



vozili smo

ČZ 175

Iz družine športnikov



Andrej Sedej

Mesto na jugu Češke. Staro 600 let. Strakonice ga imenujejo. Kovinska industrija v tem mestu se ponaša s tradicijo, staro 150 let, dobrih 50 let pa v tem mestu že izdelujejo motorje. CZ jim pravijo, pozna jih ves svet. Svetovni sloves si je to mesto s svojimi motorji pridobilo z uspehi na športnih tekmovanjih. Na dirkah za svetovno prvenstvo v motokrosu so motorji CZ že dolgo med prvimi. Slavni dirkači: Belgijec Joel Robert, ruski tekmovalec Viktor Arbeko ter švedski, angleški in drugi tekmovalci, ki v tem športu nekaj pomenijo, tekmujejo s temi motorji.

CZ je ime, ki se omenja tudi na hitrostnih dirkah. Vsa prizadevanja in izkušnje, ki jih v Češki tovarni motornih koles v Strakoniceh imajo s tekmovalnimi stroji, so tudi garancija in dobro ime za običajna motorna kolesa. Preskusili smo to slavo. „Slovenija avto,“ ki prodaja ta češka motorna kolesa, nam je namreč ponudil CZ 175.

Inženirji »zidajo« nov motor

ČZ 125 in 175, ki sta po obliki enaka, so predstavili lani. Letošnji modeli so izboljšani in jih prodajajo običajne v modne kombinacije barv.

Povsem novo je poleg sodobnejše oblike motornega kolesa, „ločeno“ mazanje motorja, torej ne točile v posodo mešanice, čeprav je motor dvotakten. Crpalka stiska olje iz posode za olje neposredno v sesalno odprtino na valj. Količina olja se ravna po tem, kako voznik oddaja in odvzema plin.

ČZ je zasnovan tako, da večino glavnih delov lahko zamenjajo. Tako lahko v serijski proizvodnji brez težav izboljšajo ali spremenijo le en sklop, dobre pa ohranijo. Letošnji model ima drugačen žaromet in sedež. Takšna zasnova tudi pomaga, da so od tekmovalnega motorja prevzeli in uporabili nekatere cele dele. Tako ima serijsko motorno kolo enak zadržni del okvira, kot motor za motokros. Okvir je iz okroglih jeklenih cevi. Z novo obliko so dosegli, da je lažji in obenem trdnjši. Zadnja nihajka je vpeta prav tako kot pri motorju za moto kros. Vzmetena je z vijaknimi vzmetmi in teleskopskima baažilnikoma.

Vijačne vzmeti in teleskopski blažilniki so tudi v cevih vilic.



Na 18-letih jeklenih platiščih so spredaj gume 2,75 x 18, zadaj pa 300 x 18.

Bobnaste zavore na obeh kolesih imajo premer bobna 160 mm in so za motor s takimi zmogljivostmi povsem ustrezne. Posoda za bencin drži 11,5 litra. Ob straneh so udrtine za kolena. Točite naveden bencin. Pa nikar do roba. Ko smo ga mi našli povsem do vrha je teklo, ker zamašek ne tesni noboje.

Posoda za olje, ki je na levi strani pod sedežem, ima očesce za kontrolo gladine. Če je olja za mazanje motorja manj kot 1,2 litra, opazite to na kontrolnem očesce.

Balnice je z objemkama pritrjena na zgornji nosilec vžig. Podolgovati dvojni sedež je prevlečen z umetnim usnjem. Pod njem sta prostor za orodje in vijak, ki utrjuje pokrov akumulatorja. Sedež lahko zidnemo, da je orodje varno pred tavati.

Prestavljanje brez sklopke

Dvotaktni, enovaljni, zračno hlajeni motor je oblikovan in pritrjen tako, da se lepo sklada z obliko balne. Valj je nagnjen naprej – za 15 stopinj. Sklopka, menjalnik, prestavni mehanizem in naprava za električni vžig so nespremljeni in podedovani od prejšnjih modelov. Ostali deli so konstruirani na novo.

Glava valja je iz lahke litine. Hladilna rebra glave in valja so povečali.

Glavni ležaj je zatesnjen tako, da se z obeh strani maza s oljem iz menjalnika.

Bati so vtiči iz zlitine, ki se manj razreza, zato je zlitika premera bata in valja lahko manjša. Oljna črpalka je skrita pod pokrovčkom z napisom C. Povezana je z ročico za plin. Sorazmerno s plinom in vrtiljaji se povečuje količina olja, ki ga črpalka črpa za uplinjač in sesalno odprtino. Pri vsakem polnjenju posode za gorivo kontrolirate gladino olja!

Uplinjač je pritrjen na zgornji del ohišja. Zrak vleče skozi filter, ki je pod sedežem in je zvezan z uplinjačem z gumijasto cevjo. Izpušna cev ima obliko cigare in je daljša kot pri prejšnjih modelih. Prilidre izpušna na glavo in na svojstven način sestavljena cev in dušilni lonec



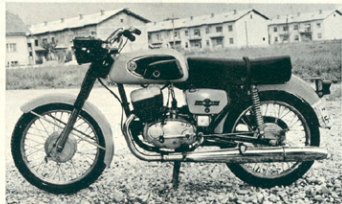
Oljna črpalka je na levi strani motorja. Pušnica kaže kolesce, ki je po pleteni jekleni vrvi zvezano z ročico za plin in regulira pretok olja skozi črpalko. Olje za mazanje črpa črpalka v sesalno odprtino.



Pokrov ohišja motorja na desni strani pokriva dinamom, platinne in mehazem za vkapljanje sklopke. Pušnica kaže oba dela, ki sta oblikovana tako, da pri prestavljanju stisneta sklopko. Ročico na balanci stisnete samo ob speljavanju.



Izpušna cev in dušilni lonec sta spojena s holandsko matico, kar je pri drugih motorjih storjeno z objemko. Na ohišju motorja je viden napis „Olje“ (olje) in vijak, ki zapira odprtino za kontrolo olja v menjalniku.



Izpušna cev je pritrjena na glavo izviro. Odlično tesni, čeprav je brez tesnila in jo utrjuje je naveden vijak ob strani.

kažejo na solidno in premisljeno izdelavo. Spremenjena prestavna razmerja, močnejša glavna gred in boljši ležaji so še poboljšali že prej odlični menjalnik. Prestavljate brez sklopke. Os prestavne ročice ima na strani, kjer je sklopka, nastavke, ki pri prestavljanju stisne sklopko. Ročico za sklopko (na balanci) rabite le za speljavanje. Električna napajava je 6-voltna. Dinamo zmore 55 do 60 vatov. Glava varovalka pri akumulatorju pregori ob vsaki nepravilnosti v električni napajavi. Zaromet s premerom 130 mm ima žarnico 35/35 W. V njegovem ohišju so: okrogel merilnik hitrosti, stikalo za vžig in luči in kontrolni lučki za vžig in dolgo luč. Zadnja luč je na novo oblikovana: zavorna luč sveti močnejše zaradi 15-vatne žarnice.

Čez drn in strn

Pri Sloveniji avto so nam predali povsem novo motorno kolo. Prvih 500 kilometrov sem se moral voziti počasi, ker motor še ni bil utečen. Ko je kazalec na merilniku hitrosti pokazal 80, je motorju zmanjkalo sapa. Ko sem ročico za plin zaprl, je spet normalno teklo. Na servisu so premaknili iglico v uplinjaču, kar naredijo pri vsakem, ko prevozi 500 kilometrov, toda tudi to ni pomagalo. Bistri mehanik je kmalu opazil, da skozi pipico na posodi za gorivo priteče premalo bencina. Razdril je pipico in upotvil, da je bila površno izdelana. Pretočne luknjice so bile premajhne. Po tem posegu sem lahko drvel: izmenili smo največjo hitrost 109 km na uro. Izmeril sem tudi pospeke: od 0 do 40 km na uro potrebuje 4 sekunde, od 0 do 60 9 sekund, od 0 do 80 km na uro 12,1 sekunde in od 0 do 100 km na uro porabi 23 sekunda.

Ves čas, kar je bil motor pri nas, je vžigal na prvi pritisk. Zaženete ga s pedalom za prestavljanje. To pa tako, da prej pritisnete pedal proti ohišju motorja in ga zavrtite nazaj.

Uglašeno in izpoljeno vzmetenje ter konstrukcija motorja pripomrejo, da se s tem motorjem vozite hitro in udobno tudi po slabi cesti. No, tako smo na zagotavljanje izdelovalcev, da je to motorno kolo nazvito iz stroja za motokros, preskusili motor tudi na travniku. Slika na prejšnji strani je dokaz, da je res iz športne družine. Jaz tudi...

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

valj — 1

vrtna — 58 mm,

glb — 65 mm,

hlajanje — zračno,

glbna prostornina — 172 kubikov,

kompresija — 8,8:1,

največja moč — 16 KM (SAE) pri 5600 vr/min

Prenos moči:

sklopka — lamelna, mehanična,

menjalnik — štiristopenjski, polavtomatski, v oljni kopeli.

Mere in teža:

dolžina — 1950 mm,

širina — 650 mm,

višina — 1005 m,

teža — 112 kg (brez goriva).

Vzdrževanje:

posoda za gorivo — 11,5 litrov,

posoda za olje — 1,2 litra,

menjalnik — 1 liter olja.