

„ZNAK DOBRÉ SLUŽBY MOTORISTŮM“

ŽÁDEJTE VŽDY PŮVODNÍ NÁHRADNÍ SOUČÁSTI „STADION“. PŘI REKLAMACÍCH VÝROBKŮ „STADION“ POUŽIJTE SLUŽEB NAŠICH SERVISNÍCH TECHNIKŮ

ST 101-1850-M-60

MOPED STADION

MOTOR N. P., Č. BUDĚJOVICE

ZÁVOD STADION, RAKOVNÍK

MOPED STADION

S MOTOREM JAWA 50 ccm — TYP 552



TECHNICKÝ POPIS

Návod k obsluze a udržování

Počet válců	1
Obsah	49,8 ccm
Vrtání	38 mm
Zdvih	44 mm
Výkon	1,5 k při 4250 ot/min.

Platí pro stroje vyrobené od července 1960

Vyrábí ..... MOTOR, n. p. České Budějovice
závod, STADION, Rakovník
Vydání ..... léto 1960

Odborníci našich závodů, sjednocení ve Sdružení národních podniků „Motocykly a jízdní kola", technici a dělníci, zhotovili pro Vás lehký moped

STADION

typ S 11 — trubkový rám, s dvouramenným stojánkem, měkce odpruženou přední vidlicí, motorem JAWA 50 — typ 552. Je vybaven světlometem a zvonkem.

Moped STADION typ S 11 je neustále konstrukčně zlepšován. Toto druhé přepracované vydání technického popisu a návodu k obsluze a udržování odpovídá současnému stavu vyráběných strojů.





MOPED

je spolehlivý, pohodlný, snadno ovladatelný a při malé spotřebě paliva vhodný dopravní prostředek do **zaměstnání, na rekreaci a za sportem** pro jednu osobu. Usnadňuje rychlou dopravu ve městě a na venkově a vyplňuje velkou mezeru v dopravních prostředcích mezi kolem a motocyklem. Pro svou malou váhu a malé rozměry je lehce přenosný — může se snadno garážovat.

Moped mohou řídit všechny osoby starší 15 let bez povolení k jízdě





Tato příručka Vám pomůže seznámit se s Vaším mopedem, poznat jeho součásti a jejich činnost. Poradí Vám, jak provádět údržbu, správnou obsluhu a odstranit případné drobné poruchy. Přejeme Vám mnoho šťastných a radostných kilometrů s Vaším novým mopedem

STADION

OBSAH

I. TECHNICKÉ POPISY A NÁVOD K OBSLUZE

Strana

1. Technické údaje 7
2. Popis mopedu 11
3. Popis elektrického zařízení 17
4. Zajíždění nového stroje 20
5. Návod k obsluze 22
   A. Před jízdou 22
   B. Spouštění motoru 23
   C. Jízda 23
   D. Zmírnění rychlosti 25
   E. Jízda se svahu 25
   F. Zastavení motoru 26
   G. Bezpečnost jízdy 26
6. Čeho se nutno vyvarovat 27

II. ÚDRŽBA

1. Čištění stroje 28
2. Mazání stroje 29
3. Pneumatiky 34
4. Seřizování brzd 38
5. Vymezení axiální vůle hřídele klik 39
6. Napínání řetězu 39
7. Spojka a její seřízení 40
8. Kontrola seřízení řazení 41
9. Karburátor JIKOV 2912 M 42
10. Údržba elektrického zařízení 46
11. Dekarbonisace 48
12. Seřízení hlavového složení 48
13. Seřízení ložisek náboje kol 49
14. Demontáž a montáž motoru do rámu 50
15. Tabulka běžných údržbářských prací při zajíždění 51
16. Tabulka běžných údržbářských prací po zajetí stroje 54

I. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ SPECIÁLNÍHO NÁŘADÍ

Strana

1. Vyjmutí předního kola 56
2. Vyjmutí zadního kola 57
3. Stopa kol 57
4. Sejmutí krytu a řetězu 58
5. Demontáž světlometu a výměna žárovek 59
6. Seřízení řídítek 59
7. Demontáž otočné rukojeti plynu a řazení 60
8. Sejmutí sedla 61
9. Sejmutí karburátoru 61
10. Seřízení lanka ke karburátoru 61
11. Demontáž a montáž hlavy a válce 62
12. Výměna pístních kroužků 63
13. Montáž a demontáž přední vidlice 65
14. Nářadí 66

IV. TABULKA PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ 67

V. TŘINÁCT DOBRÝCH RAD PRO MAJITELE MOPEDŮ 73

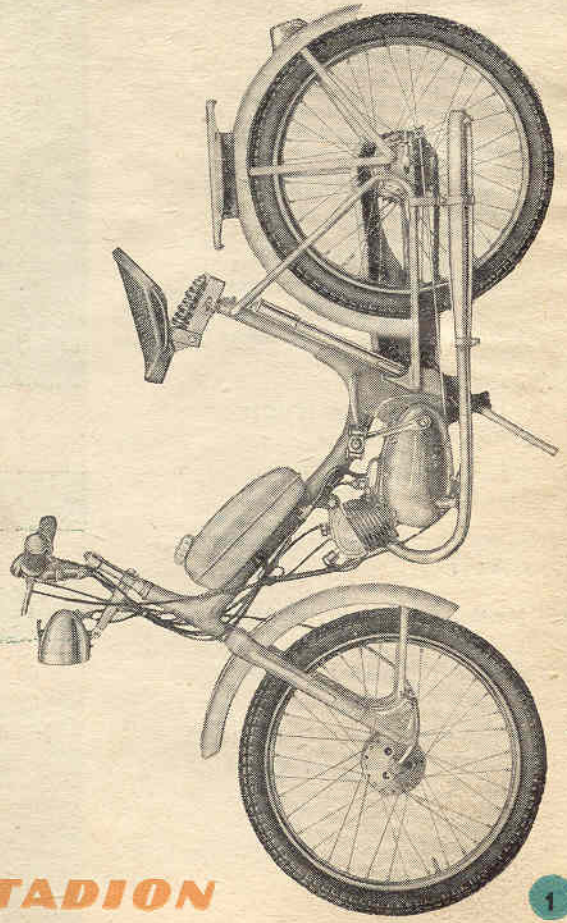
VI. SEZNAM PRODEJEN NÁHRADNÍCH SOUČÁSTÍ 76

VII. SEZNAM ZÁRUČNÍCH OPRAVEN 80

VIII. POJIŠTĚNÍ MOPEDU 87

IX. VÝTAH Z PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU PRO ŘIDIČE MOPEDŮ ..... zvláštní vložka

I. TECHNICKÉ POPISY A NÁVOD K OBSLUZE

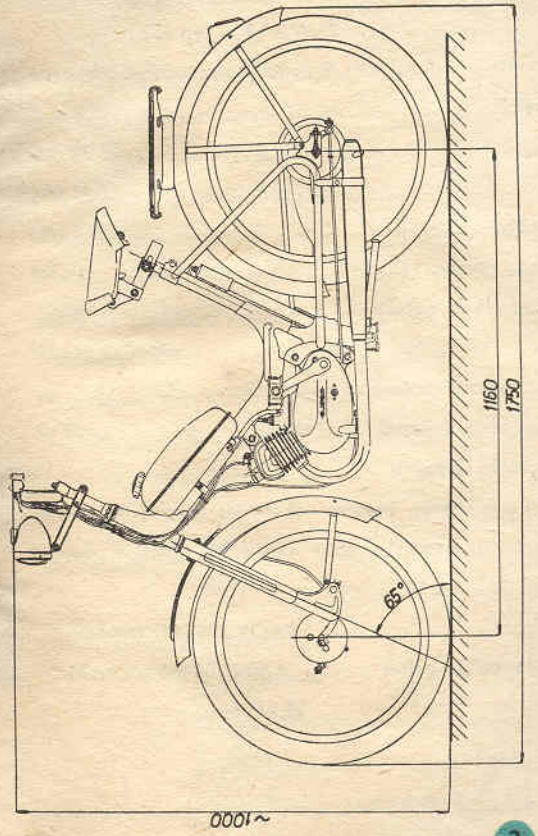


MOPED **STADION S 11** — pohled z levé strany

STADION

1

1. TECHNICKÉ ÚDAJE



2

MOPED STADION S11

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor	JAWA 50 — typ 552 dvoudobý, vzduchem chlazený
Počet válců	1
Vrtání	38 mm
Zdvih	44 mm
Obsah válce	49,8 ccm
Kompresní poměr	1 : 7,5
Maximální výkon motoru	1,5 k ±10 % při 4250 ot/min
Hlučnost motoru (průměrná hladina hluku, měřena podle švýcarských předpisů)	79 dB
Obsah nádrže na palivo	3 l
Palivo	směs benzinu obchodní jakosti a **automobilového oleje M5 Mix***) v poměru 1 : 20
Karburátor	„JIKOV 2912 M" (monoblok)
Základní spotřeba paliva	1,50 l/100 km při rychlosti 25 km/hod.

*) Dosud používaná značka DT Mix.

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

Dovolená max. rychlost	40 km/hod.
Akcelerace při váze jezdce 75 kg z 0 km/hod. na 40 km/hod.	22 vteřin
Maximální stoupavost (plné zatížení)	16 %
Váha stroje — bez paliva	39 kg+5 %
— s palivem	≈ 42 kg
Únosnost (užitková váha)	max. 100 kg
Maximální zatížení předního kola	52 kg
Maximální zatížení zadního kola	90 kg
Rozměry mopedu	viz obr. 2, str. 7.
Primární převod	ozubenými koly se šikmým ozubením
Sekundární převod	řetězem „Favorit-Transport" 12,7 mm × 4,8 mm, 112 článků
Poměr převodu — primární	1 : 4,75 (57/12)
— sekundární	1 : 2,92 (35/12)
1. převodový stupeň	1 : 2,01
2. převodový stupeň	1 : 1 (přímý záběr)

Celkové převody od motoru na zadní kolo:

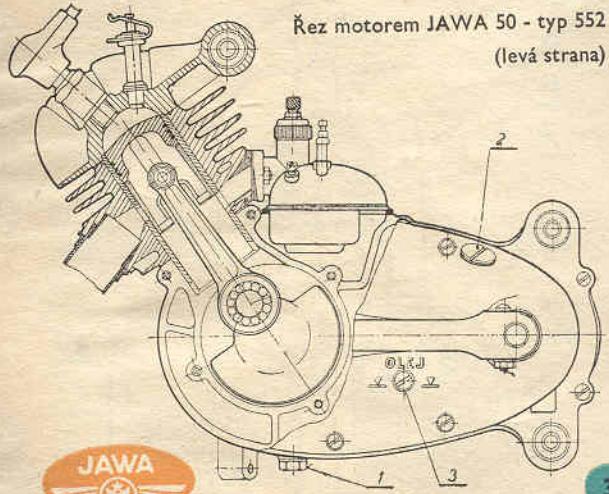
1. stupeň	1 : 27,8
2. stupeň	1 : 13,8

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

Celkový převod roztáčecího ústrojí	1 : 24
Brzdná dráha z rychlosti 40 km/hod. oběma brzdami	12,5 m
Maximální zdvih přední kyvné vidlice	65 mm
Kola — rozměry ráfků	23″ × 2″
rozměry pneumatik	23″ × 2″ (zesílené)
Délka klik	134 mm

STADION

2. POPIS MOPEDU

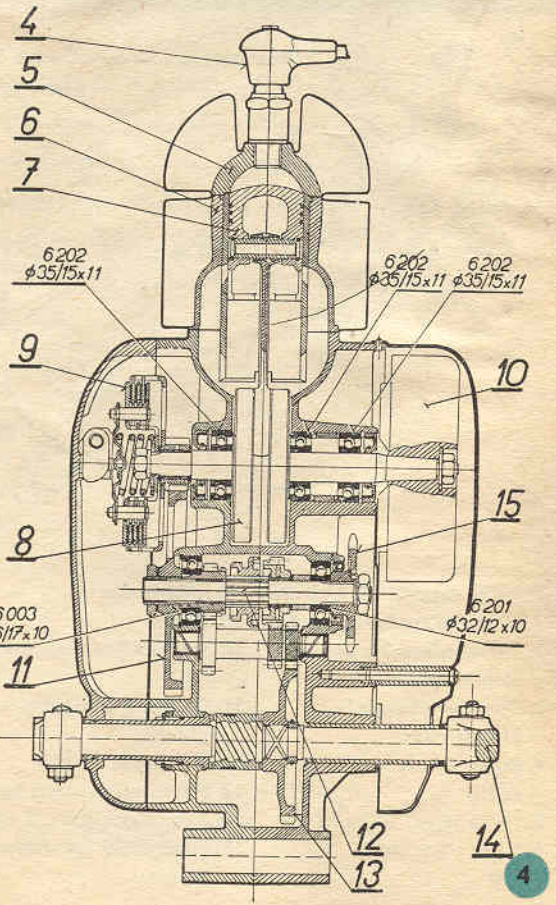


Řez motorem JAWA 50 - typ 552 (levá strana)

JAWA

3

1. Zátka vypouštěcího otvoru oleje z převodové skříně
2. Zátka nalévacího otvoru oleje do převodové skříně
3. Šroub pro kontrolu hladiny oleje
4. Botka kabelu zapalovací svíčky
5. Hlava válce
6. Válec s pouzdrem
7. Píst
8. Klikové ústrojí
9. Spojka
10. Setrvačníkové magneto PAL
11. Ozubené kolo primárního převodu
12. Převodové soukolí
13. Startovací ozubené kolo
14. Klika šlapátka
15. Hnací kolo sekundárního řetězu

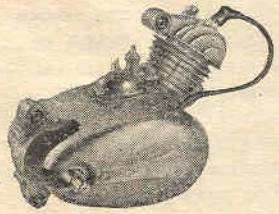


Podélný řez motorem **JAWA 50 - typ 552**

MOPED STADION S 11 s motorem JAWA 50 — typ 552 je nejmenší jednostopé vozidlo sloužící k dopravě jedné osoby. Moped je lehké, solidní konstrukce a jeho tvar je řešen účelně a elegantně.

Moped S 11 je jen o 18 kg těžší než cestovní jízdní kolo s plnou výstroji. Hnací sílu dodává vzduchem chlazený **spalovací motor** — dvoudobý, s vratným vyplachováním. Výkon motoru u typu 552 je 1,5 k při 4250 ot/min. Motor je v celém rozsahu otáček vyvážen a je schopen dobré akcelerace, která umožňuje použít mopedu s výhodou při velké dopravní frekvenci ve městě.

Moped lze přenášet v ruce, při chůzi vést nebo jet šlapáním jako na jízdním kole. Vzhledem k převodům lze při šlapání dosáhnout menší rychlosti (cca 6 km/hod.).



5

SPOJKA se pohybuje v olejové lázni; je vícelamelová, s jednou lamelou ocelovou a se dvěma lamelami s asbestopryskyřičným obložením. Je ovládána páčkou na levé straně řídítek.

PŘEVODOVKA má dva převodové stupně a s klikovou skříní tvoří jednolitý blok moderního tvaru.

ZASOUVÁNÍ PŘEVODOVÝCH STUPŇŮ provádíme otočnou rukojetí na levé straně řídítek. Převod sil je u primárního převodu proveden ozubenými koly se šikmým ozu-

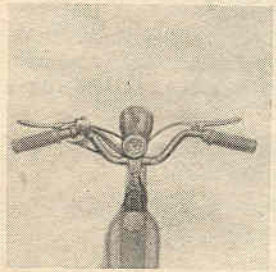
benim. Kola a spojka se otáčí v olejové lázni. Toto uspořádání převodu je bezhlučné a zvyšuje životnost ozubených kol. Kola jsou zakryta spolu se spojkou levým víkem skříně. Sekundární převod je prováděn řetězem „**Favorit**-Transport" 12,7 mm × 4,8 mm.

KARBURÁTOR JIKOV 2912 M (monoblok). Průměr difuséru je 12 mm. Hlavní tryska má průtočnost 45 podle ČSN 30 2402 (odpovídající hodnota podle čísla Solex je 52).

Čistič vzduchu je uložen ve spodní části odlitku plovákové komory a chráněn proti vnějšímu znečištění. Karburátor je uložen do horní části motorové skříně (viz obr. 3), čímž přispívá k elegantnímu tvaru motoru.

Nový motor JAWA 50 — typ 552 má odpadový kanálek z prostoru pod karburátorem, kterým se odvádí přeteklý benzin (palivo). Kanálek vyúsťuje v trubičku na spodku motorové skříně. V provozu může dojít k znečištění spodku skříně a ucpání tohoto kanálku. Kanál nutno kontrolovat při čištění mopedu a otvor při vyústění odtokové trubičky čas od času pročistit.

RÁM je trubkový, spájený, s pevnou zadní vidlicí.



6

NÁDRŽ NA PALIVO je o obsahu 3 litry, je lisovaná z plechu s uzávěrem ⌀ 30 mm z polyamidového materiálu. Nádrž je upevněna na rámové trubce ve své spodní části lisovaným třmenem.

ŘÍDÍTKA jsou trubková, chromovaná. Na pravé straně

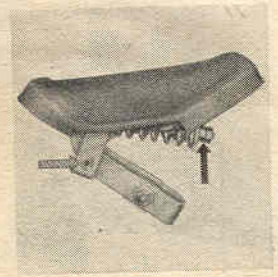
je navařena opěra páky přední brzdy a namontována otočná rukojeť plynu. Na levé straně je páčka dekompresoru, otočná rukojeť řazení rychlosti a páka spojky. Průměr trubky řídítek je 22 mm, šířka 600 mm, výškově jsou řídítka stavitelná.

SEDLO je výškově stavitelné (podle postavy jezdce), čehož se obzvlášť používá při šlapání mopedu (funkce kola). Sedlo je odpruženo dvěma válcovými pružinami namáhanými na tlak a vlastní sedlo z gumy zajišťuje pohodlný posaz.

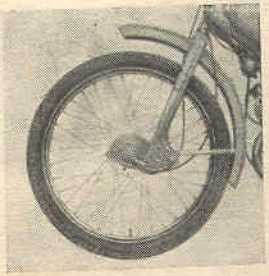
PÉROVÁNÍ PŘEDNÍHO KOLA VE VIDLICI je provedeno krátkými odpruženými vahadly. Pružným elementem jsou válcové pružiny z ocele a gumové tlumiče dorazu o normální délce 125 mm.

ZADNÍ KOLO je pevně uloženo v zadní vidlici rámu.

KOLA jsou vzájemně záměnná. Rozměr ráfků je 23″ × 2″, pneumatiky 23″ × 2,00″ (zesílené). Náboj kola je z lehkých slitin.



7



8

2. POPIS MOPEDU

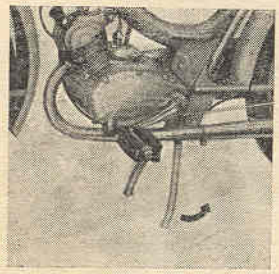
Uvnitř náboje je dvoučelisťová brzda ⌀80 mm a šířce 16 mm. Náboj má 36 otvorů pro uchycení hlavičky paprsku ⌀2,65 mm. Přední brzda se ovládá lanovedem od řídítek, zadní brzda táhlem od přišlapu. Plnonábojové brzdy jsou velmi účinné a jejich seřízení je možné bez použití nářadí.

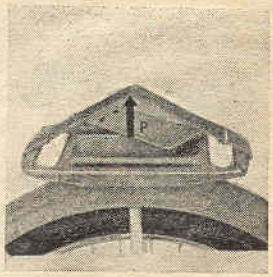
STUPAČKY jsou nahrazeny šlapátky, které současně slouží ke startování motoru a brzdění zadní brzdou. Šlapátky možno pomáhat motoru, klesá-li jeho výkon, např. do prudkého stoupání; případně možno šlapáním udržet moped v pohybu.

CHRÁNIČ ŘETĚZU je ocelový, smaltovaný.

SCHRÁNKA NA NÁŘADÍ je vestavěna do nosiče zavazadel.

STOJÁNEK je dvouramenný, chromátovaný.





9 10

3. POPIS ELEKTRICKÉHO ZAŘÍZENÍ

Střídavý proud pro všechny spotřebiče vyrábí setrvačníkové magneto PAL, které je umístěno pod pravým víkem motoru. Setrvačníkové magneto se skládá ze základní desky (statoru) a z rotoru se zalitými magnety. Hmoty rotoru je plně využito k zajištění rovnoměrnosti chodu motoru.

Na základní desce je umístěná zapalovací i osvětlovací část elektrické soustavy.

Zapalovací cívka má primární a sekundární vinutí a spolu s přerušovačem a kondenzátorem umístěným mimo zapalovací desku tvoří zapalovací okruh. Ramínko přerušovače je uváděno v pohyb od vačky na vnitřní části rotoru. V okamžiku rozpojení kontaktů přerušovače přeskočí jiskra na elektrodách zapalovací svíčky.

Elektrický proud 6 V 18 W pro osvětlení, případně pro dodatečně namontovaný bzučák je dodáván samostatnou osvětlovací cívkou.

Použité kabely osvětlovací instalace mají průřez 0,5 mm².

STADION PAL

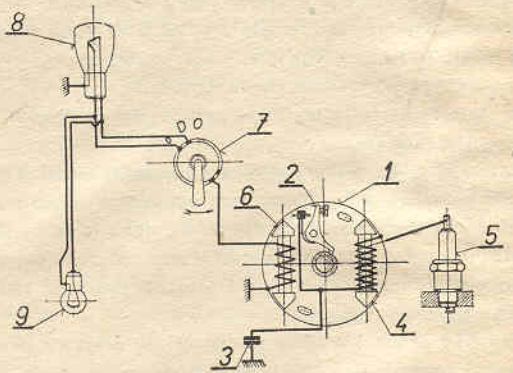
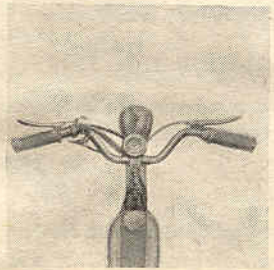


SCHÉMA ELEKTRICKÉHO ZAPOJENÍ, OSVĚTLENÍ A ZAPALOVÁNÍ U MOPEDU S 11

1. Setrvačníkové magneto PAL
2. Přerušovač
3. Kondensátor
4. Zapalovací cívka
5. Zapalovací svíčka PAL
6. Osvětlovací cívka
7. Přepínač
8. Žárovka světlometu, dvouvláknová
9. Žárovka koncového světla

11

SVĚTLOMET ⌀ 80 mm je vybaven dvouvláknovou žárovkou 6 V, 15/15 W — ČSN 30 4311. Svítivost světlometu je výborná a odpovídá požadavkům normy ČSN 30 4303.



12

KONCOVÁ SVÍTILNA je umístěna na zadním blatníku a vybavena žárovkou 6 V — 3 W — ČSN 36 0154. Odrazová plocha je 10 cm².

ZAPALOVACÍ SVÍČKA je vyzkoušeného typu PAL 14/225 (25 — ČSN 30 4143).

PAL

4. ZAJÍŽDĚNÍ NOVÉHO STROJE

Doporučujeme, aby při přebírání stroje jeho nový majitel překontroval vybavení (nářadí) a stav oleje v převodové skříni. Výšku hladiny oleje určuje otvor uzavřený šroubkem M 6 × 8 (viz obr. 3).

Správné zajíždění nového mopedu silně ovlivňuje jeho výkon, spotřebu pohonných hmot a trvanlivost.

PŘI ZAJÍŽDĚNÍ ŘÍDÍME SE TĚMITO POKYNY:

a) Pohonnou směs používáme v předepsaném poměru:
do najetí 1000 km . . . . . 1 : 16
(3/16 l oleje do 3 l benzinu)
po najetí 1000 km . . . . . 1 : 20

Při použití automobilového oleje M5 Mix není nutno olej předem s benzinem promísit, nýbrž stačí při plnění palivové nádrže olej přidat. Při použití odpovídajícího vyhovujícího zahraničního oleje nutno se řídit pokyny výrobce tohoto oleje.

b) Prvních 500 km jezdíme nejvýš na polovinu plynu.

c) Nejezdíme zbytečně dlouho na prvý převodový stupeň.

U nového stroje nesmí rychlost překročit:

na první převodový stupeň . . . . . 12 km/hod.
na druhý převodový stupeň . . . . . 30 km/hod.

d) Při delších jízdách bez zastavení doporučujeme motor ochladit občasným přivřením a opětným přidáním plynu.

e) Při zastavení (např. na křižovatce) necháme motor běžet v nejnižších otáčkách.

4. ZAJÍŽDĚNÍ NOVÉHO STROJE

f) Občas překontrolujeme dotažení všech šroubů a matic!

g) Po ujetí **500 km** vypustíme automobilový olej PP7 z převodové skříně. Vypláchneme ji proplachovacím olejem (olej ložiskový B2*) a znovu naplníme.

h) Po najetí **500 km** můžeme plyn postupně přidávat nad polovinu otočky rukojeti, ale jen krátkodobě.

i) Po najetí **1500 km** vypustíme olej z převodové skříně (druhá výměna oleje), čímž možno považovat moped za „zajetý", ale o jeho údržbu nepřestaneme dbát i nadále.

j) Po „zajetí" mopedu nepoužíváme již pohonnou směs 1 : 16, jelikož by se často zaolejovala zapalovací svíčka a elementy motoru již nevyžadují tak vydatného mazání jako u záběhu.

k) Pro záběh motoru používejte paliva výrobcem předepsané jakosti (min. okt. číslo benzinu 63 MM).
Při plnění dbejte na jeho dokonalou čistotu.



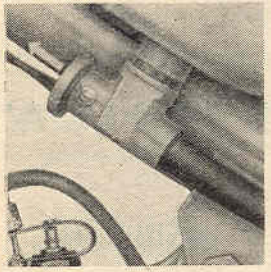
*) Dosud používaná značka „Ložiskový olej 207" (podle ČSN 656611).

A. PŘED JÍZDOU

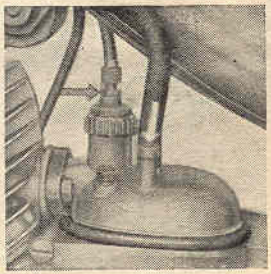
Přesvědčíme se, je-li v nádrži palivo. Uzávěr nádrže se otevírá povolením vroubkované matice z PVC na horní části nádrže, otáčením do leva. Malý otvor v uzávěru nádrže chráníme před ucpáním. Palivo před „zajetím" mopedu mícháme s olejem v poměru 1 : 16, po zajetí 1 : 20. Používáme aut. oleje M5 Mix. Nádrž plníme přes síto. Na nádrži je namontován výpustný kohout (viz obr. 13). Na obrázku je kohout paliva v poloze zavřeno. Polohu otevřeného kohoutu naznačuje šipka na obrázku.

Přezkoušíme nahuštění pneumatik: přední kolo 1,50 atp	
(jezdec střední váhy)	zadní kolo 1,80 atp

Na dodržení tlaku vzduchu v pneumatikách záleží jejich životnost, stabilita mopedu na silnici a pohodlnost jízdy, jakož i spotřeba pohonných hmot.



13



14

B. SPOUŠTĚNÍ MOTORU

Po delším nepoužívání mopedu bývají lamely spojky slepeny. Doporučujeme před spouštěním motoru spojku vyzkoušet. Zasuneme prvý převodový stupeň, pohybujeme mopedem na kolech, spojku dvakrát až třikrát vypneme. Je-li činnost spojky správná, zasuneme opět chod naprázdno a nastartujeme motor:

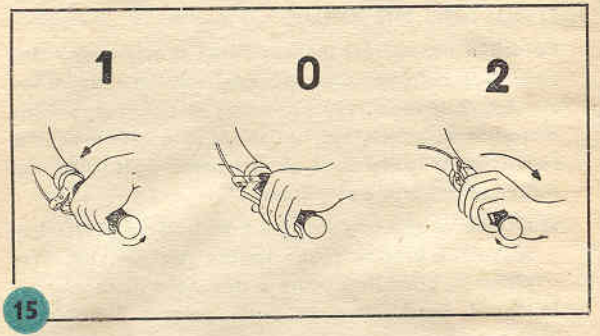
a) Otevřeme výpustný kohout a karburátor přeplavíme stisknutím přeplavovacího kolíčku (viz obr. 14). Přeplavování provádíme pouze u studeného motoru.

b) Moped nenakláníme ze svislé polohy. Sešlápnutím šlapadel (ve směru jízdy) spustíme motor. Pro ulehčení startu nutno použít dekompresoru. Páčka dekompresoru je umístěna na levé straně řídítek.
Další možnost nastartování motoru je **rozjezdem pomocí šlapátek.** Postupujeme takto:
zařadíme druhý nebo prvý převodový stupeň, páku spojky necháme stisknutou a šlapeme. Po dosažení nutné rozjezdové rychlosti uvolníme páčku dekompresoru a v tu chvíli má motor spustit (naskočit).

c) Nedoporučuje se moped spouštět pomocí šlapání na dvouramenném stojánku, neboť stojánek není konstrukčně řešen pro tento způsob startu.

C. JÍZDA

Ovládání řazení je na levé straně řídítek, pomocí rukojeti. Otočná rukojeť levé ruky má současně páku spojky a řazení se provádí otáčením. Značka na rukojeti a pevný kroužek, na kterém jsou vyznačena čísla **1 - 0 - 2**, nám ukazují, který stupeň převodu máme zařazen.



15

POSTUP ŘAZENÍ PŘEVODOVÝCH STUPŇŮ je:

a) při rozjíždění stiskneme levou rukou páčku spojky, přičemž otočíme otočnou řadicí rukojetí směrem od sebe a zasuneme prvý převodový stupeň. Pozvolným povolováním páčky spojky za stejnoměrného přidávání plynu se rozjíždíme.

Pozor: spojku nikdy nepouštíme rychle u zařazeného prvního převodového stupně!

Po dosažení rychlosti asi 15 km/hod ubereme plyn, stiskneme levou rukou páčku spojky a otočnou rukojetí otočíme směrem k sobě, čímž zasuneme druhý převodový stupeň (přímý záběr). S citem povolujeme páčku spojky, pravou rukou přidáváme plyn, čímž zvětšujeme rychlost mopedu. Při zpětném řazení po ubrání plynu zmačkneme levou rukou páčku spojky a otočením řadicí rukojeti směrem

od sebe do poloviny otáčky rukojeti zasuneme neutrál a plným otočením až na doraz prvý převodový stupeň.

b) Při zastavování ubereme plyn, stiskneme levou rukou páčku spojky a otočnou rukojeť zasuneme na neutrál, který je mezi prvým a druhým převodovým stupněm. Teprve potom povolíme páčku spojky. Motor zhasneme zmačknutím páčky dekompresoru na levé straně řídítek.

Zastavíme-li jen na krátkou chvíli (na křižovatce apod.), přesuneme zasunutý převodový stupeň na stupeň prvý a spojku podržíme vypnutou.

Pozor: nenechte spojku zbytečně dlouho prokluzovat! Popsané úkony nutno provádět rychle za sebou, jinak značně poklesne rychlost jízdy během řazení.

D. ZMÍRNĚNÍ RYCHLOSTI

Ke zmírnění rychlosti mopedu používáme též brzdy a to nejdříve u zadního kola a o něco později u předního kola. Brzdění předního kola se doporučuje pouze v přímém směru jízdy.

Pozor: na vlhké nebo kluzké, event. písečné vozovce a v zatáčkách **používejte přední brzdy velmi opatrně!**

E. JÍZDA SE SVAHU

Na kratších mírných svazích působí motor při zavřeném plynu jako brzda. Nikdy nesjíždějte dlouhý a prudký svah se zařazeným převodovým stupněm a zavřeným plynem (motor by nebyl mazán). Na přehledné silnici s mírným svahem můžete řadit polohu pro chod naprázdno a sjíždět téměř bezhlučně. Pro případ použití bzučáku musí být

zařazen převodový stupeň a motor se musí otáčet (výroba elektrického proudu).

Účinné brzdy zastaví moped spolehlivě i při vyšší rychlosti. Občas mírně zvyšujte otáčky motoru, aby se zlepšilo mazání. Palivový kohout nesmí být během jízdy uzavřen. (Důležité pro mazání motoru.) Sjíždění svahu velkou rychlostí při otevřeném plynu snižuje značně životnost motoru.

F. ZASTAVENÍ MOTORU

Po skončení jízdy uzavřeme palivový kohout. Po ukončení denní jízdy doporučujeme (po uzavření palivového kohoutu) nechat stroj běžet v nízkých otáčkách tak dlouho, až se palivo v karburátoru spotřebuje. Olej obsažený v palivu se usazuje v plovákové komoře a může ucpat trysku. Zastavení se provede tímto způsobem:

a) uzavřete palivový kohout
b) uzavřete plyn otočením pravé rukojeti dopředu
c) po spotřebování paliva z plovákové komory se motor sám zastaví.

Zastavení motoru na krátkou dobu nevyžaduje zavírání palivového kohoutu a spotřebování paliva z plovákové komory. Motor se zastaví stisknutím dekompresoru.

G. BEZPEČNOST JÍZDY

Zvýšený provoz motorovými vozidly vyžaduje znalost dopravních předpisů. Ve vlastním zájmu doporučujeme, aby uživatel mopedu se podrobně obeznámil s bezpečnostními předpisy platnými pro provoz motorových vozidel.
K této příručce patří jako nedílná část vložka „Výtah z pravidel silničního provozu pro řidiče mopedu".

1. Odcházíte-li od mopedu na delší dobu, zasuňte druhou rychlost a nechte páčku spojky v nenatažené poloze (mezera mezi opěrným raménkem a pákou spojky má být 0,3 až 0,5 mm). Jinak je pružina spojky a řazení zbytečně namáhána.

2. Motoru škodí, když jej necháte dlouho běžet ve vysokých otáčkách na místě, neboť není chlazen jako při jízdě.

3. Za jízdy nenechávejte zbytečně dlouho vypnutou spojku, neboť by se lamely příliš rychle opotřebovaly.

4. Při jízdě do kopce nepomáhejte motoru tím způsobem, že necháte spojku prokluzovat, nýbrž včas zasuňte nižší převodový stupeň, po případě pomozte šlapadly, ale nejezděte zbytečně dlouho na prvý převodový stupeň.

5. Při přeřazení na druhou rychlost uzavřít plyn, zmačknout spojku, otočit rukojeť na doraz druhé rychlosti a pustit spojku. Neuberete-li plyn, roztočí se po zmačknutí spojky motor na vysoké otáčky, což škodí dílcům řazení, spojce a celému klikovému mechanismu.

6. Nejezděte na podhuštěných ani na přehuštěných pneumatikách.

7. Neměňte seřízení karburátoru.

8. Neodkládejte údržbu stroje na pozdější dobu.

9. Nepoužívejte paliva a maziva nevhodných jakostí.



II. ÚDRŽBA

1. ČIŠTĚNÍ STROJE

Účelná konstrukce mopedu umožňuje snadné čištění. Stroj umýváme vodou. Při mytí stroje dbáme, aby voda nevnikla do karburátoru, světlometu, setrvačníkového magneta a brzd. Chromované a lakované části osušíme a vyleštíme flanelem nebo jelenicovou kůží. Lakované části můžeme leštit též leštící pastou na laky.

Vodu ze žeber válce odstraníme nejlépe spuštěním motoru, po jehož zahřátí se voda vypaří.

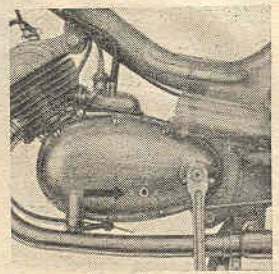
Při trochu řemeslné zručnosti můžete provádět údržbu sami. V mimořádných případech nutno vyhledat pomoc odborné dílny (servisu). Níže uvedené údržbářské práce provádějte pravidelně po předepsaném počtu kilometrů. (Viz str. 51 až 55).

MOTOR je mazán samočinně přidáním automobilového oleje motorového M5 Mix do paliva v poměru 1 : 20.

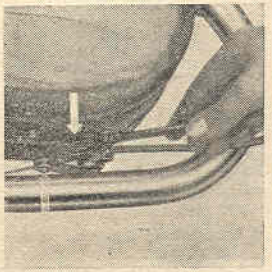
PŘEVODOVÁ SKŘÍŇ plní se v létě i v zimě automobilovým olejem PP7 (asi 300 ccm), pravidelně po ujetí **5000 km.** Výměnu oleje provádíme nejlépe po skončené jízdě, kdy je motor a olej ještě teplý. Teplý olej vyplaví s sebou většinu nečistot. Skříň vyčistíme proplachovacím olejem (ložiskový olej B2) takto:

plnicím otvorem (viz obr. 16) nalejeme do převodové skříně asi 250 ccm vyplachovacího oleje a necháme motor běžet 2 až 6 min v malých otáčkách (projedeme malou vzdálenost nebo moped postavíme na dvouramenný stojánek). Vystřídáme zasunutí převodových stupňů. Proplachovací olej pak vypustíme do čisté nádobky (viz obr. 17 — horní šipka), necháme ustát a čistý díl oleje můžeme příště opět použít.

Poznámka: benzin, petrolej, olej rozpouští gumu (pneumatiky, gumy na pedálech). Chráníme proto gumové součásti před stykem s těmito kapalinami.



16



17

TABULKA MAZÁNÍ (viz obr. 18 a 19).

(Maziva národního podniku Benzina)

Po ujetí km	Místo mazání	Číslo	Počet míst	Druh maziva v létě	Druh maziva v zimě	Zn.
500	Čepy předního pérování	1	2	tuk A00		△
500	Převodová skříň (první výměna oleje při záběhu)	2	1	olej PP7		○
500	*Náhon rychloměru	4	1	tuk A00		□
1500	Převodová skříň (kontrola, příp. doplnění oleje)	2	1	olej PP7		○
	Sekundární řetěz	7	1	tuk A00		△
3000	Čep vahadla přerušovače	3	1	olej PP7		○
	Plsť vače	13	1	tuk AV2		□
	Převodová skříň (výměna oleje a proplach)	2	1	olej PP7		○
	Čepy sedla	12	4	tuk AV2		□
5000	Převodová skříň (výměna oleje)	2	1	olej PP7		○
	Otočné rukojeti	5	2	tuk A00		△
	Lanka bowdenu	6	6	olej PP7		○
	Klíče brzd	8	2	olej PP7		○
	Čep stojánku	9	1	tuk A00		△
8000	Kuličky v hlavě rámu	10	2	tuk AV2		□
	Ložiska kol a pedály	11	2	tuk AV2		□

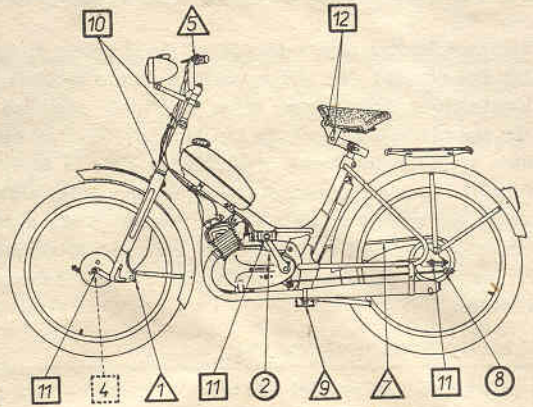
Značky mazadel: ○ = aut. olej PP7, △ = aut. tuk A00, □ = a tuk AV2.

Poznámka: Je-li moped delší dobu mimo provoz, natřete všechny lesklé části konservační vaselinou P.

*) Označené příslušenství se dodává jako doplněk na zvl. — objednávku.

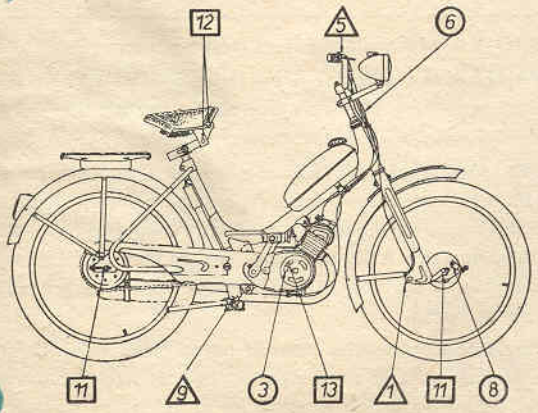
NIKDY NEPROPLACHUJEME PETROLEJEM NEBO MOTOROVOU NAFTOU, JEJÍŽ ZBYTKY BY ZNEHODNOTILY NOVÝ OLEJ!

18



STADION

19



Správnou hladinu oleje v převodové skříni určuje kontrolní šroubek (viz obr. 16). Vyšroubováním tohoto šroubku překontrolujeme výšku hladiny oleje, po případě doplníme tak, aby olej otvorem kontrolního šroubku začal vytékat. Moped musí být ve svislé rovině, jinak hladina oleje je zkreslena. Při plnění oleje do převodové skříně je nutno motor protočit, aby se olej rozlil v celém olejovém prostoru a aby bylo tak zaručeno dostatečné naplnění, které určuje hladinový šroub. Při uzavírání plnicího či výpustného otvoru neopomeňte vložit těsnění.

U nového stroje vyměníme olej:

poprvé po ujetí **prvních 500 km**
podruhé po ujetí **1500 km** celkem
potřetí po ujetí **dalších 1500 km od druhé výměny oleje.**

SPOJKA běží v olejové lázni (olej z převodové skříně).

PRIMÁRNÍ PŘEVOD je proveden ozubenými koly se šikmým ozubením, běží v olejové lázni a je zcela zakryt víkem skříně. Nevyžaduje žádného ošetřování.

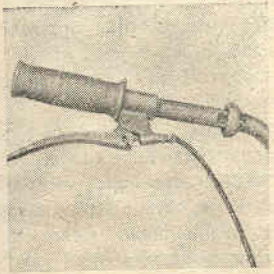
SEKUNDÁRNÍ ŘETĚZ ošetřujeme pravidelně po ujetí 1500 km. Demontovaný řetěz vypereme v petroleji. Po uschnutí vložíme asi na 1 hodinu do mírně nahřátého (≈ 60° C — 80° C) mazacího tuku A 00, vyjmeme, tuk na něm necháme mírně ztuhnout, přebytečný tuk s povrchu setřeme a provedeme montáž řetězu.

Poznámka: u nového mopedu nutno řetěz výše uvedeným postupem namazat a teprv potom zajíždět stroj. Konzervační tuk na novém řetězu nepovažujte za vyhovující mazivo.

SETRVAČNÍKOVÉ MAGNETO — po ujetí 3000 km sejmeme pravé víko motoru a přimažeme několika kapkami aut. oleje PP7 čep vahadla přerušovače. Přimazáváme opatrně, aby olej neodstřikoval na doteky přerušovače. Plsť na nosníku napustíme mazacím tukem AV2.

LANKA BOWDENU spojky, řazení, přední brzdy a plynu mažeme po ujetí 1000 až 1500 km několika kapkami aut. oleje PP7. Toto mazání proveďte minimálně jednou za sezónu.

OTOČNÁ RUKOJEŤ PLYNU A ŘAZENÍ se maže po ujetí 5000 km mazacím tukem A 00 a to po sejmutí rukojeti s řídítek (viz obr. 20). Vyšroubujeme upevňovací zátku povolením šroubku (otvor v rukojeti z PVC) a rukojeť stáhneme.



20

KULIČKY V HLAVĚ ŘÍZENÍ mažeme mazacím tukem AV2 při příležitostné montáži a demontáži, nejméně však po ujetí 8000 km event. jednou za rok.

KULIČKOVÁ LOŽISKA KOL (přední i zadní) mažeme pravidelně po ujetí 8000 km mazacím tukem AV2. Při mazání dbáme důkladné čistoty.

NÁHON RYCHLOMĚRU mažeme několikerým zmáčknutím maznice na tuk. Používáme výhradně mazacího tuku A 00.

Trvanlivost pneumatik závisí na tlaku vzduchu ve vzdušnici s ohledem na zatížení, jemuž je pneumatika vystavena. Všeobecnou zásadou při huštění vzdušnice je, že má být nahuštěna tak, aby zachovávala i při plném zatížení svůj původní tvar. Jízda na podhuštěných pneumatikách způsobuje přelámání kordových vláken v bocích pláště.

Správné nahuštění pneumatik pro jezdce střední váhy:

u předního kola	1,50 atp
u zadního kola	1,80 atp

Netěsnost ventilku zjistíme poodšroubováním čepičky ventilku a navlhčením jeho otvoru (bublina). Tvoří-li se vzduchové bubliny, uniká vzduch ventilkem. V tomto případě utáhneme kuželku ventilku (k tomu slouží čepička ventilku opatřená výřezem). Když tato opatření nestačí, vyšroubujeme kuželku ventilku a nahradíme ji novou. Doporučujeme opatřit si do zásoby 1 až 2 náhradní kuželky ventilku.

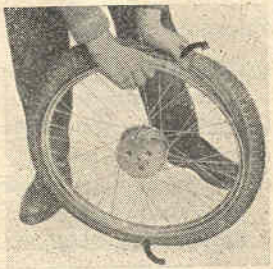
Poškozenou vzdušnici (duši) opravujeme zalepením. Za tím účelem sejmeme plášť s ráfků. Vyšroubujeme kuželku ventilku a vypustíme zbytek vzduchu. Matičku upevňující ventilek k ráfku sešroubujeme. Kolo položíme na okraj pláště v místě protilehlém ventilku, vtlačíme do prohloubeniny ráfku. Pomocí montovacích pák převlékneme plášť přes okraj ráfků (viz obr. 21). Přitom je nutno dbát, aby nebyla neopatrností přiskřípnuta a poškozena vzdušnice.

Když byl plášť po celém obvodě přesunut přes okraj ráfků, zcela vytlačíme ventilek z ráfků a vyjmeme vzdušnici. Po našroubování kuželky do ventilku a mírném nahuštění vzdušnice zjistíme, nejlépe ponořením do vody, ve kterém místě je vzdušnice poškozena. Místo si označíme (třeba inkoustovou tužkou) a vzdušnici osušíme.

Před lepením musíme místo poškození vzdušnice lehce zdrsnit, nejlépe kouskem skelného papíru. Zdrsněné místo potřeme lepidlem na gumu a teprve po uschnutí lepidla přilepíme záplatu, kterou jsme před tím zbavili ochranného polepu. Záplata musí být dobře přitisknuta, zejména na okrajích. Po zalepení vzdušnice celé místo záplaty zaprášíme klouzkem, aby se vzdušnice v místě, kde byla natřena lepidlem, nepřilepila na vnitřní stěnu pláště. Plášť dobře prohlédneme a hřeb, který případně v plášti zůstal, odstraníme kleštěmi.



21



22

Zpětná montáž pneumatiky se provádí takto: vzdušnici částečně nahustíme, vložíme do pláště, který jedním okrajem zůstal v ráfku, provlékneme ventilek otvorem v ráfku a zajistíme matičkou (nedotahovat). Pak přesuneme okraj pláště **nejprve v místě proti ventilku** přes okraj ráfku dovnitř, přidržíme jej v prohloubeném místě ráfku a montážní pákou přesouváme plášť postupně po obou stranách, až dojdeme k ventilku. Tuto práci provádíme opatrně, abychom nepoškodili vzdušnici přiskřípnutím mezi okraj pláště a ráfku.

DEMONTÁŽ A MONTÁŽ PNEUMATIK BEZ POUŽITÍ NÁŘADÍ (obr. 22).

Kromě právě uvedeného způsobu demontáže a montáže pneumatik používají mechanici a zkušení jezdci způsobu dále popsaného, který má tyto výhody:

a) je velmi rychlý
b) nevyžaduje nářadí (montovací páky)
c) vylučuje možnost přiskřípnutí vzdušnice.

Postup demontáže:

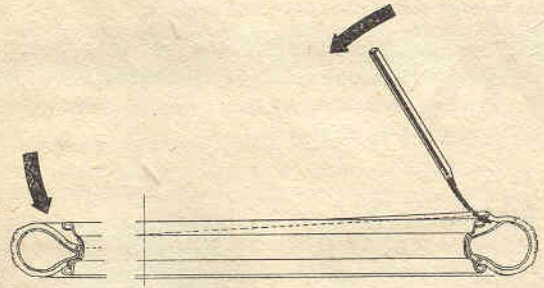
a) vyšroubujeme čepičku ventilku a vroubkovanou matici, čímž unikne zbytek vzduchu ze vzdušnice
b) ventilek zasuneme tlakem palce úplně dovnitř pláště (mimo otvor v ráfku)
c) boky pláště **naproti ventilku** asi v třetině obvodu namačkáme do prohloubení ráfku, čímž se nám plášť u ventilku poněkud oddálí od ráfku
d) kolo postavíme, rukou uchopíme plášť, dlaň pravé ruky opřeme o vnitřní okraj ráfku a plášť přesuneme přes oba okraje ráfku současně.

Poznámka: tato práce vyžaduje trochu obratnosti, kterou lze získat jen několikerým opakováním demontáže.

Postup montáže:

a) vzdušnici nahustíme tak, aby zmizely záhyby
b) plášť navlečeme rukou přes jeden okraj ráfku
c) do pláště vložíme duši, přičemž zastrčíme ventilek do otvoru v ráfku

d) naproti ventilku začínáme stejnoměrně na obě strany zasunovat plášť do ráfku asi do poloviny obvodu. Pak opět naproti ventilku okrajem podrážky zamačkneme plášť do prohloubení ráfku. Stejnoměrným přišlapováním na obou stranách dokončíme nasunutí do ráfku
e) vyrovnáme plášť v ráfku, aby kroužek vylisovaný na boku pláště byl soustředný s okrajem ráfku kola.



32

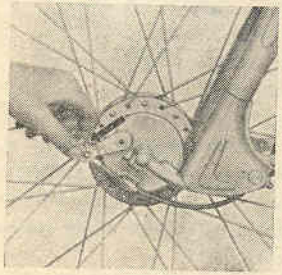
Upozornění: upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzin a prudké slunce. Doporučujeme občas prohlédnout pneumatiky a případně odstranit předměty zaseknuté ve vzorku pláště (ostré kameny, sklo apod.).

Poznámka: střední váha jezdce je ≈ 80 kg.

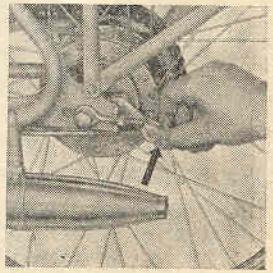
4. SEŘIZOVÁNÍ BRZD

Plnonábojové dvoučelisťové brzdy mopedu STADION S 11 jsou bohatě dimensovány a dobře kryty proti vnikání vody, která by snížila jejich účinnost. Vyžadují jen občasné seřízení, když je obložení čelistí poněkud opotřebováno (páky brzd vykazují delší krok). Na konci páky brzdy má být vůle 1 až 2 cm (platí u přední brzdy). Brzdy seřizujeme otáčením matic, které jsou na povrchu vroubkovány. Po seřízení brzd překontrolujeme kola, která se musí lehce otáčet, a účinnost brzdy (brzdná dráha) na suché tvrdé vozovce.

Pozor: vyvarujte se zkoušení brzd na mokré, měkké, blátivé, písčité, štěrkovité apod. vozovce. Při každém napnutí řetězu (sekundárního) neopomeňme znovu seřídit a přezkoušet zadní brzdu.



24



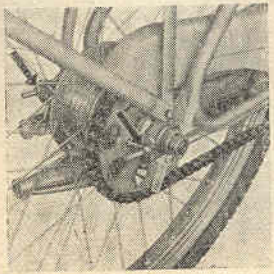
25

5. VYMEZENÍ AXIÁLNÍ VŮLE HŘÍDELE KLIK

Axiální vůle hřídele příšlapu je vymezena podložkami, jde však o to, aby podložky nebyly odstraněny. Bez vymezení vůle je porušen záběr ozubených kol v převodové skříni a zvětšuje se mrtvý krok brzdy (viz odstavec o seřizování brzd).
Po namontování pravé kliky (u řetězu) je třeba posunout hřídel příšlapu zprava doleva, až klika dosedne na pouzdro hřídele, pak vůli vymezíme vhodnými podložkami.

6. NAPÍNÁNÍ ŘETĚZU

Uvolníme osu zadního kola, tj. matici osy (viz obr. 26 bílá šipka shora) a matici pouzdra řetězového kola (viz obr. 26 — šrafovaná šipka zespoda). Pak povolíme matici napínáku řetězu (viz obr. 26 - černé šipky). Osu zadního kola posuneme zprava doleva asi o 1 mm. Seřizovací matice utahováků stejnoměrně utahujeme a kontrolujeme napnutí řetězu. Průhyb řetězu musí být 1 až 1,5 cm ve středu dolní části řetězu. Po seřízení kola „do stopy" utáhneme pečlivě matici pouzdra řetězového kola a nakonec matici osy. Dbáme, aby zadní kolo sledovalo stopu předního. Seřídíme zadní brzdu, neboť po posunutí zadního kola by nám brzda stále přibrzďovala. Napnutí řetězu překontrolujeme po ujetí každých 1000 km.



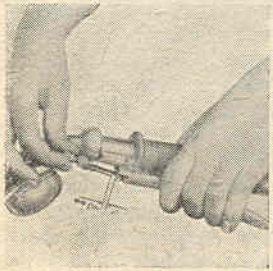
26

7. SPOJKA A JEJÍ SEŘÍZENÍ

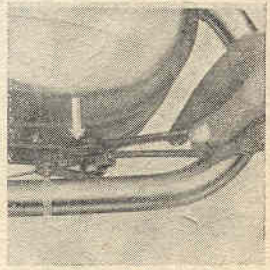
Spojka běží v olejové lázni a nevyžaduje mimo nastavení vůle lanka zádnou údržbu. Páčka spojky musí být vždy volná. Časem se lanko spojky vytáhne a vůle páčky se zvětší. Vymezíme ji po uvolnění pojistné vroubkované matice a otáčením seřizovacího šroubku na řidítkách o 1 až 2 otočení (viz obr. 27). Přezkoušíme vůli ruční spojkové páčky a dotáhneme pojistnou matici seřizovacího šroubku.

Došlo-li k značnému opotřebení lamelového obložení spojky a nastavení vůle seřizovacím šroubkem je nedostatečné, seřídíme spojku zkrácením lanka v páčce na spodku motoru (viz obr. 28 - šrafovaná šipka zespodu). Před zkrácením lanka musí se seřizovací šroubek úplně zašroubovat!

Pozor: seřizování spojky provádíme po naplnění převodové skříně olejem a protočení motoru (viz odstavec „Spouštění motoru", str. 23).



27



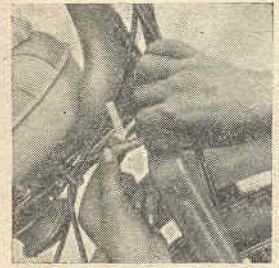
28

8. KONTROLA SEŘÍZENÍ ŘAZENÍ

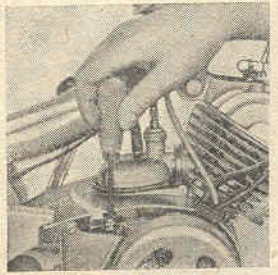
Toto ústrojí bývá někdy zbytečně poškozováno řazením převodů, když motor je v klidu a moped stojí. Při zařazení prvního převodového stupně stačí mírně pohnout mopedem ve směru jízdy, aby ozubená kola do sebe zapadla. Když otáčíme rukojetí řazení násilím, protáhne se lanko řazení, což vyžaduje nové seřízení řazení.

Správná funkce řazení převodových stupňů předpokládá řádně namazané lanko a lanovod. U nového mopedu je řazení nastaveno již při výrobě. Z počátku, než dojde k ustálení délky lanka a bowdenu, je nutno kontrolovat seřízení řazení. Zkrácení lanka řazení se provádí pomocí seřizovacího šroubu s rozpěrkou (viz obr. 29). Na lanovodu řazení u nádrže je seřizovací šroub s rozpěrkou, jímž snadno vymezíme nežádoucí posunutí ozubové spojky. Při seřizování postupujeme takto: otočnou rukojetí zařadíme druhý převodový stupeň.

Není-li ozubová spojka plně v záběru, povolíme pojistnou matici (vlácovou vroubkovanou), zašroubujeme stavěcí šroub (u pravé ruky) o 4 až 6 závitů. Tak se zpravidla zasune spojka plně do záběru. Přeřadíme na chod naprázdno, mírně mopedem pojíždíme.



29



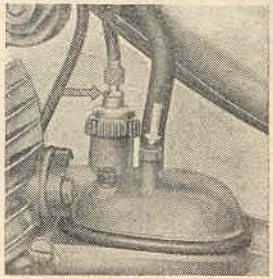
30

8. KONTROLA SEŘÍZENÍ ŘAZENÍ

Při správném seřízení řazení nesmějí zachytávat zuby spojky. Jestliže ozuby zachytávají, zašroubovali jsme stavěcí šroub příliš hluboko, otáčením vlevo jej vrátíme asi o dva závity. U takto seřízeného lanovodu dotáhneme opět matici.
Při větším natažení lanka nutno přestavit hlavičku na dolním konci lanka. Je přístupná po demontáži pravého víka motoru (viz obr. 30). Toto seřízení (zkrácení lanka) je lépe svěřit odborné dílně (servisu). Jiné obsluhy řazení nevyžaduje.
Kontrolu seřízení řazení provádíme nejpozději po ujetí každých 1500 km.

9. KARBURÁTOR JIKOV 2912 M

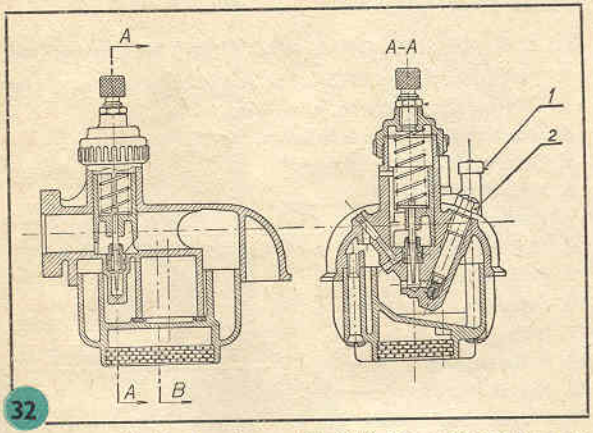
Karburátor je již správně seřízen z továrny. Trysky i šoupátko jsou vhodně voleny vyzkoušením. Není proto třeba žádného seřizování kromě občasného vyčištění. Má-li motor dobře naskočit, musí být především správně seřízen volnoběh! Seřídíme jej zkrácením nebo prodloužením bowdenu plynu pomocí seřizovacího šroubu (viz obr. 31 — šrafovaná šipka).
Karburátor nejlépe vyčistíme, rozebereme-li jej na jednotlivé díly, které omyjeme čistým benzinem.



31

9. KARBURÁTOR JIKOV 2912 M

Veškeré poškozené nebo opotřebované díly nahradíme novými. Po ujetí 5000 km (v prašném ovzduší i dříve) vyčistíme karburátor. Čistič vzduchu s tělesem čističe plovákové komory



32

propereme čistým benzinem. Při čištění šoupátkové komory věnujte zvláštní pozornost sedlu jehlového ventilu (je v přívodu paliva) a odvzdušnění plovákové komory. Odvzdušnění je provedeno vybráním pod přeplavovacím kolíčkem (viz obr. 33 pos. 14). Vyšroubovanou trysku vyčistíme profouknutím ústy po případě hustilkou. (Nikdy ne drátkem nebo špendlíkem!) Před montáží karburátoru (po čištění) neopomeňte vzduchový čistič navlhčit směsí benzinu a motorového oleje v poměru 1:1.

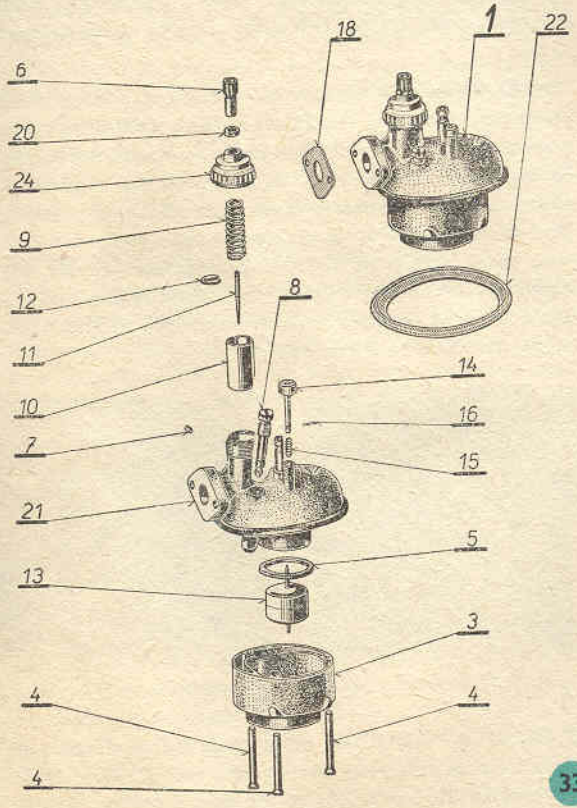
Upozornění: Při montáži karburátoru na motor překontrolujte, zda těsnění je na svém místě a nepoškozeno. Po vyčištění hlavní trysky karburátoru neopomeňte ji dostatečně dotáhnout, aby nedošlo k obohacení směsi (podpouštění v sedle trysky).

U nového motoru JAWA 50 — typ 552 je nutno občas vyčistit vyústění odpadního kanálku benzinu z prostoru pod karburátorem. Tento kanálek vyúsťuje trubičkou na spodku motorové skříně.

DÍLY KARBURÁTORU JIKOV 2912 M (Monoblok)

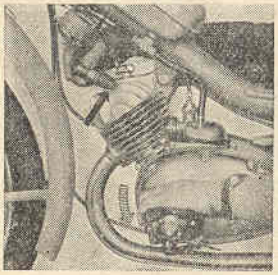
1. Karburátor JIKOV 2912 M s čističem vzduchu ⌀ 35 mm, úplný
3. Těleso čističe vzduchu, kompletní
4. Šroub M 4 × 32,5 s čočkovitou hlavou
5. Těsnění plovákové komory*)
6. Vedení lanka
7. Kolíček
8. Hlavní tryska, průtočnost 45 podle ČSN (podle č. Solex 52)
9. Pružina šoupátka
10. Šoupátko
11. Jehla
12. Pojistka jehly
13. Plovák kompletní
14. Přeplavovací kolíček
15. Pružina
16. Závlačka
18. Těsnění karburátoru
20. Matice vedení lanka
21. Šoupátková komora
22. Podložka karburátoru (dodává se jen u motoru s tlumičem sání.)
24. Víčko šoupátkové komory
25. Těsnění karburátoru, gumové

Poznámka:*) doporučuje se, aby v schránce na nářadí bylo vždy uschováno reservní těsnění plovákové komory!

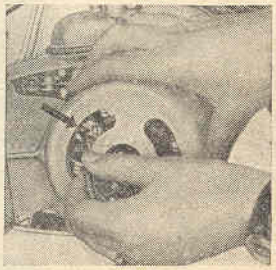


KABELY občas prohlédneme a místo s poškozenou isolací ovineme isolační tkanicí. Poškozená místa by mohla způsobit zkrat.

ZAPALOVACÍ SVÍČKA. Kontrola funkce zapalovací svíčky je patrna z obrázku č. 34. Těleso svíčky položíme na motor (uzemníme), při čemž elektrody svíčky se nesmějí dotýkat žeber hlavy válce. Rukou protočíme motor (viz obr. 34 - šrafovaná šipka). Mezi elektrodami zapalovací svíčky musí přeskočit jasná jiskra. Nepřeskočí-li, překontrolujeme vzdálenost elektrod, event. vzdálenost kontaktů přerušovače (viz obr. 35). Zapalovací svíčku občas vyčistíme, karbon opatrně seškrábeme, případně seřídíme kontakty na 0,4 mm opatrným přihnutím kontaktu na těleso svíčky.



34



35

ELEKTRICKÝ BZUČÁK nepotřebuje žádnou údržbu, při čištění musíme dbát na to, aby do něho nevnikla voda. Intensita a výška tónu se nastavuje stavěcím šroubkem na čele bzučáku.

10. ÚDRŽBA ELEKTRICKÉHO ZAŘÍZENÍ

SETRVAČNÍKOVÉ MAGNETO. Po ujetí **3000 km** překontrolujeme, případně seřídíme vzdálenost doteku přerušovače a nastavíme předstih, event. vyčistíme doteky. (Vzdálenost doteku přerušovače 0,4 mm.) Tuto vzdálenost kontrolujeme měrkou dodávanou v nářadí. Plíšek nesmí projít. Nemají-li doteky předepsanou vzdálenost, povolíme upevňovací šroubek a nastavíme správnou vzdálenost pootočením nosníku pevného bodu. Pak opět upevňovací šroubek dotáhneme.

Postup při seřízení předstihu zapalování:

otáčíme klikovým hřídelem (setrvačníkem), až píst dosáhne horní úvratě. Překontrolujeme měrkou správnou vzdálenost doteku přerušovače (0,4 mm), případně ji nastavíme. Pootočíme klikovým hřídelem zpět (proti normálnímu směru otáčení motoru) až doteky se přiblíží k sobě a vložíme mezi ně proužek cigaretového papíru. Zvolna otáčíme klikovým hřídelem v normálním směru otáčení motoru, až se počnou doteky oddalovat a papírek prochází suvně mezi doteky. V tomto okamžiku má být píst 2,8 až 3,1 mm před horní úvratí. Píst v horní úvrati změříme tyčinkou nebo hloubkoměrem otvorem pro zapalovací svíčku. Není-li předstih v předepsaných hodnotách, musíme jej znovu nastavit. Povolíme dva šrouby upevňující desku statoru magneta ke stěně motorové skříně, pootočíme statorem do správné polohy a znovu kontrolujeme předstih; jsou-li hodnoty správné, silně dotáhneme upevňovací šrouby desky statoru.

Upozornění:

Doporučujeme, aby seřizování předstihu a odtrhu prováděla odborná dílna (servis).

11. DEKARBONISACE

Po ujetí asi **5000 km** doporučujeme provést dekarbonisaci. Usazené zbytky spálené směsi (karbonu) snižují výkon motoru a způsobují přílišné zahřívání. Karbon usazený na horní části pístu v hlavě válce a ve výfukových kanálech odstraníme opatrným odškrabáním. Současně odstraníme karbon z drážek pístních kroužků. (Nejlépe starým rozlomeným kroužkem.) Při opětovném nasazení dejte kroužky do týchž drážek, kde byly před sejmutím. Po odškrabání karbonu dotyčné části vyleštíme, před montáží omyjeme v čistém benzinu nebo petroleji.

Tlumič výfuku vyčistíme takto: ze zadního konce tlumiče vyšroubujeme šroubek a vysuneme tlumicí vložku. Vložku důkladně očistíme drátěným kartáčem, případně dříve vypálíme. Karbon na vnitřní straně pláště tlumiče odškrabeme patřičně ohnutým drátem. Po opětném nasazení vložky neopomeňte našroubovat pojistný šroubek.

12. SEŘÍZENÍ HLAVOVÉHO SLOŽENÍ

Hlavové složení (řízení) má stavitelná kuličková ložiska. Před sestavou (montáží) jsou pečlivě namazána. Rozebírání doporučujeme jen při generální opravě. Po vyprání věnečku s kuličkami mažeme opět mazacím tukem AV2.

Hlavovému složení jako důležitému ústrojí vozidla je třeba věnovat zvýšenou pozornost. Jakmile zjistíme v ložiskách řízení vůli, musíme ji ihned vymezit dotažením kroužků (kuželů). (Viz obr. 36.)

Při seřízení postupujeme takto:

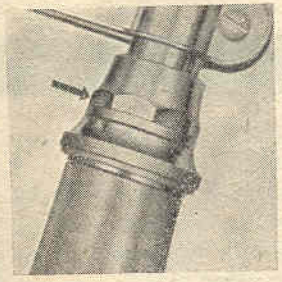
a) povolte závěrnou šestihrannou matici hlavového složení, nadzvedněte pojistnou podložku;

12. SEŘÍZENÍ HLAVOVÉHO SLOŽENÍ

b) horní kužel řízení (vroubkovaný) lze volně otáčet a tím vymezit hlavové složení;

c) dbejte, aby se vidlice lehce otáčela (počítejte s tím, že utažením závěrné matice se chod řízení o něco ztíží);

d) dotáhněte závěrnou matici a znovu kontrolujte chod vidlice. (Matice je na obr. 36 označena šipkou.) Je-li třeba, horní kužel opět trochu povolte. K dotažení se nejlépe hodí klíč dlouhý cca 20 cm. Při dotažení závěrné matice (otvor klíče 32) dbejte, aby se přitom horní kužel řízení (vroubkovaný nebo s dvěma zářezy) nepootočil.



36

Jen s dobře seřízeným hlavovým složením je jízda úplně spolehlivá.

Při uvolněném řízení se vyrovnávají nárazy způsobené nerovností vozovky až v hlavovém složení; poznáte to podle **tvrdého klepání.** Při takto uvolněném uložení řízení může dojít k poruše některého z hlavních dílců.

13. SEŘÍZENÍ LOŽISEK NÁBOJE KOL

Náboje kol (přední i zadní) mají po dvou jednořadových kuličkových ložiskách č. 6000, ∅ 26/10 × 8 (což umožňuje vzájemnou výměnu kol). Zadní řetězové kolo (rozeta) má jedno kuličkové ložisko č. 6202. Všechna kuličková ložiska jsou pečlivě utěsněna, takže mazivo nemůže unikat, nečistota

13. SEŘÍZENÍ LOŽISEK NÁBOJE KOL

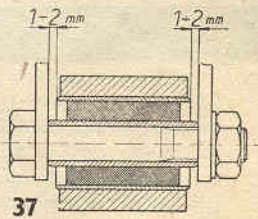
a vlhkost neproniknou do ložisek. Ložiska mají dlouhou životnost. Rozebírání nábojů kol se doporučuje jen při generální opravě. Všechny části ložisek nutno pečlivě vyprat v benzinu. Po vyprání namažeme kuličková ložiska novým mazacím tukem AV2, případně opatříme novým těsněním. **Neopomeňte ložiska mazat po ujetí každých 8000 km, nejméně však jednou za rok.** Ložiska plníme do 1/3 až 1/2 ložiskové komory. Nepřeplňovat! Přeplněná ložiska hřejí a tuk může vytékat!

14. DEMONTÁŽ A MONTÁŽ MOTORU DO RÁMU

Odpojíme: hadičku přívodu paliva, bowden plynu, dekompresoru, spojky a řazení, kabel světla.

Demontujeme: táhlo zadní brzdy, kryt řetězu, řetěz. Povolíme matice čepu silentbloků (3 ks). Vytáhneme čep hlavového silentbloku, jeden z čepů silentbloku u skříně motoru a pak poslední, třetí čep, čímž je motor vyjmut z rámu.

Montáž motoru do rámu: postupujeme opačným způsobem. Přitom věnujte zvýšenou pozornost uložení silentbloku. Správné uložení viz obr. 37. Vnější kovové pouzdro silentbloku musí mít vždy vůli 1 až 2 mm po každé straně mezi záchytem rámu. V případě, že tato vůle je nedostatečná, pomůžeme si vložením podložek na čep silentbloku, čímž vytvoříme požadovanou vůli.



37

15. TABULKA BĚŽNÝCH PRACÍ ÚDRŽBY PŘI ZAJÍŽDĚNÍ

Po ujetí km	Popis práce údržby	Strana
0	Při přebírání nového stroje:	
	a) překontrolujte úplnost nářadí	66
	b) překontrojute hladinu oleje v převodové skříni (event. doplňte olej)	20, 29, 32
	c) překontrolujte nastavení brzd	38, 39
	d) překontrolujte dotažení všech matic	21
	e) překontrolujte tlak pneumatik	22, 34
	f) překontrolujte funkci spojky a řazení rychlostí	40 ÷ 42
	g) promažte sekundární řetěz	32
250	Poprvé dotáhnout matice hlavy válce, karburátoru, tlumiče a hlavové složení řízení	63 20, 43 48, 49
300	Zkontrolovat vzdálenost elektrod svíčky (0,4 mm)	46

STADION

15. TABULKA BĚŽNÝCH PRACÍ ÚDRŽBY PŘI ZAJÍŽDĚNÍ

Po ujetí km	Popis práce údržby	Strana
500	Poprvé vyměnit olej v převodové skříni a propláchnout proplachovacím olejem	21, 30, 32
	Dotáhnout všechny šrouby a matice	20, 48
	Promazat čepy předního pérování	30, 31
	Vyzkoušet spojku, event. seřídit	40
	Čistič vzduchu vyčistit a naolejovat	43
	Vyzkoušet světla	18, 46
600	Vyzkoušet brzdy event. seřídit	38, 39
	Vyzkoušet řazení rychlostí event. seřídit	41, 42
	Vyčistit řetěz, namazat, event. napnout	32, 39
	Namazat bowdeny	30, 33
	Vyzkoušet zapalování (odtrh přerušovače a předzápal)	46, 47
	Dotáhnout hlavové složení	48, 49
1200	Kontrolovat výšku hladiny oleje v převodové skříni	20, 29, 32
	Vyzkoušet spojku event. seřídit	40
	Přezkoušet a seřídit brzdy	38, 39
	Přezkoušet a podle potřeby seřídit řazení	41, 42

STADION

15. TABULKA BĚŽNÝCH PRACÍ ÚDRŽBY PŘI ZAJÍŽDĚNÍ

Po ujetí km	Popis práce údržby	Strana
1200	Kontrolovat napnutí řetězu (1,0÷1,5 cm), řetěz čistit a namazat	30, 39, 58 32
	Čistit čistič vzduchu karburátoru	43
	Čistit sítko u kohoutu přívodu paliva	22
	Vyzkoušet zapalování (odtrh přerušovače a předzápal)	46, 47
	Namazat bowdeny	30, 33
	Vyzkoušet brzdy event. seřídit	38, 39
	Vyzkoušet světla a bzučák	18, 46, 59
	Dotáhnout šrouby a matice	20
	Namazat rukojeť řazení a rukojeť plynu, kloub sedla a šlapátka	30, 33
1500	Vyměnit olej v převodové skříni a propláchnout (druhá výměna)	21, 29, 32
	Dotáhnout hlavové složení	49

STADION

Poznámka: tyto údržbářské práce platí pro záběh nového stroje !

16. TABULKA BĚŽNÝCH PRACÍ ÚDRŽBY PO ZAJETÍ STROJE

Vždy po ujetí km	Popis práce — údržba	Strana
500	Dotáhnout všechny šrouby a matice	20, 49
	Vyzkoušet spojku, event. seřídit	40
	Mazat čepy předního pérování	30, 31
800	Čistič vzduchu vyčistit a naolejovat	43
	Vyčistit kanálek odpadu přetekléhо palivy z jímky karburátoru	44
	Dotáhnout hlavové složení	49
1000	Vyzkoušet světla	18, 46, 59
1500	Vyčistit svíčku	46
	Přezkoušet stav oleje v převodové skříni	11, 29 ÷ 32
	Vyčistit karburátor a síto v benzinovém kohoutu	42, 43
	Vyzkoušet brzdy, event. seřídit	38, 39
	Vyzkoušet řazení, event. seřídit	41, 42
	Vyzkoušet spojku, event. seřídit	40
	Vyčistit a namazat sekundární řetěz, event. napnout	32, 39, 58

SERVICE STADION

16. TABULKA BĚŽNÝCH PRACÍ ÚDRŽBY PO ZAJETÍ STROJE

Vždy po ujetí km	Popis práce — údržba	Strana
3000*)	Dotáhnout všechny šrouby a matky včetně hlavového složení	20, 49
	Vyzkoušet zapalování (odtrh přerušovače a předstihu)	46, 47
	Namazat čep vahadla přerušovače	30
	Namazat plst přerušovače	33
	Namazat náhon rychloměru	30, 33
	Dekarbonisovat válec, píst a výfuk (výfukový a sací kanál)	48
5000*)	Vyměnit olej v převodové skříni a propláchnout	29 ÷ 32
	Namazat otočné rukojeti	30, 33
	Namazat lanka bowdenu	33
	Namazat kliče brzd	30
	Namazat čep stojánku	30
	Vyměnit přední kolo za zadní (s pneumatikou)	56 ÷ 58
	Vyčistit karburátor	42, 43
8000*)	Vyčistit a namazat ložiska řízení	30, 33, 48
	Namazat ložiska kol	30, 33, 50

*) označené práce je nutno provádět alespoň **jednou do roka.**

III. MONTÁŽ A DEMONTÁŽ BEZ SPECIÁLNÍHO NÁŘADÍ

1. VYJMUTÍ PŘEDNÍHO KOLA

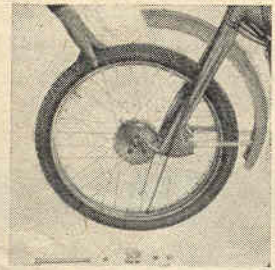
Uvolníme lanovod brzdy, odšroubujeme matici osy a sejmeme pérovou podložku. Povolíme stahovací šrouby na obou kyvných ramenech přední vidlice. Osu vysuneme zleva doprava (ve směru jízdy) a kolo vyjmeme.

Z vyjmutého kola sejmeme z levé strany brzdového bubnu převodovou skříňku náhonu rychloměru a z pravé strany vyjmeme víko s čelistmi a distanční vložkou. Při montáži nasuneme na levou stranu brzdového bubnu převodovou skříňku rychoměru, na pravou stranu víko s brzdovými čelistmi. Při zasouvání osy neopomeňte vložit distanční vložku mezi pravé kyvné raménko a víko s čelistmi. (Viz obr. 38.) Po zasunutí osy (neopomenout!) navléknout pérové podložky a po nasazení matice (lehce dotočené) propérujeme několikrát přední kyvnou vidlici. Pak teprve matici řádně dotáhneme a pravou i levou koncovku kyvných ramének stáhneme šroubkem. Ještě jednou překontrolujeme pérování. Upevníme bowden a seřídíme brzdu tak, aby se kolo volně otáčelo.

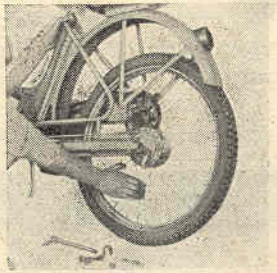
Důležité: neopomeňte, že záchyt brzdy musí pevně sedět ve vodítku pravého kyvného ramene.

Odšroubujeme matici táhla brzdy. Povolíme matici osy zadního kola (na pravé straně) a sejmeme pérovou podložku, uvolníme osu vytažením na levou stranu. Na levé straně vyjmeme záchyt reakce brzdy.

Vysuneme kolo čepů unašeče (řetězové kolo) a po nachýlení můžeme kolo vyjmout (viz obr. 39). Řetězové kolo s řetězem zůstává upevněno na pravé koncovce rámu. Při montáži neopomenout po zasunutí osy navléknout pérovou podložku. Našroubujeme matici (po případě napneme řetěz), překontrolujeme stopu kol a silně dotáhneme matici. Upevníme táhlo brzdy a seřídíme brzdu tak, aby se kolo volně otáčelo.



38

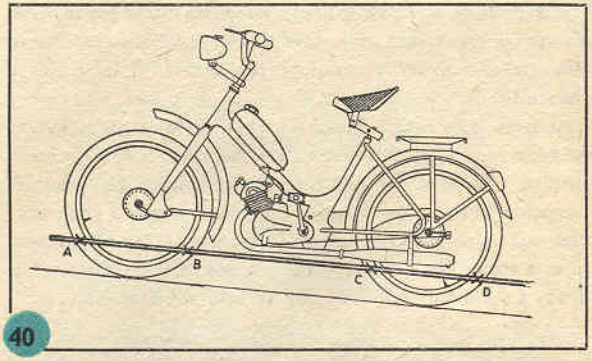


39

3. STOPA KOL

O dodržení stopy předního i zadního kola se přesvědčíme rovnou **tyčkou** nebo napjatým provázkem. Přední kolo musí být přesně souběžné s osou rámu. Na stranu pneumatiky

3. STOPA KOL



40

přiložte tyčku nebo napjatý provázek přesahující pneumatiku zadního kola. Zadní kolo pak nastavte tak, aby obě hrany pláště ležely na tyčce nebo provázku jako u prvního kola. (Viz obr. 40 a článek o napínání řetězu — str. 39.)

4. SEJMUTÍ KRYTU A ŘETĚZU

Při sejmutí krytu řetězu uvolníme šroubek ve středu krytu a šroubek u vzpěry blatníku, sejmeme pravý kryt bloku motoru. Kryt řetězu vhodně natočíme a vysuneme z horní polohy, pak povytáhneme dopředu.

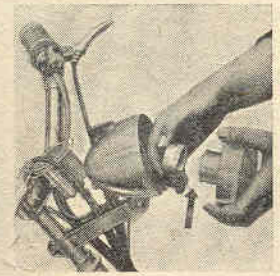
Spojovací článek řetězu natočíme na zadní řetězové kolo, kleštěmi nebo šroubovákem uvolníme pojistku, vyjmeme spojovací článek a řetěz vytáhneme. Při montáži postupujeme opačným způsobem. Rozříznutá část spojky musí směřovat dozadu ve směru pohybu řetězu.

5. DEMONTÁŽ SVĚTLOMETU A VÝMĚNA ŽÁROVKY

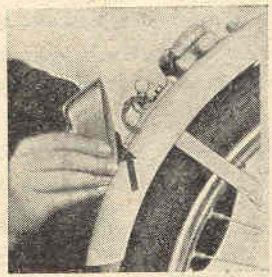
Rámeček světlometu s parabolou vyjmeme po stlačení kolíčku pojistky na dolní části objímky. Výměna žárovky světlometu je velmi snadná a je patrná z obr. 41.

Pozor! Při pohledu shora na žárovku v provozní poloze musí být obě vlákna vidět.

Výměna žárovky **koncového světla** se provádí jak patrno z obr. 42. Po uvolnění šroubku v horní části krytu z PVC oddálíme celý kryt v horní části o 1 cm a posuneme směrem dolů, čímž vyskočí spodní část krytu ze záchytu. Při montáži krytu koncového světla postupujeme opačně. Neopomeňte zasunout spodní část víka do záchytu. (Viz obr. 42-černá šipka.)



41



42

6. SEŘÍZENÍ ŘÍDÍTEK

a) Uvolníme šestihrannou hlavici vřetena řídítek (povolíme o dvě otáčky) a uhodíme do ni dřevěným předmětem.

6. SEŘÍZENÍ ŘÍDÍTEK

b) Přidržíme přední kolo a řídítky můžeme otáčet, přičemž je podle potřeby vysunujeme neb zasunujeme.

c) Neopomeňme utáhnout hlavici vřetena řídítek.

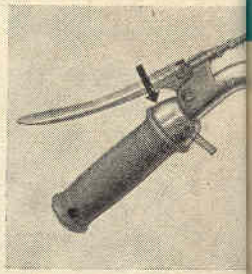
7. DEMONTÁŽ A MONTÁŽ OTOČNÉ RUKOJETI PLYNU A ŘAZENÍ

A. Demontáž

a) otáčíme rukojetí z umělé hmoty až otvor odkryje zapuštěný šroub,

b) zapuštěný šroub vyšroubujeme, vytáhneme zátku z konce rukojeti,

c) stáhneme rukojeť (viz obr. 20, str. 33).



43

B. Montáž

Při montáži postupujeme opačně. Po namontování zkontrolujeme správný chod rukojeti. Tuhost otáčení u plynové rukojeti seřídíme malým šroubkem M 6 (první šroubek od objímky) v kroužku páky plynu.

Při výměně starého vadného bowdenu plynu musíme ještě druhý konec lanka uvolnit (viz obr. 14) a při výměně bowdenu řazení (viz obr. 30).

8. SEJMUTÍ SEDLA

a) Povolíme matici šroubu (otvor klíče 14),

b) sedlo tahem směrem nahoru vytáhneme.

Výška sedla se nastaví podle velikosti jezdce. Odpružení sedla je možno seřídit pomocí matice na konci ocelových válcových pružin (viz obr. 7 — černá šipka). Po nastavení měkkosti pružení zajistíme matici kontramatkou.

9. SEJMUTÍ KARBURÁTORU

a) Zavřeme palivový kohout,

b) odpojíme přívod paliva u víka karburátoru,

c) povolíme matičky zavrtaných šroubů příruby karburátoru,

d) povolíme víčko šoupátkové komory (prsty),

e) karburátor vyvlékneme ze svorníku šroubů.

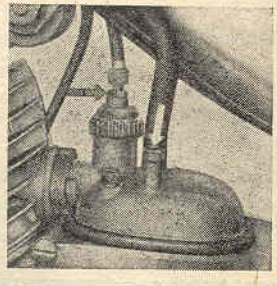
Při montáži postupujeme opačně.

10. SEŘÍZENÍ LANKA KE KARBURÁTORU

Časem se zvětší vůle na otočné rukojeti plynu, což má vliv na seřízení otáček motoru pro běh naprázdno (volnoběh), provozní a maximální výkon motoru.

10. SEŘÍZENÍ LANKA KE KARBURÁTORU

Vůle vzhledem k bowdenové spirále má být asi 2 mm. Seřízení proveďte stavěcím šroubkem na víčku šoupátkové komory (viz obr. 45, posice 6). Nastavenou polohu zajistíme přitažením matky vedení lanka (obr. 44 - šrafovaná vodorovná šipka).



44

11. A. DEMONTÁŽ HLAVY A VÁLCE

a) Odpojíme kabel zapalovací svíčky, tlumič výfuku a lanko dekompresoru,
b) odpojíme elektrický bzučák,
c) vyšroubujeme čtyři matice hlavy válce,
d) uvolníme šroub silentbloku na hlavě válce,
e) sejmeme hlavu válce,
f) odpojíme karburátor,
g) posuneme píst do dolní úvrati a vysuneme váles s těsněním,
h) otvor v klikové skříni přikryjeme čistou tkaninou, aby nám nevnikla nečistota do klikové skříně.

11. B. MONTÁŽ HLAVY A VÁLCE

a) Sejmeme tkaninu s otvoru klikové skříně a vložíme nové těsnění pod válec,

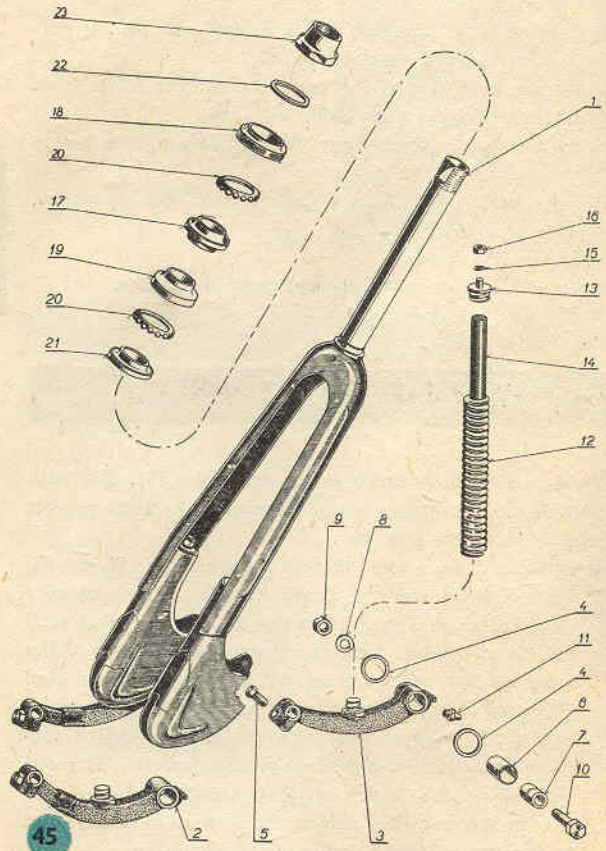
11. B. MONTÁŽ HLAVY A VÁLCE

b) vsuneme válec, při čemž dbáme na správnou polohu pístních kroužků (viz článek 12, str. 65),
c) vložíme nové těsnění pod hlavu a nasuneme hlavu válce,
d) dotáhneme čtyři matice (otvor klíče 10),
e) dotáhneme silentblok hlavy válce a namontujeme karburátor,
f) zapojíme kabel svíčky a připojíme lanko dekompresoru,
g) připevníme bzučák,
h) připevníme výfuk,
i) po zahřátí motoru dotáhneme šrouby hlavy válce.

12. VÝMĚNA PÍSTNÍCH KROUŽKŮ

Výměnu pístních kroužků svěřte odborné dílně. Zručnější majitelé mopedů mohou si výměnu pístních kroužků provést sami podle tohoto postupu:

a) sejmeme hlavu a válec motoru podle odstavce 11, str. 62,
b) zjistíme šířku spáry v zámku kroužku. Pístní kroužky vyměňujeme, je-li jejich spára (tak zv. vůle v zámku) větší než 0,6 až 0,8 mm. Správná šířka spáry je 0,2 mm. Šířku spáry zjistíme, vložíme-li sejmutý kroužek do horní části válce (asi 10 mm hluboko). Kroužky nejlépe sejmeme použitím tří slabých ocelových pásků. Jeden plíšek vsuneme uprostřed a dva u konců pístních kroužků. Stejného způsobu používáme pro navlékání kroužků, přičemž musíme dbát na správnou polohu zámků všech kroužků, která je vymezena kolíčky v drážce pístního kroužku.



45

Demontáž a montáž kyvné přední vidlice svěřte odbornému servisu. Na zvláštní přání může odborná dílna přizpůsobit přední pérování kola podle váhy jezdce. Úprava spočívá v tom, že se délka gumového dorazu (viz obr. 48, pos. 14) zkrátí podle potřeby v rozmezí od 125 do 115 mm. Míru 115 mm nutno u těžkého jezdce bezpodmínečně dodržet, jinak by měla kyvná vidlice tvrdý doraz (dosed). Maximální kyvný zdvih vidlice je 65 mm.

Seznam součástí přední vidlice — viz obr. 45.

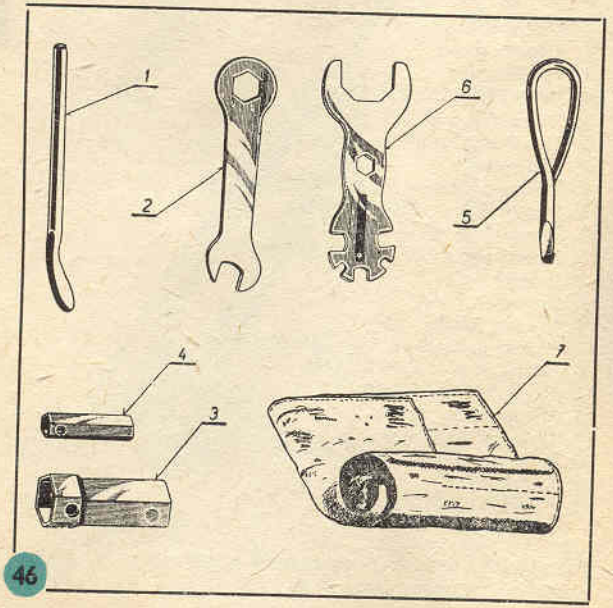
1. Přední vidlice
2. Vahadlo pravé
3. Vahadlo levé
4. Pístěný kroužek 21 × 26 × 2
5. Šroub M 8 × 15
6. Pouzdro vahadla
7. Čep vahadla
8. Pérová podložka ⌀ 8,2 — ČSN 02 1740
9. Matice M 8 — ČSN 02 1401
10. Šroub M 8 × 40 — ČSN 1101
11. Mazací zátka M 5 — ČSN 02 7462*)
12. Pružina
13. Koncovka horní
14. Pryžová vložka ⌀ 14
15. Pérová podložka 6,1 — ČSN 02 1740
16. Matice M 6 — ČSN 02 1401
17. Horní kužel
18. Horní miska
19. Dolní miska
20. Kuličkový věneček
21. Dolní kužel
22. Pojistná podložka

Poznámka: u součásti označené*) přejdeme po spotřebování zásob na mazací zátku M 6.

14. NÁŘADÍ

Pro **běžné údržbářské** práce vystačíte s tímto nářadím:

1. montážní páka
2. klíč lisovaný 14/17
3. trubkový klíč 21/22
4. trubkový klíč 10
5. šroubovák
6. jednotný klíč s měrkou na kontakty
7. obal na nářadí



46

IV. TABULKA PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky poruchy		Zjištěná porucha	Odstranění
Motor nelze roztočit nebo se zastaví			
	Karburátor nelze přeplavit	V nádrži není palivo	Nádrž naplnit
		Palivový kohout je uzavřen nebo nedostatečně otevřen	Kohout otevřít
		Ucpaný čistič paliva nad kohoutem	Kohout vyšroubovat a čistič vyčistit
		Ucpané potrubí přívodu paliva	Přívod paliva vyčistit
		Ucpaný otvor ve víčku plnicího otvoru benzinové nádržky	Vzdušný otvor ve víčku vyčistit
	Karburátor lze přeplavit	Ucpaná tryska karburátoru	Vyčistit trysku
		Nečistota nebo voda v karburátoru	Karburátor vyčistit
		Přeplavování karburátoru	Jehlový ventil netěsní nebo plovák je poškozený
	Na konci kabelu je jiskra	Zaolejovaná svíčka (karbon nebo můstek)	Vyčistit neb vyměnit, kontrolovat vzdálenost elektrod

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění
Motor nelze roztočit neb se zastaví		
Karburátor lze přeplavit		
Na konci kabelu není jiskra	Porušená zapalovací svíčka	Vyměnit
	Poškozený nebo uvolněný kabel zapalování	Dát opravit kabel (odbornou dílnou)
	Znečištěný přerušovač	Vyčistit, kontr. vzdálenost kontaktů
	Vadný kondensátor	Vyměnit
Motor nemá kompresi	Těsnění pod svíčkou propouští	Těsnění nahradit novým
	Těsnění pod hlavou propouští	Těsnění nahradit novým
	Zlomený pístní kroužek nebo zapečený	Sejmout kroužek pístu a nahradit novým
Motor běží nepravidelně a zastavuje se	Nedostatek paliva	Doplnit
	Přívod paliva částečně ucpán	Vyčistit
	Karburátor znečištěn	Vyčistit
	Vadná svíčka	Vyměnit
	Uvolněný kabel zapalování	Upevnit kabel v botce

Motor běží nepravidelně a zastavuje se	Znečištěný přerušovač	Vyčistit kontakty a seřídit vzdálenost (0,4 mm)
	Uvolněný kondensátor	Upevnit
	Vadný kondensátor	Vyměnit
	Chudá směs	Vyčistit trysku, karburátor seřídit
	Voda nebo olej v karburátoru	Karburátor vyčistit
Motor vynechává (pracuje ve čtyřtaktech)	Velká tryska	Vyměnit za trysku 45 podle ČSN 30 2402 (52 podle čísla Solex)
	Poškozený plovák	Vyměnit za nový
	Opotřebovaná jehla a ventil plováku	Demontovat komoru, vyčistit karburátor, uvolnit jehlu
	Nedodržený poměr palivové směsi	Řídit se návodem
	Zaolejovaná a zanesená svíčka	Svíčku vyčistit nebo vyměnit, kontrolovat vzdálenost elektrod, použít svíčky správné tepelné hodnoty
	Zanesený čistič vzduchu	Vyčistit

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění
Motor nemá dostatečný výkon	Motor není zaběhnut (přehřívá se)	Nechat vychladnout a opatrně jej zabíhat
	Zanesený čistič vzduchu	Demontovat karburátor a vyčistit čistič
	Neseřízený karburátor	Seřídit trysku a lanko běhu naprázdno
	Chudá směs v karburátoru	Použít trysky 45 podle ČSN (52 podle čísla Solex)
	Špatné těsnění mezi karburátorem a válcem	Dotáhnout přírubu karburátoru neb těsnění vyměnit
	Motor nasává falešný vzduch	Poloviny skříně oddělit, dotykové plochy vyčistit, nanést těsnicí hmotu a pevně smontovat (oprava v odborné dílně)
	Vadné těsnění pod hlavou	Vyměnit
	Nesprávný předstih	Seřídit
	Mnoho karbonu ve válci a výfuku	Dekarbonisovat

Motor nemá dostatečný výkon	Opotřebovaný vnitřek válce a opotřebovaný píst	Nový výbrus válce, nový píst a kroužky, zjistit opotřebení pístního ložiska atd. (odborná dílna)
	Vadná svíčka	Svíčku vyměnit
	Brzdové čelisti dřou o bubny	Seřídit brzdy
Motor střílí do karburátoru	Motor má pozdní zápal	Seřídit
	Vadná svíčka	Vyčistit, seřídit neb vyměnit
	Svíčka má nízkou tepelnou hodnotu	Použít předepsané svíčky
	Nedostatek paliva	Seřídit karburátor
Motor se přehřívá	Složení pohonné směsi nebo použitý olej je nevhodný	Řídit se pokyny výrobce
	Zanesená palivová tryska	Vyčistit
	Pozdní zápal	Seřídit zapalování
	Rychlá jízda na první rychlostní stupeň	Včas řadit druhý rychlostní stupeň
	Výfuk zanesen	Vyčistit (dekarbonisovat)
	Chladicí žebra hlavy a válce motoru jsou znečištěny	Vyčistit

IV. TABULKA PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky poruchy	Zjištěná porucha	Odstranění
Velká spotřeba paliva	Poškozený přívod paliva, uvolněné přípojky, netěsná nádrž paliva a netěsný karburátor	Opravit, karburátor vyčistit, prohlednout a vadné součásti vyměnit
	Velká tryska	Vyměnit za trysku 45 podle ČSN (52 podle Solexe)
	Karburátor není seřízen	Seřídit trysku a běh naprázdno
	Výfuk ucpán	Vyčistit (dekarbonisovat)
	Poškozené těsnění u hlavy válce, příruby válce nebo příruby karburátoru	Vyměnit za nové
	Svíčka má nízkou tepelnou hodnotu	Použít svíčky s vyšší tepelnou hodnotou
	Zanesený čistič vzduchu	Vyčistit

V. TŘINÁCT DOBRÝCH RAD PRO MAJITELE MOPEDŮ

Jestliže si dobře pročtete uvedené rady a budete se jimi řídit, poskytne Vám moped STADION S 11 nezkalenou radost.

1 Dodržujte pečlivě všechny pokyny uvedené v této příručce.

2 Dbejte, aby při plnění nádrže palivo nepřetékalo na smaltované plochy. Směšovací poměr paliva a oleje dodržujte.

3 Neměňte seřízení karburátoru (hlavní tryska 45 dle ČSN, 52 dle Solexe). Menší tryska způsobuje přehřívání motoru a pokles výkonu, větší tryska dává bohatou směs, zvyšuje spotřebu paliva, zakarbonovává svíčku a snižuje výkon motoru. Při znečištění palivového kohoutu dostává motor málo paliva, běží nepravidelně, silně se zahřívá.
Trysku silně dotáhněte, aby se zabránilo podpouštění paliva v jejím sedle a tím tvoření bohaté směsi. Sítko kohoutu a čistič vzduchu pravidelně čistěte.

4 Kontrolujte pravidelně předstih. Zanedbáte-li toto přezkoušení, pak se může předstih v důsledku opotřebení dotyku přerušovače změnit. Motor se pak přehřívá a výkon klesá.

5 Zapalovací svíčku pravidelně čistěte, nejméně každých 1500 km (resp. jedenkrát měsíčně).
Jestliže není svíčka dokonale čistá, pak se zbytečně zlobíte se špatným spouštěním motoru, nepravidelným během a nedostatečným výkonem motoru (odtrh svíčky má být 0,4 mm).

6 Kontrolujte tlak vzduchu ve vzdušnicích. Pláště mají být vždy dobře nahuštěny. Jezdíte-li s podhuštěnými plášti, guma i plátno se lámou a plášť se v krátké době zničí. Věnujte proto zvláštní pozornost tlaku vzduchu v pneumatikách (přední kolo 1,50 atp, zadní kolo 1,80 atp).

Zbytečně a prudce nebrzděte. Po 5000 km vyměňte přední kolo za zadní a opačně.

7 Vroubkovanou matici ventilku dobře dotáhněte. Matice musí těsně ležet na ráfku; jestliže je matka volná, vzniká nebezpečí, že se vzdušnice posune, ventilek utrhne a tím se vzdušnice zničí.

8 Výfuková roura nesmí být modrá. Modrá výfuková roura znamená, že motor má pozdní (malý) předstih nebo chudou směs. Motor se přitom neúměrně přehřívá a následek je špatný výkon a velká spotřeba paliva. Kontrolujte zapalování, karburátor a palivový čistič.

9 Odcházíte-li od mopedu, zasuňte druhou rychlost a nechte páčku spojky nezmáčknutou. Jinak jsou pružiny u spojky a řazení zbytečně namáhány.

10 Při delším opuštění mopedu uzavřete kohout benzinu a nechte doběhnout motor až do spotřebování paliva v karburátoru.

Jestliže zůstane benzinový kohout otevřen a karburátor naplněn, vypařuje se palivo z karburátoru, zatím co olej tam zůstává.

Při spouštění motoru se dostává do válce směs bohatá na olej, takže motor špatně naskočí, poněvadž se svíčka zaolejuje.

11 Při přeřazování převodu na druhou rychlost uzavřete plyn. Stiskněte spojku, otočte rukojetí na doraz druhé rychlosti a s citem spouštějte spojku. Neuberete-li plyn po zmáčknutí spojky, roztočí se motor na vysoké otáčky, což škodí dílcům řazení, spojce atd.
Nedržte zmačknutou páčku spojky při jízdě! Držíte-li ruku na páčce spojky při jízdě, může docházet k dotyku páčky spojky na tlačný palec a vzniká nutnost předčasného seřízení vůle spojky.

12 Předepsané údržbářské práce přesně dodržujte! Uchráníte se tím škody. Garanční nároky můžeme přiznat jen tehdy, jestliže byly uvedené práce po předepsaném počtu km odborně provedeny.

13 Údržbářské práce provádějte pravidelně! Údržbářské práce uvedené v tabulkách na straně 51 až 55 nutno provádět pravidelně po předepsaném počtu km a Váš moped STADION S 11 bude pak vždy připraven Vám dobře sloužit.

Středočeský kraj — Praha	Praha 1, nám. Republiky (nouz. stavba)	tel. 65878
	Praha 7, tř. Obránců míru 20	tel. 74828
	Praha 10, Strašnice, Černokostelecká č. 103	tel. 921542
	Praha 16, Plzeňská 50	tel. 42737
	Okresní prodejny: Benešov, Beroun, Brandýs n. L., Č. Brod, Dobříš, Hořovice, Kladno, Kolín, Kralupy n. Vlt., Kutná Hora, Mělník, Ml. Boleslav, Mnichovo Hradiště, Nové Strašecí, Nymburk, Poděbrady, Příbram, Rakovník, Říčany, Sedlčany, Slaný, Vlašim, Votice	
Jihočeský kraj — České Budějovice	České Budějovice, tř. 5. května č. 9	tel. 4366
	Okresní prodejny: Český Krumlov, Blatná, Dačice, Humpolec, Jindřichův Hradec, Kamenice n. L., Kaplice, Milevsko, Pacov, Pelhřimov, Písek, Prachatice, Soběslav, Strakonice, Tábor, Třeboň, Týn n. Vlt., Vimperk, Vodňany	

Západočeský kraj — Plzeň	Plzeň, Františkánská 11	tel. 5584
	Okresní prodejny: Aš, Blovice, Březnice, Domažlice, Horažďovice, Cheb, Karlovy Vary, Klatovy, Kralovice, Kraslice, Mar. Lázně, Přeštice, Rokycany, Sokolov, Staňkov, Stříbro, Sušice, Tachov	
Severočeský kraj — Ústí n. L.	Ústí n. L., Mírové nám. 23	tel. 3836
	Okresní prodejny: Bílina, Česká Lípa, Děčín, Doksy, Frýdlant, Horní Litvínov, Chomutov, Jablonec nad Nisou, Kadaň, Liberec, Litoměřice, Louny, Lovosice, Most, Nový Bor, Podbořany, Roudnice nad Labem, Rumburk, Teplice, Žatec	
Východočeský kraj — Hradec Králové	Hradec Králové, Stalinova tř. 789	tel. 5129
	Okresní prodejny: Broumov, Čáslav, Česká Třebová, Dobruška, Dvůr Králové n. L., Havlíčkův Brod, Hlinsko, Holice, Hořice, Chlumec n. C., Choceň, Chotěboř, Chrudim, Jaroměř, Jičín, Jilemnice,	

VI. Seznam prodejen a opraven

	Králíky, Lanškroun, Ledeč n. Sáz., Litomyšl, Mor. Třebová, Náchod, Nová Paka, Pardubice, Polička, Přelouč, Rychnov n. K., Semily, Svitavy, Trutnov, Turnov, Ústí n. O., Vrchlabí, Vysoké Mýto, Žamberk	
Jihomoravský kraj — Brno	Brno, Veselá č. 2	tel. 38719 38580
	Okresní prodejny: Blansko, Boskovice, Břeclav, Bystřice n. P., Gottwaldov, Hodonín, Holešov, Hustopeče, Ivančice, Jihlava, Kroměříž, Kyjov, Mikulov, Moravské Budějovice, Mor. Krumlov, Prostějov, Slavkov u Brna, Tišnov, Třebíč, Třešť, Uherský Brod, Uherské Hradiště, Val. Klobouky, Vel. Bíteš, Vel. Meziříčí, Veselí n. M., Vyškov, Znojmo, Ždár n. S., Židlochovice	
Severomoravský kraj — Ostrava	Ostrava, Mlýnská 4	tel. 25174
	Okresní prodejny: Bruntál, Český Těšín, Frenštát pod R., Havířov, Hranice, Jeseník, Karviná II, Doly,	

	Kojetín, Krnov, Litovel, Místek, N. Jičín, Olomouc, Opava, Orlová, Poruba, Přerov, Rýmařov, Šternberk, Šumperk, Třinec, Uničov, Val. Meziříčí, Vítkov, Vsetín, Zábřeh	
Západoslovenský kraj — Bratislava	Bratislava, Leningradská 6	tel. 32775
	Okresní prodejny: Bánovce, Dun. Streda, Galanta, Hlohovec, Komárno, Levice, Malacky, Myjava, Nitra, Nové Město n. V., Nové Zámky, Piešťany, Senica, Sered, Šahy, Štúrovo, Topoľčany, Trenčín, Trnava, Zl. Moravce	
Středoslovenský kraj — Banská Bystrica	Banská Bystrica, ul. V. Širokého 13	tel. 2763
	Okresní prodejny: Banská Štiavnica, Brezno, Čadca, Dol. Kubín, Handlová, Ilava, Krupina, Lipt. Mikuláš, Lučenec, Modrý Kameň, Pov. Bystrica, Prievidza, Púchov, Rim. Sobota, Ružomberok, Šafarikovo, Turč. Martin, Zvolen, Žiar n. Hronom, Žilina	

VI. SEZNAM PRODEJEN MOTOTECHNA n. p.

Východoslovenský kraj — Košice	Košice, Štúrova 4	tel. 21081
	Okresní prodejny: Bardějov, Gelnica, Humenné, Jelšava, Kežmarok, Král. Chlmec, Levoča, Medzilaborce, Michalovce, Poprad, Prešov, Rožňava, Sabinov, Sečovce, Sp. Nová Ves, Stará Lubovňa, Stropkov, Veľké Kapušany, Vranov	

VII. SEZNAM ZÁRUČNÍCH OPRAVEN PRO MOPED STADION S 11

Garanční opravna MOTOR-JIKOV (Servis) Praha I, Kozí 12		telefon 60901
MOTOR-STADION, Rakovník, Švermova 50		609
OPRAVNY MOTOTECHNY :		
Praha	Opravna motocyklů, Praha XI, Jeseniova 56	220551 až 220554

VII. SEZNAM ZÁRUČNÍCH OPRAVEN PRO MOPED STADION S 11

Středočeský kraj — Praha	Benešov u Prahy, Mírové nám. 20	tel. 730
	Beroun, Stalinova 29	453
	Čáslav,	
	Český Brod, Komenského 136	428
	Dobříš,	
	Kladno, Ulice J. Hory 2566	3813
	Kolín, Stalingradská	2716
	Kutná Hora, Stalinova 309	779
	Mělník, Švermova 108	437
	Mladá Boleslav, Stalinova 760	2190
	Poděbrady, Stalinova 361	997
	Příbram, Štefánikovo nám. 330	701
	Rakovník, Palackého 78	332
	Vlašim, Žižkovo nám. 141	308
	Mnichovo Hradiště, Jiráskova 610	229
Jihočeský kraj — České Budějovice	Blatná,	
	České Budějovice, Riegrova 45	4642
	Písek, Náměstí Svobody 31	2563
	Tábor, Gottwaldova 1178	2637
	Třeboň, Husova 17	52
	Strakonice, Dimitrovova 162	562
	Vodňany, Budějovická 137	320
Západočeský kraj — Plzeň	Plzeň, Leninova 73	4912
	Plzeň, Bolzanova,	
	Rokycany 500/II	64
	Cheb, Karla Marxe 44	751
	Karlovy Vary — Bohatice, Příkopní čís. 352	2087
	Mariánské Lázně, Družstevní 406	2026

VII. SEZNAM ZÁRUČNÍCH OPRAVEN PRO MOPED STADION S 11

		tel.
Severočeský kraj — Ústí n. Labem	Ústí n. Labem, Tovární 35	3011—14
	Děčín IV, Labské nábřeží 310	3050
	Chomutov, Beethovenova 52	2356
	Litoměřice, Mírové náměstí 25	2559
	Roudnice n. Labem, Stalinova 316	287
	Teplice-Lázně, Dlouhá 34	4103
	Žatec, Hošťálkovo náměstí 63	309
	Liberec, Zhořelecká 14	3482
	Česká Lípa, Ulice 5. května 798	229
	Varnsdorf, Lidická 495	167
Východočeský kraj — Hradec Králové	Hradec Králové VII, Moravské Předměstí	6864
	Dvůr Králové n. L., Náměstí odboje 307	270
	Chlumec n. Cidlinou, Stalinova 80	17
	Králíky, Jana Opletala 129	95
	Náchod, Komenského 266	397
	Nová Paka, tř. Rudé armády 330	297
	Trutnov, Moravská Třebová, Moskevská 53	268
	Pardubice, Strossova 238	2410
	Svitavy, Sokolovská 2	584
	Semily, Turnov, Kudrnáčova 42	113

Jihomoravský kraj — Brno	Moravské Budějovice, Na Příkopech 325	88
	Havlíčkův Brod, Malinovského 151	2396
	Velké Meziříčí, U Světlé 20	84
	Brno-Židenice, Gebauerova 11	531—85
	Brno, Stará Osada 2426	73587
	Boskovice, Komenského 53	410
	Velká Bíteš, Lánice 58	123
	Znojmo, Sokolská 27	2278
	Gottwaldov, Stalinova 47	2640
	Hodonín, Stalingradská 93	382
	Kyjov, třída Rudé armády 669	507
	Kroměříž, Komenského 373	564
	Uherské Hradiště, Miličova 467	42
Severomoravský kraj - Ostrava	Olomouc, Domovina 1	4276
	Ostrava-Kunčičky, Frýdecká 282	30372
	Přerov, Trávník 27	2754
	Šumperk, Žerotínovo nám. 2	270
	Zábřeh, Gottwaldova 18	320
	Krnov, Opavská 23	912
	Vsetín, Smetanova 1034	
	Karviná	
	Bruntál,	
	Místek, Frýdlantská 57	702
	Nový Jičín, Rudé armády 38	579
	Opava, Olomoucká 3	2815

VII. SEZNAM ZÁRUČNÍCH OPRAVEN PRO MOPED STADION S 11

Západoslovenský kraj – Bratislava	Bratislava, Thurzova	24450
	Trnava, Ul. Petra Jilemnického 46	2102
	Trenčín, Gotwaldovo n. 3	2445
	N. Město n. Váhom, Malinovského čís. 656	2233
	Nitra, Robotnická 2	2404
	Levice, Sladkovičovo nám..18	415
	Nové Zámky, Růžová 7	2284
	Topolčany, Baštínská 58	2373
Středoslovenský kraj – Banská Bystrica	Banská Bystrica, Žlté Piesky 31	3197
	Lučenec, Stalinovo nám. 4	734
	Ilava, Ludovita Štúra 331	298
	Ružomberok, Čs. armády 27	2459
	Pov. Bystrica — bude zřízena	
Východoslovenský kraj – Košice	Košice, nám. J. Krála 8	29044 209—43
	Poprad, ul. Popradské brigády 9	175
	Spišská Nová Ves, Na Riadku V. Širokého 55	391
	Rožnava, nám. Banikov 6	
	Prešov, Budovatelská 34	2430
	Humenné, Dukelská 3	366
	Vranov,	

Vážený pane, paní!

Národní podnik Motor, který vyrábí mopedy STADION, jehož majitelem jste se stal nyní i Vy, dovoluje si Vás zdvořile požádat o spolupráci při zlepšování jízdních vlastností tohoto stroje.

Za tím účelem sdělte nám své poznatky a návrhy po ujetí:

a) **1500 km**
b) **6000 km** a odešlete je na předtištěnou adresu.

Děkujeme Vám předem za Vaše vzácné pochopení naší snahy po neustálém vylepšování našeho výrobku MOPED STADION a jsme s pozdravem

Motorismu zdar!

MOTOR
NÁRODNÍ PODNIK

ZÁVOD **STADION**
RAKOVNÍK

Upozornění:
Tato příručka není směrodatná pro konstrukční provedení a vybavení dodávaného mopedu. Pracujeme stále na zdokonalení našich výrobků a vyhrazujeme si proto vývojem podmíněné změny proti vyobrazení nebo popisu v příručce uvedenému.

STADION



SERVISNÍ SLUŽBU I MIMO ZÁRUKU

PROVÁDÍ NAŠE

„GARANČNÍ OPRAVNA MOTOR-JIKOV"

Praha 1 — Kozí ulice 12 — Telefon 60901

STÁTNÍ POJIŠŤOVNA

POJIŠTĚNÍ MOPEDU

Mnozí majitelé mopedů nevědí, že jsou povinni zaplatit pojistné za pojištění zákonné odpovědnosti a že mají možnost uzavřít havarijní a úrazové pojištění. Doporučujeme prodávajícímu, aby při prodeji upozornil kupujícího na tuto povinnost, protože jako každý majitel motorového vozidla, tak i majitel mopedu je povinen, podle vyhlášky ministerstva financí č. 38 ze dne 7. 2. 1957 v den zahájení provozu mopedu zaplatit Státní pojišťovně pojistné za povinné pojištění zákonné odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidel.

Státní pojišťovna je podle uvedené vyhlášky zavázána vůči pojištěnému — a v některých případech přímo vůči poškozenému — nahradit částky, které podle předpisů o náhradě škody je pojištěný povinen poskytnout třetím osobám, jestliže jim provozem motorového vozidla vznikly škody: ublížením na zdraví nebo usmrcením, zničením nebo poškozením věcí, odcizením nebo ztrátou věcí, byly-li při tom tyto třetí osoby zároveň nehodou zbaveny možnosti věci opatrovat. Poštovní poukázku k zaplacení pojistného vydávají inspektoráty Státní pojišťovny podle místa bydliště majitele mopedu. **Pojistné činí 12,— Kčs ročně a je splatné v den zahájení provozu a další vždy 1. března každoročně předem.** Ústřižek poštovní poukázky o zaplacení pojistného za pojištění zákonné odpovědnosti Státní pojišťovně na běžné pojistné období je majitel mopedu nebo řidič povinen míti při jízdě u sebe a na vyzvání jej předložit orgánům Dopravního inspektorátu.

Je ovšem v osobním zájmu každého majitele mopedu, aby dobrovolně uzavřel také pojištění proti škodám na motorových vozidlech (havarijní pojištění). Pojištění se vztahuje na škody, které vzniknou na mopedu neúmyslně přivoděnou vnější událostí, jež působí na motorové vozidlo náhle a mechanicky. Na příklad moped se poškodí nebo rozbije nárazem na nepředvídanou překážku, při selhání řízení, při smyku, při srážce apod. Nahrazují se také škody vzniklé požárem nebo výbuchem. Jsou hrazeny i přímé škody vzniklé odcizením mopedu nebo jeho částí a součástek, které jsou k němu upevněny, byly-li tyto věci odcizeny násilně nebo s použitím nástrojů. Zvláštní pojistné podmínky uveřejněné v Ú. l. určují podrobnější rozsah pojistné ochrany.

Pojistné za havarijní pojištění mopedu činí 50,— Kčs ročně.

Mimo zabezpečení mopedu má pamatovat jeho majitel též na vlastní úrazové pojištění. **Roční pojistné za toto pojištění činí 50,— Kčs.**

Podrobnosti o pojištění Vám sdělí a pojištění sjednají inspektoráty. Státní pojišťovny jsou v každém okresním městě, v Praze ve všech obvodech.

Pamatujte: i malý moped může zavinit velkou dopravní nehodu. Udržujte proto nejen své vozidlo, ale i svá pojištění v pořádku.