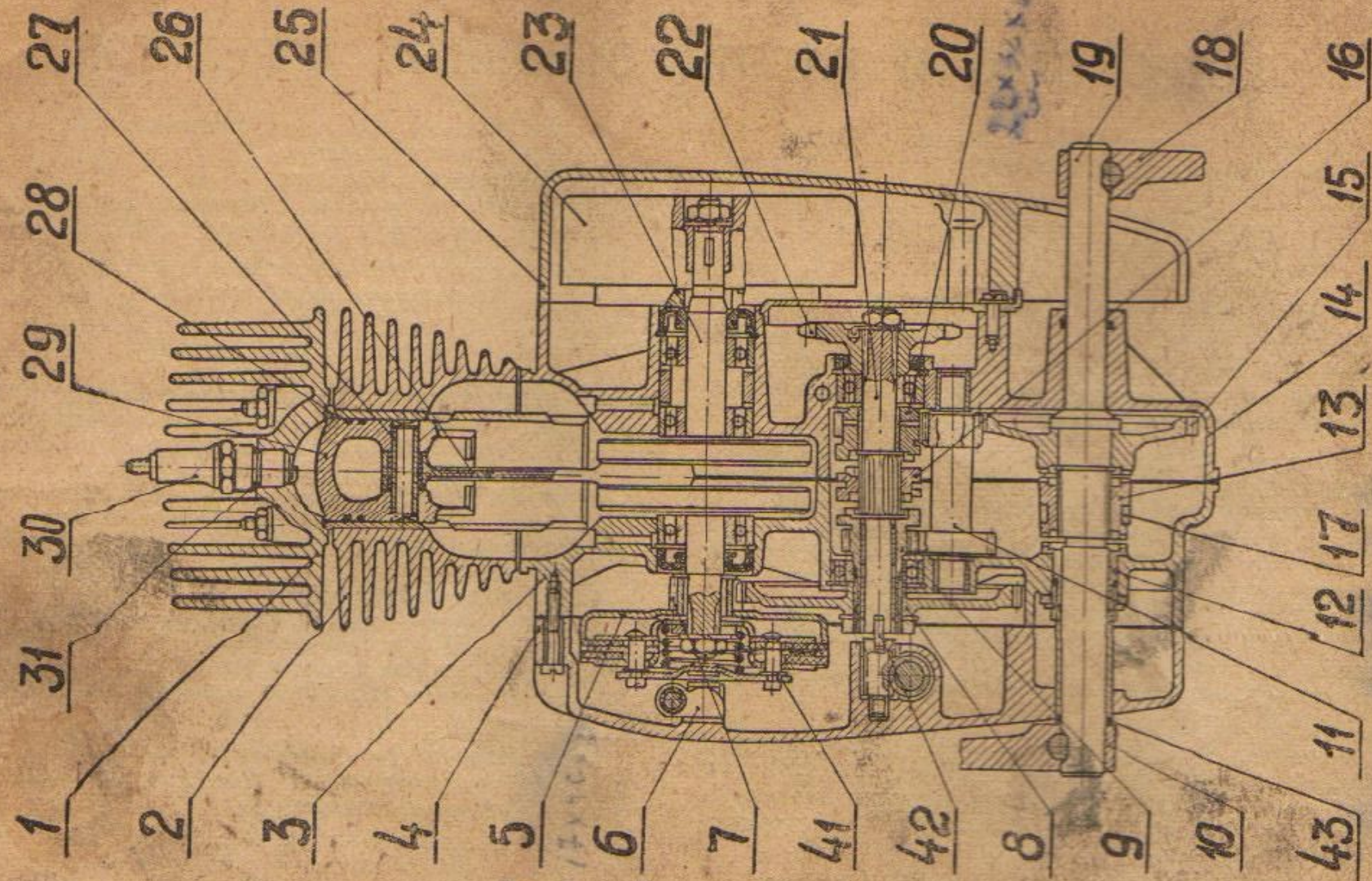


Рис. 3. — Двигатель (разрез)

1 — головка цилиндра; 2 — цилиндр с гильзой в сборе; 3 — левая половина картера; 4 — левая крышка в сборе; 5 — муфта сцепления; 6 — механизм управления муфтой сцепления; 7 — ведущая шестерня; 8 — ведомая шестерня; 9 — первичный вал; 10 — левый шатун; 11 — блок шестерен; 12 — тормозная втулка; 13 — храповая муфта; 14 — правая половина картера; 15 — пусковая шестерня; 16 — муфта переключения; 17 — пружина храповой муфты; 18 — правый шатун; 19 — вал пускового механизма; 20 — шестерня первой передачи; 21 — вторичный вал; 22 — ведущая звездочка; 23 — коленчатый вал; 24 — маховик генератора; 25 — правая крышка; 26 — шатун коленчатого; 27 — палец; 28 — компрессионное кольцо; 29 — поршень; 30 — свеча; 31 — прокладка; 41 — кольцо пружинное; 42 — пластина; 43 — шайба регулировочная.

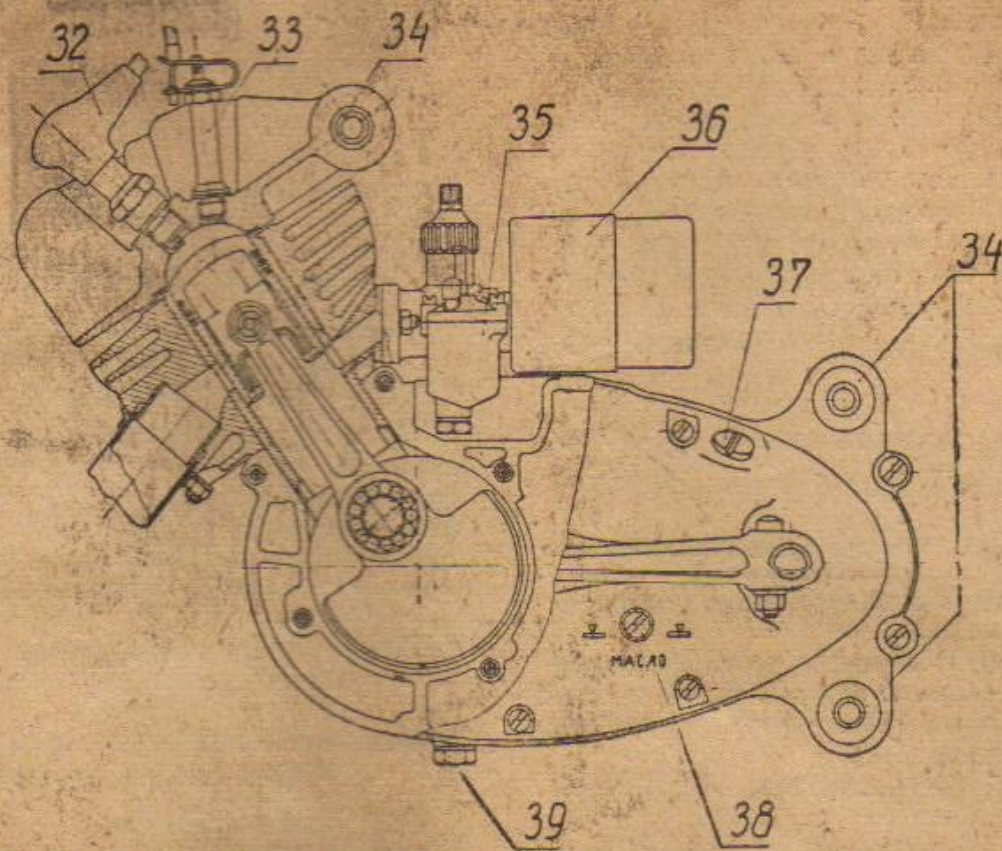


Рис. 4. — Двигатель (вид слева)

32 — наконечник свечи; 33 — декомпрессор; 34 — резино-металлическая втулка; 35 — карбюратор; 36 — воздушный фильтр; 37 — заливная пробка; 38 — винт М6; 39 — сливная пробка.

Для удаления нагара необходимо снять головку цилиндра, установить поршень в ВМТ, тщательно закрыть отверстие в картере чистой тряпкой и снять поршневые кольца 28. Затем необходимо осторожно скребком из мягкого металла очистить нагар со стенок выхлопного канала цилиндра, головки цилиндра, днища поршня и канавок поршневых колец. После снятия нагара места чистки тщательно протереть тряпкой, смоченной в керосине. Рекомендуется при чистке двигателя нагар размягчить денатурированным спиртом (погружать детали или накладывать на них обильно смоченные спиртом тряпки на 6—8 часов), чем значительно облегчается удаление нагара.

Порядок замены поршневых колец:

1. Снять головку цилиндра и цилиндр (см. «Порядок снятия цилиндра»).
2. Снять с поршня кольца. Кольца снимать рекомендуется при помощи трех тонких стальных полосок, которые просовываются под кольцо (одна посередине, две — под концы кольца).
3. Снятое кольцо вставить в верхнюю часть цилиндра на глубину 10 мм и измерить зазор в замке. Новое кольцо имеет зазор 0,2 мм. Если зазор превышает 0,8 мм, кольца следует заменить.
4. Удалить нагар с канавок, установить кольцо при помощи трех стальных полосок.
5. Собрать цилиндр (см. «Порядок сборки цилиндра»).

Коленчатый вал 23 вращается в трех шарикоподшипниках № 202 ГОСТ 8338-57.

Муфта сцепления 5 установлена на шлицевом конце левой цапфы коленчатого вала. Муфта работает в масляной ванне коробки передач и управляется посредством механизма 6, приводимого в движение рычагом сцепления и, кроме периодической проверки и регулировки свободного хода, не требует никакого ухода.

Для проверки правильности регулировки необходимо выключить сцепление и включить одну из скоростей, зад-

ное колесо мопеда при этом должно свободно проворачиваться. Свободный ход муфты сцепления регулируется поворотом регулировочного винта, установленного на тросе сцепления. Если износ дисков муфты значителен и свободный ход сцепления нельзя отрегулировать регулировочным винтом, следует отрегулировать его путем сокращения троса в рычаге на нижней части двигателя. При этом регулировочный винт надо полностью ввернуть. Регулировку муфты сцепления следует производить только при наполненной маслом коробке передач.

Коробка передач — двухступенчатая.

Работа коробки передач при нейтральном положении муфты переключения.

Вращение от шестерни 7 муфты сцепления передается шестерне ведомой 8, которая при помощи шлицевого соединения насажена на первичный вал 9. При нейтральном положении муфты переключения 16 вращение передается блоку шестерен 11, который приводит в движение шестерню первой передачи 20, свободно вращающуюся на вторичном валу 21. Кроме того, вращение от блока шестерен передается пусковой шестерне 15, которая также свободно вращается на валу пускового механизма.

Работа коробки передач при крайнем правом положении муфты переключения (первая передача)

При перемещении муфты переключения 16 вправо торцевые кулачки ее входят в зацепление с торцевыми кулачками вращающейся шестерни 20 первой передачи; муфта начинает вращаться и вращает вторичный вал 21, который соединен с муфтой при помощи прямобочных шлицев. На правом конце вала насажена ведущая звездочка 22, которая через роликовую цепь приводит в движение ведомую звездочку заднего колеса мопеда.

Работа коробки передач при крайнем левом положении муфты переключения (вторая — прямая передача).

При перемещении муфты переключения 16 влево торцевые кулачки ее входят в зацепление с торцевыми ку-

затками первичного вала 9, далее вращение передается, как описано выше, при включенной первой передаче.

Смену масла в коробке передач следует производить после поездки, когда двигатель и масло еще теплые.

Порядок смены масла:

1. Вывернуть заливную пробку 37 и сливную пробку 39.
2. Слить отработанное масло через отверстие в дне картера.
3. Завернуть сливную пробку 39 и залить приблизительно 250 см³ масла и завернуть заливную пробку 37; дать двигателю поработать на месте с включенной коробкой передач 3—5 минут или проехать несколько метров.
4. Слить масло и залить приблизительно 400 см³ чистого масла:
летом — АКп-10, АК-15
зимой — АКЗп-6

Правильный уровень масла определяется контрольным отверстием в левой крышке картера, закрытого винтом 38. Масло надо заливать до тех пор, пока его уровень не совместится с контрольным отверстием. Уход за механизмом переключения передач 16 заключается в периодической регулировке длины приводного троса.

Если механизм отрегулирован правильно, передвигая мопед при нейтральном положении муфты переключения передач 16, муфта переключения и шестерня второй или первой передачи не должны касаться.

Порядок регулировки механизма переключения передач

1. Включить вторую передачу.
2. Если муфта переключения передач 16 не входит полностью в зацепление с первичным валом 9, поворотом регулировочного винта отрегулировать натяжение троса (ввернуть винт).

3. Поставить муфту переключения в нейтральное положение и передвигать мопед вперед: при правильно отрегулированном механизме не должно быть звука, образуемого трением муфты переключения передач о первичный вал.

Если натяжение троса не удастся отрегулировать путем вращения регулировочного винта, следует отрегулировать его путем сокращения троса в рычаге, доступ к которому открывается после снятия правой крышки картера.

Пусковой тормозной механизм

При запуске двигателя муфта переключения передач 16 должна находиться в нейтральном положении. Это осуществляется уstinовкой в нейтральное положение ручки переключения передач.

Вращение через педали и шатуны передается валу 19. При помощи резьбового соединения храповая муфта 13, которая предохранена от вращения специальной пружиной 17, передвигается вправо: торцевые зубцы ее входят в зацепление с торцевыми зубцами пусковой шестерни 15. Пусковая шестерня через коробку передач и муфту сцепления приводит в действие кривошипно-шатунный механизм. Когда двигатель начинает работать, храповая муфта выходит из зацепления с пусковой шестерней.

При вращении шатуна и тем самым вала 19 назад храповая муфта передвигается влево и входит в зацепление с тормозной втулкой 12. Тормозная втулка вместе с жестко посаженным на ней рычагом поворачивается и через тягу приводит в движение тормозной механизм заднего колеса мопеда.

Система питания двигателя состоит из топливного бака, бензокраника, карбюратора и воздушного фильтра. Схема карбюратора представлена на рис. 5.

Карбюратор состоит из пяти основных частей: корпуса карбюратора 3, дросселя 13, крышки колодца дросселя 2, поплавкового механизма 11 и крышки поплавковой камеры 12.

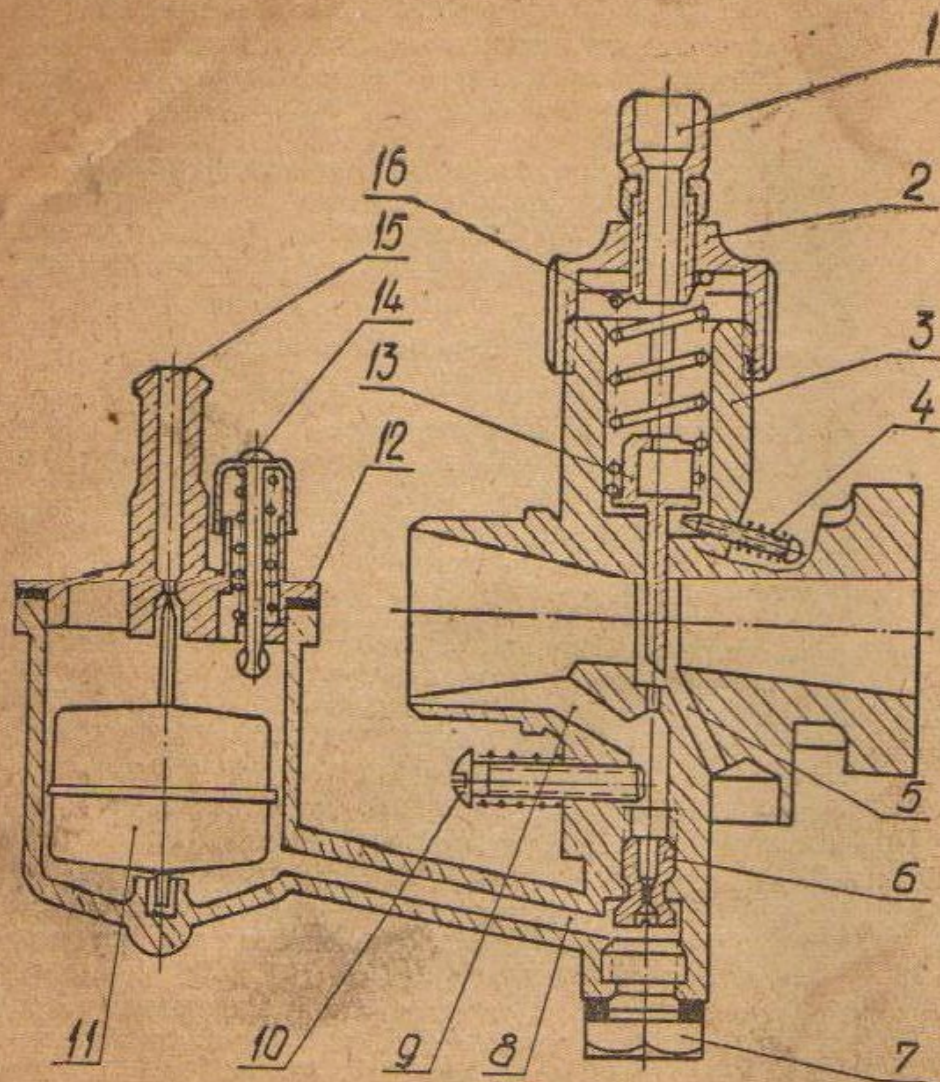


Рис. 5. — Схема карбюратора К-35В

1 — направляющая троса; 2 — крышка колодки дросселя; 3 — корпус карбюратора; 4 — винт подъема дросселя; 5 — отверстие дренажное; 6 — жиклер; 7 — пробка; 8 — топливный канал; 9 — канал торможения воздуха; 10 — винт регулировки расхода топлива; 11 — поплавковый механизм; 12 — крышка поплавковой камеры; 13 — дроссель; 14 — утопитель поплавка; 15 — топливоприемный штуцер; 16 — пружина.

Уход за карбюратором состоит в периодической очистке и промывке его деталей, а так же топливных и воздушных каналов 8, 9, 5 от грязи и смолистых отложений, содержащихся в топливе.

Промывку рекомендуется производить чистым бензином, а при наличии обильных смолистых отложений — растворителем для нитрокрасок. Промытые детали и каналы карбюратора следует продуть струей сжатого воздуха.

Категорически запрещается прочищать жиклер и калиброванные отверстия карбюратора проволокой или другими металлическими предметами. В процессе повседневной эксплуатации двигателя необходимо следить за внешним состоянием карбюратора.

При обнаружении даже самых незначительных подтеканий топлива следует подтянуть пробку 7, а при необходимости — заменить уплотнительную прокладку.

У карбюратора предусмотрена регулировка оборотов холостого хода двигателя и качества смеси (эксплуатационных расходов топлива).

Регулировка оборотов холостого хода производится на прогретом двигателе винтом подъема дросселя 4. При этом натяжение троса управления дросселем должно быть таким, чтобы дроссель полностью опускался в нижнее положение. Ввертыванием или вывертыванием винта 4 устанавливаются минимально устойчивые обороты двигателя.

Винт регулировки расхода топлива 10 позволяет регулировать эксплуатационные расходы топлива двигателя.

Для этого необходимо завернуть винт 10 до положения, при котором двигатель будет работать на эксплуатационных режимах несколько неустойчиво (смесь переобеднена), а затем винт 10 следует постепенно вывертывать до получения устойчивой и нормальной работы двигателя.

Воздушный фильтр 36 (рис. 4) коробчатый, крепится на задней части горизонтального патрубка карбюратора при помощи хомутника. Уход за воздушным фильтром состоит в периодической промывке в чистом бензине

его фильтрующего элемента, внутренних частей всасывающих патрубков и корпуса фильтра.

Электрооборудование двигателя состоит из маховичного генератора, высоковольтного трансформатора, провода высокого напряжения с сопротивлением и свечи (рис. 6).

Генератор переменного тока (напряж. 6 вольт, мощн. 18 ватт) служит для питания потребителей тока, находящихся на мопеде.

На стартере генератора 2, установленного на картере, крепится катушка освещения 3, катушка зажигания 7 и механизм прерывателя, состоящий из рычага прерывателя 4 и пластины прерывателя 5.

Конденсатор 1 находится вне стартера. Он установлен на картере двигателя. Ротор, установленный на приводном конусный хвостовик коленчатого вала, имеет эксцентриковый кулачок 12 прерывателя и представляет собой маховик, по внутреннему периметру которого установлены постоянные магниты. Катушки освещения и зажигания имеют выводы для подключения потребителей тока. Высоковольтный трансформатор 8 крепится вне двигателя на раме мопеда и соединяется со свечой 11 проводом высокого напряжения.

Свеча А7, 5У или А6БС ввертывается в головку цилиндра. Резьба свечи М 14×1,25. Между свечой 11 и головкой цилиндра ставится уплотнительная прокладка.

Генератор и приборы зажигания необходимо содержать в чистоте, удалять грязь и масло по мере их появления. Необходимо следить за величиной зазора в контактах прерывателя. Замаслившиеся контакты следует протирать замшей или полоской картона следя за тем, чтобы между контактами не оставалось частичек волокон или картона. Зачистка контактов производится мелким надфилем, мелкой абразивной шкуркой с последующей промывкой контактов для удаления абразивных частиц чистым бензином или спиртом. Для правильной зачистки контактов необходимо их развести на толщину надфиля.

Ось рычага прерывателя следует смазывать одной-двумя каплями моторного масла.

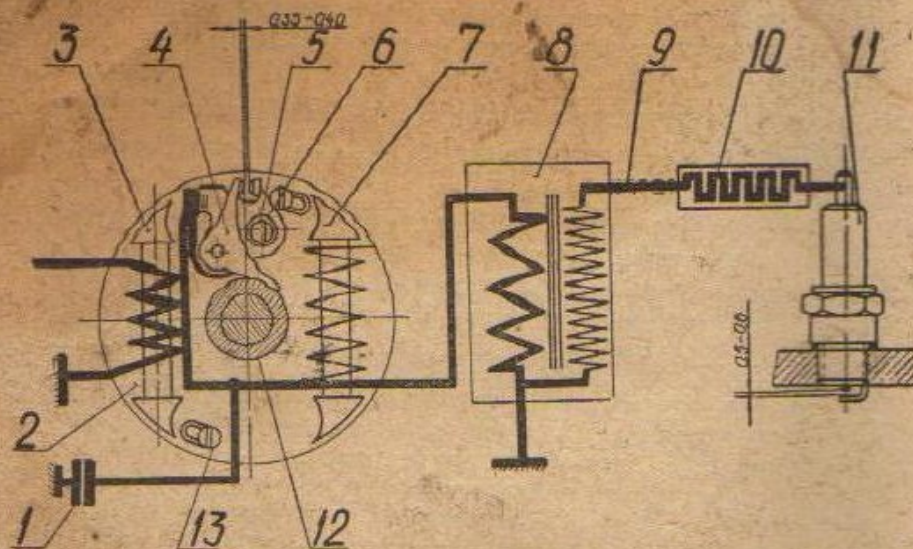


Рис. 6. — Схема зажигания

1 — конденсатор; 2 — пластина статора; 3 — катушка освещения; 4 — рычаг прерывателя; 5 — пластина прерывателя; 6 — винт; 7 — катушка зажигания; 8 — высоковольтный трансформатор Б-300 или Б-302; 9 — провод высокого напряжения; 10 — сопротивление СЭ-12; 11 — свеча А7, 5У или А6БС; 12 — кулачок прерывателя; 13 — винт крепления пластины статора.

Уход за катушкой заключается в содержании ее в чистоте. Нельзя допускать ослабления крепления проводов к клеммам, необходимо оберегать катушку от повреждений. В течение гарантийного срока катушку разбирать не рекомендуется.

Уход за свечой. Через каждые 1000 км свечу необходимо вывернуть, промыть в бензине, прочистить

электроды и отрегулировать зазор, величина которого должна быть 0,5—0,6 мм. Регулируется зазор подгибанием бокового электрода.

Для проверки и регулировки зазора между контактами необходимо:

1. Снять правую крышку картера.
2. Установить поршень в ВМТ, при этом величина зазора должна быть 0,35—0,4 мм.
3. Если зазор неправильный, то необходимо отвернуть винт 6 и поворотом пластины прерывателя 5 на необходимый угол установить нужный зазор.
4. Винт 6 завернуть.
5. Проверить надежность крепления маховика и статора генератора.

В период первых 500 км пробега mopeda зачистка контактов и регулировка зазора в них производится по мере необходимости; в дальнейшем зачистка и регулировка контактов производится через каждые 500 км. Пропитка фильца производится по мере необходимости одной-двумя каплями моторного масла.

Порядок проверки установки зажигания

1. Вывернуть свечу.
2. Снять правую крышку картера.
3. Установить поршень в ВМТ; в этом положении зазор между контактами прерывателя должен быть 0,35—0,4 мм.
4. Положить между контактами папиросную бумагу и вращать коленчатый вал против направления нормального вращения до сближения контактов.
5. Медленно вращать кривошипный механизм в нормальном (рабочем) направлении вращения до тех пор, пока контакты не начнут размыкаться, и бумагу можно будет слегка передвигать; в этот момент поршень должен находиться в положении от 2,6 до 2,9 мм до ВМТ.

Если установка зажигания не соответствует предписанному, ее регулировку следует производить в следующем порядке:

1. Установить поршень в положение от 2,6 до 2,9 до ВМТ.
2. Ослабить два винта 13 (рис. 6), крепящих статор генератора 2 и вернуть статор на необходимый угол до начала размыкания контактов (см. п. 5 «проверки»);
3. Проверить установку зажигания согласно изложенному выше порядку;
4. Если регулировка произведена правильно, затянуть крепежные винты 13 и завернуть свечу.

Примечание: определить положение поршня в цилиндре и найти ВМТ можно при помощи прутка или глубиномера, введенного в цилиндр через отверстие головки цилиндра.

Порядок снятия маховика генератора

1. Снять правую крышку картера.
2. Отвернуть и снять гайку крепления маховика, снять пружинную шайбу.
3. Ввернуть болт съемника в маховик до отказа (болт съемника должен быть максимально вывернут).
4. Ввернуть болт съемника в гайку до ослабления посадки маховика.
5. Вывернуть гайку съемника.

6. Снять маховик. Снимать маховик следует осторожно, чтобы не потерялась сегментная шпонка, фиксирующая положение его на конусной части коленчатого вала.

Порядок установки маховика генератора:

1. Поставить шпонку в шпоночную канавку коленчатого вала;
2. Надеть маховик на коленчатый вал, чтобы шпонка прошла в шпоночную канавку, имеющуюся на маховике;
3. Завернуть и затянуть гайку, крепящую маховик, предварительно поставив пружинную шайбу;
4. Проверить правильность установки опережения зажигания и зазор между контактами прерывателя.

Система выхлопа газов состоит из выхлопной трубы и глушителя, соединенных между собой посредством хомута. Выхлопная труба крепится к цилиндру двумя гайками. Глушитель подвешивается к раме мопеда при помощи хомутка.

Глушитель состоит из корпуса с перегородками, патрубками и трубки.

Для удаления нагара с глушителя необходимо вывернуть винт и вынуть трубку и патрубок. Патрубок очистить от нагара металлической щеткой и промыть в керосине.

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Основными органами управления мопедом (Рис. 7) являются: рычаг управления сцеплением, рукоятка переключения передач, рукоятка управления дросселем карбюратора, рычаг переднего тормоза, рычаг управления декомпрессором, переключатель дальнего и ближнего света с кнопкой сигнала и педали.

Рычаг управления сцеплением 1 расположен на левой стороне руля и предназначен для разъединения и плавного соединения двигателя с силовой передачей, что необходимо при трогании мопеда с места, переключения передач, а также торможения и остановки мопеда.

Рукоятка переключения передач 7 расположена на левой стороне руля. Работа рукоятки заблокирована со сцеплением: переключение передач можно производить только при выключенном сцеплении.

Для включения первой передачи следует повернуть рукоятку на себя до упора, для включения второй передачи — от себя до упора.

Нейтральное положение находится между первой и второй передачами.

Рукоятка управления дросселем карбюратора 5 расположена на правой стороне руля. При повороте рукоятки на себя дроссельный заслонка карбюратора поднимается и обороты двигателя увеличиваются, при обратном повороте рукоятки обороты двигателя уменьшаются.

Рычаг управления декомпрессором 6 расположен на левой стороне руля. При нажатии на рычаг открывается клапан в головке двигателя. Декомпрессором следует пользоваться для облегчения пуска двигателя, продувки его во время запуска и остановки.

Переключатель дальнего и ближнего света с кнопкой сигнала 2 расположен на левой стороне руля. Поворотом рычага включаются дальний и ближний свет и лампа заднего фонаря, а при нажатии на кнопку — сигнал.

Управление передним тормозом осуществляется рычагом 4. Пользоваться передним тормозом рекомендуется только совместно с задним тормозом.

Управление задним тормозом осуществляется педалями. От исправного состояния тормозов в большой степени зависит безопасность езды. Поэтому состояние тормозов следует тщательно контролировать.

Износ колодок можно компенсировать установкой под колпачки тормозных колодок пластины толщиной до 1 мм.

Для регулировки переднего тормоза (рис. 8) на тормозном диске переднего колеса имеется регулировочный винт 1. При вывертывании винта 1 свободный ход рычага уменьшается. Ручной тормоз должен быть отрегулирован так, чтобы свободный ход на конце рычага равнялся 5—10 мм. Регулировочный винт контрится гайкой 2.

До начала перемещения троса заднего тормоза педали имеют свободный ход 45°. Задний тормоз правильно отрегулирован, если педали поворачиваются до начала торможения дополнительно основному углу свободного поворота еще на 5—10°. Регулировку производить, пользуясь регулировочным винтом 3 (рис. 9) на диске заднего колеса. Регулировочный винт контрится гайкой 4.

Спидометр 3 вмонтирован в фару, имеет счетчик пройденного пути мопеда и указатель скорости. Привод спидометра осуществляется гибким валом от редуктора, встроенного в левую крышку картера двигателя.

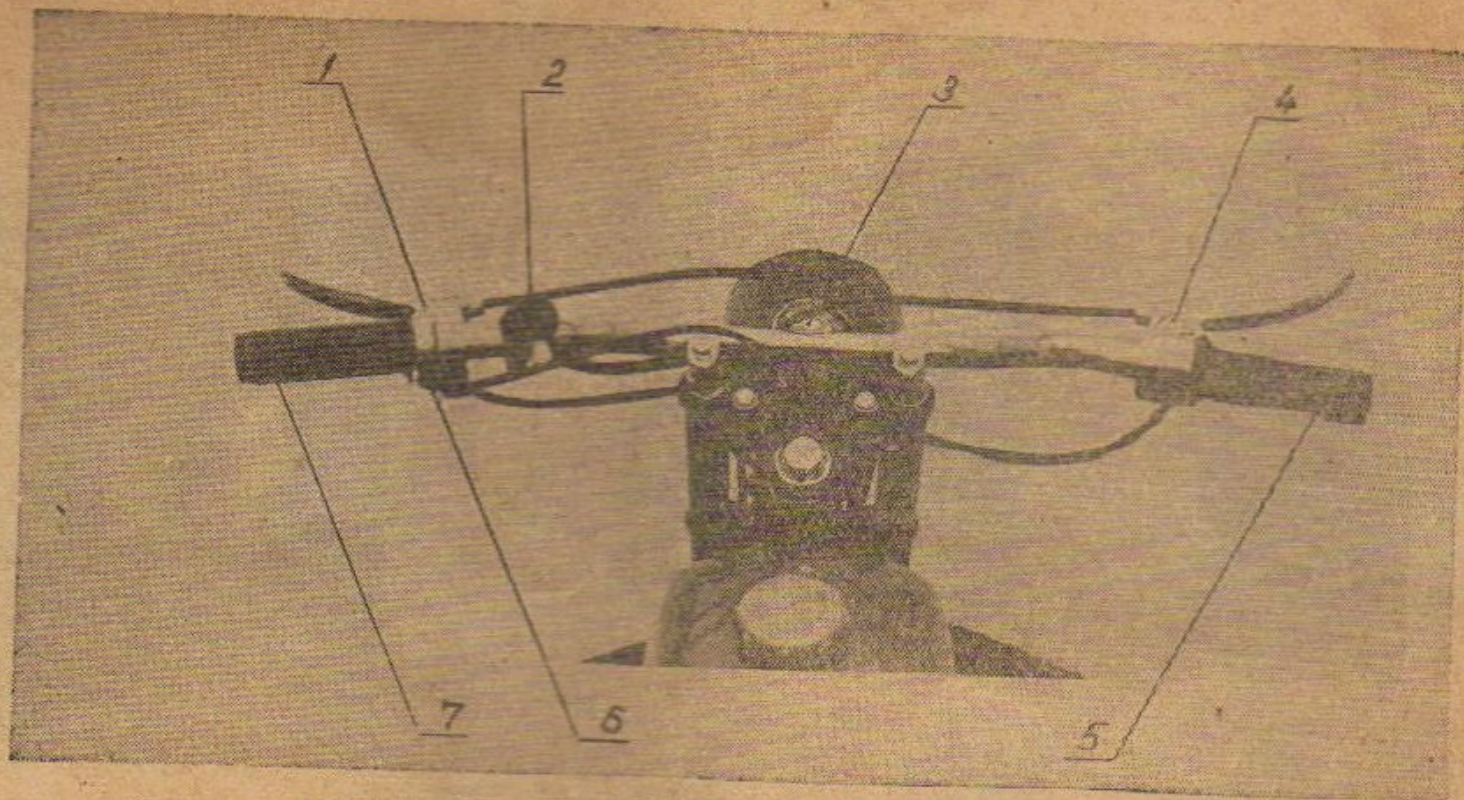


Рис. 7. — Органы управления

1 — рычаг управления сцеплением; 2 — переключатель света с кнопкой сигнала; 3 — спидометр; 4 — рычаг управления передним тормозом; 5 — рукоятка управления дросселем карбюратора; 6 — рычаг декомпрессора; 7 — рукоятка переключения передач.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ



Рис. 8. — Регулировка переднего тормоза

1 — регулировочный винт; 2 — контргайка.

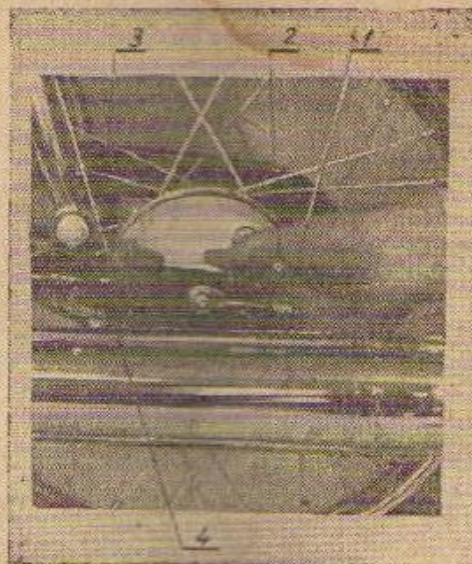


Рис. 9. — Регулировка заднего тормоза и натяжки цепи.

1 — контргайка; 2 — регулировочная гайка; 3 — регулировочный винт; 4 — контргайка.

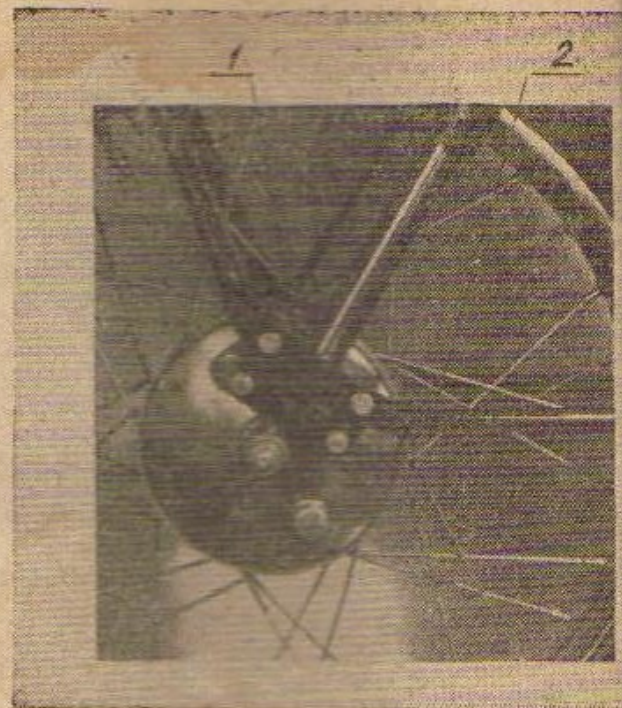


Рис. 10. — Установка планки дополнительной.

1 — планка дополнительная; 2 — стойка переднего щитка.

Ходовая часть мопеда состоит из следующих сборочных единиц: рамы, передней вилки, задней подвески (амортизаторы и задняя вилка), колес, седла и щитков колес.

Рама 1 (рис. 2) — трубчатая сварная, жестко облицована штампованными боковинами. В закрытой полости

между боковинами рамы помещаются: сумка с инструментом, мотоаптечка и насос. Доступ к ним осуществляется через проем под седлом.

Передняя вилка (рис. 11) — телескопического типа с пружинными амортизаторами.

Регулировка подшипников рулевой колонки произво-

дятся в собранном состоянии. Для этого необходимо отпустить контргайку 12 и вращением гайки 10 добиться положения, когда отсутствует ощутимый люфт в подшипниках, а поворот передней вилки осуществляется без заеданий.

Порядок разборки вилки:

1. Снять колесо (см. колеса).
 2. Отвернуть болты 14.
 3. Снять руль 1.
 4. Отвернуть гайку 2, и труба внутренняя 6 с пружиной 4 выходит вниз. Таким же образом вынуть и другую трубу. Пружину от трубы отсоединить вращением против часовой стрелки.
 5. Снять фару и отсоединить сигнал.
 6. Отвернуть контргайку 12.
 7. Снять шайбу 11.
 8. Освободить и снять верхний мостик 3.
 9. Отвернуть гайку 10 и вынуть остоу вилки из рамы.
- Сборка передней вилки производится в обратном порядке.

Амортизатор задней подвески (рис. 12)

Порядок снятия и разборки:

1. Отвернуть гайки крепления амортизаторов.
2. Вынуть нижний болт крепления амортизатора.
3. Снять амортизатор с мопеда.
4. Свинтить кожух 8 с головки 3.
5. Придерживая головку 3 свернуть пружину 4 с резьбовой части головки и корпуса.

Сборка амортизатора производится в обратном порядке.

Седло мопеда — откидное, каркасного типа с подушкой из губчатой резины. Седло открывается при нажатии на фиксатор, расположенный под седлом (нажатие производить в сторону движения мопеда).

Колеса

Колеса мопеда — взаимозаменяемые на стандартных шарикоподшипниках. Спицы колес должны быть натянуты равномерно. Подтяжку спиц можно производить не снимая шин ниппельным ключом.

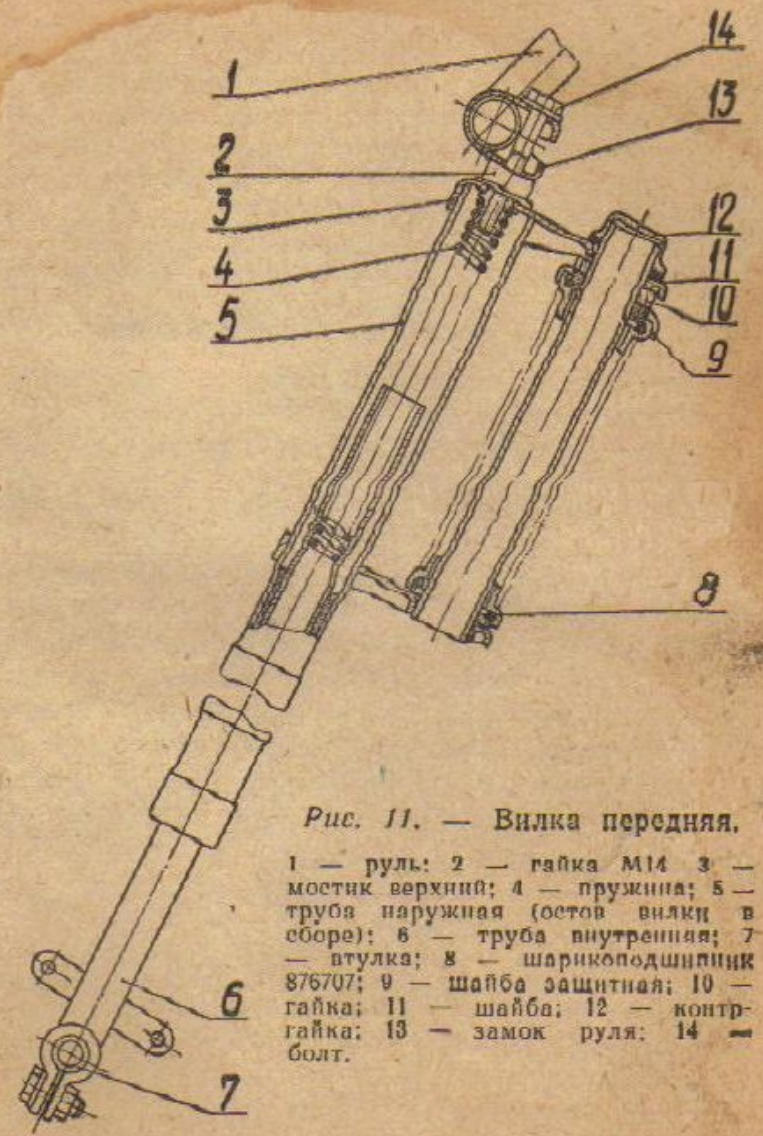


Рис. 11. — Вилка передняя.

- 1 — руль; 2 — гайка М14; 3 — мостик верхний; 4 — пружина; 5 — труба наружная (остов вилки в сборе); 6 — труба внутренняя; 7 — втулка; 8 — шарикоподшипник 876707; 9 — шайба защитная; 10 — гайка; 11 — шайба; 12 — контргайка; 13 — замок руля; 14 — болт.

Порядок снятия заднего колеса (рис. 13)

1. Поставить мопед на подставку.
 2. Отвернуть гайку 5 и снять пружинную шайбу.
 3. Выбить легкими ударами заднюю ось 4.
 4. Вынуть рычаг реактивный 3.
 5. Подвинуть колесо влево, чтобы вывести из зацепления со звездочкой ведомой.
 6. Наклонить мопед и снять колесо.
- Установка колеса производится в обратном порядке.

Порядок снятия переднего колеса

1. Поставить мопед на подставку.
 2. Отвернуть гайку передней оси.
 3. Легкими ударами выбить ось колеса.
 4. Снять колесо.
- Установка переднего колеса производится в обратном порядке.

Шины. Установленные на мопеде шины эксплуатируются с нагрузкой до 100 кг при давлении воздуха в шинах 1,8—2,0 кгс/см². Категорически запрещается эксплуатация мопеда с пониженным давлением в шинах, а также превышение нагрузки на шину (езда с пассажиром). В обоих случаях шины могут выйти из строя по дефекту (излом каркаса и протектора по сухарю последнего). Рекламация шинным заводом при указанных нарушениях не принимается.

Снятие покрышки

Перед снятием покрышки следует выпустить воздух из камеры. Отвернув гайку вентиля, ногами наступить на покрышку со стороны противоположной вентилю и вдавить в углубление обода. Одновременно двумя шинными лопатками на узком участке со стороны вентиля (вентиль должен находиться между лопатками) вынуть край борта покрышки, после чего вынуть весь борт, пользуясь одной лопаткой. Починка камеры производится в соответствии с инструкцией, прилагаемой к мотоаптечке.

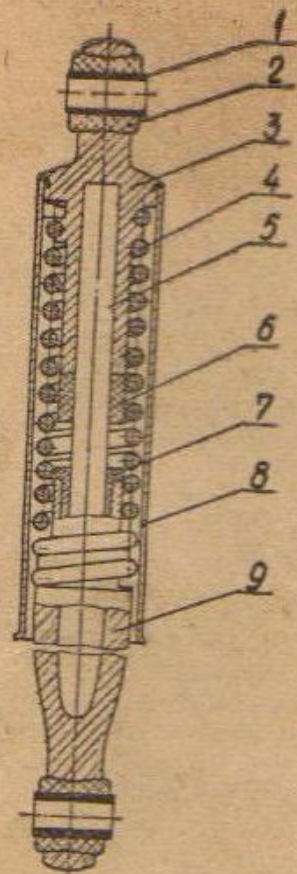


Рис. 12. — Амортизатор задней подвески.

1 — втулка упорная; 2 — вкладыш; 3 — головка амортизатора; 4 — пружина; 5 — шток; 6 — буфер; 7 — втулка; 8 — кожух; 9 — корпус.

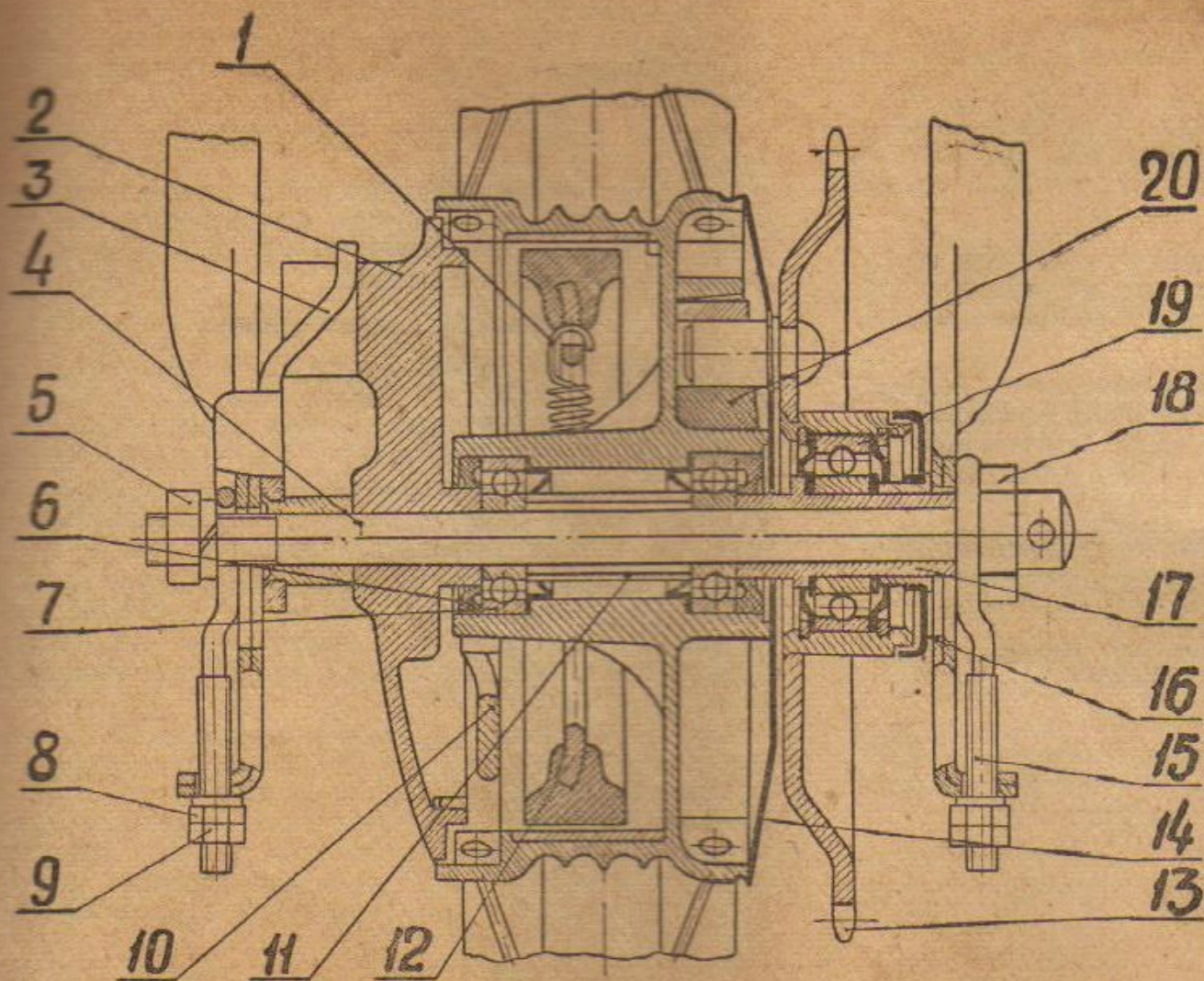


Рис. 13. — Втулка задняя

1 — пружина тормозных колодок; 2 — диск тормозных колодок; 3 — рычаг реактивный; 4 — ось задняя; 5 — гайка; 6 — сальник; 7 — шарикоподшипник 201; 8 — гайка; 9 — контргайка; 10 — рычаг; 11 — втулка распорная; 12 — колодка тормозная; 13 — звездочка ведомая; 14 — крышка; 15 — болт стяжной; 16 — крышка; 17 — втулка внутренняя; 18 — гайка спец. М17; 19 — шарикоподшипник 203; 20 — амортизатор резиновый.

амортизатора; 8 —

Порядок монтажа шин

1. Проверить, удален ли из покрышки предмет, который повредил камеру.
2. Если ободная лента была снята, то надеть ее на обод, совместив отверстие в ней с отверстием в ободе. Ободная лента должна полностью закрыть все головки ниппелей.
3. Поместить часть борта покрышки в углубление обода, надеть при помощи шинных лопаток весь борт на обод и сдвинуть борт покрышки к противоположному борту обода.
4. Присыпать тальком внутреннюю поверхность покрышки, вставить вентиль в отверстие обода, завернуть гайку на 2—3 нитки и вложить слегка подкачанную камеру внутрь покрышки так, чтобы нигде не было складок.
5. Надеть второй борт покрышки со стороны, противоположной вентилю и придерживать покрышку в таком положении ногами.
6. Руками заправить борт покрышки на обод, постепенно перехватывая ее все дальше по окружности.
7. Заправив примерно две трети длины борта, наступить на покрышку ногами так, чтобы заправленная часть борта вошла в углубление обода, и при помощи шинных лопаток заправить борт до конца.
8. Подкачать камеру и постукивать по всему периметру до тех пор, пока она не сядет равномерно по всей окружности обода.
9. Завернуть гайку вентиля до отказа, накачать камеру до требуемого давления, довернуть золотник и навернуть колпачок. При снятии и надевании покрышки нельзя применять больших усилий, т. к. применяя чрезмерные усилия можно повредить покрышку и трос ее борта.

При работе шинными лопатками необходимо внимательно следить за тем, чтобы камера не попадала между лопаткой и бортом покрышки, т. к. это приводит к разрыву камеры.

Привод заднего колеса осуществляется роликовой цепью.

При эксплуатации цепь постепенно вытягивается и во время езды может соскочить. Свободное провисание цепи не должно превышать 15 мм. Если провисание больше, цепь следует подтянуть.

Порядок подтяжки цепи:

1. Ослабить гайки заднего колеса 5 и 18 (рис. 13).
2. Отпустить контргайку 9 с обеих сторон.
3. Вращением гаек 8 с обеих сторон натянуть цепь.
4. Затянуть контргайки 9 и гайки заднего колеса 5 и 18.

При регулировке цепи следует обращать внимание на то, чтобы заднее колесо находилось в одной плоскости с передним. Перекос устраняется вращением гаек 8.

Если цепь растянулась настолько, что указанным способом подтянуть ее невозможно, следует укоротить цепь на два звена, не более, т. к. эксплуатация цепи, укороченной больше, чем на два звена, значительно повышает износ звездочек.

Чтобы снять цепь, необходимо предварительно снять щиток цепи и правую крышку двигателя. Отверткой разъединить концы фиксирующей пружины замка цепи и снять ее. Вынуть замковое звено и цепь вытащить. Сборку производить в обратном порядке, при этом пружина замка должна быть установлена неразрезанным концом в сторону движения, на внутренней (к двигателю) стороне цепи.

При эксплуатации мопеда по влажной глинистой дороге возможно налипание значительного слоя почвы на шину переднего колеса. Для увеличения зазора между щитком и колесом, щиток может быть приподнят посредством плапок дополнительных, прилагаемых в комплекте ЗИП. (См. рис. 10.)

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

Электрооборудование служит для зажигания горючей смеси в цилиндре, освещения дороги и номерного знака при езде ночью и подачи звукового сигнала. Схема электрооборудования дана на рис. 14.

Основными узлами электрооборудования являются: маховичный генератор (см. «Двигатель»), фара, фонарь задний, провода.

Маховичный генератор — является источником переменного тока для питания потребителей тока, находящихся на мопеде.

Фара 7 состоит из корпуса, рефлектора, рассеивателя и лампы. Лампа — двухнитевая (6 вольт 15+15 ватт) ближнего и дальнего света.

С целью лучшего использования световых качеств, фара должна быть правильно установлена на мопеде.

Порядок установки фары:

1. Мопед установить на ровной площадке перед стеной на расстоянии 8 м от стекла фары.

2. Фару закрепить в положении, при котором ось светового пучка дальнего света отклонена от горизонтали на 150 мм вниз. Для того чтобы открыть фару, следует отвернуть винт крепления ободка и снять ободок фары вместе со стеклом.

Фонарь задний 1 — освещает номерной знак и служит сигнальным указателем для сзади едущего транспорта.

Звуковой сигнал — переменного тока. Его включение осуществляется нажатием на кнопку переключателя, расположенного на левой половине руля. Регулировка звукового сигнала производится регулировочным винтом, расположенным на передней крышке сигнала.

Электропроводку необходимо регулярно через каждые 3000 км пробега осматривать. Следует обращать внимание на качество контактов; изоляции и укладки проводов. Если изоляция провода протерлась, то это место следует изолировать.

ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ МОПЕДА

Подготовка мопеда к эксплуатации

Перед выездом необходимо тщательно осмотреть мопед и проверить:

1. Надежность крепления деталей и узлов.
2. Работу тормозов и сцепления.
3. Давление воздуха в шинах.
4. Освещение и работу сигнала.
5. Натяжение цепи.

6. Правильность регулировки механизма переключения передач.
7. Наличие масла в картере двигателя.
8. Наличие топлива в топливном баке.

Запуск двигателя

После длительного перерыва в эксплуатации диски муфты сцепления слипаются. Поэтому перед запуском

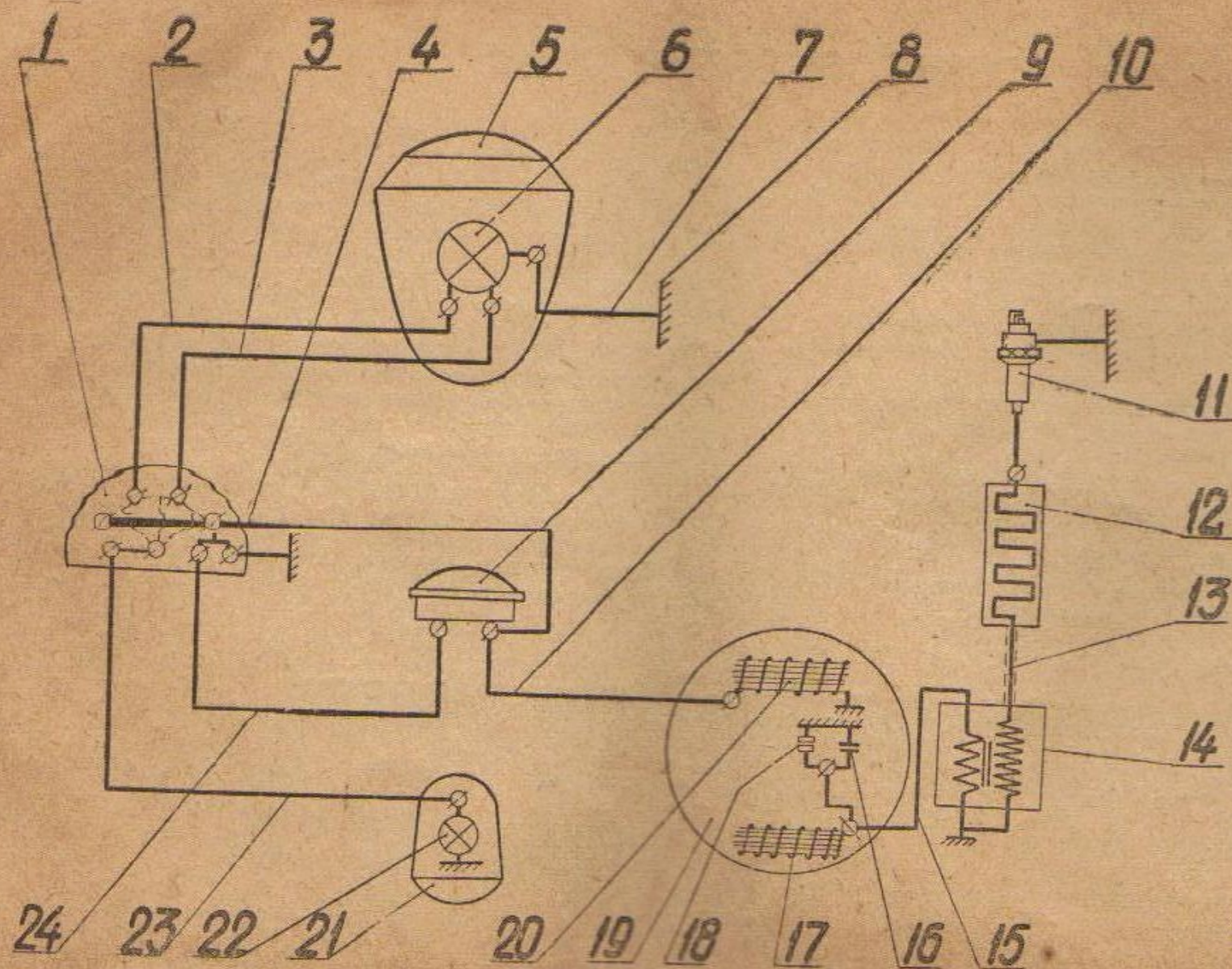


Рис. 14. — Схема электрооборудования

1 — переключатель света; 2 — провод синий; 3 — провод коричневый; 4 — провод желтый; 5 — фара; 6 — лампа А-6-15±15; 7 — провод черный; 8 — масса; 9 — звуковой сигнал; 10 — провод зеленый; 11 — свеча запальная; 12 — сопротивление; 13 — провод высокого напряжения; 14 — трансформатор; 15 — провод белый; 16 — конденсатор; 17 — катушка зажигания; 18 — прерыватель; 19 — генератор; 20 — катушка освещения; 21 — фонарь задний; 22 — лампа А6-2; 23 — провод фиолетовый; 24 — провод белый.

рекомендуется проверить сцепление. Для этого, включив первую передачу, надо передвигать мопед вперед и назад два-три раза, включив муфту сцепления. Если сцепление работает исправно, двигатель можно запускать.

Порядок запуска двигателя

1. Открыть бензокраник, поставив рычажок в положение «О» — открыто («Р» — кран открыт на расходование резерва. При вертикальном положении рычажка — кран закрыт).
2. Поставить ручку управления переключения передач в нейтральное положение.
3. В случае запуска холодного двигателя легко нажать (не ударяя) на кнопку утопителя 14 (рис. 5) до вытекания топлива. При запуске прогретого двигателя нажимать на кнопку утопителя не надо.
4. Поддерживая мопед нажать на педаль (по направлению движения); для облегчения запуска в начале нажатия педали открыть клапан декомпрессора на несколько ходов поршня.

Двигатель можно запустить и, разогнав мопед, при помощи педалей. Для этого надо включить вторую или первую передачу при открытом клапане декомпрессора, разогнать мопед и закрыть клапан декомпрессора; в этот момент двигатель должен начать работать. Запуск двигателя на подставке не допускается, так как может произойти поломка подставки. При трогании с места необходимо выжать сцепление, включить первую передачу поворотом рукоятки переключения передач на себя. Медленно увеличивая обороты двигателя, одновременно плавно отпустить рычаг управления сцеплением. При этом мопед тронется с места. Резкое включение сцепления может вызвать поломку деталей двигателя.

После разгона на первой передаче до 15 км/час нужно перейти на вторую передачу. Для этого следует выжать сцепление, одновременно уменьшить газ поворотом ру-

коятки управления дросселем карбюратора (ручки газа) от себя и, поворотом рукоятки переключения передач от себя, включить вторую передачу. Затем плавно отпустить рычаг управления сцеплением и увеличить обороты двигателя. Скорость на каждой передаче регулируется поворотом ручки газа. Не следует ездить длительное время на первой передаче, если этого не требуют дорожные условия, т. к. двигатель в это время работает на высоких оборотах, недостаточно охлаждается и, следовательно, быстро изнашивается.

При переходе с высшей передачи на низшую передачу следует выключить сцепление и одновременно уменьшить газ.

Рычагом управления сцепления следует пользоваться только при трогании с места, переключении передач и резком торможении; не следует пользоваться пробуксовкой сцепления, а переходить на низшую передачу, т. к. при пробуксовке быстро изнашиваются диски сцепления.

Тормозить всегда нужно плавно. Резкое торможение следует производить только в исключительных случаях. В нормальных условиях езды следует возможно меньше пользоваться тормозами, т. к. при резком торможении быстро изнашиваются шины, а при скользкой дороге возникает опасность заноса мопеда, что может привести к аварии.

Плавное торможение можно производить и с помощью двигателя, уменьшая подачу газа и не выжимая сцепление.

Для остановки мопеда необходимо уменьшить газ, выжать сцепление и плавно затормозить. Рукоятка переключения передач становится в нейтральное положение.

После остановки двигателя необходимо обязательно закрыть бензокраник.

При преодолении длинного и пологого подъема необходимо предварительно разогнать мопед с таким рас-

четом, чтобы он прошел весь участок или значительную часть его на второй передаче. Если двигатель начнет перегреваться, следует перейти на первую передачу.

В особенно трудных дорожных условиях (крутой подъем, плохая дорога) следует помогать двигателю работой педалями. Грязные и песчаные участки дороги следует преодолевать на первой передаче.

Обкатка нового мопеда

Правильная обкатка нового мопеда обеспечивает длительный срок службы и безотказную работу его.

Обкатка производится в течение первых 1000 км пробега, когда рабочие поверхности деталей прирабатываются друг к другу, и происходит усадка резьбовых и других соединений.

Если своевременно не производить осмотр, подтяжку резьбовых соединений, то это может привести к нарушению правильной работы механизмов.

Указания по обкатке нового мопеда

1. Топливная смесь должна составляться в пропорции 16:1, после 1000 км пробега 25:1.
2. Начинать движение только после прогрева двигателя. Нельзя прогревать двигатель на больших оборотах.
3. Возможно меньше ездить на первой передаче. Скорости движения не должны превышать:
на первой передаче — 12 км/час.
на второй передаче — 30 км/час.
4. Во избежание перегрева двигателя, особенно в летнее время, желательно через каждые 15—20 км пробега делать остановки на 10—15 минут.
5. Избегать езды по тяжелым дорогам, своевременно переключать передачи.
6. Периодически проверять крепление болтов и гаек.
7. Сменить масло в коробке передач согласно инструкции по обслуживанию.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ МОПЕДА

Техническое обслуживание через 500 км пробега

1. Проверить затяжку крепления головки цилиндра, выхлопной трубы, карбюратора, маховика и статора генератора, крышек картера, глушителя, задней вилки, передней вилки и колес.
2. Сменить масло в коробке передач.
3. Промыть отстойник бензокраника.
4. Проверить зазор между контактами прерывателя и между электродами запальной свечи.
5. Проверить и при необходимости отрегулировать переключение передач, сцепление, тормоза и натяжение цепи.

Техническое обслуживание через 1500 км пробега

1. Проверить затяжку крепления цилиндра, выхлопной трубы, карбюратора, маховика и статора генератора, крышек картера, глушителя, двигателя, амортизаторов, задней вилки, передней вилки и колес.
2. Сменить масло в коробке передач.
3. Промыть цепь в керосине и проварить ее в графитной смазке.
4. Промыть карбюратор и отстойник бензокраника.
5. Проверить и при необходимости отрегулировать переключение передач, сцепление, тормоза.
6. Промаслить фильц и смазать ось рычажка прерывателя, оси рычагов управления сцеплением и переднего тормоза.
7. Проверить зазор между контактами прерывателя и между электродами запальной свечи.

Техническое обслуживание через 3000 км пробега

1. Проверить затяжку крепления цилиндра, выхлопной трубы, карбюратора, крышек картера, глушителя, двигателя, амортизаторов задней вилки, передней вилки и колес.
2. Промыть цепь и проварить ее в графитной смазке; отрегулировать натяжение цепи.
3. Промыть карбюратор, отстойник бензокраника, воздушный фильтр.
4. Очистить от нагара выхлопное окно цилиндра, поршень и глушитель.
5. Очистить контакты прерывателя, проверить зазор между контактами прерывателя и зазор между электродами запальной свечи; проверить опережение зажигания.
6. Промаслить фильц и смазать ось рычага прерывателя.
7. Осмотреть тормозные колодки и при необходимости зачистить.
8. Проверить и при необходимости отрегулировать переключение передач, сцепление, тормоза.
9. Смазать ось рычагов переднего тормоза и сцепления.

Сезонное техническое обслуживание

1. Смазать тросса управления.
2. Смазать подшипники колес, рулевой колонки и ведомой звездочки цепной передачи.
3. Протереть капроновые втулки передней вилки, задней вилки и амортизаторов, смазать внутренние трубы, ось задней подвески и шток амортизатора.

4. Промыть белаобак.

Чистка мопеда и уход за окраской

Чистку мопеда необходимо производить сразу после поездки. Двигатель и коробку передач следует чистить волосной кистью, смоченной в керосине. Лакированные и хромированные части следует промыть водой, а затем протереть сухой тряпкой или фланелью. Хромированные части желательно держать всегда слегка смазанными бескислотным вазелином.

Запрещается:

1. Соскабливать или обтирать высохшую грязь.
2. Употреблять при промывке соду, растворитель.

Смазка мопеда

Смазка узлов мопеда должна производиться регулярно, тщательно и своевременно, согласно плану технического обслуживания, т. к. отсутствие смазки способствует быстрому износу механизма.

Подшипники колес, рулевой колонки, ведомой звездочки цепной передачи, педалей при сборке заполняются солидолом и готовы к эксплуатации после выпуска с завода. Возобновление смазки достаточно производить не реже одного раза в сезон. Смазку производить солидолом «С» ГОСТ 4366-64. При смазывании узлов мопеда необходимо удалить старую смазку и промыть детали керосином.

Слишком обильная смазка может оказаться вредной. Например, причиной плохого торможения часто является

замасливание тормозных колодок, как следствие излишней смазки подшипников.

В оболочки тросов следует раз в сезон закапывать масло. Для лучшего проникновения масла внутрь оболочек необходимо несколько раз сработать рычагами.

Цепь через каждые 1500 км пробега снять и тщательно промыть в керосине. Затем погрузить на 10—15 минут в смесь, состоящую из 95% солидола и 5% графита, подогретую до 60—70°C. Если графит отсутствует, применить чистый солидол. Можно производить проварку цепи в техническом вазелине или масле. После проварки цепь вынуть и дать стечь лишней смазке.

Консервация и хранение мопеда в зимних условиях

Порядок подготовки мопеда к длительному хранению:

1. Тщательно вымыть мопед.
2. Освободить бак и карбюратор от горючего; бак ополоснуть маслом.
3. Хромированные части мопеда смазать бескислотным вазелином.
4. В цилиндр через отверстие для свечи палить 20—30 г масла и провернуть несколько раз коленчатый вал двигателя.

Если мопед будет храниться в помещении с температурой не ниже +5°C, давление в шинах следует снизить до 0,5 кгс/см², и мопед поставить на подставку.

При хранении мопеда в неотапливаемом помещении рекомендуется снять шины, камеры в слегка надутым состоянии вложить в покрышки и хранить в прохладном помещении при температуре не ниже +5°.

ВОЗМОЖНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ И СПОСОБЫ ИХ УСТРАНЕНИЯ

Признаки неисправности	Возможная причина	Способ определения неисправности	Способ устранения
Двигатель не заводится: 1) Нет подачи топлива в карбюратор 2) Не образуется нормальная горючая смесь Двигатель не заводится или заводится трудно и работает с перебоями.	Засорилось отверстие краника, фильтр отстойника или топливопровода. В зимнее время замерзла вода в системе подачи топлива. Низкосортное топливо. При составлении топлива не перемешаны бензин с маслом. Неисправна свеча. Трещина на изоляторе свечи. Наличие на электродах и изоляторе масла или нагара. Замаслены контакты прерывателя. Отпаялись или выкрошились контакты прерывателя. Разрегулировался зазор между контактами прерывателя. Пробит конденсатор или нет контакта с клеммой прерывателя. Оборван выводной конец обмотки низкого напряжения генератора.	При нажатии на утопитель поплавка топливо не вытескается из поплавковой камеры. В поплавковой камере карбюратора топливо с большим содержанием масла. — Осмотреть и опробовать свечу на искру. Искра может проскакивать через трещину, а не между электродами. Определяется осмотром. Определяется осмотром. Проверить величину зазора щупом. Сильное искрение между контактами прерывателя, а напряжение на проводе свечи слабое. Проверяется осмотром.	Разобрать и прочистить систему подачи топлива. Сменить низкосортное топливо. Тщательно перемешать бензин с маслом. Заменить свечу. Свечу прочистить и вновь поставить на место. Зачистить контакты. Заменить молоточек или наковальню прерывателя. Отрегулировать зазор согласно инструкции. Заменить конденсатор. Обеспечить контакт. Исправить повреждение.

Признаки неисправности	Возможная причина	Способ определения неисправности	Способ устранения
Зажигание исправно, но при запуске вспышек в цилиндре нет или они редкие.	Пробита изоляция вторичной обмотки высоковольтного трансформатора. Большое количество конденсата топлива в кривошипной камере.	Слабая искра на электродах свечи. Все остальное исправно. Из глушителя вытекает несгоревшее топливо.	Заменить высоковольтный трансформатор. Открыть клапан декомпрессора и продуть двигатель.
Двигатель заводится, но глохнет или не принимает нагрузку.	Плохая компрессия: а) пробита прокладка под головкой цилиндра; б) сильный износ рабочих поверхностей цилиндра, поршня и поршневых колец. В топливный бак не проходит воздух.	Работающий двигатель развивает малую мощность. Из поврежденного места прокладки заметно выделение струйки газа. При нажатии на педаль не ощущается сопротивление сжатия газов в цилиндре. При снятой крышке топливного бака двигатель не глохнет.	Ремонтировать двигатель в мастерской. Ремонтировать двигатель в мастерской.
Двигатель заводится с трудом. Заведенный двигатель работает «вразнос».	Неисправен левый сальник коленчатого вала или нет герметичности между кривошипной камерой и коробкой передач. Неисправен правый сальник коленчатого вала.	Хлопки в карбюраторе. Масло в коробке передач становится очень жидким, ввиду разбавления бензином, проникающим из кривошипной камеры, или масло высасывается из коробки передач в кривошипную камеру. В последнем случае из глушителя идет густой дым. Наличие конденсата топлива на генераторе.	Обеспечить проход воздуха в топливный бак путем прочистки соответствующих каналов. Заменить сальник. Перед этим снять левую крышку картера и сцепление. Снять генератор, заменить сальник.

Признаки неисправности	Возможная причина	Способ определения неисправности	Способ устранения
Двигатель работает с перебоями.	Нарушена герметичность картера в местах соединения его половинок. Повреждена прокладка между цилиндром и картером. Плохая или неравномерная подача топлива. Вода в топливе. Загрязнен или пропускает топливо игольчатый клапан карбюратора.	Выделение газов в поврежденном месте. Выделение смеси в поврежденном месте. Бедная смесь. Хлопки в карбюраторе. То же. Топливо переливается из карбюратора. Богатая смесь, двигатель сильно дымит, хлопки в глушителе. В поплавке появилось топливо.	Затянуть винты, предварительно ослабив гайки крепления цилиндра, или произвести переборку двигателя. Снять цилиндр, сменить прокладку. Прочистить систему питания. Сменить топливо. Прочистить игольчатый клапан.
Двигатель при работе перегревается и не развивает полную мощность.	Течь поплавка. Недостаточное содержание масла в топливе. Много нагара на головке цилиндра и днище поршня. Налипшая грязь и пыль на поверхности цилиндра и головке цилиндра. Раннее зажигание. Позднее зажигание.	Шум и стуки в двигателе. Стуки в двигателе на малых оборотах. При выключенном зажигании двигатель иногда продолжает работать. Определяется осмотром.	Заменить или отремонтировать поплавок. Тщательно соблюдать пропорции масла и бензина в топливе согласно инструкции. Снять головку цилиндра и очистить нагар. Очистить цилиндр и головку цилиндра от грязи.
Двигатель стучит.	Богатая смесь.	Двигатель стучит. При заводе педаль отдает в ногу. Сильный нагрев выхлопной трубы, возможны выстрелы в глушителе и густой дым выхлопа. То же.	Установить нормальное зажигание. Установить нормальное зажигание. Отрегулировать карбюратор.

Признаки неисправности	Возможная причина	Способ определения неисправности	Способ устранения
Рулевая колонка Вилка стучит. Вилка передняя Вилка работает туго. Тормоза «Не держит» задний или передний тормоз.	Бедная смесь. В выхлопной системе, включая окно цилиндра, накопилось много нагара. Большой люфт в подшипниках рулевой колонки. Заедание нижних труб вилки во втулках. Большой свободный ход рычага переднего тормоза или педалей. Замаслены или изношены тормозные колодки.	Хлопки в карбюраторе, чихание горячего двигателя. Определяется осмотром. Ослабла затяжная гайка рулевой колонки. После регулировки тормоза «не держат».	Отрегулировать карбюратор. Снять глушитель и очистить систему выхлопа от нагара. Произвести регулировку подшипников передней вилки. Разобрать вилку и промыть в керосине. Если работа вилки не улучшится, прочистить втулку слегка наждачной шкуркой, промыть керосином и смазать. Отрегулировать правильный ход рычага. Тормозные колодки промыть в бензине и насухо протереть. Если колодки износились, работоспособность колодок можно восстановить подкладкой компенсационных прокладок толщиной 0,8—1,0 мм под упоры колодок.

Признаки неисправности	Возможная причина	Способ определения неисправности	Способ устранения
Колеса Люфт колеса вдоль оси биение колеса в плоскости рамы.	Обрыв спиц. Неравномерное натяжение спиц. Износ шарикоподшипников колес.		Заменить оборванные спицы и отрегулировать натяжение спиц. Заменить шарикоподшипники.
Потеря давления воздуха в шинах.	Прокол или разрыв камеры, пропуск воздуха через вентиль.		Место пропускания воздуха определяется на слух или в воде. Если воздух проходит через вентиль, заменить золотник, если камера имеет прокол, наложить заплату.
Цепная передача Цепь шумит.	Слабое натяжение цепи.	При езде цепь задевает за щиток цепи или щиток заднего колеса. Провисание цепи больше 15 мм.	Отрегулировать натяжение цепи.

Признаки неисправности	Возможная причина	Способ определения неисправности	Способ устранения
Механизм управления			
Рукоятка управления дросселем вращается туго.	Смята оболочка троса или жилка троса оборвалась и задевает за оболочку. Перетянут прижим.	Определяется наружным осмотром, разъединением троса и рукоятки управления дросселем и проверкой вращения рукоятки управления дросселем.	Заменить поврежденные трос или оболочку, отрегулировать прижим.
При движении рукоятки управления дросселем поворачивается произвольно.	Поломан прижим, тормозящий рукоятку. Ослаб регулировочный винт.	Определяется осмотром.	Разобрать рукоятку, заменить прижим. Отрегулировать натяжение прижима винтом.
Электрооборудование			
При включении фары не горит одна или обе лампы.	Неисправна лампа.	Перегорела одна из нитей.	Заменить лампу.
	Неисправен переключатель света.	Определяется осмотром.	Отрегулировать или заменить переключатель.
	Неисправна проводка.	Отсоединился или порван один из проводов от переключателя на фару.	Отремонтировать или заменить проводку.
Свет лампы мигающий.	Неисправность в патроне фары.	Плохой контакт. Пружина в патроне не касается контакта на цоколе лампы.	Проверить крепление проводов, зачистить контакты.
Слабый свет фары.	Пыль в рефлекторе	Определяется осмотром.	Промыть рефлектор водой. Протирать рефлектор тряпкой нельзя (рефлектор алюминирован).

ГАРАНТИЙНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Завод гарантирует исправную работу мопеда в течение 15 месяцев с момента его продажи.

В течение этого срока завод заменяет бесплатно все пришедшие в негодность по вине завода детали при условии соблюдения правил ухода, изложенных в данном руководстве.

В течение гарантийного срока работы двигателя допускаются снятие и замена следующих деталей и узлов:

- 1) маховика и статора генератора;
- 2) ведущей звездочки;
- 3) поршневых колец;
- 4) свечи;
- 5) декомпрессора;
- 6) шатунов и педалей;
- 7) воздухофильтра;
- 8) глушителя и выхлопной трубы;
- 9) правой крышки картера.

При продаже мопеда торгующая организация обязана поставить в гарантийных талонах дату продажи и штамп магазина. Мопед необходимо зарегистрировать в Госавтоинспекции по месту жительства не позднее 5-ти дней с момента приобретения.

Правила предъявления рекламаций

На обнаруженный в период гарантийного срока эксплуатации дефект потребитель предъявляет заводу рекламацию, которая оформляется в следующем порядке:

1. Оформляется талон гарантийного ремонта при участии компетентных представителей торгующей организации или депутатов местных Советов.

Талон гарантийного ремонта заверяется печатью. К технической документации на мопед заводом прилагаются два гарантийных талона.

2. Гарантийный талон должен быть оформлен в пятидневный срок с момента обнаружения дефекта и предъявлен заводу (гарантийному пункту) не позднее 20 дней с момента его оформления.

3. При возникновении неисправностей картера двигателя, коробки передач, коленчатого вала, карбюратора, системы электрооборудования и сцепления отправить на завод двигатель в сборе. Разборка вышеупомянутых узлов категорически запрещается.

4. Детали, узлы и агрегаты заменяются в том случае, если они не подвергались разборке и ремонту, а также высланы с учетом обеспечения сохранности при транспортировке.

5. В случае признания своей вины на забракованные узлы и детали завод принимает на себя расходы, связанные с пересылкой или доставкой указанных узлов и деталей (кроме пересылки авиатранспортом).

6. Потребитель должен указать станцию назначения, наименование железной дороги или почтовое отделение, куда завод должен возвратить детали, узлы и агрегаты.

7. Рекламации по внешним повреждениям, а также на недостающий комплект деталей, узлов и ЗИПа заводом принимаются к рассмотрению только при условии предъявления коммерческого акта, составленного представителями торгующей организации и железной дороги.

8. Заводом устанавливаются следующие сроки рассмотрения и удовлетворения рекламаций потребителей для сектора (бюро) рекламаций ОТК завода, станций технического обслуживания, гарантийных пунктов:

а) по дефектам, не требующим специальных лабораторных исследований, включая устранение дефектов или выдачу (высылку) деталей потребителю — 10-дневный срок с момента поступления на завод;

б) по дефектам, требующим лабораторного исследования — в течение 12 дней с момента поступления на завод; при этом потребитель извещается в 5-дневный срок о принятых мерах с момента поступления на завод;

в) отправке деталей, узлов и агрегатов в порядке удовлетворения рекламаций на гарантийные пункты и станции технического обслуживания в течение 7-дневного срока.

9. Отправка на завод гарантийного талона является обязательной. Без получения гарантийного талона завод претензий не рассматривает и не удовлетворяет.

* Предъявляемое изделие должно быть чистым.

10. Гарантийный срок, установленный заводом, продлевается на время нахождения мопеда в ремонте.

11. Рекламации не подлежат:

а) детали, вышедшие из строя по причинам нарушения правил эксплуатации мопеда или аварии;

б) изделия, используемые в учебных целях и спортивных соревнованиях, а также эксплуатируемые водителями, не имеющими удостоверений на право вождения мопеда;

в) узлы и механизмы, подвергшиеся разборке или ремонту потребителем;

г) детали, не высланные на завод;

д) шины, если их дефекты вызваны неправильным монтажом на мопед;

е) нарушения регулировок системы зажигания и питания, механизма сцепления и тормозного устройства, т. к. в процессе эксплуатации происходит приработка деталей, в результате чего возможны случаи нарушения заводской регулировки.

Методика проведения регулировки указана в настоящем «Руководстве».

Адрес завода: Рига, ул. Ленина 193, мотозавод «Саркана Звайгзне».

Рекламации на шины необходимо направлять Ленинградскому шинному заводу, г. Ленинград, Л-20, проспект Газа, 24.

Розничной продажи мопедов и запчастей завод не производит.

Завод просит потребителей не обращаться в его адрес с вопросами продажи и высылки запчастей. Письма такого характера завод не рассматривает. Запчасти мопеда можно приобрести в специализированных магазинах и через Посылторги:

г. Горький, С-99, ул. Федосеенко, база «Посылторга» (только для РСФСР); г. Минск, 2-й Велосипедный переулок, 40 (для всех республик, кроме РСФСР).

Алма-Ат
Астрахан
живан
Актюбин
ремонт
Армавир
Барнаул
техн
Бобруй
Бельцы
Винниц
Вороне
ника
Волгог
быт
Витебс
Горьк
ская
Гродн
Запор
Иван
Калин
Калуг
рем
Кали
Куйб
на

ПЕРЕЧЕНЬ

гарантийных мастерских по ремонту мопедов

Алма-Ата, ул. Танкарейская, 31, Мотомастерская.

Астрахань 22, ул. Орехово-Зуева, 2, станция техобслуживания.

Актюбинск, ул. Совхозная, 29, завод «Металлбыт-ремонт».

Армавир, ул. Мира, 38, объединение «Рембыттехника».

Барнаул, ул. Красноармейская, 26, комбинат «Рембыттехника».

Бобруйск, ул. Ченгарская, 44, комбинат «Бытслужбы».

Бельцы, ул. Кишиневская, 113, Мотомастерская.

Винница, ул. Первомайская, 68, Мотомастерская.

Воронеж, ул. Кольцовская, 27, комбинат «Рембыттехника».

Волгоград-45, ул. Туркменская, 27, объединение «Рембыттехника».

Витебск, ул. Городское шоссе, 159а, Мотомастерская.

Горький, р-н Сормово, ул. Народная, 1-а, Мотомастерская.

Гродно, ул. Лидская 37а «Автотехобслуживание».

Запорожье, ул. Сытого, 4, Мотомастерская.

Иваново, ул. 13-я Березниковская, 44, «Рембыттехника».

Калининград, ул. Ю. Гагарина, 108, «Рембыттехника».

Калуга, ул. Дзержинского, 58, завод «Металлобыт-ремонт».

Калинин, ул. Урицкого, 24, Мотомастерская.

Куйбышев, пос. Зубчаниновка, ул. Электрофицированная 348.

Киев-135, ул. Павловская, 28, завод «Мототехобслуживание».

Каунас, ул. Ангоречию № 110, «Мотомастерская».

Краснодар, ул. Кузнецкая, 21, объединение «Рембыттехника».

Коканд, ул. Навои, 30, «Автомототехобслуживание».

Курган, ул. Сибирская, 8, «Рембыттехника».

Кропоткин, ул. Красная, 44, «Рембыттехника».

Ленинград, К-108, Кондратьевский пр., 5, Мотомастерская.

Магадан, ул. Пушкина, 17, «Рембыттехника».

Минск, шоссе Слуцкое, 12 «Автотехобслуживание».

Москва, Г-108, ул. Минская, 9, корп. 3. Метро «Филевский парк». Мастерская.

Могилев, ул. Строителей, 14, «Автотехобслуживание».

Николаев, ул. Московская, 63, завод «Рембыттехника».

Оренбург, пр. Братьев Коростельевых, 153, «Рембыттехника».

Одесса-5, ул. Моисеенко, 24-а, завод «Рембыттехника».

Омск-9, ул. 10 лет Октября, 195-а, Мотомастерская.

Иошкар-Орла, ул. Щусева, 4, Мотомастерская.

Пермь, р-н Заманск, ул. Магистральная, 94, Мотомастерские.

Полтава, пос. Копылы, «Автомастерские».

Псков, ул. Вокзальная, 16а, «Рембыттехника».

Ростов-на-Дону, Пролетарский рынок, Мотомастерская.

Рязань-23, ул. Колхозный проезд, 15, «Рембыттехника».

Ряга, ул. Ремтес, 21, «Атосервис» (ремонт двигателей)
Саратов, пер. Астраханский, 28, Станция «Мототехоб-
служивания»
Ставрополь, пр. Орджоникидзе, 10, «Рембытмаштехника»
Семипалатинск, ул. Кирова, 1, «Рембыттехника»
Свердловск, ул. Челюскинцев, 35, «Автомототехобслу-
живание»
Таллин, ул. Веерини, 54, «Автомототехобслуживание»
Тихорецк, ул. Энгельса, 109, Мотомастерская.

Ташкент, Алтайский рынок, мастерская «Металлобыт-
ремонт»
Тамбов, ул. Кооперативная, 3, «Рембыттехника»
Томск-2, ул. Герцена, 72, «Рембыттехника»
Харьков, Павловский рынок, Мотомастерская.
Хабаровск-30, ул. Шеронова, 57, «Рембыттехника»
Челябинск, ул. Артиллерийская, 102, «Рембыттехника»
Якутск-20, ул. Орджоникидзе, 16, «Рембыттехника».

быт-

Свидетельство о приемке

Мопед «Рига-12»

PM3.2.112.0000.000.

Изделие № 327405

Двигатель № 48446

ка»

соответствует техническим условиям № 37.004.036.—72 и признан годным к эксплуатации.

Цена:



с одноместным седлом

с удлиненным седлом 183 руб.

4,6

Дата выпуска

200372

Контролер ОТК



М. П.

Корешок талона № 1
на гарантийный ремонт mopeda «Рига-12»

Изъят «.....» 197..... г.

Механик штамп
(подпись)

Линия отреза

Мотозавод «Саркана Звайгзне»
Рига, ул. Ленина, 193

ТАЛОН № 1

на гарантийный ремонт mopeda модели «Рига-12»

Изделие № 327405 Двигатель № 48446 Дата выпуска 20037

ОТК завода

Продан магазином № 40 19 мая 1970

(наименование

торга)

197..... г.

штамп магазина

(подпись)

Владелец и его адрес

Зарегистрирован отделом Государственной автоинспекции за но-

мерным знаком и имеет следующие неисправности

(указать неисправность, дорожные условия, при которых произошел

дефект, скорость движения, общий пробег до неисправности)

Выполнены работы по устранению неисправностей:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

..... (дата) Механик (подпись) Владелец (подпись)

Утверждаю

Заведующий
(наименование бытового предприятия)

штамп «.....» 197..... г.
(подпись)

Корешок талона № 2
на гарантийный ремонт mopeda модели «Рига-12»

Изъят «.....» 197..... г.

Механик штамп
(подпись)

Линия отреза

Мотозавод «Саркана Звайгзне»
Рига, ул. Ленина, 193

ТАЛОН № 2

на гарантийный ремонт mopeda модели «Рига-12»
Изделие № 327405 Двигатель № 48446 Дата выпуска 20037*

ОТК завода

Продан магазином №

(наименование)

штамп магазина

торга

197..... г.

(подпись)

Владелец и его адрес

Зарегистрирован отделом Государственной автоинспекции за по-
мерным знаком и имеет следующие неисправности

(указать неисправность, дорожные условия, при которых произошел

дефект, скорость движения, общий пробег до неисправности)

Выполнены работы по устранению неисправностей:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
(дата)

Механик

.....
(подпись)

Владелец

.....
(подпись)

Утверждаю

Заведующий

.....
(наименование бытового предприятия)

штамп

197..... г.

.....
(подпись)

