

Rīga 5



RĪGAS
MOTO-
RŪPNĪCA

**SARKANĀ
ZVAIGZNE™**

RĪGĀ, ĻENINA IELĀ 193

ЛЕГКИЙ МОПЕД „RIGA-5“

Мопед «Riga-5» — удобное средство транспорта для городских, шоссейных и проселочных дорог. Предназначен для деловых поездок, прогулок и туристских путешествий.

Для преодоления крутых подъемов и проселочных дорог с мягким грунтом, учитывая небольшую мощность двигателя, может возникнуть необходимость прибегнуть к помощи педалей.

Испытания мопеда на различных дорогах показали его хорошие эксплуатационные качества и достаточную прочность. «Riga-5» имеет хорошую амортизацию и является неутомляющим видом транспорта.

Комфортабельность машины обеспечивается телескопической передней вилкой и удобным седлом с подушкой из губчатой резины.

Мопед «Riga-5» — простая в эксплуатации и не требующая сложного ухода машина. Для освоения приемов управления мопедом требуется несколько часов.

Мопед оснащен надежными механическими тормозами, что гарантирует быстрое торможение и безаварийную езду.

Управление механизмами мопеда удобно и просто. Управление тормозом переднего колеса и дросселем установлено на правой стороне руля. Управление сцеплением установлено на левой стороне руля. Торможение заднего колеса мопеда осуществляется нажатием педали в обратном направлении.

Багажник расположен над задним колесом и рассчитан на 15 килограммов груза.

Рама, передняя вилка и щитки окрашены цветными эмалями. Отдельные детали покрыты блестящим хромом.

Мопед укомплектован необходимым инструментом для текущего ремонта.

МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР
ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ МОТОЦИКЛОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ

РИЖСКИЙ МОТОЗАВОД «САРКАНА ЗВАЙГЗНЕ»

ЛЕГКИЙ МОПЕД «РИГА-5»

К Р А Т К А Я

ИНСТРУКЦИЯ
по уходу и эксплуатации

РИГА 1966

К СВЕДЕНИЮ ТОРГУЮЩИХ ОРГАНИЗАЦИЙ И ПОКУПАТЕЛЕЙ

ВНИМАНИЮ ТОРГУЮЩИХ ОРГАНИЗАЦИЙ!

Завод гарантирует потребителю качество своих мопедов только при определенных условиях их хранения в магазинах и на складах.

Мопеды должны храниться в помещении, предохраняющем их от атмосферных осадков.

Не допускается хранение мопедов в одном помещении с химически активными или пылящими веществами, а также более чем двухрядная установка ящиков с мопедами один на другой.

Завод гарантирует качество покрытия мопедов при упомянутых выше условиях хранения в течение 6 месяцев.

ВНИМАНИЮ ПОКУПАТЕЛЕЙ!

К каждому выпускаемому мопеду «Рига-5» завод прилагает:

1. Инструкцию с паспортом и гарантийными талонами на мопед.
2. Инструкцию с паспортом и гарантийными талонами на двигатель.
3. Комплект инструментов, принадлежностей и запасных частей.

ПРИ ПРОДАЖЕ МОПЕДОВ ТОРГУЮЩИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЯЗАНЫ:

Сделать соответствующие отметки в паспортах и гарантийных талонах, заверив их подписью и печатью.

При желании покупателя совместно проверить наличие полного комплекта ЗИП согласно упаковочному листу.

ГАРАНТИИ ЗАВОДА И ПОРЯДОК ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ РЕКЛАМАЦИИ

Гарантии на двигатель, порядок предъявления рекламаций и адреса мастерских гарантийного

ремонта указаны в инструкции и паспорте двигателя.

Рекламации на шины необходимо направлять заводу-изготовителю — Воронежский шинный завод, Воронеж.

Завод гарантирует исправную работу мопеда в течение года с момента его продажи, при проезде в этот срок не более 5000 км.

В течение этого срока завод заменяет бесплатно все пришедшие в негодность по вине завода детали при условии соблюдения правил ухода, изложенных в данной инструкции.

Для замены пришедших в негодность раньше гарантийного срока деталей (за исключением деталей двигателя и шин) необходимо выслать на завод поврежденную деталь вместе с одним из гарантийных талонов паспорта мопеда. Адрес: Рига, Ленина, 193, завод «Саркана Звайгзне», ОТК.

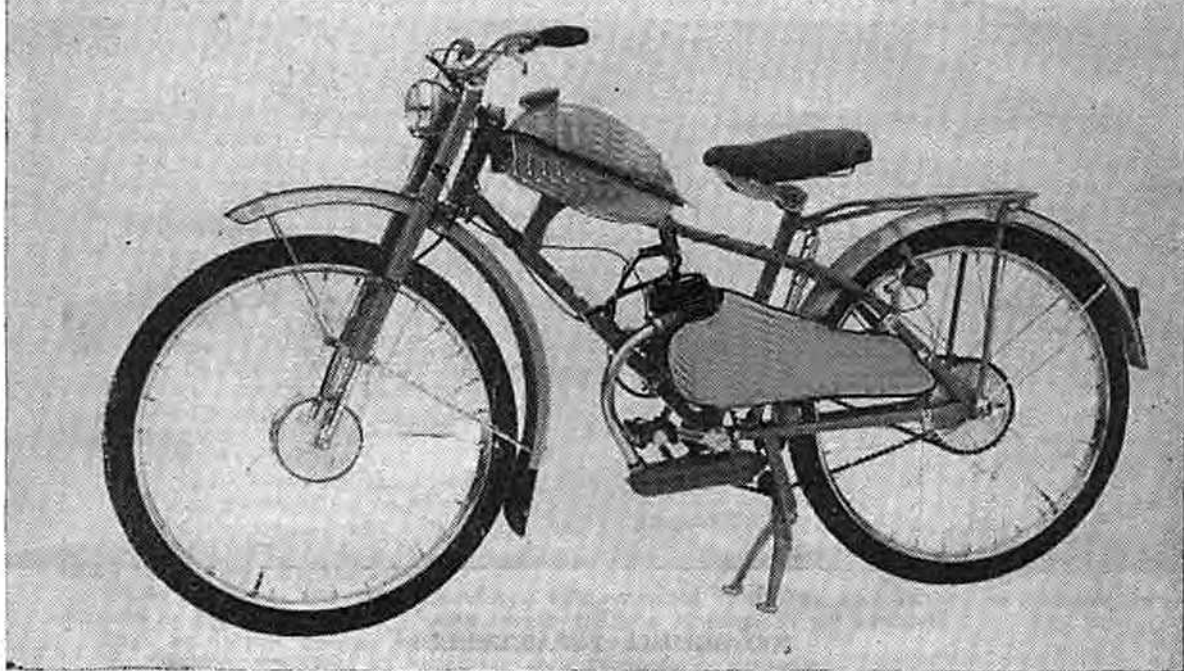
Кроме того, гарантийный ремонт производится в мастерской при заводе «Саркана Звайгзне» и мастерскими гарантийного ремонта, перечисленными на стр. 30.

Розничной продажи мопедов и запчастей завод не производит.

Завод просит потребителей не обращаться в его адрес по вопросам продажи и высылки запчастей. Письма такого характера завод не рассматривает. Запчасти мопеда можно приобрести в специализированных магазинах и через Посылторг. Адрес Посылторга: Москва, Ж-211; Овчинниковская наб., дом 8.

По вопросам запчастей двигателей Д5 следует обращаться по адресу: Ленинград, Думская, 9. Ленинградская база РОСКУЛЬТТОРГА.

Завод оставляет за собой право вносить изменения в конструкции узлов и деталей, указанных в настоящей инструкции, поскольку работа по совершенствованию их ведется непрерывно.



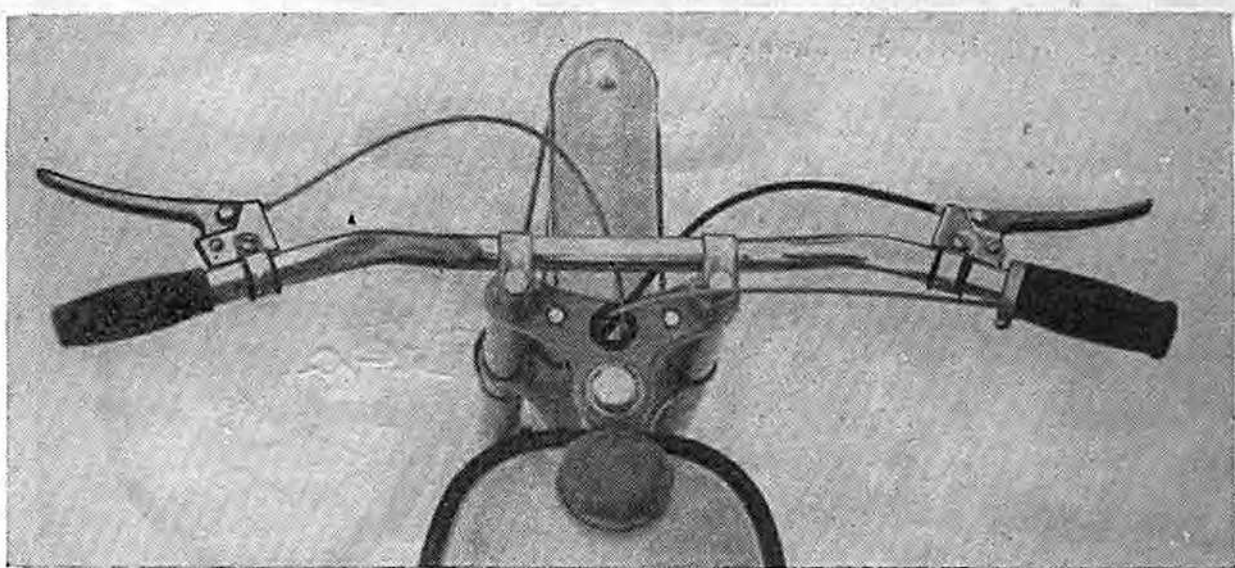
ВВЕДЕНИЕ

Долговечная и безотказная работа мопеда будет обеспечена только при правильном уходе, умелом управлении и соблюдении всех правил эксплуатации. Внимательно изучите инструкцию мопеда и инструкцию двигателя. Особо важной является обкатка мопеда на протяжении первых 300 км, во время которой происходит основная приработка деталей.

Не рекомендуется без особой нужды разбирать узлы мопеда и двигателя, так как ненужная разборка и сборка могут нарушить правильное взаимодействие деталей и вызвать преждевременный износ.

В случае возникновения необходимости ремонта и отсутствия достаточного опыта следует обращаться в мастерскую по ремонту мопедов и мотоциклов.

Водитель должен полностью знать правила уличного движения.



МЕХАНИЗМЫ УПРАВЛЕНИЯ

Рычаг управления муфты сцепления расположен на левой стороне руля.

При нажатии на рычаг сцепление выключается.

Для фиксирования муфты сцепления в положении «выключено» на рычаге имеется защелка.

Для включения сцепления следует нажать рычаг, освободить защелку и отпустить рычаг.

Сцепление должно быть выключено при езде на ножном приводе.

Управление дросселем карбюратора установлено на правой стороне руля.

При повороте резиновой рукоятки поднимается или опускается дроссель карбюратора, чем достигается регулирование количества засасываемой в двигатель горючей смеси.

Рычаг управления передним тормозом расположен на правой стороне руля. Тормоз переднего колеса приводится в действие нажатием на рычаг.

Торможение заднего колеса осуществляется нажатием на педали «назад».

ОБКАТКА НОВОГО МОПЕДА

Перед обкаткой производят расконсервацию мопеда. Смазку с наружных поверхностей следует удалить мягкой материей, слегка смоченной в бензине.

После расконсервации ставят на место все снятые на время транспортировки детали и узлы и производят затяжку или регулировку всех соединений, разобранных на время транспортировки.

Для внутренней расконсервации двигателя следует: вывернуть свечу, снять прокладку свечи, промыть свечу в бензине и насухо протереть. Залить в цилиндр 40—60 г бензина и провернуть несколько раз двигатель с помощью педалей при вывернутой свече и включенном сцеплении.

Вывернуть сливную пробку картера и слить бензин. Не следует сильно затягивать свечу при постановке ее на двигатель.

Бак и топливопровод промывают бензином, предварительно сняв бак с рамы мопеда, а топливопровод — со штуцеров.

При расконсервации мопеда, как и при дальнейшей эксплуатации его, необходимо тщательно оберегать шины от попадания на них бензина и автола.

Обкатка производится при пробеге первых 300 км на следующем режиме эксплуатации:

1. Топливная смесь должна состоять из 15 частей бензина и одной части автола (т. е. на 1 л. бензина 70 см³ автола).

2. Скорость не должна превышать 20—25 км/час.

3. Ездить со скоростью менее 10 км/час не рекомендуется.

4. Через каждые 150 км пробега необходимо слить отстой из картера двигателя.

5. Следует избегать езды при обкатке по тяжелым дорогам, грязи, песку, подъемам и т. д., чтобы не перегружать двигатель.

После окончания обкатки дальнейшую эксплуатацию двигателя производить на топливе, состоящем из 20 частей бензина, 1 части автола (на 1 л. бензина 50 см³ автола).

Езда на чистом бензине категорически запрещается.

Не заводите двигатель на подставке во избежание ее поломки.

Нагрузка на багажник не должна превышать 15 кг.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ МОПЕДА

Подготовка к выезду

Перед выездом необходимо произвести тщательный наружный осмотр мопеда и проверить:

1. Надежность крепления деталей и узлов. Особое внимание следует обратить на закрепленные переднего и заднего колес, щитков, двигателя, крепление руля, седла, каретки и педалей. (Ось левой педали, конуса каретки и сопрягающиеся с ними детали имеют левые резьбы).

2. Состояние тормозов.

3. Состояние шин. Правильно накачанные шины должны под весом водителя проминаться примерно на 1 сантиметр. При слабо накачанных шинах увеличивается сопротивление езды. Кроме того, быстро порвутся покрышки и камеры, а на булыжной мостовой возможно повреждение ободов. Туго накачанные шины плохо амортизируют толчки и удары.

4. Целость спиц, равномерность их натяга и отсутствие биения ободов колес.

5. Отсутствие люфта в подшипниках колес, каретки, педалей и передней вилки.

6. Натяжение цепей. Исправность цепей и замков цепи, отсутствие биения большой зубчатки.

7. Работу муфты сцепления. У нормально отрегулированного сцепления при постановке рычага ручки сцепления на защелку заднее колесо мопеда должно свободно проворачиваться.

При отпущенном рычаге сцепления, заднее колесо мопеда не должно проворачиваться. В случае, если муфта сцепления пробуксовывает или не выключается, необходимо ее отрегулировать (глава VI инструкции двигателя, раздел «Регулировка муфты сцепления»).

8. Наличие топлива в топливном баке.

Топливную смесь для двигателя необходимо приготовить из 20 частей бензина А-66, А-72, А-74 и одной части автола АКп-10. Можно также применять следующие масла: летом АКп-9,5; АСп-9,5; зимой АКп-5; АСп-5. Допускаются: зимой — АКЗп-6; АСп-6; летом — АКЗп-10, АСп-10.

При пробеге первых 300 км топливную смесь приготовить из 15 частей бензина и одной части автола.

Топливная смесь должна быть обязательно однородной. В целях получения однородной топливной смеси последнюю необходимо приготовить в отдельном чистом сосуде, тщательно перемешать и залить в бачок.

Заливку в бачок следует производить через воронку с мелкой сеткой.

После заправки топливом бак и раму мопеда вытереть.

Во избежание пожара при приготовлении смеси и заправке горючего не разрешается зажигать спички, курить и т. д.

При работе с этилированным бензином нужно соблюдать особую осторожность — не проливать, не допускать течи, испарения бензина в помещении, не мыть руки бензином — ввиду ядовитого свойства этилированного бензина.

Категорически запрещается засасывать в шланг бензин ртом!

ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ

Запуск холодного двигателя производится в следующем порядке:

1. Повернуть корпус воздухоочистителя до прикрытия окон.
2. Открыть топливный краник (ручку запорной иглы повернуть на 2—3 оборота против часовой стрелки).
3. Несколько раз нажать на кнопку утопителя карбюратора до полного заполнения поплавковой камеры. (Топливо должно показаться из-под колпачка утопителя).
4. Выключить сцепление, поставив рычаг ручки управления сцеплением на защелку.
5. Сесть на мопед, дать педалями разгон, повернуть ручку управления дросселем карбюратора на себя и, резко включив сцепление, запустить двигатель.

Вращение педалями надо прекратить после выхода двигателя на устойчивую работу.

6. После запуска двигателя открыть входные окна воздухоочистителя.

В холодное время после запуска выключить муфту сцепления, прогреть двигатель на малых оборотах в течение 1—2 минут при закрытых окнах воздухоочистителя.

7. При запуске в теплое время или прогретого двигателя не следует закрывать окна воздухоочистителя. Двигатель надежно запускается с разгона в вышеприведенной последовательности при температуре окружающего воздуха —5 градусов и выше.

Если двигатель не запускается, то необходимо:

- а) проверить поступление горючего в карбюратор;
- б) вывернуть сливную пробку картера и слить отстой. После слива пробку с прокладкой поставить на место;
- в) снять со свечи угольник с проводом высокого напряжения, вывернуть свечу и снять прокладку. Электроды свечи протереть насухо;
- г) надеть угольник с проводом на свечу и положить свечу на цилиндр двигателя (соединить с массой);
- д) приподнять заднее колесо и при включенной муфте сцепления, резко проворачивая двигатель от педали рукой, проверить проскакивание искры между электродами свечи.

При отсутствии искры провести повторную проверку с исправной свечой.

После прогрева двигатель при повернутой ручке управления дросселем карбюратора от себя до упора и выключенной муфте сцепления не должен глохнуть и должен быть слышен отдельный выхлоп из глушителя.

Если двигатель глохнет, завернуть винт регулировки оборотов холостого хода. При повышенных оборотах холостого хода вывернуть винт на 1—2 оборота.

ПРАВИЛА ВОЖДЕНИЯ

Управление включенным двигателем в пути заключается в регулировании водителем желаемой скорости передвижения поворотом ручки управления дросселем. При повороте ручки «на себя» скорость движения мопеда увеличивается за счет поступления в цилиндр большого количества горючей смеси.

При повороте ручки «от себя» скорость уменьшается, так как уменьшается количество горючей смеси, поступающей в двигатель.

Включение и выключение сцепления следует производить плавно, за исключением случая включения сцепления при запуске, когда оно должно производиться резко.

При кратковременной остановке мопеда необходимо выключить сцепление и перевести двигатель на обороты холостого хода.

Дальнейшее движение мопеда начинать педалями, а затем, плавно отпуская ручку сцепления и прибавляя газ, прекратить вращение педалями.

Не допускается езда без воздухоочистителя. Не рекомендуется езда более 10 мин. при полностью открытом дросселе. Также не следует ездить со скоростью менее 10 км/час, так как это приводит к перегреву двигателя.

Наиболее экономичный режим работы двигателя соответствует скорости 25—30 км/час.

ТОРМОЖЕНИЕ И ОСТАНОВКА

Торможение следует производить следующим образом:

1. Повернуть ручку управления дросселем карбюратора «от себя» до упора (уменьшить обороты двигателя) и выключить муфту сцепления.

2. Приступить к торможению педалями. Торможение при работающем на больших оборотах двигателе с включенной муфтой сцепления не рекомендуется.

Лучший тормозной эффект получается, когда при торможении колесо еще продолжает вращаться. Поэтому при торможении не следует допускать, чтобы колесо шло «юзом», особенно на мокрой или скользкой дороге, где возможен занос мопеда.

В экстренных случаях торможения необходимо повернуть ручку управления дросселем карбюратора «от себя» до упора и затормозить мопед обоими тормозами, причем передний тормоз включается в работу после заднего.

В обычных условиях торможение нужно производить плавно, так как при резком торможении быстро изнашиваются шины.

Остановку двигателя во время движения можно произвести закрытием подачи топлива в карбюратор, для чего завернуть до упора ручку запорной иглы краника.

Если при положении ручки дросселя «от себя» до упора двигатель не сбавляет обороты (заедание дросселя, троса и пр.), остановку двигателя произвести тормозом.

Остановку двигателя, работающего на оборотах холостого хода без движения мопеда, т. е. с выключенной муфтой сцепления и при положении ручки управления дросселем карбюратора «от себя» до упора, можно произвести плавным включением муфты сцепления.

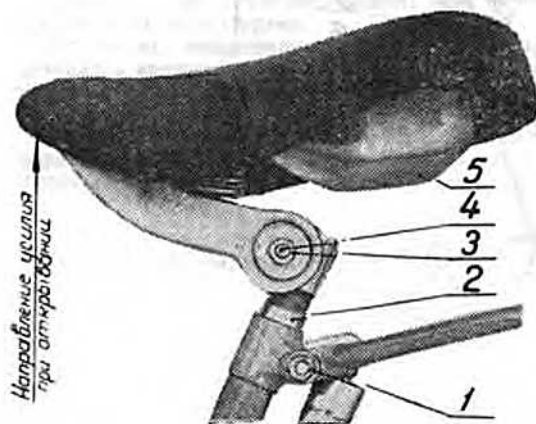
Запрещается останавливать двигатель снятием со свечи угольника провода высокого напряжения.

После остановки двигателя нужно закрыть топливный краник.

При стоянке мопеда или его длительном хранении, во избежание возможности ослабления пружины, муфта сцепления должна быть выключена.

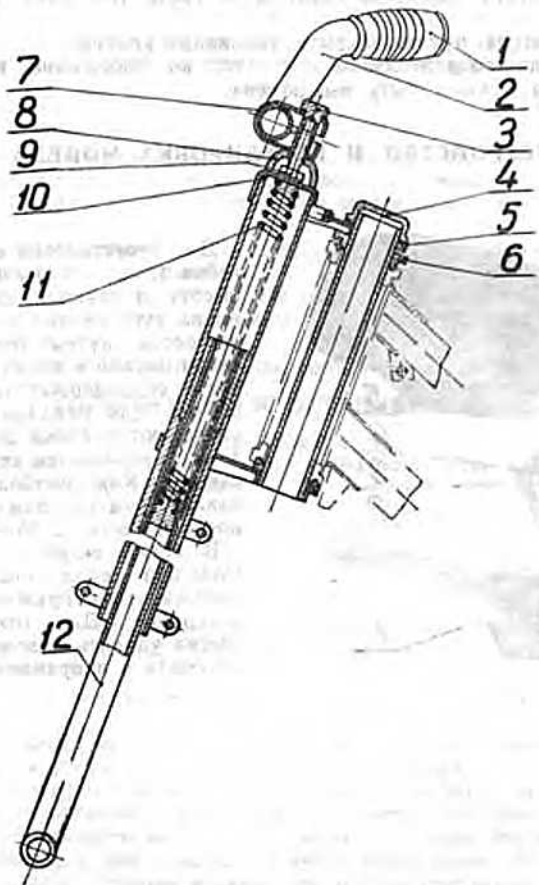
УСТРОЙСТВО И РЕГУЛИРОВКА МОПЕДА

Седло



Для перестановки седла по высоте ослабляется гайка 1, седлодержатель 2 ставится на желаемую высоту и гайка 1 снова затягивается. Перестановка туго сидящего в раме седлодержателя облегчается путем попеременного поворачивания седла вправо и влево. Длина находящейся в раме части седлодержателя не должна быть меньше 50 мм. Для придания седлу желаемого наклона отпускаются гайки 3 на валике седлодержателя 4, устанавливается седло и гайки 3 снова затягиваются. Как наиболее удобный рекомендуется наклон, при котором задняя кромка седла выше носовой части на 25÷35 мм.

В седло встроены инструментальный ящик 5. Подушка седла, являющаяся крышкой ящика, удерживается пружинным замком в положении «закрыто». Для открытия ящика необходимо слегка ударить ладонью по носовой части подушки седла в направлении снизу вверх.



Руль

Конструкция крепления руля предусматривает возможность изменения наклона трубы руля 2.

Для этого следует отпустить болт руля 3, установить трубу руля под желаемым наклоном и болт снова затянуть. Рекомендуется наклон, при котором рукоятки 1 расположены горизонтально.

Передняя вилка

Передняя вилка телескопического типа с пружинными амортизаторами.

Регулировка подшипников передней вилки производится вращением верхнего конуса 6. Предварительно следует отпустить контргайку 4, а после регулировки снова ее затянуть.

Передняя вилка должна легко, без заеданий поворачиваться в рулевой колонке. Качка в подшипниках не должна быть.

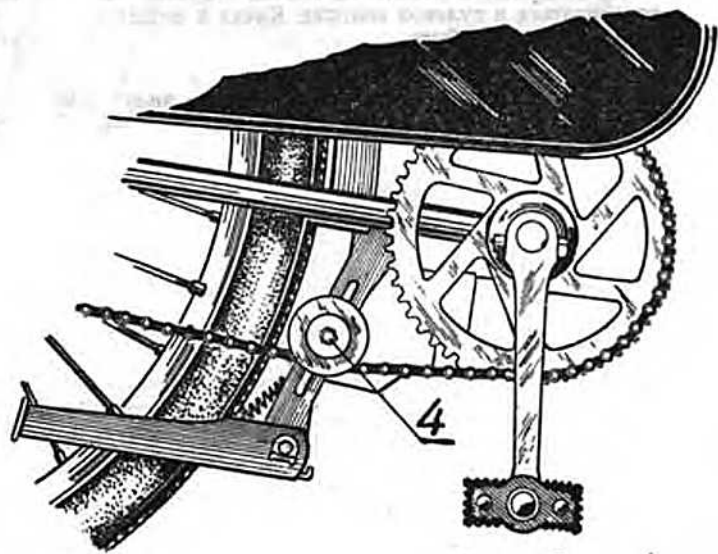
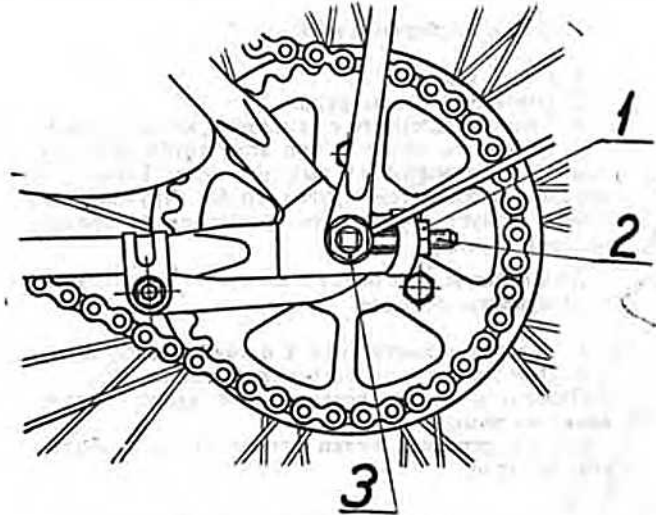
При установке руля на переднюю вилку уложите тросы управления под руль в проеме между колпачками (см. рисунок на стр. 4).

Порядок разборки вилки:

1. Снять колесо.
2. Отвернуть болты руля.
3. Снять руль вместе с замками и колпачками 8.
4. Отвернуть гайку 9, при этом труба внутренняя 12 с пружиной 11 выходит вниз. Таким же образом вынимается другая труба. Пружину от трубы следует отсоединить вращением ее против часовой стрелки.

Дальнейшую разборку следует производить в следующем порядке:

1. Отвернуть контргайку 4 и снять шайбу 5.
 2. Освободить и снять верхний мостик 10.
- Отвернуть конус верхний 6 и выпнуть остов вилки из рамы.
- Сборка передней вилки производится в обратном порядке.



Натяжение цепи проверяется оттягиванием нижней ветви вниз и вверх, примерно посередине между зубчатками. У нормально натянутой цепи расстояние между крайними положениями ветви посередине должно быть от 10 до 20 мм.

При слабом натяжении цепи возможно ее соскакивание, что может привести к полной непригодности цепи для дальнейшей эксплуатации и повреждению штифтов, рамы и колеса.

Особенно тщательно нужно следить за состоянием моторной цепи. В первые часы обкатки машины происходит основная приработка звеньев цепи. Признаком неполадок моторного привода являются треск и скрежет цепи, которые периодически слышны при езде на моторе.

Регулировка натяжения моторной цепи осуществляется гайками 1 на натяжных винтах 2.

Предварительно следует отпустить гайки крепления заднего колеса 3, а после регулировки их снова затянуть. При регулировке нужно следить за тем, чтобы колесо располагалось симметрично в проеме задней подвески.

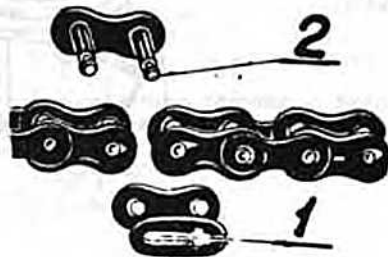
Перекос колеса и ведомой зубчатки вызывает соскакивание цепи независимо от степени натяжения. (Другие возможные причины соскакивания цепи и методы устранения этого дефекта описаны в разделе «Заднее колесо»).

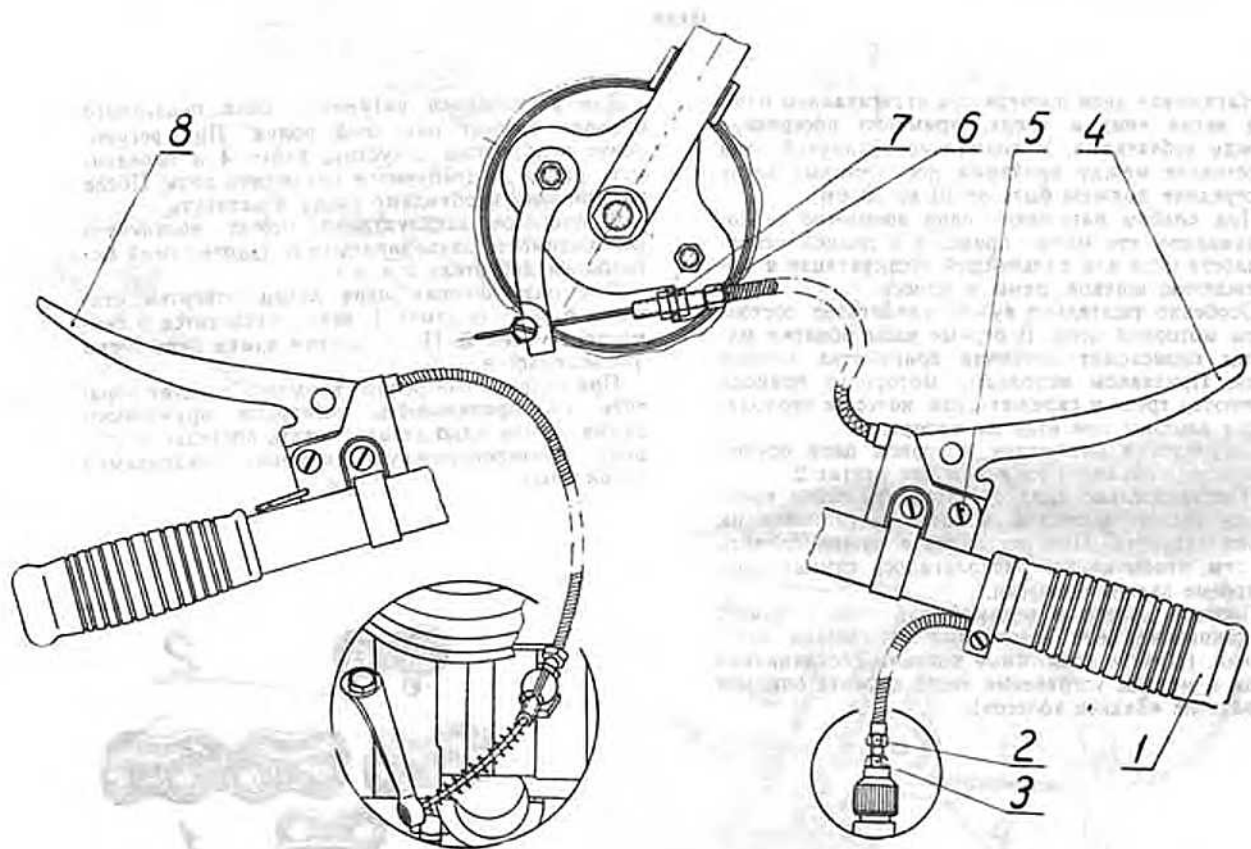
Для регулировки натяжения цепи педального привода служит натяжной ролик. При регулировке необходимо отпустить гайку 4 и передвинуть ролик до требуемого натяжения цепи. После регулировки необходимо гайку 4 затянуть.

В процессе эксплуатации может возникнуть необходимость разъединить цепь (замена цепи без разборки двигателя и т. п.).

Для разъединения цепи конец отвертки ставится в прорезь замка 1, замок разводится и снимается с осей 2. После снятия замка цепь легко разъединяется.

При сборке цепи особое внимание следует обратить на правильность установки пружинного замка. Замок надо устанавливать прорезью в сторону, противоположную движению соединяемой ветви цепи.





Управление дросселем

Рукоятка дросселя 1 крепится на правом конце трубы руля.

Трос закреплен одним концом к рукоятке, вторым концом соединяется с дроссельной заслонкой. При повороте рукоятки движение через трос передается дросселю, перемещением которого регулируется количество засасываемой в двигатель горючей смеси.

Для проверки перемещения дросселя карбюратора следует вывернуть воздухоочиститель из карбюратора и, вращая ручку управления, наблюдать в воздушный патрубок за перемещением дросселя. При правильно отрегулированном управлении дроссель должен свободно перемещаться вверх и вниз, обеспечивая полное открытие и закрытие воздушного канала. Регулировка производится винтом 2.

Для фиксации регулировки служит гайка 3.

Закончив проверку перемещения дросселя, вернуть на место воздухоочиститель и затянуть ключом.

Управление передним тормозом

Рычаг управления 4 укреплен шарнирно на осн 5.

При нажатии на рычаг перемещается трос и поворачивается тормозной рычаг с кулачком.

При повороте кулачка раздвигаются колодки, накладки колодок прижимаются к внутренней поверхности тормозного барабана.

Возникающий при торможении крутящий момент воспринимается реактивным рычагом, соединенным с передней вилкой. Состояние исправности тормозов необходимо систематически контролировать.

Трос управления тормозом в процессе эксплуатации вытягивается, а фрикционные накладки тормоза изнашиваются, вследствие этого свободный ход рычага тормоза увеличивается и работа тормоза ухудшается.

Для регулировки натяжения троса предусмотрен специальный винт 6. При вывинчивании винта свободный ход рычага уменьшается, при ввинчивании — увеличивается. Винт должен быть установлен так, чтобы торможение начиналось при перемещении конца рычага от начального положения на 5—10 мм.

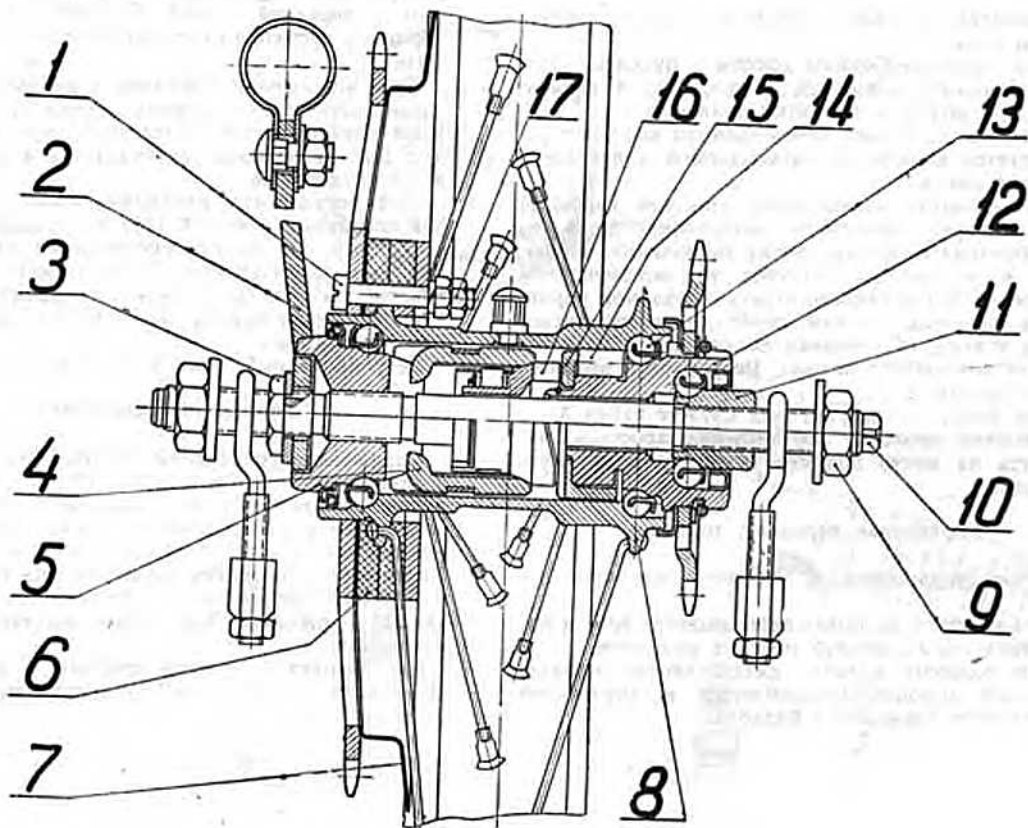
Регулировочный винт 6 контрится гайками 7.

Управление сцеплением

Управление сцеплением состоит из рычага 8 с защелкой, корпуса, троса с оболочкой, регулировочными винтами и пружиной в сборе. Трос закрепляется одним концом с сухариком, вторым концом соединяется с рычагом муфты сцепления. Управление сцеплением закреплено на трубе руля.

При нажатии на рычаг перемещается трос, связанный с рычагом, тем самым выключая муфту сцепления.

Регулировка сцепления описана в инструкции Д5 (глава VI, раздел «Регулировка муфты сцепления»).



Втулка заднего колеса

Механизм втулки аналогичен велосипедной втулке заднего колеса и позволяет осуществлять следующие циклы работы:

1. Свободный ход и езда с двигателем. Движение мопеда происходит без вращения педалей и, соответственно, без вращения ведущего конуса 12. Вращается только колесо на шариках 13. Остальные детали втулки неподвижны.

2. Работа втулки при педалировании. При нажиме ноги на педаль в направлении движения мопеда приводится во вращение ведущий конус. Ведущий конус поворачивается относительно корпуса 8 до момента заклинивания ведущих роликов 14 между его фасонными поверхностями и внутренней цилиндрической поверхностью корпуса. С этого момента названные детали вращаются совместно.

3. Торможение педалями. При нажиме ноги на педаль в направлении, обратном движению мопеда, происходит следующее:

Ведущий конус, поворачиваясь в обратном направлении, через ведущие ролики поворачивает роликовую обойму 15. Роликовая обойма затылками своих торцевых зубьев отжимает от себя в осевом направлении малый тормозной конус 16. Тормозная втулка 4 при этом расклинивается до упора во внутренние стенки корпуса. Возникающий при торможении крутящий момент втулка тормозная воспринимает своими отогнутыми во внутрь усиками, входящими в торцевой паз большого тормозного конуса 5. Последний, в свою очередь, удерживается от поворота рычагом тормоза 2, соединенным с рамой мопеда.

Регулировка подшипников заднего колеса производится поворотом оси 10 за ее квадратный

конец с помощью ключа. Предварительно необходимо отпустить обе крепежные гайки 9 и контргайку 3, а после регулировки снова их затянуть, прижимая ось ключом.

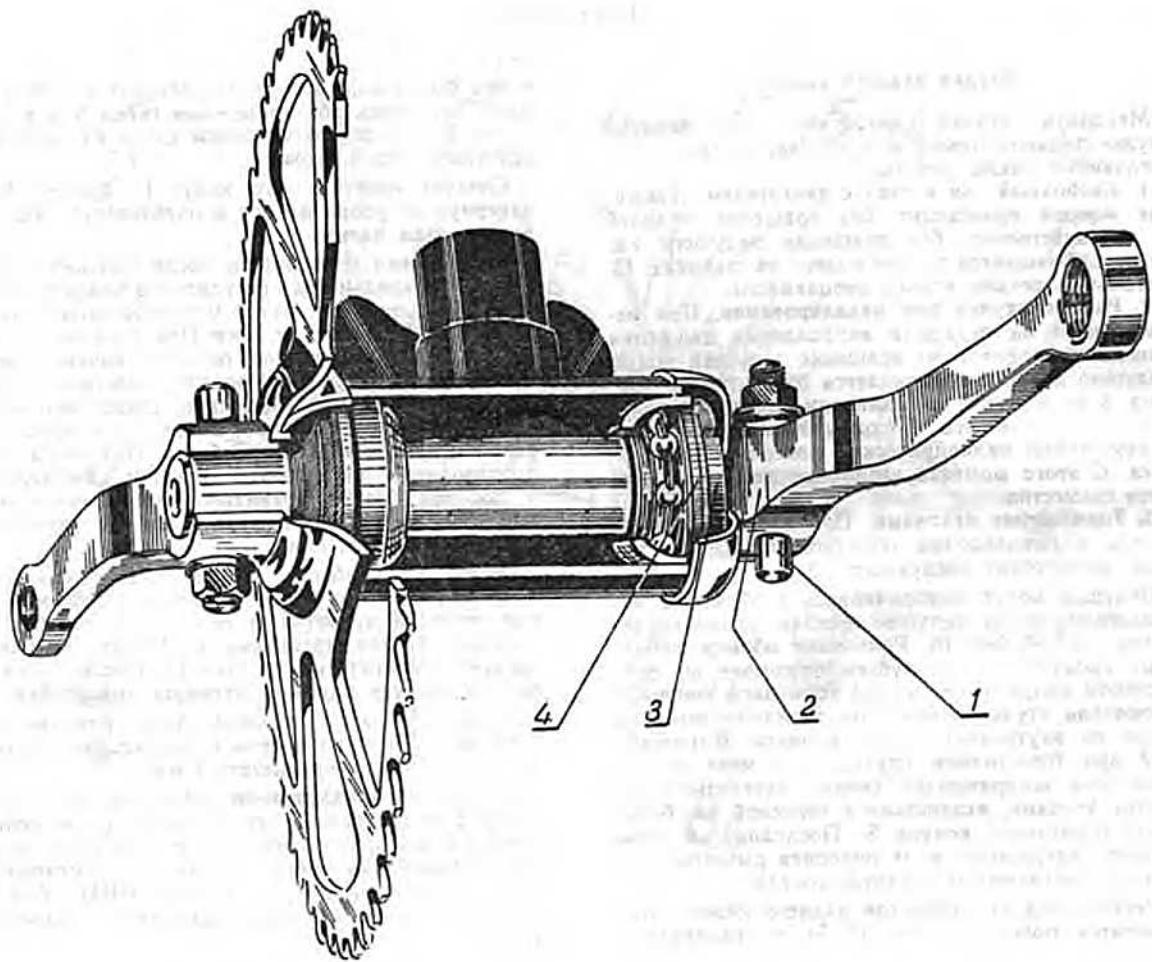
Следует заметить, что конус 11 должен быть завернут до упора на оси и пользоваться им для регулировки пельзы.

Регулировка проверяется после затяжки контргайки. Правильность регулировки определяется тем, что колесо при снятой моторной цепи должно легко поворачиваться от руки. При этом не должно быть никакой ошутимой боковой качки колеса. В период эксплуатации мопеда возможно ослабление натяжки отдельных спиц, следствием которого явится искривление обода. При вращении такой искривленный обод «бьет». Подтяжка спиц производится инпелным ключом. Радиальное и боковое биение правильно отрегулированного обода не должно превышать 2 мм при равномерной натяжке всех спиц.

Одной из наиболее частых причин спадания цепи моторного привода является торцевое биение ведомой зубчатки в результате ослабления затяжки болтов крепления 1. Перед затяжкой следует отпустить контргайки 17. После затяжки болтов следует надежно затянуть контргайки.

Затяжка болтов должна быть равномерной и биение зубчатки в осевом и радиальном направлении не должно превышать 1 мм.

В процессе эксплуатации возможна усадка резиновой прокладки 6, что приводит к смещению зубчатой моторной цепи и спаданию цепи. Для компенсации смещения служит регулировочное кольцо (входит в комплект ЗИП). Кольцо ставится между защитным диском 7 и прокладкой 6.



Каретка

Подшипники каретки регулируются с левой стороны. Предварительно следует выбить клин 1 и снять левый шатун 2. Для выбивания клина следует пользоваться молотком и прокладкой из мягкого металла (например, медной). Без применения такой прокладки будет повреждена резьба клина. С противоположной стороны шатун следует подпереть через мягкую прокладку каким-либо тяжелым предметом. Без этой предосторожности удары будут восприниматься шарикоподшипниками каретки и на шариковых дорожках могут образоваться вмятины.

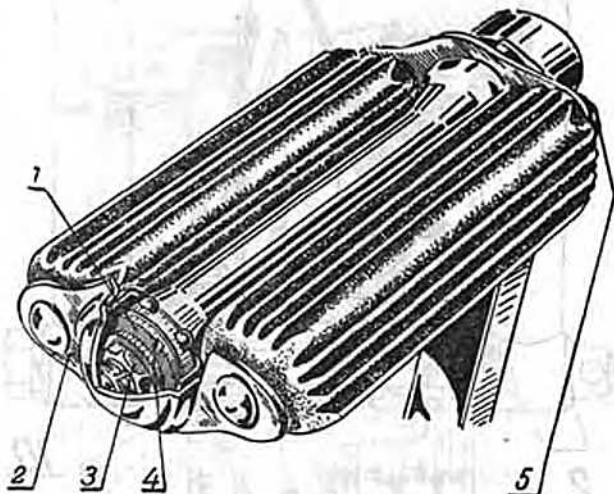
Затем отвертывается контргайка 3 и производится регулировка конуса 4. Следует учесть, что здесь применена левая резьба и, таким образом, отвертывание производится по ходу часовой стрелки, а заворачивание — против хода часовой стрелки. Проверка регулировки производится после затяжки контргайки, без цепи. При правильно отрегулированном механизме ось каретки должна вращаться легко, без качки и заеданий. После проверки надевается шатун, легкими ударами забивается клин, который потом затягивается гайкой.

Так как соединение шатуна с осью передает весьма большую нагрузку, то при недостаточной затяжке клина с течением времени может появиться зазор и качка шатуна на оси. С подтягиванием клина качка исчезает.

Подставка

Откидная подставка предназначена для установки мопеда во время стоянки.

Заводить двигатель на подставке не следует.



Педали

Подшипники педалей регулируются вращением конусов 1. Предварительно отвертываются гайки 5, снимается пластина наружная 2 вместе с педальными резинами, отвертывается контргайка 3 и снимается шайба 4.

Переднее колесо

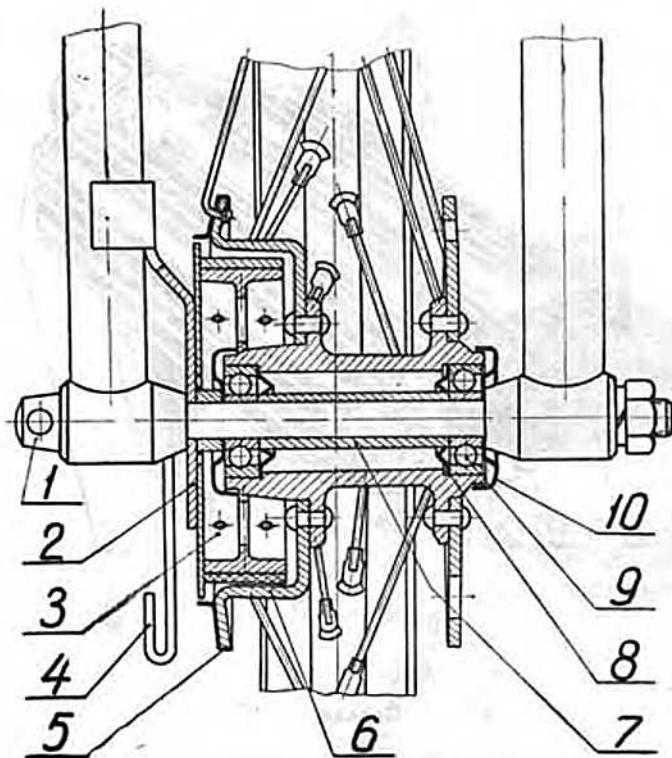
Втулка переднего колеса смонтирована на стандартных шарикоподшипниках.

Основные узлы и детали втулки и тормоза:

1. Ось переднего колеса.
2. Диск с реактивным рычагом.
3. Колодка тормозная.
4. Рычаг.
5. Кольцо пылезащитное.
6. Тормозной барабан со ступицей.
7. Втулка распорная.
8. Шайба (направляющая).
9. Шарикоподшипник № 200.
10. Шайба пылезащитная.
11. Пружина тормоза (на рисунке не показана).

Для снятия переднего колеса следует отвернуть гайку оси и легкими ударами выбить ось 3.

Если нужен доступ к подшипникам (например, при смазке), следует снять диск 2 и шайбу 10.



СМАЗКА

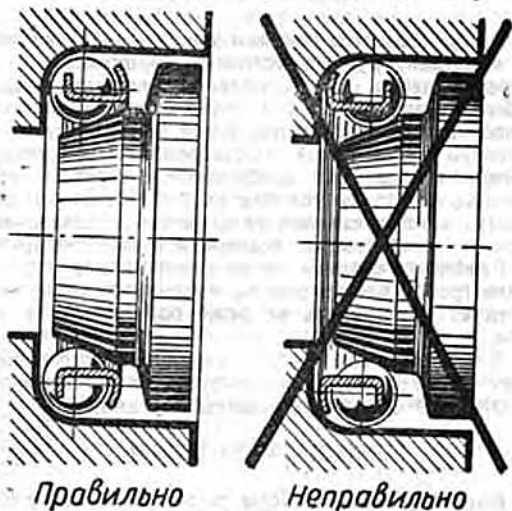
Подшипники передней и задней втулок, каретки, передней вилки, педалей и ролика натяжения pedalной цепи заполняются при сборке густой смазкой и готовы к эксплуатации после выпуска с завода. Чистку механизмов и возобновление смазки во всех упомянутых подшипниках, достаточно производить через каждые 2 000 км пробега, но не реже одного раза в сезон.

(Слишком обильная смазка может оказаться вредной. Например, причиной плохого торможения переднего колеса часто является замазливание тормозных накладок, как следствие излишней смазки подшипников).

При разборке механизмов следует запомнить взаимное расположение деталей и во время сборки запоминать их сопряжение. По мере разборки детали следует раскладывать в том порядке и последовательности, в котором они снимаются с механизма. Все детали поочередно промываются в бензине. Промытые детали смазываются тавотом (солидолом) или бескислотным вазелином. Сборку производят, тщательно проверяя сопряжение деталей.

Особое внимание следует уделить правильности положения подшипниковых сепараторов. Окончательная регулировка подшипников производится согласно указаниям, приведенным выше в разделе «Регулировка».

Оболочки тросов, сцепления и дросселя следует через каждые 500 км пробега протереть тряпкой пропитанной автотом. Для лучшего проникновения автотом внутрь оболочки необходимо несколько раз сработать рычагами.



Pedalную цепь по окончании сезона, а моторную цепь через каждые 1000 км снять и тщательно промыть в бензине или керосине. Затем погрузить на 10—15 мин. в смесь, состоящую из 95% солидола и 5 проц. графита, подогретую до 60—70° С. Если графит отсутствует, применить чистый солидол. Можно производить проварку цепи также в техническом вазелине или автотоме.

После проварки цепь вынуть и дать стечь лишней смазке.

УХОД ЗА ШИНАМИ

Шины являются частями мопеда, работающими в наиболее трудных условиях. Проминание шин при движении мопеда сопровождается как взаимным перемещением и трением соприкасающихся поверхностей камер и покрышек, так и внутренним трением части самой массы резины. Для уменьшения износа шин необходимо, насколько возможно, облегчить условия их работы. Это достигается припудриванием тальком соприкасающихся поверхностей камеры, покрышки и ободной ленты.

Разборку, очистку от отделившихся в результате трения частиц резины и припудривание шин следует производить не реже одного раза в сезон.

Для того, чтобы не было неравномерного износа шин заднего и переднего колеса, желательно через 2000—3000 км поменять шины местами.

УХОД ЗА НАСОСОМ

Для исправной работы насоса весьма важно состояние кожаной манжеты. В случае высыхания кожи ее следует смазать рыбьим жиром. В случае замены манжеты следует обратить внимание на то, чтобы ее донышко было обращено к ручке насоса.

УХОД ЗА ВНЕШНИМИ ПОВЕРХНОСТЯМИ МОПЕДА

Чистку мопеда необходимо производить сразу после поездки. Двигатель следует чистить волосной кистью, смоченной в бензине. Лакированные и хромированные части следует помыть водой, а затем протереть сухой тряпкой или фланелью.

Хромированные части желательно держать всегда слегка смазанными бескислотным вазелином.

Запрещается:

1. Соскабливать высохшую грязь.
2. Употреблять для промывки соду, растворители и др.

РЕМОНТ ХОДОВОЙ ЧАСТИ

Для замены деталей, пришедших в негодность, следует пользоваться запасными частями, которые завод поставляет через торгующие организации.

Ремонт поврежденных деталей требует специального опыта, и лицам, не знакомым со слесарным делом, советуем обращаться в ремонтные мастерские.

Гарантийный ремонт мопедов производят мастерская при заводе, а также мастерские, указанные на стр.

Ниже приводятся указания в отношении только простейших случаев ремонта, выполнение которых доступно каждому.

Смена оборванных спиц

После постановки новой спицы следует убедиться в том, что конец спицы не выступает из головки ниппеля. Выступающий конец должен быть спилен, так как иначе неизбежен прокол камеры.

Починка камеры

Прежде чем искать прокол на камере, проверьте состояние ниппельной резинки вентиля. В подавляющем большинстве случаев причиной утечки воздуха из шины является повреждение ниппельной резинки, обычно возникающее в месте зажима резинки между металлическими деталями вентиля. Следующим вероятным местом утечки воздуха может явиться соединение камеры с вентилем, герметичность которого может быть нарушена.

Наконец, возможен прокол камеры.

Значительная утечка воздуха может быть обнаружена на слух. Если этим способом не удается найти место утечки, накачанную воздухом камеру следует погрузить в воду. Воздушные пузырьки укажут искомое место.

Починка камеры производится в соответствии с инструкцией, прилагаемой к аптечке для ремонта шин.

ХРАНЕНИЕ МОПЕДА

При постановке мопеда на длительное хранение (например, на зиму), следует:

1. Мопед тщательно вымыть.
2. Освободить бак и карбюратор от горючего. Бак ополоснуть маслом.
3. Произвести полную смазку мопеда. Хромированные части смазать бескислотным вазелином.

Для консервации двигателя необходимо:

1. Очистить двигатель от грязи и пыли, промыть его бензином и протереть чистой тряпкой.
2. Запустить и прогреть двигатель.

3. Слить отстой из картера двигателя.

4. Приготовить для консервации смесь, состоящую из 40 куб. см автотола и 60 куб. см бензина.

5. Вывернуть свечу из цилиндра, вынуть дроссель из карбюратора. Залить через свечное отверстие в цилиндр 10—15 г, а через отверстие дросселя — 40—50 г смеси, проворачивая при этом двигатель «от педалей».

Если мопед будет храниться в помещении с температурой не ниже +5 градусов, то шины не снимаются, но они должны быть подкачаны. Мопед следует установить на подставку.

Если мопед будет храниться в неотапливаемом помещении, снять шины, а камеры в слегка надутном состоянии вложить в покрышки и хранить в прохладном помещении при температуре не ниже +5 градусов.

Хранение шин в теплом помещении (с температурой выше +15 градусов, а также на солнечном свете ведет к порче резины.

Не следует хранить мопед в сыром помещении. Также не следует использовать для хранения помещение с резко меняющейся температурой, так как конденсирующая на металле влага будет вызывать появление ржавчины.

ВОЗМОЖНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ И СПОСОБЫ ИХ УСТРАНЕНИЯ

| Признаки неисправности | Возможная причина | Способ определения неисправности | Способ устранения |
|---|--|---|---|
| Двигатель. | | | |
| Управление дросселем. Управление сцеплением. | См. инструкцию «Велосипедный двигатель Д5» | | |
| Передняя вилка. | | | |
| Вилка стучит. | Большой люфт в подшипниках рулевой колонки. | Ослабла затяжная гайка рулевой колонки. | Люфт устранить затяжкой подшипников вилки. При этом вилка должна поворачиваться свободно. Разобрать вилку и промыть в бензине. Если работа вилки не улучшится, прочистить втулку слегка наждачной шкуркой, промыть бензином и смазать. |
| Вилка работает туго. | Заедание нижних труб вилки в капроновых втулках. | | |
| Тормоза. | | | |
| «Не держит» передний тормоз. | Большой свободный ход рычага переднего тормоза. Замаслены или изношены накладки тормозных колодок. | После регулировки тормоза «не держат». | Отрегулировать правильный ход рычага. Тормозные накладки промыть в бензине и насухо протереть. Изношенные накладки заменить новыми. |
| «Не держит» задний тормоз. | Износ или поломка деталей тормозного механизма втулки заднего колеса. Замаслена тормозная распорная втулка. | При исправном тормозном механизме втулки тормоза «не держат». | Разобрать втулку, протереть изношенную или поломанную деталь. Разобрать втулку, протереть наружную поверхность распорной втулки. |

| Признаки неисправности | Возможная причина | Способ определения неисправности | Способ устранения |
|--|---|----------------------------------|---|
| Колеса. | | | |
| Обрыв спиц. | Ослабление натяжения спиц. | | Заменить порванные спицы и отрегулировать натяжение всех спиц. |
| Люфт колес вдоль оси и биение колеса в полости рамы. | Износ шариковых подшипников переднего колеса. | | Заменить новыми подшипниками. |
| | Износ шариковых дорожек на деталях втулки заднего колеса. | | Отрегулировать подшипники. При значительном износе шариковых дорожек заменить детали. |
| | Неравномерное натяжение спиц. | | Отрегулировать натяжение спиц. |
| Потеря давления воздуха в шинах. | Прокол или разрыв камеры, пропуск воздуха через вентиль. | | Место пропускания воздуха определяется на слух или в воде. Если воздух проходит через вентиль, заменить золотник, если камера имеет прокол, наложить заплату. |

| Признаки неисправности | Возможная причина | Способ определения неисправности | Способ устранения |
|---|---|---|--|
| <p>Цепная передача.</p> <p>Цепь шумит. Цепь соскакивает.</p> | <p>Слабое или слишком тугое натяжение цепи.</p> | <p>Цепь провисает меньше 10 мм или больше 20 мм.</p> | <p>Отрегулировать натяжение цепи.</p> |
| | <p>Перекас ведомой зубчатки.</p> | <p>После регулировки натяжения, цепь продолжает шуметь или соскакивать.</p> | <p>Установить заднее колесо симметрично в проеме задней подвески рамы.</p> |
| | <p>Биеение ведомой зубчатки.</p> | | <p>Проверить затяжку болта крепления и устранить биеение зубчатки.</p> |

СПЕЦИФИКАЦИЯ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ МОПЕДА

| Наименование деталей (узлов) | №№ деталей (узлов) | Наименование деталей (узлов) | №№ деталей (узлов) |
|------------------------------|--------------------------|--|--------------------------|
| Топливный бак | | Пружина | P2.28.10.802-1 |
| Бензобак (сварной узел) | P5.11.01.010 | Ось | P2.28.10.803-1 |
| Сетка фильтровая в сборе | P1.11.01.013 | Вилка передняя в сборе | |
| Кольцо резиновое | P3.11.01.005-1 | Остов в сборе | P5.30.01.030 |
| Пробка в сборе | P1.11.03.000-1 | Труба в сборе | P5.30.01.010 |
| Каретка в сборе | | Втулка (капроновая) | P1.30.01.107-1 |
| Шатун левый в сборе | P2.17.06.081 | Пружина | P1.30.01.110-1 |
| Шатун правый в сборе | P2.17.06.082 | Наконечник | P1.30.01.112-2 |
| Контргайка | P2.17.06.803 | Мостик | P1.30.01.113-2 |
| Конус левый | P2.17.06.804 | Конус верхний | P1.30.01.117-1 |
| Конус правый | P2.17.06.805 | Конус (нижний) | P1.30.01.119-01 |
| Ось шатунов | P2.17.06.808 | Сепаратор с шариками $\varnothing 4, Z=15$ | 876717 |
| Клин | P2.17.06.810 | Колесо переднее в сборе | P5.31.03.000 |
| Натяжка цепи в сборе | P5.24.05.000 | Тормоз | P5.31.03.020 |
| Ролик беговой | P2.24.05.801 | Рычаг в сборе | P5.31.03.050 |
| Шайба дистанционная | P5.24.05.001 | Ступица | P2.31.03.083 |
| Втулка | P5.24.05.002 | Колодка в сборе | P2.31.03.086 |
| Щека | P5.24.05.003 | Шайба | P5.31.03.004-1 |
| Рама в сборе | P5.28.01.000 | Ось | P5.31.03.005 |
| Насосодержатель в сборе | P2.28.01.000 | Обод (также для заднего колеса) | P2.31.03.801 |
| Крючок | P2.28.01.813 | Кулачок | P2.31.03.806 |
| Чашка руля | P2.28.01.820 | Прокладка | P2.31.03.807 |
| Чашка каретки | P2.28.01.821 | Пружина | P2.31.03.808-1 |
| Подставка в сборе | | Накладка | P2.31.03.812 |
| Подставка | P2.28.10.081-1 | Колодка | P2.31.03.813 |
| | | Втулка распорная | P2.31.03.814 |
| | | Пылезащитное кольцо | P2.31.03.815 |
| | | Шайба пылезащитная | P2.31.03.818 |
| | | Рычаг | P2.31.03.819 |

| 1 | 2 | 1 | 2 |
|---|-------------------------|-------------------------------------|-----------------------|
| Шайба специальная } также для Ниппель СПМ 2,3 } заднего колеса | P2.31.04.029 НД 1101 | Кольцо упорное | P2.31.04.026 |
| Спица СПМ 2,3×25 | НД 1014 | Кольцо | P2.31.04.027 |
| Шарикоподшипник № 200 | | Болт специальный М6×14 | P1.84.03.109 |
| Лента ободная 559×48 | | Контргайка М10×1 | P2.31.03.820 |
| Камера 559×48 | | Спица СПМ 2,3×262 | НД-1013 |
| Покрышка 665×48 } также для заднего колеса | | Сепаратор с шариками Ø 6, Z=7 | 876704 |
| | | Сепаратор с шариками Ø 6, Z=12 | 876907 |
| Колесо заднее в сборе | P2.31.04.000 | Руль в сборе | |
| Втулка задняя | P2.31.04.010 | Труба руля | P5.34.02.001-1 |
| Конус большой тормозной в сборе | P2.31.04.020 | Болт руля | P1.34.02.102-2 |
| Ось (с конусом) в сборе | P2.31.04.030 | Замок руля | P1.34.02.104-1 |
| Конус малый тормозной в сборе | P2.31.04.050 | Колпачок | P1.34.02.105-1 |
| Конус ведущий в сборе | P2.31.04.060 | Управление передним тормозом | |
| Втулка тормозная в сборе | P2.31.04.080 | Трос с наконечником | P2.35.07.081-1 |
| Хомутик рычага | P2.31.04.001 | Корпус ручки | P5.35.07.001 |
| Ось | P2.31.04.002 | Рычаг | P5.16.02.001 |
| Корпус | P2.31.04.003 | Сухарь резьбовой | P2.35.07.801 |
| Шайба лабиринтная | P2.31.04.004 | Оболочка | P2.35.07.803 |
| Рычаг тормоза | P2.31.04.005 | Скоба | P1.35.07.109-1 |
| Кольцо пружинное | P2.31.04.007 | Хомутик | P2.35.07.806 |
| Конус ведущий | P2.31.04.008 | Инструмент | |
| Обойма роликов | P2.31.04.009 | Ключ ниппельный | P2.39.00.801 |
| Конус задней оси | P2.31.04.011 | Ключ для каретки | P2.39.00.802 |
| Конус большой тормозной | P2.31.04.012 | Ключ для pedalного конуса | P2.39.00.803 |
| Конус малый тормозной | P2.31.04.013 | Ключ комбинированный | P2.39.00.804 |
| Обойма | P2.31.04.014 | Отвертка-ключ | Ш19.089 |
| Шайба фасонная | P2.31.04.015 | Седло в сборе | P2.76.01.000-1 |
| Кольцо пружинное | P2.31.04.016 | Подушка в сборе | P2.76.01.810 |
| Кольцо пружинное | P2.31.04.017 | Пластина подседельная | P2.76.01.811 |
| Шайба защитная | P2.31.04.018 | Пружина | P2.76.01.812 |
| Шайба предохранительная | P2.31.04.019 | Ось | P2.76.01.815 |
| Колпачок | P2.31.04.021 | | |
| Звездочка Z=19 | P2.31.04.025 | | |

| 1 | 2 | 1 |
|-------------------------------------|---------------------|-----------------------------------|
| Седлодержатель | P2.76.01.816 | Крепежные детали |
| Хомут | P2.76.01.817 | |
| Кронштейн седла | P1.76.01.111-1 | |
| Валик соединительный | P1.76.01.113-2 | |
| Шайба специальная | P1.76.01.119 | |
| Щиток передний в сборе | | Болт М6×55 |
| Щиток передний | P5.84.03.001 | Болт П М6×30 |
| Стойка щитка (передняя) | P5.84.03.003-01 | Гайка М5 |
| Стойка щитка (задняя) | P5.84.03.003-02 | Гайка М5 (низкая) |
| Скоба | P5.84.03.005 | Винт с полупруглой головкой М4×14 |
| Щиток задний в сборе | | М4×22 |
| Щиток задний | P5.84.04.001 | М5×16 |
| Стойка щитка | P5.84.03.003-03 | М6×12 |
| Отражатель | B72.12.13 | М6×18 |
| Зажим | P2.84.04.804 | М6×20 |
| Багажник | P5.84.08.000 | Винт с цилиндрической головкой |
| Щиты мотора | | М5×10 |
| Щит правый (сварной узел) | P2.84.10.084 | М6×12 |
| Щит левый | P2.84.10.802-1 | М6×30 |
| Педаля левая | | М6×30 |
| Педаля правая | | 3×10 |
| Сепаратор с шариками Ø 4, Z=7 | 876903 | Заклепка алюминиевая |
| Цепь педаляного привода: | | Шайба 4 |
| П-1 ГОСТ 3609-52 108 звеньев | | Шайба пружинная 5 |
| Принадлежности | | 6 |
| Звонок | 102591 | 8 |
| Насос | P3.39.17.000-02 | 10 |
| | | Шайба стопорная с |
| | | усом 8 |
| | | 10 |
| | | 18 |
| | | Шайба замковая «ШЕЗ»-10 |
| | | Шплинт разводной 2×12 |

АДРЕСА

мастерских гарантийного ремонта mopеда «Рига-5»

1. г. Запорожье, ул. Кирова, 31^а — завод «Металлобытремонт».
2. г. Кемерово, ул. Гагарина, 48 — комбинат бытового обслуживания № 1.
3. г. Калининград, ул. Тельмана, 46^а — комбинат «Металлобытремонт».
4. г. Калуга, ул. Каракозова, 29 — горбыткомбинат.
5. г. Калинин, Урицкого, 24 — завод «Металлобытремонт».
6. г. Куйбышев—10, ул. Некрасова, 33 — завод по ремонту металлоизделий.
7. г. Ленинград С-36, ул. 1-я Советская, 6 — Ленремзавод.
8. г. Лиепая, ул. 17 июня, 14 — горбыткомбинат.
9. г. Минск 1, Рабковский пер., 4 — завод «Металлобытремонт».
10. г. Оренбург, Прямой пер., 11 — комбинат рембыттехники.
11. г. Одесса, ул. Мойсенко, 24 — завод рембыттехники.
12. г. Псков, ул. Вокзальная, 16^а — комбинат по ремонту металлоизделий.
13. г. Полтава, ул. Шевченко, 56 — горбыткомбинат.
14. г. Резекне, ул. 17 июня, 52 — горбыткомбинат.
15. г. Рязань, ул. Революции, 19^а — рембыткомбинат.
16. г. Симферополь, ул. Семюкиша, 8 — «Рембыттехника».
17. г. Ташкент, ул. Лугина, 88 — комбинат «Металлобытремонт».
18. г. Таллин, ул. Суур Карья, 9/11 — комбинат «Юхендус».
19. г. Тарту, ул. 21 июня, 10 — комбинат «Эду».
20. г. Талси, ул. Кр. Валдемара, 17 — горбыткомбинат.
21. г. Тамбов, ул. Октябрьская, 51 — завод по ремонту металлоизделий.
22. г. Херсон, ул. Беллинского, 16 — горбыткомбинат.
23. г. Чернигов, ул. Комсомольская, 43/1 — горбыткомбинат.
24. г. Челябинск, Свердловское шоссе, 1 — горбыткомбинат — № 2.
25. г. Шахты, ул. Шевченко, 86 — горбыткомбинат.
26. г. Каунас, ул. Гедимно, 13 — фабрика «Жайбас».
27. г. Сумы, ул. Набережная р. Стрелки, 8 — горбыткомбинат.
28. Коканд, ул. Советская, 27 — горбыткомбинат.
29. г. Винница, ул. Г. Успенского, 79, — фабрика «Бытремонт».
30. г. Горький, пер. Гаршина, 4 — з-д «Металлобытремонт».
31. г. Иваново-13, ул. Березниковская, 44 — завод Рембыт предприятие.
32. г. Комсомольск-на-Амуре, ул. Кирова, 32 — горбыткомбинат.
33. г. Астрахань, ул. Ленина, 9 — комбинат по ремонту «Металлоизделий».
34. г. Барнаул-38, Комсомольский просп. 110 — комбинат «Рембыттехника».
35. г. Луганск, ул. Почтовая, 14 — «Горбыткомбинат».
36. г. Петрозаводск, ул. Красная, 39^а — «Горбыткомбинат».

УВАЖАЕМЫЕ ТОВАРИЩИ!

У Вас, как и у каждого мотолюбителя, могут возникнуть вопросы: как грамотно обслуживать и ремонтировать мопед (мотовелосипед)? Какие применять бензины и масла? Как сохранять шины? Как снаряжать мопед (мотовелосипед) в дальний путь? Ответы на них Вы сможете получить в научно-популярном спортивном журнале «За рулём».

Ведущие конструкторы и инженеры мотозавода, опытные механики расскажут Вам, как надо обращаться с мопедом (мотовелосипедом), чтобы он служил безотказно и долго, они познакомят Вас с наиболее эффективными приемами обслуживания и ремонта, научат устранять в пути неисправности. Бывалые мотолюбители поделятся своим опытом, расскажут о тех несложных дополнениях и усовершенствованиях, которые они применяют для большего комфорта в пути, при снаряжении в дальние путешествия.

Журнал «За рулём» постоянно знакомит читателей с новинками отечественной и зарубежной мототехники, с успехами нашей мотоциклетной промышленности и мотоспорта.

В одном из ведущих разделов журнала «Зеленая волна» мотолюбители найдут консультации и разъяснения специалистов по правилам движения.

Для любителей дальних странствий «За рулём» помещает карты-маршруты путешествий.

В журнале введены постоянные рубрики: «Новости советской техники», «Вам, молодые мотоциклисты», «Инженеры отвечают читателям», «Справочная служба «За рулём», «Советы бывалых», «Как вас обслуживают?», «Техника за рубежом», «Справочный глобус».

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ» ПРИНИМАЕТСЯ С ЛЮБОГО МЕСЯЦА БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ. ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: НА ГОД — 3 р. 60 коп., НА 6 МЕСЯЦЕВ — 1 р. 80 коп., НА 3 МЕСЯЦА — 90 коп.

Подписку можно оформить в пунктах подписки «Союзпечать» и у общественных распространителей на предприятиях, в учреждениях, колхозах и совхозах, а также в отделениях связи и почтамтах.

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ».

Инструкция составлена Отделом главного конструктора мотозавода «Саркана Звайгзне»

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОПЕДА «RIGA-5»

| | |
|--------------------------|--|
| Двигатель | двухтактный |
| Рабочий объем цилиндра | 45 см ³ |
| Мощность | 1,2 л. с. |
| Охлаждение | встречным потоком воздуха |
| Сцепление | фрикционное двухдисковое |
| Топливо | смесь бензина А-72 или А-66 с автолом АКп-10 летом и АКЗп-6 зимой в отношении 20:1 |
| Расход топлива на 100 км | 2,0 л |
| Емкость топливного бака | 5,5 л |
| Рама | трубчатой конструкции |
| Передняя вилка | телескопическая |
| Седло | с подушкой из губчатой резины |
| Размер шин | 559 × 48 y' (26" × 2") |
| Габаритные размеры в мм: | |
| Длина | 1860 |
| Ширина по рулю | 650 |
| Высота | 1050 |
| Вес | 36 кг |
| Максимальная скорость | 40 км/час |

ИЗГОТОВИТЕЛЬ — МОТОЗАВОД «САРКАНА ЗВАЙГЗНЕ» г. РИГА



РИЖСКИЙ
МОТО-
ЗАВОД

«САРКАНА
ЗВАЙГЗНЕ»

РИГА, ул. ЛЕНИНА 193