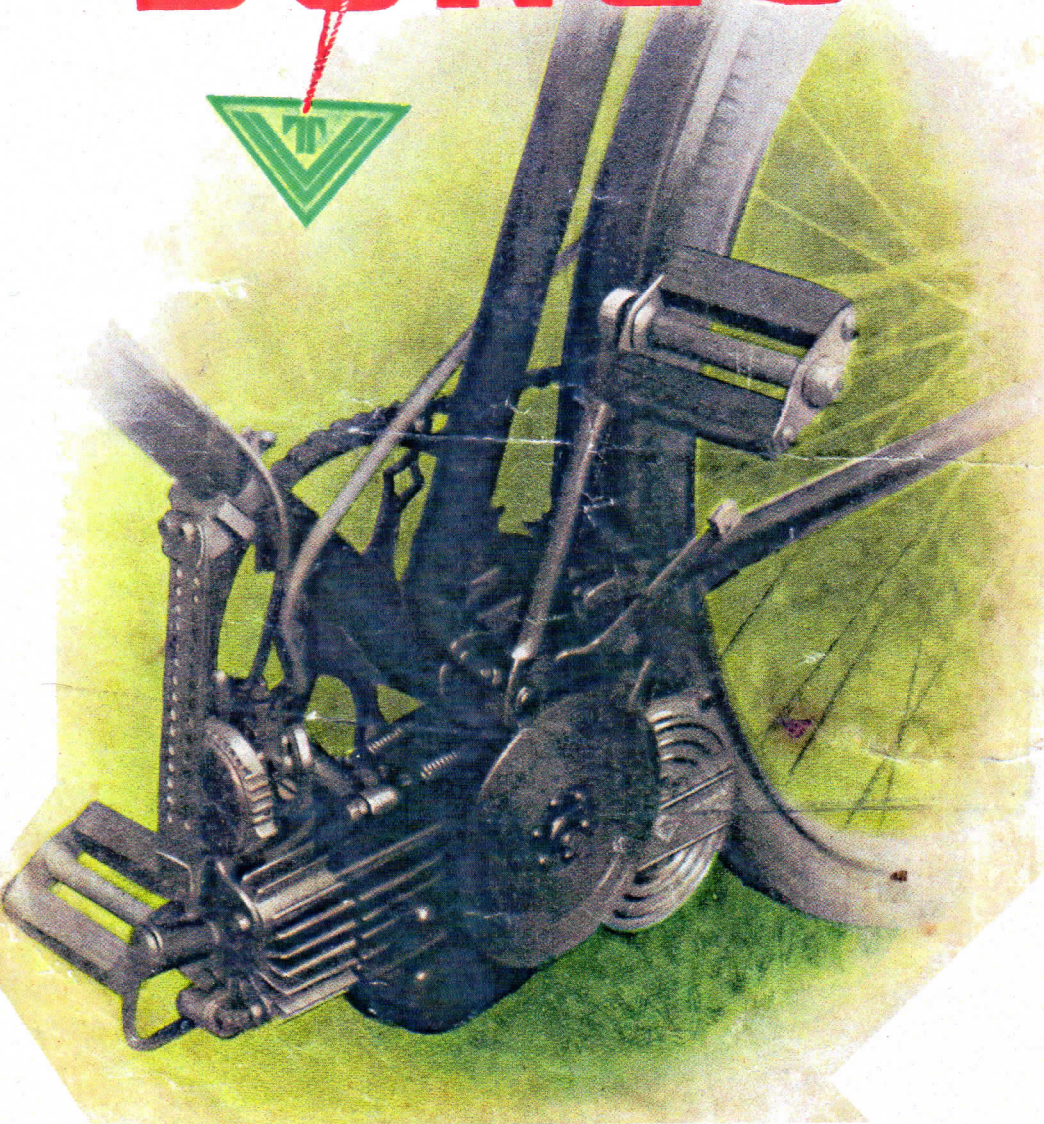


# DONGÓ



SE G É D - M O T O R

# DONGÓ

kerékpár segédmotor kezelési utasítása.

## MŰSZAKI ADATOK

MOTOR: egyhengeres, kétütemű, öntöttvas dugattyúval.

HENGERFURAT: 0 35 mm.

LÖKET: 40 mm.

HENGERŰRTARTALOM: 38 cm<sup>3</sup>.

TELJESÍTMÉNY: kb. 0.4-0.5 LE.

FORDÚLATSZÁM: 1200-4600/perc.

PORLASZTÓ: 1 fuvókás — tűszabályzós.

GYÚJTÓBERENDEZÉS: Mágnesgyújtás.

ERŐÁTVITEL: a motorblokkban ferde fogazású 2:1 áttételű fogaskerekekkel, a kerékpár hátsó kerekéhez dörzskerék meghajtással.

INDITAS: dekompresszorral.

FOGYASZTÁS: kb. 1.8 liter 100 km-ként.

BENZINTARTÁLY: kb. 2.5 liter.

ÖNSULY: 7 kg.

LEGNAGYOBB SEBESSÉG: kb. 32 km/óra.

UTAZÓSEBESSÉG: kb. 25 km/óra.

GYERTYATÍPUS: N-2 vagy N-5 speciál.

ÜZEMANYAG: benzin, — olajkeverék.

MEGEGEDETT TERHELÉS: 1 személy.

## FONTOS FIGYELMEZTETÉS

1. A motor legnagyobb sebességét csak rövid időre, átmenetileg vegyük igénybe, A motor erőtartalmát csak emelkedő útszakaszoknál használjuk ki. A DONGÓ elsősorban arra szolgál, hogy aránylag csekély költséggel, kényelmesebbé tegye közlekedésünket.  
A motor kímélése és helyes kezelése lényegesen meghosszabbítja a motor élettartamát.
2. Új motort, vagy generáljavított motort az első 500 km-en legfeljebb 20 km órasebesség mellett járassuk be és csak a bejáratás után használjunk nagyobb sebességet. A bejáratási idő alatt nagy emelkedésű útszakaszoknál a túlzott felmelegedés elkerülése végett a motort pedállal is segítsük.
3. Mindig helyes összetételű üzemanyagot használjunk. Silány minőségű, vagy helytelen összetételű üzemanyag a motor élettartamát lényegesen megrövidíti. Ha az üzemanyag túl sok olajat tartalmaz, az gyertyazárlatot és a hengerfej időelőtti elkocszosodását okozza.
4. Üzemzavar, illetve hiba esetén azonnal forduljunk a servicehez. Üzemképtelenség esetén ne kísérletezzünk a motor szétszerelésével, mert ez a garancia megszűnését vonja maga után.
5. A DONGÓ-t csak jókarban levő kerékpárra szereljük fel.
6. A motort menetközben ki- és bekapcsolni nem szabad, mert ezzel a kerékpár külső gumit idő előtt tönkretesszük.

## A DONGÓ ÜZEMBEHELYEZÉSE

A bekapcsoló karral (lásd az 1. ábrát) kapcsolatot létesítünk a motor dörzskereke és a kerékpár hátsókerek gumija között.

Indulás előtt kinyitjuk a benzintartály alatt levő benzincsapot és a porlasztón levő szivató gombnak néhányszori lenyomásával a motor beindításához szükséges benzinmennyiséget biztosítjuk (l. 2-3. ábrát).

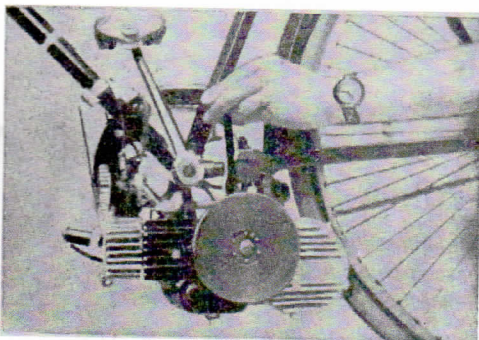
Elzárjuk a porlasztó levegőszűrőjét, vagyis «Indít» helyzetbe (l. 4. ábrát) állítjuk (hideg időben) és a gázzabályozó fogantyút egy kevésbé magunk felé fordítjuk, behúzzuk a dekompresszor szelep állító karját (l. 5. ábrát) és lábbal meghajlítjuk a kerékpárt. 3--5 m út megtétele után a dekompresszor szelep állító karját balkézrel visszaengedjük.

Menetközben a sebességet a gázzabályozó fogantyúval állítjuk be.

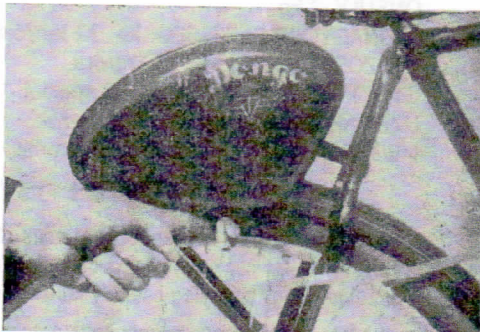
Ha a porlasztó levegőszűrőjét előzetesen lezártuk, azt 50 méter út megtétele után «Menet» állásba kell állítani (l. 6. ábrát).

A fogantyút magunk felé fordítva a sebesség növekszik, a visszaforgatásnál csökken.

A fogantyút csak emelkedő útszakaszoknál forgassuk be teljesen, sík úton haladva a gázzabályozó fogantyút a teljes beforgatás kétharmadánál ne csavarjuk be jobban.



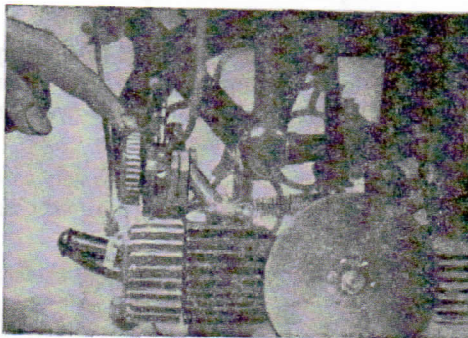
1. ábra:



2. ábra:

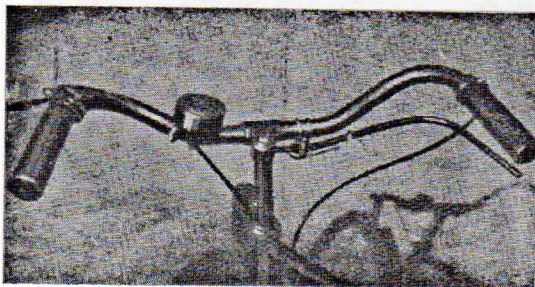


4. ábra:

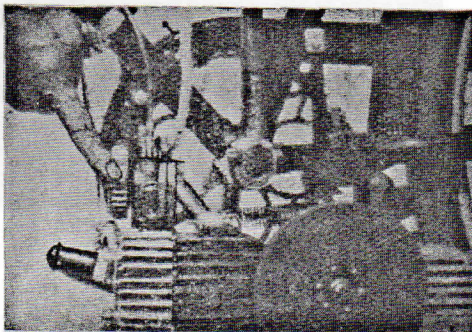


3. ábra:

Fékezésnél a gázsabályozó fogantyút teljesen előreforgatva — a gázt levesszük — balkezünkkel a dekompreszor szeleppállítót behúzzuk és a kerékpár fékrendszerével fékezünk.



6. ábra:



5. ábra:

## FIGYELMEZTETÉS.

A motor leállításakor a túlszivatás elkerülésére a benzincsapot mindig elkell zárni. Ha túlszivatás miatt a motor nem indít, a porlasztó szivató gombját ne nyomkodjuk! Zárjuk el a benzincsapot és kinyitott dekompreszszorral haladjunk 5-10 métert. Ha a motor ezután sem indítana, akkor a gyertyát meg kell tisztítani.

Ha menetközben üzemzavar lép fel és azt megszüntetni nem tudjuk, a kapcsoló kar segítségével kikapcsoljuk a dörzskerékhajtást és így kerékpározunk tovább.

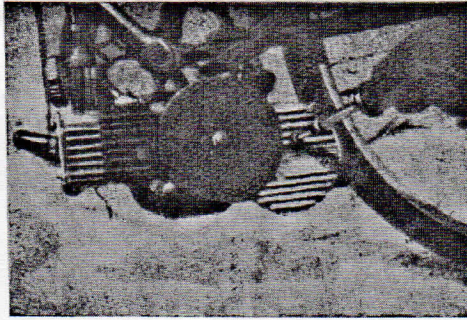
## ÜZEMANYAG, OLAJÓZÁS ÉS KENÉS

A motor üzemanyaga benzin és olaj keveréke. A keverési arány az új motorral megtett első 500 km-ig 15:1, 500 km-től pedig 20:1. (A 15:1-hez keverési arány azt jelenti, hogy 15 liter benzinhoz 1 liter motorolajat kell keverni.)

Nagyon fontos az előírt keverési arány pontos betartása, mert az olajban szegény keverék a csúszófelületeken erős kopást, sőt berágódást okozhat, az olajdús keverék pedig megnehezíti a beindítást, gyakori gyertyazárlatot és erős elkocszosodást idéz elő.

Csak jó minőségű, gyári jelzéssel ellátott, lezárt kannában árusított nyári motorolajat használjunk.

A motort minden megtett 500 km út után, a karterfedélen levő csavarok helyén, a motorhoz mellékelt zsírzógomb segítségével, zsírzópréssel kell zsírozni (l. 7. ábra).



7. ábra:

A hengerfejban a dugattyú felső felületén és a kipuffogó nyílásban lerakódó koromréteget minden kb. 3000 km. megtett út után távolítsuk el. Célszerű ezt a műveletet a service-vel elvégeztetni, ha magunk akarjuk elvégezni, akkor a következők szerint járjunk el:

A hengerfej csavaranyáinak eltávolítása után a hengerfej és a henger is leszerelhető. A hengerfej belsejéről és a dugattyú felső felületéről a lerakódott kormot nem túl éles szerszámmal (pl. vörösrézkefével) távolítsuk el, ügyelve arra, hogy az öntvényt ne karcoljuk össze. A henger falát azonban semmi körülmények között sem szabad kaparással tisztítani. A gyűrűket és hornyokat az olajszténtől gondosan meg kell tisztítani. Ha a dugattyúgyűrűk kerületük nagy részén feketék, ez annak a jele, hogy rosszul tömítenek és azokat ki kell cserélni.

A hengeröntvényen levő kipuffogó nyílást szintén meg kell tisztítani a lerakódott koromtól, mivel ez leszűkíti a nyílást és csökkenti a motor teljesítőképességét. A kipuffogócső és főleg a hangtompító dob nagymérvű elkormozódása a teljesítmény csökkenésén kívül még teljes üzemzavart is okozhat.

## A GYÚJTÁS BEÁLLÍTÁSA

A motor teljesítményét érzékenyen befolyásolja a gyújtás időpontjának helyes beállítása.

A gyújtásnak mindig a felső holtpont előtt kell megtörténnie.

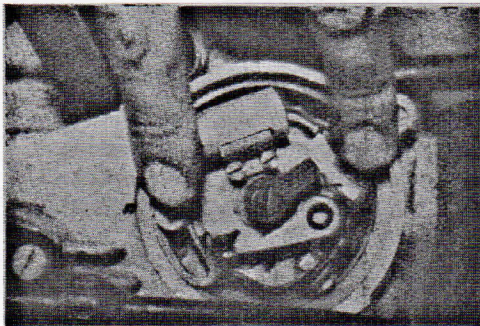
A helyes előgyújtás nagysága 1.5-2 mm. Ez azt jelenti, hogy a dugattyú felső felülete a gyújtás pillanatában a felső holtponttól 1.5-2 mm távolságra van.

Az előgyújtást a következőképpen mérhetjük meg:

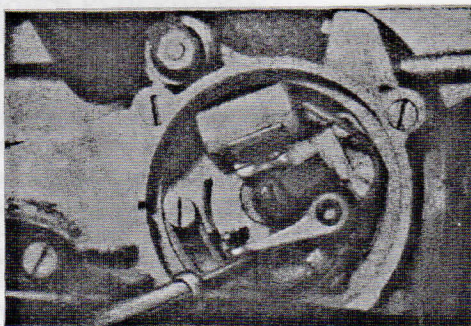
A gyújtógyertya kivétele után a felső holtpontba (legmagasabb állás) állított dugattyú helyzetét a hengerfejtől számítva lemérjük. A motort ezután addig forgatjuk a forgás irányával ellentétesen visszafelé, amíg a dugattyú a felső holtponttól a megadott 1.5-2 mm-re megy vissza.

A megszakító kalapácsnak ekkor kell az érintkezők megszakítását elkezdenie. Az érintkezők nyitását a közéjük helyezett cigaretta papírral ellenőrizhetjük le. Az érintkező a megszakítás kezdetekor a cigaretta papírt elengedi.

Ha a helyesen beállított előgyújtás valami oknál fogva elállítódott, akkor az alábbiak szerint járjunk el.



8. ábra:



9. ábra:

## AZ ELŐGYÚJTÁS BEÁLLÍTÁSA

(lásd 8. ábra)

1. A megszakító alaplemezt leszorító két csavart fellazítjuk.
2. A megszakító alaplemezt a motor forgási irányával ellentétesen (balra) elforgatjuk addig, míg a megszakító kalapács nyitni nem kezd.  
Ebben az időpontban a dugattyúnak a felső holtpont előtt 1.5-2 mm távolságban kell lennie.
3. Ezután a megszakító alaplemez, az előbb fellazított két csavarral rögzítjük.

## MEGSZAKÍTÁSI HÉZAG BEÁLLÍTÁSA

Lásd 9. ábra)

A megszakítási hézagot az alábbiak szerint kell ellenőrizni.

1. A lendkereket a helyes gyújtási pontba állítjuk.
2. Az üllő alaplemezét leszorító csavart felengedjük.
3. Az állító nyíláson keresztüldugott csavarhúzóval beállítjuk a megfelelő, kb. 0.4. mm-es megszakítású hézagot.
4. A leszorító csavart ezután ismét meghúzzuk és a helyes gyújtási pontot lassú forgatás közben leellenőrizzük.

A gyújtás utánállítása bizonyos jártasságot és figyelmet követel, aki nem rendelkezik kellő tapasztalattal, ellenőriztesse le a szervic-nél időközönként a gyújtás helyességét.

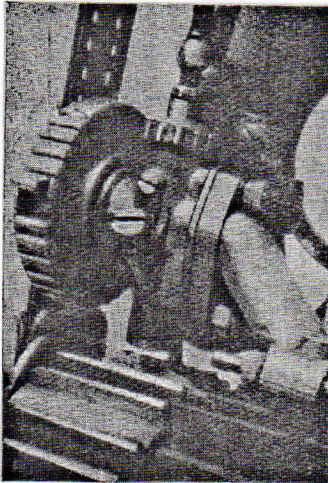
# PORLASZTÓ

10. ábra

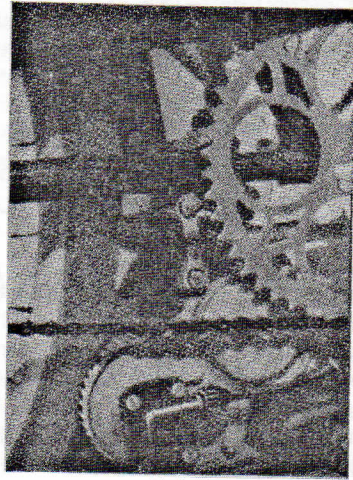
A porlasztón gyorsanátáramló levegő a fuvókából parányi benzincseppeket ragad magával, melyek a levegővel együtt a robbanó-keveréket adják. A benzin és a levegő helyes keveredési arányát a megfelelő méretű fuvóka biztosítja. A fuvóka benzinszintjét az úszó és a túszelep üzemkőzben mindig állandó magasságon tartja. Ha a robbanókeverékbe több benzint akarunk juttatni, pl. indításnál, akkor a porlasztó szívató gombját le kell nyomni. Ha a robbanókeverékben kevés a benzin, a motor túlmelegszik. Ilyenkor vizsgáljuk meg, hogy a fuvóka nincs-e eldugulva. A «Dongó» porlasztója a legelőnyösebb méretű fuvókával kerül forgalomba és azt cserélni nem ajánlatos.

A beáramló levegő mennyiségét — és a motor fordulatszámát is — a kormány jobboldali végén levő fogantyúval szabályozhatjuk. A terheletlen motort ne járassuk nagy fordulatszámmal, mert az ekkor fellépő rezgések rongálhatják a kerékpár vázát. Menetközben a porlasztó levegő szűrőjének «Menet» állásban kell lennie. Ha a motort hosszabb időn áll «Indít» (zárt) állásban levő légszűrővel járattuk, akkor a túlmelegedés miatt a benzinfogyasztás feleslegesen megnő.

A dugattyú és a henger, valamint a forgattyús hajtómű olajozását az üzemanyagból kicsapódó olaj biztosítja.



10. ábra:



11. ábra:

## A DONGÓ FELSZERELÉSE A KERÉKPÁRRA

«Dongót» csak kifogástalan állapotban levő kerékpárra szerelhetünk fel. Különösen ügyeljünk arra, hogy a hátsó keréknek ütése ne legyen és a külső és belső gumi jó állapotban legyen.

A motor akkor van helyesen felszerelve a kerékpár vázára, ha

a motor ki és bekapcsolható anélkül, hogy a kapcsolóvilla kiakadna, kikapcsolt állapotban a dörzskerék nem érintkezhet a hátsó kerékkel, felemelve a hátsó kereket, behúzott dekompreszor fogantyúállás mellett, a kerékpár hajtókar forgatás közben nem érhet a motortesthez.

A motort az alábbiak szerint szereljük fel a kerékpár vázra.

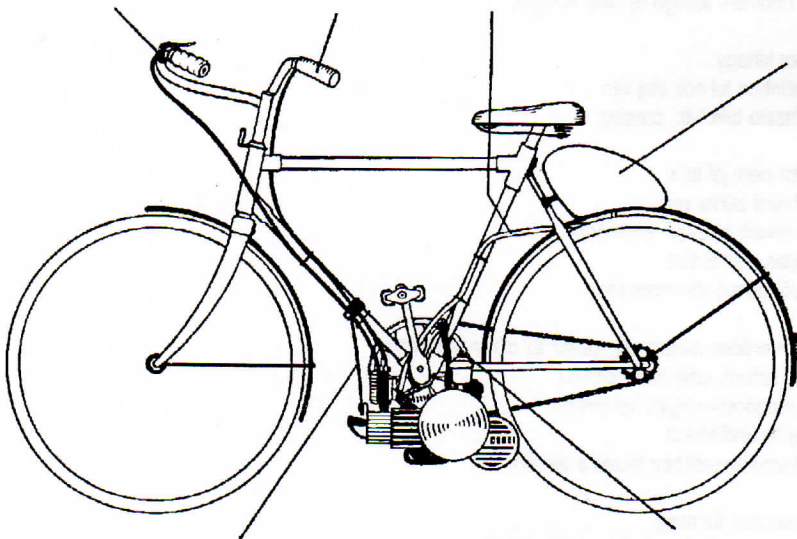
1. Az esetleg kiakadt feszítő rugót akasszuk be a kapcsoló villába és az egész felfogó hídat hátranyomva, a kapcsoló villa az előrenyomó bütyökbe akad.
2. Lenyomjuk a tartóhidat.
3. A felfogó csavarról levesszük az anyát, a szorítópapucst és az egyik gumilemezt, valamint az átluggalt (perforált) rúgólemezen levő bilincsszorító csavart.
4. A felfogó csavart a kerékpár középső agy mögött levő páros villarész közé dugjuk, majd a gumit és a gumit rögzítő papucst rátesszük a csavarra és az anyát meghúzzuk.
5. A rúgólemez felfogó bilincset ráhelyezzük a vázra és a 3. pontban jelzett szorító csavart a helyére visszatéve meghúzzuk. Ha a bilincs bő, úgy bőr vagy gumilemezt helyezünk alá.

nyomáscsökkentő

gázszabályozó

benzinvezeték

benzintartály



rugólemez felfogó bilincsel

tartóhid felfogó csavarral



6. Felszereljük a gázzabályozó fogantyút a kormány jobboldali végére, majd a nyomáscsökkentő kart a kormány baloldali végére. Ha a nyomáscsökkentő kar tartóbilincse elfordulásra hajlamos, alkalmazzunk alátétet is.  
A gázfogantyú és nyomáscsökkentőhöz 22 mm átmérőjű csőből készült kormányt kell használni.
7. Ügyeljünk végül arra, hogy ha a kapcsoló kart elülső (tehát a menetirányába néző) helyzetbe állítjuk, akkor a dörzskerék annyira nyomódjék be a hátsókerék gumijába, mint amennyire a gumi megnyomódik akkor, amikor a kerékpáron ülünk. (Lásd a 11. ábrát.)

## ÜZEMZAVAROK OKAI ÉS ELHÁRÍTÁSA

1. A motor nem indul meg.
  - A benzincsap nincs kinyitva.
  - A tartályból elfogyott a benzin.
  - A benzinszűrő piszkos, eltömődött.
  - A fuvóka eldugult.
  - A forgattyúházban túl sok benzin és olaj gyűlt össze. (Túlszivatás.)
  - A gyújtókábel saru meglazult a gyertyán, vagy leesett.
  - A gyertya zárlatos (olajos vagy kormos). Nincs szikra.
2. A motor rendetlenül működik.
  - A gyertya meglazult.
  - A benzinszűrő piszkos.
  - A fuvóka részben eldugult.
  - A gyújtás elállítódott.
  - A benzintartály levegő nyílása eldugult.
3. A motor kihagy.
  - A benzinben túl sok olaj van.
  - A porlasztó túlfolyik, csepeg.
4. A motor nem jól húz.
  - A légszűrő zárva van.
  - A benzincső piszkos, eltömődött.
  - A gyújtás elállítódott.
  - A kipuffogócső elkormosodott.
5. A motor erősen melegszik. Kevés az olaj a benzinben.
  - Sokáig jártunk erőltetett motorral.
  - A kipuffogócső megtelt korommal.
  - A gyújtás elállítódott.
  - A robbanókeverékben kevés a benzin.
6. A fogyasztás túl nagy.
  - A porlasztó túlfolyik. (Az úszó fennakadt.)
  - A benzintartály vagy vezeték lyukas.
  - A fuvóka túl nagy.
  - A légszűrő zárva van.