



МИНИСТЕРСТВО
АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

ЛЬВОВСКИЙ ЗАВОД МОТОВЕЛОСИПЕДОВ

ЛЕГКИЙ МОПЕД МВ-044

ИНСТРУКЦИЯ ПО УХОДУ И ЭКСПЛУАТАЦИИ

ИЗДАТЕЛЬСТВО «КАМЕНЯР» ЛЬВОВ — 1966

Редактор В. Захожий
Техредактор З. Стецкий
Корректор О. Фоменкова

Зак. 3109. Формат 60x84¹/₁₆. Печ. листов 2. Тираж 17.000

Издательство «Камень» Львов — 1966

Нестеровская городская типография Львовского областного управления
по печати, г. Нестеров, Львовской обл., ул. Горького, 8.

ВНИМАНИЮ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЛЕГКИХ МОПЕДОВ

К каждому выпускаемому легкому мопеду модели МВ-044 завод прилагает:

1. Паспорт и гарантийные талоны
2. Паспорт на двигатель
3. Инструкцию по уходу и эксплуатации легкого мопеда
4. Инструкцию по уходу и эксплуатации двигателя
5. Инструмент и принадлежности.

При продаже легких мопедов торгующая организация обязана проставить на паспортах и талонах дату продажи и штамп магазина.

Гарантийный срок исправной работы легкого мопеда при правильной эксплуатации устанавливается на 15 месяцев со дня его продажи. Обмен деталей и узлов, пришедших в негодность до окончания гарантийного срока по вине завода, производится бесплатно при условии возврата на завод одного гарантийного талона и деталей, вышедших из строя.

Обмен деталей и узлов не производится в случае:

- а) если истек гарантийный срок использования легкого мопеда или не предъявлен паспорт, или в паспорте отсутствует штамп магазина с датой покупки.
- б) если легкий мопед вышел из строя по вине владельца в результате несоблюдения правил эксплуатации, небрежного обращения или нанесения повреждений.

Причина поломки устанавливается заводской комиссией по характеру повреждения;

- в) если владелец выслал пришедший в негодность узел некомплектно;

- г) если неисправность или повреждение произошли в результате небрежности транспортировки или хранения.

Качество двигателя гарантируется заводом-изготовителем.

В случае выхода из строя двигателя или отдельных деталей до истечения гарантийного срока следует обращаться в мастерские гарантийного ремонта, адреса которых указаны в инструкции на двигатель Д-5.

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

Розничной продажи легких мопедов и деталей завод не производит.

Запасные части можно приобрести в специализированных магазинах.

Письма с замечаниями, предложениями и посылки просим адресовать:

г. Львов, ул. 1 Мая, 174, з-д Мотовелосипедов, ОТК.

УВАЖАЕМЫЙ ПОТРЕБИТЕЛЬ!

Вы приобрели легкий мопед МВ-044, который своей конструкцией и надежностью эксплуатации удовлетворит все Ваши требования.

Пользуясь легким мопедом, рекомендуем строго соблюдать следующие правила:

1. Езда на легких мопедах по улицам и автомобильным дорогам разрешается лицам не моложе 16 лет. Обучать и обучаться езде на улицах и дорогах запрещается.

2. Не разрешается ездить:

а) без звонка, с ненадежным тормозом, а в темное время суток, кроме того, без зажженной фары спереди и красного отражателя света сзади;

б) по тротуарам и пешеходным дорожкам садов, парков и бульваров;

в) не держась за руль руками, вперегонки, в нетрезвом состоянии, держась за движущиеся транспортные средства;

3. Запрещается перевозить:

а) предметы, которые могут помешать управлению или выступают более чем на 0,5 м вправо или влево;

б) людей (в т. ч. детей).

4. Движение на легких мопедах разрешается только в один ряд и на расстоянии не более 1 м от тротуара или обочины дороги.

Кратковременный выезд за пределы указанной полосы допускается лишь для обгона или объезда препятствий, с соблюдением необходимой осторожности. Поворачивать налево или разворачиваться для движения в обратном направлении на улицах (дорогах) и перекрестках не разрешается. При необходимости повернуть налево или развернуться нужно сойти с легкого мопеда и вести его руками: в городах — рядом с пешеходным переходом, а на дорогах — местах, где наиболее безопасно, соблюдая правила, установленные для пешеходов.

Не забывайте, что легкий мопед становится надежным другом, источником удовольствия лишь при условии добросовестного соблюдения этих правил.

Надеемся, что Вы не оставите без внимания наш дружеский совет.

Желаем Вам проехать много тысяч километров на Вашем легком мопеде.

ВВЕДЕНИЕ

Новый легкий мопед модели МВ-044 — одноместный вид индивидуального транспорта, легкий в управлении, удобный при езде и предназначен для деловых поездок, прогулок и туристских путешествий. Оборудован двухтактным двигателем мощностью 1,2 л. с., имеет телескопическую переднюю вилку, качающуюся заднюю вилку с двумя пружинными амортизаторами, регулируемое по высоте седло и руль. МВ-044 по своим формам отвечает требованиям современной технической эстетики.

Долговечная и безотказная работа легкого мопеда обеспечивается только при внимательном уходе, умелом управлении и соблюдении всех правил эксплуатации, изложенных в инструкциях. Без особой необходимости не следует разбирать узлы двигателя легкого мопеда, так как ненужная разборка и сборка могут нарушить правильное взаимодействие деталей и вызвать их преждевременный износ. В случае необходимости ремонта и отсутствия достаточного опыта следует обращаться в мастерскую по ремонту мотоциклов, мотороллеров и велосипедов.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные

База, мм	— 1150
Низшая точка, мм	— 140
Габаритные размеры, мм	
длина	— 1860
ширина	— 640
высота максимальная	— 1040
Вес (сухой), кг	— 38
Грузоподъемность, кг	— до 100
Максимальная скорость, км/час	— до 40
Эксплуатационный расход топлива на 100 км пути при скорости 25 ÷ 30 км/ч, л	— 2,0

Двигатель

Тип двигателя	— одноцилиндровый, двухтактный, карбюраторный с кривошипно-камерной продувкой
Диаметр цилиндра, мм	— 38
Ход поршня, мм	— 40
Рабочий объем цилиндра, см ³	— 45
Степень сжатия	— 6,0
Направление вращения коленчатого вала	— по часовой стрелке, смотря со стороны магнето
Мощность двигателя при 4500 об/мин, л. с.	— 1,2 ^{+0,2} _{-0,3}
Обороты холостого хода, об/мин	— не более 2600
Охлаждение	— воздушное
Вес двигателя, кг	— 9

Система питания

Емкость топливного бака, л	— 3,8
Тип карбюратора	— поплавковый К-34Б
Топливо	— смесь бензина с маслом в соотношении 20 : 1 (при обкатке 15 : 1)
Тип воздухоочистителя	— сетчатый

Электрооборудование

Система зажигания	— от магнето
Зазор в контактах прерывателя магнето, мм	— 0,3—0,4
Опережение зажигания	— постоянное 3,2—3,5 мм, не доходя до верхней мертвой точки
Свеча (M14×1,25)	— А11У
Зазор между электродами свечи, мм	— 0,5—0,6
Генератор Г-412	— постоянного тока 6 в, с приводом от заднего колеса
Сигнал	— звонок велосипедный
Освещение	— фара ФГ-15

Силовая передача

Сцепление	— фрикционное, двухдисковое, полусухое
Моторная и ножная передача на заднее колесо	— втулочно-роликовой цепью 12,7×7,8
Передаточное отношение ножного привода	— 1,79 : 1
Передаточное отношение от коленчатого вала к ведущей звездочке	— 4,2 : 1
Передаточное отношение моторного привода	— 4,1 : 1

Ходовая часть

Рама	— трубчатая
Облицовка	— металлическая, листовая
Руль	— поворотный, изогнутый в 2-х плоскостях
Подвеска переднего колеса	— телескопическая вилка с пружинными амортизаторами
Подвеска заднего колеса	— рычажная с телескопическими амортизаторами
Седло	— регулируемое по высоте подушечного типа
Размер шин, мм.	— 665×48
Давление в шинах, атм.	— 2
Тормоза:	
переднего колеса	— колодочный
заднего колеса	— тормозная втулка типа «Торпедо»

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЛЕГКОГО МОПЕДА

ПОДГОТОВКА К ВЫЕЗДУ

После распаковки следует удалить с легкого мопеда консервацию (смазку). Смазку с наружных поверхностей следует удалять мягкой тряпкой, слегка смоченной в керосине, после чего протереть сухой ветошью. При расконсервации и дальнейшей эксплуатации необходимо тщательно оберегать резиновые детали от попадания на них керосина, бензина и автола, а также следить за тем, чтобы не повредить лакокрасочное покрытие.

При помощи комбинированного ключа ослабить затяжной болт руля, руль установить в правильное положение на желаемую высоту и затянуть болт.

Перед выездом необходимо произвести наружный осмотр

легкого мопеда, чтобы убедиться в его исправности, а также проверить надежность закрепления всех болтов и соединений. Особое внимание следует обращать на закрепление переднего и заднего колес, двигателя, крепления руля, седла, каретки и педалей.

Необходимо проверить состояние шин, надежность торможения, натяжение цепей, отсутствие люфтов в подшипниках передней вилки, педалях, биение ободьев колес и устранить замеченные неисправности.

Проверить наличие топлива в баке, если нужно, пополнить бак горючим. При заправке соблюдать чистоту, так как грязь, ворсинки и другие посторонние примеси, попавшие с топливом в бак, могут засорить проходное отверстие бензокраника, карбюратор и явиться причиной вынужденной остановки в пути.

Топливную смесь для двигателя надо готовить из 20 частей автобензина А-66 или А-72, А-74, А-76 ГОСТ 2084-56 и одной части автола АКп-10 — летом и АКп-6 — зимой. Допускается применение масла с присадками АКп-9,5 — летом и АСп-5 — зимой.

При пробеге первых 200 км топливную смесь готовить из 15 частей бензина и одной части автола.

Топливная смесь должна быть обязательно однородной, для чего последнюю необходимо приготовить в отдельном чистом сосуде, тщательно перемешать и залить в бачок.

Во время заправки нужно следить, чтобы краник топливного бака был закрыт.

Во всех случаях заливку в бачок следует производить через воронку с мелкой сеткой.

При заправке не курить и не допускать переливания топлива.

При работе с этилированным бензином нужно соблюдать особую осторожность, не допускать течи, испарения бензина в помещении, не мыть руки бензином, так как он имеет ядовитые свойства. Езда на чистом бензине без смеси с автолом приводит к выходу из строя двигателя и категорически воспрещается.

Проверить давление в шинах, и, если нужно, подкачать их. Давление считается достаточным, если при сидящем ездоке вдавливание шины колеса составляет около 6 мм. Сильно накачанная шина вызывает излишнюю тряску легкого мопеда.

ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ

Убедившись в нормальном техническом состоянии легкого мопеда, можно произвести запуск двигателя.

Запуск двигателя производить в следующей последовательности:

а) повернуть корпус воздухоочистителя до прикрытия окон (по часовой стрелке, смотреть с переднего торца);

б) открыть кран топливного бака;

в) нажать 1—2 раза на кнопку утопителя карбюратора. (При запуске прогретого двигателя нажимать на кнопку утопителя не нужно);

г) выключить сцепление, поставив рычаг ручки управления сцепления на защелку;

д) сесть на легкий мопед, разогнать его при помощи педалей и плавно, но быстро включить сцепление (освободив от фиксатора рычаг управления сцеплением), одновременно увеличить подачу топлива, повернув ручку газа «на себя». Вращение педалями надо прекратить после выхода двигателя на устойчивую работу.

Если двигатель начал работать, корпус воздухоочистителя повернуть до открытия окон. В холодное время после запуска двигателя прогреть на малых оборотах в течение 1—2 минут при закрытом воздухоочистителе.

При запуске в теплое время прогретого двигателя не следует закрывать окна воздухоочистителя.

Если двигатель не запускается, необходимо проверить поступление горючего в карбюратор, состояние запальной свечи (на электроде свечи не должно быть капель топлива или нагара) и исправность цепи зажигания.

ПРАВИЛА ВОЖДЕНИЯ

Управление двигателем при езде заключается в регулировании водителем скорости передвижения поворотом ручки управления дроссельной заслонкой.

При повороте ручки «на себя» скорость легкого мопеда увеличивается за счет поступления в цилиндр большего количества горючей смеси, а при повороте «от себя» скорость уменьшается.

Включение и выключение сцепления следует производить плавно.

Во время кратковременной остановки необходимо выключить

сцепление и перевести двигатель на обороты холостого хода.

Дальнейшее движение легкого мопеда начинать педалями, а затем, плавно отпуская ручку сцепления и прибавляя газ, прекратить вращение педалями. Не допускается езда без воздухоочистителя. Не рекомендуется длительная езда (более 10 минут) при полностью открытой дроссельной заслонке.

Наиболее экономический режим работы двигателя соответствует скорости $20 \div 25$ км/ч.

ТОРМОЖЕНИЕ И ОСТАНОВКА

Остановку легкого мопеда в конце поездки или при переходе на ножной привод производят следующим образом:

1. Повернуть ручку дроссельной заслонки «от себя» до достижения минимально устойчивых оборотов двигателя и выключить муфту сцепления.

2. Затормозить при помощи педалей и ручного тормоза и остановить двигатель плавным включением муфты сцепления.

Лучший тормозной эффект получается, когда при торможении колесо еще продолжает вращаться. Поэтому при торможении не следует допускать, чтобы колесо шло «юзом», особенно по мокрой или скользкой дороге, где возможен занос легкого мопеда.

В исключительных случаях торможения необходимо повернуть ручку управления дроссельной заслонкой «от себя» до упора и затормозить обоими тормозами, причем передний тормоз включается в работу после заднего.

Запрещается останавливать двигатель снятием со свечи концевика провода высокого напряжения.

Остановку двигателя, работающего на оборотах холостого хода, без движения легкого мопеда, т. е. с выключенной муфтой сцепления и при положении ручки управления дроссельной заслонкой «от себя» до упора, произвести плавным включением муфты сцепления.

После остановки двигателя нужно закрыть топливный краник.

С целью устранения запаха бензина при домашнем хранении легкого мопеда остановку двигателя производить закрытием топливного краника, с выработкой топлива из карбюратора.

Обкатка производится при пробеге первых 500 км на следующих режимах эксплуатации:

1. При первых 200 км пробега скорость движения не должна превышать 20 км/ч при этом топливо должно состоять из 15 частей бензина и одной части автoла.

2. На последующих 300 км пробега скорость не должна превышать 30 км/ч. По дорогам с булыжным покрытием скорость езды не должна превышать 15—20 км/ч.

3. Через каждые 250 км пробега необходимо слить отстой из картера двигателя через специальное отверстие.

4. При обкатке следует избегать езды по тяжелым дорогам, грязи, песку, подъемам и т. д., чтобы не перегружать двигатель.

После пробега первых 500 км топливная смесь должна состоять из 20 частей бензина и одной части автoла.

НАСТАВЛЕНИЕ ПО УХОДУ И РЕГУЛИРОВКЕ

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

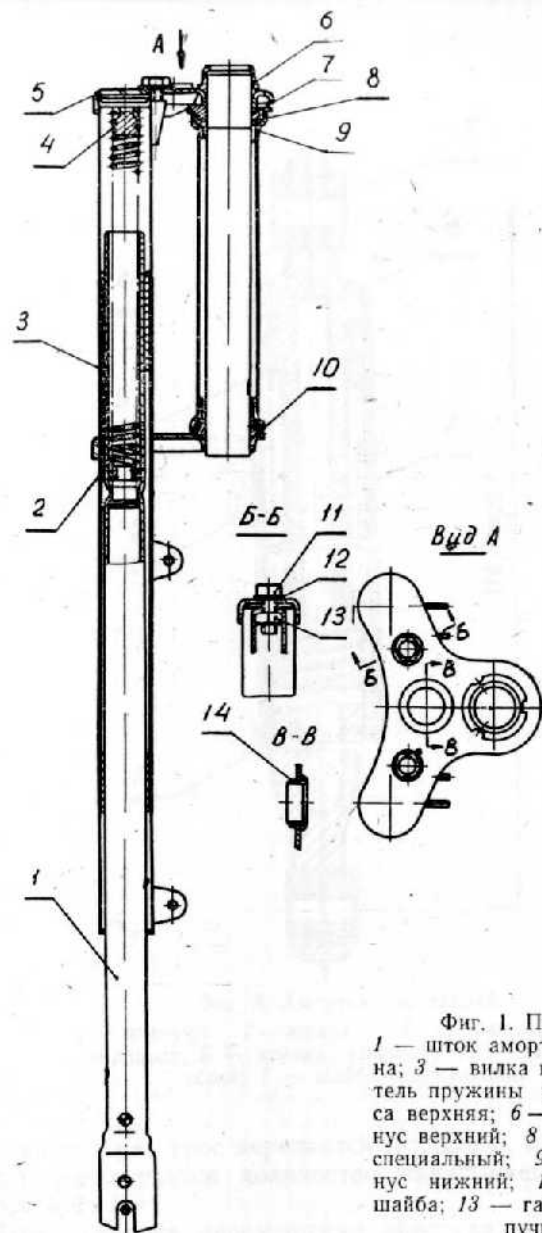
Рама легкого мопеда трубчатая сварная с облицовкой из стального листа.

Передняя вилка (фиг. 1) закреплена в головной трубе рамы и вращается на двух радиально-упорных шарикоподшипниках. Передняя вилка телескопическая с пружинными амортизаторами — предельно проста и надежна в эксплуатации. Полный рабочий ход переднего колеса 60 мм.

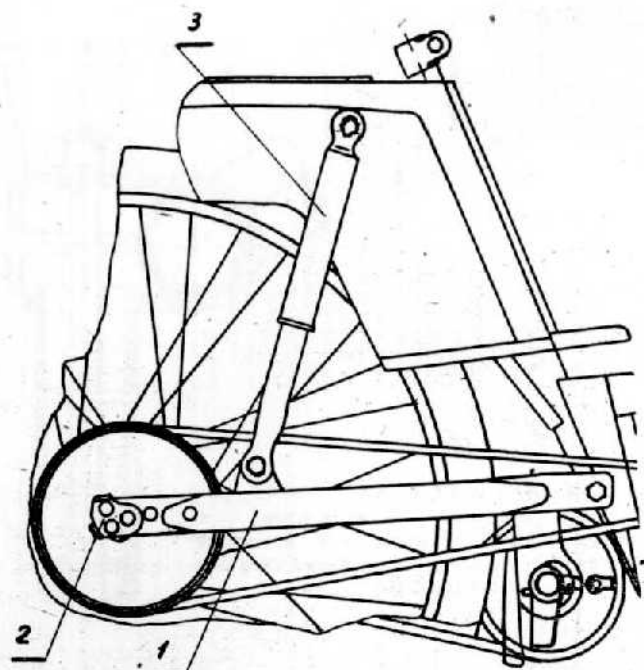
Подвеска заднего колеса (фиг. 2) осуществлена качающейся вилкой поз. 1 с двумя пружинными амортизаторами (фиг. 3). Ход заднего колеса — 50 мм.

РУЛЬ

Руль (фиг. 4) ставится на наиболее удобной для езды высоте. Для регулировки его по высоте необходимо отвернуть болт 3 на 3—4 оборота и, положив плашмя на головку болта гаечный ключ, ударить ладонью руки по ключу.



Фиг. 1. Передняя вилка.
1 — шток амортизатора; 2 — пружина; 3 — вилка передняя; 4 — держатель пружины верхний; 5 — траверса верхняя; 6 — контргайка; 7 — конус верхний; 8 — шарикоподшипник специальный; 9 — чашка; 10 — конус нижний; 11 — болт М8; 12 — шайба; 13 — гайка М8; 14 — втулка пучка тросов.



Фиг. 2. Подвеска заднего колеса.

1 — вилка задняя; 2 — сектор; 3 — амортизатор.

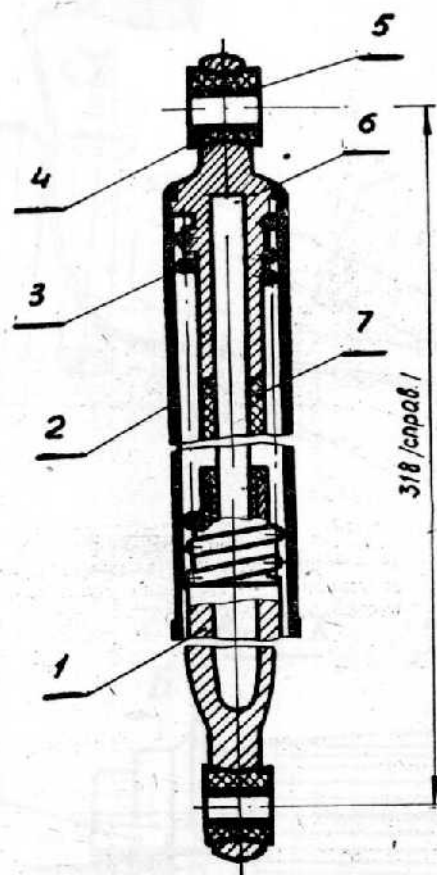
При опускании болта руль будет освобожден. Для облегчения установки производится попеременное поворачивание руля вправо и влево. На желаемой высоте руль вновь закрепляется затягиванием болта 3.

УПРАВЛЕНИЕ ДРОССЕЛЕМ

При правильно отрегулированном управлении дроссель должен свободно перемещаться вверх и вниз, обеспечивая полное открытие воздушного канала.

Управление дросселем (фиг. 5) состоит из корпуса ручки 1, надетой на трубку руля и закрепленной винтом 3, троса с оболочкой 4, регулировочных винтов 5 и рукоятки газа 2.

Трос закреплен одним концом к рукоятке, вторым концом соединяется с дроссельной заслонкой. При повороте рукоятки

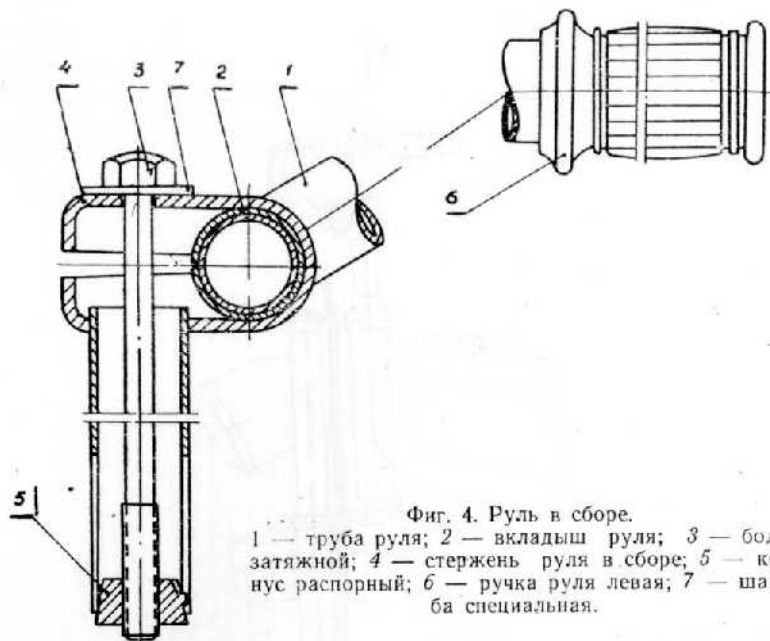


Фиг. 3. Амортизатор задний.

1 — корпус; 2 — кожух; 3 — пружина; 4 — вкладыш; 5 — втулка упорная; 6 — головка в сборе; 7 — шайба специальная.

движение через трос передается дросселю, перемещением которого регулируется количество засасываемой в двигатель горючей смеси.

При проверке перемещения дросселя карбюратора следует вывернуть воздухоочиститель из карбюратора и, вращая ручку управления, наблюдать в воздушный патрубок за перемещением дросселя. При правильно отрегулированном уп-



Фиг. 4. Руль в сборе.

1 — труба руля; 2 — вкладыш руля; 3 — болт затяжной; 4 — стержень руля в сборе; 5 — конус распорный; 6 — ручка руля левая; 7 — шайба специальная.

равлении дроссель должен свободно перемещаться вверх и вниз, обеспечивая полное открытие и закрытие воздушного канала.

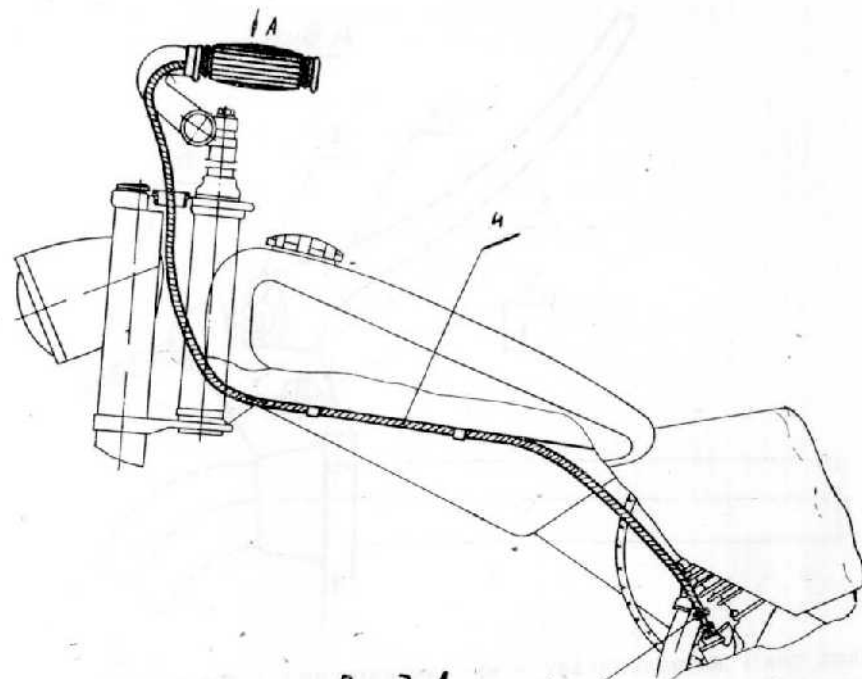
Закончив проверку перемещения дросселя, навернуть на место воздухоочиститель и затянуть ключом.

УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕДНИМ ТОРМОЗОМ (фиг. 6)

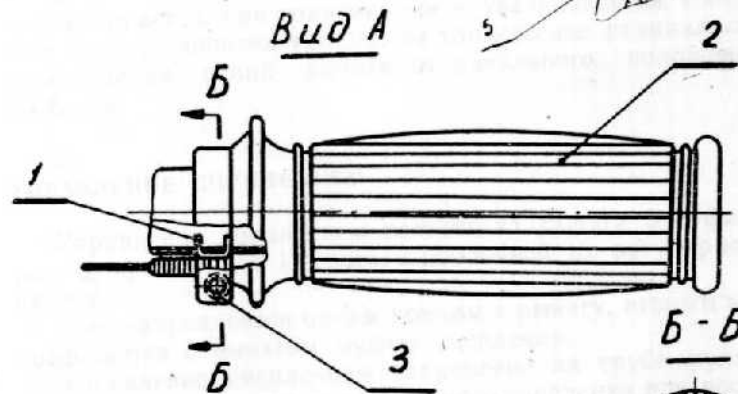
Рычаг управления 4 укреплен шарнирно на оси 2. При нажатии на рычаг перемещается трос 6 и поворачивается тормозной рычаг 11 с кулаком.

При повороте кулачка раздвигаются колодки, накладки колодок прижимаются к внутренней поверхности тормозного барабана. Возникающий при торможении крутящий момент воспринимается рычагом, соединенным с передней вилкой.

Для регулировки натяжения троса предусмотрен специальный штуцер 9. При вывинчивании винта свободный ход рыча-



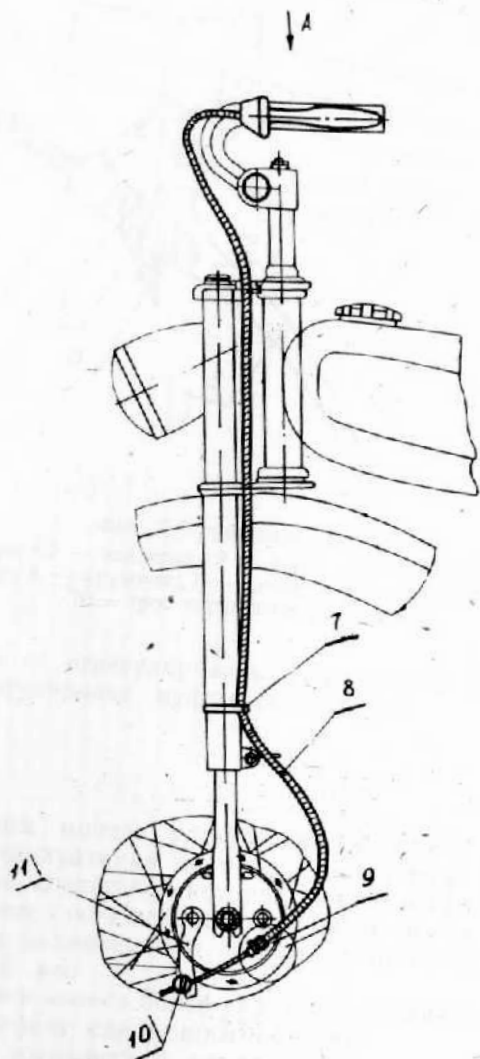
Вид А



Фиг. 5. Управление дросселем.

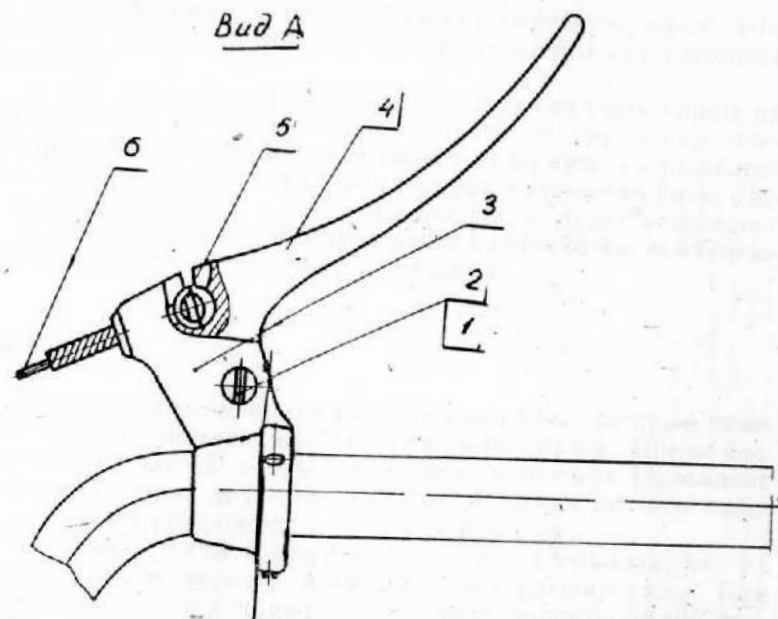
1 — корпус ручки; 2 — рукоятка газа; 3 — винт; 4 — трос с оболочкой; 5 — регулировочные винты.





Фиг. 6. Установка привода тормоза переднего колеса.

- 1 — гайка М5; 2 — ось М5×18; 3 — кронштейн; 4 — рычаг управления; 5 — шайба упорная; 6 — трос переднего тормоза.
7 — поясок крепления троса; 8 — оболочка троса; 9 — штуцер; 10 — валик рычага; 11 — тормозной рычаг.



га уменьшается, при ввинчивании — увеличивается. Винт должен быть установлен так, чтобы торможение начиналось при перемещении конца рычага от начального положения на 4 ± 6 мм.

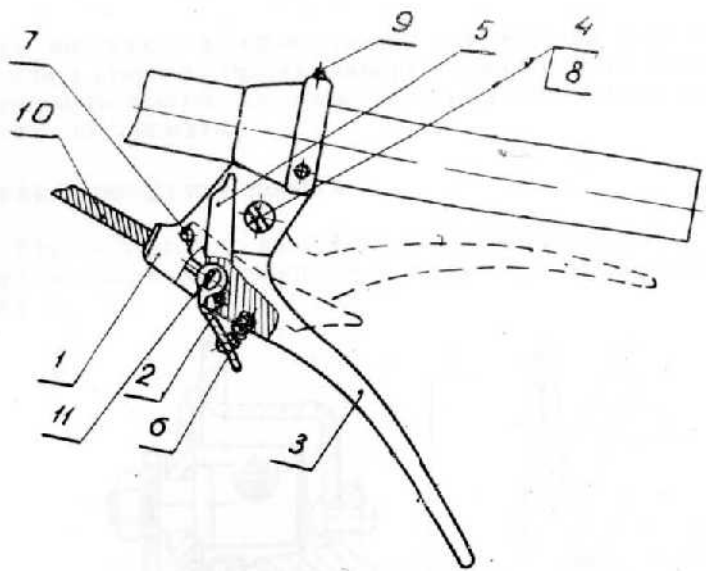
УПРАВЛЕНИЕ СЦЕПЛЕНИЕМ

Управление сцеплением состоит из рычага 3 с фиксатором 5, кронштейна 1, троса с оболочкой 10, регулировочных винтов.

Трос закрепляется одним концом к рычагу, вторым концом соединяется с рычагом муфты сцепления.

Управление сцеплением закреплено на трубе руля винтом. У нормально отрегулированного сцепления при постановке рычага ручки сцепления на фиксатор заднее колесо должно свободно проворачиваться.

При нажатии на рычаг перемещается трос, связанный с рычагом, тем самым выключая муфту сцепления. В случае, если муфта сцепления пробуксовывает или не выключается,



Фиг. 7. Управление сцеплением.

1 — кронштейн; 2 — заклепка; 3 — рычаг управления; 4 — ось М5×18;
5 — фиксатор; 6 — пружина; 7 — штифт; 8 — гайка М5; 9 — винт М5;
10 — трос управления сцеплением.

необходимо ее отрегулировать. (Инструкция Д5, глава VI, раздел «Регулировка муфты сцепления»).

КОЛЕСА

На легком мопеде установлены колеса с 36 спицами. В начале эксплуатации возможно ослабление натяжки отдельных спиц, следствием которого явится искривление обода. При вращении такой искривленный обод «бьет». Биение ободов колес в радиальном и осевом направлении не должно превышать 2 мм.

При биении колеса более указанной величины необходимо устранить дефект следующим образом:

- снять покрышку с камерой;
- определить с помощью мела места биения обода;
- при боковом биении в месте наибольшего биения ниппельным ключом ослабить спицы, а с противоположной сторо-

ны (закрепленные на другом фланце) подтянуть, после чего проверить обод на биение и в случае необходимости повторить операцию;

г) для устранения радиального биения ослабить спицы на диаметрально противоположной стороне от наружного наибольшего биения обода, затем колесо повернуть на полоборота и в месте биения натянуть такое же количество спиц. Делать это нужно до тех пор, пока биение не будет устранено;

д) после подтяжки нужно спилить напильником выступающие концы спиц заподлицо с ниппелями.

ШИНЫ

Легкий мопед имеет пневматические шины, которые смягчают толчки, вызываемые неровностями дороги. Шина состоит из трех частей: покрышки, камеры и вентиля. Правильно накачанная шина улучшает ходовые качества легкого мопеда и снижает утомляемость водителя при езде.

Накачивая шины в жаркий день, надо учитывать, что на солнце они нагреваются и воздух в них расширяется. При этом чрезмерно накачанная шина может лопнуть: зимой наоборот — накачивать шины в комнате перед поездкой надо сильно, т. к. на морозе воздух сжимается и давление в них падает.

В целях равномерного износа резины на покрышках заднего и переднего колес по истечении некоторого времени рекомендуется поменять их местами, заднюю покрышку поставить на переднее, а переднюю — на заднее колесо.

Для устранения трения при езде между камерой и покрышкой, которое приводит к преждевременному износу камеры, рекомендуется периодически снимать покрышки и приподнимать тальком камеры по всей поверхности.

Шины должны держать заданное давление.

Если на слух не удастся найти место утечки воздуха, то накачанную камеру следует погрузить в воду.

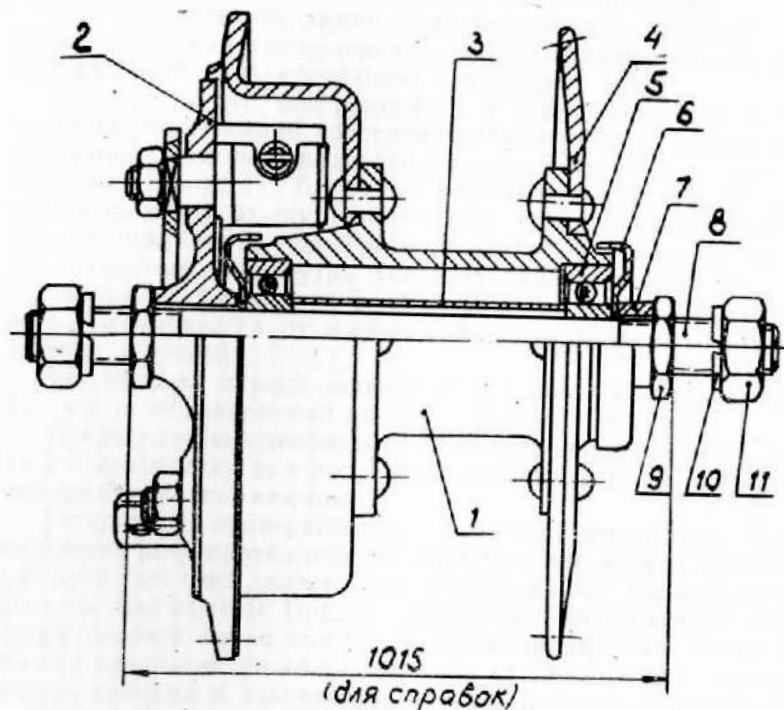
Воздушные пузырьки укажут место выхода воздуха.

Место повреждения необходимо промыть чистым бензином и зачистить напильником или наждачной шкуркой. В случае отсутствия специальных заплат следует вырезать из резины заплату соответствующей величины, промыть ее бензином и зачистить. Затем поврежденное место камеры и заплату смазать резиновым клеем так, чтобы смазанная поверхность ка-

меры выступала за края заплаты примерно на 1 см. Через 10 минут вторично смазать камеру и заплату клеем и дать им подсохнуть, а затем, наложив заплату на поврежденное место, плотно ее прижать.

ВТУЛКА ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА

Втулка переднего колеса (фиг. 8) смонтирована на стандартных шарикоподшипниках 5 и имеет тормоз колодочного типа 2.



Фиг. 8. Втулка переднего колеса.

1 — ступица переднего колеса; 2 — тормоз; 3 — втулка распорная; 4 — фланец; 5 — подшипник; 6 — шайба пылезащитная; 7 — втулка упорная; 8 — ось ступицы; 9 — контргайка; 10 — шайба; 11 — гайка 1М10.

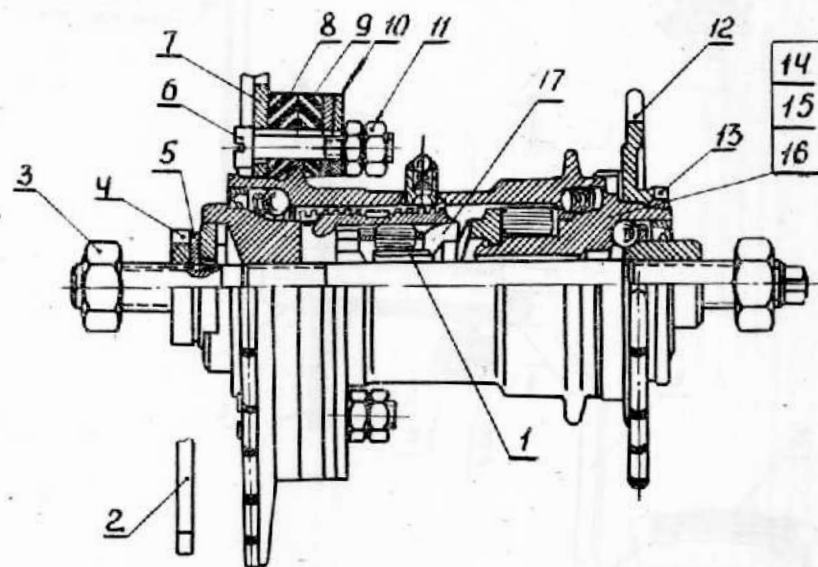
Безопасность езды в большой степени зависит от исправности тормозов, поэтому необходимо систематически контролировать их состояние. Трос управления тормозом в процес-

се эксплуатации постепенно вытягивается, а фрикционные накладки тормоза изнашиваются и работа тормоза ухудшается. Для регулировки натяжения троса предусмотрен специальный винт (фиг. 6).

ВТУЛКА ЗАДНЕГО КОЛЕСА

На заднем колесе легкого мопеда установлена велосипедная втулка (фиг. 9), обладающая свободным ходом и тормозным устройством, которое смонтировано внутри ее корпуса.

При помощи втулки заднего колеса осуществляются следующие циклы работы:



Фиг. 9. Втулка заднего колеса.

1 — ролик; 2 — тормозной рычаг; 3 — гайка; 4 — контргайка; 5 — шайба; 6 — винт М6х1; 7 — зубчатка Z=41; 8 — прокладка внутренняя; 9 — прокладка наружная; 10 — сегмент; 11 — гайка М16х1; 12 — зубчатка Z=19; 13 — контргайка; 14 — правый ведущий конус; 15 — чашка; 16 — ведущие ролики; 17 — тормозной конус.

1. Свободный ход и езда с двигателем. Движение легкого мопеда происходит без вращения педалей и соответствен-

но без вращения ведущего конуса 14. Вращается только корпус на шариках. Остальные детали неподвижны.

2. Работа втулки при педалировании. При нажиме ноги на педаль в направлении движения легкого мопеда приводится во вращение ведущий конус. Ведущий конус 14 поворачивается относительно конуса 17 до момента заклинивания ведущих роликов 16 между его фасонными поверхностями и внутренней цилиндрической поверхностью корпуса. С этого момента названные детали вращаются совместно.

3. Торможение педалями. Торможение происходит при нажатии на педали в направлении, обратном движению легкого мопеда. При этом происходит следующее:

Ведущий конус, поворачиваясь в обратном направлении, через ведущие ролики поворачивает чашку 15, которая своими торцевыми и винтовыми зубьями увлекает в ту же сторону тормозной конус 17. Тормозная втулка при этом расклинивается до упора во внутренние стенки корпуса. Возникающий при торможении крутящий момент втулка воспринимает своими отогнутыми во внутрь усиками, входящими в торцевой паз большого тормозного конуса 17. Последний, в свою очередь, удерживается от поворота рычагом тормоза 2, соединенным с рамой.

Регулировка втулки заднего колеса производится поворотом оси за ее квадратный конец с помощью ключа.

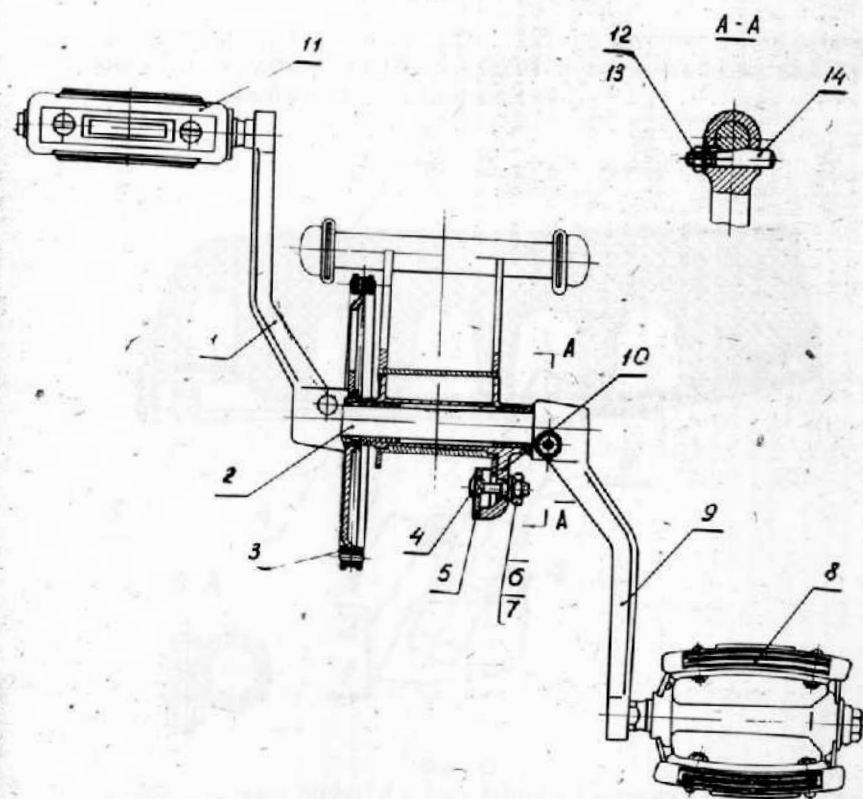
Предварительно необходимо отпустить обе крепежные гайки 3 и контргайку 4, а после регулировки снова их затянуть, придерживая ось ключом.

Регулировка проверяется после затяжки контргайки. Правильность регулировки определяется тем, что колесо при снятой моторной цепи должно само поворачиваться под действием веса вентиля камеры. При этом не должно быть никакой ощутимой боковой качки колеса. В случае ослабления затяжки болтов крепления большой зубчатки втулки, следует их подтянуть гайками и законтрить. Затяжка должна быть равномерной, и биение зубчатки в осевом и радиальном направлении относительно оси колеса не должно превышать 1 мм.

КАРЕТКА

Каретка (фиг. 10) — качающегося типа, расположена в эксцентрик 10, который служит для натяжения цепи ножного привода. Вал каретки 2 вращается на подшипниках скольжения из капрона. Применение подшипников скольжения обес-

печивает безотказную работу каретки. Шатуны 1—9 крепятся на валу клиньями 14. Забивать или выбивать клинья следует молотком, через прокладку из мягкого металла или твердой породы дерева, с целью предохранения резьбы клина от повреждения. С противоположной стороны шатун следует подпереть через мягкую прокладку каким-либо тяжелым предметом. Вал каретки должен вращаться легко, без качки и заеданий.

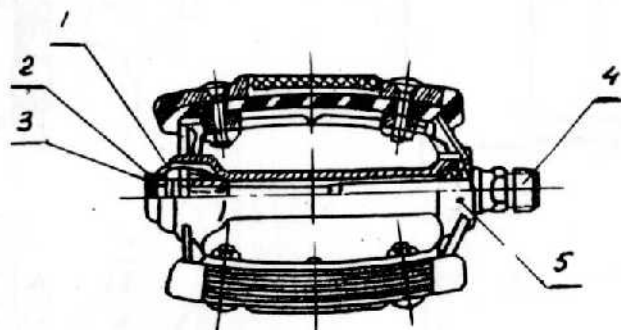


Фиг. 10. Установка ножного привода.

1 — шатун правый; 2 — вал каретки; 3 — цепь П-1 ГОСТ 3609-52; 4 — болт специальный; 5 — серьга; 6 — гайка М8×1; 7 — шайба; 8 — педаль левая; 9 — шатун левый; 10 — эксцентрик в сборе; 11 — педаль правая; 12 — гайка М6; 13 — шайба 6; 14 — клин шатуна.

ПЕДАЛИ

Регулировка подшипников педалей (фиг. 11) производится вращением конусов 1, для чего предварительно отвертывается колпачок 2, контргайка 3 и снимается шайба. Проверка враща-



Фиг. 11. Педаль.

1 — конус; 2 — колпачок; 3 — контргайка; 4 — ось; 5 — корпус.

щения педали производится после постановки на место шайбы и затяжки контргайки. По окончании регулировки колпачок завинчивается. Оси педалей имеют резьбу для ввинчивания в шатуны:

правая — правую
левая — левую резьбу.

БОКОВОЙ УПОР

Для стоянки легкого мопеда на нижней части рамы установлен боковой упор, занимающий при движении горизонтальное положение.

ЦЕПИ

Регулировка натяжения моторной цепи осуществляется перемещением заднего колеса (см. фиг. 2 поз. 2), при этом следует отпустить гайки крепления заднего колеса.

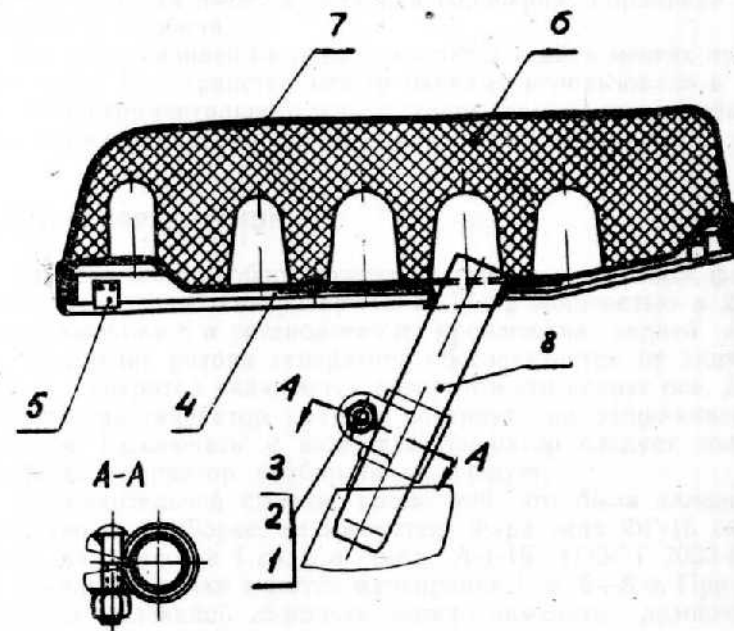
Регулировка цепи ножного привода осуществляется перемещением эксцентрика (см. фиг. 10 поз. 10) и фиксируется болтом с гайкой (см. фиг. 10 поз. 4,6).

Нормально натянутая цепь при нажатии на нее в средней части должна иметь прогиб 10—15 мм.

При большом провисании цепи следует укоротить ее, сняв два звена. Для снятия цепи следует раскаты пружину замка отверткой, конец которой вставляют в прорезь замка и разводят замок. После снятия замка цепь легко разъединяется.

СЕДЛО

Для регулировки седла (фиг. 12) по высоте ослабляется гайка 2 и седлодержатель 8 ставится на желаемую высоту, после чего необходимо затянуть гайку.

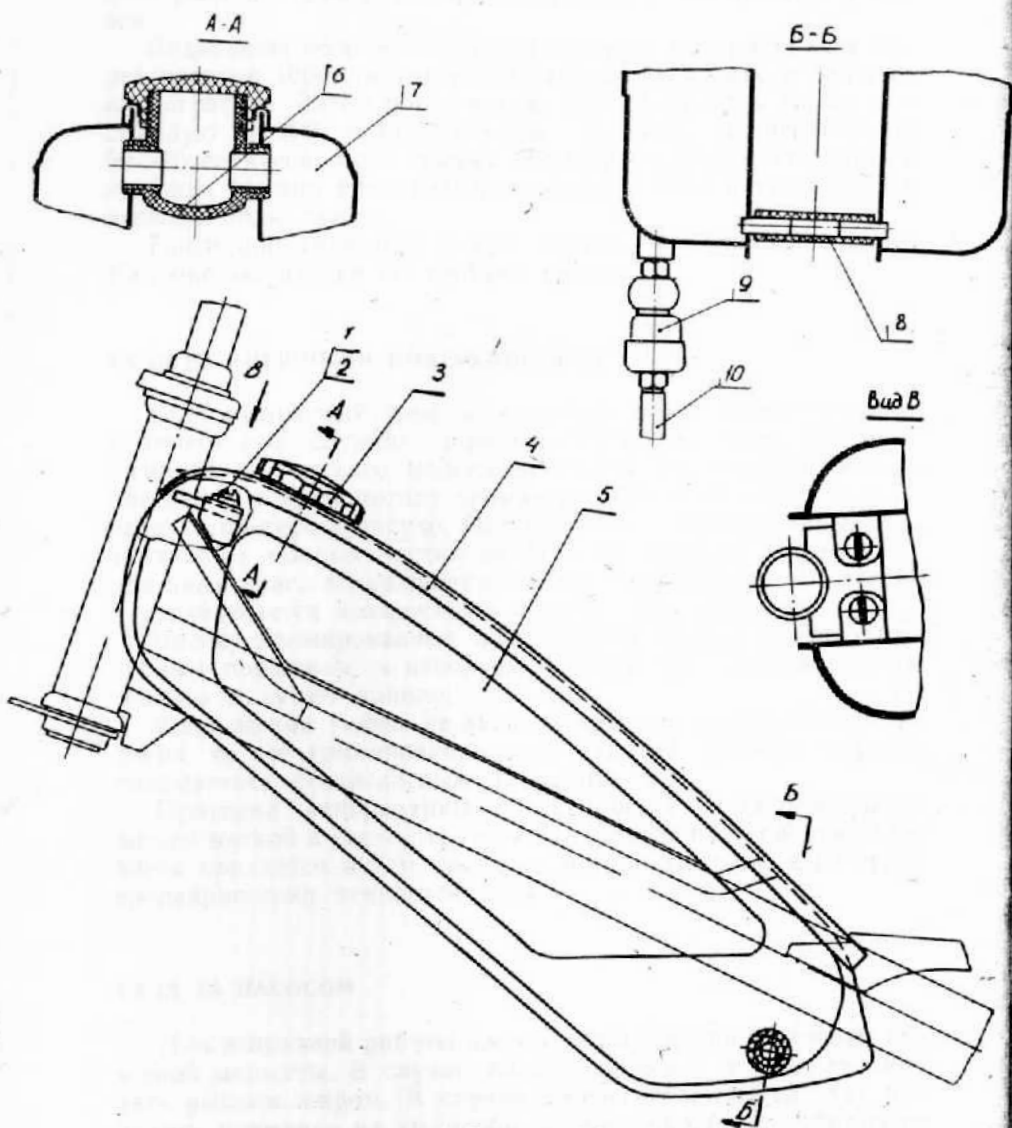


Фиг. 12.

1 — шайба; 2 — гайка М10х1; 3 — болт М10х40; 4 — седло в сборе; 5 — скобка; 6 — подушка седла; 7 — покрывка.

Перестановка туго сидящего в раме седлодержателя облегчается путем попеременного поворачивания седла вправо и влево.

Длина находящейся в раме части седлодержателя не должна быть меньше 50 мм.



Фиг. 13. Топливный бак.

- 1 — винт М6×14; 2 — шайба; 3 — пробка бензобака; 4 — накладка; 5 — корпус бензобака левый.
6 — горловина бензобака; 7 — корпус бензобака правый; 8 — трубка;
9 — кран-отстойник; 10 — трубка.

СИСТЕМА ПИТАНИЯ

В систему питания двигателя входят: топливный бак с пробкой, топливный краник, карбюратор, топливопровод и карбюратор с воздухофильтром.

ТОПЛИВНЫЙ БАК

Топливный бак (фиг. 13) состоит из двух бачков, соединенных между собой трубкой из полиэтилена. Сами бачки изготовлены из листовой стали. Емкость бачков 3,8 л. В верхней части бачка имеется заливная горловина. Горловина закрывается пробкой.

Бачок установлен на раме и крепится в двух местах кронштейнами. Пространство между бачками использовано в качестве инструментального ящика, закрываемого сверху крышкой, служащей одновременно декоративной деталью.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

Система электрооборудования состоит из генератора, фары и электропровода. Генератор типа Г-412 мощностью в 2 вт и напряжением 6 в установлено на кронштейне задней вилки. Вращение ротора генератора обеспечивается от заднего колеса. Генератор включается поворотом его вокруг оси. Для выключения генератор следует повернуть до защелкивания собачки. Выключать и включать генератор следует только вручную. Генератор разбирать не следует.

Дополнительной смазки, кроме той, что была заложена при заводской сборке, не требуется. Фара типа ФГ-15 снабжена лампочкой в 1 св. 6 в типа А-1-16 (ГОСТ 2023-50), на цоколе лампочки имеется маркировка 1 св. 6—8 в. При отсутствии указанной лампочки можно заменить лампочкой № 14 (ГОСТ 2204-52) с маркировкой (6,3 в 0,23 а).

СМАЗКА

Подшипники передней и задней втулок, передней вилки заполняются при сборке густой смазкой и готовы к эксплуатации после выпуска с завода. Возобновление смазки во всех упомянутых подшипниках в условиях умеренного климата достаточно производить через каждые 500 км пробега, но не реже од-

ного раза в сезон, а в жарких местностях — дважды в сезон.

Педальную цепь по окончании сезона, а моторную цепь через каждые 1000 км снять и тщательно промыть в бензине или керосине. Затем погрузить на 10—15 минут в смесь; состоящую из 95% солидола и 5% графита, подогретую до 60—70 градусов. Если графит отсутствует, применять чистый солидол. Можно производить проварку цепи в техническом вазелине или автале.

После проварки цепь вынуть и дать стечь лишней смазке. Капроновые втулки не требуют смазки.

УХОД ЗА ВНЕШНИМИ ПОВЕРХНОСТЯМИ

Систематический уход за окраской и гальванопокрытием удлиняет срок службы поверхностей и сохраняет хороший внешний вид легкого мопеда во время эксплуатации. После поездки в мокрую погоду хромированные поверхности всегда следует протереть насухо. Оставление на хромированных поверхностях мокрых частиц песка и грязи ведет к тому, что под ними влага задерживается более продолжительное время и увеличивается возможность образования ржавчины.

Чистку хромированных поверхностей можно производить зубным порошком, в небольшом количестве наносимым на мягкую и сухую тряпку.

Если легкий мопед не эксплуатируется продолжительное время, то все хромированные поверхности должны хорошо смазываться бескислотным вазелином.

Протирка лакированных поверхностей должна производиться мягкой и чистой тряпкой. Лакированным поверхностям блеск придается путем протирки мягкой тряпкой, в которую предварительно втирается воск.

УХОД ЗА НАСОСОМ

Для исправной работы насоса весьма важно состояние кожаной манжеты. В случае высыхания кожи ее следует смазать рыбьим жиром. В случае замены манжеты следует обратить внимание на то, чтобы ее донышко было обращено к ручке насоса, а внутренняя сторона кожи располагалась снаружи.

ХРАНЕНИЕ ЛЕГКОГО МОПЕДА

При постановке легкого мопеда на длительное хранение (например на зиму) следует предохранить от ржавления все гальванически покрытые поверхности. Для этой цели необходимо смазать его тонким слоем смазки. Можно рекомендовать применение солидола, предварительно разогретого.

Не следует хранить легкий мопед в сыром помещении. Также не следует использовать для хранения помещение с резко меняющейся температурой, т. к. конденсирующая на металле влага будет вызывать появление ржавчины.

ВНИМАНИЮ ТОРГУЮЩИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Завод гарантирует потребителю качество своих легких мопедов только при определенных условиях их хранения в магазинах и на складах.

Легкие мопеды должны храниться в помещении, предохраняющем их от атмосферных осадков.

Не допускается хранение в одном помещении с химически активными или пылящими веществами, а также более чем двухрядная установка ящиков с легкими мопедами один на другой.

Завод гарантирует качество покрытия при упомянутых выше условиях хранения в течение 6 месяцев со дня отгрузки с завода.

При продаже легких мопедов торгующие организации обязаны:

Удалить консервацию, поставить на место все снятые на время транспортировки детали и узлы. Затянуть или отрегулировать все соединения, разобранные на время транспортировки. Сделать соответствующие отметки в паспортах и гарантийных талонах легких мопедов и двигателя, заверив их подписью и печатью, обратить внимание покупателя на содержание раздела «Внимание владельцев легких мопедов» и информировать его о правилах предъявления рекламации и производства гарантийного ремонта.

**КОМПЛЕКТ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ,
ИНСТРУМЕНТ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ, ПРИЛАГАЕМЫЕ
К ЛЕГКОМУ МОПЕДУ**

№ пп	Наименование	№ деталей (узлов)	К-во
1	Фара	ФГ15-3711000-Г2	1
2	Генератор	В11031	1
3	Звонок сигнальный	В11017	1
4	Насос со шлангом	В11018-1	1
5	Масленка	МВ042-3900070	1
6	Аптечка	В142А	1
7	Сумка для инструмента	МВ042-3910	1
8	Свеча А11У М14×1,25	Д4-05-833	1
9	Прокладка под цилиндр	Д4-01-017	1
10	Пробка сливная	3168А-6-8	1
11	Шайба под сливную пробку	1734А-1-6,5-10	1
12	Шайба пружинная	15А-49-6	2
13	Кольцо поршневое	Д5-03-019	2
14	Г а й к а	3301А-6	2
15	Спица переднего колеса	МВ042-3103024	5
16	Спица заднего колеса	МВ042-3104028	5
17	Ниппель	МВ042-3103026	10
18	Ключ комбинированный	В172101	1
19	Ключ для конусов	МВ042-3901015	1
20	Ключ ниппельный	МВ042-3901080	1
21	Отвертка	В1102104	1
22	Съемник для зубчатки	Д 4-00810	1
23	Ключ торцевой	Д4-00-101	1
24	Ключ 7×10	Д4-00-102	1
25	Ключ 18×22	Д4-00-100	1
26	Педаль правая	В110-1011	1
27	Педаль левая	В110-09-11	1
28	Шайба фибровая	901718-0	1
29	Шайба фибровая	901703-0	1
30	Прокладка глушителя	Д4-08-013	1
31	Прокладка карбюратора	К34-1107014	1