

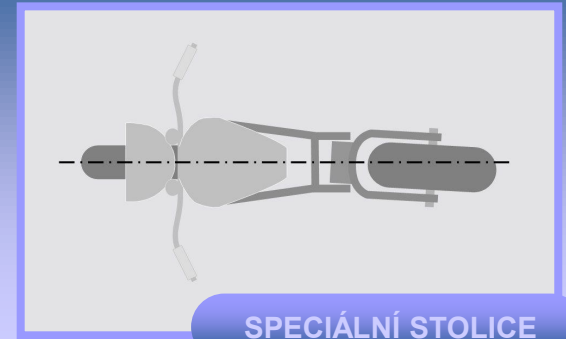
# Kontrola stopy motocyklu



PŘÍMÁ JÍZDA



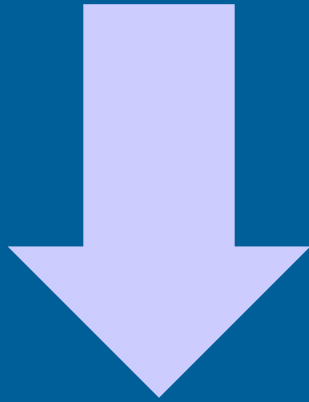
KONTROLA TYČÍ



SPECIÁLNÍ STOLICE

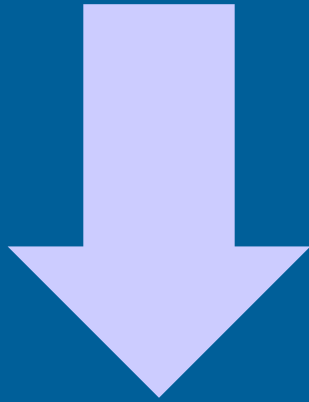


PŘÍČINY





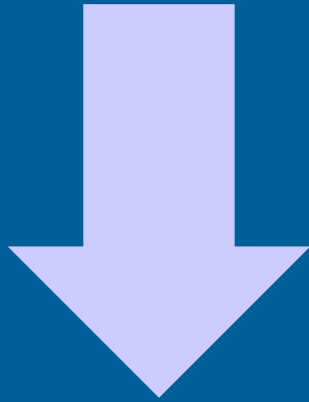
Jednoduchým způsobem kontroly stopy motocyklu je sledování jízdy v přímém směru. Přední a zadní kolo musí být v zákrytu a musí zanechávat pouze jednu nerozšířenou stopu.



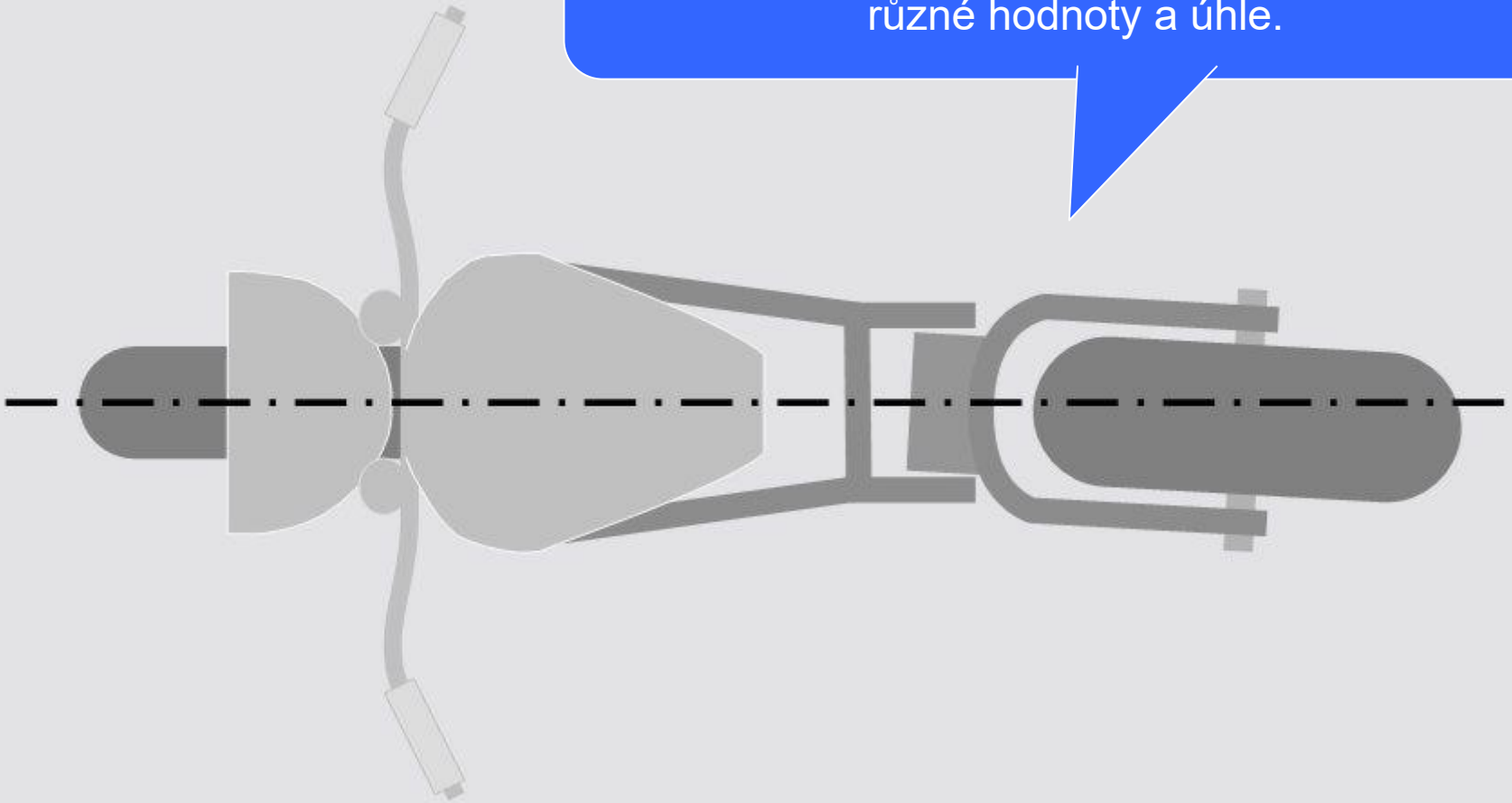
Řidítka musí být  
v přímém směru.



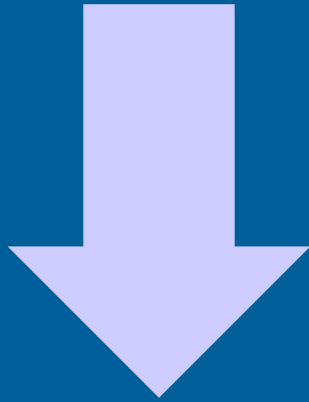
K přesnějšímu zjištění dojdeme pomocí rovné tyče nebo latě, kterou přiložíme z boku současně na přední i zadní kolo. Tyč držíme rovnoběžně s vozovkou a tiskneme k oběma kolům podle konstrukčního řešení motocyklu co možná nejvýše, zpravidla to bývá těsně pod sekundárním řetězem zadního kola. Pokud motocykl 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.



Například po dopravní nehodě bude účelné na motocyklovém rámu překontrolovat (proměřit) různé hodnoty a úhly.



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







Osa kola včetně seřizovacích prvků musí být ve stejné poloze na levé i pravé straně kyvné vidlice.

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.

**KONEC**

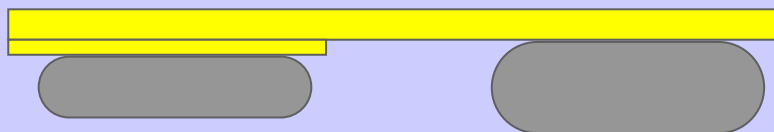
Pro interaktivní prohlížení užíjte odkazy a tlačítka  
v předchozím textu.



V praxi tyč nedolehne k ráfku, ale k pneumatice příslušného kola. Z této skutečnosti pak mohou vyplývat drobnější nepřesnosti.

Pokud je však motocykl vybaven předním a zadním kolem o různých rozměrech, pak je užití této metody problematické. U rozdílných šířek kol lze měřit jedině upravenou tyčí; u předního kola musí být tyč širší o polovinu rozdílu šíře přední a zadní pneumatiky.

ZAVŘÍT

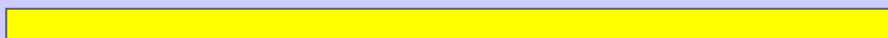


K přesnějšímu zjištění dojde také pomocí rovné tyče nebo latě, kterou přiložíme z boku současně na přední i zadní kolo. Tyč držíme rovnoběžně s vlnovkou a tiskneme k oběma kolům podle konstrukčního řešení motocyklu co možná nejvýše, zpravidla to bývá těsně pod sekundárním řetězem zadního kola. Pokud 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.



## Motocykl YUKI 125 Sport II

je vpředu vybaven kolem s pneumatikou o rozměru 3,00 x 18 a vzadu 3,25 x 18 palců.  
Při kontrole stopy motocyklu bylo užito rovné tyče o konstantní šíři, viz obrázek.



Proběhla kontrola stopy motocyklu správným způsobem?

ANO

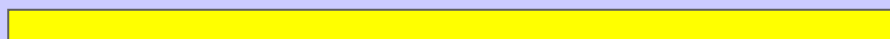
NE

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.



## Motocykl YUKI 125 Sport II

je vpředu vybaven kolem s pneumatikou o rozměru 3,00 x 18 a vzadu 3,25 x 18 palců.  
Při kontrole stopy motocyklu bylo užito rovné tyče o konstantní šíři, viz obrázek.



Proběhla kontrola stopy motocyklu správným způsobem?

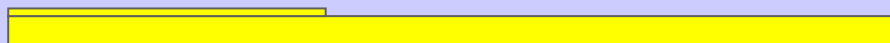
ANO

NE

### Vaše odpověď byla chybná

Kontrola stopy motocyklu proběhla nesprávným způsobem.

Vzhledem k rozdílné šíři předního a zadního kola  
měla být tyč u předního kola rozšířena o 0,125 palce.



ZAVŘÍT tuto doplňující otázku

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.





## Motocykl YUKI 125 Sport II

je vpředu vybaven kolem s pneumatikou o rozměru 3,00 x 18 a vzadu 3,25 x 18 palců.  
Při kontrole stopy motocyklu bylo užito rovné tyče o konstantní šíři, viz obrázek.



Proběhla kontrola stopy motocyklu správným způsobem?

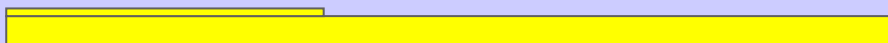
ANO

NE

**Vaše odpověď byla správná**

Kontrola stopy motocyklu proběhla nesprávným způsobem.

Vzhledem k rozdílné šíři předního a zadního kola  
měla být tyč u předního kola rozšířena o 0,125 palce.

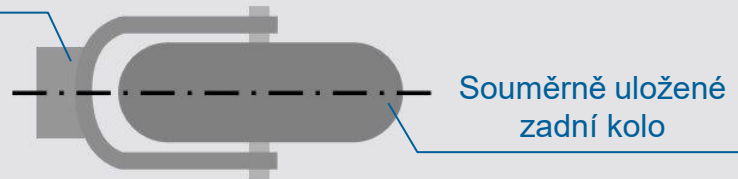


ZAVŘÍT tuto doplňující otázku

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.



Kyvná vidlice



Souměrně uložené  
zadní kolo

Může nastat technický stav při němž motocykl nedrží stopu přesto, že osa zadního kola je v kyvné vidlici umístěna naprosto rovně, tzn. ve stejné poloze na levé i pravé straně vidlice?

ANO

NE

Přesněji řečeno, přesněji nesouměrně do jedné z kyvných vidlic je umístěn senzorický prvek 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 negativní 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.

OTÁZKA

PŘÍMÁ JÍZDA

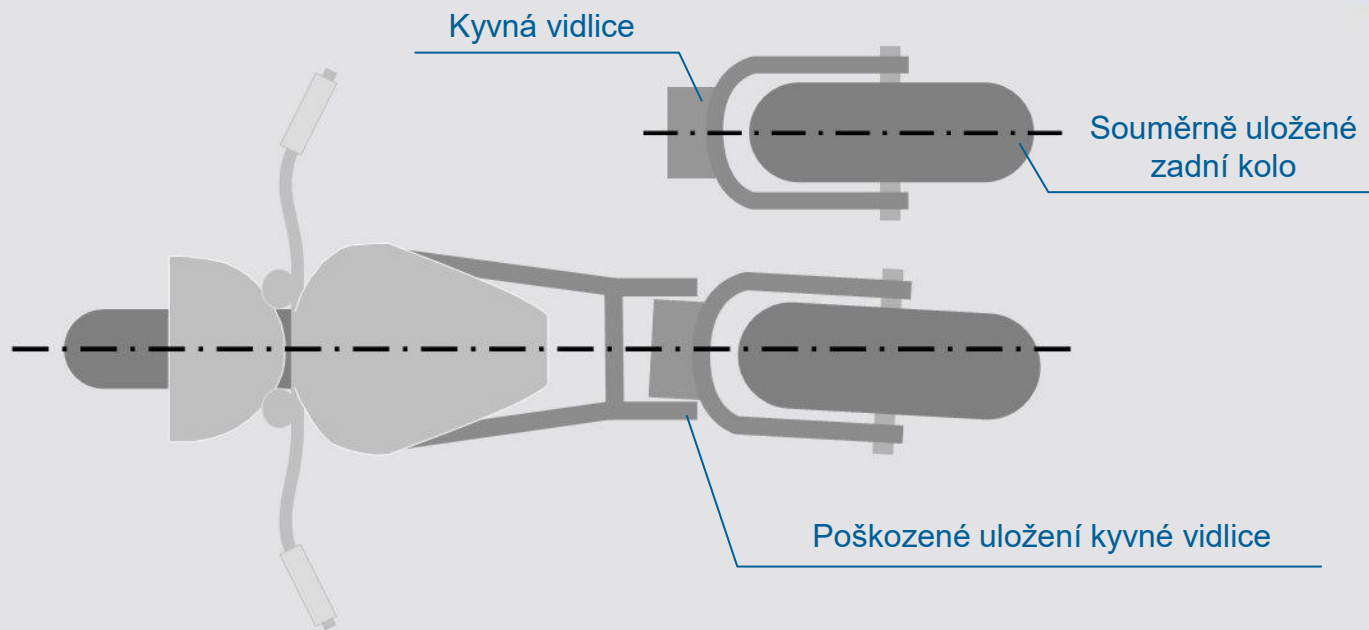
KONTROLA TYČÍ

SPECIÁLNÍ STOLICE

PŘÍČINY

NÁVRAT





Může nastat technický stav při němž motocykl nedrží stopu přesto, že osa zadního kola je v kyvné vidlici umístěna naprosto rovně, tzn. ve stejné poloze na levé i pravé straně vidlice?

ANO

**Vaše odpověď byla správná**

NE

Takový stav může nastat například po dopravní nehodě při níž došlo k poškození rámu a podvozkových částí.

ZAVŘÍT tuto doplňující otázku

OTÁZKA

PŘÍMÁ JÍZDA

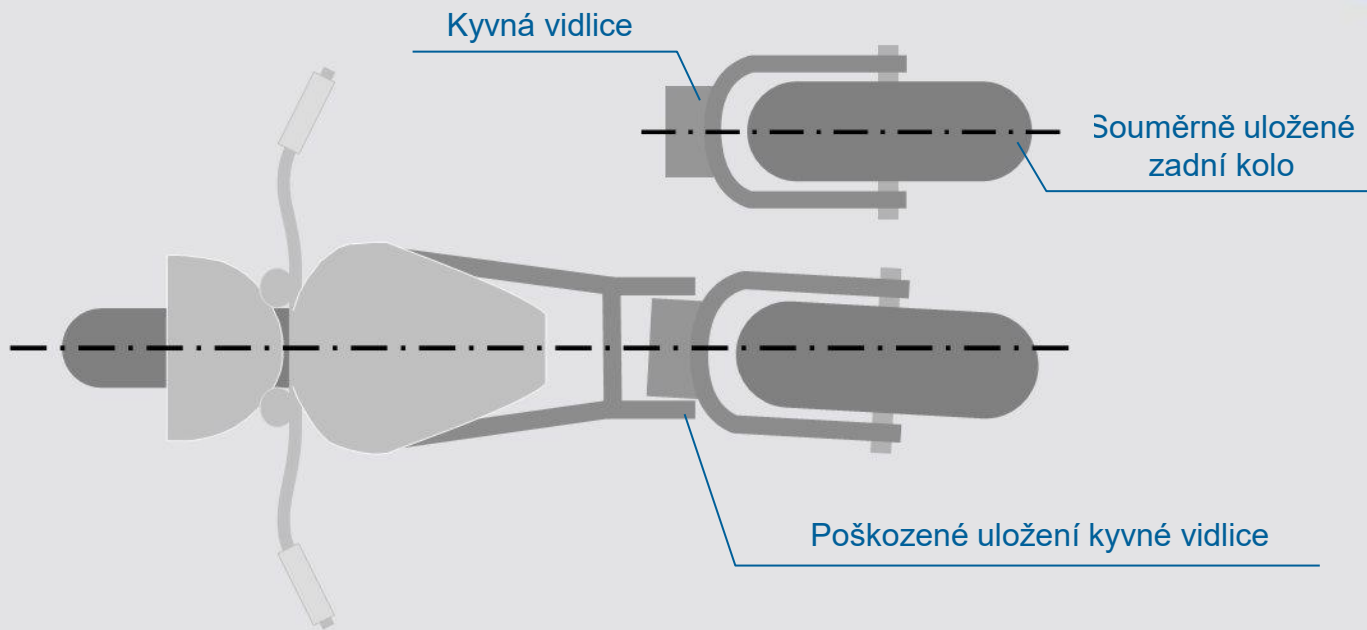
KONTROLA TYČÍ

SPECIÁLNÍ STOLICE

PŘÍČINY

NÁVRAT





Může nastat technický stav při němž motocykl nedeždrží stopu přesto, že osa zadního kola je v kyvné vidlici umístěna naprosto rovně, tzn. ve stejné poloze na levé i pravé straně vidlice?

ANO

**Vaše odpověď byla chybná**

NE

Takový stav může nastat například po dopravní nehodě při níž došlo k poškození rámu a podvozkových částí.

ZAVŘÍT tuto doplňující otázku

OTÁZKA

PŘÍMÁ JÍZDA

KONTROLA TYČÍ

SPECIÁLNÍ STOLICE

PŘÍČINY

NÁVRAT

