

**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 mahduttaa
tärkeimmät ja juuri tälle ajokille oleellimmat ohjeet. Toivommekin Teidän tarkoin
seuraavan tätä opasta mope-
dinne käyttöön ja huoltoon liittyvissä kysymyksissä.**

TEKNILLISET TIEDOT

Moottori

Puch VS 50, 1 syl. 2-tahtinen, kiertoahuhtelu ja puhallinjäähdytys. Poraus: 38 mm. Iskunpituus 43 mm. Iskutilavuus 49 cm³.

Puristussuhde: 1:6,5. Sytytysennakko 2 mm e.ykk. Polttoainevoitelu: Sekoitussuhde 1:25 (=40/0). öljy SAE 50.

Sytytystulppa: KLG 70 tai F 75. Sport. K.krom. F 50.

Kaasutin

Bing-kaasutin 0 11 mm. Ulkoa tuuletettu uimurikammio. Suutinneula 3. lovessa ylhäältä. Pääsuutin 50. Itsepalautuva kylmäkäynnistin. Mikrostat-ilmansuodatin. Rungon sisäinen imuäänenvaimennin. Ilmanotto polttoainesäiliön alta rungon etupalkkiin.

Vaihteisto

TUNTURI-MAXI:2-vaihteinen käsivaihde, siirtokahva vasemmalla ohjaintangossa. öljykylvyssä. toimiva monilevykytkin.

Välitykset :moottorivaihteisto 69:19,1=3:63; 1-vaihde 28:10,1=2,8; 2-vaihde 23:16, 1=1,44. Vaihteisto-takapyörä 36:10,

1=3,6. Vaihteistoöljyn määrä on noin 250 cm³.

TUNTURI-START: 2-vaihteinen jalkavaihde. Öljykylvyssä toimiva monilevykytkin. Välitykset: moottorivaihteisto 69:19,

i=3,63; 1-vaihde 28:10, i=2,8; 2-vaihde 23:16, i=1,44. Vaihteisto-takapyörä 36:10, i=3,6. Vaihteistoöljyn määrä

on noin 300 cm³.

TUNTURI-SPORT: K.krom. 4-vaihteinen jalkavaihde. Välitykset: moottorivaihteisto 72:18. i=4.1-vaihde 39:11, i=3,55; 2-vaihde 33:17, i=1,94; 3-vaihde 25:18, i= 1,39; 4-vaihde 20:18, i = 1,11. Vaihteistotakapyörä 10:42, i=4,2. Vaihteistoöljyn määrä on noin 300 cm³.

Voimansiirto

Moottori-vaihteisto: vinohammaspyörät. Vaihteisto-takaratas: 1/2"x3/16" mopediketju.

Sähkölaitteet

Bosch-vauhipyörä-magneetto 6 V/17 W. Valonheitin 140x70mm. 15/15W Bilux-lamppu. Erillinen takavalopuola. Takavallo 4 W. Sähköinen merkinantotorvi. Tunturi-Sport: Jarruvalo 5W.

Rakenne

Teräslevyistä- puristettu kotelorunko sisäpuolisista levyjäykistein. Runko toimii myös imuäänenvaimentimena. Edessä ja takana keinuvarsijousitus erillisin jousijaloin.

Pyörät

Rengaskoko 2,75-21". Puolat et. e 2,62/189, tak. 3,00/187. Jäähdytysriivoilla varustetut täysnavat. Etupyörässä oikealla kädellä hoidettava käsijarru. Takapyörässä polkimeen yhdistetty jalkajarru. Sport: etup. 2,2~23', takap. 2,75-21".

Polttoainesäiliö

Tilavuus 5,2 l, josta varalle jää n. 0,2 l.
Sport-mallissa 5,5 l, josta varalle jää noin 0,2 l.

Varusteet

Ketjukotelo, ohjauslukko, nopeusmittari, seisontatuki, kromattu tavarateline kumikiinnittimin. Työkalusarja rungon keskikotelossa. Ilmapumppu.

Teho

Suomea varten konstruoidun Puch VS 50 LF mopedi moottorin teho on 1,5 hv 5000 r/min.

Käynnistys

TUNTURI-MAXI: Käynnistys voi tapahtua joko paikaltaan kuten moottoripyörällä tai ajamalla polkien ja siitä kytkimellä käynnistäen.

TUNTURI-START: Käynnistys tapahtuu kikstartilla polkaisemalla käynnistinkampi eteen-alas. [Kuva 1a.](#)

TUNTURI-SPORT: käynnistys tapahtuu kikstartilla polkaisemalla käynnistinkampi taakse-alas. [Kuva 1b.](#)

Mitat

Pituus 1850 mm, leveys 680 mm, akseliväli 1200 mm, maavara 150 mm. Sport-mallien maavara 250 mm. Oikeudet rakenne- ja varustemuutoksiin pidätetään.

KÄYTTÖLAITTEET

1. KAASUKAHVA. [Kuva 1/1](#)

Ohjaintangossa oikealla. Aukaisee kaasun kierrettäessä vastapäivään. säädettävä vaijerinpituus.

2. KÄSIJARRUVIPU. [Kuva 1/2](#)

Ohjaintangossa oikealla. Vaikuttaa etupyörään. säädettävä vaijerinpituus

3. KYTKINVIPU. [Kuva 1/3](#)

Ohjaintangossa vasemmalla. kytkin irroittaa vipua painettaessa. Säädettävä vaijeripituus.

4. TUNTURI-MAXI VAIHTEENSIIRTOKAHVA. [Kuva 1/4](#)

Ohjaintangossa vasemmalla kaksi säädettävää vaijeria. Asennot: 1-vaihde ("1"). Vapaa ("0"). 2-vaihde ("2").

Kahva kiertyy vain kytkinvipua painettaessa. Vaihtaminen saa tapahtua vain moottorin käydessä tai ajoneuvon ollessa liikkeellä. (Kts. [kuva 3](#)).

TUNTURI-START

2-vaihteinen jalkavaihte [kuva 2a](#). Vaihteivun ollessa yläasennossa 1-vaihte kytkettynä, ala-asennossa 2-vaihte.

keskellä on vapaa-asento. Vaihtaminen saa tapahtua vain moottorin käydessä tai ajoneuvoa liikuteltaessa.

TUNTURI-SPORT

4-vaihteinen jalkavaihte [kuva 2 b](#). 1-vaihte kytkeytyy painettaessa vipua alaspäin 2-, 3- ja 4-vaihte nostettaessa

ylöspäin Vaihteen siirron jälkeen palautuu vipu keskiasentoon. ja 2-vaihteen välissä on vapaa-asento.

Vaihtaminen saa

tapahtua vain moottorin käydessä tai ajoneuvoa liikuteltaessa.

5. VALOKATKAISIN. [Kuva 1/5 ja 2](#)

ohjaintangossa kaasukahvaan kiinnitettynä. Kytkee lähivalon ja kaukovalon. Katkaisimen päällä on merkinantotorven ja sivulla moottorin sytytysvirran katkaisupainikkeet.

6. RYYPPY eli kylmäkäynnistin.

Kaasuttimen päällä. 2 cm mittainen metallipuikko ([kuva 6/1](#)).Kun puikko painetaan alas, sulkeutuu kylmäkäynnistinläppä.

Läppä palautuu automaattisesti yläasentoon kun kaasu on käännetty täysin auki.

7.POLTTOAINEHANA. [Kuva 6](#).

Polttoainesäiliön alla. Asennot: Oikealle (Z näkyvissä) kiinni. Alas = auki. Tällöin jää säiliöön n. 0,2 l vara, joka saadaan

käyttöön kääntämällä hana vasemmalle (R näkyvissä).

8.KOHONPAINIKE. ([Kuva 6/2](#))

kaasuttimessa kohokammion kannessa oleva nappi, josta painamalla saadaan polttoainesyöksy moottoriin.

9. TUNTURI-MAXI POLKIMET

Laakeroidut moottorirunkoon

Polkimia käytetään

- moottoria käynnistettäessä

- jalkatukina ajettaessa

- jarrutettaessa painamalla taaksepäin

- moottorin apuna jyrkissä nousuissa

- ajettaessa moottori pysäytettynä. 2-vaihteen tulee tällöin olla kytkettynä ja kytkinvipu painettuna.

TUNTURI-START JA TUNTURI-SPORT JALKAJARRUVIPU

Vaikuttaa takajarruun painettaessa vipua. Tangon pituus säädettävissä.

ENNEN KÄYTTÖÖNOTTOA

A. Tarkistettava vaihdelaatikon öljypinta

1. Öljypinnan tarkistusruuvi [kuva 5/3](#).
 2. Öljymäärä on olkea, jos aukosta virtaa ulos hieman öljyä.
 3. Mikäli ei aukosta virtaa öljyä ulos, on sitä lisättävä öljyntäyttöaukosta ([kuva 5/1](#)). kesällä SAE 40-50, talvella SAE 20-30. (tai 10 W 50 moniasteöljy sekä kesällä että talvella).
- Öljymäärät: Tunturi-maxi n. 250 cm³, Tunturi-Start ja -Sport n. 300 cm³.

B. Renkaiden ilmanpaine on tarkistettava

Etupyörässä 1,75 ik, takapyörässä. 2,25 ik.

C. Polttoainesäiliö täytettävä bensiini-öljyseoksella

Allamainittuja uusia Super 2-tahtiöljyjä. käytettäessä on seos 1:50 eli 2 %. Kuitenkin ensimmäiseen tankilliseen 3%.BP Super Outboard Motor Oil, Castrol Super Outboard Motor Oil, Esso Aquaglide Outboard Motor Oil, Gulfprite Marine G Motor Oil, Mobiloil Outboard Super Motor Oil, Shell Super Outboard Motor Oil, Texaco Super Outboard Motor Oil, Sunoco Super Outboard Motor Oil.

Tämä seos 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!

KÄYNNISTYS JA AJO

A. Aukaistaan polttoainehana ([Kuva 6](#)).

B. Painetaan "ryyppy" alas ja samalla vieressä olevaa kohonpainiketta rauhallisesti 2-3 sekunnin ajan ([kuva 5](#)). Nämä tehdään vain moottorin ollessa kylmänä

C. Käynnistys

TUNTURI-MAXI

I Helpoimmin tapahtuu käynnistys paikallaan.

- 1.Painetaan kytkinvipua ja siirretään vaihde "0":an, so. vapaalle.
- 2.Poljin asetetaan yläetuviistoon.
- 3.Kytkinvipu vapautetaan.
- 4.Polkaistaan voimakkaasti
- 5.kaasua käännetään vähitellen auki moottorin käynnistyttyä

II Kovilla pakkasilla saattaa moottorin pitempi pyörittäminen olla tarpeen. Silloin käytetään toista käynnistystapaa.

1. Nostetaan mopedi seisontatuen varaan ja istutaan satulaan.
2. Painetaan kytkinvipua ja siirretään vaihde "0" :an.
3. Kierretään polkimet sopivaan polkaisuasentoon ja vapautetaan kytkinvipu.
4. Poljetaan moottoria kunnes se käynnistyy.
5. Kaasua käännetään vähitellen auki.

III Mopedi voidaan käynnistä myös seuraavalla varsin yleisellä tavalla:

1. Painetaan kytkinvipua ja siirretään vaihde "2":lle pyöräyttämällä samalla polkimista.
2. Noustaen satulaan ja kytkinvipu painettuna poljetaan kuten polkupyörällä. ajettaessa. Kun on päästy liikkeelle,
vapautetaan kytkinvipu hitaasti ja kierretään samalla kaasua, jolloin moottori käynnistyy ja alkaa samalla vetää.

Varsinkin vasta-alkajille on tämä käynnistys- ja liikkeellelähtötapa helpoin

KÄYNNISTYS TUNTURI-START

1. Vaihdevipu siirretään vapaa-asentoon, [kuva 2a](#).
2. Polkaistaen käynnistinkampi eteen-allas.
3. Kaasua käännetään vähitellen auki moottorin käynnistyttyä.

KÄYNNISTYS TUNTURI-SPORT

1. Vaihde siirretään vapaalle, [kuva 2b](#). Tämä todetaan vielä liikuttamalla mopedia edestakaisin.
2. Polkaistaen käynnistinkampi taakse-allas.
3. Kaasua käännetään vähitellen auki moottorin käynnistyttyä.

D. Liikkeellelähtö

(paitsi kohta III)

1. Kytkinvipu painetaan, siirretään 1 -vaihteelle.
2. Vapautetaan kytkinvipu hitaasti ja samalla lisätään kaasua.
3. Liikkeellelähdön tapahduttua nostetaan jalat polkimille. On huomattava, ettei ajon aikana paineta polkimista taaksepäin,
sillä, tällöin takajarru laahaa ja voi helposti kuumentua.
4. Lisättään edelleen kaasua, kunnes nopeus on n.15 km/h, 1'.vaihde, jolla nyt ajetaan, on ainoastaan liikkeellelähtöä ja jyrkkiä. nousuja
varten. Varsinainen ajo tapahtuu 2-vaihteella, 3-vaihteisissa 3- vaihteella.

E. Vaihtaminen 2-vaihteelta 3-vaihteelle

(paitsi kohta III)

- 1.Kaasu kiinni.
- 2.kytkinvipu painettuna siirretään 2-vaihteelle.
- 3.Kytkinvipu vapautetaan ja samalla lisätään kaasua. Samalla tavoin vaihdetaan 3:lle ja 4:lle.Kun haluttu nopeus on saavutettu, voidaan kaasua hieman vähentää nopeuden pysyessä silti samana. Sitävastoin polttoaineenkulutus vähenee huomattavasti. Kaasua on aina lisättävä. hitaasti, äkkinaiset kaasutukset kohottavat polttoaineenkulutusta sekä rasittavat tarpeettomasti moottoria.

Jarruttaminen: Mopedissa on kaksi runsaasti mitoitettua jarrua. Tavallisesti jarrutetaan poljinta painamalla, siis takajarrulla. Uhkaavissa tilanteissa ja myös pitkissä alamäissä käytetään myös etupyörään vaikuttavaa käsijarrua. Löysäpintaisilla teillä on tätä jarrua käytettävä varovasti. Sitäpaitsi on pitkissä alamäissä jarrutettava moottorilla. Mikäli halutaan ”ajaa vapaalla”, on se tehtävä siirtämällä vaihde "0" an taikka ajamalla kytkinvipu painettuna.

F. Vaihtaminen pienempään vaihteeseen

- 1.Kaasu päällä
- 2.Kytkinvipua painaen siirretään 2- tai 1-vaihteelle. Kytkinvipu vapautetaan ja samalla lisätään kaasua.

Milloin on vaihdettava pienempään?

- 1.Kun mäkeä noustessa nopeus vähenee huomattavasti.
- 2.Kun on ajettava erittäin hitaasti, esim. kaupunkiliikenteessä.

G. Pysäyttäminen

- 1.Kaasu pois.
 - 2.Jarrutetaan.
 - 3.Painetaan kytkintä ja siirretään vaihde "0" :an vielä mopedin liikkuesssa.
 - 4.Kytkinvipu vapautetaan.
- Jos moottori halutaan pysäyttää:
- 5.Painetaan pysäytysnappia.
 - 6.Suljetaan polttoainehana.

H. Ajaminen moottori pysäytettynä

TUNTURI-MAXI

(polkemalla)

- 1.Kytkinvipu painetaan ja samalla kun poljinta painetaan, siirretään 2-vaihteelle.
- 2.Kytkinvipua painaen ajetaan kuten polkupyörällä.
- 3.Ennen pysähtymistä siirretään vaihde "0" an.

SISÄÄNAJO

Moottorin uudet osat tarvitsevat noin 500 km sisäänajon. Tällöin on jatkuvaa ajoa täydellä kaasulla vältettävä ja ylämäessä vaihdettava ajoissa 1-vaihteelle tai autettava polkimista, jos moottori ei enää vedä puolikaasulla.

PUHDISTUS JA HUOLTO

Puhdistus, joka on kaikkien huoltotöiden a ja o, on Tunturi-mopedin kiiltolakatut pinnat huomioiden tehtävä varovasti. Voimakasta vesisuihkua on vältettävä, koska se tunkeutuessaan jarruihin, laakereihin, kaasuttajaan tai sytytysjärjestelmään saattaa aiheuttaa häiriöitä mopedin toiminnalle. Parhaiten tapahtuu kuivuneen lian poistaminen pehmeällä sienellä tai rievulla, joka runsaasti käytetyn veden keralla irrottaa saven ja hiekan naarmuttamatta lakkausta ja muita kiiltäviä pintoja. Kerran vuodessa 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. ([Kts. s.21](#)). 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 lämmityskäyttöä, koeajoa ja tarkkailua.
3. Vaihteistoöljyn vaihto. Kesällä SAE 40-50, talvella SAE 20-30 (tai 10 W-50 moniasteöljy).
4. Sytytystulpan ja magneeton tarkastus sekä tarvittaessa säätö.

5. Kytkin ja jarruvaijerien kokeilu ja säätä tarpeen vaatiessa sekä vaijerien voitelu.
6. Ketjun säätö ja voitelu.
7. Ohjainlaakerin säätä tarpeen vaatiessa sekä ohjaintangon kiinnittimen tiukkuuden varmistus.
8. Ruuvien ja mutterien kireyden tarkistus.
9. Renkaiden ilmanpaineen tarkistus ja valojen kokeilu.
10. Tyhjäkäynnin säätä.
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 säätä (0,5 mm).Magneeton säätö.
6. Vaijerien tarkastus ja voitelu.
7. Ketjun säätä ja voitelu.
8. Pakoäänenvaimentimen puhdistus.
9. Ruuvien, mutterien ja pyörien puolauksen kireyden tarkastus.
10. Valojen kokeilu.
11. Renkaiden ilman paineen tarkastus.
12. Koeajo

TÄMÄ HUOLTO ON SUORITETTAVA JOKAISEN 1 000 KM JÄLKEEN.

2000 km huolto

1. Likaisen mopedin puhdistus, josta veloitetaan erikseen.
2. Moottorin lämmitys, koeajoa ja tarkkailua.
3. Vaihteistoöljyn vaihto. Kesällä SAE 40-50, talvella SAE 2-30 (tai 10 W-50).
4. Kaikkien vaijerien ja kahvojen säätä sekä voitelu.
5. Ketjun säätä ja voitelu.
6. Ilmansuodattimen tarkastus ja uusinta tarpeen vaatiessa.
7. Äänenvaimentimen, pakoputken ja pakoaukon puhdistus.
8. Sytytystulpan uusinta (esim. KLG F-75 Sport k. Krom. KLG F-50).
9. Ruuvien, mutterien ja pyörien puolauksen tarkistus.
10. Renkaiden ilmanpaineen tarkistus.
11. Takajarrulaajentajan ja mittarivaihteen 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. 20](#)).
2. Napojen laakerien puhdistus ja rasvaus sekä jarrukenkien tarkastus.
3. Haarukoiden laakerien puhdistus ja rasvaus.
4. Mikrostat-ilmasuodatinpanoksen uusinta.
5. Vauhtipyörämagneeton tarkastus ja säätö, joka

ON PARASTA JÄTTÄÄ TUNTURI-EDUSTAJAN TAI HÄNEN VALTUUTTAMANSA HUOLTOKORJAAMON TEHTÄVÄKSI.

OHJEITA TALVIKÄYTTÖÄ VARTEN

Pakkasten tultua on vaihteistoon vaihdettava talviöljy SAE 20-30. Tämä on varsinkin käynnistystä ajatellen välttämätöntä.

Käynnistyksen jälkeen voidaan tuulettajan ilmanottoaukko (säleikkö) hetkeksi peittää, esim. kämmenellä, jotta moottori nopeammin saavuttaisi käyntilämpötilansa. Mikäli pakkasta on yli 10C, voidaan ilmanottoaukkoa pitää osittain peitettynä ajon aikanakin.

Missään tapauksessa ei koko aukkoa saa pitää suljettuna ajon aikana eikä peitettä saa asettaa poistoilma-aukon eteen.

TALVISÄILYTYS

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

1. Vaihteistoöljy vaihdetaan ([kts. s.20](#)).
2. Mopedi puhdistetaan perusteellisesti.
3. Kaikki kiiltävät osat pyyhitään öljyisellä rätillä.
4. Kaikki voitelukohteet, myös vaijerit öljytään.
5. Ketju puhdistetaan ja öljytään ([kts. s.21](#)).
6. Kiiltolakatut osat vahataan.
7. Polttoainesäiliö täytetään syöpymisen ehkäisemiseksi ääriään myöten. Jos säilytyspaikka ei ole paloasetuksen mukainen, on säiliö tyhjennettävä ja irroitettava sekä huuhdeltava moottoriöljyllä.
8. Sytytystulppa ja kaasutin poistetaan ([kts. s.20](#) ja [25](#)).
Männän ollessa yläasennossa kaadetaan imuaukosta sylinteriin n. 30 cm³ 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.

UUELLEEN KÄYTTÖÖN OTETTAESSA

1. Mikäli säiliössä on polttoainetta, on se hyvin sekoitettava.
2. Sytytystulppa ([kuvat 4 ja 5](#)) poistetaan ja pysäytysnappia painaen pyöritetään moottoria kunnes liika öljy on poistunut.
3. Sytytystulppa puhdistetaan ja kokeillaan ([kts. s. 20](#)). Kun tulppa on kierretty paikoilleen, voidaan moottori käynnistää.

TOIMENPITEET HÄIRIÖN SATTUESSA

*) Viittaus huolto- ja säätöohjeisiin.

Moottori ei lähde käyntiin tai käyvä moottori pysähtyy

Vika	Korjaus
Polttoainehana on kiinni	Aukaistaan po. hana
Polttoainesäiliö melkein tai aivan tyhjä	Käännetään hana "R" asentoon ja täytetään säiliö ensi tilassa
Sytytystulppa on likainen tai öljyyntynyt	Puhdistetaan tulppa *)
Sytytystulppa on vioittunut	Kokeillaan tulppa ja vaihdetaan uuteen *)
Sytytystulpan kärkiväli on väärä	Säädetään kärkiväli 0,3mm:ksi taivuttamalla varovasti sivukärkeä. Kuva 7 .
Sytytysjohto on irtaantunut tai löysässä	Kaapelinpäätte kiristetään

Oikosulkujohdin maadoittunut tai painonappi jäänyt pohjaan

Tarkastetaan ja kunnostetaan oikosulkujohto ([kts. sähkökytkennät](#)) ja painonappi.

Sytytyskipinä liian heikko mm:ksi

Säädetään tulpan kärkiväli TILAPÄISESTI 0,3 ja tarkistetaan vauhtipyörämagneetto niin pian

kuin mahdollista

Mopedi on pantu nojaamaan liian vinosti tai on kaatunut ja polttoainehana on ollut auki, jolloin polttoainetta on valunut liikaa moottoriin tai on "ryypytetty" lämmintä moottoria. Vika voi myös aiheutua siitä, että kohon neulaventtiilissä tai kohokammion pohjalla on roskaa, jolloin kohoneula ei sulje polttoaineen lukitus tuloa [vrt. s.25](#)

Käynnistetään II tapaa käyttäen.

Jos moottoriin on valunut hyvin runsaasti polttoainetta, on sytytystulppa aukaistava polttoaine laskettava pois.

Sen jälkeen tuuletetaan moottori pyörittämällä sitä useita kertoja samalla maadoitusnappia painaen. Lopuksi kierretään tulppa paikoilleen.

Tarkistetaan myös kohokammio ja neulan

Tulpansuojus vioittunut

Uusitaan tulpansuojus

Polttoainehana on tukossa tai ei aukea

Tarkistutetaan polttoainehana korjaamossa

Pääsuutin on tukossa

Pääsuutin puhdistetaan *)

Polttoaineputki on tukossa

Polttoaineputki puhalletaan auki

Moottori käynnistyy, mutta käy epätasaisesti tai pysähtyy

Vika

Korjaus

Polttoaine loppumaisillaan

Käännetään hana "R" asentoon. Täytetään säiliö

Polttoainesäiliön tulpan ilmareikä tukossa höllennettävä ja tutkittava

Polttoainesäiliön tulppa poistettava tai

Kaasuttimen kiinnitys löystynyt

Kiristetään kaasuttimen pultit

Koho vuotaa

Tarkistetaan ja vaihdetaan koho *) [Kuva 9](#)

Sytytystulppa vioittunut tai likainen

Tarkistetaan ja vaihdetaan tulppa *) [Kuva 7](#)

Sytytysjohto löysässä

Kaapelipääte kiristetään

Väärä seossuhde
aikaisemman ohjeen mukaan

Säiliö tyhjenetään ja täytetään uudelleen

Moottori vetää huonosti tai kuluttaa liikaa polttoainetta

Vika

Korjaus

”Ryyppy” jää päälle

Tutkitaan kuristusläppä

Pakoputki tai pakoaukko on tukossa
puhdistetaan *) [Kuva 11](#)

Pakoputki ja äänenvaimennin

Kaasuttimen kiinnitys löystynyt

Kiristetään kaasuttimen pultit

Jarrut laahaavat
*)

Jarrut tarkistetaan ja säädetään

Kytkin luistaa

Kytkin säädetään *)

Pääsuutin on löysässä

Kiristetään pääsuutin

Koho vuotaa. Kohon neula
tarkistetaan
vääntynyt ja tarttunut kiinni

Kohokammion osat

ja mahd. vaihdetaan *) [Kuva](#)

[9](#)

Suutinneula irtaantunut tai
ylhäältä *)
väärässä lovessa

Neula lukitaan 3 loveen

Ilmasuodatin tukkeutunut

Suodatin uusitaan

Väärä seossuhde
uudelleen

Säiliö tyhjennetään ja täytetään
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 tyhjennystulpasta ([kuva 5/2](#)). Vaihteiston huuhtelu hyvälaatuisella huuhteluöljyllä on suotavaa, mutta ei välttämätöntä. Huuhteluöljyn määrä 0,2 l. Missään tapauksessa ei huuhtelua saa suorittaa petroolilla tai naftalla. Huuhtelukäytön ja öljynpoiston jälkeen on tyhjennystulppa suljettava huolellisesti. Sen jälkeen kadetaan täyttöaukosta vaihteistoon moottoriöljyä [vrt. s. 1](#) (kesällä SAE 40-50, talvella SAE 20-30. Öljypinnan on ulotuttava tarkistusruuviin asti.

Sytytystulpan poisto ja tarkistus [Kuva 7](#)

Sytytysjohto irrotetaan vetämällä häiriönpoistajasta eteenpäin ja tulppa kierretään auki työkalusarjassa olevalla tulppa-avaimella ([kts. kuva 6](#)). 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:n, sillä liian suuri kärkiväli kuormittaa magneetti tarpeettomasti.

Jos tulppa on "kulunut" TS. sen kärjet ovat pyöristyneet on se vaihdettava uuteen ([KTS. taulukkoa s.32](#)).

Mopedinmoottorissa on tulpan keskikäyttöikä n. 3 000 km.

T a r k i s t u s. Tulppa työnnetään häiriönpoistajaan ja tulpan runko maadoitetaan sylinterin suojusta vasten paina-

maila. 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.

K i i n n i t y s. Tulppa kierretään ensin käsin paikoilleen ja vasta loppukiristys suoritetaan tulppa-avainta käyttäen. On varottava liian voimakasta kiristystä, jonka seurauksena sylinterikannessa olevat

kierteet voivat vahingoittua. Johdon tiukkuus tarkistetaan ja tulpansuojus painetaan tulpan päähän.

Ketjun säätö

Ketjun kireys on sopiva, jos se ketjukotelon tarkastusaukon kohdalla ylös-alas painettaessa myöntää 1,0-1,5 cm. [Kuva 3](#). Tarkistus tehdään satulassa istuen.

Ketjun kiristämiseksi löysätään kumpaakin taka-akselin mutteria ja sen jälkeen kierretään epäkeskoketjunkturistäjiä myötöpäivään 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 katkaistessaan saattaa tehdä myös muuta vahinkoa.

Ketjun puhdistus ja voitelu

Mopedi nostetaan seisontatuen varaan työpöydälle tms. korkealle alustalle, jossa sen käsittely on helppoa. Jousijalan alapultti ja navan mutteri poistetaan, jolloin ketjunsuojan kansi irtoaa taaksepäin vetämällä. [Kuva 10](#). Myös moottorin vasen sivusuoja poistetaan. Ketjulukko aukaistaan ja irroitettu ketju pestään bensiinissä tai petroolissa harjan tai siveltimen avulla. Sitä on myös taivuteltava 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 ja ketjukotelo puhdistetaan. Ketjua asennettaessa on lukkojousen suljetun pään tultava ketjun kulkusuuntaan. Mikäli ketju ei kaipaa puhdistusta, mutta tuntuu kuivalta, voidaan se öljytä paikallaan. Sitä varten on vain ketjukotelon kumitulppa poistettava. Tällöin käytetään voiteluun ohutta öljyä, joka nopeasti imeytyy rullien väliin. Puhdistuksen ja öljyämisen yhteydessä on ketju myös säädettävä. [Vrt. sivu 21](#).

Vaijerien ja vipujen voitelu

Vaijerien voitelu käy parhaiten voitelulaitteella. Käteviä ovat myös muoviset vaijeriin kiinnitettävät voitelunipat, jolloin voitelun voi tehdä öljykannulla. Samalla on myöskin kaasua ja vaihdekahvojen sekä jarru- ja kytkinvipujen liukupinnat öljyttävä. Liika öljy pyyhitään pois tahraantumisen estämiseksi. Myös napojen jarruvarsien laakereihin ja seisontatuen niveleen tipautetaan pari tippaa öljyä.

Mittarivaijerin alapään pidäinjousi poistetaan, jolloin vaijeri voidaan irroittaa, taivuttaa ylöspäin ja suojuksen sisään tiputtaa pari tippaa öljyä. Pyörittäjän voidenippaa peittävä tulppa poistetaan ja nippaan painetaan puristimella pakkaskestävää vaseliinia (vain 1 painallus). [Kuva 15/1](#).

Sivusuojiin irrotus [Kuva 4](#)

Muutamien huoltotöiden vuoksi on rungon alaosassa moottorin päällä oleva oikeanpuoleinen sivusuoja poistettava. Sivulla oleva ruuvi kierretään auki ja etummaista löysätään kuvan 4 mukaisesti, jolloin suoja irtoaa.

Mikrostat-ilmasuodatinpanoksen uusinta

Oikea sivusuoja irroitetaan. Mikrostat-suodatinpanos sijaitsee kaasuttimen ja rungon välisen

muoviliittimen eli suodatinkotelon sisällä. Sen poistamiseksi käännetään kotelon takaosaa irti rungosta, jolloin se voidaan vetää pois etuosasta, joka jää kiinni kaasuttimeen. Kotelo aukeaa kun kaksi ruuvia on irroitettu ja suodatinpanos voidaan nyt uusida. Sen päissä olevat kielekkeet on hyvä taittaa kaksin-kerroin tiiveyden varmistamiseksi. Vrt. [kuva 8](#). Suodatinpanos uusitaan viimeistään joka 5 000 ajokilometrin jälkeen. Kunnollisesti toimiva suodatin estää pölyn ja hiekan pääsyn moottoriin lisäten sen ikää huomattavasti.

Kaasuttimen pääsuuttimen puhdistus

Pääsuuttimen ympärys puhdistetaan ja suutin kierretään auki (kts. [kuva 6/3](#)) ja 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 9](#))

Oikea sivusuoja poistetaan.

Suljetaan polttoainehana ja irroitetaan imukotelo kaasuttimesta. Löysätään kaasuttimen kiinnitysruuvia ([kuva 4/5](#)) ja vedetään kaasutin irti. Kannen kiinnitysruuvit ([kuva 9/1](#)) kierretään auki ja kaasuluistin suutinneuloineen vedetään ulos. Kantta ja luistinta painetaan vastakkain jolloin vaijeri voidaan irrottaa. Jousen vastarengas ja suutinneula vedetään pois luistin sisältä ja kaikki osat puhdistetaan. Lukitusrenkaan normaaliasento on 3. lovi ylhäältä. Kokoonpantaessa tulee luistimessa olevan uran olla rungossa olevan ohjausnastan kohdalla.

Kaasuttimen kohon tarkistus

Kaasutin irrotetaan ([kuva 9](#)).

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 9](#)), kun polttoainehana on aukaistu. Jos kohossa sisällä on polttoainetta, jonka tuntee ravistamalla kohoa, on koho uusittava. On myös tarkastettava ettei neulan liikkumista haittaavaa sakkaa ole kohokammion pohjalla olevassa ohjausreiässä ([kuva 9/9](#)). 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 säätöä ei siis pidä suorittaa vaijerin pituutta muuttamalla. Tyhjäkäynnin säätöä varten on kaasuttimen alla edessä vinosti oleva asetusruuvi, jonka pää kannattaa kaasuluistinta (kts. [kuva 6/4](#)). Säätö suoritetaan moottorin käydessä. Jos moottori pysähtyy, kierretään säätöruuvia kiinni päin kunnes moottori käy tasaisesti uhkaamatta sammua. Jos taas tyhjäkäynti on liian voimakas kierretään säätöruuvia aukipäin.

"Märän" moottorin tuuletus

Mikäli kaasutin on vuotanut yli ja moottoriin on joutunut liikaa polttoainetta, on se tuuletettava. Ensinnä

suljetaan polttoainehana. Sytytystulppa poistetaan (kts. [kuva 6](#)). Moottoria pyöritetään polkimista useita kymmeniä kertoja. HUOM. Pyöritettäessä on samalla painettava pysäytys- eli oikosulkunappia, 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 ([kts. s.20](#)).

Polttoainehanan irrotus

Polttoaineletku irrotetaan kohokammion kannesta ja säiliö tyhjenetään puhtaaseen astiaan hana "R" asennossa.

Yhdistäjämutteri aukaistaan (Hanassa vasen- ja säiliössä oikeakätinen kierre). Karkea- ja hienosuodatin huuhdotaan. Koottaessa on kaikki tiivisteet puhdistettuina ehdottomasti pantava paikoilleen.

Karstan poisto ([Kuva 11](#))

Pakoputki ja äänenvaimennin irrotetaan. Äänenvaimentimen etupäässä olevaa supistusruuvia löysätään ja pakoputki vedetään irti. Pakoputki puhdistetaan karstasta. Äänenvaimentimen ([kuva 11](#)) putki 1 (a 10 mm) puhdistetaan kuvan mukaan taivutetulla rautalangalla takapäädystä olevan reiän a. kautta. Samoin puhdistetaan putki 2 (a 8 mm).

Väliseinässä oleva reikä 3 (a 10 mm) puhdistetaan etukautta.

Äänenvaimentimen ja pakoputken polttaminen ei ole suositeltavaa, koska kromaus saattaa tällöin turmeltua. Myös sylinterissä oleva pakoaukko, joka paljastuu, kun pakoputki irroitetaan, saattaa pitemmän käytön jälkeen karstoittua. Karstaa poistettaessa on mäntä saatettava moottoria pyörittämällä ylä-asentoon ts. pakoaukon eteen, jotta irroitettava karsta ei pääsisi sisälle sylinteriin. Karstaa kaavittaessa on varottava naarmuttamasta mäntää. Varsinkin liian öljyistä polttoaineseosta käytettäessä karstoittuu pakokanavisto helposti. Kts. [sivu 6 C](#).

Kytkinvaijerin säätö

Oikea sivusuoja poistetaan.

Moottorikotelon päällä oikealla olevassa kytkinvivussa tulee kytkintä painettaessa olla 2-3 mm vapaaliike ennen kuin

kytkin alkaa irrottaa. Tämä sen vuoksi, ettei kytkin

pääsisi vaijerin tiukkuuden takia luistamaan. Mikäli vapaa liike on liian suuri, on vaijerin säätö suoritettava siten, että lukitusmutteria (kts. [kuva 14/1](#)), löysätään muutamia kierroksia ja sen jälkeen kierretään säätöholkkia samaan suuntaan, kunnes vapaaliike on sopiva. (Kts. [kuva 14/2](#))

Jos vapaaliike on liian pieni, menetellään päinvastoin kuin edellä on mainittu. Säädön jälkeen on lukitusmutteri tiukennettava.

Jarrujen säätö

Jarruvaijerin säätö on suoritettava, jos jarrutusliike polkimissa tai käsivivussa tulee hyvin suureksi. Takajarrun säätö (kts. [kuva 13](#)). Tunturi-Maxi.

Kumisuojus vedetään pois. Lukitusmutteria höllennetään ja säätöholkkia kierretään vastapäivään,

kunnes takapyörää pyöritettäessä jarru laahaa. Tämän jälkeen höllennetään vaijeria hieman kiertämällä säätöholkkia myötöpäivään pari kierrosta. Lukitusmutteri tiukennetaan ja kumisuojus työnnetään paikoilleen.

Etujarrun vaijerin säätö suoritetaan lukitusmuttereita siirtämällä.

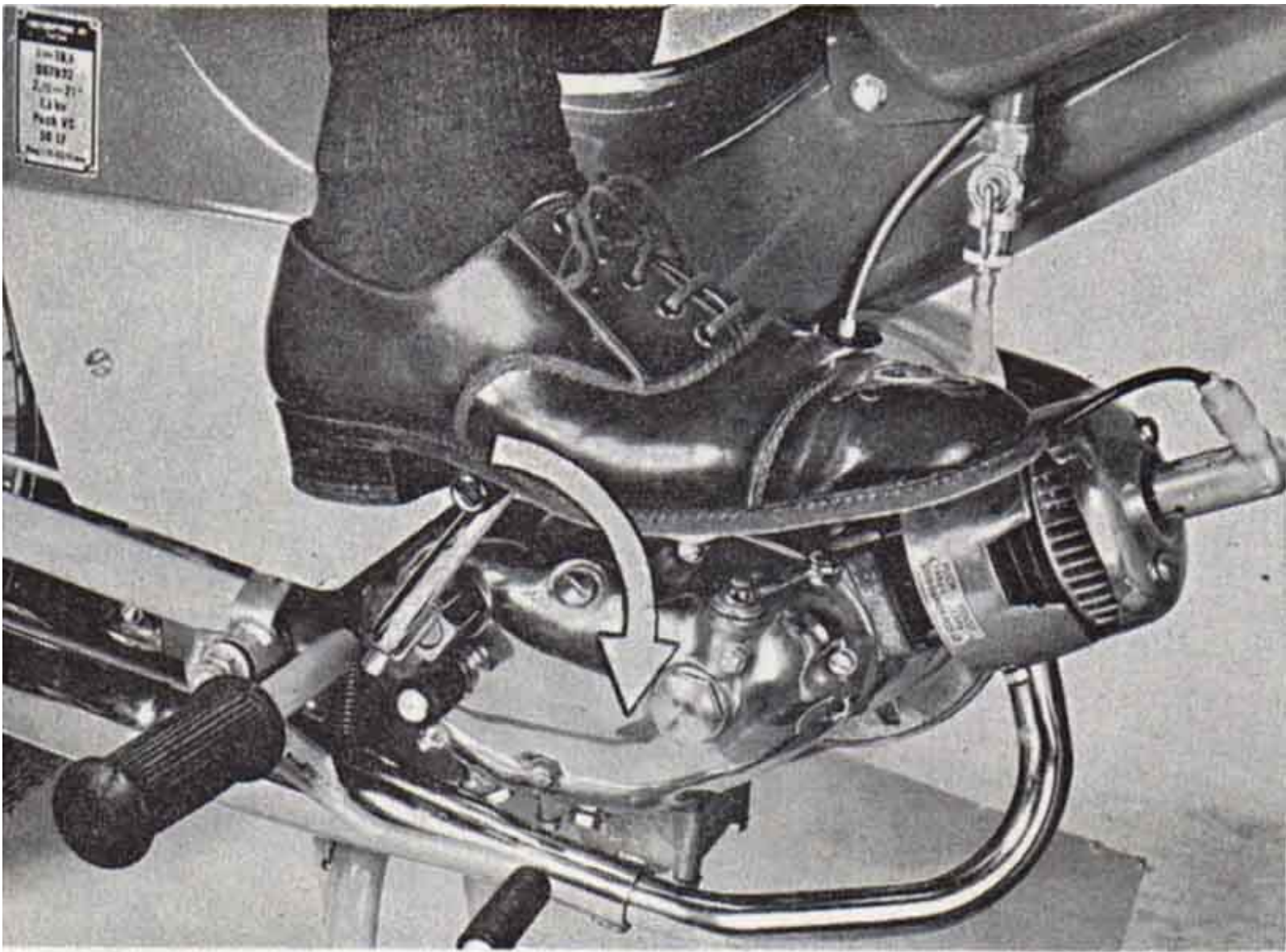
TUNTURI-START JA TUNTURI-SPORT

malleista säädetään takajarrua kiertämällä 1/2 kierrosta kerrallaan jarrutangon takapäässä olevaa pyällettyä säätömutteria.

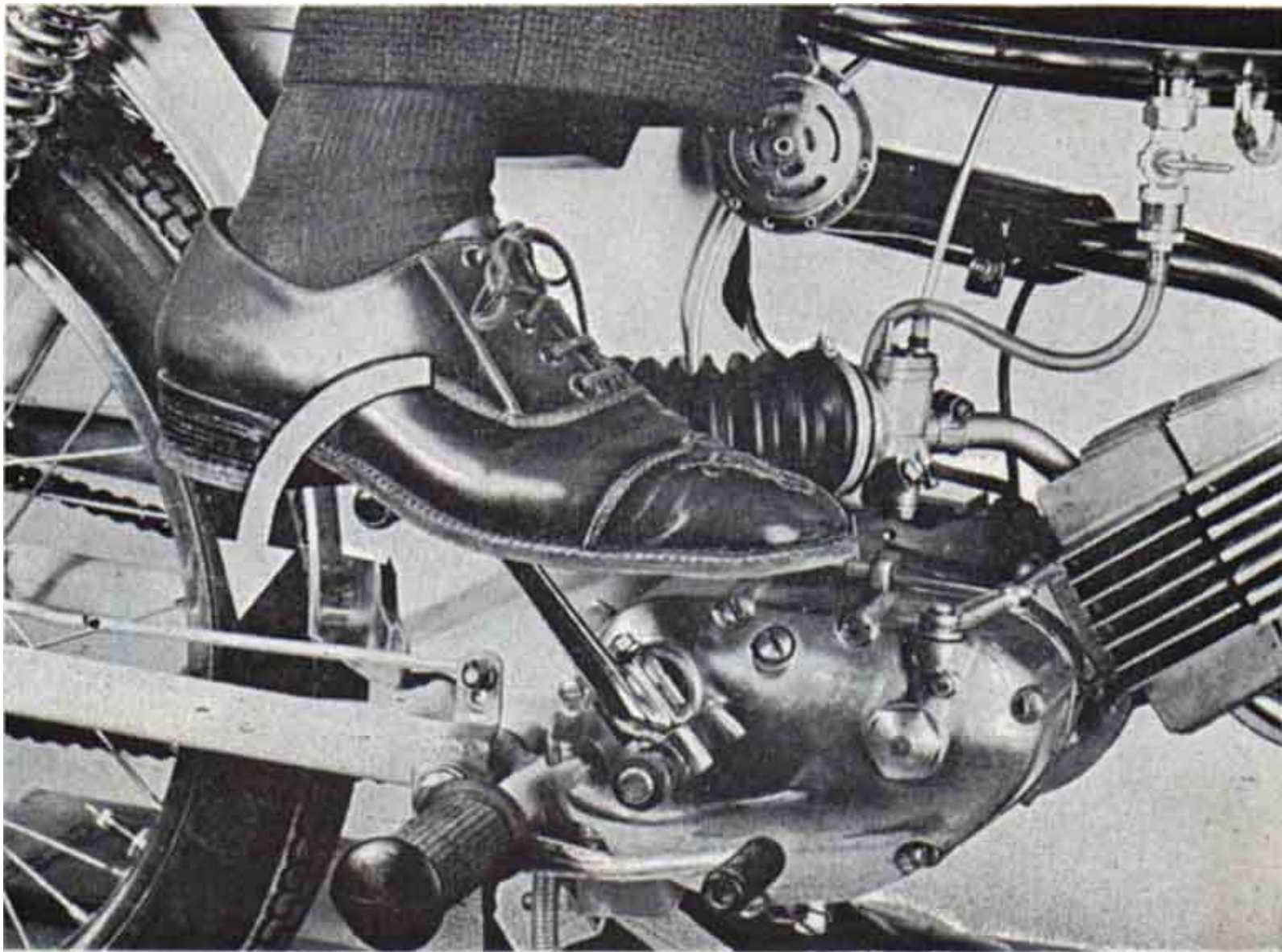
Vaihteensiirtäjän säätö

TUNTURI-MAXI

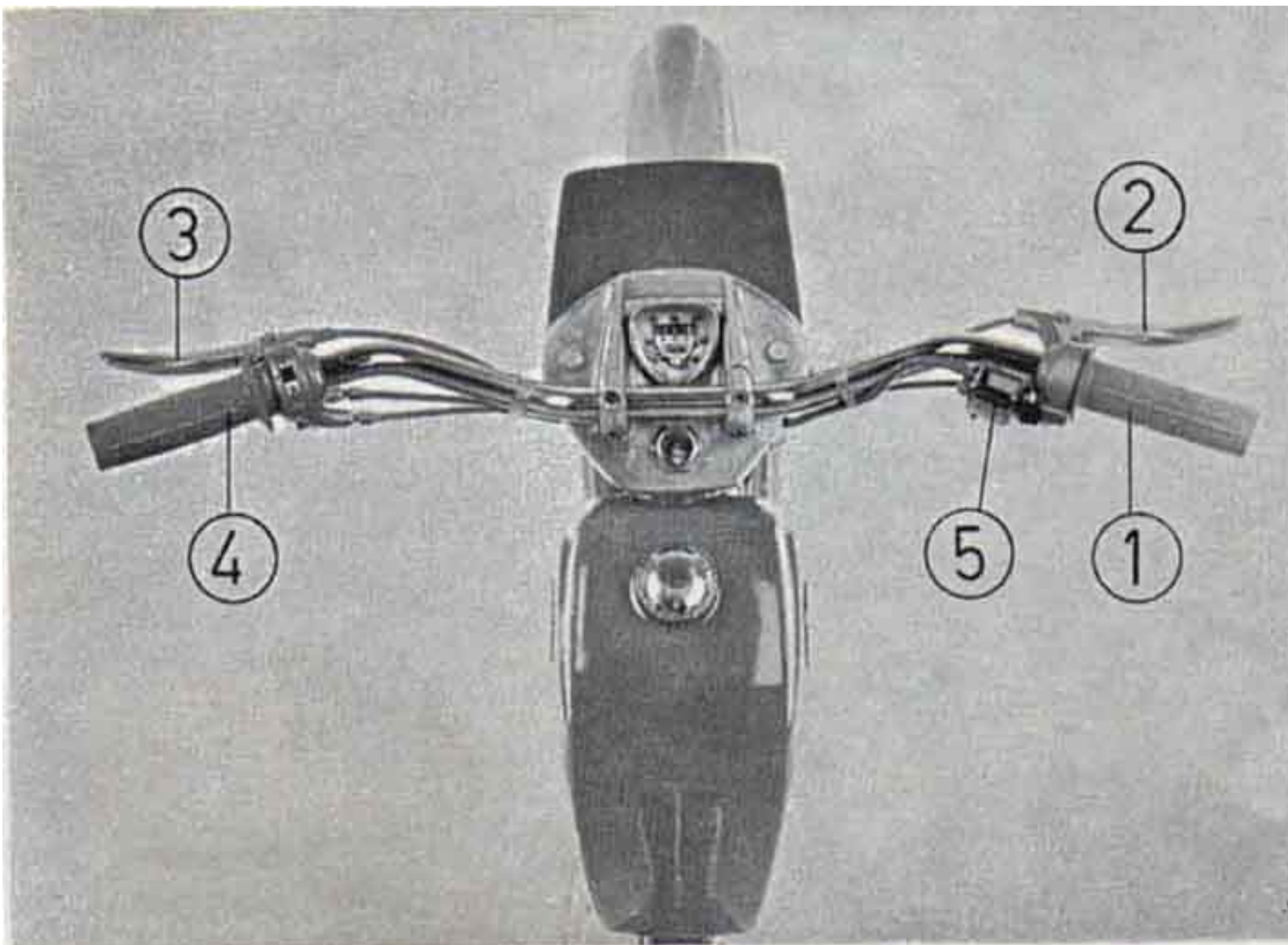
Mopedi nostetaan seisontatuen varaan ja vaihde siirretään "0" :an. Takapyörän tulee nyt pyöriä vapaasti. Takapyörää pyörittäen käännetään vaihdekahvaa hitaasti 1 -vaihteelle ja merkitään kahvaan se kohta, jossa vaihde alkaa lukkoontua. Samoin menetellään käännettäessä kahvaa hitaasti 2:lle. "0" en jätävä näiden merkkien keskivälille. Ellei näin tapahdu, on vaihteen Siirto keskitettävä vaijerinsuojuksien yläpäässä olevien asetusruuvien avulla toista pidentäen ja toista lyhentäen (kts. [kuva 14](#)). Mikäli näiden säätövara ei riitä, on keskittäminen suoritettava siirtämällä vaijerin kulmakiinnikkeitä moottorin takana oikealla. Tätä



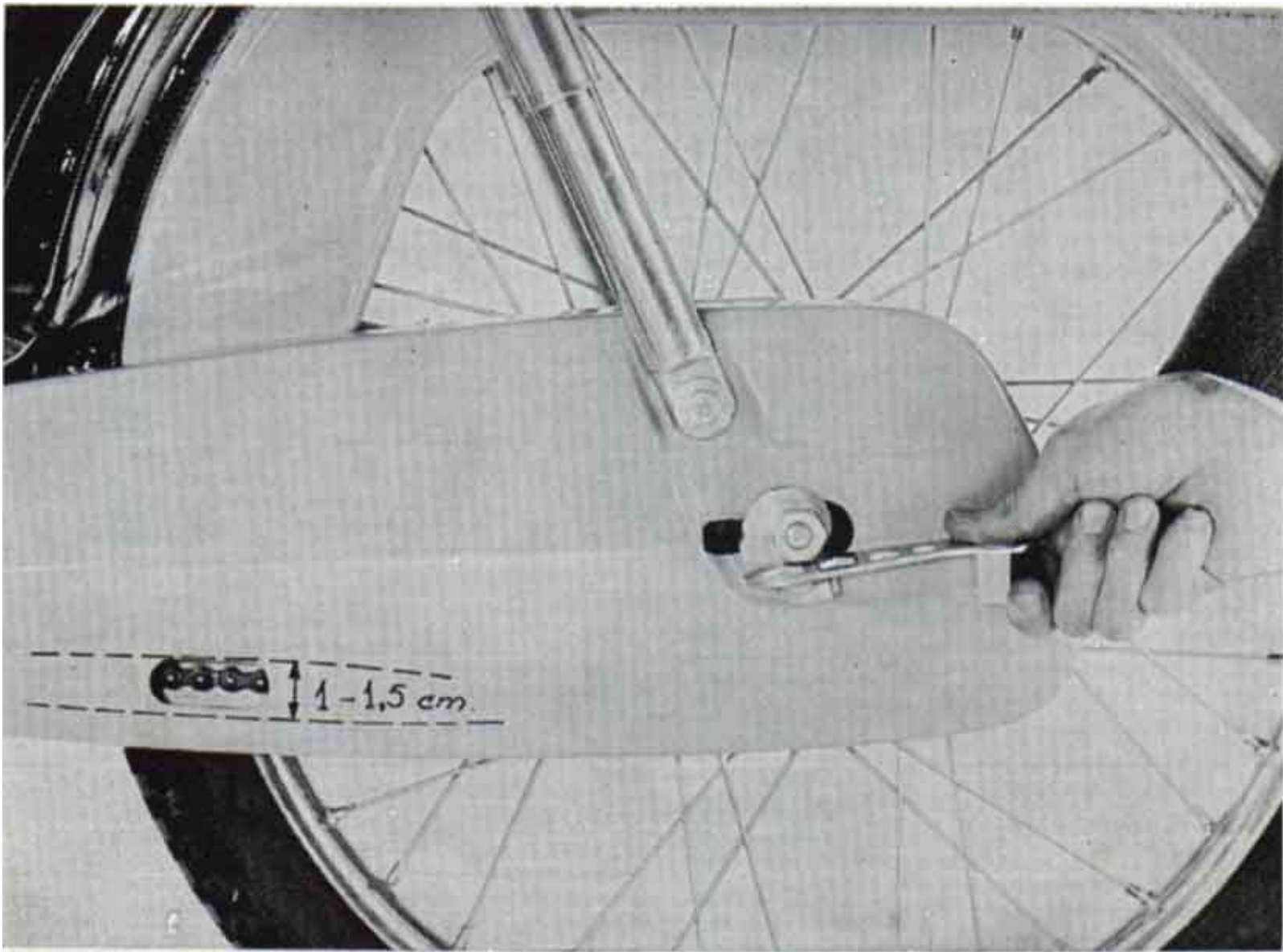
Kuva 1a. Käynnistys. Tunturi-Start.



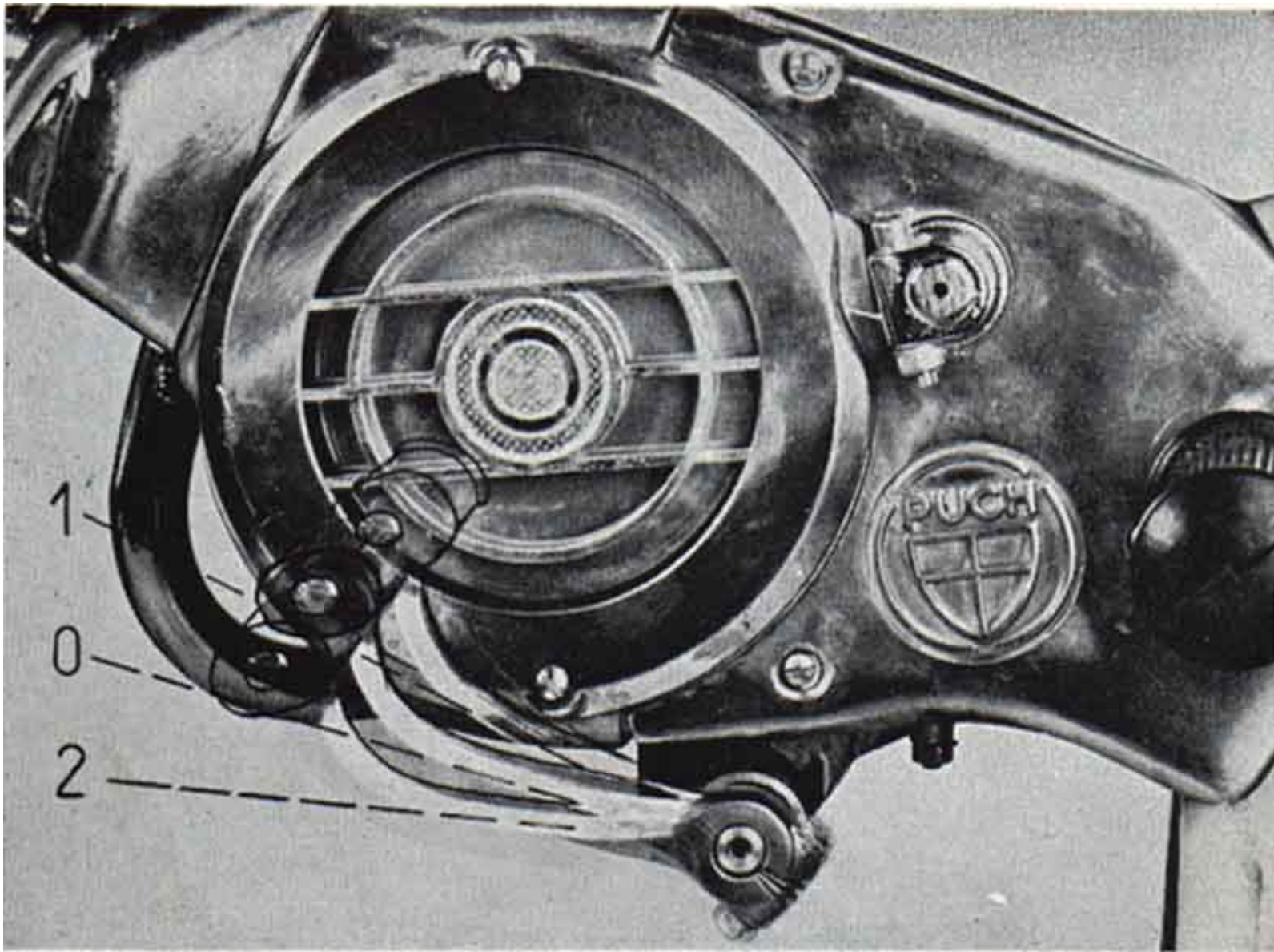
Kuva 1b. Käynnistys. Tunturi-Sport.



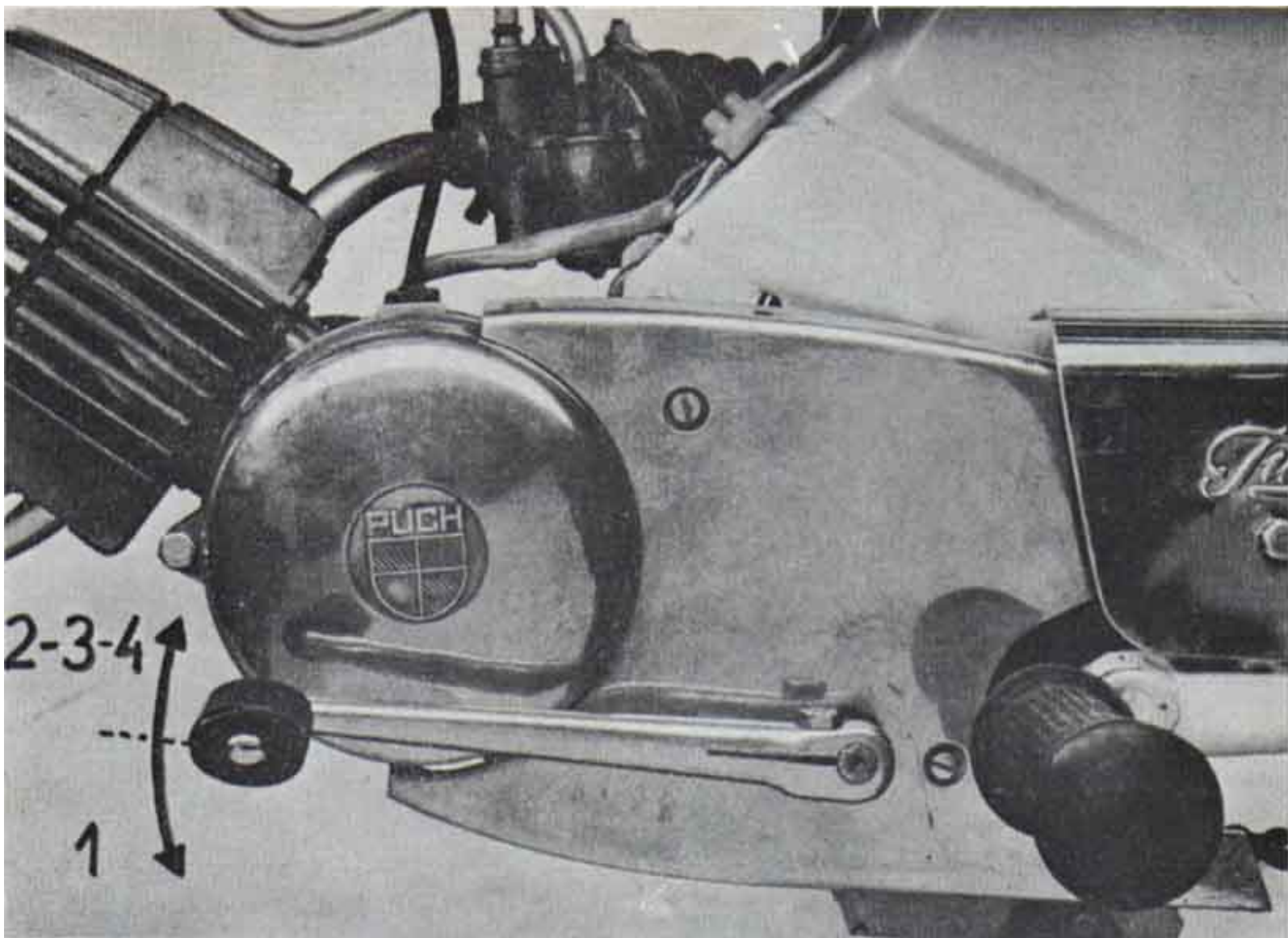
Kuva 1. Käyttölaitteet. 1. Kaasukahva, 2. Käsijarruvipu, 3. Kytkinvipu, 4. Vaihteensiirtokahva Tunturi-Maxi, 5. Valokatkaisin.



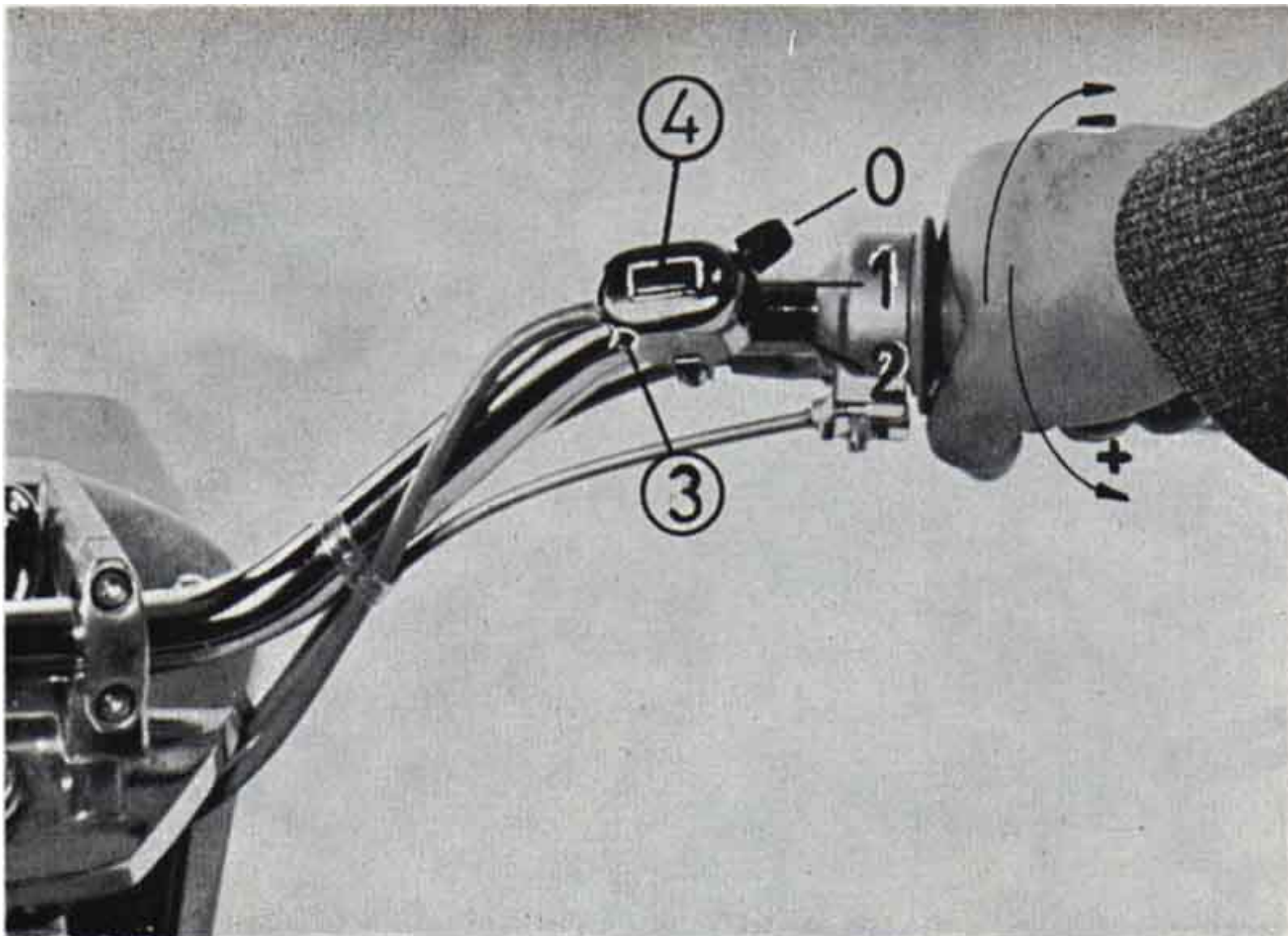
Kuva 3. Ketjun kiristys.



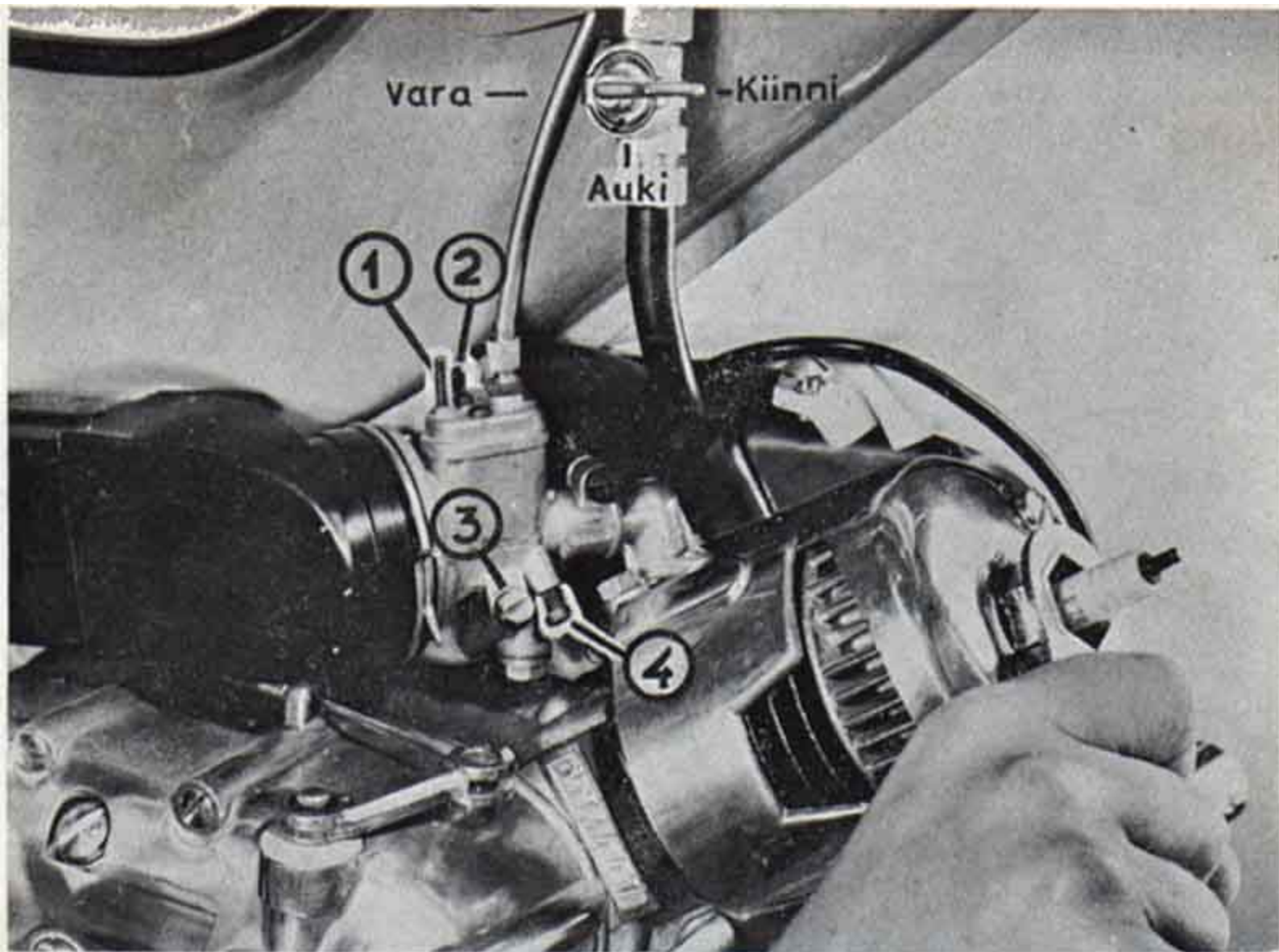
Kuva 2a. Vaihdevivun asennot. Tunturi-Start.



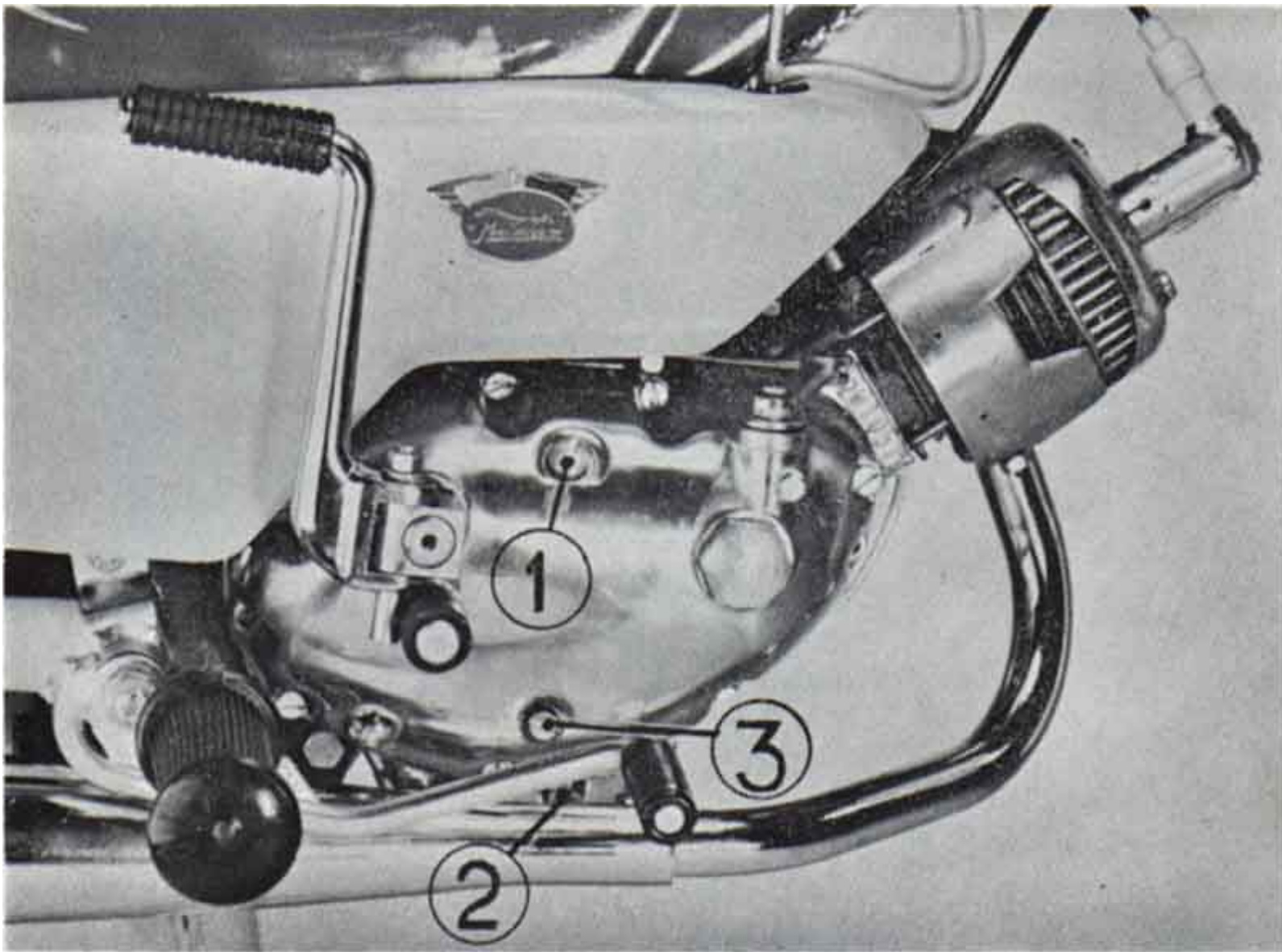
Kuva 2b. Vaihdevipu. Tunturi-Sport.



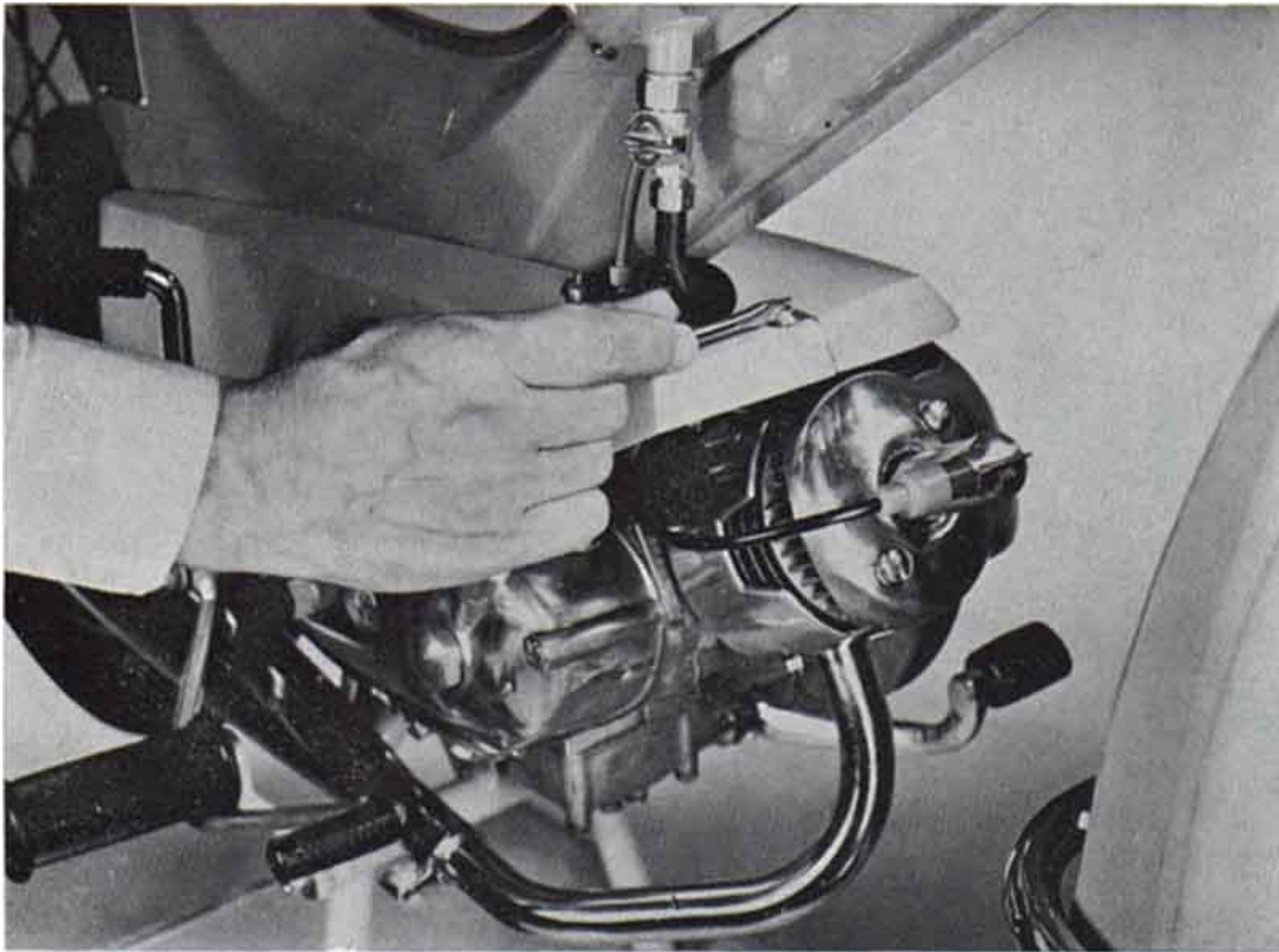
Kuva 2. Kaasukahva ja valokatkaisin, + = lisää kaasua, — = kaasua pois, 0. Valo katkaistuna, 1. Lähivalo, 2. Kaukovalo, 3. Maadoitus eli pysähdysnappi, 4. Äänimerkki.



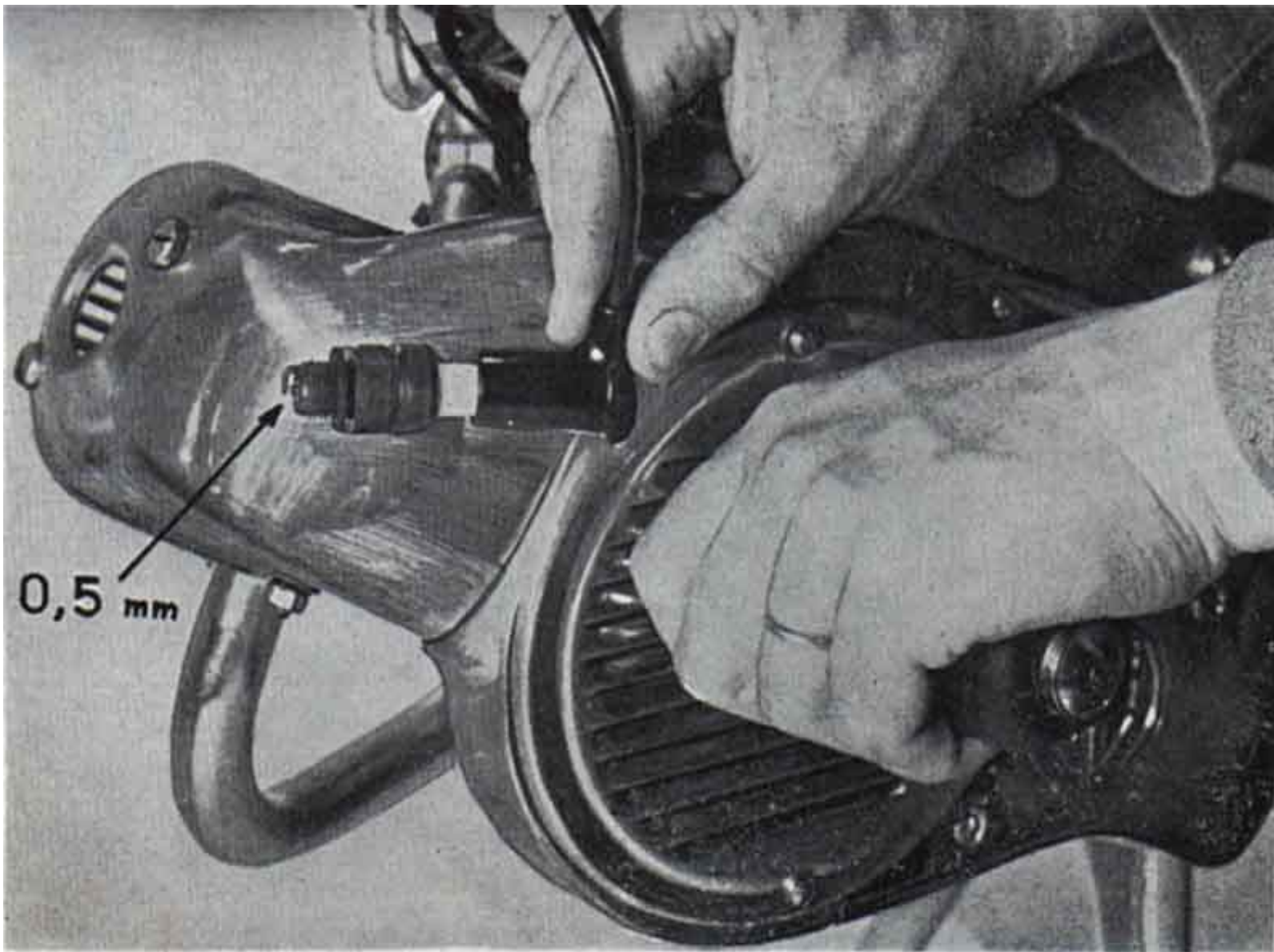
Kuva 6. Sytytystulpan poisto. Polttoainehanan asennot. Kaasutin: 1. "Ryppy" eli kylmäkäynnistin, 2. Kohonpainike, 3. Pääsuutin, 4. Tyhjäkäyntiruuvi.



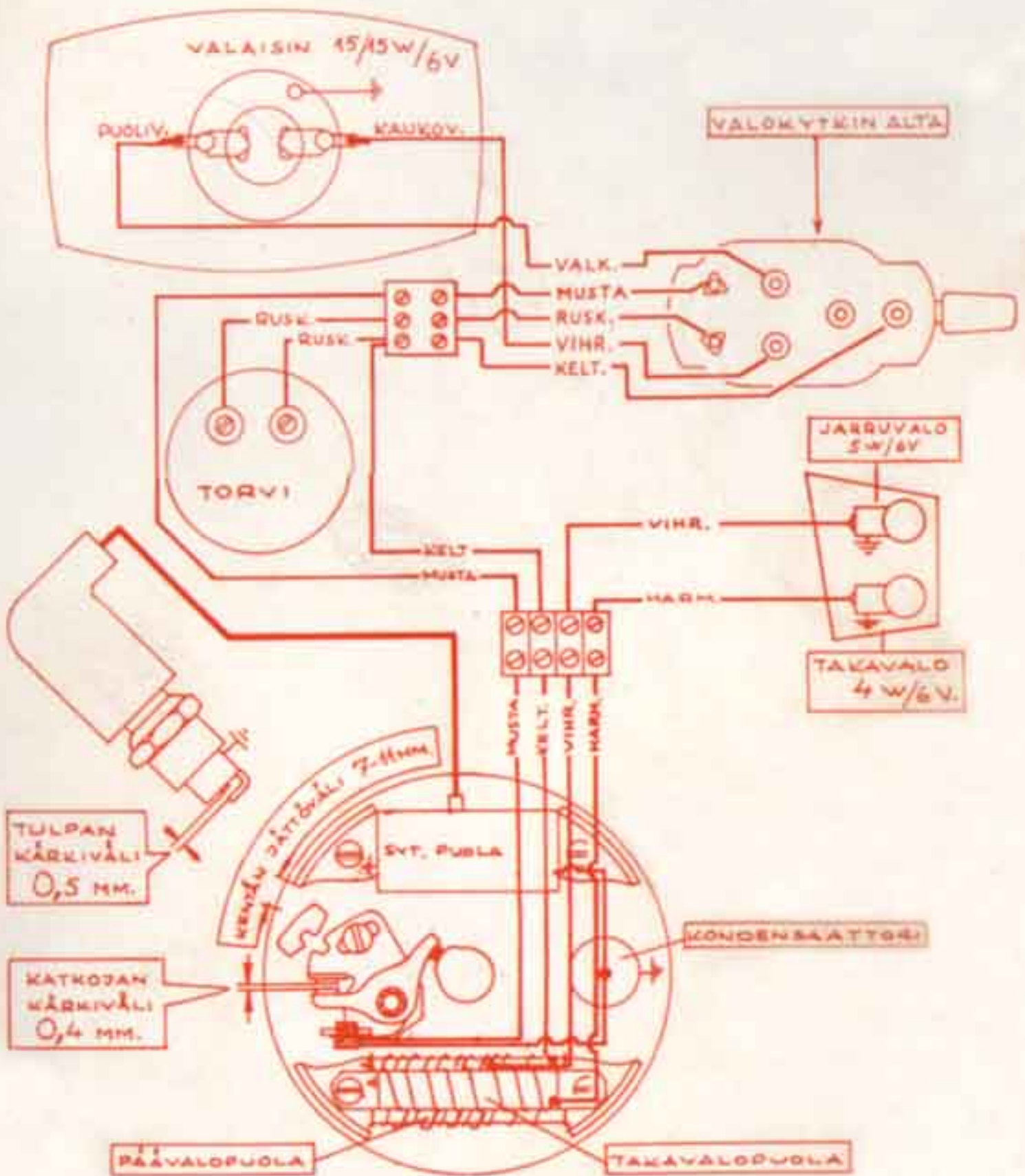
Kuva 5. Vaihteistoöljyn tarkistus. 1. Öljyntäyttöaukko, 2. Tyhjennystulppa, 3. Öljypinnan tarkistusruuvi.



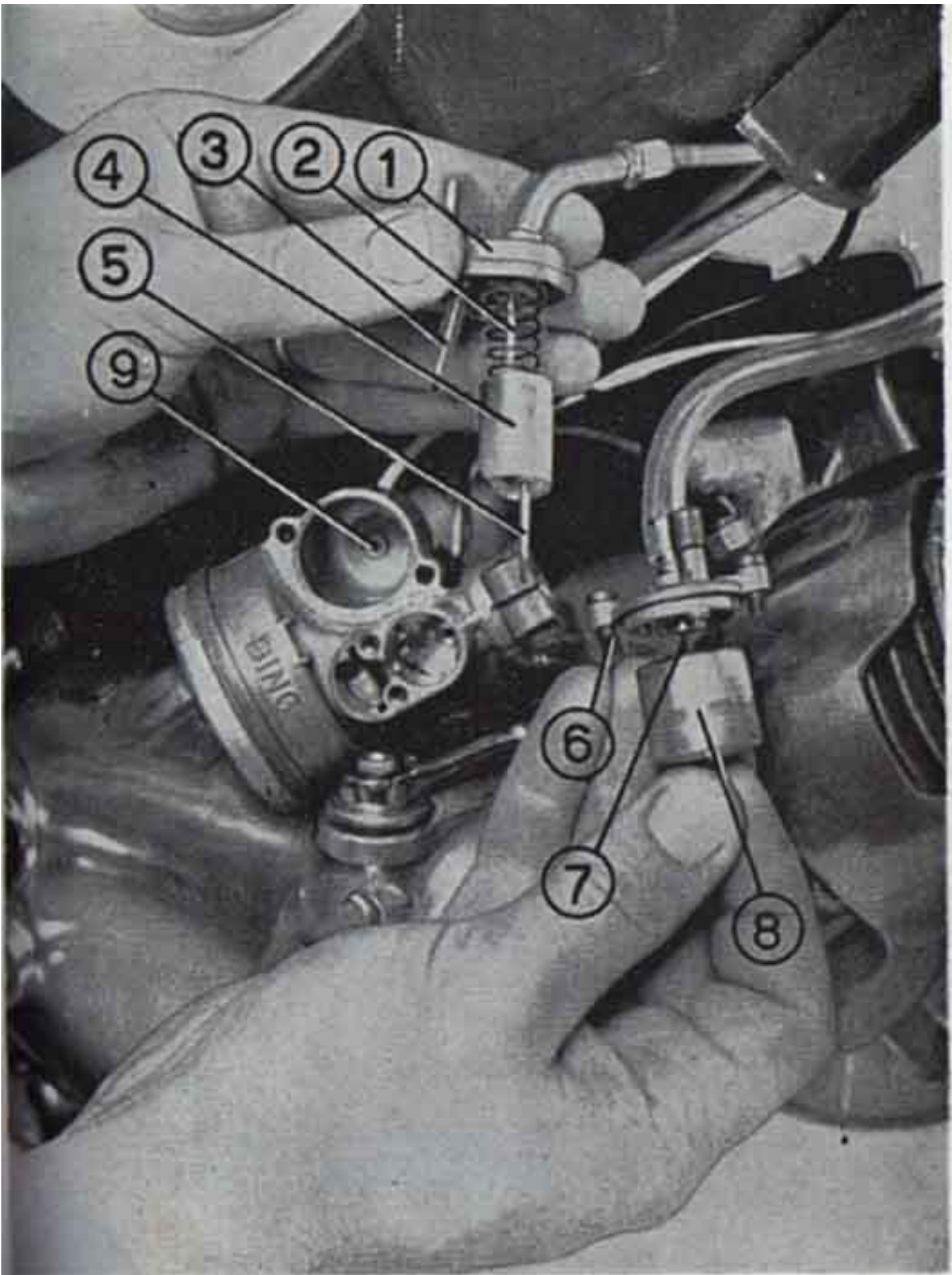
Kuva 4. Sivulevyn irroitus.



Kuva 7. Sytytystulpan tarkastus.

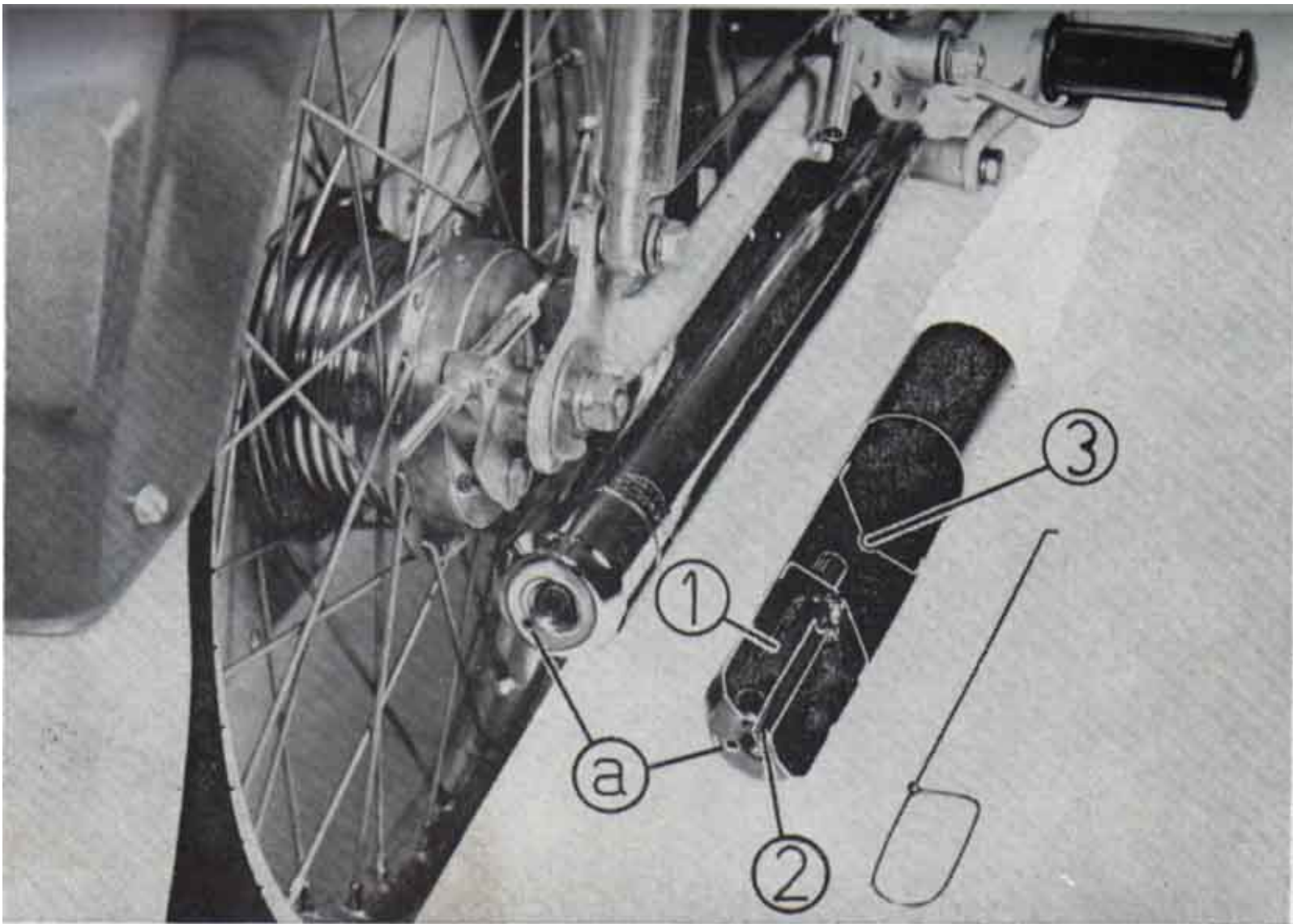


Kuva 17. Sähkölaitekytkinkaavio.



Kuva 9. Kaasutin. 1. Kaasuluistin kansi, 2. Luistin jousi, 3. Kuristinlänkä 4. Kaasuluisti 5. Suutinneula. 6. Koho-

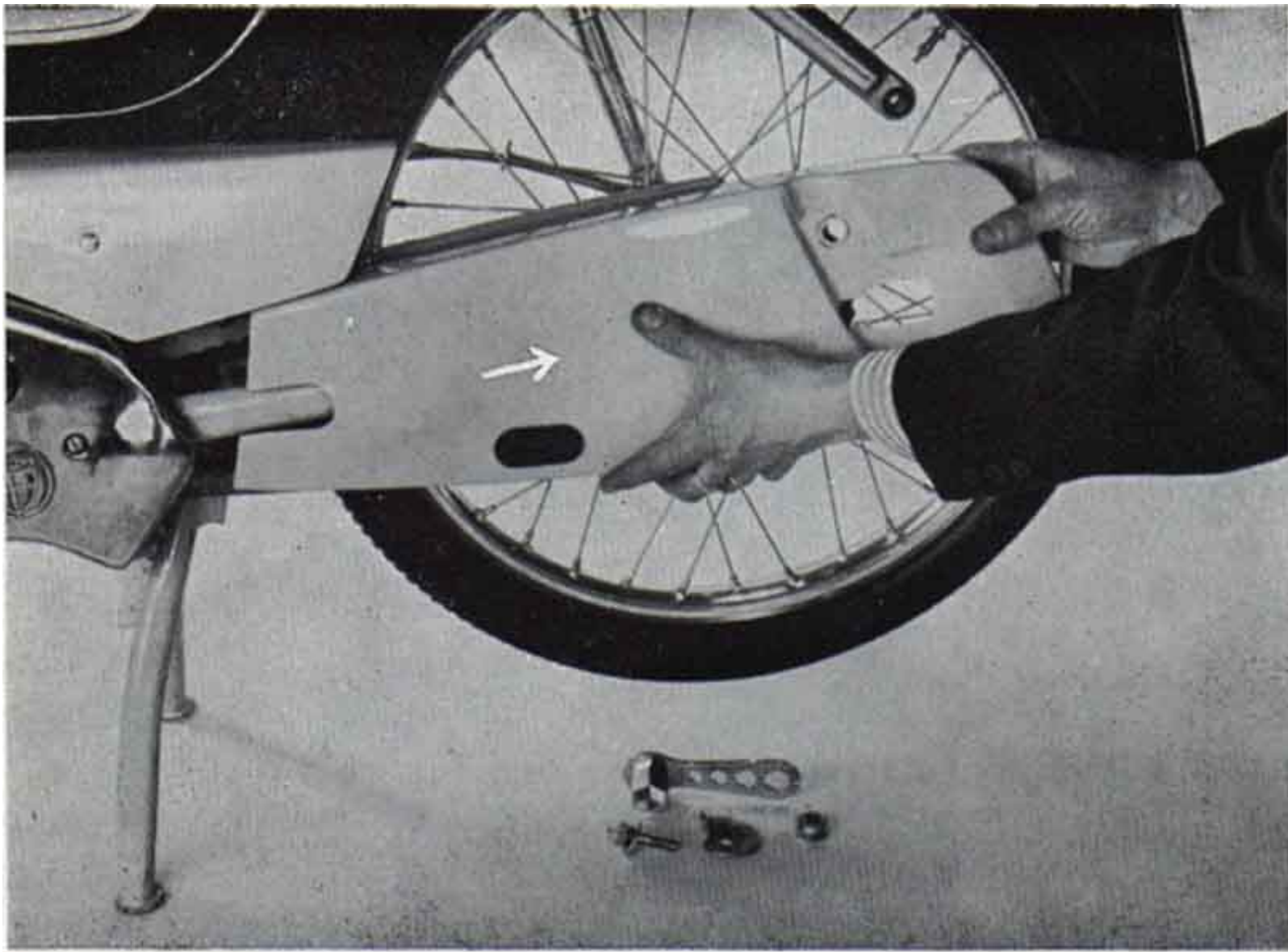
Kuva 9. Kaasutin. 1. Kaasuluistin kansi, 2. Luistin jousi, 3. Kuristinläppä, 4. Kaasuluisti, 5. Suutinneula, 6. Kohokammion kannen kiinnitysruuvi, 7. Neulaventtiili, 8. Koho, 9. Neulan ohjausreikä.



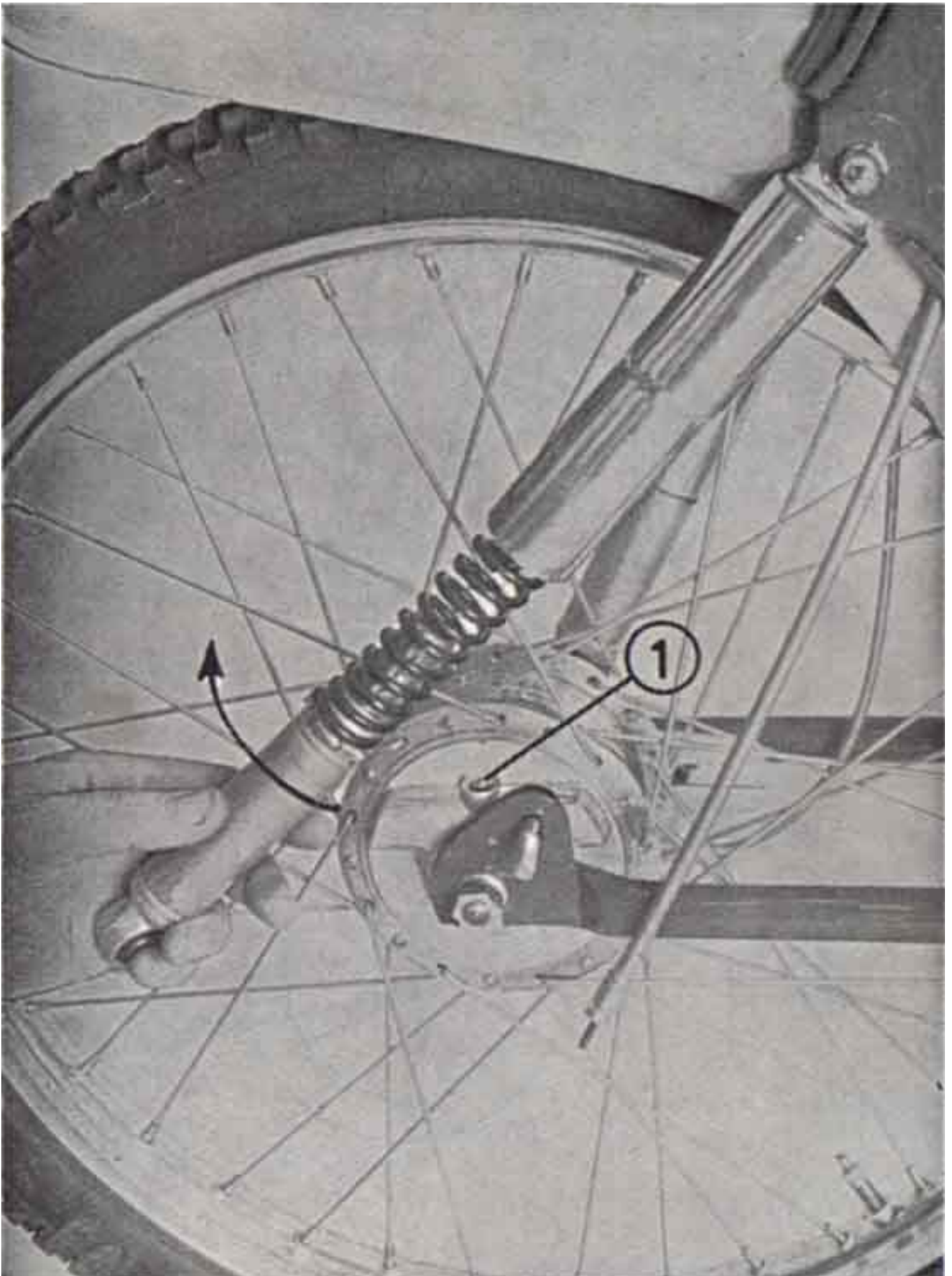
Kuva 11. Äänenvaimentimen puhdistus. Vrt. sivu 26.

TUNTURI-mopedien huoltotaulukko

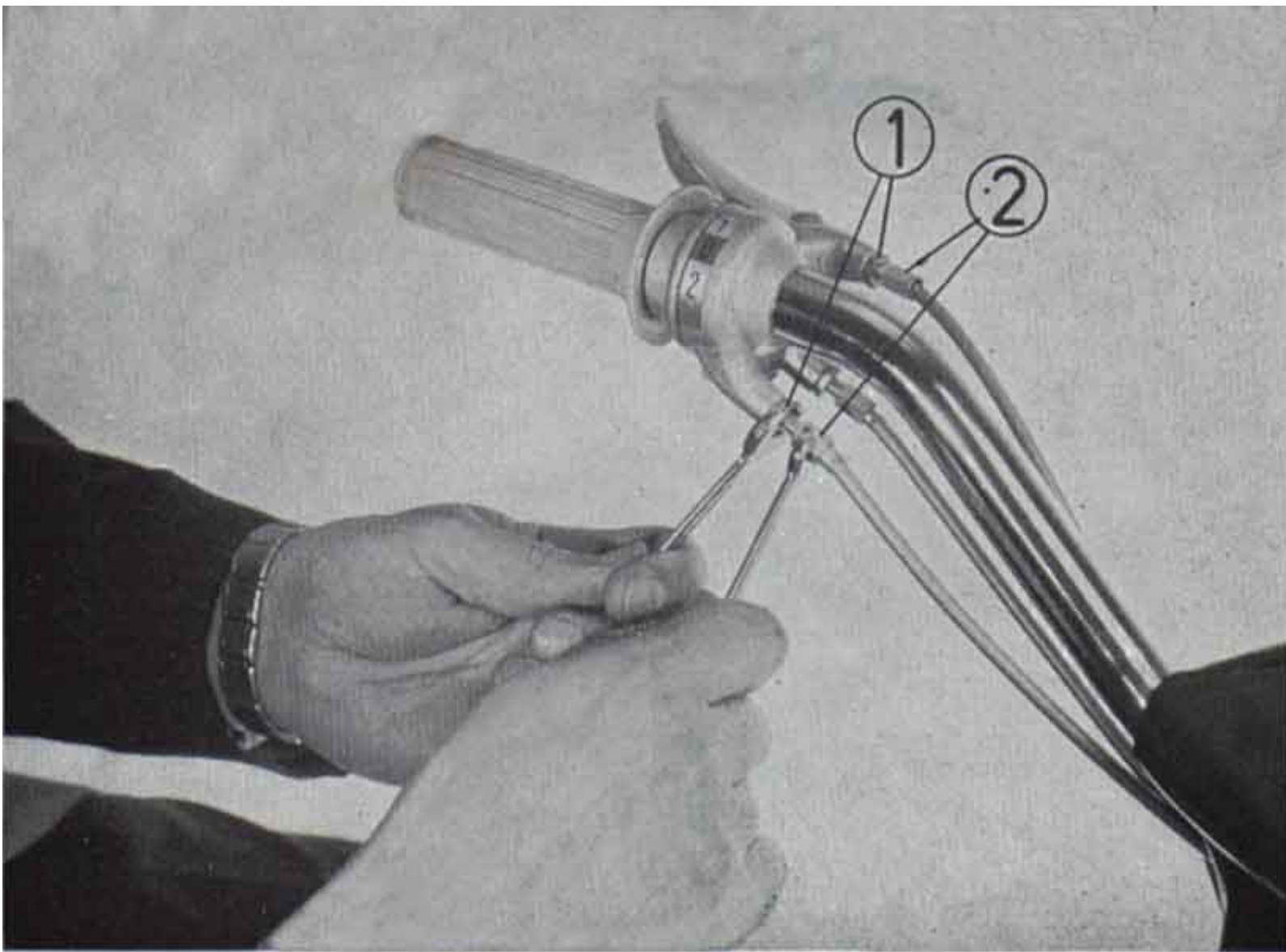
Suoritettava työ ks. Huoltokirja ja Huoltokuvasto						
Luvuttu huolto	300 km	1000 km	2000 km	1500 km välein	5000 km	
Terpeen vaihtamassa						
Varaosastoissa						
	•				•	Vaihteistoöljyn vaihto
•	•	•	•			Vaihteistoöljyn tarkastus
	•	•	•	•		Magneeton säätö
	•	•	•	•	•	Sytytysatulpan puhd. ja säätö. Tarvittaessa uusinta
		•	•	•		Kaasuttimen puhdistus ja säätö
		•				Oikean suutinkoon valinta
•	•	•	•	•	•	Tyhjäkäynnin säätö
		•	•	•		Mikrosuodattimen tarkastus ja tarvittaessa vaihto
				•		Mikrosuodattimen vaihto
•	•	•	•	•		Kytkinvaijerin tarkastus ja säätö
•	•	•	•	•		Vaihdevaijerin tarkastus ja säätö
	•	•	•	•		Jarrujen säätö
	•	•	•	•	•	Vaijerien voitelu
	•	•	•	•	•	Ketjun öljyäminen ja säätö
				•		Ketjun irroitus ja puhdistus
	•	•	•			Jarrulaajentajan ja mittarivaihteen voitelu
		•	•	•		Jarrunauhojen tarkastus ja navanlaakerien voitelu
		•	•	•	•	Jousijalkojen voitelu
				•		Keinuvipujen laakerihoikkien voitelu
•				•		Ohjainlaakerin säätö
				•		Ohjainlaakerin säätö ja voitelu
•	•	•	•	•	•	Rengaspaineen tarkastus
	•	•	•	•		Puolauksen kireyden tarkastus
		•	•			Äänenvaimentimen puhdistus
			•	•		Äänenvaimentimen pakoputken ja pakoaukon puhdistus
				•	•	Polttoainesäiliön ja hongan puhdistus
	•	•	•	•		Valojen kokeilu ja säätö
				•	•	Yleisvoitelu, kahvat, ketjut, seisontatuki, nipat ym.
•	•	•	•	•		Fluuvien ja mutterien kireyden tarkastus
					•	Moottorin sisäinen "säilöntävoitelu" ks. Talvisäilytys
•	•	•	•	•		Koeajo



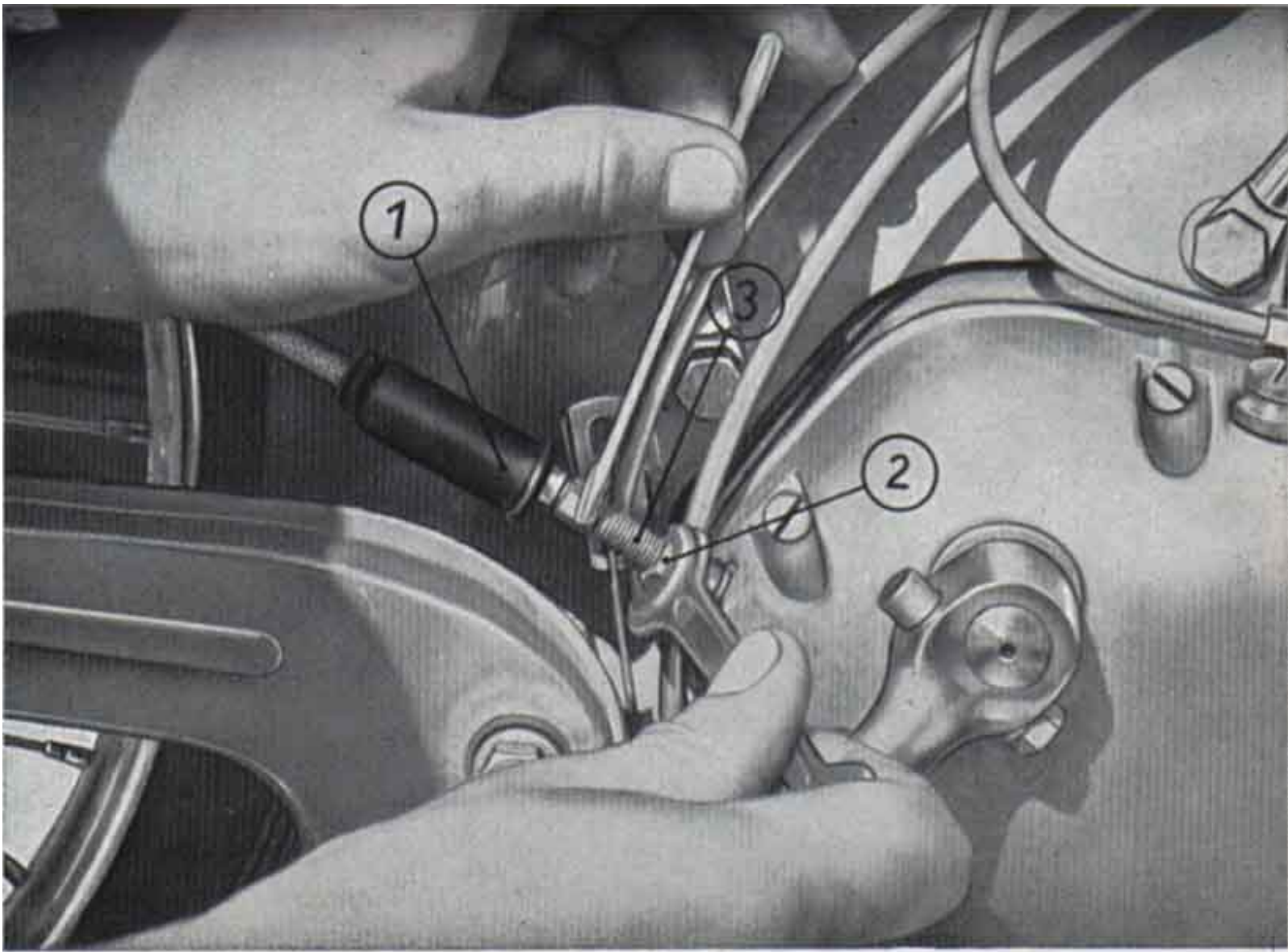
Kuva 10. Ketjunsuojan irroitus.



Kuva 15. Jousijalan irroitus. 1. Mittarivaihteen
voitelunippa.



Kuva 14. Vaihde- ja kytkinvaijerin säätö Tunturi-Maxi. 1. Lukitusmutteri, 2. Säätöholkki.



Kuva 13. Takajarrun säätö Tunturi-Maxi, 1. Kumisuojus, 2. Lukitusmutteri, 3. Säätöholkki.