

Нет автора

Мотоцикл МВ-750

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 030
ББК 92
Н57

Н57 **Нет автора**
Мотоцикл MB-750 / Нет автора – М.: Книга по Требованию, 2021. – 94 с.

ISBN 978-5-458-47855-7

Инструкция по эксплуатации мотоцикла MB-750. В инструкции дано краткое описание важнейших узлов мотоцикла и их регулировка. Приведены правила обращения с мотоциклом и указания о смазке.

ISBN 978-5-458-47855-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

База мотоцикла, мм	1450
Дорожный просвет, мм:	
под глушителями при ходовом весе (включая вес водителя и двух пассажиров), не менее	120
в разгруженном состоянии	155
Габаритные размеры мотоцикла, мм:	
длина	2400
ширина	1650
высота	1060
Высота седла, мм	720
Вес мотоцикла (сухой), кг	345
Максимальная грузоподъемность мотоцикла (включая вес водителя и двух пассажиров), кг	300
Максимальная скорость мотоцикла на горизонтальном участке асфальтированной дороги, км/час, не менее	90
Расход топлива на 100 км пути при движении мотоцикла по ровной асфальтированной дороге со скоростью 50—60 км/час, л	6,2
Запас хода по топливу с дополнительной емкостью, км, не менее	500
Расход масла на 100 км, л, не более	0,25

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	дорожный четырехтактный, карбюраторный, с нижним расположением клапанов
Количество цилиндров	2
Расположение цилиндров	горизонтальное
Диаметр цилиндра, мм	78
Ход поршня, мм	78
Рабочий объем цилиндров, см ³	746
Степень сжатия	6,0 ^{+0,1} _{-0,3}
Гарантированная мощность при 4600—4900 об/мин, л. с., не менее	26
Охлаждение	воздушное
Система смазки	комбинированная (под давлением и разбрызгиванием)
Емкость масляного резервуара, л	2

СИСТЕМА ПИТАНИЯ

Емкость топливного бака, л	$\frac{21}{2}$
Количество карбюраторов	2
Тип карбюратора	К-37А
Топливо	бензин с октановым числом 66 ÷ 74
Топливный фильтр	в отстойнике бензобака (сетчатый)
Воздухоочиститель	с двухступенчатой очисткой — инерционно-масляной и контактно-масляной или с бумажным фильтрующим элементом

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

Система зажигания	батарейная, 6 в
Катушка зажигания	Б2-Б или Б20Г
Распределитель	ПМ-05 или ПМ-301
Свечи	А8У
Управление моментом зажигания	манеткой на руле или автоматом опережения зажигания
Аккумуляторная батарея	З-МТ-12
Генератор	Г414, 6 в, 65 вт
Реле-регулятор	РР-302
Сигнал	С-37
Фара	ФГ116

Прочие приборы: задний фонарь мотоцикла и коляски, датчик стоп-сигнала, габаритный фонарь коляски, кнопка сигнала, переключатель дальнего и ближнего света.

ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	сухое, двухдисковое; ведомые диски с накладками из фрикционного материала с обеих сторон
Коробка передач	двухходовая, четырехступенчатая
Переключение передач	ножной педалью и вспомогательным рычагом ручного переключения передач
Количество масла в коробке передач, л	0,8
Передаточные числа в коробке передач:	
на первой передаче	3,6
» второй »	2,28
» третьей »	1,7
» четвертой »	1,3
Передача на заднее колесо	карданным валом
Передаточное число главной передачи	4,62
Дифференциал	цилиндрический, асимметричный, коэффициент асимметрии 19:11

Количество масла в дифференциале, л	0,2
Общие передаточные числа:	
на первой передаче	16,65
» второй »	10,56
» третьей »	7,85
» четвертой »	6,0
Передаточное число редуктора	2,4
Количество масла в редукторе, л	0,2

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	трубчатая сварная
Подвеска заднего колеса	рычажная на пружинно-гидравлических амортизаторах двустороннего действия
Передняя вилка	телескопическая, с гидравлическими амортизаторами двустороннего действия
Колеса	взаимозаменяемые, легкосъемные, с литыми корпусами консольного типа, регулируемые коническими роликоподшипниками и лабиринтовым уплотнением
Размер шин, дюймов	3,75—19
Давление в шинах, атм:	
переднего колеса и колеса коляски (независимо от нагрузки)	1,5+0,1
заднего колеса при нагрузке:	
а) не больше, чем водитель +1 пассажир	2,0+0,1
б) больше, чем водитель + 1 пассажир	2,6+0,1
Коляска	одноместная, кузов пассажирского типа, поддресоренный резиновыми рессорами; несущее колесо на рычажной подвеске с пружинно-гидравлическим амортизатором двустороннего действия

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ МОТОЦИКЛОМ И ПРИБОРЫ

Расположение органов управления приведено на рис. 2.

На руле справа расположены: вращающаяся рукоятка 12, управляющая подъемом дроссельных золотников карбюраторов.

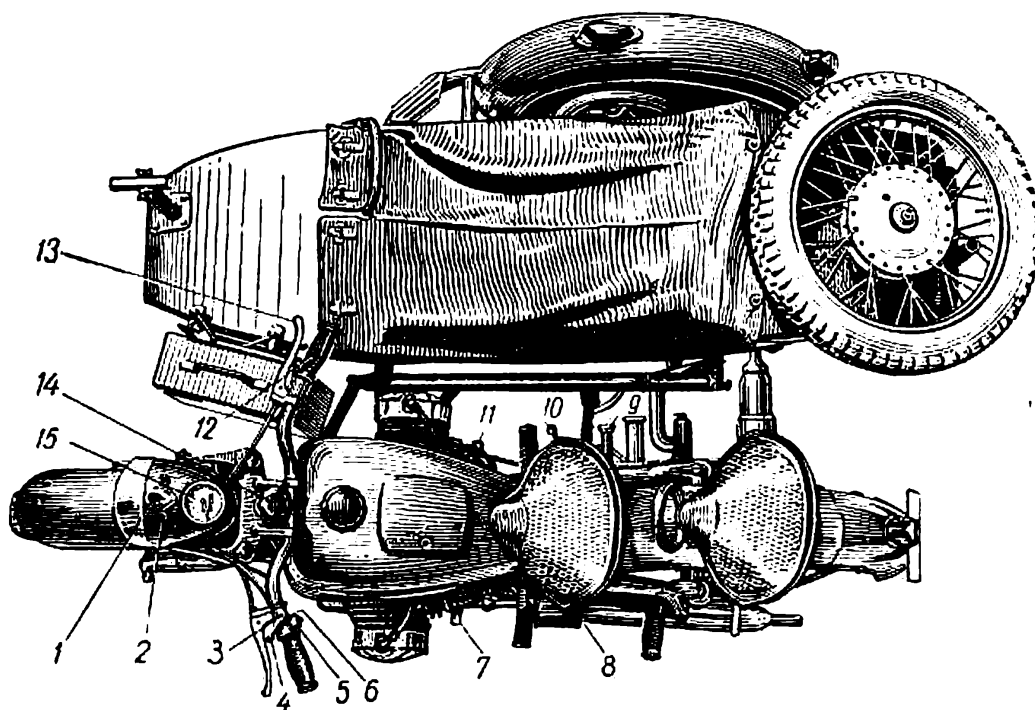


Рис. 2. Органы управления:

1 — центральный переключатель; 2 — контрольная лампа; 3 — рычаг управления сцеплением; 4 — манетка опережения зажигания; 5 — кнопка сигнала; 6 — рычажок переключения дальнего и стояночного света; 7 — педаль ножного переключения передач; 8 — рычаг пускового механизма; 9 — рычаг включения механизма блокировки дифференциала; 10 — рычаг ручного переключения передач; 11 — педаль ножного тормоза; 12 — рукоятка управления дроссельными заслонками; 13 — рычаг ручного тормоза; 14 — амортизатор руля; 15 — спидометр

При повороте рукоятки «на себя» дроссельные золотники поднимаются, количество горючей смеси, поступающей в цилиндры, увеличивается и обороты коленчатого вала двигателя возрастают.

При повороте рукоятки «от себя» золотники опускаются, количество горючей смеси, поступающей в цилиндры, уменьшается

и обороты коленчатого вала двигателя снижаются. Ход золотников нового, необкатанного двигателя ограничивается упорами. Не следует силой преодолевать сопротивление упоров, так как это может вызвать обрыв троса.

Рычаг ручного тормоза 13. Нажатием на рычаг приводится в действие тормоз переднего колеса. Пользоваться ручным тормозом рекомендуется совместно с ножным.

На руле слева расположены:

Манетка опережения зажигания 4. При повороте рычага манетки «на себя» подвижная площадка прерывателя поворачивается в сторону вращения кулачка. Это положение соответствует моменту позднего зажигания. При повороте рычага манетки «от себя» подвижная площадка прерывателя поворачивается в сторону, обратную направлению вращения кулачка. В этом случае угол опережения зажигания увеличивается.

Положение манетки должно соответствовать режиму работы двигателя. Во время запуска, при малых оборотах, а также при перегрузке двигателя рычажок манетки следует ставить в положение позднего зажигания.

При увеличении числа оборотов угол опережения зажигания необходимо увеличивать.

Рычаг управления сцеплением 3. При нажатии на рычаг диски сцепления разобщаются и коленчатый вал двигателя отсоединяется от первичного вала коробки передач. При возвращении рычага в первоначальное положение сцепление включается.

Сцеплением пользуются при переключении передач, трогании с места и при торможении.

Кнопка сигнала 5. Кнопка установлена на корпусе манетки опережения зажигания.

Рычаг переключателя дальнего и стояночного света 6. При его перемещении из одного крайнего положения в другое включается дальний свет большой лампы фары или ближний свет малой лампы фары (центральный переключатель при этом должен быть повернут влево).

Для управления зажиганием и электрооборудованием в фару вмонтирован *центральный переключатель 1*. Поворотом ключа достигаются такие положения центрального переключателя:

1. Ключ вынут, центральный переключатель в среднем положении — все приборы выключены.

2. Ключ вставлен до отказа, центральный переключатель в среднем положении, горит контрольная лампа 2 — включены зажигание, звуковой сигнал и стоп-сигнал.

3. Ключ вставлен до отказа и повернут вправо — включены зажигание, звуковой сигнал и стоп-сигнал; горят: лампа заднего фонаря мотоцикла, лампы заднего и переднего фонарей коляски, лампа освещения спидометра и нить дальнего света большой лампы фары (езда ночью по неосвещенным дорогам).

Примечания: 1. При неработающем двигателе горит также контрольная лампа в корпусе фары, которая с началом работы двигателя гаснет.

2. При повороте рукоятки переключателя света на манетке руля «на себя» вместо нити дальнего света большой лампы фары включается малая лампа фары (встречный свет при движении ночью).

4. Ключ вставлен до отказа и повернут влево — включены зажигание, звуковой сигнал и стоп-сигнал; горят: лампа заднего

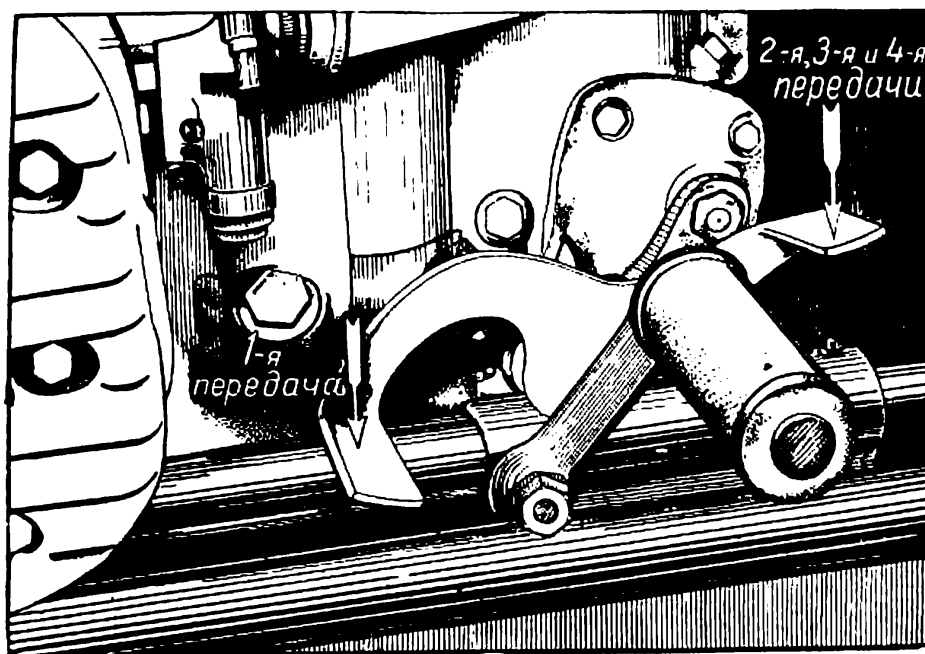


Рис. 3. Включение передач

фонаря мотоцикла, лампа переднего и заднего фонарей коляски, лампа освещения спидометра в фаре и нить ближнего света большой лампы фары (езда по плохо освещенным дорогам); переключатель на манетке руля при этом выключен.

5. Ключ вынут, центральный переключатель в фаре повернут вправо, переключатель на манетке руля повернут «на себя». При этом зажигание, звуковой сигнал и стоп-сигнал отключены; горят лампа заднего фонаря мотоцикла, лампы переднего и заднего фонарей коляски и малая лампа фары (стояночный свет ночью).

В фару за центральным переключателем вмонтирован *спидометр 15*. Он имеет счетчик общего километража пробега и указатель скорости. Циферблат спидометра освещается лампой фары. В стержень рулевой колонки вмонтирован *амортизатор руля 14*, который предназначен для уменьшения поперечных колебаний колеса и облегчения управления мотоциклом. При движении с большой скоростью или по плохим дорогам барашек амортизатора следует затягивать, а при замедленном движении отпускать.

Рычаг пускового механизма 8 расположен с левой стороны мотоцикла и служит для запуска двигателя.

Педаль ножного переключения передач 7 находится с левой стороны коробки передач и имеет две опорные площадки. На одну ставится носок ноги водителя, на другую — пятка. При нажатии педали носком передачи переключаются с высших на низшие, при нажатии пяткой — с низших на высшие (рис. 3). После каждого нажатия педаль автоматически возвращается в исходное положение.

Для установки в нейтральное положение следует пользоваться *рычагом ручного переключения передач 10*. Рычаг расположен с правой стороны коробки передач.

Педаль ножного тормоза 11 находится с правой стороны рамы мотоцикла. При нажатии на педаль затормаживается заднее колесо, при возвращении педали в первоначальное положение торможение прекращается.

При торможении кулачок на оси педали опускает толкатель датчика стоп-сигнала и загораются лампы стоп-сигнала заднего колеса и колеса коляски. При возвращении педали в первоначальное положение свет стоп-сигнала гаснет.

Рычаг включения блокировки 9. При повороте рычага «от себя» назад включается механизм блокировки дифференциала, которым следует пользоваться только при преодолении труднопроходимых участков дороги при прямолинейном движении. Категорически запрещается включать механизм блокировки во время пробуксовки одного из ведущих колес.

Запрещается также пользоваться механизмом блокировки на поворотах, во избежание опрокидывания или заноса мотоцикла.

УКАЗАНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПОДГОТОВКА К ВЫЕЗДУ

Тщательная проверка мотоцикла перед выездом является залогом безотказной работы и предотвращает неполадки в пути. Перед выездом необходимо произвести наружный осмотр мотоцикла, проверить надежность крепления всех болтов и соединений, действие тормозов, уровень бензина в баке. Особое внимание следует обратить на крепление гаек колес, двигателя, коляски, сидел и руля, своевременно убирать люфт в подшипниках рулевой колонки.

При заправке бака необходимо соблюдать чистоту, так как грязь, нитки, ворсинки, попавшие с бензином в бак, могут засорить проходные отверстия бензокраника. Чтобы избежать этого, бензин следует заливать через имеющийся в баке фильтр или через воронку с сеткой.

При сильном дожде или снегопаде заправку мотоцикла нужно производить в защищенном от осадков месте, чтобы вода не проникла в бензобак.

Подготавливая мотоцикл к выезду, необходимо проверить уровень масла в картере двигателя. Уровень проверяется щупом, вмонтированным в пробку заливного отверстия и имеющим две контрольные метки: верхнюю, показывающую полную заправку, и нижнюю, отмечающую наименьший допустимый уровень.

При проверке уровня масла пробку следует не заворачивать, а вставлять в отверстие до упора в резьбу.

Давление в шинах проверяют манометром и в случае необходимости подкачивают.

Закончив осмотр и заправку мотоцикла, приступают к запуску двигателя.

ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ

Чтобы запустить двигатель, необходимо:

а) проверить, установлен ли рычаг ручного переключения передач в нейтральное положение;

б) открыть бензокраник (рис. 4), поставив его рукоятку в положение *О* — «открыто». Буквы на кранике обозначают: *З* —

кран закрыт; *O* — кран открыт; *P* — кран открыт на расходование резерва;

в) при холодном двигателе манетку опережения зажигания установить на позднее зажигание (рычажок манетки повернуть

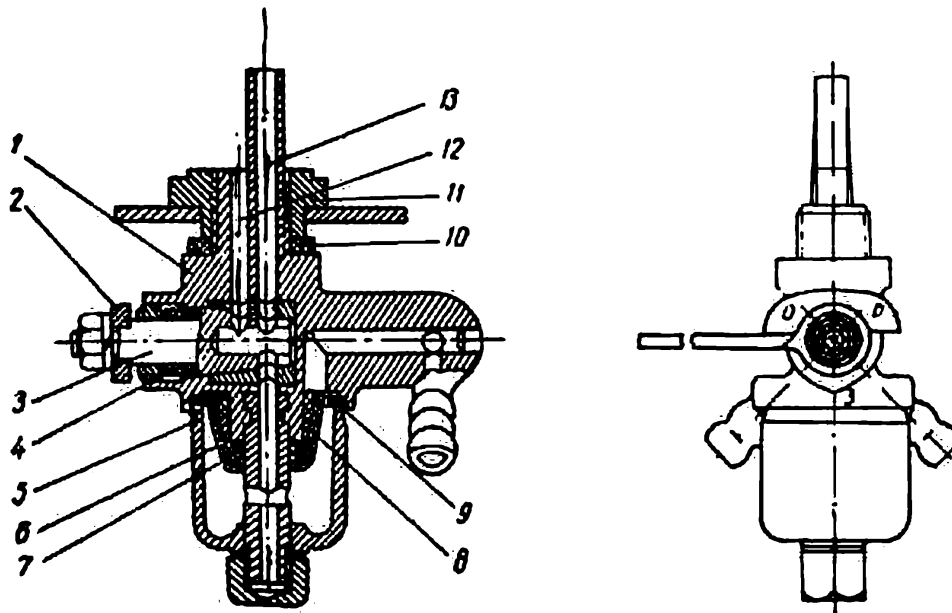


Рис. 4. Бензокраник:

1 — корпус; 2 — рукоятка; 3 — золотник; 4 — уплотнительные прокладки золотника; 5 — отстойник; 6 — стаканчик фильтра; 7 — пружина фильтра; 8 — сетка фильтра; 9 — уплотнительная прокладка отстойника; 10 — уплотнительная прокладка корпуса бензокраника; 11 — футорка; 12 — бензопроводная трубка резервного горючего; 13 — бензопроводная трубка основного горючего

«на себя»); рукоятку управления дроссельными золотниками немного повернуть «на себя», нажать на утопители, переполнить поплавковые камеры карбюраторов и, закрыв заслонку воздухоочистителя, несколько раз нажать на рычаг пускового механизма для того, чтобы горючая смесь попала в цилиндры двигателя;

г) при прогревом двигателя манетку опережения зажигания и рукоятку управления дроссельными золотниками установить так, как указано в пункте в, поплавковые камеры карбюраторов переполнять не следует; заслонку воздухоочистителя не закрывать и смесь не подсасывать;

д) вставить ключ зажигания до упора; при этом загорается красная контрольная лампа;

е) резко, но без удара нажать ногой рычаг пускового механизма. Запустив двигатель, передвинуть манетку опережения зажигания в положение «среднее» и прогреть двигатель на средних оборотах. К моменту окончания прогрева воздушную заслон-

ку необходимо открыть. Прогрев холодного двигателя обязателен, так как при застывшем масле трущиеся поверхности работают с недостаточной смазкой и это способствует увеличению их износа.

ПРАВИЛА ВОЖДЕНИЯ

Трогаясь с места, необходимо уменьшить обороты двигателя, выжать до упора рычаг сцепления и включить первую передачу, нажав носком ноги на переднюю опору педали переключения передач. Поворачивая рукоятку управления дроссельными золотниками «на себя», надо увеличить обороты двигателя и одновременно плавно отпустить рычаг сцепления. Не следует резко отпускать рычаг сцепления, так как трансмиссия мотоцикла при этом перегружается и двигатель глохнет. Нельзя допускать, чтобы при выключенном сцеплении двигатель развивал большое число оборотов. Число оборотов должно быть таким, чтобы двигатель не заглох при включении сцепления.

Когда скорость мотоцикла на первой передаче достигает 10—15 км/час, следует включить вторую передачу. Для этого, выжав сцепление и одновременно уменьшив число оборотов двигателя, необходимо нажать пяткой левой ноги на заднюю опору рычага переключения передач, плавно отпустить рычаг сцепления, одновременно увеличив число оборотов. При скорости 20—30 км/час включить третью передачу, а достигнув скорости 35—40 км/час, — четвертую. После этого скорость следует регулировать положением дроссельных золотников карбюраторов.

Езда на третьей и четвертой передачах со скоростями ниже рекомендованных недопустима, так как при этом двигатель работает с перегрузкой. Не следует ездить длительное время на первой и второй передачах, когда этого не требуют дорожные условия, так как двигатель развивает большое число оборотов, перегревается и быстро изнашивается. Кроме того, при движении на низших передачах происходит значительный перерасход горючего. Трогаться с места следует только на первой передаче.

При торможении необходимо выключать сцепление и плавно нажимать на тормоз. Тормозить следует осторожно, так как резкое торможение может привести к аварии. Особенно опасно резкое торможение на скользких дорогах.

Увеличивая число оборотов двигателя, необходимо соответственно увеличить угол опережения зажигания, так как слишком поздний момент зажигания, кроме потери мощности, вызывает еще и перегрев двигателя. Следует помнить, что и при слишком большом угле опережения зажигания мощность двигателя снижается. Кроме того, если опережение зажигания слишком велико, то при увеличении нагрузки или при резком открытии дросселя в двигателе появляется звонкий металлический стук пальцев. В этом случае необходимо уменьшить угол опережения