

Pokyny pro používání motorové nástavby:

Na palivovou nádržku o objemu 0,5 litru ujedete při nepřerušené jízdě a rychlosti 30 km/h vzdálenost cca 30 km. Při častém startování / přerušování jízdy je spotřeba vyšší. Můžete zakoupit přídavnou hliníkovou lahev na benzin PRIMUS 0,6/1,0/1,5 l. Při jízdě do velmi prudkého kopce pomůžeme motoru lehkým přišlapem. Naopak při jízdě z prudkého kopce může dojít k brzdění motorem i při ubraném plynu (volnoběhu), a to z důvodu funkce odstředivé spojky, která je sepnutá vlivem odstředivé síly při vyšších otáčkách, způsobených otáčením válečku přitlačeným na plášť, a nikoli otáčkami motoru. Pokud k tomu dojde, musíme tomuto brzdění zabránit (odpojit čelisti odstředivé spojky od spojového bubínku). Přibrzdíme jen jízdní kolo na minimální rychlost cca 5 km/h, a v tom okamžiku dojde k poklesu otáček a také k samovolnému odpojení odstředivé spojky od bubínku. Poté můžeme opět povolit brzdy a pokračovat v bezproblémovém sjetí kopce. Pokud máme při odpojené spojce motoru velkou rychlost při sjezdu z kopce, tj. 35–50 km/h, tak na konci sjezdu nepřidáváme prudce plyn, mohlo by dojít k zpětnému rázu do motoru vlivem sepnutí odstředivé spojky do takto roztočeného spojového bubínku. Počkáme, až klesne rychlost na cca 25–30 km/h a pak plynule přidáme plyn. Při rozjezdu na rovině může dojít k mírnému zaškrčení v místě odstředivé spojky-bubínku. Je to obvyklé u odstředivých spojek, kdy dochází k dosednutí/oddálení lamel spojky od spojového bubínku. Při tomto kontaktu může bubínek zazvonit/zaškrčet. Při vlastní jízdě (sepnuté spojce) již k tomu nedochází. K tomuto jevu dochází především u nových motorů, kde nové obložení lamel ještě nedosedá celou plochou do spojového bubínku.

Zákaz jízdy v solankové břečce v zimním období. Solanka je velmi agresivní a může poškodit různé kovové části motoru nástavby. V zimě lze provozovat nástavbu jen za sucha!

Max. konstrukční rychlost při použití motoru je stanovena na 25 km/h v souladu s vyhláškou MD 341/2002. Taktéž je nutné používat cyklistickou přilbu z důvodu Vaší bezpečnosti.

Používáme velmi odolné pláště Schwalbe Marathon GreenGuard 20×1,75 / 24×1,75 / 26×2,00 / 28×1,75 / 28×2,00 ze směsi Endurance a podobné. Použité pláště jsou typu APS se zvýšenou odolností proti průrazu. Také duše Michelin/Schwalbe mají zvýšenou odolnost proti defektu. Příslušenství můžete zakoupit u svého prodejce motorových nástaveb. V případě, že motor má tendenci zhasnout při prudším přidání plynu, může být problém ve víčku nádrže (vzniká podtlak v nádrži, který zabraňuje přítoku benzínu do motoru). Občas se to může stát u nového víčka. Poznáme to tak, že víčko povolíme a uslyšíme zasyčení vzduchu. Víčko několikrát povolíme a zatáhneme, poté si gumička ve víčku sedne a je vše v pořádku a vzduch může dále proudit podél závitů do nádrže. Také můžeme zkusit červené provizorní víčko, které je přiloženo v balení. Po cca 10 moto-hodinách popř.

300–400 km vyměňte olej v motoru a doplňte po vnější okraj plnicího otvoru. Oleje nedáváme více než je předepsáno, může dojít k poškození motoru, a naopak ani méně, aby nedošlo k jeho zadření.

Zadní pneumatiku Schwalbe hustíme na 4,5 atm – přední plášť Rubena na 3,5 atm.

Pláště u chopperů/cruiserů na cca 3 atm. Nástavbu střední silou přitlačíme na plášť (myšleno třecí váleček) a zajistíme rychloupínacím šroubem na jedné i druhé straně. Nástavba (třecí váleček) nesmí být volně položena na plášti, docházelo by k prokluzu a velkému opotřebení pláště. Třecí váleček musí být dostatečně přitlačen na plášť (přitlačujeme rukou střední silou).

Na třecím válečku je nanášena vrstva zrn karbidu wolframu. Tato vrstva je velmi odolná proti opotřebení. Při novém válečku dochází k vyššímu opotřebení pláště. Po zjetí již ke zvýšenému opotřebení nedochází, dojde k vyleštění povrchových zrn karbidu wolframu na válečku.

Motor startujeme tak, že stojíme za jízdním kolem, jednou rukou přidržíme motor a druhou rukou zatáhneme za lanko startéru. Eliminujeme tím posunutí v uchycení celé nástavby k zadní vidlici kola (uchyceno 3 šrouby). Osa třecího válečku (vroubkovaná část třecího válečku) má být kolmo k plášti, jinak dochází k většímu opotřebení pláště a nižšímu výkonu motoru a zároveň i při podhuštěném plášti dochází ke ztrátě výkonu.

- Při chladném počasí cca 5 až -10 °C může při přidání plynu docházet k poklesu výkonu motoru. Totéž platí pro nový nezajetý motor. (Stačí jen ubrat plyn a počkat na jeho zahřátí.). Pokud motor začne ztrácet výkon a cukat, může pomoci povolit a znovu dotáhnout víčko nádrže (vzniká podtlak).
- Rychloupínací šroub řádně silou zajišťujeme a používáme orientovaný pouze v poloze uvnitř L-profilu. Pokud by došlo k samovolnému povolení, tak dojde k opření páčky o stranu L-profilu a nevnikne páčka do výpletu kola!
- Pokud dojde k situaci, že motor nelze vypnout vypínačem, zavřeme přívod vzduchu a motor sám zhasne. Zkontrolujeme vodiče od vypínače, případně vypínač motoru na řídkách.
- Pokud zjistíme jakékoli uvolnění nástavby, popř. ztrátu matice, tak do odstranění závady jízdní kolo nepoužíváme!
- Dbáme na to, aby bylo řádně promazáno lanko k ovládání plynu motoru a nedocházelo k jeho zasekávání!
- Pokud nemůžeme nastartovat motor, můžeme zkusit rozpojit vypínač v konektoru u motoru a pokusit se o opětovný start. Toto se může stát v případě rozbitého/zkratovaného vypínače (i v pozici ON-vymáčknuťo je stále OFF).