

## Pokyny pro používání motorové nastavby:

Startujeme s pozicí vypínače O a vypneme pozicí I . 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 přídatnou hliníkovou lahev na benzín 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 odpojení 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 nové obložení lamel ještě nedosedá celou plochou do vnitřní části spojového bubínku.

Zákaz jízdy v solankové břečce v zimním období. Solanka je velmi agresivní a může poškodit různé kovové části motoru nastavby. V zimě lze provozovat nastavbu 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. Pláště jsou typu APS se zvýšenou odolností proti průrazu. Také duše Michelin/Schwalbe mají zvýšenou odolnost proti defektu. Příslušenství můžete zakoupit na [www.motokola.cz](http://www.motokola.cz). V případě, že motor má tendenci zhasnout při prudším přidání plynu, může být problém ve víčku nádrže (vzniká podtlak v nádrži, který zabraňuje toku 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 - 5 atm – přední plášť cca na 3,5 atm.

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

- 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 nastavby, 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 ( kdy v pozici O je stále v pozici zkratu I ).