

Koska Teistä nyt on tullut

 **TUNTURI-mopedin omistaja**

toivoisimme Teidän tutustuvan muutamiin tässä esittämiimme näkökohtiin, jotta uusi ajokkinne tulisi palvelemaan Teitä parhaalla mahdollisella tavalla.

Tähän lyhyehköön käyttö- ja huolto-oppaaseen, jonka kansilehden äsken aukaisitte, olemme koettaneet mahdollistaa tärkeimmät ja juuri tälle ajokille oleelliset ohjeet. Toivomme Teidän tarkoin seuraavan tätä opasta mopedinne käyttöön ja huoltoon liittyvissä kysymyksissä.

TUNTURI CITY

Moottori

Vapaajäähdytteinen, alumiinisylinteri valurautaholkilla. Poraus: 38 mm. Iskunpituus 43 mm. Iskutilavuus 49 cm³. Puristussuhde: 1 : 6,5.

Teho:

Suurin vääntömomentti:

Voitelu: Polttoaine-öljyseos 50 : 1 eli 2 %, kun käytetään Super 2-tahtiöljyä. Muuta 2-tahtiöljyä käytettäessä seos 25 : 1 eli 4 %.

Kaasutin

Bing-kaasutin ø 11 mm. Suutinneula 3. lovessa ylhäältä. Pääsuutin 50. Itsepalautuva kylmäkäynnistin. Mikrostat-ilman-suodatin.

Voimansiirto

Moottori, keskipakokoiskytkin, hammaspyörävaihde, ketju, takaratas.

Kytkin: kahdella vastakkaisella painolla varustettu keskipakokoiskytkin

Vaihteisto: yksivaihteinen

Välitykset: Moottori-vaihteisto 106 : 21 i = 5,05

Vaihteisto-takaratas: 46 : 13 i = 3,54

Kokonaisvälitys: i = 17,87

Voitelu: sekä kytkin että vaihteisto öljykylvyssä

Rakenne

Runko: hitsattu kaksoisteräspuutkirunko
Jousitus: edessä teleskooppihaarukka, takana keinuvarsi-
jousitus erillisin jousijaloin
Jarrut: rumpujarrut edessä ja takana
Jarrurummun halkaisija: 100 mm
Oikea jarrukahva vaikuttaa vaijerivälityksellä etujarruun, va-
sen jarrukahva takajarruun.
Renkaat: edessä ja takana 2¼ — 17 (21 × 2,25)
Polttoainesäiliön tilavuus 3,5 l

Sähkölaitteet

Bosch-vauhtipyörämagneetto 6 V/17 W. Etuvalo 15 W, taka-
valo 4 W. Erillinen takavalopuola. Magneeton kiertosuunta
vauhtipyörän puolelta katsottuna myötapäivään. Sytytys-
tulppa KLG F70.

Mitat ja paino

Pituus 1750 mm, leveys 630 mm, korkeus 1070 mm, akseliväli
1140 mm, maavara 160 mm.
Paino ajokunnossa 50 kg.

Tunnusnumerot

Tyypikilpi rungon etuputkessa. Runkonumero rungon pys-
typutken takana. Moottorin numero kampikammiossa oikeal-
la.

Hallintalaitteet Kuva 1 ja 2

1. Etuvalon kytkin ja moottorin pysäytys.
2. Soittokello.
3. Etujarrukahva.
4. Kaasukahva.
5. Polttoainesäiliön korkki.
6. Polttoainehana.
7. Jalkakäynnistinvipu.
8. Seisontatuki.
9. Ohjauslukko.
10. Kassikoukku.
11. Takajarrukahva.
12. Kohonpainike.
13. "Ryyppy" eli rikastin.

Käynnistys ja ajo

1. Aukaistaan polttoainehana (kuva 3). Hanan asennot:
oikealle = kiinni, alas = auki, vasemmalle = vara
2. Painetaan "ryyppy" kuva 3/1 eli kaasuttimen päällä oleva
noin 2 cm:n mittainen puikko alas, jolloin kylmäkäynnis-
tinläppä sulkeutuu. (Läppä palautuu automaattisesti ylä-
asentoon, kun kaasua on käännetty täysin auki.) Samalla
painetaan vieressä olevaa kohonpainikenappia rauhalli-
sesi 2....3 sekunnin ajan (kuva 3/2).
Nämä tehdään vain moottorin ollessa kylmänä.
Jalkakäynnistinvipua polkaistaan nyt alas, kunnes moot-
tori käynnistyy. Kylmää moottoria käynnistettäessä mo-
pedi on parasta nostaa seisontatuelle, jolloin kaasua
kääntämällä saadaan moottori nopeammin lämpimäksi.
Mikäli mopedi ei ole seisontatuella, se saattaa kaasua

käännettäessä karata käynnistäjensä käsistä, sillä mopedi lähtee liikkeelle automaattisesti vain kaasua kääntämällä.

3. Pysäyttäminen

Kaasu käännetään pois. Jarrutetaan molempia jarruja käyttämällä. Liukkaalla kelillä on etujarrua käytettävä varoen. Ajoneuvon pysähtyessä vapauttaa automaattikytkin moottorin. Jos moottori halutaan pysäyttää, painetaan lyhdyn päällä olevaa yhdistettyä valokytkin- ja pysäytysnappia vasemmalle. Tämän jälkeen suljetaan polttoainehana ja mopedi nostetaan seisontatuelle.

Toimenpiteet ennen käyttöönottoa

A. Tarkastetaan vaihteistoöljyn määrä. Kuva 4

Ajoneuvon on oltava vaakasuorassa. Aukaistaan täyttöaukon ruuvi (1). Öljypinnan tulee ulottua reiän alareunan tasalle. Mikäli sitä on vähemmän, lisätään automaattivaihteistoöljyä.

Vaihdelaatikon tyhjennystä varten on ruuvi 2.

B. Tarkistettava renkaiden ilmanpaine.

Etupyörässä 1,75 kg/cm², takapyörässä 2,25 kg/cm²

C. Polttoainesäiliö täytettävä bensiini-öljyseoksella. Tunturi-edustajilta saatavaa Tunturi 2-tahtiöljyä käytettäessä on seos 1 : 50 eli 2 %. Kuitenkin ensimmäiseen tankilliseen 3 %.

Tunturi 2-tahtiöljyjen tilausnumerot:

Muovityyny 56.26.000. Tämä sekoitetaan 4 litraan bensiiniä. 0,3 l pullo 56.23.005. Tämä sekoitetaan 15 l bensiiniä.

Tunturi 2-tahtiöljyn sijasta voidaan 2 %:n seoksena käyttää

muita BIA TC-W normin täyttäviä ns. Super Outboard öljyjä. Näiden öljyjen käyttö vähentää sytytyshäiriöitä ja karstan muodostumista, ehkäisee syöpymistä ja moottorin kulumista. Moottori ja pakoputki pysyvät puhtaampina, mutta ennen kaikkea pakokaasu on huomattavasti saasteettomampaa.

Muita 2-tahtiöljyjä käytettäessä tulee seoksen olla 1 : 25 eli 4 %. Kuitenkin ensimmäiseen tankilliseen 5 %.

Huom! Älä koskaan käytä pelkkää bensiiniä.

Sisäänajo

Moottorin uudet osat tarvitsevat noin 500 km sisäänajon. Tällöin on jatkuvaa ajoa täydellä kaasulla vältettävä.

Puhdistus ja huolto

Puhdistus, joka on kaikkien huoltotöiden a ja o, on Tunturimopedin kiiltolakatut ja muoviset pinnat huomioiden tehtävä varovasti. Voimakasta vesisuihkua on vältettävä, koska se tunkeutuessaan jarruihin, laakereihin, kaasuttimeen tai sytytysjärjestelmään saattaa aiheuttaa häiriöitä mopedin toiminnalle.

Parhaiten tapahtuu kuivuneen loan poistaminen pehmeällä sienellä tai rievulla, joka runsaasti käytetyn veden keralla irroittaa saven ja hiekan naarmuttamatta lakkausta ja muita kiiltäviä pintoja. Tarpeen vaatiessa on myös sylinterin jäähdytysrivat puhdistettava liasta ja pölystä.

Määräaikaishuollot

Koska mopedi on mekaaninen laite, vaatii se myös määräaikoina huoltoa voidakseen palvella mahdollisimman kauan ja

vähin kustannuksin ajajaansa. Valmistaja katsoo huollon niin tärkeäksi asiaksi, että esim. takuu ei ole voimassa, ellei huoltokortissa mainittuja huoltoja ole suoritettu.

Ketjun kireyden tarkistus

Koska sekä ketju että ketjurattaat ovat uudet, tapahtuu niiden kesken sopeutumista, joka n. 50...100 km ajon jälkeen aiheuttaa ketjussa löystymistä. Tämän huomaa siitä, että ketju kuoppaisella tiellä kolisee. Ketju on tällöin säädettävä uudelleen. (Vrt. s. 14) Liian löysä ketju saattaa irrota ja aiheuttaa vakaviakin vaurioita.

Takuuehtojen mukaiset huollot

Ensimmäisen 300 km jälkeen

1. Likaisen mopedin puhdistus, josta veloitetaan erikseen.
2. Moottorin lämmityskäyttö, koeajoa ja tarkkailua.
3. Vaihteistoöljyn vaihto. Automaattivaihteistoöljy.
4. Sytytystulpan ja magneeton tarkastus sekä tarvittaessa säätö.
5. Kytkin- ja jarruvaijerien kokeilu ja säätö tarpeen vaatiessa sekä vaijerien voitelu.
6. Ketjun säätö ja voitelu.
7. Ohjainlaakerin säätö tarpeen vaatiessa sekä ohjaintangon kiinnittimen tiukkuuden varmistus.
8. Ruuvien ja mutterien kireyden tarkistus.
9. Renkaiden ilmanpaineen tarkistus ja valojen kokeilu.
10. Tyhjäkäynnin säätö.
11. Koeajo.

Jokaisen 500 km jälkeen on suoritettava kohtien 1, 6 ja 9 mukaiset huoltotyöt.

1000 km huolto

1. Likaisen mopedin puhdistus, josta veloitetaan erikseen.
2. Koeajo, jonka aikana todetaan, onko kiihtyvyys ja suorituskyky normaali.
3. Kaasuttimen ja ilmansuodattimen tarkastus ja oikean suutinkoon määrääminen koeajon perusteella.
4. Vaihteiston öljymäärän tarkastus.
5. Sytytystulpan puhdistus ja kärkivälin säätö (0,5 mm). Magneeton säätö.
6. Vaijerien tarkastus ja voitelu.
7. Ketjun säätö ja voitelu.
8. Pakoäänenvaimentimen puhdistus.
9. Ruuvien, mutterien ja pyörien puolauksen kireyden tarkastus.
10. Valojen kokeilu.
11. Renkaiden ilmanpaineen tarkastus.
12. Koeajo.

Tämä huolto on suoritettava jokaisen 1000 km jälkeen.

2000 km huolto

1. Likaisen mopedin puhdistus, josta veloitetaan erikseen.
2. Moottorin lämmityskäyttöä, koeajoa ja tarkkailua.
3. Vaihteistoöljyn vaihto. Automaattivaihteistoöljy.
4. Kaikkien vaijerien ja kahvojen säätö sekä voitelu.
5. Ketjun säätö ja voitelu.

6. Ilmansuodattimen tarkastus ja uusinta tarpeen vaatiessa.
7. Äänenvaimentimen, pakoputken ja pakoaukon puhdistus.
8. Sytytystulpan uusinta.
9. Ruuvien, mutterien ja pyörien puolauksen tarkistus.
10. Renkaiden ilmanpaineen tarkistus.
11. Takajarrulaajentajan voitelu.
12. Jousijalkojen puhdistus ja voitelu.
13. Valojen kokeilu ja säätö.
14. Koeajo.

Tämä huolto on suoritettava jokaisen 2000 km jälkeen.

Jokaisen 5000 km jälkeen tai kerran vuodessa

1. Vaihteistoöljyn vaihto (kts. s. 13)
2. Napojen laakerien puhdistus ja rasvaus sekä jarrukien tarkistus.
3. Mikrostat-ilmansuodatinpanoksen uusinta.
4. Vauhtipyörämagneeton tarkastus ja säätö, joka on paras ta jättää Tunturi-edustajan tai hänen valtuuttamansa huoltokorjaamon tehtäväksi

Talvisäilytys

Mikäli ei mopedi ole käytössä talvella, on siinä tehtävä seuraava talvisäilytyshuolto.

1. Vaihteistoöljy vaihdetaan (kts. s. 13)
2. Mopedi puhdistetaan perusteellisesti.
3. Kaikki kiiltävät osat pyyhitään öljyisellä rätillä.

4. Kaikki voitelukohteet, myös vaijerit öljytään.
5. Ketju puhdistetaan ja öljytään (kts. s. 15)
6. Kiiltolakatut osat vahataan.
7. Polttoainesäiliö tyhjenetään.
8. Sytytystulppa ja kaasutin poistetaan (kts. s. 13 ja 17). Mänän ollessa yläasennossa kaadetaan imuaukosta sylinteriin hiukan moottoriöljyä. Moottoria pyöritetään useita kertoja, ja sytytystulppa sekä kaasutin asennetaan paikoilleen.
9. Renkaiden ilmanpaine tarkistetaan.
10. Mopedi varastoidaan kuivaan säilytyspaikkaan, nostetaan seisontatuelle ja peitetään.

Kerran kuukaudessa pyöritetään moottoria useita kertoja, jotta suojaava öljykalvo moottorissa ja vaihteistossa säilyisi.

Erittäin vaarallista on käynnistää moottoria säilytyksen aikana, sillä kylmään moottoriin syntyy tällöin syövyttävää vesihöyryä, joka saattaa ruostuttaa sylinterin ja laakerit.

Uudelleen käyttöön otettaessa

1. Mikäli säiliöön on jäänyt polttoainetta, on se hyvin sekoitettava tuoreen polttoaineen kanssa.
2. Sytytystulppa poistetaan ja pysäytysnappia painaen pyöritetään moottoria, kunnes liika öljy on poistunut.
3. Sytytystulppa puhdistetaan ja kokeillaan. Kun tulppa on kierretty paikoilleen, voidaan moottori käynnistää normaaliin tapaan.

Toimenpiteet häiriön sattuessa

×) Viittaus huolto- ja säätöohjeisiin.

Moottori ei lähde käyntiin tai käyvä moottori pysähtyy

Vika

Polttoainehana on kiinni.

Polttoainesäiliö melkein tai aivan tyhjä.

Sytytystulppa on likainen tai öljyyntynyt.

Sytytystulppa on vioittunut.

Sytytystulpan kärkiväli on väärä

Sytytysjohto on irtaantunut tai löysässä.

Oikosulkujohdin maadoittunut tai painonappi jäänyt pohjaan.

Sytytyskipinä liian heikko.

Korjaus

Aukaistaan po. hana.

Käännetään hana "R" asentoon ja täytetään säiliö ensi tilassa.

Puhdistetaan tulppa. ×)

Kokeillaan tulppa ja vaihdetaan uuteen. ×)

Säädetään kärkiväli 0,5 mm:ksi taivuttamalla varovasti sivukärkeä

Kaapelinpääte kiristetään.

Tarkastetaan ja kunnostetaan oikosulkujohto (ktso sähkökytkennät) ja painonappi.

Säädetään tulpan kärkiväli TILAPÄISESTI 0,3 mm:ksi ja tarkistetaan vauhtipyörä-magneetto niin pian kuin mahdollista.

Mopedi on pantu nojaamaan liian vinosti tai on kaatunut ja polttoainehana on ollut auki, jolloin polttoainetta on valunut lii-kaa moottoriin tai on "ryy-pytetty" lämmintä moottoria. Vika voi myös aiheutua siitä, että kohon neulaventtiilissä tai kohokammion pohjalla on roskaa, jolloin kohoneula ei sulje polttoai-neen tuloa. Vrt. s. 17

Tulpansuojus vioittunut.

Polttoainehana on tukossa tai ei aukea.

Pääsuutin on tukossa.

Polttoaineputki on tukossa.

Käynnistetään II tapaa käytäen. Jos moottoriin on valunut hyvin runsaasti polttoainetta, on sytytystulppa irrotettava, polttoaine las-kettava pois. Sen jälkeen tuuletetaan moottori pyöritämällä sitä useita kertoja samalla maadoitusnappia painaen. Lopuksi kierretään tulppa paikoilleen. Tarkiste-taan myös kohokammio ja neulan lukitus.

Uusitaan tulpansuojus.

Tarkistutetaan polttoaine-hana korjaamossa.

Pääsuutin puhdistetaan. ×)

Polttoaineputki puhalle-taan.

Moottori käynnistyy, mutta käy epätasaisesti tai pysähtyy

Vika

Polttoaine loppumaisillaan.

Kaasuttimen kiinnitys löys-tynyt.

Korjaus

Käännetään hana "R" asen-toon. Täytetään säiliö.

Kiristetään kaasuttimen pultit.

Sytytystulppa vioittunut tai likainen.

Tarkistetaan ja vaihdetaan tulppa. ×)
Kuva 2

Sytytysjohto löysässä.

Kaapelipääte kiristetään.

Väärä seossuhde.

Säiliö tyhjenetään ja täytetään uudelleen aikaisemman ohjeen mukaan.

Moottori vetää huonosti tai kuluttaa liikaa polttoainetta

Vika

”Ryppy jää päälle. Pakoputki tai pakoaukko on tukossa.

Kaasuttimen kiinnitys löysynyt. Jarrut laahaavat.

Pääsuutin on löysässä. Kohon neula vääntynyt ja tartunut kiinni.

Suutinneula irtaantunut tai väärässä lovessa. Ilmansuodatin tukkeutunut. Väärä seossuhde.

Korjaus

Tutkitaan kuristusläppä. Pakoputki ja äänenvaimennin puhdistetaan. ×) Sivü 19

Kiristetään kaasuttimen pultit. Jarrut tarkistetaan ja säädetään. ×)

Kiristetään pääsuutin. Kohokammion osat tarkistetaan ja mahd. vaihdetaan. ×)

Neula lukitaan 3 loveen ylhäältä. ×)

Suodatin uusitaan. Säiliö tyhjenetään ja täytetään uudelleen aikaisemman ohjeen mukaan.

Tärkeä vihje

Moottorihäiriön sattuessa on aina parasta aloittaa vian etsintä sytytystulpasta. Jos tulppa on puhdas, kärkiväli oikea 0,5 mm ja kokeiltaessa antaa hyvän kipinän, on häiriö polttoainejärjestelmässä.

Huolto- ja säätöohjeita

Vaihteistoöljyn vaihto ja öljymäärän tarkistus

Moottori käytetään lämpimäksi ja öljy lasketaan pois tyhjenystulpasta (kuva 4/2). Öljynpoiston jälkeen on tyhjennystulppa suljettava huolellisesti. Sen jälkeen kaadetaan täyttöaukosta 1 vaihteistoon automaattivaihteistoöljyä, kunnes se on reijän tasalla.

Sytytystulpan poisto ja tarkistus

Sytytysjohto irrotetaan vetämällä häiriönpoistajasta eteenpäin ja tulppa kierretään auki työkalusarjassa olevalla tulppa-avaimella. Jos tulppa on karstoittunut, on se puhdistettava. Parhaiten tämä tapahtuu huoltoasemalla tulpanpuhdistuslaitteessa, jossa myös tulpan tarkistus paineen alaisena voidaan suorittaa.

Hyvin tärkeätä on, että tulpan kärkiväli pidetään 0,5 mm:nä, sillä liian suuri kärkiväli kuormittaa magneettoa tarpeettomasti.

Jos tulppa on ”kulunut” ts. sen kärjet ovat pyöristyneet, on se vaihdettava uuteen (kts. taulukkoa s. 22). Mopedinmoottorissa on tulpan kesikäyttöikä n. 3000 km.

Jos tulppa on "kulunut" ts. sen kärjet ovat pyöristyneet, on se vaihdettava uuteen KLG F70 tai vastaava. Mopedinmoottorissa on tulpan keskikäyttöikä n. 3000 km.

Tarkistus Kuva 2.

Tulppa työnnetään häiriönpoistajaan ja tulpan runko maadoitetaan sylinterin suojusta vasten painamalla. Kun moottoria nyt pyöritetään, on tulppa kunnossa, jos sen kärkivälissä näkyy kipinä. Ellei näin tapahdu, on tulppa vaihdettava uuteen. Jos tämäkään ei auta, on vika tulpansuojuksen häiriönpoistajassa, sytytysjohdossa tai magneetossa, joka on parasta antaa ammattimiehen tutkia. Pitkillä matkoilla voi varatulppa olla tarpeen.

Kiinnitys

Tulppa kierretään ensin käsin paikoilleen ja vasta loppukiristys suoritetaan tulppa-avainta käyttäen. On varottava liian voimakasta kiristystä, jonka seurauksena sylinterikannessa olevat kiertteet voivat vahingoittua. Johdon tiukkuus tarkistetaan ja tulpansuojus painetaan tulpan päähän.

Ketjun säätö

Ketjun kireys on sopiva, jos se ketjun keskikohdalla ylösalas painettaessa myöntää 1,0...1,5 cm.

Tarkistus tehdään satulassa istuen.

Ketjun kiristämiseksi löysätään kumpaakin taka-akselin mutteria ja sen jälkeen kierretään epäkeskoketjunkturistäjiä myötävävään kumpaakin yhtä paljon, jotta takapyörän suuntaus ei muuttuisi. Kun em. kireys on saavutettu, tarkistetaan pyörien suuntaisuus ja kierretään taka-akselin mutterit jälleen kiinni.,

Löystynyt ketju kolisee ja saattaa siirtyä pois ketjupyörältä, jolloin se katketessaan saattaa tehdä myös muuta vahinkoa.

Ketjun puhdistus ja voitelu

Mopedi nostetaan seisontatuen varaan työpöydälle tms. korkealle alustalle, jossa sen käsittely on helppoa.

Ketjulukko aukaistaan ja irrotettu ketju pestään bensiinissä tai petroolissa harjan tai siveltimen avulla. Sitä on myös taituttava edestakaisin, jotta myös ketjurullien välit puhdistuvat. Sen jälkeen on ketju huolellisesti kuivattava. Puhdistettu ketju liotetaan lämmitetyssä paksuhkossa öljyssä (esim. SAE 90-120), jossa sitä myös on liikuteltava. Liika öljy valutetaan ja pyyhitään pois. Myös ketjurattaat puhdistetaan. Ketjua asennettaessa on lukkojousen suljetun pään tultava ketjun kulkusuuntaan. Mikäli ketju ei kaipaa puhdistusta, mutta tuntuu kuivalta, voidaan se öljytä paikallaan. Tällöin käytetään voiteluun ohutta öljyä, joka nopeasti imeytyy rullien väliin. Esim. Castrol Chain Lubricant. Puhdistuksen ja öljyämisen yhteydessä on ketju myös säädettävä. Vrt. s. 14.

Vaijerien ja vipujen voitelu

Tunturi-mopedin vaijereissa on polyamid-sisäputki, joka on kestoavoideltu tehtaalla eikä kaipaa voitelua. Vaijerin sisämenokohtiin on hyvä tipauttaa öljyä samalla kun kaasuja ja jarruvipujen liukupinnat kevyesti voidellaan. Tämä käy kätevästi esim. suihkupullolla. Liika öljy pyyhitään pois tahrantumisen ehkäisemiseksi. Myös napojen jarruvipujen laakerihin ja seisontatuen niveleen tipautetaan pari tippaa öljyä.

City-mopedin suojalevyt

Kaasuttimen ja ilmansuodattimen huollon yhteydessä on moottorin päällä oleva astin-suojus poistettava. Se on kiinnitetty keskellä olevalla ruuvilla. Kuva 5.

Polvisuojan irrottamiseksi aukaistaan yläosassa oleva ruuvi, kuva 5/1, sekä alaosan helmoja jäykistävän sangan ruuvit. Kuva 5/2.

Sivusuojat kiinnittyvät takahaarukan akselin muttereilla.

Mikrostat-ilmansuodatinpanoksen uusinta

Moottorin päällä oleva astin-suojus irrotetaan. Mikrostat-suodatinpanos sijaitsee moottorin päällä olevan suodatinkotelon sisällä. Sen poistamiseksi irrotetaan takaosassa oleva ruuvi, jolloin kotelo voidaan vetää pois etuosasta, joka jää kiinni kaasuttimeen. Kotelo aukeaa, kun ruuvit on irrotettu ja suodatinpanos voidaan nyt uusida. Suodatinpanos uusitaan viimeistään joka 5000 ajokilometrin jälkeen. Kunnollisesti toimiva suodatin estää pölyn ja hiekan pääsyn moottoriin lii-
säten sen ikää huomattavasti.

Kaasuttimen pääsuuttimen puhdistus

Pääsuuttimen ympäryks puhdistetaan hiekasta ja liasta ja suutin kierretään auki. Kuva 6/1. Suuttimen päässä oleva reikä puhdistetaan joko puhaltamalla läpi tai ohuella harjaksella, ei teräslangalla. Paikoilleen pantaessa on suutin kierrettävä pohjaan asti, jotta polttoainetta ei pääsisi virtaamaan ohi suuttimen.

Kaasuttimen irrotus ja puhdistus (kuva 6 ja 8)

Astinsuojus poistetaan.

Suljetaan polttoainehana ja irrotetaan polttoaineletku sekä imukotelo kaasuttimesta. Löysätään kaasuttimen kiinnitysruuvia (kuva 6/2) ja kääntämällä kaasutinta hieman vasemmalle vedetään kaasutin irti. Kannen kiinnitysruuvit (kuva 6/3) kierretään auki ja kaasuluisti suutinneuloineen vedetään ulos. Kantta ja luistia painetaan vastakkain, jolloin kaasuvaijeri voidaan irrottaa. Jousen vastarengas ja suutinneula vedetään pois luistin sisältä ja kaikki osat puhdistetaan. Lukitusrenkaan normaaliasento neulassa on 3. lovi ylhäältä. Kokoonpantaessa tulee luistissa olevan uran olla rungossa olevan ohjausnastan kohdalla.

Kaasuttimen kohon tarkistus

Kaasutin irrotetaan.

Suljetaan polttoainehana ja kohokammion kansi irrotetaan. Uimuri neuloineen nostetaan pois. Varmistutaan siitä, että neulan lovi on kohossa olevassa lukituksessa. Neulaventtiilin tiiviys kokeillaan pitämällä kohoa kevyesti kantta vasten painettuna (kuva 8), kun polttoaineletku on kiinnitetty ja polttoainehana aukaistu. On myös tarkastettava, ettei neulan liikkumista haittaavaa seikkaa ole kohokammion pohjalla olevassa ohjausreiässä (kuva 8). Kokoonpantaessa on todettava, että neula on varmasti reiässään, ennenkuin ruuvit kierretään kiinni.

Tyhjäkäynnin säätö

Jotta moottori jäisi tyhjäkäynnille, on kaasukahvassa oltava "kaasu kiinni" asennossa pieni vapaaliike. Tyhjäkäynnin sää-

töä ei siis pidä suorittaa vaijerin pituutta muuttamalla. Tyhjäkäynnin säätöä varten on kaasuttimen alla edessä vinosti oleva asetusruuvi, jonka pää kannattaa kaasuluistia (kts. kuva 6/4). Säätö suoritetaan moottorin käydessä. Jos moottori pysähtyy, kierretään säätöruuvia kiinnipäin, kunnes moottori käy tasaisesti uhkaamatta sammua. Jos taas tyhjäkäynti on liian voimakas, kierretään säätöruuvia aukipäin. Liian voimakas tyhjäkäynti aiheuttaa mopedin liikkeelle lähdön itsensä.

”Märän” moottorin tuuletus

Mikäli kaasutin on vuotanut yli ja moottoriin on joutunut liikaa polttoainetta, on se tuuletettava. Ensinnä suljetaan polttoainehana. Sytytystulppa poistetaan. Moottoria pyöritetään polkimesta useita kymmeniä kertoja. HUOM! Pyöritettäessä on samalla painettava pysäytys- eli oikosulkunappia lyhdyn päällä, koska muuten voi sytytyslaitteissa esiintyä läpilyöntejä, jotka voivat vaurioittaa niitä tai pahimmassa tapauksessa sytyttää moottorin päälle valuneen polttoaineen.

Tuuletuksen jälkeen sytytystulppa puhdistetaan, kuivataan ja kokeillaan.

Polttoainehanan irrotus ja puhdistus

Polttoaineletku irrotetaan kohokammion kannesta ja säiliö tyhjennetään puhtaaseen astiaan hana ”R” asennossa. Yhdistin-mutteri aukaistaan (hanassa vasen- ja säiliössä oikeakätinen kierre). Polttoainesuodatin huuhdotaan. Koottaessa on kaikki tiivistet puhdistettuina ehdottomasti pantava paikoilleen.

Karstan poisto

Pakoputki ja äänenvaimennin irrotetaan. Äänenvaimentimen ja pakoputken välinen liitos on tiivistetty kumimuhvilla ja pakoputki irtoaa vetämällä. Pakoputki puhdistetaan karstasta, samoin äänenvaimentimen takaosassa oleva ulostuloputki esim. ruuvimeisselillä. Mikäli äänenvaimennin pitemmän käytön jälkeen tukkeutuu kokonaan liian rasvaisen seoksen tai liian ison suuttimen seurauksena, puhdistetaan se polttamalla. Vaimentimen alkupäätä kuumennetaan ensin puhalluslampulla tai hitsausliekillä, jonka jälkeen sinne puhalletaan ilmaa ja näin sisällä oleva karsta palaa pois. Tämän jälkeen äänenvaimennin on syytä maalata uudestaan. Myöskin sylinterissä oleva pakoaukko, joka paljastuu, kun pakoputki irrotetaan, saattaa pitemmän käytön jälkeen karstoittua. Karstaa poistettaessa on mäntä saatettava moottoria pyörittämällä yläasentoon ts. pakoaukon eteen, jotta irrotettava karsa ei pääsisi sisälle sylinteriin. Karstaa kaavittaessa on varottava naarmuttamasta mäntää. Varsinkin liian öljyistä polttoaineseosta käytettäessä karstoittuu pakokanavisto helposti.

Katso sivu 4/c.

Jarruvaijerien säätö

Säätö on suoritettava, jos jarrutettaessa kahvat painuvat kiinni kädensijaan. Navassa olevaa säätöholkkia siirretään lukitusmutterien avulla kahvaan päin, kunnes pyörää pyöritettäessä jarru hieman laahaa. Tämän jälkeen höllennetään vaijeria hieman siirtämällä säätöholkkia takaisin, ja lukitusmutterit tiukennetaan. Takajarrun vaijeria voidaan säätää myös kahvassa olevan säätöholkin avulla.

Jousijalkojen voitelu

Puhdistusta ja voitelua varten irrotetaan jousijalan toinen pää. Jousijalka puretaan kiertämällä irrotettua päätä vastapäivään, kunnes jousi kiertyy auki kiinnikkeestään ja puolikkaat voidaan vetää irti toisistaan. Ohjaustappi ja liukupinnat puhdistetaan ja niihin sivellään runsaasti vaseliinia tai sitkeätä runkorasvaa.

Etuhaarukan voitelu

Etupyörä ja etulokasuoja ylä- ja alakaarineen poistetaan. Kumisuojuksen alajousi siirretään alaspäin ja suojus työnnetään ylös. Haarukan alaputkea kierretään aukipäin ylhäältä katsoen myötapäivään, kunnes putki irtoaa (kuva 7). Mikäli jousi halutaan irrottaa, lyödään yläputkessa oleva jousisokka ulos. Jousi kiinnitetään nylonosastaan ruuvipenkkiin ja lyömällä puikolla jousen alkupäätä saadaan jousi irtoamaan. Paikoilleen pantaessa on nylonholkkien väli täytettävä sitkeällä alustarasvalla esim. Esso Beacon P 290 tai vastaava.

Eräs neuvo

Useat huoltotyöt vaativat perehtyneisyyttä tämäntapaiseen työskentelyyn. Ellette itse katso voivanne huoltotöitä suorittaa, ovat ammattitaitoiset Tunturi-huoltajat käytettävissä. Määräaikoina suoritettavat huollot ja tarkastukset lisäävät mopedinne käyttövarmuutta ja -ikää ja näin olette Te Tunturiin ja Tunturi Teihin tyytyväinen.

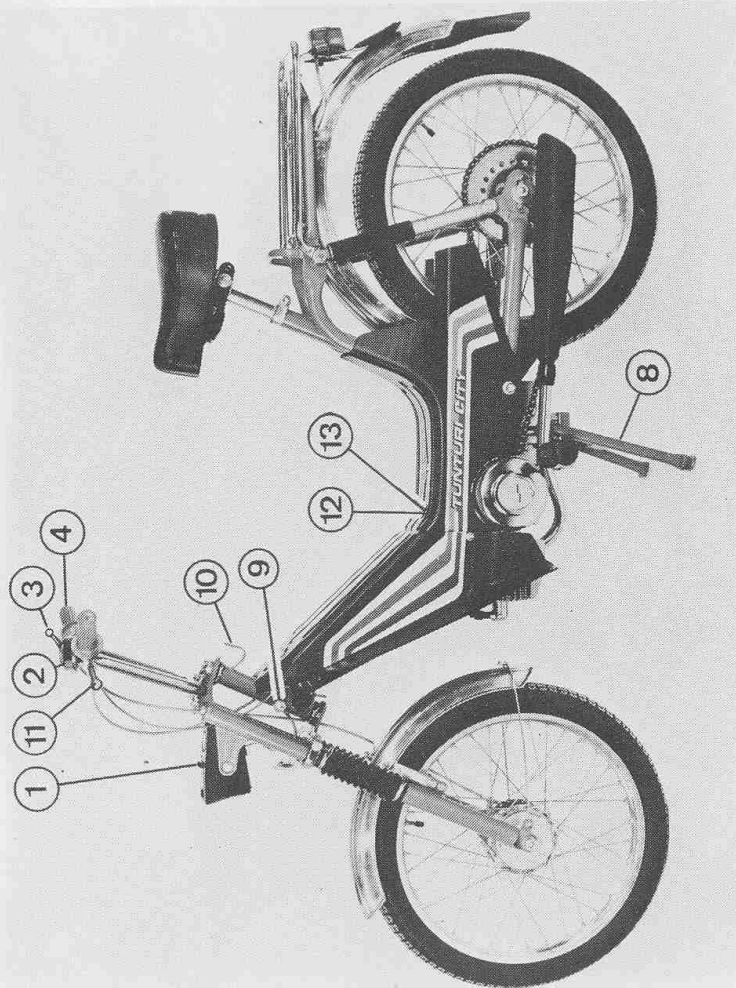
Voitelutaulukko

| | |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Ketjut | Jokaisen 500 km ajon jälkeen voideltava ja säädettävä 1 000 km jälkeen puhdistettava. (Kts. s. 6 ja 15) |
| 2. Vaihteisto | Öljymäärä tarkistettava viikottain 5 000 km jälkeen tai keväällä ja syksyllä vaihdettava. (Kts. s. 13) |
| 3. Ilmasuodatin | Jokaisen 5 000 km ajon jälkeen vaihdettava. (Kts. s. 16). |
| 4. Vaijerit | Jokaisen 1 000 km ajon jälkeen voideltava. (Kts. s. 15) |
| 5. Ohjainlaakeri | Jokaisen 5 000 km ajon jälkeen voideltava ja säädettävä. |
| 6. Seisontatuen nivel | Jokaisen 1 000 km ajon jälkeen voideltava. |
| 7. Jousijalat | Jokaisen 2 000 km ajon jälkeen puhdistettava ja voideltava. (Kts. s. 20). |
| 8. Jarruvipujen laakerit | Jokaisen 1 000 km ajon jälkeen voideltava. |
| 9. Napojen laakerit | Jokaisen 5 000 km ajon jälkeen puhdistettava ja voideltava. |
| 10. Käyttövivut | Jokaisen 1 000 km ajon jälkeen liukupinnat voideltava. (Kts. s. 15) |
| 11. Polttoainesäiliö | Sekoitus (Kts. s. 4/c) |

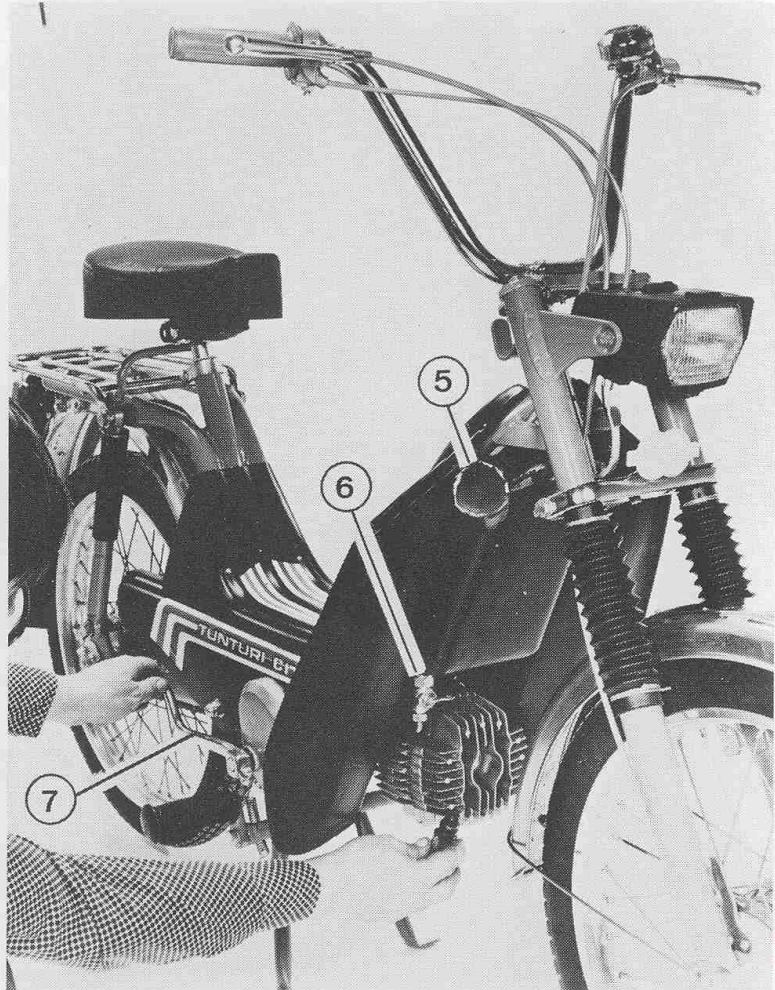


**TUULISUOJA
JA POLVISUOJA**

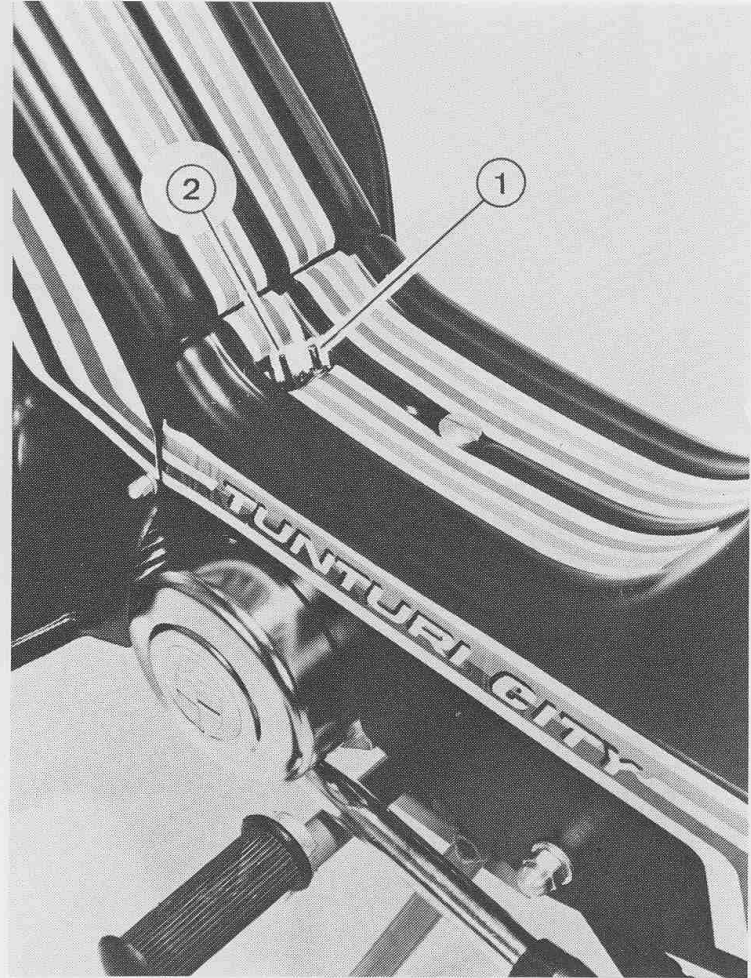
**SUOJAAVAT TUULELTA
VIIMALTA JA ROISKEILTA**



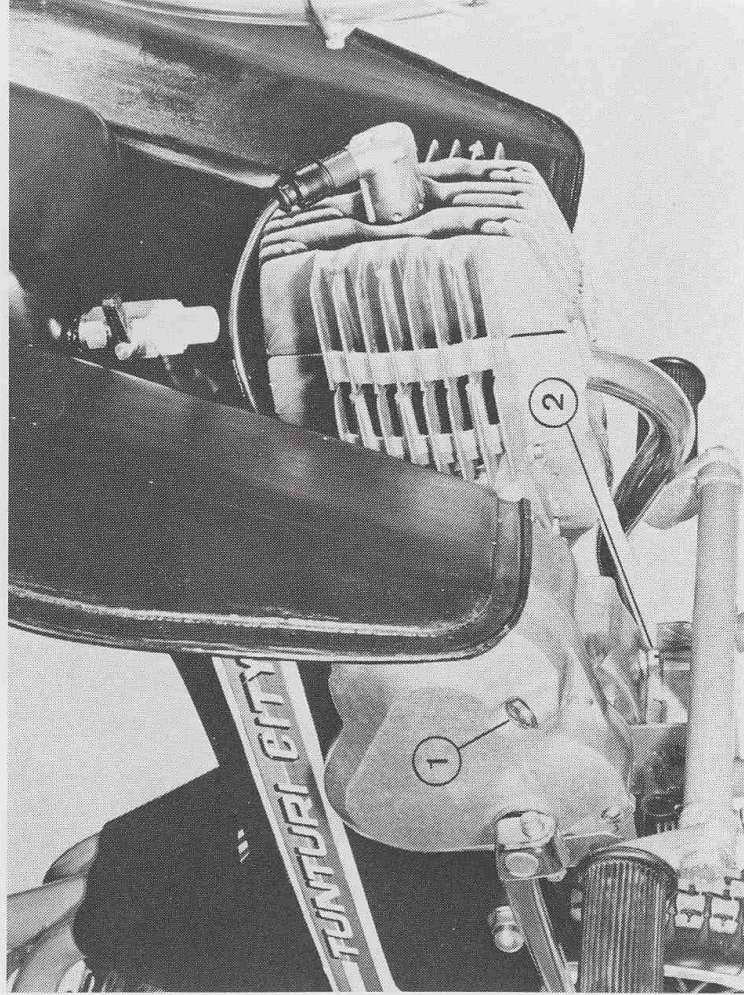
Kuva 1



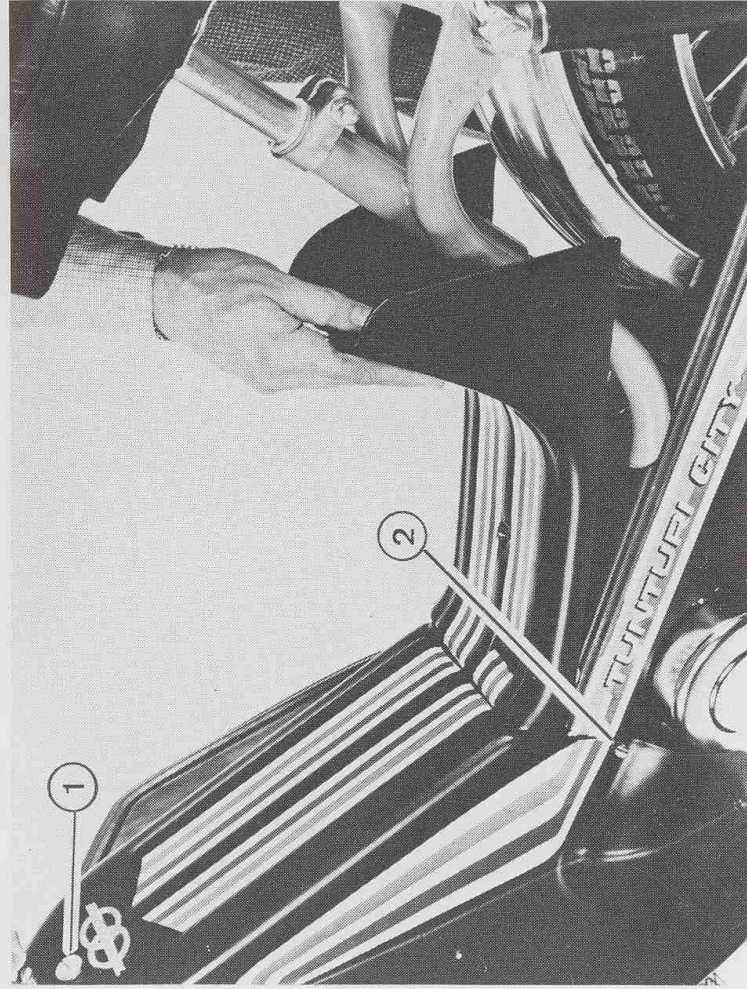
Kuva 2



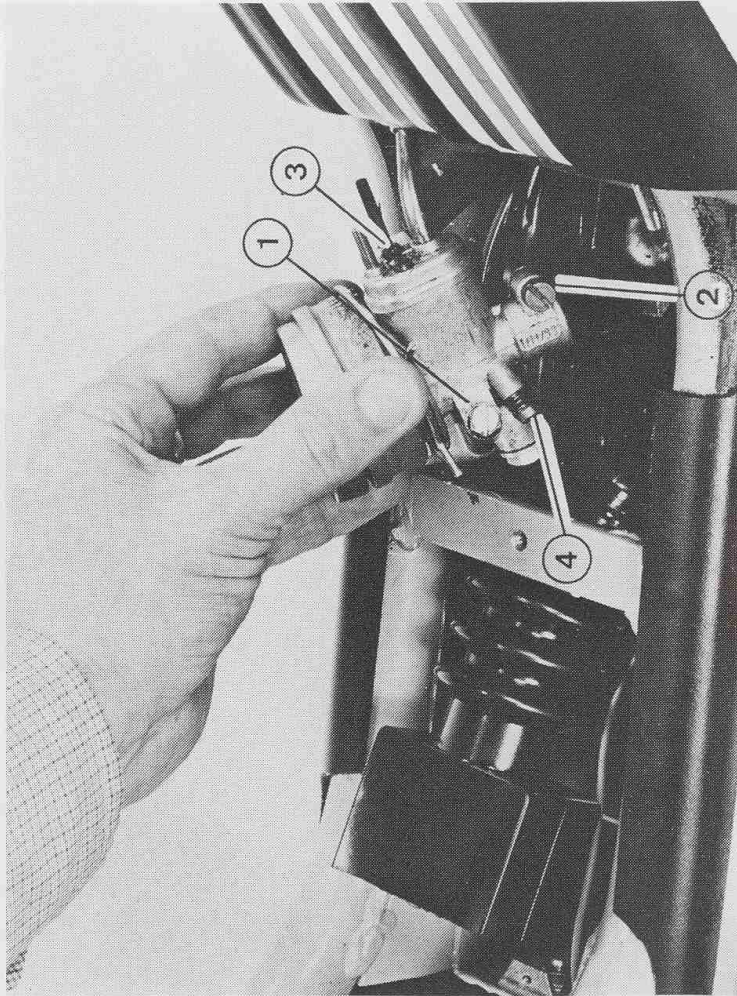
Kuva 3



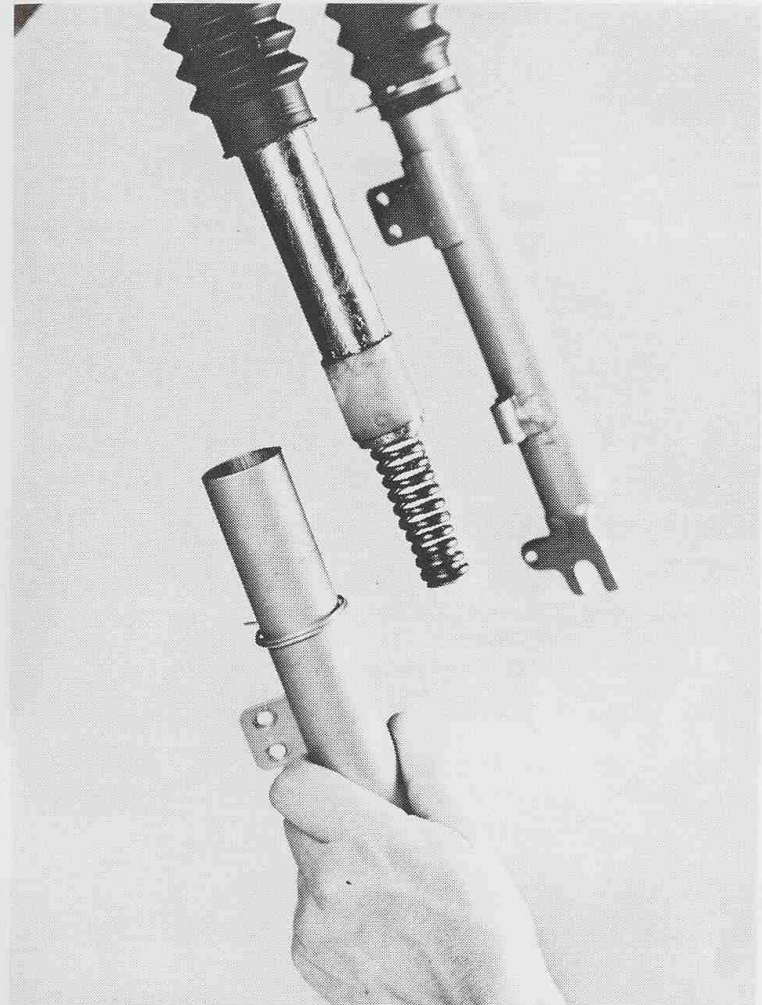
Kuva 4



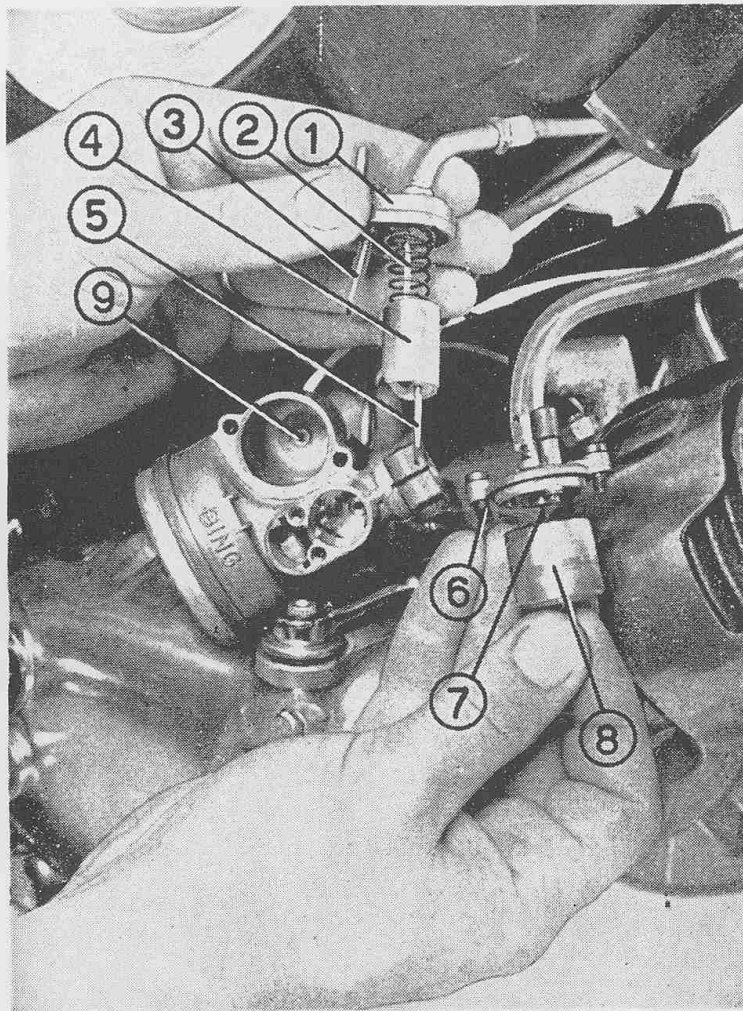
Kuva 5



Kuva 6

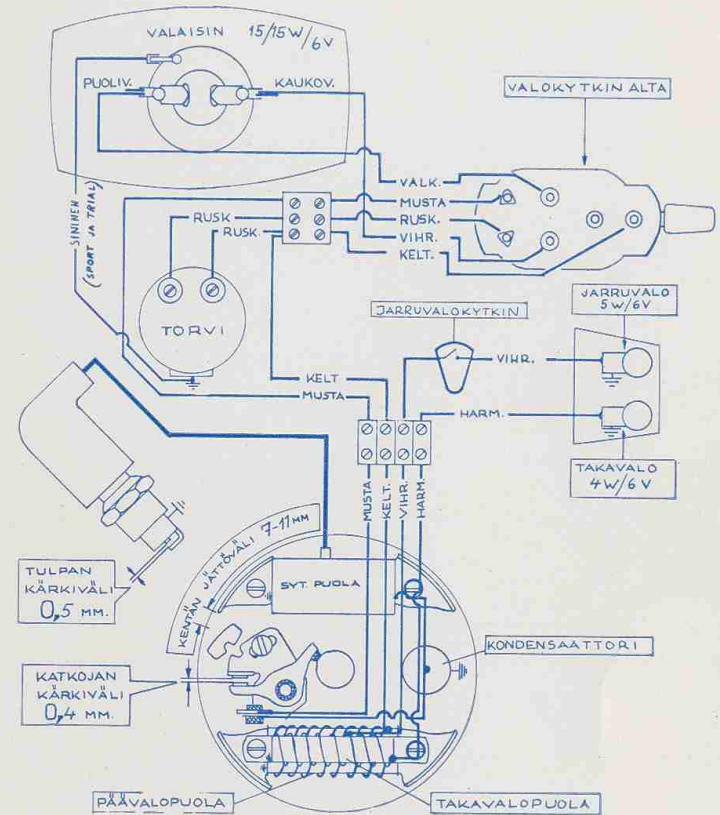


Kuva 7



Kuva 8

Kaasutin. 1. Kaasuluistin kansi, 2. Luistin jousi, 3. Kuristinläppä, 4. Kaasuluisti, 5. Suutinneula, 6. Kohokammion kannen kiinnitysruuvi, 7. Neulaventtiili, 8. koho, 9. Neulan ohjausreikä.



Kuva 17. Sähkölaitekytkinkaavio.