

# ГРАННОСТИ

РУНОВОДСТВО  
И ВОСПРОИМЧАНИЕ



# ПАННОНИЯ Т-5

## РУКОВОДСТВО ПО УХОДУ И ОБСЛУЖИВАНИЮ



ПАННОНИЯ ВНЕШНЕТОРГОВОЕ  
ПРЕДПРИЯТИЕ ЧЕПЕЛЬСКОГО  
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КОМБИНАТА . . . . .

БУДАПЕШТ 62. ПОЧТ. ЯЩИК 354 . . . . .

25 . . . . .  
27 . . . . .  
28 . . . . .  
31 . . . . .  
32 . . . . .  
33 . . . . .  
34 . . . . .  
36 . . . . .  
36 . . . . .

## Содержание

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

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

## ПРЕДИСЛОВИЕ

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

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

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

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

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

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

## ПАННОНИЯ

Высшее органическое приобретение

### Техническая характеристика и основные размеры мотоцикла типа ПАННОНИЯ 250 Т-5

Диаметр цилиндра, мм	68
Ход поршня, мм	68
Рабочий объем цилиндра, см <sup>3</sup>	247
Камера сгорания, см <sup>3</sup>	45
Степень сжатия	7,5
Максимальная мощность двигателя, л. с.	16
Максимальное число оборотов двигателя	5250
Максимальный крутящий момент, кгм	2,15
Длина хода спрессованного зажигания, мм	3,5
Калильное число смеси зажигания	22:1
Топливо	72 октановое
Составление смеси (после обжигки)	25 : 1
Марка масла	АКЮ, АК 15 30—40
Зажигание: магнето левого вращения	GVI—45/6V
Диффузор, мм	27

Распылитель, мм	270/100	Размеры тормозного барабана, мм	160×30
Главный жиклер, мм	150/100	Цепь задней передачи, 120 звездц.	1/2×5,16*
Жиклер холостого хода, мм	35/100	Аккумуляторная батарея	6 а, 7 а—ч
Жиклер бензинового корректора, мм	75/100	Лампа накаливания фары	6 а, 35/35 вт
Запасной жиклер, мм	125/100	Заправочная ёмкость бензобака, л	18
Компрессорные кольца, мм (2 шт)	68×2,5	Расход топлива на 100 км (80 км/час), л	4,2
Размер пальца, мм	18	Количество запасного топлива (л/км)	2 л = 40 км
Размеры цепи передней передачи	3/8×3/8"×16 64 звена	Максимальная скорость км/час	115
Марка масла в коробке передач	СУ	Глушение дб	85
Количество масла в коробке передач	1,5 л	Макс. приспособность	0—35 км/ч 12 м/4 сек. 0—60 км/ч 88 м/8,4 сек. 0—80 км/ч 220 м/15 сек. 0—100 км/ч — 25 сек.
Силовая передача:		Макс. тормозной эффект	100—0 км/ч 68 м/5 сек. 80—0 км/ч 46 м/4,2 сек. 60—0 км/ч 28 м/3,4 сек. 35—0 км/ч 7 м/1,5 сек.
Передняя цепная передача	2,083	Вес цепи в кг	138 —
Коробка передач — заднее колесо	3,125	Наибольший общий вес с нагрузкой, кг	515
Коленчатый вал — заднее колесо		Наибольшая ширина, мм	680
1-ая передача	17,35	Полная длина, мм	2100
2-ая передача	10,34	База, мм	1380
3-ая передача	7,81		
4-ая передача	5,92		
Число зубьев ведущей звездочки			
при эксплуатации в одиночку	16		
при эксплуатации с колеской	15		
Размеры колеса переднего	19×3,00"		
Размеры колеса заднего	19×3,25"		

## Техническое описание мотоцикла типа Т-5

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

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

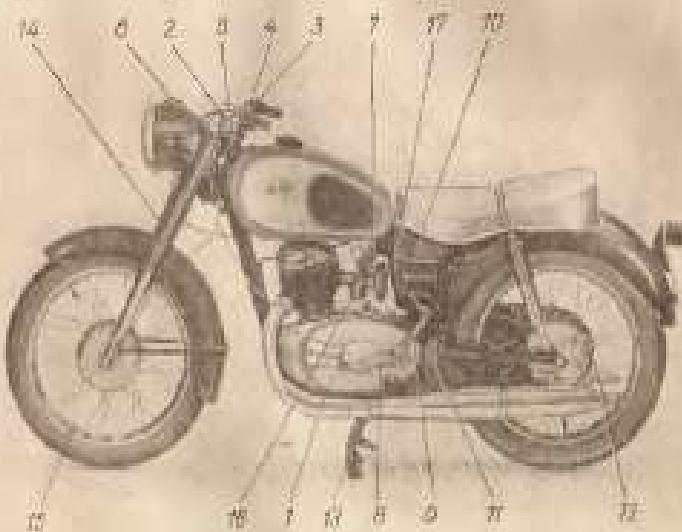
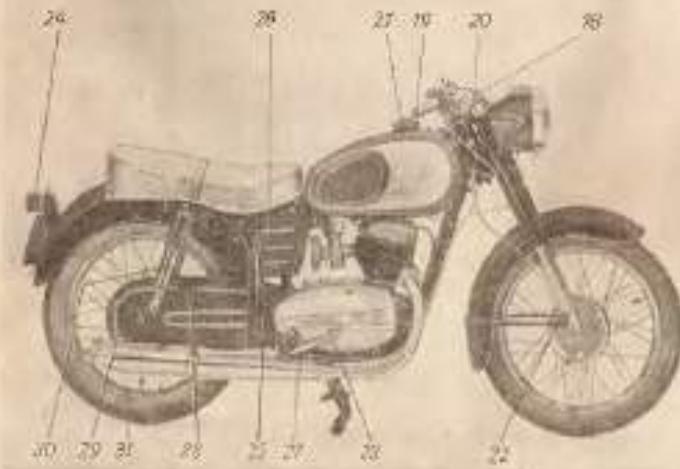


Рис. 1

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

Рис. 2.



**1. Двигатель**

Рис. 3.



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

Средняя часть картера имеет полость расположения кривошипа и коробку передач. С левой стороны картера помещается пусковая часть сцепления, пусковой механизм, передаточных шестерен механизма переключения передач, а также регулирующие их детали.

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

## 2. Рычаг сцепления

Рис. 4.

Сцепление масляное, четырехдисковое с пробковыми накладками, четырьмя регулируемыми нажимными пру-

Рис. 4.

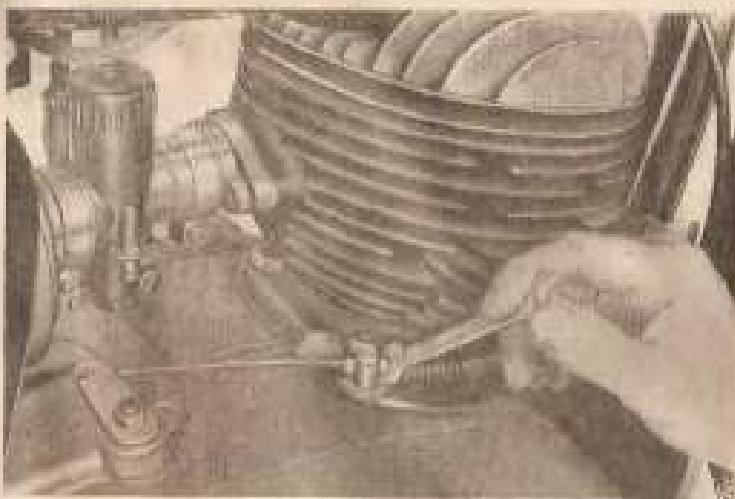


Рис. 4/а.

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

### Регулировка сцепления. (Рис. 4/а.)

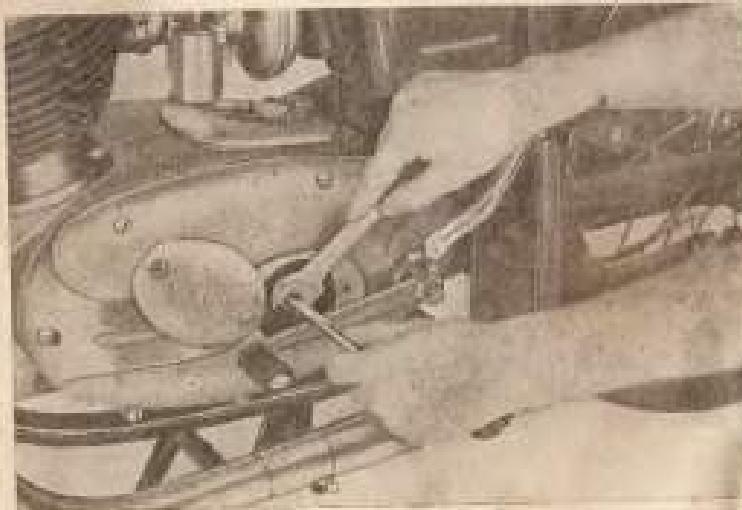
Тщательное обслуживание сцепления является очень важным, так как от него зависит бесшумность, легкое переключение передач, плавный пуск без рывков. Эти обстоятельства тесно связаны с безупречной работой сцепления и коробки передач. Работу сцепления можно регулировать наружной и внутренней регулировкой.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

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

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

Сперва следует ввернуть до отказа наружный регулировочный винт и застопорить его контргайкой. На крышке левой половины картера ослабить один из винтов малой крышки, а другой винт (I) удалить. После этого повернуть малую крышку. Становится видным установочный винт З сцепления и стопорная гайка 4. Открытый гаечный

Рис. 4/б.



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

### 3. Переключатель света и кнопка звукового сигнала

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

### 4. Демпфер руля

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

## 5. Рулевой замок и его место

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

Замок устанавливается в отверстие верхнего мостика вилки и руль перевести в положение, при котором замок беспрепятственно проходит в глазок рамы. Вслед за этим вынуть из замка. Ключ является и ключом ящика, метить, что ключ никак не положен закрывает, а открывает. Обращаться с ним всегда необходимо уважительно, так как в противном случае

## 6. Центральный переключатель

(Рис. 5)

Центральный переключатель, находящийся в корпусе при помощи ключа замка, через наружный хромированный цинк. Крышка наружного цинка защищает от влаги. При повороте ключа налево включается двухнитевая лампа, а при повороте направо, городской свет. В среднем положении при выдвинутом наполовину состоянии ключа зажигание прекращается, двигатель останавливается.

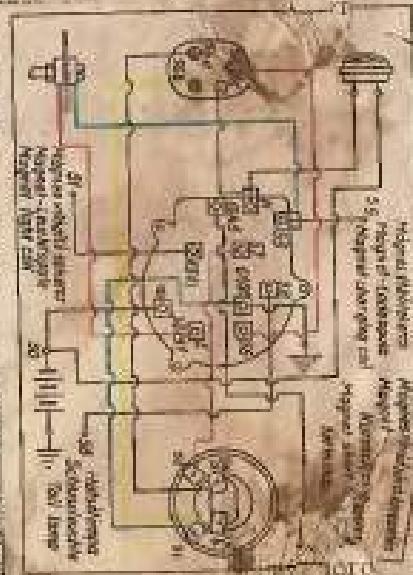


Рис. 5.

## 7. Бензиновый кран

Рис. 6.



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

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

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

При повороте направо становится видным знак «З»,

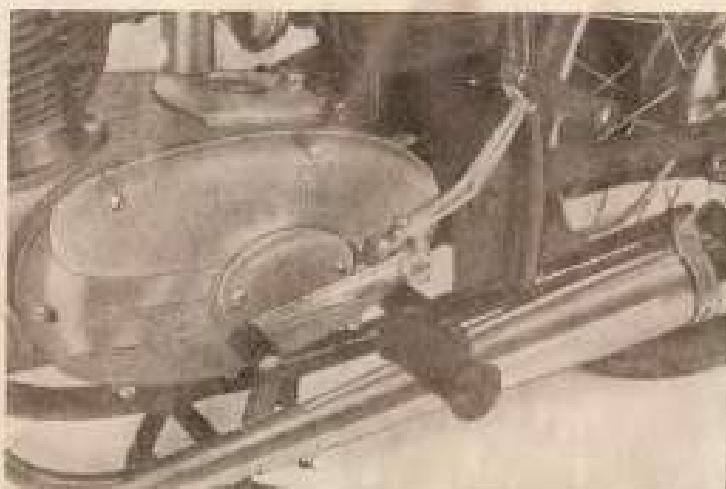
обозначающий полное перекрытие бензинового крана. При остановке мотоцикла одновременно с изъятием ключа зажигания рекомендуется перестановка на знак «З», т. е. перекрытие бензинового крана, так как этим предупреждается возможность передела, причиняющего трудный пуск и возможно даже замыкание свечи. Очистка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

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

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

## 8. Педаль ножного переключения передач

Рис. 7.



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

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

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

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

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

## 9. Рычаг кикстартера

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

## 10. Ящик инструментов с замком

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

## 11. Гайка оси качающейся задней вилки

(Рис. 8.)



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

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

## 12. Регулировочный винт заднего тормоза

Регулировка тормоза рассматривается более подробно в пункте 31, занимавшемся задним колесом.

## 13. Подставка мотоцикла

(Рис. 9.)

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

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

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

14. Передняя вилка.

Рис. 10.



Рис. 9.



Передняя вилка выполнена без гидравлики с конструкцией, имеющей пружину, закрепленную на двух концах. Подпрессоривание и амортизация производится двумя передними пружинами вилки. Поскольку по какой-либо причине потребуется замена пружин или же разборка вилки, то она должна производиться следующим образом.

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

шайбам и влево можно снять их с нижнего держателя пружины.

Монтаж новой пружины вилки производится в обратной последовательности.

Если необходимо выпутать одно из первых вилок, то следует заранее демонтировать переднее колесо и передний тормозной щиток.

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

Если необходимо удалить нижнюю трубку вилки, то после удаления застывшего зиппа М8, можно выдвинуть вниз трубку вилки вместе с пружиной.

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

### 15. Переднее колесо и тормоз

(Рис. 11.)

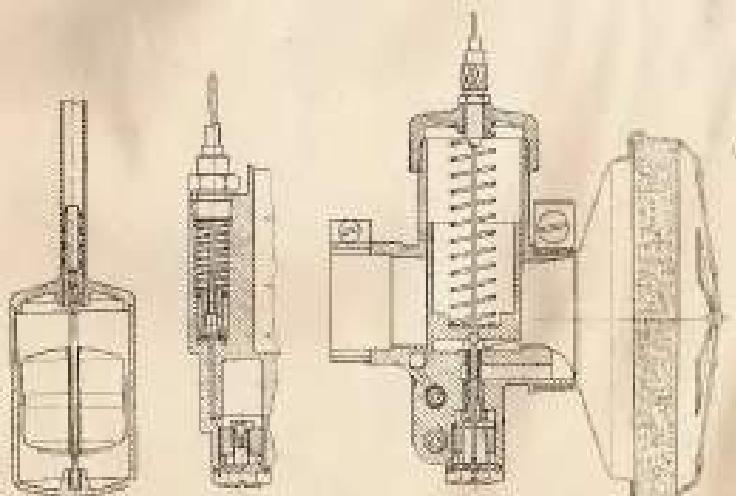
Мотоцикл устанавливается на подставку и при помощи торцевого или открытого гаечного ключа 22 мм. отвертывается гайка оси. У конца левого нерва вилки ось закреплена при помощи гайки М8. Ослабить эту гайку, а затем вороток, входящий в набор инструментов, установить в отверстие конца оси и, давя на него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



Рис. 11.

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

Рис. 12.



## 16. Карбюратор

(Рис. 12.)

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

### Работа бензинового корректора.

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

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

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

Регулировку производить как правило при погоде, соответствующей общему характеру климата данного района. Для регулировки пригонять главный жиклер 125 или 129, распылитель — 2,65 и инструменты, необходимые для монтажа (открытые гаечные ключи 7, 8, 14—22 мм и отвертку).

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

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

### а) Проверка главного жиклера

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

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

### 6) Регулировка на экономичный режим

(регулировка дозирующей иглы и холостого хода)

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

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

расхода топлива. Регулировку необходимо производить при двигателе, нагретом до рабочей температуры. Если в ходе монтажа и регулировки двигатель остынет, то его следует нагреть снова. Между тем следует проверить правильность работы отрегулированных уже деталей главного жиклера, положение иглы). Для регулировки холостого хода необходимо ехать с равномерной скоростью 15—20 км/час на 3-й передаче. Регулировочный винт качества горючей смеси холостого хода следует вывертывать до тех пор, пока двигатель не работает безупречно даже при такой малой подаче топлива. Регулировка, как правило, удается, если регулировочный винт качества смеси холостого хода вывинтить на 1—3 оборота. Винт поворачивать всегда на 1/4 оборота, так как чрезмерное вывертывание регулировочного винта качества смеси холостого хода также вызывает работу с перебоями. Если смесь холостого хода отрегулирована таким образом, следует остановиться, и дроссельный золотник опустить в такой мере, чтобы двигатель совершил примерно 300—600 оборотов и наблюдалось 50—60 зажиганий в минуту. После этого снова проверить положение иглы при скорости 50—60 км/час. Если регулировочный винт качества смеси пришлось вывернуть на большое расстояние, вследствие чего смесь обеднилась примерно до 1/3 газа, то возможно, что уже ранее отрегулированную иглу, придется поднять на одну канавку.

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

17. Ручка бензинового корректора

(Рис. 13.)



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

18. Рычаг тормоза

(Рис. 14.)

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

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

19. Рукоятка дросселя

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

Рукоятка дросселя имеет фрикционный тормоз, ре-



(Рис. 14.)

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

#### 20. Регулировочные и крепежные винты руля

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

#### 21. Бензозаправочное отверстие

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

#### 22. Регулировочный винт тормоза переднего колеса

Пользование винтом рассматривается в главе о переднем колесе и тормозе.

#### 23. Педаль тормоза

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

#### 24. Задний фонарь

Рис. 15.



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

## 25. Натяжной винт цепи

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

## 26. Ящик аккумулятора

Рис. 16.



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

## 27. Боковой упор

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

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

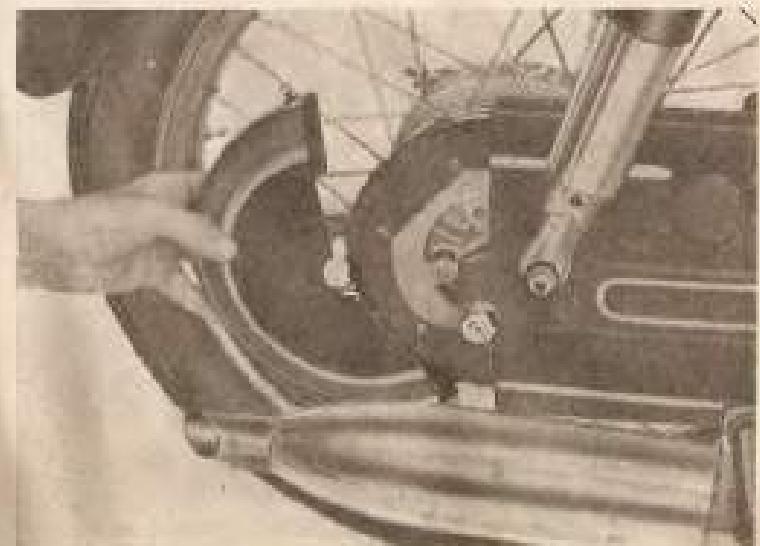
## 28. Отверстие для контроля цепи

Назначение указано в разделе о регулировке цепи.

## 29. Демонтируемый кожух задней цепи

Рис. 17.

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



### 30. Задняя подвеска

(Рис. 18.)

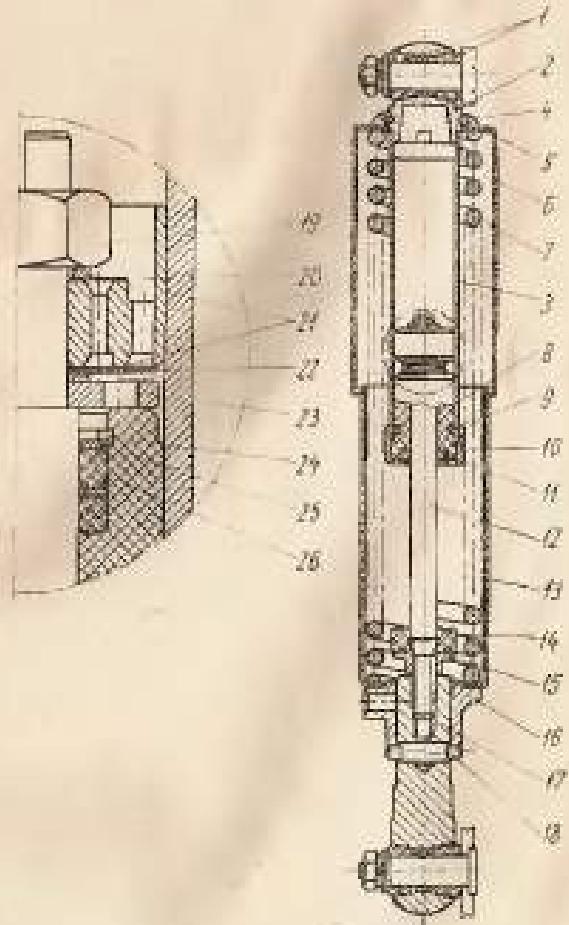


Рис. 18.

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

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

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

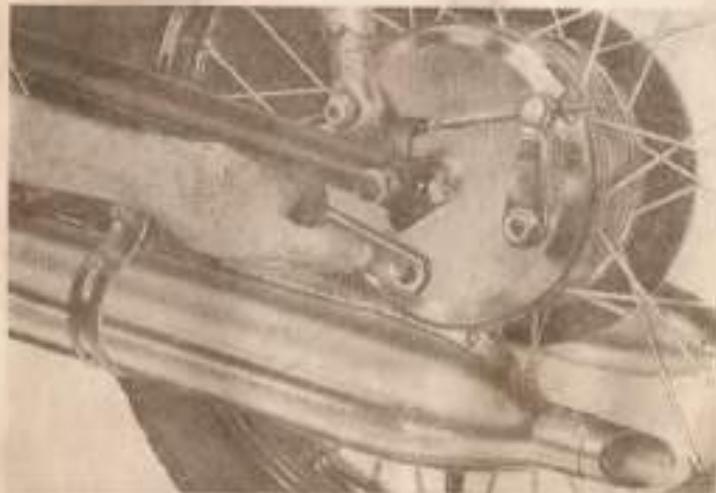
Ремонт гидравлического амортизатора задней подвески поручать только специальной мастерской, так как для ремонта требуются специальные детали и инструменты.

### 31. Заднее колесо и тормоз

(Рис. 19 и 20.)

Для демонтажа заднего колеса не требуется разъединять цепь и трос тормоза. Сперва необходимо вывернуть ось, ослабить стопорный винт оси из качающейся вилки, выдвинуть ось, отщепить стяжки крепления тормоза. Вывинуть опорный диск тормоза из ступицы колеса и затем отодвинуть колесо налево до освобождения поводковых пальцев. Потом мотоцикл, установленный на подставку, наклонить немного на себя и выпнуть колесо из-под гравевого щитка.

Рис. 19.



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

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

Рис. 20.



## Инструкция по обкатке

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

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

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

В период обкатки состав смеси: 1 : 20, т. е. к 20 литрам бензина необходимо прибавлять 1 литр масла; пропорции к 5 литрам бензина 2,5 л.л. масла.

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

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

До 500 километров

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

Между 1000 и 2000 километрами:

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

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

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

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

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

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

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

Если скорость мотоцикла начинает понижаться, то немедленно следует выключить сцепление и несколько раз подряд дать немного газа. Благодаря этой операции поддаваемая смесью горючая смесь охлаждает стеки поршня и цилиндра. Затем необходимо остановить мотоцикл и только после охлаждения продолжать ехать.

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

Если несмотря на вышеизложенное застrevает поршень, то во возможности следует обратиться в ремонтную мастерскую, так как после разборки головки цилиндра, необходимо проверить состояния поршня и стеки цилиндра. Возможно, что придется отремонтировать поршень или же заменить его.

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

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

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

#### Инструкция по пуску в эксплуатацию

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

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

На мотоцикле, установленном на подставку, отрегули-

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

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

Предусмотренное давление в пневматических шинах, на основании практического опыта:

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

### Электрооборудование

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

Мощность: 6 в, 45 вт

Типовое обозначение: 1—45/6

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

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

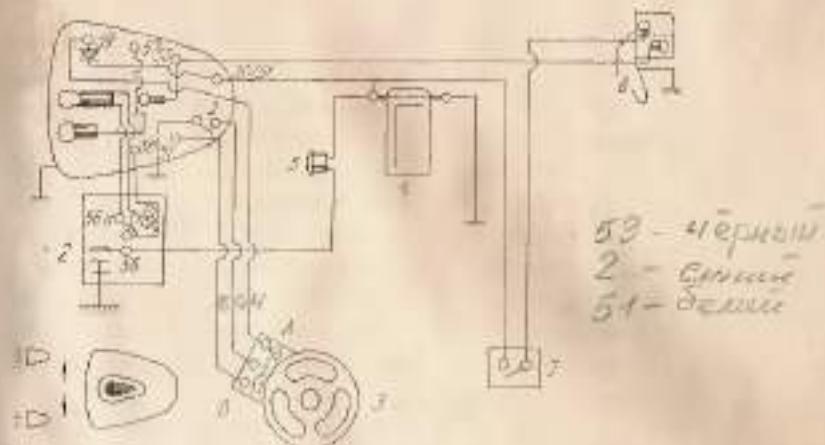


Рис. 21.

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

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

### Освещение

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

Удаление обода, рефлектора и кратера осуществляется путем вывертывания винта с запорным кольцом, находящегося внизу обода. В корпусе фары помещается соленоидный выключатель, а также спидометр с изданием к

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

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

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

Характеристики ламп накаливания, устанавливаемых в фаре:

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

#### Электрозвуковой сигнал

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

Типовое обозначение: КУ-1

#### Задний фонарь

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

#### Проводка

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

#### Аккумуляторная батарея

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

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

### Уход за аккумуляторной батареей

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

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

### Опережение зажигания и зазор в прерывателе

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

После ослабления винта крепления основания, зазор между вольфрамовыми контактами изменяется путем поворота эксцентрикового пальца с прорезью, находящегося при головке винта. Правильных величин зазора 0,4 мм. После регулировки натянуть стопорный винт и проверить отрегулированный зазор. Так как регулировка зазора может уменьшить или увеличить величину

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

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



Рис. 22.

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



Рис. 23.

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

#### Инструкции по монтажу

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

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

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

Удалив 4 гайки крепления цилиндра, осторожно переместитьверх цилиндр при каждой мертвей точке поршня и снять с поршня, тщательно следя за тем, чтобы не повредить поршень.

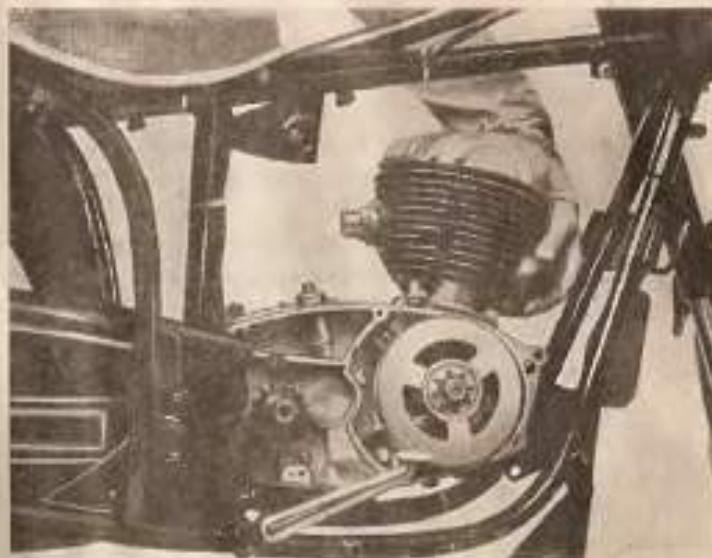
Отверстие картера положительно прикрепить для предупреждения попадания загрязнения или же какой-то небольшой детали в полость расположения кризиса. Соскресты багар с выпускного отверстия цилиндра, головки поршня и поверхности головки цилиндра, где происходит горение. Для этого не рекомендуется пользоваться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

Шпильки цилиндровой головки натянуть равномерно, начиная всегда противоположные шпильки.

Приходится также краткие советы и по выполнению более крупных монтажных работ, но выполнить их следует собственными силами только, если имеются необходимый опыт и инструменты.

## Демонтаж двигателя

Рис. 24.



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

До снятия двигателя требуется демонтировать привод сиденья, что производится следующим образом. Винт M8 корпуса механизма привода отвернуть при помощи торцевого ключа, затем можно снять весь корпус и оставить его держащим на гибком валу. Заднее

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

#### Отсоединение электропроводки

Наконечник 59—2 и 51 проводов, идущих к маховичному магнето, вынимается путем извлечения зажимов.

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

#### Смена поршневого кольца

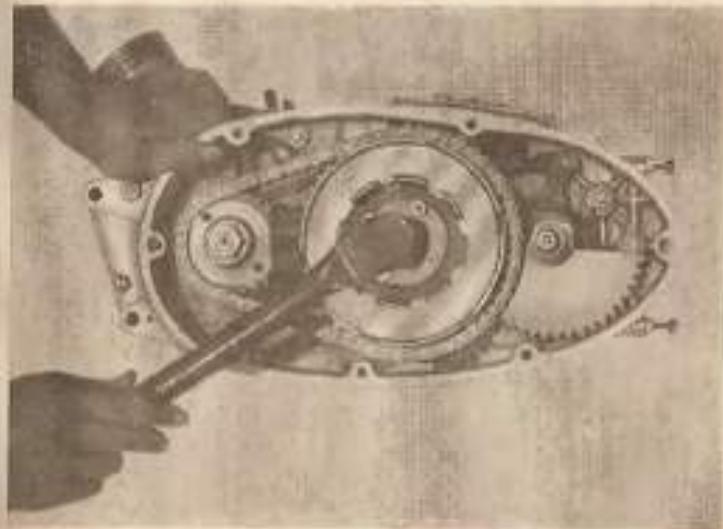
Поскольку наблюдается неизменный износ поршневых колец, то их необходимо сменить. При монтаже новых колец сперва следует убедиться в том, что можно ли беспрепятственно установить их в канавки поршия. Перед монтажом установкой в цилиндр проверить, имеется ли у каждого кольца температурный зазор в 0,2—0,3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

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

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

#### Сцепление

Рис. 25.



При помощи торцевого ключа 22 мм вывернуть гайку с левой резьбой коленчатого вала и гайку M14×1,5 сцепления, а затем при помощи отвертки снять внутренний барабан сцепления. Звездочку с 24 зубьями коленчатого вала и звездочку с 50 зубьями сцепления снять вместе с цепью, а потом после наклонения на бок двигателя выпадают шток и шприки.

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

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

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

Винтами M5 с поперечными отверстиями необходимо отрегулировать четыре пружины сцепления так, чтобы один из винтов был полностью ввернут, а остальные

3 винта необходимо завертывать или извертывать соответственно параллельному подъему фрикционных дисков. Правильную регулировку сцепления следует проверять таким образом: коробку передач включить на 1-ю передачу, потом нажать ручку сцепления — при этом заднее колесо должно легко вращаться. При двигателе, снятом с ходовой части, необходимо вращать ведущую звездочку. Перед монтажем левой крышки картера следует предохранить проволокой 1 мм винт регулировки пружин сцепления, необходимо затянуть замочные шайбы на грани гаек, навернутых с необходимым натягом на концы первичного вала коробки передач и коленчатого вала, а затем, очистив уплотнительные поверхности крышки, установить новую суммажную прокладку толщиной 0,3—0,4 мм (может быть изготовлена и дома из бумаги ватмана) на поверхность, смазанную тонким слоем термостика, и левую крышку смонтировать при помощи зажимных винтов. Для натяжения зажимных винтов крышки требуется большая отвертка с деревянной ручкой, точно входящая в прорезь винта и открытый гаечный ключ 9 мм (который устанавливается на соответствующее место отверстии, снабженное лысками). Натяжение следует начинать у винта при вале пускового редуктора и продолжать до ходу часовой стрелки снизу влево, а в верхней части крышки — направо.

#### Коробка передач и механизмы переключения передач

Демонтаж механизма переключения передач: после заливки масла гайки M8 поводка выключения сцепления удалить винт с потайной головкой, закрепляющий крышку селектора, а затем можно снять крышку коробки

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

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

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

Рис. 26.

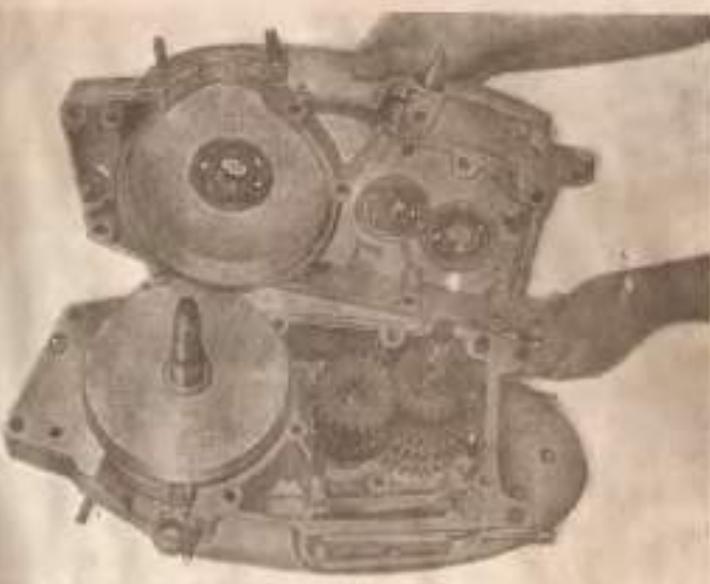
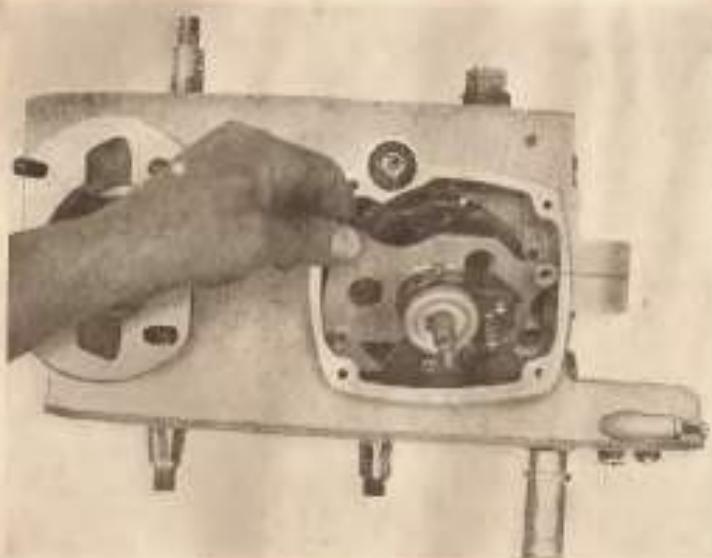


Рис. 27.

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

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

двигателя, демонтаж цилиндра и поршня, демонтаж электропроводки, сцепления, пускового механизма и механизма переключения передач. (Рис. 27.) Соединить кулачки шестерен первой и четвертой передач, благодаря чему устраивается возможность вращения. Затем вывернуть гайку M14×1,5 с левой резьбой, снять звездочку с конуса вала вместе с шестерней привода спидометра при помощи съемника с двумя винтами. Удалить шпонку. Вывернуть болты картера, и после этого можно разжать правый и левый половины картера. Для монтажа картера рекомендуется приобрести специальный монтажный инструмент, поворачиваемый монтажный стенд для картера, и во время монтажных работ уделить большое внимание чистоте. При обратном монтаже следует тщательно промыть в бензине детали, прочистить и смазать маслом кистью в чистом месте. Необходимо обращать большое внимание на чистоту помещения, в котором производится монтаж и на чистоту монтируемых деталей, так как даже невидимые незаоруженным глазом частицы пыли, отложившиеся на поверхности скольжения или на подшипниках, могут преждевременно вызвать износ деталей и заедание.

Разборка привода спидометра: после удаления винтов M8, и также винта закрепления конца гибкого вала можно выдвинуть гибкий вал. Необходимо вынуть шплинт 2 мм, и затем из отверстия корпуса можно вытолкнуть вал червяка.

#### Монтаж коляски

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

Учитывая мощность мотоцикла в 250 см<sup>3</sup>, собственный вес коляски может быть макс. 70 кг. Вторично подчеркивается, что коляску разрешается соединять только с обкатанным мотоциклом. Мотоцикл с коляской, нагруженной в 2 человека + багаж (ок. 20 кг) может развивать скорость 80 км/час. Путевая скорость 70 км/час. До монтажа боковой коляски необходимо заменить малую звездочку с 15 зубьями. Паралельно с этим, если хотим чтобы и спидометр работал правильно при изменяющемся передаточном отношении, следует заменить и валик привода спидометра на 15 зуб.

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

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

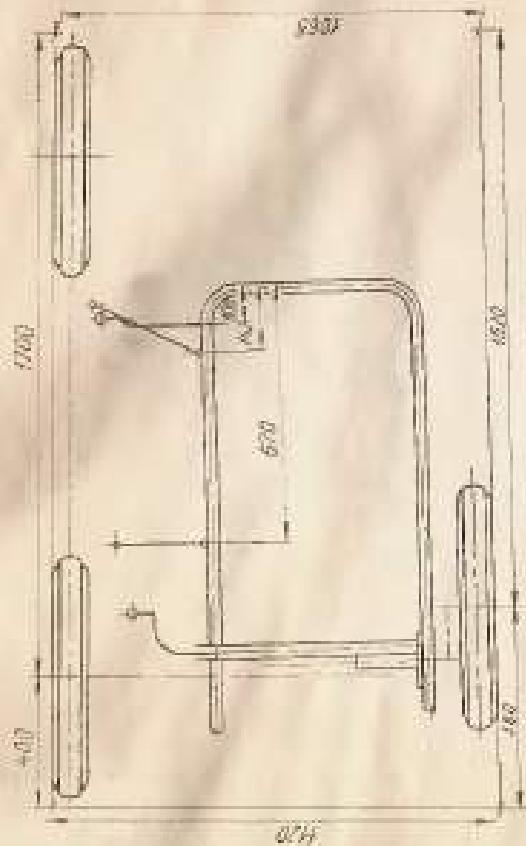


FIG. 28.



FIG. 29.

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

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

### Систематический уход за мотоциклом

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

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

### Определение и ремонт дефектов

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

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

Часы ходки 500 км	При положении счетчиков спидометров										
	1 000 км	200	1 000	2 000	3 000	4 000	5 000	10 000	15 000	20 000	25 000
1. Проверить зазоры колес и коробки передач	x										
2. Сменить масло в коробке передач. Сливать, промывать, заправлять (1,5 л моторного масла)											
3. Прочистить работу стеклоочистителя отрегулировать свободный ход		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
4. Осмотреть свечи зажигания, прократить зажигание		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
5. Сменить свечу зажигания					x		x				
6. На сажающуюся подушку кулаков приводителя колесов полить маслом		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
7. Удалить загар из выпускной системы и цилиндра					x		x	x	x	x	x
8. Прочистить, а возможно сменить воронье крылья		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
9. Протереть и отрегулировать механизм переключения передач				x	x	x	x	x	x	x	x
10. Прочистить, смазать консистентной смазкой центральный синхронизатор		x		x	x	x	x	x	x	x	x
11. Очистить охлаждающий фильтр бензинового крана	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
12. Демонтировать баковый кран, прочистить его, про- мыть бензиновый фильтр	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Число километров 500 км	При показании счетчиков километров							
	1 000 км	5 000	10 000	15 000	20 000	25 000	30 000	
13. Проверить карбюратор и проремонтировать его регуляторы								
14. Примять, смыть подкапотное.	x	x	x	x	x	x	x	x
15. Проверять, отрегулировать полинизионную подвеску рулевого колеса	x	x	x	x	x	x	x	x
16. Смазывать барабаны тормозов	x	x	x	x	x	x	x	x
17. Смазывать маслом радиаторы, сиденья и резину тормозов	x	x	x	x	x	x	x	x
18. Разобрать вращающуюся рукоятку дросселя карбюратора, проверить и смыть ее	x	x	x	x	x	x	x	x
19. Проверять износ шестерен передней пары		x	x	x	x	x	x	x
20. Смазывать масло в задней подвеске и наливать 3 л синтетического масла	x	x	x	x	x	x	x	x
21. Смазывать и отрегулировать приводную мешалку	x	x	x	x	x	x	x	x
22. Проверять давление воздуха в автономной шине	x	x	x	x	x	x	x	x
23. Проверять и смазывать консистентной смазкой подшипники задней оси		x	x	x	x	x	x	x
24. Проверять редукционную втулку под заднего колеса		x	x	x	x	x	x	x

Число километров 500 км	При показании счетчиков километров							
	1 000	5 000	10 000	15 000	20 000	25 000	30 000	
25. Проверять и проремонтировать тормоза								
26. Проверять и в случае необходимости смазывать гидравлические цилиндры	x	x	x	x	x	x	x	x
27. Проверять, смазывать консистентной смазкой вспомогательные колеса						x	x	x
28. Смазывать консистентной смазкой задний тормоз					x	x	x	x
29. Проверять, смазывать консистентной смазкой вспомогательную подвеску задней подвески задней оси					x	x	x	x
30. Проверять напряжение по зажиганию аккумуляторной батареи и генератора электролита, промывать, смазывать консистентной смазкой соединение	x	x	x	x	x	x	x	x
31. Проверять работу приборов электрооборудования	x	x	x	x	x	x	x	x
32. Проверять и в случае необходимости смазывать электрические провода	x	x	x	x	x	x	x	x
33. Проверять и подтягивать все гайки и шайбы	x	x	x	x	x	x	x	x

Прим.	Консистентность	Ремонт:	Прим.	Консистентность	Ремонт:
Двигатель не запускается	Ложного разогревающие контакты	Если все бензина в поплавковой камере, то следует протестить бензиновый кран или же альтернативную часть поплавковой камеры. В противном случае необходимо очистить жиклер	Полосы воздуха	Проверить коробки сцепления, возможно заменить стекло	Проверить коробки сцепления, возможно заменить стекло
	Засорение воздушного фильтра	Демонтировать воздушный фильтр, тщательно промыть его в бензине, и затем прополоскать маслянистым бензином, установить обратно		Между панцирем и картером просачиваются волнистые прокладки между ребрами охлаждения картера забиваются грязью	Подложить ткань, если прополаскаться дрожащее волнистое, то смочить края панциря лаком
	Наресос топлива	После удаления союти зажигания перекрутить пальчиками на пусковую педаль, а затем установить обратно союти		Много выгаза в высоких частях цилиндра, выпускной трубы и глушителя	При помощи отвертки плавно очистить ее грани и плоскость до стыка топливного
	Нес закорот в прерывателе или зажигалке зернистый магнето. Трещина на подшипнике контакта	После плавных прямых гребней отрегулировать зазор прерывателя или провернуть контакт. Демонтировать из двигателя выключной контакт и заменить новым		Система пробуксовывает	Демонтировать выпускную трубу, при соответствующем положении поршня проводить каналы
	Замыкание в свече зажигания	И спущь сборной свечи разобрать и прочистить ее, заменить типом прокладку штекера. Повторить. Повторение не рекомендуется.		Двигатель стучит приблизительно	Надежно застегнуть или пропилить свечу бензином и маслом
	Недогоревая зондировальная катушка	Снять неподвижную часть машины. Сменить катушки зажигания		Чрезмерно большое отключение зажигания	Отрегулировать соответствующий зазор (слабый ход)
	Кабель зажигания пробивает, имеет замыкание	Сменить кабель		Использование масла для смазки	Из бензина получат все гильзы и заправить правильной смесью
	Конденсатор пробкусает	Установить новый конденсатор		Отрегулировать зажигание	Отрегулировать трос, в случае необходимости разобрать, проверить
	Сплит эксклюзивной трубы свечи парогенер	Установить комплектную трубу		Свежими рулевыми салфетками	Понизить давление руля, соответственно предохранять
	Смесь-бензином	В карбюратор устанавливать бензиновый жиклер		В гидравлическом амортизаторе задней подвески мало масла	Демонтировать и снять подвески, залить масло в гидравлические амортизаторные насосы
Двигатель нагревается	Двигатель работает с отставшим зажиганием	Установить соответствующее отставание зажигания (3 мс)	При слабом торможении эффекта без якоря	Тормозные накладки вспахиваются, накладки сорвываются с барабанов	Проверить новые тормозные накладки
				При слабом торможении якоря без якоря	Тормозные накладки движутся впереди колеса, придать барабанам и приводить вращающую колеса

Примеч.	Несправность	Решают	2. Исправление изолированных явлений			
			Примеч.	Несправность	Решают	
Сильный громкий зум из левой головины коротко	Прокраска нить плюсническая, волнистая коротко несетель	Сильно зум изолировано, зумы необидимы	Прикраска без изолированную сеть с масл и залужка изолатор, шарик толщиной 10-15мм	Сильно зумыные или тряпкой	Совсем	
После заложения края заложенная диагональ продолжает работать	Легонько, Калинкин тесто смесь закладывая волнистая изолирователем	Установить зум, соединяющую изолированную чисто 220	Демонтировать изолированную головку, удалить изогоре и зум и в изолированную чисто изолированной головки	Кабель зажимана коротко, отрывается от изолированной или от изолированного изолатора. Быстро зажимают изолированную. После демонтажа изолатора, высушив изолирователем	Сильно	
	В головах изолируя и на головах портят большое отношение изогоре		Демонтировать зум, заменя головки, и зумы обеих регулиру ются контакты, вытачива ют зум, обнуляют	Прижимать снизу 2 провода с лентой в о 35 мкм или изолированной краю	Прикреплять из олицетом, золь-бланкой контакты изолатора. Выполняется контакты изолатора.	Сильно
На изолированных изогоре от изолированного изолатора, при неко взломах изолированного изогоре, зум, сквозь не работает	Акумуляторная батарея разряжена, изолирована изолирователем	Акумуляторная батарея изолирована зарядом, а изогоре отремонтированы, сочи зум, изолируют		Остальной изолированный изолированные изолированной изолированной изолированной изолированной изолированной	Нагнуть или зажимать	
Одновременно с изолированными изогоре, когда изолатор работает, изолирована изолированной изогоре, из дает белого света	В проводке изолированной, в коротко фара, в зажигания фонарь, и изолирована изолированной изолированной	Проверить изогоре, зум изолировать изолированно	На изогоре 2 провода о 35 мкм или сквозь изолированной	Моногоре изолирован так, и замените, или изогоре изолированной изолированной изолированной изолированной	Сильно	
После зумы изолируя остается изолирован изогоре	Параллель трос	Отрывается изолированный изолированные изогоре, если после изолированной изогоре, зум зум, изогоре изолированной изогоре		При изогоре изолирован 2 изогоре изолированы, изогоре изолированы изолированной изолированной изолированной	При изогоре изолирован 2 изогоре изолированы, изогоре изолированы изолированной изолированной изолированной	
Справомер не работает	Нормальная спираль изолированной изогоре, изолирован изолированной изогоре	Прокрасить гидрой изогоре, зум изолированной изогоре		Конденсатор изолирован изолированной изогоре	Сильно	
При сайд изолирован изогоре в ручках, изолированный изогоре в изолированной изогоре	Одна из изолирован изогоре. В изогоре работает изогоре изолированной	Сильно зумыные, изогоре изогоре	Проверять изогоре изогоре изолированной изогоре	Изолировать изолирован изолированной изогоре	Сильно изолирован	
При работе изоли зум, изогоре изолирован изогоре	Изолированные изолирован изолированной изогоре изолированной	Проверяется изогоре изогоре изолированной изогоре	Демонтировать изогоре изогоре изолированной изогоре			
Трещи, шум, трещи из изолированной изогоре	Проверка изолированной	Демонтировать изогоре. Смо вить изолированной	Демонтировать изогоре изогоре изолированной изогоре изогоре			

Примеч.	Нежирность	Ремонт
Двигатель работает только на высоких оборотах и загорается только толчками	На высоких оборотах извергается. Задор и прерыватели приводятся болтами	Отрегулировать.
Зажигание при движении работает с перебоями, в особенности при движении членов отработки	Задор и прерыватель приводятся болтами. Если зажигания перебоями, то фидер смеси нужно снять или отремонтировать бензиновый куполок зажигания	Отрегулировать. Фидер привинтить кильбаки, а также новый фидер смонтировать
Зажигание не горит, работает с перебоями и ляжется. Работают общий зажиганием магнетом. Присоединение к зажиганию проводят на чистой оболочке, при подогревании вынимают из силового блока отдельно провода	Бандаж катушки зажигания снятый, вскоре происходит короткое замыкание	Снять катушку зажигания
Двигатель нельзя остановить замыканием зажигания	Обрыв провода 2 (параллель 2 и 59 перекрестка)	Снять
Фара не горит	Провод зажигания между замком зажигания и оболочкой	Направить
Фара не горит белым светом	Лампа накаливания перегорела	Снять
Несжигание газоходного патрона	Подсунутый зедлом патрон накаливания с темной стекло-оболочкой. Задор патрона имеет насыщенность больше 6 л. Э. ю.	Снять
	Силиконовый напротивитель патрона	Снять
	Автоматический спускательный механизм неподвижности	Перекинуть провода + — на места

## Советы по морожению мотоцикла

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

## Пуск мотоцикла

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

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

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

#### Вождение

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

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

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

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

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

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

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

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

Следует упомянуть и о торможении.

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

Основное правило, пользоваться совместно обеими тормозами так, что передним тормозом осуществляется дополнительное более мягкое торможение. Это подтверждает эффективность заднего тормоза. Важность вышеотмеченного обстоятельства подтверждается приведенными данными:

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

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

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

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

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

Если мотоцикл остается без охраны, то после поворота рули до отказа направо в каждом случае закрывать мотоцикл рулевым замком. На шоссейных дорогах часто приходится преодолевать крутые подъемы и безопасно спускаться по длинным уклонам. До начала кругого подъема всегда следует включить необходимую передачу. Быстро переключение на более низкие передачи мотоцикла, катящегося по кругому уклону, затруднительно даже для

опытных водителей, и еще труднее пуск заново остановившегося двигателя.

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

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

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

## Адреса гарантийных мастерских по ремонту мотоциклов

Для Вашей информации приведены адреса гарантийных мастерских, гарантия в которых действительна для новых мотоциклов, состоящих из новых деталей. Вы можете обратить внимание гарантийного ремонта Вашего мотоцикла в мастерские следующего района, адреса которых мы также приводим.

Адрес мастерской	Наименование	Телефон
1. Москва, проспект Долгорукова, дом 10	Мастерская по ремонту мотоциклов клуба МДСО «Лрудом» г. Москвы Цех № 3 Ленинградка	Ад 9—93—08
2. Ленинград, Котельнический проспект, 9		Г—2—02—01
3. Башкирия, ул. Гайды Усмановского, 79	Башкирская фабрика мотоциклов	30—95
4. Днепропетровск, ул. Кирова, 9	Мастерская по ремонту мотоциклов	52—17
5. Днепр, Пушкинская, Университетская, 6-б	Мастерская по ремонту мотоциклов	
6. Запорожье, Пролетарский пр., ул. 7-го марта, 14	Мастерская по ремонту мотоциклов, моторолинок и велосипедов. Комбинат Металлургическая Автомеханика	
7. Иваново, Пушкинская 21		6 4—69—03
8. Краснодар, Румянцева, ул. Фрунзе		
9. Самара, ул. Академика Карапетова, 17	Мастерская по ремонту мотоциклов в центральном Специальном техническом обслуживании мототранспорта Мотомастерская № 1	3—34—83 2—73—83
10. Петрозаводск, Академическая, 1		
11. Омск, ул. Булгакова, 30		
12. Свердловск, Университетская ул., 49	Автомастерская	
13. Харьков, Паскевичев, 5	Цех № 2 по ремонту мотоциклов в центральном Моторной станции технического обслуживания	3—77—39
14. Минск, ул. Жданова, 1		4—72—83
15. Вильнюс, проспект Красной Армии, 27	Прикладное техническое обслуживание автомобилей	3—52—91
16. Рига, ул. Рижской, 49	Мастерская по ремонту мотоциклов	6—59—13
17. Тбилиси, 201, Колхозная, 14	Мастерская гарантийного ремонта мотоциклов Багратионовский фабрика	16—63
18. Калинин, Авиационная ул., 31	Электромеханический цех	27—13

Адрес мастерской	Наименование	Телефон
19. Волгоград, Калининский район	Механическая мастерская Рекламно-издательства	44—20—42
20. Краснодар, Краснодарский краевой комбинат Металлостроения	Краснодарский комбинат Металлостроения	48—33
21. Ростов-на-Дону, Центральный проспект, 183	Автомастерская	6—41—82
22. Саратов, Астраханский пер., 29	Цех ремонта мотоциклов станции технического обслуживания автомобилей	7—20—24
23. Москва 5—13, Наро-Фоминск, 4	Производственный комбинат автомобилестроения Мастерская только для газового ремонта	5—16—034

По вопросу приобретения запасных частей к мотоциклам лентерского производства после гарантийного срока, Вам следует обращаться только в торговую сеть Всесоюзного пускника мотоциклов, или же заказы направлять в адрес специализированной базы

Площадка г. Москва ЭК-211, Останкинский ш. 8,

при этом обязательно указывая марку и год выпуска приобретенного Вами мотоцикла. Владельцы мотоциклов, проживающих в Москве, обслуживаются специализированным магазином «МотоМоби-тель».

69.0576 -- Tokoro East Knob, Inventory