

1. Popište úkony kontroly motocyklu před jízdou.

Motocykl obejdeme a pohledem zkontrolujeme jeho celkový stav, včetně čistoty světelných zařízení, registrační značky apod. Přesvědčíme se, že nedošlo k mechanickému poškození některých dílů (lanka a lanovody, zrcátka, světelná zařízení atd.) nebo zda neuniká některá z provozních kapalin. Pozornost věnujeme stavu a nahuštění pneumatik. Pneumatiky nesmějí mít boule nebo trhlíny. Při kontrole sekundárního hnacího řetězu (na nezátíženém motocyklu) bychom na jeho spodní části neměli zjistit prověšení větší než cca 2 cm. U motocyklů, jejichž kola jsou vypletena dráty, se ujistíme o napnutí a neporušenosti drátů. Pozor též na chybějící drát.

Pro bezpečnou jízdu je rovněž nutná kontrola správného množství všech provozních kapalin. Podle konstrukčního řešení překontrolujeme všechny, na daném motocyklu užívané kapaliny. Může se jednat o olej v motoru, brzdovou kapalinu, chladicí kapalinu a o dostatek paliva v nádrži. U některých moderních dvoudobých motorů využívajících oddělené mazání motoru překontrolujeme též dostatek oleje v samostatné nádržce (olej je v těchto případech přidáván do palivové směsi čerpadlem). Dostatečné množství převodového oleje kontrolujeme po delších intervalech.

Dále zkontrolujeme funkčnost osvětlení motocyklu (obrysová, potkávací a dálková světla, směrová světla, brzdové světlo a osvětlení registrační značky). Krátce a ohleduplně k okolí vyzkoušíme akustické výstražné znamení (houkačku).

Po sejmutí motocyklu ze stojánku vyzkoušíme brzdy. Při pomalé jízdě, případně i bez nastartovaného motoru, vyzkoušíme funkčnost nejprve jedné, například zadní brzdy a poté druhé, přední brzdy.

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

Přesný tlak v pneumatikách udává výrobce motocyklu u studených, jízdou nezahřátých pneumatik. Orientačně se jedná o tlak cca 200 kPa. Některý výrobce může udávat tlak v pneumatikách i v jiných jednotkách, např. v PSI. Hodnota se pak pohybuje okolo 29 PSI.

Po odšroubování krytu ventilku (čepičky) přitiskneme na ventilek pevně tlakoměr tak, aby kolem příruby tlakoměru neunikal vzduch. Naměřenou hodnotu ukazuje ručička na stupnici tlakoměru.

U čerpacích stanic bývá tlakoměr součástí zařízení na dohuštění pneumatik. Koncovku přívodní hadičky tlakového vzduchu přitiskneme na ventilek (bez čepičky), případně využijeme mechanismu koncovky; po stisknutí nebo sklopení příslušné páčky je pak koncovka samosvorně přichycena k ventilku. Na dohušťovacím zařízení (tlaková nádoba se stlačeným vzduchem nebo kompresor) jsou kromě stupnice tlakoměru též tlačítka + a -. Stisknutím tlačítka + pneumatiku dohustíme, stisknutím tlačítka - tlak vzduchu v pneumatice snížíme a doladíme na předepsanou hodnotu.

Součástí některých tlakoměrů bývá i hloubkoměr. Čidlo hloubkoměru přitiskneme do dezénové drážky pneumatiky a na stupnici přečteme hloubku drážky v milimetrech. Naměřená hloubka hlavních dezénových drážek po celé šíři běhounu a po celém obvodu pneumatiky nesmí být menší než 1,6 mm, u mopedů nesmí být menší než 1,0 mm.

Pro zajištění bezpečné jízdy nezůstaneme jen u kontroly tlaku a hloubky dezénu. Pneumatiku i ráfek zkontrolujeme též z hlediska mechanického poškození. U drátěných kol se přesvědčíme o pevnosti drátů.

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

Jednoduchým způsobem kontroly stopy motocyklu je sledování jízdy v přímém směru. Přední a zadní kolo musí být v zákrytu a musí zanechávat pouze jednu nerozšířenou stopu.

K přesnějšímu zjištění dojdeme pomocí rovné tyče nebo latě, kterou přiložíme z boku současně na přední i zadní kolo. Tyč držíme rovnoběžně s vozovkou a tiskneme k oběma kolům podle konstrukčního řešení motocyklu co možná nejvýše, zpravidla to bývá těsně pod sekundárním řetězem zadního kola. Pokud motocykl drží stopu, pak se tyč musí dotýkat na dvou místech ráfku, respektive pneumatiky zadního kola a současně se musí stejným způsobem dotýkat na dvou místech i pneumatiky předního kola.

K nejpřesnějšímu zjištění, zda přední i zadní kolo je umístěno skutečně v podélné ose motocyklu, lze dojít na speciální stoličce v odborném servisu.

Příčinou nepřesného vedení motocyklu může být chybný postup při napínání sekundárního hnacího řetězu, přesněji nesouměrné dotažení seřizovacích prvků na jedné i druhé straně kyvné vidlice, což způsobí podélné vychýlení zadního kola. Jinou příčinou může být poškozený rám, nebo opotřebené díly řízení a podvozkových částí. Poškození či opotřebení tohoto druhu má přímý vliv na jízdní vlastnosti motocyklu a na vaši bezpečnou jízdu. Motocykl se například do zatáčky na jednu stranu může vést hůře než do zatáčky na stranu opačnou.

4. Popište napnutí sekundárního hnacího řetězu motocyklu.

Sekundární hnací řetěz přenáší sílu motoru na zadní hnací kolo motocyklu. Vzhledem k přenosu značných sil podléhá řetěz opotřebení a vytahuje se. Negativně na životnost řetězu, myšleno všeobecně, působí i nečistoty a povětrnostní vlivy.

Správné napnutí řetězu vyzkoušíme jednoduchým stlačením jeho spodní části směrem nahoru. Řetěz by uprostřed jeho délky mělo být možné stlačit přibližně o 20 mm. Je-li prověšení řetězu výrazně větší, je nutné řetěz napnout. Při kontrole napnutí řetězu lze použít i jiné metody, případně u konkrétního typu motocyklu postupujeme podle návodu výrobce.

Obecně lze říci, že řetěz napínáme posunutím celého zadního kola včetně rozety (tj. zadní ozubené kolo) vzad. Nejprve povolíme matici osy zadního kola a poté kolo posouváme vzad otáčením napínacích šroubů (nebo matek) souměrně na levé i pravé straně kola. Pro pohodlné docílení souměrnosti bývá u větších motocyklů na každé straně kyvné vidlice, v místě osy kola, vyražena milimetrová stupnice. Po dosažení správného napnutí řetězu zpětně dotáhneme matici osy kola. Na závěr pečlivě překontrolujeme, zda posunutí osy (hřídele, čepu) zadního kola vzad bylo skutečně souměrné na levé i pravé straně kyvné vidlice, a že nedošlo k „rozhození“ stopy motocyklu.

Výrazně opotřebený a vytažený řetěz je nutné vyměnit za nový. V závislosti na způsobu používání motocyklu či na pokynech výrobce motocyklu se může jednat o výměnu po ujetí přibližně 5 000 až 10 000 km. Výměna řetězu může být podle potřeby doprovázena i výměnou obou řetězových kol.

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

Kontrolu řízení a uložení kol provedeme nejlépe v odlehčeném stavu. Přední či zadní kolo by mělo být nad rovinou vozovky. Pomoci může hydraulický zvedák, v horším případě pak stojan motocyklu (v takovém případě si počínáme zvlášť opatrně).

Ložiska řízení musí zajistit plynulé a lehké otáčení říditky z jedné krajní polohy do druhé, přičemž v žádné z poloh nesmí říditka váznout nebo drhnout. Případná vůle v ložiskách řízení by tyto požadované vlastnosti negativně ovlivnila za jízdy motocyklu, například při propérování nebo brzdění. Při kontrole ložisek řízení se postavíme čelem před přední kolo a v podřepu uchopíme vidlici v místě čepu kola oběma rukama. Levou rukou na jedné a pravou rukou na opačné straně kola. Tahem směrem k sobě a od sebe kontrolujeme vůli, tj. opotřebení ložisek řízení.

Při kontrole ložisek kol přistoupíme ke zvednutému kolu z boku. Kolo uchopíme na obvodu kola jednou rukou na příslušné straně a druhou rukou na protilehlé straně, tedy po 180°. Střídavě levou rukou odtahujeme a pravou přitahujeme a naopak.

Stejně jako u ložisek řízení, tak i v ložiskách kol bychom neměli zjistit žádnou vůli. Vůle v ložiskách řízení nebo kol nebezpečně zhoršuje jízdní vlastnosti motocyklu a proto je nutné tyto závady neprodleně odstranit, respektive opotřebená ložiska necháme nahradit novými.

6. Popište seřízení mechanické brzdy předního kola a její ošetřování.

Přední mechanická brzda je ovládána lankem, jehož délka, respektive napnutí, musí být takové, aby ovládací páčka brzdy na říditkách měla malý krok, ale zároveň, aby se v klidové

poloze, kdy brzda není uvedena v činnost, brzdové obložení nedotýkalo brzdového bubnu a kolo se volně otáčelo.

Při seřizování brzdy předního kola musíme mít možnost kolem volně otáčet. Nejvhodnější je proto vyzdvížení kola nad rovinu vozovky pomocí zvedáku, popřípadě využijeme stojánek motocyklu.

Seřízení brzdy předního kola provedeme několikerým otočením seřizovacího prvku v těsné blízkosti páčky brzdy na řidítkách nebo u některých motocyklů upravíme napnutí lanka na jeho druhém konci u vlastní bubnové brzdy, či přesněji u klíče brzdy. I zde najdeme seřizovací prvek, jehož otáčením měníme délku lanka.

Pokud je rozsah těchto seřizovacích prvků pro správné seřízení brzdy nedostatečný, pak bude nejspíš nutné přestavit tzv. klíč bubnové brzdy, případně vyměnit brzdové obložení, což je ale práce pro odborný servis.

Ošetřování mechanické brzdy předního kola spočívá, kromě kontroly jednotlivých částí (lanka, lanovody) a pravidelného seřizování, i v případném promazání lanka nebo klíče bubnové brzdy a především pak v kontrole, případně výměně třecích segmentů brzdy, které při brzdění podléhají běžnému opotřebení. U bubnové brzdy se jedná o brzdové čelisti s nalepeným brzdovým obložением (kotoučová brzda předního kola bývá hydraulická a její seřízení a ošetřování je pak odlišné).

7. Popište seřízení mechanické brzdy zadního kola a její ošetřování.

Mechanická brzda zadního kola je uváděna v činnost často lankem (někdy i táhlem), které podobně jako u brzdy předního kola přenáší pohyb od páky ovládané řidičem na vlastní mechanismus brzdy. Lanko spojující pedál brzdy s vlastní brzdou je chráněno lanovodem (bowdenem) a musí být v napjatém stavu, aby pedál brzdy měl při sešlápnutí malý krok (cca 20 – 30 mm) a neprodužovala se tak technická prodleva brzdy. Současně v klidové poloze, kdy pedál brzdy není sešlápnut, se třecí brzdové segmenty (čelisti nebo brzdové destičky) nesmějí dotýkat otáčejících se částí (bubnu nebo brzdového kotouče). Lanko se provozem vytahuje a opotřebení podléhá též obložení brzdových čelistí (u bubnové brzdy) nebo brzdových destiček (u kotoučové brzdy). Z těchto důvodů je nutné pravidelné seřizování brzdy.

V určitých fázích seřizování mechanické brzdy zadního kola je potřebné kolem volně otáčet. Zadní kolo proto zvedneme nad rovinu vozovky a dále zkontrolujeme, zda je řadicí páka v poloze neutrálu.

Optimálního seřízení brzdy dosáhneme seřizovacím prvkem na konci lanka u vlastního tělesa brzdy. Obecně můžeme říci, že seřizovacím prvkem dotáhneme či napneme lanko zcela, čímž vymezení krok pedálu brzdy, ale současně negativně přitiskneme například u bubnové brzdy brzdové obložení na brzdový buben. Následně proto seřizovací prvek přibližně o 2 otáčky povolíme, abychom uvolnili styk brzdových čelistí s brzdovým bubnem. Otáčením zdviženého kola se přesvědčíme, že v klidové poloze se brzdové čelisti skutečně nedotýkají brzdového bubnu a kolem lze volně otáčet.

Ošetřování mechanické brzdy zadního kola spočívá v kontrole jednotlivých částí (lanka, lanovody) a v pravidelném seřizování, případně v promazání lanka a klíče bubnové brzdy. Důležitým úkonem je též kontrola a případná výměna třecích částí (u bubnové brzdy jde o brzdové obložení nalepené na brzdových čelistech a u kotoučové brzdy o brzdové destičky).

8. Popište rozdíl mezi kotoučovou a bubnovou (čelist'ovou) brzdou, jejich výhody a nevýhody.

U kotoučové brzdy je ocelový kotouč, otáčející se spolu s kolem motocyklu, svírá mezi dvě brzdové destičky. Ve většině případů má kotoučová brzda hydraulický převod, čímž je dosaženo jejího snadnějšího a jemnějšího ovládní řidičem. Oproti bubnové brzdě je účinnější, lépe se chladí a má menší hmotnost. Je však náchylnější na znečištění a mechanické poškození.

U bubnové brzdy je otáčející se buben, který je spojen s kolem motocyklu, brzděn z vnitřní části rozvírajícími se čelistmi s obložением. Čelisti se rozevírají natočením tzv. klíče, který je lankem nebo táhlem propojen s příslušnou pákou ovládanou řidičem. Bubnová brzda je výrobně levnější a doposud se užívá u maloobjemových motocyklů. Je méně účinná. Jistou výhodou je

zakrytí jednotlivých částí brzdy vlastním brzdovým bubnem, čímž jsou tyto části brzdy chráněny proti znečištění i poškození.

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

Převod lankem či táhlem je u kapalinových (hydraulických) brzd nahrazen dokonalejším převodem hydraulickým. Brzdová kapalina uzavřená v potrubí a hadičkách je na jednom konci potrubí po impulsu řidiče stlačena pístem a na druhém konci tlak kapaliny působí, opět přes píst, na vlastní mechanismus brzdy. Například u kotoučové brzdy dojde k sevření brzdových destiček. Je-li brzdové kapaliny nedostatek, systém pracuje nesprávně nebo nepracuje vůbec.

Hydraulický systém je doplňován brzdovou kapalinou ze zásobní, nebo chcete-li doplňovací nádoby. Na této plastové nádobce kontrolujeme, zda hladina brzdové kapaliny dosahuje mezi rysky min. a max. Můžeme se setkat i s kovovou nádobkou s kontrolním okénkem, v němž sledujeme minimální přípustnou výšku hladiny brzdové kapaliny. Je-li brzdové kapaliny nedostatek, doplníme pouze brzdovou kapalinou stanovenou výrobcem motocyklu.

Celý systém kapalinových brzd udržujeme v čistotě. Součástí ošetřování je i vizuální kontrola případného úniku brzdové kapaliny. Opravu případných netěsností, stejně jako odvzdušnění systému nebo výměnu brzdové kapaliny (nejdéle po dvou letech) přenecháme odbornému servisu.

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

Mazání dvoudobého motoru probíhá směsí benzínu a oleje v poměru, který je stanoven výrobcem motocyklu. Orientačně jde o poměr 1:30 až 1:60, například jeden litr oleje na třicet až šedesát litrů benzínu. Mastná směs je nasávána do pracovního prostoru motoru a zde promazává válec, píst, pístní čep a dále i ojnicí ložiska a klikový hřídel. Olejová složka směsi sice promazává motor, ale současně shoří spolu s palivem a zplodiny odcházejí do ovzduší. Složení výfukových plynů těchto motorů neodpovídá současným ekologickým trendům a užívání takových motorů je na ústupu.

Konstrukčně novější dvoudobé motory využívají tzv. oddělené mazání. Tyto motory jsou mazány za pomoci čerpadla, které v závislosti na otáčkách motoru dávkuje olej ze zvláštní nádržky do sacího potrubí za karburátor, kde je strháván proudem nasávané směsi benzínu se vzduchem do pracovního prostoru motoru. Toto řešení má provozní výhody z hlediska ekonomického i ekologického.

V souvislosti se čtyřdobým motorem mluvíme nejčastěji o tlakovém mazání ze skříně nebo přesněji z klikové skříně motoru (některé speciální motocykly užívají tlakové mazání z nádrže). Olej je nasáván olejovým čerpadlem ze spodní části klikové skříně a mazacími kanálky je pod tlakem přiváděn na důležitá mazací místa motoru. Zde promazává a částečně i chladí písty ve válcích, pístní čepy, ojnicí ložiska a ložiska klikového hřídele, vačkový hřídel, vahadla ventilů apod. Po promazání všech pohyblivých částí olej stéká zpět do vany klikové skříně a zde je opětovně nasáván olejovým čerpadlem. Do okruhu mazání je vložen olejový filtr. Dostatečné množství motorového oleje v klikové skříně je nutné kontrolovat (použijeme měрку či kontrolní okénko na boku motoru), při nedostatku doplníme předepsaný olej nalévacím otvorem. Při výměně olejové náplně za novou je vždy nutné vyměnit i zmíněný olejový filtr (nezapomeňme, že na motocyklu měníme i vzduchový filtr).

11. Popište, jakým způsobem se provádí výměna žárovek vnějšího osvětlení motocyklu.

Při výměně žárovek nahradíme vadnou žárovku jen žárovkou stejného typu a stejných hodnot. Žárovka musí odpovídat předepsanému napětí udávanému ve voltech, např. 12 V a musí odpovídat i svým výkonem udávaným ve watech, značka W. Na skleněnou baňku halogenové žárovky nesaháme prsty. Pokožka je mastná a snížili bychom svítivost i životnost halogenové žárovky.

Žárovky předního hlavního světlometu jsou ve většině případů přístupné po sejmutí krycího rámečku spolu s parabolou světlometu. Halogenová žárovka je do objímky či sedla paraboly přitlačována většinou pružnou drátěnou přichytkou.

Žárovky zadní skupinové světlilny jsou zpravidla přístupné po odšroubování barevného

plastového krytu svítliny. Žárovky tohoto druhu (zadní obrysové světlo, brzdové nebo směrová světla) jsou uchyceny tzv. bajonetovým způsobem. Žárovku stiskneme, pootočíme vlevo a vyjmeme. Montáž provedeme opačným způsobem.

12. Popište způsob ošetřování vzduchového a kapalinového chlazení motoru motocyklu.

Vzduchem chlazený motor se chladí nápoem vzduchu, jenž vzniká za jízdy motocyklu. Je účelné, aby chlazená plocha povrchu motoru byla co největší a proto je povrch válců motoru a hlavy válců zvětšen chladicími žebry.

Ošetřování vzduchového chlazení motoru spočívá především v udržování chladicích žebor v čistotě. Jsou-li chladicí žebra znečištěna, účinnost vzduchového chlazení je vzhledem ke znečištění žebor (obalení chladicích žebor nečistotami) úměrně snížena.

U kapalinou chlazeného motoru cirkuluje chladicí kapalina motorem, odebírá teplo tepelně namáhaným částem a následně se ochlazuje v chladiči.

Při ošetřování kapalinového chlazení kontrolujeme těsnost celého systému a dostatečného množství chladicí kapaliny v zásobní nádobce. Hladina se musí pohybovat mezi ryskami min. a max. V některých případech nemusí být zásobní nádobka součástí chladicího systému a kontrolní i dolévací otvor v jednom, zakrytý zátkou, je umístěn přímo na chladiči. V případě nedostatku chladicí kapaliny ihned doplníme, druh chladicí kapaliny předepisuje výrobce motocyklu.

V zimním období musí být systém naplněn nemrznoucí kapalinou, abychom zabránili zamrznutí a následnému poškození chladicího systému (led by mohl poškodit chladič, blok motoru apod.). Též čistota chladiče a snadná průchodnost vzduchu lamelami chladiče je pro správnou funkci nezbytná.

Pozor, při přehřátí motoru dochází ke zvýšení tlaku v systému kapalinového chlazení a při otevírání víčka zásobní nádrčky či chladiče hrozí opaření.

13. Popište způsob kontroly olejových náplní motocyklu.

U čtyřdobého motocyklového motoru je olejová náplň pro mazání motoru i převodovky většinou společná a je užit pouze motorový olej. Dostatečné množství kontrolujeme měrkou nebo kontrolním okénkem na boku motoru. Je-li oleje nedostatek, doplníme nalévacím otvorem pouze olej předepsaný výrobcem motocyklu.

V případě, že je olejová náplň převodovky oddělena, pak dostatečnou výšku hladiny převodového oleje kontrolujeme okénkem nebo kontrolním šroubem na boku převodovky. Po vyšroubování kontrolního šroubu musí hladina převodového oleje dosahovat k otvoru po vyšroubovaném šroubu, případně olej začne z otvoru vytékat. Je-li převodového oleje nedostatek, doplníme předepsaný druh oleje nalévacím otvorem až po kontrolní okénko nebo kontrolní otvor.

U dvoudobých motorů je olejová náplň převodovky samozřejmě vždy samostatná. Motor je mazán mastnou směsí oleje a benzínu a olej je přidáván do palivové nádrčky spolu s benzinem.

U moderních dvoudobých motorů, využívajících tzv. oddělené mazání, se pro mazání motoru nepřidává olej do paliva, ale je shromážděn v samostatné nádrčce, odkud je za pomoci čerpadla dávkován přímo do sacího potrubí motoru. U těchto motorů pak doplňujeme olej do nádrčky obdobně, jako doplňujeme palivo do nádrčky. Rozdíl je v četnosti, jedna přibližně litrová náplň olejové nádrčky by orientačně měla vystačit pro několikrát natankování benzínu. Pravidelnou kontrolou zajistíme, aby olej v nádrčce nikdy nedošel.

Olejovou náplň mají též tlumiče pérování. Pohledem kontrolujeme těsnost. Zjistíme-li stopy úniku tlumičového oleje, bude zpravidla nutné nechat vadné tlumiče vyměnit za nové.

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

Akumulátor je pro motocykl zásobním zdrojem elektrické energie a jeho dobrý stav je naprosto nezbytný například při použití elektrického startéru. Za jízdy motocyklu je akumulátor dobíjen provozním zdrojem elektrické energie – alternátorem.

Akumulátor se skládá z plastové nádoby, která je rozdělena na samostatné články (tzv. Voltův článek, napětí 2 V). U motocyklů se můžeme setkat s šestivoltovým akumulátorem, tvoří jej tři články, nebo v současnosti častěji s dvanáctivoltovým akumulátorem, ten je tvořen šesti články. V každém článku jsou umístěny olověné desky ponořené v elektrolytu. Olověné desky stejné

polarity jsou v rámci jednoho článku vzájemně propojeny a rovněž jsou spojeny (do série) i póly jednotlivých článků akumulátoru. Díky chemické reakci lze na krajních kontaktech akumulátoru odebírat elektrický proud.

Nejdůležitějším úkonem ošetřování akumulátoru je kontrola dostatečného množství elektrolytu v každém článku samostatně a v případě nedostatku jeho doplnění. Každý článek je opatřen samostatným dolévacím otvorem s odnímatelnou zátkou. Plastová nádoba akumulátoru bývá průsvitná a hladina elektrolytu se musí pohybovat mezi ryskami min. a max. Především platí, že olověné desky musí být zcela ponořeny. Neponořené části desek by podléhaly rychlé zkáze. Pozor, přestože elektrolyt je kyselina sírová zředěná destilovanou vodou, doplňujeme pouze destilovanou vodu.

Můžeme se setkat i s akumulátorem bezúdržbovým, mluvíme o tzv. gelovém akumulátoru. Jednotlivé články jsou zapouzdřeny a zde se omezíme pouze na kontrolu upevnění celého akumulátoru i krajních svorek a na udržování akumulátoru v čistotě. Případně chráníme svorky akumulátoru proti oxidaci. Svorky s kontakty jednoduše potřeme (nikoliv na vzájemných styčných plochách) vazelínou nebo speciálními přípravky. Pozor, při externím dobíjení těchto akumulátorů je nutné užít speciální nabíječku.

Životnost akumulátoru je pozitivně ovlivněna dostatečným množstvím elektrolytu i udržováním akumulátoru v nabitěm stavu. Nepřipustíme dlouhodobé vybití akumulátoru, např. po neúspěšném startu. V zimních měsících při dlouhodobém nepoužívání motocyklu akumulátor vyjmeme a uskladníme jej při teplotě nad bodem mrazu. Při manipulaci s akumulátorem si počínáme opatrně, manipulujeme s žíravinou. Při zpětné montáži dbáme na dodržení správné polarity.

U mopedů bychom akumulátor mnohdy marně hledali, mopedy bývají vybaveny pouze provozním zdrojem elektrické energie. Jedná se o tzv. magneto, které je uvedeno do pohybu startovací pákou nebo pedály mopedu či motokola.

15. Vyjmenujte povinné vybavení motocyklu.

Povinná výbava je stanovena právním předpisem a může se lišit podle druhu vozidla.

Motocykl musí mít tuto povinnou výbavu: jednu náhradní pojistku, příslušný druh lékárničky (povinná vybavenost lékárničkou se nevztahuje na mopedy a motokola) a od 1. ledna 2011 je součástí povinné výbavy též výstražná (reflexní) vesta.

Tzv. motolékárnička doznala od 15. září 2009 změn a nově musí obsahovat tento zdravotnický materiál: obvaz hotový s 1 polštářkem 1 ks, obvaz hotový s 2 polštářky 1 ks, šátek trojcípý (z netkaného) textilu 1 ks, náplast s polštářkem (velikost 8 cm x 4 cm) 3 ks, obinadlo škrticí pryžové 1 ks, rouška resuscitační 1 ks, rukavice pryžové (latexové) chirurgické v obalu 1 ks a leták o postupu při zvládnání dopravní nehody 1 ks. Po přechodném období musí být motocykl vybaven lékárničkou tohoto typu nejpozději od 1. ledna 2011.

Z nepovinné výbavy lze doporučit např. náhradní žárovky, základní nářadí, které bychom v případě potřeby uměli použít, případně prostředky k nouzové opravě propíchnuté pneumatiky.