

Poruchy a jejich odstranění na motoru Babetta	© Ing. Pavel Majerek, Babetta klub Brno 2014	tento dokument je k dispozici jen pro nekomerční využití. Bez souhlasu autora není dovoleno tento dokument reprodukovat, modifikovat, ukládat na uložisti na Internetu a používat jej v nové tvořené literatuře
verze 1	na fórech i při servisování Babett mých přátel neustále řeším jedny a ty samé poruchy pořád dokola, proto mě napadla myšlenka zaznamenat všechny poruchy, které se kdy řešily a pak popsat jejich řešení v jednom uceleném dokumentu a ušetřit čas a energii nejen sobě, ale i ostatním, kterým se tento návod bude skvěle hodit při identifikaci variant poruch na svých Babettách a jejich následným opravám v co nejkratším čase	

Typ závady			
NEJDE NASTARTOVAT			
projevuje se	zkontroluj	způsob opravy	
A1	zadní kolo se netočí při šlapání	cvrček zadního kola	demontovat zadní kolo, zahřát cvrček horkovzdušnou pistolí a důlčičkem vyklepat po směru hodinových ručiček a vyměnit za nový cvrček
A2	clinkání ze startovacího bubnu	startovací čelisti (vydrolené obložení)	vyměnit za nové/repasovat/odmastit čelisti v tetrachloru
A3	při startu šlapáním se buď netočí nebo málo protáčí ozubený řemen (prokluzování řadicího bubnu)	mastnota ve startovacím bubnu	odmastit řadicí čelisti v tetrachloru, případně použít méně účinnější odmašťovač typu tech.benzín, aceton, apod...
A4		sjeté obložení řadicí čelisti	repasovat obložení/koupit nové čelisti v Motomaxu(garance kvality)
A5		opotřebené plechů regulačního unašeče vnitřního, vnějšího, chybějící opěrné válečky v řadicích čelistech	rozklepat do původního tvaru/vyměnit za nové
A6		drhnutí regulačních plechů unašeče čelisti, případně řadicích čelistí v bubnu tak, že se při startování neroztáhnou, aby zabraly za řadicí buben a roztočily ho	špatná kvalita vyměněného dílu z druhovýroby nebo pravděpodobně špatná montáž komponent v řadicím bubnu. Demontovat komponenty z řadicího bubnu, objevit příčinu drhnutí, doplnit o správný počet okroužků a distančních podložek vyčistit od karbonu a utřít do sucha od benzínu (pokud je válec přechlastaný benzinem, profouknout ho tak, že se zašlape naprázdno s vyšroubovanou svíčkou). Při viditelném poškození svíčky svíčku nahradit
A7	nehází jiskru, mokrá svíčka	svíčka	Při viditelném poškození svíčky svíčku nahradit
A8		fajfka	pokud fajfka nedrží pevně na svíčce, nahradit za novou
A9		tyristor	proměřit dle Đurkoviče str. 78-79 a přesvědčit se o funkčnosti dle Đurkoviče strana 80-81. Otestovat s novým tyristorem
A10		GYT	vyzkoušet nový GYT
A11		indukční cívka	proměřit dle Đurkoviče strana 80. Otestovat s novou indukcí
A12		zapalovací cívka	proměřit odpor dle Đurkoviče strana 78. Namontovat a napájet novou zapalovací cívku na stator. Pozor, zapalovací cívka je odlišná pro JTZ, GYT, i Tranzimo.
A13		impulzní cívka	proměřit odpor dle Đurkoviče strana 78. Impulzní cívka je neopravitelná, mění se vždy za nový stator
A14		Tranzimo (u B228,starší typy B207)	přesvědčit se o správné funkčnosti Tranzima. Viz Đurkovič str.76-77. Případně demontovat z Tranzima tranzistor Tesla KD 602, proměřit ho dle katalogu elektro dílů Tesla, nahradit ho za nový nebo za podobnou moderní náhradu. Pokud se závada neodstranila, vyzkoušet jiné funkční Tranzimo
A15		zkontrolovat elektroinstalaci zapalování a správné ukostření	je třeba si sehnat schéma zapojení pro konkrétní typ Babetty a jet přesně dle schématu a proměřit jednotlivé drátky a jejich ukostření. Když se vynechá světelný obvod, jedná se vždy maximálně o 6 drátků, které je třeba proměřit.
A16		zkontrolovat drátek impulzní cívky, zda není prošoupaný o rotor magneta	zaizolovat místo, které zkratuje s kostrou
A17		zkontrolovat drátek zapalovací cívky, zda není prošoupaný o rotor magneta	zaizolovat místo, které zkratuje s kostrou
A18	nehází jiskru, suchá svíčka	odpojit hadičku od karburátoru a zkontrolovat, zda z ní teče benzín. Takto se dá mimojiné najít správná poloha otevření palivového kohoutu	Pokud neteče nic, dotankovat benzín a zkusit znovu. Pokud neteče nic, je závada od nádrže po vstup do karburátoru. Pokud teče benzín, je problém v karburátoru
A19		ucpaný palivový kohout	odrezit nádrž, vyčistit sítko v nádrži, vyčistit ucpaný palivový kohout
A20		zalomená přívodní hadička benzínu do karburátoru	hadičku vhodně zkrát nebo vyměň za jinou tak, aby skrz ní mohl volně protékat benzín
A21		zaseklý jehlový ventil v karburátoru	vyčistit, případně vyměnit za nový. Nezapomenout na těsnění jehlového ventilu.
A22		zaseklý plovák	uvolnit plovák, zasunout osičku plováku a přihnout kleštěmi kontakt plováku s osičkou tak, aby při naklopení na stanu osička nevypadla
A23		ucpané trysky v karburátoru	vyčistit trysky v ultrazvuku, případně je profouknout kompresorem
A24		ucpaná emulzní trubice	demontovat hlavní trysku, profouknout na kompresoru
A25	háží jiskru, suchá svíčka	jít na postup nehází jiskru, suchá svíčka	vyčistit nádrž, palivový ventil, karburátor (doporučuje se přidat přidavný filtr mezi kohout paliva a karburátor), až začne být svíčka mokrá, postupuj dále nehází jiskru, mokrá svíčka
A26	háží jiskru, mokrá svíčka	přechlastaný motor od benzínu	vyšroubovat svíčku, utřít ji a prošlápnout na pár sekund Babettu na stojanu s vyšroubovanou svíčkou, aby se dostal ven benzín z válce
A27		olej, voda nebo starý benzín v plovákové komoře karburátoru. Např. dlouhé odstavení babetty, nepromísení nádrže před otevřením palivového kohoutu (olej se časem oddělí a klesne na dno nádrže), snaha Babettu nastartovat po průtrži mračen	demontovat karburátor a vylít olej, resp. pokud má plovákovku s odkalovacím šroubem, použít s výhodou odkalovací šroub, aniž by se karburátor musel sundávat z motoru

Typ závady		MALÝ VYKON	
projevuje se		zkontroluj	způsob opravy
B1	běží na volnoběh, ale je líná na rozjetí, případně se dusí, až chcípne	při náhlých poruchách snížení výkonu se vždy začíná kontrolou koncovky výfuku na ucpání karbonem	odstranit hrudku karbonu z trubičky ústí spalín a provést další úkony čištění výfukové soustavy v nejbližší době. Viz další body
B2		vložka výfuku	zapálit PB vařič a vypálit vložku pěkně na plameni do čista
B3		středová přepážka	vzít vhodný drát a pročistit 2 dírky ve středové přepážce
B4		plášť výfuku	bouchat výfukem o kus dřeva a vykapat z něj hrudky karbonu, pak vzít hadr a vyčistit sajrat. Pozor, zásadně ničím nevyopalovat, jinak hrozí poškození chromu
B5		koleno výfuku	sebrat vhodný ocelový drát, prostrčit ho skrz celé koleno a mechanicky s ním tahat sem a tam, až se uvolní veškerý karbon
B6		výfukový otvor ve válci	ostrým šroubovákem s citem uvolnit karbon, zbytek vyčistit hadrem namočeným v benzínu, Arvě, apod..
B7		ucpaná hlavní tryska v karburátoru	demontovat karburátor a provést komplexní čištění celého karburátoru. Použít lze technický benzín, všechny otvory a kanálky se nejlépe profukují kompresorem. Doporučuje se instalace přídavného filtru benzínu mezi palivový ventil a karburátor. Ani sebelépe vyčištěná nádrž nezadrží všechny nečistoty, které se časem dostanou do nádrže
B8		ucpané sítko sání	proprat v benzínu a stříknout vhodným sprejem na sítko sání nebo potřít olejem, ať to lape nečistoty
B9		neoriginální sítko sání	nebylo měněno sítko sání? Není tam teď něco jiného, než tam bylo původně? Sítko sání udělá hodně, protože brání karburátoru vytvořit ideální poměr směsi. Pokud možno, vrátit tam původní sítko
B10		přisávání falešného vzduchu	většinou to někde nasává falešný vzduch. Zkontrolovat těsnost spojů, kvalitu papírového těsnění, styčné plochy kolínko-karbec, kolínko-válec. Nerovnosti zabrousit. Méně častá porucha je profukování přes gufera klikové hřídele. Pokud jsou mastné, tak je možné, že jimi uniká směs a přisávají falešný vzduch. načaté gufero. Pokud je k dispozici LPG bomba s hadicí, fouknout hadicí plyn při nastartovaném motoru na gufero. Pokud se zvýší otáčky, je to guferem. Případně preventivně vyměnit guferu na klikovce
B11		zkontrolovat správnou funkčnost sytiče	při vypnutém motoru zamáčknout páčku sytiče a pak pomalu přidávat plyn. Mělo by být slyšitelné 2x cvaknutí (případně 1x cvaknutí u starších karburátorů). O funkčnosti se nejlépe přesvědčit, když je sundaný kryt karburátoru a je vizuálně vidět, jak se clona hýbe. Pokud clona nevyčvane při plném plynu, je třeba karburátor demontovat a najít příčinu poruchy, proč nevyčvává
B12		nekvalitní palivo	zvláště po delším odstavení. Rok a víc. Vylít benzín a načerpat nový benzín
B13	při přidání plynu otáčky vůbec nestoupají, rukojeť jde z lehká protáčět	prasklé lanko plynu, prasklá pojistka jehly šoupátka	vyměnit plynové lanko, vyměnit pojistku jehly
B14	nízká komprese při ručním protažení klikovky	křivě namontovaná hlava	zkontrolovat, zda nebyla neodborným smontováním dosedací plocha hlavy deformovaná. V takovém případě je třeba sehnat novou hlavu nebo si zakoupit hliníkové těsnění mezi válcem a hlavou. Hlava se dotahuje s citem vždy do kříže
B15		málo dotažená hlava	utahovat do kříže s citem, až bude komprese dostatečná (při ručním otáčení klikové hřídele přes buben)
B16		prasklý pístní kroužek	vyměnit. Nové pístní kroužky zajíždět cca 100km s citem
B17		velká vůle zámků pístních kroužků	demontovat kroužek a nasadit ho zpět do válce do míst, kde je pracovní plocha válce. Změřit spárovými měrkami mezeru mezi zámkem a pokud je větší než 0.6mm, tak se vymění za nové. Nové pístní kroužky zajíždět cca 100km s citem
B18		těsnost gufer klikovky	vyměnit guferu
B19		špatně smontované kartery, případně netěsnost spoje karterů podél klikové skříň. Projevuje se tak, že se v místě spoje vytlačuje olej	rozpúlít motor, srovnat hrany karteru, přetěsnit, složit provést nový výbrus. Je třeba upozornit na jeden často opomíjený fakt. Když se dělá výbrus, měla by se dělat i klikovka. Nový píst má jinou hmotnost a tak je třeba klikovku vyvážit na daný píst. Tohle dělá málo poctivých servisů. Při každém půlení motoru je třeba provést vycentrování klikovky, jinak opět hrozí vibrace při složení. Tato procedura se může vynechat, ale pak je třeba počítat s nízkou životností motoru
B20		velký schodek na válci / hluboké rýhy. Válec zralý na výbrus	v obchodech se dá běžně koupit opravný závit na svíčku. Vytočí se větší závit a pak se zašroubuje do závitu redukce na svíčku
B21		zkontrolovat závit pro svíčku. Svíčka nejde zašroubovat, případně se už protáčí při utahování	vyměnit za nový, pokud se podařilo sehnat, případně sehnat náhradní hlavu
B22		propálený ventil dekompresoru (u B207)	opravit
B23	drhnutí předního nebo zadního kola	zkontrolovat, které kolo to je	

Typ závady		VYNECHÁVÁ MOTOR	
projevuje se		zkontroluj	způsob opravy
C1	motor jede a najednou chcípne	benzín v nádrži	přepnout na rezervu, dočerpát palivo, případně postupovat v sekci nejde nastartovat
C2	motor jede a najednou začne cukat nebo střilet z výfuku	zkontrolovat funkčnost elektrických komponent, začíná se vždy tyristorem, resp. GYTem	viz sekce nejde nastartovat, nehází jiskru, mokrá svíčka
C3	Motor se vytočí do do otáček, najednou jako by chcipl, zpomaluje až skoro do zastavení a v nízkých otáčkách se opětovně chytí a zase akceleruje do vysokých otáček. Popřípadě střílí z výfuku	zkontrolovat funkčnost elektrických komponent, začíná se vždy tyristorem, resp. GYTem	viz sekce nejde nastartovat, nehází jiskru, mokrá svíčka
C4	při jízdě v dešti, Babetta parkovaná na dešti, v rose, ve vlhkém prostředí	vlhkost na elektrických komponentech	pokusit se nastartovat a nechat Babettu vysušit teplem, které vyrobí motor, případně vysušit komponenty ručně. Případně Babettu umístit do sucha a nechat vyschnout
C5		voda v karburátoru, v nádrži	zvláště při průtržích mračen se může přes karburátor dostat do plovákové komory voda, nebo do nádrže a na ni to určité nepojede. Řešením je vyměnit palivo v nádrži, případně vylít obsah plovákové komory
C6		voda / pěna ve válci a hlavě	vyšroubovat svíčku a Babettu spustit naprázdno z kopce asi 100m, ať se válec profoukne, pak opětovně zašroubovat svíčku

Typ závady			
KOLÍSAVÉ OTÁČKY			
projevu se	zkontroluj	způsob opravy	
D1	při vypnutí/zapnutí světel, případně motor úplně chcípne	špatné ukostření	pročistit všechny spoje ukostření. Pokud nepomůže, nechat oživit magneto (nabuzení proudem dělá každá lepší moto dílna nebo obchod). Magneto časem ztrácí svůj magnetismus a tak můžou světelné cívký výrazně ovlivnit i zapalovací cívký. Dlouhodobě ježdění se slabým magnetem se nedoporučuje, protože vzniká v cívkách přepětí
D2	na volnoběh litají otáčky nahoru a dolů	těsnění kolínka sání	většinou to někde nasává falešný vzduch. Zkontrolovat těsnost spojů, kvalitu papírového těsnění, styčné plochy kolínko-karbec, kolínko-válec. Nerovnosti zabrousit
D3		gufera na klikovce	načaté gufero. Může být už kolem něj trochu oleje. Pokud je k dispozici LPG bomba s hadicí, fouknout hadicí plyn při nastartovaném motoru na gufero. Pokud se zvýší otáčky, je to guferem. Případně preventivně vyměnit gufero na klikovce

Typ závady			
OBECNÉ PORUCHY			
projevu se	zkontroluj	způsob opravy	
E1	praskající žárovky	žárovky, zda odpovídají dle tech. specifikace v příručce	neoriginální žárovky vyměnit. Je možné, že je slabé i magneto. Většinou se projevuje poklesem otáček při zapnutých světlech nebo praskáním žárovek. Nechat oživit magneto (nabuzení proudem dělá každá lepší moto dílna nebo obchod). Magneto časem ztrácí svůj magnetismus a tak můžou světelné cívký výrazně ovlivnit i zapalovací cívký. Dlouhodobě ježdění se slabým magnetem se nedoporučuje, protože vzniká v cívkách přepětí případně. Lze také nainstalovat omezovač napětí na 6V a tím se definitivně vyřeší praskání žárovek
E2	motor stále v záběru i při vypnutém motoru	startovací pružinky	vyměnit za nové
E3	motor se nastartoval, ale nejede se rozjet (neutrál)	závada uvnitř motoru, tzn. rozpúlit motor a kontrola volnoběžky	vyměnit volnoběžku za novou nebo ji repasovat
E4	motor běží na stojanou v pořádku, pěkně zvyšuje otáčky, ale když si na to sedne jezdec, tak při rozjezdu je patrné prokluzování	rozběhové čelisti a pružinky	vyměnit za nové, repasovat
E5		prokluzující buben na klikovce	někdy je kuželové uložení bubnu nebo hřídel klikovky už vyběhaný, případně není buben pořádně dotažený šroubem na klikovce. Zkusit vyměnit buben, případně repas (cementování) klikovky
E6		poškození řemenu	vyměnit za nový
E7		materiál řadicího bubnu. Pokud je z plastu, ihned vyměnit za kvalitní buben	některé Babetty měly nainstalované zvrstvo ve formě plastového řadicího bubnu. Jednoho krásného dne se každému vydrolí plastová část a je konec s jízdou. Je třeba koupit kvalitní celokovový řadicí buben
E8		odpojený unašeč primárního řetězu	zavčaknout unašeč
E9	přidírá se motor	zkontrolovat, zda byl do benzínu správně namíchan olej	nechat vychladnout, přilít víc oleje do nádrže a promísit, potom 10km jet pomalou rychlostí kolem 20km/h, až se prasátko ve válci vyhladí
E10	nejede protočit klikovkou	zadřený píst ve válci, vylámané ložiska na ojnicí, případně na klikovce	nechat zchladnout. Pokud se zadřel píst, je ještě šance motor rozpohybovat. Pokud se ale zničily ložiska, je třeba provést pulení a vyměnit/repasovat poškozený díl. Nezapomenout vždy na vycentrování klikovky před montáží
E11	strhnutý závit na karteru, karburátoru, závitu svíčky, apod..	zkontrolovat stav závitů	na svíčku se prodávají opravné sady, kdy se vytočí nový závit a do něj se zašroubuje vložka. U karburátoru je lepší provést vyvločkování, u štetů válce se provede vyvločkování, případně se vytočí nový závit M8, koupí se opravný štet M8 na M6, případně si nechat vycentrování klikovky před montáží

Typ závady			
PŘEHŘÍVÁNÍ MOTORU			
projevu se	zkontroluj	způsob opravy	
F1	přehřívání motoru	odcházející impulzní cívka	Při této poruše má většinou motor i jiný zvuk (způsobený jiným předstihem), než je běžné. Pokud je mechanicky nastavený předstih v pořádku a očividně není problém v motoru, že by byly špatné ložiska, apod., tak je třeba proměřit odpor impulzní cívký dle Ďurkoviče strana 78 a případně zkusit namontovat nový stator
F2		špatný předstih	seřídít předstih na hodnotu 1-1.5mm před HÚ (viz dokumentace)
F3		příliš těsný výbrus	proměřit šuplerou, zda výbrus i píst odpovídají správným hodnotám v tabulce výbrusů. Viz Ďurkovič strana 45,46
F4		nedostatečné mazání	přidat víc oleje do benzínu
F5		neoriginální píst a kroužky, které se při zahřátí se víc rozpínají a způsobují větší tření	sehnat si kvalitnější píst a kroužky a zaběhnout motor znovu na tyto komponenty
F6		částečně ucpaný výfuk	ucpaný výfuk způsobuje brždění výfukových plynů, motor má nižší účinnost a vyvíjí vyšší teplotu. Viz sekce malý výkon, čištění výfukového aparátu
F7		prokluzující spojky	nedoporučuje se dlouhodobá jízda na prokluzující rozběhové a řadicí čelisti. Viz sekce špatné řazení

Typ závady			
VIBRACE MOTORU			
projevu se	zkontroluj	způsob opravy	
G1	v prostoru klikovky	byla vyvážena klikovka před montáží na daný píst?	rozpúlit motor,nechat vyvážit klikovku s pístem
G2		klika byla vyvážena, ale vibrovat začala postupně nebo náhle	zkontrolovat axiální vůli klikovky. Demontovat hlavu a válec a přesvědčit se o stavu ojnice. Axiální vůle může znamenat vyběhané uložení hřídele, toto se dá repasovat cementováním
G3	v rozběhovém bubnu	prasklá čelist, čep čelisti, prasklá třecí plocha bubnu	vyměnit
G4		excentrický setrvačnick B207	nastartovat a podívat se, jestli nehází setrvačnick. Případně je špatně namontován na rozběhovém bubnu
G5	v řadicím bubnu	zkontrolovat, zda neháze buben již od výroby	Stačí buben nasadit na velké ložisko a v ruce protočit. Když je patrné, že hází, tak vyměnit za nový řadicí buben, resp. vyzkoušet několik použitých
G6	na výstupní hřídeli	zkontrolovat axiální vůli výstupního hřídele	pokud lze s hřídelem hýbat axiálně, jsou vymletá ložiska, případně pouzdra ložisek v karteru, případně vyběhaná hřídel, že už nedrží v ložiscích. Taktéž mohla prasknout jističí segerova podložka

Typ závady		
NESCHOPNOST PŘEKROČIT URČITÉ OTÁČKY		
projevu se	zkontroluj	způsob opravy
H1	Babetta se rozjede na určitou rychlost a motor nemůže tuto rychlost překonat. Když tuto rychlost násilně překročím (např. jízdou z kopce), tak pak motor dostane druhý dech a jede jak splašený až na maximálku a tam ji drží. Když se opět zpomalí na určitou rychlost, situace se opakuje	čistotu sací a výfukové soustavy zkontrolovat sítko sání
H2		bohatost směsi zkusit menší trysku, větší trysku, jízdu s a bez sítko sání
H3		stav uložení klikové hřídele viz sekce vibrace motoru
H4		motor vibruje při určitých otáčkách víc, než je zdrávo viz sekce vibrace motoru
H5		vibrace ve spojkách, převodovce viz sekce vibrace motoru

Typ závady		
NEZDRAVÉ ZVUKY MOTORU		
projevu se	zkontroluj	způsob opravy
I1	rachtáním ve válci	nežádoucí předmět ve spalovacím prostoru odstranit, opravit (prasklý pístní kroužek, vytláčí pojistka pístního čepu, vydrošené ložisko ojnice, apod.)
I2	cinkáním klikovky	zkontrolovat vůli pístního čepu, vůli na ojnici každá ojnice začne časem cinkat. Pokud už vyložené nejde slyšet nezdravý zvuk motoru, tak to nechat tak. Klikovka může cinkat špatným předstihem, ale také i částečně ucpaným výfukem. Při demontáži válce je třeba zkontrolovat axiální i radiální vůli. Ojnice se může mírně viklat do boku, aby vyrovnávala nerovnost válce, ale radiálně by neměla mít žádnou vůli. Jednoduše se lze přesvědčit poklepkovou metodou, kdy přes kus dřeva se jemně klepne do ojnice a pokud bude hodně cinkat, je zralá na repas
I3		částečně ucpaný výfuk viz sekce malý výkon, čištění výfukového aparátu
I4	při jízdě motor chrastí kovově	načaté ložiska ojnice, klikovky, převodovky, nežádoucí předmět ve spojkách začnout spojkami, pokud se neobjeví příčina tam, zkusit ručně protočit motor. Když se neobjeví příčina, sundat hlavu, když nebude patrný nějaký předmět nebo otláčení ve spalovacím prostoru hlavy, tak sundat válec a zkontrolovat rýhy. Zkontrolovat ojnici, zda lze zlejškat protáčet. Když se neobjeví příčina, je třeba rozpílit motor. Možná se vylohil někde zub z ozubeného kolečka
I5	stav ojnice i spojok ok, ale motor má kovový či klepavý zvuk	zkontrolovat předstih, zkontroluj stav impulzní cívky, částečně ucpaný výfuk opravit. Viz sekce nejde nastartovat, malý výkon
I6	pískáním v motoru	těsnost kolínka karburátoru vzduch v karburátoru proudí vysokou rychlostí, při špatně slícovaných dosedacích plochách nebo protrhlém papírovém těsnění může pískat. Přetěsnit spoje kolínka karburátoru, nerovnosti styčných ploch zabrousit
I7		načaté ložisko v motoru rozpílit motor, vyměnit postižené ložisko
I8	pískáním v prostoru spojok	zkontrolovat tření rotujících částí o plastový kryt spojok opravit
I9	pískáním v prostoru alternátoru	zkontrolovat vzdálenost cívek od magnetu vymezit správnou vůli pro každou cívku, ať neдрhne o magneto
I10	cinkáním v prostoru spojok	rozběhové čelisti a vypadlá mosazná segerová podložka, příp. listová či startovací pružina doplň podložky, prasklé pružiny vyměň
I11		startovací čelisti zkontrolovat čepy bubnu a stav čelistí, prasklé pružiny. Vyměnit potřebné díly
I12		řadičí čelisti řadičí čelisti jsou příliš na volno, vypadly opěrné válečky z řadičí čelisti. Zkontrolovat plechy regulačních unášečů, podložky
I13		kryt řadičích čelistí málo utáhlý řadičí, případně špatně složený buben
I14	drhnutí v prostoru spojok	zkontrolovat opotřebení obložení na všech čelistech nahradit vydrošené nebo sjeté obložení novým
I15	hlučný zvuk výfuku, slyšitelné detonace	zkontrolovat utažení hlavy, kolena výfuku ohnutou hlavu nahradit za novou, koleno výfuku víc utáhnout, případně přidat těsnění
I16	hlučná převodovka	olej v převodovce u B228 a B207 se lije PP80, u B210 a 225 se lije M6A. Jiné oleje nejsou moc vhodné, hrozí prosakování skrz gufera u kvalitnějších olejů. U všech motorů platí pravidlo nalít olej po kontrolní otvor, až začne vytékat ven. Poté Babettu naklopit o 45° a nechat vykapat olej. Toto je správná hladina oleje

Typ závady		
VYSOKÁ SPOTŘEBA		
projevu se	zkontroluj	způsob opravy
J1	kapáním benzínu z karburátoru	prasklý plovák vyměnit za nový a nastavit správnou hladinu paliva
J2		drhnutí plováku odstranit zadržávání plováku, aby se nedotýkal plovákové komory. S tím souvisí i správné nastavení hladiny paliva. Možná drhne i oska plováku
J3		špatně seřízená hladina paliva seřídí dle Đurkoviče str. 66. Upozorňuji ale, že seřízení plováku na vrch emulzní trubice je velmi nepřesné nastavení, které platilo na původní originální plováky. Plováky z druhovýroby již mají jinou hmotnost, a tak tento způsob seřízení je úplně k ničemu. Správně by se měl karburátor umístit vodorovně do nějaké průhledné nádoby bez plovákové komory a přes vstupní otvor pro benzín hadičkou nalít benzín a zkontrolovat, zda se jehlový ventil paliva uzavře v okamžiku, kdy je hladina benzínu těsně pod malým otvorem, který se nachází nad páčkou sytiče. Pokud je hladina nad otvor, je hladina příliš vysoká, takže se provede ohnutí plováku tak, aby zavíral dřív. Pokud je hladina nízká, tak se provede ohnutí plováku tak, aby zavíral později. Postup seřizování opakovat dle potřeby tak, až se hladina paliva ustálí těsně pod otvorem. Poté karburátor smontovat a zkoušet opětovně zalít benzinem v nádobce, jestli se hladina zastaví těsně před otvorem nad sytičem. Pokud ne, asi drhne plovák o plovákovou komoru. Drhnutí opravit. Při seřizování hladiny paliva postupovat obzvláště opatrně, protože se pracuje s řádově pár deci benzínu, tak ať nepřeskočí jiskra. Doporučuje se tyto úkony provádět v ochranném obleku (obličej je základ) a v otevřených prostorech
J4		netěsnící jehlový ventil přívodu paliva vyměnit za nový s těsněním
J5	ostatní závady na karburátoru	trysky má být 63 (58 u Jikov DC2909) a 35. Větší trysky znamenají vyšší spotřebu
J6		špatná pozice pojistiky jehly šoupátka nastavit na 2. zářez z vrchu
J7		ucpané kanálky v karburátoru použít nejlépe ultrazvuk, kompresor a pořádně profoukat všechny možné kanálky
J8	drhnutí kol	zkontrolovat napnutí brzdových lanek pokud jsou příliš napnuté a přibrzdí, tak trochu povolit
J9		zkontrolovat ložiska, rozpěrku ložisek a celkové složení štitu brzdy najít pozici, při které které kolo nebude drhnout nebo bude drhnout úplně minimálně, vyměnit poškozené díly
J10	celkové hlučný a špatný chod motoru s vysokou spotřebou	zkontrolovat kompresi motoru, proměřit píst, válec, kroužky, spojky pokud má motor najeto nad 10000 km, možná bude třeba provést celkovou GO motoru

Typ závady		SPATNÉ ŘAZENÍ	
projevuje se	zkontroluj	způsob opravy	
K1	řadí pomalu na dvojku	mastnotu	prolínající gufero řadicího bubnu, karteru, chybějící či narušené okroužky, špatný počet distančních podložek, axiální vůle na výstupní hřídeli. Buben i čelisti nejlépe odmastit v tetrachloru, případně v technickém benzínu, acetonu či lihu
K2		opotřebenění řadicího obložení	vyznačit si pozici nalepení obložení a pak nechat repasovat přesně na to samé místo
K3		drhnutí řadicích čelistí nebo plechů regulačního unašeče	neoriginální čelisti, které mají špatný radius. Při částečném opotřebenění obložení již drhnou kovovou částí o buben, případně jsou křivé (jdou do vrtule), nebo jsou utopené opěrné válečky řadicích čelistí. Za sebe můžu doporučit řadicí čelisti od firmy Motomax s.r.o. Respektive plechy regulačního unašeče jsou příliš natěsno zašroubované, nesprávný počet podložek. Po smontování to nesmí nikde drhnout. Nejlépe se lze přesvědčit, když se nenamontuje plechový kryt spojek, jen se utáhne šroubem, jestli se regulační unašeče i čelisti volně pohybují
K4		otlačené plechy regulačních unašečů	lze nouzově vyklepat zpět do původního stavu, ale nejlepší bude si sehnat nové plechy. Doporučuji plechy od firmy Motomax s.r.o.
K5		vyběhaný buben	pokud není třecí plocha bubnu hladká, nechat stočit na soustruhu do hladka. Poté lze u těžkých čelistí měnit opěrné válečky v řadicích čelistech za větší tak, aby se vyrovnal větší průměr bubnu. U lehkých čelistí se sklepkává kladivkem vnitřní opěrná ploška (rozklepáním pro větší průměr bubnu), která se dotýká regulačního plechu unašeče. Případně, pokud je buben už hodně vyběhaný, koupit nový
K6		kvalitní origo i neorigo řadicí čelisti s nově nalepeným obložением	řadicí čelisti si někdy sedají i 200km, než si sednou. Vydržet, jezdit a často řadit
		špatně řadicí čelisti	neoriginální čelisti mají velmi často špatný radius, jsou křivé, mají špatně nalepené obložení a špatnou tloušťku. Bohužel bez přípravku řadicích čelistí není možno s takovými čelistmi ani experimentálně docílit kvalitního řazení, jen se k němu blížit. Doporučuji řadicí čelisti od firmy Motomax s.r.o.
K7	řadí bez přechodové fáze na dvojku. Najednou tam skočí dvojka, Babetta převodovka dostává velké rázy	řadicí čelisti, případně regulační unašeče drhnou, otláčené plošky regulačních unašečů	většinou způsobené opotřebením některých z dílů vnější řadicí spojky nebo špatnou montáží. Buďto drhnou unašeče, které v určitém okamžiku se skokově rozevrou a zařadí tím dvojku, nebo byl buben špatně zkompletován. Pokusit se rozebrat, zkontrolovat a opět složit. Viz bod drhnutí řadicích čelistí nebo plechů
K8	řadí v nízkých otáčkách	neoriginální čelisti	neoriginální čelisti mají velmi často špatný radius, jsou křivé, mají špatně nalepené obložení a špatnou tloušťku. Bohužel bez přípravku řadicích čelistí není možno s takovými čelistmi ani experimentálně docílit kvalitního řazení, jen se k němu blížit. Doporučuji řadicí čelisti od firmy Motomax s.r.o. Neoriginální čelisti mají mnohdy i vyšší hmotnost a jelikož se jedná o odstředivou spojku, logicky začíná spínat při nižších otáčkách
		nastalo to až při nalepení nového obložení na stávající řadicí čelisti	příliš hodně obložení na čelistech (odbrousit) nebo špatně umístění nalepení čelistí. Musí být na původní místo a ve stejné délce (přelepít nebo pilkou na železo zkrátit obložení na správnou délku)
K9		neoriginální plechy regulačních unašečů	koupit nové od firmy Motomax s.r.o., resp. sehnat originál plechy a podle nich obrousit neoriginální plechy tak, aby byly shodné radiusy
K10	řadí ve vysokých otáčkách	mastnota v bubnu, opotřebenění obložení, vyběhaný buben	pokračuj dle možných poruch při pomalém řazení na dvojku
K11	neřadí vůbec na dvojku	špatně smontované	smontuj dle příručky
K12		řadicí čelisti se vůbec nerozevrou	neoriginální čelisti, které mají špatný radius. Při částečném opotřebenění obložení již drhnou kovovou částí o buben, případně jsou křivé (jdou do vrtule), nebo jsou utopené opěrné válečky. Za sebe můžu doporučit řadicí čelisti od firmy Motomax s.r.o. Respektive plechy regulačního unašeče jsou příliš natěsno zašroubované, nesprávný počet podložek. Po smontování to nesmí nikde drhnout. Nejlépe se lze přesvědčit, když se nenamontuje plechový kryt spojek, jen se utáhne šroubem, jestli se regulační unašeče i čelisti volně pohybují. Zkontrolovat také opěrné válečky na těžkých řadicích čelistech, jestli náhodou nechybí
K13	nepodřazuje zpět na jedničku	horký buben	nechat zchladnout, případně drhnou plechy unašečů čelistí, špatně smontováno, špatný počet distančních podložek v bubnu