

Otázky z ovládání a údržby pro řidičské oprávnění skupin A1 a A

1.Popište úkony kontroly motocyklu před jízdou:

Nejprve zkontrolujeme zda nám pod motocykl neunikají provozní kapaliny (palivo,olej,brzdová kapalina,chladící kapalina).Poté se zaměříme na kontrolu:

- čistoty osvětlení motocyklu
- správnou funkci osvětlení a zvukového výstražného zařízení
- stav pneumatik (opotřebení,poškození,upevnění,huštění)
- náplně (palivo,motorový olej,brzdová a chladící kapalina)
- akumulátor (množství elektrolytu,upevnění a čistota kontaktů)
- kontrola drátů kol
- stopa motocyklu
- napnutí řetězu nebo řemenu zadního kola (vůle 1-1,5cm)
- kontrola kroku páček přední a zadní mechanické brzdy

2. Popište kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách a hloubku drážek dezénu pneumatiky:

Kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách provádíme pravidelně (14 dnů) vždy před jízdou nebo do ujetí asi 30km. Tlak měříme tlakoměrem a porovnáváme podle údajů výrobce motocyklu. Při jízdě ve dvou osobách musíme hustit na vyšší tlak podle výrobce motocyklu.

Hloubku drážek dezénu kontrolujeme pomocí hloubkoměru nebo kontrolních bodů na pneumatice. Min.hloubka drážek je upravená silničním zákonem a to u mopedů min. 1mm a u ostatních min. 1,6mm po celém obvodu a šířce pneumatiky.

3.Jakým způsobem se kontroluje stopa motocyklu a co může být příčinou nepřesného vedení:

Kontrolu provádíme pomocí rovné latě a to tak že ji přiložíme ke kolům,tak aby se dotýkala va čtyřech bodech ráfků kol (2 a 2).Příčinou nepřesného vedení může být zkřížený rám motocyklu po nehodě nebo vychýlení některého kola (např.špatným napínáním řetězu). Tato závada může mít za důsledek nepřesné vedení a vlnění při průjezdu zatáček.

4.Popište napnutí sekundárního hnacího řetězu motocyklu:

Nejprve povolíme osu zadního kola a pomocí napínacích šroubů provádíme napínání řetězu.přitom musíme dodržovat správný postup napínání aby nedošlo k vychýlení zadního kola.Prohyb řetězu by měl být 1-1,5 cm.

5.Popište jak se provádí kontrola vůle řízení a vůle ložisek v kolech:

Při kontrole vůle řízení musí být přední kolo odlehčeno.Teleskopické tlumiče uchopíme oběma rukama a pohybujeme jimi dopředu a dozadu,popř.zabrzíme přední kolo a pohybujeme motocyklem dopředu a dozadu.Ložiska řízení by neměli vykazovat žádnou vůli.Při kontrole ložisek

v kolech uchopíme kolo oběma rukama a pohybujeme jím do stran. Kolo nesmí vykazovat žádnou vůli. Pokud některá ložiska vykazují vůli, musíme je vyměnit.

6. Popište seřízení mechanické brzdy předního kola a její ošetření:

Přední mechanická brzda je u starších motocyklů nebo s malým výkonem. Jinak se používá hydraulická brzda. Její seřízení se provádí upravením délky lanovodu nebo pomocí matice na klíči brzdy. Ošetřujeme lanovod a lanko, které musíme mazat aby se lanko uvnitř lanovodu volně pohybovalo. Volný krok páčky brzdy musí být 1-2cm.

7. Popište seřízení mechanické brzdy zadního kola a její ošetření:

Seřízení brzdy zadního kola se provádí pomocí seřizovací matice u klíče brzdy zadního kola. Volný krok brzdového pedálu musí být 1-2cm. Pravidelně mažeme lanovod a hlídáme délku kroku brzdového pedálu.

8. Popište rozdíl mezi kotoučovou a bubnovou brzdou, jejich výhody a nevýhody:

Kotoučová brzda se skládá z kotouče a brzdových čelistí. Při brždění jsou brzdové čelisti s brzdovými destičkami přitlačovány na stěny kotouče, při odbrždění se pomocí nerovností kotouče čelisti uvolní. Jsou účinnější, lepší odvod tepla, menší hmotnost a náročnost na údržbu. Dávají se na přední nápravu a u silnějších motocyklů i na zadní.

Bubnová brzda se skládá z bubnu a brzdových paken uvnitř bubnu. Přitlačení brzdových paken na stěnu bubnu zajišťuje mechanický klíč ukončený excentrem, který se otáčí, při odbrždění se čelisti vrací do původní polohy pomocí pružin. Jsou méně výkonné než kotoučové brzdy, musíme je seřizovat.

9. Popište způsob kontroly množství brzdové kapaliny u kapalinových brzd, popište jejich ošetřování:

Kontrolu množství brzdové kapaliny provádíme na pravé straně řídicích, kde je umístěna zásobní nádobka brzdové kapaliny. Kontrolním okénkem zkontrolujeme její množství, při poklesu na minimální hladinu (ryška nebo spodní část okénka) ihned doplníme aby nedošlo k zavzdušnění brzd. soustavy. Životnost kapaliny je zpravidla 2 roky kterou udává výrobce kapaliny a proto ji musíme pravidelně vyměňovat.

10. Popište rozdíl v mazání dvoudobého a čtyřdobého motoru motocyklu:

Mazání u dvoudobých motorů zajišťuje palivová směs do které se přidává motorový olej. Tento poměr benzínu a oleje stanovuje výrobce motocyklu, který bývá většinou v poměru 1:30 až 1:50 (olej:benzín). Olej do benzínu přidáváme před tankováním do paliv. nádrže, aby došlo k jeho promíchání.

Čtyřdobý motor má trvalou náplň oleje umístěnou ve spodní části klikové skříně. Mazání nám zajišťuje olejové čerpadlo, které tlačí olej do jednotlivých mazacích kanálků. Čistotu oleje zajišťuje olejový filtr, který musíme pravidelně vyměňovat spolu s olejem podle výrobce motocyklu. Denně musíme kontrolovat množství oleje a pokud dosáhne na minimální hranici, musíme ho doplnit.

11. Popište jakým způsobem se provádí výměna žárovek osvětlení motocyklu:

Výměna žárovek je u každého motocyklu jiná, proto musíme postupovat podle návodu motocyklu od výrobce motocyklu. U halogenových žárovek musíme dávat pozor aby sme je nechytili za skleněnou část. Dojde k jejímu zamaštění a při rozsvícení se díky tomu prudce zahřeje a

následně praskne.

12. Popište způsob ošetřování vzduchobého a kapalinového chlazení motoru motocyklu:

U vzduchového chlazení je potřeba dbát aby žebrování motoru bylo čisté (bez vrstvy bláta, vrstvy oleje), jinak nebude dostatečně odváděno teplo z žebrování a tím poškození motoru.

U kapalinového chlazení musíme kontrolovat množství chladicí kapaliny v tlakové nádobce, těsnost potrubí aby nedocházelo k úniku chladicí kapaliny. Na podzim musíme překontrolovat množství nemrznoucí směsi, aby nedošlo k jejímu zamrznutí a následnému poškození motoru motocyklu.

13. Popište způsob kontroly olejových náplní motocyklu:

Motorový olej u motocyklů kontrolujeme pomocí měrky nebo okénka na boku motoru. Kontrolu množství provádíme vždy před jízdou aby veškerý olej se nacházel ve spodní části klikové skříně motoru. Při kontrole pomocí měrky, měrku vytáhneme utřeme hadrou a poté opět vložíme zpět do motoru. Poté měrku vytáhneme a zkontrolujeme množství oleje. Hladina oleje by se měla nacházet uprostřed mezi ryskami. V případě že kontrolujeme množství oleje pomocí skříčka v boku motoru, narovnáme motocykl do svislé polohy a olej by měl být v okénku mezi ryskami. V případě že olej se pohybuje u rysky min. musíme ho doplnit. Pokud je nad max. musíme ho vypustit.

14. Popište postup při ošetřování akumulátoru motocyklu a faktory ovlivňující jeho životnost:

U akumulátoru kontrolujeme množství hladiny elektrolytu v jednotlivých člancích, upevnění svorek a jeho správné uchycení. Akumulátor musí být vždy řádně upevněn v držáku, svorky musí být čisté a lehce namazané, pokud je nízká hladina elektrolytu, tak ji doplníme destilovanou vodou. Na zimu akumulátor demontujeme a nabijeme jej a uložíme do suché a teplé místnosti.

15. Vyjmenujte povinnou výbavu motocyklu:

Motolékárnička, po jednom kusu žárovky od osvětlení motocyklu, náhradní pojistky, prostředky a pomůcky na opravu běžných závad.